

2024年8月6日

スズキ株式会社

(日本四輪事業)

Q1： 日本四輪事業は好調とのことだが、今後の持続性は？

また、国内のバックオーダーと受注の状況は？

- A. 特に人気車種について安定した生産を行いながら、お客様をお待たせしないことが一つ。同時に、コネクト等を通じ、安心・快適・便利なサービスをしっかり提供できる体制をさらに強化しながら、お客様とのコミュニケーションを図っていく。もう一度その辺を見直しながら商品の良さをしっかりとお客様にご説明し、ご理解頂くことを全国で展開していきたい。国内のバックオーダーは、供給が進んだことにより3月末から若干減少し6月末で約126千台。受注もおかげさまで前年比2割増くらいで推移しているため、これを継続したい。

(インド四輪事業)

Q2： 在庫が少し多めということだがインドの需要の状況は？

- A. インド市場は通常、第1四半期は他の期に比べて少し販売がスローになるが、今年は特に選挙があったことや、天候不順で大雨や熱波などの問題もあり、想像以上にスローになっている。そうしたなか、各社とも在庫が増えてきたため、少し調整を始めているのが現状。インドの場合、第1四半期は通期の中で20%~22%ぐらいの進捗で、第2四半期から第3四半期にかけて祝祭シーズンによる最需要期が来るため、そこで25%~30%の間ぐらいまで伸びてくる。今年はその祝祭期が前年より少し早い8月後半から始まり、この山が高ければ高いほど、全体のボリュームが当然広がっていく。政府もモディ首相が政権を継続されることが決まり、新しい国家予算も決まった。先日機会があり少しお会いしたが、やはり非常に積極的に、これから産業を育成していくという強い意思を感じられたので、これからまだまだ伸びていけるのではないかと見ている。その期待値はあるものの、今年はインド自工会の通期見込みも前年比+2~3%くらいと伸びが抑え気味になっている。その中でも今後、年度後半にかけて政府の施策も交えながら拡大し、最終的には当初予定した位の販売台数を完了するよう進めていきたい。

Q3： 7月の小売販売や在庫の状況は？

- A. 7月の末端販売は4-6月の水準と比べると少し改善しており、4-7月で見ても末端は前年比で+3%くらいまで来ているが、まだもう少し在庫調整が必要。8月後半から始まるお祭り、そして10月後半のディワリに向け、どれだけ需要を喚起できるかがポイント。

Q4: CNG の販売比率が 34% で好調に伸びているがミックスにはどのように貢献しているか？

A. もともと CNG 車のバックオーダーが少し多かったが、昨年後半ぐらいから CNG の供給能力が改善してきた。特にエルティガの CNG が供給不足だったが、今年度に入り十分供給できるようになってきた。エルティガはインドのマネサール工場で作っており、これも昨年から 10 万台ぐらいの能力を上げてきた。現状 CNG 車の生産能力は年間 60 万台ほど。この 2 つが相まって、CNG 車の供給が増えてきた。

これは将来、我々がやっているバイオガス、CBG に繋げていき、カーボンニュートラル燃料を使う車でネットゼロになるような体制作りをしていきたいと考えているため、我々としても CNG 車の供給を増やしていきたい。

収益面でも、おかげさまで CNG 車はある程度利益率の高い車になっているため、これも CNG 車を増やしていく大きな理由。もともと CNG の燃料代はガソリンに比べかなり安いこととお客様の需要も非常に強いため、この両方のバランスをうまく取りながら更に販売の拡大を進めていきたい。

Q5: 一部の州で HEV の道路税を免除するという話も出ているが、政策面で今後期待できそうなことはあるか？

A. インド政府は、インフラ整備等々に公共資金を充てるということも言われており、そういう意味でかなり景気を引き上げるような対策を打ってこれるのではないかと思う。しかし一番の懸念は、世界経済の停滞によりインド経済もマイナス影響を受けるリスクがあること。ただし、インド国内だけの見方については、ある程度、年度後半にかけて需要喚起が期待できるのではと考えている。

また、ウッタルプラディッシュ州で、HEV に対する州の税制特典を与えるという法案が出たというニュースを伺っている。同時に我々が推し進めるバイオガス、これは CNG 車に適用できるが、それも将来的なカーボンニュートラルを目指す意味でも展開できればと思っているため、この辺は政府ともいろいろ話をしながら、どういう膨らみを持たせることができるか、これから議論をしていきたい。

(業績関係)

Q6: 1Q 実績の評価は？また、据え置いた通期見通しの考え方は？

A. 1Q 決算を総括すると、為替円安の影響が大きかったと思っている。ただ、為替影響と原材料価格の外部要因を除いても実質増益を達成できた。これは主に前期より開始した国内四輪車の価格改定、スぺーシアの販売好調によるミックス改善等の効果による。

通期の予想は変更していないが、まず市場の見通しとしてインド四輪車の需要がまだ不透明であるということと、それから大型二輪車、船外機の需要を若干見通せない部分があるため。いずれも市場在庫を削減するために現在生産調整を行っており、需要動向を注視している状況。インドはこれから、祭事シーズンに向けて重要な時期になるため、しっかりと需要動向を見極めていきたい。もちろん、足元の為替や株の乱高下ということもある。今後、中間決算に向けて状況が変わり次第、適宜見直して検討していきたいと考えている。

Q7： 原材料影響は通期の▲350 億円に対し、1Q が+70 億円と増益要因になった理由は？

A. 当初、通期見通しの中では日本、インドで少し原材料価格上昇の影響が出てくると見込んでいた。実際 1Q では、日本国内は減益要因になっているが、インドは 1Q ではあまり減益側に効いてこなかったため、その部分でトータル+70 億円という形になった。一方、日本でサプライヤーからの部品価格上昇の影響が出ており、これは今後も減益方向に働くと見ている。もちろん仕入れ先様とは適切に対応しながら、適正な価格転嫁をして、しっかりと対応していく。

(電動化関係)

Q8： BEV と HEV モデルの開発状況、また、電池の調達状況についてアップデートがあれば教えてほしい。

A. BEV については、来年 1 月に正式にインドのオートエキスポで発表をし、25 年の早い時期に市場投入をしていきたいと思っている。まず欧州を優先しながら、インド、日本へ展開していきたい。電池についてはまだ相手先との契約の問題もあり、回答はご容赦頂きたい。HEV については、既にトヨタから THS モデルの供給を受けているが、我々としても適切なモデルのバランスを取りながら、独自のストロング HEV、またはマイルド HEV を使いながら対応をしていく。

(二輪事業)

Q9： 大きく増益となった二輪事業の状況について教えてほしい。

A. インド二輪については非常に好調に推移している。昨年度、生産が 100 万台水準まで来ており、4 月以降も順調な伸びを示している。それに呼応するような形で、中南米の方も、小排気量のモデルを中心に台数が増えてきている状況。一方、大型モデルについては北米、欧州において末端販売は増加したが、在庫削減の関係で本社から輸出等の滞りが出ている。この状況を早く改善しトータルとしての収益の増加ができるような形で進めていきたい。

(その他地域)

Q10： タイの工場閉鎖について、今期に何か財務的な影響はあるのか？

A. タイ事業はうまくいったわけではなく、その結果として最終的に今年決断を下した。タイ政府の政策変更等もあり、将来的にも難しいという判断だった。このような状況だったため、ある程度の引当は既に済んでいる。従って、特に今期においてネガティブなファクターが出てくることはない。タイでの生産は止めるが販売は継続し、その他のアセアン諸国や日本、インドなどから商品を供給しながら、タイ市場の維持については最大限の努力を図っていく。工場は 25 年末までには閉鎖し、その段階で生産関係の部門には然るべき補償を払いながら早期退職等の対応を進めていくが、営業部門については機能を残し、何とか販売そのものは活性化できるように進めていきたい。

以上