

Q: 70万台の下方修正で売上高が1兆5千億円しか下方修正とならないのは少ないですか？特別な要因などはありますか？また、販売面5,700億円の減益要因の内容についてご説明下さい。

A: 売上高の減少については70万台の減少で、台あたり200-250万円なのでおかしくはないレベルです。

販売面の5,700億円の減益要因は自動車事業では、本年11月の第2四半期の際に公表した09年3月期の連結販売台数見込み824万台から70万台減少したこと、および、車種構成がコンパクトヘシフトした影響で4,500億円、販売費の増加で500億円、の合計で5,000億円。金融事業が残りの700億円となります。内訳は、貸倒関連費用の増加で500億円、実際の貸倒れ損失はありますが、それよりもむしろ、米国失業率を来年4月以降8%で見て貸倒れの引当を増やした数字です。残価関連費用の増加が100億円、保険の運用収益の減少が100億円の合計700億円となっています。

Q: 税引前利益のマイナス500億円から当期利益500億円までの、見通しの中身についてお聞かせ下さい。

A: 税金等調整前当期純損失が500億円(損失)、
法人税等が600億円(費用)、
少数株主損益が400億円(費用)、
持分法投資損益が2,000億円(利益)により、
税引き後の当期純利益が500億円(利益)となる見込みです。

Q: 来期の収益を見通す上で、設備投資・減価償却費・研究開発費については、どのようなレベルでしょうか？

A: まず申し上げておきたいのは、当下半期を最も厳しく見ており、この営業損失7,500億円を2倍にした金額が、来期の収益見通しとなることでは全くありません。販売台数にしても、当下半期は、286万台と大変低いレベルです。したがって、まだ詳細な計画はありませんが、来年通期の販売台数は、当下半期の2倍よりは大きく増加すると考えております。

なお、足許では資材・貴金属の値下がりがあり、来年はプラスに影響します。来期の設備投資は1兆円以下のレベルに抑え、償却費については、今年(1.1兆円)より若干減るレベルを想定しています。また、試験研究費(※)、販売費、およびその他の経費についても、1割~2割程度は減らしていきたいと考えております。(※研究開発費から労務費などを除いた費用)

Q:プレゼンテーションの中で700万台でも利益が出る体質作りに努めたいとありましたが、その達成時期や為替前提はどのようにお考えでしょうか？

A:ここで言う700万台は、トヨタブランドの小売ベースとして考えておりますが、これを連結ベースに置き換えますと、当期の連結販売台数と同じかやや少ないレベルとなります。為替についても、現在の米ドル90円レベルを想定し、利益を確保できる企業体質への転換に取り組んでまいります。達成時期としては、明確なお約束はできませんが、来期を目処としたいと考えております。

Q:生産台数の見通しについて、地域別にお答えいただけないでしょうか。(第2四半期決算時にトヨタのグローバル生産台数見込みが792万台とお聞きしておりましたが)

A:生産台数計画の内訳については、詳細はご容赦いただきたいと思いますが、来年1～3月に生産調整を実施する予定であり、前回11月に申しあげました792万台からは50～60万台減少する見込みです。

Q:配当の考え方についてお聞かせ下さい。

A:現時点ではまだ何も決まっておりません。従来、トヨタは減配をしたことがないことや、株主の皆様との信頼関係を重視していくという考えにも変更はありませんが、足許の状況が大変厳しくなっていることもあり、今後配当については色々な意見が出てくると思われまます。いずれにしても、現時点では来期収益が不明であり、まだ社内的な議論をするにも時期尚早だと思っております。

Q:今後の減産体制について、スケジュールと内容についてお聞かせください。

A:需要変動に応じた減産対応として、来年1月以降、グローバルで16ラインを1直稼働とする計画です。今後は、寄せ止めが重要になると考えて、具体策を検討しているところです。

Q:連結販売台数の「その他地域」の内訳について、教えていただけないでしょうか？

A:中南米が27万台(2Q公表時30万台)、アフリカが28万台(2Q公表時31万台)、オセアニアが26万台(2Q公表時28万台)、中近東が62万台(2Q公表時65万台)となります。

以 上