

## 2019年3月期 第2四半期 決算説明会質疑応答

### 繊維セグメントについて

(質問) 今期は厳しい見通しを出しているが、本年度第3、第4四半期と来年度の状況の見込みと方向性について聞かせてほしい。

(回答) 第3、第4四半期は、ほぼ計画水準まで戻るものと予想していますが、第1、第2四半期の乖離を取り戻すまでには至らないことから下方修正を行いました。

方向性については、原糸販売事業は国内市場の回復は難しいですが、東南アジアを中心とした海外市場での原糸販売を拡大させることで計画水準まで持っていくように取り組みます。中東向け民族衣装用生地輸出は、現地の需給バランスから考えると回復する方向であるものと考えています。

(質問) ベトナム、インドネシアといった東南アジアで原糸販売を伸ばすということだが具体的にはどのような分野なのか。

(回答) インドネシアの子会社において、高付加価値糸を生産するため紡績設備を更新しています。特に双糸、強撚糸、複合糸の拡販を計画しています。

### 産業材セグメントについて

(質問) 製紙用ドライヤーカンバスについて、洋紙生産量の減少により減収であったが、一方では段ボール用途への対応で鈴鹿工場に設備投資を行う。洋紙用途と段ボール用途での製品の違い、収益性の違い、競合状況などを教えてほしい。

(回答) 国内洋紙需要の減少はこれからも続くものと予測されますが、物流関係の段ボール需要は今後も伸び、段ボールに使用する板紙需要は伸びていくものと予測されます。

洋紙や板紙を製造する際の乾燥工程で使用するドライヤーカンバスを製造していますが、板紙を貼り合わせて段ボールを製造する設備で使用されるコルゲーターベルトについて、市場拡大が期待できる国内、海外に向けて拡販することを計画しています。

国内での競合状況につきましては、ドライヤーカンバスで市場シェアの6割強を占めています。

鈴鹿工場の今上期から着手しています広幅織機の導入は、国内のドライヤーカ

ンバスの市場を守り、海外展開の拡大に向けた投資です。また、段ボール用途向けコルゲーターベルトの販売量増に対応するため、今下期以降で製品サイズに見合った仕上げ加工機を導入する計画です。

(質問) 複合材料事業で、CMC三次元織物がエンジン部材に正式に採用された場合、航空機の燃費がどれくらい良くなるのか。

(回答) 正確にはわかりませんが、かなり燃費効率は上がるものと考えています。エンジンの効率は数%の改善でも運航費用は大きく変わると言われています。

(質問) 三次元織物に対してハニカム構造複合材料の方が軽いなど、技術的な競争環境はないのか。

(回答) タービン翼の部材としてハニカム構造の技術は今のところ出てきておりません。

(質問) エアバス社、ボーイング社がCMCタービン翼を部材として認定する作業に入っているのか。

(回答) エンジンについては、エンジンメーカーが仕様を決めることとなります。CMCはエンジンの一部で実際に使用されており、性能を評価されていると考えています。

(質問) 航空宇宙関係の売上規模はいくらくらいか。先行投資がどれくらいまで膨らむのか。

(回答) 売上規模については具体的には申し上げられませんが、産業材セグメントの内、複合材料を含む機能材料部門の売上が4割くらいです。利益につきましては、先行投資が続いていますので産業材セグメントの4割を占めることには至っていません。今中期計画では先行投資が続きますが、中期計画最終年度の2020年度中には損益をバランスできるものと考えています。本格的にCMC三次元織物基材が利益に貢献するのは5年、10年先と考えています。引き続き注力する中核事業として進めてまいります。

(質問) 航空宇宙関係で足元では具体的にどのような製品が売れていくと期待しているのか。

(回答) 長野事業所で製造している航空機エンジン部材は、エアバスNEO向けのエンジンのファンケースの一部材に使用されている実績があります。また、今後の小型航空機の市場拡大予測からすると、それにつれて航空機エンジン部材は拡大すると考えています。

同じく市場拡大予測から尾道事業所での航空機機体部品も拡大すると考えています。