

日本板硝子株式会社 2006年7月6日説明会 主なQ&A

1. 業績見直しについて

Q1. 今期営業外損益の両社の動向、税率の考え方

A1. 旧 NSG では NH テクノグラス等持分損益が改善するが、借入増等による金融収支の悪化が若干ある。
旧ピルキントンでは、借入増による金融収支の悪化が大半。
税率は、今期は損金算入しない大きなのれん償却などもあるが、ピルキントン社の方が低いのが実情。
いろいろな要因が絡むので総合的に若干保守的に見ている面もある。

Q2. ピルキントンのその他部門の損失の中身は？

A2. 本社部門の費用増加であり、不採算事業を抱えているということではない。

Q3. ピルキントン社の今期の業況は？

A3. 今期含め過去3期増収増益と考えている。需要は各地域全般に堅調と見ている。
一方、当社と同様、原油高の影響があり、ブレント原油で昨年60ドルから、今期は65～70ドルのレベルを想定。旧ピルキントン社で年100億～百数十億の悪化要因が見込まれるが、サーチャージである程度カバーできると見ている。

Q4. 設備投資、償却、配当の考え方？

A4. 設備投資、償却ともほぼ前年並みで両社合計でともに500億円程度。
配当については、当面は借入削減を優先。信用力の向上が結果的に株主価値向上につながると思う。

Q5. 今期増益は旧ピルキントン社が主か？

A5. 比率が大きくなることもあり、そのように見ている。旧 NSG は従来ベースで考えている。

2. 戦略的な面、その他の質問

Q6. シナジーの出方のイメージは？

A6. コストシナジーが先に出る。これは先の2月発表時点の44億円とほぼリンク。
次に売上シナジー、技術シナジーがリニアに出てくると見ている。

Q7. 研究開発の強化については、統合によってどういう効果が出るか？

A7. 以前から自動車分野で共同開発を行っていたが、建築分野では実績がなく、また従来の20%出資の段階では限界があった。例えばCO2削減に効果ある酸素燃焼技術は、数年前にピルキントンがフロート分野で初めて開発に成功したもので、NSGの窯を含めて広がり期待している。

Q8.日系カーメーカーへのシェア向上の考え方？

A8.北米など世界で日系カーメーカーのシェアがあがっており、今後も期待できる。従来NSGは品質、納期、サービスなどの面で日系カーメーカーに対応してきた。(頻繁なモデルチェンジや短納期での新車用ガラス開発なども) 今後も統合会社ではこのような対応ができると考えている。

Q9.シナジーには、大きな固定費削減、リストラは入っているのか？

A9.入っていない。

Q10.中期計画の詳細の数値は今後秋以降出てくるのか？

A10.そのように考えている。

Q11.日本と海外の利益率の違いはどこから出るのか？

A11.大きくは、以下の通り。

- ① 求められる品質差
- ② ボリューム、規模
- ③ コスト増の価格への転嫁

欧米に品質向上技術を導入することなどによるさらなる収益アップも可能と考える。

Q12.持株会社化の検討は？ 今後の組織形態は？

A12.現時点では未定。組織形態などは今後詳細を詰める。

以 上