

2022 年度第 2 四半期決算説明会における主要な質疑応答

質問	回答
<p>Q1 : 航空宇宙システムについて、2022 年度下期にボーイング社向け 787 型機の生産再開が見込まれること等を鑑みると、2022 年度下期（6 カ月）の事業利益計画 135 億円はやや消極的ではないでしょうか。</p>	<p>A1 : 航空エンジン事業の収益は回復傾向にありますが、下期に、ある特定プログラムの開発費一括償却による一時的な損失計上や、エンジン本体の売上増によるセールスマックスの影響※を見込んでいます。 また、航空宇宙事業においてコストインフレによる工場光熱費等のコスト増加もあり、下期の事業利益見通しは 135 億円にとどまりました。</p> <p>※民間航空機向けエンジンは、アフターセールスで収益を大きく獲得するビジネスで、エンジン本体の売上増により採算性が低下</p>
<p>Q2 : 車両について、今回 640 両のオプション契約が内定したニューヨーク地下鉄 R211 プロジェクトの生産スケジュールを教えてください。また収益性はどうか確保していくか教えてください。</p>	<p>A2 : オプション契約（640 両）の生産は、24 年度から 26 年度にかけて実行する計画です。また、R211 型車両は損失を計上した M-9 と比較して小型で※、製造実績が豊富な地下鉄車両であることから、採算性は良いと考えています。</p> <p>※R211 は 1 両あたり長さ 18.4m、幅 3m、高さ 3.6m M-9 は 1 両あたり長さ 25.9m、幅 3.2m、高さ 4m</p>
<p>Q3 : ロボット事業の 22 年度通期計画について、前回公表時から円安に見直したにも関わらず、下期の受注および売上収益計画を据え置いた理由を教えてください。</p>	<p>A3 : 売上収益においては、中国での新型コロナウイルス感染拡大防止のロックダウンにより、半導体部品不足の影響で生産リードタイムが伸びたことが影響しています。また、受注においては、下期に米国による半導体製造装置の対中輸出規制の影響を織り込んでいます。 ただし、ロックダウンによる影響が現在は解消しつつあること、また中長期的には半導体需要はこのまま伸長していくと見られることから、いずれも一時的な影響だと考えています。</p>
<p>Q4 : モーターサイクル&エンジンについて、コロナ禍における需要急伸からの反動減の可能性も含めて、今後の北米市場の見通しを教えてください。</p>	<p>A4 : 第 1 四半期に比べると、一部の機種に需要鈍化の兆しが見られますが、北米市場全体としては依然として堅調です。オフロード四輪市場はコロナ禍以前から拡大を続けており、レジャー用途だけでなく、ピックアップトラックの代替等、ユーティリティ分野での需要も見られることから今後も中長期的に成長が継続するとの見方に変更はありません。</p>
<p>Q5 : 調整額について、通期計画▲170 億円に対して 2Q 実績では▲46 億円と少し低調な印象ですが、下期の計画の考え方を教えてください。</p>	<p>A5 : 調整額の内容は第 1 四半期決算発表時の前提から変更は無く、DX 関連の投資、水素事業や社長直轄プロジェクト関連の費用発生が下期に偏重すると見込んでいます。</p>

2022 年度第 2 四半期決算説明会における主要な質疑応答

<p>Q6 : 今期の受注系事業は収益性が低いようですが、来期に改善は見込めますか。</p>	<p>A6 : 受注系事業においては、以下のとおり来期の収益性改善につながる要因があると考えており、引き続き改善に向けて取り組んでいきます。</p> <p>航空宇宙システム：ボーイング社向け 787 型機の生産回復や、航空機運航時間の増加 車両：R211 プロジェクトの本格化にともなう採算性の向上 エネルギーソリューション&マリン：2023 年度以降の環境プラント（ごみ焼却設備）の売上収益増加</p>
--	--