

2024 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
1	パワースポーツ&エンジンについて、四輪車 MULE PRO のリコール問題は 7 月末で解消したと第 1 四半期決算説明会で言及があったにも関わらず、7-9 月期の利益が 4-6 月期よりも低水準に留まった理由を教えてください。 ※パワースポーツ&エンジン 事業利益 2024 年度 4-6 月期：115 億円 2024 年度 7-9 月期：34 億円	主な理由は次の通りです。 ① 四輪車 MULE PRO のリコール影響： 7 月下旬に出荷は再開したものの、補修が必要なディーラー在庫を良品へ交換し、その良品がユーザーに購入されるまでに一定の期間を要するため、7-9 月期における MULE PRO の卸売台数は低水準に留まりました。 ② 四輪車レクリエーションモデル販売の減少： 生産キャパシティをユーティリティモデルに振り分けた影響により、4-6 月期と比較して 7-9 月期はレクリエーションモデルの販売が減少しました。 ③ 二輪車出荷時期の後ずれ影響： コンテナのひっ迫やスエズ運河の運航問題によって二輪車の輸送が遅れ、本来ならば 7-9 月期に計上されるべき売上が 10-12 月期にずれ込みました。
2	パワースポーツ&エンジンについて、低調だった上期実績を踏まえると下期計画はチャレンジングに見えますが、計画達成に向けたドライバーを教えてください。	主なドライバーは次の通りです。 ① 四輪車で、高い競争力が期待できる新商品を投入予定であること ② 四輪車生産において、需要減退が顕著なレクリエーションモデルからユーティリティモデルに生産キャパシティを振り分けたことで、下期にユーティリティモデルの十分な生産体制が整うこと ③ 四輪車新工場（メキシコ）の立ち上げ遅延解消により、増産が期待できること ④ #1 回答③の通り
3	パワースポーツ&エンジンの四輪車事業について、ユーティリティモデルの製品構成比を増やした場合、平均販売単価が下がるのではと推測しますが、下期に十分な利益を確保できるのでしょうか。	製品単価は必ずしもユーティリティモデル<レクリエーションモデルではなく、レクリエーションモデルの TERYX には低価格モデルがあり、ユーティリティモデルには高価格帯の RIDGE もあります。そのため製品構成の変更は平均販売単価に大きな影響を及ぼさず、下期に十分な利益を獲得できると見えています。

2024 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
4	パワースポーツ&エンジンについて、2025 年度の見通しと増収・増益に向けた施策を教えてください。	来年度は今年度が発生した一過性のマイナス要因（リコール影響、生産遅延など）が解消され、四輪車事業は本格的に伸長する見通しです。また、高い競争力が期待できる新商品を二輪車・四輪車ともに投入できる自信もあります。 さらに増収・増益に向けた施策としては、伊藤忠商事との米国における協業があり、課題としていたユーザー向けファイナンス事業を推進することで業績の伸長を目指します。
5	パワースポーツ&エンジンの事業運営について、販売促進費を活用した販売台数の増加と利益率確保のバランスに関する考え方を教えてください。	利益率は重要な指標としてモデル別に KPI を設定し、その範囲内で販売促進費の投入額を決定しています。急激に景気が悪化しない限りは、利益を著しく圧迫するような販売促進費を投入することではなく、販売台数と利益率のバランスを見ながら、利益最大化を図っています。
6	パワースポーツ&エンジンの二輪車事業は東南アジアで苦戦しているようですが、今後の戦略を教えてください。	東南アジアにおける不振の最大の理由は、スクーター市場の拡大によって当社が主戦場とするオートバイ市場自体が縮小していることです。 厳しい事業環境ではありますが、現状進めている戦略として、日本で成功した専売店を増やす「プラザ政策」を実施し、顧客の囲い込みとブランドイメージ向上を図り、販売台数の増加を狙っていきます。実際に足元では東南アジア各国で販売を伸ばすことができおり、良い傾向がみられています。
7	航空宇宙システムについて、上期までの好調な航空エンジン事業の状況を考慮すると事業利益の通期見通しが保守的に見えますが、どのように認識していますか。 ※航空宇宙システム 事業利益 2024 年度上期：253 億円 2024 年度通期(予)：520 億円	下期利益計画の前提には次の事柄が含まれているため、上期実績からの増益幅が限定的となっています。ただし、航空旅客需要の拡大状況に鑑みると上振れの可能性もあると認識しています。 ① 航空エンジン事業におけるプログラム関連費用の期ずれに伴い下期の費用負担が増えるため ② 下期の為替前提を 1 ドル 140 円と上期実績（151.44 円）に比べて円高に設定しているため ③ 上期の業績には PW1100G-JM エンジン問題にかかる外貨建返金負債の期末評価替えに伴う好転(31 億円)が含まれているため

2024 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
8	低採算事業（車両、精密機械、国内船舶）の採算性改善に向けた取り組みや進捗を教えてください。	<車両事業> 採算性の低い M-9 プロジェクトが完工し、採算性の良い R211 プロジェクトが北米向け売上の大半を占めるようになりました。これと併せて、KMM 工場（米国ネブラスカ州リンカーン）における生産性改善や雇用の安定化にも成功し、採算性が向上しています。 <精密機械事業> 中国の大手油圧機器メーカーである EDDIE 社との合併会社設立によって、コストダウンを推進しています。当社の製品力・品質保証力と EDDIE 社のコスト競争力によって、中国におけるシェア拡大と、採算性改善を図ります。 <国内船舶事業> LPG/アンモニア運搬船（同型船型）の連続建造によって生産効率が向上しています。 いずれの事業においても、数年前から実施してきた価格転嫁の効果が利益として顕在化しています。
9	米国におけるトランプ次期政権の発足により、当社事業に対して発生が懸念されるリスクはありますか。	メキシコで四輪車の生産を行っていることから、対メキシコ関税の引き上げに伴う採算性悪化のリスクが考えられます。ただし、米国向け四輪車のうち高価格帯モデルや主力製品の大半は米国で生産しているため、その影響は限定的なものになると認識しています。