

<2026年3月期 通期決算説明会 主な質疑応答>

日 時 : 2026年4月30日(木) 16:30~18:00

出席者 : 今井社長、岩本副社長・CFO、小畑CSO

Q. 中東情勢影響試算の前提と時間軸、損失の発生確度について伺いたい。

A. 仮説ながらホルムズ海峡封鎖は第1四半期まで続き、その後徐々に正常化するも資源高、特に原油・ナフサの高騰が年度内は続くとの前提で試算した。金額は確定ではなく、考え得る最大と捉えていただきたい。

Q. ホルムズ海峡封鎖が長引けばマイナス影響も膨らむということか。

A. アフリカはすでに物流ルートを切り替えている。ドバイの在庫は一部停滞するが、他から調達して販売していく。中東向けに販売できないトヨタ車がアフリカ向けに配車されるなどすればマイナスは膨らまないとみている。

Q. 2028年3月期の計画4,500億円について、サーキュラーエコノミー本部の伸びが非常に大きい、この背景と確度は。

A. 増益の4割程度はRadius社の成長による。鉄スクラップのクローズドループの確立、解体の精度向上、その他には足元で若干スローダウンしている電動化の回復やリチウムをはじめとする市況の回復も見込んでいる。

Q. 現状程度の為替水準が続けば4,500億円を超える利益成長も見込めるものの、あくまで市場に向けては自信を持てる目標値を出しているということか。

A. 保守的に見ているかはセグメントごとに強弱あるが、4,500億円の達成には自信をもっている。

Q. Radius社について、第4四半期に業績が回復している背景と、今後の利益見通しは。

A. 北米スクラップ価格の上昇に伴う市場環境の改善を背景に、特に3月単月で大幅増益となった。2026年3月期は税後利益7億円と、事業環境の回復に加え、当社グループとのシナジー創出やオペレーション改善の効果で堅調に推移している。更なる収益拡大を目指している一方、現時点では保守的な見立てとした。

Q. アフリカに加えて「ゴンドワナ経済圏」としてインド・南米も成長領域と位置付けているが、具体的な時間軸と投資のイメージは。

A. 2030年に向け、南米で売上約8,500億円、インドで約6,000億円の規模を目標としているが、これらの成長はまず生産台数に連動したモビリティ事業の伸びによる。その上で、インドでは医療・保険事業の拡大、ブラジルでは穀物事業の機能を強化する。「経済圏」とする背景は、地域間での人材・モノ・サービスの行き来が一層拡大するとみているため。例えば、ブラジルの穀物事業は中国・日本向けの取引だったが、今後はアフリカ・インド向けも含めた双方向の流れを拡大していく。相互に結びつく経済圏の架け橋となりたい。

インドでの医療・保険事業のビジネスモデルができており、アフリカでも数年先を見据えて展開できると考える。南米の穀物事業も設備投資が進んでおり、機能拡充が見込まれる。

Q. モビリティ本部の2027年3月期計画はどのような前提で策定されているか。

A. スリランカの好調は一服し、原油高の影響もあって販売は鈍化するとみているが、ラオス・カンボジアはセミロックダウン工場を展開しているため一部関税率引き下げのメリットも享受でき好調が続くとみている。資源国であるパプアニューギニアも好調、またコーカサスも中国車に対して反転攻勢に出ている。全体としては決して背伸びをした計画ではないと考える。

Q. メモリ価格の高騰を鑑みると、デジタルソリューション本部の2027年3月期計画は保守的ではないか。

A. 2026年3月期通期実績やメモリ価格高騰も考慮すれば上振れも見込まれる。特にリスク要因が見えているものではない。

Q. 中東情勢の影響で、今後の業績へのプラス要因があれば伺いたい。

A. 当社が注力する再生可能エネルギー分野にとっては追い風となりうる。長く下落基調だった欧州電力価格も上向いてきている。物流の混乱には、当社がこれまで培ってきた物流網が効果を発揮し、船腹も確実に確保できる点は当社の強み。アフリカの資源国を取り巻く環境も追い風とみられるが、これらは計画には織り込んでいない。

Q. リチウム価格は足元25,000ドル程度まで上がっているが、進行期はどの程度の利益貢献を見込んでいるか。また価格水準の想定は。

A. 当社が取り扱うのは炭酸リチウムと水酸化リチウムの二種類。炭酸リチウムの損益分岐点は約10,000ドルで変化はない。生産数量はフルキャパシティには届かない水準だ

が、これは価格低迷が長期化した局面で採算を重視し生産を意図的に抑制していたことが主因。今後は段階的に稼働率を上げ、回復を見込む。価格動向は改善の兆しが見られ、事業環境はポジティブ。

Q. アフリカは中東からのガソリン等の調達依存が高いとの認識だが、自動車販売への影響はどの程度か。情勢悪化以降、すでに影響は出ているか。

A. アフリカは54カ国あり、輸入に頼る国もあれば資源産出国もある。数で考えるとマイナス影響が懸念される国も多いが、資源産出国は経済規模が比較的大きく、これらの国のどこかでプラスが出れば、マイナスをカバーする可能性もある。計画上はこの点は±0と見たうえで、中東情勢影響を▲50億円と試算した。当社が直接販売している国では、大きなマイナス影響は聞こえてきていない。

Q. 2027年3月期計画の前提とされているトヨタのグローバル生産台数増加は、どの程度か。また生産調整を要するようなナフサ由来の部品の不足等は、どう見ているか。

A. 生産台数はおよそ3%程度の伸びと見ている。部品調達の最大のリスクはレアアースだが、現時点では生産に耐えうる供給はできている。トヨタの中東向けの生産調整も、さほど大きなインパクトはない。ナフサは、価格は上がるものの中東以外からも調達が可能であり、自動車の生産停止までは想定していない。

Q. アフリカ以外のモビリティ市場において、価格高騰や化石燃料不足を背景にEVシフトの加速はあるのか。

A. 新興国市場においては、中国メーカーとの競争激化は不可避との認識。一方で、EV普及の前提となるのは、再生可能エネルギーを含めた安定した電源構成および電力インフラの整備であり、これらが十分でない地域では、電動化の進展は限定的と考える。電動化が進む国も一部存在するものの、市場全体として急速なEVシフトには至らない想定。その中で競争環境は一層厳しさを増す見込みであり、当社としても競争力強化に向けた準備を続けていく。

Q. 成長戦略における再生可能エネルギーについて、今後の発電容量拡大の具体像は。

A. 発電容量の拡大にあたっては、規模のみならず収益性・効率性を重視した投資方針としている。例えば海外では、ROICが比較的堅調なエジプトにおける風力発電案件等。洋上風力については、事業性を精査の上で選別していく。

国内においては、エネルギー安全保障の観点から再生可能エネルギーの重要性が一段と高まる認識であり、地域との共生を前提に開発を継続し、着実な成長を目指す。

Q. 中東影響▲100億円は2026年6月までホルムズ海峡が封鎖される前提とのことだが、7月以降も封鎖が継続した場合のマイナス影響の考え方を教えてほしい。

A. 仮に9月まで継続したとしても、損失がさらに▲100億円膨らむわけではない。モビリティ本部は東南アジアの景況悪化次第では販売台数が減少する可能性がある一方、サーキュラーエコノミー本部は通期でナフサ価格の上昇が継続する前提で損失影響を既に織り込み済み。また、アフリカ本部の物流コスト増加も既に織り込み済みであり、影響は限定的。

Q. 上場関係会社との資本関係について、企業価値最大化の観点から完全子会社化や売却のタイミングではと考えるが、検討状況を伺いたい。

A. ご意見のような形も含めて様々な選択肢があると思うが、上場会社に関することはインサイダー情報であり具体的な回答は控えさせていただきたい。いずれも保有意義はあり、株主の皆さまに責任をもってご説明できると考えている。

以上