

2021年度 第2四半期決算説明資料

2021年11月25日



2021年度第2四半期 決算実績

2021年度 第2四半期決算のポイント

(単位：百万円)

	2020年度 上期	2020年度 下期	2021年度 上期
売上高	36,836	56,137	54,647
営業利益	△3,802	1,248	△1,943
経常利益	△3,150	1,056	△1,680
当期純利益	△3,978	1,135	△1,780
売上重量 (2018年度を100とした指標)	53	84	74

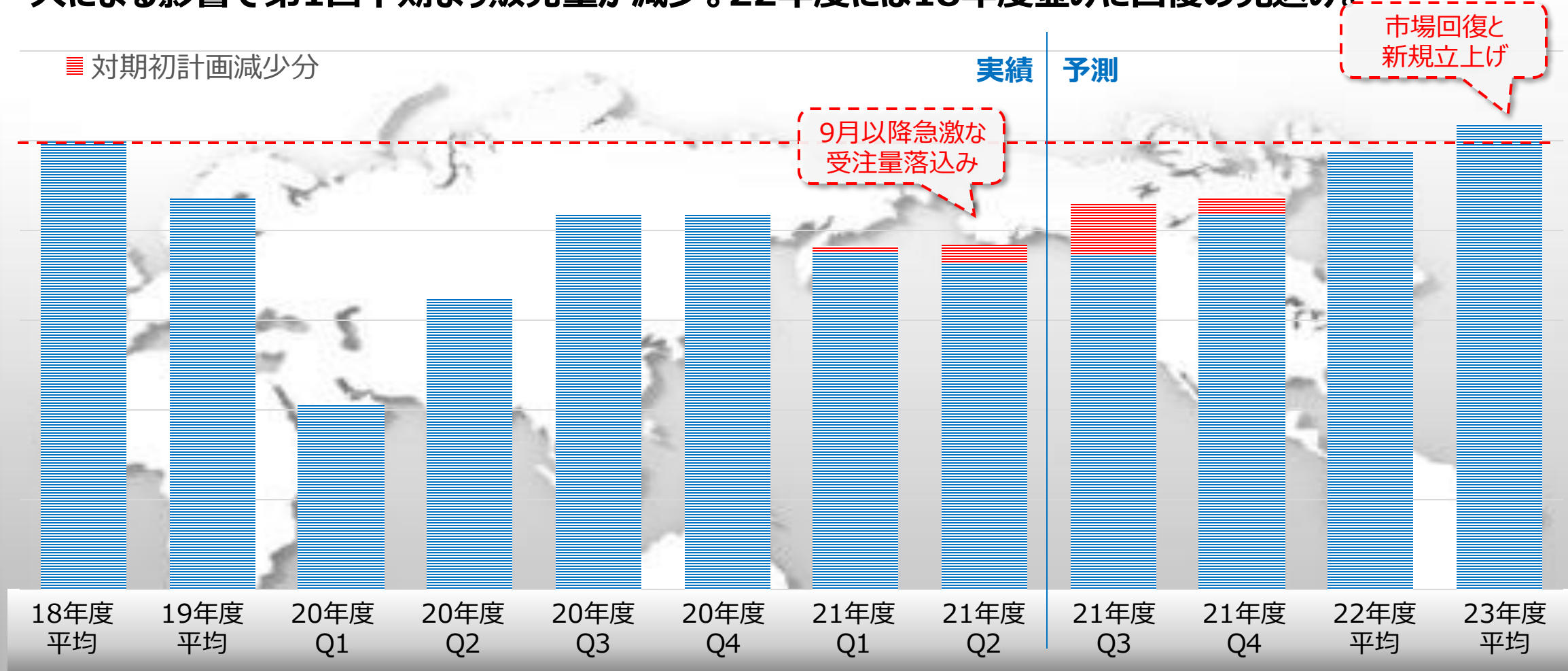
*21年度上期：会計基準改定適用前売上高 57,225百万円

《全体感》

- 売上：売上重量は、20年度下期に新型コロナによる落込みから回復基調にあったが、当期においては世界的な半導体不足、東南アジアでの新型コロナ拡大による自動車部品不足による自動車生産減の影響で、前年下期から再度減少に転じる。売上重量減となる一方で、地金市況上昇と為替影響で売上高は微減にとどまる。
- 営業・経常利益：生産性の改善を継続するも、受注量減と地金市況高騰による調達コスト増が収益を圧迫し、赤字計上。
- 当期純利益：営業利益、経常利益の減益により純損失を計上。

グローバル 売上重量

■ 20年度Q1のコロナ影響から回復基調にあったが、21年度は半導体不足や東南アジアでの新型コロナ拡大による影響で第1四半期より販売量が減少。22年度には18年度並みに回復の見込み。

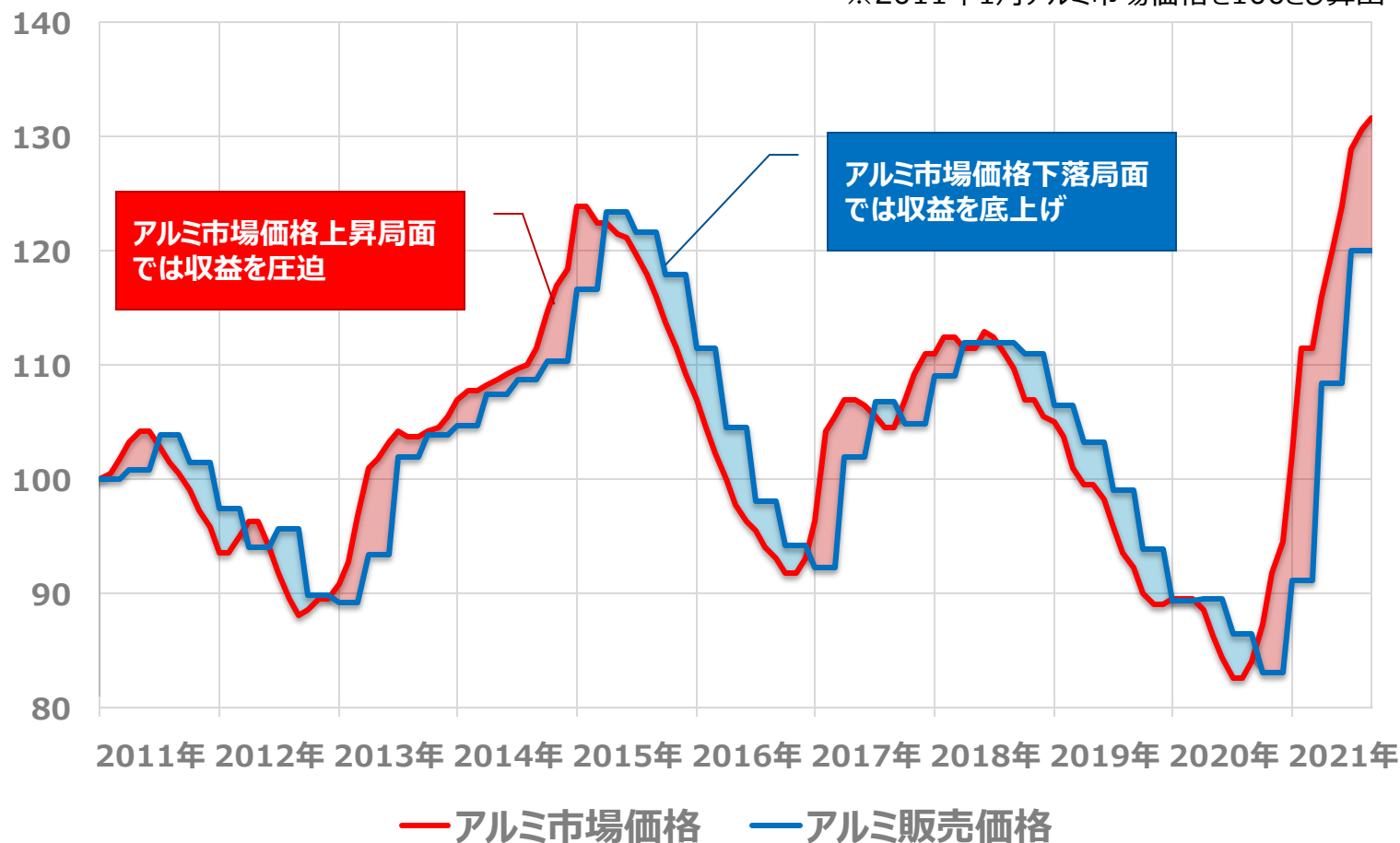


※2018年度平均を100とした場合の売上重量推移

アルミニウム地金価格

2011年から10年間のアルミ市場価格とアルミ販売価格の推移

※2011年1月アルミ市場価格を100とし算出



□ アルミ市場価格変動影響

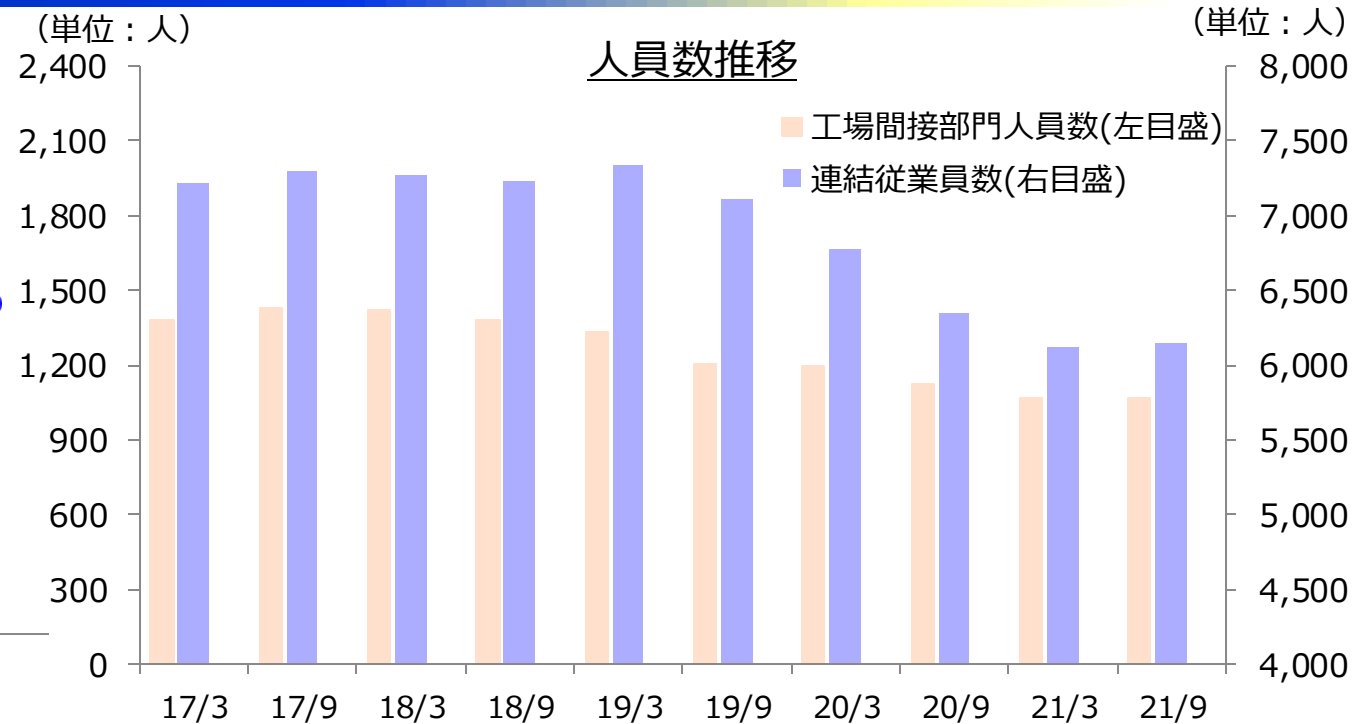
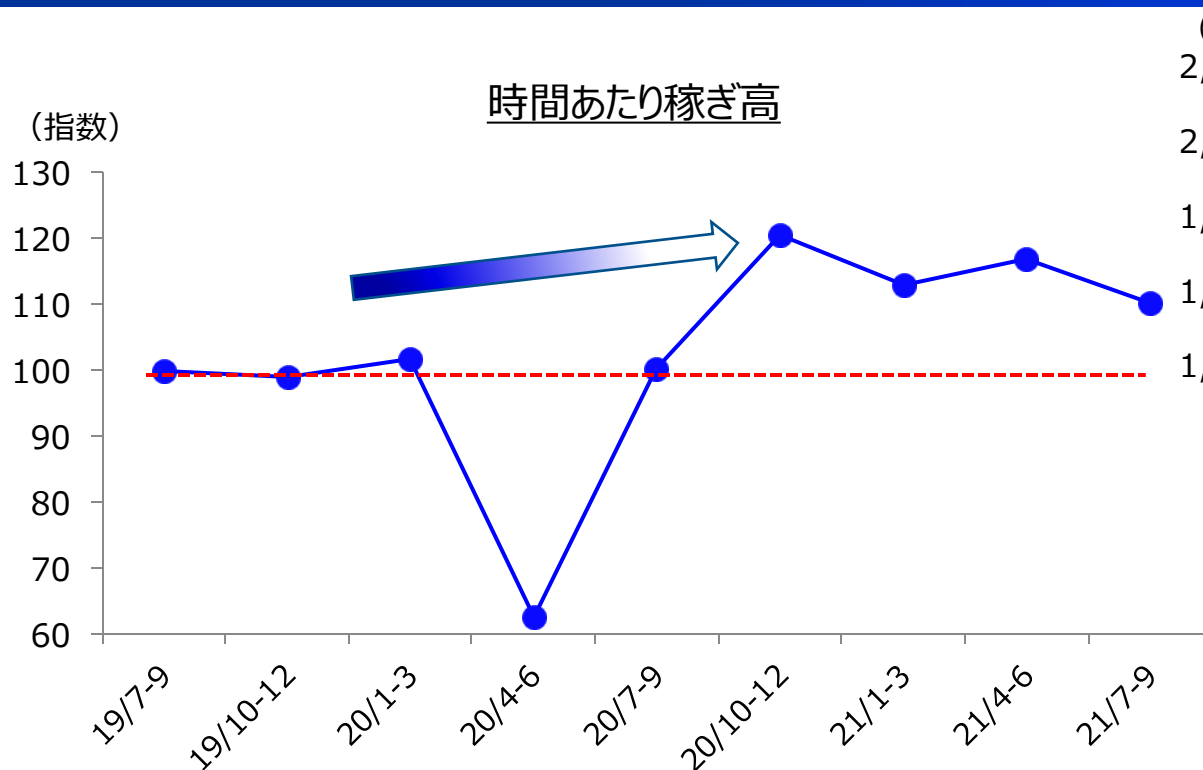
アルミ市場価格のアルミ販売価格への反映には時差が生じます。長期的に見れば平準化されます。

□ 2020年6月より60%市場価格が高騰

- ✓ アルミ地金生成に必要なシリコン価格の上昇影響
 - ・中国の電力不足・電力制限
 - ・太陽光パネル向けシリコン需要増
- ✓ 中国環境規制によるスクラップ新規制施行影響
 - ・スクラップの輸入制限

※直近アルミ新塊の市況は10/15 \$3,171を天井に下落、11/23現在 \$2,668で取引。

リーンな生産体制の推進状況



- ・リーン生産体制の推進により改善傾向を維持
- ・21年9月の受注量の急激な減少に対して生産体制の変更が追いつかず若干低下

- ・生産規模に合わせた適正な人員配置を推進
- ・全体ではラインの工夫、業務見直し等により効率化を継続
- ・連結従業員数▲1,193名減（19年3末⇒21年9末）

※時間あたり稼ぎ高 = 売上高から原材料費等の直接費を除く金額 ÷ 工場人員の総労働時間

ダイカスト事業

(単位：百万円)

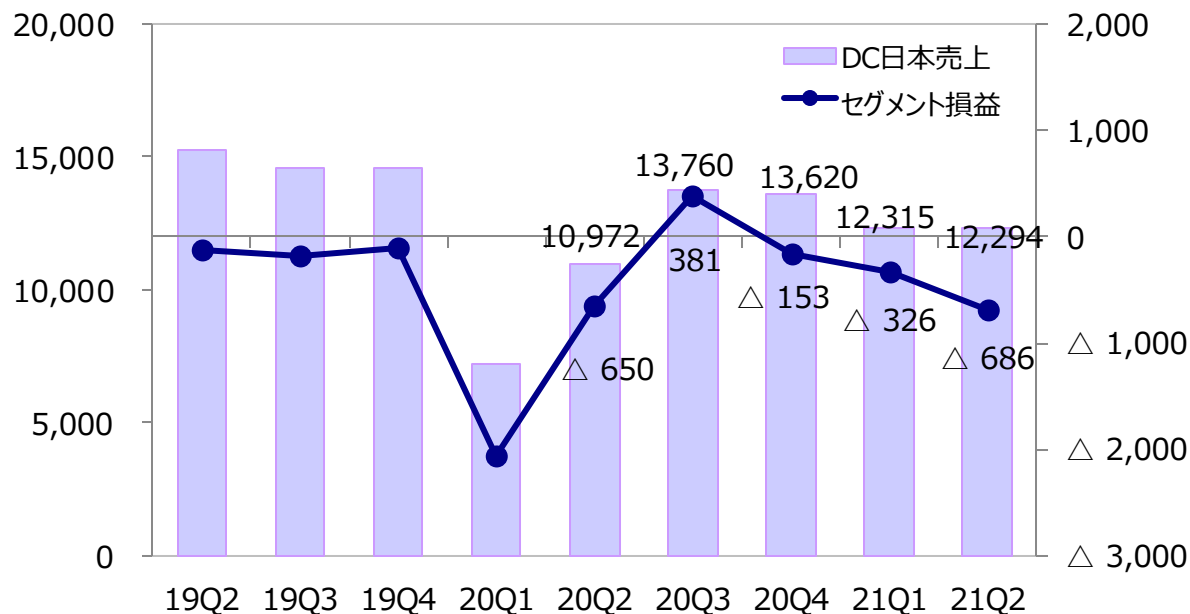
		2020年度 上期	2020年度 下期	2021年度 上期
日本	売上高	18,204	27,380	24,609*
	セグメント 損益	△2,719	228	△1,012
北米	売上高	8,610	13,018	14,190
	セグメント 損益	△323	417	△553
アジア	売上高	7,603	12,328	11,726
	セグメント 損益	△959	361	△643

※ 北米セグメントのメキシコ工場及びアジアセグメントの中国2工場は12月決算となります。

*会計基準改定適用前売上高 27,186百万円

ダイカスト日本

ダイカスト日本売上高／セグメント損益の推移（単位：百万円）



売上：64.1億円増（前期比35.2%増）

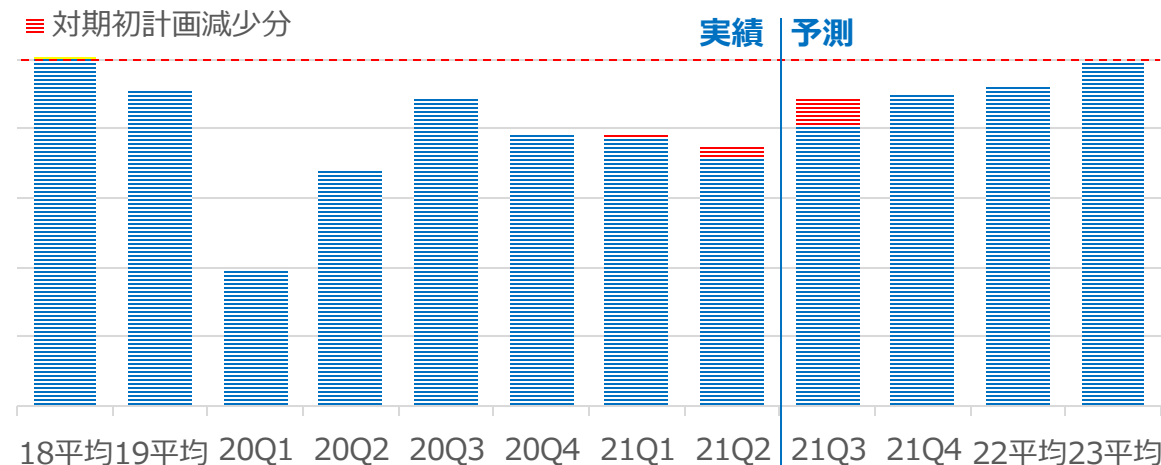
- 20年度第1四半期を底に販売量は回復基調にあったが、半導体不足や東南アジアでのコロナ拡大により回復に遅れ。

セグメント損益：17.1億円増（前期比増）

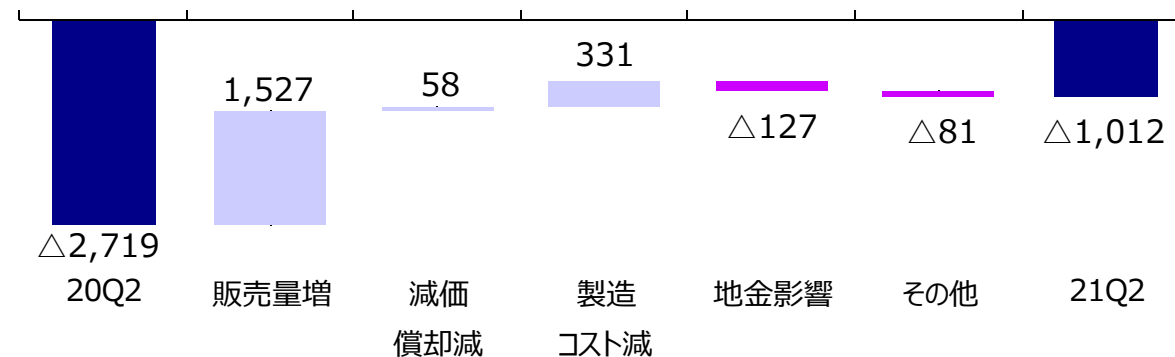
- 販売量増と生産性改善施策の推進により前年同期比損益改善も、地金調達価格の高騰による収益圧迫等により赤字を計上。

売上重量の推移

※2018年度平均を100とした場合の売上重量推移

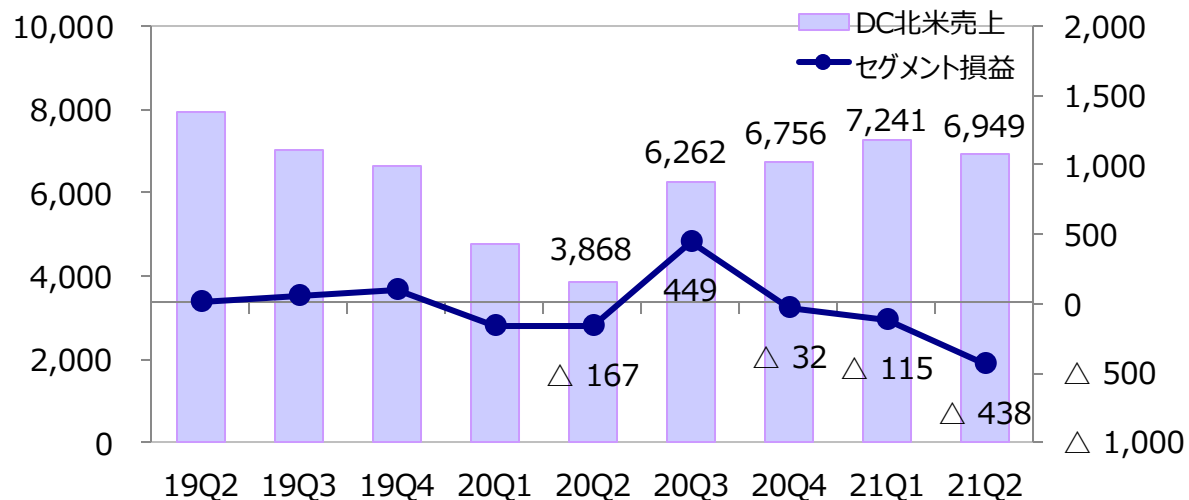


セグメント損益増減要因（単位：百万円）



ダイカスト北米

ダイカスト北米売上高／セグメント損益の推移（単位：百万円）



売上：55.8億円増（前期比64.8%増）

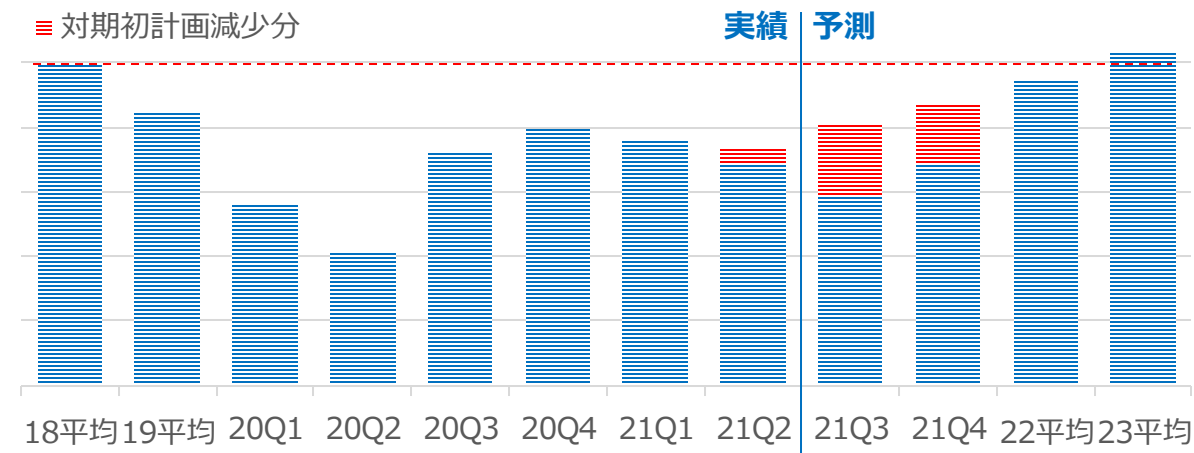
- 20年度第2四半期を底に回復基調にあるものの、半導体等自動車部品不足による顧客の生産調整等の影響で、21年度第2四半期では販売量が期初計画に対し減少。

セグメント損益：2.3億円減（前期比減）

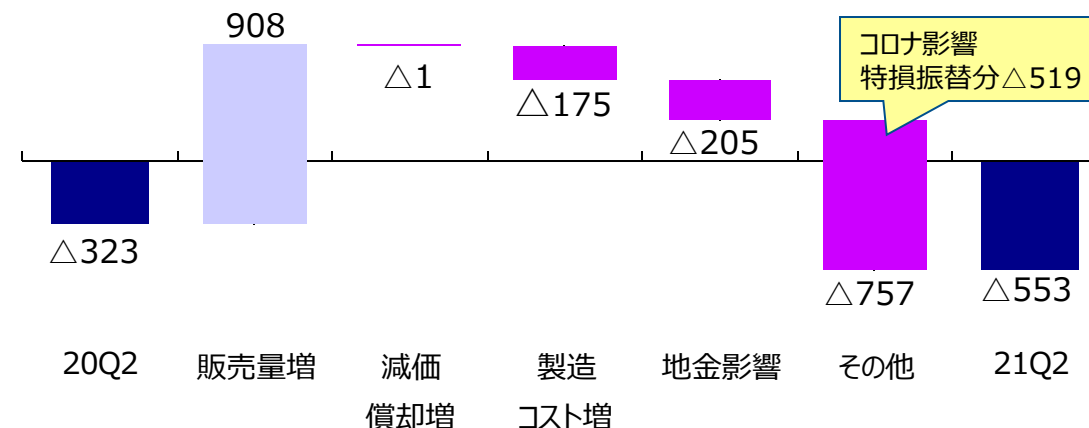
- 前年同期比、販売量回復による増収効果はあるものの、半導体不足による影響とアルミ地金調達コスト増等が収益を圧迫。

売上重量の推移

※2018年度平均を100とした場合の売上重量推移



セグメント損益増減要因（単位：百万円）

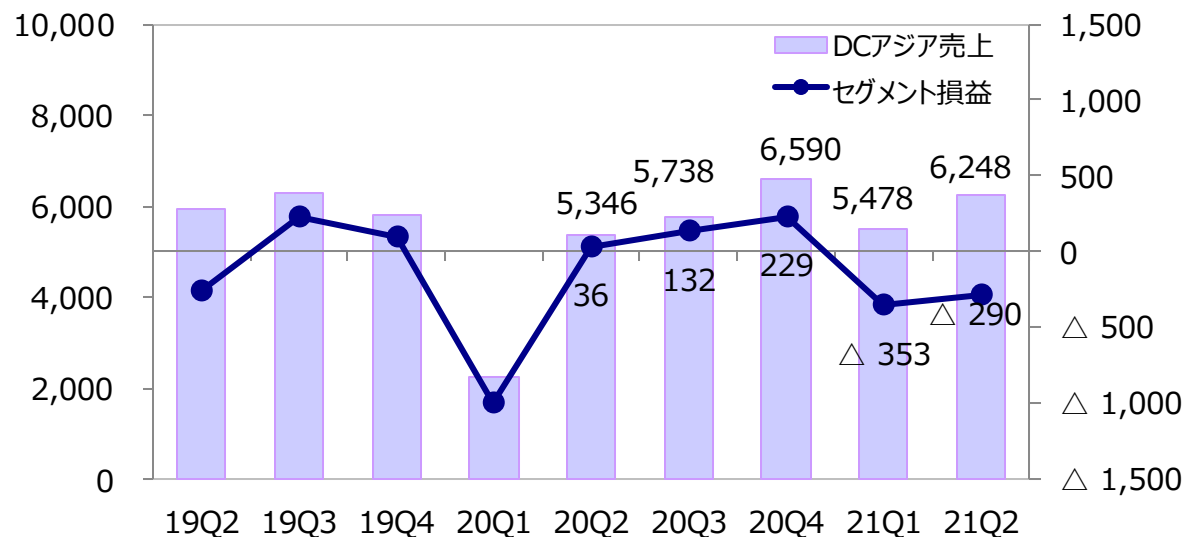


決算期:アメリカ3月期、メキシコ12月期

レート (20Q2⇒21Q2) アメリカ 106.68⇒110.21 メキシコ 108.44⇒107.76

ダイカストアジア

ダイカストアジア売上高／セグメント損益の推移（単位：百万円）



売上：41.2億円増（前期比54.2%増）

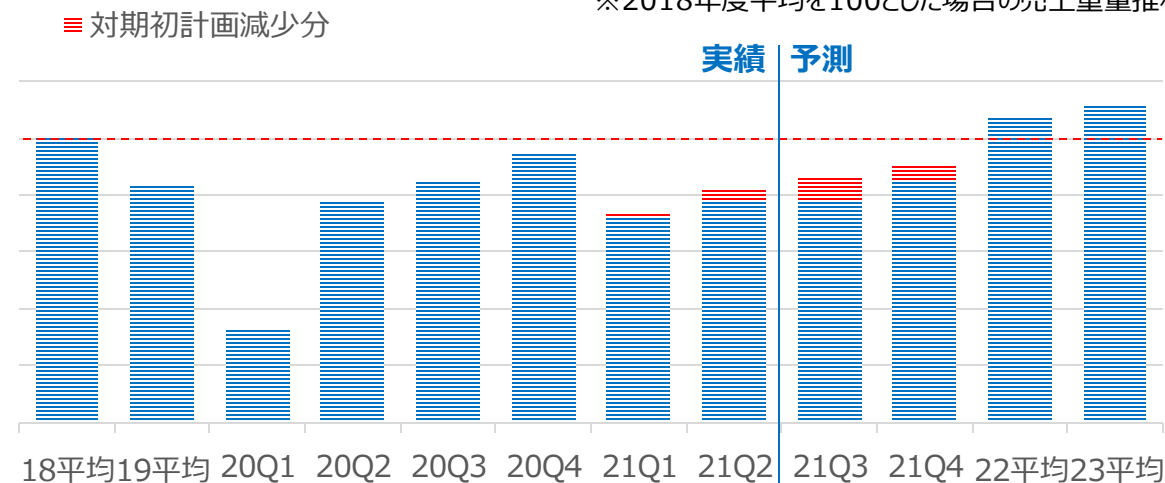
- 前年同期比では増収も当第1四半期におけるインドでのロックダウン等により期初計画に対し売上は減少。販売量も対前年下期比80%となる。

セグメント損益：3.2億円増（前期比増）

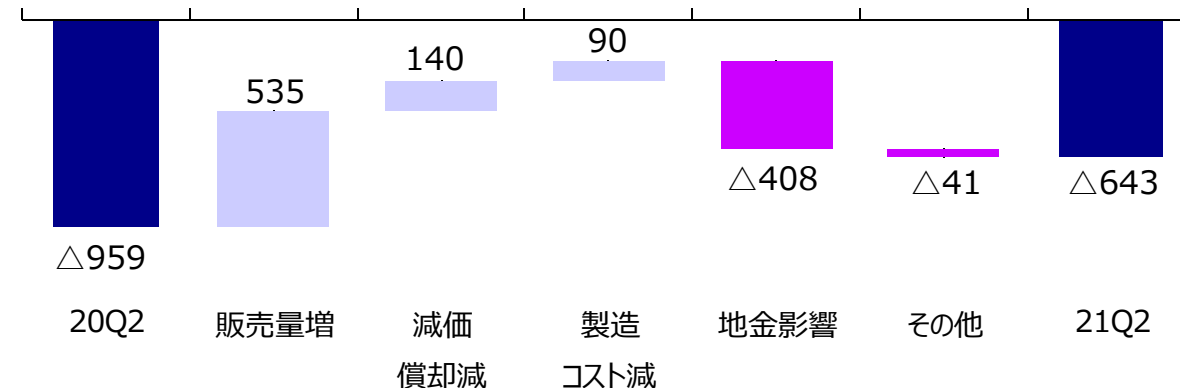
- アルミ市況の高騰による地金調達コスト増等が収益を圧迫。

売上重量の推移

※2018年度平均を100とした場合の売上重量推移



セグメント損益増減要因（単位：百万円）



決算期:中国12月期、インド3月期

レート (20Q2⇒21Q2) 人民元 15.37⇒16.64 インドルピー 1.43⇒1.50

アルミニウム事業および完成品事業

(単位：百万円)

		2020年度 上期	2020年度 下期	2021年度 上期
アルミニウム事業	売上高	1,394	2,089	2,832
	セグメント 損益	△41	74	144
完成品事業	売上高	1,023	1,322	1,289
	セグメント 損益	148	172	112

アルミニウム事業

- 売上：足元では半導体不足等に伴う自動車メーカーの減産による影響があるものの、対前年同期比では45.3%増の売上重量となり増収。
- セグメント損益：アルミ市況の高騰はあるものの売上高の増加により増益。

完成品事業

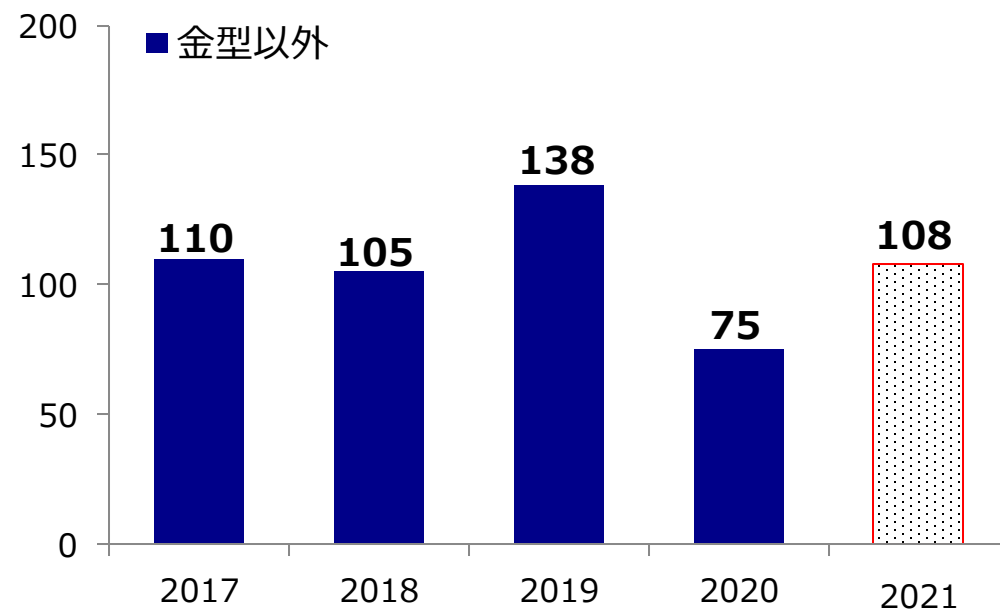
- 売上：対前年同期比では主要販売先である半導体関連企業のクリーンルームや通信会社のデータセンター向け物件等の受注が増加し増収。
- セグメント損益：個別受注物件による変動影響はありますが安定的な利益を確保。

設備投資・減価償却の動向

2021年度見通し

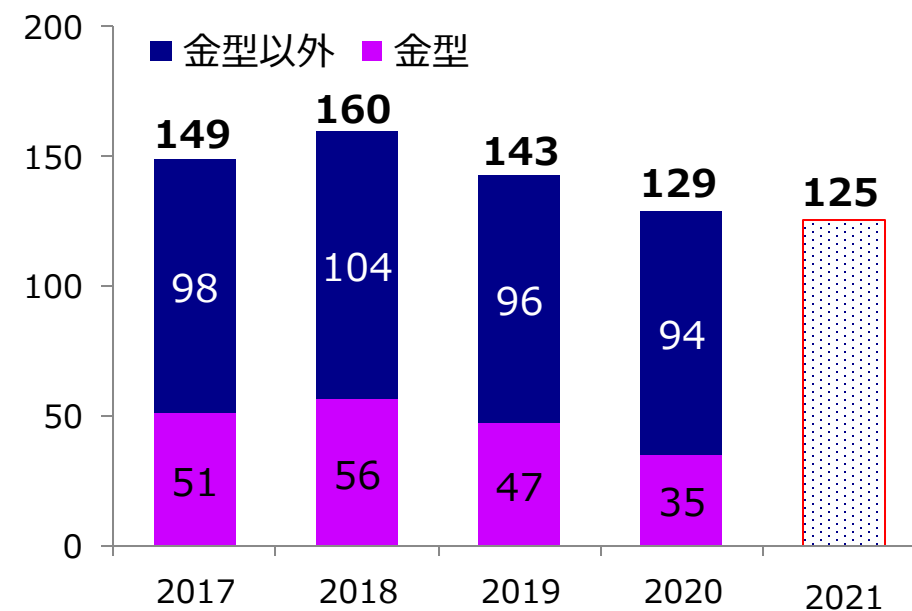
- 設備投資金額：108億円の見通し(計画比20億円の圧縮)。
- 減価償却費：設備投資圧縮により125億円の見通し。

設備投資額の推移（単位：億円）



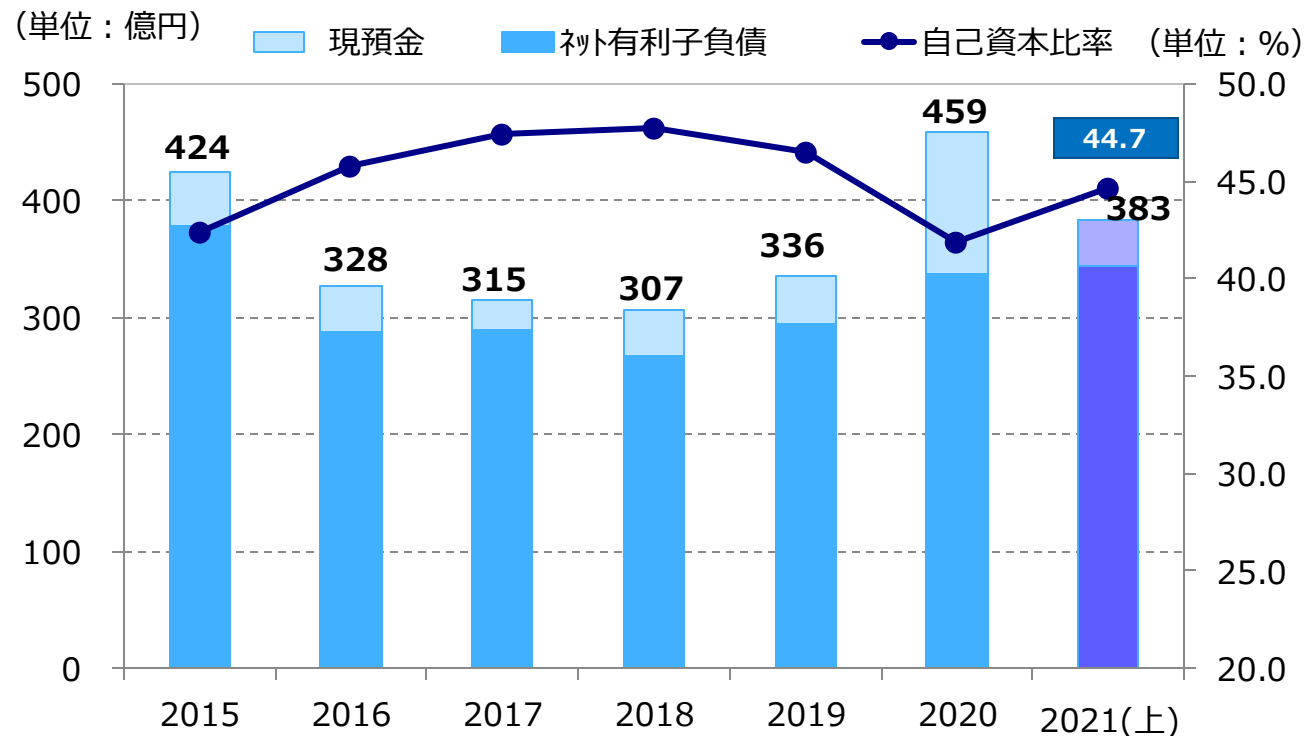
※2021年度より金型の資産計上方法変更により、
設備投資は金型除く金額で表示

減価償却費の推移（単位：億円）



※2021年度より金型の資産計上方法変更により、
一部金型は減価償却に計上されていません

2021年度第2四半期の財務状況



20年度に手元流動性確保のために増やした借入金が減少（有利子負債は383億円、前年比76億円減）
自己資本比率は44.7%の水準

※ネット有利子負債 = 有利子負債 - 現預金

金型製作競争力の強化に向けて

■国内事業所を集約し経営を効率化

ダイモールド栃木、ダイモールド熊本を
ダイモールド浜松に集約(2022年4月1日)

■海外ネットワークの活用、水平分業

グローバルでの金型生産分業を進め、
生産性を向上させ競争力を強化



新10年長期ビジネスプラン

2040年ビジョン 「ありたい姿」

新10年長期ビジネスプラン

22-24中期経営計画

期待を超える
2040

軽量化で
地球の未来
に貢献する

Ahrestyで
良かった！
を実現する

技術探究を
続け、唯一
を生み出す

- 自動車電動化
- カーボンニュートラル
- 燃費・電費向上



- 株主還元
- 顧客貢献
- ダイバーシティ



- 新工法開発
- 技術開発
- 開発スピード



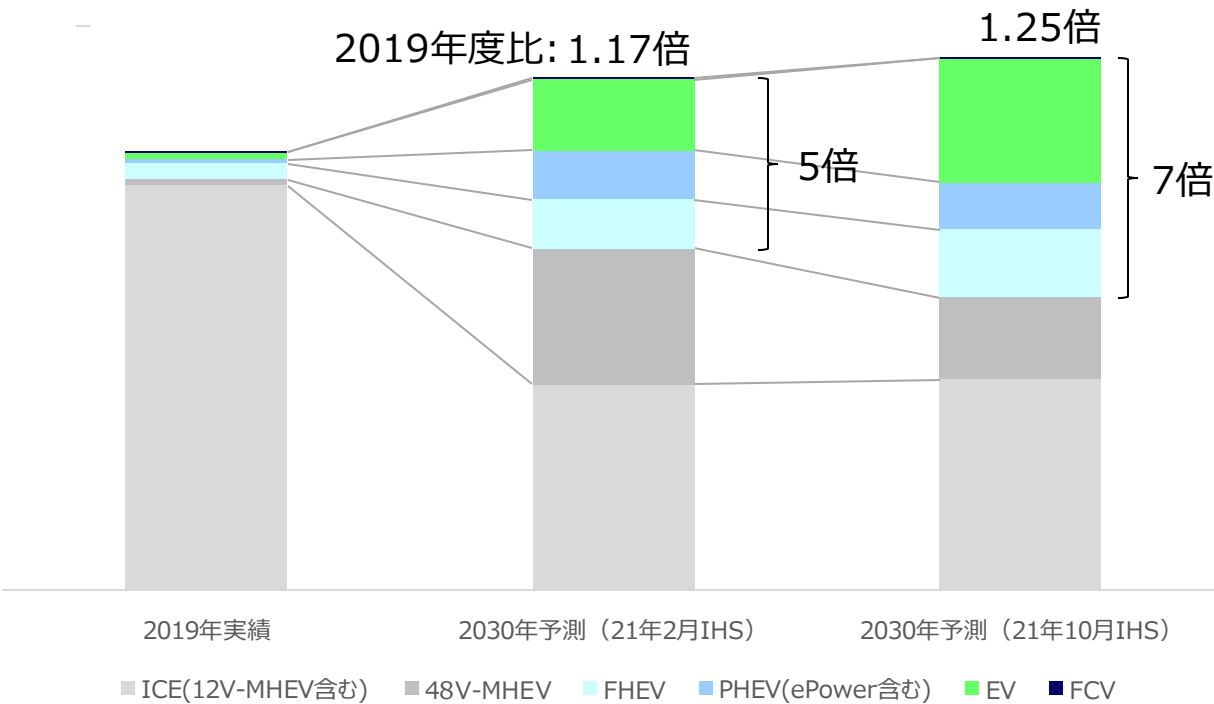
自動車電動化に向けた取り組み

- 2030年の自動車市場と営業戦略
- 電動化に向けた生産体制

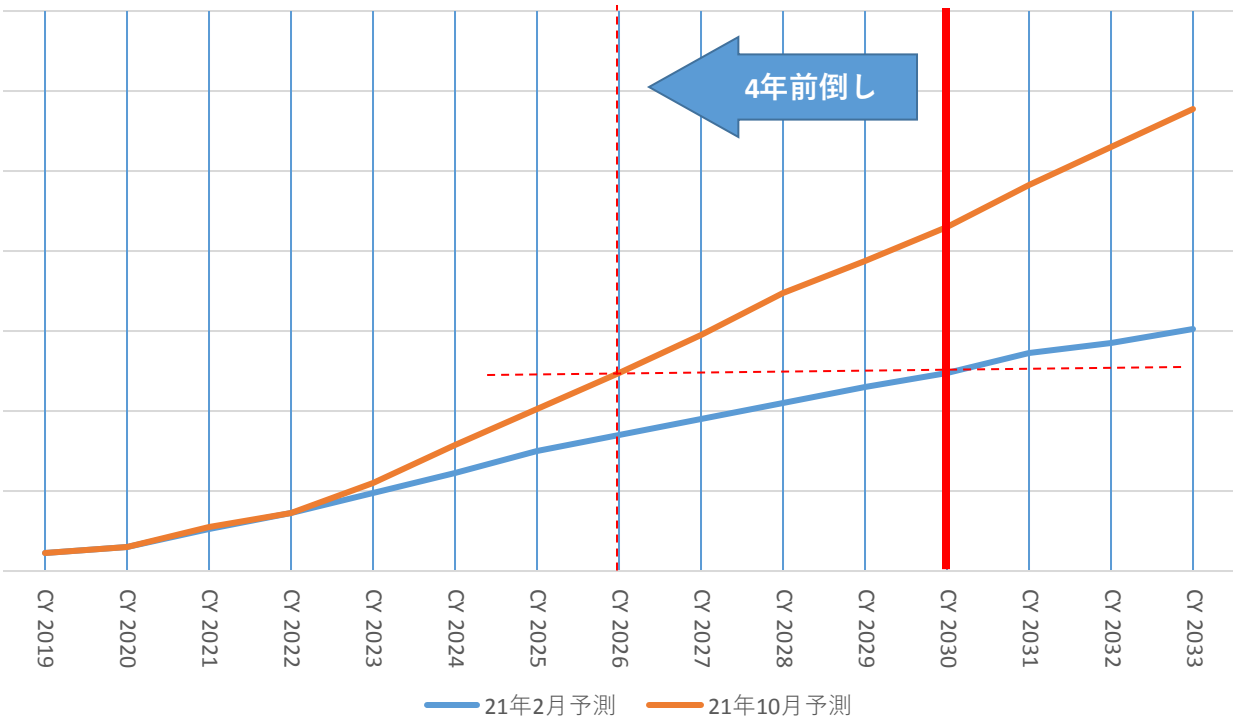
2030年の市場環境予測

- グローバルでのダイカスト全需要は堅調に伸び、パワートレインミックスが一段と加速
- EV向けダイカスト需要が急速に増加。4年前倒しで2030年の必要量に到達する予測
(21年2月予測比)

Global自動車生産台数に対するダイカスト必要量予測



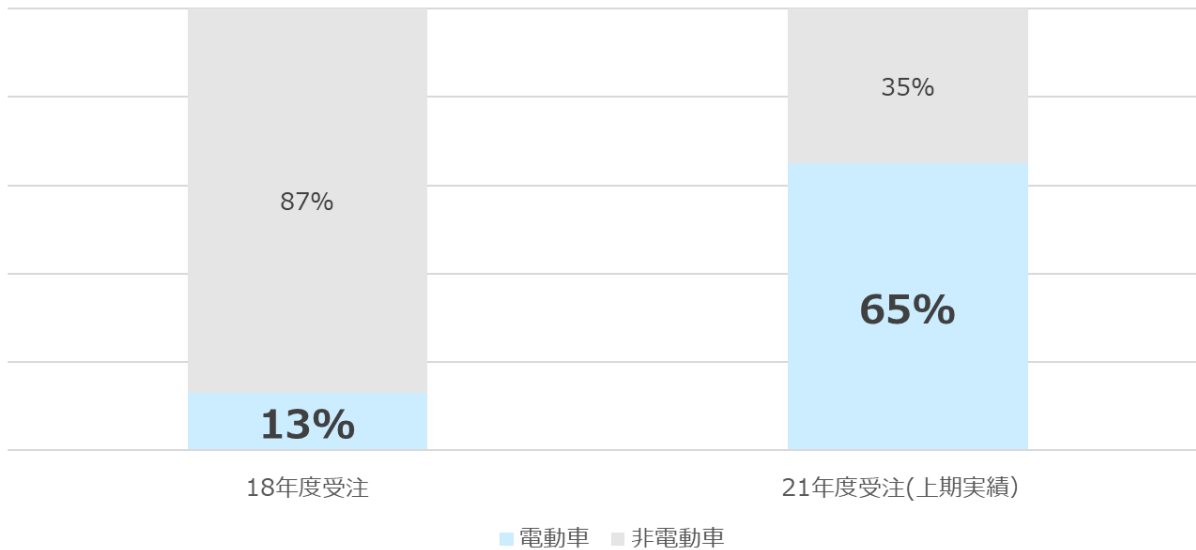
Global EV生産台数に対するダイカスト必要量



電動車向け部品の営業活動強化

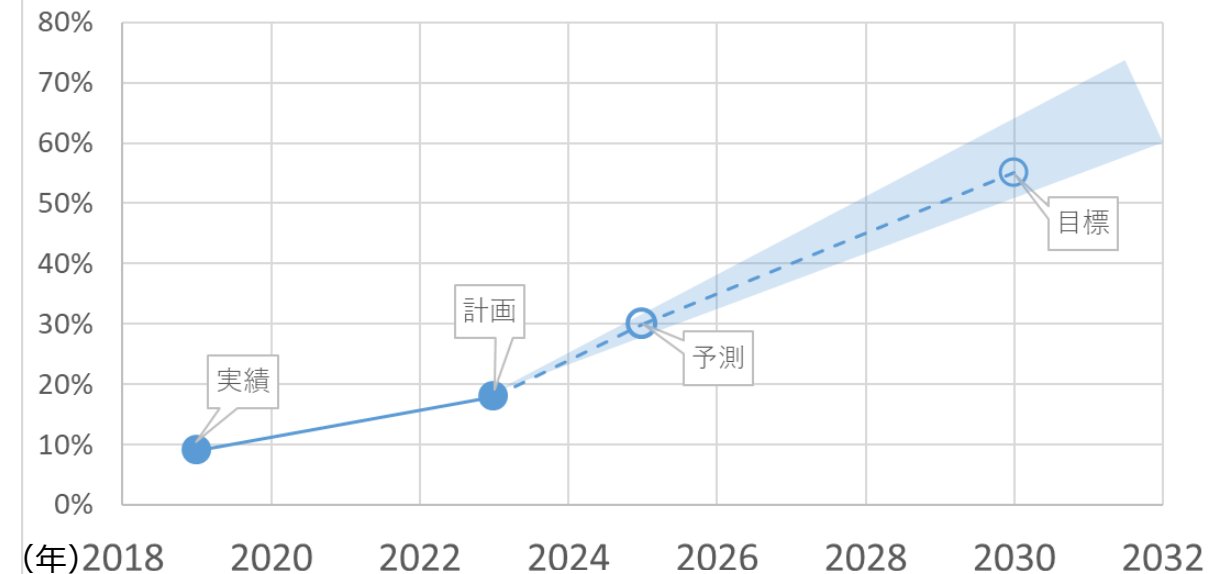
- ダイカスト営業統括部の新設、顧客提案や戦略・企画立案機能を強化
- 21年度上期の新規受注に占める電動車搭載部品比率は65%に拡大
- 2030年度には電動車向け売上比率50%以上を目標

新規受注に占める電動車への搭載部品比率



※電動車…EV、HEV、PHEV、FCV

電動車向け部品売上高比率



搭載車種紹介

BEV	Mustang Mach-E インバーターケース
FCV	Mirai コンバーターケース/リアクトルクーラーケース
FCV	Clarity VCUケース/PCUケース
PHEV	RAV4 PHV インバーターケース/コンバーターケース
PHEV	Eclipse Cross エンジンブロック/チェーンケース
HEV	AQUA クランクケース
HEV	Yaris, Yaris Cross クランクケース/ベースプレート
HEV	Vezei TMサイドカバー/PCUカバー,PCUケース等9部品
HEV	Fit TMサイドカバー/PCUカバー,PCUケース等7部品
ICE	Land Cruiser チェーンケース/オイルパン等4部品
ICE	Civic トランスミッションカバー/燃料ポンプ部品
ICE	N-BOX, N-ONE, N-WGN TMトルクコンバーターケース
ICE	Levorg デフメンバー/エクステンションケース
ICE	BRZ デフメンバー/オイルパン等3部品



トヨタ新型
MIRAI

Ford
Toyota
Honda
Toyota
Mitsubishi
Toyota
Toyota
Honda
Honda
Toyota
Honda
Honda
Subaru
Subaru

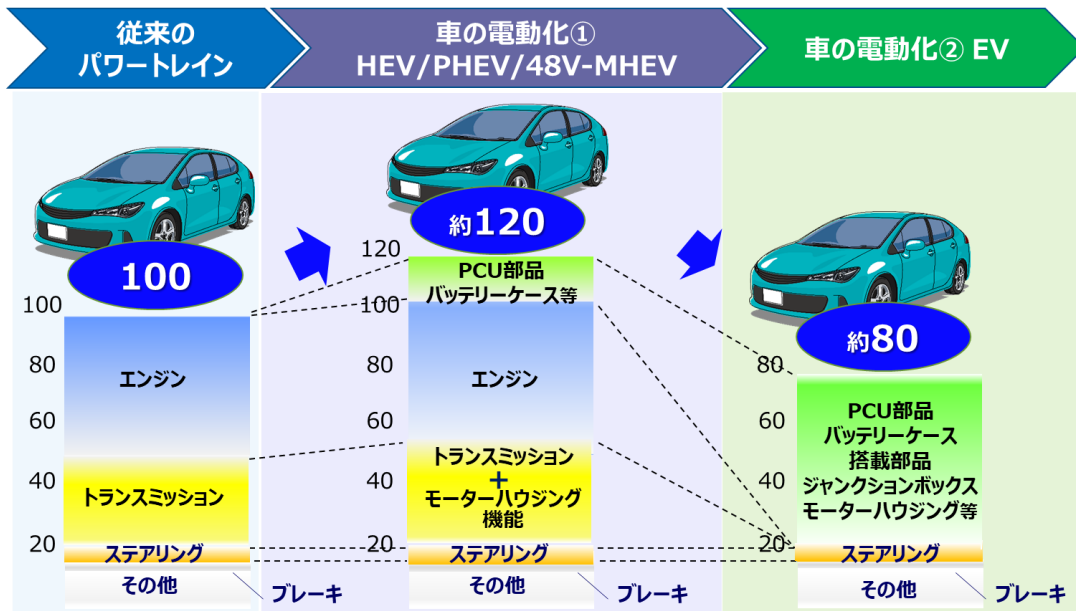
今後の量産予定部品

生産地域	製品種別	製品名	量産開始年
日本	HEV/PHEV制御部品	Inverter Case	2022
	バッテリー部品	Binding Plate,Stack Up/Lwr	2023
	シャシ部品	Differential Member	2023
	BEV制御部品	Lower Case	2024
	HEV駆動部品	Intermediate Case	2024
		Drive Pinion Retainer	2024
北米	HEV/PHEV制御部品	Inverter Case	2024
中国/アジア	BEV制御部品	Upper Case	2022
		Lower Case	2022
	HEV/PHEV制御部品	Inverter Case	2023
	HEV/PHEV駆動部品	Transaxle Housing	2023

自動車に使われるダイカスト使用量の変化

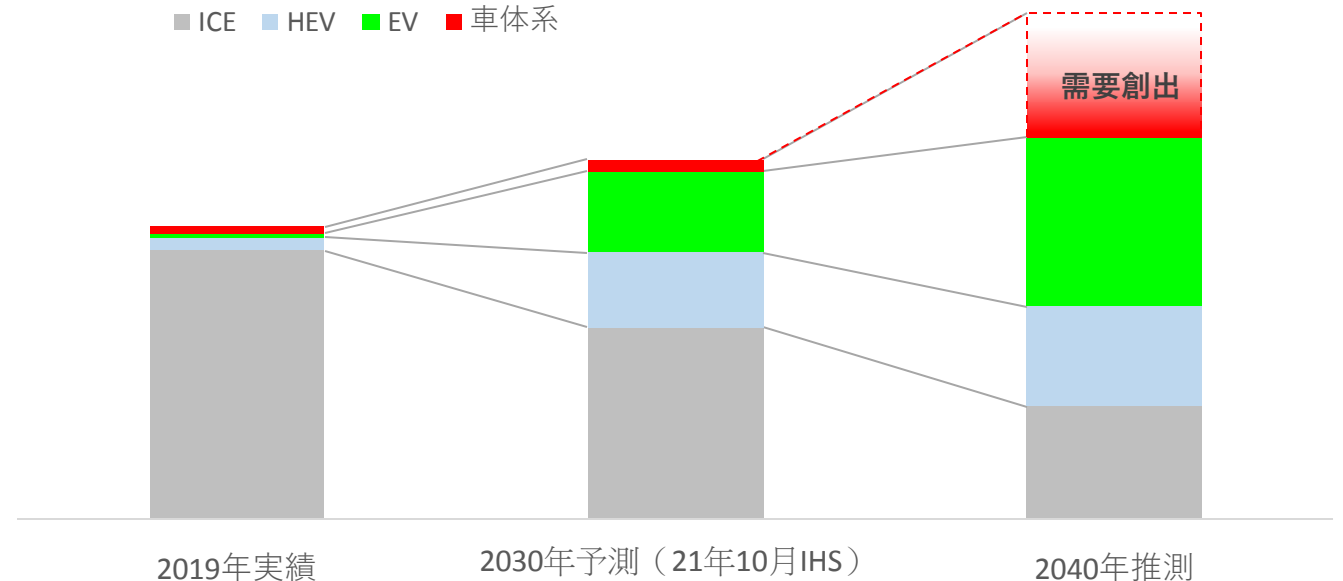
- EV化により1台当たりのダイカスト使用量は減少
- ～2030年：自動車需要の増加によりダイカスト全需は伸びる ⇒ 電動車向けの部品受注により成長
- ～2040年：これまでダイカスト化が進んでいない領域での需要の創出と受注を確保

【自動車あたりのダイカスト使用量変化】



※21年3月12日当社HP公開「電動化が進む自動車市場と当社の戦略」より

【Global自動車生産台数に対するダイカスト需要量予測(ton)】

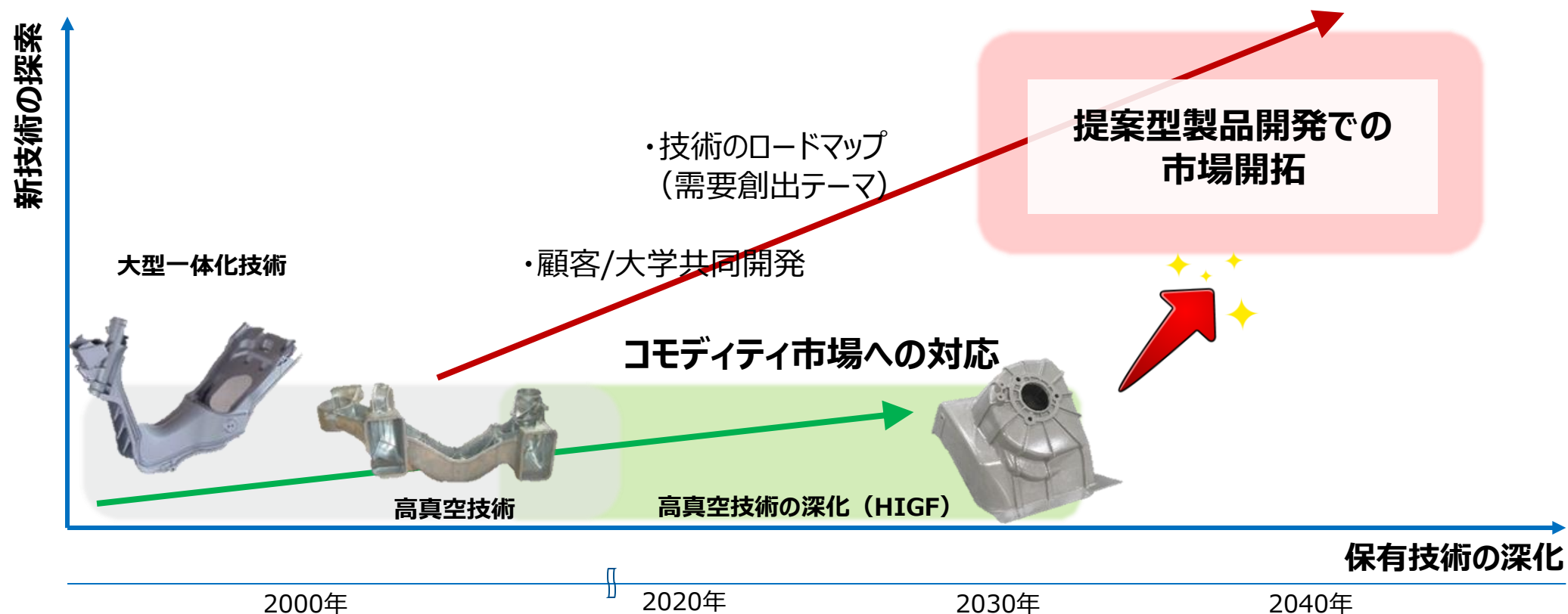


©2021 IHS Markit Inc. All rights reserved データを基に当社で分析

車体系部品群への取り組み

■戦略：保有技術の深化によるコモディティ化した市場での実績づくり（～2030年）

新技術の探索による提案型製品開発での市場開拓（～2040年）



-
- 2030年の自動車市場と営業戦略
 - 電動化に向けた生産体制

電動化・車体系部品群への対応

■エンジン・パワートレインで培った材料・設備・技術のノウハウを活用・応用

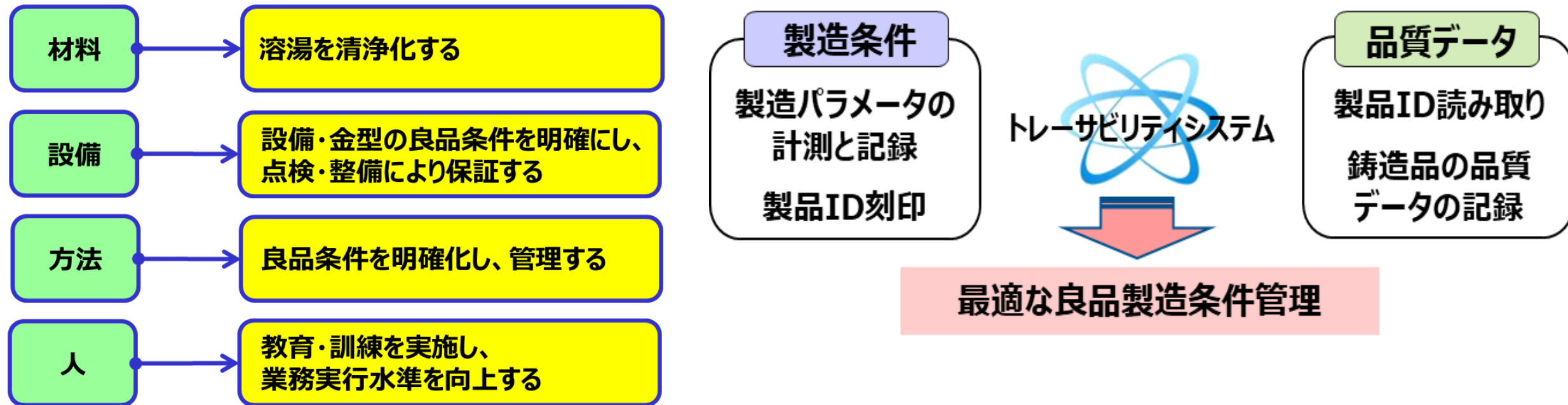
	エンジン パワートレイン	電動化部品	車体系部品
	保有技術・ノウハウを活用		独自技術を開発
 材料	同質の材料 (ADC12+a)		自社開発材料
 設備	同等仕様の設備 (+清浄度管理)		独自高真空DC
 技術	同質の技術 (SQC・Big-Data)		自社開発接合技術

ものづくり力の向上

■電動化部品・車体系部品群の製造に於いても、**ものづくりの本質は変わらない**

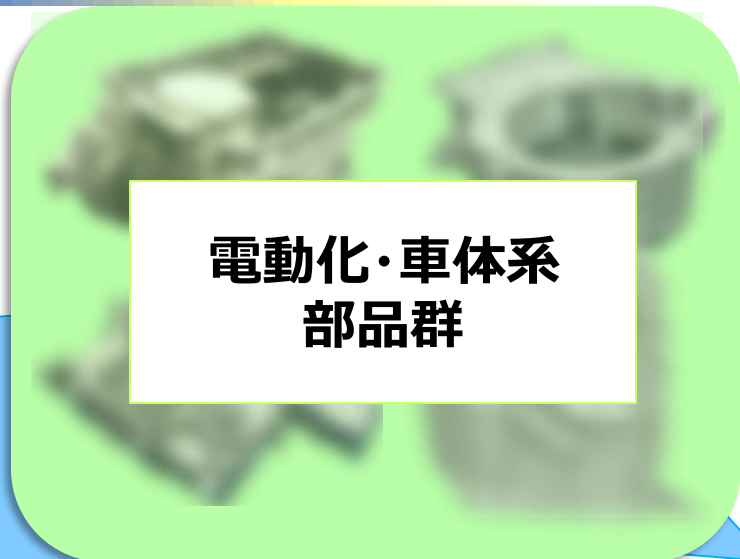
■最適製造条件でプロセスを制御する

OPCC(Optimal Process Condition Control)の実現



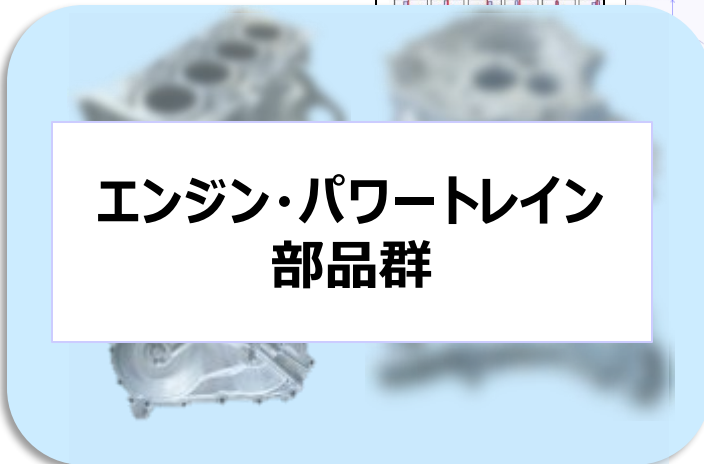
■これまでに培ってきた統計的品質管理手法を活用した生産性改善技術を電動化・車体系部品群に適用

■これまでに培ってきた統計的品質管理手法を活用した生産性改善技術を電動化・車体系部品群に適用



電動化・車体系 部品群

SQC手法



エンジン・パワートレイン 部品群

No	要因	平方和	自由度	分散	分散比	検定 P値 (上側)
1	A:A	1732.33	2	866.17	13.893	** 0.002
2	B:B	554.33	2	277.17	4.443	** 0.045
3	AB	720.33	4	180.08	2.886	0.086
4	誤差e	561.50	9	62.39		
5	計	3568.50	17			

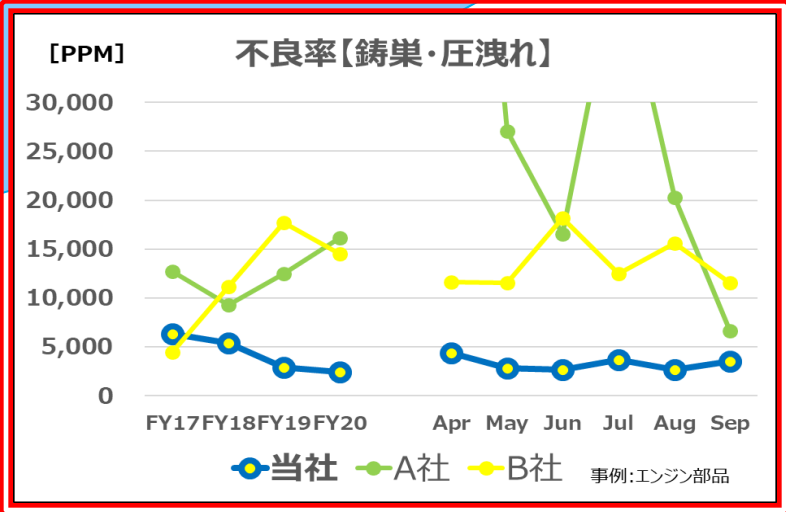
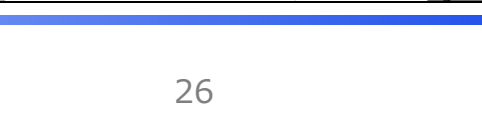
Table.14 最適条件の探索結果

No	望ましきD	1.2倍	1.5倍	1.8倍	角度	速度
1	0.9940	0.7	-4.2	-2.9	30.0	4.35
2	0.9940	0.7	-5.2	-3.2	30.0	4.60
3	0.9940	0.8	-4.6	-3.2	30.0	4.37
4	0.9940	0.8	-5.6	-3.7	30.0	4.43
5	0.9818	0.8	1.8	-0.7	0.0	4.66

目的変数名	変数順位	寄与率 ²	R ²	R ² Δ	
1. 2mm	変数自由度 16	0.461	0.213	0.184	
			11.616	0.120	
vNo	説明変数名	分散比	F値 (LとR)	CRの分散比	トレランス
1	定数項	7.3229	0.019	12.033	
2	角度	0.0470	0.832	-	
3	角度	0.5032	0.493	*	
4	(角度-15.0)×(速度-4.60)	0.0707	0.788	-	
5	(角度-15.0) ²	0.3230	0.060	-0.054	1.000
6	(速度-4.60) ²	1.4508	0.252	*	

目的変数名	変数順位	寄与率 ²	R ²	R ² Δ	
1. 2mm	変数自由度 16	0.461	0.213	0.184	
			11.616	0.120	
vNo	説明変数名	分散比	F値 (LとR)	CRの分散比	トレランス
1	定数項	7.3229	0.019	12.033	
2	角度	0.0470	0.832	-	
3	角度	0.5032	0.493	*	
4	(角度-15.0)×(速度-4.60)	0.0707	0.788	-	
5	(角度-15.0) ²	0.3230	0.060	-0.054	1.000
6	(速度-4.60) ²	1.4508	0.252	*	

Figure 5.9 is a 3D surface plot showing the relationship between angle (角度) and speed (速度) for different thicknesses (2mm, 5mm, 8mm). The plot shows three distinct surfaces, with the 2mm surface being the highest and the 8mm surface being the lowest. The surfaces are colored yellow, cyan, and magenta respectively.



3D設計・解析技術の深化

■解析技術の活用による最適な形状・金型設計

- ◆構造解析 : 要求SPEC獲得の検討 ⇒ 部品形状設計に反映
- ◆鋳造解析 : 湯口・冷却方案の検討 ⇒ 金型設計に反映



**部品機能と
生技性の両立**

構造解析

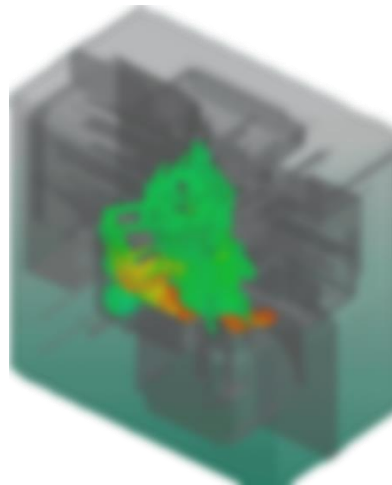
応力解析



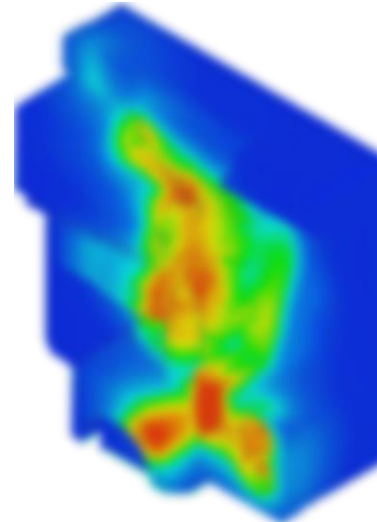
実体評価試験



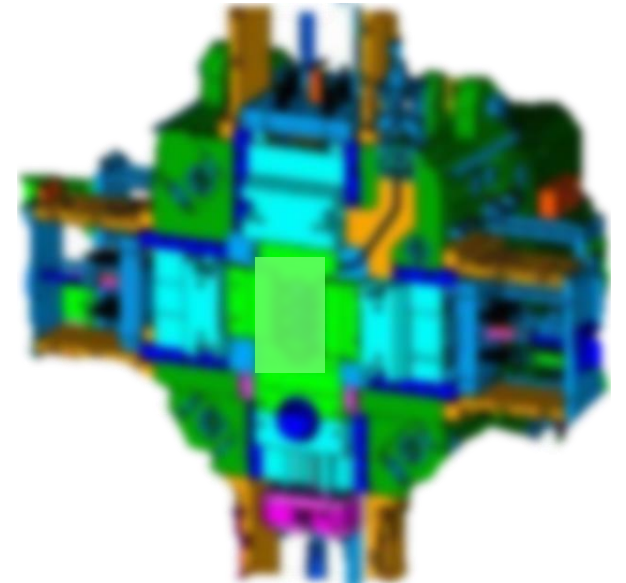
鋳造解析



湯流れ解析



型温・凝固解析



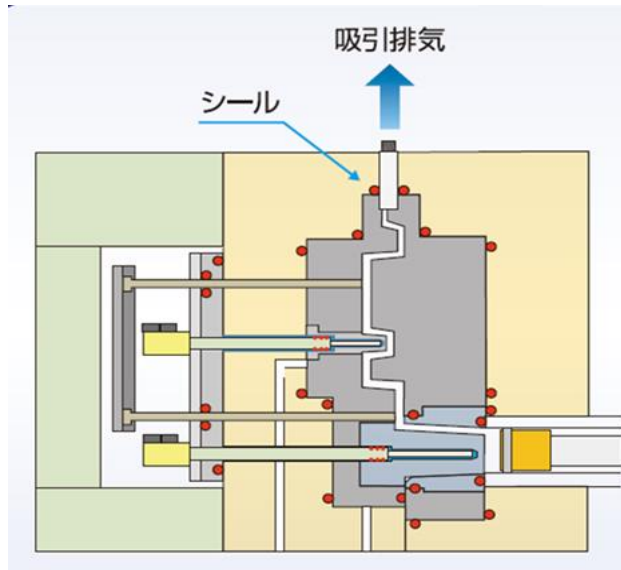
金型モデル

車体系部品群への固有技術の活用

■保有する固有技術で高い品質と生産性を両立

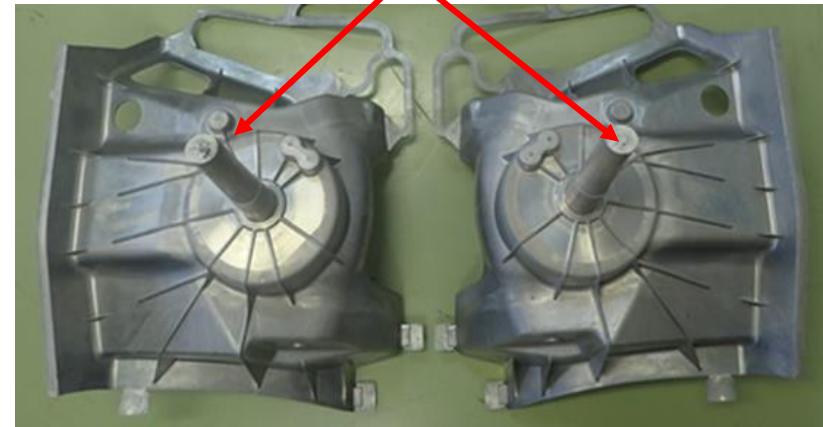
- ◆Hi-GF法 ⇒ 独自技術による高真空ダイカスト
- ◆マルチキャビティ ⇒ 1回の生産個数を増やし生産効率UP

■接合技術等の技術開発による市場開拓



Hi-GF法

センターゲート
(少ない圧力・エネルギーで溶湯充填可能に)

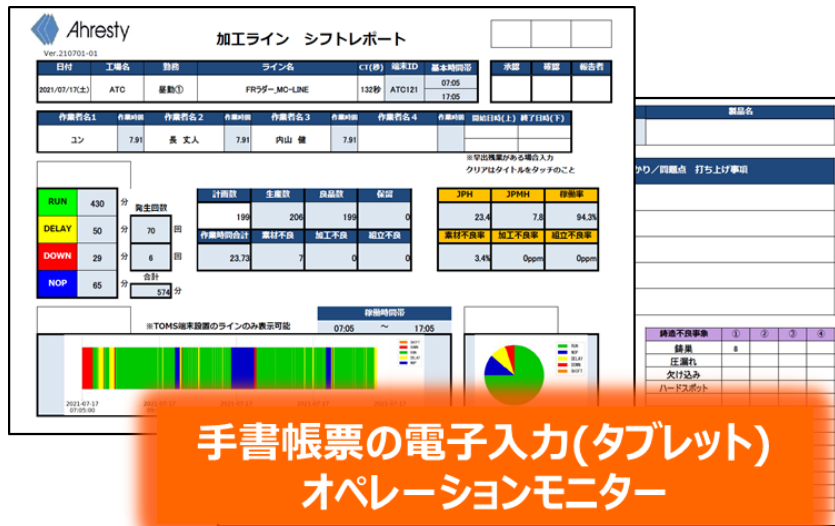


製品外観

リーンな生産体制

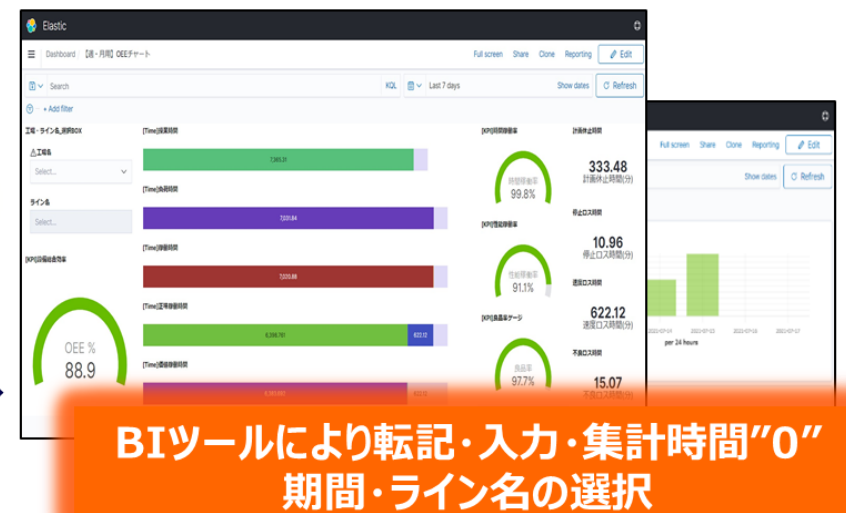
■時間当たりの稼ぎ高を高め、収益体質を強化

- 工場内レイアウトを見直し同期化・動線短縮による中間在庫削減
- 工程の自動化による生産効率向上
- **手書帳票類のデジタル化を進め、データ集計・分析を効率化して改善スピードを向上**



効率化

入力データ ダイレクト集計



BIツールにより転記・入力・集計時間“0” 期間・ライン名の選択

BI(Business Intelligence)ツールを活用し、生産性向上・不良低減をスピードアップ

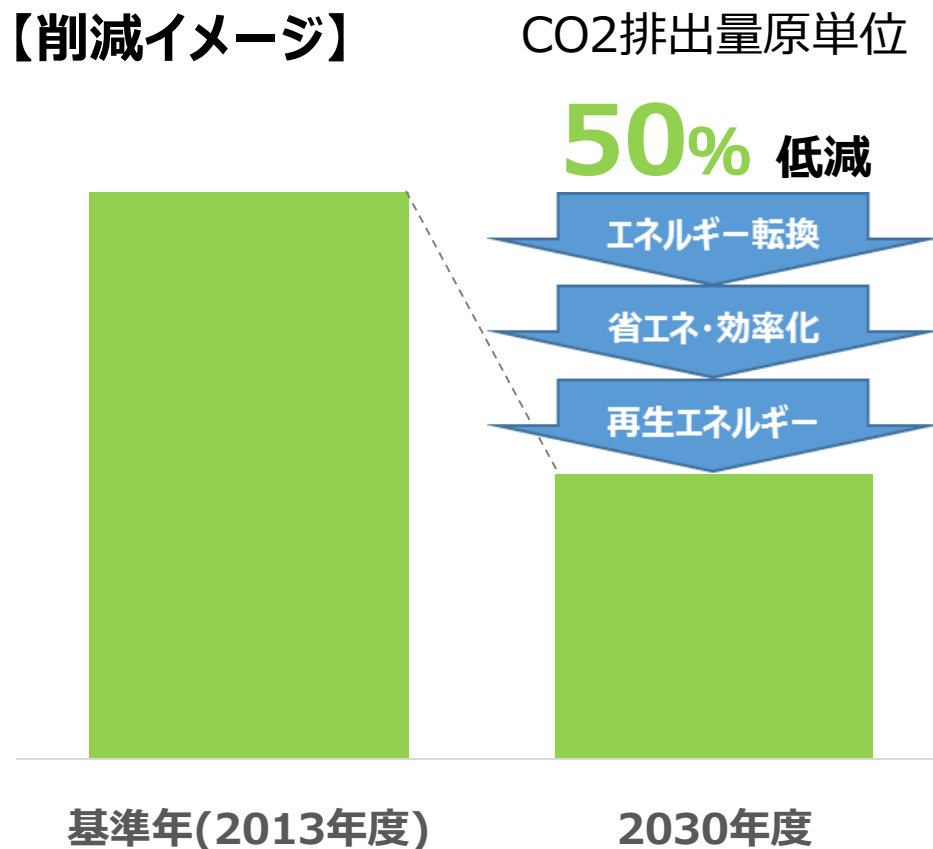
ESG / SDGs

カーボンニュートラルに向けて

■2030年度CO2排出量原単位グローバル目標：2013年度比 **50%低減**

- ✓ 主な施策：エネルギー転換、
省エネ活動、
再生可能エネルギー活用
- ✓ 施策推進のための生産技術開発：
例：LCAを考慮した鋳造、酸素富加による溶解、
水素ガスによる溶解、排熱利用等の検討

【削減イメージ】



TCFD開示項目への対応状況

■新10年長期ビジネスプラン検討段階で気候変動のリスク及び機会の評価・検討を実施

ガバナンス

- ✓ サステナビリティ会議で気候変動リスク・機会の確認を実施、取締役会でも定期報告

戦略

- ✓ 新10年長期ビジネスプランに反映、IEA工程表に基づく複数シナリオで事業への影響を検討し戦略にも反映

リスク管理

- ✓ サステナビリティ会議で気候関連リスクの識別・評価・管理を実施、リスクマネジメント計画とも連携

指標と目標

- ✓ 新10年長期ビジネスプランで電動化対応、CO2削減指標を設定。目標等はアーレスティレポート等で開示予定

【サステナビリティ会議体制】

✓ 監督

取締役会

- ✓ 気候変動を主とした
当社のリスクと機会の検討

サステナビリティ会議

議長：管理本部管掌 取締役
メンバー：社長、執行役員

事務局
(経営企画部等)

✓ 具体的活動

新10年長期ビジネスプラン、各方針施策等

※SDGs重要取組課題のPDCAは方針管理の枠組みで実施

プライム市場上場維持への取り組み

■目的：グローバルでの企業プレゼンスの強化

■上場維持基準適合状況

「流通株式時価総額」未達

⇒「上場維持基準の適合に向けた計画書」

2021年12月までの開示を予定

■上場維持基準充足に向けた取り組み

- ・ 収益体質の改善・強化
- ・ 持続的な株主還元、適時適切な情報開示による市場との対話
- ・ 政策保有株式の見直し・検討

新市場区分（2022年4月より）

プライム市場

スタンダード市場

グロース市場

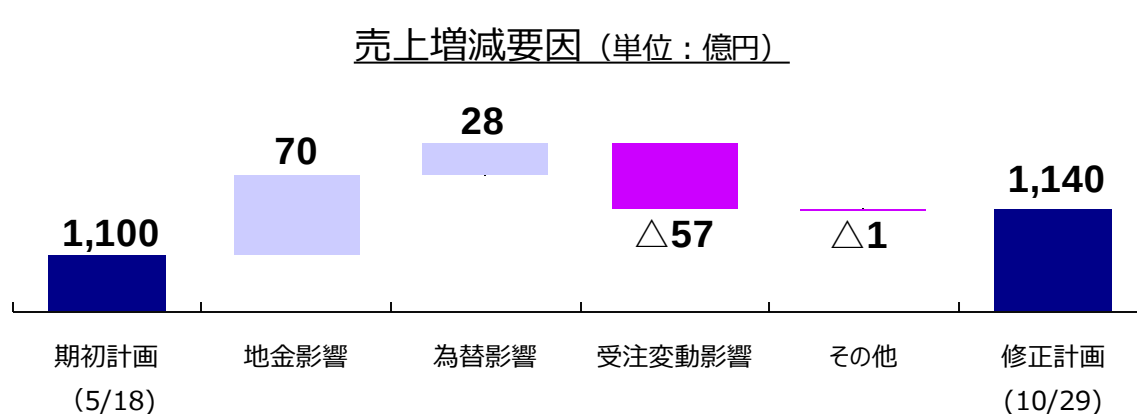
Appendix

2021年度 第2四半期計画対比

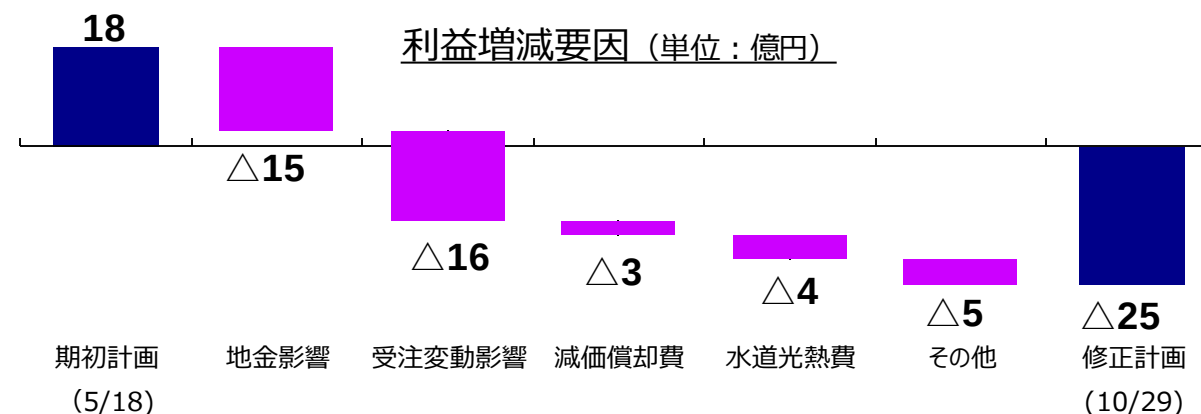
(単位：百万円)

	2021年度上期			2021年度下期			2021年度通期		
	期初計画	実績	期初計画対比	期初計画	修正計画	期初計画対比	期初計画	修正計画	期初計画対比
売上高	52,300	54,647	+2,347	57,700	59,360	+1,660	110,000	114,000	+4,000
営業利益	△750	△1,943	△1,193	2,550	△560	△3,110	1,800	△2,500	△4,300
経常利益	△850	△1,680	△830	2,450	△620	△3,070	1,600	△2,300	△3,900
当期純利益	△1,000	△1,780	△767	1,600	△1,040	△2,640	600	△2,800	△3,400
配当 (円)	5	5	—	5	5	—	10	10	—

売上増減要因 (単位：億円)



利益増減要因 (単位：億円)



期初計画の前提レート (5/18) : USD 105.0円 人民元 15.0円 ルピー 1.45円
 修正計画の前提レート (10/29) : USD 110.0円 人民元 16.5円 ルピー 1.50円



Casting Our Eyes on the Future

視線はまっすぐ未来へ

【本資料及び当社IRに関するお問合せ先】

株式会社アーレスティ 経営企画部 経営企画課 TEL 03-6369-8664

E-mail: ahresty_MP0_IR@ahresty.com

URL: <https://www.ahresty.co.jp>

本資料および本説明会で述べられた内容には、現時点で入手可能な情報に基づいて当社が作成した将来の見通しが含まれておりますが、様々な要因により、実際の業績はこれらの見通しと異なる場合があります。