



## ヨロズサクセスプランを推進

### ◆2005年3月期決算の概要

当社は1948年の設立、約半世紀にわたり自動車部品造り、特に足回り部品の生産技術は『サスペンションのヨロズ』として、国内すべてのメーカーだけでなく海外の多くの大手メーカーに高く評価されている。当初は「日産系部品メーカー」であったが、その後「外資系メーカー」となり、2004年3月に米国・タワー社所有の当社全株を自己株式として買い取り、「独立系サプライヤー」へと変遷してきた。米国・メキシコ・タイ・中国および国内に子会社を持ち、現在は当社を含め14社の企業集団となっている。

本年3月期の連結決算における売上高は北米およびアジアの好調が寄与して856億75百万円（前期比22.0%増）と大幅増収、一方、利益面では値引き要請や鋼材価格の高騰の影響から、営業利益は27億81百万円（同20.2%減）と減益となった。経常利益は為替変動による損失を受けなかったため、増益の29億54百万円（同4.7%増）となったが、当期純利益は13億29百万円（同32.5%減）となって増収減益という結果であった。

地域別売上高は、日本が海外向け金型・設備の減少により前期比微減で398億円、また、鋼材供給ひっ迫に伴う日産の生産停止による影響はおよそ3億円程度であった。北米については、日産向けが大幅に伸びたこと、また、GM向けのモジュール増加によって、前期比41%増加して446億円となった。アジアはタイの生産増加に支えられて順調に売上高を伸ばし24%増の54億円となり、アジアは毎年着実に10億円を伸ばしてそのウエートが高まっている。

得意先グループ別の売上高を見ると、トップシェアは依然として日産グループで523億円（シェア61.2%）を占めているが、全体の伸びが高いためそのウエートは低下している。2位のGMグループ向けもスズキのスイフトやシボレー・イブシロンシリーズなどワールドカーの大型受注により大きく伸びて162億円（同19.0%）、3位のホンダも122億円（同14.3%）に拡大している。トヨタグループが9億円（同1.1%）と前期比若干落ちているのは、タイにおいてピックアップのモデルチェンジがあったため、一時的に生産が減少した結果であり、次期からは新車の生産が順調であることから増加するとみている。なお、その他の大半はクボタの農業用機械部品である。

地域別の営業利益は、日本が開発費の増加等で前期比24.8%減の22億円、北米は鋼材・購入部品の価格高騰並びにヨロズオートモーティブミシシッピ（以下、YAM）の立ち上げロスにより2億75百万円の赤字、アジアについては中国の広州萬宝井汽車部件（以下、YBM）の開業費を織り込んだために、2.6%減の5億80百万円となった。

営業利益を増減要因で見ると、減益要因として①価格値引きによる13億20百万円を、合理化によるコスト削減11億80百万円でカバーできなかった分として1億40百万円、②材料の値上げ11億円、YAMの立ち上げロス6億50百万円、開発費の増加4億20百万円、中国の開業費1億70百万円、その他経費3億10百万円、これら合計の減益分27億90百万円、③増益要因として、売上高増加による17億円、連結調整分3億90百万円、以上の結果、増益分32億70百万円、減益分39億70百万円、差し引き、前期比7億円の減益となった。

経常利益の増加要因は、前期の為替差損6億円に対して、当期は差益1億50百万円に転じたことが最大の増益要因となっている。当期純利益の主な増減要因は、前期は特別利益として退職給付引当金取り崩し益が9億30百万円あったこと、特別損失の増加として米国・タワー社に対する前払金の一括償却7億90百万円が響いて減益となっている。

貸借対照表の主な増減は、資産の部においては借入金返済による現預金の減少20億90百万円、売上増加に伴うヨロズオートモーティブテネシー（以下、YAT）ほかの売掛金・有償支給未収金の増34億40百万円で、流動資産が17億80百万円増加、固定資産は10億20百万円の減少となったため資産合計は7億70百万円の増加となった。一方、負債は長期借入金返済、長期未払金支払等により固定負債の減少37億30百万円、売上増加に伴う買掛金等流動負債の増加33億60百万円により、負債合計は3億70百万円減少している。固定負債の減少はグループ内資金を有効に活用し、有利子負債を削減し、外部借り入れを抑制した結果である。また、少数株主持ち分はYBM等を新規連結としたことなどにより14億60百万円の増加となった。

設備投資は中国における新規拠点の設立、タイではいすゞやトヨタの新車展開と、ホンダ向け設備の増産に

---

よって大幅に伸びている。一方、国内では日産、ホンダ、スズキ、ダイハツ向けの新車展開により引き続き高い投資を行っているが、北米は一段落したのでグループ全体としては、得意先の新車展開以外の投資を抑制した結果10.4%減の42億20百万円となった。また、減価償却費は設備投資を抑制した結果、前期比5億70百万円減の39億60百万円となった。

#### ◆2005年度の経営課題

当社は従来より高い倫理観と順法精神により、公正で透明度の高い企業活動を推進することを、経営の基本方針としている。企業の社会的責任（CSR）への取り組みについては、本年4月1日に「CSR推進委員会」を設置、コーポレートガバナンス部会、リスクマネジメント部会、コンプライアンス部会、環境部会という四つの部会を設けて、経営の基本方針をベースに「企業の社会的責任を果たし、ステークホルダーの満足度を高め、企業価値の増大を目指す」ことをこれからの取り組みとしている。

コーポレートガバナンス部会には、大きな課題として資本政策の推進がある。当社は現在自己株式を660万1千株、30.77%保有しており、資本政策の基本方針としては『長期安定的なビジネスパートナーであるお取引先をお願いすること』で進めている。今後の企業防衛の在り方を十分検討して、最良の資本政策を決定していきたいと考えている。

北米全体を取り巻く環境は、原油・鋼材価格の高騰、ビッグ3の業績不振によって、部品業界は厳しい環境となっている。当社は幸いにも主要取引先が、日産やホンダなど日系自動車メーカーなので、売上は順調に推移している。また、不振が伝えられるGM向けも、比較的好調な車種を受注しているため、現在のところ大きな影響は出ていない。しかし、車種削減なども伝えられており、懸念材料として、今後も注意深くウォッチしていきたい。また、鋼材価格の高騰や調達の問題に関しては、メーカーに対して集中購買の拡大や値上げを申請しているところである。

2003年5月に操業開始したYAMは、2004年度には売上高を大きく伸ばしたが、操業開始間もないこともあって営業損失を出している。新工場であり、作業の標準化を含めて新人の作業習熟が進んでいない中で、急激な生産量の増大に追従し切れない状況にあるが、2005年度についてはヨロズグループで蓄積した生産ノウハウを活用して、課題を分析し改善していくタスクフォースチームの活動により、ブレークイーブンを目指している。

また、中国の新拠点広州のYBMは、3月から操業を開始したが、立ち上げから他社の追随を許さず、「ダントツのQ・C・D」を達成して、2007年度の単年度黒字化を目指している。

なお、国内6番目の新拠点となる「ヨロズ愛知（仮称）」については、10月1日の営業開始に向けて準備を進めており、今期半年間の目標を売上高20億円、営業利益率3%としている。

#### ◆2006年3月期の業績見込みと中期業績目標

2006年3月期の業績予想は、売上高990億円（前期比15.6%増）、営業利益26億円（同6.5%減）、経常利益26億60百万円（同10.0%減）、当期純利益15億70百万円（同18.1%増）を見込んでいる。売上高は中国YBMおよびヨロズ愛知の営業開始によるところが大きく、営業利益は売上増、合理化による増益要因41億30百万円に対して、減益要因として価格値引きや開発費等の43億10百万円が見込まれるため1億80百万円の減益を予想している。経常利益はさらに為替差損を見込んで2億90百万円の減益とし、当期純利益については前期の特別損失がなくなるため、2億40百万円の増益を予想している。

中期経営計画の数値目標としては、2008年度連結売上高1,050億円、営業利益率6%以上を掲げている。中長期的な経営戦略は、ヨロズサクセスプランに基づき、経営改革の2本柱である、『生産革命』と『マネジメント革命』の活動を進めて、上記目標達成を図るとともにCSRの推進により、企業の社会的責任を果たし、ステークホルダーの満足度を高め、企業価値の増大を目指していきたい。

また、配当政策として当社の基本方針は、将来の事業展開を勘案し安定配当を維持しつつ、増配を常に念頭に置き事業の発展に努めている。この方針に基づき前期の1円増配に続き、2004年度も1円増配の12円とする予定である。

昨年度は個人投資家向けのIRセミナーを名古屋、大阪、東京の3会場で実施、合計1,254名の方にご参加いただいた。まだまだ一般的にはなじみがなく「ヨロズ」を直接ご理解いただけない点が多いので、ことあるごとにより多くの方に関心を持っていただけるよう、会社説明会や工場見学会、セミナーなど活発なIR活動を継続していきたいと考えているので、よろしくご厚意申し上げます。

（平成17年6月16日・東京）