

2023年3月期 第1四半期決算説明会 アナリスト・機関投資家向け質疑応答摘録

2022年8月3日
株式会社SUBARU

Q：1Q総括について。

A：急激な為替変動や会計要因により、正確な姿が見えにくくなっている。期末日の急激な円安による製品保証引当金の増加、また在庫車両単価上昇に伴い未実現利益消去額が大きく膨らみ減益要因となっている。未実現利益消去額の増加は今後の売上収益として成果が出て来るので悲観も楽観もしていない。生産台数と販売台数が前年同期比で約2万台増になった点は評価している。半導体供給不足の影響が続く中、上海ロックダウンにより計4日間の国内生産拠点の一時操業停止が発生したが、様々な対策を講じることで影響を最小限に抑えることができた。原材料・市況の高騰については価格構成差で打ち返しを図っていく計画だが、すでに価格政策の手を打っており、1Qの段階では通期計画の営業利益2,000億円に向けてインラインだと認識している。

Q：通期計画では「原材料・市況等」の対前年度比▲1,042億円に対し価格構成差で+906億円を取り返すとしているが、1Q実績は対前年同期比▲171億円に対し価格構成差で+23億円しか取り返せていない。年度を通して価格構成差により+906億円の改善は実現可能なのか。

A：2月に実施した米国市場における小売価格改定の対象が主要3車種のみであったことや、部品供給不足等の影響で高価格帯モデルの生産が少なかったことが背景にある。4月に米国向け車種全般で行った小売価格改定を含め効果はこれから出てくることに加え、23MY切り替えのタイミングでも価格改定を検討しており、価格構成差による改善はこれからキャッチアップできると考えている。

Q：今回通期計画を変更していない背景は何か。

A：現段階で生産計画100万台へのチャレンジ、連結販売94万台を前提とした計画を変えていない。円安というメリットに対して半導体供給課題や原材料高騰等のプレッシャーが続き予断を許さない状況にあるため、為替に頼らず営業利益2,000億円達成に向けて取り組んでいる。

Q：「原材料・市況等」による減益要因が、通期計画の▲1,042億円に対し1Q実績は▲171億円と少ないが、今後の見通しに変更はないのか。

A：貴金属価格については、前年同期は価格が高騰していたのに対し今年度は落ち着いている。一方足元では、その他鋼材、アルミ、樹脂等は全般的に上がって来ており、様々なコストの上昇を背景に今後サプライヤーからのプレッシャーがより強くなると見ている。現段階で今後の見通しが不透明であるため、今回は前提を据え置きとしている。

Q：1Q実績の保証修理費は前年同期比▲246億円と大きく減益となっているが、この要因は何か。

A：前年同期比▲246億円の内、約160億円が為替換算影響となる。市場措置費用については1Qでリコールが発生してしまったが、期初計画で前提とした売上収益の約1%は下回る水準。引当金は\$US建てが多いため、各期末時点の為替レートによって変動が生じてくる。

Q：前回発表時に夏頃から半導体供給が改善すると説明があったが、現在の状況や今後の見通しはどうか。

A：基本的に期初発表時点から状況は大きく変わってはおらず、現時点でも今後の供給についてサプライヤーから確約は頂いていない。車載用半導体についてはまだ逼迫状況が続いており、未だリスクは残っている。

Q：米国インセンティブ計画は下期にかけて台当たり金額が上がっていくイメージだったが、1Q実績は既に通期計画値と同じUS\$900/台となっている。今後上振れリスクがあるか。

A：調達金利上昇の影響を受け、想定に対し少し高い実績となった。この状況を受けて、7月からはインセンティブプログラムを緩和しており、またこれに伴いお客様のプログラム利用率が減少することで費用を抑えられると見ている。引き続き、競争環境を注視しながら、費用抑制に努めていく。

Q：米国の景気後退に対する懸念の声はあるものの需要は非常に強いということだが、直近で競争環境に変化はないか。価格改定やインセンティブプログラム緩和に対する反応はどうか。

A：小売販売自体は大きく伸長していないが、現時点で景気後退の影響はなく堅調に受注を頂いており、販売現場からは1台でも多く車を生産して欲しいと言われている。販売価格の改定やインセンティブプログラム緩和の影響を懸念していたが、大きな反響はなく7月販売実績はほぼ計画通りとなった。

Q：年度決算発表時に国内生産拠点の再編成について発表をしていたが、米国のBEVに対する補助金制度案等の動きを考慮すると、先に米国でBEV生産を開始した方が良かったのではないか。

A：様々な面から考慮し、日本を拠点とするマザー工場でのBEV生産立ち上げが良いと判断している。サプライチェーンやコスト、原産地等も含めて総合的な判断となる。「2020年代半ばに自社生産に着手し、その後専用ラインの追加」という大きな構想は変わっておらず、ここに米国のEV需要も見極めながら米国生産をどう織り込んでいくのかという検討になる。

以上