

2026年3月期 決算説明会 (WEB 説明会) 質疑応答議事録

日時 2026年4月28日(火) 10:30~11:00
説明者 代表取締役 社長執行役員 魚住 吉博
取締役執行役員 経理・財務本部長 今井 英樹
執行役員 インド事業本部長/技術本部長 久恒 季之
司 会 経理部長 小林 佳弘

- Q1. 米国関税について、2026年3月期の影響額・回収額は？
A1. 2026年3月期における米国関税影響は▲15億円程度だが、全額お客様による価格転嫁の合意を得ており、第3四半期時点までの影響額▲12億円については、既に回収済み。残りの▲3億円については、翌期での回収となる。
- Q2. 2027年3月期の連結業績予想に中東情勢の影響は織り込んでいるのか？
A2. 当社は、従来お客様の生産台数計画から割り引いて計画を作成しているため、お客様の減産リスクについては、計画に織り込んでいる。
一方、石油由来の化学製品の値上がりリスクについては現在調査中であり、計画には織り込んでいない。
- Q3. 2027年3月期の連結業績予想の利益見通しが弱く見えるが、下振れ要因があるのか？
A3. 2026年3月期の純利益計上額160億円については、為替差益による影響が大きい。連結業績予想を作成する際、為替影響は見通しが難しいため考慮していない。為替影響を除けば、前年度と同水準での業績予想となる。
- Q4. 次期社長候補の久恒氏より意気込みを伺いたい。
A4. 現在進行中の中期経営計画2025-2027の1年目としては上々の業績着地となった。この勢いを維持し、変革を恐れず、新たな価値の創造に向けて、今まで以上のスピードで諸施策・取り組みなどを実行していく。
また、当社の持続的な成長のため、皆様の期待を超えるチャレンジをしていきたい。
- Q5. 2027年3月期の連結業績予想において、「材料費・労務費・経費の増」▲44億円に対して、「合理化改善及び価格転嫁」が+104億円と大きくなっているのはなぜか？
A5. 労務費の増加などについては、お客様にもある程度ご負担をいただく。合理化改善は主に日本・北米セグメントでの計上を見込んでいる。
日本では、モデルチェンジごとに利益率を改善させ、更に現場をデジタル管理することで、不具合修正のPDCAサイクルを短くし、品質の向上を図る。
また北米では、コロナ渦以降、人材確保に苦労しながら現場のオペレーション改善を進めてきた。現在は人材が定着し、オペレーションを強化する段階と判断し、合理化改善を大きく見込んだ。
- Q6. インド事業における収益性・事業領域の拡大などの進捗はどうか？
A6. カルコダ新工場建設・稼働については、ニュースリリース時の計画に対して若干の遅れが出ているが、事業環境や関係各所との調整を踏まえ、最適な時期を見極めたうえで実行する。現時点での着工予定は2026年8月、稼働予定は2028年4月の予定としている。現地での受注活動は順調に進んでいる。

- Q7. 2027年3月期、2028年3月期において設備投資額が大きく増加するのはなぜか？
A7. 設備投資の内容は、先行投資や将来の事業拡大のための大型投資となる。
2027年3月期の設備投資計画の大部分はインドの新工場における建屋・設備に関する投資であり、カルコダ新工場の稼働予定である2028年度以降のリターンを見込んでいる。
- Q8. トヨタ自動車が増益分岐点台数を改善する活動を進めるとの事だが、改善に伴う要請はきているのか？
A8. 現時点でトヨタ自動車からの具体的な要請は受けていない。
当社のような自動車関連産業では機械設備などが多く、増益分岐点台数を下げることで、結果として競争力の強化につながる。
当社は増益分岐点台数を下げるため、2直化率の向上など固定費の圧縮を行っている。
また、変動費についても増益分岐点を下げる要素となるため、歩留まり改善を中心に引き続き取り組んでいく。

以上