

2024年3月期 第1四半期 決算説明会 質疑応答

2023年8月1日
株式会社ジェイテクト

- Q1. 営業利益・当期利益が事業利益以上となっているが、その要因は何か。**
- A1. 営業利益は、製品保証引当の戻入を約50億円計上したため増益。
当期利益は、営業利益増の影響に加え、円安に伴う金融収支の改善により増益。
- Q2. 第1四半期の売上収益・事業利益は、いずれも期初の見込みよりも上振れたか。また、通期予想を据え置いているが、第1四半期の結果との関係はどうか。**
- A2. <売上収益>
第1四半期は、中国においてEVシフトに伴う市場環境の変化により想定以上に減収となったが、他の地域は概ね想定通り。
通期予想は、足元の状況も考慮して中国の売上見通しを下方修正した一方、日本での売上回復を織込み、期初予想を据え置いた。
- <事業利益>
第1四半期は、地域ごとに売上の増減はあったものの、利益は概ね想定通り。
通期予想は、為替影響など保守的に見ているところもあるが、期初予想を据え置いた。
- Q3. 北米の収益性が大幅に改善しているのはなぜか。**
- A3. 売上の回復に加えて、課題であった人員不足に伴う生産性悪化に対し、徹底した生産性改善、インフレ影響の客先への転嫁の取り組み等を推進して収益が改善した。
- Q4. 欧州は低迷が続くが、構造改革の進捗はどうか。**
- A4. 構造改革は予定通り実行できている。ただし、市場環境の厳しさから物量が充分に戻り切っておらず、他の地域と比べてインフレ影響が大きく、客先への売価転嫁がなかなか進まないため、赤字が継続している。赤字脱却に向け、生産体制の再構築をはじめ、孫会社まで含めた更なる構造改革を実行していく予定である。改革の方針は立っているため、今年度・来年度中に再生計画を具体化していく。
- Q5. 中国は売上での苦戦が続く中でも、利益を確保できているのはなぜか。**
- A5. 売上減少に加え、客先からの値引き要求が厳しく苦戦しているが、材料費等の客先への売価転嫁をうまく進めることができたため、利益を確保することができた。

Q6. 各 OEM の台数見直しは、通期予想にどう影響するか。

A6. 第 1 四半期は、半導体不足による減産をある程度見込んでいたので、ほぼ想定通りの売上となった。通期予想は、中国を中心に減産を織込んでいるが、日本でのトヨタ自動車の挽回生産を見込んでおり、全体では期初の想定よりも状況は明るくなってきていると考える。原価低減・客先への売価転嫁も順調に進捗しており、750 億円を超える利益を達成できるように取組みを推進していく。今期は新たに労務費 UP の影響があるので、それをどのように回収していくかが課題である。

Q7. トヨタ自動車が出資株式の解消を公表しているが、社内での議論は進んでいるか。また、トヨタ自動車が出資株式を売却となった場合、自社株買いは実施予定か。

A7. トヨタ自動車に限らず、金融機関にも同様の動きがある。当社としては聖域を設けず、出資株式の縮減を検討中。自社株買いも手段の一つとして検討は必要だが、現時点で決定している方針はなく、様々なケースを想定し議論をしている最中。あるべき株主構成含めて、今後さらに議論を進めていく。

Q8. トヨタ自動車の BEV ファクトリーへどのように関わっていくのか。

A8. 当社のあらゆる事業で関わりがある。自動車部品については、電動化・自動化の流れに合わせて必要な開発を行っており、一部の製品については既に採用して頂いているものもある。また、e-Axle の部品メーカーとして、競争力のある製品開発に取り組んでいる。工作機械事業は、電池製造設備の開発を進める。

Q9. ステアバイワイヤの普及により、収益にどのような影響が見込まれるか。

A9. BEV 自体、値下げ競争の中で収益性が高いものでなくなってきているため、ステアバイワイヤだけが特別に収益が高いわけではない。既存の EPS を含めて、自動車事業で 6%以上の利益率を安定して確保できるように、愚直に原価低減を推進していく。

Q10. 為替影響を除いた通期予想の売上は、中国以外にも北米・アジアで期初予想値から下振れとなっているが、その理由は何か。

A10. 北米については、年度後半の景気動向・需要に慎重な見方もあり、直近の客先内示・生産計画を反映して若干の下方修正を織込んだ。アジアは、タイにおけるローンの厳格化、インフレ影響等による生産台数の下振れなどを織込んだ。また、中国からタイへの EV 車の輸出も重要なポイントであり、引き続き注視していく。

以上