

2018年3月期 第1四半期決算説明会 質疑応答要旨

【業績・今後の見通し】

Q: 第1四半期における増益の要因は何か。

A: 営業利益は、日本や中国で車両生産が伸びたことに加え、トヨタグループ向けで、Toyota Safety Sense PといったADAS関連製品の装着率が増えたこと、トヨタグループ以外では、車両生産増に加え、過去からの拡販活動が実を結び、操業度差益が出ている。その他、合理化努力による収益改善が大きく寄与した。

Q: 第2四半期の利益見込みが第1四半期に比べ低いが、何故か。今後のアップサイド要因はあるのか。

A: 第2四半期は、経費を第1四半期に比べ大幅に使用する計画のため。これは、第1四半期で抑制できた経費も第2四半期で一旦は全て使用するというコンサーバティブな見通しとしている。そのため、実際に経費を抑制できた部分については、今後のアップサイド要因となる可能性もあると考えている。また、下期の見通しでは、為替以外の前提条件を見直しておらず、車両生産台数が増えれば更なる増益可能性もあると考えている。

【電動化】

Q: 欧州各国で電動化への動きが発表され、各自動車メーカーも対応を迫られている。デンソーの電動化に対する見方を教えて欲しい。

A: 昨今の報道から電動化の動きが早期化した印象かもしれないが、当社は2010年代初頭より電動化の強化に取り組んでおり、昨今の状況は想定範囲内である。欧州の電動化は、北米や日本より遅れており、対外的にはEV化(=ガソリン車の廃止、完全電動化)を公表しているものの、EV化には社会インフラを整える必要があるため(充電用の電気スタンド拡充、ガソリンと同レベルの急速充電の実現、遠距離移動向けの出力倍増、電池価格の低下等)、現実的には限られたシーンや限られた国でしか先行しないと考えている。

Q: プラグインハイブリッド、ハイブリッド、電気自動車といった各分野における、デンソーのリスクとチャンスは。

A: 当社は、今後7~8年間はプラグインハイブリッド車が主流になると見込んでおり、その場合は内燃機関が残ることに加え、エンジン内が過密化し電子部品も増えるため、冷却のための熱技術がより一層問われるようになる。その点において、当社はサーマルシステム事業部を抱えており、電動化分野に熱技術を組み合わせることができる数少ないサプライヤーであるため、チャンスになると考えている。また、電動システムにおいても、プリウス等へ多数のハイブリッド製品を提供してきた実績に加え、日本以外での生産も始めており、品質・技術完成度共に、今後益々強みを発揮できると考えている。

全ての自動車が電気自動車に置き換わった場合は、エンジンはなくなるものの、インバータ・モーター・ジェネレーター・電池 ECU 等といったハイテクノロジー・高付加価値製品を、引き続き提供していくことになる。更に、エンジンが無くなると熱源不足となり熱エネルギーのマネジメントがより重要となるため、ヒートポンプサイクルといった熱技術が更なる付加価値を生むと考えている。

【ADAS/AD】

Q:トヨタ自動車への ADAS/AD 関連製品のシェアアップの見通しは。

A:例えば先日(7月26日)にニュースリリースでレクサス LS に当社製の新型画像センサ・ミリ波レーダが搭載されると公表したが、このように最先端技術を搭載した付加価値の高い製品を提供し続けることで、シェアを拡大させていきたい。

【海外市場】

Q:アセアン地域の景気見通しを教えてください。

A:アセアン地域は景気も底うちし、今後は回復していくと考えている。特にタイや、フィリピン、マレーシア等は期待値が高い。

Q:中国市場における足元の状況と、今後、電動化部品の現地生産が求められる中での展望は。

A:中国では、昨年末に小型車減税縮小による駆け込み需要あったが、今年になっても生産は減速しておらず、好調を維持している。

中国の地場メーカーも高くても良いものを求める傾向が強まってきていると感じている。今後は地場メーカーへの拡販がチャンスであり、チャレンジでもあると考え、一層力を入れていきたい。

Q:海外売上の内、北米における売上が減速していると思うが、リスクはどう考えているのか。

A:トランプ政権の下、景気は維持されているものの、新車販売においては、中古車市場に質の高い車が多く流れている状態であり、リスクがあると考えている。そのため、北米の生産台数は減速すると見積もっているが、その分は日本と中国で埋め合わせが出来ると考えている。

以 上