

質問	回答
<p>Q1： 人件費増加による影響額について、2024.3期実績、および2025.3期業績予想の影響額(前期比)を教えてください。</p>	<p>A1： 2024.3期実績の人件費は、人員の増加による影響を含め、前期比で約37億円増加しました。2025.3期業績予想の人件費は、ベアアップ・人員の増加を含め、前期比で約40億円強の増加を見込んでおります。</p>
<p>Q2： 2024.3期実績について、スエズ・パナマ運河の物流混乱による影響はあったのでしょうか？ 影響があった場合、どのセグメントで(例えば納期遅延など)どのような影響があったのでしょうか？</p>	<p>A2： 2024.3期実績については、スエズ・パナマ運河の物流混乱による、納期遅延等の大きな影響はございません。</p>
<p>Q3： 新中期経営計画について、「成長投資」と「競争力強化投資」、それぞれ全体に対して特装車セグメントが何割程度占めるのか教えてください。 また、前中期経営計画において、特装車セグメントの投資金額も教えてください。</p>	<p>A3： 「成長投資」全体に対する特装車セグメントの投資割合は約30%弱、 「競争力強化投資」全体に対する特装車セグメントの投資割合は約50%、 2つを合わせた投資総額全体に対する特装車セグメントの投資割合は、約40%程度を計画しております。 また、前中期経営計画期間(3カ年累計)の特装車セグメントの投資額(設備投資、M&A等)は、約100億円です。</p>
<p>Q4： 特装車事業における、EV対応に向けた投資の考え方、およびEV対応の見通しを教えてください。</p>	<p>A4： 国内シャシメーカー製、海外シャシメーカー製の車両ともに架装物EV対応を進めており、EV対応を含めた研究開発費総額は年間10億円程度を見込んでおります。 塵芥車、小型ダンプはEV対応を既に発売しており、今後は開発期間を短縮させるために共通化等も行いながら他の車種についてもEV対応を進める予定です。</p>
<p>Q5： 新中期経営計画について、特装車セグメントの成長率が高いが、売価改定効果に次ぐ成長に向けた施策を教えてください。</p>	<p>A5： スライド17に記載のとおり、売価改定効果による増益が最も大きいですが、このほか増産対応に向けた設備投資、EV対応などの高付加価値化による収益力拡大、海外M&Aの取り組みも行っており、</p>
<p>Q6： ボーイング787について、米連邦航空局(FAA)が製造工程の調査に乗り出したという報道があったが、御社の業績、受注への影響を教えてください。</p>	<p>A6： ボーイング787はTier2に該当し、当社はボーイング社と直接取引を行っていないことから、現時点で(調査中ではございますが、)影響有無については、お答えできません。</p>