

2015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

2014年11月6日

スズキ株式会社

(国内四輪)

Q1：軽自動車の販売競争がかなり厳しくなってきたが、これをどのように見ているのか。また、どのように立て直していくのか？

A. 軽自動車は、かつては6社で生産、6社で売っていたものが、今は4社で生産し8社で売っているため、作る側に対し売る側が倍になっている。更に、全国的に見ても長崎の60%を典型に軽の比率が5割を超えるような都道府県が増えている上、8社の中での軽のウェイトも高まってきたことで、「過当競争」といっても過去の競争環境とはだいぶ様相が変わってきている。不透明感が強いが、競争が行き着くところまで行き着けばいろいろ見えてくるのではないかと。

また、そうした「過当競争」は何も自動車に限った話ではないが、「デフレ脱却」や「消費税増税」により、全体的なモノの値段が上がる中で、更に軽だけに1,000億円もの増税負担が決まってしまった。環境は決して良くないが、「戦うしかない」ということだと思っている。

Q2：4-10月で軽自動車がトップシェアだが、これまでの「収益重視」スタンスに変化があるのか？

A. この4-10月がトップシェアというが、こうした競争は今に始まったわけではなく、もう何十年も続いている話。過去の実績からすれば、トップを取れる力はあったと理解している。今期、軽自動車の全体需要を「200万台」とし、その中で「占拠率30%」ということで「60万台」の販売目標を設定したわけだが、競争環境や他社の動向などとは関係なく、自ら掲げたその目標に向かって進んで行くのみ。

Q3：この2Q(7-9月)だけを見ると、日本の収益がかなり悪化しているように見えるが？

A. 「売上重視」か「収益重視」か、という捉え方に意味はないと考える。「利益」を上げながら「台数」を確保していくことが理想だが、状況により全体のバランスを取りながら考えていきたいと思っているので、その点をご理解頂きたい。

Q4：年末の税制改正を睨んで、今後の軽自動車市場に対する見方は？

A. 「取得税」の廃止により失われる税収は約1,900億円で、その内、軽の取得税負担は250億円に過ぎないが、「軽自動車税」の増税により1,000億円を軽で負担することが既に決まっている。残りの900億円をどうするかということのようだが、軽以外で負担すべきであるにもかかわらず「軽もこれ(環境性能課税)に含める」というのであれば、それはもはや公共インフラに乏しく、生活を軽に頼らざるを得ない地方に対する『地方いじめ』ではないかと。

そのような税の動向次第でもあるが、いずれにしても今後のユーザー負担の増大を考えると、この10月以降の販売見通しが「暗い」ということだけはハッキリしている。

(インド四輪)

Q5：マルチ・スズキ社の販売が好調と見るが、同社がこの上期連結業績に与えた影響は？

A. マルチ・スズキ社は、過去5年間の販売が100万台前後で推移している。これは、100万台達成したことで気の緩みが社内にあったからと認識しており、あらゆる政策の引き締めに着手している。2012年7月の暴動発生以降、現地の取締役会には必ず赴き、幹部と販売の進め方等について徹底的な討議を進めてきた。そのことが、足元の堅調な販売の推移にも結びつきつつあるのではないかと。

Q6：インド四輪の今期の販売目標を「10%増」に変更したとのことだが、上期の増加分を考えると、下期は伸びないということか？

A. これまで現地に対しては、急激に伸ばすと反動も大きいので、年間10%ずつ確実に伸ばすよう指示してきたが、この上期は意外に伸びた。更に計画を変更しない限り、下期は前年並みでも行けるといえることになるかもしれないが、マルチスズキがそう考えているかどうかは別。マルチスズキが「上期以上に下期も伸ばす」ということになれば、結果として良かったということになる。

(アセアン四輪)

Q7：「インド」に頼った収益状況だが、低迷する「アセアン」などにどのような手を打っていくのか？

A. 為替の通貨ごとの配分や、四輪の台数配分等を考えると、「国内」、「インド」、「その他」がだいたい3分の1ずつという構成と理解している。海外では「インド1本足」だが、それを「2本足」にするため進めてきた「インドネシア」や「タイ」が苦戦、経営者として、「船外機」や「二輪」なども含め、全体のバランスを取っていく必要はあると考えている。また、インドに比べ「アセアン」ではまだ機種数が少ないが、「営業」、「生産」、「設備」の3つを揃えながら前進させていく。

(その他)

Q8：2Qで持分法投資損益が大きく悪化している理由は？

A. 持分法損益は、この第2四半期累計で34億円の損失となっているが、中国とロシアの合弁事業によるものが主因。

Q9：通期の連結業績予想は据え置かれたが、為替のプラス分を打ち消すような特殊要因を何か想定しているのか？また、これは台数目標と同様、「必達目標」なのか？

A. 今後出てくる新型車の詳細についてはお話ししかねるが、その如何によって車種構成も変わり、「台あたり利益」も変わってくる。そうした状況も考慮に入れているということをご理解頂きたい。目標達成に向けて努力する。

以上