2027 年 3 月期 第 2 四半期決算説明会
主な質疑応答内容

2026 年 11 月 16 日（月）に開催いたしました、弊社「2027 年 3 月期 第 2 四半期決算説明会」の主な質疑応答の内容について、以下に記します。なお、ご理解いただきやすいよう、発言の趣旨を損なわない範囲で表現の変更や加筆・修正を行っておりますので、ご了承ください。

【インドネシアにおける構造改革について】

Q1. インドネシアの 3 社を 1 社に統合するとのことですが、どの会社に集約するのでしょうか。また、生産能力や四輪事業への影響を教えてください。

A. 現在主に二輪事業を行っている会社に統合します。その他の 2 社で生産している四輪製品等の多くは、統合先の工場へ生産移管し、供給を継続します。集約により生産効率を高め、競争力の向上を図ります。
インドネシアの四輪市場は短期的に大きな拡大を見込んでいませんが、人口規模を踏まえると、中長期的には成長の機会があると考えています。今回の統合により効率的な生産体制を整え、市場拡大時に四輪事業を伸ばせるよう備えていきます。

【インドネシアで閉鎖する工場の扱いについて】

Q2. 3 社を 1 社に集約した後、閉鎖する 2 拠点の工場はどのように扱いますか。

A. 統合対象となる 2 社の工場は閉鎖し、そこで生産している製品は、主に二輪事業を行う統合先の工場へ移管します。統合先には生産移管を受け入れるスペースがあるため、生産を集約して効率を高めます。閉鎖後の工場および建物については、売却する方針で手続きを進めています。

【アジアの四輪事業の状況と対応について】

Q3. アジアの四輪事業が厳しい状況にある理由と、今後の対応方針を教えてください。

A. タイやインドネシアでは、中国系自動車メーカーの進出により、当社の主要顧客である日系自動車メーカーの生産台数が減少し、当社の四輪事業の売上にも影響しています。一方、インドでは現地自動車メーカーが強く、四輪市場も成長しており、当社も現地自動車メーカーとの取引基盤を有しています。
ASEAN 地域では、二輪事業の安定した事業基盤を生かしながら、足元の四輪事業の減少に対応し、将来の成長につなげていきます。インドでは、現地自動車メーカーとの取引基盤を生かし、成長市場での事業拡大を進めます。インドネシア以外のアジア拠点については、現時点で新たな構造改革は予定していません。

【中国事業の今後の方向性について】

Q4. 中国で生産拠点の再編を検討していますが、今後、中国で事業を伸ばすことは難しいと考えていますか。

A. 中国では、日系自動車メーカーの市場シェア低下に加え、中国市場全体にも減速が見られ、事業環境はこれまで以上に厳しくなると認識しています。こうした環境下でも事業を継続できる体制を構築するため、生産数量や受注状況に応じた拠点再編と固定費削減を検討しています。

【北米の供給体制とハイブリッド車増加への対応について】

Q5. 主要顧客による米国での新工場建設やハイブリッド車の増加を踏まえ、北米の供給体制をどのように見直しますか。

A. 主要顧客が北米でハイブリッド車を増やす動きを踏まえると、北米の生産数量は、従来よりも増加が見込める環境になっていると考えています。このため、将来の数量や売上規模を精査しながら、北米のサプライチェーンを見直しています。拡充が必要な領域には投資を行う一方、縮小が必要な領域も見極め、最適な生産体制を構築します。ハイブリッド車と BEV（バッテリー式電気自動車）のいずれにも当社の電動化製品が搭載されることから、需要増により既存の生産能力が不足する場合は、順次、生産能力を拡大していきます。

【通期業績予想を据え置いた理由について】

Q6. 第 2 四半期累計実績を踏まえても通期業績予想を据え置いた理由と、計画達成の見通しを教えてください。

A. 第 2 四半期までの市場動向と下期の見通しを比較した結果、現時点で大きな変化はないと判断しています。米国の中間選挙などに伴う不確実性はあるものの、足元の市場環境が概ね継続すると見ています。
原材料価格は高水準で推移していますが、価格の上昇には一服感も見られます。また、原材料費の変動を半期ごとなど一定の期間差をもって売価へ反映する契約があり、下期には価格転嫁の効果が見込まれます。これらを踏まえ、現時点では、通期業績予想どおりの着地を見込んでいます。

【脱レアアース・重希土フリーの取り組みについて】

Q7. 高性能マグネット代替材料は、どのような用途への適用を想定していますか。また、ネオジム磁石や重希土類を引き続き使用する用途は残るのでしょうか。

A. 高性能マグネット代替材料は、試作段階では重希土フリー磁石とほぼ同等の性能を確認しています。一方、量産化に向けては、製法、耐熱性、強度などの課題が残っており、引き続き開発を進めています。適用時期は早くても 2032～2033 年以降を想定しています。
EV 駆動モーターのように、大出力と小型化を同時に求められる用途では、高性能・高磁束のネオジム磁石が引き続き必要になると考えています。また、高温環境など使用条件によっては、重希土類を完全に使用しないことが難しい領域もあります。代替材料、重希土フリー磁石、既存磁石を用途に応じて組み合わせ、調達リスクの低減を進めます。

【主要顧客での開発期間短縮への対応について】

Q8. 貴社の主要顧客にあたる自動車メーカーが、開発期間、開発工数、開発費の削減を進めていますが、当社はどのように対応しますか。

A. 当社も、従来の半分程度のリードタイムで量産に移行できる開発体制を目指しています。具体的には、デジタル技術や AI、シミュレーションを活用し、試作と評価の繰り返しや手戻りを減らすことで、開発初期から完成までの期間短縮を図ります。
あわせて、技術レビューや評価会など、開発途中の判断段階を整理・簡素化し、開発フローそのものを見直します。自動車メーカーの開発プロセスの変化に合わせ、当社の意思決定と開発のスピードも高めていきます。

以上