

2022年3月期 第3四半期 決算説明会 質疑応答要旨

Q：プレス・樹脂製品事業に関して、4Qのトヨタ生産前提は、グローバルで230万台前後、国内で70万台前後という理解で良いか。

A：その通りです。

Q：プレス事業の利益の動きについて、3Qは1Q並みに利益が戻っているが、4Qは3Qと売上高がほぼ変わらない中で、減益になる背景を教えてください。

A：3Qに比べ4Qが生産・売上は同レベルで減益となるのは、3Qの一過性利益と、4Qの費用ロスの影響によるものです。

3Qにおいては、米国における金型の一過性の売上が入っており、売上と利益を押し上げている部分があります。4Qでは、1月は順調に生産してきましたが、月末で急激にストップがかかったこともあり、人員の調整や生産効率の面で、労務費や経費などのロスが出ることを見込んでいます。

Q：プレス事業のOPマージンの実力値は変わっておらず、来年度はおそらく増産方向と思うが、それに伴う限界利益は、しっかり取れるという理解でよいか？

A：ご理解の通りです。生産変動があるところで、生産効率が落ちてしまう部分が3Qから4Qにはありませんでしたので、通常稼働から増産等が加われれば、OPマージンは確保できると考えています。

この1月後半の急減産は、誰も予想できなかった状況で、その中でロスの最小化に努めてきました。

2月の生産に関しても、国内については、当初の予定より計画台数は落ちていますが、当社としては十分利益を出せる生産台数と思っており、しっかりと事業運営に努めていきます。

3月の生産については、急激な回復はまだ難しいのではないかとこの当社の仮定に基づき、今回の売上と営業利益の下方修正をしています。まだ3月も確定情報はありませんので、今後、お客様からの情報展開に基づいて、3月の生産体制の構築と、4月以降の生産体制の構築に努めていきたいと思えます。

Q：バルブ事業の利益の動きについて、2、3、4と、クォーター推移では、売上高水準はほぼ同じ中で、利益が3Qは減り、4Qは増える見通しとなる背景を教えてください。

A：バルブについては、2Qから3Qの動きは、特別な変動要因は認識していませんが、Tier2の事業であるため、自動車生産の変動影響が若干遅れて現れてきており、特に北米でマイナスとなっています。

また、3Qから4Qにかけては北米のTPMSやシュレーダーが、好調に推移すると見込んでいます。

国内生産の状況は、3Qから4Qに対して若干弱くなると見えています。北米でプラス、国内でマイナスとなり、3Qから4Qの動きになるとご理解いただければと思います。

Q：今期、樹脂材料などの原材料価格の上昇や、労務費、コンテナ不足に伴う物流費の上昇など、経費面も含めて、どのような影響があるか、足元の状況と今後の見通しを教えてください。

A：樹脂材料や、アルミ材、黄銅材など、材料高による影響は大きく受けており、年間で7億円のマイナス影響があります。一番ボリュームの大きい鉄については、集中購買のもとで購入しているため、材料高の影響、事業へのインパクトはありません。

お客様への価格転嫁については、個別の交渉になり、全てを受けていただけるわけではありませんが、引き続き交渉していきます。

コンテナ不足の影響については、エア便を避けるためできる限り先行して発送・供給しています。物流費の高騰影響については、収益改善で吸収していきます。

Q：今年1月の急激な減産は予想が難しく、人身体制の調整が難しかったということだが、これまで2年間ぐらいのコロナ影響経験によって、客先の生産変動に対する、生産体制のフレキシビリティは上がってきているか？

A：あらかじめわかっている増・減産計画であれば、調整はできます。しかし、今、足元で、日本、アメリカ、その他の地域も含めて、人員の確保は非常に難しくなっています。アメリカにおいては、インフレが進行していますので、コストアップ要因として把握しながら、生産体制の準備を第一優先にしています。フレキシビリティといっても、簡単に人員が確保できるわけではありませんので、先行して人員を増強し、生産体制をつくっていくことが必要と考えています。

Q：来期、トヨタの生産は1,100万台と非常に高い計画を掲げていますが、どのように追従していくか？

A：今、22年度以降の生産計画に対して、お客様からいただいているデータに基づいて、設備負荷や必要人員の把握を行っています。それに基づき、当社体制を計画しており、増産時に利益を最大化できるよう取り組みを進めていきます。

以上