

2024年2月2日
トヨタ紡織株式会社

2023年度 第3四半期決算説明会 質疑応答要旨

Q 1 : 通期の台数前提を下けているが、豊田自動織機のエンジン出荷停止影響を織り込んでいるか。トヨタ自動車から来期にかけて少し台数を落とす生産内示があり、それも含めて調整したということはあるか。

A 1 : 日本国内でのダイハツ工業、トヨタ自動車東日本等の生産の停止に伴う減産、アジア地域におけるタイ等の減産情報を織り込み、第2四半期の公表値に対し減産の計画とした。豊田自動織機の影響は予想に織り込んでいない。タイの減産分は自動車ローンの厳格化等による目先の減産分を織り込んでいる。来期については、トヨタ自動車の年間の生産計画と日当たり生産台数の比較をしながら、これから積み上げていきたい。

Q 2 : 持ち合い解消と自己株買いについて、グループの中での持ち合い解消に対して、どういう想定が議論されているのか。今回の自己株買いはグループ内でのやり取りの動きと理解しておけばよいか。

A 2 : 資本の効率化やキャッシュのポジションが大きいのではないかというご意見も踏まえ、社内できざまな議論をした結果、今回自社株買いを決定した。11月発表の「2030年中期経営計画」におけるキャッシュ・アロケーションに対し、2026年から2030年にかけて行うのではないかと指摘もあるかと思うが、当社としてはやれることはどんどん先出しをしながら、将来の成長投資の原資は確保しつつ、資本の効率化を進めていきたいと考えている。トヨタグループの政策保有株式の動きについて、いろいろ情報は見聞きしている。しっかりと注視し、流動性や株価の影響を見ながら対応を考えていきたい。

Q 3 : 第3四半期、10月-12月の実績として営業利益 271 億円、営業利益率 5.3%とかなり高いレベルの利益が出ている。社内での想定に対してどう見ているか。また、この中に価格転嫁の訴求分や売価低下の緩和といった一過性のものが入っているのか。入っているならその規模感も併せて教えてほしい。

A 3 : 現時点の実力値は、営業利益 222 億円、営業利益率 4.6%程度だと思っている。今回は営業がかなり頑張り、以前から交渉してきた過年度の稼働停止の補填・補償の回収や型費の決着等で 49 億円ほど上積みできた結果、営業利益が 271 億円になっている。ものづくりを中心とした原価低減の高振れなどで、生産性も上がってきている。そういうところでの競争力の強化に加え、お客様とも丁寧に話をしながら、いろいろなことに取り組み、収益確保に努めていきたい。

Q 4 : 来期の利益水準の方向感について教えてほしい。台数は増えるというより足元固めの年になる可能性があること、コストについてはアメリカの労務費上昇、それ以外の地域でも固定費が上がっていく見通しがある。一方で、受注や生産性改善等々のアップサイドの効果もある。第 3 四半期の実力値である営業利益 222 億円、営業利益率 4.6%が来期見通しのベースになると考えてよいか。

A 4 : 中国市場は足元の第 4 四半期では春節により台数が少ないことに加え、モデルチェンジの狭間になっており、期待よりも台数が少し低い状況だが、市場環境は今のところ大きく変わっていないという見立てをしている。そのため、来期以降は戻ってくることを期待している。来期の台数についてはトヨタ自動車からの情報、それから足場固めということていろいろな話をいただきながら積み上げている所だが、中国において BEV 化による影響がどう出るかというのが一つ我々の留意点と考えている。日本においては、今期は車種内と車種間構成がそれぞれ良いほうに効いているが、これが少しミドルグレードに落ちてくるのではないかと見ている。この動きがどうなるかも注視したい。内部の取り組みとして、米州地域で収益改善・収益構造改革にチームを組み、かなり力を入れて取り組んでいる。今期は目に見える財務影響はないが、来期に向けての刈り取りを期待している。日本地域では、今年度かなり大きな SUV が立ち上がり、さまざまな原価低減活動、VA 活動等を進めてきた。これが来期に花開き、原価改善が相当進むことを見込んでいる。

Q 5 : 第 4 四半期に米州地域のシート台数が増加する見通しだが、その背景を教えてほしい。

A 5 : 米州地域の第 4 四半期は、新車種の立ち上げとカナダでの増産により、第 3 四半期比で 3 万台ほど増産を見込んでいる。アメリカ全体の賃上げの影響が出始めており、第 4 四半期の営業利益にその影響が△20 億円弱程度入っている。来期はこういった影響も踏まえて、米国の収益改善は非常に重要な取り組みと考えている。全社を挙げて引き続き取り組んでいく。

Q 6 : 先行投資という話があったが、どういった投資を考えているのか教えてほしい。モーターコアに関しても先行的に投資を行っていると思う。モーターコアのビジネスについて、もしアップデートがあれば教えてほしい。

A 6 : 「2030 年中期経営計画」で、当社の目指す方向として、よりインテリアスペースクリエイターに近づくこととしている。シートに限らず内装も含めて、さまざまな手の内化をするべく、開発陣の強化や仲間づくりを進めている。そういった実力をしっかりつけていくために、経費・研究開発費等を増やしている。モーターコアに関しても、中期経営計画でかなり前向きに力を入れてやっていくことを宣言している。2023 年度の設備投資計画にモーターコアは入っていなかったが、2024 年、2025 年には、事業性もよく鑑みながら取り組んでいきたい。電動化比率は今後上がってくるので、我々はそこにしっかりシフトしていく必要がある。競合先がかなりひしめいているので、競争力をつけるべくしっかりやっていきたい。

Q 7 : 来期の収益を考える上で、車種ミックスの考え方・見通しがすごく難しいと思っている。今期についてはミックスが非常に良いが、今後、ミドルグレードになってくるかもしれないとか、いくつかリスクとしてのお話があった。実際に車種ミックスが悪化する内示が出ているのか。その上で地域的に濃淡があるようなら、その点についても説明してほしい。

A 7 : 車種ミックスについて、グレードミックスにおいては、今期は SUV やミニバンは高グレードモデルが中心だったが、来期はより平均的なところに落ち着いていくかどうか注目している。モデルミックスは、今年度の後半に新車種が立ち上がってきており、これによりだいぶ付加価値を乗せてきているので、構成としては良くなっていくと思っている。ただ、足元の状況を見ると、グループ内での生産停止の影響等も少し受けるところがあり、来期の計画にどう影響が出るのか注視していく。

Q 8 : トヨタグループビジョンについて、マスタードライバーの選出や、株主総会までに何か新しいプランを出さなければならない等、時間的に限られた中でいろいろな施策を打ち出さなければいけない印象を受けた。トヨタグループビジョンを御社がどう受け止めているか、また資本政策との関係も教えてほしい。

A 8 : グループビジョンについて、大きく捉えなければいけないのは、トヨタグループで頻発しているさまざまな不正に関して、当社がどうやって向き合うのかだと思っている。グループビジョンの中で話があった、五つの行動規範をしっかりと受け止めて、トヨタ紡織らしさというのはどういうことなのか、その原点というのは何なのか、そこを見失っていないのか、そういったところを今改めてトップ含めて話し、議論している。また、未来に向けた種まきがきちんとできているかについても話を始めている。ただ、これは経営層だけで話をしても会社の変革には至らないので、トヨタ紡織のメンバー、それからトヨタ紡織グループの仲間を含めて、この価値観をどうやって共有するのか、浸透させていくのかを、白柳社長をはじめ、トップが優先順位付けをしながら経営の舵取りをやっていこうと思っている。白柳社長が就任して以来特に取り組んでいるのは、いろいろなことが言い合える風通しの良い職場づくり、人材育成であり、ここについてはぶれることなく、しっかりやっていきたい。また、グループビジョンと資本政策、持ち合いの解消が進んでいくことは直接的には関係がないと受け止めている。

Q 9 : トヨタ自動車のモデルチェンジの頻度、それに絡んだ金型費用の回収が、来期の業績に与える影響について教えてほしい。

A 9 : モデルチェンジの頻度について、現時点ではトヨタ自動車からの具体的な情報はないが、例えばモデルのラインオフの延期や開発の中止など、いろいろなことを想定している。内容が分かり次第、社内のリソースの確保や投資計画の見直し等、しっかり追従していく。モデルチェンジに対しては開発、生産技術、コーポレートの要員をかなり強化している。また、製造部門も強化してきており、そこに時間や余力が出れば、人材育成に充て、グループビジョンの共有など強固な経営基盤の確保・構築を進めていきたい。

Q 10 : 材料費の変動と回収が来期の業績に与える影響について教えてほしい。

A 10 : 市況の高騰と回収の関係について、アメリカとヨーロッパの一部は前年分の影響が当期に回収されるという期ずれがあるので少し分かりにくいですが、材料費、輸送費、エネルギー費の当年高騰した分は、グローバルでの回収がかなり進んできている。一方で労務費はこれから取り組んでいかなければならない。業界全体の課題でもあるが、人件費が世界各国で高騰してきているので、当社だけではなく、大きな流れの中でそういう取り組みが起きてくると考えている。

Q 11 : アジア・オセアニア地域について、第 3 四半期切り出しでもかなり高い利益率になっている。来期に値引きの可能性など何かリスクはあるか。

A 11 : アジア・オセアニア地域は今のところ比較的高利益率が続いているが、足元ではタイやベトナムで自動車ローンの審査が厳しくなったことによる減産が起きている。またタイなどにおける中国系 BEV の広がりがじわじわと来ている。全体の割合はまだ数パーセントだが、少しリスクだと考えている。

一方、インド・インドネシアなどで新しい客先への拡販が進んでいる。ここについては、比較的小型車であるが新興国向け骨格シートの開発を進め、十分競争力のある骨格が完成している。こういったところの評価をいただきながら、中国メーカー、現地メーカーに負けない生産能力をつけて踏ん張っていきたい。

以 上