

7266 今仙電機製作所

藤掛 治 (フジカケ オサム)

株式会社今仙電機製作所社長

北米・タイの増産で 2 期ぶり増収、北米新工場が稼働

◆営業利益は前期並み

取締役 大野 真澄

平成 25 年 3 月期は、震災の影響があった前期に比べ、北米・タイでの自動車増産により売上高は 861 億 23 百万円(前期比 9.3%増)と 2 期ぶりの増収となった。営業利益は前期並みの 28 億 10 百万円(同増減なし)、経常利益 36 億 9 百万円(同 34.0%増)、当期純利益 17 億 61 百万円(同 19.7%増)はいずれも 2 期ぶりの増益となった。

純資産は、国内外における設備投資の強化によって固定資産が増加し 359 億 65 百万円(前期比 9.3%増)となった。

営業利益の主な変動要因として、まず減益要因では、国内自動車部品の売上変動による 10 億 65 百万円減、製品の構成変化ならびに売上価格の変化による 8 億 13 百万円減、償却費・金型リース等の負担増による 4 億 12 百万円減、販売管理費の増加による 6 億 13 百万円減が挙げられる。増益要因は、海外自動車部品の増収による 16 億 32 百万円、国内自動車部品の原価低減による 8 億 67 百万円、海外自動車部品の原価低減による 6 億 35 百万円となっている。

経常利益の主な増益要因は、円安による為替差益 9 億 81 百万円である。当期純利益の主な変動要因は、減益要因として、前期のタイの洪水による保険収入の減少 2 億 87 百万円減、製品保証引当金繰入による 10 億円減が挙げられる。増益要因は、経常利益の変動による 9 億 16 百万円、法人税等の減少による 6 億 37 百万円となっている。

◆セグメント別の状況

売上高構成 94.7%を占める自動車部品関連事業は、売上高 815 億 85 百万円(前期比 72 億 45 百万円増)、営業利益 28 億 27 百万円(同増減なし)であった。

得意先系列別の売上高として、ホンダ系列 340 億 31 百万円(前期比 3.9%増)は、北米・アジアにおける受注が増加した。富士重系列 52 億 34 百万円(同 58.4%増)は、国内における受注が増加し、いすゞ系列 23 億 83 百万円(同 141.9%増)およびスズキ系列 12 億 25 百万円(同 179.9%増)は、アジアでの受注増加によって大幅に伸長した。

機種別売上高については、機構部品 708 億 59 百万円(前期比 11.9%増)のうち、シートアジャスタ 707 億 84 百万円(同 12.0%増)の受注増が自動車部品関連事業全体の売上増加につながった。電装部品 78 億 79 百万円(同 5.2%減)では、リレー 25 億 16 百万円(同 21.1%増)が大きく伸長した。

ワイヤーハーネス事業は、航空機関連向け新規受注によって売上高 25 億 27 百万円(前期比 1 億 27 百万円増)は増加したものの、習熟遅れなどによって営業利益はマイナス 84 百万円(同 29 百万円減)となった。

福祉機器関連事業は、高付加価値な新規製品の投入が販売増加および採算改善に寄与し、売上高 11 億 10 百万円(前期比 17 百万円増)、営業利益 73 百万円(同 17 百万円増)の増収増益となった。

自動車販売関連事業は、新車販売の低迷が続き、売上高は 8 億 99 百万円(前期比 53 百万円減)に減少し、営

業利益はマイナス 16 百万円(同 12 百万円増)と若干の改善がみられた。

所在地別売上高は、国内 437 億 80 百万円(前期比 44 億 32 百万円減)、北米 174 億 46 百万円(同 73 億 33 百万円増)、アジア 248 億 96 百万円(同 44 億 36 百万円増)となった。所在地別売上高比率は国内 50.8%、北米 20.3%、アジア 28.9%となっている。所在地別営業利益は、国内 15 億 92 百万円(前期比 10 億 34 百万円減)、北米 マイナス 6 億 29 百万円(同 1 億 24 百万円増)、アジア 20 億 17 百万円(同 10 億 97 百万円増)となった。

国内は、中国問題の影響による減収が響き、減益となった。北米は、ホンダ系列向けや日産系列向けの受注増加によって増収となったが、新工場立ち上げもあり、損失幅の大幅な改善には至っていない。アジアは、タイやインドにおける受注増加により増収増益となった。

当期の設備投資 77 億 8 百万円(前期比 12 億 21 百万円増)は、国内の新規受注対応や北米および中国新拠点への設備投資等によって増加した。減価償却費 43 億 52 百万円(同 3 億 88 百万円増)は、設備投資の増加に伴い海外で増加している。

キャッシュフローの状況として、業績の回復に伴い営業活動によるキャッシュフローが大きく増加した一方で、設備投資の増加に伴い、投資活動に伴うキャッシュフローが高水準となり、フリーキャッシュフローは 11 億 7 百万円(前期はマイナス 25 億 76 百万円)に増加した。財務活動によるキャッシュフローは、期中に発行した 35 億円の転換社債発行などにより増加している。

◆3 期連続増収、大幅な増益を予想

平成 26 年 3 月期の連結業績見通しについては、中国問題からの回復に加え、北米新工場における増産や引き続き新興国市場が堅調に推移することから、売上高 1,100 億円(前期比 27.7%増)、営業利益 55 億円(同 95.7%増)、経常利益 59 億円(同 63.5%増)、当期純利益 40 億円(同 127.1%増)を計画している。

営業利益の主な増益要因として、国内自動車部品売上変動による 8 億 7 百万円、海外自動車部品増収影響による 19 億 95 百万円、為替変動の影響による 11 億 39 百万円が見込まれている。主な減収要因では、償却費金型リース負担増による 10 億 94 百万円減、販売管理費の増加による 9 億 68 百万円減などを想定している。

経常利益は、営業利益の変動により 26 億 89 百万円の増益とみている。当期純利益の主な増収要因として、経常利益の変動による 22 億 90 百万円、製品保証引当金繰入額の減少による 10 億円、主な減益要因として、法人税等の増加による 7 億 54 百万円減をそれぞれ計画している。

事業の種類別セグメントの業績見通しについては、自動車部品関連事業は、売上高 1,049 億 80 百万円(前期比 233 億 94 百万円増)、営業利益 53 億円(同 24 億 72 百万円増)を計画している。

得意先系列別の売上高予想では、ホンダ系列 395 億 60 百万円(前期比 16.2%増)は、米国・アジアにおける受注増加が見込まれている。日産系列 240 億 10 百万円(同 49.3%増)は米国・中国における受注が増加し、三菱系列 141 億円(同 28.8%増)および富士重系列 65 億 40 百万円(同 24.9%増)は、国内における受注の増加を計画している。

機種別売上高予想については、主力製品であるシートアジャスタ 914 億 40 百万円(前期比 29.2%増)の受注増加が自動車部品関連事業全体の受注増加につながっている。

所在地別売上高予想は、国内 467 億 60 百万円(前期比 29 億 79 百万円増)、北米 275 億 70 百万円(同 101 億 23 百万円増)、アジア 356 億 70 百万円(同 107 億 73 百万円増)と、北米およびアジアが顕著に伸長する見通しである。所在地別売上高比率は、国内 42.5%、北米 25.1%、アジア 32.4%を計画している。

国内は、中国問題の影響が徐々に解消し、新規受注による増収増益が見込まれる。北米は、市場の回復と新工場の生産が通年で寄与することから増収および黒字転換を予想している。アジアは、中国問題の影響が解消し、フィリピンやインドの改善、タイの好調維持による増収増益を計画している。

設備投資は、国内外での新規受注対応とメキシコ新拠点への投資により 86 億円(前期比 8 億 91 百万円増)と

している。減価償却費は、投資額が増加傾向にあることから 53 億 10 百万円(同 9 億 57 百万円増)となる見込みである。

◆今後の経営方針

社長 藤掛 治

2012 年度より、新中長期経営計画として“Dream 2020”をスタートしている。展開項目として、研究開発の強化、人材育成、市場シェア拡大(新興国市場開拓等)、国内事業体制の見直し、収益改善、グローバルマネジメント確立といった施策を積極的に展開し、改めて将来への投資を進める 1 年としていく考えである。2020 年度目標として連結売上高 1,800 億円を掲げている。

現在の環境認識として、2013 年 3 月期は日産系列向けのテネシー新工場を稼働した。2014 年 3 月期は、新たな車種の立ち上げに伴い、日産系列向けが大幅に伸長している。ホンダ系列や富士重系列も北米で順調に推移しており、北米における高い売上水準が見込まれている。

中期受注見通しとして、日本は横ばいから微減、北米は新規受注の追加による大幅な右肩上がりの伸長が見込まれている。中国市場はほぼ回復してきており、タイは依然として高い市場シェアを維持する見通しである。フィリピンはグローバルに展開する部品の生産拠点と位置付けており、他の地域の成長に伴う増産が予想される。インドは予想ほどの伸びはみられないものの、環境の変化が早いことから成長も期待される。

今後の課題として、共通化・まとめ発注への対応を推進していく。カーメーカーの海外シフトに大きな変化はみられないことから、当社も引き続き海外展開・現地生産化を進めていく考えである。

カーメーカーの発注方針として「共通化」や「まとめ発注」の動きがみられる。したがって当社においても、製品の集約化や共通化を強力に推進していく必要がある。またグローバルでの最適生産体制の構築、受注・製品仕様・リスク分散等の先行検討にも取り組んでいく。さらに、受注検討を前倒しする専門部署を設置し、受注拡大を目指していく。

グローバルでの事業拡大として、2012 年 7 月にメキシコ現地法人を設立し、2014 年 1 月の操業開始を目指して順調に準備を進めている。配当政策については、平成 26 年 3 月期は過去最高の当期純利益を見込んでいることから、1 株当たり年間配当金 26 円(中間期 13 円、期末 13 円)を計画している。今後も利益を確保し、更なる増配に努めていきたい。

(平成 25 年 5 月 20 日・東京)