



2021年11月29日

各 位

上場会社名	日本ピストンリング株式会社
代表者	代表取締役社長 高橋 輝夫
(コード番号	6461 東証第一部)
問合せ先責任者	執行職経営企画部長 千代 英一
(TEL	048-856-5014)

新市場区分の上場維持基準の適合に向けた計画書

当社は、2022年4月に予定される株式会社東京証券取引所の市場区分の見直しに関して、本日プライム市場を選択する申請書を提出いたしました。当社は、移行基準日時点（2021年6月30日）において、当該市場の上場維持基準を充たしていないことから、下記のとおり、新市場区分の上場維持基準の適合に向けた計画書を作成しましたので、お知らせいたします。

記

1. 当社の上場維持基準の適合状況及び計画期間

当社の移行基準日時点におけるプライム市場の上場維持基準への適合状況は、東京証券取引所が基準日時点で把握している当社の株券等の分布状況等をもとに算出した「流通株式数」「流通株式比率」「1日平均売買代金」は適合しておりますが、「流通株式時価総額」については、78.9億円と適合していません。

当社は、「流通株式時価総額」に関し、第八次中期経営計画の最終年度となる2024年3月までに上場維持基準を充たすために各種取組を進めてまいります。

2. 上場維持基準の適合に向けた取組の基本方針、課題及び取組内容

プライム市場上場維持基準の充足に向けた「流通株式時価総額」の向上にかかる取組の基本方針、課題及び具体的取組については、添付の「新市場区分の上場維持基準の適合に向けた計画書」に記載のとおりです。

以上



新市場区分の上場維持基準の 適合に向けた計画書

2021年11月29日

日本ピストンリング株式会社

【目次】

- | | |
|------------------------------|-----------------|
| 1. 上場維持基準の適合状況及び計画期間 | P. 3 |
| 2. 上場維持基準適合に向けた基本方針 | P. 4 |
| 3. 基本方針に関する具体的取組 | P. 5 |
| 4. 具体的取組【基本方針1～4・全体像】 | P. 6～14 |
| 5. 第八次中期経営計画 | P. 15～16 |

1. 上場維持基準の適合状況 及び 計画期間

【上場維持基準の適合状況】

当社の移行基準日（2021年6月30日）におけるプライム市場上場維持基準への適合状況（※1）は、「流通株式時価総額」については、78.9億円と、100億円の基準を充たしておりません（※2）。

※1 「新市場区分における上場維持基準への適合状況に関する一次判定結果について」
（株式会社東京証券取引所より、2021年7月9日付 受領）

※2 「流通株式時価総額」について、2021年7月～9月の株価をベースに算出した場合、90.9億円となります。

【計画期間】

上場維持基準を充たすための計画期間を、第八次中期経営計画(※3)の最終年度となる2024年3月期末までとし、本計画書に記載する各種取組を進めてまいります。

もちろん、上記計画期間満了を待つことなく、可能な限り早期に計画を達成し、投資家の皆さまのご期待にお応えしたいと考えております。

※3 「Change as Chance」～変化の中にこそチャンスあり をテーマとした
2021年度～2023年度の3か年計画となっております。

第八次中期経営計画：https://www.npr.co.jp/ir/pdf/2021/210604_tyuukikeiei02.pdf

2. 上場維持基準適合に向けた基本方針

【流通株式時価総額向上への課題】

当社の流通株式時価総額が上場基準を充足していない理由については、結果としてPBR（株価純資産倍率）の評価が低位となっていることに着目すべきと考えます。市場評価が低い理由としては、以下の要因が大きいものと認識しております。

- ①短期的な市場環境変化に対する収益の不安定性
（新型コロナウイルス感染拡大による2020年度決算の赤字計上等）
- ②電動化の進展等による中長期的な需要の不安定性
- ③サステナビリティの課題に対する取組の進捗状況

当社といたしましては、上記の市場の懸念点に対し、下記「基本方針」に基づく適切な取組を遂行し、成果を具現化することにより企業価値を向上させてまいります。そして、投資家の皆さまから評価を頂き、プライム市場上場維持基準適合を目指します。

【基本方針】

1. 利益計画の着実な達成 及び 安定的な株主還元
2. 環境規制に対応した高品質の内燃機関部品提供
3. 新規事業立ち上げ推進、事業ポートフォリオの段階的転換
4. サステナビリティ経営の実現

3. 基本方針に関する具体的取組

当社は、2030年における当グループのありたい姿（THE NEXT NPR 2030）及びそのバックキャストの検討を行い、現状の経営環境等を考え合わせて「第八次中期経営計画」を策定しております。「基本方針」はその内容と整合しており、当社の想定する時間軸の中で、具体的な取組を実行し、着実に成果を確保してまいりたいと考えております。

【基本方針】

【具体的取組】

【時間軸】

1. 利益計画の着実な達成及び安定的な株主還元

既存事業を中心とした収益構造の改善／安定化に取り組みます。収益を極大化する全体最適を意識した生産体制の構築、等を通じて筋肉質な経営体質への改善を図ります。また株主還元についても積極的に実施いたします。
具体的には以下を目標として管理してまいります。

- ROE目標の達成
- 30%程度以上を目安とする配当性向の実現による安定配当の実施

2. 環境規制に対応した高品質の内燃機関部品提供

電動化の進展に伴い、中長期的にエンジン需要の減退が懸念されております。一方で、電動化にはまだコストや利便性の面で課題も多く、環境規制強化に対応したエンジンにはなお大きな役割があると認識しております。当社は、固有の技術力を活かし、特に新興市場のマーケティングを強化しつつ、引き続き社会のニーズにあった製品を市場に供給してまいります。目標としては以下を設定いたします。

- 売上計画の達成

3. 新規事業の立ち上げ推進、事業ポートフォリオの段階的転換

非自動車エンジン事業の拡大は、上記市場環境を踏まえ、重要な経営課題として認識しております。特に新製品事業の早期立ち上げについては、医療分野を中心に注力しており、経営資源も段階的にシフトして行きたいと考えております。また、M&Aやオープンイノベーションの機会も積極的に追求してまいります。目標としては、以下を設定いたします。

- 非自動車エンジン売上高比率（2023年度目標15%）

4. サステナビリティ経営の実現

当社としては、監査等委員会設置会社への移行、マテリアリティの特定／公表等SDGsを念頭に置いた取組を積極的に推進しております。今後は、プライム市場に要求される水準を充足する企業を目指します。また、IRの強化の取組に関し、従来の機関投資家向け説明会の継続開催に加え、個人投資家向けIRイベントへの出展など、説明機会を確保し、投資家の認知度向上に努力してまいります。

第八次
中期経営計画

THE NEXT NPR

2030

※ ●は、本計画における目標値を示す。

4. 具体的取組【基本方針1】

当社の業績推移は、図表1の通りとなっています。特に2020年度はコロナ禍の影響により赤字を計上し、市場評価が低下したものと考えます。当社は、固定費の削減や工数管理強化・設備の自動化等による生産性改善等、様々な改革を進めており、筋肉質な経営体質に改善されつつあります。2021年度については、完成車メーカーにおける生産減等の影響もあるなかではありますが、図表2の通り、良好な計画達成率にて推移しております。

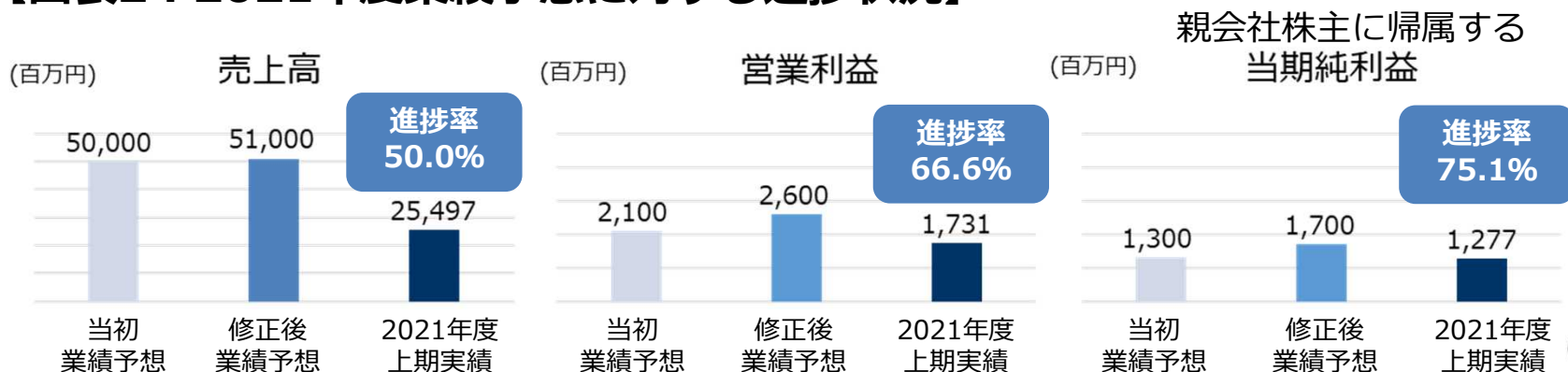
【図表1：業績推移】

	2016年度 実績	2017年度 実績	2018年度 実績	2019年度 実績	2020年度 実績	5年平均	2021年度 上期末
営業利益(百万円)	3,238	3,890	3,420	1,829	△165	2,442	2,600
当期純利益(百万円)	2,415	2,286	1,888	490	△813	1,253	1,700
年度末株価(円)	2,485	2,214	1,573	1,130	1,165	1,713	1,463
ROE(%)	8.16	7.36	6.00	1.61	△2.78	4.07	
PBR(倍)	0.67	0.57	0.42	0.31	0.31	0.46	0.36

※2021年度上期末の利益は、2021年度第2四半期決算時点における当社通期業績予想に基づいたもの

※PBRは、当社決算短信における1株当たり純資産と期末株価に基づき算定

【図表2：2021年度業績予想に対する進捗状況】



4. 具体的取組【基本方針1】

今後、2021年度、そして第八次中期経営計画最終年度である2023年度について図表3のROE目標を達成することにより、市場評価を通じたPBRの上昇という成果を得ることができるものと考えます。自動車部品業界に対しては、市場において、電動化の進展等の要素を受け中長期的視点からの厳しい見方があるものと認識しておりますが、確実な利益計上により、ネガティブな要素を勘案したうえでも市場評価の向上を目指すことができるものと認識しております。

【図表3：ROE目標】 (※)

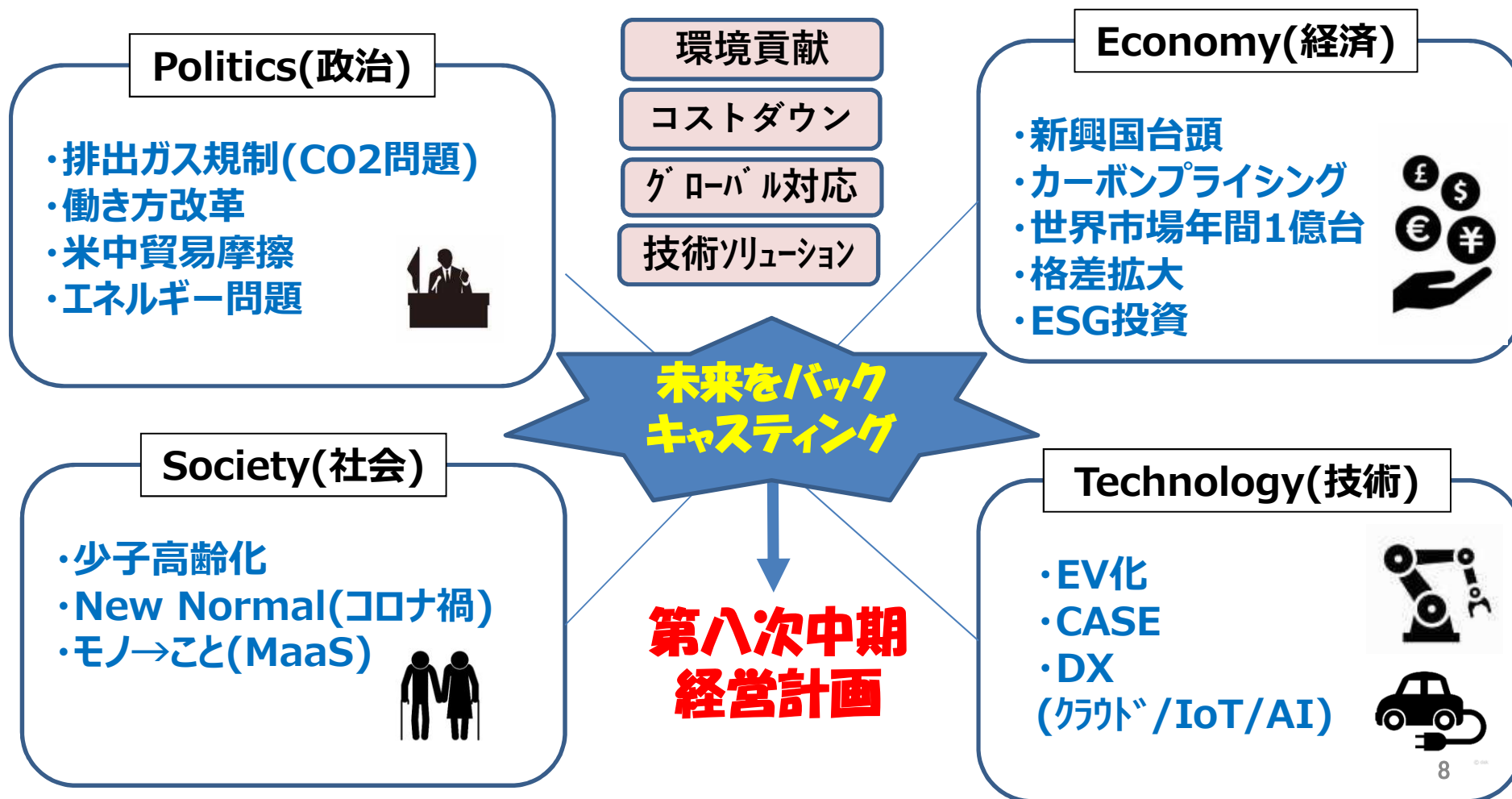
	2021年度 計画	2023年度 計画
売上高 (百万円)	51,000以上	54,000以上
営業利益 (百万円)	2,600以上	4,320以上
当期純利益 (百万円)	1,700以上	2,800以上
ROE (%)	6.00以上	8.00以上
PBR (倍)	0.4程度	0.6程度

※ PBR = PER × ROE に基づき、自ら改善が可能なROEを目標化し、評価が低いと考えるPBRに関して、結果としてその上昇／流通株式時価総額基準の達成という成果を得たいと考えます。過去の水準推移及び昨今のネガティブ要素を勘案しても到達可能なレベルと認識しています。

さらに、投資家からの評価を強固なものとするために、株主還元の強化を図ってまいります。具体的には、年間配当の連結配当性向について30%程度以上を確保することを基本方針とし、安定配当を意識しつつ投資家の皆さまのご期待に応えて行く方針といたします。また、当社の事業や経営戦略について投資家の皆さまにより深くご理解頂くために、IR活動を強化して行きたいと考えております。具体的には、開示内容の改善に加え、特に個人投資家向けのIR説明等の機会を積極的に設営してまいりたいと考えております。

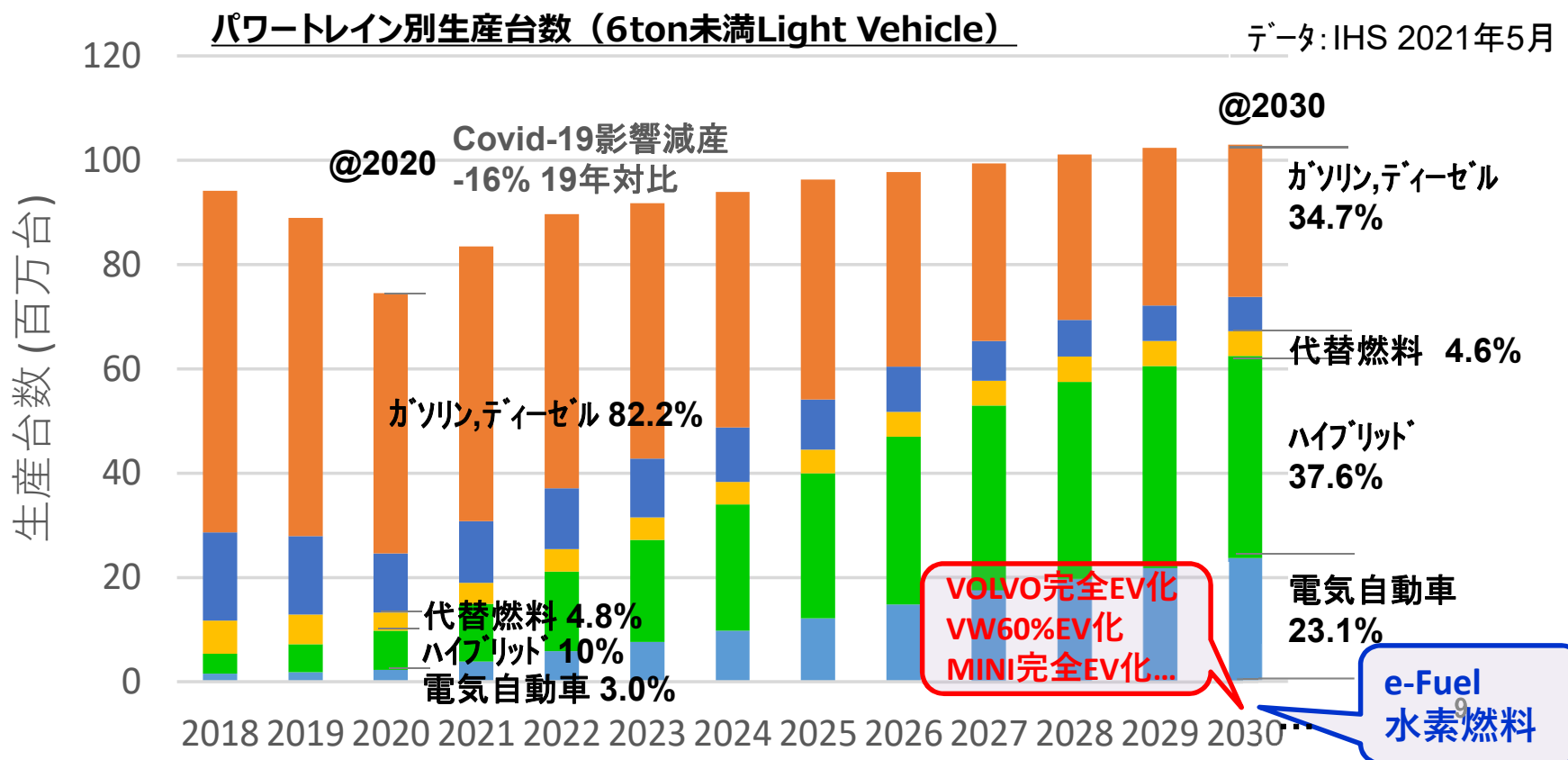
4. 具体的取組【基本方針2】

現在、当社の属する自動車業界は、下記のような100年に一度と言われる環境変化のただなかにあると言われております。当社は、そのような変化を踏まえ、2030年における当社のあるべき姿を見定め、そしてそのバックキャストを踏まえて、2023年度を最終年度とする第八次中期経営計画を立案いたしました。



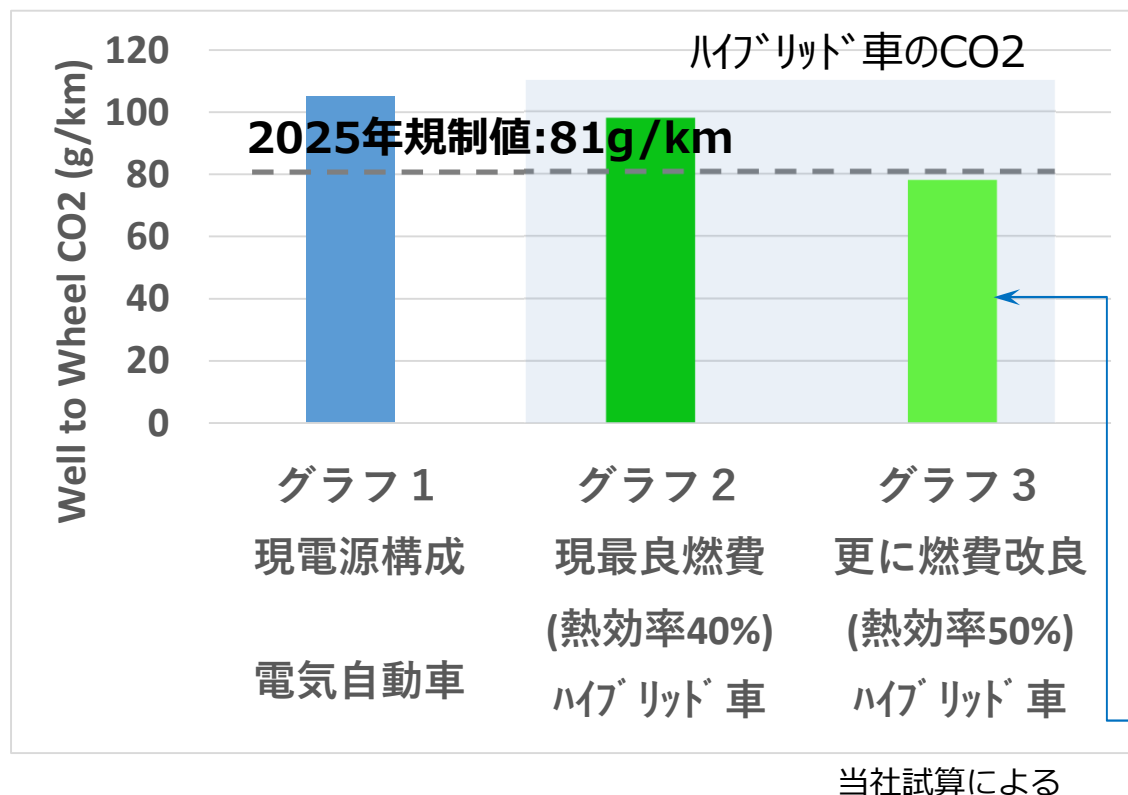
4. 具体的取組【基本方針2】

現時点のパワートレイン別の今後の生産台数予測は、下記グラフの通りとなっております。生産台数の予想は日々変化していますが、電動車にはコストやインフラを含む利便性の面等で未だ少なからず課題があると認識しております。現状では、2030年度もなお、約70%はエンジンを搭載する可能性が高いと予想されており、エンジン自体もWell to Wheel、Life Cycle Assessmentの社会的要請があるなかにおいて進化して行く必要があるものと考えます。また、カーボンニュートラルの時代に本格実用化が期待される水素エンジンの開発につきましても、当社の培った技術がまさに活躍できる分野です。現在も外部プロジェクト等に参画し研究を進めておりますが、今後、さらにリソースを投入し積極的に取り組んでまいります。



4. 具体的取組【基本方針2】

今後の熱効率の向上や燃料の改良等の技術進歩により、エンジンは、現在の電源構成により発電される前提の電気自動車を上回るCO2削減効果を発揮することが期待できます(※)。特に発展途上国においては、まだまだエンジンへの依存度が高い状況が続くと思われることから、地球環境全体への貢献を想定しても、環境性能の高いエンジンの開発は重要と考えます。当社は、固有の技術力と問題解決力を活かし、この課題にチャレンジするとともに、マーケティングを強化し業績の向上を図ります。



※ 発電においても火力発電等によりCO2を排出しています。現在のわが国の電源構成を前提に電気自動車のCO2排出量を考えるとグラフ1のようになると考えます。それに対し、現在の最良燃費レベルのエンジンを搭載したハイブリッド車におけるCO2排出量は、グラフ2となっています。そして、更なるエンジンの熱効率改善・量産化によりグラフ3のレベルの達成が視野に入ってきています。これは、欧州における2025年の自動車のCO2規制値（破線で表示）をクリアすると考えられます。

e-fuel・メタネーション等の燃料
もしくは水素活用で
更にCO2低減が可能

4. 具体的取組【基本方針3】

下図は、当社固有の技術に関する概念図です。既存のエンジン部品事業を軸に培ってきた技術を活用し、新製品事業へ積極的に展開して行きます。社内にはないリソースの取り込みについても、M&Aやオープンイノベーションによる産官学との連携等に積極的な取組を行います。

※2014年に事業譲渡によりメタモールド事業および歯科インプラント事業を取得しました。

