

2011年12月期の経営成績の分析

概況

2011年12月期(以下「2011年度」)における経済環境は、米国においては雇用・個人消費など改善が遅れ、景気回復は鈍いものとなりましたが、年後半には失業率などの指標に改善の兆しが見られました。欧州では債務危機が実体経済に影響を及ぼし、景気減速が顕著になりました。アジア・中南米など新興国経済は、安定成長が続きましたが、欧州の景気悪化の影響も見受けられました。日本では東日本大震災によって、景気が一時的に落ち込み、その後持ち直しの動きが見られましたが、世界景気減速や円高影響などにより、改善の動きは鈍化しました。

主な当社関連市場のうち、米国では二輪車・船外機需要は底打ちがみられましたが、四輪バギー需要は引き続き減少しました。欧州ではイタリア・スペインなどを中心に二輪車の需要減少が続きました。一方、アジア・中南米などの新興国では二輪車・船外機の需要が引き続き拡大しました。日本では震災復興需要もあり、発電機、漁船・和船及び電動アシスト自転車の需要が前年度比増加しました。

連結の範囲

2011年度の連結対象子会社数は、前年度比3社増の107社に、一方、持分法適用会社数は前年度比2社減の31社となりました。

為替変動の影響

為替の変動により、前年度と比較して、2011年度の売上高は722億円、売上総利益は322億円の減収、減益影響を受けています。

為替変動の影響につきましては、売上高は在外子会社の外貨建売上高の円貨への為替換算レートの前年度との差を影響額としています。売上総利益については、在外子会社の外貨建

売上総利益の円貨への為替換算レートの前年度との差を影響額としています。また、販売価格の変動については為替影響額に含めていません。

なお、2011年度のPL換算レートは、米ドル80円で前年度比8円の円高、ユーロ111円で同5円の円高でした。

売上高・営業利益

2011年度の売上高は、第3四半期連結累計期間(1月～9月)では、新興国二輪車・船外機の販売は増加しましたが、円高・震災影響により前年同期比微減となりました。第4四半期連結会計期間(10月～12月)では、船外機などの販売は増加したものの、更なる円高進行・タイ洪水影響により前年同期比5.3%減少の2,904億円となりました。この結果、2011年度の売上高は前年度比1.4%減少の1兆2,762億円となりました。

利益面では、第3四半期連結累計期間(1月～9月)では、円高・原材料価格上昇・震災影響などの減益要因を、販売増加・構造改革によるコスト削減・製造物賠償責任引当金戻入れなどの増益要因により吸収し、各利益とも前年同期を大幅に上回りました。第4四半期連結会計期間(10月～12月)では、更なる円高進行・タイ洪水影響・欧米需要減少などにより、73億円の営業損失となりました。この結果、2011年度は、営業利益534億円(前年度比4.1%増加)となりました。

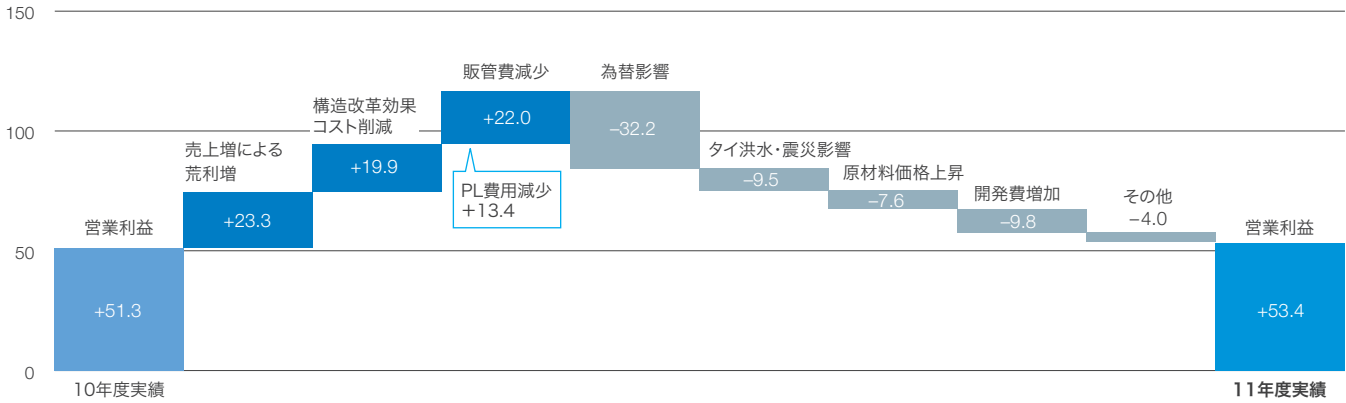
事業部門別売上高・営業利益

二輪車事業

新興国市場の出荷台数は、ベトナム・インド・中南米などで増加しましたが、インドネシア・タイなどではタイ洪水による生産影響のため減少し、前年度比微増の661万台(前年度比0.8%増加)となりました。先進国市場の出荷台数は、米国では前年の流通在庫適正化により回復増加し、日本では震災復興需要もあ

営業利益変化要因

(十億円)

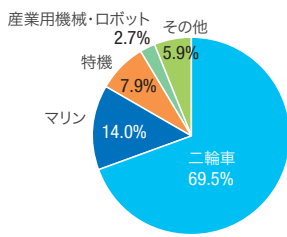


り増加しましたが、欧州では経済危機影響を受けて減少し、37万台(同7.3%減少)となりました。これらの結果、出荷台数合計は、前年度並みの698万台(同0.3%増加)となりました。

売上高は円高影響により8,876億円(同2.9%減少)、営業利益は円高・タイ洪水影響及び研究開発費増加により276億円(同43.2%減少)となりました。

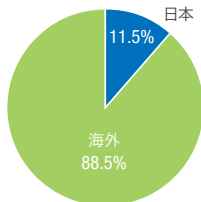
事業別売上高比率

(2011年12月期)



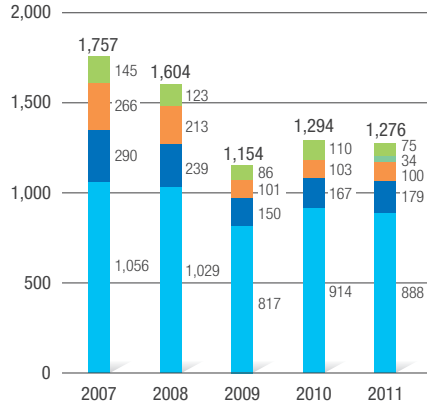
市場別売上高比率

(2011年12月期)



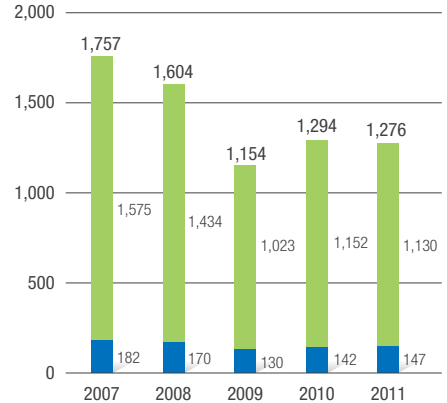
事業別売上高

(十億円)



市場別売上高

(十億円)



注
産業用機械・ロボット事業は、2011年度よりその他の事業から独立して記載しています。

マリン事業

船外機の出荷台数は、中南米・ロシアでの需要拡大、米国での需要底打ちなどにより、30万台(前年度比11.4%増加)となりました。ウォータービークルの出荷台数も、米国での需要回復などにより増加しました。これらの結果、円高影響はありましたが、売上高は1,789億円(同7.1%増加)、営業利益は71億円(同846.1%増加)となりました。

特機事業

四輪バギーの出荷台数は、北米での需要減少が続き8万台(前年度比6.9%減少)となりました。発電機の出荷台数は、日本での震災復興需要もあり増加しました。売上高は、円高影響もあり1,003億円(同2.6%減少)となりましたが、営業利益は製造物賠償責任引当金戻入れ・経費削減などにより75億円(前年度は営業損失113億円)となりました。

産業用機械・ロボット事業

サーフェスマウンターの出荷台数は、世界景気減速を受けて設備投資が落ち込んだ中国で減少しました。売上高は343億円(前年度比1.2%減少)、営業利益は63億円(同9.9%減少)となりました。

その他の事業

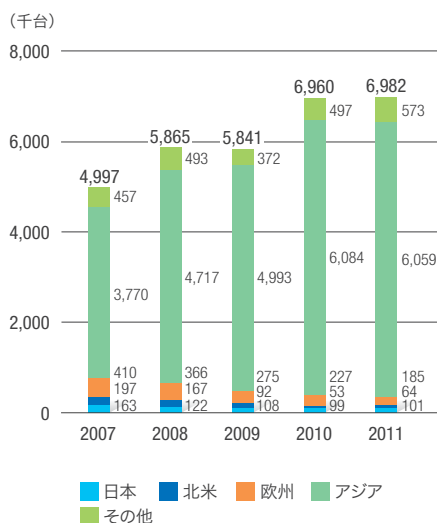
電動アシスト自転車の出荷台数は、好調な需要推移により増加しましたが、自動車用エンジンの出荷台数は、震災影響により減少しました。売上高は751億円(前年度比0.1%増加)、営業利益は50億円(同20.6%減少)となりました。

所在地別売上高^{注1}・営業利益

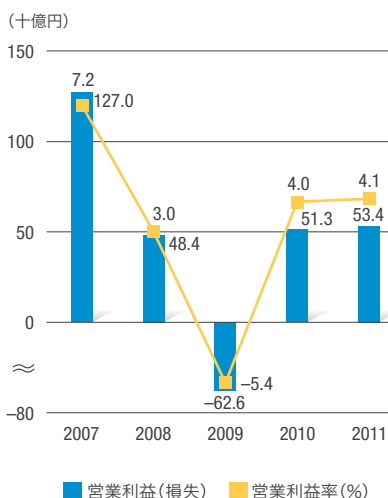
日本

発電機や電動アシスト自転車の出荷は増加しましたが、円高や自動車用エンジンの出荷が減少したことなどにより、売上高は

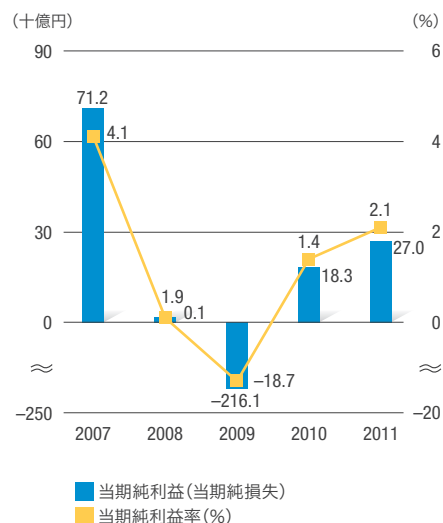
二輪車出荷台数



営業利益(損失)及び営業利益率



当期純利益(当期純損失)及び当期純利益率



5,204億円(前年度比1.3%減少)となりました。営業損益は構造改革によるコスト削減効果はあったものの、円高などにより、営業損失141億円(前年度は営業損失25億円)となりました。

北米

ウォータービークル・船外機の出荷台数増加などにより、円高影響はあったものの、売上高は1,775億円(前年度比3.5%増加)となりました。加えて、製造物賠償責任引当金の戻入れ・構造改革によるコスト削減効果などにより、営業利益は77億円(前年度は営業損失147億円)となりました。

欧州

ロシアでの船外機の出荷台数は増加しましたが、二輪車の出荷台数減少や円高などにより、売上高は1,513億円(前年度比10.3%減少)、営業損失36億円(前年度は営業利益20億円)となりました。

アジア

二輪車の出荷台数は、ベトナム・インドなどで増加しましたが、タイ洪水によりインドネシア・タイなどで減少したことや、円高などにより、売上高は6,517億円(前年度比1.0%減少)となりました。営業利益は円高に加え、原材料価格の上昇などにより486億円(同12.1%減少)となりました。

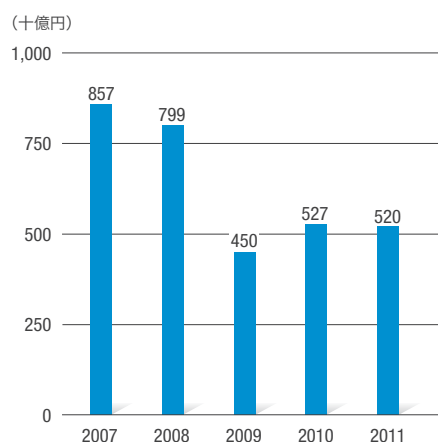
その他の地域

円高影響はあったものの、ブラジルなど中南米での二輪車や船外機の出荷台数が増加したことなどにより、売上高は1,589億円(前年度比9.9%増加)、営業利益は144億円(同40.1%増加)となりました。

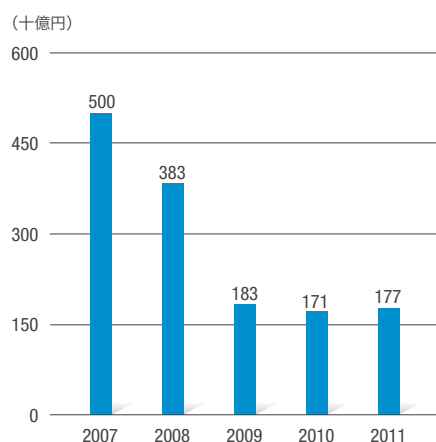
注1

所在地別セグメントの売上高はセグメント間の内部売上高を含んでいます。

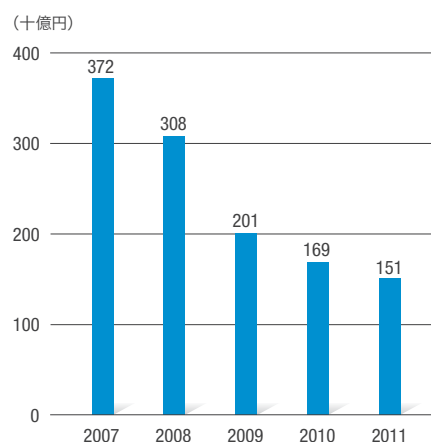
所在地別売上高^{注1} — 日本



所在地別売上高^{注1} — 北米



所在地別売上高^{注1} — 欧州



損益の状況

売上原価、売上総利益、販売費及び一般管理費

売上原価は、前年度比0.2%増加し、1兆1億円となり、売上高の78.4%を占めました。

売上総利益は前年度比195億円減少の2,760億円となりました。これは、船外機や新興国での二輪車の販売増加による増益、構造改革によるコスト削減効果等の増益要因が、為替円高影響、タイ洪水・震災影響、原材料価格上昇、及び開発費の増加等の減益要因を吸収できなかったことなどによります。売上総利益率は同1.2ポイント低下し21.6%となりました。

また、販売費及び一般管理費は、製造物賠償責任引当金戻入れなどにより前年度比216億円減少の2,226億円となりました。売上高に対する販売費及び一般管理費の割合は17.4%と同1.4ポイント改善しました。

なお、一般管理費及び当期製造費用に含まれる研究開発費の総額は、前年度比98億円増加の650億円となりました。

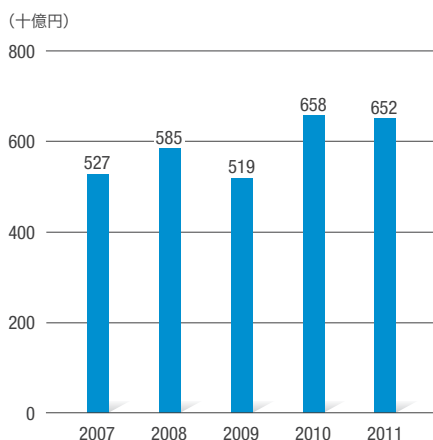
研究開発費

当社グループは、「感動創造企業」という企業目的のもと、「高品質・高性能・軽量・コンパクト」な製品を提供するため、小型エンジン技術、FRP加工技術、制御技術、コンポーネント技術、さらには環境技術や安全技術の開発など、積極的な研究開発活動を行っています。

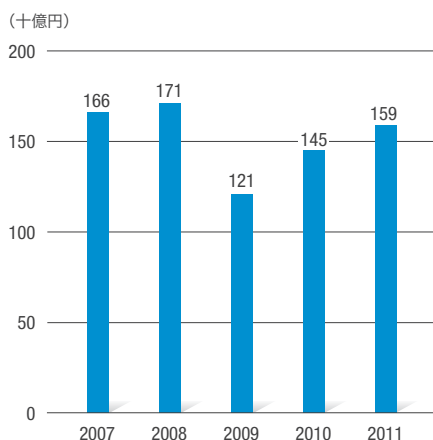
当社グループは、世界各地のお客様のニーズに的確にお応えした製品づくりのために、当社を中心にグローバルな研究開発体制を構築して、国内、海外関係会社との密接な連携のもとで研究開発活動を推進しています。

2011年度の研究開発費の総額は、前年度比17.8%増加の650億円となり、売上高の5.1%を占めました。事業部門別の内訳は、二輪車事業が421億円、マリン事業が74億円、特機事業が66億円、産業用機械・ロボット事業が39億円、その他事業は50億円となりました。

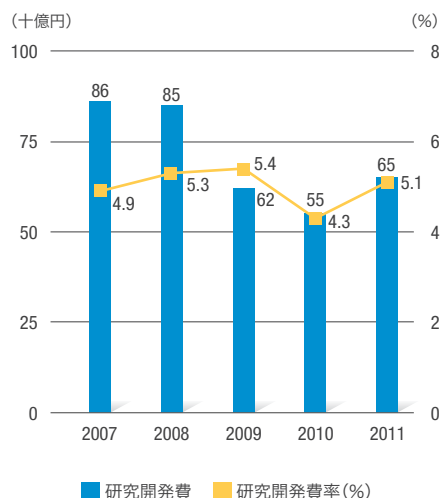
所在地別売上高^{注1} — アジア



所在地別売上高^{注1} — その他



研究開発費及び研究開発費率



新中期経営計画(2010年度から2012年度まで)においては、「中国・インドを始めとした新興国市場へ投入する普及価格帯二輪車の開発」、「インドネシアやベトナムなどのアセアン市場向け二輪車における当社独自技術によるフュエルインジェクション化とコストダウン推進による商品力・収益力の両立」、更に「二輪車・船外機における次世代環境対応エンジンの開発」、そして「電動二輪車、電動アシスト自転車などのスマート・パワー^{注2}の技術開発」に取り組むこととしています。

注2

スマート・パワーとは、電動車両を基軸とする新しいモビリティを追求した新動力源技術です。

営業利益

2011年度の営業利益は、前年度比4.1%増の534億円となりました。これにより、営業利益率は前年度比0.2ポイント上昇し、4.2%となりました。

事業別に見てみますと、二輪車事業の営業利益は、円高・タイ洪水影響及び研究開発費増加により、前年度比43.2%減少の276億円となりました。

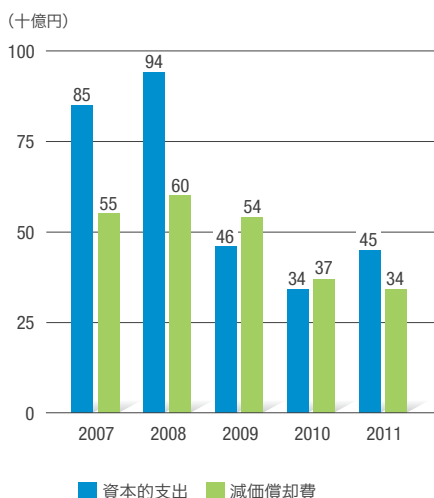
マリン事業の営業利益は、船外機、ウォータービークルの出荷台数が増加したことにより、円高影響はあったものの、同846.1%増加の71億円となりました。

特機事業の営業利益は、製造物賠償責任引当金戻入れ・経費削減などにより、前年度の営業損失113億円から187億円改善し、75億円となりました。

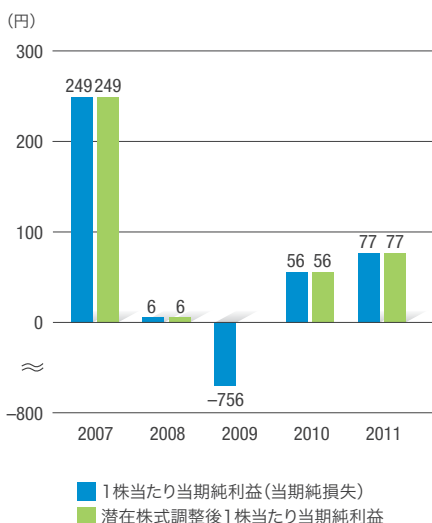
産業用機械・ロボット事業の営業利益は、中国での販売数量減少などにより、前年度比9.9%減少の63億円となりました。

その他の事業の営業利益は、電動アシスト自転車の出荷台数は増加したものの、自動車用エンジンの出荷台数が、震災影響により減少したことなどにより、前年度比20.6%減少の50億円となりました。

資本的支出及び減価償却費



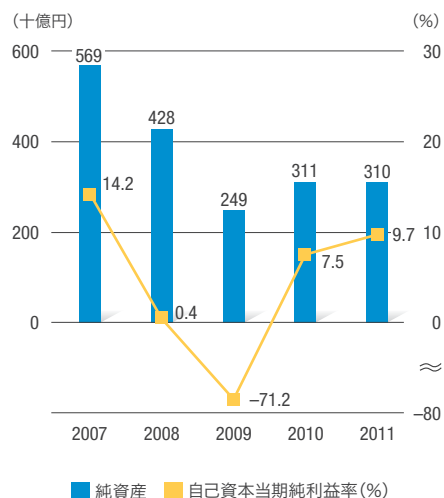
1株当たり当期純利益(当期純損失)



注

2009年12月期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益は、1株当たり当期純損失であるため記載していません。

純資産及び自己資本当期純利益率



営業外収益・費用

営業外収益と営業外費用を相殺した営業外収支は、為替差損益の影響72億円などにより前年度比47億円減少したものの、101億円のプラスとなりました。

特別利益・特別損失

特別利益は、固定資産の売却により3億円となりました。

特別損失は、前年度比53億円減少の26億円となりました。これは、主に固定資産処分損7億円、減損損失8億円及び資産除去債務会計基準の適用に伴う影響額6億円です。

税金等調整前当期純利益

税金等調整前当期純利益は、前年度比3.8%増加の612億円となりました。

法人税等

法人税等は、前年度比49億円減少の269億円となりました。

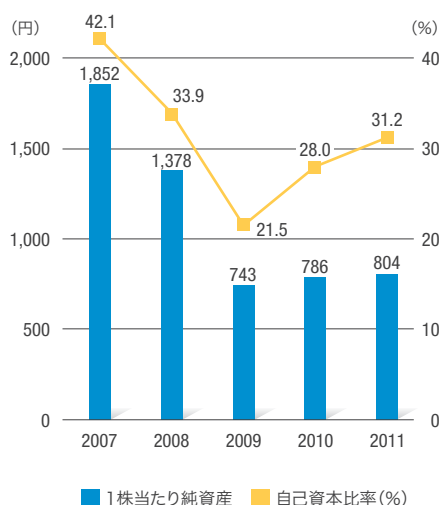
少数株主利益

少数株主利益は、主としてPT. Yamaha Indonesia Motor Manufacturing、台湾山葉機車工業股份有限公司、Yamaha Motor Vietnam Co., Ltd.、Industria Colombiana de Motocicletas Yamaha S.A.等の少数株主に帰属する利益からなり、前年度比15億円減少の74億円となりました。

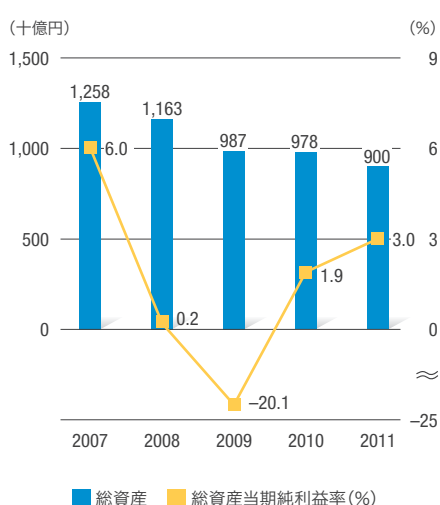
当期純利益

当期純利益は、前年度比47.3%増加の270億円となりました。また、1株当たり当期純利益金額は前年度の55円50銭から77円23銭と、21円73銭増加しました。

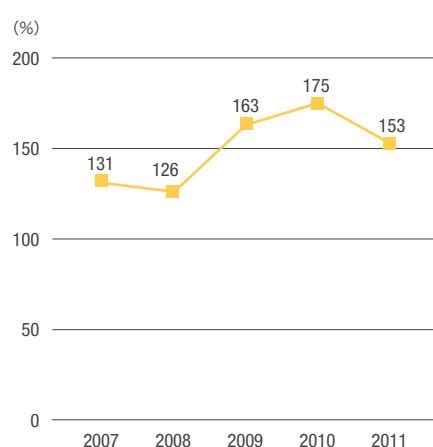
1株当たり純資産及び自己資本比率^{注3}



総資産及び総資産当期純利益率



流動比率



資本の財源及び資金の流動性

資産及び負債・純資産の状況

2011年度末における総資産は、現預金の減少・円高などにより前年度末比779億円減少の9,004億円となりました。

負債合計は、長期借入金の返済・製造物賠償責任引当金の戻入れなどにより、同770億円減少の5,905億円となりました。

純資産合計は、当期純利益などにより株主資本は同267億円増加しましたが、円高による為替換算調整勘定の変動などにより、同9億円減少の3,099億円となり、当年度末の自己資本比率は31.2%(前年度末比3.2ポイント改善)、D/Eレシオ(グロス)は1.0倍(前年度末は1.2倍)となりました。

注3

自己資本比率:(自己資本+その他の包括利益累計額)/総資産×100(%)

設備投資

2011年度の設備投資は、二輪車事業、マリン事業の新機種生産のための設備投資、生産能力増強投資及び研究開発のための設備投資を中心に、合計450億円の投資を実施しました。

二輪車事業では、アジア・中南米地域での新機種生産のための設備・型投資や生産能力増強のための投資、国内における生産体制の再編のための投資を中心に、329億円の投資を実施しました。

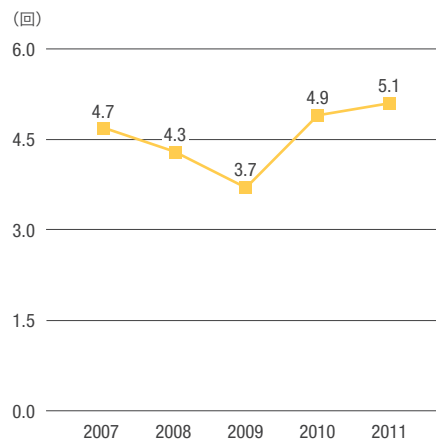
マリン事業では、研究開発のための設備投資、国内における生産体制の再編のための投資、ボートの生産能力増強を中心に、54億円の投資を実施しました。

特機事業では、米国における四輪バギーの生産のための設備投資を中心に、26億円の投資を実施しました。

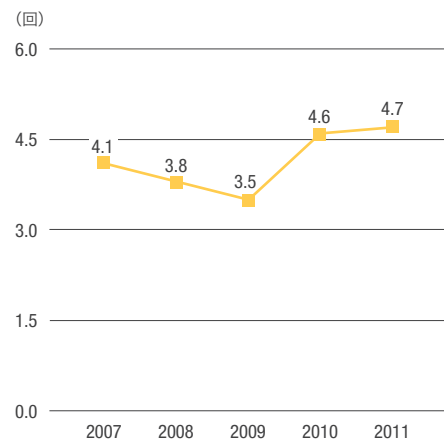
総資産回転率



有形固定資産回転率



たな卸資産回転率



産業用機械・ロボット事業では、事業拡大に向けた土地・建物の取得を中心に、13億円の投資を実施しました。

その他の事業では、自動車用エンジンの研究開発のための設備投資を中心に、28億円の投資を実施しました。

所要資金についてはいずれの投資も主に自己資金を充当しました。

このほか、2011年度において重要な設備の除却、売却等はありません。

なったこと、また、仕入債務の減少や売上債権の増加などにより△201億円となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、インドネシア・ベトナムで増産のために設備等を取得したことなどにより、前年度比89億円支出が増加し△465億円となりました。これらによりフリー・キャッシュ・フローは△132億円(同801億円減少)となりました。

また、財務活動によるキャッシュ・フローは、長期借入金の返済などにより△519億円(同572億円減少)となりました。

キャッシュ・フローの状況

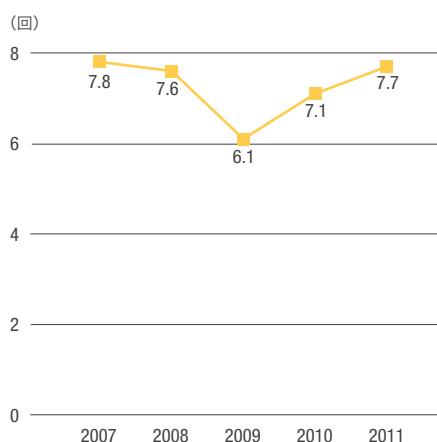
2011年度のキャッシュ・フローの概況につきましては、営業活動によるキャッシュ・フローは333億円(前年度比712億円減少)となりました。第3四半期連結累計期間(1月～9月)までは、税金等調整前四半期純利益、仕入債務の増加などにより534億円でしたが、第4四半期連結会計期間(10月～12月)では、タイ洪水・円高により税金等調整前四半期純損失54億円と

資金需要

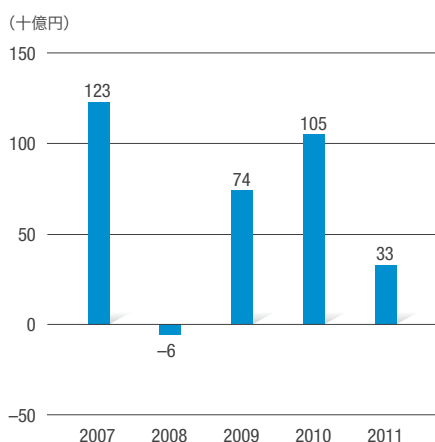
当社グループにおける主な資金需要は、製品製造のための材料・部品等の購入費、製造費用、製品・商品の仕入、販売費及び一般管理費、運転資金、及び設備投資資金です。

2011年度の設備投資につきましては、国内においては、主に二輪車事業やマリン事業における研究開発のための投資、国内生産体制再編に伴う投資、及び産業用機械・ロボット事業の規

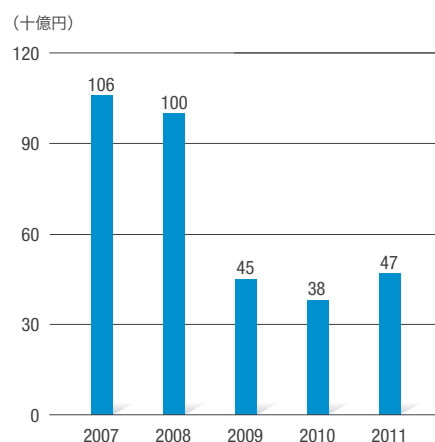
売上債権回転率



営業活動によるキャッシュ・フロー



投資活動によるキャッシュ・フロー



模拡大に向けた土地・建物の取得により、132億円の投資を実施しました。

海外においては、主にアジア・中南米地域を中心とした二輪車事業での新機種導入及び生産能力増強など、318億円の投資を実施しました。

これらの結果、設備投資の総額は450億円となりました。

配当金

当社は、株主の皆様の利益向上を経営の重要課題と位置付け、グローバルな視点から世界各地で事業を展開し、企業価値の向上に努めています。配当につきましては連結当期純利益の20%を配当性向の下限としながら、持続的成長に向けた投資を積極的に行うとともに業績動向や内部留保等経営環境を総合的に考慮して株主の皆様に還元して参りたいと考えています。

2011年度は構造改革の着実な推進によって業績及び財務体質の改善が図れたと判断し、配当性向20%をもとに期末配当1株当たり15.5円を実施させていただきました。

資金調達の状況

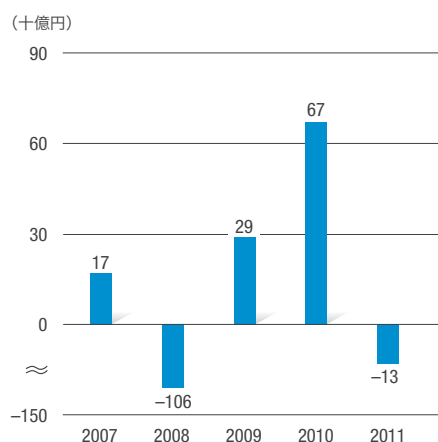
運転資金については期限が一年以内の短期借入金で、通常各々の会社が運転資金として使用する現地の通貨で調達しています。設備投資資金については原則として資本金、内部留保といった自己資金にてまかなうようにしています。

有利子負債の年度別返済額は下記のとおりです。

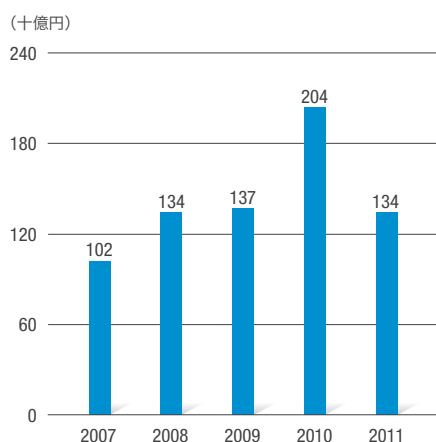
区分	合計	単位: 億円					5年超
		1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	
短期借入金	429	429	—	—	—	—	—
長期借入金	2,318	694	775	630	110	109	—

注 長期借入金には、1年内返済予定の長期借入金を含んでいます。

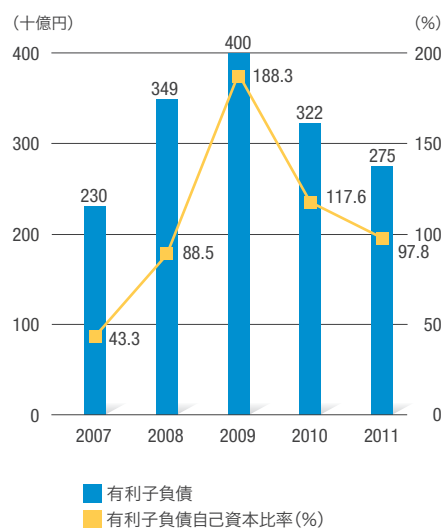
フリー・キャッシュ・フロー



現金及び現金同等物の期末残高



有利子負債及び有利子負債自己資本比率



株式の状況

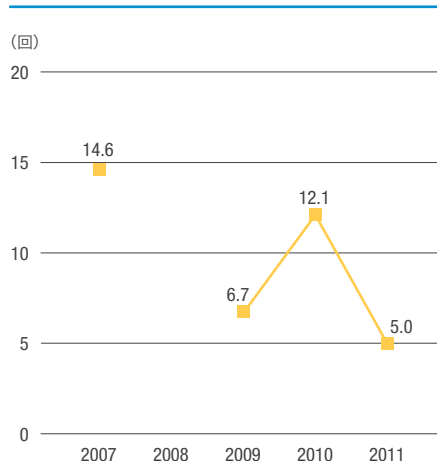
株価は、前年度末の1,323円から、2011年度末には974円になりました。自己株式を除く発行済株式総数は、前年度末の349,097,035株から、2011年度末には349,095,241株になりました。これらにより、株式時価総額は、前年度末の4,619億円から2011年度末には3,400億円になりました。

2012年12月期の見通し

2012年度の需要動向につきましては、アジア・中南米などの新興国の二輪車需要は引き続き伸長が見込まれます。米国では二輪車や船外機の需要は底打ちから緩やかな回復が見込まれます。一方、欧州では景気後退もあり二輪車の需要は引き続き減少するものと予想されます。

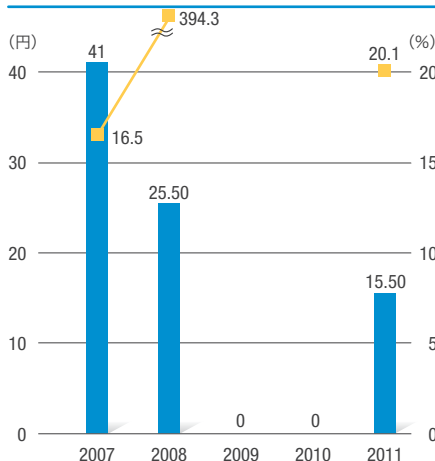
以上を踏まえ、2012年度の連結業績につきましては、新興国二輪車の積極的な新機種投入や船外機などマリン事業の売上増加による増収を見込んでおります。一方、利益面では将来の成長に向け研究開発費・減価償却費が増加することに加え、円高や原材料価格上昇の影響が大きく、前年度比で減益となる見込みです。為替レートについては、米ドル77円(前年度比3円の円高)、ユーロ100円(同11円の円高)を前提としています。

インタレスト・カバレッジ



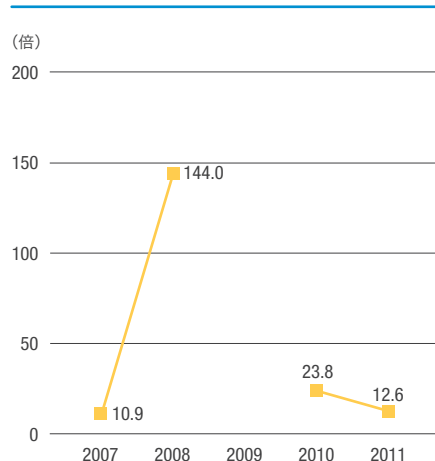
注
2008年12月期のインタレスト・カバレッジは営業活動によるキャッシュ・フローがマイナスのため記載していません。

1株当たり配当金及び配当性向



注
2009年12月期の配当性向は、当期純損失であるため記載していません。
2010年12月期の配当性向は、無配であるため記載していません。

株価収益率



注
2009年12月期の株価収益率は、当期純損失であるため記載していません。