

<2025年3月期 第1四半期 決算説明会 主な質疑応答>

日時 : 2024年7月31日(水) 18:00~19:00

出席者 : 岩本 CFO、會田 CFO 補佐、小畑 CSO 補佐

Q. 足元の状況を踏まえたアフリカ本部の今後の見立ては。

A. 為替の影響を除くとほぼ前期並み。モビリティに関しては少し上振れたが、中身を見ると国はまだら模様となっている。例えば昨年スズキ車が好調であったコートジボワールでは売り上げが減っている一方で、ナイジェリアなどの国ではランドクルーザーといった高利益率の大型車が売れている。また、政権の変化があった国では意図的に販売を絞っている。アフリカトータルで見ると前期比で西アフリカがトーンダウン、南アフリカは昨年から変わらず不調だが、ナイジェリアなどのその他の国々が伸びてカバーしている。当初から前期好調であったアフリカがさらに伸びることは想定しておらず、今期は昨年並みか少し上振れ程度に落ち着くと見ている。南アフリカが通常に戻ればもう一段上向きになってくる。南アフリカの不調はタクシー会社向けのファイナンスが絞られていることが原因。新政権になり政情が安定化すれば需要は戻ってくるので悲観的には見していない。

Q. 被保有の政策保有株式が放出された際に取り得るアクションや考え方について。

A. 保有する相手側が纏まったロットで売却したいという意向であれば、市場での売却ではなく、他社のように長期保有を志向する株主に売ることや、マーケット次第ではあるが自己株買いを行うことも考えられる。一方で、現状としては大きなロットで売却したいという話は来ていない。

Q. 第1四半期実績の総評は。特にアフリカ、モビリティ本部について。

A. 自動車生産が思っていたより進まなかった事による影響が大きく、想定するほどの利益には至らなかった。生産台数について、前年同期比で日本は1割弱、中国も2割弱落ちている。堅調に生産できていた昨年と比較すると今期第1四半期は出遅れ感がある。一方で、自動車販売については前期第1四半期が好調であったため利益が下がって見えるが、コーカサス地方やパプアニューギニアにおいて需要は強く、今期第1四半期の実績そのものは悪くない。アフリカについても前期が良すぎたこともあるので、成長が少し鈍化している程度と見ており、悲観的には見していない。生産台数が第2四半期以降に追いついてくるのであれば想定通りの数字が出ると思う。

Q. トヨタグループの認証不正の問題について、本日発表された新たな7車種での認証不正における業績への影響はあるか。一方、トヨタグループとして労務費分の仕入価格上昇を認めた件については業績へどう影響するか。その他通期を見通す上でのリスクと機会について。

A. 認証不正問題による出荷停止の影響について、現時点までのものはダイハツ関連も含

め影響はほとんど無い。ただし、本日発表された新たな7車種については現時点では影響は不明。当社の業績へ影響があるのは主に海外での生産だが、今回の新たな7車種が海外、日本でどの程度の生産があるかが重要。リスクと機会の整理について、第1四半期で得たような円安によるメリットは第2四半期以降はそれほど取れないと見ている。当初計画前提の1ドル145円より下回るようであればネガティブ要素となる。金利については海外は下がってきているので、日本の金利上昇分とオフセットされ影響は限定的と考える。地政学リスクについては情勢の不安定な中東市場は当社事業に直接は関係ないが、資源価格が上がると、当社が得意とする開発国でのビジネスでは利益が取れるようになる傾向がある。労務費については、当社は仲介業であり、取り扱う商品の価格が上がれば、率換算でプラス影響があるとみている。その他の機会ということでは、第2四半期以降に生産台数が戻ればプラス影響。販売については、アフリカや新興国においてもモデルミックスの観点で、利益率の高い大型車、ハイブリッド車やガソリン車の販売が堅調に推移すればプラスの影響を見込める。

Q. モビリティ販売の在庫の足元状況と第2四半期以降の見立て、通期計画への影響について。

A. 前期第4四半期が非常に悪く、第1四半期もそれを引きずった部分はあったが、過渡期にあると認識している。第2四半期に向けて需要は引き続き旺盛にあるので、マージンを確保した状態で販売できると見ている。配車についても前期第4四半期から今期第1四半期にかけて増えてきている。引き続き注視は必要だが、ある程度玉も溜まっている状態なので、第2四半期以降は販売の回復が見込めると見ている。

Q. モビリティ販売について玉を確保することに苦労していた印象だが、足元で在庫が溜まってきている状況というのは、何か改善策を打たれたことで配車が優先されるようになってきているのか。

A. 昨年度はロシア向けの配車をコーカサス地方で販売し対応したが、このような取り組みを通して、コーカサス地方などの周辺国の需要が底堅く、将来的にも伸びるマーケットであることを当社が示すことができた。昨年の実績や当社の取り組みが認められ配車を回して頂けている状態となっており、第2四半期以降もこの傾向が続くと見ている。

Q. デジタルソリューション本部について、車載エレクトロニクスが大きく落ちている背景と第2四半期以降の見通しについて。

A. 主にネクスティエレクトロニクスになるが、前期の反動での収益減少という要素と長期で持っている在庫の引き当てという要因が半々くらいある。在庫の引き当てについては第2四半期以降も少し発生する可能性もあるが、大宗は第1四半期で計上しており、一過性の意味合いが強い。生産台数に連動して荷動きが弱い部分があり、第2四半期以降、挽回生産で台数が伸びることを前提に考えると収益は伸びてくると考えている。第1四半期は車載向けエレクトロニクスが非常にスローだった。約定は既にあり、テーラ

ーメイドで作っているものでNCNR品（ノンキャンセル、ノンリスケジュール）であるため、我々としては売契約は固まっておりリスクは低い。

Q. エレクトロニクスの納入先はトヨタ自動車のどの地域での生産に連動して影響しているのか。

A. Tier1のメーカーが多いが、トヨタのどの工場で作っているものに直結するかまではインサイダー情報であり詳細をお伝えすることは難しい。ネクスティの先3ヵ月、先6ヵ月の計画を見ると当初計画通りに戻っているので、販売は進んでいくと考える。

Q. 認証停止問題が販売数量に影響する可能性はあるのか。

A. 前回の対象車種については我々にはあまり影響が無かった。今回も国内だけであればそれほど影響はないと考えている。

Q. パプアニューギニアでのモビリティ販売減少の背景と政情不安の影響について。

A. パプアニューギニアは現在政情が良くないため慎重に見極めていく。第1四半期の数字そのものについては、自動車購入予算のタイミングやガス価格などに影響されたと考えている。今後の見通しとしては、政情不安もあるが中東情勢により今後ガス価格が上昇すれば、需要が上がってくると見ている。

Q. ネクスティについて、車載向け半導体は原則、ノンキャンセル、ノンリスケジュールだが今回の引き合いの弱さによって、在庫日数がどの程度伸びたのか。また先延ばしのリスクがあるのかについて教えてほしい。

A. 今回は在庫期間が1年超になったので引当処理をおこなった。車種変更の際に生産が終わるまで持つような在庫は、2-3年から長いと10年というケースもあるが、全体で考えると在庫日数はそれほど伸びておらず、今回は一過性と考えている。第1四半期の車載向けの引き合いは良くなかったが、これは自動車の生産全体の影響を受けている。今後、車載向けの半導体については、価格とマージンは下がってくるが、1台当たりで使用される半導体は増加しており、価格と量がオフセットされるというのがマーケット全体の見方。

以上