

2010年3月期 第3四半期決算発表 アナリスト向け説明会質疑応答

平成22年2月4日
富士重工業株式会社

Q：通期計画では、特別損失を見込んでいるが、今期に特損を計上することによって、来期以降の収益にどのようなインパクトを与えているか。

A：産業機器部門の特別損失を約100億円見込んでいます。産業機器部門の固定資産の残高に占める中では土地の割合が大きく、残念ながら翌期への収益にプラスで貢献する部分は、年間数千億円レベルしかないと考えられます。

Q：航空宇宙部門について、ボーイング787の立ち上がりで民需は良好になってきていると思うが、防需は苦戦していると聞いている。今後の中期的な航空宇宙部門の収益の見通しはどのようなになっているか。

A：航空宇宙については、ボーイング787が昨年末に試験飛行を行い、これから先、民需は上向いてくると考えています。一方で、ご質問の通り防需では防衛省の予算が増える傾向にはないので、これから先も徐々に売上が減少していく傾向にあると考えています。そういう状況下で、我々としては民需をどのように伸ばしていくかを考えており、ボーイング787に関しては、中長期的に安定した収益が得られると見込んでおり、正常に成長していくと考えています。今後の航空宇宙部門については、現在の民需に、手堅く取り組んでいきます。航空産業は民需の場合でも、今仕込んだとして、結果が出るのはだいぶ先になるので、これから先、収益に急激な動きが出るとは考えていません。

Q：140億円の通期営業利益計画について、第3四半期に比べ、第4四半期の利益、利益率が鈍化し、第2四半期並の水準になる。第3四半期から第4四半期にかけての特殊要因があればコメントが欲しい。

A：3Q3ヶ月の営業利益は約150億円、それに対し4Q3ヶ月は約100億円と50億円の段差があります。自動車の販売台数は3Q3ヶ月が155千台なのに対し4Q3ヶ月は163千台で、むしろ台数は8千台増えており、更に為替水準は3Q、4Qともにほぼ同じ水準になっています。そのような状況で、なぜ営業利益が50億円減少するかというと、販売台数の8千台増加分の内、5千台が日本国内での軽自動車で、8千台という実台数ほど利益には効きにくくなっています。また、SOAでは3Q3ヶ月のインセンティブが台当たり600ドルを割っていましたが、これは非常に少ない数字で、キャッシュフォークランカーによる在庫台数の減少を受けて、3Q3ヶ月ではほとんどキャッシュインセンティブを使わずに販売をすることができたためです。一方、4Qでは台当たり1,300ドルと見ています。年が変わり、モデル切り替えによるインセンティブが増加することと、在庫台数が逼迫しているため、3Q末から4Q末にかけて12千台ほどSOAの在庫を増やす計画になっていることから、インセンティブ引き当てがあり、1,300ドルになると見ています。これらのインセンティブによる影響が約40億円で、それ以外にも販売の勢いを継続するために、SOAでは広告宣伝費などの販売費を3Q対比で約20億円多く使う予定です。以上の合計60億円の費用がSOAで増える計画になっています。また、試験研究費が、4Qは3Q対比で25億円ほど多く出る予定になっています。これらの60億円と25

億円で85億円悪化しますが、一方で年度末に向けての販売増による35億円の増益要因があります。以上のことから、SOAによる60億円と試験研究費による25億円、そして販売増による戻し35億円による50億円が3Qと4Qの差になります。

Q：下期に250億円の営業利益を計画しているが、(現在のような状況下においても、利益を上げられる) そういった体質になったということか。また、来期にむけて、今期は特損計上などにより配当は無配とのことだが、来年度、配当の支払いも含めてどの程度の収益水準を目指すのか。

A：構造改革を進めており、体質的に強くなってきたと考えています。但し、今はまだ緊急事態宣言を出しており、管理職の賃金もカットしていますので、まずは正常な状態に戻さなければいけないと考えています。また、下期だけを見れば、キャッシュフローランカーの影響もあり、上期末で極端に在庫台数が減少しましたので、適正在庫を確保するためにかなりの高操業を進めており、単純に下期だけを見ると、登録車だけで年間65万台くらいのペースで生産しています。今後、ある程度在庫を確保することで、通常の販売ペースに合わせた生産台数に戻ってくることを考えれば、この下期は出来すぎだと考えています。今、当社では1ドル90円でも収益を出せるように、体質の強化を図っていますが、まだまだ十分ではないと思っています。これから先、通常の状態になったときに、清々と収益を出せるように、もう一段、加速していきたいと思います。来期収益の考え方については、現在検討をしておりますが、最低限、賃金を元の状態に戻して、株主の皆様にも復配できるようにすることです。

Q：今年度が56万台という販売台数計画で、来期以降は60万台以上となると、能力的にどのくらいの台数の生産が可能か。また、新エンジン工場が今年稼働するが、新型エンジンはどのくらい作れるのか。

A：現在、登録車はほぼフル生産の状況です。次の中期経営計画を考える中で、世界でどう売っていくか、そのためにどのような生産体制が必要か、検討していきます。考え方として、弊社の場合、登録車の完成車工場は米国のSIAと群馬の矢島工場がありますが、これらは今、高操業が続いています。年間60万台を超える場合には高操業に対応しますが、これ以上伸びる場合には、どこかで能増しなければなりません。能増するとした場合、米国のSIAでの能増、軽自動車を作ってきた群馬の本工場に登録車を生産するという案、また、たとえば販売台数が拡大している中国での生産という選択肢もあります。これらの選択肢からどこが良いのか、現在検討をしています。新エンジン工場は段階的に生産台数を増やすことになっています。エンジン工場のある大泉工場は、スペース的にも余裕があり、実際の販売をどう計画できるか、ボディ工場と合わせて検討していきます。

Q：防衛省のAH-64Dの問題について、現時点でバランスシート上では現在どのような処理がされているのか。

A：決算短信の最後にある、後発事象に書かせていただきました通り、351億円の請求を求めて、1月15日に訴訟を起こしました。大変申し訳ございませんが、訴訟の関係もあり詳細については控えさせていただきたいと思います。

以上