2026 年 10 月 29 日

トヨタ紡織株式会社

2026 年度 第２四半期決算説明会 質疑応答要旨

Ｑ１：第２四半期（７月-９月）の一過性要因と、実力値について教えてほしい

Ａ１：一過性要因は、品質関連費用 42 億円が大きな項目となっている。第２四半期（７月-９月）の営業利益は 136 億円で、一過性要因を除いた実力値は 180 億円程度とみている。

Ｑ２：日本地域と北中南米地域の上期実績が計画に対して下振れした背景を教えてほしい

Ａ２：日本地域は上期の営業利益が計画を 10 億円程度下回ったが、品質関連費用が 42 億円含まれているため、それを除けば実質的には計画比で 30 億円程度改善している。改善の中心は社内経費の低減をはじめとする収益改善活動である。北中南米地域は、中東情勢による市況高騰の影響が当初想定より大きく、20 億円以上のマイナス影響が出ている。

Ｑ３：日本地域で第２四半期に計上した品質関連費用 42 億円の内容について教えてほしい

Ａ３：前年度第４四半期に計上した北米ハイランダーのシート構成部品であるリクライナーのリコール案件に関する追加分である。前年度３月にリコールを届け出て、第４四半期に 160 億円弱を計上していた。
当初は全期間をリコール対象とせず、特別検査を実施していた一部の期間についてはリコール不要と判断されていた。その後、詳細な調査によって、特別検査を行っていても稀に不具合が生じる可能性が確認され、保守的に追加期間分をリコール対象とする判断がなされたため今回計上した。

Ｑ４：資料９ページで、前年同期比で米国追加関税△19 億円とあるが、その背景と下期の回収見通しについて教えてほしい

Ａ４：今期に発生している追加関税について、現時点では今期分をまだ回収できていないため、前年上期と比較すると△19 億円の悪化要因となっている。前年は関税が 5 月から始まり、税率も変動していたため、上期を通じてフルに関税影響が出ていたわけではなく、その差によって今期の負担が大きく見えている。
下期については、関税の回収を進める計画であり、通期では前期比較で＋50 億円の増益影響を見込んでいる。

Ｑ５：資料５ページで、繰延税金資産計上の影響＋86 億円により当期利益が増加しているが、その内容を教えてほしい

Ａ５：今回の繰延税金資産の計上は、日米間の APA（移転価格事前確認）に関して、日本と米国の税務当局との間でほぼ合意できた内容を反映したものである。
日本側の所得を米国側へ移転する中で、所得に対応する税金費用を日米間で動かす処理を行った結果、日本側の税金が減少するため、その分を繰延税金資産として計上した。これにより税金費用が圧縮され、当期利益が前年比で増益となっている。実際にキャッシュが動くものではなく、日米両地域のオペレーションにも影響しない会計上の処理である。

Q６：通期業績予想において、シート生産台数の見通しを引き下げた背景を教えてほしい

Ａ６：シート生産台数は前回予想の 840 万台から 810 万台へ 30 万台引き下げており、見直した地域は日本、アジア、中国である。

日本地域は、夏以降の熊本地震や台風の影響ですでに計画を数万台下回っていることに加え、中国向け完成車の台数減少もあり 10 万台引き下げた。アジア地域は、中東向け台数の減少、タイの洪水、インドの一部車種が想定ほど伸びていないことなどを踏まえて 10 万台引き下げている。中国地域は、2 回目の引き下げで、今回はトヨタからの内示情報のアップデートをほぼそのまま反映している。

Q７：各地域の下期利益見通しの考え方について教えてほしい

Ａ７：日本地域とアジア地域は、生産台数減を社内努力で吸収し、従来の計画を維持する考えである。

日本地域の下期営業利益は前回公表 100 億円から 109 億円へ約 10 億円引き上げているが、台数減による 20 億円程度のマイナス影響を見込んでいるため、それ以外では 30 億円程度の社内改善を織り込んでいる。上期で進めた収益改善の取り組みを下期にも反映する考えである。

一方、中国地域は 2 回目の台数引き下げで吸収余力が小さくなっているため、台数減少分を利益見通しにも反映して下方修正している。中国地域では上期と下期でシート台数に 10 万台程度の差があり、台数減だけを見れば営業利益で 20 億円弱のマイナス影響になるとみている。ただし、上期は台数が急に落ちたことで労務費や人件費を十分に落とし切れない部分が残っていたため、台数水準に対して利益が低かった。下期は生産体制をよりリーンにすることで、台数が落ちても営業利益の低下を抑える計画である。

欧州・アフリカ地域は上期に新製品立ち上げ前の費用やランプアップ時のロスが想定以上に発生したが、下期には解消し、第 4 四半期にはほぼ正常な水準へ戻るとみている。

Q８：北中南米地域の RAV4 立ち上げ効果と、TBWK・カナダ・メキシコの状況について教えてほしい

Ａ８：RAV4 に関わる事業体として、カナダがシート組立、アメリカの TBWK がシートトラックやリクライニングなどの構成部品、メキシコがシートカバーを担当している。

カナダについては、下期には計画どおり新製品効果がフルに出る前提としており、それだけの回復を確認できている。メキシコは生産面で大きな問題はないが、為替レートがメキシコペソ高のためドルベースのコストが上昇していることが足を引っ張っている。

アメリカの TBWK は新会社で、人員の採用自体はできているものの定着率に課題があり、作業者の習熟度が想定したスピードで上がっていない。

現在は日本から支援を派遣して改善を進めており、今後の生産ライン拡張についても日本側から慎重にサポートできる体制を組んでいる。改善にはもうしばらく時間が掛かるとみているが、粘り強く支援し、計画水準へ戻していきたいと考えている。

総じて、ものづくりの面では下期に RAV4 をほぼ計画どおりの状態へ戻せるとみている。北中南米地域の下期利益を引き上げた背景には複数の要因があるが、カナダを中心とした RAV4 の新製品効果も寄与すると考えている。

Q９：中国地域の来期以降の収益回復見通しについて教えてほしい

Ａ９：来期、再来期については、シート台数が 100 万台程度から 110 万台、120 万台へと回復していくことを期待している。その根拠として、来年以降に主力車種のモデルチェンジが予定されており、当社も競争力のある製品を供給していきたいと考えている。

中国現地のニーズに合った車両開発に向けて、当社も現地へのエンジニア派遣や現地採用を進めて準備してきた。この回復シナリオ自体は従来から変わっていないが、中東情勢を背景にガソリン価格が上昇し、中国で NEV 比率が想定以上に急騰した点は新たなリスクであり、新型車がその競争環境に打ち勝てるかが今後の正念場とみている。

Q10：本日 10/29 に公表されたデルタ工業株式会社および株式会社東洋シートとの合弁会社設立の検討について、その狙いを教えてほしい

Ａ10：今回公表した合弁会社設立の検討は、自動車産業の競争環境が非常に厳しくなる中、各社単独で競争力を高めることが難しくなっているため、3 社が持つ技術、ものづくり、開発面の強みを持ち寄り、より競争力のあるシートをスピーディーに顧客へ提供することを狙っている。

あわせて、開発の効率化や標準化、スケールメリットの活用も期待している。3 社は 2019 年に米国アラバマで合弁会社を設立し、トヨタとマツダの合弁工場へシートを供給してきた実績があり、すでに信頼関係のもとでものづくりを行っている。今後は互いの強みを尊重し、顧客の商品力や競争力向上への貢献を目指して具体的な検討を始める。

以 上