

7250 太平洋工業

小川 信也 (オガワ シンヤ)

太平洋工業株式会社社長

回復途上にあるものの大震災の影響が大きく減収減益

◆会社概要

当社は1930年にバルブコア国産化で創業し、国内7工場、海外5カ国8会社を持ち、プレス・樹脂、タイヤバルブ・制御機器、TPMSの3事業を展開している。プレス・樹脂は、トヨタグループをはじめとした日系自動車メーカーを顧客とし、海外では台湾、北米、中国に拠点を持つ。タイヤバルブは、世界で25%のシェアを持ち、1984年に台湾に進出して以来、韓国、タイ等で展開している。TPMSは、IT化したタイヤバルブの新規事業として取り組んでいる。連結対象会社は12社あり、子会社の株式等は総計162億円、持株法適用会社は1社である。

◆2011年度第2四半期業績実績

売上高は、日本、米国、中国の主要3市場で第2四半期に生産が回復したものの、第1四半期の大震災の影響が大きく、売上高は前年同期比80億円減の332億円となった。ただし、7月29日の予想値と比較すると17億円の増収であった。利益面では、原価改善、固定費削減などで収益確保に努めたが、円高や物量減少の大幅なマイナスをカバーできず、営業利益は24億円減の4億90百万円、経常利益は22億円減の6億39百万円、四半期純利益は8億円減の5億69百万円となった。予想比では若干の増益である。経常利益の増減要因は、減価償却費の減少9億円、原価改善7億円、経費減少7億円などのプラスがあったが、販売物量減少33億円、販売価格低下7億円、為替差損3億円などがマイナスとなった。なお、為替感応度は、1円につき年間約80百万円である。事業セグメント別では、プレス・樹脂製品事業の売上高が主要顧客の自動車生産台数の大幅減少により21.5%減の231億円となり、営業利益は17億円減少して50百万円の赤字になった。バルブ製品事業は、大震災後の供給網の寸断が世界規模で生産に影響し、売上高は14.7%減の98億円、営業利益は7億円減少して5.4億円になった。連結総資産は3月末から3億円増加して823億円となり、流動資産は売掛債権の増加11億円等により合計で18億円増加した。固定資産は、投資有価証券の時価下落によって投資その他の資産が16億円減少し、固定資産合計で14億円の減少となった。

◆2011年度業績予想

通期の連結売上高は前期比96億円減の750億円、営業利益は16億円減の35億円、経常利益は14億円減の38億円、当期純利益は4億円減の25億円を予想している。これは、2期ぶりの減収、3期ぶりの減益となる。下期は、高水準の自動車生産が計画されていたが、歴史的な超円高の定着、欧米景気の下ブレ懸念、タイの大洪水など、不透明要素が多いため、通期業績予想は7月に発表したものを据え置いた。この間の予想為替レートは、1ドル80円から75円に変更した。なお、昨年度の業績には、米国子会社の決算期を12月から3月決算に移したので、3カ月分の売上高40億円、営業・経常利益2億円が上乗せになっている。ROEは8.2%から6.9%へ、ROAは6.0%から4.6%への減少を余儀なくされている。1株当たり純資産は、有価証券の時価評価により684円から677円へ7円減少を見込んでいる。タイについては、当社工場はバンコク東部の海沿いにあり、今のところ浸

水被害は受けていないが、顧客が大きく被災しており国内出荷は停止した状態である。また、インドネシアやマレーシア向けは、要請にしたがって出荷しているが、これも物流の動向が懸念される。通期経常利益の増減要因は、原価改善 16 億円、減価償却費の減少 16 億円、経費削減 3 億円等のプラス要因、販売物量の減少 25 億円、販売価格低下 19 億円、為替差損 8 億円のマイナス要因を予想している。

セグメント別では、プレス・樹脂製品事業が、台湾で順調に推移するものの、当社および米国と中国で売上が減少し、売上は前期比 54 億円減の 547 億円、営業利益は 12 億円減の 17 億円を見込んでいる。バルブ製品事業もバルブおよびバルブ関連製品が落ち込み、TPMS 製品が米国で減収しているため、売上は 41 億円減の 199 億円、営業利益は 4 億円減の 17 億円を見込んでいる。今期は、プレス事業やカーエアコン事業の能力増強を予定しており、総投資額 72 億円を見込んでいる。減価償却費については、2008 年度までの高水準の設備投資により、2009 年度は 100 億円とピークになったが、今年度は 72 億円を予定している。

キャッシュフローについては、営業活動により前期比 54 億円減の 72 億円のキャッシュを獲得し、投資活動では前期比 35 億円増の 86 億円の出資となり、フリーキャッシュフローは 13 億円のマイナスを見込んでいる。財務活動では、フリーキャッシュフローの支出に対応して借入金で資金調達を行い、通期で 20 億円の資金獲得を見込んでいる。この間、有利子負債は、2010 年 3 月末に 270 億円であったものを、2011 年 3 月の転換社債 60 億円の償還を含めて 83 億円の返済を実施し、2011 年 3 月末には 187 億円となった。今期は、大震災への対応として手元資金を確保するため、30 億円程度の調達をしており、借入金残高は 215 億円になる見込みである。配当については、7 月の発表時には中間・期末ともに未定にしたが、中間配当は上期の業績および安定配当の基本方針に鑑み、普通配当 5 円とした。期末配当については、引き続き先行き不透明であることから、未定にしている。

個別業績については、第 2 四半期の売上高が各事業ともに前年同期比を大きく下回り 58 億円減の 242 億円になった。利益面では、営業利益がマイナス 53 百万円、経常利益が 11 億円減の 3 億 32 百万円、四半期純利益は 4 億円減の 2 億 25 百万円であった。通期売上高は、10 億円減の 575 億円、経常利益は横ばいの 27 億円、当期純利益は 1 億円増の 16 億円を見込んでいる。

◆長期ビジョン・中期経営計画

当社は、昨年創業 80 周年を迎え、100 周年へ向けての一里塚として、10 年先を見据えた長期ビジョン「PACIFIC GLOBAL VISION 2020」を策定した。この長期ビジョンでは、CSR を経営の最重要事項に位置づけ、5 つの“シンカ”（深化・進化・新化・真価・信加）で事業構造を革新し、融合経営による企業価値の向上を目指している。それをアクションプランとしてまとめたのが中期経営計画「OCEAN-15」である。「トップクラスのグローバルな部品メーカー」を目指して、「技術と海外」、「ものづくりは人づくり」、「CSR と環境保全」をキーワードとしている。2015 年度の中期目標数字は、2011 年の予測値と比較して連結売上高が 27%増の 950 億円、経常利益 6%台、海外売上高 40%台とした。

◆トピックス

当社は昨年 5 月に宮城県栗原市に東北工場を設立した。東日本大震災における建物・設備の被害は軽微であった。震災後は、地元への支援と工場復旧に努めると共に、仕入先も含めた緊急の減産体制対応、固定費削減に注力した。この経験に基づいて、想定、初動、訓練の 3 項目を軸に対応をすすめており、この考えはタイの大洪水にも適用した。今回は、ゴム原材料の調達が厳しくなったことを踏まえ、川上川下のサプライチェーンの確認を行い、リスクの再評価と代替生産が必要な製品等に対して対策を実施していく。

中国にはエアコン部品を生産する青島工場と自動車用プレス部品を生産する天津工場の 2 拠点がある。プレス部品の天津太平洋は 2005 年に設立し、天津地区の日系企業を顧客にしているが、その分工場として湖南省長沙市に子会社を設立した。資本金は 180 万米ドル、当社と台湾および中国子会社が 47%、三菱自動車ティア 1 の仕

事をしている半谷製作所が 47%、鉄鋼商社のメタルワンが 6%という出資比率になっている。三菱自動車の現地合弁会社へプレスボデー部品を納入する予定である。管理、金型等は台湾や天津から対応していく。また天津太平洋は、現地自動車メーカーとプレスボデー部品の取引を開始し、来年 3 月から納入を開始する計画である。

北米ではシンシナティ市にプレス樹脂の製造販売および TPMS 製品の販売を行う会社を持っているが、今回、カチオン電着塗装設備を導入し、プレスから溶接・塗装までの一貫生産ラインを整備することで、事業に付加価値をつけて競争力を上げていきたい。投資額は 2 百万ドルで、来年 5 月の稼働開始を目指している。また別の日系自動車メーカーへの拡販に目処がつき、来年度から納入を開始する予定である。

TPMS については、当社は 2005 年から米国の安全法規対応を進めて、現地および日本で TPMS を供給している。欧州には 2012 年から環境・燃費向上としての装着が義務化されており、韓国でも 2013 年の導入が法規化されている。日本は 2013 年の導入の動きがあったが見送りになっており、中国でも目処がついていない。しかし、遅かれ早かれ TPMS 装着は義務化になると思われる。欧米・韓国での市場は年間 1 億 50 百万個と予想している。市場が拡大する中、当社は引き続き世界シェア 20%を目指して開発・受注活動をして基幹事業に育成していきたい。アフターマーケット関連では、国内で安全・燃費向上の要求が高く、ブリヂストンと協業して TPMS キットを発売した。ブリヂストンの直営店で販売している。北米においても 2001 年から TPMS を市場に投入しているが、10 年を経過すると電池が切れてくることから、今後はリプレイス需要が予想され、アフターマーケット向けの製品投入を 11 月より開始した。

新技術に関しては、トヨタからエンジンのオイルパンの全数確保を委託されており、月間約 40 万個を納入しているが、このたびオイルパン内を 2 槽化した 2 槽式オイルパンを開発した。これは、燃費改善・CO₂削減に寄与し、オイル劣化に有効なものとして評価されている。これが量産化できれば世界初となる。11 月には英国生産のディーゼルエンジンに採用されている。もう 1 つは生産技術であり、自動車の軽量化のため、ボデーに使われる超ハイテン材の活用が鍵になっているが、当社は 120 キログラムの超ハイテン材を当社保有の 1,500 トンのトランスファープレスで機械加工する方法を開発した。通常のスピードで加工し、熱を使わないため CO₂ 削減に貢献し、熱間プレスと比較して 20%のコスト削減を実現できた。

(平成 23 年 11 月 10 日・東京)