

2025年3月期 第3四半期 決算発表
機関投資家・アナリスト向け Q&A

【山口 EVP 挨拶】

9ヶ月実績は、LCVのタイ国内・輸出市場での低迷に加え、タイ国内における大幅な在庫調整の実施、海外向けCVが北米・欧州を中心に前期のバックオーダー解消需要が落ち着いて通常水準に戻ったことにより、前年同期比で減収減益となった。

10-12月の営業利益は、前年同期比で▲471億円減益の633億円となった。社内計画と比べると、台数面では国内向けCVが生産遅れの影響で▲2千台、北米向けCVが年央からの市場の伸びが想定に届かず▲4千台、共に想定を下回ったため、▲40億円の下方振れとなった。

通期見通しは、11月に公表した前回見通しから、売上・各利益項目の変更は無いが、台数面は足元の市況を反映してアップデートしている。

国内向けCVは、第3四半期に生産遅れがあったものの、通期では挽回を目指しており、変更していない。海外向けCVは、北米について、2024年暦年ではいすゞブランドで過去最高の小売台数を記録するなど需要は堅調なもの、政治・経済動向を見極める雰囲気広がる中、想定ほどに台数が伸びず下方修正している。一方、中近東を中心に上方修正した仕向国もあり、海外向けCV全体では台数増を見込んでいる。LCVは、タイ国内向けが依然として市場回復の気配が見えず、在庫調整を目的に追加で4千台を下方修正している。年度末の現地在庫は1万5千台程度まで減少することを見込んでいる。

売上・各利益項目については、10-12月の計画からの下方振れを、第4四半期における国内向けCVの遅れ挽回、海外向けCVの台数増で取り戻すことを見込んでおり、変更していない。

最後に、本日は4月以降の組織体制についてもお知らせした。環境変化への迅速な対応、経営課題の解決を確実に実行するベストな布陣とすることで、中期経営計画をより強力で推進していく。

以上

【質疑応答】

<3Q実績>

Q：10-12月実績の社内での評価について。

A：営業利益は、社内計画比で▲40億円の減益となった。内訳は、国内CVが生産遅れにより▲20億円、海外CVが主に北米向け出荷減(▲4千台)により▲45億円、アフターセールスの上振れ+5億円、為替影響+20億円となっている。

Q：10-12月の価格対応について、先期比で+60億円となった内訳は。

A：内訳は、国内CV+10億円、海外CV+40億円、輸出LCV+5億円、その他+5億円となっている。

<25/3 期 通期見通しについて>

- 損益面 -

Q：国内 CV は、4Q の販売台数が高い見通しとなっているが、達成できるのか。未達時の損益への影響は。

A：2月以降も高水準が続くため、未達リスクはある。但し損益面では、採算改善活動などのカバーを見込んでおり、大きな影響はないだろう。

Q：アフターセールスは上振れているが、4Q もオポチュニティになるのか。

A：今回も+20 億円程度ではあるが売上高を上方修正しており、4Q も引き続きオポチュニティを期待している。

- CV 事業 -

Q：国内 CV について、3Q に発生した生産遅れの内容は。

A：藤沢工場が発生した設備故障による数直分の稼働停止があり、その影響が架装・登録まで及んだことで、販売台数が2千台ほど想定を下回った。

Q：北米向け CV の出荷台数を下方修正した背景は。

A：北米でのいすゞブランド車の現地小売台数は、2023 年・2024 年共に暦年での最高記録を更新するなど堅調が続いている。期初計画時点は、バックオーダーが積みあがる中でディーラーからの旺盛な引き合いに対応すべく強めの台数目標を掲げたが、足元では金利動向及び新政権への移行からディーラーが心理的な面で様子見姿勢となっており、引き合いが弱ってきたことを受けて、下方修正している。

- LCV 事業 -

Q：タイの市況及び在庫の状況について教えてほしい。

A：タイ経済は、GDP 成長率、タイパーツ高、輸出規模などの面でも堅調だが、ファイナンスの引締めが継続しており、自動車をはじめとする耐久消費財セグメントに回復の兆しは見えない。25/3 期の小売台数は、前回公表時の約7万台から変えておらず、上期を中心とした在庫調整により、12 月末のディーラー・ディストリビューターの在庫台数は1万9千台となっており、24 年3月末から2万台近く減少させている。

また、足元の厳しい市況、26/3 期の見通しを考慮して、4Q の出荷台数を▲4 千台下方修正することによって、ディーラー・ディストリビューターの3月末在庫を約2.5ヶ月分の1万5千台まで調整することを見込んでいる。

Q：輸出 LCV について、3Q が前年同期比で4割も減少している。4Q は前年同期比並みの台数を想定されているが、実現可能性は。

A：3Q は、先期バックオーダー解消のため高水準であった。前回見通しを公表した11月時点と比べて、仕向先別に強弱はあるものの、概ね想定通りに進捗しているため、通期見通しは変更していない。

<26/3 期 通期見通しについて>

Q：現段階は東南アジアの市況回復が期待し難い状況だが、26/3 期の見通しはどのように見ているか。

A：輸出 LCV の回復、在庫調整を実施したタイ国内向けの増加に加え、原価改善活動の継続により増益を目指す一方で、サプライヤー様からの値上げ要請がどの程度影響するか見極めを進めている。価格対応については、LCV は厳しいものの、国内 CV は出揃った新型車のバリュー訴求、海外 CV は円安傾向が続く中、年次価格改定を着実

に進めていくことが収益に寄与していただろう。タイの VOL が完全に戻らないと考えると、26/3 期の営業利益見通しが、27/3 期の目標である 3,600 億円との中間である 3,000 億円近くまで積み上げることは厳しい。27/3 期には市況の回復を確実にキャッチアップして台数増に繋げることを目指しており、3,600 億円の営業利益目標に変更はない。

- CV 事業 -

Q：国内 CV について、26/3 期の需要及び生産課題への対応状況は。

A：来期についても、堅調な市況を見込んでいるため、期初計画の 8 万 6 千台レベルを目指していくが、一部の部品は現在も供給能力に不足があるため、どの程度能増できるかを来期計画の策定に向けて見極めていく。

Q：中近東向け及び北米向け CV の台数をどのようにみているか。

A：中近東は、サウジアラビアを中心に、安定した原油価格、旺盛な公共投資により、引き続き堅調を見込んでいる。北米は、25/3 期は卸売台数を下方修正したものの、小売台数は 2023 年・2024 年共に暦年での過去最高を記録するなど、堅調に推移しており、来期も台数増を見込んでいる。ディーラーの様子見により受注台数が落ち着いたことに対しては、今回の卸売台数の下方修正により、今期中に調整を終えることで、来期の台数増に繋げたい。

27/3 期の 4 万 5 千台の目標は、高いハードルになると思うが、中期経営計画 IX が掲げる 2030 年 5 万台については、商品面の手当てを含めて手応えを感じている。

<その他>

Q：米国新政権がメキシコ・カナダに対する関税政策の変更を検討しているが、北米事業への影響は。

A：完成車・ノックダウンパーツは日本から輸入しており、直接の影響はない。米国で現地調達している部品について、Tier2 等は精査中だが、大きな影響は見込まれないだろう。また、仮に日本からの関税コストが上昇した場合でも、Low Cab Forward(キャブオーバー型)のセグメントでは、我々は市場での地位を確立し、現地の競合がほぼ存在しないため、価格対応できると見込んでおり、損益影響は大きくならないだろう。

Q：4 月以降の組織体制における変化点は。

A：CEO を中心に、COO、CMzO、CSO を置く執行体制は従来から変更せずに、環境変化に迅速に対応し、各種経営課題の解決を着実に実施するために役員体制を変更する。なお、UD トラックスの子会社化を契機に、グループとして一体化していく狙いからグループ CFO という呼称を用いていたが、既にその段階を終えたため、呼称を戻した。

国内・海外営業は、国内の取り組みを海外に展開していく方針から同じ部門に置いていたが、今後は施策の実行フェーズに移行し、現場単位での迅速な前進を狙い、部門を分割した。加えて、幅広く役職者の若返りを図り、キャリア採用者、UD トラックスの人材等も積極的に投入することで、IX 達成に向けた機動性のある体制としている。

以上