

## 2021年度 第3四半期決算説明会 質疑応答要旨

**Q 1 : 第3四半期のシート生産台数が第1四半期より増えている。トヨタの台数がそこまで増えていないので、トヨタの中の御社の受注シェアが増加しているように見える。地域では北中南米地域、アジア・オセアニア地域でその傾向があるが、どんな変化があったのか背景を教えてください。**

A 1 : 北中南米地域は当社が受注しているトヨタの台数が増加した。アジア・オセアニア地域は、ダイハツ向けの新しい車種がインドネシアで立ち上がったこと、タイで新たなモデルチェンジがあったことで台数が増えている。またIMVも昨年と比較すると台数が大幅に増加した。

**Q 2 : シート台数はどれくらいの前提で計画されたのか。第4四半期のトヨタの前提台数を教えてください。**

A 2 : 1月も2月も減産の話がある中、当社としては1月20日までのトヨタの台数情報に基づいて、777万台から738万台と39万台の下方修正をした。トヨタの前提台数は900万台を下回るレベルを想定している。3月については、過去の実績から勘案して、減産がある前提で今回の台数とした。

**Q 3 : 第3四半期から第4四半期にかけて、シート台数は増えるが減益になっている。第3四半期に一過性の要因があれば、それも含めて理由を教えてください。**

A 3 : 第4四半期は車種別の内訳が不明ではあるが、半導体不足が一因であることを考慮すると、高グレード・高価格帯の車種に減産が集中することを予想している。よって当社の場合、車種構成は悪化し、売上収益・営業利益ともに低くなると予測される。また、減産などによる一過性の費用も30億円ほど織り込んでおり、それも利益減の要因となっている。

第3四半期の切り出しでは182億円の営業利益だが、一過性のマイナス要因として材料費高騰分が△23億円、製品保証の引き当てや、固定費などが△15億円ほどある。そういった一過性要因がなければ、207億円程度の利益が出ていたと考えている。

**Q 4 : 今回の修正の内容について、増産に向けた構えを維持しているため、減産に伴う一時的費用が発生していると理解しているがそれでよいか。第2四半期の想定に対して、材料費や北米の労務費、物流費が上昇していると思うが、今回の計画にどう反映されているのか。**

A 4 : 減産状況下での雇用維持、部品供給継続のための特別輸送に加え、一部子会社の減損リスクにより△30億円を見込んでいる。その他に39万台の減産影響で△107億円、営業努力など収益

確保策で+12億円を見込んだ結果、営業利益の通期見通しは第2四半期の公表値から△120億円の減益となった。

**Q5：北中南米地域について、第3四半期と第4四半期を比べると減収増益になっている。第4四半期に大きく利益が改善していく背景を教えてください。**

A5：来年度に回収することを想定していた材料費高騰分50億円強について、交渉の結果、半分程度を今期中に回収できる目処が出てきており、それを織り込んでいる。

**Q6：来年度のトヨタ生産台数が1100万台という報道があるが、そうなった時の利益水準、利益率はどのようなレベル感と思えばよいか。既に構えはできているので、台数が増えれば利益が出るという考え方をしてよいか。**

A6：トヨタの生産台数が1100万台の場合、このうちの86%程度が当社の生産台数にあたるので、930万台から940万台くらいの生産になると考えられる。今年度は17車種のモデルチェンジがあり、原価企画をしっかりと達成しているため、台数が増えることによって、その分の新車効果は出る。今年度は当初720億円の営業利益と計画したが、それよりはかなり上振れる方向で収益的には良くなると考えている。

以上