

2021年度第2四半期決算説明資料

Financial Results for Second Quarter FY2021
(for the year ending March 31, 2022)

2021年11月9日

川崎重工業株式会社



 **Kawasaki**
Powering your potential

0 目次

1

2021年度2Q決算実績

サマリー	3
セグメント別	4
損益計算書	5
営業損益増減要因	7
貸借対照表	9
キャッシュ・フロー計算書	11

2

2021年度業績予想

サマリー	13
セグメント別	14

3

セグメント別詳細情報

航空宇宙システム	15
車両	19
エネルギーソリューション&マリン	23
精密機械・ロボット	27
モーターサイクル&エンジン	31

4

株主還元、その他

株主還元	35
プロジェクトトピックス	36
参考資料	41

ご注意

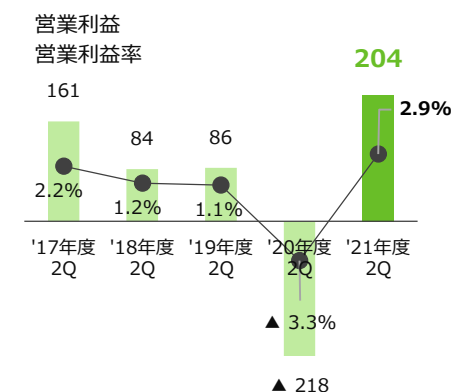
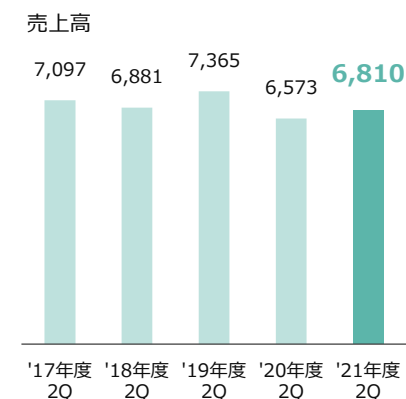
本資料のうち、業務見通し等に記載されている将来の数値は、現時点で把握可能な情報に基づき当社が判断した見通しであり、リスクや不確実性を含んでおります。従いまして、これらの業績見通しのみには依拠して投資判断を下すことはお控え下さるようお願い致します。実際の業績は、外部環境および内部環境の変化によるさまざまな重要な要素により、これらの見通しとは大きく異なる結果となり得ることを御承知おき下さい。実際の業績に影響を与える重要な要素には、当社の事業領域をとりまく経済情勢、対米ドルをはじめとする円の為替レート、税制や諸制度などがあります。

1 2021年度2Q決算実績 - サマリー

- ✓ 前年同期比で売上・利益とも大幅に改善するも、当期1Q比では減益
- ✓ 船舶中国合併会社の業績悪化により、持分法による投資損失が発生

(単位：億円)

	'20年度2Q	'21年度2Q			前年同期比 増減
		4~6月期	7~9月期	累計	
受注高	5,022	3,042	3,553	6,595	+ 1,573
売上高	6,573	3,556	3,254	6,810	+ 237
営業損益	▲ 218	151	52	204	+ 422
[利益率]	[▲ 3.3%]	[4.2%]	[1.6%]	[2.9%]	[+ 6.3pt]
経常損益	▲ 182	131	▲ 20	110	+ 293
[利益率]	[▲ 2.7%]	[3.6%]	[▲ 0.6%]	[1.6%]	[+ 4.4pt]
親会社株主に帰属する 四半期純損益	▲ 272	98	▲ 53	45	+ 317
[利益率]	[▲ 4.1%]	[2.7%]	[▲ 1.6%]	[0.6%]	[+ 4.8pt]
売上加重平均レート(USD/JPY)	105.53	110.71	109.72	110.24	+ 4.71
損益影響外貨量(USD) [※]	5.9	4.2	3.4	7.6	+ 1.7



※ 川崎重工業単体のドル建売上からドル建仕入を控除して算出（損失引当済み案件のドル建売上を含む）した外貨量であり、為替レートが1円変動することによる営業利益への概算影響額。当該数値のセグメント別内訳はP.43を参照

1 2021年度2Q決算実績 – セグメント別

- ☑ 航空宇宙システムは旅客需要の回復に伴い大幅に改善するも赤字継続 ①
- ☑ MC&Eは先進国の旺盛なアウトドア需要を背景に大幅な増収・改善 ②

(単位：億円)

	受注高			売上高			営業損益		
	'20年度2Q	'21年度2Q	増減	'20年度2Q	'21年度2Q	増減	'20年度2Q	'21年度2Q	増減
航空宇宙システム	724	972	+ 247	1,685	^{※1} 1,333	▲ 352	▲ 238	^{※1} ▲ 91	+ 147
車両	303	231	▲ 72	691	575	▲ 115	▲ 1	13	+ 15
Iルキ [®] -ソリューション&マリ	1,184	1,642	+ 458	1,428	1,309	▲ 118	29	▲ 9	▲ 38
精密機械・ロボット	1,024	1,281	+ 256	990	1,182	+ 192	34	89	+ 55
モーターサイクル&エンジン	1,397	2,068	+ 670	1,397	2,068	+ 670	▲ 51	185	+ 237
その他	386	400	+ 13	379	^{※1} 340	▲ 38	▲ 1	15	+ 17
調整額 ^{※2}	-	-	-	-	-	-	11	▲ 0	▲ 11
合計	5,022	6,595	+ 1,573	6,573	6,810	+ 237	▲ 218	204	+ 422

※1 「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号2020年3月31日）の適用により、従来の方法に比べて、航空宇宙システムセグメントの売上高で約▲402億円、営業利益で約+21億円、その他セグメントの売上高で約▲91億円の影響が生じています

※2 「調整額」には、本社部門で発生する費用で社内管理上各部門への配賦を行わない費用等を含みます

1 2021年度2Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

	'20年度2Q	百分率	'21年度2Q	百分率	増減
売上高	6,573	100.0	6,810	100.0	+ 237
売上原価	5,889	89.6	5,645	82.9	▲ 243
売上総利益	683	10.4	1,165	17.1	+ 481
販売費および一般管理費	902	13.7	960	14.1	+ 58
うち 給料および手当	274		279		+ 4
研究開発費	190		198		+ 7
その他	437		483		+ 46
営業損益	▲ 218	▲ 3.3	204	3.0	+ 422
営業外損益	35		▲ 93		▲ 129
うち 為替差損益	17		▲ 12		▲ 30
金融収支（受取配当金含む）	▲ 15		▲ 9		+ 5
持分法による投資損益	5		▲ 70		▲ 76
民間航空エンジンの運航上の問題に係る引当金戻入金	30		0		▲ 29
その他	▲ 2		▲ 1		+ 1
経常損益	▲ 182	▲ 2.8	110	1.6	+ 293

要因説明

- ① 主にモーターサイクル&エンジンにおいて販売費が増加
- ② USD/JPYのレート差
'20年度期末日レート 110.72円
'21年度2Q末日レート 111.95円
円安に推移したものの、ドル建債務の換算影響等により差損が発生
- ③ 船舶中国合併会社で鋼材価格の上昇等により業績が悪化し、受注工事損失引当金を計上

1 2021年度2Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

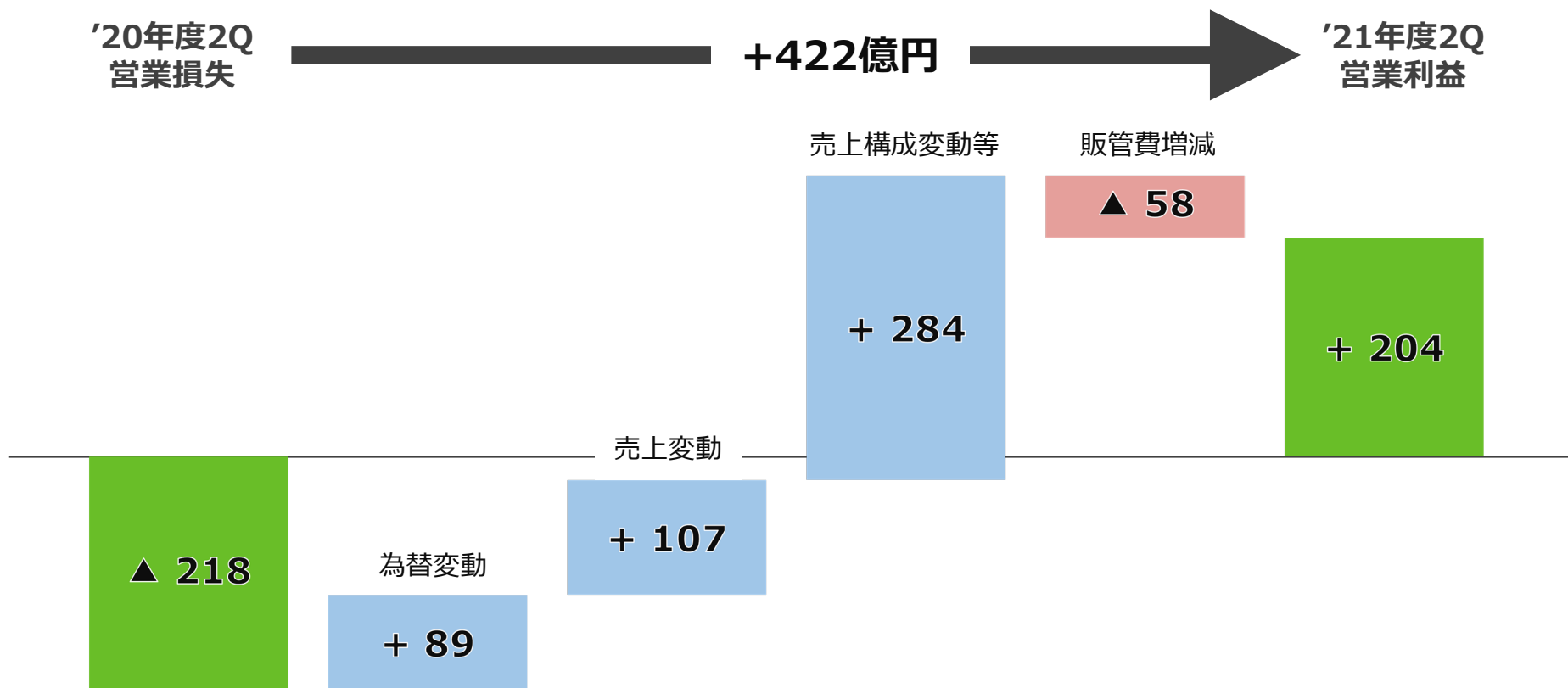
	'20年度2Q	百分率	'21年度2Q	百分率	増減
経常損益	▲ 182	▲ 2.8	110	1.6	+ 293
特別損益	9		14		+ 5
うち 固定資産売却益	5 32		4 16		▲ 16
関係会社株式売却益	6 15		-		▲ 15
減損損失	7 ▲ 39		8 ▲ 2		+ 36
税金等調整前四半期純損益	▲ 173	▲ 2.6	124	1.8	+ 298
法人税等	9 94		10 69		▲ 25
非支配株主に帰属する四半期純利益	4		10		+ 6
親会社株主に帰属する四半期純損益	▲ 272	▲ 4.1	45	0.7	+ 317

要因説明

- ④ 土地の売却
- ⑤ 寮・社宅の売却
- ⑥ エネルギー・環境プラントでの関係会社株式売却
- ⑦ 船舶坂出工場における全部固定資産の減損
- ⑧ 船舶坂出工場における新規取得資産の減損
- ⑨ '20年度以降の将来計画を見直し再策定した結果、繰延税金資産の一部取り崩しを実施（54億円）
- ⑩ 持分法投資損失は税負担の軽減に寄与しないため、税前利益に対し法人税等の割合が高い

1 2021年度2Q決算実績 - 営業損益増減要因

- ✓ 量産系事業(MC&E、精密機械・ロボット)が売上変動項目で大きく貢献
- ✓ 航空宇宙システムでは前年同期に大きな負担となったエンジン整備費用が縮小



2021年度2Q決算実績 - 営業損益増減要因

(単位：億円)

	'20年度2Q 営業損益					増減計	'21年度2Q 営業損益
		為替変動※ (粗利影響)	売上変動※	売上構成 変動等※	販管費 (▲は増加)		
航空宇宙システム	▲ 238	8	▲ 1	135	5	147	▲ 91
車両	▲ 1	1	▲ 13	28	▲ 1	15	13
I・E・Rソリューション&マリン	29	4	▲ 22	▲ 16	▲ 4	▲ 38	▲ 9
精密機械・ロボット	34	15	32	23	▲ 15	55	89
モーターサイクル&エンジン	▲ 51	60	111	98	▲ 32	237	185
その他	▲ 1	1	0	13	3	17	15
調整額	11			1	▲ 12	▲ 11	▲ 0
合計	▲ 218	89	107	284	▲ 58	422	204

※ 増減要因のうち、為替変動、売上変動および売上構成変動等は、当社が一定の基準を定めて算出した概算値です。

また、それぞれの増減要因は不可分であることも多く、特に売上変動と売上構成変動等は合算した金額を確認することが望ましい場合があります

※ 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号2020年3月31日)の適用により、航空宇宙システムにおいて営業利益で約+21億円の影響が生じており、当該影響は売上構成変動等に含めて表示しています

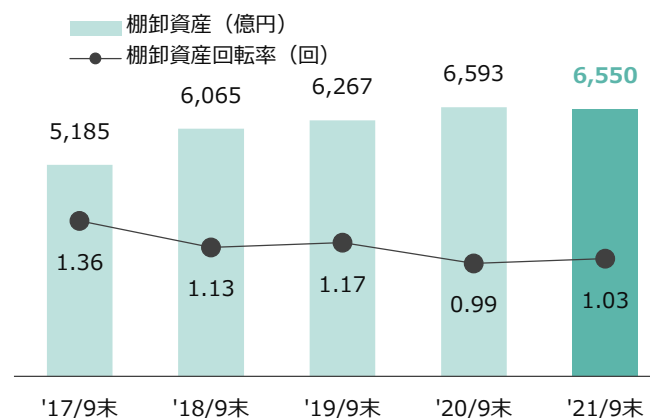
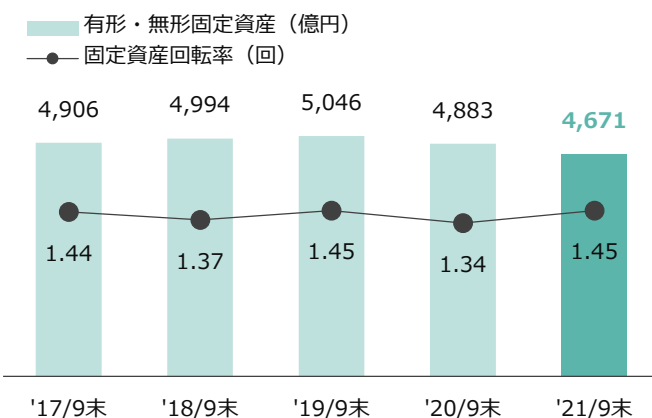
1 2021年度2Q決算実績 – 貸借対照表

(単位：億円)

	'20年度末	百分率	'21年度 2Q末	百分率	増減
現金および預金	1,267		605		① ▲ 661
売掛債権	4,604		4,059		② ▲ 545
棚卸資産	6,585		6,550		③ ▲ 34
その他	397		992		+ 595
流動資産計	12,854	65.5	12,208	62.9	▲ 645
有形・無形固定資産	4,736		4,671		▲ 64
繰延税金資産	704		826		+ 122
その他	1,337		1,692		③ + 355
固定資産計	6,778	34.5	7,191	37.1	+ 412
資産合計	19,632	100.0	19,399	100.0	▲ 233

要因説明

- ① 有利子負債の返済等による減少
- ② 収益認識会計基準適用に伴い、航空エンジン事業における売掛金の一部（約220億円）を期首剰余金調整として減額
また、エネルギーソリューション&マリンやMC&Eで債権回収が進捗
- ③ 収益認識会計基準適用に伴い、航空エンジン事業における仕掛品の一部（約440億円）を投資その他の資産に振り替えたため、実質的に棚卸資産は増加（主に精密機械・ロボットやMC&Eで増加）



1 2021年度2Q決算実績 – 貸借対照表

(単位：億円)

	'20年度末	百分率	'21年度 2Q末	百分率	増減
買掛債務	3,551		3,014		① ▲ 536
有利子負債	5,933		6,519		② + 586
契約負債（前受金）	1,532		1,684		+ 151
受注工事損失引当金	142		119		▲ 22
民間航空エンジンの運航上の問題に係る引当金	59		40		▲ 19
その他	3,584		3,498		▲ 85
負債計	14,805	75.4	14,878	76.7	+ 73
株主資本	4,654		4,303		③ ▲ 351
その他	173		218		+ 45
純資産計	4,827	24.6	4,521	23.3	▲ 306
負債・純資産合計	19,632	100.0	19,399	100.0	▲ 233

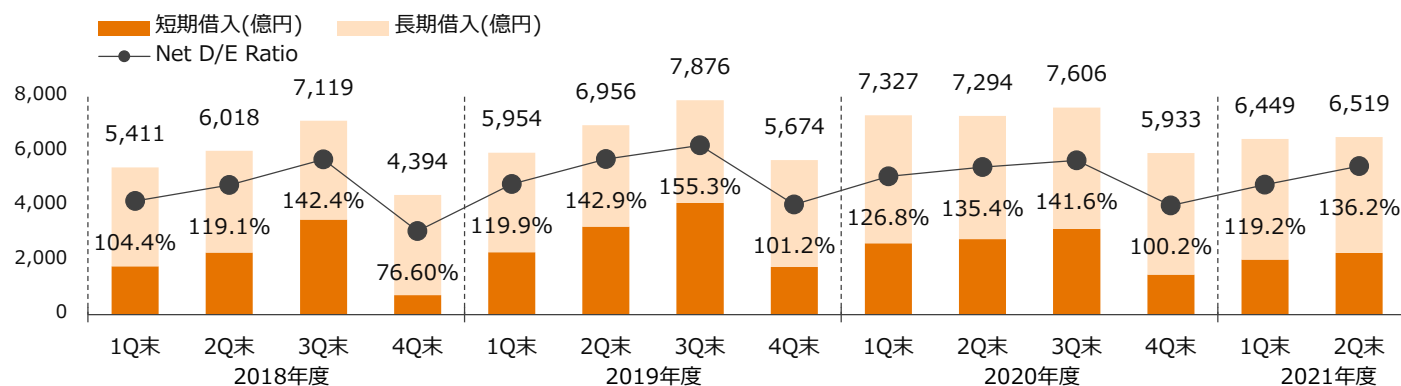
要因説明

- ① 航空宇宙事業を中心に多くの事業で減少
- ② 前年度末比での借入増は平常のサイクル
- ③ 収益認識会計基準適用に伴う期首剰余金の減少等（約▲400億円）

補足情報

Cash Conversion Cycle
の推移（単位：日）

	CCC
'17年度2Q末	132
'18年度2Q末	141
'19年度2Q末	153
'20年度2Q末	156
'21年度2Q末	152



(単位：億円)

	'20年度2Q	'21年度2Q	増減
税金等調整前当期純利益	▲ 173	124	+ 298
減価償却費	302	301	▲ 1
運転資本構成項目の増減額	▲ 667	▲ 920	▲ 253
うち 売上債権の増減額(▲は増加)	410	248	▲ 161
棚卸資産の増減額(▲は増加)	▲ 303	▲ 479	▲ 176
仕入債務の増減額(▲は減少)	▲ 658	▲ 540	+ 117
前渡金の増減額(▲は増加)	▲ 39	▲ 232	▲ 193
契約負債*の増減額(▲は減少)	▲ 76	83	+ 159
その他	▲ 468	▲ 454	+ 14
営業活動によるキャッシュ・フロー	▲ 1,007	▲ 948	① + 59
有形・無形固定資産の取得による支出	▲ 297	▲ 303	▲ 5
有形・無形固定資産の売却による収入	② 137	26	▲ 111
その他	23	▲ 4	▲ 28
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 136	▲ 281	▲ 145
フリー・キャッシュ・フロー	▲ 1,144	▲ 1,230	▲ 86
借入金および社債の純増減額(▲は減少)	1,534	574	③ ▲ 959
配当金の支払額(非支配株主への支払を除く)	▲ 0	▲ 0	+ 0
セールス&リースバックによる収入	② 100	-	▲ 100
その他	▲ 21	▲ 19	+ 1
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,612	554	▲ 1,057

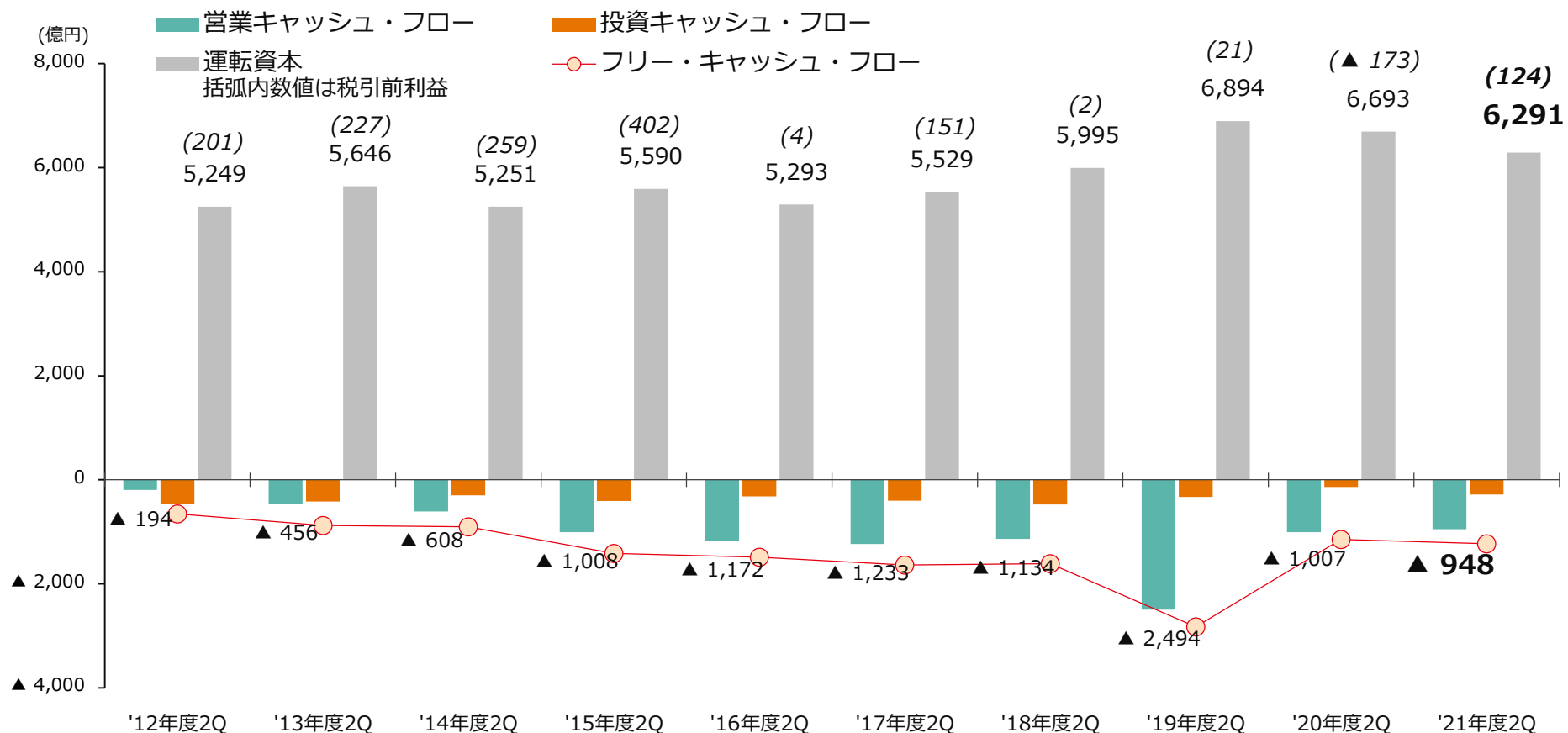
※ 旧科目名は前受金

要因説明

- ① '20年度2Q：
MC&Eで債権回収が大きく進捗したものの、税引前利益をはじめ運転資本構成項目等で大きく資金流出
- '21年度2Q：
業績の回復に加え、運転資本構成項目ではプラント事業やMC&Eで債権回収が進捗
一方、精密機械・ロボットやMC&Eで棚卸資産が増加
- ② 寮・社宅の売却
- ③ '20年度2Q：
FCF赤字の補填およびコロナ禍における不測の事態に備えた借入増
- '21年度2Q：
2Qにおける増加額としては低水準

1 2021年度2Q決算実績 - キャッシュ・フロー計算書

- ☑ ジェットエンジン事業を中心に運転資本が重く、営業CFのマイナスが継続
- ☑ 足元では好調な量産系事業の貢献により営業CFは改善傾向



2 2021年度業績予想 - サマリー

- ☑ 持分法適用会社の業績悪化に伴い、経常利益以下を下方修正
- ☑ 当期純利益では税金費用の改善が見込まれ、下方修正は小幅に留まる

(単位：億円)

	'20年度 実績	'21年度予想および進捗状況						
		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	2Q実績	3-4Q予想	
受注高	14,024	15,100	14,600	+ 576	▲ 500	6,595	8,005	
売上高	14,884	15,300	15,500	+ 616	+ 200	6,810	8,690	
営業損益	▲ 53	400	400	+ 453	-	204	196	
	[利益率] [▲ 0.3%]	[2.6%]	[2.6%]	[+ 2.9pt]	[-]	[2.9%]	[2.2%]	
経常損益	▲ 28	280	220	+ 248	▲ 60	110	110	
	[利益率] [▲ 0.1%]	[1.8%]	[1.4%]	[+ 1.6pt]	[▲ 0.4pt]	[1.6%]	[1.2%]	
親会社株主に帰属する 当期純損益	▲ 193	190	150	+ 343	▲ 40	45	105	
	[利益率] [▲ 1.2%]	[1.2%]	[0.9%]	[+ 2.2pt]	[▲ 0.2pt]	[0.6%]	[1.2%]	
税前ROIC	▲ 1.0%	3.3%	2.8%	+ 3.8pt	▲ 0.5pt	-	-	
売上加重平均レート(USD/JPY)	105.29	※1 109.00	-	-	-	110.24	112.00	
損益影響外貨量(億USD) ^{※2}	16.1	16.4	18.7	+ 2.6	+ 2.3	7.6	11.1	

※1 第2四半期以降（7月～3月）9カ月の想定レート

※2 川崎重工業単体のドル建売上からドル建仕入を控除して算出（損失引当済み案件のドル建売上を含む）した外貨量であり、ドル1円の変動による営業利益への概算影響額。
当該数値のセグメント別内訳はP.43を参照

2 2021年度業績予想 - セグメント別

- ☑ 航空宇宙システムはボーイング向けの減少等により収益見通しを引き下げ
- ☑ MC&Eは二輪車・四輪車の旺盛な需要を取り込み、収益見通しを引き上げ

(単位：億円)

	受注高				売上高				営業損益			
	'20年度 実績	'21年度予想			'20年度 実績	'21年度予想			'20年度 実績	'21年度予想		
		従来予想	修正予想	修正額		従来予想	修正予想	修正額		従来予想	修正予想	修正額
航空宇宙システム	3,295	3,100	3,100	-	3,777	3,400	^{※1} 3,200	▲ 200	▲ 316	▲ 60	^{※1} ▲ 105	▲ 45
車両	770	700	500	▲ 200	1,332	1,500	1,500	-	▲ 45	30	30	-
工業用ソリューション&マシン	3,171	4,000	3,300	▲ 700	3,195	3,200	3,200	-	103	25	25	-
精密機械・ホット	2,594	2,600	2,600	-	2,408	2,500	2,600	+ 100	140	170	190	+ 20
モーターサイクル&エンジン	3,366	4,100	4,400	+ 300	3,366	4,100	4,400	+ 300	117	250	310	+ 60
その他	825	600	700	+ 100	804	600	^{※1} 600	-	4	20	20	-
調整額 ^{※2}	-	-	-	-	-	-	-	-	▲ 57	▲ 35	▲ 70	▲ 35
合計	14,024	15,100	14,600	▲ 500	14,884	15,300	15,500	+ 200	▲ 53	400	400	-

※1 「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号2020年3月31日）の適用により、従来の方法に比べて、航空宇宙システムセグメントの売上高で約▲610億円、営業利益で約+30億円、その他セグメントの売上高で約▲300億円の影響を見込んでいます

※2 「調整額」には、本社部門で発生する費用で社内管理上各部門への配賦を行わない費用等を含みます

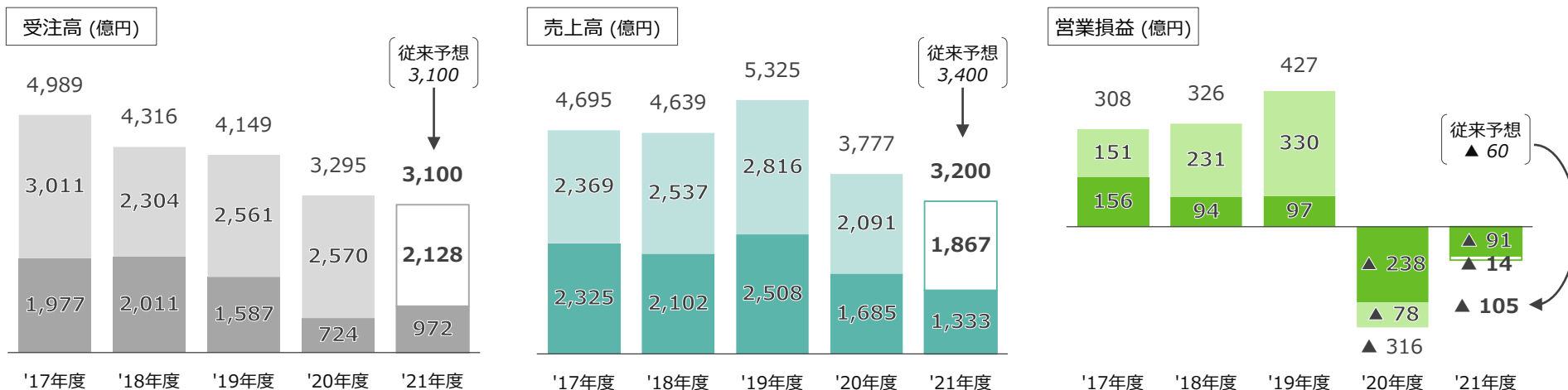
3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

2021年度2Q実績（前年同期比）

- 受注** ↑ 収益認識会計基準の適用による民間機向け航空エンジンの減少はあったものの、防衛省向けやボーイング向けが増加したことにより増加
- 売上** ↓ 防衛省向けやボーイング向けが減少したことに加え、収益認識会計基準の適用による民間機向け航空エンジンの減少等により減収
- 営業利益** ↑ 減収はあったものの、ボーイング向けや民間機向け航空エンジンの収益性改善等により改善

2021年度予想（従来予想比）

- 受注** → 大きな変動はなく、見通しを据え置き
- 売上** ↓ 為替前提の変更はあるものの、ボーイング向けの最新見通し反映により見通しを引き下げ
- 営業利益** ↓ 減収により見通しを引き下げ



(注) グラフは濃色部が2Q、淡色部が3-4Qを表しています

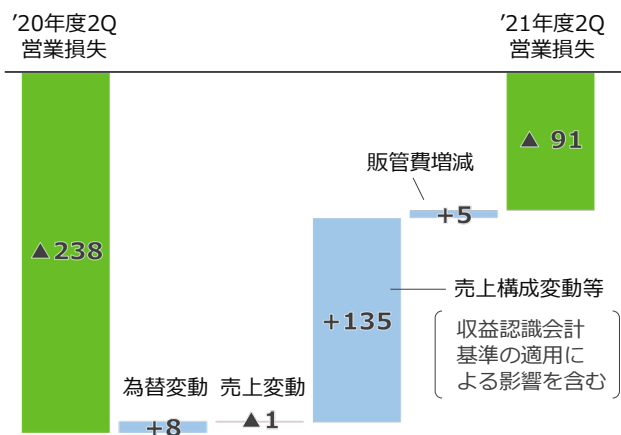
3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

(単位：億円)

	'20年度	'21年度		'20年度	'21年度予想				
	2Q実績	2Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	724	972	+ 247	3,295	3,100	3,100	▲ 195	-	2,128
うち 航空宇宙	321	804	+ 482	2,362	2,500	2,500	+ 138	-	1,696
航空エンジン	403	168	▲ 235	933	600	600	▲ 333	-	432
売上高	1,685	* 1,333	▲ 352	3,777	3,400	* 3,200	▲ 577	▲ 200	1,867
うち 航空宇宙	1,182	1,054	▲ 128	2,625	2,650	2,450	▲ 175	▲ 200	1,396
航空エンジン	503	279	▲ 224	1,151	750	750	▲ 401	-	471
営業損益	▲ 238	* ▲ 91	+ 147	▲ 316	▲ 60	* ▲ 105	+ 211	▲ 45	▲ 14
	[利益率] [▲ 14.1%]	[▲ 6.8%]	[+ 7.2pt]	[▲ 8.3%]	[▲ 1.7%]	[▲ 3.2%]	[+ 5.1pt]	[▲ 1.4pt]	[▲ 0.7%]

※ 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号2020年3月31日)の適用により、従来の方法に比べて、2Qでは売上高で約▲402億円、営業利益で約+21億円の影響が生じています。また、通期では売上高で約▲610億円、営業利益で約+30億円の影響を見込んでいます

営業損益増減要因 (億円)



補足情報

ボーイング向け航空機分担製造品の売上機数 (単位：機)

	'20年度		'21年度	2Q比増減
	2Q	通期	2Q	
767	13	30	17	+ 4
777	14	24	11	▲ 3
777X	6	9	2	▲ 4
787	48	77	21	▲ 27

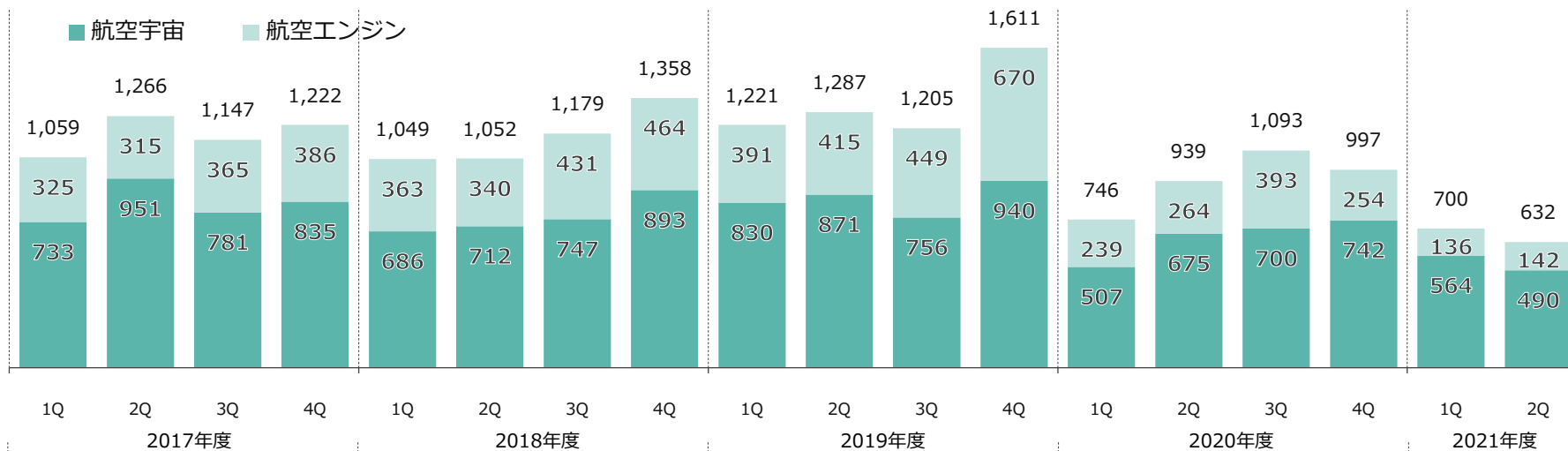
主要航空エンジン分担製造品の売上台数 (単位：台)

	'20年度		'21年度	2Q比増減
	2Q	通期	2Q	
V2500	-	5	8	+ 8
PW1100G	174	360	227	+ 53

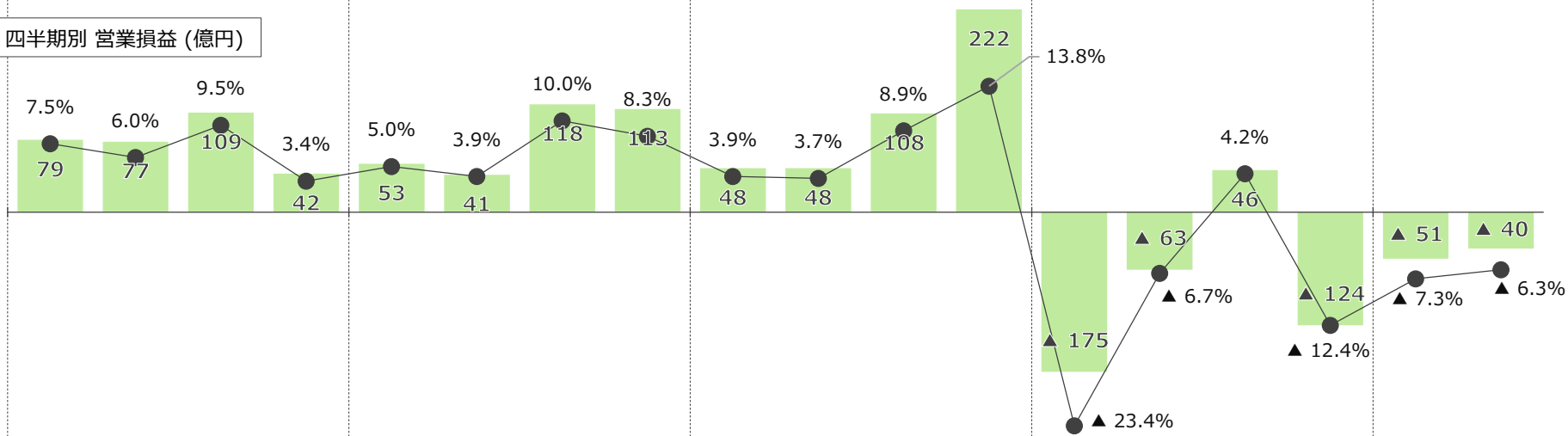
(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

四半期別 売上高 (億円)



四半期別 営業損益 (億円)



3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

事業環境・受注動向

- 民間向け
 - コロナの影響が著しく、世界の旅客需要低迷に伴い機体・エンジンともに需要が低下
 - 短距離路線は北米や欧州等で回復の兆しが見られるものの、長距離路線を中心に全体的な需要回復は足踏み
 - 市場環境がコロナ以前の状況に回復するには相当程度の時間を要する
 - ただし、エンジンは機体と比較して早期の回復が期待できる
- 防衛省向け
 - 厳しい防衛予算の中でも概ね安定した需要が存在
 - 中長期的にも安定した受注が見込める

重点施策と具体的な取り組み

✓ 基盤事業での安定した収益確保

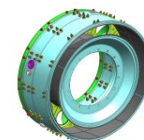
- ボーイング既存機および民間航空機用エンジンの収益確保のためのコストダウン推進
- 防衛航空機・ヘリコプタの既受注開発案件・量産契約の着実な推進



H145//BK117 D-3
国内初号機を'21年8月納入

✓ 市場変化を踏まえた技術戦略の見直し

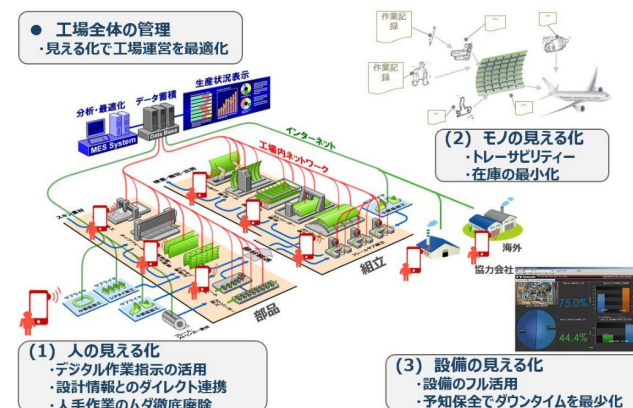
- 将来ビジョンに応じた研究開発の再構築
- 脱炭素社会に向けた環境技術開発を立上げ



水素燃焼器
(脱炭素技術の開発)

✓ 財務基盤の強化




- 固定費構造の見直し
- 生産革新活動による棚卸資産圧縮の促進





生産革新活動の一例：
Smart-Kプロジェクト

3 セグメント別詳細情報 - 車両

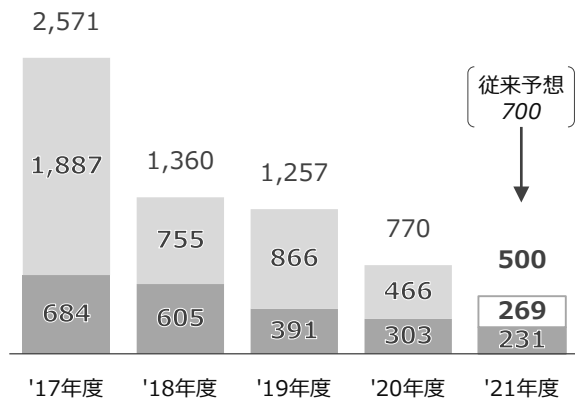
2021年度2Q実績（前年同期比）

- 受注**  前年同期に新幹線車両の受注があったため減少
- 売上**  米国向け車両の増加はあったものの、その他地域向け車両が減少したことにより減収
- 営業利益**  減収はあったものの、コロナ影響の縮小等による海外案件の採算改善により改善

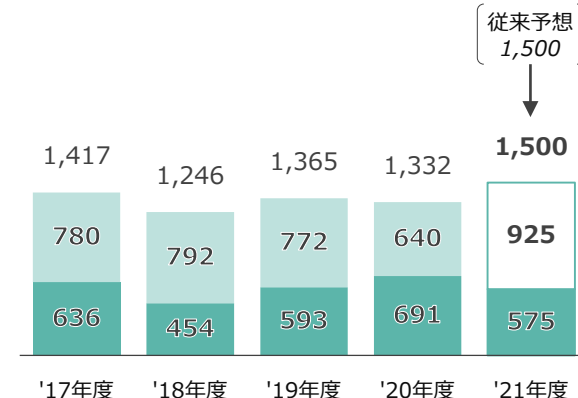
2021年度予想（従来予想比）

- 受注**  国内案件の期ずれにより見通しを引き下げ
- 売上・営業利益**  大きな変動はなく、見通しを据え置き

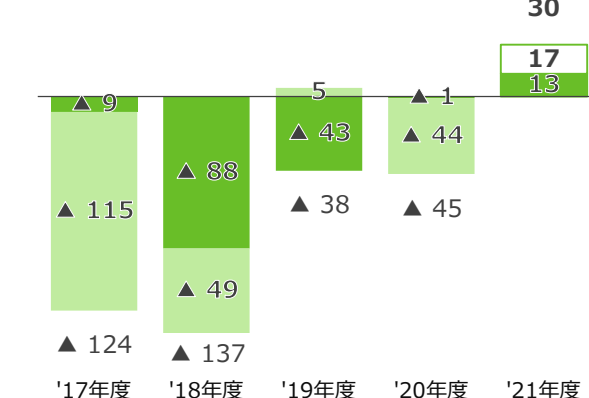
受注高 (億円)



売上高 (億円)



営業損益 (億円)



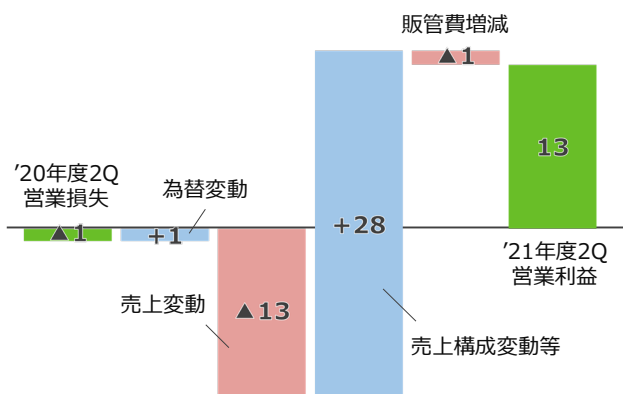
(注) グラフは濃色部が2Q、淡色部が3-4Qを表しています

3 セグメント別詳細情報 - 車両

(単位：億円)

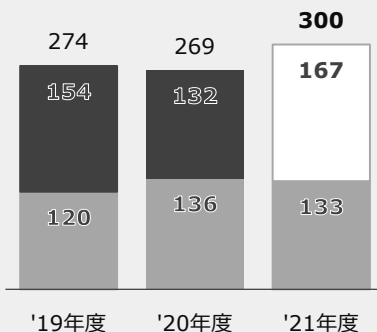
	'20年度	'21年度		'20年度	'21年度予想				
	2Q実績	2Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	303	231	▲ 72	770	700	500	▲ 270	▲ 200	269
うち 国内・アジア	227	189	▲ 38	662	660	455	▲ 207	▲ 205	266
北米	76	42	▲ 34	108	40	45	▲ 63	+ 5	3
売上高	691	575	▲ 115	1,332	1,500	1,500	+ 168	-	925
うち 国内・アジア	550	418	▲ 131	1,075	1,000	1,000	▲ 75	-	582
北米	141	157	+ 15	256	500	500	+ 244	-	343
営業損益	▲ 1	13	+ 15	▲ 45	30	30	+ 75	-	17
	[利益率] [▲ 0.2%]	[2.3%]	[+ 2.6pt]	[▲ 3.4%]	[2.0%]	[2.0%]	[+ 5.4pt]	[-]	[1.8%]

営業損益増減要因 (億円)



補足情報

部品・改造・アフター関連売上(単位：億円)
(上段：3-4Q 下段：1-2Q)

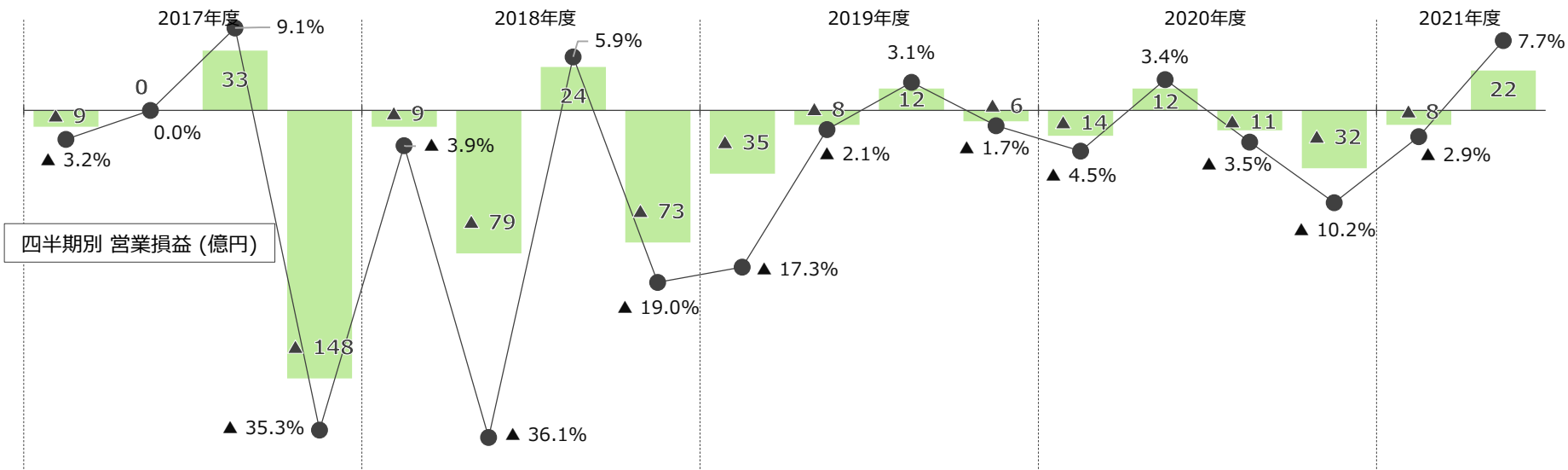
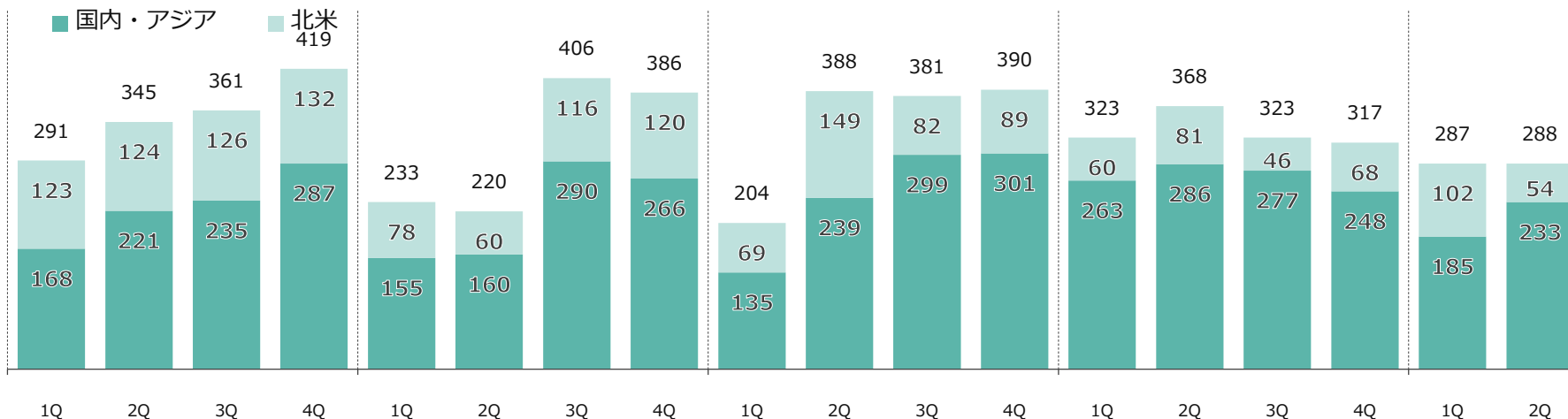


米国ロングアイランド鉄道向け
M-9プロジェクトの進捗状況 ('21年9月末)

- 全202両のうち、104両が引渡し済み
- 北米生産拠点のKMMでは最終号機の生産に着手しており、最終号機の引き渡しは2022年度2Qを予定

3 セグメント別詳細情報 - 車両

四半期別 売上高 (億円)



四半期別 営業損益 (億円)

3 セグメント別詳細情報 - 車両

事業環境・受注動向

- 新型コロナウイルスの影響
 - 国内では鉄道関連投資計画の見直しが一部の事業者から出ている
 - 海外では工程遅延や新規案件の入札の延期・中止等が現実となりつつある
- 中長期展望
 - 人口集中による大都市の混雑緩和や環境対策のための都市交通整備、アジア諸国の経済発展に伴う鉄道インフラニーズなど、今後も世界的に比較的安定した成長が見込まれる

重点施策と具体的な取り組み

✓ 海外案件の納入スケジュール遵守

- 主要案件のマイルストーン

ダッカ初編成納入 2021年度1Q

初編成・第2編成は現地機能試験を実施中
第3・4編成は現地搬入中

R211プロト初編成納入 2021年度1Q

R211Aパイロット車2編成(10両)はNYに到着し型式試験を実施中
KMMでのR211A量産車生産は2021年度3Qから開始

M-9最終車両引渡し 2022年度2Q

2021年度1QまでにBase契約(92両)は完工しOption車両の生産中

- 新たに設立した全社北米事業タスクフォースを通じて、北米工場の工程整流化・生産性・品質向上のため、本社部門・他カンパニーから人財を投入

✓ 顧客に信頼される品質レベルの達成

- 仕損じ、手直し費用の削減
- KPS (Kawasaki Production System)の更なる推進、北米工場への展開

✓ 部品・サービスの拡販、保守分野の事業拡大

- 北米向け軌道遠隔監視装置を2021年度1Qにサービス開始



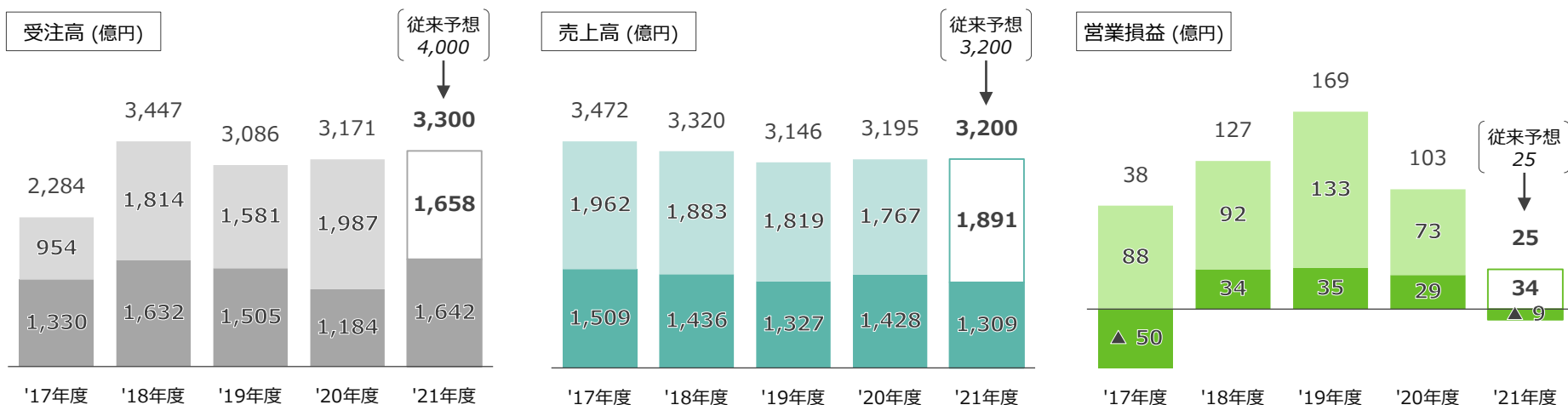
ダッカ都市交通会社
(Dhaka Mass Transit
Company Limited) 向け
都市高速鉄道車両

2021年度2Q実績（前年同期比）

受注	↑	国内向けごみ処理施設整備・運営事業等の大口案件やLPG/アンモニア運搬船の受注等により増加
売上	↓	船舶海洋事業におけるLPG運搬船の工事量増加はあったものの、修繕船の減少や、エネルギー事業におけるCCPP※の減収等により減収 ※ガスタービンコンバインドサイクル発電プラント
営業利益	↓	減収および原材料価格の上昇により悪化

2021年度予想（従来予想比）

受注	↓	エネルギー事業における複数案件の期ずれや、プラント事業における案件見直し等により見通しを引き下げ
売上	→	エネルギー事業における案件の期ずれによる減収はあるものの、船舶海洋事業における修繕船の増加があり、全体としては見通しを据え置き
営業利益	→	大きな変動はなく見通しを据え置き



(注) グラフは濃色部が2Q、淡色部が3-4Qを表しています。なお、過年度実績は変更後の報告セグメントに組替えて表示しています

3

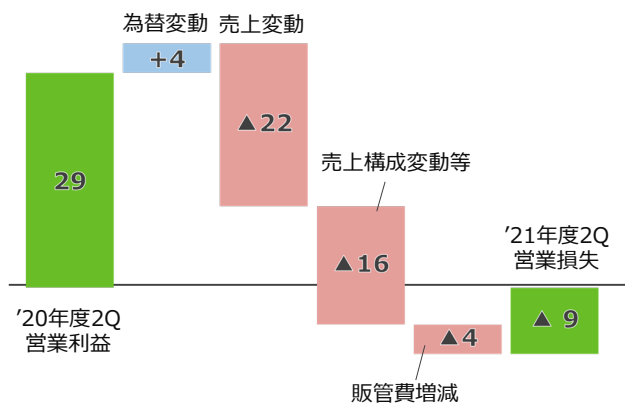
セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

(単位：億円)

	'20年度	'21年度		'20年度	'21年度予想				
	2Q実績	2Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	1,184	1,642	+ 458	3,171	4,000	3,300	+ 129	▲ 700	1,658
うち I社 ¹⁾ ・環境プラント	958	1,371	+ 413	2,190	3,350	2,600	+ 410	▲ 750	1,229
船舶海洋	225	270	+ 44	981	650	700	▲ 281	+ 50	430
売上高	1,428	1,309	▲ 118	3,195	3,200	3,200	+ 5	-	1,891
うち I社 ¹⁾ ・環境プラント	1,045	981	▲ 64	2,401	2,500	2,450	+ 49	▲ 50	1,469
船舶海洋	382	328	▲ 54	794	700	750	▲ 44	+ 50	422
営業損益	29	▲ 9	▲ 38	103	25	25	▲ 78	-	34
	[利益率] [2.0%]	[▲ 0.6%]	[▲ 2.7pt]	[3.2%]	[0.7%]	[0.7%]	[▲ 2.5pt]	[-]	[1.7%]

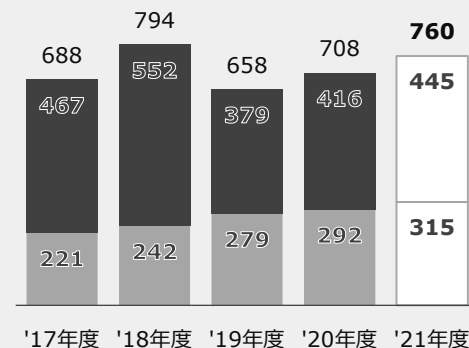
(注) 過年度実績は変更後の報告セグメントに組替えて表示しています

営業利益増減要因 (億円)

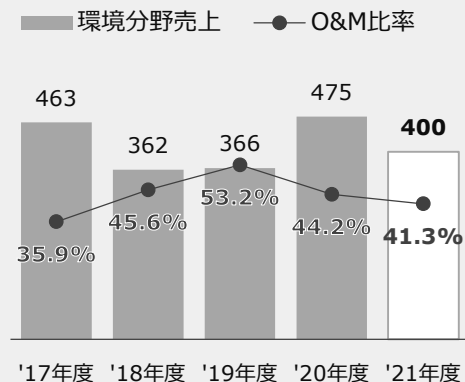


補足情報

エネルギー事業における主要製品の売上 (億円)
(上段：機器関連 下段：アフターサービス)



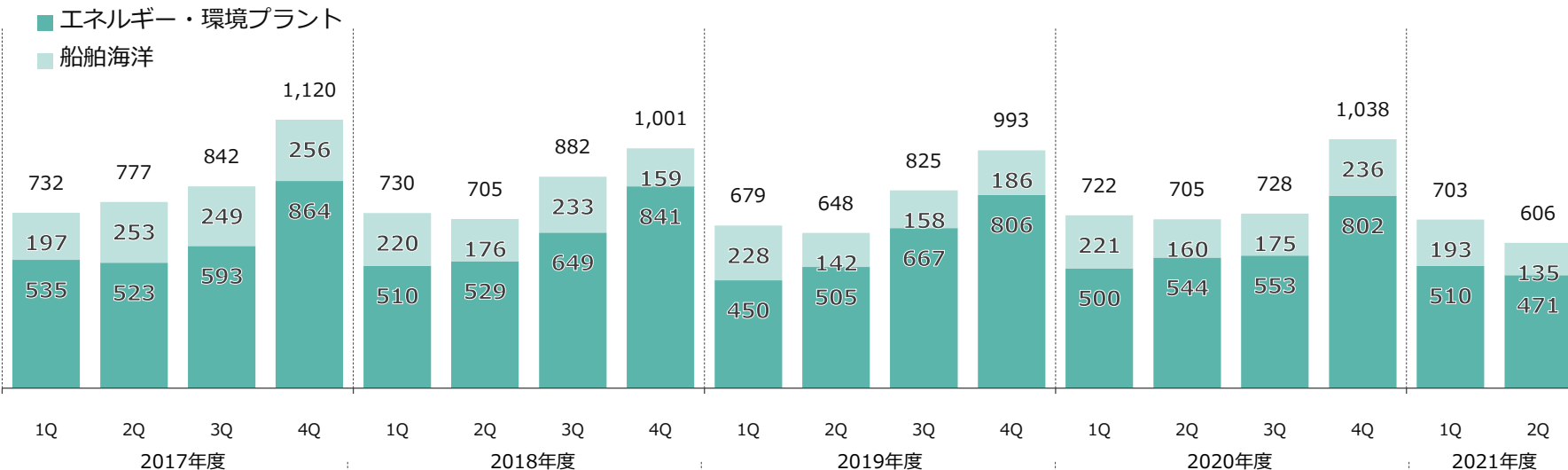
プラント事業における環境分野の売上 (億円)



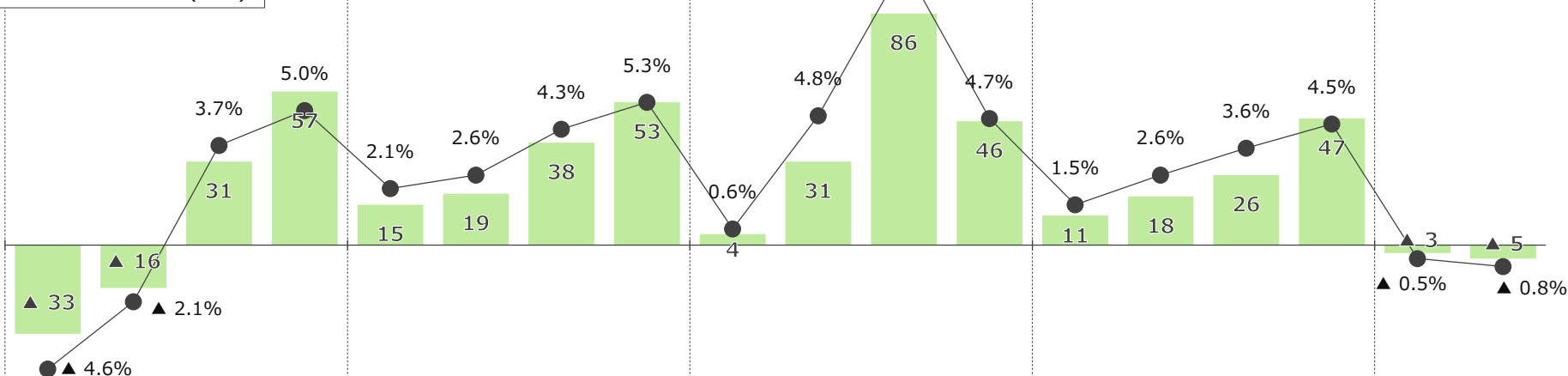
3

セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

四半期別 売上高 (億円)



四半期別 営業損益 (億円)



(注) 過年度実績は変更後の報告セグメントに組替えて表示しています

事業環境・受注動向

● エネルギー・環境プラント

国内	海外(新興国)
分散型電源需要が根強く、ごみ焼却設備の老朽化更新需要が継続	分散型電源等のエネルギーインフラ整備需要が根強い

● 船舶海洋

一般商船	艦艇・特殊船
- アンモニア需要増に対する期待の高まりを背景としたLPG/アンモニア運搬船の商談が増加	- 潜水艦は安定的な受注

● セグメント全体

コロナ影響・リスク	カーボンニュートラル
- 需要は回復基調を維持 - 急速な経済正常化の動きに連れて、原材料価格や輸送運賃が高騰	当社が強みとする水素製品をはじめ、脱炭素ソリューションに関する問い合わせや協力要請が増加

重点施策と具体的な取り組み

 受注回復に向け営業活動を強化

事例

アンモニア積載可能な86,700m³型LPG運搬船を連続受注

- 海運市況の回復を受け、川崎汽船(株)向け、ENEOSオーシャン(株)向けにアンモニア積載可能な86,700m³型LPG運搬船を連続受注
- いずれも坂出工場での建造を予定
- アンモニア需要増加の期待からLPG/アンモニア運搬船に対する引き合いは旺盛で、さらなる受注獲得に向け積極的な営業活動を展開



86,700m³型
LPG燃料LPG/LAG運搬船
完成イメージ

 脱炭素分野での主導的ポジションの確立

- NEDOグリーンイノベーション基金事業に当社が主幹事会社として提案した「大規模水素サプライチェーンの構築プロジェクト」が採択
(詳細はP.36を参照)
- 舶用水素燃料エンジンの開発・普及に向け合弁会社「HyEng」を設立
純国産の船用エンジンメーカー3社（ヤンマーパワーテクノロジー(株)、(株)ジャパンエンジンコーポレーションおよび当社）の技術を結集、世界に先駆け舶用水素燃料エンジンを各社が開発し、将来的な水素燃料船の普及拡大を目指す

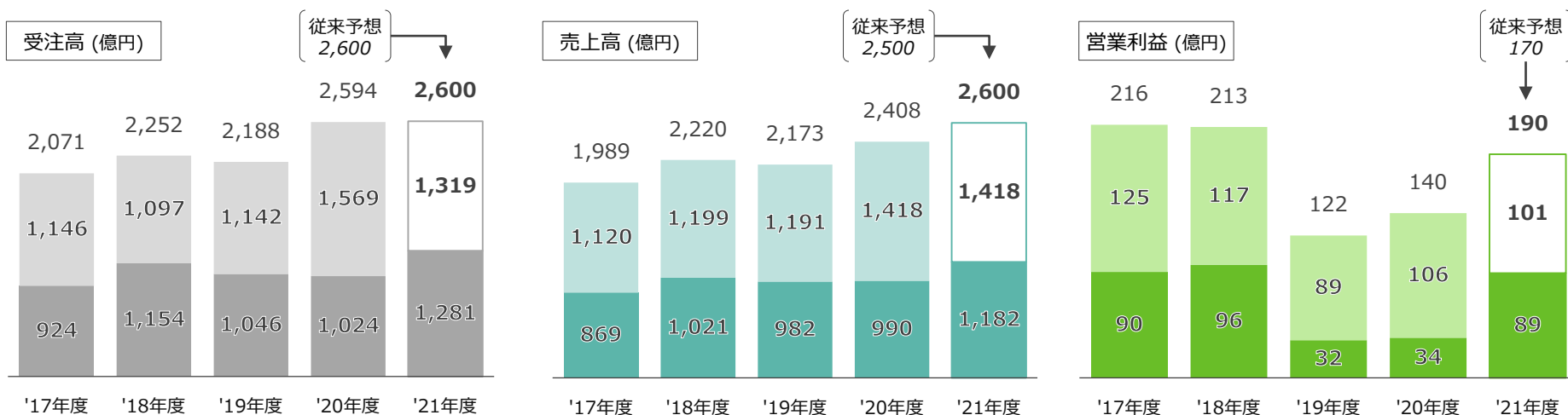
3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

2021年度2Q実績（前年同期比）

受注	↑	建設機械市場向け油圧機器や半導体向けをはじめとする各種ロボットの増加により増加
売上	↑	同上の理由により増収
営業利益	↑	増収等により増益

2021年度予想（従来予想比）

受注	→	大きな変動はなく、見通しを据え置き
売上	↑	先進国建設機械市場向け油圧機器や半導体向けロボットの増収により見通しを引き上げ
営業利益	↑	増収等により見通しを引き上げ



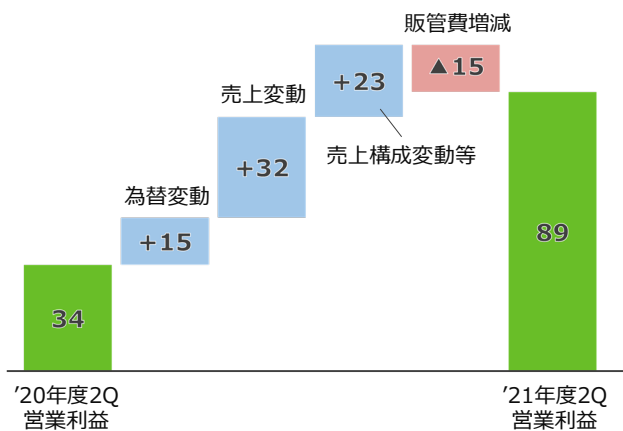
(注) グラフは濃色部が2Q、淡色部が3-4Qを表しています

3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

(単位：億円)

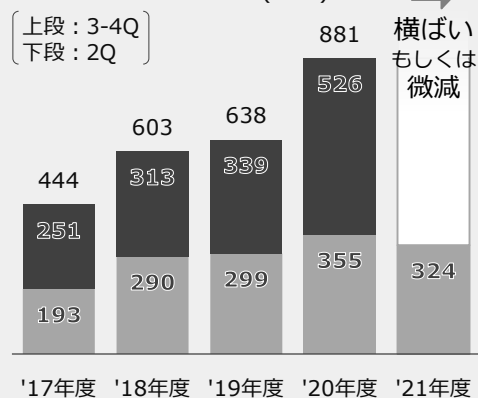
	'20年度	'21年度		'20年度	'21年度予想				
	2Q実績	2Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	1,024	1,281	+ 256	2,594	2,600	2,600	+ 6	-	1,319
うち 油圧機器	713	784	+ 70	1,726	1,650	1,650	▲ 76	-	866
ロボット	310	496	+ 185	867	950	950	+ 83	-	454
売上高	990	1,182	+ 192	2,408	2,500	2,600	+ 192	+ 100	1,418
うち 油圧機器	707	785	+ 78	1,655	1,600	1,650	▲ 5	+ 50	865
ロボット	282	397	+ 114	752	900	950	+ 198	+ 50	553
営業利益	34	89	+ 55	140	170	190	+ 50	+ 20	101
	[利益率] [3.4%]	[7.5%]	[+ 4.1pt]	[5.8%]	[6.8%]	[7.3%]	[+ 1.4pt]	[+ 0.4pt]	[7.1%]

営業利益増減要因 (億円)



補足情報

中国向け油圧機器売上 (億円)



ロボット分野別売上※ (単位：億円)

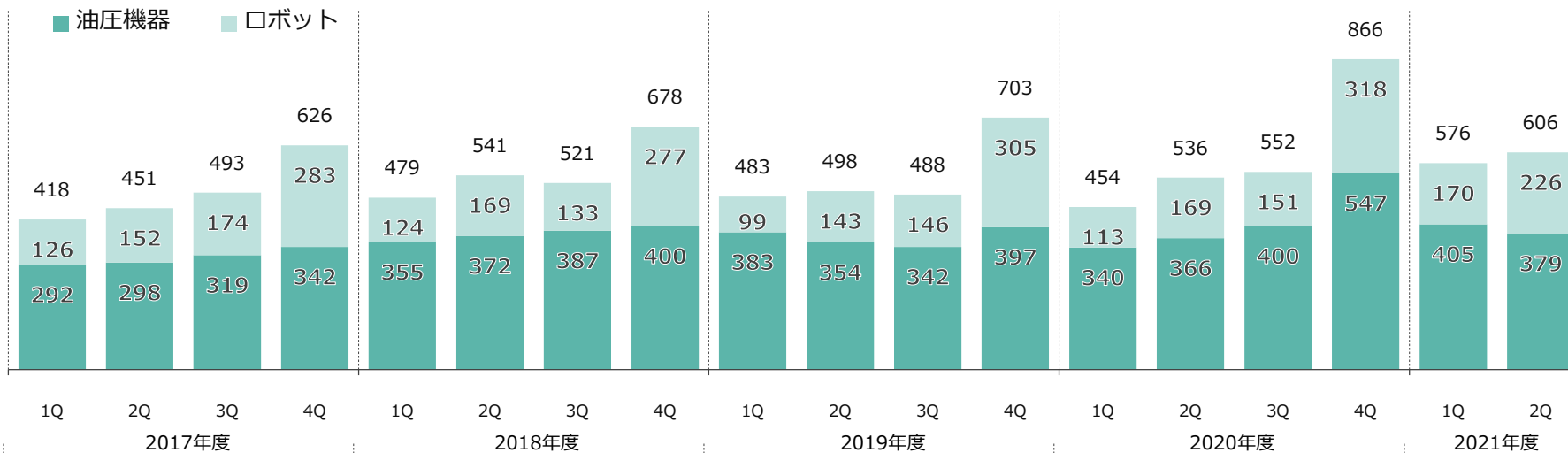
製品	'20年度	'21年度	増減
		(予)	
車体組立・塗装	135	167	+ 32
	368	360	▲ 8
半導体	106	163	+ 56
	238	300	+ 62
一般産機・その他	65	111	+45
	212	320	+108
合計	307	442	+134
	819	980	+161

※ 本表数値はセグメント間売上を含む

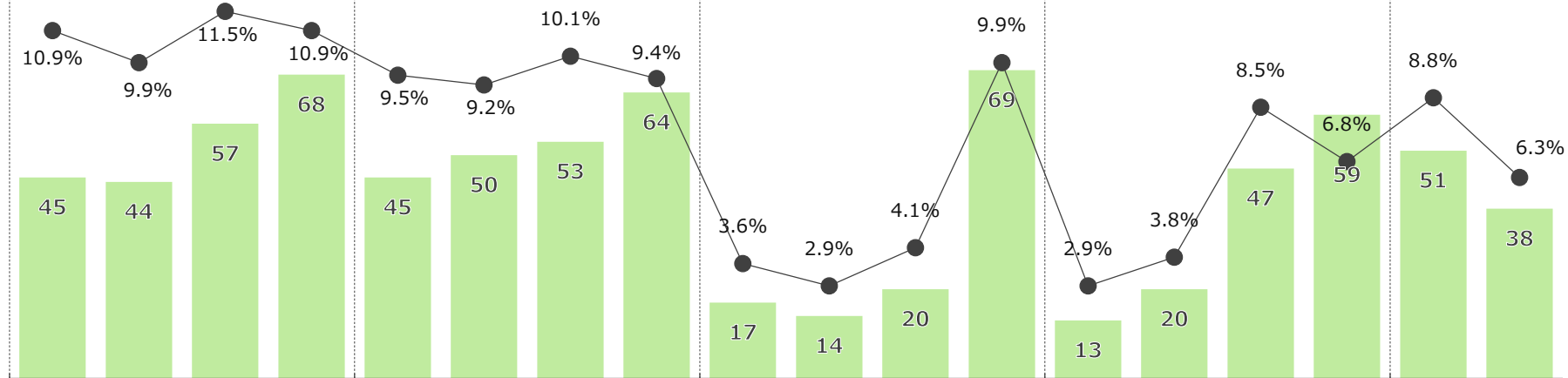
3

セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

四半期別 売上高 (億円)



四半期別 営業利益 (億円)



3 セグメント別詳細情報 – 精密機械・ロボット

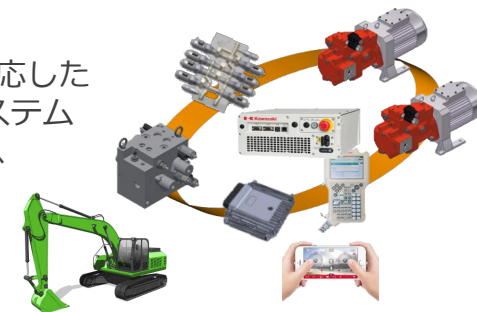
事業環境・受注動向

- 油圧機器
 - 中国建設機械市場
当年度も高い水準の需要が継続
 - 中国以外の地域における建設機械市場
コロナ影響による減少から回復し好調に推移
 - 建設機械の分野は今後、環境規制を背景とした電動化と、建設現場の熟練労働者不足に起因する自動化・自律化が進む
- ロボット
 - 汎用ロボット
コロナ影響からの回復の早い地域を中心に好調に推移
 - 半導体向けロボット
半導体製造装置メーカーの設備投資の増加により好調に推移

重点施策と具体的な取り組み

✓ 建設機械の電動化・自動化に向けた技術開発の推進

- 電動化・自動化に対応した最新型油圧機器・システムの開発・供給により、顧客の将来建機の開発をサポート

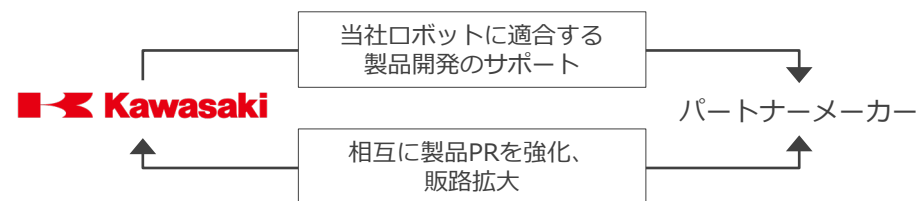


✓ オープンイノベーションの推進

- 2021年6月より「K-AddOn」を開始

K-AddOnとは 当社ロボットに接続可能なパートナーメーカーの周辺機器について、接続が保証された機器を広く一般に公開するプラットフォーム

▶ 「K-AddOn」登録機器を利用することにより、システムインテグレーターやロボットユーザーは、機器接続の検証コストを削減することが可能



2021年度2Q実績（前年同期比）

売上



北米向け二輪車、汎用エンジンの増加に加え、欧州向け及び東南アジア向け二輪車の増加により増収

営業利益



増収に加え、前年同期に比べ為替レートが円安で推移したこと等により増益

2021年度予想（従来予想比）

売上

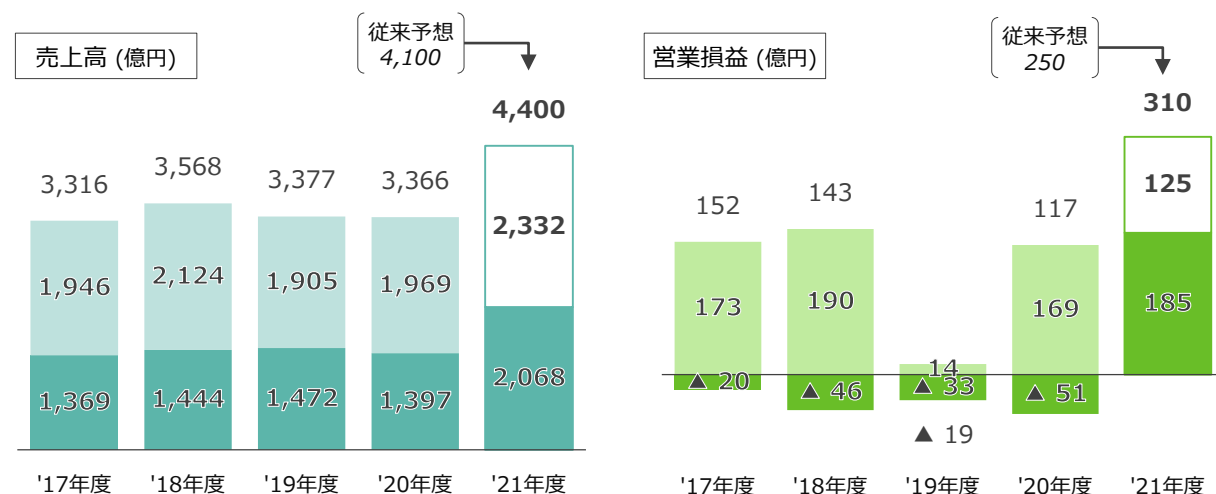


先進国における旺盛な需要を反映し、見通しを引き上げ

営業利益



物流コストの増加や原材料価格の上昇等を見込むものの、増収及び為替前提の変更により見通しを引き上げ



(注) グラフは濃色部が2Q、淡色部が3-4Qを表しています

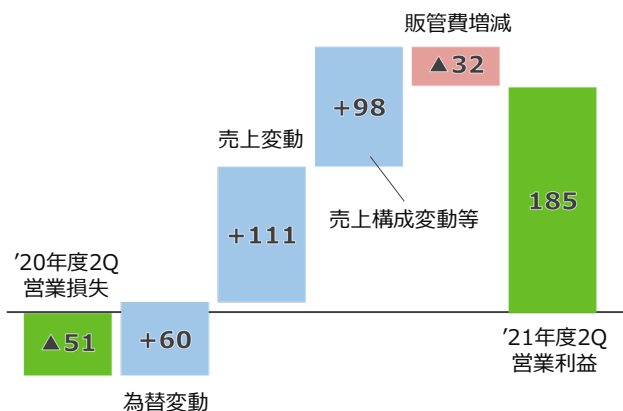
3

セグメント別詳細情報 - モーターサイクル&エンジン

(単位：億円)

	'20年度	'21年度		'20年度	'21年度予想				
	2Q実績	2Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
売上高	1,397	2,068	+ 670	3,366	4,100	4,400	+ 1,034	+ 300	2,332
うち 先進国二輪車	488	786	+ 297	1,142	1,480	1,700	+ 558	+ 220	914
新興国二輪車	261	454	+ 193	674	880	880	+ 206	-	426
四輪車・PWC	447	485	+ 38	1,014	1,170	1,120	+ 106	▲ 50	635
汎用エンジン	200	341	+ 140	535	570	700	+ 165	+ 130	359
営業損益	▲ 51	185	+ 237	117	250	310	+ 193	+ 60	125
	[利益率] [▲ 3.6%]	[8.9%]	[+ 12.6pt]	[3.4%]	[6.0%]	[7.0%]	[+ 3.5pt]	[+ 0.9pt]	[5.3%]

営業損益増減要因 (億円)



補足情報

二輪車国別販売台数 (卸売)

先進国 (単位：千台)

	'20年度2Q	'21年度2Q	増減
日本	7	13	+ 6
米国	17	38	+ 21
カナダ	2	3	+ 1
欧州	28	33	+ 5
豪州	5	5	+ 0
先進国計	61	95	+ 34

新興国 (単位：千台)

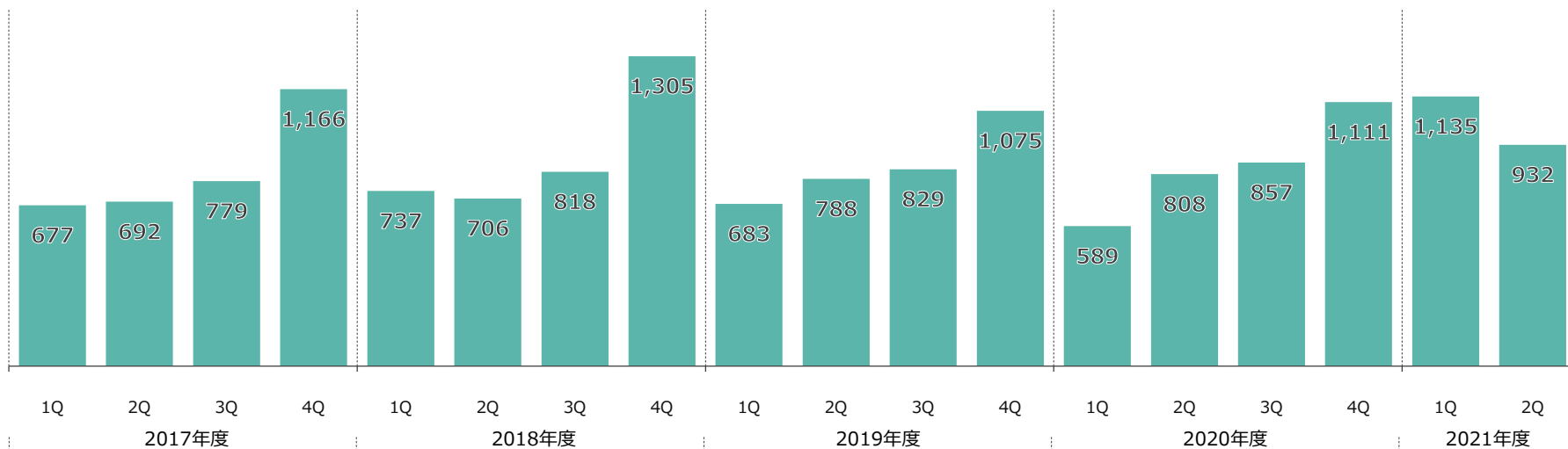
	'20年度2Q	'21年度2Q	増減
ブラジル	4	5	+ 0
タイ	3	3	+ 0
フィリピン	52	65	+ 12
インドネシア	8	21	+ 12
中国	10	20	+ 9
その他	4	8	+ 4
新興国計	84	124	+ 40

四輪車・PWCの販売台数 (卸売) は、'20年度2Qは35千台、'21年度2Qは35千台

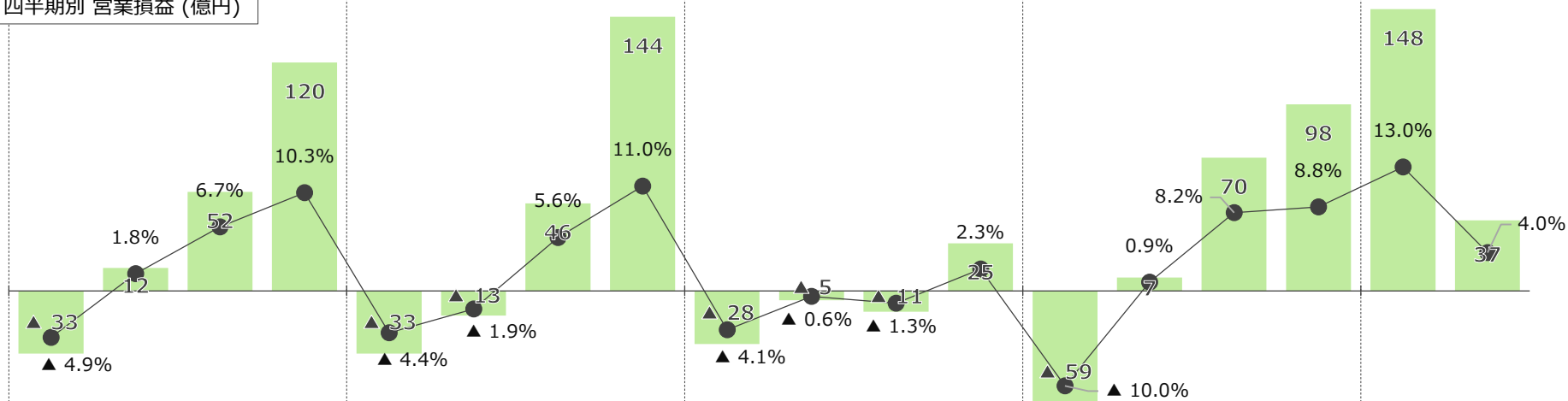
3

セグメント別詳細情報 - モーターサイクル&エンジン

四半期別 売上高 (億円)



四半期別 営業損益 (億円)



事業環境・受注動向

- 米国
 - 前年度に引き続き、二輪車・四輪車オフロードモデルの需要が旺盛
 - 今後も需要は堅調に推移すると見込む
- 欧州
 - コロナ影響が薄れ、市場は堅調に推移
- 東南アジア
 - 前年同期比では改善したものの、依然として先行きが不透明な状況が継続
- サプライチェーン
 - 半導体等の部品不足、物流の混乱等により、製品供給にも影響が及んでいる

重点施策と具体的な取り組み

- ✓ **市場要求に最大限に応える製品供給**
 - 生産計画達成に向け総力を挙げた活動
 - 半導体不足等を背景とするサプライヤーの供給不足や物流混乱により計画通り生産が出来ない場合、入手可能部品に応じて生産・販売計画の変更を迅速に実施
- ✓ **四輪ビジネスの拡大、電動化対応**
 - 四輪増産、脱炭素をにらんだ開発投資に焦点
 - 米国工場、メキシコ工場へ総額300億円（5年間）の増産投資を決定
 - 電動、ハイブリッドモデルの上市に向けた開発を加速
- ✓ **固定費コントロールの徹底（経営のスリム化）**
 - 具体的施策に裏付けられた徹底的な固定費削減策の継続
 - 研究開発は強化
- ✓ **FCFの確保**
 - 将来の投資に向けてFCFの安定確保を目指す



米国で販売好調なSxS
TERYX KRX 1000



EV Project 参考出品車
(2019年EICMAショー)

4 株主還元

配当政策

中長期的な
連結配当性向の基準 **30%**

考慮

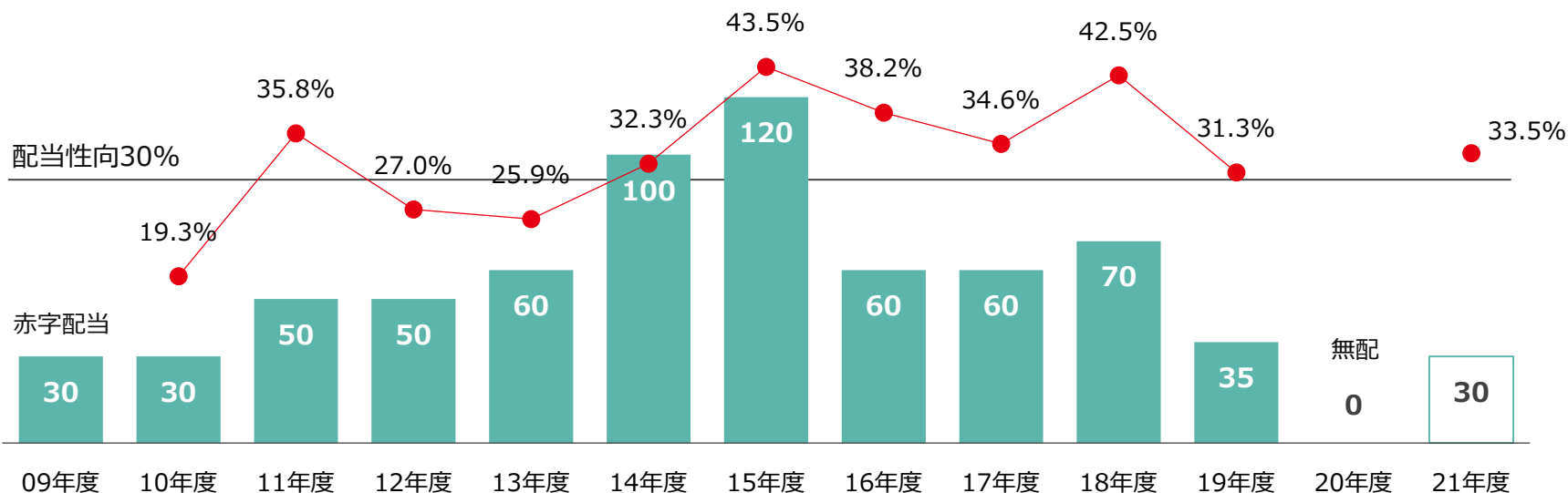
1 総合的に勘案

将来の業績見通し
FCFやD/Eレシオ等の
財務状況

2 安定的な配当

2021年度配当

- 営業利益は期初予想から100億円上方修正を維持
 - 一方で、営業外損益の悪化により、親会社株主に帰属する当期純利益は期初予想から20億円の下方修正
 - サプライチェーンリスクの解消時期が不透明な状況
- ▶ 1株当たり**30円** (配当性向33.5%) の年間計画を据え置き、**中間配当20円**を実施



4 プロジェクトトピックス



「液化水素サプライチェーンの商用化実証」が NEDOグリーンイノベーション基金事業に採択

- 本基金への採択は2030年30円/Nm³の水素供給コスト(船上引き渡しコスト)の実現に向けた**大きな一歩**
- 当社100%子会社である日本水素エネルギー、ENEOS、岩谷産業の3社で年間数万トン規模の大規模商用化実証試験を行う
- 16万m³クラスの大規模液化水素運搬船や5万m³クラスの陸用液化水素タンクなど、実証に必要な大規模設備は川崎重工が供給予定

想定事業規模※1

約 **3,000** 億円

※1 実証および技術開発に必要な資金規模

対象
事業

1. 液化水素サプライチェーンの商用化実証 (2021~2029年度)
2. 水素液化機向け大型高効率機器の開発 (2021~2030年度)

補助金規模：約2,200億円※2

※2 補助金規模は凡その数値であり、今後ステージゲートでの事業進捗等に応じて変更の可能性があります

“

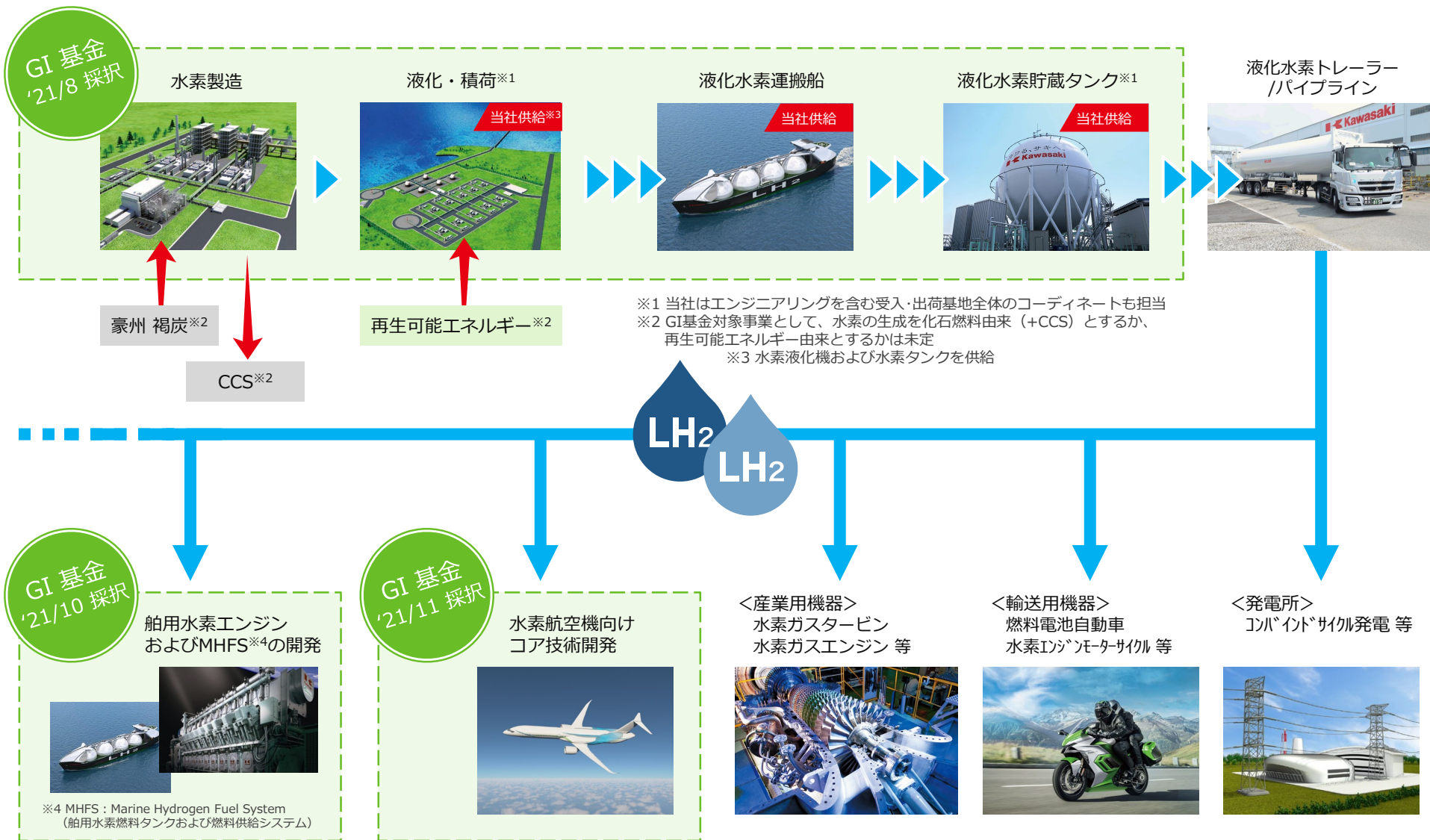
グリーンイノベーション基金事業の概要

2020年10月、我が国は「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする目標を掲げました。(中略)
エネルギー・産業部門の構造転換や、大胆な投資によるイノベーションといった現行の取組を大幅に加速することが必要です。
このため、グリーンイノベーション基金事業により、NEDOに**2兆円の基金**を造成し、官民で野心的かつ具体的な目標を共有した上で、これに経営課題として取り組む企業等に対して、10年間、研究開発・実証から社会実装までを継続して支援します。

”

国立研究開発法人
新エネルギー産業技術総合開発機構(NEDO)様
ウェブサイトより抜粋

4 プロジェクトトピックス



4 プロジェクトトピックス

✓ 自動PCR検査サービスの方向性

- 空港での旅客者向け検査サービスの拡大

2021年9月 関西国際空港にPCR検査センターをオープンし、国際線出国者に対するサービスを提供開始

陰性証明書発行までの所要時間は ^{わずか} **3時間**



医師の問診



検体採取



陰性証明書発行

当社の強みを活かせるフェーズに

短時間
大量処理
高精度

- スクリーニング検査サービスを拡大

経済活動の本格的な回復を図るため、【ワクチン接種+PCR検査】による行動制限の段階的な緩和が見込まれる

➔ 需要は「モニタリング」から「**スクリーニング**」へ

対象例 イベント参加者、企業、教育機関等

	モニタリング検査	スクリーニング検査
目的	感染拡大の予兆の早期探知	疾患の罹患者や発症が予測される患者の積極的検出
手法	繁華街等における検査スポット来場者に対して実施	無症状者や、感染が懸念される集団を対象に「ふるい分け」を実施

<今後の展開>

他の国際空港への展開を図ることに加え、入国者向けPCR検査サービスの導入を目指す

4 プロジェクトトピックス

✓ シールドマシン事業の合併会社「地中空間開発株式会社」が営業開始

- 2021年10月1日、日立造船とシールドマシン事業を統合し、折半出資で「地中空間開発株式会社」(略称：UGITEC)を設立
- 両社が保有する営業力・技術力・多様な製品ラインナップ・サプライチェーン等の強みと統合によるシナジーを活用し、国内外での事業拡大を図る



事業統合の背景

インドや
東南アジア
では継続的
な需要

海外市場
では強力な
競合が存在

中長期的に
国内市場は
縮小

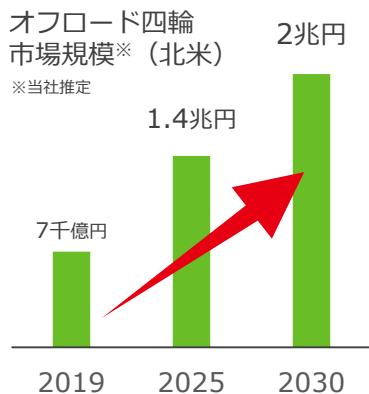
国内案件を確実に受注し、海外案件の受注増を目指すためには、自社単独ではなく**活用できるリソースの増強**および**技術面でのレベルアップ**が必要

 **UGITEC**
Underground Infrastructure Technologies

4 プロジェクトトピックス

☑ カワサキモーターズによる北米事業の増産投資

- 北米を中心に市場拡大が続くオフロード四輪事業を強化

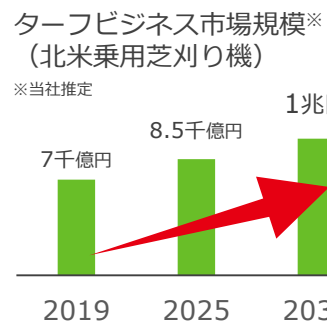


米国工場：23年3月生産能力増強

メキシコ新工場：23年度より生産開始

増産投資
総額 **300** 億円
(5年間)

- 米国の人口増加や堅調な住宅需要を背景に拡大が続くターフビジネスを強化



芝刈り機メーカー
向け汎用ガソリン
エンジン製造設備
を米国内に新設

新工場は
22年5月稼働開始



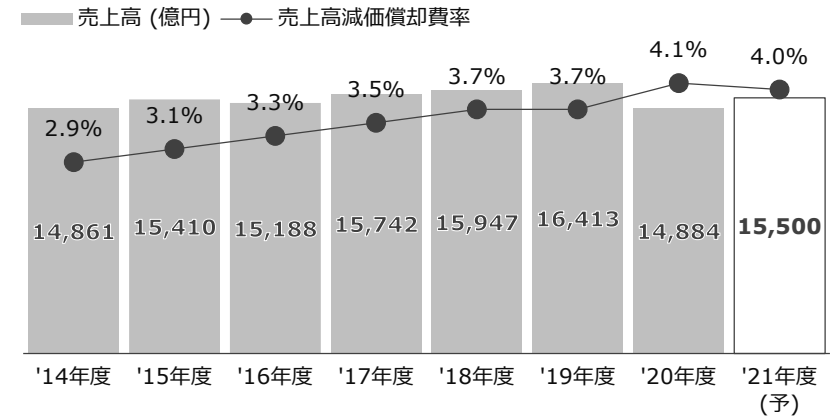
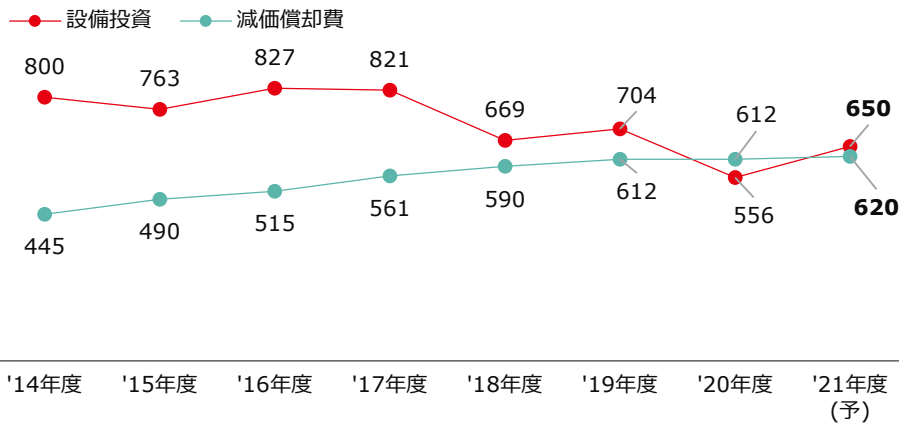
オフロード四輪車



汎用ガソリンエンジンを搭載した芝刈り機

(単位：億円、名)

	'20年度	'21年度		'20年度	'21年度予想			
	2Q実績	2Q実績	前年同期比		通期	従来予想	修正予想	前期比
設備投資	296	234	▲ 62	556	560	650	+ 94	+ 90
減価償却費	301	298	▲ 2	612	635	620	+ 8	▲ 15
研究開発費	190	198	+ 7	449	495	495	+ 46	-
従業員数(期末)				36,691	37,300	37,300	+ 609	-
うち国内				26,901	27,400	27,400	+ 499	-
うち海外				9,790	9,900	9,900	+ 110	-



● 受注残高 (億円)

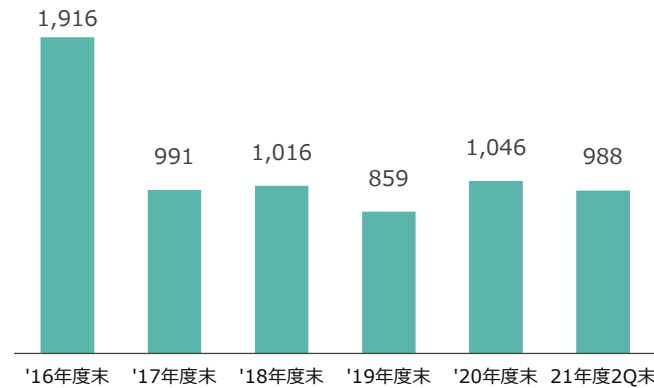
	'20年度2Q	'21年度2Q	
	実績	実績	増減
航空宇宙システム	4,799	4,948	+ 149
車両	4,606	4,089	▲ 517
工程机械・ソリューション&マリナ	4,523	5,076	+ 552
精密機械・ロボット	541	790	+ 249
モーターサイクル&エンジン	-	-	-
その他	252	276	+ 24
合計	14,723	15,182	+ 458

● 地域別売上高 (億円)

	'20年度2Q	'21年度2Q	
	実績	実績	増減
日本	3,118	2,896	▲ 222
米国	1,430	1,647	+ 217
欧州	650	593	▲ 57
アジア	1,157	1,340	+ 183
その他	216	332	+ 116
合計	6,573	6,810	+ 237

※ 売上高は顧客の所在地を基礎とし、国又は地域に分類しています

● 船舶海洋 受注残高の推移 (億円)



● 船種別受注実績および完工年度 (隻)

	'21年度 受注実績	完工年度					受注残
		'21年度		'22年度	'23年度	'24年度	
		2Q実績	3Q以降	予定			
LNG運搬船		-	-	-	-	-	-
LPG運搬船	2	1	2	4	2	-	8
潜水艦		-	-	1	-	1	2
その他		-	-	-	-	-	-
合計	2	1	2	5	2	1	10

● セグメント別損益影響外貨量 (億USD)

	'20年度	'21年度	
	2Q実績	2Q実績	3-4Q予想
航空宇宙システム	2.4	2.5	4.4
車両	0.3	0.4	0.1
エネルギーソリューション&マリッ	1.0	1.0	2.6
精密機械・ホット	0.8	1.0	0.8
モーターサイクル&エンジン	1.5	2.6	3.2
合計	6.0	7.6	11.1

※ 為替レートが1円変動することによる営業利益への概算影響額

● 売上加重平均レート (EUR/JPY)

'19年度実績	121.70
'20年度実績	124.61
'21年度2Q実績	131.04
'21年度3-4Q予想	132.00

● 損益影響外貨量 (億EUR)

'19年度実績	4.4
'20年度実績	3.2
'21年度2Q実績	1.8
'21年度3-4Q予想	3.2

※ 為替レートが1円変動することによる営業利益への概算影響額

世界の人々の豊かな生活と地球環境の未来に貢献する
“Global Kawasaki”