

2017年3月期 第4四半期決算
アナリスト向け説明会 主な質疑応答内容

2017年5月12日
スズキ株式会社

(国内四輪)

Q1：17年3月期は軽自動車市場にとって厳しい1年だったが、18年3月期の全体市場とスズキの考え方は？ 特にスズキの場合、新車効果でもう少し伸びても良いと思うが？

A. 17年3月期の軽自動車全体市場は172万台だったが、競合他社が特殊要因により7~8万台のマイナスとなっている。仮に今年度の見通しが前年並みになるとすれば、その7~8万台が戻ることで180万台程度まで行くのではないかと考えている。当社はシェア30%を目標としているので、54万台の計画。

軽市場は一時、国内市場の4割を超えたこともあったが、今後は現状の横ばいで推移することで構成比も35%~40%となり、競争が一段と厳しくなるものと見ている。

昨年は前年割れが懸念されたものの、お陰様で「実販売」では前年実績を上回ったということで、これからも一生懸命やっていききたい。市場もここ2年ぐらい正常化していると見ている。

(インド四輪)

Q2：グジャラート第2工場への設備投資1,000億円の18年3月期損益への影響は？

A. 第2工場は既に建屋の建設が進んでいるが、減価償却費への影響は、19年3月期以降に始まる。

Q3：インド事業が良くなっていることを踏まえ、経営の観点から今後も大きな収益性改善を見込めるとの自信が深まっているか？

A. インド市場は今後も成長を見込んでいるが、現地進出メーカーの中では当社が一番小さい企業規模と考える。従って、よほど慎重にやっていかないと、とんでもないしっぺ返しを食らうことになる。そういう意味で、確かに足元は順調に推移しているものの、競合他社の実力も高いので安心は出来ないのが現状。

Q4：インドは供給不足が見受けられる中、能力増強の前倒しや、既存能力のボトルネック解消など、どういう努力を進めているのか？

A. インドは確かに供給不足だが、石橋を叩いて渡る必要もある。過剰在庫を持つくらいなら、むしろ足らないくらいの方が一生懸命目標に向かって進むということで、メーカーにとっては良いことなのではないか。慌てず、急がず、慎重にやっていく。

(損益関係)

Q5：17年3月期の営業利益が会社計画よりも随分上振れたが、ポジティブ要素を具体的に教えて欲しい。また、18年3月期における品質関連費用の織り込み方は？

A. 計画に対し上振れた要因は幾つかあるが、やはり日本、インド、欧州などで四輪車の販売が順調に推移したこと、及び1~3月期の為替が想定よりも円安になったこと、更に品質関連費用のピークアウトや、減価償却費、研究開発費などが想定を下回ったことなどが挙げられる。特に一過性の利益が大きく出ている訳ではない。

尚、品質関連費用については、リコールやサービスキャンペーン等々も落ち着いてきたことなどにより、平常状態に戻って行くと考えている。

Q6: 17年3月期は、第4四半期だけ見ると日本や新工場稼働を伴うアジアも利益率が大きく改善しているが、これが実力値といえるのか？

A. 17年3月期の第4四半期は、特にインドでの昨年11月の高額紙幣廃止による販売低下への対策として、在庫に余裕のあったモデルの積極販売、給与所得者への販促強化、農村部への販促対策などに加え、前述の「バレーノ」など上級車種の寄与もあり、結果的に他社よりも好調を維持出来たことがある。

また、繰り返しになるが品質関連費用の低下や、減価償却費などが見込みより少なかったことなどもある。

Q7: 18年3月期が営業減益となる理由について、諸経費の増や原材料影響の考え方は？ また、良好だった売上・構成変化の改善について、18年3月期の方向性は？

A. 18年3月期における諸経費の増加 ▲400億円は、物流費を含む売上増加に伴う販売費関係の増加が中心。また、原材料影響は売上構成変化に含まれるが、鉄やアルミなどを中心に損失側で見込んでいる。更に研究開発費の増 ▲190億円、減価償却費の増 ▲170億円などを見込むが、減価償却費については、グジャラート新工場の影響が17年3月期では2か月分と限定的だったのに対し、18年3月期では1年分が影響するため、大きく増加する前提。

グジャラート工場は、第1工場が25万台の能力で600億円の設備投資を伴ったものの、19年1月に稼働予定の第2工場はエンジン・トランスミッション工場も含め1,000億円の投資を予定しており、今後も減価償却費は増加が続く。

売上・構成変化については、日本国内で「ソリオ」が競合環境により上級シフトしていることや、「スイフト」の新車投入、及びインドでの「バレーノ」等の供給増を受けた受注残の解消や新型「ディザイア」の投入などもあり、改善傾向が続くと見ている。

Q8: 18年3月期の研究開発費増190億円の使い方は？ プラットフォーム、エンジンも既に開発済みではないのか？

A. 研究開発費については、年間1兆円も計上する会社もあり、当社とは桁が違う。当社はあらゆる研究開発で遅れをとっており、どこということではなく全ての分野での開発を進めていく努力が必要。

また、もの作りには終わりはなく、既存技術も常に改良が必要。従って研究開発費は幾らあっても足りない。内部人員の増強や外部の官、学との連携、或いはサプライヤーとの協力なども含め、身の丈に合った増額を図って行きたい。

(トヨタとの提携)

Q9: トヨタとの協業についてアップデートできることは？

A. 2月6日に発表させて頂いた通り、環境、安全、情報の各技術においてトヨタさんにもご指導を頂き、協調しながら、当社自身も研究開発費を精一杯増額させていきたい。発表当時の「ゆっくり考え、ゆっくり進めていく」との考えに変わりはなく、そのような状況にあることをご理解頂きたい。

以上