

MOVEMENT

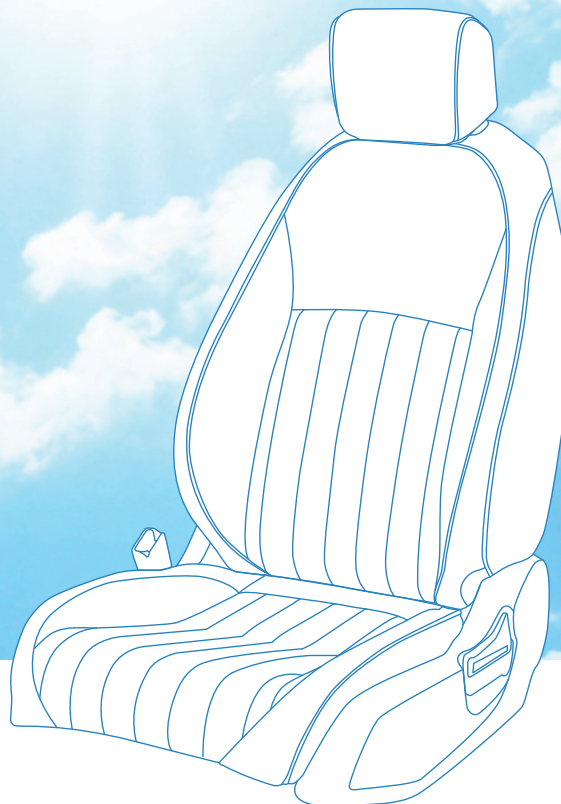
vol. 23

第75期 中間株主通信

2020年4月1日 ▶ 2020年9月30日

CONTENTS

株主の皆さまへ……………	1
2021年3月期 中間連結決算ハイライト ……	1
第14次中期経営計画の概要……………	3
Topics……………	4
特別対談	
「ソニー × ティ・エス テック」……………	5
FITに乗る全ての人を心地よく	
快適性を高めたシート……………	7
セグメント別の状況……………	9
連結決算情報……………	10
会社概要・株式情報……………	裏表紙



Honda FIT用シート



理念

「人材重視」「喜ばれる企業」

社是

わたしたちは 常に モノづくりに夢を求めて
無限の可能性に
挑戦し
快適で良質な商品を
競争力のある価格で 世界のお客様に
提供する

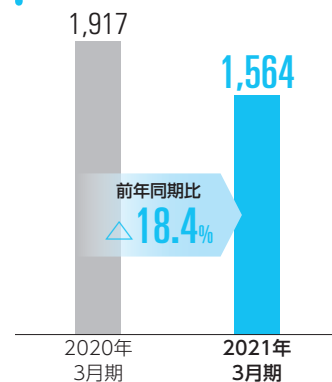


代表取締役社長

保田 真成

2021年3月期
中間連結決算ハイライト(当第2四半期末)

売上収益 (億円)



「第75期中間株主通信MOVEMENT」をお届けするにあたりご挨拶申し上げます

平素は格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

新型コロナウイルス感染症に罹患された皆さまには謹んでお見舞い申し上げます。また、医療従事者をはじめ感染防止にご尽力されている皆さまに心より敬意を表するとともに深く感謝申し上げます。

さて、当上半期(2020年4月1日～9月30日)は、中国を除く地域で新型コロナウイルス感染症影響が色濃く残り、特に第1四半期(4月～6月)では米州、アジア・欧州地域での工場稼働停止などにより、大幅な減収・減益を余儀なくされました。その後、7月中旬には全ての工場が稼働を再開し、中国地域での増産や徹底したコスト削減により、第2四半期(7月～9月)では前年同四半期を上回る収益を確保することができました。

しかしながら、今後不透明な状況が続くものと予測され、当社を取り巻く事業環境が非常に厳しいものであることに変わりありません。

そのような中だからこそ、さらなる成長に不可欠な次世

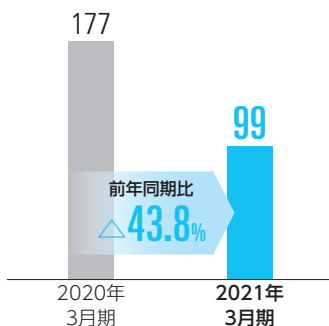
代技術開発や、新商権獲得に向けた取り組みには経営資源を惜しまず投入する一方、徹底した事業体制の最適化により資本効率を高め、生産現場でのIT活用や新しい働き方の導入による人や組織の生産性向上に努めるなど、各施策を強力に推進し、この状況を確実に乗り切ってまいります。

これらの取り組みの成果を含め、通期見通しにつきましては、7月31日に発表した計画を引き上げ、売上収益3,545億円、営業利益290億円、親会社の所有者に帰属する当期利益145億円といたします。

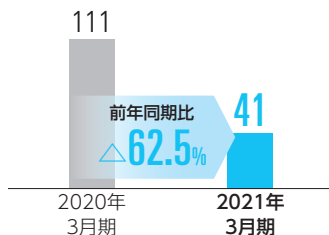
なお、2021年3月期の1株当たり年間配当につきましては、配当予想を据え置き、この度実施いたします中間配当43円と、期末配当47円(予想)を加えた90円(普通配当86円、60周年記念配当4円)を予定しております。

これからも、継続的で安定した株主還元を努めてまいりますので、株主の皆さまにおかれましては、今後とも変わらぬご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

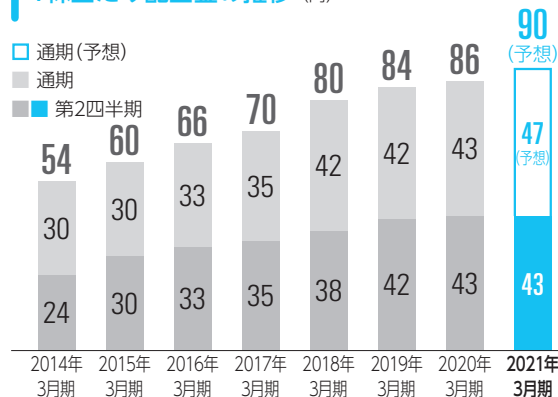
営業利益 (億円)



親会社の所有者に帰属する 四半期利益 (億円)



1株当たり配当金の推移 (円)



第14次中期経営計画の概要

第14次中期経営計画(2021年3月期～2023年3月期)は、前中期の課題と中長期的な外部環境の変化を踏まえ策定しており、築いたESG経営の基盤を活かし、持続可能な社会に貢献するとともに、さらなる企業進化を目指していきます。

経営方針	重点施策	施策	主な取り組み
ESG経営による 企業進化 2021年3月期～ 2023年3月期	事業成長に 向けた進化	オリジナル技術の 商品化	● センシング技術をはじめ魅力商品につながる技術開発を加速 ● 共同開発などオープンイノベーションの積極的な取り入れ ● 生産ラインの自動化プロジェクトなど先進的加工技術の量産適用
		戦略的商権の 拡大	● 強みを活かした仕様提案・開発連携強化による主要なお客さまにおける目標商権の確実な受注 ● 他販ターゲット機種種の絞り込み、および重要商権へのLPL(ラージ・プロジェクト・リーダー)体制設定による戦略的受注展開
		事業体制の 最適化	● アロケーションの見直し、生産再編を踏まえた国内外拠点の事業体制の再構築によるスリム化・効率化
		サステナブル社会 への貢献	● 低炭素社会実現に向けたグローバルでのCO₂排出量削減活動・管理強化 ● 水資源リスクの分析による循環サイクルの整備 ● 地域ニーズに沿った社会貢献活動の実践
	進化を支える 事業体質強化	品質No.1評価の 獲得	● 新機種グローバル展開時における、先発拠点からのノウハウ・支援強化 ● 開発の源流段階での検証強化による不具合発生未然防止 ● 拠点および取引先における品質管理システム強化
		持続的な 収益体質の強化	● グローバル調達構造の強化による、最廉価調達体質構築 ● ITの積極活用による管理間接業務の効率化 ● 中長期的成長を目的とした財務戦略継続進化による連結収益管理体制の強化 ● グローバル税務リスクの極小化
		人・組織の 生産性最大化	● 多様な人材の活躍を促進する仕組みの構築 ● 働き方諸制度を受けた評価制度の進化 ● 次世代の人材育成に向けた教育体系見直し

株式会社ホンダカーズ埼玉北 子会社化

2020年5月、新車・中古車の販売などを行うホンダカーズ埼玉北の全発行済株式を取得し、完全子会社化しました。当社とエンドユーザーを一層身近に結び、新たな価値の創造を加速するとともに、事業の幅を広げ国内収益の安定化などを図っていきます。



インド連結子会社間の事業譲渡

2020年7月、インドにおける二輪・四輪車用シート生産体制の再編を実施しました。今後、TS TECH SUN INDIA PRIVATE LIMITEDは二輪車用シート、TS TECH SUN RAJASTHAN PRIVATE LIMITEDは四輪車用シートに生産を集約させることで、経営・生産効率の向上を図ります。



TS TECH UK LTDの解散

2020年7月、英国連結子会社であるTS TECH UK LTD(以下TSUK)の解散を決議しました。主要顧客の2021年内での完成車生産終了の決定を受け、今後の事業の方向性について労使協議を進め合意に至ったため、2023年3月期をめぐりTSUKを解散することを決定しました。

中国連結子会社間の吸収合併

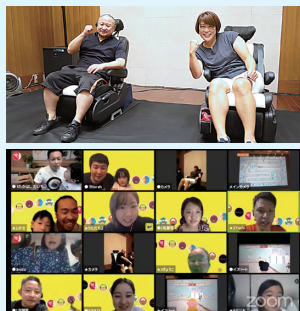
2020年9月、寧波出口加工区提愛思泉盟汽車内飾有限公司による、寧波保税區提愛思泉盟汽車内飾有限公司の吸収合併を決議しました。トリムカバー製造において、中国国内と海外向けで分担していた役割を統合し、経営資源の集中と業務の効率化を図ります。

ESG

ティ・エス テックの持つリソースを活かした社会貢献活動

「オンラインゆるスポーツパーク」に参加

2020年9月、外出自粛などでスポーツを思いきり楽しめないうち、離れていても体験できるオンラインイベントが開催され、愛されるシート*1を活用した、誰もが座ったまま楽しめるゆるスポーツ*2を提供し、楽しんでいただきました。



地域へオリジナルマスク寄贈

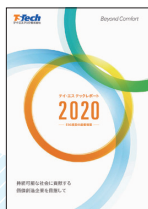
2020年、新型コロナウイルス感染拡大を受け、当グループの持つ縫製技術などのリソースを活かしてオリジナルマスクを制作し、拠点のある地域へと寄贈しました。



アメリカ
ネブラスカ州リンカーン市

ブラジル
ミナスジェライス州オルフィノ市

日本
熊本県菊池市



統合報告書「ティ・エス テックレポート2020」発行！

2020年9月、統合報告書「ティ・エス テックレポート2020」を発行しました。今回は、ESG観点の「G: ガバナンス」に重点を置き、当社のさまざまな活動などを紹介しています。

レポートは
こちらから！

ティ・エス ESG

検索

<https://www.tstech.co.jp/csr/>

*1愛されるシート：シート技術とIoTを融合させ、スマホやタブレットのアプリと連動するコントローラーとして活用するシステム

*2ゆるスポーツ：年齢・性別・運動神経に関わらず、誰もが楽しめる、世界ゆるスポーツ協会が創り出す新感覚スポーツ

ソニー株式会社
AI ロボティクスグループ
事業戦略部 SCプロジェクト
プロジェクトマネジャー **高梨氏**

ソニー株式会社
AI ロボティクスグループ
事業戦略部
担当部長 **江里口氏**

ティ・エス テック株式会社
開発・技術本部長
取締役 **小堀**

2020年4月、日本において条件付自動運転が可能な車の公道走行が認められ、自動運転社会の到来が現実味を帯びてきました。それに連れ、車に求められる価値が変化する中で、移動時間を楽しい時間に変えることができれば、それは高い付加価値となりうるでしょう。

エンターテインメントと自動運転の組み合わせで「必要な移動」を「楽しい移動」に変える提案を行ってきたソニーの江里口氏、高梨氏と当社開発・技術本部長の取締役小堀が、自動運転時代の車室空間に対しての考え方や取り組みについて対談しました。

ソニー 「SC-1」



ソニーの映像技術とヤマハ発動機の自動運転技術を融合させた低速のエンターテインメント用車両。フロントガラス部分は窓ではなくモニターで、車載カメラを使って車外を撮影した映像を映し出し、実際の風景にCGを重畳させることができる。

ティ・エス テック 「INNOVAGE」



センシング、やすらぎ、シートアレンジなど数々の未来技術を結集。当社が提案するこれまでできなかったことを可能にする次世代車室空間。

「愛されるシート」



自動車用シート技術とIoTを融合させたシートシステム。内蔵したセンサーが、座った人の動きを感知。アプリと連動するコントローラーとして活用できる。

INNOVAGEと愛されるシートを 体験されていかがでしたか？

高梨 非常に面白かったです。愛されるシートは、シートをコントローラーにして、座り方で動かせるという新しいUI※ができると、車室空間の考え方が変わると思いました。INNOVAGEのハンドルを取って愛されるシートで操縦できるようにしたら、さらに面白くなるんじゃないでしょうか。

小堀 INNOVAGEと愛されるシートの融合は確かに面白そうですね。INNOVAGEのシートは、ドライバーのパートナーのような存在となる「相棒シート」が元になっています。相棒シートは、座った人の体格や姿勢をセンシングして、快適な運転ポジションに自動調整したり、座っている人の眠気を判断して、必要に応じて振動で眠気を低減させる機能など、さまざまな機能を搭載しています。実は搭載は見送ったんですが、相棒シートがさらに進化した、「エクサライドシート」というのもあって、座面クッションの臀(でん)部と接する箇所が動くという仕組みで、運転時間を運動時間に置き換えることが可能です。

江里口 運転で運動不足解消ですか？これが実際に車載できれば運動のために車に乗って出かける人が増えそうですね。

小堀 移動時間を単なる時間から、新しい意味を持つ時間へ変える「座る」価値を提供したいと考えています。

自動運転が実現すると シート概念が変わりそうですね。

小堀 完全自動運転が実現し、そもそも衝突しない車になるとすれば、シート専門メーカーでなくても、座り心地も見た目も良いシートを作れるようになるかもしれません。

江里口 自動運転で言うと、SC-1はセンサーを四方に搭載しているので走行中コースから外れることはありませんが、時速3kmでも急停止することがあります。たとえ自動運転車だとしても、急停止したとき、安心して座ってられるシートとエン

※UI：User Interface。ユーザーと製品やサービスとの接点

ターテインメントの両立はとても価値があると思いますね。

移動に対する期待や価値観が変わる中、 どのようなコンセプトが求められるのでしょうか？

江里口 例えば飛行機での長時間移動はつらいものです。でもアップグレードして、シートが快適でサービスも良ければ、もっと乗っていたいと思うでしょう。同様に、苦痛に感じる渋滞中も快適なシートと楽しいエンターテインメントがあれば、楽しい時間、楽しい場所に変えられると思います。

小堀 INNOVAGEのコンセプトには「トキづくり」というキーワードがあり、今まで移動するだけだった空間から、その時間をいかに新しい価値に変えていくかを考えています。

江里口 SC-1は最高で時速20kmくらい出せますが、あえて低速にしています。これは、徒歩と同じくらいゆっくりでも乗車中のコンテンツが楽しくて快適なら、遠い場所にもあつという間に到着した感覚になるはずだ、という考え方を元にしています。時を忘れるような移動をSC-1では提供していきたいのです。

ソニーとティ・エス テックの技術を掛け合わせると さらに面白い世界が実現できそうですね。

江里口 シートがコントローラーになる発想はとても面白いので、例えばリハビリ用コンテンツを開発して、どこかの病院でカスタムしたSC-1を走らせてみたいですね。

高梨 愛されるシートでSC-1自体も動かせるようになれば、健常者でも障がいのある方でも動かすことができる車をつくることできるという可能性を感じました。SC-1と愛されるシートを使って、どのような世の中に役に立つことができるか、もっと考えてみたいです。

小堀 移動の時間で笑顔を提供するという発想が私たちに共通する点だと感じました。コラボレーションを通して新しいアプリケーションが開発していけそうですね。

FITに乗る全ての人を心地よく 快適性を高めたシート



広い車室空間と豊富なシートアレンジなどの使い勝手の良さ、そして優れた燃費性能によってコンパクトカーに革新をもたらしたHonda「FIT」。2020年2月、フルモデルチェンジによりシートも新たに生まれ変わりました。あらゆるシーンで使われるコンパクトカーだからこそ、快適さを追求した新型FITシートへのこだわりについて、プロジェクトメンバーに話を聞きました。

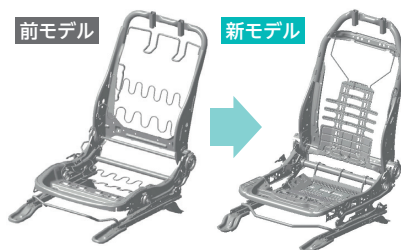
志津野 新型FITシートでこだわったのは、やはり快適性です。「上級セダンのような」と目指した快適性を実現するために、次世代シートフレームを採用しました。当社の中で上級機種への搭載を見据え、安全でより軽く、かつ快適なシートを目指して開発されたもので、このフレームをコンパクトカーに採用するところからも、FITへの意気込みを感じてもらえるかもしれません。

また、快適な座り心地に欠かせないのが、座ったときのフィーリングです。座った瞬間の感触や、姿勢が安定したときのホールド感など、一般的には数値化できないと言われているフィーリングを、私たちはシートメーカー独自の

ノウハウで数値化し、さまざまな体格の方に合う最適な形状を追求しています。

新型FITシートでは身体をしっかり支え、包み込むような柔らかなフィーリングを実現するために、従来のスプリングバネ構造ではなく、お客さまと共同開発をした樹脂プレートを使ったサスペンションマットで面支持構造を取りました。[図1参照](#)「線」で支えるスプリングバネ構造と異なり、サスペンションマットをシートバックと座面に配置することで、背骨からお尻、骨盤まで、座る人をしっかりと「面」で支えるのが特長です。フィーリングが良いだけでなく、長距離の運転でも疲れにくくなっています。

図1 フロントシートフレームの進化 次世代シートフレームの特徴



スプリングバネ構造から面支持構造に

シートバックと座面にサスペンションマットを配置

世界トップレベルの軽さを実現

従来のグローバルスタンダードシートフレームに比べ28%軽量に

※コンパクトクラス以上のカテゴリードで量産シートフレームにおける(当社調べ)

志津野 義行

機種LPL室 LPL
(ラージ プロジェクト リーダー)



日向野 快適な座り心地のもう一つの肝が座面のクッションです。フロントシートもリアシートも、前モデルよりもクッションを厚くしました。こう言うと簡単そうに聞こえると思いますが、従来のリアシートでは、座ったときのお尻の下あたりに、FITの売りでもあるシートアレンジ用の機構部品があり、クッションを厚くしたくてもこの部品とぶつかってしまうため、断念せざるを得ませんでした。そこでフレーム設計を一から見直し、利便性はそのままに機構部品を移動させたことで、クッションを厚くすることができました。 **図2参照**

クッションは座り心地に大きな影響を与えるので、厚み

を持たせられるようになったのは大きかったですね。きっと、座った瞬間にこれまでのシートとの違いを感じてもらえると思います。

志津野 リアシートの形は、前モデルとあまり変わっていないように見えますが、中身は新設計になっているんですよ。

日向野 あと、燃費向上に欠かせない軽量化も大きく進化しています。次世代シートフレームは、軽くて強度のある素材を採用したり、サスペンションマットの樹脂プレート部品なども少しでも軽くなるように設計するなど、細かい部分や構造に至るまで全てこだわってつくり上げました。そのかいもあり、フロントシートのフレームは従来の主力フレーム*と比べて28%も軽量化させています。

※幅広い機種に採用されていた当社のグローバルスタンダードシートフレーム



日向野 祐輔

設計部 設計PL
(プロジェクト リーダー)

図2 リアシートフレーム アレンジ機構部品(オレンジ箇所を外側に設計)



販売店の声

しっかりと体を支えるシートに進化を感じました

新型FITは室内が広く燃費も良く、走りも軽快で乗りやすい車として、老若男女問わず親しまれているモデルです。お客さま(エンドユーザー)は座り心地の良さを重視している方も多いです。前モデルのFITオーナーさまが新型を試された際に「座った感じが前と全然違うね」とおっしゃっていました。私自身も座ったときの優しく包み込んでくれるような座り心地に驚き、この座り心地なら長時間運転しても疲れないだろうと感じました。お客さまにも自信を持ってお勧めできます。



ホンダカーズ宇都宮北
高根沢店

上村 光正さん

セグメント別の状況



日本

売上収益

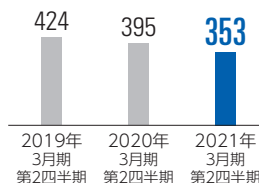
株式会社ホンダカーズ埼玉北の連結子会社化による増収効果はありましたが、第1四半期連結会計期間を中心とした新型コロナウイルス感染症影響による減産等により減収となりました。

営業利益

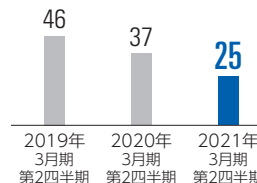
諸経費の抑制に努めましたが、減収影響等により減益となりました。

※新型コロナウイルス感染拡大を受けた工場の稼働停止は発生していませんが、一部の工場で生産調整を実施しました。

売上収益 (億円)



営業利益 (億円)



Honda
FIT



米州

売上収益

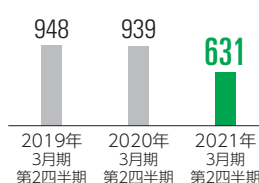
回復基調に転じているものの、第1四半期連結会計期間に生じた新型コロナウイルス感染拡大による工場稼働停止等の影響により減収となりました。

営業利益

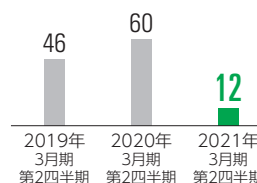
諸経費の抑制に努めましたが、減収影響等により減益となりました。

※新型コロナウイルス感染拡大を受け、2020年3月下旬から工場の稼働停止が発生しましたが、おおむね5月中旬に稼働を再開しています。

売上収益 (億円)



営業利益 (億円)



Acura
TLX



中国

売上収益

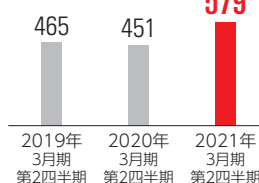
為替換算影響はありましたが、増産および機種構成の良化等により増収となりました。

営業利益

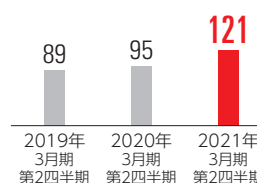
増収効果に加え、原価低減等により増益となりました。

※新型コロナウイルス感染拡大を受け、2020年2月初旬から工場の稼働停止が発生しましたが、3月初旬までに全ての工場で稼働を再開しており、当期の稼働停止は発生していません。

売上収益 (億円)



営業利益 (億円)



Honda
FIT



アジア・欧州

売上収益

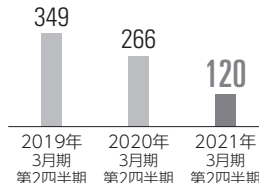
第1四半期連結会計期間に生じた工場稼働停止やその後の減産等、新型コロナウイルス感染症影響により減収となりました。

営業利益

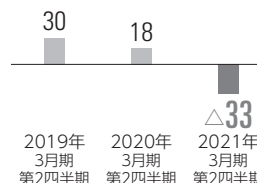
諸経費の抑制に努めましたが、減収影響に加え、インドにおける四輪車用シート生産体制再編コストの発生等により減益となりました。

※新型コロナウイルス感染拡大を受け、2020年3月下旬から工場の稼働停止が発生しました。国により時期に差はありますが、5月初旬より順次稼働を再開しています。

売上収益 (億円)



営業利益 (億円)



Honda
CITY



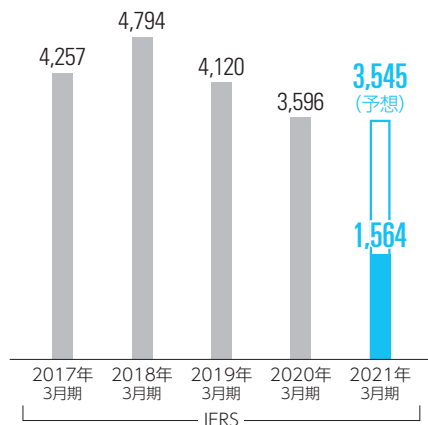
連結決算情報

当グループは、資本市場における財務情報の国際的な比較可能性の向上を目的に、国際会計基準(IFRS)を適用しています。

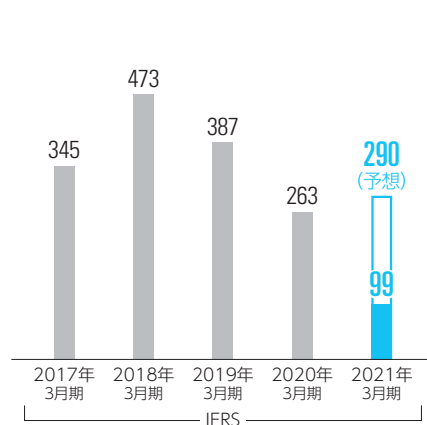
連結損益計算書

□ 通期(予想) ■ 通期 ■ 第2四半期

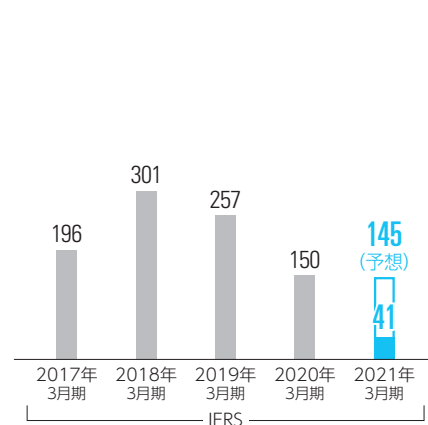
売上収益 (億円)



営業利益 (億円)



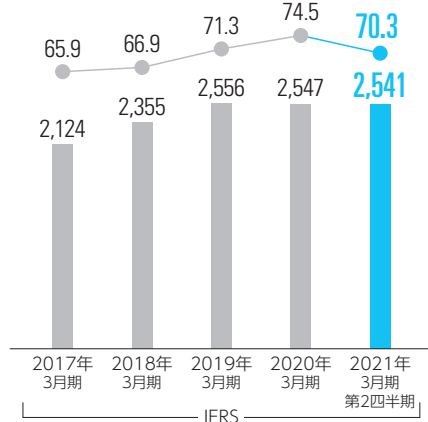
親会社の所有者に帰属する四半期利益 (億円)



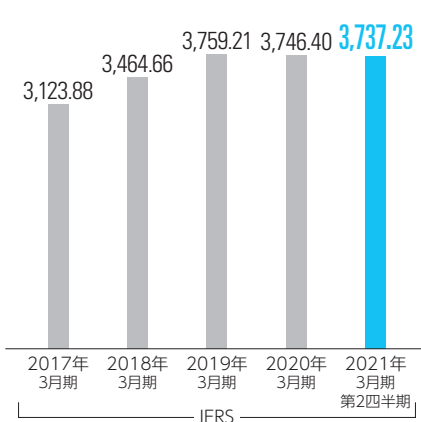
各種指標

親会社の所有者に帰属する持分 (億円)

親会社所有者帰属持分比率 (%)

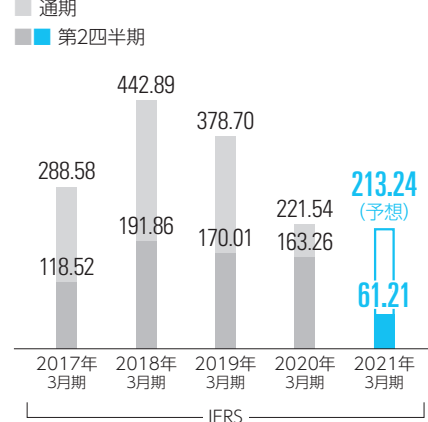


1株当たり親会社所有者帰属持分 (円)



基本的1株当たり利益 (円)

□ 通期(予想) ■ 通期 ■ 第2四半期



会社概要・株式情報

会社概要 (2020年9月30日現在)

商 号 ティ・エス テック株式会社
設 立 1960年12月5日
資 本 金 4,700百万円
事 業 の 内 容 四輪車用シート、四輪車用内装品、二輪車用シート、二輪車用樹脂部品等の製造販売

従 業 員 数 1,744名

主 な 取 引 先 本田技研工業株式会社、株式会社本田技術研究所、株式会社ホンダトレーディング、株式会社ホンダアクセス、スズキ株式会社、ヤマハ発動機株式会社、川崎重工業株式会社、パラマウントベッド株式会社

役 員 (2020年9月30日現在)

取締役社長 (代表取締役)	やすだ まさなり 保田 真成	取 締 役	すぎき やすし 須崎 康清
専務取締役 (代表取締役)	なかしま よしたか 中島 義隆	社 外 取 締 役	む た ぐ ち て る や す 牟田口 照恭
専務取締役 (代表取締役)	は せ が わ けんいち 長谷川 健一	社 外 取 締 役	おぎ た たけし 荻田 健
専務取締役	はやし あきひろ 林 晃彦	監 査 役	せきね たつお 関根 健夫
専務取締役	あら い ゆたか 新井 裕	監 査 役	み よ た あきひろ 御代田 昭博
常務取締役	いが き あつし 井垣 敦	社 外 監 査 役	も と だ たつや 元田 達弥
常務取締役	と ば えいじ 鳥羽 英二	社 外 監 査 役	はやし はじめ 林 肇
取 締 役	こ ぼ り たかひろ 小堀 隆弘		

Web サイトのご案内

当社の決算情報をはじめ、株主優待のご案内などは、
当社 Web サイトでも詳しくご案内しております。

<https://www.tstech.co.jp>



株式情報 (2020年9月30日現在)

発行可能株式総数 272,000,000株
発行済株式総数 68,000,000株
株主数 7,461名

大株主 (上位10名)

株主名	当社への出資状況	
	持株数(千株)	出資比率(%)
本田技研工業株式会社	15,360	22.6
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	3,844	5.7
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	2,355	3.5
株式会社 SMBC 信託銀行 (株式会社三井住友銀行退職給付信託口)	2,199	3.2
住友生命保険相互会社	1,940	2.9
株式会社埼玉りそな銀行	1,720	2.5
株式会社日本カストディ銀行(信託口9)	1,436	2.1
太陽生命保険株式会社	1,400	2.1
オカモト株式会社	1,376	2.0
三菱 UFJ 信託銀行株式会社	1,360	2.0

株主メモ

事 業 年 度 毎年4月1日から翌年3月31日まで
定時株主総会 毎年6月
単 元 株 式 数 100株
基 準 日 定時株主総会の議決権 毎年3月31日
期末配当 毎年3月31日
中間配当 毎年9月30日
株主名簿管理人および 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号
特別口座管理機関 三井住友信託銀行株式会社
郵便物送付先 東京都杉並区和泉二丁目8番4号(〒168-0063)
三井住友信託銀行株式会社 証券代行部
(電話照会先) 電話 0120-782-031(フリーダイヤル)
公 告 方 法 電子公告により行います。ただし、やむを得ない事由
によって電子公告による公告をすることができない
場合には、日本経済新聞に掲載して行います。
公告掲載URL (<https://www.tstech.co.jp>)

お問い合わせ先

総務部広報課

電 話 048-462-1136(平日9:00~17:00 土・日除く)

メール pr.tstech@tstech.com

TSTech ティ・エス テック株式会社

本社 埼玉県朝霞市栄町3丁目7番27号 〒351-0012
TEL 048-462-1121 FAX 048-465-0403



UD FONT

