

<2024年3月期 第3四半期 決算説明会 主な質疑応答>

日時 : 2024年2月2日(金) 18:00~19:00

出席者 : 岩本 CFO、小畑 CSO 補佐、會田 CFO 補佐

Q. 3Qの税後利益は一過性損益を除くと890億円で、通期業績予想が3,200億円のままとすると4Q大きく落ち込むが何か事業に変調はあるか。

A. 4Qが弱く見えるのは上方修正をしなかったことによる。その理由は4Qの世界経済の状況やトヨタグループでの出荷停止などがあり、見通しづらい部分があるため。出荷停止についてはまだ見えていないが、4Qで一番影響が出るのはごく一部の車種と思われる。それ以外は特に懸念事項はない。市況もほぼ底値をついたと思っており、実際には強い数字が出るとみている。

Q. 金属のリチウムについて。市況影響のマイナスが上期よりも膨らんでいる。3Qで何が起きているのか。足元価格で推移した場合、業績への影響をどのように考えれば良いか。

A. 金属増減要因の市況影響115億円のうち、約90億円は福島の水酸化リチウム在庫を落としたもの。福島事業はフル連結しているが、取り込み利益はパートナー側が75%、当社25%となるため、非支配持分考慮後の税後損益への影響は25%。
アルゼンチンの炭酸リチウム事業ではプラスで出ているが、福島の水酸化リチウムは、市況が落ちたため生産分と原料全て評価を落とした。足元価格でもアルゼンチンは生産コストよりもまだプラスなことと、この市況がこの先も継続するとはみていない。

Q. 来期のリチウムについて。2万ドルを切る価格で落としたということだが、もう損は出ないのか？

A. 現状、2万ドルを割り込む価格であり、この水準が続けばまだ損が出る可能性がある。

Q. リチウムはあくまで一過性なので、来期は戻るという理解で良いか？
長期契約にはこの安値の影響は出ていないか？

A. 在庫評価損はスポット的なものであり、ここまでの損失は来期は出ない。長期契約はローリングされる部分もあるので影響はある。

Q. 一部の車種についての出荷停止が続くとどれだけのインパクトが出るのか？

A. 生産周りでは、例えば南アフリカで影響が出る。販売面は在庫があるのでアフリカ販売では3か月程度は凌げると考えている。モデルによっては足りなくなるところも出てくるかもしれない。

Q. 金属本部の増減要因のうち、市況の北米が大きくマイナスとなっているが、鋼材価格の改定などによってプラスに転じるタイミングはいつになるのか。

A. 金属本部全体の市況要因は前期比で大きなマイナスになっているが、今期の数字が悪いわけではなく、前期のラップ益が剥落してきた影響。ブランキングビジネスは通常に戻ったと思ってもらえば良い。また、市況要因の中にはアルミやスクラップのビジネスの前期好調の裏返りがマイナスとなって見えており、鋼材価格の影響のみではない。市況は底を打っていると捉えており、来期以降は今期と同じくらいの水準の数字がでてくると考えている。

Q. モビリティ本部が非常に好調。地域の台数を見ているも伸びている。マージンの減など懸念していたマイナス要素についてアップデートはあるか。また、今後のトレンドとして今以上に上向くことはあるのか。

A. 想定以上に引き合いが強い。引き続きインセンティブを出さずに売れており、バックオーダーもある状況。カンボジア、ロシアが前年比でマイナスであっても強い数字がでている。為替影響もプラス要因。今の需要・為替が続く限りは4Qも好調を持続できると見ている。

Q. モビリティについて、好調な販売が維持されている一方で例えば一般的に北米ではインセンティブが下がってきているが、御社のエリアには影響はないのか？マージンの来期の見立てについて伺いたい。

A. 当社が取り扱いしている地域/国は年間年間ボリュームが少なく、北米やタイなどの大きなマーケットと比較するとモデルミックスで需給調整ができています。またアフターサービスでディーラーの固定費がまかなえているところもある。アフリカは依然として強いマージンを維持できているがこの先は紅海の封鎖による物流費の高騰などの懸念材料はある。

Q. アフリカ非常に強い数字だが、来期は800億円くらい目指す目線なのか？

A. 今年は想定以上に良かったと思う。
ディーラー網を増やしてモデルミックスや中古車などのアフターを拡充、為替も奏功し、販管費を抑えることができたが、来期は当期以上の強い数字が出ると考えていない。

Q. アフリカを保守的に見られているのは理解するが、リスク要因は何か？

A. 紅海閉鎖による物流コストの上昇と、サヘル地域（イスラム化が進んでいるエリア）のマーケット状況、南アフリカやアンゴラのデバ리를懸念。サヘル地域での販売はほぼゼロに近くなるような想定も考えないといけない。

Q. 例年4Qは利益の出方が弱い印象があるが、季節要因でのマイナスはあるのか。

A. 特殊要因を除いても過去を振り返ると様々な要因が重なり4Qは良くない。今期としては南アフリカのランドクルーザー出荷停止の影響やタイ、中国での失速が懸念ではある

が、良い数字をだせるよう気を引き締め直しリーナな経営を行っていきたい。

Q. Net DER 0.57 倍という水準をどう捉えているか。

A. 足もとの 0.57 倍という数字についてはレバレッジをかけて投資を行う商社としては低い数字と捉えているが、他商社に目を向けると同じような水準となっており、各社調整の時期に来ているのではないかと考えている。当社としては成長ステージにあるため、還元に向けながらも納得感のある成長戦略を出し、投資を行っていかなければならない。

Q. 化学品・エレクトロニクス本部は引き続き好調だが、車載向けエレクトロニクスについて変調が出ているか？

A. 化学品はナフサ価格下落が影響したが自動車材料が好調。自動車関連以外ではヨードが押し上げ要因となった。ナフサは足元上がってきているので、4Q ではナフサ関連が戻ると考えている。エレクトロニクスはメモリとディスプレイの業績が悪かった。車載向けエレクトロニクスはマージンが維持できている。

Q. オラロスの数量の動き。キャパアップして時間が経っていると思うが 42,500 トン体制に向けて、来期は数量も出てくるのか？

A. 1st ステージでの生産は年間 15,000 トン強出ている。現在は 2nd ステージのポンドの整備が完了した状態。今のところはステージ 1 と 2 を合わせて年間 20,000 トン強くらいだが、価格下落による生産調整を考えなくて良ければ 3 万トン生産できる体制になってくる。

以上