

## 2017年3月期 第1四半期決算 アナリスト向け電話会議 質疑応答摘録

2016年8月3日  
富士重工業株式会社

**Q：第1四半期業績の評価をお伺いしたい。**

A：第1四半期は対前年で327億円の減益であるが、その内エアバックのリコール引当費用としての減益要因が256億円（エアバッグのリコール費用引当額：前年49億円、今年度305億円）あり、為替による減益要因が292億円ある。一時的なリコール費用と為替を除いて考えると、第1四半期は、本業については順調に推移していると評価している。

**Q：期初発表では、エアバックのリコール費用は今期から毎年300億引き当て、3年かけて累計で900億円という計画であったが、今回の変化点を背景も含めてご説明いただきたい。**

A：5月12日の決算発表時点では、北米は当局からの指令が出ており、リコール届出の確度が高かったが、日本やその他市場に関しては見通しがはっきりしていなかったため、見込みで試算していた。その後、5月下旬に国土交通省より日本市場に関するスケジュールが示され、それに則ったリコールの届け出および費用の再試算を行った結果、今回の見直しの数字となった。

**Q：第1四半期の営業利益の対前年差異分析において、売上構成差の海外が264億円のプラスとあるが、この内訳を解説いただきたい。**

A：レガシィ、レヴォーグ、WRXといった高収益車種を中心に台数が増えていることが主要因である。

**Q：米国SIAにおけるアウトバック増産の立ち上げについて、現状のアップデート・評価をお聞かせいただきたい。**

A：予定通り5月末にカマリの受託生産を終了し、7月の休み明けよりアウトバックの本格生産をスタートしている。全体としては日程通り、概ね順調に進んでいる。

**Q：足元の為替が円高方向に推移しリスクとなる中、それをオフセットするようなオポチュニティはどのようなところにあるのか。**

A：第2四半期以降の為替はリスク要因ではあるが、現時点では予測が難しいため、下期の為替は期首発表の105円で据え置いている。現状では、当社の販売は生産台数によって決まってくるが、増産余力が限られる中、生産を増やし為替のマイナス影響を打ち消すという見込みは限定的である。為替影響による下振れを挽回する切り札といったものはなく、100台単位の地道な増産、コストダウンをはじめとする全ての活動でプラスに持っていく努力を行っていく。

**Q：5月に米国で発生したレガシィ、アウトバックのステアリング関係のリコールの費用および出荷への影響についてお聞かせいただきたい。**

A：生産の遅れは出たものの、他のモデルでカバーしたため卸売台数に大きな影響は出ておらず、業績に与えるインパクトはほぼ無かった。生産の遅れは上期では挽回しきれないが、年内には挽回する計画である。

Q：国内の7月の登録台数はペースが落ちたようだが、その要因を解説いただきたい。

A：登録台数は生産制約によって決められる供給台数に左右される状況であり、登録実績の数字だけを見ると力強さが見られないかも知れないが、受注は安定的に推移している。

Q：長期的な視点において、現在の供給制約が解けた時、米国以外で販売が伸ばせそうな地域はどこか。

A：現在は米国以外の多くの市場でも供給が不足している状態であり、日本、カナダ、オーストラリアや、北欧、アジア、イスラエル、中南米など、多くの市場で販売を伸ばせるポテンシャルはあると考えている。

Q：今回の修正計画で、配当性向は既にレンジの上限に近い約40%となっているが、仮に今後円高が進行し更なる減益となると、減配のリスクはあるのか。ネットキャッシュが積み上がる中、20-40%という配当性向方針を見直す可能性はあるのか。資本政策に対する考え方を聞かせいただきたい。

A：最終利益を下方修正したため、配当性向がレンジの上限に近く39.4%となっている事は認識しているが、仮定の話にお答えするのは差し控えたい。今後の発表の時点でそのような事が起こっていれば、そのタイミングで必要なコメントを出させていただきたい。

Q：スバルは他社に比べてエアバッグのリコール費用の単価が高いが、固有のファクターがあるのか？

A：スバルのリコール対象のエアバッグは運転席ではなく助手席であるが、助手席は火薬の量も多く、インフレーター自体の単価が高い。また、助手席は部品を交換する作業工数も多く要するため、工賃も高い。これらが運転席側に対して助手席側の費用が高くなる根本的な要因。出来るだけ工賃を低減できるような手法を考えながらやっているが、火薬を扱うということで安全面にも配慮する必要があり、相応な工数がかかってしまうというのが費用が高くなる理由の一つ。

Q：5月に発表された自社株買いの時期や手法についてアップデートいただきたい。

A：詳細な方法について本日はコメントしかねるが、9月30日までには実施する。

Q：第2四半期と第1四半期の営業利益は3か月で比較するとほぼ横ばいの見通しになっているが、この建て付けについて伺いたい。

A：第1四半期の営業利益1,015億円に対し、第2四半期は1,025億円であり、ほぼイーブン。販売台数の増加やエアバッグのリコール費用が無くなることで増益効果はあるが、為替変動（円高）による影響、販管費、償却費、試験研究費などの増加もあり、全体ではほぼ横ばいになる見通し。

Q：第1四半期の航空ビジネスは、売り上げは前年比6億円の減収に対し、営業利益は27億円の減益。売上高の割に営業利益の減り方が大きい印象を受けるが、要因は何か。

A：為替の影響というのが一番の要因。他にも価格変更などもあり、売り上げの減以上に利益の

減が大きいというのは事実。ただし、これは期初に見込んでいたため、通期見通しとして新たなネガティブな要因が発生しているということではない。

以上