

## 2018年3月期 第3四半期決算説明会 主な質疑応答

2018年2月8日  
株式会社SUBARU

**Q：米国のインセンティブ費用単価が、前回計画に対し150ドル/台増えている要因は何か。**

A：昨今の金利上昇が主要因であるが、プログラム強化も影響。市場は2017モデルから2018モデルへの切り替えのタイミングであり、当社は切り替えが90%以上進んでいるが、ブランドによっては未だ多くの2017モデルを多額のインセンティブをつけて販売している。このような状況下で、当社も2018モデルへの0%金利適用の開始や適用期間を若干延長する等のプログラム内容の微調整を実施しながら競争している。なお、引き続きキャッシュインセンティブは実施していない。

**Q：国内の受注動向について。**

A：登録車の2018年1月の受注状況は、前年比で75%。昨今の今頃は、2016年10月に販売開始したインプレッサの登録・受注が多い時期であった。社内では昨年の新車効果を考慮した計画を立てており、それに対してはほぼ計画通りで進んでいる。

**Q：第4四半期の米国向け出荷台数は前年同期比でマイナスの計画となっている。1月の小売販売はかろうじて前年同月比でプラスだったが、今後の販売の見通しはどうか。フォレスターの下方修正幅が大きい背景は何か。**

A：米国では暫く在庫不足が続いていたが、一昨年に生産能力を増強したことに伴い、在庫水準の適正化を図った。その為、昨年度は小売台数以上に出荷台数が多くなっている。今年度は在庫が適正水準となっており、出荷台数を増やしていないため、昨年度実績の方が多くなっている。

1月の小売販売は、74か月連続となる前年同月超えを記録。フォレスターは、経年により落ちて来ているが、その分を昨年夏に導入したクロストレックが補っており、この先も記録更新を継続していく計画を組んでいる。

**Q：適正在庫水準の考え方。**

A：適正在庫水準は1.5月商程度。

**Q：米国の法人税改正に伴う影響について。**

A：未だ細則が決まっていないため、正確に算出が出来ていないが、当社は販売金融会社を持っていないため、大きな影響はないだろう。

**Q：品質関連費用について。「完成検査における不適切な取り扱い」に関するリコール費用の整理をお願いしたい。また、第4四半期にも大きな品質関連費用を見込んでいるようだが、これは何か。**

A：「完成検査における不適切な取り扱い」に関するリコール費用は総額で約 250 億円を見込んでいる。前回発表時は、上期に約 50 億円、年度で約 100 億円の計画であったが、今回第 3 四半期決算発表では年度総額約 250 億円として計上している。

第 4 四半期の品質関連費用が多い理由は、システム改善により製品保証引当金を更に精緻に見積もることが出来るようになるため、約 200 億円の引き当てが増えることを織り込んでいる。これは一過性のものであり、来期以降は通常ベースに戻る。

**Q：品質関連費用全体の整理をお願いしたい。**

A：昨年度はエアバッグ関連のリコール費用として 567 億円を計上。今年度は、エアバッグ関連のリコール費用を特別損失で処理したため、同額が増益要因となるが、今年度のクレーム費用は前年に対し 139 億円の改善。つまり、428 億円の追加費用が発生しているということになるが、「完成検査における不適切な取り扱い」に関するリコール費用（約 250 億円）と製品保証引当金（約 200 億円）が主な要因。

**Q：米国のアウトバック販売状況について。前年に対し台数が落ちて、インセンティブ額も増えているが、競争環境をどう見ているのか。**

A：16 年と 17 年で販売実績を比較すると、17 年は生産能力増強により一気に供給が増したため、前年比が大きく出るが、供給体制が整った 18 年は前年に対して大きな数字は出にくくなる。モデルライフ的にも後半にさしかかっており、また SUV セグメントの競争が厳しくなっているという状況もある。一方、2017 モデルから 2018 モデルへの移行が落ち着いてきた一部銘柄ではインセンティブを抑えるなど、少しずつ環境は変化してきている。楽観は出来ないが、1 月のアウトバック販売は、1 月単月販売の記録を更新しており、厳しい状況は続くだろうが、今後もインセンティブをコントロールしながら、競争力を維持しつつ踏ん張っていきたい。

**Q：来期以降の米国インセンティブ動向について**

A：今後も金利上昇が見込まれており、足元でも長期・短期金利は上がってきている。政策金利は今後 3、4 回上がると言われているが、仮に 25 b p ずつ上がれば、長期金利も当社の調達金利も上がるだろう。1 月のインセンティブ業界平均は 3,740 ドル/台で、前年に対し 289 ドル増、前月に対し 240 ドル減。会社側が負担する金額としては、4,000 ドル/台あたりが限界であり、今後各社フルモデルチェンジのタイミング等から見直すのではないかと考えているが、暫くは現在の水準が続くこともあるのかもしれないと思っている。

**Q：航空宇宙カンパニーの第 3 四半期（3 ヶ月）の営業利益は 74 億円とかなり良く出ているが、何か一過性の要因があったのか。収益性の改善は来年以降も期待できるのか。**

A：要因は、ボーイング 787 の納入における固定費の割掛け分の負担が終了し、収益単価が改善したこと、また詳細は申し上げられないが、一過性の利益が発生したこと。

**Q：昨年末に報道のあった「抜き取り検査における燃費測定値の書き換え」の疑義について、現時点でコメントはあるか。**

A：現在調査中であるが、3 月末までには調査結果を公表したいと考えている。

以上