2026 年 7 月 31 日

トヨタ紡織株式会社

2026 年度 第 1 四半期決算説明会 質疑応答要旨

Q１：第 1 四半期の社内計画に対する進捗や一過性要因について教えてほしい

Ａ１：第 1 四半期の営業利益は 158 億円で、様々な増減益要因はあったものの、社内計画に対しては概ね計画どおりに着地したとみている。中国ではシート生産台数が計画を下回ったが、その減益影響を諸経費や固定費の効率化で吸収した。

一過性要因は、中東情勢に伴う市況高騰影響や、過年度の売価遡り修正 約△10 億円などで、一過性要因を除いた営業利益の実力値としては、180 億円程度とみている。

Q２：トヨタのレクサス関連の BEV 開発中止に伴う影響について教えてほしい

Ａ２：開発中止に伴う影響については、今期予定していた開発費はキャンセルにより発生しなくなる一方、過去に発生した費用の回収はトヨタとの協議が始まったばかりである。通期業績予想に影響は含まれていない。回収により今後プラスに効く可能性もあれば、資産計上分の評価見直しによりマイナスが出る可能性もあると考えている。

Q３：北中南米地域の第 1 四半期決算実績と通期業績予想、RAV4 や新工場の影響について教えてほしい

Ａ３：北中南米地域の第 1 四半期決算は、前年対比では減益となったものの、実額として大きく悪い水準ではなかったとみている。RAV4 の新製品効果については、まだ計画どおりの利益レベルには達していないものの、ほかの要因でほぼ吸収できている。

上期予想を 10 億円引き上げた背景は南米地域にあり、増産効果や固定費削減の進捗によって改善を見込んでいる。一方、北中米地域については上期の業績予想を変えていない。下期は北米地域を 10 億円引き下げており、RAV4 だけでなく、新工場 TBWK の効率がまだ十分に上がっていないことや、関税の未回収リスクを一定程度織り込んでいる。

RAV4 の新製品効果については、通期見通しには含まれていないが、下期から本格的に寄与してくることを期待している。

Q４：北中南米で RAV4 が企画利益に届いていない背景と、今後の改善余地について教えてほしい

Ａ４：RAV4 については、売値や直接材料費の部分はほぼ企画どおりであり、前モデルに対して改善しているとみている。一方で、利益が計画どおりに出ていない要因は、内製の加工費にあると考えている。

具体的には、企画どおりの人員数で生産できていないことや、基準時間内で作業が完了していないことなど、立ち上げ時の生産効率面で課題が出ている。加えて、新工場の TBWK から骨格部品を調達する新たな体制になっており、同工場側でも立ち上がりロスが発生している。内製の変動加工費や TBWK の効率が改善すれば、もともとの企画利益レベルへ戻せると考えている。

Ｑ５：資料５ページの日本地域の第 1 四半期決算で新製品効果が大きく出た背景と、その継続性について教えてほしい

Ａ５：日本地域の第１四半期決算実績では、新製品効果が大きく寄与しており、その中心はRAV4である。北米とは異なり、日本では内製部分も含めて企画どおり、計画どおりに採算が改善しており、利益面で大きな改善効果が出ている。

グローバル全体では、新製品効果は通期で 80 億円超を見込んでいる。その中でも日本の RAV4 が 64 億円程度を占めており、今年度の新製品効果の中心になると考えている。RAV4 は前年 12 月に立ち上がっているため、第 1 四半期決算での効果を単純に 4 倍することはできないが、この効果は今後も継続すると見込んでいる。

Ｑ６：通期業績予想を下方修正した経緯と、中国の生産台数見通しについて教えてほしい

Ａ６：今回の通期業績予想の下方修正は、中国地域のシート生産台数を上期は約 2 割、下期は約 1 割の計 15 万台程度、期初時点の計画からさらに引き下げたことが主な要因である。期初計画の時点でも、トヨタから提示された年計に対して一定のリスクを織り込んでいたが、第１四半期決算の生産実績が計画をさらに下回った。今後も急速な回復は見込みづらいと判断し、台数減を織り込んで期初の営業利益 800 億円から 760 億円へ下方修正した。

Ｑ７：資料 13 ページの通期業績予想の中国地域について、上期 40 億円よりも下期営業利益が 70 億円と高く見込まれている理由について教えてほしい

Ａ７：下期は新製品の投入により単価が改善し利益面でもプラスに働くとみており、新製品効果が出てくることが上期よりも利益が高い大きな要因である。

また、今回の生産台数下方修正は上期のほうが大きく、下期は新製品の投入もあり下方修正幅は約 1 割と相対的に小さいため、下期は上期ほど台数が落ち込まないとみている。

Ｑ８：資料 11 ページ、通期業績予想の増減益要因について、車種構成差や市況影響の中身をもう少し詳しく教えてほしい

Ａ８：構成差については、車種間のミックス変化が主な要因である。たとえばアジアでは中東向け IMV が減少する一方、インド向けのスズキ車が増加しており、こうした車種構成の変化によって構成差が悪化していると理解している。

中東情勢に伴う市況影響については、期初予想とネットの数字は変わっていないが、グロスでは大きく変化している。期初時点では 4 月分の 15 億円のみを織り込んでいたが、足元では通期で 200 億円を超える規模のコスト影響を見込んでおり、それを価格転嫁と自助努力で吸収する前提としている。その価格転嫁については、半分以上はルール内で対応できる可能性が高いとみている。一方で、4 割程度はルール外の部分であり、顧客との交渉や仕入価格の見直し、固定費低減などを通じて、グローバルで吸収していく必要があると考えている。

Q９：資料 11 ページ、通期業績予想の前回比差異について、諸経費の改善や「その他」項目の内訳を教えてほしい

Ａ９：諸経費について前回予想より改善しているのは、中東情勢に伴う市況影響や、中国での台数減少など厳しい環境を踏まえ、全社的に経費の見直しを進めているためである。不要不急の支出を遅らせる、あるいは見直すといった固定費低減活動の積み上げによって、30 億円程度の改善を見込んでいる。
「その他」項目については、米州での売価遡り修正の約△5 億円の影響や、非稼働ロスによる約△4 億円の影響など、細かな項目の積み上げによる差異である。

Q10：地域別で見た第 1 四半期の社内計画対比の状況を教えてほしい

Ａ10：第 1 四半期決算実績の社内計画対比では、中国地域と米州地域が下振れた一方で、アジア地域と日本地域が上振れたとみている。特に日本地域の上振れが大きく、欧州・アフリカ地域については赤字ではあるものの、第 1 四半期決算はもともと赤字を想定していたため、概ね計画どおりである。

Q11：資料 13 ページの通期業績予想の日本地域について、上期を 80 億円から 90 億円に引き上げた一方で、下期を 110 億円から 100 億円と引き下げている。上期・下期の業績バランスについて教えてほしい

Ａ11：日本地域は上期で固定費の低減が強く効くとみている。一方で、下期は一部車種で国内での生産移管による稼働停止期間があるため、そういった影響を織り込んで業績予想の上期・下期のバランスを見直した。

以 上