

**2017年3月期 第2四半期決算
アナリスト向け説明会 主な質疑応答内容**

2016年11月4日
スズキ株式会社

(国内四輪)

Q1：上期に対し、下期の営業利益が300億円くらい減る前提だが、審査厳格化による国内での新モデル投入スケジュール遅れの影響を見ているのか？

A. 特にその影響は見えていない。通期の台数前提を引き下げたのは、上期の実績を踏まえたことによるもので、下期は元の計画通り。また、上期は売上・構成変化等が大きく+751億円も増益寄与したが、これを下期予想の中では+326億円程度で見えており、かなり抑え込んだ数値となっている。ただ、1Q時にご説明した海外の在庫減に伴う未実現利益の実現益については、この下期では想定していない。

Q2：経済産業省が1,000ccクラス小型車の自動車税引き下げを要望したとの報道があったが、中期的にこうした動きが軽市場にどのようなインパクトを与えると見ているか？

A. 自工会でも自動車税を引き下げて欲しいとの統一要望を出しており、経済産業省もまた、同様の要望を出してはいるが、これから税制論議が始まるころ。

ただ、その統一要望の中には、エコカー減税の延長という最低限のものと並んで、自動車税の負担軽減の代替財源を自動車ユーザーに求めるべきではないとも明記してあるので、我々もこのスタンスに沿って頑張っていきたい。

統一要望は、あくまで軽自動車税の水準が国際水準であり、自動車税が高すぎるというところから来ており、自動車税引き下げの代替財源が軽を含め自動車ユーザーに求められないよう、皆様にもご理解とご協力を頂ければ大変ありがたい。

(インド四輪)

Q3：上期の収益改善を見ると、インドの「台あたり限界利益」が相当改善しているように見えるが、来年も台数増が期待される中、そうした傾向が続くと考えてよいか？

A. この7-9月で見ると、インド国内販売が「バレーノ」や「ビターラ・ブレッツア」が好調に推移したことで前年比+6万台となり、台数増と売上改善に大きく寄与し、収益拡大につながっている。ただ、この傾向が続くかどうかについては、限界利益面では継続できると思うものの、全体損益としては、今後、新工場の償却負担等も加わっていく中で、決して楽観視しているわけではない。

Q4：インドが拡大局面にある一方、新興国は経済の振れ幅も大きい、仮に需要が落ちるような局面での対策は？

A. グジャラートへの投資を含め、今まで経験したことのない様な大規模投資を進めるが、一方でグルガオン工場が都市化の問題により生産しにくい環境でリニューアルも含め、そこをグジャラート25万台規模の振れ幅における吸収余地にしていきたい。

Q5：インドで GST (物品サービス税) の大枠が決まったとの報道もあるが、今一度 GST の考え方についてアップデートして欲しい。

A. 今朝、GST は 4 段階でという報道もあったが、これが自動車ビジネスにどう関わって来るかはまだわからない段階なので、当社としてはコメントできる状況ではない。

Q6：マルチ・スズキ社の 2Q 決算も強かったが、為替円高による円建てコストの影響は反映されているのか、それとも遅れて出てくるのか？

A. 円建てコストについては、もちろん損影響として反映されている。それを飲み込んだ上で売上・構成変化等で増益になったというのが、この上期のマルチ・スズキ社の状況。

Q7：グジャラート拡大投資への考え方だが、今後もスズキが負担する考えに変わりはないか？ また、報道にもあった第 2 工場への投資額、稼働タイミングは正しいか？

A. 投資の考え方に変わりはない。今後も製造はスズキ、マルチ・スズキ社には販売網整備をしっかりとやって貰う。第 1 工場が来年早々に立ち上がり、軌道に乗れば 25 万台規模。第 2 工場は 2019 年ぐらいには準備可能と考えるが、第 1 工場と同等の 25 万台、投資額も同等の水準を想定する。但し、既に第 1 工場が出来ている中で、その修正も含めた投資額抑制の方策も検討が必要。その一方で、併設されるエンジン工場が供給数の増加から投資額が増える可能性もあるので、いずれにしても精査が必要。

投資額については、当該案件の資金調達のため発行された転換社債の適時開示資料にも明記してあるが、第 1 工場向けの増資資金として 600 億円、第 2 工場向けがエンジン・ミッション工場と合わせ 2018 年 3 月末迄に 1,000 億円となっている。

(二輪事業)

Q8：ホンダとヤマハ発動機が国内の原付ビジネスで協業を検討するとの発表があったが、御社の二輪事業、若しくは原付ビジネスへの考え方は？

A. まず当社の二輪事業として、赤字体質からどの様に抜け出すかを中心に考えている。そういう意味では、先日海外ショーで発表した新商品群をしっかりと立ち上げ、それで利益を出していかなければいけない。原付ビジネスについてはもう一度しっかりと考えるが、電動アシスト自転車の影響や電動バイクの在り方も含め検討していく。

(その他)

Q9：第 2 四半期決算の業績が非常に強いが、一過性の特殊要因は含まれるか？

A. この 2Q は売上・構成変化等が大きく増益寄与しているが、これは前述のインドにおける「バレーノ」、「ビターラ・ブレッツア」等の好調による 7-9 月での +6 万台の影響と、1Q に続く欧州における「ビターラ」好調の寄与による。

一方、1Q 時に 40 億円の増益要因となった研究開発費の減は、この 2Q では逆に約 40 億円の増となっており、上期トータルとしてはほぼ前年並み。

Q10： 昨年の 2Q は品質費用の増加が大きく影響したはずだが、今期への影響は？ また、売上・構成変化等が通期の見通しも含めて大きく膨らんでいるのでは？

A. 品質費用については、前年も減益の主要因として説明させて頂いた。実績率で引当を取っていることもあり高止まりの状態、戻り益として寄与しているわけではない。

通期の売上・構成変化等は期初見通し+547 億円に対し、今回見通しは+1,077 億円となっているが、上・下期に分けると、上期実績+751 億円、差引き下期は+326 億円ということになり、下期として大きく上乗せされているわけではない。

Q11： 通期上方修正は中期計画目標でもっと上を目指せる、或いはマネジメントの体制に変更があったことで、これまでの保守的なスタンスも変わるというメッセージか？

A. 上方修正については、特にこれまでとスタンスが変わったわけではない。不確定要素が多くある中で、国内販売の台数も含め、いたずらに目標を変えるのではなく、上期の状況を見た上でそれを上乗せしたという考え方。

Q12： 来期の減価償却費等、固定費の増加における考え方は？

A. 工場投資としては、前述のグジャラート第 1 工場の 600 億円、これに新モデル投入に向けた型費等も上乗せされる。

Q13： 上期で増配したが、現状の株主還元の考え方は？ それと、今期の税前利益と当期利益の間の動き、税率などについての考え方は？

A. 配当については、中期経営計画の中で連結で 15%以上を目指すということで取り組んでおり、その考えを変えるつもりはない。今期の影響として大きいのは、スバル株の売却益。昨年度もそうだったが、当社はこうした特殊要因を除いた本来の営業活動の中で得た利益に対しての配当性向を重視しているので、今後もそうした特殊要因を除いたベースで 15%以上を目指していきたい。

また、下期の税率や少数株主持分の動きで、特殊な要素は想定していない。

Q14： 先日発表されたトヨタとの提携について、改めて社長の考え方は？

A. 少しずつ話し合いを始めているのは事実だが、まだ内容の詰めが出来ている段階ではない。本件については取締役会で決定したことなので一心同体ということ。

以上