

2023年3月期 第1四半期決算説明会 質疑応答

2022年8月2日
株式会社ジェイテクト

- Q1. 第1四半期での材料費高騰の影響は想定内であったか？また価格転嫁の進捗状況は？**
- A1. コストアップ・価格転嫁ともに交渉中であり、第1四半期での影響としては想定レベルであった。材料費等の高騰による年間影響額は、コストアップを約500億円、価格転嫁を約335億円と見込んでいるため、差額165億円が前年比での減益要因となる見込みだが、これは従来レベルの回収を前提とした値のため、今後、追加の価格転嫁が実現すれば利益の上積みとなる。
- Q2. 材料費等の価格転嫁について、前期からの期ズレ分は第1四半期の実績に含まれているか？**
- A2. 期ズレ分も含めて交渉中であるため、第1四半期の実績には含まれていない。
- Q3. 材料費・物流費・エネルギー費の高騰に対する具体的な取り組み方針を教えてください。**
- A3. 材料費については、各完成車メーカーと取り決めたルールを基本としつつ、当社及び仕入先の状況を丁寧に説明しながら、フォーミュラ以外の値上がり分も含めて価格転嫁交渉を進めていく。物流費やエネルギー費については、明確な価格反映ルールがないため、しっかりとエビデンスを示して交渉していくことが必要と考えている。
- Q4. 東欧の天然ガス不足については、どのような対応を考えているか？**
- A4. 状況は認識しているが、具体的な対応は現在検討中である。
- Q5. 中国のロックダウンや半導体不足による影響がどの程度なのかを教えてください。**
- A5. 第1四半期での減産影響は、リスク織り込み前の当社計画に対して、グローバルで850億円の減収、190億円の減益であった。このうち、中国のロックダウン・半導体不足による影響は、140億円の減収、30億円の減益であった。
- Q6. 減産がある一方で挽回生産が見込まれており、費用のコントロールが難しい局面だが、人員等についてはどのように準備しているか？**
- A6. 事前に生産変動を想定して人員や物流の手配を機敏に対応できるように準備しているが、完成車メーカーによっては直近で対応が必要となることもあり、十分に追従しきれていない部分もある。ただ、一部完成車メーカーからは減産に対する補償費を認めていただいているケースもある。
- Q7. 挽回生産のタイミングが読みづらい状況だが、生産体制はどのように準備していく方針か？**
- A7. エンドユーザーをお待たせしている状態であるため、当社としては最大限の挽回生産にも対応できるように構えておくべきと考え、準備している。

Q8. 増減益要因の売価について、通期予想に対して第 1 四半期の進捗が少ない理由は？

A8. 各完成車メーカーからの価格協力要請が想定より少なかったため。

Q9. 原価低減の効果は想定内であったか？また、想定外であった場合、挽回は可能か？

A9. 第 1 四半期は減産の影響もあり当初の想定ほど効果を出せなかった。VA・VE など、下期に改善効果が見込めるアイテムもあるため、計画した原価低減活動を確実に進捗させることで、挽回生産によるボリューム効果等も合わせて挽回は十分に可能と考えている。

Q10. ステアリングや駆動に比べて、軸受の原価低減が進んでいる理由を教えてください。

A10. 軸受においては、近年継続して実施してきた生産ライン自動化の効果が大きい。ステアリングや駆動などの自動車部品においては、大きな原価低減効果を出せる改善アイテムを織り込めるのは自動車のモデルチェンジのタイミングとなるため、目線を少し先においた活動を進めながら、足元での改善に取り組んでいる状況。

Q11. ステアリングの費用増減が 11 億の改善とあるが、どのような要因だったのか？

A11. 研究開発費の原単位改善など、開発効率向上による効果が大きい。

Q12. 欧州の収益改善状況について教えてください。

A12. 赤字が継続しているが、拠点統廃合や固定費削減等、構造改革は着実に進捗している。

Q13. 戦略投資費用は第 1 四半期でどの程度発生したのか？

A13. 第 1 四半期での発生額は少額なため、事業利益の増減分析では費用増減と分けていない。精査しながら使っていくが、費用の発生は下期に偏る見込みである。

以上