

## AP(アスファルトプラント)関連事業

引き続き収益性の改善に注力するとともに、お客様のCO2削減ニーズに貢献します



事業本部  
アスファルトプラント  
統括営業部  
部長  
**岡田 徹**

### AP関連事業のSWOT (P33~34のリスクと機会を参照)

<b>Strength</b>	<b>強み</b>	国内APで圧倒的なシェアを誇り、リサイクル破砕プラントを含めた顧客工場全体のメンテナンスサービスが提供可能
<b>Weakness</b>	<b>弱み</b>	価格競争力、破砕プラント製品の差別化
<b>Opportunity</b>	<b>事業機会</b>	既存APでCO2削減を目指した燃料変化に伴う改造工事の増加、ユーザーの働き方改革でAP生産性の高まり、アスファルト価格上昇に伴うリサイクル材利用機の需要増
<b>Threat</b>	<b>脅威・リスク</b>	競合による類似機種種の開発

### 中期経営計画KPIなど

- 2021年度の営業利益率を9.5%へ
- 持続可能な社会への貢献

### 注目ポイント

- リサイクルAPでの技術的な先行者メリット
- CO2削減に向けた技術開発で他社に先行
- 強固なメンテナンスサービス体制(売上構成比48%)

### 事業機会とリスク

当社のお客様は働き方改革の一環としてアスファルトプラントの自動化・遠隔操作化を進めるとともに、温室効果ガスの削減に向けて燃料を重油からガスへ変更する動きを強めています。現在稼働しているプラントの7-8割は重油を燃料としたプラントで、残りは都市ガスを燃料としています。都市ガスを利用した場合、重油に比べてCO2排出量を28%抑制することが可能となります。当社は多様な燃料への対応技術を有しています。今後はプラントの更新需要に加え、バーナ交換などのニーズの増加が予想されます。リスクとしては、環境規制の強化に対して、当社の製品・技術開発が十分なパフォーマンスを発揮できない、あるいは競合企業が当社製品と遜色のない技術開発と細やかなメンテナンス体制の構築を図ることなどが考えられます。

### 2020年度の業績実績

2020年度は受注高が2019年度比26%増の203億円と大幅に増加、売上高も同11%増の195億円を確保しました。国内の製品売上高が同30%増、メンテナンス売上高も同14%増となりましたが、輸出は同72%減にとどまりました。営業利益に関しても、同11%増の12.39億円(営業利益率6.4%)と伸ばしましたが、年度計画である12.5億円および中期経営計画の目標値17.1億円(営業利益率9.0%)を下回りました。タイ事業の投資負担増や鋼材価格の上昇、先行投資的な大型案件などが影響しました。

### 2021年度の業績見通し

2021年度の受注高は1980-1990年代に建設された案件の更新需要の顕在化が見込まれ、2020年度比6%増の215億円を予想しています。売上高は3月末の受注残高82億円をベースに、中国やタイなどの地域での売上計上が進むことが見込まれ、同3%増の200億円を目指します。営業利益は同横ばいの12.5億円、営業利益率は6.2%を予想しています。中期経営計画で掲げた営業利益率9.5%を下回る計画です。2030年にCO2排出量50%削減に向けた製品開発強化のための開発費用増、減価償却費の負担増、採算の良いメンテナンス売上高の減収、昨年度に引き続いて先行投資的な赤字案件の計上が見込まれる、などが主因です。

### APの市場動向

アスファルト合材製造量は1990年代の8,000万トン/年から2020年度は3,940トン/年へ減少しました。しかし、リサイクル機運の高まりから再生合材比率が約10%から75%へ上昇しており、2010年以降の再生材の製造量は年間3,000万トン前後で安定的に推移しています。国内AP設置台数に関しましては、1990年代の約1,800台から2020年度は1,043台へ減少、業界の再編・集約は2000年代前半で完了しています。むしろ、2010年以降は道路関連の公共投資が緩やかに増加する中、1980-1990年代に建設されたプラントの更新需要の顕在化に加え、生産効率の改善を目指したプラントの大型化が進み、堅調な需要環境が継続しています。なお、過去4年間に建設されたプラントを見ると、建設後30年以上が経過したプラントの更新案件が56%を占め、84%を設置後20年以上経過したプラントが占めています。今後の市場動向に関しては、道路予算の安定的な推移が見込まれる中、更新需要の顕在化と、働き方改革を背景とした生産性改善投資が相まって、堅調な推移が見込まれます。

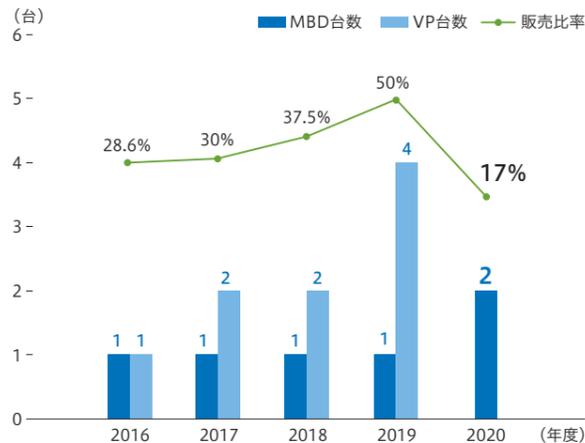
2020年度のAP需要は2019年度比4台増の53台となりました。リーマン・ショック以降、更新需要の顕在化を背景に堅調な需要拡大が続いています。アスファルトの新材

を用いるAP需要は年間10-17台前後で底堅く推移する一方、当社が得意とするアスファルトの再利用材を使用するリサイクルAP需要は右肩上がりの状況にあります。需要の7割程度をリサイクルAPが占めており、2020年度は53台の総需要に対して約7割の37台をリサイクル材利用APが占めました。今年度のAP需要に関しましては、アスファルト価格の上昇を背景としたコスト増影響が懸念され、昨年度比16台減の37台を予想しています。当社の台数市場シェアは昨年度の75%から73%へ低下しますが、引き続き高い市場シェアを維持する方針です。

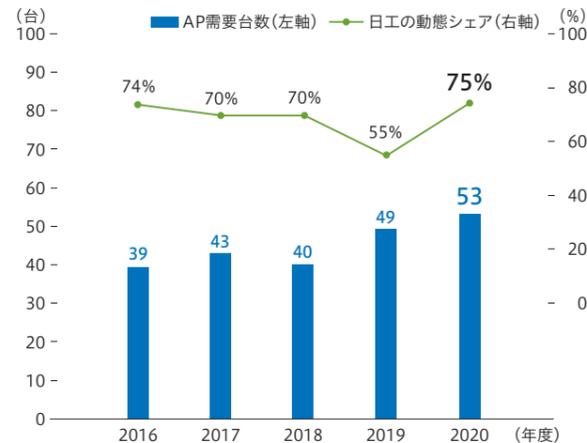
### 今年度のアクションプランと次期中計に向けた戦略

現在、当社ではプラントの標準化を進め、リサイクルをメインとしたAP「Value-Pack」の改良版を2022年春に市場投入する予定です。設計の見直しを踏まえた収益性改善を目指すとともに、現中計で掲げているアスファルトのリサイクル材をメインとした新型プラントの国内売上高比率を5割以上に引き上げる計画に再チャレンジする方針です。また、お客様のDX戦略ニーズに合致する遠隔出荷システムや自動出荷システムなどの高付加価値製品の提供に加え、CO2削減に貢献したいと考えています。好採算であるメンテナンスサービス収入の確実な刈り取りも踏まえて、収益性の改善に努める方針です。

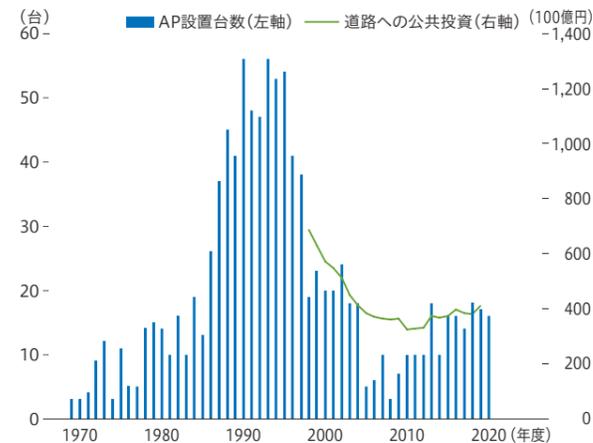
### ●AP戦略製品の販売比率



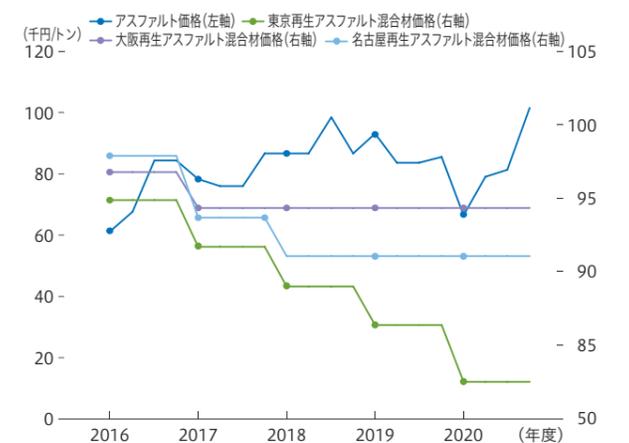
### ●AP出荷台数動態シェア



### ●AP全メーカーの出荷推移と道路への公共投資額



### ●アスファルト価格と再生アスファルト混合材価格指数



出所：一般財団法人経済調査会など。アスファルト価格はストレート品(東京地区、需要家渡し)