

日本精工株式会社 2025年3月期 第3四半期 IR 決算説明会 質疑応答要旨

◆米国の追加関税の影響

【Q1】

米国による中国、メキシコ、カナダに対する追加関税の影響とその対応をどのように考えているか。また、米国が日本に対して追加関税を課した場合の影響はどの程度あるか。

【A1】

カナダには生産拠点がありませんが、メキシコや中国の生産拠点からアメリカへ輸出しており、メキシコで25%、中国で10%の追加関税の前提で、年間40億円程度の影響があると想定しています。中国からアメリカ向けの輸出の多くは、前回のトランプ政権時に北米生産と日本生産に切り替えました。また、生産の他地域への移管はコストを見極めながら検討する必要がありますが、まずは売価転嫁の交渉を進めていきます。

日本に対し10-15%の追加関税が課された場合、メキシコ、中国への追加関税影響と同規模の影響が出る可能性があります。

【Q2】

前回のトランプ政権時の追加関税分は売価転嫁できていたのか。また、現政権の追加関税による自動車生産への影響をどのように考えるべきか。

【A2】

前回の追加関税については客先と価格交渉し認めていただきました。今回も同様の対応が必要であり、交渉していきます。現在、メキシコの自動車生産台数は約400万台、カナダは約150万台ですが、そのうち日系はメキシコで1/3程度、カナダでは6割程度を占めていて、残りは米系が多い状況です。そのため、現政権の追加関税による自動車生産への影響は日系メーカーだけでなく、海外自動車メーカーにも影響があると考えます。また、それにより自動車の買い控えが始まると、生産台数が伸び悩む懸念があります。

◆構造改革・収益対策

【Q3】

欧州の構造改革を進めており、さらに踏み込んで進めていくとのことだが、その意思決定の背景を教えてください。

【A3】

欧州は自動車事業だけでなく、産業機械事業も厳しいことがその背景です。固定費をさらに削減し、特に機能部門、販売部門の縮小が必要と考えています。

【Q4】

決算説明会資料の P.7-8 の各事業の 3Q の利益について教えてほしい。産業機械事業は 2Q に一過性費用があったが 3Q は 2Q と同水準、一方で自動車は 3Q に一過性費用計上があったが 2Q より改善した。両事業で一過性費用が発生しているが、利益の出方が異なるのは何故か。

【A4】

自動車事業はボリュームの伸びにより一過性の費用の影響が薄まりました。産業機械事業は売上がほぼ横ばいでしたが、3Q は棚卸資産を増やしており、未実現利益の影響がありました。欧州のアフターマーケットでは年明けに売上高を伸ばす計画のため、3Q に在庫を増やしています。それらの要因を除くと産業機械事業は 4%程度まで近づいてきており、自動車事業も現在のボリュームで 4%程度と見えています。

【Q5】

売価転嫁の進捗が弱い印象があるが、4Q に進むのか、それとも想定した前提と違ってきているのか。

【A5】

インフレ・賃金上昇分をすべて売価転嫁する前提でしたが、中国・欧州で一部実現が難しいこと、加えて調達価格のコストアップの転嫁も遅れており、想定との乖離が出てきています。ただし、国内では賃金上昇の売価転嫁は進んでいます。

【Q6】

来期は今期と比較すると、一過性費用の減で 40 億円の増益と構造改革の効果として約 55 億円の増益を見込み、合計で約 90 億円の増益要因になる認識をしているが、今の需要環境のままでも達成可能なのか。

【A6】

来期は、今期と比較で一過性費用の段差で 40 億円の増益効果に加えて、構造改革の効果 65 億円の効果のうち約半分が実現できると考えています。物量の緩やかな回復が継続することが前提条件になりますが、同時に労務費の上昇等をどこまで吸収できるかが重要課題です。

【Q7】

需要環境の改善が見通しにくいですが、中期経営計画 2026 で掲げている 750 億円の営業利益を達成するためには、拡販や固定費削減など新たな施策としてどのような対応ができるのか。

【A7】

中期経営計画 2026 は残り 2 年間となりますが、その中で市場の成長以上の拡販をしっかりやっていくこと。そして、今進めている構造改革をはじめとした固定費の削減や原価低減をやりきることです。さらには必要に応じた費用の圧縮を行っていくことになるかと思えます。

◆産業機械事業・自動車事業

【Q8】

産業機械事業の回復ペースについてもう少し詳しく教えてほしい。セクターごとの足元での回復の兆しは見えているか。

【A8】

工作機械、半導体は勢いのある回復を期待していましたが想定と違ったこと、そして中国市場が前半持ち直したものの後半は大きな伸びを期待できないことから、10月時点の想定よりも緩やかな回復になると考えています。鉄道向けの需要は現在の高い水準が続き、ピークの2/3まで落ちた風力発電向け需要は今の水準が継続すると考えます。

【Q9】

中期経営計画2026で電動車向けの売上比率は45%を掲げていたが、EVの現状を見ると達成は難しいと考えている。その場合、NSKの業績への影響はプラスなのかマイナスなのか。

【A9】

自動車事業にとって、考慮すべき点はBEV向けの新規受注案件の前提台数が減少することによるマイナス影響とHEVが伸長していることでプラスの影響です。更に中期経営計画で掲げた生産台数前提の92万台から94万台であり、欧州の停滞や日系メーカーの中国での販売不振によるマイナス影響の懸念があり、これらをトータルすると生産台数が減少した場合のマイナス影響は避けられないと考えます。

◆各業界の再編

【Q10】

日系自動車メーカーの経営統合に関して影響はあるのか。また、日系鋼材メーカーの再編の話もあるが影響はどう見ているか。

【A10】

統合によって日系自動車メーカーのプレゼンスが上がることはプラスに働くと考えます。鋼材メーカーの再編については現時点では大きな影響はないと考えています。

【Q11】

競合他社では事業のスピノフなどの変化を見せて注目を浴びている一方でNSKのPBRは0.5倍水準が続いている。政策保有株式の売却などでキャッシュも創出しているため、それを使った次の一手を期待しているがどのようなお考えがあるかお聞きしたい。

【A11】

相手もある話なので明確なことは言及することはできませんが、様々な可能性を探っており、その機会に迅速に対応すべく検討を続けています。

以上