

メモ 日本軽金属ホールディングス株式会社 アナリスト向け説明会
「2023 年度～2025 年度中期経営計画「23 中計」進捗概況」
「日本軽金属グループのカーボンニュートラル戦略」

・日時：2023 年 11 月 14 日（火）14 時～15 時

・説明者・回答者：

代表取締役社長 岡本 一郎

取締役 企画統括室長 松平 弘之

執行役員 カーボンニュートラル推進室長 杉山 和義

執行役員 人事・総務・経理統括室 経理担当 高橋 晴彦

Q1. 「23 中計」財務目標の経常利益 300 億円に向けて、思惑通りに進捗していること、不足していることは？

A1. 半導体関連市場は、足元 2023 年度はほとんど動いていない状況だが、2024 年度は回復、2025 年度にかけて色々な切り口の商材の販売が増えていくと捉えている。また断熱パネルも、経済安全保障の観点で国内に建設の半導体関連工場向けのクリーンルームの需要好調はもうしばらく続き、「23 中計」期間中も相応の水準の収益が出るとみている。一方で課題は海外の自動車部品関連であり、中国におけるガソリン車・ハイブリッド車を含む日系自動車メーカーの需要見通しと米国新工場の量産安定化。中国については、お客様の状況や現地の需要・政策による部分もあるが、米国新工場の量産安定化の課題に対し自助努力でプラス側に転換していくと考えている。また EV に限らず足回り部品・ブレーキ系部品も含め 2025 年度以降に上市計画の車種向けの受注をいただけていることから、先の半導体関連と併せ自動車向けが「23 中計」の財務目標達成に向けた基本的な柱であることに変わりはない。加えて、「23 中計」および品質不適切行為の再発防止策の中心になるのは、経営改革の推進。現在の組織体制を今後どうしていくのかについて検討を進めているところだが、実ビジネスで成果を得ながら、品質保証をはじめとしたガバナンスについてもさらに一歩進んだ会社にしていきたいと考えている。財務目標に限らず非財務の面でも一つずつ着実に積み上げて目標に近づけていきたい。

Q2. 業績のボラティリティ（変動）が大きいのが、その影響を緩和させていく施策は？

A2. 直近では板、押出製品セグメントが業績変動の大きい部門。板製品、押出製品の販売価格体系は従前のアルミ地金価格の変動を反映するフォーミュラに加え、添加金属の価格変動をフォーミュラ化しているものの、ここ 2～3 年でのアルミ地金市況価格の上昇・下降による影響が出ている。また、半導体関連の需要が足元は低位に推移しているが、需要の立ち上がりが来年度（2024 年度）のどのタイミングになるのかによって当社の業績の出方に大きく影響してくると思っている。

- Q3. カーボンニュートラル戦略にある循環型サプライチェーン構築の中で、市中スクラップの選別技術の高度化により、従来はアルミスクラップを使用していなかった展伸材（板・押出製品）にも活用していくとあるが、今後の収益構造に変化が生じるものなのか？
- A3. 全量アルミスクラップ使用では展伸材に求められる品質規格を満たすことができないことから、アルミ新塊をベースにアルミスクラップの割合を高めていくことがここ数年での最初のステップ。（従前の 100%アルミ新塊使用と比べ）収益面での違いはあまりないと思われるが、今後お客様が低炭素に付加価値を見出すようになることで、販売価格が同じ、或いは価格が高くても低炭素の商品を選んでいただくという状況になっていくことも考えられる。ただし、変化のスピード感も含め、収益貢献の大きさを定量的に示すことは現状では難しい。
- Q4. 足元ではスクラップの需給が逼迫している状況にあるが、今後のスクラップの調達戦略をどのように考えているのか？
- A4. 当社に限らず、今後のスクラップ調達は厳しくなってくると認識。国内に限らず海外から調達していくことも視野に入れている。
- Q5. スクラップの調達や再生利用における日軽金グループの強みは？
- A5. 当社グループには二次合金事業（日軽エムシーアルミ）があることから、二次合金を含めた当社グループの技術により、スクラップ調達後の再生技術をはじめとした開発や実用化に対しスピード感を持って対応していけると考えている。
- Q6. 「23 中計」期間における加工製品、関連事業セグメントのトラック架装事業（日本フルハーフ）の成長見通しをどのようにみているか？
- A6. 2022 年度のトラックシャシー供給不全の影響もあり、足元の受注残高は高水準。採算面では原燃料価格高騰によるコスト UP に対し販売価格改定効果が追いつき始めている状況。トラックの EV 化・電動化、および 2024 年問題をはじめとする物流業界の大きな変化が考えられる中、今後は新車の生産・販売だけでなく、使用済トラックボデーの再生利用や使用中のトラックボデーのサービス・メンテナンスといったビジネスを行っていくことで「23 中計」期間中に元の収益水準（2020 年度以前の水準）に戻していきたい。
- Q7. カーボンニュートラル戦略の取組みの中にある、グリーンアルミの調達や選別技術の高度化を活用した再生利用にあたり、必要となるコスト負担や具体的なアイテムのイメージは？
- A7. 定量的・具体的に示すことが出来る段階にはないが、これまで以上の費用負担やコスト UP になる認識を持っている。必要なコストについては、お客様と相談のうえ、

低炭素や再生利用の価値を認めていただき、販売価格に転嫁できればと考えている。それが難しい場合には技術改善による取組みにより当社で吸収していくという考え方。

Q8. お客様からの低炭素化に関するニーズや引き合いは？

A8. いくつかのお客様よりグリーンアルミの使用やアルミスクラップを活用してほしいというお話をいただいている。これまでは事業会社が個別に対応していたが、今後はこうした引き合いもグループで集約のうえ、事業会社と一緒に、グループとして、対応や取組みを検討していきたい。

Q9. 展伸材(板、押出製品)へのアルミスクラップの活用についての具体的な取組みは？

A9. お客様から求められる品質規格に合わせる技術をどう開発していくかが重要。一方で(アルミスクラップを活用する技術の開発過程で)従来要求されている品質規格に対し、お客様が実はそこまでの水準を求めている、といったことに対する見直しも考えられるので、アルミ業界全体で品質規格を緩和(見直し)していく取組みも必要と考えている。

Q10. カーボンニュートラルへの取組み(2030年度時点でのCO2削減30%)に対してどれだけの設備投資が必要と考えているか？

A10. CO2削減のみを目的とした設備投資はほとんどなく、既存設備の更新投資や設備修繕によるエネルギー負荷の軽減が主。これらでScope1・2のCO2削減30%は達成出来ると目論んでおり、大きな金額の負荷にはならないとみている。

Q11. 2024年度公表予定の脱炭素戦略とロードマップはどういった内容になるのか？

A11. 2030年および2050年に向けて、CO2削減に必要な技術開発と設備投資のスケジュールや規模感を示したい。今回の説明では2030年までの取組みを示したが、2024年度でのロードマップ公表時には2050年までの取組みやプロセスについても説明したい。

Q12. 株主還元の在り方を「23中計」期間中に見直す考えは？

A12. 足元のPBRの水準をはじめ、次期中計期間まで先送りできるような悠長な課題ではないと思っている。現時点では確定的な話をし難い状況にあるが、できるだけ早いタイミングで当社としての考え方を整理したうえで示したいと考えている。ただし、まずは2023年度の業績見通しと「23中計」の財務目標の達成に向けて着実に取り組んでいくことが前提条件である。

以上