

2007年3月期 中間決算発表 アナリスト向け説明会質疑応答

平成18年10月31日
富士重工業株式会社

Q：設備投資の通期見通しについて、期初の930億円が730億円に200億円減額修正されているがこの要因を教えてください。

A：SIAでの設備投資に関しては、5月時点ではトヨタと当社のどちらが設備を取得するか決まっていなかったため、全額当社で取得する前提でいましたが、3分の2程度はトヨタの自前の設備として当社に貸与することとなったため、大きな設備投資金額の変動となっています。尚、トヨタ関係の設備は、期初時点ではどうなるかわからなかったため、減価償却費は計画に含んでいません。

Q：研究開発費の通期見通しについて、期初の540億円が510億円に減額されている要因を教えてください。

A：期初の計画からずれないようにしていますが、効率化を進めることで運用として減少しました。

Q：軽自動車のステラは健闘しているものの、下期は他社の攻勢などにより厳しくなると思うが、販売費用の増加はありえるのか教えてください。

A：ステラの下期販売は5千台強/月を計画しておりますが、他社の新車もあることから楽に達成できるとは考えていません。認知率がまだ低く、想起率を上げるよう努力していきます。国内コストについては、上期に対して大きく増えるとは考えておりません。新車導入に関わる部分としては、来年度上期に増えると考えています。

Q：軽自動車の年間販売計画が単独で1万台減少している要因を教えてください。

A：連結では、期初計画55千台から59千台レベルに増加すると見っていますが、プレオ、R1、R2が減少しています。特にR2では、期初計画に対して60%を割り込む状況なため、計画台数を下げました。サンバーは安定的な人気のある車種であり、計画台数はそれほど下げてはいません。

Q：原材料価格高騰の見通しが期初よりも悪くなっているが、アルミや貴金属などの上昇をどの程度見込んでいるか教えてください。

A：具体的な数字は申し上げられませんが、原材料については、貴金属、アルミ、銅、樹脂、ゴムが影響を受けています。当社では、触媒に使用する貴金属やパラジウムなどの使用量が多いのではないかと捉え、使用量を減らすような技術的検討を行っています。入手先についても、他の国からなど多様化を図り、影響を少なくするよう努力しております。

Q：通期計画の営業利益増減要因について、売上構成差や諸経費が大きく変動している要因を教えてください。

A: 売上構成差は、期初計画で+107億円だったものが▲208億円と、315億円悪化しています。その要因は以下の2点になります。

- (1) 期初計画では、国内登録車が▲1千台、軽自動車が増+341千台と見込んでいたが、実際にはさらに台数が減少しているため、数量構成で▲101億円。
- (2) 海外では、数量構成悪化により▲219億円。その中には、北米の価格見直しで▲45億円レベル、SOAのフリート損失で▲35億円レベル、合計▲80億円が含まれている。

諸経費については、▲96億円としておりましたが、▲7億円に変更しています。要因は以下の2点になります。

- (1) 期初計画では日米ともに販売費の増加を見込んでいたが、インセンティブの増加分を固定費の削減でおぎなっているため。
- (2) 希望退職を実施し全社で50億円の効果があり、その内固定加工費に含まれる労務費が20億円あったため。

Q: 販売台数計画について、ここ数年未達が続いているが社内的にどう数値をだしているのか教えてほしい。

A: 昨年までは高い目標を掲げており、今年は確実な計画を出したつもりでしたが、北米でのガソリン高の影響を受けたと考えています。北米では、トライベッカやレガシィなどのハイパフォーマンス車をそろえ、当初25万台の計画を立てておりましたが、これは難しいと考え20万台とリーズナブルな計画に修正いたしました。しかしながらガソリン高騰により、修正計画の達成も想像以上に難しい状況となっております。モデル別に見ると、NAは対前年で伸びていますが、ターボや6気筒車が残念ながら未達となっております。

Q: SOA、SIAの通期営業利益について増減要因を教えてください。

A: SIA増減要因は、以下の通りとなります。

- (1) 台数減で▲23Mドル
- (2) 原材料価格の値上げ影響で▲34Mドル
- (3) 償却費の増で▲6Mドル
- (4) 減価低減で+65Mドル
- (5) 諸経費の改善で+3Mドル
- (6) CKD価格の見直しで+19Mドル

SOAの増減要因は以下の通りとなります。

- (1) 数量構成で▲26Mドル
- (2) インセンティブ費用の増で▲51Mドル
- (3) その他で+84Mドル

Q: 通期営業利益予想500億円の部門別内訳を教えてください。

A: 自動車397億円(中間127億円)、産業機器24億円(中間12億円)、航空58億円(中間27億円)、その他21億円(中間12億円)と考えています。

Q: その他地域の販売台数について、下期の販売台数計画が昨年より減少している理由を教えてください。

A: 昨年イスラエルでは、レギュレーションの変更による駆け込み需要があり、今年はその反動があると考えているためです。

Q：キャッシュフローについて、年末にはキャッシュが回復するとの説明だったが、有利子負債を減少し、設備投資を行うという計画の下、なぜキャッシュが回復するか教えてほしい。

A：キャッシュフローについては、海外子会社を期末にバランスする際に、当社4-3月決算と海外子会社1-12月決算との期ズレがあり、連結内の売掛買掛の修正が発生します。この修正部分が営業キャッシュフローの見かけに悪く出てくるともあります。期ズレ修正にて悪化している部分は、期が進むことで自動的に持ち上がってきます。有利子負債の圧縮については、当社のファイナンス子会社のクレジット債権を本年度200億円流動化し、キャッシュを創出します。

Q：SIAのトヨタカムリ受託生産について、設備投資の3分の2をトヨタに負担してもらおうとのことだが、それはこのOEM生産の収益性が低いということか、教えてほしい。

A：トヨタカムリの受託生産は、基本的には賃加工作業となっております。部品などはトヨタからの支給となり、設備も3分の2は先方からの無償リースとなることから、加工費ベースの利益となります。従来まで当社単独で負担してきた共通費用の一部をトヨタに負担してもらえようになり、非常に安定した利益を出せるようになっております。

Q：為替の予約状況について教えてほしい。

A：ドルについては今年度の9割が終わっており、111円より若干上のレベルとなっております。カナダドル、ユーロについても同程度の予約状況となっております。

Q：棚卸資産、在庫が増加している要因を教えてほしい。

A：棚卸資産は中間期に増加しています。富士重工業、SOAともに増加しており、富士重工業では自動車の他に、航空宇宙の仕掛の増加が大きくなっています。SOAでは全米ディーラーの在庫負担を軽くするために、ディーラーの在庫を掃かせ、その分SOAが在庫を抱えている状況です。下期に向けては、在庫台数を削減する計画となっており、この9月末から3月末にかけて9,000台を圧縮し、正常な状態にしていきます。

Q：今回、販売台数計画を下方修正しているが、この数値達成への自信の度合いを教えてほしい。

A：欧州、その他の地域は、この計画台数を達成できるとみており、これらにより海外は達成できると考えております。国内では、登録車の計画を大きく落としておりますが競合が激しく、また、軽自動車においてもステラに自信をもってはおりますが、がんばりが必要で全く楽な計画、ということではありません。

Q：2007モデルイヤーの価格見直しで▲45億円となっているが、エントリーモデル追加による影響が何か月分入っているのか教えてほしい。

A：8月ぐらいから出始めております。来期に関しましては、8月までの8ヶ月分は影響を受けますが、その分、インセンティブは減少していきます。

Q：市況・材料費の値上げについて下期の見通しを教えてください。

A：値上げ要因は、上期 90 億円、下期 80 億円、通期で 170 億円と見通しております。値上げの圧力は期初よりも若干弱まった印象を持っており、170 億円を超えるようなことは無いだろうと考えております。

以上