

COMPANY RESEARCH AND ANALYSIS REPORT

|| 企業調査レポート ||

大同工業

6373 東証 1 部

[企業情報はこちら >>>](#)

2017 年 11 月 15 日 (水)

執筆：客員アナリスト

水野文也

FISCO Ltd. Analyst **Fumiya Mizuno**



FISCO Ltd.

<http://www.fisco.co.jp>

目次

■ 要約	01
1. 事業概要	01
2. 2018年3月期第2四半期決算	01
3. 今後の見通し	01
■ 会社の概要・沿革	02
■ 事業内容	04
1. 製品分野別	04
2. 地域別	06
■ 業績動向	07
1. 2018年3月期第2四半期決算	07
2. 2018年3月期の見通し	08
■ 今後の課題・展望	09
1. 製品分野別	09
2. 地域別	10
■ 資本政策・株主還元	11

■ 要約

「動力を伝える」分野の製品を幅広く展開。 2018 年 3 月期第 2 四半期は増収増益

大同工業 <6373> は、1933 年に現在の新家工業 <7305> を始めとする当時の自転車メーカー 3 社によって設立された国益チエン株式会社を祖としている。主にバイク、自動車、産業機械用のローラーチェーン、バイク・農業機械用のリム・ホイール、コンベヤシステムを手掛け、チェーンの分野においてはパイオニア的な存在だ。福祉機器の開発にも力を注いでおり、日本国内で初めて階段昇降機を開発したのも同社である。

1. 事業概要

決算開示などで公表している事業セグメントは、製品別で分けせず、地域別としている。日本国内とアジア、北米、南米、欧州の 5 つの地域で構成されている。国内と海外の比率は、ほぼ半分ずつで、海外ではアジアが全体のうち 2 割強で最も高い。現時点で海外は 9 ヶ国 14 拠点で展開中だ。製品の技術力に対する評価は高く、二輪を始め各分野において確固たる地位を築いている。

事業の出発点は自転車のチェーンだが、現在の主力はバイク用チェーンで、このほか、自動車向け及び産業機械向けチェーン、リム・ホイール、コンベヤシステム、福祉機器など「動力を伝える」分野において、手掛ける製品は多岐にわたる。二輪を始め、ユーザーの国内需要は先行き拡大が見込めないことから、今後も海外、とりわけ経済成長が見込める ASEAN などアジア地域の事業展開に力を注ぐ意向だ。

2. 2018 年 3 月期第 2 四半期決算

2018 年 3 月期第 2 四半期（4 月 - 9 月）決算は、売上高が前年同期比 7.6% 増の 22,640 百万円、営業利益が同 6.4% 増の 1,448 百万円、経常利益が同 19.5% 増の 1,671 百万円、親会社株主に帰属する四半期純利益が同 41.4% 増の 977 百万円と増収増益を確保した。国内でバイク完成車メーカー向けの受注が好調に推移しているほか、海外では、中国において日系自動車完成車メーカー向けの受注が好調だったことなどが背景にある。

3. 今後の見通し

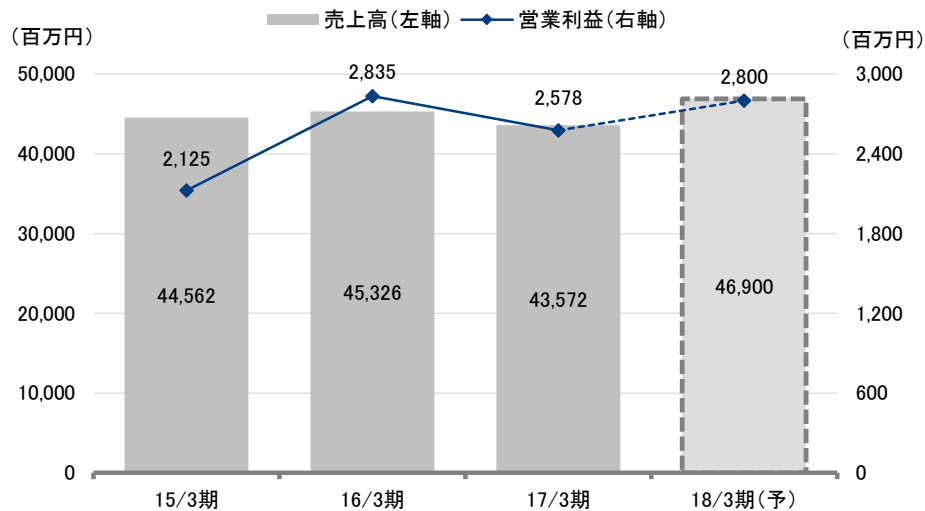
2018 年 3 月期は、売上高が前期比 7.6% 増の 46,900 百万円、営業利益が同 8.6% 増の 2,800 百万円、経常利益が同 8.5% 減の 3,000 百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同 4.7% 増の 1,900 百万円を想定している。また、2018 年 3 月期の配当金は 1 株当たり 35 円の期末配当を計画している。2017 年 10 月 1 日に普通株式 5 株を 1 株の割合で株式併合を実施したため、実質的に前期と同水準（前期は 1 株当たり 7 円）となる見通しだ。

要約

Key Points

- ・自動車・バイク・農業機械・福祉機器向けなど幅広く展開するグローバルチェーンメーカー
- ・2018年3月期第2四半期は増収増益、通期の見通しも好決算を予想
- ・第11次中期経営計画策定に向け、電気自動車への対応やASEAN市場への拡大を目指す

業績推移



出所：決算短信よりフィスコ作成

■ 会社の概要・沿革

自動車・バイク・農業機械・福祉機器向けなど 幅広く展開するグローバルチェーンメーカー

同社の創業は、1933年5月に遡る。当時の新家自転車製造(現・新家工業<7305>)を始めとする自転車関連会社3社によって、自転車のチェーンメーカーとして設立された。当時の自転車は、国産化こそ進んでいたものの、その主要部品であるチェーンに関しては輸入に頼っていた。そこで、チェーンについても国産化の機運が高まり、メーカーが共同して高性能なチェーンを生産する目的で設立されたのである。社名は、「国益に沿った事業展開を行う」とのビジョンに基づき、国益チエン株式会社と名付けられ、2年後に大同チエン株式会社、5年後に現在の社名である大同工業株式会社に変更された。

戦後は、自転車のチェーンだけではなく、コンベヤなど応用製品や自動車用のチェーン、バイク用のリム・ホイール、さらには農業機械、福祉機器など、新たな分野に積極的に進出。福田工場、動橋工場などの建設・稼働を通じて、今日の大同工業の礎を不動のものとし、創業の地である加賀地方における機械産業発展の一翼を担うまでになった。

会社の概要・沿革

同社の成長期においては、リム・ホイール、コンベヤなどが事業拡大に貢献。産業用のチェーンは一品一様を基本として、設計から完成まで一貫して手掛け、顧客のニーズに沿った製品を提供してきた。さらに、国内だけでなく、海外においても磨いた技術力を武器に全世界に展開。現在の主力であるバイクのチェーンに関しては、「D.I.D」は強力なブランドとなっており、世界的なチェーンメーカーとしての地位を築き上げている。

沿革

年月	主な沿革
1933年 5月	国益チエン株式会社設立
1935年 5月	社名を大同チエン株式会社に改称
1938年12月	社名を大同工業株式会社に改称
1950年 4月	コンベヤ及びコンベヤチェーン創業
1951年11月	スチールリム及びホイール創業
1958年 6月	アルミリム創業
1968年 2月	東京・大阪証券取引所第 1 部に上場
1971年12月	福田工場新設
1978年 1月	動橋工場新設
1988年12月	国産初のいすゞ式階段昇降機を開発
1991年11月	本社出荷センター完成
1992年 3月	車いす用階段昇降機を開発
1993年11月	東日本旅客鉄道株式会社と着脱式車いす用階段昇降機を共同開発
1994年 6月	API (アメリカ石油協会) よりオイルフィールドチェーンに再認定される
1996年 5月	タイに DAIDO SITTIPOLO CO.,LTD. を設立
1997年10月	インドネシアに P.T.DAIDO INDONESIA MANUFACTURING を設立
1998年 3月	本社福祉機器新工場完成
2002年 5月	米国に DAIDO CORPORATION OF AMERICA を設立
2004年 4月	イタリアに DID EUROPE S.R.L. を設立
2005年 4月	タイに D.I.D ASIA CO.,LTD. を設立
2005年 4月	中国に大同鏈条 (常熟) 有限公司を設立
2006年 3月	ブラジルの DAIDO INDUSTRIAL E COMERCIAL LTDA. に出資し子会社化
2007年 9月	ブラジルに DAIDO INDUSTRIA DE CORRENTES DA AMAZONIA LTDA. を設立
2010年 9月	ベトナムに D.I.D VIETNAM CO.,LTD. を設立
2010年 9月	インドに DAIDO INDIA PVT.LTD. (旧 D.I.D INDIA TRADING PVT.LTD.) を設立
2012年 8月	インド子会社 (DAIDO INDIA PVT.LTD.) でチェーン生産工場を新設
2012年 9月	タイの INTERFACE SOLUTIONS CO.,LTD. を子会社化
2013年 4月	タイにロジスティックセンターを新設
2014年 7月	米国子会社 (DAIDO CORPORATION OF AMERICA) に自動車エンジン用チェーン生産工場を新設
2017年 5月	マレーシアに DID MALAYSIA SDN.BHD. を設立
2017年11月	フィリピンに D.I.D PHILIPPINES INC. を設立予定
2017年12月	ベトナム子会社 (D.I.D VIETNAM CO.,LTD.) でチェーン量産開始予定
2018年 7月	フィリピン子会社 (D.I.D PHILIPPINES INC.) にてチェーン量産開始予定

出所：ホームページよりフィスコ作成

■ 事業内容

「動力を伝える」分野の製品を幅広く展開。 海外向け製品が売上の約半数を占める

同社は、自転車のチェーンが出発点であり、その技術を生かし「動力を伝える」分野の製品を幅広く展開している。主力のバイクや自動車向けのチェーンのほかに、産業機械用のチェーン、さらには、リム・ホイールやコンベヤなどを手掛け、福祉機器も注力している。地下鉄の駅などでよく見かける、階段に設置されている車椅子の昇降機にも使われている。

現在、総売上高の約半数が、海外向けだが、世界的に「D.I.D」のブランドが確立されており、その卓越した技術に対する評価が高い。こうした強力なブランド力に関しては、ロゴマークにも現われている。

同社はコーポレートシンボルとして、流麗な線にダイナミックに「伝える」、「運ぶ」商品群をイメージさせるようなブルーの「DID」というロゴを使用しているものの、海外では1937年から商標登録されている赤い「D.I.D」の商品ロゴが浸透しているため、主にバイク用部品、産業機械用チェーンでは、現在でもこれを使用している。

1. 製品分野別

製品分野別に見てみると、バイク用チェーン・自動車エンジン用チェーン、産業機械用チェーン、リム・ホイール、コンベヤシステム、福祉機器の5つに分類される。製品別の売上構成比（2017年3月期実績）は、自動車エンジン用チェーンが15.6%、バイク用チェーンが42.5%、産業機械向けが24.2%、鋼材の加工販売・石油製品の販売などその他が17.5%となっている。ただ、同社の決算開示などでのセグメントの公表は、こうした製品別ではなく地域別に括っているのに加え、近年では海外シフトを進めているため、後述する地域別で詳しく見る必要があるだろう。

(1) バイク用チェーン・自動車エンジン用チェーン

バイクによるアメリカ大陸横断を世界で初めて1本のチェーンで実現するなど、バイク用チェーンでは、同社はパイオニアとも言っている存在だ。特殊形状のリングでグリス抜けを防止し、優れた耐摩耗性能によって長寿命を実現させた「シールチェーン」を始め、この分野における技術力に定評がある。極限ともいえる過酷な条件下でも優れた能力を発揮すると信頼され、MotoGP、世界耐久選手権、モトクロス、パリ・ダカールなど世界の名だたるバイクレースで長年にわたって採用され続けてきた。世界最高峰のバイクレースMotoGPでは、バレンティノ・ロッシ、マーベリック・ピニャレスといった有力選手が使用するなど高い評価を獲得。さらに、鈴鹿8耐レースにおいて「D.I.D」は、YAMAHAチームの3連覇に貢献した。供給先は、本田技研工業<7267>、ヤマハ発動機<7272>、スズキ<7269>、川崎重工業<7012>と国内メーカーだけではなく、海外の有名バイクメーカーにも提供している。

事業内容

自動車向けにはエンジン用チェーンを展開している。世界にチェーンメーカーが数多ある中で、自動車エンジン用チェーンを製造できるのは 5 社しか存在せず、同社はそのうちの 1 社として地位を築き上げてきた。主力は本田技研工業 <7267> 向けとなっているが、トヨタ自動車 <7203>、マツダ <7261>、ダイハツ工業 <DHTMY>、スズキ <7269>、SUBARU <7270> など国内メーカーのほか、中国の第一汽車、韓国の現代自動車などにも展開している。

(2) 産業機械用チェーン

産業機械は「Driven to Solutions」をスローガンに掲げ、量産仕様から特殊仕様まで産業界の「伝動」、「搬送」ニーズに対して様々なソリューションを提供している。

主に建築機械、農業機械、立体駐車場、工場の吊り下げなどの搬送ラインなどに使用されているが、建設機械、農業機械などは、屋外、しかも泥土などにさらされる厳しい環境に耐えうるものでなければならない。また、立体駐車場や工場の搬送ラインなどでは重量に耐えうるかがポイントだ。耐摩耗、耐環境、高強度など、チェーンに求められる高度な技術で、これらのニーズに答えている。また、近年では従来展開してこなかった新たな業態・業種への新規参入を目指す。

(3) リム・ホイール

リム・ホイールも創業者である新家が手掛けた木製自転車リムからの伝統を受け継ぎ、技術を積み重ねてきた分野だ。この分野は、品質や性能、デザイン性などから、過酷なオフロード用バイクをはじめ、近年ではオンロード用バイクへの採用も見直されつつあるアルミ製の「リム」、「スポーク」、バギー (ATV) や農業機械等の「ホイール」、及びバイク向けの「アルミ加工品」などを提供。強度を高めつつ軽量化を図り、アルミリムでは世界最軽量との評価を得ており、モトクロス等のコンペティションシーンにおいても高い採用率を誇る。また、ハーレーダビッドソン <HOG> など海外有力メーカーに供給した経緯もある。

(4) コンベヤシステム

チェーンからスタートした同社が、コンベヤに進出したのは戦後だが、1950 年代には早くもコンベヤメーカーとしての地位を確立した。それ以来、国内はもとより世界各国の製鉄プラントやセメントプラント、自動車製造工場など幅広い産業分野において搬送システムを担っている。近年では、環境関連設備として火力発電所などから発生する環境負荷物質を除去する活性炭搬送システムなども積極的に展開している。

近年のこの分野は、ごみ搬送、リサイクル、産業廃棄物処理など環境関連分野に積極的に取り組む一方、地域的には、中国、東南アジアなどの自動車分野に積極的に進出している。

(5) 福祉機器

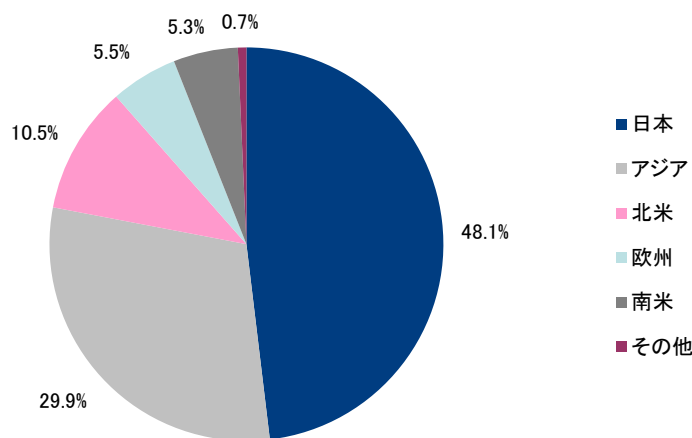
チェーンやコンベヤなどで培った長年の「伝える」、「運ぶ」技術を応用したのが福祉機器の分野だ。同社は、1980 年代から福祉社会へアプローチしてユニバーサルデザインの研究を進めている。

この分野で代表的な製品が地下鉄の駅などで見かける「車いす用階段昇降機」だ。また、高齢化社会の進展に合わせて、「いす式階段昇降機：楽ちん号、エスコートスリム」などの製品を世に送り出している。

2. 地域別

以下、セグメント（地域）別に見てみる。日本、アジア、北米、南米、欧州の5つに分類される。国内と海外の売上構成比は、徐々に海外の比重が高くなり、2009年3月期には40%だったのが、2017年3月期までの直近3期は50%超に。2017年3月期は51.9%となっている。

地域別売上高構成比(2017年3月期)



出所：会社資料よりフィスコ作成

(1) 日本

構成比では50%近くとなっているが、今後、大きな成長が見込みにくいのも事実だ。実際、バイクの国内生産高を見ると、直近10年間で年間300万台から30万台へ、10分の1に激減。その分、海外生産にシフトした。今後も、こうした産業界の海外シフトに加え、国内では人口減少によって需要減退が想定されるため、同社は他のセグメント、つまり海外をより強化させる意向を示している。日本国内での製品別売上構成比は、二輪と産業用が3割ずつ、四輪が1割、残りがその他となっている。

(2) アジア

現地拠点として、タイではDAIDO SITTIPOL CO.,LTD.、D.I.D ASIA CO.,LTD.を設立しているほか、INTERFACE SOLUTIONS CO.,LTD.を子会社化。さらに、インドネシアにP.T.DAIDO INDONESIA MANUFACTURING、ベトナムにD.I.D VIETNAM CO.,LTD.、インドにDAIDO INDIA PVT.LTD.、中国に大同鏈条（常熟）有限公司、などがある。最近では、2017年5月のマレーシア子会社DID MALAYSIA SDN.BHD.の設立を皮切りに、ベトナム子会社の生産拠点化やフィリピンに子会社D.I.D PHILIPPINES INC.の設立を発表するなど、アジア地域におけるネットワークの強化等による成長戦略を推し進めている。

アジアでは、二輪向けが67%を占め、主力製品になっている。ASEANでは、日系メーカー向けにバイクチェーンなどを供給。一方、中国では高炉、電炉用のコンベヤに力を注いでいる。

事業内容

(3) 北米

米国で DAIDO CORPORATION OF AMERICA を設立。ここでは、自動車エンジン用チェーンの一貫生産を行っている。それを映して、北米で売上構成比が最も高いのは 43% を占める四輪。次いで、40% の産業機器、17% の二輪となっている。最も売上構成比の高い四輪事業における主な供給先は、ホンダだ。

(4) 欧州

欧州向けは、売上構成比の 94% が二輪向けで、イタリアの DID EUROPE S.R.L. を拠点として展開中だ。アジアにおいては、幅広い価格帯で製品を提供しているが、欧州で多いのは収益性が高いビッグバイク向けのチェーンだ。自動車エンジン用チェーンは、完成車のエンジンに組み入れたら、それきりとなるものの、バイクの場合はアフターの需要もある。ビッグバイクは趣味性が高いことでアフター需要が大きいため、この点が欧州における重要なビジネスとなる。

(5) 南米

南米では、ブラジルに DAIDO INDUSTRIAL E COMERCIAL LTDA. と DAIDO INDUSTRIA DE CORRENTES DA AMAZONIA LTDA. の 2 つの拠点で展開。前者は産業機械用がメイン、後者はバイク用チェーンを中心に展開している。ブラジルは徐々に収益が改善し、今期か来期には黒字に転換する見通しだ。売上構成比は、二輪が 67%、産業機械が 33% となっている。

業績動向

2018 年 3 月期第 2 四半期は増収増益、通期の見通しも好決算を予想

1. 2018 年 3 月期第 2 四半期決算

2018 年 3 月期第 2 四半期決算は、売上高が前年同期比 7.6% 増の 22,640 百万円、営業利益が同 6.4% 増の 1,448 百万円、経常利益が同 19.5% 増の 1,671 百万円、親会社株主に帰属する四半期純利益が同 41.4% 増の 977 百万円と増収増益を確保した。

国内でバイク完成車メーカー向けの受注が好調に推移しているほか、海外では、欧州の補修市場向けバイクチェーンが拡大、中国において日系自動車完成車メーカー向けの受注が好調だった。これらが増収増益の背景にある。経常利益の増益率が営業利益のそれに比べて高いのは、営業外収支で前年同期に 203 百万円計上していた為替差損が、この四半期では 69 百万円に減少。海外売上比率が高いだけに、前期の急激な円高は収益への圧迫要因になったが、今期はそれが和らいだ格好だ。なお、為替の影響については、米ドル / 円相場において、1 円の上下で売上が 40 百万円、経常利益が 20 百万円の変動要因となる。

財務状態について、第 2 四半期において目立ったところでは、受取手形及び売掛金が 486 百万円、投資有価証券が 845 百万円それぞれ増加。純資産は 28,174 百万円で、2017 年 9 月末現在の自己資本比率は 37.9% と前期末の 37.6% より若干上昇した。

業績動向

2. 2018年3月期の見通し

2018年3月期は、売上高が前期比7.6%増の46,900百万円、営業利益が同8.6%増の2,800百万円、経常利益が同8.5%減の3,000百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同4.7%増の1,900百万円を想定している。

地域別では、一部生産を日本に振り替える影響で北米が若干ダウン、欧州は横ばいを見込むものの、日本、アジア、南米が拡大する見通し。前述したように、ブラジルにおいて収益が改善する方向にあり、前期はセグメント別で唯一営業赤字だった南米が今期は水面に浮上する可能性が出ている。

営業利益は増益予想ながら、経常利益はダウンを見込んでいるが、為替の差益、差損を営業外で計上するため、今後の為替相場の動向を見極めたい。同社は、国内から資材を現地に持っていくとリスクが大きいため、現地での資材調達に努めることで、為替の収益に対する影響を抑えるようにしている。為替動向次第では、経常利益予想の上振れ余地があるとみていだろう。

業績推移

(単位：百万円)

	15/3期	16/3期	17/3期	18/3期(予)
売上高	44,562	45,326	43,572	46,900
(前期比)	3.9%	1.7%	-3.9%	8.6%
営業利益	2,125	2,835	2,578	2,800
(前期比)	-12.7%	33.4%	-9.1%	8.6%
経常利益	2,577	2,325	3,279	3,000
(前期比)	-12.8%	-9.8%	41.0%	-8.5%
親会社株主に帰属する当期純利益	961	1,316	1,814	1,900
(前期比)	-40.5%	37.0%	37.8%	4.7%
EPS(円)	20.42	27.98	38.55	201.85

出所：決算短信よりフィスコ作成

■ 今後の課題・展望

第 11 次中期経営計画策定に向け、 電気自動車への対応や ASEAN 市場への拡大を目指す

同社は、3 年ごとに中期経営計画を策定し、第 10 次中期経営計画を実行している。現在の計画は 2018 年 3 月期を最終年度とするものであり、売上高の目標を 55,000 百万円としていたものの、今期の見通しは 46,900 百万円で大きくかい離してしまう。こうした反省に基づき、次期となる第 11 次中期経営計画においては、長期的な展望を描きながらも、向こう 3 カ年の中期計画の数値目標の精度向上を念頭に、次期中期経営計画の策定を進めている。

売上高目標は届きそうにないものの、海外を重視するという方向性は間違っていなかったと会社側では総括している。海外比率を 50% 以上に引き上げることを指向していたが、第 10 次の期間中に達成。前述したように日本のバイク完成車メーカーは海外に生産をシフトしており、今後も海外に重きを置く考えだ。

今後の課題、展望として、製品分野別と地域別、それぞれについて見ていく。

1. 製品分野別

(1) 四輪事業は電気自動車への対応が課題

四輪事業は、将来的にビジネスに大きな変動がありそうなだけに、変革が必要な分野と言える。具体的には、電気自動車の進展に合わせた対応だ。

同社の四輪事業は、ガソリン車やディーゼル車など、チェーンを使用する自動車であるの言うまでもない。つまり、電気自動車では必要のない分野だ。先行き、電気自動車へのシフトが進んだ場合、同社が手掛ける事業が縮小することは想像に難くない。次世代自動車向け製品の積極的な開発が急務の課題だ。2017 年 7 月に業務・資本提携した（株）スギムラ精工の技術が生かされることになる。

電気自動車については、共同開発事業に参画、効率的な研究開発を行い、新たな事業基盤を確立させる考えだ。

一方、同社の自動車エンジン用チェーンにおける世界シェアは約 8%。高効率且つ高精度なエンジン用チェーンシステムの展開、海外生産拠点での一貫生産の強化・拡大、新興国生産拠点での現地調達化と品質安定などにより、グローバル競争力を強化し、シェア向上を図っていく。

とりわけ、四輪事業でカギとなるのは、北米自動車市場への本格参入だ。北米では自動車市場が急速に回復するなかで、自動車メーカー各社も事業拡大を目指しており、同社は一貫生産を推進することで、北米でのビジネス拡大を目指す。

(2) 二輪事業では ASEAN での拡大を目指す

二輪事業は、ASEAN 地域、インドでの取り組み強化が急がれる。バイクの市場動向を見ると、インドとインドネシアでは経済成長により、普及が拡大する一方、タイとベトナムでは、マーケットは成熟しながらも、買い替え・補修需要が続いている状況だ。また、新拠点が置かれるマレーシアやフィリピンでは、現地に拠点があることの利を活かした一貫サービスの展開により他社シェアの奪還を目論むなど、国の状況に合わせたビジネスを進めていく。

同社の二輪事業におけるシェアを見ると、ドライブチェーンが ASEAN で 47.3%、インドで 13.8%、カムチェーンが ASEAN で 64.5%、インドで 21.4% とインドが相対的に弱い。インドは、現地の品質に合わせると、生産コストが折り合わなくなるため、これが苦戦の要因となるが、マーケットが巨大かつ潜在成長力も大きいいため、インドでの取り組みがポイントになるだろう。いずれにしても、バイクはアジアで生活必需品として位置付けられているだけに、ここでの二輪事業の拡大が今後の同社の成長を支えていくとみられる。

(3) 産業機械事業は新たな業種への参入を目指す

産業機械事業では、新たな業種への参入に取り組んでいる。特殊な環境下で、高性能・高品質の製品需要が見込まれる業種として、食品、不織布、物流、窯業、化学、包装の 6 業種を同社は挙げているが、このうち、不織布では紙おむつのラインに、窯業では自動車向けガラスの焼付けに、物流ではエスカレーター搬送向けや 1 本のチェーンで押し引きが可能なものなど新たに開発したチェーンを順次投入。さらに、食品、化学、包装の業種向けとしては、油や粉塵、騒音が抑えられるエコロジーな樹脂製チェーンと吸引（パキュウム）システムを融合させ、新製品の軽量搬送システム「エコキュウム（EcoCuuum）」を開発・発表するなど、今後もいろいろなジャンルにおいて市場開拓と受注獲得を目指していく。

階段昇降機をメインとする福祉機器の内、「車いす用の階段昇降機」は、首都圏をはじめとする地下鉄の駅などでリニューアル需要が生じてくるため、そこでコンスタントにビジネスを進めていく。家庭用の「いす式階段昇降機」は、超高齢社会に対応するためのバリアフリー化によって製品そのものに対するニーズはあり、代理店を通じて広げていく。

2. 地域別

地域別の課題に対しては、各拠点における事業の状況や市場動向を踏まえ、適宜見直しと新規進出を行っている。このうち、アジアについては、2017 年 7 月に新たな拠点としてマレーシアでの営業活動を開始した。また、同年 11 月末にはフィリピンにも新生産拠点を設立する予定だ。販売網の構築と補修市場の開拓を急ぎ、ASEAN 地域における新たな市場に食い込む考え。さらに、2017 年 12 月には、ベトナムでバイク用チェーンの組立生産を開始する計画を推進中。ベトナムは今後もバイク市場は堅調に推移するとみられ、拠点を強化する意味は大きい。

同時に、地域別では北米、欧州、南米についても各国で展開しているビジネスの状況に応じた取り組みを展開している。北米では、工場増設、自動車エンジン用チェーンの一貫生産推進などにより、回復している自動車マーケットの波に乗る。イタリアでは、産業用チェーンの拡販、バイク完成車メーカー向けの新規受注獲得を目指し、ブラジルでは資本の見直しや一部で人員整理なども実施し、基本的な財務体質の強化に取り組んでいる。

■ 資本政策・株主還元

2018 年 3 月期も同水準の配当を予定

同社は 2017 年 10 月 1 日をもって単元株を 1,000 株から 100 株に変更するとともに、株式併合（5 株を 1 株に併合）を実施した。これにより、投資家は同社株式を求めやすくなったといえるだろう。配当金については、2017 年 3 月期は 1 株当たり 7 円の期末配当を実施。2016 年 3 月期との比較では 2 円増配となった。2018 年 3 月期は 1 株当たり 35 円の期末配当を計画しているが、2017 年 10 月 1 日に普通株式 5 株を 1 株の割合で株式併合を実施したため、実質的に 2017 年 3 月期と同水準となる見通しだ。

重要事項（ディスクレーマー）

株式会社フィスコ（以下「フィスコ」という）は株価情報および指数情報の利用について東京証券取引所・大阪取引所・日本経済新聞社の承諾のもと提供しています。“JASDAQ INDEX”の指数値及び商標は、株式会社東京証券取引所の知的財産であり一切の権利は同社に帰属します。

本レポートはフィスコが信頼できると判断した情報をもとにフィスコが作成・表示したものです。その内容及び情報の正確性、完全性、適時性や、本レポートに記載された企業の発行する有価証券の価値を保証または承認するものではありません。本レポートは目的のいかんを問わず、投資者の判断と責任において使用されるようお願い致します。本レポートを使用した結果について、フィスコはいかなる責任を負うものではありません。また、本レポートは、あくまで情報提供を目的としたものであり、投資その他の行動を勧誘するものではありません。

本レポートは、対象となる企業の依頼に基づき、企業との電話取材等を通じて当該企業より情報提供を受けていますが、本レポートに含まれる仮説や結論その他全ての内容はフィスコの分析によるものです。本レポートに記載された内容は、資料作成時点におけるものであり、予告なく変更する場合があります。

本文およびデータ等の著作権を含む知的所有権はフィスコに帰属し、事前にフィスコへの書面による承諾を得ることなく本資料およびその複製物に修正・加工することは堅く禁じられています。また、本資料およびその複製物を送信、複製および配布・譲渡することは堅く禁じられています。

投資対象および銘柄の選択、売買価格などの投資にかかる最終決定は、お客様ご自身の判断でなさるようお願いいたします。

以上の点をご了承の上、ご利用ください。

株式会社フィスコ