

## 2019年3月期第2四半期 決算説明会 質疑応答議事録

日 時 平成30年11月22日(木) 10:00~11:00

場 所 日本投資環境研究所 9F ホール

説明者 取締役 専務執行役員 経理・財務本部長 大橋 二三夫

執行役員 経理・財務本部副本部長 小木曾 伸一

Q1. 日本セグメントの下期業績見通し(営業利益)53億は大変厳しいように見えるが、どのように利益を達成する予定なのか?

A1. ・下半期について、切替え車種の売上増収効果、金型・専用設備の回収、上期にできなかった改善活動等により、利益計画を達成する予定である。

Q2. 北米の下期にカナダ(FIO)の新規車種の立上げがあると思うが、業績見通しの考え方を教えてほしい。

A2. ・カナダ(FIO)のホットスタンプの稼働開始により、収益改善効果が出てくることを想定している。  
・北米にはまだ改善余地があり、日本で行った改善を現地でも展開していく予定である。

Q3. 今年度の営業利益は前年比下がる見通しであるが、新5ヵ年計画の目標利益率の3.5%に対する考え方に変化があるのか?

A3. ・新5ヵ年計画の目標利益率の前提は、原価企画活動を行うことによって、それぞれの車種が切り替わるごとに利益率を、その都度高めていくということである。  
・今年度後半は車種A、B(新5ヵ年計画の進捗資料Pg.7)の原価企画活動を着実にを行い、確実な利益を生むことによって、目標利益率を到達させる予定である。  
・来年以後の車種も同じ活動をしているため、目標利益率の前提に変更はない。

Q4. 新5ヵ年計画の利益改善効果について、車種切替の都度、階段状に上がっていくとのことだが、2018年度は、営業利益が前年に対し下振れしている。想定外なことがあり、その階段が一回下に落ちた状況なのか?

A4. ・2016年及び2017年は、現場での量産改善の効果により、営業利益率が上振れしたが、2018年は、大型プロジェクト車種の切替準備に注力を置いたため、量産の改善が想定通りに進まなかった。また震災の影響、試作売上減少のため収益が前年比で下振れした。

Q5. 上期の災害影響による台数減について、下期に生産挽回があると聞いているが、下期の期初計画を据え置いている理由は?

A5. ・災害影響の3.5億円の内、生産挽回で売上げの挽回できるが、経費と人件費のロスは挽回することができないためである。

- Q6. 大型切替プロジェクトによる切替費用がかかったのは、過去の車種と比べて、作り方が難しいためなのか？
- A6. ・受注点数が多い上、生産台数も多い車種の切替のため、通常車種に比べて費用が多額になったものであり、特に過去の車種と比べて作り方が難しかったわけではない。
- Q7. 上期の新規車種立上げ費用について、日本やその他の地域で掛かった内訳を教えてください。
- A7. ・立上げ費用が前年比9億円増の内訳については、単体で4億円、九州地区の子会社で2億円、FIGで3億円である。単体4億円の内訳については、主に製造準備を早期から手掛けたことにおける人件費等である。
- ・北米においても日本が生産技術面でサポートしており、立上げ準備負荷、部品の精度出し等で費用が掛かった。
- Q8. 大型切替プロジェクト車種について、何が従来の車種と違って利益率が上がるのか、もう少し具体的に教えてください。
- A8. ・今回のプロジェクトに限らず、新規プロジェクトにおいては、原価企画活動を行うに当たり、生産準備（型、設備）や工場の製造準備それぞれの管理スパンを短くし、しっかりとした進捗フォローができるようにした。
- ・目標利益のKPI（時間当たりの出来高、人員、修正率等）に落とし込んで設定した数値を、トップマネジメントを含めた定期報告会で進捗を確認し、目標達成に向けて全社で取り組むことができる体制とした。

以上