

Bridge Report KYB (7242)

| | | | |
|---|---|---|--|
|  中島 康輔 社長 | 会社名 | KYB 株式会社 |  |
| | 証券コード | 7242 | |
| | 市場 | 東証1部 | |
| | 業種 | 輸送用機器(製造業) | |
| | 代表取締役 社長執行役員 | 中島 康輔 | |
| | 所在地 | 東京都港区浜松町2-4-1 世界貿易センタービル | |
| | 事業内容 | 油圧機器大手。自動車の衝撃緩衝器で世界2位、建機油圧シリンダ首位。2輪や航空機向けも。 | |
| | 決算月 | 3月末日 | |
| HP | https://www.kyb.co.jp/ | | |

－ 株式情報 －

| 株価 | 発行済株式数 | 時価総額 | ROE(実) | 売買単位 | |
|---------|-------------|------------|--------|-----------|--------|
| 6,870円 | 25,748,431株 | 176,891百万円 | 9.3% | 100株 | |
| DPS(予) | 配当利回り(予) | EPS(予) | PER(予) | BPS(実) | PBR(実) |
| 135.00円 | 2.0% | 614.58円 | 11.2倍 | 6,871.35円 | 1.0倍 |

*株価は11/22終値。発行済株式数、ROEは前期実績。

*2017年10月1日を効力日として10:1の株式併合を実施。DPSは株式併合考慮の金額。

－ 業績推移 －

(単位:百万円、円)

| 決算期 | 売上高 | 営業利益 | 税引前利益 | 当期利益 | EPS | DPS |
|------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 2014年3月(実) | 352,710 | 18,170 | 20,390 | 12,761 | 55.26 | 9.00 |
| 2015年3月(実) | 370,327 | 14,461 | 14,892 | 8,354 | 31.45 | 12.00 |
| 2016年3月(実) | 355,320 | 4,327 | 2,825 | -3,161 | -12.37 | 11.00 |
| 2017年3月(実) | 355,316 | 19,247 | 18,852 | 14,544 | 56.93 | 12.00 |
| 2018年3月(予) | 388,000 | 23,000 | 22,800 | 15,700 | 614.58 | 135.00 |

*予想は会社側予想。16年3月期よりIFRSへ移行。15年3月期はIFRS調整後の数値、

16年3月期より当期利益は親会社の所有者に帰属する当期利益。

*2017年10月1日を効力日として10:1の株式併合を実施。18年3月期のDPSは株式併合考慮の金額。

KYBの2018年3月期第2四半期決算などをお伝えします。

－ 目次 －

- [1. 会社概要](#)
- [2. 2018年3月期第2四半期決算概要](#)
- [3. 2018年3月期業績予想](#)
- [4. 今後の注目点](#)
- [＜参考1:2017中期経営計画＞](#)
- [＜参考2:コーポレートガバナンスについて＞](#)

今回のポイント

・独立系油圧機器国内最大手企業。油圧技術をベースに、「四輪車」、「二輪車」、「建設機械」、「産業車両」、「航空機」、「鉄道」、「特装車両」など幅広い分野で製品や技術を提供している。

四輪車用ショックアブソーバで国内シェア 43%、グローバルシェア 15%など、多くの製品で高いシェアを有する。

・18年3月期第2四半期の売上高は前年同期比 9.2%増の 1,889 億円。AC 事業、HC 事業ともに増収で、特に HC 事業は中国建機市場の活況を受け 2 桁の増収と好調だった。セグメント利益は同 29.2%増の 101 億円。営業利益は同 60.8%増の 110 億円。前々期から取り組んでいる構造改革が寄与し、利益率が向上した。HC 事業好調で円安も寄与し売上、利益は期初予想、修正予想ともに上回った。

・HC 事業が好調なことに加え円安も寄与し、7 月、10 月と 2 度の上方修正を行った。18 年 3 月期の売上高は前期比 9.2%増の 3,880 億円の予想。セグメント利益は同 24.7%増の 232 億円、営業利益は同 19.5%増の 230 億円の予想。通期でも HC 事業が牽引する。為替の前提は前年度 1USD=108.38 円に対し、今年度は 111 円(期初 100 円)、ユーロは前年度 118.79 円に対し、126 円(期初 110 円)。株式併合を考慮した年間配当金は 135 円/株で前期比 15 円の増配。予想配当性向は 22.0%。

・前回のレポートでは「株価がボックス圏を脱し、上昇トレンドに向かうには HC 事業の回復スピードがカギ」と述べたが、期初は増収減益予想であった HC 事業は 2 度の上方修正を経て大幅増益予想となり、株価は 2011 年の高値 7,450 円にあと一息の水準まで戻ってきた。ただ、好調な中国建機市場という好材料を株価がどこまで織り込んだかは正直なところ良く分からない。また会社側も考えているように、HC 事業は需要変動に大きく左右されるという特質があり、これが低い PER、PBR の原因とも考えられる。「最適生産体制の確立」と「成長市場への拡販」による体質強化への取り組みの進捗が注目される。

1. 会社概要

独立系油圧機器国内最大手企業。油圧技術をベースに、「四輪車」、「二輪車」、「建設機械」、「産業車両」、「航空機」、「鉄道」、「特装車両」など幅広い分野で製品や技術を提供している。

四輪車用ショックアブソーバで国内シェア 43%、グローバルシェア 15%など、多くの製品で高いシェアを有する。

【1-1 沿革】

1919 年 11 月に発明家であり創業者である萱場資郎が開設した「萱場発明研究所」がルーツ。

1927 年 1 月に個人経営の萱場製作所を創業し、航空機用油圧緩衝脚、カタパルト等を製作した。

1935 年 3 月に株式会社萱場製作所を創立。

第二次世界大戦終結後、1956 年 6 月に製品の販売・サービスを目的に萱場オートサービス(株)を設立。

1959 年 10 月には東京証券取引所に株式を上場した。

1974 年 7 月、米国に KYB Corporation of America を設立し、北米の市販市場へ進出。この後、積極的にアジア、ヨーロッパなど海外市場へ進出する。

1985 年 10 月に商号をカヤバ工業株式会社に変更。

2015 年 10 月にはブランドイメージをより強固にすることを目的に、商号をカヤバ工業株式会社から KYB 株式会社に変更した。

【1-2 企業理念・経営理念】

◎ロゴ

2015 年に商号を「カヤバ工業株式会社」から「KYB 株式会社」に変更した意図にあるように、同社では KYB ブランドをグローバルベースでより強固なものとしたいと考えている。

そのため、下記のように「KYB」のロゴにもその意味、想いを込めている。



(ロゴに込めた意味)

心地よい日差しと植物の伸びやかな成長そして時代の風になやかに対応するイメージを表現しています。Bには液圧を象徴するデザインを付加し、斜体文字によりスピード感、先進性、成長性、革新性を表わしています。

(カラー)

愛、情熱、熱意等の意味を表わす「赤」。太陽の暖かさ、熱さと生命を育む力強さが時代を切り開くイメージを与えます。「KYB レッド」とお呼びください。

◎KYB ブランドステートメント

Our Precision, Your Advantage

精緻な品質や確かな技術という製品の特性をステートメントで表現している。

一般生活者や取引先へ確かな品質を提供することが、ステークホルダーの「Advantage(優位性)」につながるだけでなく、確かな品質によって社員の一人ひとりが世の中を変えていくことを実感できる、モノづくりの喜びが社員の「Advantage(長所)」ともなるという意味が込められている。

◎経営理念

人々の暮らしを安全・快適にする技術や製品を提供し、社会に貢献する KYB グループとして、下記の経営理念、経営ビジョンを掲げている。

(経営理念)

| |
|--------------------------------------|
| 高い目標に挑戦し、より活気あふれる企業風土を築きます。 |
| 優しさと誠実さを保ち、自然を愛し環境を大切にします。 |
| 常に独創性を追い求め、お客様・株主様・お取引先・社会の発展に貢献します。 |

(経営ビジョン)

| | |
|---------|--|
| 人財育成 | 方針や戦略を深く理解し、情熱をもって目標を完遂できる人財を育成する。 |
| 技術・商品開発 | 世界のお客様が感動し、安心し、そして信頼される商品を提供する。 |
| モノづくり | お客様が満足する商品をつくる喜びと躍動感に溢れ、同時に現場主義に徹した緊張感ある工場にする。 |
| マネジメント | 企業の社会的責任を常に自覚し、効率のよいグループ経営を行う。 |

【1-3 同社を取り巻く環境】

(1)市場環境

同社の業績に大きな影響を及ぼすのは、自動車市場と建設機械市場。
同社では2市場の現在及び今後についてそれぞれ以下のように認識している。



①自動車市場

- ◇ 自動車の世界需要は、東南アジアをはじめとした新興国が牽引し微増の見込み。
- ◇ 国内自動車販売は一定量の需要が見込めるが、米国との貿易赤字解消交渉の影響は不透明。
- ◇ 市販市場は新興国中心に拡大見込み。

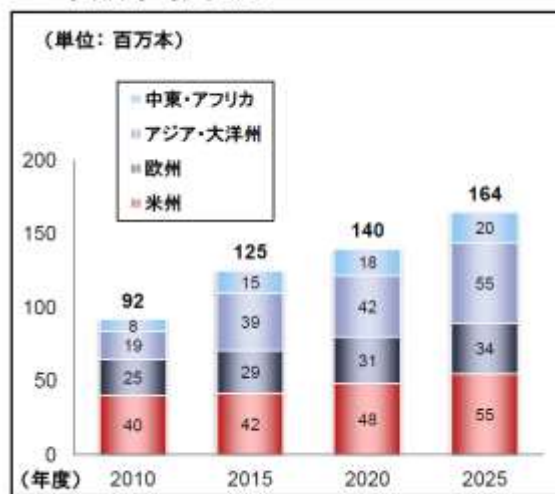
同社は新車用ショックアブソーバ(SA)を、Tier1として自動車メーカーに直接供給しているほか、アフターマーケット向けにも代理店などを通じて部品商、修理工場などに供給している。
 同社では前者を「OEM」、後者を「市販」と呼んでいる。
 アジア、中東などでは日本車の人気が高く、市販市場は同社にとって重要なマーケットである。

■ 自動車生産台数予測



出典: IHS 2017年3月度データ

■ 市販市場予測



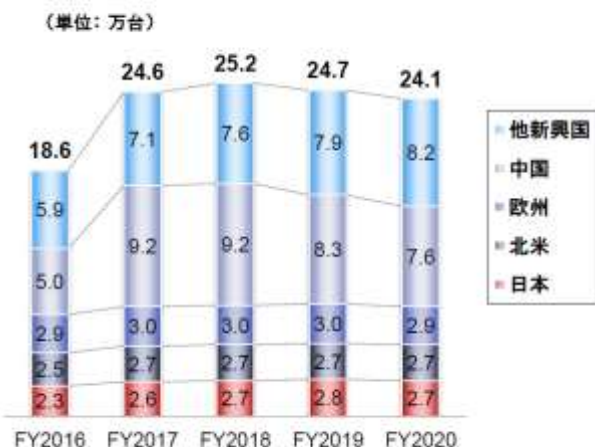
出典: FOURIN (同社資料より)

②建設機械市場

- ◇ 日本市場は17年8月を期限とする第4次排ガス規制、東京オリンピック・パラリンピック需要により微増。
- ◇ 世界の約三分の一を占めるといわれている中国市場は、リーマンショック後の景気刺激策による供給過剰も峠を越し緩やかな回復へ。
- ◇ インド市場はインフラ投資旺盛で成長持続。

6t以上のショベルカーに関しては、当面堅調な市場拡大が続くと会社側では見ている。

【ショベル(6t以上) 需要予測】



【ミニショベル(6t未満) 需要予測】



出典: 客先データに基づき当社予測

(同社資料より)

(2)競合状況

①AC事業

国内では、ホンダが33.4%の株式を保有するショーワ(7274、東証1部)、日立のグループ会社である日立オートモティブ(非上場)などが競合となる。

グローバルでは独・Sachs、米・Tennecoなど。Sachs社は歴史も古く、欧州系自動車メーカーとの関係が深い。

市販市場の同社シェアは約2割弱。国内ではトキコ(日立製作所がM&Aし非上場。現在は日立オートモティブのブランド)、グローバルではMonroe(Tennecoの市販ブランド)など。

二輪車用ショックアブソーバではホンダとの関係が深いショーワ、ステアリングではジェイテクト(6473、東証1部)、日本精工(6471、東証1部)等と競っている。

②HC事業

同社で最も売り上げ比率が高いパーツであるシリンダでは、中国メーカーなどが力を伸ばしている。

同社が高い技術力を有するコントロールバルブでは、ナブテスコ(6268、東証1部)など、走行モータではナブテスコ、不二越(6474、東証1部)などが競合である。

また日本の最大手建設機械メーカーは多くのパーツを内製化している。

| コード | 社名 | 売上高 | 増収率 | 営業利益 | 増益率 | 営業利益率 | ROE | 時価総額 | PER | PBR |
|------|----------|-----------|--------|--------|--------|-------|--------|---------|------|-----|
| 5994 | ファインシンター | 38,000 | +1.4% | 2,300 | +2.4% | 6.1% | 7.0% | 10,011 | 9.1 | 0.6 |
| 6268 | ナブテスコ | 273,000 | - | 28,400 | - | 10.4% | 12.0% | 559,348 | 23.1 | 3.7 |
| 6471 | 日本精工 | 1,000,000 | +5.4% | 92,000 | +40.8% | 9.2% | 9.9% | 960,860 | 14.9 | 2.0 |
| 6473 | ジェイテクト | 1,400,000 | +6.2% | 78,000 | +0.7% | 5.6% | 10.1% | 690,005 | 11.5 | 1.4 |
| 7212 | エフテック | 220,000 | +11.1% | 8,200 | +2.0% | 3.7% | 12.8% | 34,168 | 7.4 | 0.9 |
| 7242 | KYB | 388,000 | +9.2% | 23,000 | +19.5% | 5.9% | 9.3% | 173,801 | 11.0 | 1.0 |
| 7274 | ショーワ | 272,000 | +4.8% | 22,000 | - | 8.1% | -12.9% | 108,024 | 9.1 | 1.3 |

※売上高、営業利益は今期会社予想、単位は百万円。ROEは前期実績、単位は%。

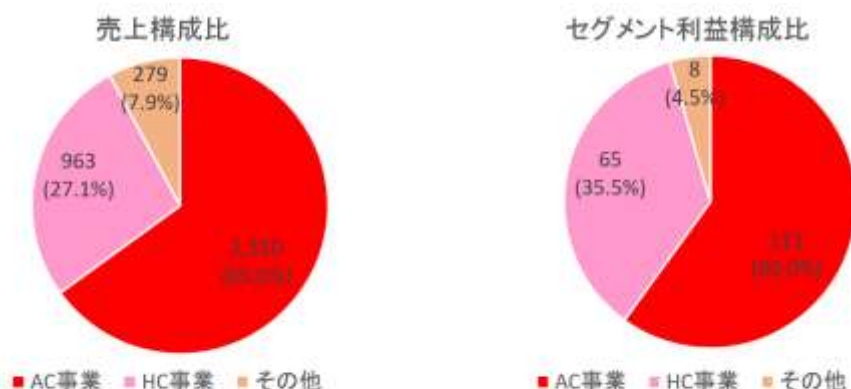
時価総額は11月10日終値ベース。単位は百万円。PER(予)・PBR(実)は11月10日終値ベース、単位は倍。

ナブテスコは今期よりIFRSを任意適用するため日本基準である前期との比較を省略している。

【1-4 事業内容】

(1)セグメント

事業セグメントは四輪車用・二輪車用油圧緩衝器、パワーステアリング等で構成される「AC事業」、建設機械向けを中心とした産業用油圧機器からなる「HC事業」、コンクリートミキサ車など特装车両、航空機向け機器、システム製品、電子機器などを取り扱う「その他」の3つ。



*2017年3月期実績。調整前合計額に対する構成比。単位:億円

①AC(オートモーティブコンポーネンツ)事業

四輪車用油圧緩衝器、二輪車用油圧緩衝器、四輪車用油圧機器、その他製品で構成されている。

2017年3月期構成比

(単位:億円)

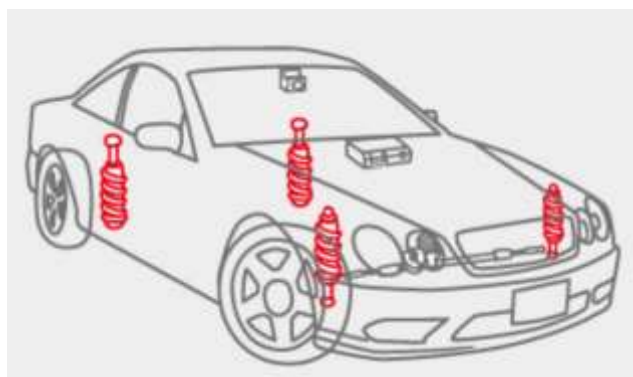
| 製品 | 売上高 | 構成比 | 主な製品 |
|----------|-------|--------|---------------------|
| 四輪車用緩衝器 | 1,510 | 65.4% | ショックアブソーバ |
| 二輪車用緩衝器 | 285 | 12.3% | フロントフォーク、リアクションユニット |
| 四輪車用油圧機器 | 465 | 20.1% | ペーンポンプ、CVT用ポンプ、EPS |
| その他製品 | 51 | 2.2% | ステイダンパ |
| 合計 | 2,310 | 100.0% | - |

<主要製品>

◎四輪車

(ショックアブソーバ)

車体の振動を吸収する役割を持つ製品で、スプリングを伴い、車体とタイヤの間に取り付けられている。



(同社 HP より)

自動車には、乗り心地や操縦安定性を向上させる機構である「サスペンション」が搭載されている。

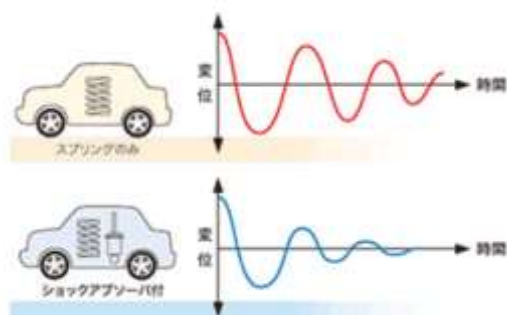
サスペンションの機能は主に路面の凹凸を車体に伝えない緩衝装置としての機能と、車輪、車軸の位置を決め、車輪を路面に対して押さえつける機能の2つがある。

基本的には、車軸の位置決めを行うサスペンションアーム、車重を支えて衝撃を吸収するスプリング、スプリングの振動を減衰するショックアブソーバ(ダンパ)で構成される。

自動車は路面の凸凹からくる衝撃に対しスプリングを縮めることで吸収するが、スプリングの特性上、一旦収縮したスプリングは元の位置に戻ろうと反発する。

特にスプリングの上端にはボディー、下端には重量のあるタイヤやブレーキなどを含むサスペンションがつながっており、スプリングは慣性力により元の位置に戻る以上に伸び、縮みを繰り返してしまう。

この余分な揺れを出来るだけ早く抑え、車体を安定させるのがショックアブソーバの役割である。



(同社 HP より)

ショックアブソーバが適切に機能している車両は、

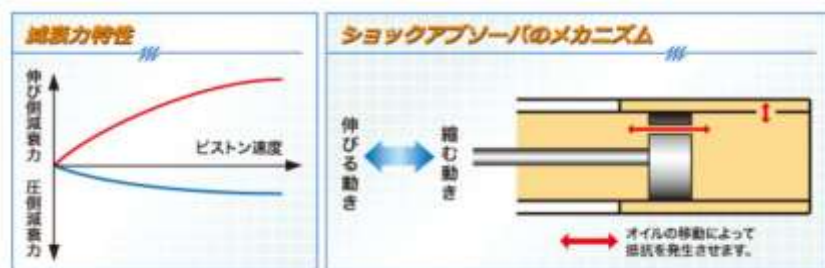
- スプリングの無駄な動きを抑え、乗り心地を確保
- ブレーキ性能が向上
- コーナリングがスムーズ

など、快適な運転を実現することができる。

スプリングの縮みや伸びの作動を制御し、振動を抑える働きをする力のことを「減衰力」というが、この「減衰力」を作り出すのに大きな役割を果たしているのが、同社が創業以来培い、磨き上げてきた「油圧技術」である。

ショックアブソーバ本体筒にはオイルが入っていて、その筒の中をピストンが移動する。

ピストンには穴がけられており、揺れと合わせピストンが移動する時に穴を通過するオイルの抵抗が「減衰力」となる。また、車体の揺れの度合い、速さなどによりピストンが移動するスピードが変化するが、ピストン移動速度が速いほど「減衰力」は大きくなる。これを「減衰力特性」という。



(同社 HP より)

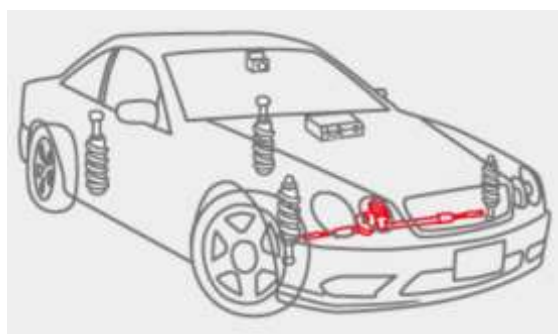
優れた技術に支えられた同社のショックアブソーバは世界中の多くの自動車メーカーに評価され、後述するように高いシェアに繋がっている。

また、ショックアブソーバは走行距離や経年により劣化し、その機能が低下するため、通常は初年度登録から5年以上、または走行距離10万km以上で交換が必要とされている。

この交換需要＝市販市場も同社にとっては大きな事業機会となっている。

(ステアリング)

自動車の「走る」、「曲がる」、「止まる」という基本機能の一つの「曲がる機能」を分担するのがステアリング装置。



(同社 HP より)

ドライバーが行うハンドルの回転を、油圧式のパワーアシストユニットでサポートし、タイヤを操舵する「油圧式ステアリング(PS)」と、ハンドルの回転を、モータ、コントローラ、トルクセンサ等からなる電動タイプのパワーアシストユニットでサポートし、タイヤを操舵する「電動ステアリング(EPS)」がある。

「PS」は、油圧の力により、わずかな操作でのステアリング操作が可能で、危険回避にも素早く対応できるなど安全運転に不可欠な装備。

一方、バッテリーを動力源とした「EPS」電動タイプは、自動車のエンジンを動力源とした「PS」に比べ、自動車の燃費を向上させることができる。

* 高性能 EPS アクチュエータ



* 乗用車向け油圧パワステ用ベーンポンプ

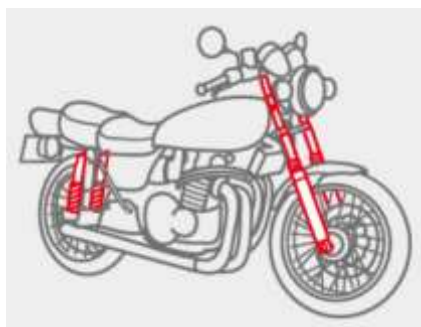


(同社 HP より)

◎二輪車

(サスペンション)

路面のコンディションを問わず、車体への突き上げを最小化させ、快適性を追求している。



(同社 HP より)

* リアクッションユニット

車体の姿勢を保ち、路面からの振動、衝撃を吸収することで乗り心地を向上させる。



(同社 HP より)

②HC(ハイドロリックコンポーネンツ)事業

産業用油圧機器、その他製品から構成されている。

2017年3月期構成比

(単位:億円)

| 製品 | 売上高 | 構成比 | 主要製品 |
|---------|-----|--------|------------------|
| 産業用油圧機器 | 886 | 92.0% | シリンダ、バルブ、ポンプ、モータ |
| その他油機 | 77 | 8.0% | 鉄道用ダンパ、鉄道用ブレーキ |
| 合計 | 963 | 100.0% | - |

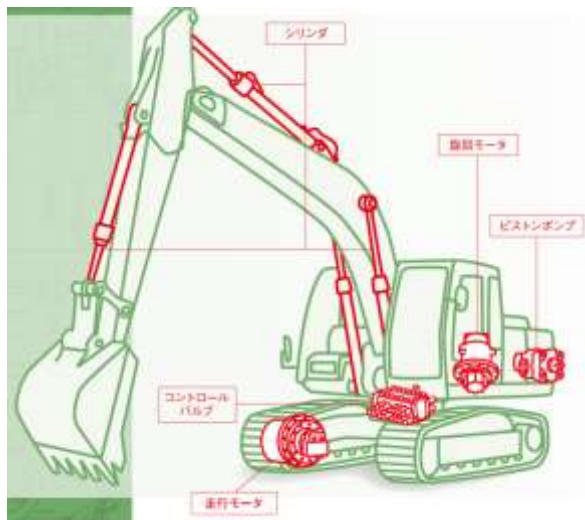
<主要製品>

ショベルカーなど建設機械の駆動系機構は、下の図にあるようにコントロールバルブ、ピストンポンプ、走行モータ、旋回モータ、シリンダなどの各パーツで構成されているが、各種アクチュエータ(油圧や電動モータによって、エネルギーを並進または回転運動に変換する駆動装置)を制御し、走行、旋回、アームの屈伸などの動作をスムーズに行うのが、建設機械の「頭脳」であるコントロールバルブ。

同社のコントロールバルブは、お家芸の油圧技術に電気制御を組み合わせることにより高度な制御を可能としている。



また、同社はこれらのパーツを全て製造している数少ないメーカーである。
 全てのパーツを自社で製造しているため、建機メーカーに対してシステム提案ができる点が、同社の大きな競争優位性となっている。



* ショベル用コントロールバルブ

* 走行用モータ

* 油圧シリンダ



(同社 HP より)

③その他

特装車両、航空機用油圧機器、システム製品、電子機器などから構成される。

2017年3月期構成比

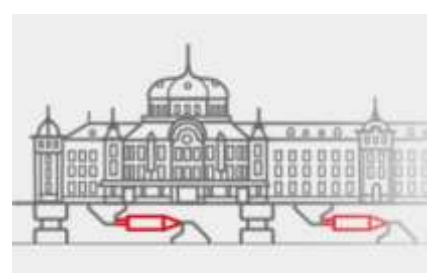
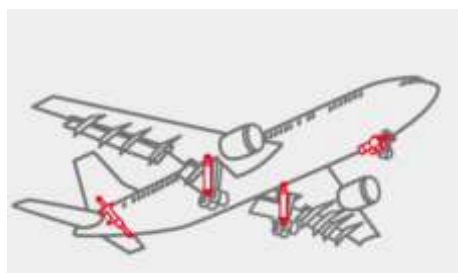
(単位: 億円)

| 製品 | 売上高 | 構成比 | 主な製品 |
|----------|-----|--------|-------------------|
| 特装車両 | 86 | 30.7% | コンクリートミキサ車 |
| 航空機用油圧機器 | 77 | 27.5% | アクチュエータ、ホイール、ブレーキ |
| 装置・電子 他 | 117 | 41.8% | 免制震ダンパ、舞台装置、通信端末 |
| 合計 | 280 | 100.0% | - |

コンクリートミキサ車は、高い混練、排出性能を誇り、国内シェアは約83%を占めている。

航空機においては、各種アクチュエータ、軽量化アクチュエータ、ホイールブレーキなど、信頼性の高い製品を提供している。

また、同社独自の油圧技術を活かした免震および制震用ダンパのシェアは国内トップとなっている。



(2)顧客・商流

◎顧客

主要顧客は以下の通り。

このうち、グローバルベースでトヨタ製自動車の約6割には同社のショックアブソーバが搭載されているほか、日産で約3割、ホンダで約1割など、高いシェアを誇っている。

| | 日系 | 非日系 |
|------|--|--|
| AC事業 | トヨタ自動車 SUBARU ヤマハ発動機 日産自動車 ジャトコ ホンダ スズキ 三菱自動車 ダイハツ いすゞ 日野自動車 | フォルクスワーゲン ルノー ダイムラー PSA クライスラー |
| HC事業 | 日立建機 コベルコ建機 住友建機 クボタ 竹内製作所 ヤンマー建機 コマツフォークリフト | キャタピラー トラスミタール ボンフィグリオリ 三一重工 |

◎商流

前述のように、新車向けOEMと、中古車向け市販という2つの商流でショックアブソーバの供給を行っている。

売上高はOEMの方が大きいものの、自社ブランドで販売をしている市販用製品は収益性も高く、同社としては今後グローバルに拡大を狙う市場である。

同社の市販用ショックアブソーバは現在世界を走行している日米欧自動車の約9割に搭載が可能である。このカバー率の高さを支えているのが、トヨタをはじめとした大手自動車メーカーとの強固な関係だ。

(3)グローバルネットワーク

日本を含む23か国にグループ会社49社、統括(6)、生産(37)、販売・その他サービス(21)の合計64拠点を有し、強固なグローバルネットワークを構築している。

| | 国 | グループ会社 | 拠点 |
|-----|----|--------|----|
| 日本 | 1 | 13 | 25 |
| アジア | 7 | 19 | 20 |
| 欧州 | 12 | 10 | 11 |
| 米州 | 3 | 7 | 8 |
| 合計 | 23 | 49 | 64 |

(2017年3月末現在)



(4) 研究開発

(体制)

日本、北米、欧州、中国、タイの5極に開発拠点を設け、グローバルな最適開発・生産体制を確立している。

日本以外の開発拠点は基本的には、モデル製品の開発、性能向上・低コスト化など商品力向上のための開発を手掛け、長期的視点に立った研究開発は日本において、基礎技術研究所(神奈川県相模原市)、生産技術研究所(岐阜県可児市)2つの技術研究所を中心に取り組んでおり、独創性に優れた先行技術等の研究開発を行っている。

また、工機センター(岐阜県可児市)に生産技術研究所や各工場で培われた生産設備設計のノウハウを集約し、先進性および信頼性の向上を図った設備、治工具の内製化を強化・推進している。

また、電子技術センター(神奈川県相模原市)では、電子機器の設計・評価技術の集約を行い、開発力を高め、製品開発から試作評価、そして量産までがスムーズかつスピーディに実施できるような体制を整えている。

製品の高機能化・システム化については、独自開発のほか、顧客あるいは関連機器メーカーとの共同研究開発を推進しており、産学交流による先端技術開発にも積極的に取り組んでいる。

(R&D 費推移)

13年3月期以降、売上高に対するR&D費の水準についての意識を高め、現在は2%程度で推移している。



(注力分野)

性能向上、高機能化・システム化への対応や軽量化・省エネ・環境負荷物質削減などエネルギーや環境問題に配慮した製品開発を進めているが、生産技術力の強化も図っている。

また、グローバル化の加速に伴い、国際感覚を身につけた人財の育成や、標準化されたマネジメントシステムの構築を含めた戦略的なグローバル生産・販売・技術体制の完成を目指している。

近年特に力を入れているのが自動運転に関連した製品開発だ。

その一つが、EPS(電子ステアリング)とショックアブソーバの統合技術。

ドライバーの技量や判断にかかわらず、様々な路面状況でも自動的により快適、スムーズな運転を可能にする技術は自動運転車には絶対に不可欠なものと考えている。

また、「ステアリング・バイ・ワイヤ」も今後重要性が増大する技術であるとみている。

通常はステアリング操作はステアリングシャフトを通じステアリングギアボックス、タイヤへと伝達されるのに対し、「ステアリング・バイ・ワイヤ」は、電子信号によってステアリングの操作を伝達するもの。

タイヤから伝わる振動が少ないので疲れにくい、強い横風が吹き車体が左右に持っていかれた場合、今までのステアリングであれば運転手が意図してステアリングの操作により復元させなければならないが、「ステアリング by Wire」であれば自動的にアジャストされるなどのメリットがあるが、それに加え、「ハンドルは右前」である必要がなく、デザイン、機能を含め自動車の在り方を大きく変える可能性に注目が集まっている。

実用化にはまだ課題が残るものの、独創的な EPS 技術として更なるブラッシュアップを進めている。

【1-5 特長と強み】

◎様々な製品で高いシェア

四輪用ショックアブソーバの OEM 供給で国内シェア 43%、グローバルシェア 15%のほか、建設機械用油圧機器シリンダのグローバルシェア 27%、コンクリートミキサ車国内シェア 83%、免制震ダンパ国内シェア 38%など、多くの製品で高いシェアを有している。

◎優れたコア技術

この高シェアは、世界最大手の地位をフォルクスワーゲンや GM と競っているトヨタ自動車における社内シェアがグローバルベースで約 6 割であることが示すように、同社製品に対する顧客の信頼度の高さによるものであり、この信頼のベースは創業時より 100 年という長い時間の中で培い、磨き上げてきた「油圧」についての優れた技術力に他ならない。

ショックアブソーバや免制震用油圧ダンパに代表される「振動制御技術」と、ショベルカーのコントロールバルブや電動パワーステアリングに代表される「パワー制御技術」の 2 つのコア技術が多くの顧客に高く評価され、様々な場面で広く用いられている。

【1-6 株主還元】

配当方針の見直しを行った。

連結ベースでの DOE(株主資本配当率) 年率 2%以上としていたが、今期中間配当より、連結配当性向 30%以上を目指しつつ、従来の DOE 年率 2%以上の配当を基本とすることとし、これにより、業績の下落局面は DOE2%による安定配当を、業績拡大局面では利益に応じた株主還元がなされることとなる。

【1-7 ROE 分析】

| | 16/3 期 | 17/3 期 |
|-------------|--------|--------|
| ROE (%) | -2.0 | 9.3 |
| 売上高当期利益率(%) | -0.89% | 4.09% |
| 総資産回転率(回) | 0.95 | 0.96 |
| レバレッジ(倍) | 2.35 | 2.37 |

2020年3月期のROE目標10.0%を掲げている。

2018年3月期の総資産回転率及びレバレッジが不変、予想売上高当期利益率が2.61%の場合、今期ROEは5.9%となり、まだまだ改善の余地は大きい。

海外拠点の収益改善、革新的モノづくりの加速など、収益性向上に向けた取り組みの今後の進捗が注目される。

2. 2018年3月期第2四半期決算概要

(1) 連結業績概要

(単位:百万円)

| | 17/3 期 2Q | 構成比 | 18/3 期 2Q | 構成比 | 前年同期比 | 期初予想比 | 修正予想比 |
|---------|--------------|--------|--------------|--------|--------|--------|-------|
| 売上高 | 172,929 | 100.0% | 188,892 | 100.0% | +9.2% | +7.3% | +0.5% |
| 売上総利益 | 34,578 | 20.0% | 38,216 | 20.2% | +10.5% | - | - |
| 販管費 | 26,728 | 15.5% | 28,074 | 14.9% | +5.0% | - | - |
| セグメント利益 | 7,850 | 4.5% | 10,142 | 5.4% | +29.2% | - | - |
| 営業利益 | 6,873 | 4.0% | 11,048 | 5.8% | +60.8% | +55.6% | +4.2% |
| 税引前利益 | 6,802 | 3.9% | 10,902 | 5.8% | +60.3% | +65.2% | +0.9% |
| 四半期利益 | 5,615 | 3.2% | 7,239 | 3.8% | +28.9% | +81.0% | -0.8% |

*セグメント利益は日本基準の営業利益に相当。四半期利益は親会社の所有者に帰属する四半期利益。修正予想は2017年7月発表。

HC事業が好調で増収増益。期初計画を大きく超過。

売上高は前年同期比9.2%増の1,889億円。AC事業、HC事業ともに増収で、特にHC事業は中国建機市場の活況を受け2桁の増収と好調だった。

セグメント利益は同29.2%増の101億円。営業利益は同60.8%増の110億円。前々期から取り組んでいる構造改革が寄与し、利益率が向上した。

HC事業好調で円安も寄与し売上、利益は期初予想、修正予想ともに上回った。

(2) セグメント別動向

(単位:百万円)

| 売上高 | 17/3 期 2Q | 構成比 | 18/3 期 2Q | 構成比 | 前年同期比 |
|---------|-----------|--------|-----------|--------|---------|
| AC事業 | 115,175 | 66.6% | 119,076 | 63.0% | +3.4% |
| HC事業 | 45,152 | 26.1% | 57,406 | 30.4% | +27.1% |
| その他 | 12,603 | 7.3% | 12,410 | 6.6% | -1.5% |
| 合計 | 172,929 | 100.0% | 188,892 | 100.0% | +9.2% |
| セグメント利益 | | | | | |
| AC事業 | 6,107 | 5.3% | 4,614 | 3.9% | -24.4% |
| HC事業 | 1,526 | 3.4% | 5,165 | 9.0% | +238.5% |
| その他 | 140 | 1.1% | 181 | 1.5% | +29.3% |
| 合計 | 7,850 | 4.5% | 10,142 | 5.4% | +29.2% |

*利益の構成比は売上高利益率。

① AC事業 (単位:億円)

| 製品 | 売上高 | 構成比 | 前年同期比 |
|----------|-------|--------|--------|
| 四輪車用緩衝器 | 792 | 66.5% | +3.4% |
| 二輪車用緩衝器 | 147 | 12.3% | +14.8% |
| 四輪車用油圧機器 | 223 | 18.7% | -3.9% |
| その他製品 | 28 | 2.4% | +7.7% |
| 合計 | 1,191 | 100.0% | +3.4% |

(単位:億円)

| 地域 | 売上高 | 構成比 | 前年同期比 |
|-------|-------|--------|--------|
| 日本 | 349 | 29.3% | -3.6% |
| 欧州 | 278 | 23.3% | +15.4% |
| 米国 | 147 | 12.3% | -15.5% |
| 中国 | 84 | 7.1% | +16.7% |
| 東南アジア | 130 | 10.9% | +19.3% |
| その他 | 203 | 17.0% | +5.2% |
| 合計 | 1,191 | 100.0% | +3.4% |

AC事業の2017年度上期は、将来の収益性改善に向けた取り組みを強化している。

また先進国、新興国市場の市場規模拡大に合わせたシェアの獲得を目指しており、2017年度14%のグローバルシェアを2020年度には16%までに引き上げる。さらに、2020年度以降の新車種受注を通してさらなるシェア拡大を図る。

各分野における取り組みは以下の通り。

(開発:開発体制強化)

ジャーマンプレミアム3社(メルセデス、BMW、アウディ)の受注を見据え、ドイツにおいて欧州開発センター設立の準備を進めている。2018年4月立ち上げ予定。

(製品:高付加価値品の販売)

2017年6月、北米市場販売台数トップであるトヨタの新型カムリ用軽量ショックアブソーバー(SA)の本格生産が始まった。

(生産:既存製品のコストダウンによる収益性向上)

2017年11月に、新モデル量産に合わせ革新的モノづくりである「FOライン」を立ち上げる。将来的には海外の生産ラインにも導入する。

量販向けSAのグローバル仕様統合化に取り組んでいる。

(販売:新規取引の強化)

2017年10月、市販用SAを取り扱うトルコ支店がシェアアップを目指し営業を開始した。

北米市販市場において大手代理店との取引が始まった。

電動二輪メーカーでシェアドバッテリーサービスを展開する台湾 Gogoro 社向けにフロントフォークおよびリアアクションユニットの供給を開始した。

② HC事業 (単位:億円)

| 製品 | 売上高 | 構成比 | 前年同期比 |
|---------|-----|--------|--------|
| 産業用油圧機器 | 532 | 92.7% | +29.4% |
| その他油機 | 43 | 7.5% | +7.5% |
| 合計 | 574 | 100.0% | +27.0% |

(単位:億円)

| 地域 | 売上高 | 構成比 | 前年同期比 |
|-------|-----|--------|--------|
| 日本 | 399 | 69.5% | +21.3% |
| 欧州 | 26 | 4.5% | -7.1% |
| 米国 | 30 | 5.2% | +30.4% |
| 中国 | 69 | 12.0% | +97.1% |
| 東南アジア | 12 | 2.1% | +71.4% |
| その他 | 38 | 6.6% | +26.7% |
| 合計 | 574 | 100.0% | +27.0% |

(市場環境)

2017年度の6t以上の世界需要は中国市場の急回復により期初比19%増と見込まれており、中国市場は来年度までは投資意欲が旺盛と見込んでいる。またミニショベルは北米や欧州市場を中心に堅調な推移が予想される。

今下期も旺盛な需要が続くと見ており、顧客の要望を満たすため、生産数確保に向けた対策を今後も継続する。

部品供給においては取引先の能力増を促すとともに、併注も行う。

また生産能力増については、シフト変更、外作化のほかライン増強投資の前倒しを検討していく。出荷高を上積みし、利益の更なる拡大を目指していく。

(取り組み)

更なる生産能力増強に向け、最適生産体制の確立に向けた取り組みに着手した。

現在は、相模工場、熊谷工場、愛川工場、子会社 KYB-YS に分散している機能を、「中・大型向けバルブ」については、KYB-YS に開発、鋳造、加工、組立機能を集約し、2018年10月に量産を開始する予定だ。

また、「ピストン ポンプ モーター」については相模工場に開発、加工、組立機能を集約する予定である。

また、建設機械の中でも小回りがきき、建築、道路工事、農林・造園など幅広い用途に用いられる SSL(スキッドステアローダー)、CTL(コンパクトトラックローダー)などは、市場規模約360億円の北米市場が全世界の8割を占め住宅着工件数に比例して需要が増加傾向にあるが、同社は攻め切れていない。

そこで、日系メーカーへの拡販、次期モデルチェンジを見据えた北米市場への展開、仕様の近いコンパクトホイールローダーへの展開などにより10%のシェア獲得を目指していく。

HC事業においては、こうした「最適生産体制の確立」と「成長市場への拡販」により需要変動に左右されない体質への転換を図っていく。

(ブランド強化)

同社はグローバルベースでの製品力とブランド価値向上によって顧客に優先的に指名されることを目指し、様々なブランド力強化策に取り組んでいる。

今期は、デジタル広告や紙面広告に加え、モータージャーナリストを新製品市場会に招待するなどのメディア戦略を展開するほか、東京モーターショーにおいて出展およびイベントを開催した。

またモータースポーツにおいては、前回レポートで紹介したように、KYBブランドの認知度向上を目指すとともに、モータースポーツという極限の世界で技術力を鍛え、人材を育てることを目的とし、2017年4月1日付でモータースポーツ部を設立したほか、世界ラリークロス選手権に参戦した「チームEKS」とスポンサー契約を結びEPSを供給した。加えて、二輪世界ロードレース選手権においてはMoto2クラスに参戦した「TECH3」とスポンサー契約を結びサスペンションを供給した。

(3) 地域別動向

(単位:億円)

| | 17/3 期 2Q | 構成比 | 18/3 期 2Q | 構成比 | 前年同期比 |
|-------|-----------|--------|-----------|--------|--------|
| 日本 | 800 | 46.3% | 849 | 44.9% | +6.1% |
| 欧州 | 269 | 15.6% | 304 | 16.1% | +13.0% |
| 米国 | 202 | 11.7% | 181 | 9.6% | -10.4% |
| 中国 | 106 | 6.1% | 153 | 8.1% | +44.3% |
| 東南アジア | 117 | 6.8% | 142 | 7.5% | +21.4% |
| その他 | 235 | 13.6% | 260 | 13.8% | +10.6% |
| 合計 | 1,729 | 100.0% | 1,889 | 100.0% | +9.3% |

米国は四輪車向けが低調だった。東南アジアは二輪車向けが好調。
海外売上高比率は 53.7%から 55.1%に上昇した。

(4) 財務状態とキャッシュ・フロー

◎主要BS

(単位:百万円)

| | 17年3月末 | 17年9月末 | | 17年3月末 | 17年9月末 |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 流動資産 | 180,962 | 195,988 | 流動負債 | 147,684 | 160,086 |
| 現金等 | 33,988 | 37,612 | 営業債務等 | 72,137 | 76,949 |
| 営業債権等 | 92,653 | 101,465 | 借入金 | 50,983 | 54,612 |
| 棚卸資産 | 49,640 | 52,272 | 非流動負債 | 63,871 | 62,356 |
| 非流動資産 | 200,364 | 207,661 | 借入金 | 39,962 | 36,634 |
| 有形固定資産 | 158,990 | 162,250 | 負債合計 | 211,555 | 222,442 |
| 無形固定資産 | 5,850 | 6,330 | 資本合計 | 169,771 | 181,208 |
| その他の金融資産 | 23,169 | 26,862 | 利益剰余金 | 100,995 | 106,514 |
| 資産合計 | 381,326 | 403,650 | 負債純資産合計 | 381,326 | 403,650 |
| | | | 借入金合計 | 90,945 | 91,246 |

*現金等は現金及び現金同等物。営業債権等は、営業債権及びその他の債権。営業債務等は営業債務及びその他の債務。

現金等、営業債権等の増加で流動資産は前期末比 150 億円増加。その他の金融資産の増加などで非流動資産は同 73 億円増加し、資産合計は同 223 億円増加の 4,037 億円となった。

営業債務等の増加で流動負債は同 124 億円増加。借入金の減少などで非流動負債は同 15 億円減少し、負債合計は同 109 億円増加の 2,224 億円。

利益剰余金の増加などで資本合計は同 114 億円増加した。

この結果、親会社所有者帰属持分比率は前期末の 43.1%から 0.4 ポイント上昇し、43.5%となった。

◎キャッシュ・フロー

(単位:百万円)

| | 17/3 期 2Q | 18/3 期 2Q | 増減 |
|---------|-----------|-----------|--------|
| 営業 CF | 13,488 | 13,483 | -5 |
| 投資 CF | -9,225 | -6,256 | +2,969 |
| フリーCF | 4,263 | 7,227 | +2,964 |
| 財務 CF | 537 | -4,405 | -4,942 |
| 現金同等物残高 | 28,475 | 37,612 | +9,137 |

営業 CF は前年同期とほぼ変わらず。有形固定資産の取得による支出が減少し投資 CF のマイナス幅は縮小。フリーCF のプラス幅は拡大した。短期借入金純増額の減少で財務 CF はマイナスに転じた。キャッシュポジションは上昇した。

3. 2018年3月期業績予想

(1) 通期業績予想

(単位: 億円)

| | 17/3 月期 | 構成比 | 18/3 月期(予) | 構成比 | 前期比 | 期初予想比 | 進捗率 |
|---------|---------|--------|------------|--------|--------|--------|-------|
| 売上高 | 3,553 | 100.0% | 3,880 | 100.0% | +9.2% | +9.3% | 48.7% |
| セグメント利益 | 186 | 5.2% | 232 | 6.0% | +24.7% | +64.5% | 43.5% |
| 営業利益 | 192 | 5.4% | 230 | 5.9% | +19.5% | +47.4% | 48.0% |
| 税引前利益 | 189 | 5.3% | 228 | 5.9% | +20.9% | +56.2% | 47.8% |
| 当期利益 | 145 | 4.1% | 157 | 4.0% | +7.9% | +68.8% | 46.1% |

* 予想は会社側発表。セグメント利益は日本基準の営業利益に相当。当期利益は親会社の所有者に帰属する当期利益。修正予想は2017年7月発表。

2度の上方修正で増収増益予想へ

HC事業が好調なことに加え円安も寄与し、7月、10月と2度の上方修正を行った。

売上高は前期比9.2%増の3,880億円の予想。セグメント利益は同24.7%増の232億円、営業利益は同19.5%増の230億円の予想。通期でもHC事業が牽引する。

為替の前提は前年度1USD=108.38円に対し、今年度は111円(期初100円)、ユーロは前年度118.79円に対し、126円(期初110円)。株式併合を考慮した年間配当金は135円/株で前期比15円の増配。予想配当性向は22.0%。

(2) セグメント別動向

(単位: 億円)

| 売上高 | 17/3 期実績 | 構成比 | 18/3 期予想 | 構成比 | 前期比 | 期初予想比 | 進捗率 |
|---------|----------|--------|----------|--------|--------|---------|-------|
| AC事業 | 2,310 | 65.0% | 2,412 | 62.2% | +4.4% | +7.4% | 49.4% |
| HC事業 | 963 | 27.1% | 1,189 | 30.6% | +23.5% | +15.4% | 48.3% |
| その他 | 280 | 7.9% | 279 | 7.2% | -0.4% | +1.5% | 44.5% |
| 合計 | 3,553 | 100.0% | 3,880 | 100.0% | +9.2% | +9.3% | 48.7% |
| セグメント利益 | | | | | | | |
| AC事業 | 112 | 4.8% | 112 | 4.6% | +0.0% | +31.8% | 41.2% |
| HC事業 | 66 | 6.9% | 107 | 9.0% | +62.1% | +114.0% | 48.3% |
| その他 | 8 | 2.9% | 13 | 4.7% | +62.5% | +116.7% | 13.9% |
| 合計 | 186 | 5.2% | 232 | 6.0% | +24.7% | +64.5% | 43.7% |

* 利益の構成比は売上高利益率。

(3) 設備投資計画

革新的モノづくり、最適生産体制確立を目指した投資を継続する。

上期の設備投資実績は87億19百万円で通期計画の44.5%。減価償却実績は81億83百万円で同51.1%となっている。



4. 今後の注目点

前回のレポートでは「株価がボックス圏を脱し、上昇トレンドに向かうには HC 事業の回復スピードがカギ」と述べたが、期初は増収減益予想であった HC 事業は 2 度の上方修正を経て大幅増益予想となり、株価は 2011 年の高値 7,450 円にあと一息の水準まで戻ってきた。

ただ、好調な中国建機市場という好材料を株価がどこまで織り込んだかは正直なところ良く分からない。また会社側も考えているように、HC 事業は需要変動に大きく左右されるという特質があり、これが低い PER、PBR の原因とも考えられる。

「最適生産体制の確立」と「成長市場への拡販」による体質強化への取り組みの進捗が注目される。



<参考 1:2017 中期経営計画>

同社は今期 2017 年度(2018 年 3 月期)を初年度、2019 年度(2020 年 3 月期)を最終年度とする 3 年間の中期経営計画を策定、実行中である。

(1)数値目標

「A GLOBAL KYB -CHALLENGE & INNOVATION-」のスローガンの下、2017 年度は「抜本的構造改革の完遂」、2018 年度及び 2019 年度は「持続的成長」、「収益基盤の安定化」、「経営課題の解決」に取り組み、「2019 年度 売上 3,980 億円」を目標とし、その先 2020 年度以降、できるだけ早期にグループ売上高 5,000 億円達成、格付け A 取得を目指している。

| | | 2016 年度実績 | 2019 年度目標 | CAGR |
|----------|---------|-----------|-----------|--------|
| 売上高 | AC 事業 | 2,310 | 2,430 | +1.7% |
| | HC 事業 | 963 | 1,240 | +8.8% |
| | 特装システム等 | 280 | 310 | +3.5% |
| | 合計 | 3,553 | 3,980 | +3.9% |
| セグメント利益 | | 186 | 260 | +11.8% |
| セグメント利益率 | | 5.2% | 6.5% | - |
| ROE | | 9.3% | 10.0% | - |

(2)各事業の目指す姿

①AC事業

| | |
|--------|--|
| 中期方針 | 顧客の需要地のシフトに合わせた拠点統廃合と高付加価値品の開発・拡販により成長軌道を描く 事業部制(サスペンション/ステアリング/モーターサイクル事業部) 導入によるスピードアップ |
| 重点取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ◇ 市場・顧客の事業戦略に合わせた最適レイアウトと能力増強 新興国市場への進出と既存拠点の見直し ◇ 電子技術を活用した高付加価値品の開発・拡販 自動車用電子制御サスペンションの拡販、二輪車用電子制御サスペンションの開発 ◇ 革新ライン導入による既存製品のコストダウン |

ショックアブソーバの売上本数は前期 7,200 万本(OEM 70%、市販 30%)を、2020年度は 8,800 万本(OEM 68%、市販 32%)へ引き上げる。

ポイントは以下の通り。

| | |
|-------------|---|
| SA(OEM) | ACの屋台骨であるショックアブソーバで確実に稼ぐ (施策) <ul style="list-style-type: none"> ・5 極開発体制強化による顧客満足度向上 ・需要のあるエリアへの能力増強 ・高付加価値品の市場投入 ・革新ライン開発・導入を軸として競争力の維持・拡大を図る |
| SA(市販) | 2020年度販売目標 28 百万本必達 (施策) <ul style="list-style-type: none"> ・伸長市場での販売会社設立などエリアの強化 ・人気車種向け新規 SA アプリ開発・投入 ・SA 周辺部品アプリの開発・投入 ・コイルスプリングなどを地産地消推進による為替リスクヘッジを軸として目標達成を図る |
| SA 革新的モノづくり | 革新的モノづくりのグローバル展開を加速 少子化に対応し、品質の安定化をコンセプトとしている 自動溶接・組み立て・検査、コンパクト塗装設備などで、全体生産性 25%向上、自動化率 75%を目指す |
| 二輪 | 余剰能力を適正化、開発・生産革新で利益の出る事業体へ インド、ベトナム、インドネシアを強化。中国、タイなどを再編 |
| システム製品 | 付加価値の高いシステム製品の開発を強化 2020年以降を見据え、電子制御サスペンション、自動運転対応などに取り組む |

②HC事業

| | |
|--------|--|
| 中期方針 | 市場変動に左右されない安定した売上高、利益の確保 ショベルカーを基盤としながら、攻めきれていない成長市場への拡販を強化 |
| 重点取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ◇ 最適生産体制の確立 コントロールバルブ開発・生産体制の再編で確実に稼ぐ ◇ 農機、鉄道、その他の成長市場への拡販 地域の要求にマッチした製品戦略、開発で拡販を図る |

ポイントは以下の通り。

| | |
|-----------|---|
| 最適生産体制の確立 | グループ力を活かした一貫ラインでさらに高収益な体質へ。 (施策) <ul style="list-style-type: none"> ・コントロールバルブの一貫ラインを構築する。 新ラインにより、鋳物と加工・組立の一貫ライン構築により生産性 15%向上が見込まれるほか、工場間輸送を廃止。 生産と開発の拠点統合により開発期間を短縮し、製品力の向上が期待できる。 |
|-----------|---|

| | |
|----------|--|
| 農業機械向け製品 | <p>地域に合った製品戦略で農機向け製品の拡販を進める。 (施策)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本エリア: 自動制御・無人運転に対応できる電子化製品の開発、システム対応 ・北米エリア: 大容量対応の製品開発。自動制御・自動運転に対応できる電子化製品の開発 ・中国エリア: 既存製品の競争力強化 |
| 鉄道向け製品 | <p>海外市場への拡販と新製品戦略で拡大を図る。 注目市場として、中国、インド、北米、日本を上げている。 (戦略)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中国: 高速(250~300km/h)鉄道・都市間鉄道向けのパッシブダンパ等の拡販(現地生産によるコストダウン) ・インド他: 日本連合での拡販を後押し ・日本: 豪華列車、特急列車、次期新幹線をターゲットにアクティブサスペンションシステム拡販 |

③その他

ポイントは以下の通り。

| | |
|--------|---|
| 特装車両事業 | <p>国内需要の取り込みと、成長するインド市場に合わせた生産体制・技術力の強化で特装事業の売上拡大を図る。 インドにおいては、「生コン排出性能が高い」、「生コン積載時の重心が低く走行安定性が高い」といった技術面の強みに加え、販売面でも「日本企業への信頼感」が同社の強みとなっている。</p> |
| 航空機事業 | <p>2020年度 航空事業売上 100億円以上を目指す。 ジェット旅客機は今後20年で就航機が倍増し、単通路機の需要が全需要の5割以上を占めると予想される。 (施策)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・官需: 新規プログラムへの参画、修理事業の拡大 ・民需: ボーイング/ムームグ社納入品目拡大、エアバス社への参入 ・開発・技術: Tier1システムサプライヤーに向けた活動 |

(3)トピックス

◎モータースポーツ部を設立

モータースポーツを通じて KYB ブランドの認知度向上を目指すとともに、モータースポーツという極限の世界で技術力を鍛え、人材を育てることを目的とし、2017年4月1日付でモータースポーツ部を設立した。

四輪では世界耐久選手権のトップカテゴリーである LMP クラスにおいて、前期、同社の EPS は全 31 台中 26 台に搭載された。今期は全車への EPS 供給と技術支援を目指し、今後はショックアブソーバの初搭載にもチャレンジする。二輪では前期 Moto2 クラスにおいてサスペンションの供給を行ったが、今期以降さらに実績を積み上げ、2019 年度には最高峰である MotoGP への参戦を目指している。

<参考 2:コーポレートガバナンスについて>

◎組織形態、取締役、監査役の構成

| | |
|------|-----------|
| 組織形態 | 監査役会設置会社 |
| 取締役 | 8名、うち社外2名 |
| 監査役 | 4名、うち社外2名 |

◎コーポレートガバナンス報告書

最終更新日:2017年7月26日

<基本的な考え方>

当社は、持続的な成長と企業価値向上の実現を通してステークホルダーの期待に応えるとともに、社会に貢献するという企業の社会的責任を果たすため、取締役会を中心に迅速かつ効率的な経営体制の構築ならびに公正かつ透明性の高い経営監督機能の確立を追求し、以下の経営理念および基本方針に基づき、コーポレートガバナンスの強化および充実に取り組むことを基本的な考え方としております。

(経営理念)

「人々の暮らしを安全・快適にする技術や製品を提供し、社会に貢献するKYBグループ」

1. 高い目標に挑戦し、より活気あふれる企業風土を築きます。
2. 優しさと誠実さを保ち、自然を愛し環境を大切にします。
3. 常に独創性を追い求め、お客様・株主様・お取引先・社会の発展に貢献します。

(基本方針)

1. 当社は、株主の権利を尊重し、平等性を確保する。
2. 当社は、株主を含むステークホルダーの利益を考慮し、それらステークホルダーとの適切な協働に努める。
3. 当社は、法令に基づく開示はもとより、ステークホルダーにとって重要または有用な情報についても主体的に開示する。
4. 当社の取締役会は、株主受託者責任および説明責任を認識し、持続的かつ安定的な成長および企業価値の向上ならびに収益力および資本効率の改善のために、その役割および責務を適切に果たす。
5. 当社は、株主との建設的な対話を促進し、当社の経営方針などに対する理解を得るとともに、当社への意見を経営の改善に繋げるなど適切な対応に努める。

<実施しない主な原則とその理由>

| 原則 | 実施しない理由 |
|---------------------------------|---|
| (補充原則1-2-5 実質株主の株主総会出席および議決権行使) | 当社は、株主総会における議決権は、株主名簿上に記載または記録されている者が有しているものとして、信託銀行などの名義で株式を保有する機関投資家などの実質株主が株主総会へ出席し、議決権の行使や質問を行うことは現時点では原則認めておりません。但し、当社は、信託銀行等の名義で株式を保有する機関投資家等が、あらかじめ相当の期間において、株主総会への出席要望を提示し、かつ当該者が実質株主であることが確認できた場合は、信託銀行等と協議することなどを含めて、今後も適切な対応を検討して参ります。 |
| (補充原則4-1-3 最高経営責任者などの後継者計画) | 当社は、最高経営責任者などの後継者計画は、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上のための重要課題と認識しております。本年より代表取締役と社外取締役とで構成する指名委員会を設置し、指名手続きにおける透明性の向上を図っております。今後、最高経営責任者などに求められる要件、育成方針などについて、当社を取り巻く経営環境や当社の企業風土なども踏まえて総合的に検討するとともに、取締役会による監督体制のあり方についても検討して参ります。 |

<開示している主な原則>

| 原則 | 開示内容 |
|--------------------------|--|
| 原則 1-4【いわゆる政策保有株式】 | <p>(1) 政策保有に関する方針</p> <p>当社は、中長期的な企業価値向上の観点から、事業戦略上や事業運営上の信頼関係や取引関係の維持または強化が見込まれる株式については、成長性や経済合理性を総合的に判断し、必要と認められる政策保有株式を保有しております。また、主要な政策保有株式については、毎年取締役会においてその保有目的や合理性を検証しております。</p> <p>(2) 議決権行使に関する方針</p> <p>当社は、政策保有株式の議決権行使にあたって、株式発行会社の経営方針や事業戦略を十分に確認した上で、中長期的な企業価値向上や株主還元向上に資するかどうかを議案ごとに検討し、判断しております。</p> |
| 原則 5-1【株主との建設的な対話に関する方針】 | <p>当社は、株主などとの建設的な対話を促進するために、グローバル財務統轄役員が統轄し、経理本部の IR 室が株主および投資家の皆様への対応を実施しております。対話を充実させるために、IR 室は社内に関連部門と連携し、適切に対応できる体制を整えております。当社は、社長およびグローバル財務統轄役員が経営戦略や財務状況を説明するアナリストおよび機関投資家向け決算説明会を半期に一度開催しております。また、個別面談にも随時対応するとともに、国内外のカンファレンスへの参加や個別の海外 IR 活動を通じて、海外の株主および機関投資家の皆様とも積極的なコミュニケーションを図っております。IR 活動を通して頂いた皆様の意見や要望などは、取締役会および経営陣に定期的にフィードバックし、情報を共有しております。株主および投資家の皆様との対話において、お互いに不利益を被ることがないよう、インサイダー情報の取り扱いには十分留意し、決算日翌日から決算発表日までの期間はサイレント期間として、株主および投資家の皆様との対話の制限や社内の情報管理の徹底を図っております。</p> |

▶ アラート申込み

KYBの適時開示情報の他、レポート発行時にメールでお知らせいたします。

▶ 登録データ変更

既にご登録済みの方で、登録内容に変更がある場合や登録解除の方は、こちらよりご変更ください。

ブリッジサロン
公式 twitter アカウント

(株) インベストメントブリッジの発行するブリッジレポートや投資家向け会社説明会の映像情報をつぶやいています。

本レポートは情報提供を目的としたものであり、投資勧誘を意図するものではありません。また、本レポートに記載されている情報及び見解は当社が公表されたデータに基づいて作成したものです。本レポートに掲載された情報は、当社が信頼できると判断した情報源から入手したものです。その正確性・完全性を全面的に保証するものではありません。当該情報や見解の正確性、完全性もしくは妥当性についても保証するものではなく、また責任を負うものではありません。本レポートに関する一切の権利は(株)インベストメントブリッジにあり、本レポートの内容等につきましては今後予告無く変更される場合があります。投資にあたっての決定は、ご自身の判断でなされますようお願い申し上げます。

Copyright(C) 2017 Investment Bridge Co.,Ltd. All Rights Reserved.