



2010年3月期 決算説明会



八千代工業株式会社

2010.5.10

本日のご説明内容

1. 決算説明

経理部長

北村 哲也

2. 第10次中期計画 最終年度の展開方針について

代表取締役社長 加藤 正彰

決算説明

2010年3月期 連結決算

2011年3月期 連結業績見通し

経理部長 北村 哲也

2010年3月期 連結決算



10/01～10/03(国内) 09/10～09/12(海外)	2009年4Q (実績)	2010年4Q (実績)	前年同期比 (増減率)
売上高	653億円	806億円	+153億円 (+23.4%)
自動車組立分野	318億円	416億円	+98億円 (+30.5%)
自動車部品分野	335億円	390億円	+55億円 (+16.7%)
営業利益 (対売上高比率)	-0.4億円 (-0.1%)	18.8億円 (2.3%)	+19.2億円 (-%)
経常利益 (対売上高比率)	-1.4億円 (-0.2%)	19.0億円 (2.4%)	+20.4億円 (-%)
四半期純利益 (対売上高比率)	-4.6億円 (-0.7%)	0.4億円 (0.0%)	+5.0億円 (-%)
為替レート (USドル)	94円	91円	3円 円高

57期(2010年3月期) 連結業績



09/04~10/03(国内) 09/01~09/12(海外)	2009年3月期 (実績)	2010年3月期 (実績)	前年度比 (増減率)	10/27公表 通期 見直しからの増減額
売上高	3,093億円	2,757億円	-336億円 (-10.9%)	+57億円 (+2.1%)
自動車組立分野	1,302億円	1,404億円	+102億円 (+7.9%)	+29億円 (+2.1%)
自動車部品分野	1,791億円	1,353億円	-438億円 (-24.5%)	+28億円 (+2.1%)
営業利益 (対売上高比率)	60.5億円 (2.0%)	22.6億円 (0.8%)	-37.9億円 (-62.7%)	-1.4億円 (-5.8%)
経常利益 (対売上高比率)	56.2億円 (1.8%)	20.4億円 (0.7%)	-35.8億円 (-63.8%)	+0.4億円 (+1.8%)
当期純利益 (対売上高比率)	3.9億円 (0.1%)	-42.3億円 (-1.5%)	-46.2億円 (-%)	-8.3億円 (-24.5%)
(前期)UYT減損前 (当期)繰延税金資産取崩前 当期純利益 (対売上高比率)	28.6億円 (0.9%)	4.5億円 (0.2%)	-24.1億円 (-84.2%)	—
為替レート (USドル)	101円	93円	8円 円高	90円から 3円 円安

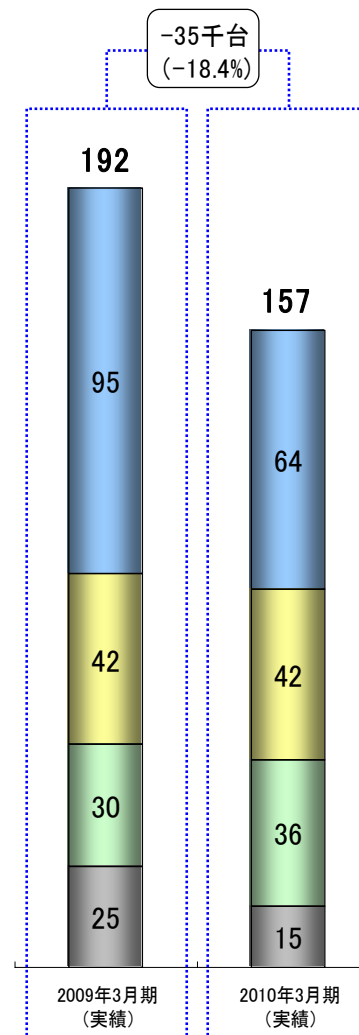
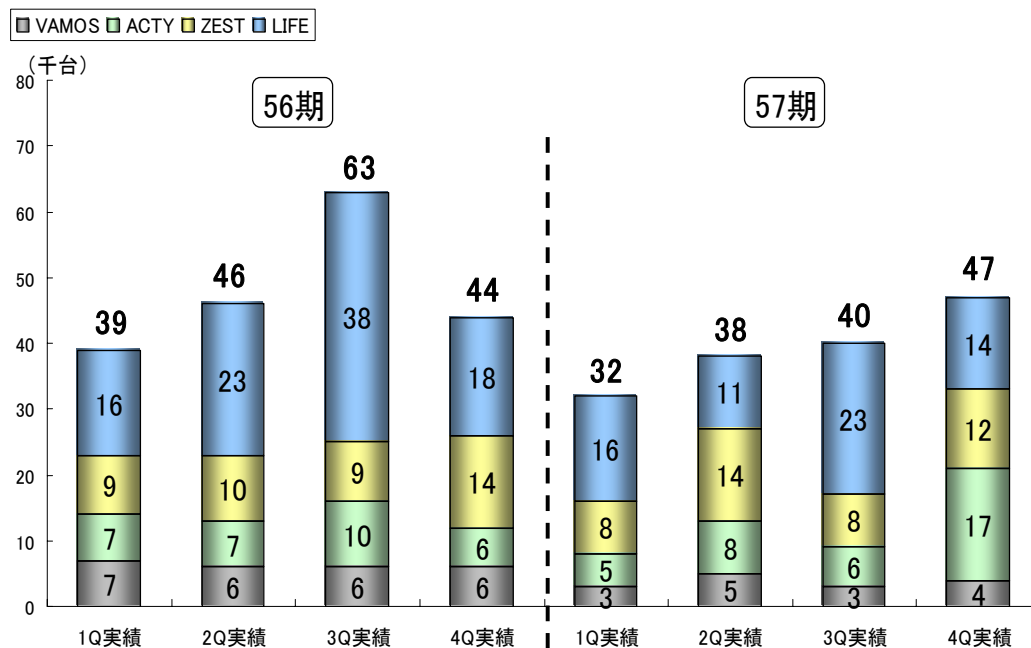
57期(2010年3月期) 自動車組立分野概要



	2009年3月期 (実績)	2010年3月期 (実績)	前年度比 (増減率)
生産台数合計	192千台	157千台	-35千台 (-18.4%)
LIFE	95千台	64千台	-31千台 (-32.1%)
ZEST	42千台	42千台	0千台 (-0.3%)
ACTY	30千台	36千台	+6千台 (+14.4%)
VAMOS	25千台	15千台	-10千台 (-37.7%)
売上高	1,302億円	1,404億円	+102億円 (+7.9%)

	2009年3月期 (実績)	2010年3月期 (実績)
日産台数	771台/日	635台/日

エンジン組立工場稼働開始
'09年5月～

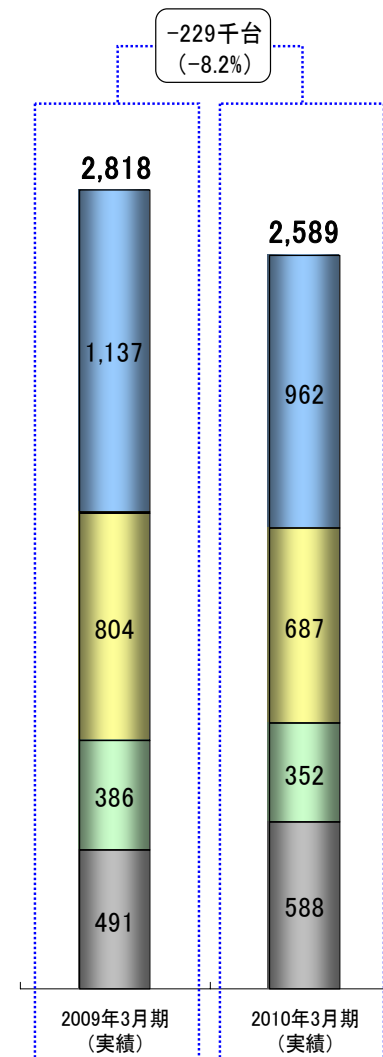
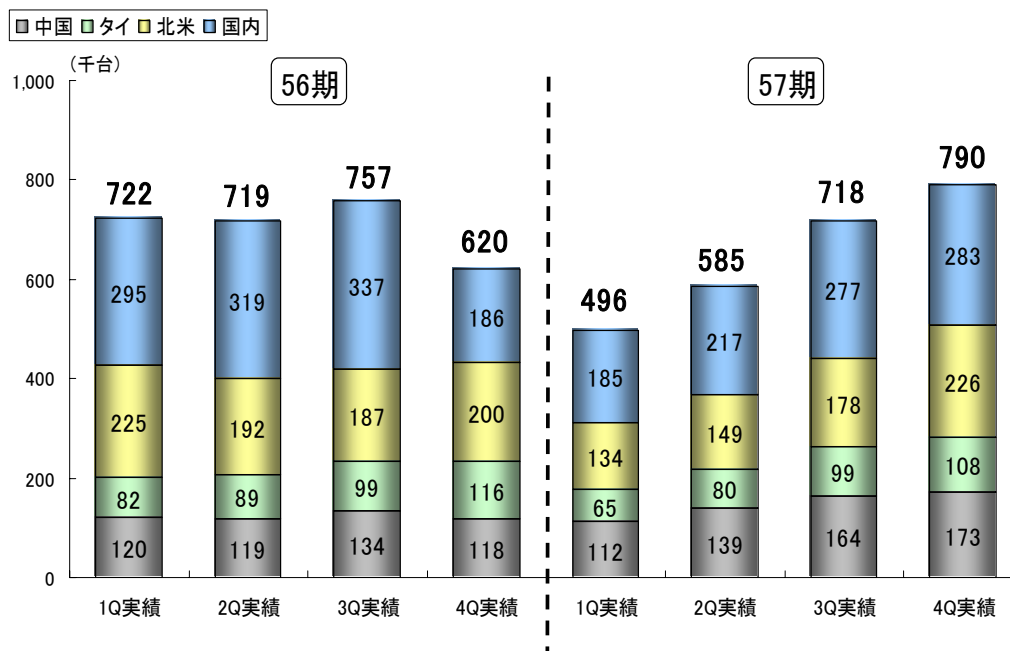


57期(2010年3月期) 自動車部品分野概況

タンク

	2009年3月期 (実績)	2010年3月期 (実績)	前年度比 (増減率)
生産台数合計	2,818千台	2,589千台	-229千台 (-8.2%)
国内	1,137千台	962千台	-175千台 (-15.4%)
北米	804千台	687千台	-117千台 (-14.5%)
タイ	386千台	352千台	-34千台 (-8.8%)
中国	491千台	588千台	+97千台 (+19.6%)
売上高	387億円	316億円	-71億円 (-18.4%)
内、為替影響	—	-21億円	-50億円 (-12.9%)

← 実質的な売上減

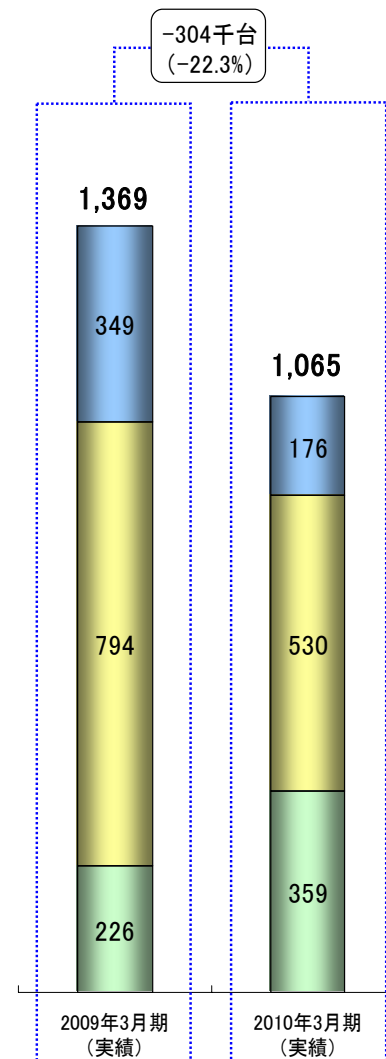
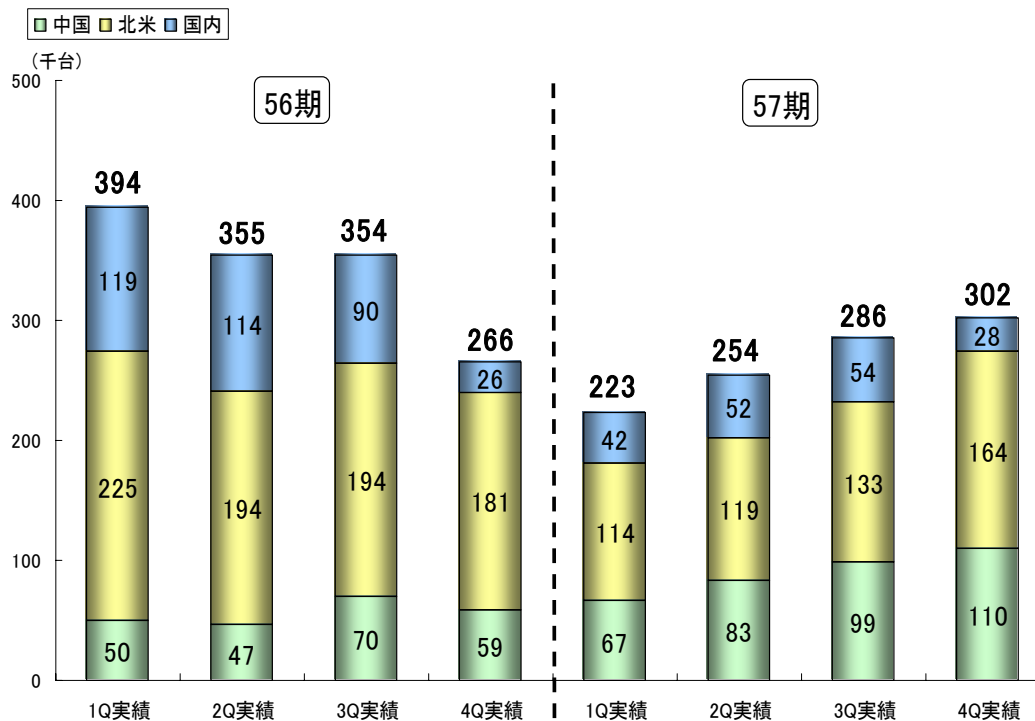


57期(2010年3月期) 自動車部品分野概況

サンルーフ

	2009年3月期 (実績)	2010年3月期 (実績)	前年度比 (増減率)
生産台数合計	1,369千台	1,065千台	-304千台 (-22.3%)
国内	349千台	176千台	-173千台 (-49.6%)
北米	794千台	530千台	-264千台 (-33.4%)
中国	226千台	359千台	+133千台 (+59.2%)
売上高	276億円	206億円	-70億円 (-25.3%)
内、為替影響	—	-16億円	-54億円 (-19.3%)

← 実質的な売上減



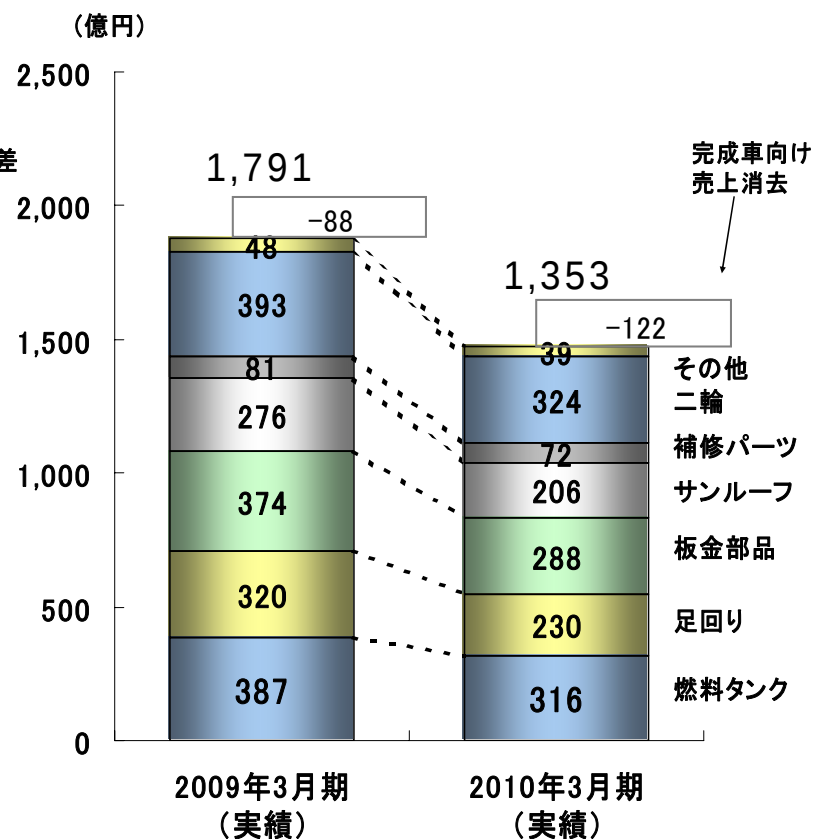
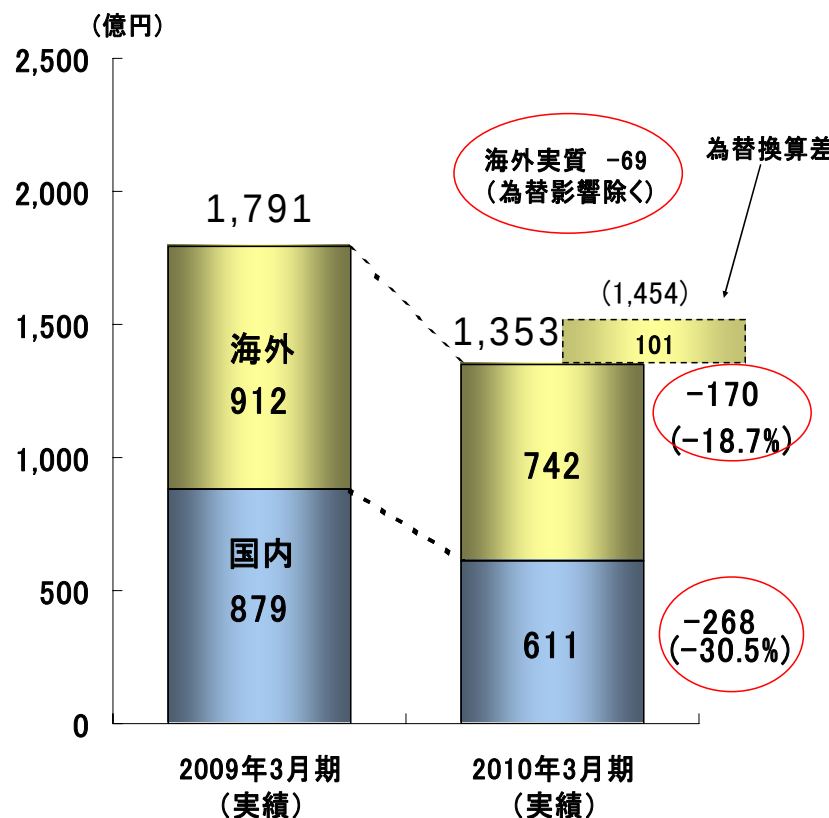
57期(2010年3月期) 自動車部品分野概況



売上高	2009年3月期 (実績)	2010年3月期 (実績)	前年度比 (増減率)
売上高	1,791億円	1,353億円	-438億円 (-24.5%)

国内／海外区分

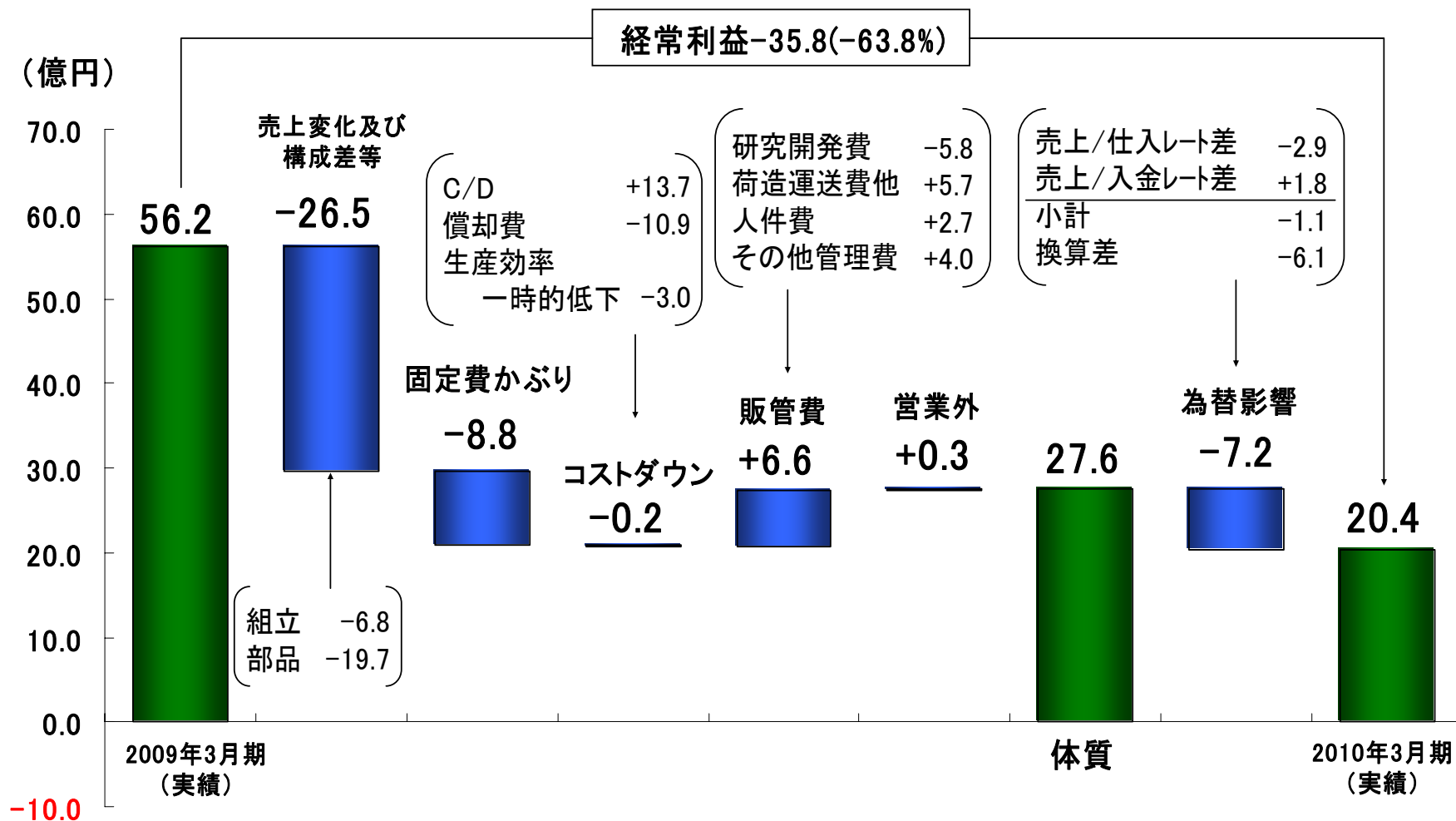
部品別区分



57期(2010年3月期) 連結経常利益増減要因

YACHIYO

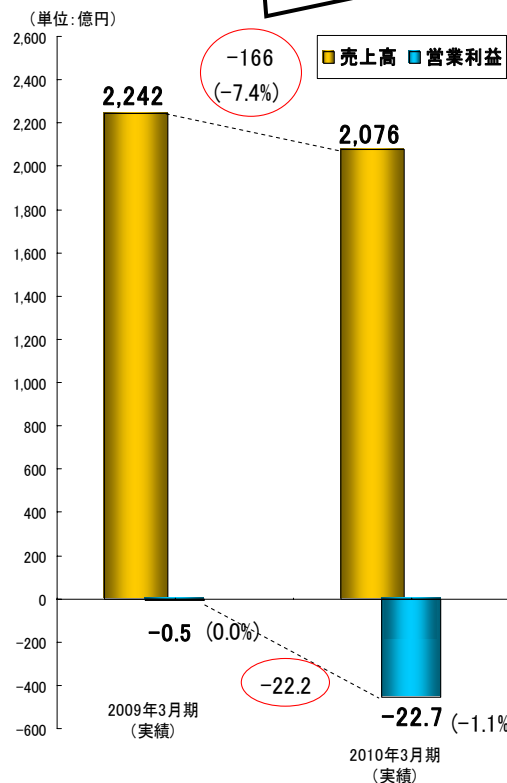
売上高	増減	体質	為替換算影響
3,093	-235	2,858	-101
自動車組立分野 自動車部品分野	+102 -337	1,404 1,454	2,757 -336
1,302 1,791			1,404 1,353



57期(2010年3月期) 所在地別セグメント情報

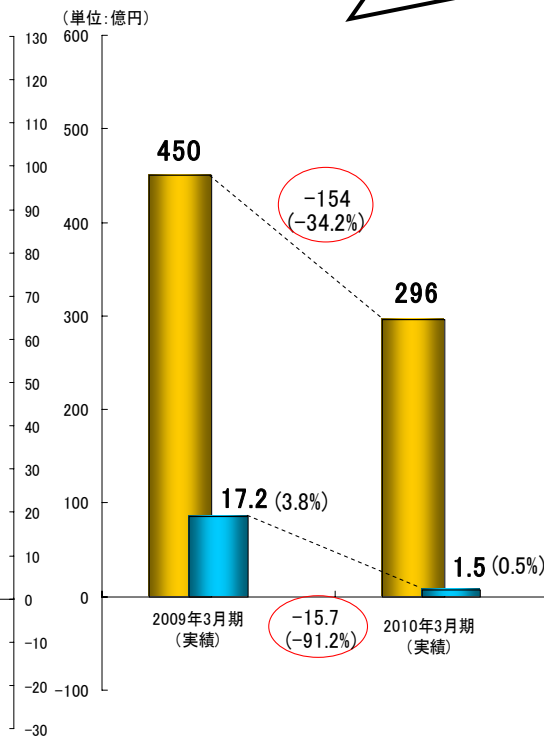
【国内】

売上高	-166	
・完成車 35千台減		+102
・完成車 ENG組立開始		
・部品売上減	-268	
営業利益	-22.2	
・売上変化及び機種構成差	-14.7	
・研究開発費	-5.8	
・コストダウン	+7.7	
・生産効率一時的低下	-3.0	
・固定費かぶり	-6.4	



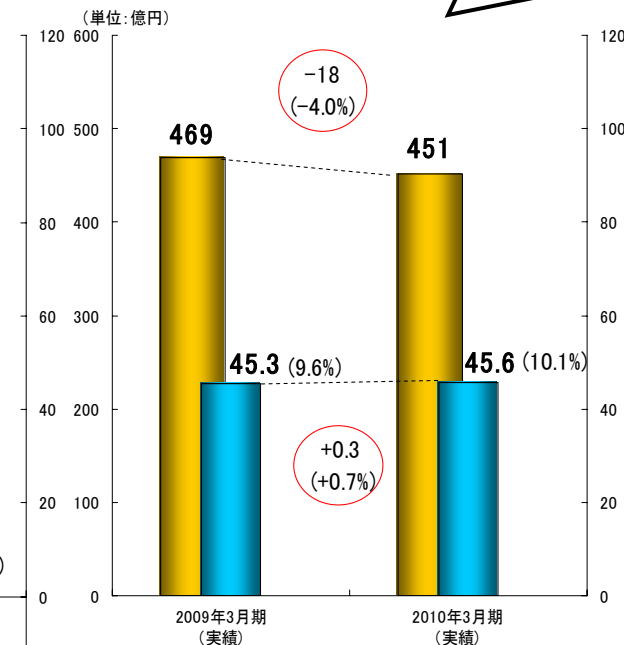
【北米】

売上高	-154	
・全拠点売上減	-117	
・為替換算影響	-37	
営業利益	-15.7	
・売上変化及び機種構成差	-17.4	
・売上レート差、換算差	-2.4	
・コストダウン(荷造運送費減他)	+3.8	
・固定費かぶり	-2.1	
・前期立上り費用	+2.4	

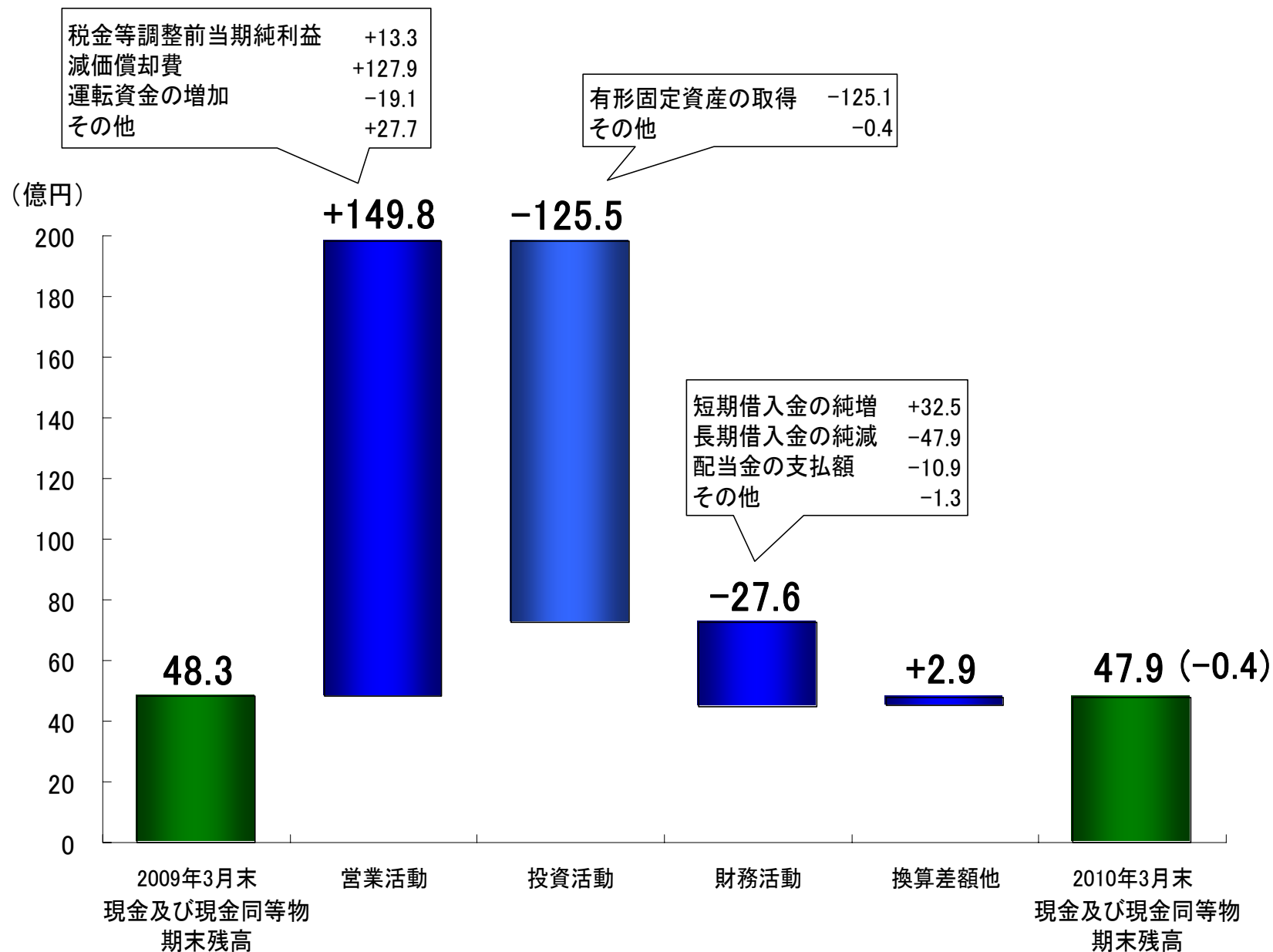


【アジア】

売上高	-18	
・タンク及びS/R並びに二輪増	+46	
・為替換算影響	-64	
営業利益	+0.3	
・売上変化及び機種構成差	+11.3	
・売上レート差、換算差	-6.6	
・償却費増	-4.1	
・固定費かぶり	-0.3	



57期(2010年3月期) 連結キャッシュ・フロー



57期(2010年3月期) 連結貸借対照表

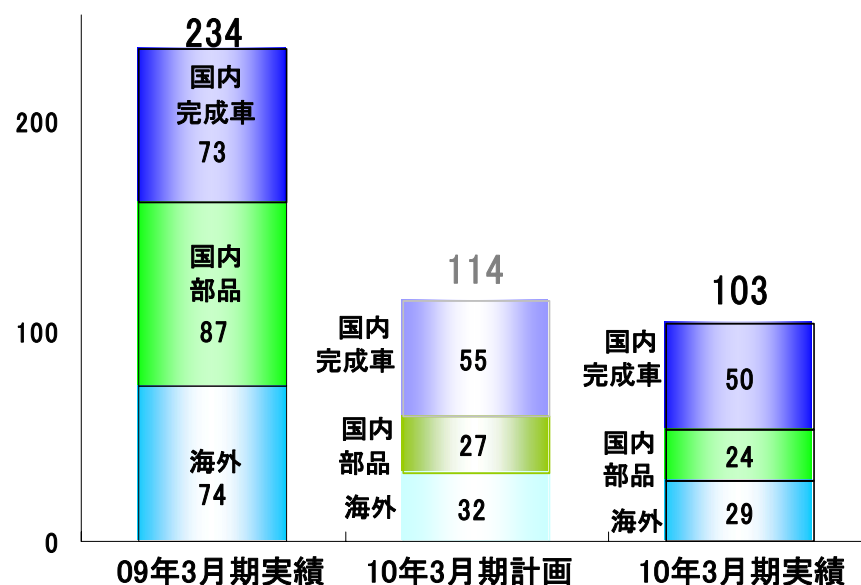
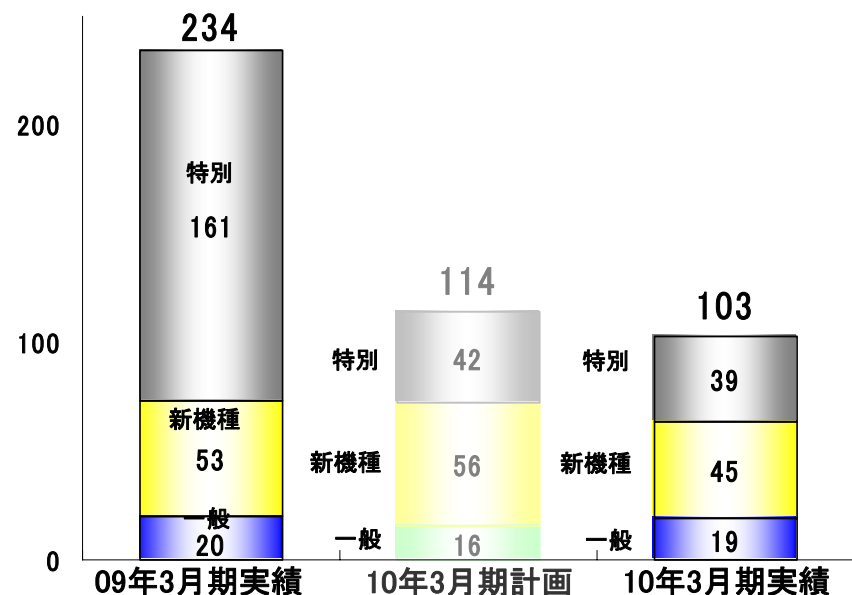


		2009年3月	2010年3月	増減	コメント
総資産		1,201億円	1,254億円	+53億円	受取手形及び売掛金の増 +107億円 有形固定資産の減 -33億円 繰延税金資産の減 -22億円 未収法人税等の減 -16億円 為替換算 +19億円
負債		788億円	879億円	+91億円	支払手形及び買掛金の増 +90億円 有利子負債の減 -17億円 未払金の減 -10億円 為替換算 +5億円
	株主資本	431億円	383億円	-48億円	配当金 -6億円 当期純損失 -42億円
	評価・換算差額等	-60億円	-45億円	+15億円	為替換算調整勘定の増 +14億円
	少数株主持分	41億円	37億円	-4億円	—————
	純資産合計	412億円	375億円	-37億円	—————
負債純資産合計		1,201億円	1,254億円	+53億円	—————
有利子負債残高		404億円	387億円	-17億円	国内 -20億円 北米 +6億円 アジア -1億円 為替換算 -2億円 } -15億円
自己資本比率		30.9%	26.9%	-4.0P	—————
有利子負債依存度		33.6%	30.9%	-2.7P	—————
1株当り純資産		1,545円	1,407円	-138円	—————

57期(2010年3月期) 連結投資実績



(単位: 億円)



【 10年3月期の主な内容 】

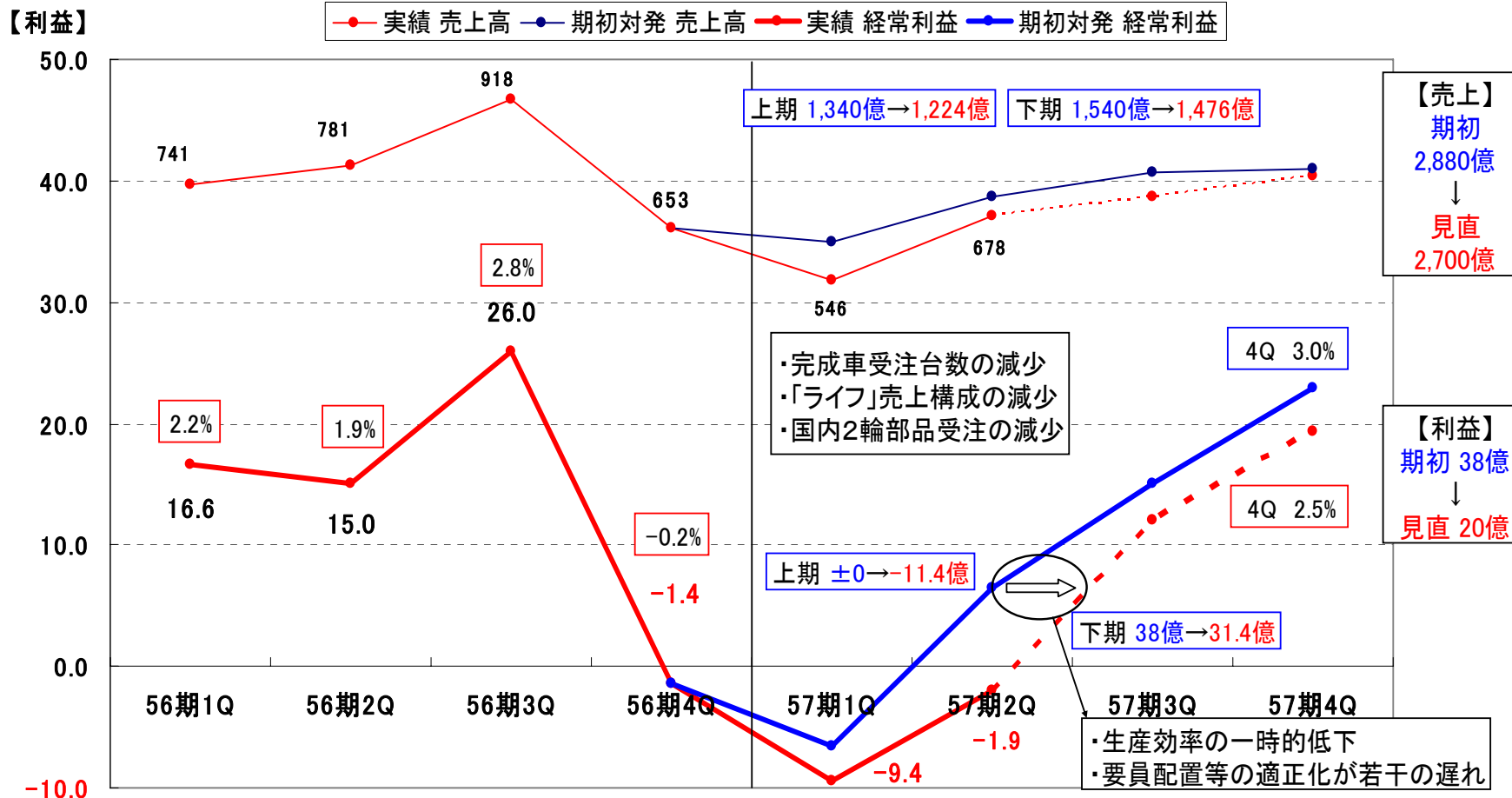
	一般	特別
— 用地取得 — ・ 完成車新工場用地・造成		(7) 7
— 完成車新工場関連 — ・ ENG工場設備		(8) 8
— 新拠点 — ・ ブラジル新拠点		(1) 1
— 体改・能拡 — ・ 完成車事業 ・ 部品事業 (栃木研究所増設等) ・ 海外現法 (YMA PFT 導入等)		(23) 2 6 15
— 新機種 — [金型・治具含む] ・ 国内 (完成車/部品) ・ 海外現法	(45) 40 5	
— 合理化・更新等 — ・ 国内 (完成車/部品) ・ 海外現法	(19) 9 10	

[合計] 103 億円

64 39

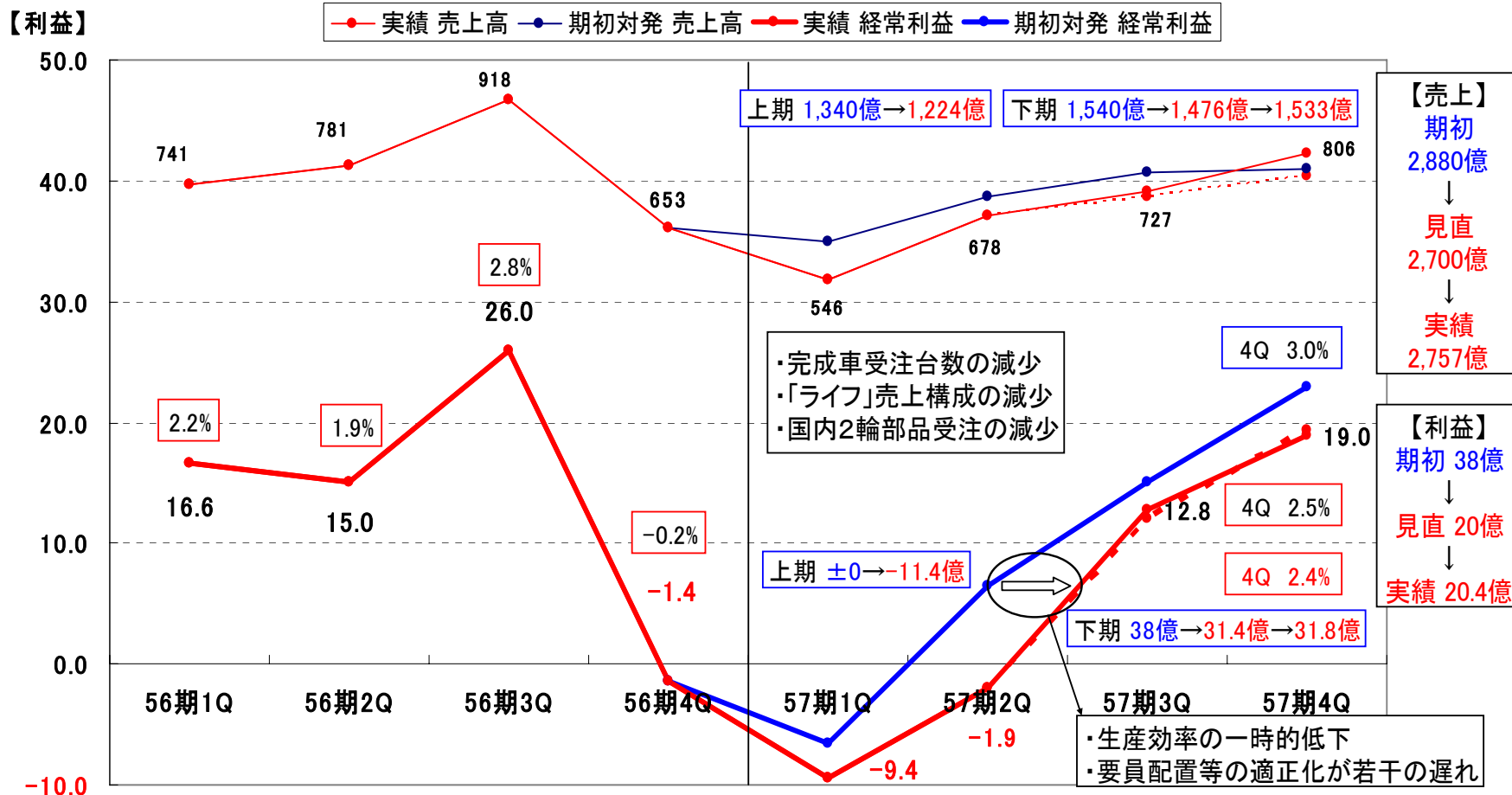
連結業績 四半期推移 (4/27 期初計画→10/27 見直計画)

11/4決算説明会 ご説明



- ・売上減少などによる生産効率低下や要員再配置に一部遅れがあったものの、ボトム体質の構築はほぼ完了した。
- ・回復に若干の遅れはあるものの、期初計画の回復に向けた収益ラインには追随しており、生産体質面では、期初の目論見どおり今期末には達成する見込み。

連結業績 四半期推移 (10/27 見直計画→実績)



2011年3月期 連結業績見通し



	2010年3月期 (実績)	2011年3月期 (計画)	前年度比 (増減率)
売上高	2,757億円	3,100億円	+343億円 (+12.5%)
自動車組立分野	1,404億円	1,450億円	+46億円 (+3.3%)
自動車部品分野	1,353億円	1,650億円	+297億円 (+22.0%)
営業利益 (対売上高比率)	22.6億円 (0.8%)	55.0億円 (1.8%)	+32.4億円 (+143.4%)
経常利益 (対売上高比率)	20.4億円 (0.7%)	50.0億円 (1.6%)	+29.6億円 (+145.6%)
当期純利益 (対売上高比率)	-42.3億円 (-1.5%)	16.0億円 (0.5%)	+58.3億円 (-%)
(前期)繰延税金資産取崩前 当期純利益 (対売上高比率)	4.5億円 (0.2%)	16.0億円 (0.5%)	+11.5億円 (-%)
為替レート (USドル)	93円	90円	3円 円高

	2009年3月期	2010年3月期 (予定)	2011年3月期 (予定)	前年度比 増減
中間配当金	15円	9円	(10円)	+1円
期末配当金	15円	(9円)	(10円)	+1円
年間配当金	30円	(18円)	(20円)	+2円
連結配当性向	184.0% ※1(25.2%)	— ※2(95.6%)	30.0%	—

※1 ()内は、持分法適用関連会社(UYT)の減損処理を除く数値。

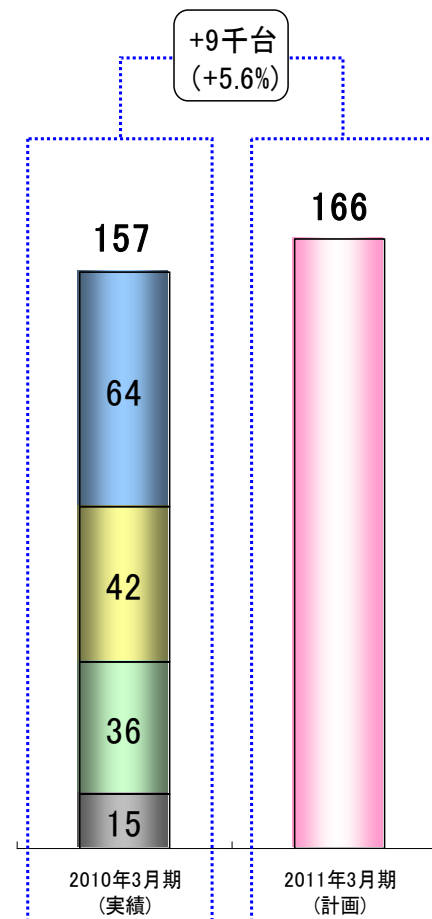
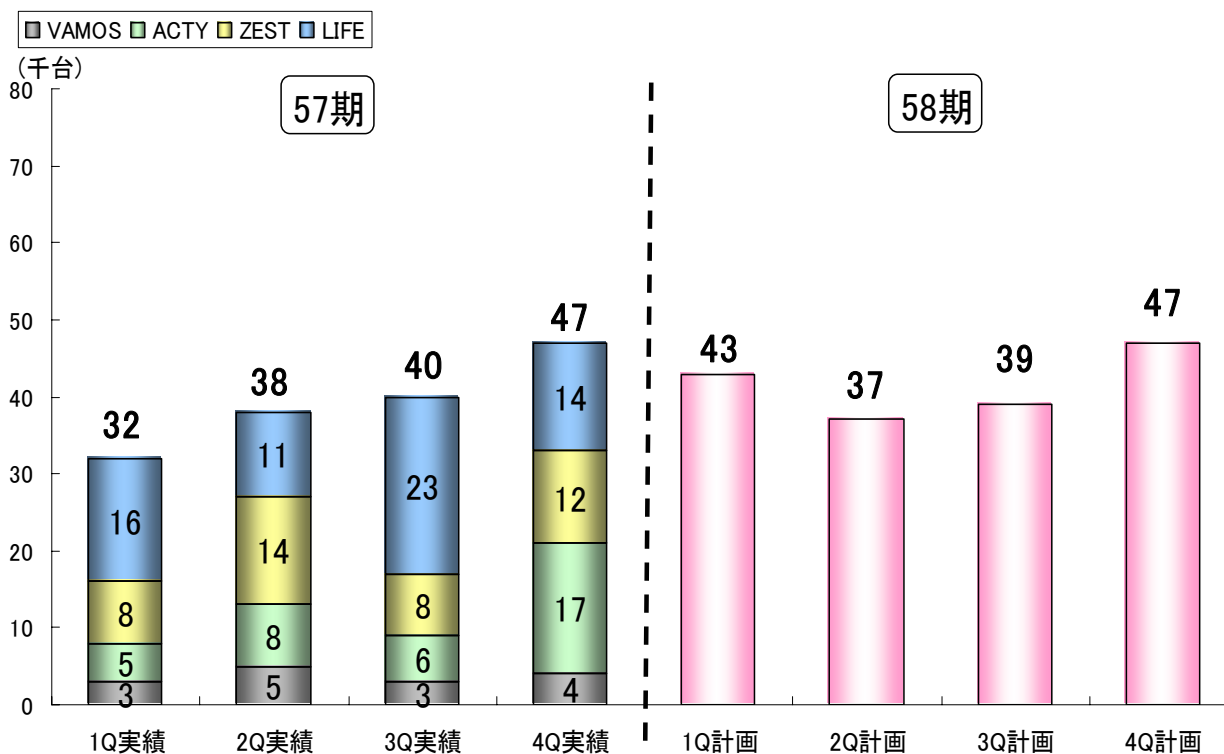
※2 ()内は、繰延税金資産の取崩しの影響を除く数値。

58期(2011年3月期)自動車組立分野

売上台数&売上高 見通し

	2010年3月期 (実績)	2011年3月期 (計画)	前年度比 (増減率)
生産台数合計	157千台	166千台	+9千台 (+5.6%)
売上高	1,404億円	1,450億円	+46億円 (+3.3%)

	2010年3月期 (実績)	2011年3月期 (計画)
日産台数	635台/日	681台/日

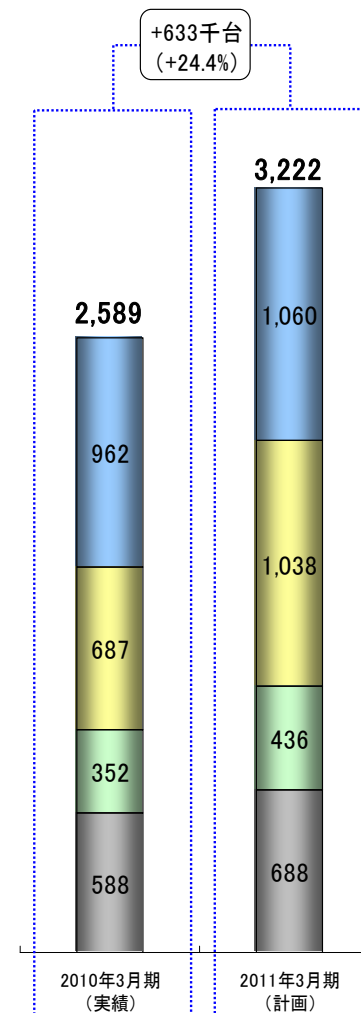
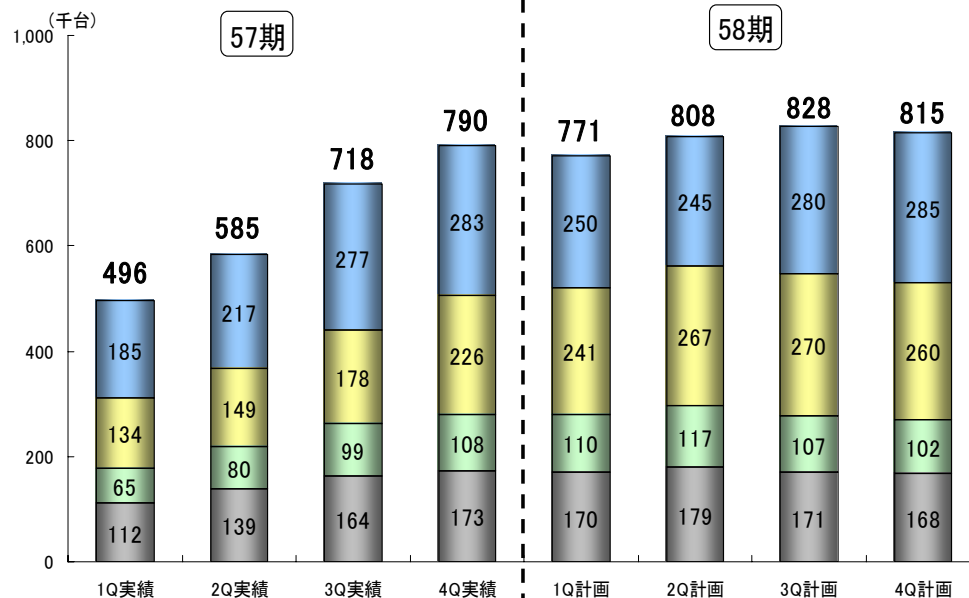


タンク 売上台数&売上高 見通し

	2010年3月期 (実績)	2011年3月期 (計画)	前年度比 (増減率)
生産台数合計	2,589千台	3,222千台	+633千台 (+24.4%)
国内	962千台	1,060千台	+98千台 (+10.1%)
北米	687千台	1,038千台	+351千台 (+51.1%)
タイ	352千台	436千台	+84千台 (+23.7%)
中国	588千台	688千台	+100千台 (+17.2%)
売上高	316億円	428億円	+112億円 (+35.5%)
内為替影響	—	-8億円	+120億円 (+38.1%)

← 実質的な売上増

■ 中国 ■ タイ ■ 北米 ■ 国内

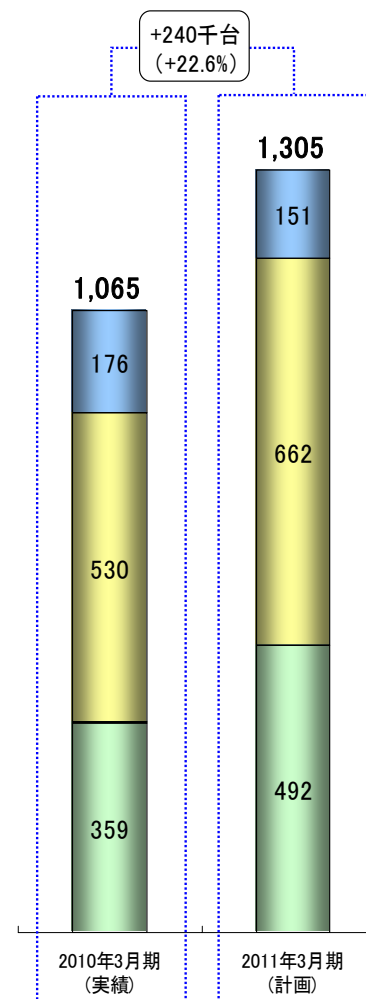
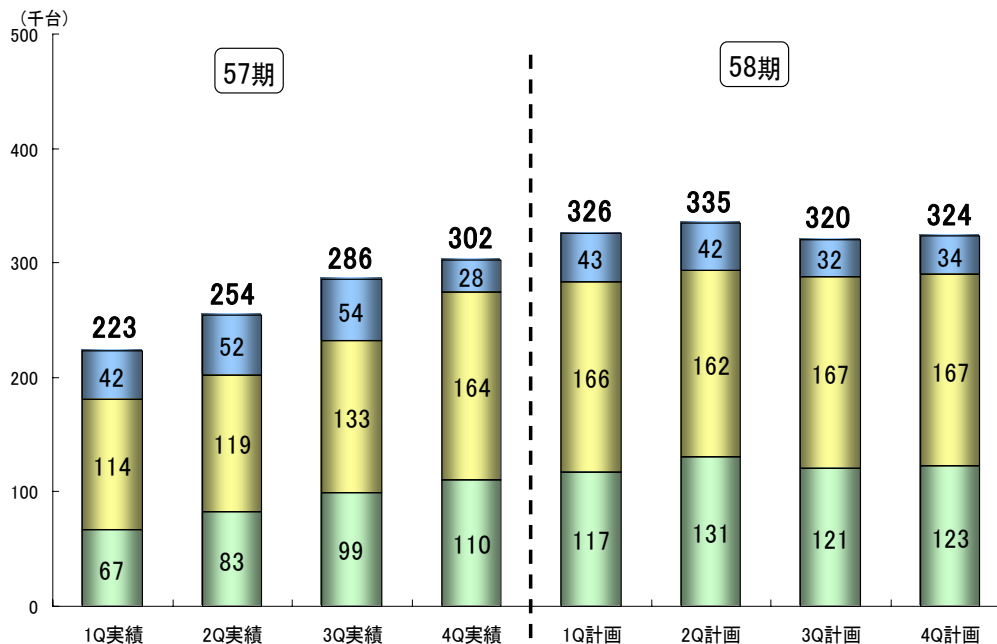


サンルーフ 売上台数&売上高 見通し

	2010年3月期 (実績)	2011年3月期 (計画)	前年度比 (増減率)
生産台数合計	1,065千台	1,305千台	+240千台 (+22.6%)
国内	176千台	151千台	-25千台 (-14.5%)
北米	530千台	662千台	+132千台 (+25.1%)
中国	359千台	492千台	+133千台 (+37.2%)
売上高	206億円	249億円	+43億円 (+20.5%)
内為替影響	—	-8億円	+51億円 (+24.3%)

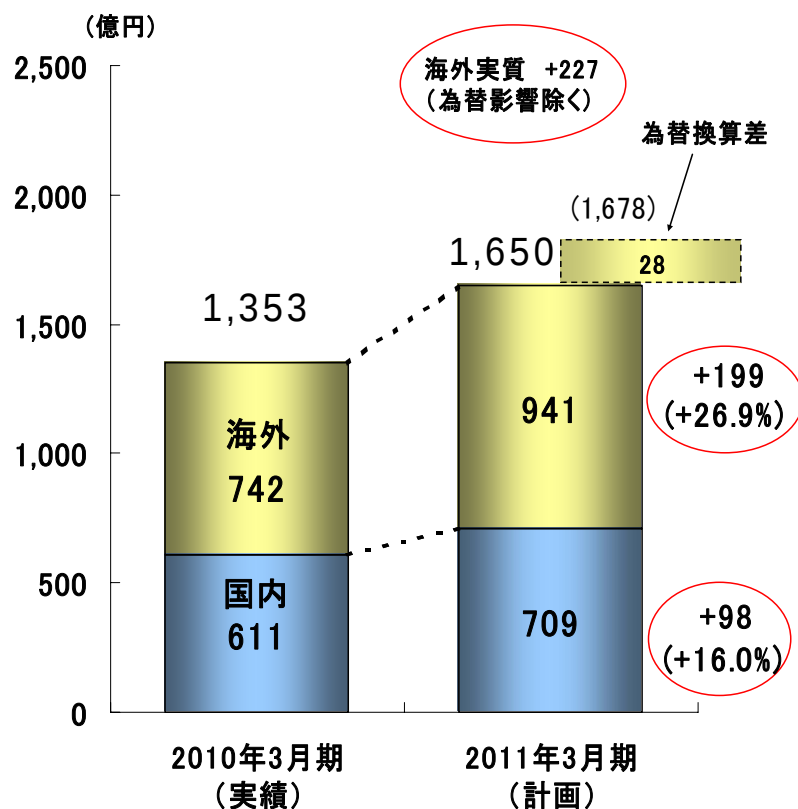
← 実質的な売上増

■ 中国 ■ 北米 ■ 国内

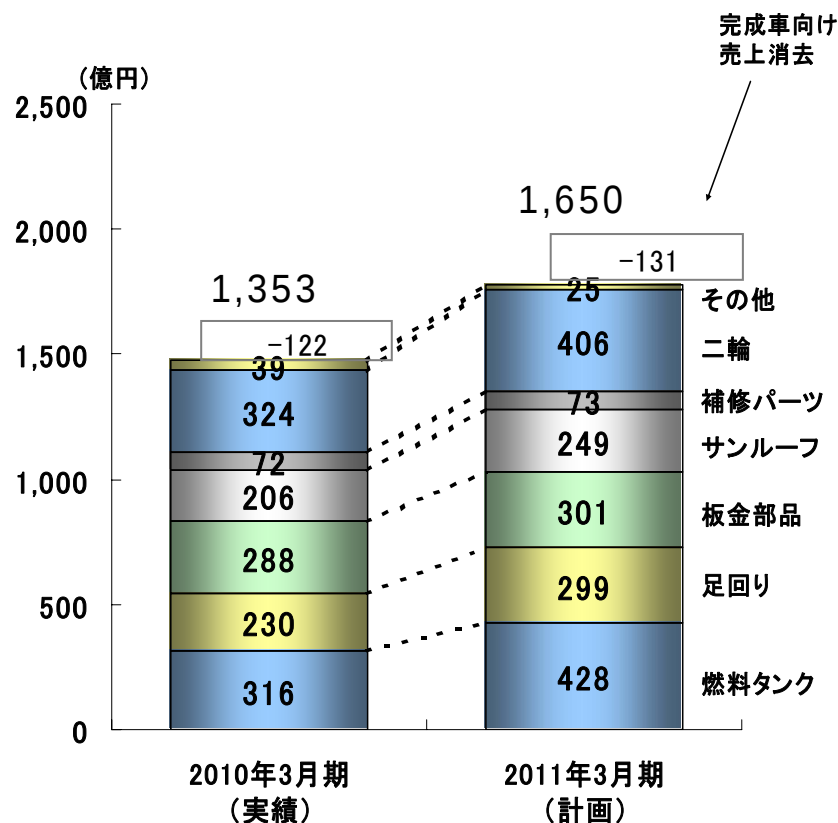


売上高	2010年3月期 (実績)	2011年3月期 (計画)	前年度比 (増減率)
売上高	1,353億円	1,650億円	+297億円 (+22.0%)

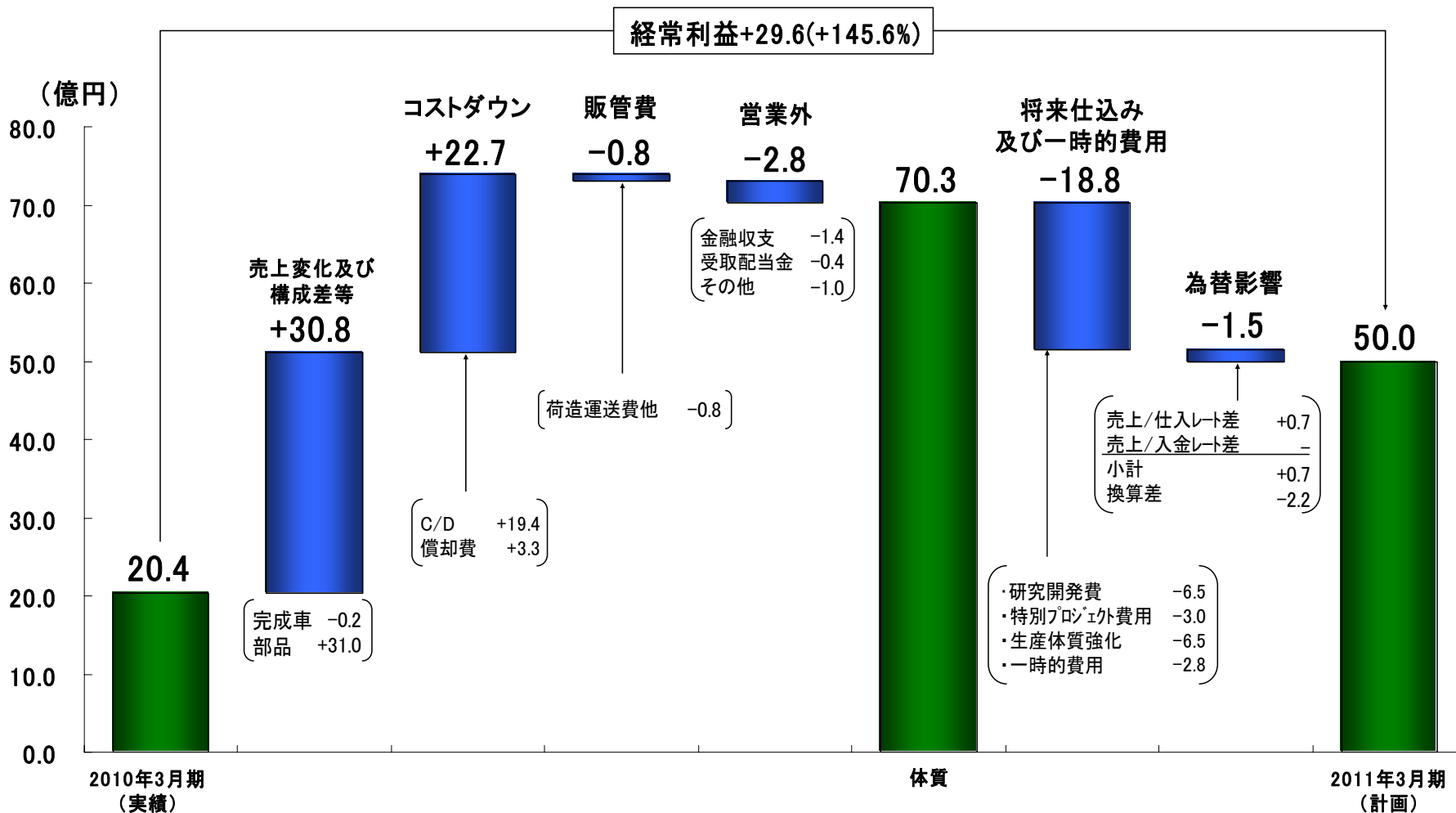
国内／海外区分



部品別区分



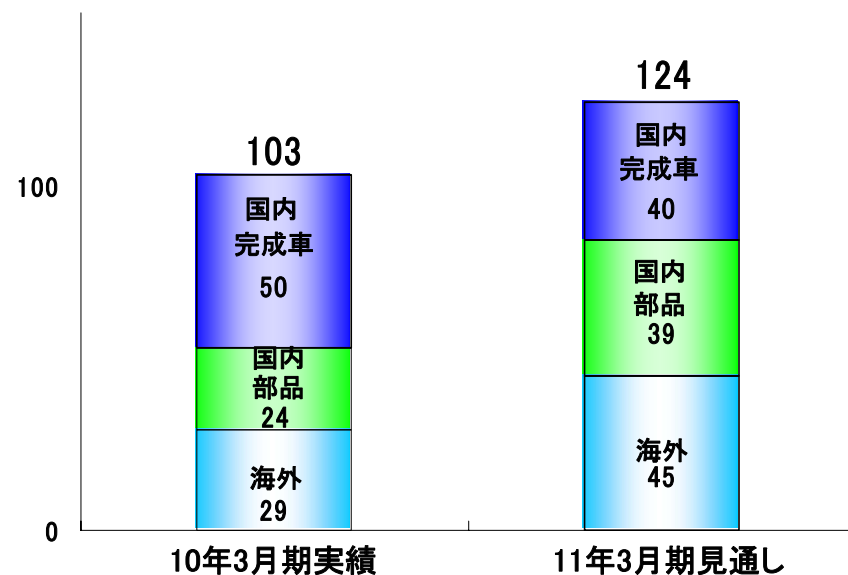
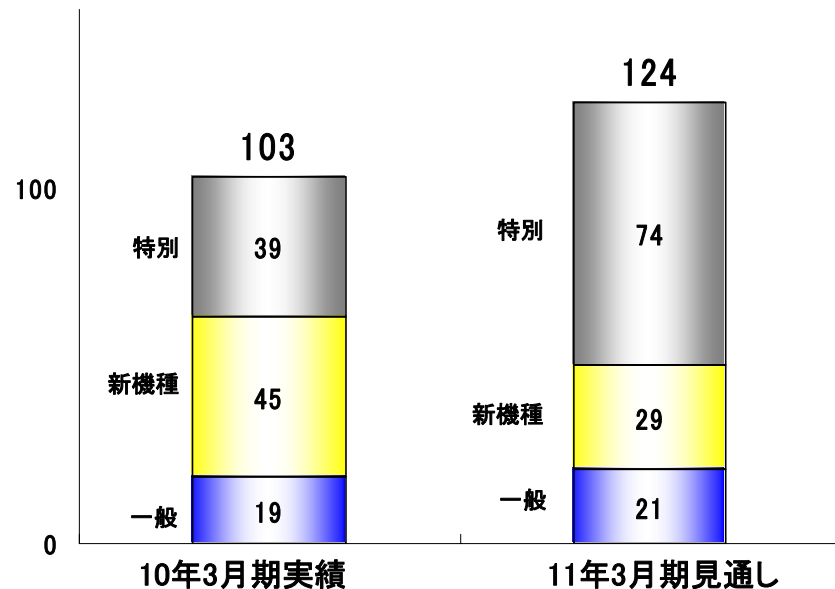
58期(2011年3月期) 連結経常利益増減要因 前年度比



58期(2011年3月期) 連結投資計画



(単位: 億円)



【 11年3月期の主な内容 】

	一般	特別
－ 用地取得 － ・ 完成車新工場用地・造成		(32) 32
－ 新拠点 － ・ ブラジル新拠点用地・造成 ・ ブラジル新拠点/設備		(12) 3 9
－ 体改・能拡 － ・ 完成車事業 ・ 部品事業 (PFT設備移管等) ・ 海外現法		(30) 4 18 8
－ 新機種 － [金型・治具含む] ・ 国内 (完成車/部品) ・ 海外現法	(29) 14 15	
－ 合理化・更新等 － ・ 国内 (完成車/部品) ・ 海外現法	(21) 12 9	

【 合計 】 124 億円

50

74

第10次中期計画 最終年度の展開方針について

第10次中期計画の展開状況

第10次中期 最終年度の展開にむけて

代表取締役社長 加藤 正彰

第10次中期計画の展開状況

第10次中期(2008年4月～2011年3月)

目 的

『機能部品トップランナー』
『高効率、高品質の完成車工場
(QCDベスト工場)』
に向けた仕込みを完了する。

目 標

1. 製品重量軽量化 仕込み完了
2. コストダウン 仕込み完了
3. 後処理 の大幅削減

主要施策 1

◇ もの造り体質の 再構築

1. 工程内品質保証の確立
2. ラインの高機能汎用化
3. 現場力の強化

主要施策 2

◇ 研究開発力の強化

1. 機能部品のトップランナー
への仕込み完了
2. ツーリングの競争力強化

主要施策 3

◇ グローバル オペレーションの進化

1. マザー機能の明確化と強化
2. 地域統括機能の構築と
地域自立化
3. グローバル調達の強化

目 的

『機能部品トップランナー』

『高効率、高品質の完成車工場
(QCDベスト工場)』
に向けた仕込みを完了する。

主要施策 1

◇ もの造り体質の 再構築

1. 工程内品質保証の確立
2. ラインの高機能汎用化
3. 現場力の強化

2009年12月、四日市製作所において10年ぶりのフルモデルチェンジとなる新型アクティトラックの量産を開始した。

この新型アクティトラックでは先に発表したライフに続き、Yachiyoでの板金部品の内製化率を上げることができた。

アクティトラックの販売は好調で、1月からは計画に対し、増量生産を行っている。

板金部品を生産する子会社の
(株)ワイジーテック



目 的

『機能部品トップランナー』

『高効率、高品質の完成車工場
(QCDベスト工場)』

に向けた仕込みを完了する。

主要施策 3

◇ グローバル

オペレーションの進化

1. マザー機能の明確化と強化
2. 地域統括機能の構築と地域自立化
3. グローバル調達の強化



2010年1月、八千代工業武漢有限公司(YWM)では、東風本田で生産されるCR-Vのサンルーフの生産を開始した。

中国でのサンルーフの生産は八千代工業中山有限公司(YZM)に続き2拠点目であることから、現地の従業員同士による習熟訓練を行い無事量産開始に至った。



目 的

『機能部品トップランナー』

『高効率、高品質の完成車工場
(QCDベスト工場)』

に向けた仕込みを完了する。

主要施策 3

◇ グローバル

オペレーションの進化

1. マザー機能の明確化と強化
2. 地域統括機能の構築と地域自立化
3. グローバル調達の強化



2010年1月、ヤチヨ マ
ニュファクチュアリング オブ
アラバマ(YMA)では、Honda
のアラバマ工場で生産され
るオデッセイの樹脂製燃料タ
ンクの生産を開始した。

北米での樹脂製燃料タン
クの生産拠点はUSYに続き、
2拠点目となった。



第10次中期 最終年度の展開にむけて

国内の自動車需要

経済の低成長
少子高齢化
人口減少



自動車市場の伸びは期待できない

日本からの輸出

円高により輸出競争力の低下



現地生産化が加速



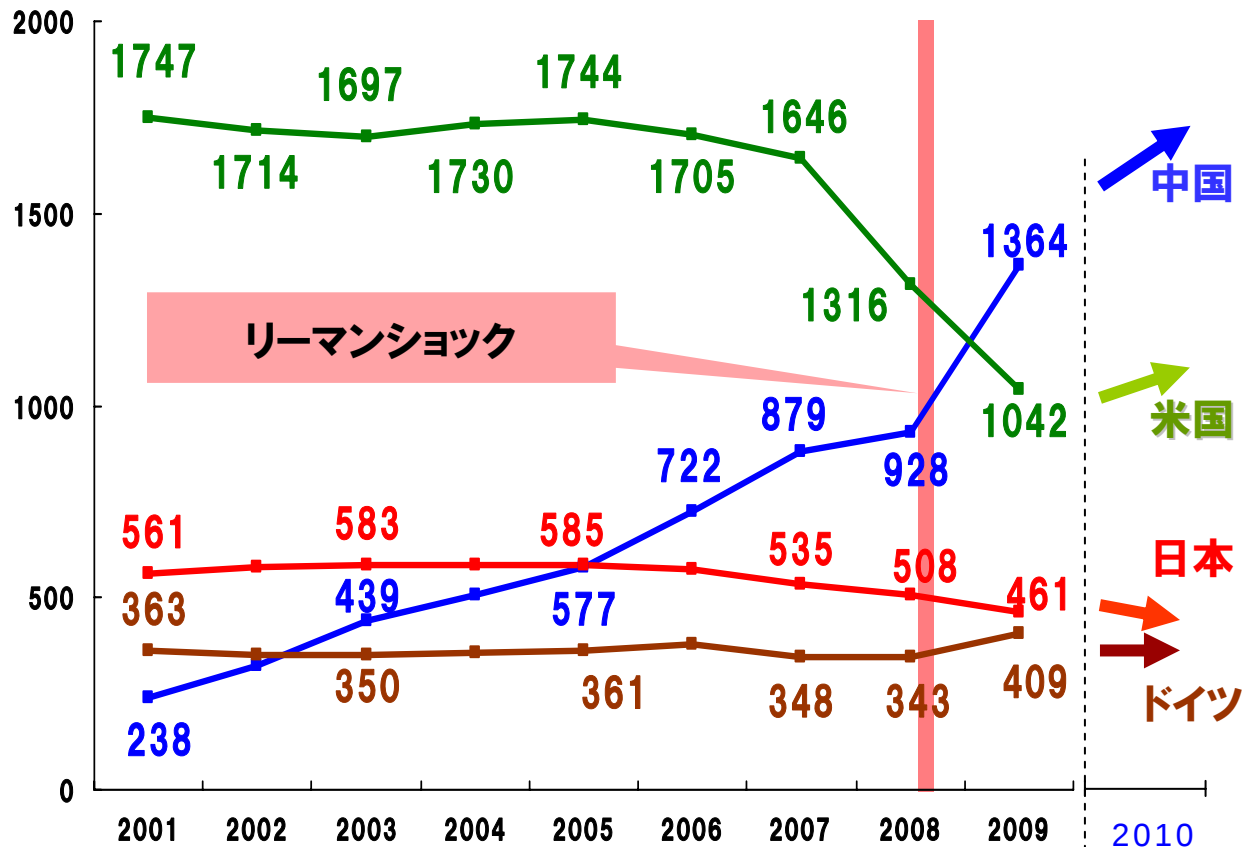
輸出量が減少

リーマンショック
から回復しても
元には戻らない

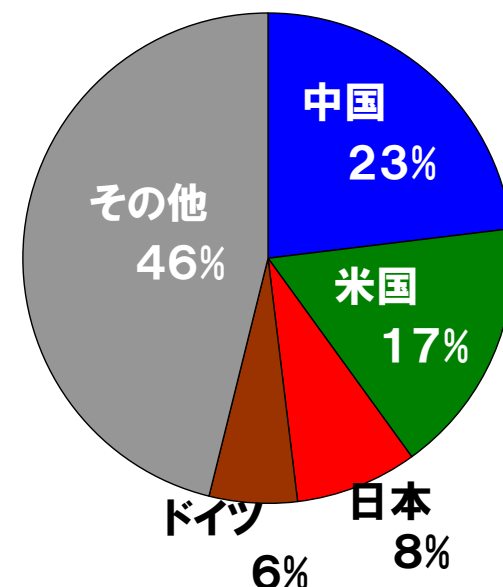
これらにより日本国内における自動車生産量は減少傾向

主要4力国(日米中独)の自動車販売台数の推移

(単位:万台) ※トラック、バス除く



各国の2009年の台数シェア



中国、インド、ブラジルを中心とした進展国では市場の拡大が見込めるが、先進国は大きな需要の伸びは期待できない

市場環境の変化

国内

マーケットは伸びない
円高で輸出はシュリンク

日本の生産
ボリュームは
伸びない

海外

進展国が拡大基調

世界の市場は
拡大

海外の部品事業の
重要性が益々高まる

競争の激化

客先の求めるハードルが高くなっている

サンルーフ

競合他社が低価格戦略で強力な売込み

燃料タンク

樹脂製燃料タンクでは中国の地場メーカーが
低価格を提示し、従来からの競合先もそれに追従

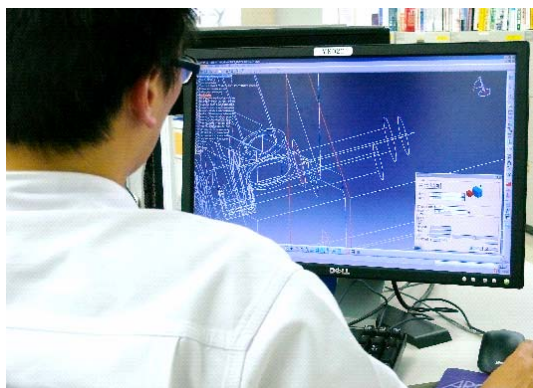
製品の競争力強化を
加速する必要がある

このような状況から

機能部品のトップランナー戦略が益々重要になってくる。

部品事業の競争力を強化し、海外のビジネスの拡大を目指す。
Hondaとのビジネスを磐石にしつつ、他社への販売を拡大していくための仕込みを行う。

研究開発を加速させ魅力ある製品の創出を推進する。



今後、事業として拡大できるマーケットは海外の部品事業であり、現地化を加速させる。



Honda以外のお客様への販路拡大を目指す。



■環境整備

樹脂製燃料タンク成型機のうち、1機を研究開発用とし、樹脂製燃料タンクの試作環境を充実させ、軽量化を目指した薄肉化や新構造の燃料タンクの開発を加速する。



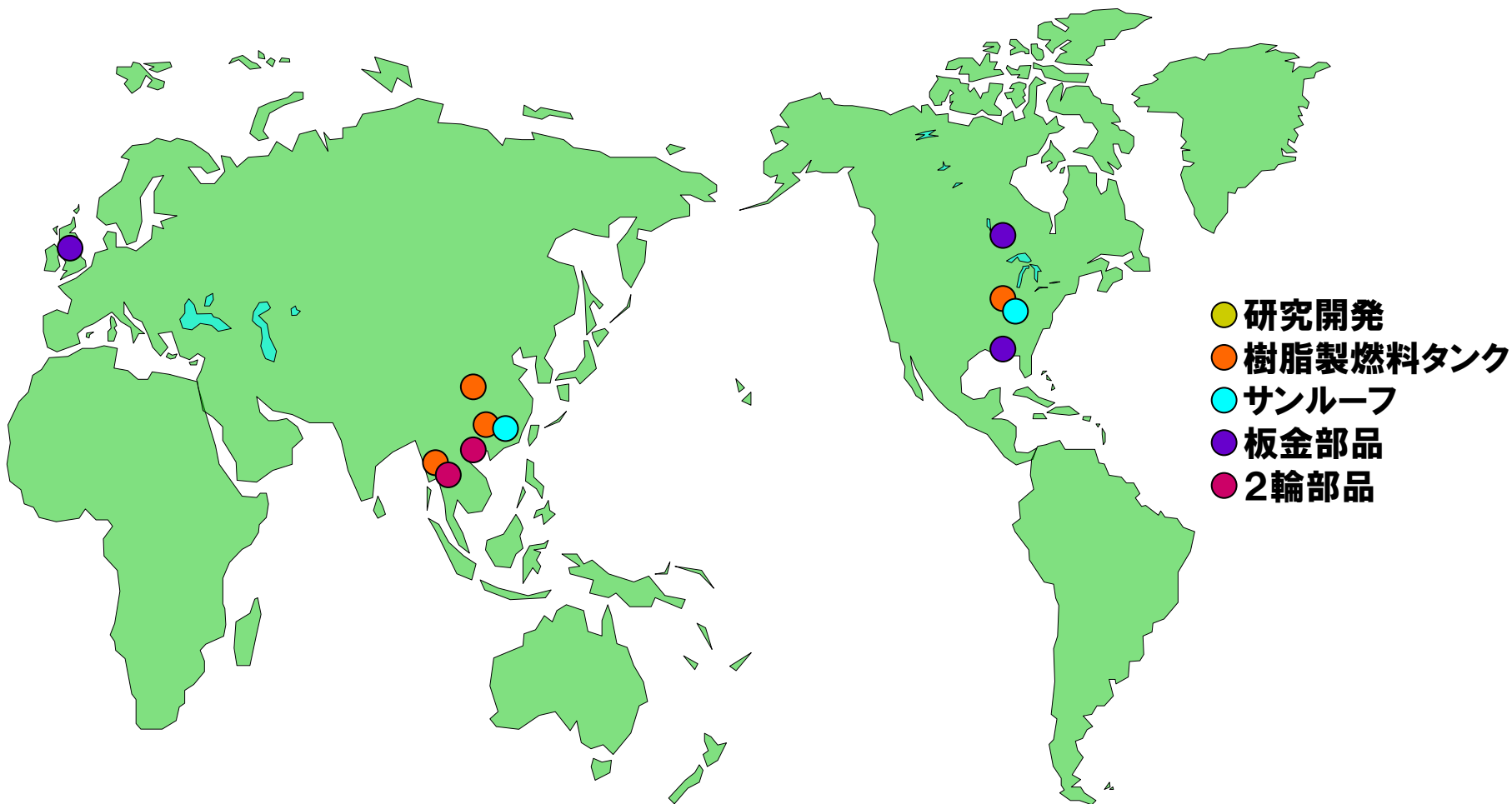
■組織の変更

開発部内に新しい組織を設立し、先行研究テーマの推進体制を強化した。



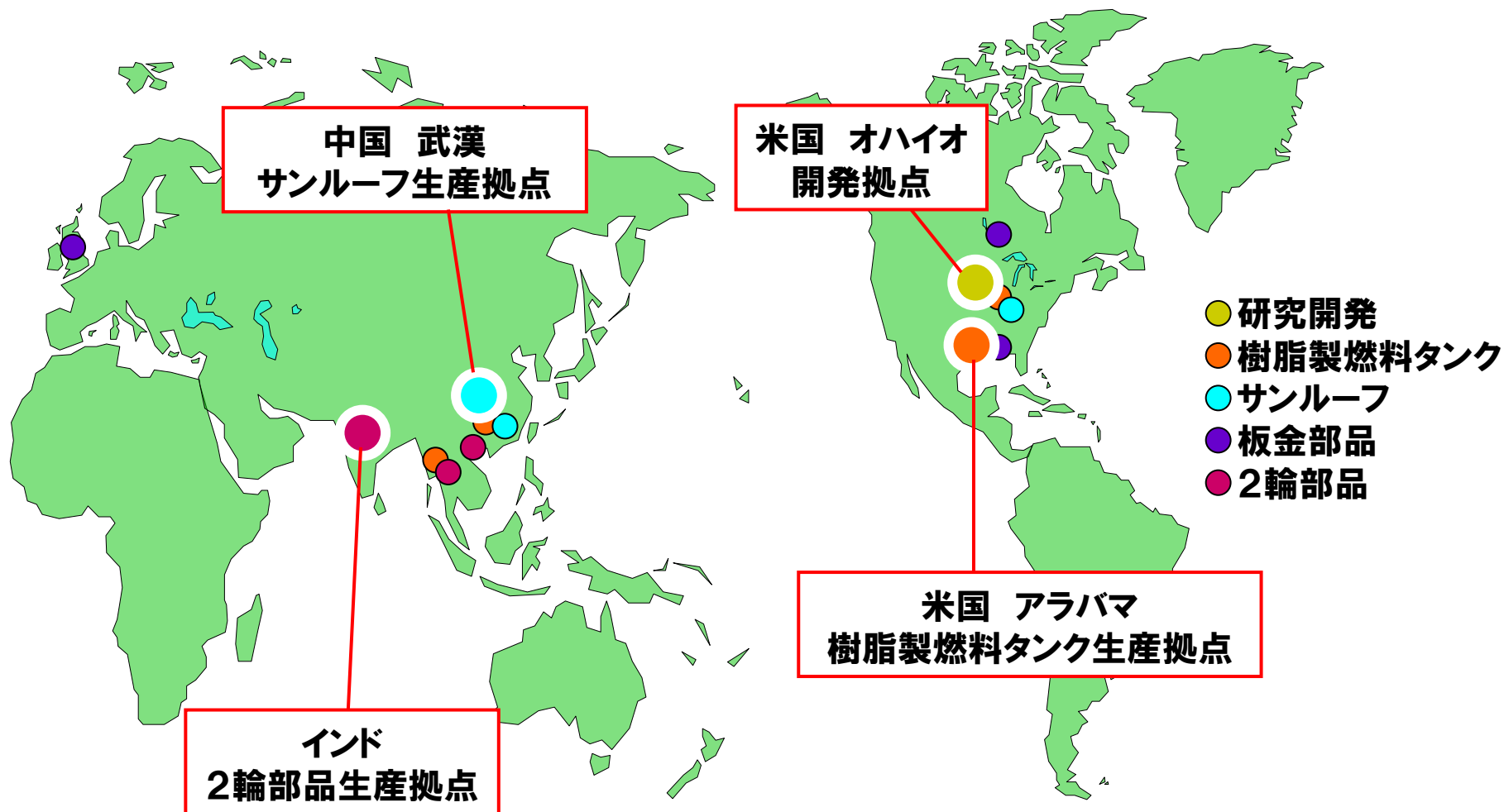
海外生産は部品事業のみとなるが
世界全体を見ると自動車産業はまだ伸びが見込める。

10中スタート時



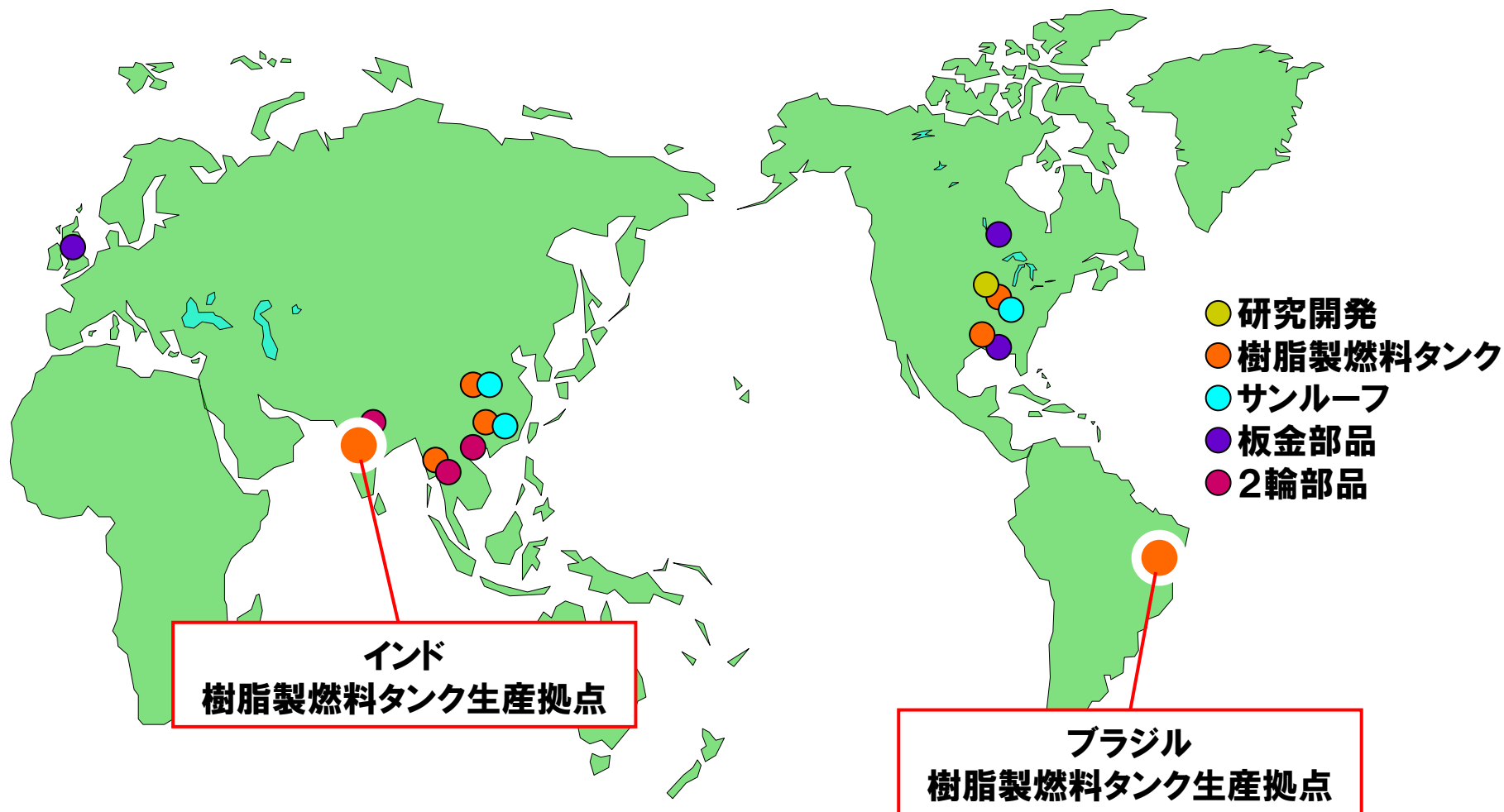
海外生産は部品事業のみとなるが
世界全体を見ると自動車産業はまだ伸びが見込める。

現在



海外生産は部品事業のみとなるが
世界全体を見ると自動車産業はまだ伸びが見込める。

将来



部品事業では、海外への依存度が高まり、グローバルに生産体質を強化推進していく事がこれまで以上に重要となっており、グローバル推進室を設置した。



- ・グローバルスタンダードにつながる製造方案の発信と推進
- ・ベンチマークとなる生産体質の構築と発信
- ・新拠点プロジェクトの製造領域部分を推進
- ・海外拠点支援体制としての「国内マザー」機能整備
- ・新機種の推進と人材育成

国内外において販路を拡大し、部品事業の収益力を上げる仕込みを行う。



磐石に
展開

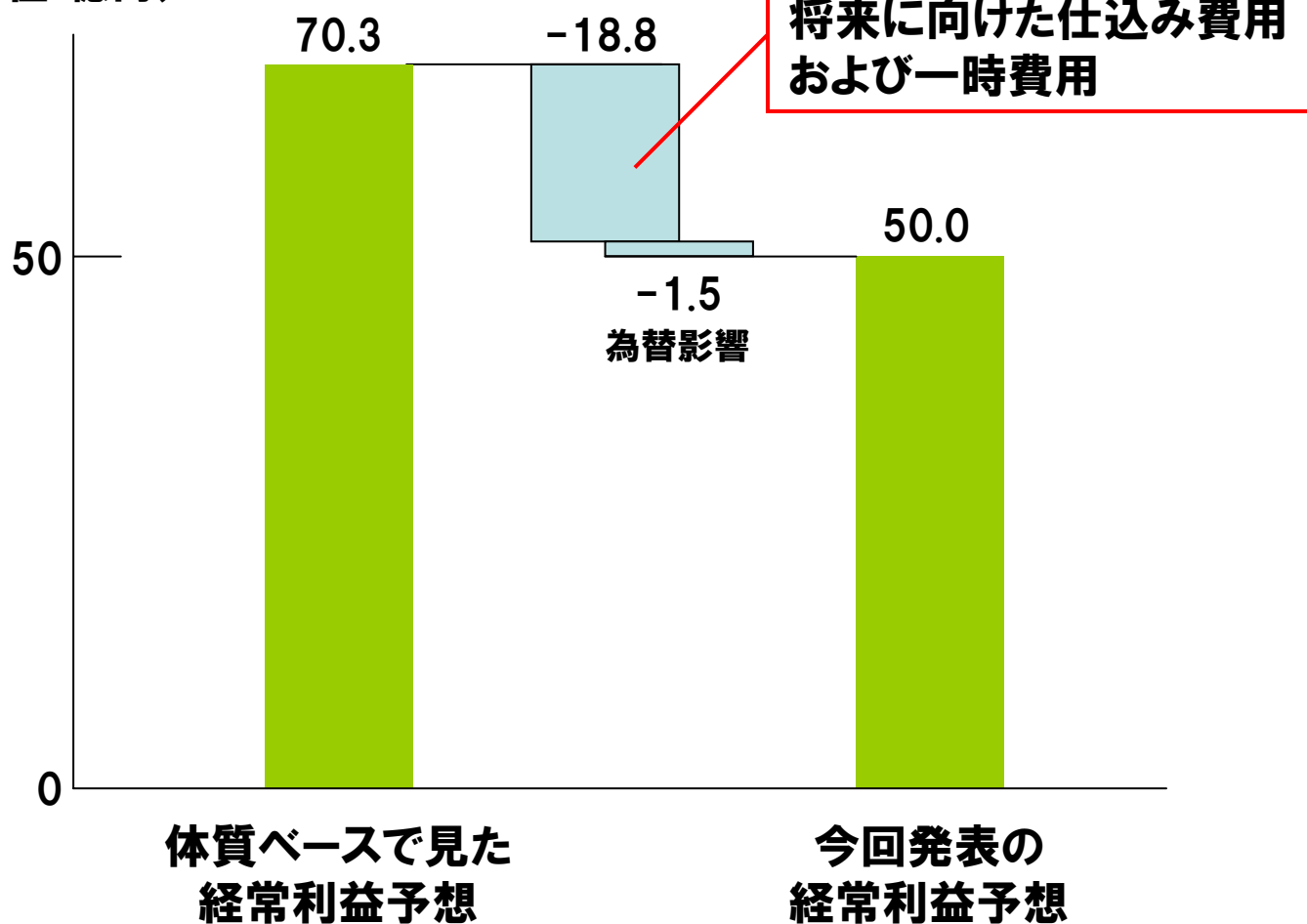
HONDA

他社への販路を拡大



第58期の経常利益予想 体質ベースとの差異

(単位:億円)



開発力の強化

営業、開発、生産技術個々の機能をグローバルに強化するとともに開発本部制を導入し、連携を高め、お客様ニーズにタイムリーに応える。

事業体質の強化

グローバル推進室を軸とした生産体質の高位平準化を行う。
新ツール(HITシステム)を用いた間接業務の効率アップを図る。

既存事業の強化

■樹脂製燃料タンク

薄肉化、新構造などの新技術で商品の魅力を飛躍的に向上させる。



■サンルーフ

魅力ある新たなサンルーフの商品企画や戦略の立案を加速させる。



■板金部品

軽自動車部品の内製化を軸に、Yachiyoグループ全体の体質強化を図る。



本資料のうち、業績見通し等に記載されている各数値は、現在入手可能な情報による判断及び仮定に基づいて算定しており、判断や仮定に内在する不確定性及び今後の事業運営や内外の状況変化等による変動可能性に照らし、実際の業績等が見通しの数値と大きく異なる可能性があります。尚、上記の不確定性及び変動可能性を有する要素としては、主に以下のようになります。

- ・主要市場における経済情勢及び需要の変動
- ・為替相場の変動
- ・主要市場における貿易規制等の各種規制
- ・主要市場における政治情勢
- ・当社が事業活動を行う上生じる当社の責めに帰すことのできない様々な障害