

2022年3月期 第2四半期

# 決算説明会

日本電産株式会社

**Nidec**  
All for dreams



2021年10月26日

## － 注意事項 －

本プレゼンテーション及び引き続き行われる質疑応答の際の回答には、将来に関する見通し、期待、判断、計画あるいは戦略が含まれています。この将来予測に基づく記載や発言は、為替変動、製品に対する需要変動、各種モータの開発・生産能力、関係会社の業績及びその他のリスクや不確定要素を含みます。本プレゼンテーション及び引き続き行われる質疑応答の際の回答に含まれる全ての将来的予測に基づく記載や発言は、プレゼンテーションの日に入手可能な情報に基づいており、私達は、法令に定めのある場合を除き、このような将来予測に基づく記載や発言を更新する義務を負いません。また、この記載や発言は、将来の実績を保証するものではなく、実際の結果が、私達の現在の期待とは、実体的に異なる場合があります。このような違いには、多数の要素が原因となり得ます。これらの要素やリスクについては当社の継続開示及び適時開示等の記載をご覧ください。

表紙の写真は、吉利汽車グループのプレミアムEVブランド「ZEEKR」の第1号モデルに採用された当社のトラクションモータシステム「E-Axle」(200kW)です。

## ■ 連結決算業績



| (百万円)                 | 20年度<br>第2四半期 (累計) | 21年度<br>第2四半期 (累計) | 増減率    | 21年度<br>通期見込          |
|-----------------------|--------------------|--------------------|--------|-----------------------|
| 売上高                   | 751,794            | 910,668            | +21.1% | 1,800,000             |
| 営業利益                  | 69,174             | 90,196             | +30.4% | 190,000               |
| 営業利益率                 | 9.2%               | 9.9%               | -      | 10.6%                 |
| 税引前利益                 | 65,999             | 88,155             | +33.6% | 185,000               |
| 親会社の所有者に帰属する<br>四半期利益 | 48,778             | 67,610             | +38.6% | 148,000               |
| 一株利益 (円)              | 83.28              | 115.49             | +38.7% | 252.68                |
| 配当金 (円)               | 30.00              | 30.00              | -      | 60.00                 |
| 対米ドル為替レート<br>平均…      | 106.92円            | 109.80円            | +2.7%  | 米ドル=105円              |
| 期末…                   | 105.80円            | 111.92円            | +5.8%  | ユーロ=117円<br>(下期想定レート) |

為替感応度：1円あたり米ドルは売上高100億円、営業利益11億円、ユーロは売上高19億円、営業利益4億円 (全てFY21通期ベース)

3

## ■ 2021年度2Q決算ハイライト

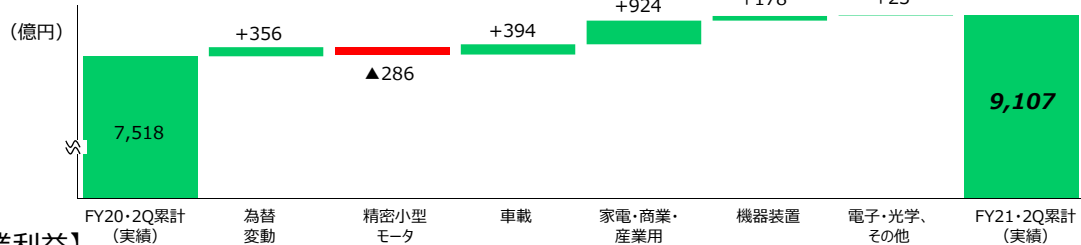


- 上期の連結売上高は、前年同期比21.1%増収の9,107億円となり、**過去最高を更新**。営業利益は、同30.4%増益の902億円となり、前年同期比増収増益。
- 家電・商業・産業用の**営業利益率が四半期ベースで着実に改善**し当2Q (累計) は10.7%を達成。
- 親会社の所有者に帰属する四半期利益は、前年同期比38.6%増益の676億円。
- **通期ガイダンスを上方修正**。

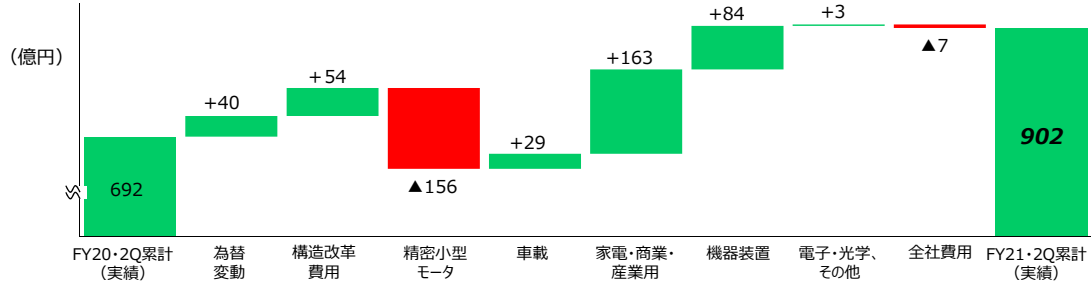
4

## 2021年度2Q（累計）の前年同期比増減分析

### 【売上高】

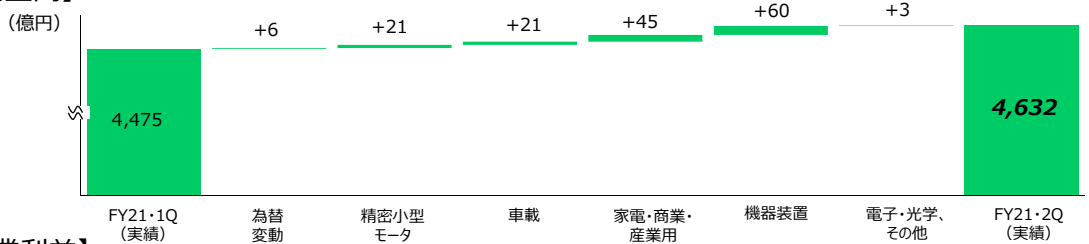


### 【営業利益】

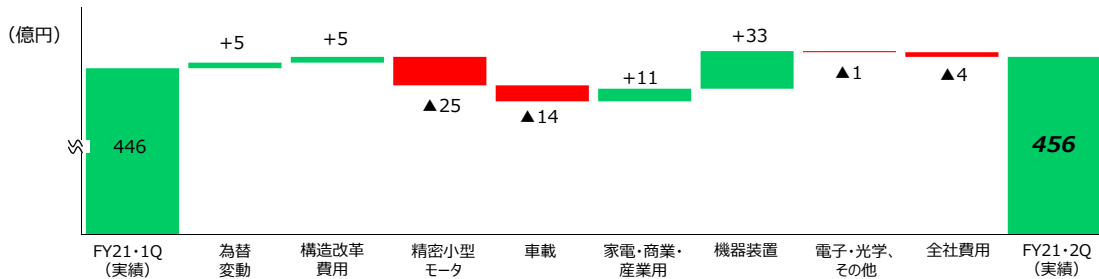


## 2021年度2Q（3ヶ月）の直前四半期比増減分析

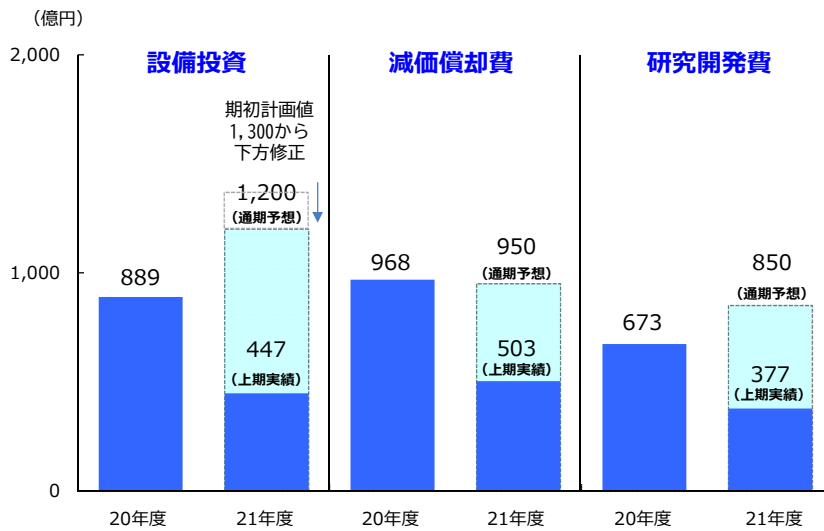
### 【売上高】



### 【営業利益】



## ■設備投資・減価償却費・研究開発費



中長期成長を  
支える積極投資  
は今後も継続

## ■2021年度業績予想を上方修正

| (百万円)                 | <期初の予想> |           | <今回の予想修正>          |                   |
|-----------------------|---------|-----------|--------------------|-------------------|
|                       | 上期予想    | 通期予想      | 上期実績               | 通期予想              |
| 売上高                   | 800,000 | 1,700,000 | 910,668            | 1,800,000         |
| 営業利益                  | 80,000  | 180,000   | 90,196             | 190,000           |
| 営業利益率                 | 10.0%   | 10.6%     | 9.9%               | 10.6%             |
| 税引前利益                 | 78,000  | 175,000   | 88,155             | 185,000           |
| 親会社の所有者に帰属する<br>四半期利益 | 60,000  | 140,000   | 67,610             | 148,000           |
| 一株利益 (円)              | 102.44  | 239.02    | 115.49             | 252.68            |
| 配当金 (円)               | 30.00   | 60.00     | 30.00              | 60.00             |
| 対米ドル為替レート             | 105円    | 105円      | 109.80円            | 105円              |
| 対ユーロ為替レート             | 117円    | 117円      | 130.90円<br>(平均レート) | 117円<br>(下期想定レート) |

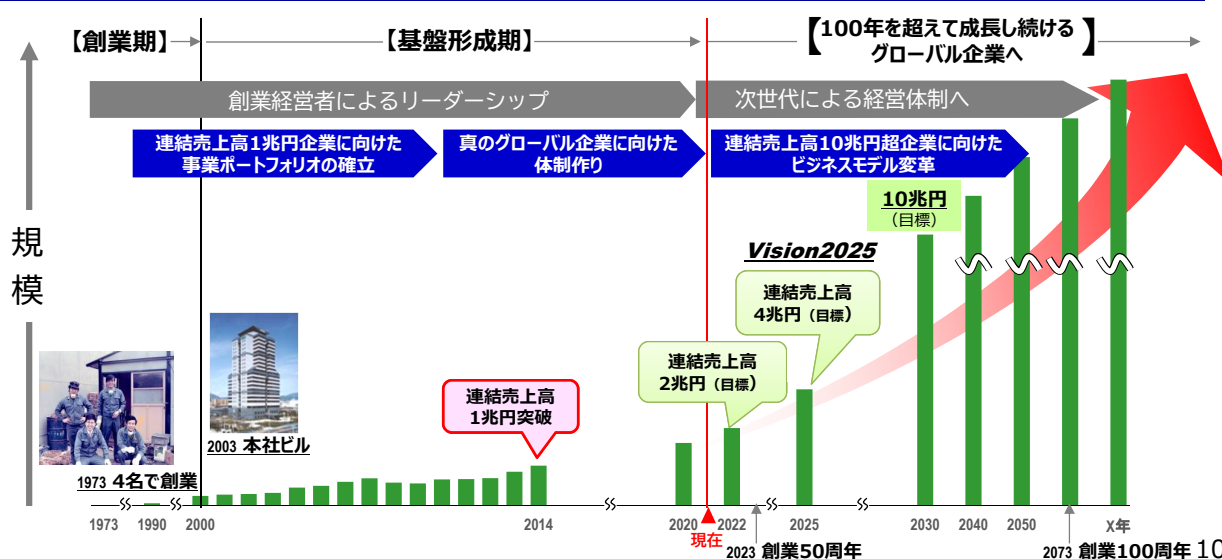
# 新中期戦略目標

## *Vision 2025*

### ■ Vision2025：更なる変革、Visionを手繰り寄せる経営！



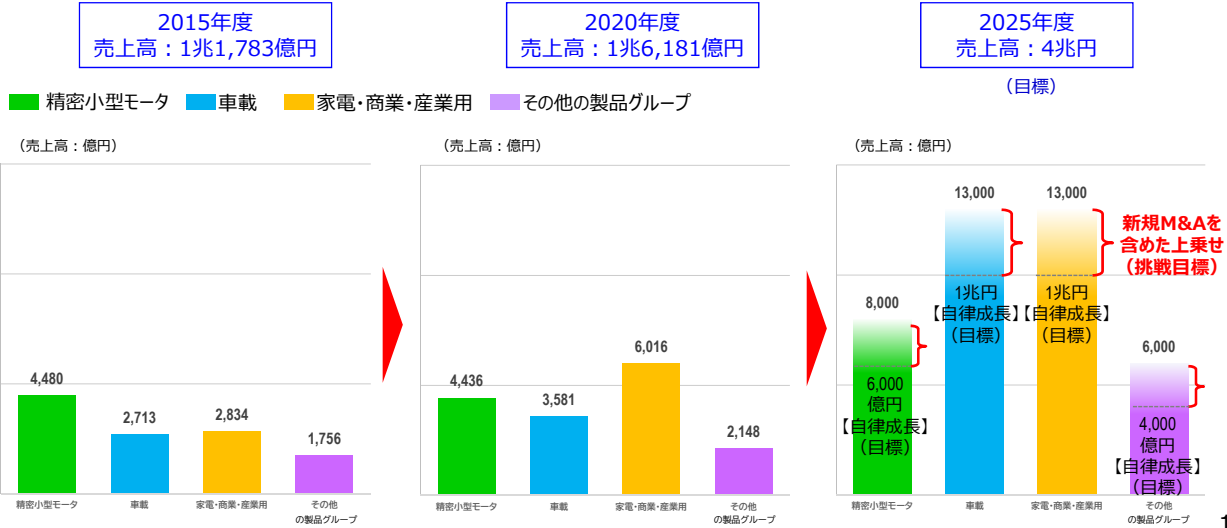
創業経営者のリーダーシップによる基盤形成期を経て、次世代経営者による新体制へと脱皮



# Vision2025 新中期戦略目標の骨子：事業ポートフォリオマネジメント



## 成長事業への積極投資による高い成長率を実現



# 車載：EV用トラクションモータの事業環境①



## 日米欧の主要OEMが電動化計画を競うように表明、EVシフトが急速にグローバルで進展

【主要OEMの電動化目標】

EV: Electric Vehicle, FCV: Fuel Cell Vehicle, LEV: Low Emission Vehicle, ZEV: Zero Emission Vehicle

| OEM | ブランド | 2020年                         | 2025年        | 2030年                     | 2035年         | 2040年               |
|-----|------|-------------------------------|--------------|---------------------------|---------------|---------------------|
| 日本  | H社   |                               |              | EV/FCV販売比率40%             | EV/FCV販売比率80% | グローバルEV/FCV販売比率100% |
|     | N社   |                               |              | 2030年代早期に新型車の全てを電動化       |               |                     |
|     | T社   |                               | EV15車種投入     | 電動車販売800万台、うちEV/FCVで200万台 |               |                     |
| 米国  | F社   | 2022年、電動車ラインアップ40車種(うちEV16車種) |              | 新車販売の40%をEV化              |               |                     |
|     | G社   | 2020年代半ば迄にEV30車種投入            | 新車販売の40%をEV化 |                           | 新車販売の100%をEV化 |                     |
| 欧州  | B社   | B                             |              | EV/FCV販売比率50%             |               |                     |
|     | D社   | M                             |              | 新車販売の100%をEV化             |               |                     |
|     | R社   |                               | 欧州販売の65%を電動化 | 欧州販売の90%を電動化              |               |                     |
|     | S社   |                               |              | LEV販売比率を欧州70%/米国40%       |               |                     |
|     | V社   | V<br>A                        |              | 2026年以降の新車投入EV化           | EV販売比率50%     |                     |

出所：各社の公開情報をもとに日本電産作成

■ 車載：EV用トラクションモータの事業環境②

足許は3つのタイプに分かれるも、FY25の分水嶺を機にモータの外部調達に加速する見通し

【電動化に対峙するOEMのタイプ分け】

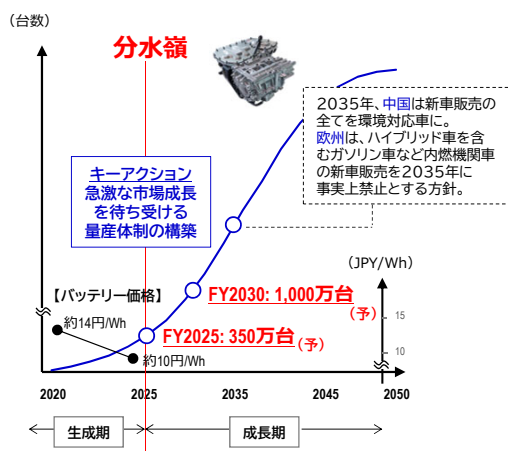
| 当社E-Axleの製品ライフサイクル                        | 分水嶺   |   |             |       |
|---|---|---|-------------|-------|
|   | 生成期   | 成長期（第1フェーズ）   | 成長期（第2フェーズ） |       |
| 当社の顧客タイプ                                  | 2020年   | 2025年   | 2030年       | 2050年 |
| <b>タイプA</b><br>モータ内製派<br>(日米欧の伝統的OEM等)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>ICEでは、エンジンやトランスミッションの製造でクルマの差別化を図ってきた歴史。</li> </ul> <p>モータの内製に執着</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>一転しモータ外部調達の動きが著しく顕在化する、と予想。</li> </ul>             |             |       |
| <b>タイプB</b><br>タイプAとCの間                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>外部調達に多くを頼らずも、モータ内製へのこだわりは少ない。</li> </ul> <p>当社とのJ/V設立</p>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>モータ専門メーカーとのJ/Vやアライアンス締結の動きが更に活発化する、と予想。</li> </ul> |             |       |
| <b>タイプC</b><br>モータ外製派<br>(新興OEMやTier0.5等) | <ul style="list-style-type: none"> <li>モータの「性能/コスト/信頼性」といった観点次第では、モータの外部調達を積極的に選択。</li> </ul> <p>当社モータを活用</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>モータの外部調達が完全定着化する、と予想。</li> </ul>                   |             |       |

グローバル  
水平分業  
活況時代へ  
  
(あらゆるEVメーカーがモータ等の主要部品を独立系専門メーカーから一斉調達する時代に)

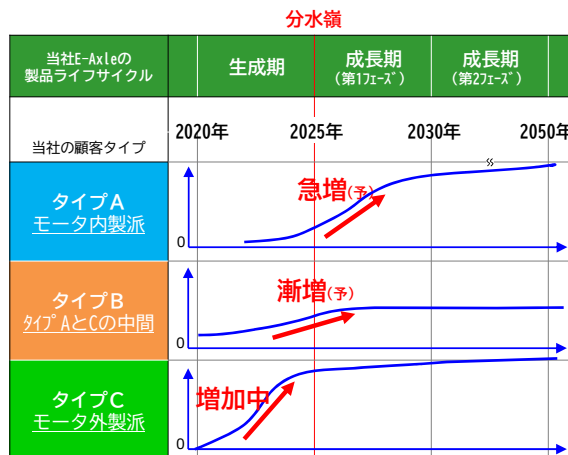
■ 車載：EV用トラクションモータの事業環境③

タイプC顧客の外注は現在増加、タイプA顧客は分水嶺を挟んだ前後1-2年で増加すると予測

【当社E-Axle販売台数予測】



【各顧客層によるモータ外部調達の動向予測】

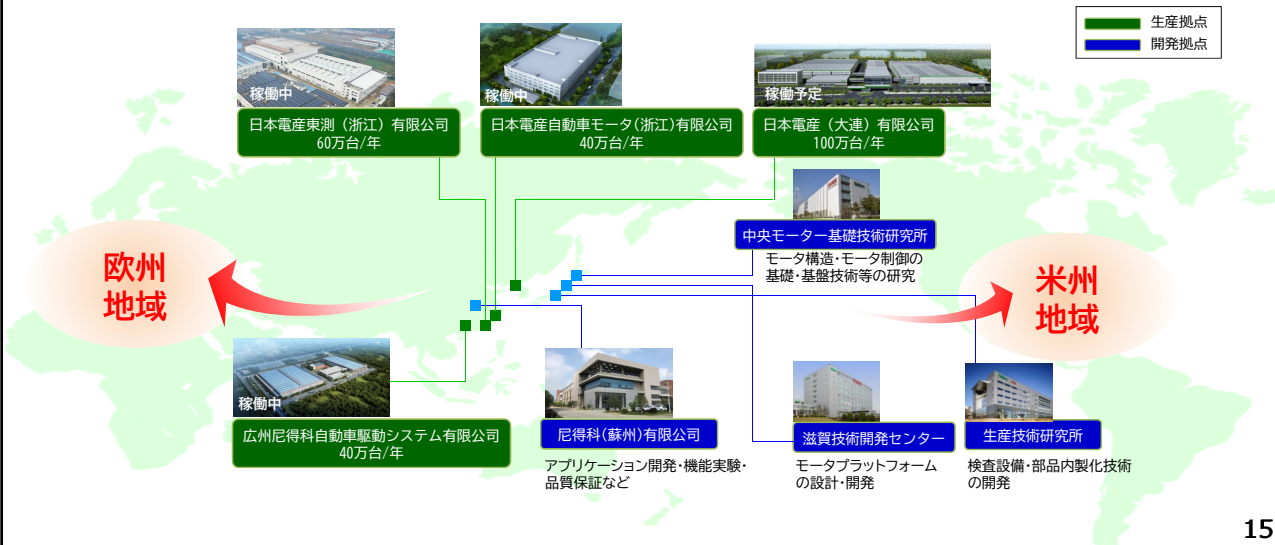




■ 車載：当社E-Axleの生産・開発拠点



中国拠点を軸に地産地消体制を固めつつ欧米等他地域への拡張を視野



■ 車載：当社E-Axle生産体制の強み（垂直統合型）



モノづくりのノウハウをグループ内で結集し、主要部品や設備の内製化を着実に実行中

【内製部品の一例】

|                |                 |                     |               |
|----------------|-----------------|---------------------|---------------|
| <p>【ダイカスト】</p> | <p>【精密機械加工】</p> | <p>【スタンピング/プレス】</p> | <p>【樹脂成形】</p> |
|----------------|-----------------|---------------------|---------------|



【内製設備の一例】

|               |              |                              |                 |
|---------------|--------------|------------------------------|-----------------|
| <p>【プレス機】</p> | <p>【巻線機】</p> | <p>【研削盤】</p> <p>【ピコカッター】</p> | <p>【モータベンチ】</p> |
|---------------|--------------|------------------------------|-----------------|

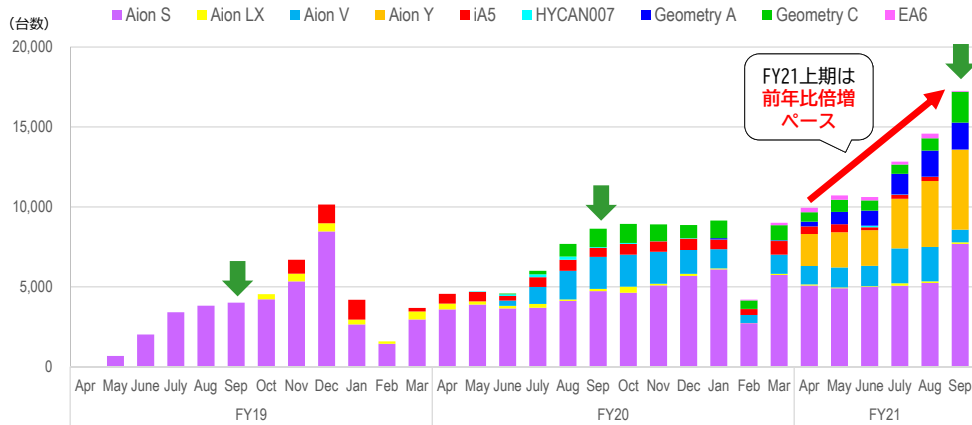


■ 車載：当社E-Axle搭載車種の販売状況

当社E-Axle（トラクションモータシステム）採用車種の販売台数は、累計で約200千台超

【当社E-Axle採用車種の販売実績】

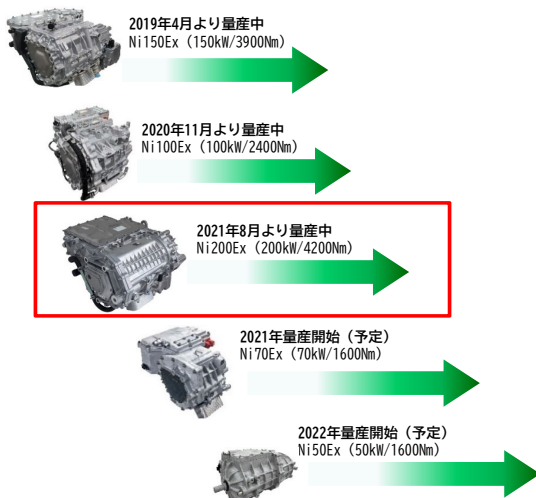
(出所：MarkLines)



■ 車載：当社E-Axleのラインアップが更に拡充

E-Axle（200kW）が吉利汽車グループの新型プレミアムEVブランドに採用

【当社トラクションシステム「E-Axle」のラインアップ】



ZEEKR 001



デュアルモータを選択した場合、

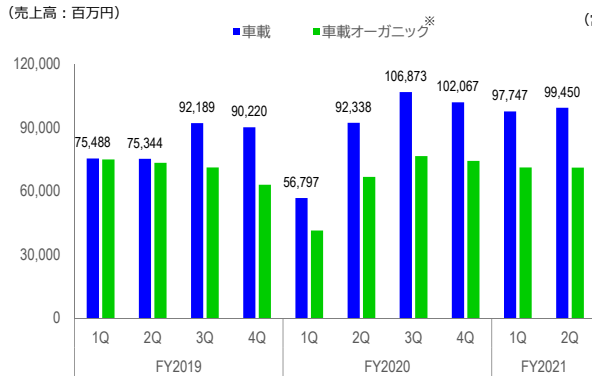
- 最高出力 : 400kW
- 最大トルク : 768Nm (0-100km/hの加速3.8秒)
- 最高速度 : 200km/h

2021年に中国で発売される他、  
2022年にはグローバル販売も計画。

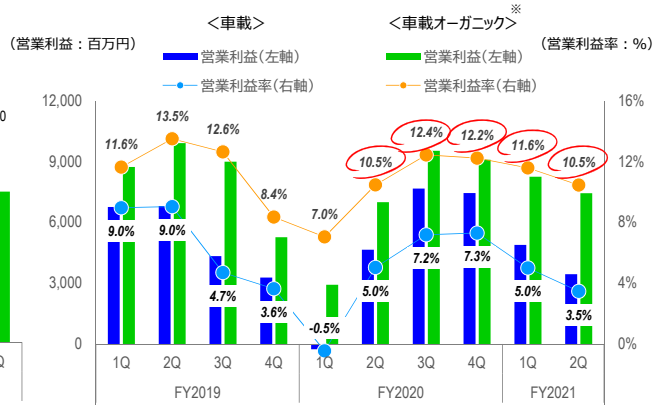
## ■ 車載：四半期別業績推移

車載オーガニックの収益性は昨年度1Qにボトムを形成後、5四半期連続の2桁営業利益率

【売上高の推移】



【営業利益額と営業利益率の推移】

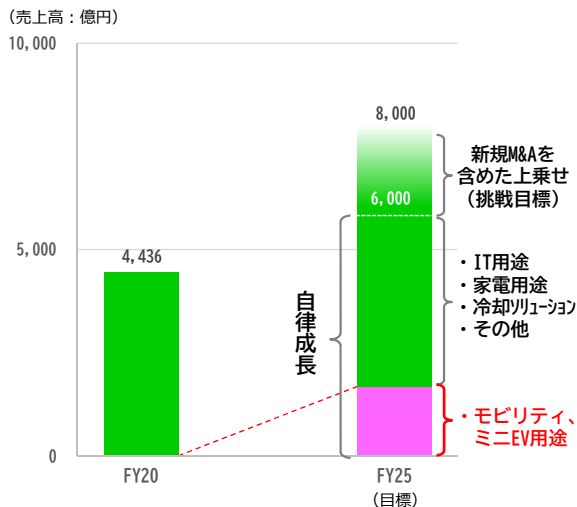


※車載オーガニック…車載から、日本電産モビリティとEVトラクションモータ事業による業績影響を除外したものの。

## ■ 精密小型モータ：モビリティ関連・ミニEV市場への挑戦

二輪車や小型車の分野でも内燃機関から電動化へのパラダイムシフトが急速に進展

【精密小型モータの Vision2025】



【モビリティ関連】

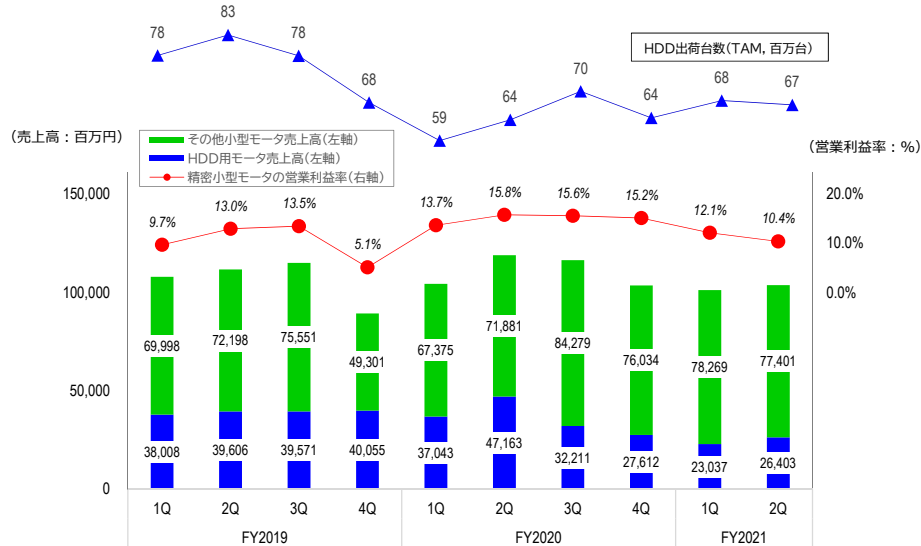
- ・ インド・中国・ASEAN地域を中心に電動二輪車の市場を形成。環境対策等を追い風とした高成長期へと今後突入。
- ・ 当社は、特にインド・中国の2大市場を重点的に攻略。大手顧客へのモータ量産を開始。

【ミニEV関連】

- ・ 主に中国市場において複数の有力顧客より引き合いを取得。
- ・ 大手顧客へのモータ量産を視野。

## ■精密小型モータ：四半期別業績推移

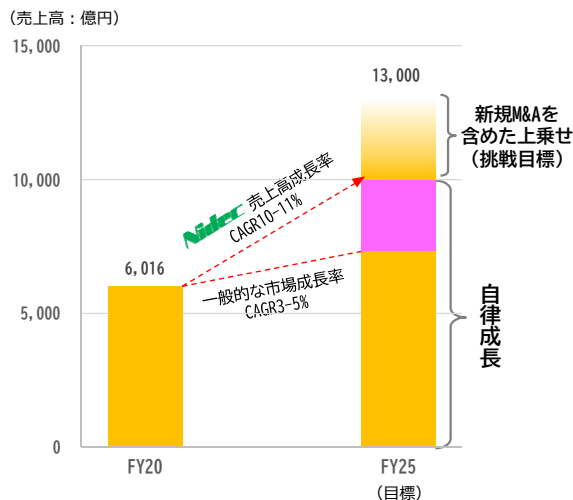
### HDD用モータ市場の構造変化のなか、事業ポートフォリオの転換を断行中



## ■家電・商業・産業用：高成長への打ち手

### 海外事業の構造改革を着実に実行しつつ、家電・商業・産業用は新たな成長ステージへ

#### 【家電・商業・産業用の Vision2025】



- 家電・商業・産業用の一般的な市場成長率は年率3-5%と想定も、当社はソリューション提案を通じた新需要を創造することで年率10-11%の売上高成長を目指す。

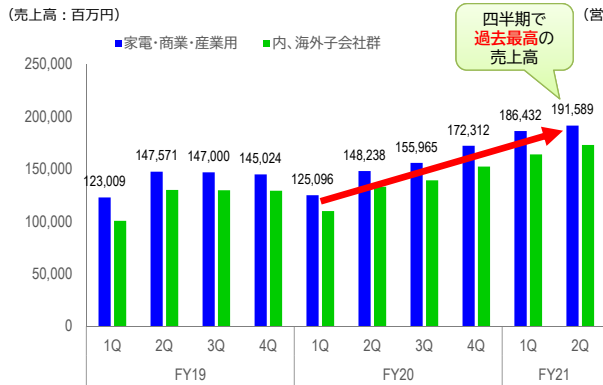
#### 【成長ドライバー】



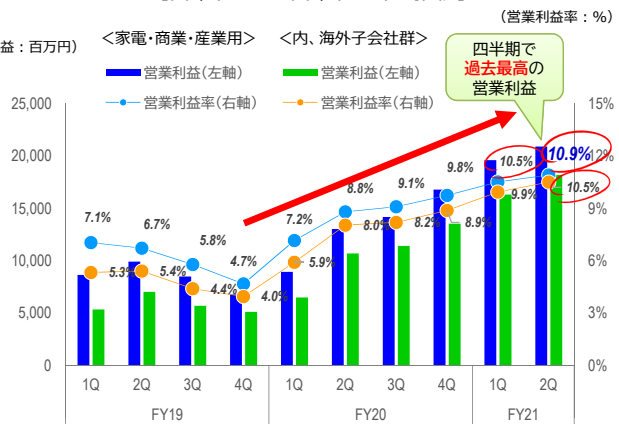
## ■家電・商業・産業用：四半期別業績推移

家電・商業・産業用の営業利益率はFY19・4Qにボトム形成後、着実な業績改善を実現

【売上高の推移】

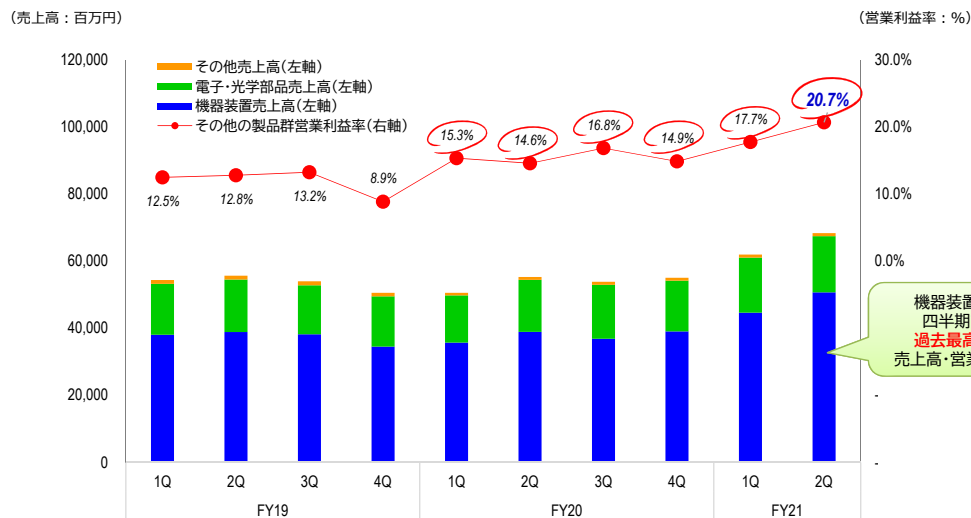


【営業利益額と営業利益率の推移】



## ■その他の製品群：四半期別業績推移

その他の製品群の営業利益率はFY19・4Qにボトム形成後、高水準で安定推移





お問い合わせ先

日本電産株式会社 IR・CSR推進部  
Tel : 075-935-6140  
E-mail : ir@nidec.com

25

**補足資料**

# **業績推移・ 製品グループ別状況**

26

## ■コロナ後の新「5つの大波」

コロナ禍で露呈した人類共通の課題を解決する日本電産のソリューションビジネス群

**5G & サーマルソリューションの波**  
(キーワード：触覚、手振れ補正、放熱モジュール)

**脱炭素化の波**  
(キーワード：走る・曲がる・止まる、安全・快適、熱マネジメント)

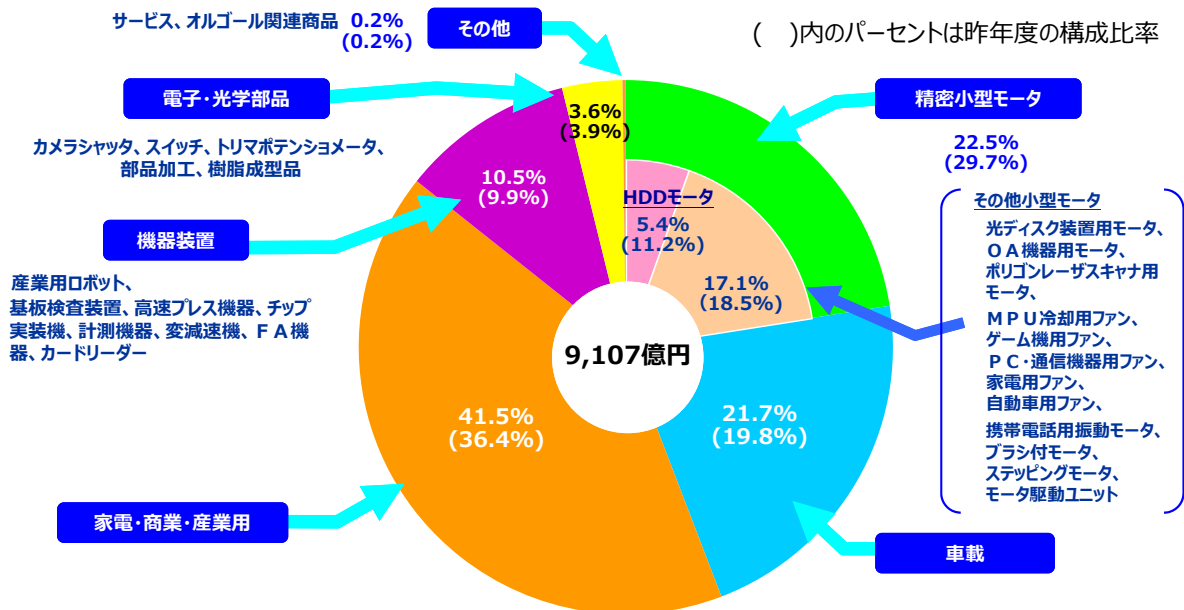
**デジタルデータ爆発の波**  
(キーワード：高速・大容量、GAFA、巣ごもり)

**省人化の波**  
(キーワード：産業用ロボット、サービスロボット、物流)

**省電力化とコロナ後の波**  
(キーワード：殺菌、衛生、巣ごもり)

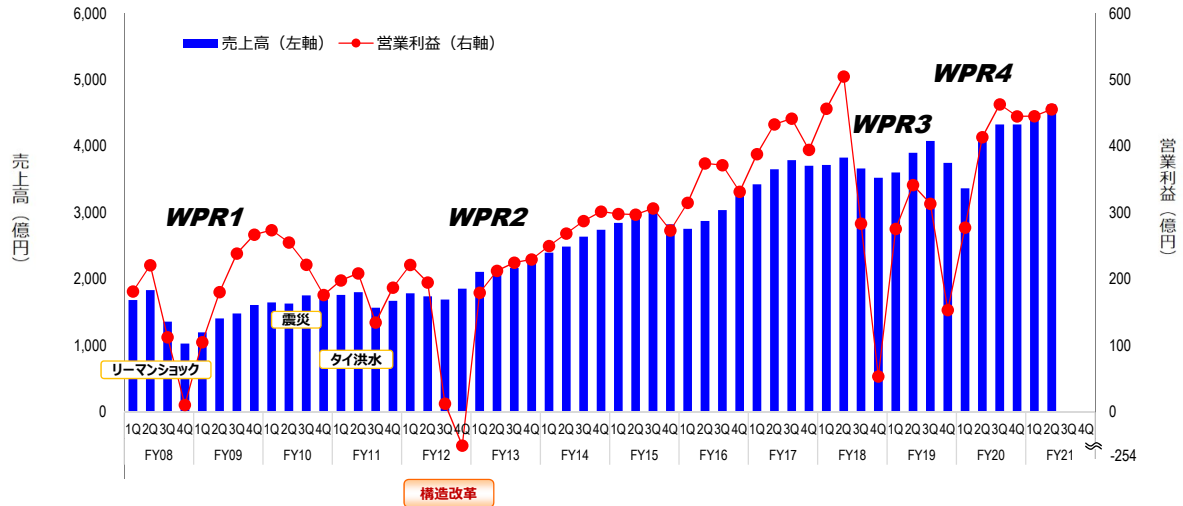
ファンモーター、ペーパーチャンバー、ヒートパイプ、ADAS関連製品、車載用モーター、トラクションモーターシステム (E-Axle)、無人搬送台車、減速機、ドローン用モーター、ニアライン用HDDモーター、冷却庫用コンプレッサ、家電用モーター

## ■21年度上期製品グループ別売上構成



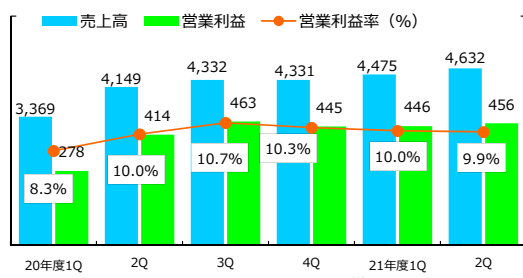
## ■ 四半期別の業績推移（売上高・営業利益）

**WPR4** 活動によるコスト構造改革が奏功し、需要回復と共に業績回復も着実に前進

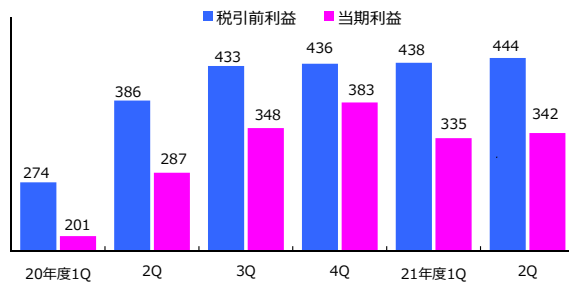


## ■ 連結決算ハイライト

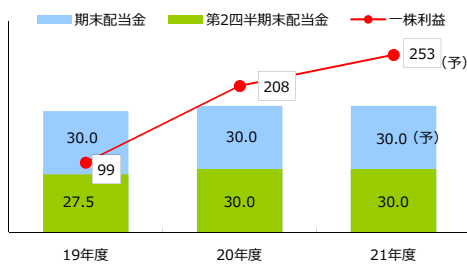
【売上高・営業利益の推移（億円）】



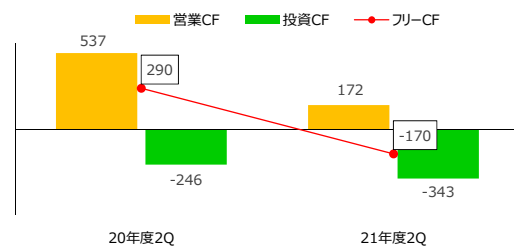
【税引前利益・当期利益の推移（億円）】



【配当金の推移（円）】※



【キャッシュフローの推移（億円）】

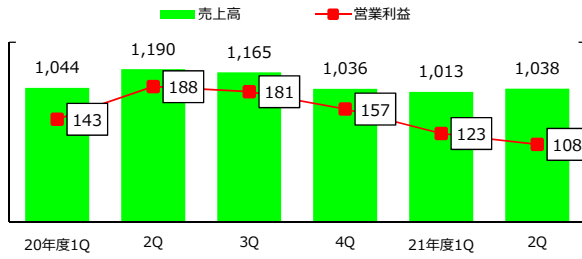


※2020年4月1日付で普通株式1株につき2株の株式分割を行っております。2019年度の期首に当該株式分割が行われたものと仮定して「一株利益」及び「配当金」を算定しております。

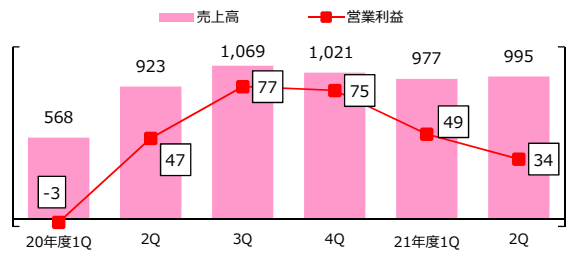


## 製品グループ別業績推移

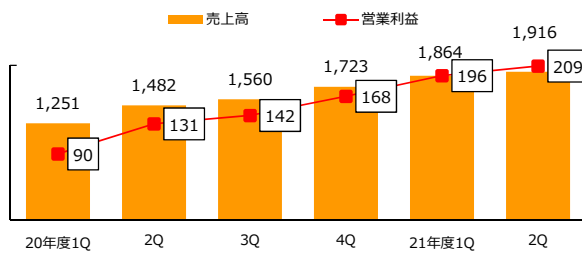
【精密小型モータ（億円）】



【車載（億円）】



【家電・商業・産業用（億円）】



【機器装置（億円）】

