

2021 年 10 月 29 日

太平洋工業株式会社

2022 年 3 月期 第 2 四半期 決算説明会 質疑応答要旨

Q：修正後の通期計画の前提は、トヨタ生産台数が今後の挽回を想定すると、国内は 300 万台かそれを少し上回るレベルと認識しているが、そういうレベルが織り込まれているのか？

A：その通りです。

Q：バルブに関して、上期と下期で売上高が大きく変わらないが、既存バルブ事業、Schrader、TPMS、それぞれどのような事業環境を織り込んで今回の計画になっているのか解説してほしい。

A：バルブ関連の顧客はトヨタ以外にも、国内外のカーメーカーや、メガサプライヤーに納入しています。日本だけでなくアメリカ、ヨーロッパ、アジアの各地域のマーケットでも、コロナ影響によって全カーメーカーが生産のブレーキを踏んでいます。そういった中で、バルブ事業の上期は比較的、好調に推移しました。下期の受注状況は、当初予定よりも弱いと見ていますが、通期では、おおむね想定どおりの需要環境になると考えています。TPMS については、主な顧客はトヨタ、日産であり、各社の生産動向に連動します。

Q：下期の計画について、前年同期と比較すると、売上高がほぼ変わらず利益が減少している。増減要因分析からは販売価格と材料価格の影響が大きいように見えるが、変化の要因は何か？

A：まず売上高については、前年との比較で材料の建値分が上がっており、7 億円程度プラス影響があります。また為替は円安に推移しており、22 億円のプラス要因になっています。加えて収益認識基準適用の影響で 27 億円の減収となり、全体で前年とほぼ同じになっています。

利益については、下期の販売価格でのマイナス 13 億は、通常の価格改定が上期と同等にあったことに加えて、上期のスクラップ単価上昇が、下期の製品売価に反映されることによるマイナス分も数億円程度織り込まれています。鋼材価格の影響は毎期、前期の変動を織り込むため、長い目で見れば材料の単価アップ分、スクラップのアップ分は利益には影響してこないとご理解ください。

また、鋼材以外の材料については、銅価格がアップしているのと、一部海外から購入している部品について、円安に伴って単価が上がることも織り込んでいます。そこを加味し、トータルでは材料価格でマイナス 12 億円を織り込んでいます。

Q：下期の計画について、前回予想との差異要因は何か？

A：売上高については、今回、下期の為替レートを 1 ドル 105 円から 110 円に、ユーロを 125 円から 130 円に変更しており、為替の換算差で 26 億円程度、売上が増加しています。また、鋼材の価格アップに伴いプレス売上の材料建値がアップしているため、22 億円程度売上が増加しています。為替換算と鋼材の建値の影響については、売上は増加するが、利益にはほぼ影響しません。

営業利益については、減産による販売物量の減少と、経費増加を織り込み、下期で前回予想比 5 億の減少を予想しています。

Q：超ハイテン材の売上高比率について、今回 24 年の目標値を示しているが、20 年から 24 年にかけての変化率は少ないように見える。今後 CO2 排出量低減のため、30 年に向けて超ハイテン材、冷間プレス採用が一気に拡大するという見通しはあるか。それとも、電動車の普及ペースによって、徐々に変わっていくと考えたほうがよいか？

A：超ハイテン材の活用は、4～5 年前と比べるとかなり増えています。さらに今後ホットスタンプから冷間に置き換わるシナリオは、より加速すると考えています。ホットスタンプが一気になくなるのではなく、ボデーの骨格上、必要なところには使われ、それ以外のところを冷間超ハイテン材にしていくことになります。

また、BEV や FCV、PHEV に置き換わっていくと、バッテリーにより車両の重量増が見込まれますが、超ハイテンを使うことで、車体の軽量化に貢献することができます。どここの部位にどれだけ使われるか、30 年に向けた成長率がどれぐらいになるかは、現時点で明確には答えられませんが、今当社が開発している超ハイテン部品についても、以前より量が増えており、これからもその傾向は続いていくと考えています。全てが超ハイテンになることはありませんが、例えば今までは従来鋼板を使って 3 部品で構成していた部位を、超ハイテンを使うことで 2 部品、1 部品にするといったことが可能になって、結果軽量化できるものも多くあるため、お客様がボデー骨格の設計をされる際に、当社からも適切な提案をしていくことで、お客様の車づくりに貢献していきたいと考えています。

Q：トヨタからは CO2 削減目標として、毎年の年率で数%の削減が出ていると思うが、実現するためにどのような議論になっているか？また、CO2 削減の観点から一体成形など、大きなボデー構造の変化が起こるなどして、グループ内でサプライヤー間の役割に変化が起きることはあるか？

A：CO2 削減は、お客様からある目標値を提示されて、各社取り組んでおり、当社も同じ状況です。

また、技術を追究する上で、車体の軽量化というニーズは今後も変わることはなく、当社も含め、各社が様々な技術提案をしています。役割分担という面では、これまでも各社の設備や技術の特徴によって、結果的に仕事の分担というかたちになっていたと思いますが、これからもそういったスキームは大きく変わらないと考えています。

以上