

2024 年 10 月 31 日

トヨタ紡織株式会社

2024 年度 第 2 四半期決算説明会 質疑応答要旨

Q 1 : 第 1 四半期決算のときは、米州で稼働停止が延びると想定した車種があり、その影響で車種構成が悪くなり利益が悪化する予想だったと思う。実際の第 2 四半期決算の実績は利益が悪化しておらず、むしろ中国は前年に対して減収増益で、想定と違うように感じる。第 2 四半期決算の実績を、一過性の要因の有無を含めてご解説いただきたい。

A 1 : 第 2 四半期の 7-9 月の 3 か月の営業利益は 171 億円で、一過性の収益が約 40 億円含まれている。したがって、実力値の営業利益は 130 億円程度と見ている。一過性の中身は、まずプラス側に約 55 億円で、そのうち型費が約 20 億円（日本、米州）、米州での過年度分を含めた客先からの回収約 35 億円などである。一方、マイナスの要因は、米州での一部工場での稼働停止ロスなど約△20 億円。差し引きで約 40 億円上振れ方向になった。

Q 2 : トヨタの内示台数に対して、どう捉えて台数の前提を置いたか。

A 2 : 第 1 四半期のときは、当社グループの通期のシート生産台数を 815 万台、トヨタの生産台数の大体 980 万台レベルを想定していた。今回、シート生産台数を少し落として 800 万台、トヨタの生産台数 960 万台のレベルとした。シート台数を 15 万台落とした地域の内訳としては、日本、米州、アジア、それで 5 万台ずつ。中国については第 1 四半期の段階で既に、保守的に読んでいた。日本は客先の認証問題によるもの。米州は、第 1 四半期決算のときに稼働停止による台数減を 10 月まで停止、11 月から元の台数に戻ると見ていた。今最新の情報だと 10 月の最終週から段階的に戻って、1 月から元の台数に戻る見通し。この分、少し米州の台数を引き下げている。アジアについては、タイの景気低迷が要因。

Q 3 : 通期の業績予想の営業利益 680 億円について、リスクとオポチュニティを補足ください

A 3 : 日本のトヨタの台数が下期に増える情報があり、特に第 4 四半期（2025 年 1 月～3 月）は、日当たり 1 万 4,000 台を超えるレベル。人手不足や物流の問題など、サプライチェーン全体で考えたときの懸念から、少し下振れのリスクがあると思っている。オポチュニティとしては、米州での稼働停止の減産補償として一定程度の額の回収を見込んで業績予想に入れているが、その回収次第では利益にプラス方向に動くと思っている。

Q 4 : 第 2 四半期決算の実績について、元々の第 1 四半期決算のときの予想と比べると、中国がかなり上振れている。上期全体で売上高 1,000 億円、営業利益で 50 億円と予想していたところが売上高 1,126 億円、営業利益 98 億円になった。この要因を、解説いただきたい。一方で、下期は減収の予想になっており改めてご解説いただきたい。

A 4 : 第 1 四半期決算の段階で保守的に台数を見積もっていたが、上期はそこまでの落ちはなかった。それに加えて、SUV やミニバンの台数が伸びて車種構成が良いほうに向いている。また、過年度の取引に係る一時的な収益があった。これらを合わせて大体 48 億円の影響が出ている。下期については、トヨタの内示台数に対して独自のリスクを織り込んでいるのが一番大きな要因。また、中国は第 4 四半期に春節があり元々稼働日が少ないことがあり、台数および利益ともに低いレベルを想定している。

Q 5 : 中国地域について、競争環境の変化や、今後の見通しに関して伺いたい。

A 5 : 中国について、上期は台数の落ちが少なかった。具体的には、天津の台数が想定よりも出たが、一方で広州が苦戦をしている。また、今後のリスクは、中国は決算期の 12 月に向けて在庫をためてつくり込んでいる可能性がある。1 月以降、在庫が捌けていくのか、1 月の台数をしっかり見たいと思う。

Q 6 : 資料 12 ページの前回公表時との比較で、「構成差」の「環境変化」が 46 億円のマイナスに対して「社内努力」は 43 億円のプラスについて、どういったアイテムを積み上げるのか。

A 6 : 環境変化の△46 億円の内訳は、市況変動が△10 億円、新製品効果として△4 億円、それらを除いた△32 億円程度が純粋な車種構成差。社内努力のプラス 43 億円は、全て客先からの回収で、米州での過年度分の回収や日本の減産補償の回収、型費の回収などが含まれている。

Q 7 : 従来から米州の収益改善を進めているという話だったが、実力値ベースで収益が今どうなっているのか。それを踏まえた上で、来期以降の収益の見通しについてもお言及をお願いしたい

A 7 : この上半期は、稼働停止の影響が非常に大きくマイナス要因として出た。一過性でのプラス側に 30 数億円あったが、これがあっても上期の実績は△3 億円だった。一方、収益改善は、この期初からケンタッキーの工場をモデルとして、日本側からも支援しながら、現場の改善に取り組んでいるところ。日々の KPI は確実に良くなってきているが、稼働停止等があつて、なかなかメインの工場に横展というところまで至ってない。稼働が通常のとおり戻ってくれば、こういった活動の成果を波及させ、収益を上げていけると考えている。

Q 8 : 先ほどの質問の回答で、米州の収益改善について KPI の数値が良くなっているという話だったが、こういった KPI をみているのか。

A 8 : 米州の改善の KPI については、例えば日当たりの残業時間が着実に減っているか、生産性が何パーセント上がっているかを見ている。特に、残業時間は製造プロセスの改善によって、この上期は前年度に比べて 30% ぐらい低減することができた。物流の改善についてはルートの見直しなどを行って、輸送効率の向上を推進している。更に積載効率の向上による輸送の便数の削減に取り組んでいる。今期と来期以降、この改善を定着化させ、しっかりと米州で利益を出せるように継続していきたい。

Q 9 : 今回アジア地域の台数について、上期が 77 万台、下期は 78 万台と、上期・下期で横ばいと予想していると思う。一方でトヨタの生産は、タイやインドネシアなどの地域では減産のリスクもあるという話が出ている。そういった減産リスクに関してどう考えているのか。一方で売上や利益は、上期と比べて下期は下がるということの考え方を教えてほしい。

A 9 : ご指摘のとおりタイおよびインドネシアにおいて、少し景気の減速感がある。タイについて少し減産のリスクを織り込んでいる。一方、従来から取り組んでいるインド・インドネシアの拡販は、堅調に下期も推移すると見通している。そういったプラスマイナスがあり、この下期も上期並みの台数を予想している。売上や利益が下期のほうが少し下がるのは、下期の為替前提を上期の実績に比べ少し円高方向にみているのが一つの要因。それに加えて、タイの台数が減って、インドネシア等の小型車の台数が増える見通しで、車種構成の違いにより利益は少し下がるの見通している。

Q 10 : トヨタの EV の生産台数計画が少し下がるとか、インドでトヨタの BEV の協業が始まるなど、いくつか動きがあった。モーターコア事業の受注見通しに変化はあるか。

A 10 : モーターコアについては、北米、アジアで電動化がこれから本格化してくるということで、現地調達、現地生産を含めた参入のチャンスがあると認識している。引き合いについては、日本、北米、アジアの電動車の伸びから、2030 年の時点では、2022 年の 4 倍から 5 倍程度の伸びが期待できるのではないかと考えている。トヨタだけでなく、戦略 OEM への拡販も進めていきたい。2024 年度のモーターコアの売上見通しは、2 年前の倍程度。さらに 2 年前の 2020 年度は、さらにその 4 割程度だったので、少しずつ売上も伸びている。さらに北米やインドで大きなチャンスがあると思っている。

以 上