

オンライン会社説明会 質疑応答

開催日：2021年8月20日(金) 20:00～21:20

説明者：代表取締役 社長執行役員 齊藤 浩

Q1、離職率について教えてください。

当社の2019年・2020年の離職率は約3%となっており、厚生労働省がまとめております製造業の平均離職率よりも低い値となっております。当社は、新人事制度による評価制度の見直し、入社半年後の新入社員フォローアップ研修、WEB教育制度の整備等を実施しており離職率の低下に取り組んでおります。

Q2、今後、ガソリン車が減っていくと思いますが、どのように対応していきますか？

当社ボディ部品事業の主製品は車体の骨格部品でありますので、ガソリン車が減少する影響は無いと考えておりますが、精密部品につきましては、トランスミッション等の部品でありますので、今後ガソリン車の減少に伴い縮小していくと考えております。

当社は今後拡大が見込まれるエコカーに対応するため、バッテリーを格納するケースの開発を進め受注を図っております(説明資料50～51ページ)。また、バッテリー関連の部品以外にモーター関連の研究開発を進めており、更なる電動化事業の拡大に注力しております。

Q3、半導体の影響は現在でもありますか？

会社説明会動画内の質疑応答をご参照ください。

Q4、中国やタイなどグローバルに展開されていますが、コロナの影響はいかがですか？

会社説明会動画内の質疑応答をご参照ください。

Q5、中長期計画分析の弱みに対する対策を具体的に教えてほしいです。

当社は、事業規模が小さいこと及び北米などの全世界に拠点がないことが弱みだと捉えております。全世界に拠点が無いことにより大きな市場である北米向けの自動車部品受注や世界に展開されるグローバル車種の受注は厳しいものとなります。他方面への販路及びグローバルにわたる数多くの生産拠点を保有する東プレ株式会社との提携により、ホンダ向け以外の客先への販路拡大及び「東プレ・丸順連合」として競争力を向上させることで同業他社と競合し受注拡大を目論んでおります。

現在の進捗状況につきましては、報告資料34ページに記載をしておりますが、日産自動車工業株式会社及び三菱自動車の軽自動車において3車種受注しているほか、トヨタ系の自動車部品及び金型の受注拡大を図っており順調に進捗しております。

Q6、技術力の会社なんですね。技術力を伸ばすのに努力されていることはありますか？

当社は、研究開発部門を中心に各種技術交流会や展示会に出席し最新動向を入手しているほか、定期的に海外拠点との技術交流会を通じてグローバルで客先ニーズ等を把握しております。

また、グローバル市場ニーズを先取りし、長年培ってきたモノづくり技術をベースに先端の技術開発、軽量・安価・高品質の新商品の開発等に取り組んでおります。技術開発においては、自動車の将来ニーズに対応した、新材料・新技術・新工法、新商品の開発に取り組んでおります。なお、現在開発しております 1470MPa 材の量産化に向けては、バーチャル技術・成形技術・金型技術・接合技術の開発を進めており、客先からのニーズが発生した場合には量産加工に向けた整備に移れる段階であります。(説明資料 48 ページ)

Q7、直近の株価の下落をどのように考えていますか。

最近の株価の下落は、新型コロナウイルスの影響に加え半導体不足による先行き不安等の懸念もあり、自動車業界全体における傾向でもあると考えております。

当社としましては、このような環境下においても、株主の皆様とお約束した業績を達成することに注力していくことが一番の株価対策と考えており、何卒ご理解を頂きたく存じます。

Q8、先日トヨタの生産台数がニュースになっていましたが、今後減産となるかもしれません影響はあるのでしょうか？

会社説明会動画内の質疑応答をご参照ください。

Q9、製造工程で排出されるものは環境に良くないんじゃないでしょうか？製造工程でどれくらいかわるものですか？

説明資料 45～47 ページに記載しておりますが、当社が特化している冷間プレスは、現在スーパーハイテン加工の主流となっておりますホットスタンプに比べ、約 30%CO2 排出量を抑えております。これは、ホットスタンプの製法が鋼板を約 900℃に加熱してから成形することが影響しております。当社は、説明資料 54～55 ページに記載の通り太陽光パネルの設置等進めており、今後も環境負荷軽減を推進してまいります。

Q10、タイ・マルジュン社の売上ですが、四半期ベースでタイ自動車市場のトレンドよりかなりアンダーパフォームする形で減収になっております。こういった要因で大きく減少しているのでしょうか？また、これは一時的なものでしょうか？

タイの自動車市場に対してタイ・マルジュンの減収幅が大きい件につきましては、生産車種構成の変化等により影響いたします。なお、前年同四半期と比較した場合につきましては、前年同四半期は量産車種終了に伴う金型投資費用の未回収分の回収による一時的な

売上増加要因があったことにより大幅に減収しております。タイにおいては、新型コロナウイルスの感染再拡大に加え半導体供給不足の影響もあり自動車産業全体が停滞している状況にありますが、当社としては、安定的な収益を確保するため、労務費や購入費等の原価低減を中心とした構造改革の取り組みを実施しており、着実に利益体質は向上しております。

Q11、日本、タイ、中国の工場の稼働状態を教えてください。また、今後の見通しもお願いいたします。

会社説明会動画内の質疑応答をご参照ください。

Q12、高い技術を持っていてもそれを後継していく人材を育てることも少子化の中でも課題だと思っています。その辺りはどのような対策を取られているのでしょうか。

中長期5か年計画の中長期戦略に「次世代幹部育成(若手の登用・抜擢)」を掲げており、人材育成は重要な課題の一つだと認識しております。当社は、WEB教育体制を整備しているほか、若手を海外駐在や監督者に抜擢し知識・経験・能力を培っております。また、金型事業につきましては、バディ制度を導入し熟練者と若手がバディを組むことで若手のスキルUP及び技術の継承を図っております。

以上