

2023年3月期第3四半期 決算発表 Q&A

◇ 南統括挨拶

10月から12月の3ヶ月実績について、CV事業は、前年に対しては半導体供給が回復しており、日本・北米・欧州中心に車両の供給を増やすことができたが、半導体の供給は当社が要望しているレベルには未だ達しておらず、お客様への納期に時間がかかっていることは非常に申し訳なく思っている。一方、タイのLCV生産は、概ね想定通りに半導体部品の供給が改善しており、高水準の稼働を維持できた。

業績数値は、売上高・利益ともに、四半期としては過去最高の数字となった。資材費などのコストについては厳しさを増している状況の中で、円安の追い風があったことも事実だが、価格対応といった期初より計画していた活動を実行できた結果と捉えている。

また、通期の見通しについては、売上・利益ともに前回11月に公表した数字を据え置く。引き続き、為替動向等是不透明な環境だが、お示した数字を達成するべく、残り2ヶ月活動していく。

来期については、市場及び為替の環境、また部品調達についても、不透明な状況が継続すると見込んでいる。しかしながら、ELF・FORWARDのフルモデルチェンジ、ボルボグループとの協業第一弾として商品力を強化した新型トラクタヘッドの投入、及びUDトラックとの相互シナジー効果刈り取りなど、中期経営計画で掲げた施策を確実に遂行し、中計最終年度目標である営業利益2,500億円の達成を目指していく。

以上

◇ 第3四半期実績/通期見通しについて

Q. 3Q（10-12月）の高収益は、一過性要素の無い実力値と理解して良いか。一転して4Qに収益が低下して、先期比でも減益となる要因は。

A. 3Qは、社内計画比でも増益となっている。VOLは主にエジプトの影響によりマイナス、経済変動はもう一段の値上げ要請によりマイナスとなるも、円安影響、海外CVを中心とした価格対応の追加及び費用減によるプラスにより、想定から+100億円ほどの増益となっており、一過性要素による高収益ではない。

3Q4Qの営業利益段差は、価格対応で+45億円が上積みされる一方、経済変動が単価契約に反映するタイミングにより4Qに集中するため▲290億円、開発費・販促費などの経費も例年通り4Qに多く計上されるため▲174億円、及び円高影響▲90億円などのマイナス影響が大きいため、▲536億円の減益を見込む。

前期比では、価格対応+230億円及び円安影響+160億円のプラスも、経済変動▲380億円、固定費中心の費用増▲105億円の影響が大きく、トータルで▲65億円の減益を見込んでいる。

Q. 為替環境はどう捉えているのか。

A. 10~11月は対米ドル・豪ドルで円安が進行。12月以降円高が進行している。4Qの為替前提は米ドル130円・豪ドル90円と、足元の状況を勘案したレートを置いている。

◇ 販売について

Q. タイ市場について、現在の状況の説明及び来期以降の見通しを教えてください。

A. LCV について、主にワークホース系の標準グレードにおいて、需要の潮目が変わった。金利上昇及びインフレ影響を受けたファイナンス審査厳格化により需要が減少しており、今後も要注視。一方、上級グレード及び PPV は、引き続き需要好調。来期は、半導体次第ではあるが、今期並の VOL を維持できると見込んでいる。CV についても、燃料代の上昇に対して、主に小口のキャリア様が価格転嫁できずに買い控えが出始めている。建設系需要も、洪水影響などにより鈍化している。現在の状況がしばらく続くと想定しており、ここ 1、2 年の高需要から、コロナ前のレベルに戻っていくと見ている。

Q. タイ以外で VOL を引き下げているインドネシア・エジプトについて、どのように見ているのか。

A. インドネシアは、資源価格の高騰を受けてマイニング向けの中大型が好調も、軽量トラックについては燃料高の影響もあり、需要が一服している。来期は、大型～小型の合計では微増を見込んでいる。エジプトは、ウクライナ情勢の影響により、経済がダメージを受けているため、今期の VOL を引き下げている。LC の開設については、医薬品・食料品などが優先されるため、取引に制限がある厳しい状況が続く。

Q. 受注残について、9 月末からの変化を教えてください。

A. 国内 CV は 4.5 万台で、依然高いレベル。海外 CV は 3 万台で、北米・欧州 2 万台、その他地域 1 万台となっている。北米・欧州向けが半導体不足により改善しておらず、9 月末から増減なし。LCV は、タイ国内向け 3 万台、輸出向け 7 万台の合計 10 万台。9 月末からは、タイ国内向けがワークホース系の需要減及び順調な車両供給により▲2 万台減少しており、輸出向けも順調な車両供給により▲1 万台の減少している。

Q. 一部市場が軟化しつつある中で、海外 CV の来期 VOL はどの程度と見ているか。

A. エジプト及びアセアンの一部で需要が軟化している一方、半導体不足により北米・欧州を中心に受注残を抱えている。仕向別に増減はあるものの、海外 CV 全体では今期並の VOL を維持できる見込み。

◇ 半導体供給の状況について

Q. CV における半導体不足の回復状況は。

A. 半導体不足が継続している。3Q は想定通りに回復も、4Q は回復が進まずに 3Q 並の調達量に留まっており、想定から▲5 千個程の不足を見込む。来期は、国内向けフルモデルチェンジによる別サプライヤー部品の採用、半導体部品の汎用性を高める開発、及びサプライヤー様の能増計画もあるため、前半期は調達リスクがあるものの、後半期には改善する見込み。

Q. LCV の部品調達の状況は。来期の調達リスクは、半導体不足によるものか。

A. 足元では部品不足は概ね解消しているが、来期の上期には、エアバッグ制御系の半導体部品に調達リスクがあり、タイで購買部門中心に影響を最小限にすべく、サプライヤー様と協議中の段階。部品の調達リスクは常にある状況だが、他の部品と比べて懸念度合いが高い。

◇ 価格対応/経済変動について

Q. 3Q 及び通期の価格対応の内訳について、想定から追加できた要因と合わせて教えてほしい。また、今後はもう一段の対応が必要と考えているか。

A. 3Q 実績+185 億円の内訳は、海外 CV+120 億円、LCV+40 億円、及び産エン・部品・UDT +25 億円。主に海外 CV で想定以上に積み上げることができた。円安環境を受け、海外現地各社が円安メリットを享受していたことも影響した。

通期+500 億円の内訳は、海外 CV+330 億円、LCV+100 億円、国内 CV+15 億円、及び産エン・部品・UDT+55 億円。海外 CV を中心に+100 億円の追加対応を見込んでいるが、経済変動のマイナスインパクトを今期だけで回収するのは難しい。引き続き、来期を含めた二期間で対応するべく活動を進めている。

Q. 来期に向けて需要が軟化しつつある状況で、価格対応の効果をどのように確保していくのか。

A. 一部市場では需要が軟化しているものの、来期は、今期実施分のフル反映に加えて、国内 CV のフルモデルチェンジのバリューアップ分を含めた対応、及び海外 CV ではエリア毎に追加対応を検討している。全体では、今期比で+600 億円プラスアルファを目指していく。

Q. 来期の+600 億円プラスアルファの効果について、今期実施した分がフル面積で効く分という理解で良いか。

A. 来期については、今期に実施した分のフル反映に加えて、国内の新規対応分、海外 CV の追加対応等によるプラスを想定している。

Q. 経済変動について、今期は▲1,300 億円と大きなインパクトとなったが、鉄鋼石などの市況が落ち着いている中、来期はどの程度を想定しているのか。

A. 鉄鉱石・原料炭の単価は高止まっており、来期にかけての悪化は想定していない。一方、値上げ要請はかなり強く、11 月公表時からの経済変動悪化分▲50 億円も、殆どが値上げ要請によるものであり、来期もそれなりのレベルになるだろう。物流費は、コンテナ船の価格が需給関係の落ち着きにより下落傾向の一方、完成車船は不足気味であるが、使用割合はコンテナ船が高いため、来期は若干のプラス影響が見込まれる。全体では、今期悪化分のフルイヤー反映はあるものの、▲1,300 億円レベルの半分程度と、現段階では見込んでいる。

◇ 来期の営業利益目標について

Q. 来期の営業利益目標 2,500 億円は市場の期待値と比べて低いが、足元で新たなマイナスリスクが発生しているのか。

A. 来期のリスクとしては、部品供給不足、もう一段の値上げ要請、及び為替環境の悪化が懸念される。価格対応について今期分がフル面積で効くことに加えて、新規でも実施すること、及び合理化活動などでカバーすることで、2,500 億円を少しでも上回るべく、活動していく。

◇ その他

Q. UDトラックとのシナジー効果について、具体的にはどのような活動による効果を考えているか。

A. ここ 1-2 年の短期的な取り組みでは、金額的には大きくないが、物流、購買、生産、部品共有化、

及び海外オペレーションのバックオフィス共有といった合理化を実施している。最も大きな効果は、UDトラック及びVOLVOとの協業による開発費の節減になる。今回投入するトラクタヘッドも、従前はエンジンを含めて各々別々に開発していた。節減した開発費は別の領域に振り向けられており、開発費自体は減らしていない。更に大きな節減効果を生み出すために、2025-26年に向けて大型車の共通プラットフォームを開発しており、部品購買の面でも大きな効果が期待できる。

Q. 来期の国内大型CVについて、新型トラクタヘッドの投入、半導体供給の改善及び他社に生産制約ある環境で、どのようなオポチュニティがあるのか。トラクタは、UDトラック製となることで半導体不足は解消するのか。

A. 商品としては、単車が、22年10月のモデルチェンジで25年度重量車燃費基準を達成している。トラクタも3、4月に投入予定であり、いずれも大きなオポチュニティとなる。問題は半導体供給だが、4月以降の改善に期待している。トラクタについては、別の半導体部品を使用しているが、他の部品含めて調達リスクはあるため、引き続き対処していく。

Q. ロシア事業の今後について。前回からの変化は。

A. 現地側のパートナーと協議中であり、現時点ではまだ決まったものはない。

以上