

## 質疑応答

Q:SMBC 日興証券 山口様

今日はこのような機会を与えていただき、どうもありがとうございました。ここにいるメンバーの大半が鉄鋼業界も担当していると思いますので、1 つ目の質問は、対鉄鋼というところでさらにアルミ化できるような余地について、どんなところがあるかというのをどう考えていますか？例えば自動車の部品など、どういったところにアルミ化のチャンスがあるか何かもあれば教えてください。2 つ目は福井の自動車パネル材生産量のグラフを見ますと、そんなに遠くなく将来にキャパシティが無くなっていく気がしますが、設備のキャパが埋まった場合どうするのですか。スペースはあるようですが。3 つ目はですね、現在どれぐらいスクラップを使っているか、新地金とスクラップの割合がどんな感じなのか、答えられる範囲でお願いします。

A:UACJ

1 つ目の今後新たに鉄からアルミ化する余地についてですが、すでに、自動車ボディーシートのほぼすべてのパーツに使っていただいています。これからの伸びていくと考えているのは、電気自動車特有の材料で、アルミの特性を生かして提案していきたいと考えています。具体的な例はちょっとお話できませんが、実際に電気自動車の発売に伴って、新たな需要が起こって製品化されたものもあります。今後そういったものを増やしていきたいと思っています。

Q:山口様

でもまだ多くの車種で鉄のボディパネルを使用していますね。いわゆるその庶民車とか大衆車だと攻め込みづらいんですか？

A:UACJ

そこは経済的な観点からなかなか攻めて行けてないのが実情です。高級車とか大型車そういったところがメインになります。

Q:山口様

ある意味フロンティアは、開拓したって感じでしょうか？

A:UACJ

そうですね。「使いこなしていただけるだけの技術は十分あるし、材料としても材料特性としてもいいものを作っている。」と自負しております。やはり経済的な観点等から全てのお車にはご採用いただけないと考えています。今後、さらに軽量化が求められ、CO<sub>2</sub>排出量を下げるために多少高くてもアルミ素材を使っていただくという機運が高まっていけば、そこに勝機があるかなと思います。炭素税などが具体化したりすれば、可能性があるのではないかと思います。

2 番目の生産能力につきましては、ご指摘の通り 2020 年から稼働しました新たなラインは、今現在、ほぼフル稼働しております。ただ生産活動の中でいろんな改善点がまだございますので、そこを地道に解決していくことを進めております。さらに今お話があったように、例えば今の 2 倍 3 倍ぐらいのアルミ需要が出た場合は、まだ土地がございますので、もう 1 台ぐらいは検討の余地があります。世の中でどのぐらいアルミを使っていただけるかポイントになります。リサイクル率は統計がなく、お示しすることは難しいです。

コメント:山口様

これから増やしていくという感じですね、ありがとうございました。

Q:モルガンスタンレー-MUFG 証券 白川様

モルガンスタンレー 白川と申します。質問 2 点ですが、アルミの採用車種は現状で決まっていると思いますが、これから 5 年先をみたときに、自動車の板材について福井製造所に対応されていくのか、名古屋製造所と連携を取っていくのかどう考えていますか。2 点目ですが製品の品質、納期など御社としての強みが他にもあれば教えてください。

A:UACJ

今後 5 年間のその需要見通しとその生産をどうするかですが、まず基本的な姿勢は、まず福井で作れるだけ作ります。

需要の状況から、福井で作り切れない場合は、名古屋の活用も考えます。自動車材は今でも名古屋で一部生産しておりキャパにまだ余裕がございますので、今後5年間の需要は賄えると考えます。

お客様から、技術的などところや品質管理の面でもご評価いただいています。お客様の調達部門の方にとっては、経済的などところに重きを置かれる場合もありますが、選んでもらえるよう努めていきます。

Q:ジェフリー証券 ファム様

本日はありがとうございます。1つ目の質問ですが自動車の板材の市場環境の現状について、2020年ごろから1台当たりのアルミ板材使用量がかなり増えてるかと思いますが何が起こったかと、今後についてギガキャストを含めて、アルミ使用量をどう見た方が良いか、また海外の自動車の方が1台当たりのアルミ使用量が多いかと思いますが、そこに追いついていくのか、そのあたりご解説お願いします。2つ目はコストについてですが、コストの削減の余地がどれぐらいあるかについてもコメントをお願いします。3つ目は、缶材と自動車材で利益率がどのくらい違うか、答える範囲でお願いいたします。

A:UACJ

2020年以降で1台当たりのアルミ使用量がどんどん上がっている理由ですが、各自動車メーカー様からアルミ板を採用しているSUVがこのあたりで立ち上がったからと考えています。

この時期に立ち上がった車種には、1台あたりの使用量が特に多い車種もございます。また、1台当りの使用量は多くないですが、毎月1万台以上の生産をしている車種もあります。アルミ使用量の多い車種や、たくさん生産している車種が拡大することによって、1台当たりのアルミ使用量が目に見えて増えたという理解をしています。

Q:ファム様

今後どうなりますでしょうか？

A:UACJ

なかなか難しいですが、この角度のまま右肩上がりに増加というところには疑問を持っています。先ほど申し上げました通り、お客様のニーズは軽量化だけではないと考えています。例えば電気自動車の航続距離の改善については、軽くする以外にも手段があり、軽量化は選択肢の一つになってると思います。いろいろな選択肢の中でアルミ化を検討いただき、アルミの使用量を伸ばしていくために、一生懸命頑張らないといけないというのが率直な思いです。

製造コストについてですが、当然、製造現場としては生産に関わるロスを改善することによって、生産性を上げることをしております。

また、缶材とは直接比較することが難しいので、お答えいたしかねます。

Q:野村証券 松本様

野村証券の松本でございます。鉄鋼メーカーがアルミ新地金だとCO<sub>2</sub>の排出量が鉄の7~8倍だと話をし、アルミを攻撃していますが、それについてはどうお考えでしょうか？お客先の受け止めかたも踏まえ答えられる範囲でお願いします。

A:UACJ

アルミ新地金において、CO<sub>2</sub>排出量が鉄の方が低いというのはどうしようもない話ですが、一方でリサイクルによりCO<sub>2</sub>排出量を大きく削減できます。アルミ新地金のCO<sub>2</sub>排出量は鉄と比べて高いですが、リサイクルすることによって、鉄のリサイクル材よりもさらに低いCO<sub>2</sub>排出量になります。また、アルミニウムは、缶は缶に、自動車ボディシートはボディシートに戻すという水平リサイクルが基本です。徹底的に水平リサイクルをしていくことによって、CO<sub>2</sub>排出量の高い新地金の使用量をできる限り少なくし、リサイクル材を広く活用することでCO<sub>2</sub>排出量を削減できます。新地金をどうしても使わなければいけない高純度な製品以外は、リサイクル材で全て回せるように技術開発をするとともに、より多くのアルミを使っただけ、さらにリサイクルをするという循環の輪を繋げていく事が重要です。さらにこの循環の輪を繋げるだけではなく、広げていくために「ALmitas+」というブランディングをして、アルミの需要拡大をしていくことをやっております。

我々としてはアルミの特徴をいかに知っていただき、お客様に使っていただくか、というところに力を入れています。他素材と比較してどうだという水掛け論はするつもりはないということでもあります。

Q:大和証券 尾崎様

大和証券尾崎でございます本日はありがとうございます。ご質問が2つありまして、1点目が自動車材を生産するときに低級グレードのスクラップ材を含めてリサイクル材が将来的にはどれくらいまで使えるのかを技術的な知見を踏まえて教えていただけないでしょうか？おそらく、CO<sub>2</sub>排出量がこれからポイントになってくると思いますので、そのあたりを教えてください。2点目はギガキャストが追い風というお話の中で、ギガキャストがアルミ圧延品を侵食し、御社の需要が奪われるリスクは考えていないか？というのを教えてください。

A:UACJ

低級スクラップをどのくらい使えるかですが、今の材料仕様ですと、使う余地はあまりないです。したがって、お客様にもご協力いただき、低級スクラップを活用できる仕組みを構築していきたいと考えています。今できることは、水平リサイクルと同じものを同じものに再生することです。ギガキャストについては、今のところ主に下回り部分に使われるような検討がされており、下回り部分は他素材なので、それがアルミに置き換わってくることになると思います。したがって、福井で製造しているようなボディパネルには直接的には影響ないと考えております。将来的に、電気自動車の下回りや、そこに収まるバッテリー周辺部も全部ギガキャストで作るとなると、多少の影響が出てくるかもしれません。

Q:尾崎様

リサイクル関係で、1回使った後に水平リサイクルすると再利用率や、再生原料比率はどれくらいになるか？

A:UACJ

お客様で発生する New Scrap については、戻していただければ全部使えます。福井から多くのお客様に、出荷していますが、すべての回収はできていません。まだお客様や生産拠点によっては、回収スキームが確立していないところもあるので、そこを今一生懸命対応しています。

Q:尾崎様

かなり早期にそういう回収スキームが構築できそうなんですか？

A:UACJ

今できていないお客様については、それぞれの事情もありますので、すぐには難しいと考えています。

もう一つは廃車から回収される Old Scrap の部分ですが、これもしっかりやらなければいけないと考えています。ただ自動車はライフサイクルが非常に長いので、どう回収するかも含めて関係各所と協力して仕組みを作っていく必要があると考えています。

Q:UBS 証券 五老様

福井の生産量ですが、右肩上がりに伸びているということをグラフで示していただきました。立ち上げから3年経って、認定取得がどんどん進み、今年度の自動車材生産目標は8万トンになったのだと思います。24年度以降の自動車材生産の目線について9万トン、10万トンを目指すという状況になってきているのかを教えてください。また、23年度対24年度以降というところで、どんな期待ができるのかご解説いただけたらと思います。営業目線も含めてよろしくお願い致します。

A: UACJ

現在24年度から始まる新中期経営計画の策定をまさに進めているところです。その中で数量の読みも一生懸命やっておりますが、まだはっきりしたことは申し上げられません。また、福井での自動車用板材の年間生産量10万トンは、少し先になるかと思っております。今は年間10万トンに向けて、それが安定的に作れるよう、足腰を鍛えていく期間であると思っております。

前年度を振り返りますと、自動車メーカー様の要因や半導体不足問題の影響を受け、需要が弱かったと思っております。

す。23 年度は前半でこの影響を若干受けましたが足元では回復しております。年間 10 万トンというところは、当然プロダクトミックスによっても変わる部分でございますので、それができる実力を製造としっかり見極めながら取り組んでいきたいと思っています。

ありがとうございました。今後のお問い合わせにつきましては、IR 部までお願いいたします。

株式会社 UACJ 自動車用板材の事業説明会を終了させていただきます。

本日はどうもありがとうございました。ありがとうございました。