

## 2022年3月期第3四半期決算発表 Q&A

### ◇ 南統括挨拶

第3四半期の評価及び通期の見通しについて、お話したい。当第3四半期の営業利益は513億円となり、ほぼ社内計画に沿った数値を確保することができた。一方、サプライチェーンでの問題がいくつか発生した結果、思うように生産ができず、旺盛な需要がある中で多くのお客様のご要望に対応できていない深刻な状況が続いている。外部要因ではあるものの、非常に申し訳ない状況にあると認識している。

昨年夏、東南アジアのサプライチェーンにおいて新型コロナウイルス感染拡大したことにより生産用部品の供給に支障が生じたが、この影響については秋口までに正常化することができた。しかしながら、その時発生した生産計画遅れの挽回には、第3四半期いっぱいかった。さらに、年末に明らかになった半導体使用の部品の供給制約は、1~2種類の特定の部品であるものの先進国向けCV車両のほぼ全ての生産を大きく縛っており、第4四半期も必要量を大きく割り込んだ調達に留まる。幸い、半導体不足の影響を免れた車両を販売する新興国の需要は旺盛であることから、第4四半期は、新興国向け車両の生産に振替えて乗り切ることとした。タイLCVの生産が高水準で軌道に乗ってきたことは非常に良いニュースであり、第4四半期収益に寄与すると考えている。

現在の為替状況は収益にとってポジティブであるが、資材費・物流費のもう一段の上昇も見込まざるを得ない。さらに、在庫供給が不十分な日本・北米の販売最前線は深刻な状況。受注をスローダウンせざるを得ない状況もあり、数字にどのように影響するかをもう少し見極める時間が必要だと考えている。世界的にも物流は活発で、トラック需要が旺盛な状況は変化していない。生産が出来れば増販できる状況にあるものの、生産制約解消の時期が不透明ということもあり、今回は営業利益1,700億円の業績予想を据え置いた。

### ◇ 今期見通しについて

- Q. 通期見通しについて、販売台数を下方修正したにもかかわらず、売上高を変えていない理由は。
- A. CV/LCV車両の合計は減少するが、アフターセールスで部品・サービスの売上が想定より伸びていることを反映し、売上高は変更していない。
- Q. CVの仕向地を国内・北米から、新興国向けへ振り替えたことにより全体の台数は小幅の減少に抑えているというのだが、これによる売上変動/構成差の悪化について教えて欲しい。また、この悪化は、今期のみで来年度には影響が続かないという理解で良いか。
- A. 売上変動/構成差は前回見通しから▲45億円悪化している。影響は今期限りということではなく、半導体供給の正常化までは続く見込み。
- Q. 前回公表時から売上変動/構成差の悪化影響が▲45億円とのことだが、国内CVとタイLCVの台数減を考えると、振り替えた新興国の収益性もそこまで悪くはないと思う。新興国の収益性について教えてほしい。
- A. 売上変動/構成差の悪化の内訳は、国内CVで▲150億円、海外CVで+110億円、LCVで▲20億円、他アフターなどで+15億円となっている。総じて、完成車出荷地域は収益性が高く、ノックダウン出荷の地域は、現調率が高くなる程に収益性が低くなる傾向。振り替え先となった地域の内、豪州、中近東の収益性は悪くない。

Q. 決算説明資料 P19 の通期増減要因分析について、原価低減活動が+244 億円と従来よりもかなり高い数字を見込んでおり、費用増減もこれまでの見通しから圧縮されている。費用減という増益要因は来期以降サステナブルな姿と見て良いのか、それとも売上変動/構成差が厳しい中で通期営業利益見通し 1,700 億円確保のための緊急的な対策を講じた結果ということか。

A. 増益要因のうち原価低減活動の+244 億円は、いつもの通り日本とタイで半々程度。工場における生産工程の改善や、部品の現調化推進等を進めている。収益の対策として特段増やしているわけではなく、地道な活動の結果でありサステナブルと認識。一方、費用増減で前回公表時より+37 億円の節減を進めた中に、+20 億円程度海外の販促費の見直しが含まれており、今後状況が変われば販促費は通常通り発生すると考える。

Q. 経済変動▲450 億円のうち、物流費の影響は何億円含まれているのか。

A. 経済変動が▲450 億円のうち、物流費は▲100 億円の影響がある。内容としては北米の港湾使用料、内陸部の搬送費の高騰等も含まれるが、海上運賃の値上がりによるものが中心である。

Q. 4Q 営業利益が 214 億円と、減産による影響を含めても▲300 億円レベルの減益となるのはなぜか。

A. 従来から、4Q に費用発生が偏る傾向にあることに加えて、今期は経済変動によるマイナス影響が 4Q に集中している。また、通常 4Q では国内 CV の登録が増える傾向ではあるが、今期は半導体・部品供給の影響による生産制約により台数を落としており、売上/構成差が台数以上に悪化するため+19 億円しか積み上がらない。通常時であれば+100 億円程度はあるので、これも 3Q4Q 段差の要因の一つとなっている。

Q. 11 月に公表された 1,700 億円の営業利益見通しは、費用関係や合理化の面で結果的に少し余裕があったという理解で良いか。

A. その理解の通り。11 月では部品供給が不透明な状況であったこともあり、営業利益見通しを 1,700 億円に据え置いた。

#### ◇ 生産/販売の状況について

Q. 半導体供給の見通しに不透明な状況が続くとのことだが、解消の見通しがあれば教えてほしい。

A. 半導体供給の見通しについて、先進国向け CV 生産では先が見えない不透明な状況が続いている。現時点では、来期の 1Q で供給の目途が見えると想定しているが、生産の正常化には少なくとも来期前半まで、販売も含めた正常化は来期後半以降と見ている。タイ LCV は、現在一部の部品で供給制約が残るものの、1 月の完成車生産水準は設備能力上限レベルまで回復している。

Q. 半導体不足による減産台数について、3Q 実績と通期見込みはそれぞれ何台あるか。

A. 半導体不足に加え、東南アジアからの部品供給の影響も含めた台数とご理解頂きたい。3Q では国内 CV で▲10 千台、海外 CV で▲5 千台のインパクトとなっている。LCV は▲5 千台となっており、3Q は合計で▲20 千台のインパクトとなった。通期では、国内 CV で▲32 千台程度と見ている。海外 CV は半導体影響が少なく▲8 千台。LCV は通期で▲45 千台程度のインパクトを見ている。

- Q. 国内 CV は小トラで 1 月のシェアをかなり落としている。これまで 40% 台のシェアを維持してきたが、今回の生産制約が中期的にどのような影響を与えると考えているか。
- A. 国内 CV の小トラについて、3Q 初めの時点では、東南アジアからの部品供給に問題があったものの、ある段階で回復してくるが見えていたのでお客様には納期に遅れがあることをご理解いただき、お待ちいただくこととしていた。しかしながら、その後新たに出てきた半導体の問題により、明確な納期がお伝えできていない状況。ある程度他社へ乗り換えられることもあると見込んでいる。当社では、商品の性能のみならずコネクテッドや稼働保証を含めた総合的な販売を行ってきた。来期中盤には、もう一度在庫を整えて挽回できると見込んでいる。

- Q. CV、LCV のバックオーダー、及びその解消、正常化の時期について教えてほしい。
- A. 国内 CV の注残は 12 月末で普トラが 14 千台。小トラも 14 千台程度。海外 CV のバックオーダーは 2Q 決算発表時と変わりなく 30 千台。内訳は、半導体影響により北米向け生産を新興国向けに振り替えた結果、北米では増加、新興国では減少している。バックオーダー解消、正常化の時期について、CV 生産に係る半導体不足の解消については、様々な対応策を打っており、来期の 1Q には目処をつけられると考えているが、生産水準の正常化には来期前半までかかると想定している。バックオーダー解消はその先の話。LCV のバックオーダーも 2Q 決算発表時と大きく変わっておらず、タイで 30 千台、輸出で 60 千台、合計で 90 千台。LCV の生産水準は想定以上に回復しているが、それでも収束には時間がかかると想定している。

- Q. 1 月のタイ完成車生産が 30 千台とのことだが、LCV は今後の減産リスクをどう見れば良いか。
- A. 全ての部品において半導体の供給が確保されたわけではないが、大分回復傾向にある。新たな問題が出てこないとは言い切れないが、1 月の LCV 完成車は、月次ベースで非常に高い生産を達成できており、4Q の収益に貢献できると見込んでいる。

- Q. タイ LCV の需要について、どのように見ているのか教えて欲しい。
- A. 2021 年の LCV 全需は、各社の生産制約影響が大きく出たことで前年に対してマイナスとなった。しかし需要は非常に旺盛。来期は生産制約次第だが、今期を大きく超える台数を十分に見込めると考えている。

◇ 中期経営計画想定時からの変化について

- Q. 来期の VOL をどのようなイメージで考えているのか。中計の前提から変化があれば教えてほしい。
- A. CV は、各国の経済対策もあって、需要は非常に強い。豪州では税制優遇もあって引きが強い。アメリカも供給に苦戦しているが、配送系の需要がかなり多い。タイ、インドネシアでも回復している。生産制約の問題は残るが、CV で 30 万台レベルという中計想定を超える VOL が期待できる。LCV は、各国の需要が強いことに加え、タイ・海外ともに新型車に対する高評価をいただいている。生産制約によって生まれているバックオーダーはかなり高い水準であり、4Q の生産レベルを続けても、適正な在庫水準まで戻すには時間がかかる見込み。中計想定 VOL はかなり高い水準を置いているが、十分に届くレベル。

- Q. 中計最終年度の営業利益見通し 2,500 億円に向け、経済変動影響によってリスクが出ていると見たほうが良いか、需要が強く、値上げも行うのでトータルで見ると変わらないのか、これまでの話を整理するという形で教えてほしい。
- A. 需要は強いものの、経済変動では大きなインパクトがある。物流費はまだ不透明だが、資材費の高騰は通年だと 400 億円レベルで効いてくると見ている。ここまでの経済変動インパクトを、1 年で吸収することは難しく、来期再来期にどう吸収していくのが課題となる。来期から海外市場では値上げを 2 年間ほどかけて進めていく。もちろんコストダウンも追加して行う。VOL の増加によって打ち消せる可能性もあるが、根本的には、コスト増を何らかの形で吸収していきたい。

◇ UDT について

- Q. UDT とのシナジーについて、9 か月経過して、以前の想定になかった要素も出てきていると思う。プラスアルファの可能性について教えてほしい。
- A. UDT の海外事業は、保有台数の増加に伴いアフターセールスの利益も取れるようになってきており改善はかなり進めてきた。一方コロナの影響もあり、南アやタイ等で現地のオペレーション、商品ラインナップの相乗りによるシナジーを生み出すことには少し遅れが出ている。国内では塗装の一部を UDT で行うなど、生産面の協業を小規模に行っているものの、大きく効果が出てくるには、お互いの商品の整理を進める必要があり、もう少し時間がかかる。アフターセールスでは、いすゞの販売店と UDT の販売店がお互いに相乗りすることを考えており、お互いのサービス、補給部品の運営方法など、両者の違いがある部分について整合を取っている段階。具体的に候補が上がってくるのは来期、再来期以降になると思う。これは改めて別のところでコメントさせていただきたい。
- Q. 来期に UDT 統合の結果が想定以上に発生して、原材料高騰をカバーできるようになるか。
- A. そこまでの効果は見込めないと想定している。大きなシナジーが出てくるためには、商品において住み分けをしていく必要であり、もともとの想定通り、もう少し後の話になる。

以上