2024 年度決算説明会における主要な質疑応答

#	質問	回答
1	各事業に対する米国の関税政策が及ぼす影響を教えてください。	主としてパワースポーツ＆エンジン事業への影響が見込まれ、その額は 100～200 億円[※1,2] 程度まで達するリスクはあるものの、今後の政策動向によっては大幅に縮小する可能性もあります。 当社米国拠点は、完成車（二輪車のすべてとオフロード四輪車の一部機種）およびその部品を、日本をはじめとする米国外から輸入しているため、関税コストの負担増が見込まれる[※3] ほか、間接的な影響としては、市場環境の悪化が懸念されます。 その他のセグメントに対する影響については、決算説明資料 P.18 をご参照ください。 ※1 当該試算額は、以下の状況を前提としています ① 5/8 時点で米国が発表している関税政策が予定通り実行されること ② 関税コストの負担増加による悪化影響を価格転嫁などの施策を通じて軽減すること ※2 25 年度業績計画には未織り込み ※3 メキシコから米国への完成車輸出は USMCA に準拠するため影響なし
2	オフロード四輪車市場が米国関税政策により軟化する可能性があるにもかかわらず、大幅な増収計画とした根拠を教えてください。	24 年度の販売数量が低迷した原因は、主力機種のリコールや、メキシコ新工場の生産遅延によるものであり、現在はそれらが解消あるいは改善しています。 また、RIDGE に代表される競争力の高い商品の投入により、足元ではシェア上昇が見られることから軟調な市場においても高い確度で増収を実現できると考えています。
3	パワースポーツ&エンジンの 25 年度業績見通しについて、大幅な増収にも関わらず事業利益が横ばいとなる要因を教えてください。	増収による増益はあるものの、為替前提を 1 ドル 140 円と円高に設定していることや、米国関税政策による市場の冷え込みを前提とした販売促進費や、固定費の増加を織り込んでいるためです。
4	航空宇宙システムの 25 年度業績計画が増収にも関わらず減益となる背景を教えてください。	為替前提を 1 ドル 140 円と円高に設定していることや、航空エンジン事業において収益性の低い新造エンジンの販売増加によるプロダクトミックス悪化を見込んでいます。

2024 年度決算説明会における主要な質疑応答

<table>
<tr><th>#</th><th>質問</th><th>回答</th></tr>
<tr><td></td><td>（参考）航空宇宙システム　売上収益・事業利益（FY24 vs FY25）
<table><tr><td></td><td>24 年度(実績)</td><td>25 年度（計画）</td></tr><tr><td>売上収益</td><td>5,678 億円</td><td>6,400 億円</td></tr><tr><td>事業利益</td><td>558 億円</td><td>480 億円</td></tr></table></td><td></td></tr>
<tr><td>5</td><td>防衛省向け事業の受注高が 25 年度は 24 年度から減少していますが、26 年度以降の傾向を教えてください。

（参考）防衛省向け事業受注高（FY24 vs FY25）
<table><tr><td></td><td>24 年度(実績)</td><td>25 年度（計画）</td></tr><tr><td>受注高</td><td>7,723 億円</td><td>4,000 億円</td></tr></table></td><td>25 年度は、24 年度に大型案件が集中した反動で一時的に減少する見通しですが、当事業の受注高は基本的に増加基調にあることから、26 年度以降は再度増加する可能性も考えられます。</td></tr>
<tr><td>6</td><td>米国が 25 年 10 月から中国製船舶に対する入港税の課税措置を発表しましたが、当社の中国合弁造船事業への影響はありますか。</td><td>中国合弁造船所は 2027 年度末までの受注残があるため、足元の業績への影響はありません。また、中長期的な船舶の需給バランスを考慮すれば過度な心配は不要と考えています。</td></tr>
</table>