

日本精工株式会社 2022年3月期 第2四半期 IR決算説明会 質疑応答要旨

【Q1】

原材料上昇に対する売価転嫁の進捗状況について伺いたい。

下期に価格転嫁を大幅に見込んでいるが実現可能性は？また、年間で転嫁しきれない背景は？

【A1】

売価転嫁のタイミングは、特に自動車メーカーに対しては3～6か月程度タイミングがずれているため、下期の数字が大きくなっています。原材料価格は予想を上回る上昇ですが、売価アップの交渉も徐々に決着が付き始めており、鋼材価格の上昇幅の約8～9割の高さは売価へ転嫁する前提です。

【Q2】

産業機械の収益性について、過去ピークの物量に近いが2桁に達していないのは収益構造が変わったからか？また、精機製品の需要が強いが需給逼迫による先行発注が入っているのか？

【A2】

収益構造の変化はないと考えています。産業機械の中のE&Eセグメントで、前半コロナの影響によるアセアンのシャットダウンや鋼材価格の値上がりが影響しましたが、後半は回復できると考えています。先行発注は一部ありますが、他の部材と比較して軸受の供給リスクが高まっている訳ではないため、下期の反動リスクは低いと考えています。

【Q3】

産業機械事業での受注から出荷までのリードタイムや納期の状況は？

【A3】

リードタイムは少し延びてきています。生産能力不足に対する対策は進めていますが、製品によって混雑状況に違いがあります。前半は平均すると生産能力のおよそ95%の稼働状況まで回復してきており、後半はフル稼働のラインも出てくると思われます。納期が厳しい局面が続きますが、お客様と調整をしながらつないでいる状況です。

【Q4】

自動車の生産で予期せぬ減産が起きているが、EVに対する関心が高まり、EV用のステアリング案件の前倒しやHEV、ICE案件の計画変更など、立ち上げのタイミングに影響がでていないか？

【A4】

ステアリング案件でのSOPの時期や数量など、現状、車両企画に大きな変化はでていません。パワートレイン案件についても足元では半導体不足により、新車販売に影響がでていますが、将来の開発ついて前倒し、後ろ倒しという話はありません。ただし、足元で納車サイクルが伸びていることによる開発計画への影響リスクは想定しておかなければいけないと考えています。

【Q5】

SKF では EV 向けの売上げが前年比で 80%増とのことだが、NSK も EV 向けの売上が第 2 四半期もしくは下期以降に積みあがっているなどあれば伺いたい。

【A5】

受注案件は残念ながら開示することができませんが、自動車メーカーだけでなく電機メーカー、モーターメーカー、中国の地場の e-Axle 等も含め全方位で受注活動を進めています。ビジネスの実績には現れてきており、EV や HEV の車両が増えておりますので、右肩上がりが増えていくと考えています。

【Q6】

昨今のサプライチェーンの状況を加味し、生産設備投資における考え方に変化はあるか？

【A6】

従来通り、現地生産を基本にするという方針に変わりはありません。グローバル工場については 小型玉軸受の増強をアジア、アセアン地域が第一候補として、現状、検討しております。また、サプライチェーン上の不測の事態に備えて 棚卸資産を積み上げておりますが、将来的な在庫の持ち方 調達戦略は考えていく必要があると考えています。

【Q7】

産業機械事業において、来期以降の戦略で改善が見込まれるもの、またはこれまで行ってきたもので成果が出ているものがあれば教えてほしい。

【A7】

E&E 分野で電動化が進み、5G 関係のファンモーターやエアコンでの需要増に対しての受注が進んでいます。また、世界の設備投資のブームが続くことを前提に精機製品や精密軸受の供給体制の整備を行っているので今後も拡大が期待できます。インフラ関連では鉄道と風力発電向け需要が一時的に調整に入っていますが、来期以降戻ると見ているので、これらが軌道に乗れば追い風になります。さらに新製品開発や条件に合う M&A の検討も継続しています。

【Q8】

中国における産業機械事業の需要動向についてどのように考えているか？

【A8】

概ね需要動向の好調は継続で考えています。スマートフォンなどの EMS での半導体不足影響、建機分野での住宅着工率の低下懸念があるものの、設備投資については全般的に強い状況が続くと考えています。

【Q9】

NSK が昨年買収したデンマークの BKV 社は風力発電関連に入っているが、風力発電分野で株価や業績が低迷しているように見える。BKV は上半期どのような状況か？

【A9】

当初投資時に想定したとおりの進捗です。デンマークの風力発電関連で最新の投資案件で少し減速していると聞きますが、NSK の販売チャネルを活かした BKV 製品の販売が、アメリカ、ブラジル、中国、ア

セアンなどで開始しています。

【Q10】

当年度の自動車生産台数を 76 百万台と見ているようだが低くないか？

【A10】

当社がお客様から情報を収集して積み上げた数字です。各社半導体不足の影響の違いがありますが、決してコンサバティブな数字だとは考えていません。

【Q11】

**先々の増産計画に備えて各社在庫を増やしているが、現在、NSK の在庫水準は適正なのか？少なくな
いか？**

【A11】

後半の自動車各社の増産計画に対応するため在庫を積み上げてきました。今の在庫水準は適正レベルと考えています。過去ピークよりも積み増しており、十分な在庫水準になっています。

【Q12】

半導体不足による今後の減産影響はどれくらいでみている？

【A12】

4 月～9 月の前半実績で 600 万台に届かないレベルでした。後半は 500 万台程度と考えています。Q3、Q4 に分けると Q4 の方が半導体不足の影響は弱まり正常化に向かうのではと考えています。

【Q13】

物流費の上昇影響は Q1 で 4 億円、Q2 では 5 億円とのことだが、通期ではどれくらいになる？

【A13】

通期では約 25 億円で想定しています。

以上