

2009年3月期 決算発表 アナリスト向け説明会質疑応答

平成21年5月8日
富士重工業株式会社

Q：今期見通しの原材料高騰影響について、昨年度に発生した原材料値上げの戻しの内訳は？

A：原材料高騰影響の戻しについては、市況部分の戻しが大きく効いてきます。貴金属については、昨年度相応の購入をしており、在庫を時価評価しています。直近のロジウムやパラジウムなどは各期末の時価によって評価換えをしており、09年度はこれからのスポットレートが効いてきます。

Q：今期見通しの売上構成について、構成が悪化するとあるが、レガシィの新車効果による台数、構成は？

A：国内売上構成の改善は、レガシィの新車効果が主となっています。また海外では、新型レガシィを全世界同時に発売するものの、市場ごとに数ヶ月のずれがあるため、国内に比べるとレガシィの効きは薄くなっています。その他には在庫によるマイナスが150億円弱あります。連結会計上の在庫未実現利益の消去という処理が影響しており、08年度実績のプラスのかなりの部分が在庫の未実現です。特殊要因として、08年度の期末に国内で在庫が約25億円プラスとなっており、08年度から適用されたリース会計の変更が影響しています。グループのスパルファイナンスというところで、リースビジネスをやっていますが、従来、ファイナンスリースのクルマは、連結外に販売されていないということで、FHIの利益を消去していましたが、リース会計の変更に伴い、ファイナンスリースについては連結外と同等となり、消去していた未実現利益を消去せずに実現したものが25億円ほどあります。また海外でも特殊要因として為替の影響が100億円あります。その跳ね返りが、09年度その他のマイナス150億円弱のかなりの部分を占めています。

Q：今月レガシィが発売されるが、どういうところが見どころか教えてほしい。

A：今回のレガシィは、インプレッサ、フォレスターと出してきた現在の中計のなかで、最終のクルマになります。その中で当社は、地球環境との融合を進めてきました。走りについては、自信をもって提供できると思っています。ハード面では、初めて縦置きのCVTを搭載しており、実用燃費がかなり上がっています。また、クレードル構造をとることで、エンジンのマウント方法を変更しています。衝突安全性が向上し、乗り心地も非常にしなやかな走りになっています。今回のレガシィでインプレッサ、フォレスターと合わせて、モデルラインアップが揃ったと考えており、現時点で弊社の提供する最終版の車となります。当然、内装なども向上しており、5月20日の発表・発売日以降には、ぜひディーラーにお越しただいて、お乗りいただければと思います。

Q：生産と在庫について、今期の国内生産が7万台減少する計画になっている。軽自動車で大きく減少するのに加えて、インプレサ、フォレスター、エクシーガの減産も続くように見える。上期が中心だと思うが、在庫の今のポジションと、適正化へのリードタイムを教えてください。

A：在庫水準については、08年度に変調を来たしてきたのは3Q以降でした。下期の小売台数は約244千台で、この間、日本とSIAで生産したのは、240千台なので、約4千台強は少なくなっています。スバルの全世界の平均月販を約45千台とすると、45千台の対前年約10%減の販売状況ですので、4.5千台の3~4カ月分を実小売台数に対して生産を落とせばスクエアになります。この6ヶ月間で1月商は落ちており、更に、全世界には流通在庫がありますので、この部分であと2月商くらい落とさなければいけません。そうすると、09年度の4月、5月くらいの生産が絞られて、ほぼこのくらいのタイミングで、減ってきた販売台数に合わせた、適正在庫になると考えております。

Q：減産に伴う、キャッシュフローの動きについて、4Qにかなり厳しい減産でキャッシュフローに大きなインパクトがあったが、上期に向けてどの程度のキャッシュバーンを想定すればよいのか、それとも、減産するがキャッシュバーンは一巡したと考えればよいのか、考え方を教えてください。

A：キャッシュフローについては、08年度4Qの急激な減産によって大変な運転資金の需要が出てきています。ただ、これは5月くらいまでの減産で底を打ち、レガシの生産が日米で始まることで、生産状況が通常状態に立ち上がれば、09年度の上期末には08年度末に必要な運転資金の、かなりの部分が解消できると考えています。年間で有利子負債実額を4千億円と3月末に比べ、200億円の増と見ていますが、一方で、最終損益は550億円となっており、設備投資、減価償却は前年並みなので、この利益との差の部分となる有利子負債の増加分は、運転資金の取り戻しによって資金をまかないます。上期くらいまでに何とかできると考えています。

Q：今期の税前利益がどういう計画になるか、特別損失、税金をどう考えているか、教えてください。

A：09年度の税前利益はマイナス500億円と見えています。経常利益からの差額100億円は、特別損益がマイナスで入ることになっていますが、主なものは、足元の環境下を踏まえた国内ディーラーの固定資産減損となっています。税前利益500億円から純損失550億円になるのは、連結グループの中で、税金を納めている会社もあるためです。

Q：08年度の繰延税金資産の取り崩しについて、繰延税金資産がどういう取り扱いになっているか、また、今後のリスクなどあれば教えてください。

A：08年度には、繰延税金資産394億円を取り崩しましたが、3月末のバランスシートには相応な額の繰延税金資産がまだ残っています。この主なものは米国子会社のSOAとSIAの分で、最終利益で、納税が発生しているためです。今後の取り崩しリスクは米国子会社で、よほどのことがない限り起こりません。逆に、将来課税所得が発生すると、繰延税金資産の計上が始まるので、その際には、逆の方向で最終利益を押し上げる方向に寄与すると理解しています。

Q：今期計画している諸経費の削減について、販売管理費の中身などについて説明してほしい。

A：販売管理費は、国内で相当落とす計画になっています。FHIの広告宣伝費、国内ディーラーの統括化による固定部分などの削減が効いてくると見ております。その他には仕入為替換算調整によるものがあります。米国子会社とFHIの仕入れレートと、売上レートの差を調整したもので、FHIの売上レートは前月の月中平均レートを使っているのに対して、米国子会社は当月のレートを円に直したもので仕入れています。その1ヶ月間のずれを調整したものが仕入為替換算調整になります。前年との増減で言えば、年によって数十億円ずれることがあります。

Q：今上期は24万台弱の販売で、340億円の赤字、下期も同様に25万台で10億円の赤字計画になっているが、半期25万台の台数でどのくらいの利益を稼げる体制になっているのか、台数が不透明なので、固定費など台数以外の自助努力でどのくらいの利益を出せるか、教えてほしい。

A：国内市場については、構造改革をやっているなかで、この1年をかけてやっていこうとしており、効きに関していえば、面積よりも高さで効いてくるので、その分固定費が下がってくるといえます。収益的には、来期の台数は50万台程度となっており、正直に言って50万台という台数は1995年くらいの台数レベルで、これでは少ないと考えています。ただ、50万台で縮小均衡するのではなく、今回のレガシィも含めて拡販をすることで、収益を上げていきたいと考えています。

Q：広告宣伝費や国内ディーラーの統括化による削減効果はどのくらいあるのか。

A：広告宣伝費はFHIの国内営業部門などの人件費、宣伝費、外部流出費用などあらゆる物を含めています。国内ディーラーの統括化効果は、年間で50億円強の削減効果を見ています。

以上