

<2023年3月期 第1四半期 決算説明会 主な質疑応答>

日時 : 2022年7月29日(金) 18:00~19:00

出席者 : CFO 補佐 會田 靖

Q. 前年同期比で業績が良いが、要因は何か。好調は持続するのか教えてほしい。

A. 前年同期比でプラスなのは金属市況高騰影響や自動車販売が想定よりも伸びたこと、機エネ本部は欧州電力価格高騰によるもの。自動車生産台数は通期で弱くなると予想し、2Q以降に影響が顕著になると考え、自動車販売も玉不足になるのではないかと懸念している。機エネ本部は2Q以降も電力価格影響あるとみている。金属市況は1Qまではスプレッドがとれているが、徐々に薄れてくるとみている。

Q. 棚卸資産に関して、増えているが、在庫が滞留してしまうリスクはあるのか。

A. 特に半導体関連の在庫が増えている。これはサプライチェーンを切らさないようにするために取り組んだ結果ではあるが、適正化が急務。品番毎で管理しながら、改善を目指している。

Q. 自動車販売において、自動車本部・アフリカ本部ともに、販売台数以上に利益がでていますが、理由は何か。

A. 自動車販売について、旺盛な需要を背景に高マージンな販売ができている状況。またアフリカのアンゴラでは、選挙を控え防弾車など利幅が取れる車種の販売が好調だった。カンボジアやパプアニューギニアは、台数・利益ともに伸びている。

Q. 1Qの業績は好調であったが、現在リスクとして考えられるものは。

A. 金属市況や風況による利益は一過性に近い形での利益とみており、食料本部の輸送費高騰による損失も今後の大きな下振れ要因とはみていない。自動車生産周りは、内示から考えると弱含みと考えている。減産による玉不足も懸念。

Q. 昨年度は半導体不足でサプライショートが起きていたが、今年度は半導体の在庫が増えているにもかかわらず、生産の見立てが下がっているのはなぜか。

A. 半導体にも色々な種類があり、当社が扱っている半導体だけで直接生産に影響があるか全て語れない部分はあるが、トヨタ回り而言えば、生産に影響を与える可能性があり、なかなか増産には向かず、減産している状況。我々の取り扱いは車載用のみではなく、PCやスマホ用もあり、去年は旺盛だったが、それが一巡してだぶついてきて、現在の在庫増加に繋がっている。

Q. 自動車生産台数が落ちているにも関わらず車載用半導体全体の在庫が増えているが、いつ解消されるのか。

A. 自動車生産の回復に備えて在庫を積み増しているが、持つべき在庫を見極めて在庫を減らす取り組みを始めている。

Q. 自動車生産台数の減少による完成車の供給減により、販売できる自動車の玉不足は2Q以降顕在化するのか。

A. 販売用在庫の水準は1Qをピークに減るため、玉不足が懸念される。

Q. 機エネ本部の業績予想を見直しているが、欧州の電力価格高騰は継続すると考えられ、追加の上振れ要因と考えてよいか。

A. 電力価格は2Q以降も強含みとみているが、3Q以降リプレイスによる費用発生を見込んでいることもあり、今回の業績予想変更とした。

Q. 欧州電力価格高騰による増益になるメカニズムを教えてください。

A. 欧州はオランダ、イタリア、スペインが収益のメイン。契約によっては、売電価格の下限のみが決まっており、変動するものもある。そのため、電力価格が上がればプラスになる場合もある。

Q. 金属本部の持分法による投資損益が前年比で大きく出ているが、リチウム案件か。

A. その認識で問題なく、影響はリチウム価格高騰によるもの。

Q. 自動車販売が好調なエリアとその背景は。

A. 産油国中心に政府の予算が潤っていることを背景に、自動車販売台数が大きく伸びている。欧州ではアドリアで、新車販売だけでなくファイナンスリースやレンタカーなどで売り方を工夫することで利益を出している。

Q. アフリカで税負担が増えている理由と2Q以降の考え方。

A. 国ごとに税制優遇の有無や、配当源泉税の増加などあるが、税負担の増加は一時的なもの。2Q以降は利益に応じた税負担となるとみている。

Q. 自動車生産台数は2Q以降回復していくとの見方があるが、御社の見通しは保守的。認識のギャップがあるがなぜか。

A. 当社は製造の手前の部品と原料の物流業務や仲介業務に携わっている。製造の減産局面にある際にダイレクトに同じタイミングで影響は出ず、タイムラグがある。皆さんが足許なかなか作れないという状況は当社にとっては2Q以降に影響してくると見ているため。

Q. 減産影響は時期ズレで影響が出ると認識していた、影響はありそうか。

A. 現状、減産などでメーカー自身が在庫を多く抱える状況。そのため、今後、増産があっても既に保有している在庫で賄うことができるため、当社への業績影響があるのではないかと予想している。また、内示が出ていても実際には生産ができていないという事実があり、当社としてはこれも懸念している。

Q. 自動車販売が今後、玉不足により減ってくると見立てだが、需要はどうか？

A. 足元で需要減の話は聞いていないが、米国の金利が上がる中で、当社の見立てでは需要が緩やかに減るのではないかと予想する。

Q. 自動車販売のインセンティブの水準と今後の見通しについて。

A. エネルギー価格上昇に伴う産油国の好調により、需要は根強い。国により異なるが、足元ほぼ定価で販売できている状況であり、基本的にこれ以上インセンティブを増やす必要はないと考える。

Q. 鉄とアルミ価格が下がっていることの業績インパクトについて。

A. 市況価格が上昇している局面では、ベースとなる利益を確保した上でのスプレッドが利益貢献している。市況下降局面においては、スプレッド部分が減少し、ベースとなる口銭率のみに限定され、利益は減ると考えている。

以上