

2022年3月期 決算説明会 質疑応答要旨

【業績実績・予想】

Q: 来期の業績予想の売上収益と営業利益に、車両減産リスクをどの程度織り込んでいるか。

A: 車両減産リスクについては、資料記載の車両生産台数に対して5%減とし、その影響を、売上収益をマイナス2,600億、利益をマイナス900億と織り込んでいる。なお、減産リスクはOEMを特定していないため、決算説明会資料に記載の車両台数には、注記に記載の通り、減産リスクを織り込んでいない。

また、説明会資料に記載のある車両台数前提と売上の関係性については、資料に記載のない非日系車両などを含む車両台数全体で見ると、売上の方が大きな伸びとなっているが、これは、電動化や先進安全などの着実な拡販が反映された結果のため。

Q: 原材料などの高騰影響の価格反映の前提条件や考え方を聞きたい。

A: 全額を価格反映で対応するのではなく、まず省エネやVA（価格分析）/VE（価格工学）等、可能な限りの原価低減を行った上で、自社でカバーできない部分について価格反映をお願いする。「合理化・対応力強化」には通常合理化のほか、コスト高騰影響の価格反映（値引抑制/材料スライド含む）を、自動車業界の構造を変えていく覚悟で織り込んでいる。

【研究開発費】

Q: 来期の研究開発費用は5,600億、売上収益比率は8.8%としているが、増加要因と今後の方向性について教えてほしい。

A: 特に電動化、先進安全製品がグローバルに拡大する中、成長実現に向けた投入が増加し、先進安全製品を始めとしたソフト開発が大きい。更なる安全価値の提供に向け次世代先進安全製品の開発等、ソフト開発規模は急増しているが、これらのソフト開発については、自動検査ツールやAI導入により、開発効率は格段に上がってきていることから、投入増以上の出力を見込んでいる。注力領域の拡大局面では必要な開発投資は増加するが、同時に開発費回収も増加させ25年4,500億円を目指していく。

【株主還元】

Q: 株主還元の考え方について聞きたい。

A: 配当は、長期安定的に水準を維持・向上させていく。また昨年のダイアログデーでは、これに加え、株主資本比率の増加を抑えるため、資本コストを意識した株主還元政策を実行、かつ、強化していきたいとの考え方もご説明した。こうした株主還元に関する基本的な考えに変わりはない。今回公表した増配も、21年度に刷新した配当水準の考え方である「DOE 3.0%以上」に沿ったものであり、自社株式取得についても株主資本比率を意識し、株価や資本構成の状況に応じて、より機動的に実施していく。

以上