

2024年3月期第3四半期

機関投資家向け決算説明電話会議 主な質疑

- Q1. 1月29日に新たに発表されたエンジン国内認証問題による出荷停止の影響について、売上高・営業利益への影響はどのくらいか。
- A1. 補償費用や生産停止などの影響については現在精査中。連結業績に与える影響については、今後開示すべき事項が生じた時点で速やかに開示する。
- Q2. エンジン国内認証問題に関して、海外向けの認証に影響はあるか。ペナルティを課されるなどのリスクはあるか。
- A2. 今回の件についても、北米、欧州、アジアの当局にも報告を済ませており、現状は当局からの指示などはない。
- Q3. 今回のエンジン国内認証問題に関連する自動車用ディーゼルエンジンの台数影響を教えてください。
- A3. 対象機種、2022年度国内販売実績は84,000台。海外販売分に関しては精査中。
- Q4. 不正があった期間（2017年～2021年）以前、以後に不正が広がる可能性はないか。
- A4. 現在、国土交通省にご確認いただいているが、さらに過去に問題が広がる可能性はないと認識している。
- Q5. 補償内容については、どう考えているか。
- A5. フォークリフトについては、仕入先様に対し、既に内示を出していた部品費や、出荷停止に伴うロス費用について、しっかり補償する。
- Q6. 第3四半期の業績はかなり好調と考えるが、一過性の利益等あったか。
- A6. 一過性のものはない。自動車セグメントについては、ある程度生産できると利益率が良くなる傾向にある。産業車両においては、販売台数は昨年より減少した一方、為替の影響と値上げの効果により、売上高・営業利益とも向上した。
- Q7. フォークリフトの受注残の状況を教えてください。
- A7. 日本、アジア、オセアニアは平常にもどつつあるが、欧米ではまだ8か月ほど受注残を抱えている状況。エンジン認証問題が今後どのように影響するかは予想しにくいですが、現状は大きなキャンセルの報告は受けていない。

- Q8. 物流ソリューションの収益状況について教えてほしい。
フォークリフト市場および販売状況について教えてほしい。
- A8. 物流ソリューションの業績は、円安効果もあり、第2四半期と比べて堅調に推移したものの、まだ持続性があるとはいえないと考えている。2024年のフォークリフト市場全体の伸びはそれほど期待できず、楽観視できる状況ではない。
販売は、欧米で8カ月程度の受注残を抱えているため急激に減少するとはみていない。
- Q9. 産業車両事業について、今後どのようなビジネスモデルで成長していく考えか教えてほしい。台数、シェアを追求していくのか。
- A9. 産業車両事業は当社の中核事業であり、成長させるべく経営資源を投入する。
今後は新車販売だけでなく、バリューチェーンなどアフターサービスもさらに取り込んでいきたい。
自動運転などの新たなフィールドに向けた新商品を開発し、成長させていく。
台数、シェアを獲得することで、さまざまなお客様の声を聞き、技術的な成長も期待できるが、それだけを目標にはしない。
- Q10. コンプレッサー販売台数の合計に占める電動タイプの割合が高まる中、収益性はどの程度向上していくと考えられるか。
- A10. 収益性は販売台数だけでなく原材料価格やその他様々な要素が影響するため、一概には言えないが、電動タイプの台数が増加すれば数量効果により向上することを期待している。
- Q11. ハイブリッド車向けバイポーラ型ニッケル水素電池につき、トヨタ自動車のハイブリッド車販売好調を受け、当社の電池事業の売上高もさらに拡大すると考えて良いか。また、今後の収益性の見方について教えてほしい。
- A11. 来年度の電池事業の売上高は、2024年1月に量産開始した石浜工場第2ラインが通年で寄与するため増加すると考えられる。収益性についてはお答えできない。
- Q12. 保有株について、方向性を教えてほしい。
- A12. 縮減していく方針に変更はないが、現時点で決まったことはない。
トヨタ自動車株についてはより慎重に相談して決めていくことになる。
- Q13. デンソー株を一部売却したが、すべてではなく、一部だったのには何か理由があるのか。
- A13. デンソー株の売却については、デンソーと議論し、当社の資金使用用途との兼ね合いも考慮してどれだけ売却するかを検討した。

以上