

株式会社丸順 2022 年 3 月期中間決算説明会(2021 年 11 月 26 日)

質疑応答要旨

Q1 タイに関してはコロナ前から良い話が無いですが、タイを残しているのはどういう狙いがあるのでしょうか。タイの今後の展開について教えてください。

A：タイにつきましては、現在推進中の構造改革の効果が徐々に出てきており、客先の生産が回復すれば利益が出る体質を構築しつつあります。タイの主要客先の生産状況は下期以降回復傾向にあり、第 3 四半期での営業黒字化は難しいかもしれませんが、期末での営業黒字は達成できると見込んでおります。また Daicel Safety Systems(Thailand)CO.,Ltd 様より巨大市場であるインド向けのエアバック部品の新規受注を獲得しております。当該部品は、MAX 時には月産約 20 万個、年間 240 万個程度の生産を見込んでおり、今後大きな収益の柱になることを期待しております。タイ事業については、今後も事業を継続し、成長戦略を図りたいと考えております。

Q2 中間の業績予想数値に対して売上高、利益ともに上振れしていますが、通期で業績予想数値を据え置きとしている理由を教えてください。

A：2021 年度の当初の業績予想に対して第 2 四半期では上振れとなっておりますが、下期も新型コロナウイルス及び半導体供給不足の影響による主要客先の一定期間の減産を想定しております。通期予測は据え置きとしておりますが、今後も半導体供給不足の影響等により、主要客先の生産状況が変化する可能性があり、業績予想の修正が必要となる場合は、速やかに開示をしたいと考えております。

Q3 減価償却が年々縮小してきたことも利益体質改善に大きく寄与してきたと思いますが、現在の投資金額で今後の売上や利益は増大していける見通しでしょうか。増収のための投資は抑制されているのでしょうか。

A：2018 年度から 2022 年度の現中長期 5 か年計画は、財務体質の強化という方針でございました。次期中長期計画については、成長に向けての中長期と位置付けており、成長に向けた戦略的な投資を推進していきたいと考えております。

Q4 期初の通期予想に対しては上期上振れということでしたが、現状の足許までの業績は期初予想通りでしょうか。齊藤社長の肌感で良いので教えてください。

A：上期については、当初の想定よりも半導体供給不足の影響が小さく済んだこともあり、上振れとなりました。以降、日本、タイで回復傾向ではありますが、中国では依然として11月においても想定より回復が遅れており、先行き不透明な状況が続いております。当初の計画には半導体供給不足の影響を考慮しておりましたが、半導体供給不足の回復遅れや東南アジアのロックダウン影響もあり、当初の通期業績予想を据え置きしております。

Q5 現在も客先の生産調整は続いていますか。

A：11月現在は、日本は計画に対して10%の減産、タイにおいては今のところ生産調整はなく、計画通りということで推移をしております。ただし中国においては、車種によって異なりますが、30%から40%程度の減産となっております。

Q6 脱炭素に向けた需要獲得という話において、ホットスタンプから冷間プレスという話も実際に御社でもあったと思いますが、新規受注に関しての引き合いはいかがでしょうか。増えているのでしょうか。

A：ホットスタンプから冷間プレスへの置換ということで、各自動車メーカーが動いておりますが、当社においても来年再来年に立ち上がる新型車種の引き合いがございます。また、日産向けの部品の金型の受注も増加しており、順調に当社の超ハイテン材の加工技術が評価をされていると考えております。

Q7 レーザーブランクによって設備の減価償却も入れて年間どの程度の利益貢献を期待できるか教えてください。

A：当初は今年の7月以降に量産適用を予定しておりましたが、客先の減産影響を受け、量産置換がまだ完了しておりません。したがって利益に貢献するのは来期以降であると考えており、生産が戻った際には年間3,000万円程度の営業利益の増加を見込んでおります。

Q8 カーボンニュートラルについてですが、現在の御社における取組状況について伺えますか。

A：当社ではサステナビリティ方針を策定し、12月度以降にプロジェクトを始動、来年度には委員会としてサステナビリティの取り組みを推進する予定をしております。

Q9 24 ページのタイのエアバックに関して年間 240 万台ということですが、これはインドのダイセルからの全車種に搭載されるのでしょうか。

A：インド向けの当該部品についてですが、マルチ・スズキ・インディア社の乗用車に全て搭載される見込みであります。

Q10 20 ページの株主還元において、中計の自己資本比率が 40%を達成した後の株主還元はどのように考えておられますか。今のペースの増配では健全化した御社の配当性向としては競合比較をしても物足りなく感じられます。

A：今後更なる成長を目指すためには、当社のファンになっていただく株主様や投資家様を増やすことが重要だと認識しております。したがって現中期では財務体質向上という点に重点を置きましたが、次期中期では配当性向などの数値目標を掲げていきたいと考えております。

Q11 広州丸順や武漢丸順の生産キャパシティは今後も増収出来る能力余地はあるのでしょうか。

A：現在の中期計画において、工場の集約や生産能力拡大を行っており、客先の生産が 20%から 30%増加した場合でも、現在のキャパシティで十分対応の余地はあると考えております。

Q12 世界中の自動車メーカーで車体のプラットフォーム共有化が進んでいます。丸順はこの流れにのれているのでしょうか。

A：基本的にはプラットフォーム共有化ということだけでいきますと、当社はこの流れにはのっておりません。当社の超ハイテンの技術が活かされるアッパーボディを中心に受注をしておりますので、その影響はないと考えております。ただし、ホットスタンプから超ハイテン材の冷間プレスに置きかわる場合には、プラットフォームが共有化となれば当然 5 年 10 年と共有化されるため、そのような営業活動をしていきたいと思っております。

Q13 ブルーエナジーと GS ユアサ向けのラダーフレームの製品は年々搭載車種が増えていく性質のものでしょうか。

A：現在受注を獲得しております量産中の車種については、トヨタのハリアーハイブリッド用のバッテリーモジュールのラダーフレームであり、ラダーフレーム部品については年々増加していく性質のものであると考えております。

Q14 ラダーフレームでは年々搭載車種が増えるとのことですが、この製品は競合では生産されておらず、御社の独占製品だったりするのでしょうか。

A：ラダーフレームの超ハイテン化が進む中で、メーカー様が当社の超ハイテン技術に目をつけ、製品の共同開発を行っており、現在は2車種とも独占製品であり、競合他社はいないと言えます。

以上