

2022年2月4日

スズキ株式会社

(半導体を含む部品不足影響)

Q1：3Q(10-12月期)における半導体を含む部品不足影響は？特にインドが縮小傾向にあるように見えるが、インドと日本で何が違うのか？

A. 3Qのみを取り出すと、国内が▲51千台、海外は▲57千台、内、インドが▲41千台、ハンガリーが▲16千台の影響となっている。インドと日本では、まず発生に時期的な違いがあった。日本で5月頃に影響が出始めた頃、インドでは大丈夫だったが、8月以降でマレーシアに起因する影響がインドにも出てきた。

インドと日本の違いは、半導体影響を受ける機種、受けない機種で生産のやりくりをする中で、マルチ・スズキでは輸出用モデルに比較的影響を受けにくい機種が多く、そこでカバーが出来たのに対し、日本の生産車には高度な制御機能を搭載する機種が多かったことが影響した。

Q2：差引きの4Q(1-3月期)が生産で若干増、販売はフラット、一方で売上高は8%程度の減収となり保守的に見えるが、今後の売上や台数の出方がそれらに影響するか？

A. 今回変更した計画値に保守性があるか否かだが、足元は世界的に在庫がほぼ僅少な状況にあるため、今後の見立てとしては「生産=販売」で置いている。従って、今回台数前提の変更により売上構成変化等を+440億円増加させているのに対し、一方で原材料の高騰や諸経費の増などがそれを打ち消しており、特に保守的な見方をしていない。もちろん、半導体その他の部品影響の改善に伴い、生産が順調に回復すれば、当然、それに見合った売上・利益は増えるものと考えている。

(電動化関連)

Q3：通期の研究開発費の見通しを引き下げたが、例えば2025年までの軽EV投入といったスケジュールに遅れは生じないか？或いは補助金増額を受けた前倒しもないのか？

A. 今回の見直し引き下げは、コロナ影響による開発委託先の納期遅延や、開発段階で使用する半導体が調達できない等の特殊要因が背景にあり、場合によって来期にずれ込む案件が出てくる可能性もあるということ。但し、担当役員がこれをしっかりとコントロールしており、今期は中計で電動化技術の集中開発を謳った初年度にもあたることから、開発すべき案件はしっかりと開発を進めている。そういう意味で、中期的な観点での開発スケジュールに遅れが生じているというわけではなく、むしろ、今後ますます加速していかねばならない状況と認識している。

(インド事業関連)

Q4：現地でもシェア50%を回復させるとのコメントがあったが、インドにおける新車投入のスケジュール感に変化はあるか？また、需要回復に向けた戦略は？

A. 12月単月のマルチ・スズキの乗用車シェアは48.3%も、SUVシェアでは15%以下なのでラインアップが弱いことは認識している。現在、SUVラインアップ強化について具体的なプロジェクトに落とし込み、1日でも早い投入を目指し頑張っている。

他方、インド市場は CNG（圧縮天然ガス）車の動向も特徴的なため、忘れずにやっていく。インド政府はカーボン・ニュートラル推進に向け、CNG スタンドの増設に力を入れつつある。ガソリンに比べ CO₂ の排出量も少ないことから、当社が以前より推奨しているハイブリッド車と並び、この CNG も推し進めようとの考えに基づくもの。マルチ・スズキも既に商用車を含め 8 車種に CNG 仕様を設定済みだが、そうしたモデルの約 3 割を CNG 車が占めることから、国民の指向もそちらに傾きつつある状況と考える。インドもいずれは EV の時代が来るのかもしれないが、その普及に至るまでは、まだまだそうした CNG やハイブリッドでつないでいき、SUV も投入を急ぐ、そのような商品構成で進めていきたい。

Q5：インド市場における CNG 車の動向や、その中での御社の競争力は？更にガソリン車との収益性の違いは？

A. インドの 2020 年度における乗用のみの CNG 車販売合計は約 175 千台、内、マルチ・スズキは 7 車種 148 千台で、概ね 85% のシェアを持つ。競合としては現代が約 4 車種 27 千台、シェアは 16% という状況。但し直近の動向を受け、タタも 1 月より複数機種に CNG の仕様を設定し販売を開始したということなので、今後は競争が進むものと考え。我々もこれに負けぬよう、ラインナップの更なる拡充を図っており、そこにはしっかりと工数をかけていく。また、当社は早くからの経験があるため、収益性についてもしっかりと確保する。

因みに CNG の特徴は、石炭を 100 とした場合、CO₂ 排出量で 57、SO_x（硫黄酸化物）で 0、NO_x（窒素酸化物）では 20~40 ということなので、目の付けどころとしてはアリだと思われ、基本的に今がテコ入れの最適期かと考える。

他方、インド政府は昨年 6 月、ガソリンにエタノールを 20% 混合させた E20 の 2023 年 4 月からの全土展開を発表しており、そちらへの対応も必要。このようにインドでもカーボン・ニュートラルの動きが始まりつつあるため、我々もそれに呼応し、むしろ先取りして対応すべきと考えている。

（その他）

Q6：3Q(10-12 月期)利益における実力値、つまり特殊性の有無と差引きの 4Q(1-3 月期)が 200 億円強に下がる背景は？正常化の折に、年間 3,000 億円水準の達成は可能か？

A. まず一過性の品質関連費用については、1Q▲82 億円、2Q で取引先への求償額決定により +98 億円、3Q が▲87 億円となり累計では▲71 億円となる。売上高比率の推移では 1Q ▲1.4%、2Q +1.0%、3Q ▲1.5% となり、9 ヶ月累計では▲0.6%。2Q でいびつな形となり、3Q で新たな品質案件を引当てたということになるが、通期では中計で掲げている品質対応、つまり不具合の早期発見、流出防止、発生 of 未然防止などの継続的な取組みにより、トータルとしては減少していくものと見ている。

3Q のみで見た増減要因は、半導体を含む部品供給不足による減産、原材料価格高騰等によるマイナス影響、及び前述の品質関連費用の増があげられる。

4Q(1-3 月期)見通しについては、台数見直しに伴う売上増は期待できるものの、利益面ではまだまだ不透明感が残る。売上増に伴う発送費の増加に加え、品質関連費用も積み増した形。その辺で諸経費が増えることを見込んでいる。

また、原材料影響についても、前回予想の通期▲850 億円に対し、3Q 累計で▲890 億円となったことから、通期見通しを▲1,100 億円に修正した。差引き 4Q は▲210 億円となることで少し落ち着きを見せるが、貴金属のロジウム、パラジウムが一昨年 12 月水準に戻る一方で、鉄やアルミ等の高騰は続く。更に影響の大きなインドにおいては樹脂関係の価

格高騰もあり、全体として高止まり感が続いている。営業利益としては原材料価格増と諸経費の増に対し、台数見直しに伴う売上増による効果でプラスマイナスゼロとみている。

また、来期の見通しについてはまだこれから予算を組む段階だが、やはり原材料価格は懸念材料としてネガティブに捉えざるを得ない。但し、決して手をこまねいているわけではなく、より小さい車を作る当社として、部材使用量の削減や新たな部材の使用を模索するなど、従来になかった視点も設計段階に取り入れ、見直しを進めていく。

更にもう一つ、半導体不足の影響については、徐々に改善しつつあることは事実。2Q時には国内、海外共に期初計画比7割に留まる稼働が期末まで続くとのコンサバな見通しを立てたものの、蓋を開けてみれば8割超の進捗となり、改善を確認している。取引先とも綿密にコンタクトし、在庫の確保や発注の工夫などやるべき努力はしているが、まだトンネルを抜け切れる感触は得られていないことから、この影響は来期以降も続くと考えている。もちろん、影響の最小化には努める。

Q7：3Q(10-12月期)の売上構成変化が、台数減にも関わらず+234億円の増益要因となる理由は？また、その影響は4Q以降も続くのか？

A. 台数減にも関わらず3Qの売上構成変化等が+234億円となった理由は、インドでの複数回の値上げや、相対単価の高い輸出向けに生産を大きく振り分けたことなどによる改善、更にインドネシアでの奢侈税減免措置に伴う需要増や、当社単独におけるロイヤリティ収入の対前年比での増などもあり、この3Qにおける+234億円に寄与している。

また、その継続性については、やはり影響の大きなマルチ・スズキが未だ多くのバックオーダーを抱え、更には昨年既に3回の値上げに加え、この1月にも値上げを実施したことなどもあり、継続性はあるものと考えている。もちろん台数次第という面はあるものの、前述の通り半導体影響を受けにくい輸出モデルへの振り替えなどで対応していく。

Q8：通期の原材料高騰影響を1,100億円で見ているが、地域別のイメージは？他方、それを値上げ効果で打ち消せる地域もあると思うが、その地域ごとの色合いは？

A. まず原材料高騰影響の内訳としては、3Qまでの累計▲890億円のざっくりとした分解で日本がその4分の1、影響の大きいインドが3分の2ぐらいといったところ。

また、マルチ・スズキは早い段階から原材料価格の動きにセンシティブであり、昨年1月から既に3回、更に今年1月にも2%弱の値上げを実施している。しかしながら、自ずと値上げにも限界があるかと思われ、前述の通り設計や開発段階からの工夫も必要ということで、技術陣に発破をかけているところ。他方、難しいのは日本国内であり、競争が厳しい中で値上げもしづらく、そうした両面の動きを睨みながら対応する必要がある。とにかく、この影響をミニマイズすべく、出来ることからやっていく。

Q9：原材料影響以外に物流関連の費用増影響は？また、その来期に向けての傾向は？

A. 当社も二輪やマリン、部品といった事業において、コンテナ不足や米本土における陸送、港湾における遅延影響を既に受けている。ここは構造的な問題との印象はあるが、前述の原材料高騰影響ともあわせて、供給面でのネック解消に努める。

足元の需要は堅調であり、受注も取れている中で、生産ができない、或いはお客様に車をお届けできないとなれば大変申し訳ないので、そうした物流面についてもしっかりとリスクマネジメントの中に織り込みつつ、対応していきたい。

以上