

2024年3月期第1四半期 決算発表 Q&A

【山口 EVP 挨拶】

第1四半期では、藤沢工場において、17年ぶりにフルモデルチェンジした新型の小型トラック「エルフ」の生産を開始しており、現在、製造ラインの切替は順調に進んでいる。また、受注面は、お客様からのお問い合わせ・商談を多数いただいております。今後、登録も本格的に増加する見通し。同様に、新型の中型トラック「フォワード」についても、今夏中に販売開始する見通しであり、こちらも順調に進捗している。生産面は、部品不足が改善してきており、お待たせしているお客様に少しでも早く納車できるよう、活動を続ける。

業績面は、第1四半期として、売上高、営業利益、経常利益で過去最高を計上した。

全体では、タイを中心に新興国の需要が厳しく、販売台数は前年同期から減少するも、先進国の需要を取り込んだこと、また、価格対応及び原価低減活動も寄与し、資材費が高騰する中でも順調な業績となった。

通期の台数見通しについて、新興国向けの需要は、金利上昇・インフレ影響により厳しい状況が続いており、特に影響の大きいタイ国内向け LCV を中心に台数を見直している。先進国向けの需要は堅調を維持しているものの、影響はカバーできない見通しであり、全体では台数を落としている。

損益見通しは、仕向・車型構成が改善していること、資材費等の価格が想定を下回る価格で推移していることもあり、全体としてはポジティブな状況と捉えているが、市場環境が不透明なこともあり、今回は期初見通しを据え置いている。

最後に、今期の ROE 目標 12.5%については、引き続き増益による達成を目指すべく、活動を進める。

以上

【質疑応答】

<第1四半期実績について>

Q:1Q 実績の評価は。

A:社内計画 650 億円からは、30 億円程度の上振れ。海外 CV は、新興国向けの需要減・船舶不足により台数減も、輸出 LCV の部品不足改善による台数増、好調なアフターセールス、資材費等の価格が想定を下回ったこと、及び円安影響により増益となった。海外 CV の船舶不足がなければ 700 億円程度の着地だったこともあり、まずまずの滑り出しと評価している。

Q:1Q 増益の要因について、仕向・車型構成はどのように改善しているのか。

A:CV は、新興国向けが台数減となる一方で、採算が良い日本・北米向けが台数増となった。LCV は、タイ国内向けがローグレード中心に台数減となる一方で、輸出向けが豪州等のハイグレード中心に台数増となったことから、採算は改善した。

Q:価格対応の進捗状況、及び実績の詳細を知りたい。

A:1Q 実績+160 億円の内訳は、既存分+125 億円、新規+35 億円。海外 CV 中心に想定通り進

捗している。なお、国内 CV は、下期から本格化してくる見込み。商談は価格 UP により長引く傾向にはあるが、順調に進捗している。

Q:費用面の進捗は。

A:開発費は、先期に新型車関連が多かったため 26 億円の費用減となっはいるが、全体では計画通りに進捗している。

<通期見通しについて>

Q:LCV の台数減がある中で、損益の通期見通しを据え置いた理由は。

A:LCV は、タイのローグレード車型が台数減となる一方、輸出向けは豪州中心に採算の良いハイグレード車型が台数増となり、1Q 実績と同様に車型構成は改善することから、台数減による損益インパクトは軽微に抑えられると見ている。また、資材費・物流費は、想定を下回る価格で推移しており、為替も 1Q で計画比+20 億円のプラス影響が出ているように、足元の水準が続いた場合は、+80 億円程度の増益効果が期待できる。

Q:タイ国内向け LCV は、台数が減少する中で値上げできるのか。

A:当初から市場環境は厳しい想定で計画を見ていた。現時点で計画並と見込んでいる。

Q:資材費等の改善の内容は。

A:鉄鉱石・原料炭が、当初想定よりも落ち着いてきている。物流費についても、先期は主にコンテナ船の価格が高騰していたが、足元では想定を下回る価格で推移している。

<市場動向について>

Q:国内市場の状況は。コロナ前・半導体問題前まで回復しているのか。

A:市場は堅調と認識している。先期の 1Q は上海ロックダウン・半導体不足の影響があったのに対し、今期の 1Q は、部品不足の改善が進んだことで、販売台数は増えている。また、新型切替えの最中にあり、2Q 以降はもう一段伸びてくると見ている。

Q:CV の通期販売見通しは。

A:1Q は、新興国の需要減及び船舶不足により想定を下回ったが、船舶不足分は今期中の挽回を見込んでいる。通期では、インドネシアを中心とした新興国向けは想定を下回る見通しではあるが、北米・豪州などは上回る見通し。全体では想定並ではあるが、損益面では仕向・車型構成ともに改善傾向にある。

Q:タイ LCV の市場環境と回復時期は。

A:タイ市場は、昨年の後半からファイナンス審査が厳格化されており、特にローグレード車型の顧客層に対する影響が出ている。足元も審査で拒否される割合・貸倒率が増加しており、厳しい状況が続いている。当初は、下期からの市場回復を見込んでいたが、想定より時間が掛かると見ている。ただし、タイ経済のファンダメンタルは悪くなく、来期以降に回復することを期待している。

Q:LCVの通期販売見通しは。

A:タイ国内向けが台数減となることから、生産枠をバックオーダーが積み上がっている豪州、欧州、及び中南米向けに振り替える。船舶不足は、豪州が検疫問題で混乱しているものの、通期では挽回を見込んでいる。一部の新興国における需要は弱含みではあるが、達成可能と見ている。

<その他>

Q:CV・LCVの半導体供給の状況は。

A:CVでは、期初見込みの通りに改善している。今後、突発的な事象はあるかも知れないが、大きく影響を受ける事はないと見込んでいる。LCVも、期初は半導体不足リスクを織り込んでいたが、改善している。

Q:6月末バックオーダーの状況は。

A:国内CVは36千台で、内訳は普トラ20千台、小トラ16千台。新型へ徐々に切替えていることに加えて、架装枠も逼迫していることから、高水準の受注残となっている。海外CVは25千台で、内訳は、北米14千台、欧州3千台、その他8千台となっている。3月末から大きくは変わっていない。LCVは、タイ2万台、輸出5万台の7万台。3月末から▲2万台減少している。タイ向けでは需要の落ち込みにより▲1万台減、輸出向けではタイVOL減分を振り替えたことから▲1万台減となっている。

Q:新型エルフEVの販売状況は。

A:新型エルフのEVはまだ登録は始まっていないが、大手物流業者を中心にお話をいただいている。お客様の使われ方を元に、どのようなルート配送であれば効果的か、どのタイミングで充電すべきか等、お客様と寄り添いながら導入を進めている「E-Vision」を活かし取り組んでいる。

Q:イノベーション投資について、どの分野に振り分けているのか、進捗を教えてください。

A:イノベーション投資は、研究開発費で5千億円、設備投資/物流DXで2千億円、事業投資等で3千億円と発表した。具体的な内容やタイミング等は次期中計で御説明するが、既に電動化の開発には着手しており、今期も450億円程度のイノベーション投資が含まれている。

Q:日野と三菱ふそうが経営統合を発表したが、どのような影響が想定されるか。特に両社のシェアが高い市場における影響は。

A:グローバルな商用車メーカーの枠組みが変化する可能性がある話と捉えている。日本をベースとする商用車メーカーとして協業/競合領域を明確にする必要がある。統合は脅威ではあるが、時間が掛かる話でもあり、それまでに体制を構築していく必要がある。インドネシアでは、日野・三菱ふそう合わせて約70%のシェアとなる。当社は、チャレンジャーの立場にあり、謙虚に受け止めて拡販努力を進める。

以上