

2022年11月9日
いすゞ自動車株式会社

2023年3月期第2四半期 決算発表 Q&A

◇ 南統括挨拶

上期は、半導体供給制約の継続により、日本・北米・欧州向け CV の供給が大幅に落ち込む結果となった。5月の上海ロックダウンでは、在庫のマッチング及び架装などの販売におけるパイプラインで発生した混乱の整流化に時間を要したため、お客様への車両の納期が明確にできず、非常に申し訳なく思っている。

業績面も苦しい見通しだったが、売上高・利益共に当初想定を上回ることができた。為替変動が大きな改善要因ではあるものの、CV 生産における制約を抱える国内向けから海外向けへの振替、及びアフターセールス売上で下支えできたことも大きかった。LCV 生産は依然として半導体部品の制約はあるものの、徐々に改善したことにより高水準の稼働を維持できたことも大きく寄与した。

下期についても、半導体部品の調達が最大の課題となる。問題となる部品は絞られ、供給量は改善傾向にあるものの、未だ、要求 VOL には達していない。現在取り組んでいる施策を加味しても、正常化は来年度にずれ込む見通し。

今年度の決算見通しは、工場のフル操業は見込めないものの、苦しい環境の中で積み上げることできた上期実績を踏まえ、下期も同レベルの業績は見込めるとして、業績予想を上方修正する。売上高は3兆1千億円、営業利益は2,300億円、当期利益は1,400億円となり、いずれも過去最高を見込む。配当性向については、本中計期間平均40%の公約に基づき、1株あたり72円への増配を見込む。

以上

◇ 上期実績/通期見通しについて

Q. 上期業績の計画比での評価は。上方修正した営業利益2,300億円に対するリスク及びオポチュニティは。

A. 上期は、計画比で150～160億円程度の上振れ。大部分が為替による増益だが、MIX改善、アフターセールスの増加、費用減、及び経済変動の悪化影響なども含んでいる。下期についても、期初見通しから同程度の上振れを見込んでいる。2,300億円に対するリスクは、為替環境の悪化、資材費の更なる高騰、及び半導体供給の悪化が挙げられる。オポチュニティは、リスクの裏返しの部分でもあるが、もう一段の円安進行、半導体供給の回復前倒し、及び価格対応の上積みなどがある。

Q. 通期の営業利益見通しにおいて、台数減もVOLMIXが改善している背景は。LCVは採算の良いタイ向けから輸出に振り替ることでMIXは悪化しないのか。

A. LCVの振替については、一部部品の供給改善を受けて、今まで供給が遅れていた輸出向けの中でも採算の良い上級車種へ振り替えており、+30億円程度の増益を見込んでいる。また、保有ビジネスでも+50億円程度の増益を見込んでいる。

◇ 半導体供給の状況について

Q. 半導体供給の現状及び将来の見通しについて教えてください。

A. CVにおける半導体供給は、下期中の正常化を見込んでいたが遅れており、来期の上期まで時間がかかる見込み。来期から投入する新型車の一部については、別サプライヤーからの調達も企図しており、不足状況は改善する見込み。LCVについては、一部部品で供給が不安定も概ね回復している。

Q. CVにおける半導体供給の正常化が来期に後ろ倒しになった割には、▲2千台の減少に留まっているが、どのようにカバーしているのか。

A. 半導体不足により、CV全体で▲10千台の減産影響を織り込んでいる。国内は、半導体不足により▲5千台の減産影響あるも、販売までのリードタイム短縮による効果+3千台も織り込んでいる。北米は半導体不足により▲5千台、及び現地の物流混乱により▲2千台の影響を見込んでいる。

◇ 価格対応/経済変動について

Q. 今期の価格対応の進捗に関するアップデートをお願いします。

A. 通期+400億円に対して、上期+85億は計画通りの進捗。海外 CV は、4月から値上げを実施している仕向もあり、順調に進捗している。LCVはバックオーダーを抱えているため、値上げ効果が出るのは下期からとなる。国内 CV も、採算改善活動により一定の効果が出ている。

Q. 来期+500～+600億円への進捗は計画通りと評価してよいのか。新車は適正価格で販売して、アフターセールスで稼ぐビジネス構造の国内 CV について、来期はどの程度の効果を見込んでいるのか。

A. 進捗は計画線。来期は今期値上げ効果のフルイヤー反映も期待できる。国内 CV においては、来期の新型車投入時にバリューアップ分を価格に反映させていきたい。

Q. 経済変動の内訳は。期初見通しからの変化は。

A. 上期▲620億円の内訳は、鉄▲310億円、非鉄▲150億円、値上げ▲60億円、物流費▲100億円。

通期▲1,250億円の内訳は、鉄▲510億円、非鉄▲345億円、値上げ▲175億円、電気・ガス代▲20億円、物流費▲200億円。

5月の期初想定からは▲200億円悪化しており、内訳は、鉄▲30億円、非鉄▲25億円、値上げ▲125億円、電気・ガス▲20億円となっている。

Q. 物流費の足元の状況は。

A. 海上運賃にサーチャージが上乘せされているものの、ピークは越えた。国内の物流費については、UDを含めグループ一体となって低減に取り組んでいる。

Q. 原材料費や物流費の高騰への対応として、車両価格への転嫁をしているのか。

A. 経済変動▲1,250億円に対し、今期は400億円の価格対応を見込んでいる。今期だけでは回収できないが、来期も含めて経済変動分を回収したい。

◇ 生産/販売の状況について

Q. 各国市場の動向のアップデートをお願いします。

A. 市況については、8月説明時から大きく変化はない。ロシア・ウクライナ情勢の影響を受けたエジプト、及び上海ロックダウン影響を受けた中国を除き、CV・LCV共に需要は堅調。来期についても、一部地域では金利等の状況で、若干冷え込む可能性はあるが、現時点での受注状況を踏まえると、大きな減少はないと見込んでいる。

Q. 9月末時点のバックオーダーの状況は。

A. 国内は47千台で、半導体不足により6月末から+10千台の増加。海外CVは、6月末から変わらずの30千台で、内訳は北米15千台/欧州5千台/その他10千台。LCVは旺盛な需要が続いており、6月末から+10千台増加のタイ50千台/輸出80千台の130千台となっている。

Q. 国内の販売環境をどう捉えているのか。

A. 上期は、半導体不足影響により、登録台数は大型・小型共に先期比60~70%程度に留まった。また、上海ロックダウン影響により5月の稼働が落ちた結果、架装から納車までの流れが混乱して時間を要してしまったため、上期中は、一台毎にお客様に納期を示して納車することに注力した。9月末は在庫増となったが、10月以降にお客様へお届けするため、納期・登録シェアは徐々に改善していく見込み。ただし、半導体不足でお待たせしているお客様に少しでも早くお届けすることが最優先であり、他社が販売できていない所までは手が回らない状況が続いている。

Q. 販売現場ではどのような引き合いがあるのか。

A. 他社ユーザーからの引き合いは、多くはないが有るとは聞いている。大型車については、UDトラックのシェアUPが他社からお客様を取っている結果と分析している。一方、小型車は生産が追いつかず、逆にシェアを落としている。

Q. 国内の足元の受注動向は。

A. 受注残は47千台とかなりの台数になっており、いかに早くお客様にお届けするかが最大の課題。一台毎に登録までのリードタイムを短縮する取り組みの結果としてシェアは上がっていくだろうが、重要な絶対台数の増加は、半導体の供給次第であることに変わりはない。受注については、規制切替、及びフルモデルチェンジを控えた特殊な状況にある。規制切替により、現行車は23年9月までに登録が必要となるが、大型車は納期が長いことから既に受注を締め切っており、現在は切替後のモデルで受注をいただいている状況。小型車のフルモデルチェンジは年度末に控えている。特殊な状況ではあるものの、総じて受注を取っていくには悪くない状況であり、いつ登録できるかが重要となる。

Q. 登録までのリードタイム短縮とは、どのような取り組みなのか。

A. 半導体不足への対策として、一部車両において、半導体部品を取り付けずに製造して出荷前に装着する運営をしている。また、お客様の状況に応じて一台毎に出荷のタイミングをアロケーションし直すなどの対策を行っている。

Q. LCV でタイ国内向けから輸出に台数を振り替えた背景は。

A. タイ国内向け・輸出共にバックオーダーを抱えているが、一部車型に使用する部品の供給改善が見込まれるため、今まで出荷できていなかった豪州などに優先的に振り向けた。

Q. アフターセールスが上振れしている理由は。

A. アフターセールスは、新車が十分に供給できていないため、国内・海外共に現行車を使い続けていたため補修部品の売上が増加している。加えて、メンテナンスリース事業の拡充にも取り組んでいる。新車販売の内、我々のリースが活用される比率も 7-9 月で 24.7%まで上昇、この内 6 割強がメンテナンスリース契約となっており、アフターセールスの伸びに貢献している。

◇ 来期の営業利益目標について

Q. 今期の上方修正を受けて、来期の OP 目標 2,500 億円についてどう考えているのか。

A. 来期は、今期に実施する価格対応のフル面積での反映、及び合理化活動の積み上げによる利益が上乘せされることになる。加えて、足元の為替環境が継続すれば、2500 億円+aを十分に見込める状況にある。

◇ その他

Q. 東南アジアの EV 市場の動向をどう見ているのか。

A. まずは今年度中に国内へ小型トラックの BEV を投入する予定で、順次、北米及び欧州に展開していく。ピックアップトラックの EV 化については、まずは先進国からになると想定しているが、いずれはタイを含む東南アジアからも需要があると考えている。厳しい環境で使われることも多いため、EV への切替は他の車種より遅くなると見込んでいるが、いずれにしても準備はしている。

Q. ロシアの生産体制の現状と、今後の方向性は。

A. 車両生産停止の公表以降、様々な可能性を検討しているが、現時点で決まったものはない。

以上