



## グローバル展開のさらなる発展を目指す

### ◆技術開発型総合自動車部品サプライヤー

1952年に創業し、今年で55周年を迎えた。資本金は10億37百万円となっており、名古屋証券取引所第二部に上場している。本社は岐阜県大垣市に置いており、従業員数は連結で約3,000名、単独で600名弱である。

当社は、自動車プレス部品の開発・生産、生産設備の金型、治具・検査具の製作・生産、自動車販売までを行う技術開発型総合自動車部品サプライヤーである。経営理念としては、健康で知恵を出し、一生懸命働いて結果を出すという意味で「健・智・働・功」を掲げている。1952年に自動車用プレス金型メーカーとして創業したが、その後、本田技研工業の部品メーカーとしての業務が拡大し、同社の海外展開に合わせて北米のオハイオ、タイ、中国の広州、武漢に進出した。直近では、昨年7月にインドのベステックス・MM・インドアに出資している。

国内の生産拠点としては、岐阜県西部に本社を中心として6拠点を展開しており、三重県には鈴鹿工場、栃木県には本田技研工業の研究開発施設の隣接地に技術研究所を有している。海外には、出資会社として北米のトマスコ・インディアナおよびトマスコ・ムシバー、インドのベステックス・MM・インドアがあり、子会社はタイ、中国の広州および武漢の3社となっている。

現在、原油の高騰や環境に対応するため、軽量で燃料消費が少なく、衝突安全性の高い車が求められており、材料には高張力鋼板が多用されている。当社では、金型技術をコア技術として、高張力鋼板の成形技術を磨いてきているが、135kg級の超高張力鋼板をロール成形し、世界トップクラスの強度を持つ自動車用バンパービームを日本で初めて開発した。

部品事業では、車体プレス部品が中核となっている。新型フィットのセンターインナーピラー、フロントインナーアッパーピラー、サイドシール、フロントバンパービームなど、骨格と言われる部分に使われており、2007年10月のフルモデルチェンジ後、受注額が約2倍に増加した。また、精密部品としては、オートマチック・トランスミッションの中の部材を生産しており、車体プレス部品に次ぐ柱に育てたいと考えている。一部、樹脂製品も生産しており、イナックス等、住設メーカーへの部品供給を行っている。

創業時より行っている金型事業では、ボンネット、トランク、バックドア、ドアインナー等の大型金型を製造し、トヨタ車体、スズキ、ダイハツ等に納入してきているが、現在、この金型技術をコアとして、自動車部品の生産に軸足を移している。

### ◆海外生産拠点の概要

海外子会社の資本金はタイが3億バーツ、広州が30百万USドル、武漢が12百万USドルとなっている。それぞれ当社が70%以上のマジョリティを持っており、従業員数はタイが1,072名、広州が835名、武漢が329名と順調に成長している。3社とも自動車プレス部品の生産を行っているが、タイおよび広州では金型の製造も可能となっており、現地生産モデルで原価低減とリードタイムの短縮を図っている。

出資会社のトマスコ・ムシバーは、ホンダのオハイオ工場に部品を供給している。トマスコ・インディアナについては、来年秋のホンダのインディアナ工場（シビック生産工場）の稼働に備えて出資を行っており、3,000トンのトランスファープレスを導入するなど、生産に向けた準備を進めている。インドのベステックス・MM・インドアも同様の状況となっており、来年秋のホンダ新工場（フィットの4ドアセダンモデル生産工場）の立ち上げに備えて出資を行った。中国の金型メーカー普什模具とは技術提携を結んでおり、当社から10人の技術者を派遣して技術指導を行い、技術支援料、売上に対するロイヤリティを受け取っている。中国における金型技術の進歩は、当社の中国における生産だけではなく、日本、タイでの生産にも寄与すると考えている。

ホンダの四輪車の状況として、日本では販売に苦戦しているが、生産は順調に増加している。北米ではガソリンが高騰する中、シビック、フィット等の人気が高まっており、アジアも同様の状況となっている。中国に

---

おけるホンダ車の生産は、今月からニューモデルのアコードに切り替わっており、トヨタのカムリとの競争が激化しているが、2007年度は広州と武漢を合わせて50万台程度（前年度実績38万台）が生産される見込みである。来年もさらに伸びるとみており、当社の現地子会社でも生産設備の増強を図っている。

#### ◆ホンダの生産増に備えて海外子会社の設備を増強

タイ・マルジュン社は1994年に設立し、ホンダの現地工場に部品を供給している。2007年3月期の売上高は86億99百万円、経常利益は3億32百万円となった。同社は10年前のパーツの暴落後、体質が強化されており、アジアの大きな拠点として、今後もさらに拡大を図っていききたい。主要生産部品は日本と同様の車体プレス部品となっているが、特有の商品としては、大量生産を行っている小型汎用エンジン用燃料タンクがある。来年秋には、ホンダの新たなラインが立ち上がり、四輪生産台数が現在の年産12万台から倍増する予定となっているため、新たに約10億円の投資を行って世界最高速の1,200トン、タンDEMオートプレスラインを導入した。この新ラインは先月から稼働を開始しており、フィット、アコードの生産拡大に備えている。

広州丸順社は2001年に設立した。日本と同様の部品のほか、表面処理の設備を持っており、2007年3月期の売上高は66億57百万円、経常利益は5億39百万円となった。今期は売上高80億8百万円、経常利益8億40百万円を見込んでいる。1,000トンをはじめとして4台のオートプレスラインを導入しており、アコード、フィットの立ち上がりに合わせて能力増強を図っている。

武漢丸順社は2003年10月に設立し、シビック、CR-Vの部品を供給している。2007年3月期の売上高は21億25百万円、経常損失1億37百万円となっており、昨年7月に稼働を開始した新工場の投資負担により赤字となったが、今期は売上高32億66百万円、経常利益2億77百万円を見込んでいる。

自動車販売事業については、岐阜県西濃地区の4店舗（完全子会社）でホンダの新・中古車の販売を行っており、2007年3月期の販売実績は新車が961台、中古車が787台となった。自動車販売を行うことで、品質に関する顧客の生の声を聞くことができると同時に、ホンダが掲げている「売って喜び、作って喜ぶ」を共有している。前期までは赤字だったが、今期に入って黒字化を達成しており、期末には20百万円程度の利益を上げることができる見込みである。

北米のトマスコ、インドのベステックス・MM・インディアについては、それぞれホンダ系のベステックスキョーエイ、増田製作所がマジョリティを持っており、当社が10%出資している。一方、中国子会社には、これらの2社が10%出資しており、単独での世界展開が難しい中、3社でアライアンスを組んでいる。今後は、ブラジル、東欧、ロシア、イギリス等への進出も検討していく。

#### ◆自己資本比率の継続的な改善を図る

業績推移を見ると、2007年3月期には、過去最高の売上高および経常利益を達成しており、2008年3月期においても、連結で過去最高の売上・利益を更新する見込みである。ただし、個別については、材料費の高騰、人件費の増加等により売上・利益が減少する見込みとなっており、今後は体質の強化を図っていききたいと考えている。

2007年3月期の得意先別売上比率は、ホンダ系が連結で72.6%、個別で79.1%となっている。連結の売上高構成比は、車体プレス部品が77.5%、自動車販売が7.2%、金型が5.7%となっており、個別では車体プレス部品が67.8%、金型が9.1%となっている。連結の事業別売上高については、4年間でプレス成形部品が2倍に拡大しており、全体でも1.8倍に拡大している。地域別で見ると、4年間で国内売上が1.3倍、海外売上が3.1倍になっており、自動車販売の売上高を除いた場合、2008年3月期には国内と海外の比率が逆転する見込みである。経常利益は4年間で2.6倍、当期純利益は2.1倍に拡大している。

設備投資については、積極的に実施しており、2006年3月期は72億12百万円、前期は58億12百万円となった。今期は70億円を予定しているが、このうち32億円は部品を作るための金型・治具への投資（専用投資）であり、2年間で回収することができる。残りの部分は汎用投資となっており、プレスマシン、建屋等、海外を中心に投資を実施している。来期以降は、国内の生産拠点のリニューアルを検討していく。投資に伴って借入金が増加しており、今期末には193億円となる見込みだが、売上に対して50%以下には抑えている。

今後は、グローバル展開のさらなる発展を目指して技術を磨き、これまで取り組んでいなかった部品を開発して顧客に提案していく。原油の高騰、サブプライムローン等の問題は認識しているが、当社が担当しているホンダの小型車は競争力が高まっているため、日本で培った技術をグローバルに展開していきたい。国内につ

---

いては、効率化を図る上で生産・物流の再構築が急務だと考えている。まだ検討段階だが、早急に結論を出したいと考えている。自己資本比率については、前期末の段階で19.6%となっていたが、当中間期には20%に改善しており、今後も継続的に改善を図っていく。配当については、個別決算で配当性向30%前後を基本として株主還元を実施していく。

(平成19年12月12日・東京)