



2024年第2四半期 決算説明会

株式会社ブリヂストン

株式会社ブリヂストン

Global CFO・G 財務統括部門長

菱沼 直樹

2024年8月9日

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

1. 2024年第2四半期累計 連結業績 … 3
2. 2024年通期 連結業績予想 … 14

1. 2024年第2四半期累計 連結業績

2024年第2四半期累計 連結業績

(単位：億円)

	2023年 第2四半期累計実績	2024年第1四半期		2024年第2四半期		2024年 第2四半期 累計実績	前年比増減 (%)
		第1四半期	前年比増減 (%)	第2四半期	前年比増減 (%)		
売上収益 ※1	21,017	10,641	+2	11,127	+5	21,768	+4
調整後営業利益 ※1	2,383	1,202	+3	1,090	△10	2,292	△4
利益率	11.3%	11.3%	+ 0.1pp	9.8%	△ 1.7pp	10.5%	△ 0.8pp
親会社の所有者に ※2 帰属する四半期利益	1,826	866	△ 4	1,125	+22	1,991	+9
-うち継続事業	1,833	866	△4	1,125	+21	1,991	+9
-うち非継続事業	△ 7	△ 0	-	△ 0	-	△ 0	-

※1 売上収益、調整後営業利益は、「継続事業」のみの金額・数値を表示しております。

※2 2024年第2四半期及び累計実績の「親会社の所有者に帰属する四半期利益」には、2024年2月16日公表「固定資産の譲渡及び固定資産売却益の計上に関するお知らせ」における固定資産売却益 (約630億円) が織り込まれています。

2024年第2四半期累計 業績概要

2024年第2四半期累計 エグゼクティブサマリー

- **売上収益**は、グローバルで新車用タイヤ需要減少及び日本における昨年の値上げ前駆け込み需要等を背景とした前年比販売数量減少や南米事業悪化あるも、市販用において乗用車用プレミアムタイヤ（18インチ以上高インチタイヤ、各地域において高収益なプレミアムタイヤブランドなど）の拡販による販売MIX改善を進めると共に、超大型鉱山用タイヤについては前年並みの販売を確保。為替の追い風もあり**前年比で増収**となりました。
- **調整後営業利益**については、原材料/売値・MIXスプレッドの改善に加え、為替円安による追い風もあるも、南米事業の悪化や数量減影響が大きく、**前年比減益**での着地となりました。
- 断トツ商品を軸に**プレミアム領域へのフォーカス**を一層強化し、赤字・不採算領域の削減・中止を加速させ、**販売MIXの改善**を継続。販売本数減影響による加工費悪化、固定費負担増ある一方で、海上運賃単価影響が業績に貢献したことに加え、24MBPにて推進するグローバル調達、グローバルSCM物流改革、BCMA、グリーン&スマート化、現物現場での地道な生産性改善などの**ビジネスコストダウン**が業績に貢献しております。
- 米州事業では23年下期から業績悪化傾向が継続していましたが、24年上期に底を打ち、**最悪期を脱却**。
 - **北米事業**においては、**上期は期待（2月計画）を下回る結果**となりましたが、強固なビジネス基盤をベースに、廉価輸入品増の環境においても、前年比ではPSR市販用でのHRD販売伸長及びTBR市販用ブリヂストンブランドの販売伸長が継続。TB新品・リトレッドなど、23年下期から業績悪化が続いていたTB事業は、**24年上期に最悪期を脱却**。
 - **南米事業**においては**アルゼンチン・ブラジルにおけるビジネス悪化**の全社業績への影響が大きく、赤字の結果となるもダメージコントロール強化し、**24年上期に最悪期を脱却**。
- **四半期利益**については、当第2四半期において固定資産売却益（約630億円）が計上され、**前年比増益**にて着地いたしました。
- **グローバルでビジネス体質強化** / 「稼ぐ力の強化」を加速させていきます。

2024年第2四半期累計 事業環境 / タイヤ需要



為替

- USD、EURともに前年比円安で推移。
1USD=152円、1EUR=165円 (参考) 23年上期累計 1USD=135円、1EUR=146円



原材料

- 上期相場価格は天然ゴムが前年比上昇傾向も、原油は前年並み。売上原価に反映される価格は3カ月～6カ月のタイムラグがあり、それを考慮した天然ゴム価格は若干増も、原油をはじめとした他の素原料単価は地域差あるも前年比下落。
- 国内生産分の原材料については為替円安によるネガティブ影響あり。



タイヤ需要 (PSR/TBR)

- 新車用：PS-北米需要は底堅く前年並で推移。日本、欧州では自動車各社（OEM）の車両生産台数減となり、タイヤ需要も前年比軟化。HRD（18インチ以上）は車両の大型化を反映し、北米・アジアなどで対前年伸長継続。欧州ではEVシフト減速、一部OEMの生産計画スローダウンを反映し、前年を下回る。TB-北米、欧州では前年比需要減。日本は昨年部品供給不足影響を受け車両生産減であったことの裏返しで前年比需要増。
- 市販用：PS-日本は昨年の値上げ前駆け込み需要影響あり前年比減、北米・欧州は前年並みに推移（※）。
※北米は、関税引下げによる廉価輸入品増影響もありNon Memberの需要を含む全体需要は前年比増。
PSR-HRD（18インチ以上）については北米・欧州を中心に対前年で需要伸長が継続。
TB-北米は2Q以降順調に需要が回復、上期に最悪期を脱却し前年比需要増。
関税引上げに備えた廉価輸入品増影響もありNon Memberを含む全体需要は前年比大幅増。
欧州は景気低迷が継続し、前年並みに推移。日本は昨年の値上げ前駆け込み需要影響あり前年比需要大幅減。

相場動向（平均価格）推移

	2022年		2023年				2024年	
	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q
天然ゴム <TSR20>※1 (¢/kg)	146	130	137	135	134	145	157	168
天然ゴム <RSS#3>※1 (¢/kg)	163	150	161	155	151	166	214	230
原油 <WTI> (\$/bbl)	91	83	76	74	82	79	77	78

※1 Source: Singapore Commodity Exchange Limited 期近市況価格

タイヤ需要（本数 対前年）

当社推定値	PSR/LTR（乗用車/ライトトラック用）		TBR（トラック・バス用）	
	OE（新車用）	REP（市販用）	OE（新車用）	REP（市販用）
日本	90%	90%	105%	80%
北米	101%	98% ※2	93%	103% ※2
欧州	94%	102%	79%	99%

※2 メンバー需要：米国・カナダのタイヤ製造者協会※3に参加するタイヤブランド（除く輸入品）
全体需要（Non Memberの需要を含む）は次の通り。PSR/LTR REP：105% TBR REP：128%

※3 USTMA (U.S. Tire Manufacturers Association) + TRAC (Tire Rubber Association of Canada)

2024年第2四半期累計 タイヤ販売本数：対前年 — PSR/LTR



PSR/LTR

	対前年	
グローバル (OE+REP)	91%	
	OE (新車用)	REP (市販用)
グローバル	90%	92%
日本	83%	84%
アジア・大洋州・インド・中国	84%	100%
北米	100%	97%
欧州	90%	93%



PSR/LTR
18インチ以上

	対前年
グローバル(OE+REP)	99%
REP	104%

第2四半期累計 財別販売概況

PSR/LTR
(乗用車/ライトトラック用)

- **プレミアムタイヤ (HRD：18インチ以上)**
北米・欧州を中心とした市販用販売伸長が継続。新車用は北米ではプレミアムへのフォーカス強化・車種MIX良化により拡販・シェアアップも、欧州ではプレミアムフォーカスの徹底、EV含む車種MIX悪化、新車メーカーごとの生産計画・需要を反映し、対前年販売減。
- **新車用**：プレミアムフォーカス戦略を徹底し、量は追わず、質にフォーカス。北米は底堅い需要を反映し前年並みに推移。日本、アジア、欧州は自動車各社の車両生産台数減による需要減に伴いタイヤ販売も対前年減少。
- **市販用**：北米では**新商品展開・新規チャネルの開拓推進し、HRD販売伸長**。廉価輸入品増に対し、FSブランド活用強化、量と質のバランスの最適化を図り、対前年微減も、メンバー (※) 内シェアはほぼ前年同等。日本は昨年の値上げ前駆け込み需要影響が大きく、対前年で大幅販売減。アジアは前年並みに推移し、欧州では低採算領域の削減影響もあり前年比販売減。

※メンバー：米国・カナダのタイヤ製造者協会に参加するタイヤブランド (除く輸入品)

2024年第2四半期累計 タイヤ販売本数：対前年 — TBR ORR



TBR

	対前年	
グローバル (OE+REP)	93%	
	OE (新車用)	REP (市販用)
グローバル	89%	94%
日本	105%	75%
アジア・大洋州・インド・中国	82%	100%
北米	87%	100%
欧州	80%	95%

※TBRについては、前年及び当年から中国を除外した数値を記載しております。

BS品:108%
FS品:88% (1Q72%、2Q107%)



ORR

	対前年	
超大型 (REP)	99%	
大型	96%	
	OE	REP
	65%	112%
中小型	99%	
	OE	REP
	104%	95%

第2四半期累計 財別販売概況

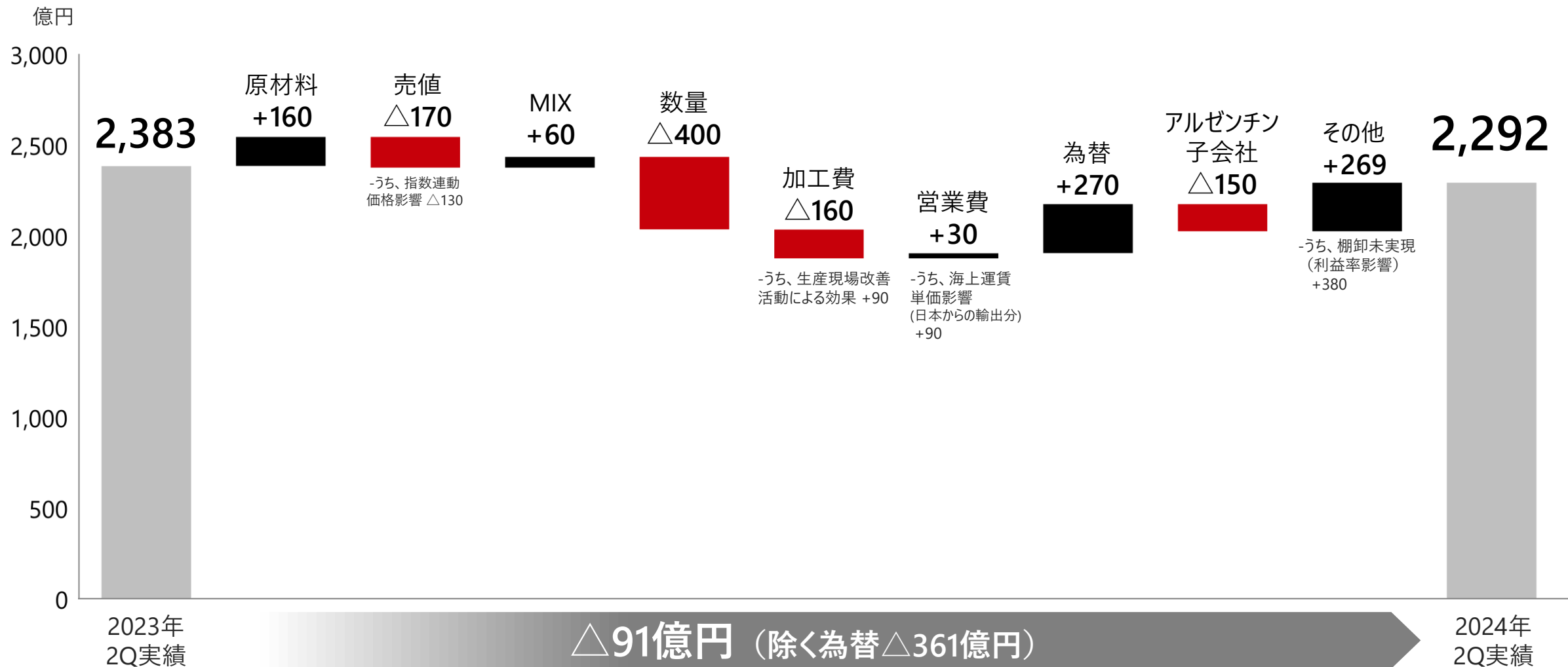
TBR
(トラック・バス用)

- 新車用：プレミアムフォーカス戦略を徹底し、量は追わず、質にフォーカス。
日本は昨年部品供給不足影響を受け車両生産減であったことの裏返しで前年比販売増となるも、アジア、北米、欧州では前年比減。
- 市販用：北米では第1四半期に流通在庫が正常化し、第2四半期以降順調に需要が回復し、上期計で前年並みの販売に回復。
フリート向けBSブランドは強固なビジネス基盤をベースに対前年拡販。ディーラー向けFSブランドは量と質のバランス最適化を図り、2Q販売改善。
日本では昨年の値上げ前駆け込み需要影響に加え、低採算領域の削減影響もあり前年比大幅販売減。

ORR
(鉱山用、建設用)

- 超大型：鉱物需要が堅調に推移する中、断トツ商品MASTERCOREを中核に、ソリューション拡大とも連動させ、前年同等。
- 大型：アジア中心にOE車両生産大幅減あるも、REP向け販売は対前年拡販、大型全体で前年を若干下回る。
- 中小型：欧州の港湾需要中心に米欧でのREP向け販売が対前年微減。OEは北米向け車両用タイヤ需要伸長により対前年拡販、中小型全体で前年同等。

2024年第2四半期累計 調整後営業利益増減要因：前年差



2024年第2四半期累計 セグメント別業績

(単位：億円)

		2023年 第2四半期累計実績	2024年 第2四半期累計実績	前年比増減 (%)
日本	売上収益	6,076	5,867	△3
	調整後営業利益	891	941	+6
	利益率	14.7%	16.0%	+ 1.4pp
アジア・大洋州・インド・中国 [※]	売上収益	2,737	2,605	△5
	調整後営業利益	231	278	+20
	利益率	8.5%	10.7%	+ 2.2pp
米州	売上収益	10,131	10,930	+8
	調整後営業利益	1,187	883	△ 26
	利益率	11.7%	8.1%	△ 3.6pp
欧州・中近東・アフリカ [※]	売上収益	4,074	4,111	+1
	調整後営業利益	92	74	△ 20
	利益率	2.3%	1.8%	△ 0.5pp





※2024年より下記の通りセグメント区分を変更しております。なお、対応する前年同期についても同様に区分変更後の金額・数値を表示しております。

「中国・アジア・大洋州」：「アジア・大洋州・インド・中国」に変更

「欧州・ロシア・中近東・インド・アフリカ」：「欧州・中近東・アフリカ」に変更

2024年第2四半期累計 財別業績

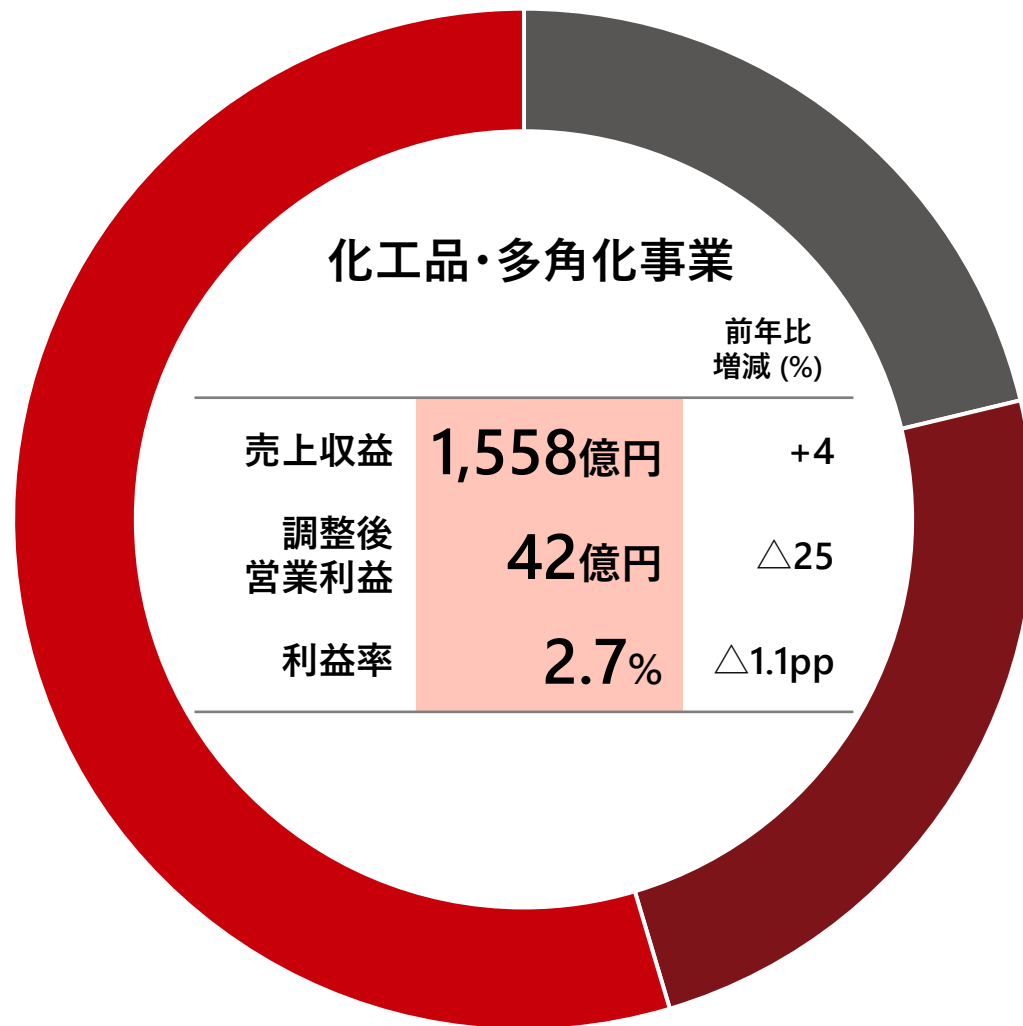
(単位：億円)

	2023年 第2四半期累計実績	2024年 ※ 第2四半期累計実績	前年比増減 (%)	
 PS/LT (小売・クレジットカード事業を含む)	売上収益	11,364	12,115	+7
	調整後営業利益	1,179	1,283	+9
	利益率	10.4%	10.6%	+ 0.2pp
 TB (リトレッド事業を含む)	売上収益	4,979	4,898	△ 2
	調整後営業利益	473	246	△ 48
	利益率	9.5%	5.0%	△ 4.5pp
 Specialties (OR/AC/AG/MC)	売上収益	3,183	3,197	+0
	調整後営業利益	675	721	+7
	利益率	21.2%	22.6%	+1.3pp
 化工品・多角化事業	売上収益	1,492	1,558	+4
	調整後営業利益	56	42	△25
	利益率	3.8%	2.7%	△1.1pp

※ 財別業績の算出方法を一部変更しております。なお、対応する前年同期についても同様に組み替えた金額・数値を表示しております。

2024年第2四半期累計 化工品・多角化事業 事業別業績

化工品事業		前年比 増減(%)
売上収益	835億円	△1
調整後 営業利益	41億円	+42
利益率	4.9%	+1.5pp



スポーツ・サイクル事業		前年比 増減(%)
売上収益	325億円	+1
調整後 営業利益	△0億円	-
利益率	△0.1%	△4.3pp

米州多角化事業 (空気バネ)		前年比 増減(%)
売上収益	369億円	+23
調整後 営業利益	1億円	△92
利益率	0.3%	△4.6pp

2024年第2四半期 財政状態計算書及びキャッシュ・フローハイライト

(単位：億円)

		2023年期末実績	2024年第2四半期期末実績	対前年末
資産合計		54,278	58,657	+4,379
資本合計		34,054	38,525	+4,471
親会社所有者帰属持分比率		61.8%	64.8%	+3.0pp
有利子負債〈ネット〉		1,056	1,025	△ 30
期末為替レート	USDドル	142円	161円	+19円
	ユーロ	157円	172円	+15円
		2023年第2四半期累計実績	2024年第2四半期累計実績	対前年同期
営業CF		2,364	2,115	△ 249
投資CF		△ 1,285	△ 1,027	+259
フリーCF		1,079	1,089	+10
設備投資		1,384	1,511	+128
減価償却費及び償却費		1,467	1,727	+260

2. 2024年通期 連結業績予想

2024年通期 連結業績予想（今回修正後）

（単位：億円）

	2023年 通期実績	2024年 通期予想 ('24/2/16発表)	2024年 通期予想 (今回修正後)	前回予想比 増減 (%)	前年比 増減 (%)
売上収益	43,138	44,300	44,100	△ 0	+2
調整後営業利益	4,806	5,300	4,900	△ 8	+2
利益率	11.1%	12.0%	11.1%	△ 0.9pp	△ 0.0pp
親会社の所有者に 帰属する当期利益	3,313	3,590	3,360	△ 6	+1
-うち継続事業	3,269	3,590	3,360	△ 6	+3
-うち非継続事業	44	-	-	-	-
ROIC	8.7%	9.4%	8.9%	△ 0.5pp	+0.2pp
ROE	10.4%	10.6%	9.8%	△ 0.8pp	△ 0.5pp
1株当たり配当金	200円	210円	210円		

※ 売上収益、調整後営業利益、ROIC及びROEは、「継続事業」のみの金額・数値を表示しております。

業績見込を2月対発から下方修正

- 南米事業の想定以上の悪化(2月計画ワーストシナリオ下回る)
⇒ダメージコントロール強化／下期改善も、
通期でのネガティブ影響大
- 北米事業の伸長が2月計画を下回る
 - ・ プレミアムタイヤ(TB-BSブランド、PS-HRDなど)・小売・リテッドビジネスの強固な基盤は崩れず
⇒下期に挽回計画するも、
市場における廉価輸入品拡大などリスク増
 - ・ 多角化事業において想定以上のビジネス環境悪化

南米・北米事業における2月計画対比悪化を、
グローバル他地域でのカバーを目指すも、
特に上期の南米事業悪化をカバーするまでには至らず。

通期業績

前年比増収増益は確保、一株当たり配当計画変更無

- 南米事業、北米TB事業などにおいて、24年上期をボトムに、
最悪期を脱却⇒下期～25年にかけては改善
- ・ グローバルビジネスコストダウン活動を確実に継続強化
- ・ グローバルで「脇を締める」取り組みを加速：
各市場ごとの需要・販売動向／リスクを見極め、販売・生産計画へ反映。
販売・生産のバランス最適化、在庫削減、固定費（販売・生産）削減を徹底。24年下期以降の生産投資も欧米を中心に見直し、リソース削減／リーンな体制を構築⇒2025年計画の基盤
- ・ 2024年下期～2025年に、**再編・再構築第2ステージへ着手**
⇒25年に一段強化必要
- ・ BSプレミアムフォーカス、断トツ商品力強化を徹底しながら、
北米を中心にグローバルで、FSブランドの活用強化など
マルチブランド戦略を展開、量と質のバランス最適化を図る

2024年通期 事業環境見通し

為替／原材料／タイヤ需要見通し



為替

- 下期：1USD=140円（通期1USD=146円）
 - 下期：1EUR=151円（通期1EUR=157円）
- （参考）23年通期 1USD = 141円、1EUR = 152円
24年2月計画 1USD = 135円、1EUR = 149円



原材料

- 素原料単価は年間で前年比上昇を想定。
- 国内生産分の原材料については通年で為替円安によるネガティブ影響あり。



タイヤ需要

- 新車用：地域差あるも自動車各社の車両生産台数減あり、タイヤ需要も前年比軟化。
- 市販用：北米TBRは上期で最悪期を脱却し、需要回復傾向が下期継続を想定。
プレミアムタイヤ（HRD：18インチ以上）は北米・欧州を中心とした需要伸長が下期継続を想定。

通期為替前提

	2023年 通期	2024年		
		上期	下期	通期
USD	141	152	140	146
EUR	152	165	151	157

タイヤ需要見通し（本数 対前年）

当社推定値	PSR/LTR（乗用車/ライトトラック用）		TBR（トラック・バス用）	
	OE（新車用）	REP（市販用）	OE（新車用）	REP（市販用）
日本	90~94%	101~105%	100%	101~105%
アジア ^{※1}	100%	101~105%	90~94%	101~105%
北米	100%	95~99% ^{※2}	90~94%	106~110% ^{※2}
欧州	90~94%	101~105%	85~89%	100%

※1 PSR/LTR タイ・インドネシア・インド・中国の4ヶ国計
TBR タイ・インドネシア・インドの3ヶ国計

※2 USTMA+TRAC需要

2024年通期 タイヤ販売本数予想：対前年

PSR/LTR

	対前年
グローバル	95~99%
OE（新車用）	
グローバル	85~89%
日本	80~84%
アジア・大洋州・インド・中国	85~89%
北米	95~99%
欧州	90~94%
REP（市販用）	
グローバル	100%
日本	106~110%
アジア・大洋州・インド・中国	101~105%
北米	100%
欧州	100%

TBR

	対前年
グローバル	100%
OE（新車用）	
グローバル	90~94%
日本	95~99%
アジア・大洋州・インド ※	75~79%
北米	95~99%
欧州	80~84%
REP（市販用）	
グローバル	101~105%
日本	100%
アジア・大洋州・インド ※	106~110%
北米	106~110%
欧州	101~105%

ORR

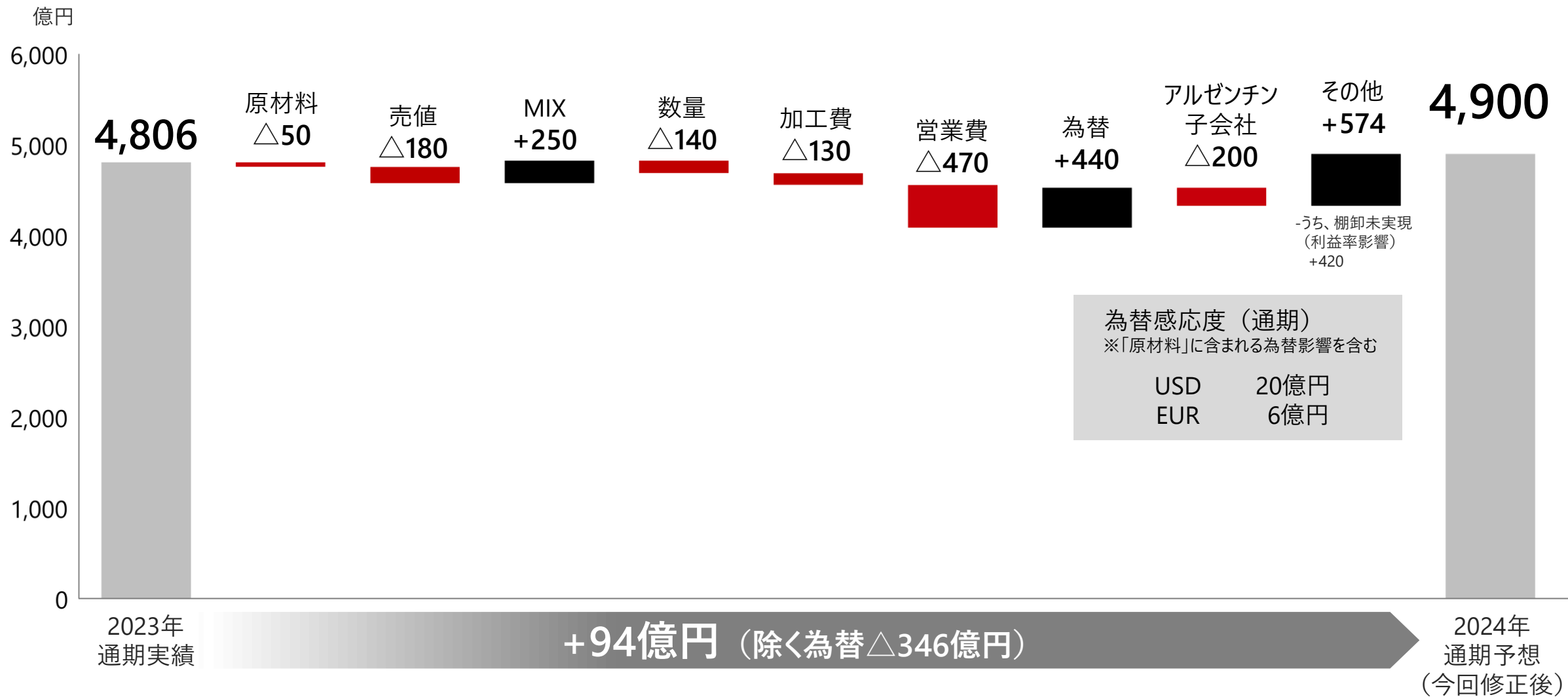
	対前年
超大型（REP）	100%
大型	100%
OE	75~79%
REP	106~110%
中小型	100%
OE	100%
REP	100%

PSR/LTR 18インチ以上

グローバル	101~105%
REP	106~110%

※TBRについては、前年及び当年から中国を除外した数値を記載しております。

2024年通期 調整後営業利益増減要因予想：前年差



2024年通期セグメント別業績予想：前年差

(単位：億円)

		2023年 通期実績	2024年 通期予想 (‘24/2/16発表)	2024年 通期予想 (今回修正後)	前回予想比 増減 (%)	前年比 増減 (%)
日本	売上収益	12,424	12,650	12,550	△ 1	+1
	調整後営業利益	2,065	1,820	1,900	+4	△ 8
	利益率	16.6%	14.4%	15.1%	+0.8pp	△ 1.5pp
アジア・大洋州・インド・中国 [※]	売上収益	5,515	5,700	5,400	△ 5	△ 2
	調整後営業利益	552	630	610	△ 3	+11
	利益率	10.0%	11.1%	11.3%	+ 0.2pp	+ 1.3pp
米州	売上収益	20,800	21,650	21,650	-	+4
	調整後営業利益	2,120	2,500	1,960	△ 22	△ 8
	利益率	10.2%	11.5%	9.1%	△ 2.5pp	△ 1.1pp
欧州・中近東・アフリカ [※]	売上収益	8,192	8,200	8,100	△ 1	△ 1
	調整後営業利益	117	270	250	△ 7	+ 114
	利益率	1.4%	3.3%	3.1%	△ 0.2pp	+ 1.7pp

※2024年より下記の通りセグメント区分を変更しております。組替後の2023年実績は概算値であり、会計監査の結果により変更する可能性があります。
「中国・アジア・大洋州」：「アジア・大洋州・インド・中国」に変更 「欧州・ロシア・中近東・インド・アフリカ」：「欧州・中近東・アフリカ」に変更



免責条項

本資料に掲載されている業績予想、計画、戦略、目標などのうち歴史的事実でないものは、作成時点で入手可能な情報からの判断に基づき作成したものであり、リスクや不確実性を含んでいます。そのため、今後の当社を取り巻く経済環境・事業環境などの変化により、実際の業績が掲載されている業績予想、計画、戦略、目標などと大きく異なる可能性があります。従いまして、投資に関する決定はご自身のご判断においてなさるようお願いいたします。