

株式会社 ニッキ

2019年3月期第2四半期 決算説明会資料



～ガス燃料供給システムで環境へ貢献～

2018年11月28日

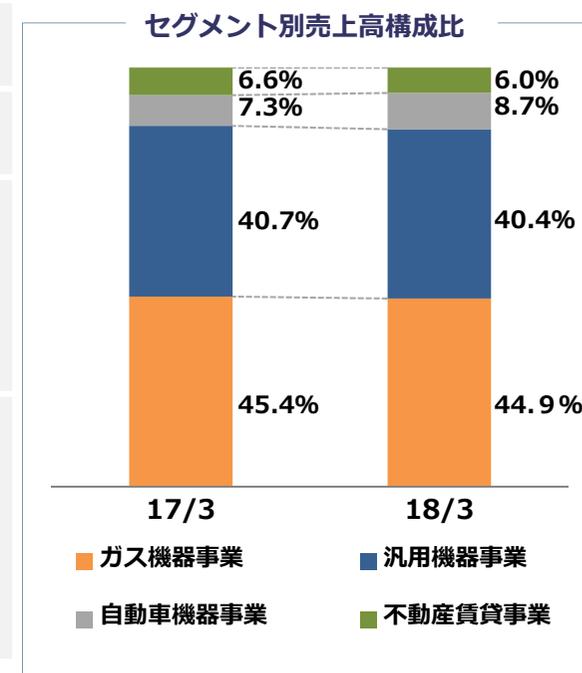
(証券コード6042・東証2部)

1. 会社概要
2. 2019年3月期第2四半期決算概要
3. 2019年3月期見通し
4. 新中期経営計画について
5. 参考資料

-
1. 会社概要
 2. 2019年3月期第2四半期決算概要
 3. 2019年3月期見通し
 4. 新中期経営計画について
 5. 参考資料

「ガス燃料供給システムで環境へ貢献」

商号	株式会社ニッキ
所在地	神奈川県厚木市上依知3029番地
資本金	500百万円
代表者	取締役社長 和田 孝
設立	1932年2月
従業員数	625名（連結ベース、2018年3月末）
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ■ CNG・LNG・LPG燃料供給システムの設計・開発及び関連機器の製造 ■ 船舶・小型エンジン用気化器及び燃料関連デバイスの設計・開発及び製造 ■ 自動車用燃料関連デバイスの設計・開発及び製造 ■ 不動産賃貸事業
関係会社	<ul style="list-style-type: none"> ■ NIKKI AMERICA FUEL SYSTEMS,LLC、NIKKI AMERICA,INC. ■ 瀋陽日新気化器有限公司 ■ NIKKI INDIA FUEL SYSTEMS PRIVATE LIMITED、 ■ NIKKI(THAILAND) CO.,LTD. NIKKI KOREA CO.,LTD.、 ■ (株)ニッキ ソルテック サービス、ニッキ・テクノ(株)



伝統から革新へ



戦闘機用キャブレタ
中島飛行機向け
2連式70乙型



ダットサン用
D37Eキャブレタ



汎用電子制御噴射
システム



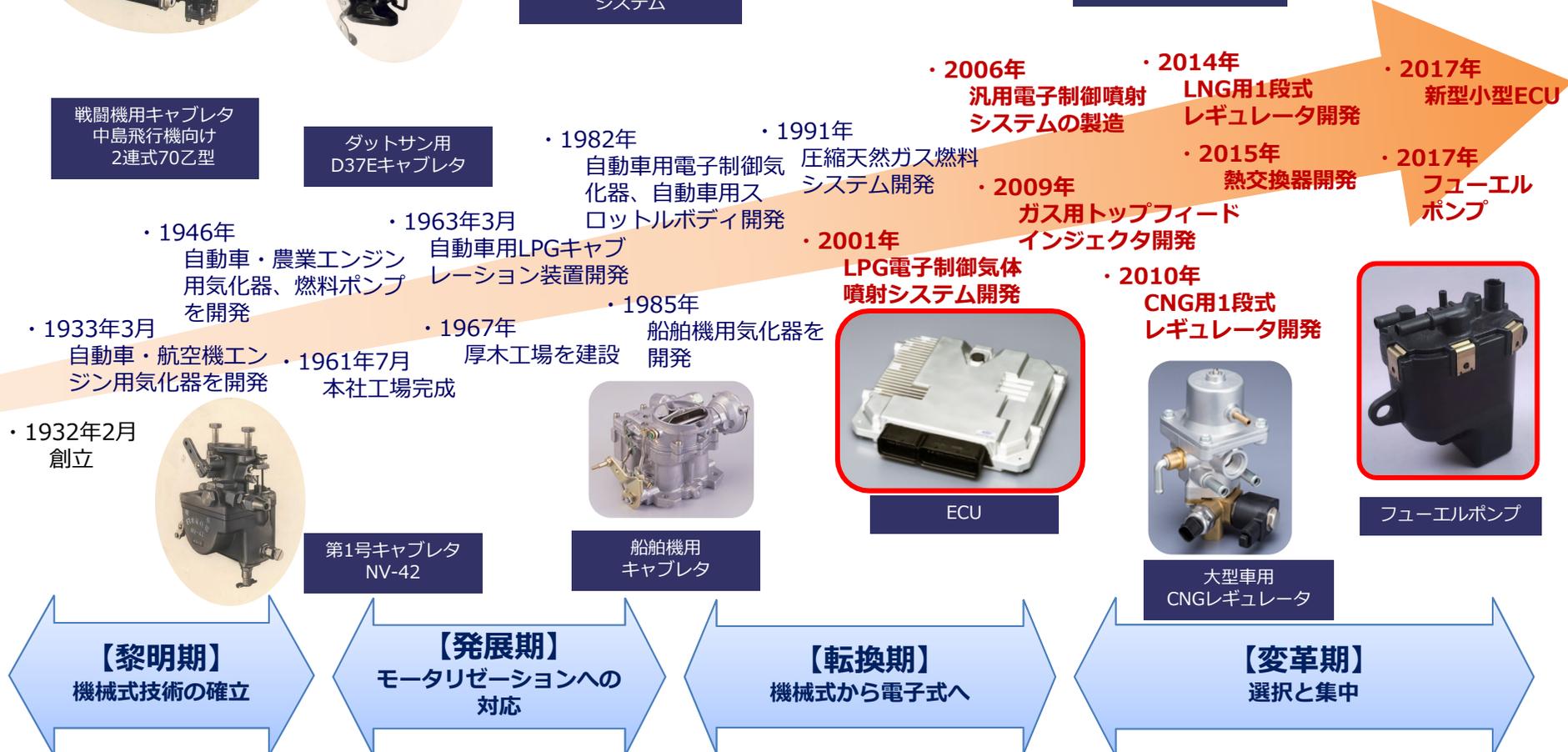
インジェクタ



LNGレギュレータ



新型小型ECU



第1号キャブレタ
NV-42



船舶機用
キャブレタ



ECU



大型車用
CNGレギュレータ



フューエルポンプ

【黎明期】
機械式技術の確立

【発展期】
モータリゼーションへの
対応

【転換期】
機械式から電子式へ

【変革期】
選択と集中

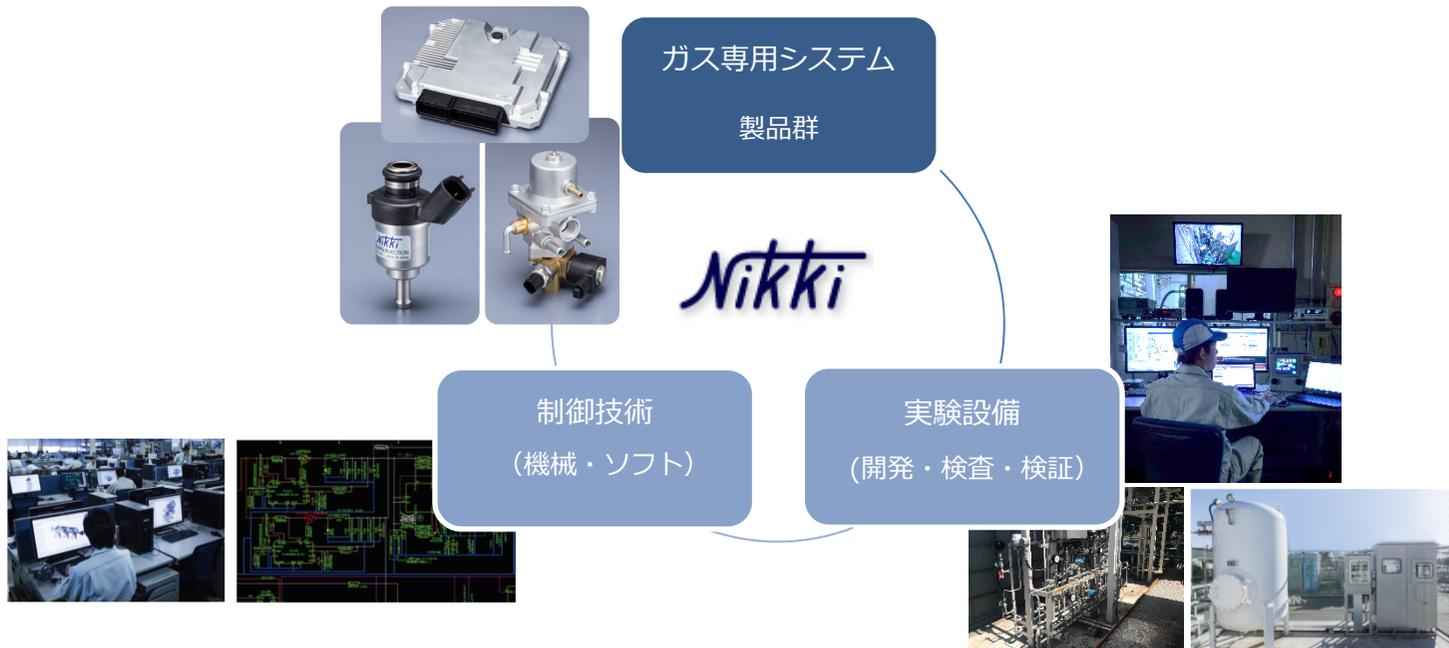
事業部門の構成と製品

事業セグメント	ガス機器事業	汎用機器事業	自動車機器事業	不動産賃貸事業
市場	東南アジアや東アジアへの輸出が中心。今後、中国・インドを重点に北米、ロシア、インドネシア、中東等も開拓	米国向けが多く、芝刈り機・発電機用が約7割を占める。発電機需要の発掘、噴射システムの推進	東南アジア、中東への輸出	東京都品川区にオフィスビルを所有
主要顧客	いすゞ自動車 日野自動車 三菱ロジスネクスト 広西玉柴機器（中） 上海ディーゼル（中） 潍柴（中） GM Korea（韓）	Briggs & Stratton（米） Kohler Company（米） Cummins Power Generation（米） 川崎重工 ヤンマー パナソニック クボタ 光陽工業（台湾）	日産自動車 トヨタ自動車 マツダ WABCO（印） RANE（印）	
製品	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国内外のCNG・LPG車・フォークリフト向けの燃料供給システム（ECU、インジェクタ、ベーパーライザ、レギュレータ、熱交換器、フィルタ、ミキサ等） 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 汎用気化器（農業用、産業用）、船舶用気化器、二輪車向け噴射システム、フューエルポンプモジュール、GHP機器等 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国内外のガソリン車用のスロットルボディ、気化器、アクセルワイヤユニット等 	
生産拠点	日本、中国、タイ	インド、中国、米国、日本	日本、インド	

当社の強み（1）-1

■ 成長分野であるガス事業で他の追随を許さない競争力

- ① **ガス専用（独自設計）部品**を製造（ガソリン部品からの転用ではない）
- ② 単品部品ではなく**システム供給**が可能
- ③ **高度な制御技術システム**（電動系へ発展）
- ④ **様々な顧客要求にも対応可能な最新鋭の実験設備**
（開発アウトソーシングニーズへの対応）
- ⑤ 独立系であり、**機動的かつ幅広い取引推進**が可能



当社の強み（1）- 2

- 他社の追従を許さない性能を実現

燃料供給システムメーカーとの比較（ガス機器）

	ECU	インジェクタ	レギュレータ	
	 注1	 注2	 注3	天然ガス自動車向けに注力し、ガソリン部品からの転用ではない独自設計のガス専用部品を製造。
A社				燃料噴射システムだけではなく、幅広く自動車部品を供給。
B社				四輪が中心だが二輪の燃料噴射システムも供給。
C社				燃料ポンプモジュール、スロットルボディが主力製品。
D社				世界No.1欧州メーカー

注1 ECU : **ガスエンジン制御に特化、最適エンジン制御を実現。**

注2 インジェクタ : **大型車へも対応可能な大流量設計。**

注3 レギュレータ : **大型車もカバーする大容量と精密制御を両立。**

当社の強み（2）

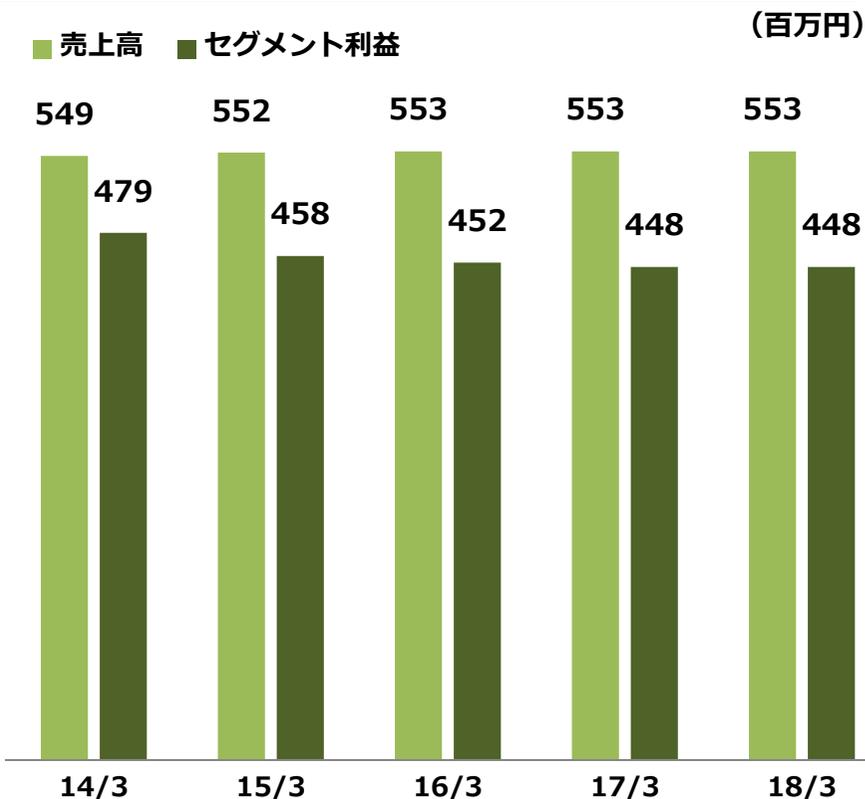
■ 保有不動産からの安定収益

保有資産の概要

名称	3号館ビル
所在	東京都品川区北品川5-11-3
土地面積	4,959.08㎡（うち62.0%）
建物構造	鉄骨・鉄骨鉄筋コンクリート造 陸屋根地下2階付8階建
建物延床面積	20,582.71㎡（うち62.0%）
竣工年月	1996年10月



不動産賃貸事業推移



-
1. 会社概要
 2. 2019年3月期第2四半期決算概要
 3. 2019年3月期見通し
 4. 新中期経営計画について
 5. 参考資料

2019年3月期第2四半期累計 連結損益の概況

売上高：中国向け製品の一時的な販売減少や、不採算取引の縮小、一部製品の販売終了で減少
 利益：不採算取引の改善効果や為替相場の想定以上の円安効果により計画比増益

(単位：百万円、下段は構成比)

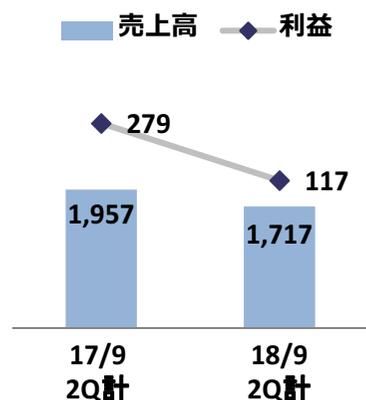
	2018年3月期 第2四半期累計	2019年3月期第2四半期累計			
		実績	前年同期比	計画 (7/27公表)	計画比
売上高	4,506 (100.0%)	3,988 (100.0%)	▲11.5%	4,300 (100.0%)	▲7.2%
売上総利益	1,268 (28.1%)	1,101 (27.6%)	▲13.1%	-	-
販管費	801 (17.8%)	756 (19.0%)	▲5.5%	-	-
営業利益	466 (10.4%)	344 (8.6%)	▲26.1%	270 (6.3%)	+27.8%
経常利益	511 (11.4%)	518 (13.0%)	+1.2%	320 (7.4%)	+61.9%
親会社株主に帰属 する四半期純利益	385 (8.5%)	392 (9.8%)	+1.8%	250 (5.8%)	+56.9%

2019年3月期第2四半期累計 セグメント別の概況

(単位：百万円)

ガス機器事業

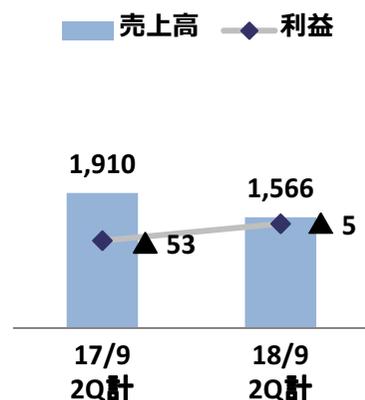
売上高 ▲12.3%
利益 ▲57.9%



- 中国向け天然ガス自動車用の燃料供給システムが、前期の販売増加の反動による一時的な調整局面に入り減収
- 中国メーカーとの取引の一時的な減少、受託開発の減少により、減収減益

汎用機器事業

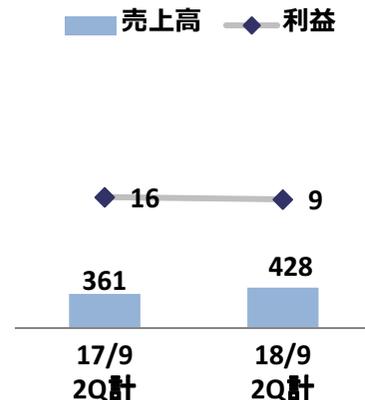
売上高 ▲18.0%
利益 赤字減少



- 不採算取引の縮小や、一部製品の販売終了等により減収
- 不採算取引の縮小による採算性の改善等により赤字減少

自動車機器事業

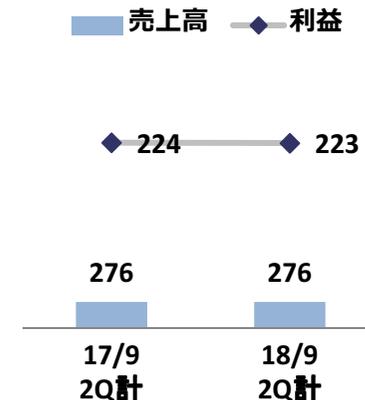
売上高 +18.4%
利益 ▲43.4%



- フォークリフト向けキャブレタ、インドにおけるダイカスト関連製品の売上拡大により増収
- 商品の売上構成の変化等により減益

不動産賃貸事業

売上高 横ばい
利益 ▲0.4%



- 売上高・利益ともに概ね前期並みの水準

2019年3月期第2四半期末 連結貸借対照表の概況

(単位：百万円、下段は構成比)

		2018年3月期末	2019年3月期第2四半期末		
				前期比増減額	主な増減要因
資産合計	流動資産	6,991 (53.0%)	7,358 (55.0%)	367	【流動資産】 ・現金及び預金 +568 ・受取手形及び売掛金 ▲214 ・電子記録債権 ▲154 【固定資産】 ・機械装置及び運搬具 ▲119 ・投資有価証券 +36
	固定資産	6,202 (47.0%)	6,032 (45.0%)	▲169	
		13,193 (100.0%)	13,391 (100.0%)	197	
負債・純資産合計	流動負債	4,061 (30.8%)	4,004 (29.9%)	▲56	【流動負債】 ・支払手形及び買掛金 +50 ・電子記録債務 ▲136 ・短期借入金 ▲100 (長期借入金で借換) ・その他 +169 【固定負債】 ・役員退職慰労引当金 ▲167 (制度廃止による) ・その他 +166 (同上による)
	固定負債	2,033 (15.4%)	2,067 (15.4%)	34	
	負債合計	6,094 (46.2%)	6,072 (45.3%)	▲22	
	純資産合計	7,098 (53.8%)	7,318 (54.7%)	220	
	13,193 (100.0%)	13,391 (100.0%)	197	・利益剰余金 +242 ・その他有価証券評価差額金 +25 ・為替換算調整勘定 ▲73	
ネット有利子負債		▲674 (▲5.1%)	▲1,247 (▲9.3%)	▲573	

※ネット有利子負債 = (短期借入金 + 長期借入金) - (現金及び預金)

2019年3月期第2四半期累計 連結キャッシュフローの概況

(単位：百万円)

	2018年3月期 第2四半期累計	2019年3月期第2四半期累計	
			主要内容
営業キャッシュフロー	624	840	<ul style="list-style-type: none"> ・税金等調整前四半期純利益 517 ・減価償却費 288
投資キャッシュフロー	▲104	▲110	<ul style="list-style-type: none"> ・有形固定資産の取得による支出 ▲110
フリー・キャッシュフロー	519	729	
財務キャッシュフロー	▲166	▲175	<ul style="list-style-type: none"> ・配当金の支払額 ▲149 ・リース債務の返済による支出 ▲21
換算差額等	29	15	
現金及び現金同等物の期末残高	2,908	3,559	
設備投資額	127	111	
減価償却費	313	288	

-
1. 会社概要
 2. 2019年3月期第2四半期決算概要
 3. 2019年3月期見通し
 4. 新中期経営計画について
 5. 参考資料

2019年3月期 連結損益の見通し

(単位：百万円、下段は構成比)

	2018年3月期 実績	2019年3月期			
		修正計画 (10/29公表)	前期比	当初計画 (5/15公表)	当初計画比
売上高	9,185 (100.0%)	8,000 (100.0%)	▲12.9%	8,600 (100.0%)	▲7.0%
営業利益	895 (9.7%)	600 (7.5%)	▲33.0%	590 (6.9%)	+1.7%
経常利益	892 (9.7%)	700 (8.8%)	▲21.6%	580 (6.7%)	+20.7%
親会社株主に帰属 する当期純利益	657 (7.2%)	500 (6.3%)	▲23.9%	430 (5.0%)	+16.3%
設備投資額	266 (2.9%)	461 (5.8%)	+72.9%	461 (5.4%)	0.0%
減価償却費	646 (7.0%)	621 (7.8%)	▲3.8%	621 (7.2%)	0.0%

■ 業績見通しは、減収減益

- 昨年度好調の中国向け製品の一時的な販売減少や不採算取引の縮小、一部製品の販売終了等により、前年比減収
- 利益面は、不採算取引の改善継続や為替相場の円安基調での推移等により、当初計画よりも減益幅が縮小

■ 重点施策

- ガス機器事業～中国マーケットの一時的な調整局面はほぼ終了しつつあり、中国大手エンジンメーカー複数社との取引・開発連携は順調に拡大
更に新たな排出ガス規制対応商品の販売拡大
- 汎用機器事業～フューエルポンプの採用機種拡大、新商品立上げ
- EV・電動系ビジネスへの進出

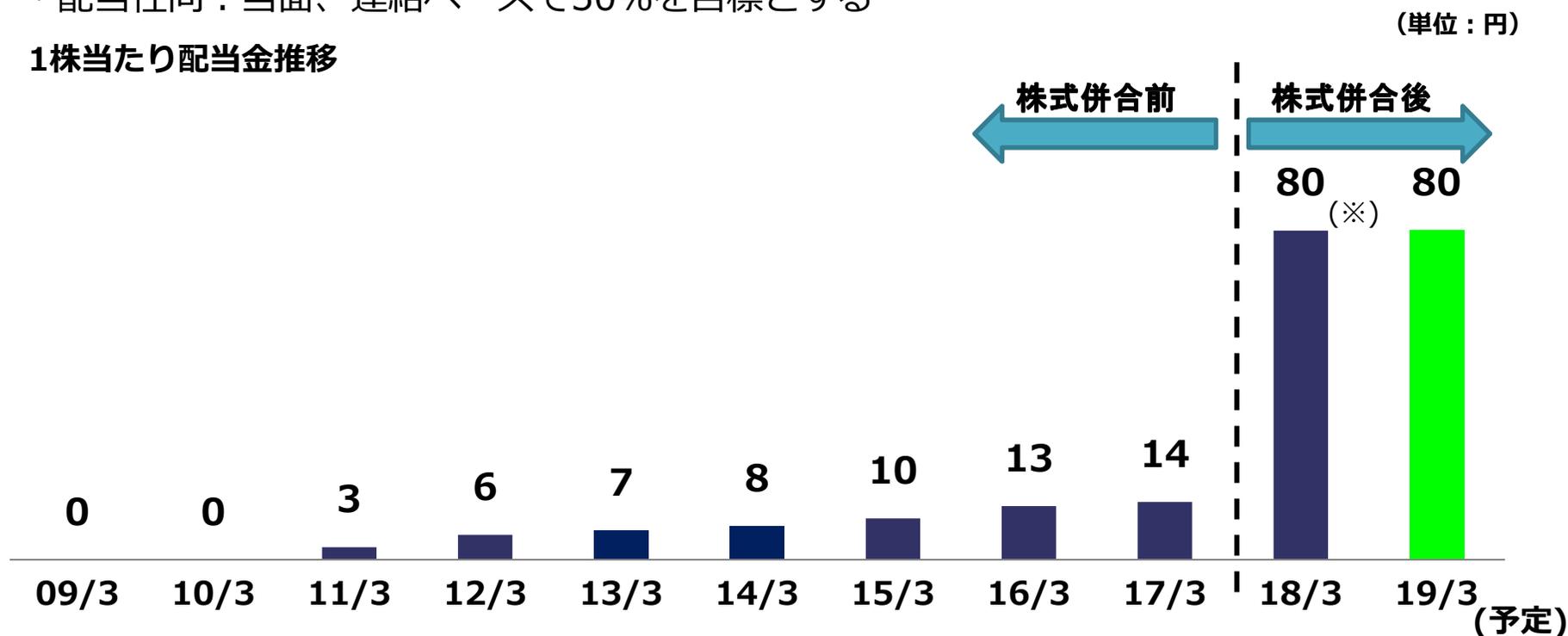
株主還元方針

- ・ 安定配当をベースに業績及び経営環境等を総合的に加味した配当の継続を基本方針とし、2019年3月期は80円を予定

(※当社は、2017年10月1日付で普通株式5株につき1株の割合で株式併合を実施。株式併合により2018年3月期の1株当たりの期末配当金は80円となる)

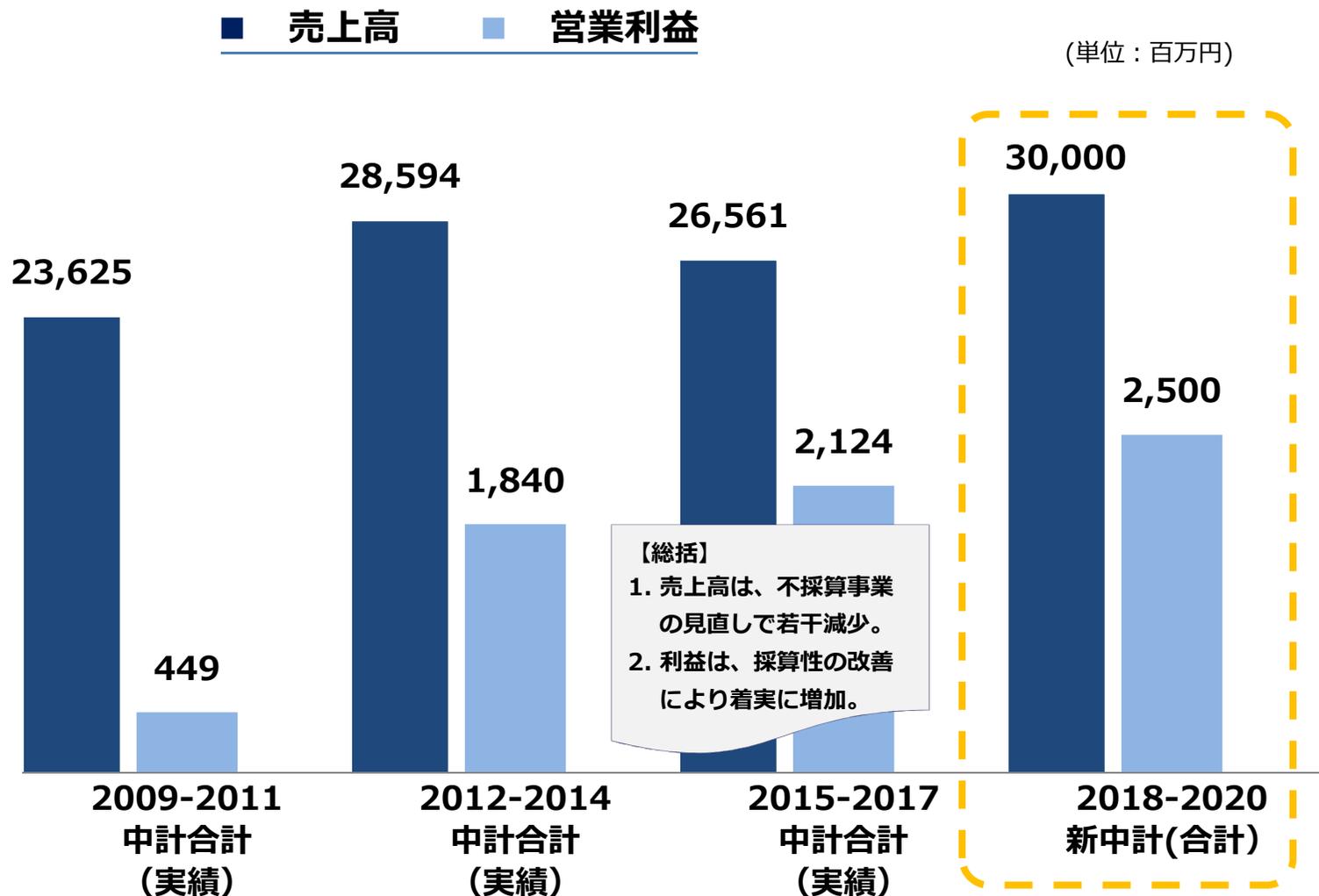
- ・ 資本効率の向上を勘案し、自己株式の取得等についても弾力的に検討
- ・ 配当性向：当面、連結ベースで30%を目標とする

1株当たり配当金推移



-
1. 会社概要
 2. 2019年3月期第2四半期決算概要
 3. 2019年3月期見通し
 4. 新中期経営計画について
 5. 参考資料

15-17中期経営計画の総括と、18-20新中期経営計画について



新中期経営計画の骨子

☆以下の2点を重点施策として展開

100年に一度の大変革期をチャンスと捉え、①既存事業の磨き上げ+②新規市場・新規事業への進出

	重点方針・施策	具体的な内容・その他
(1)	<p>既存差別化戦略の更なる展開</p> <p>【既存事業の磨き上げ】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 差別化戦略のコアとなるガス機器事業（大型天然ガス自動車システム）での更なるシェアアップ ➢ 成長性の高い中国市場・インド市場を重点市場と位置付け従来以上の積極的な対応
(2)	<p>新たな事業戦略の展開</p> <p>【新規市場・新規事業への進出】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 高度な制御技術システムのノウハウを活用し、新たに電動系ビジネスへの展開 ➢ 新たに認証取得した自動車向け機能安全国際規格であるISO26262：2011を活用し、新規事業への参入・進出 ➢ 安定的・継続的な売上規模の見込めるメジャー市場対応商品・技術の開発
(3)	<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 顧客ニーズの多様性・高度化への対応を強化するために製品開発手法の拡充・多様化 ➢ ファブレス化(当社で開発・設計+製造は外注化)等の検討 ➢ 異業種も含めた提携の強化・連携の強化

既存事業の磨き上げと新規市場・新規事業への進出

100年に一度の大変革期
外部環境の変化をチャンスと捉え
→成長軌道への転換に挑戦

Point1

既存事業の磨き上げ

～脱ガソリン・脱ディーゼルへの対応～

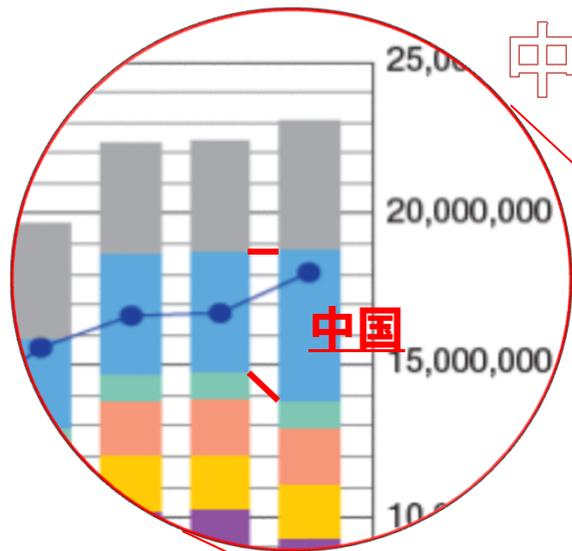
大型車 → **天然ガスシステム対応**

Point2

新規市場・新規事業への進出

～高度な制御技術システムのノウハウを活用～

乗用車・二輪・産業機器 → **EV化・電動化**

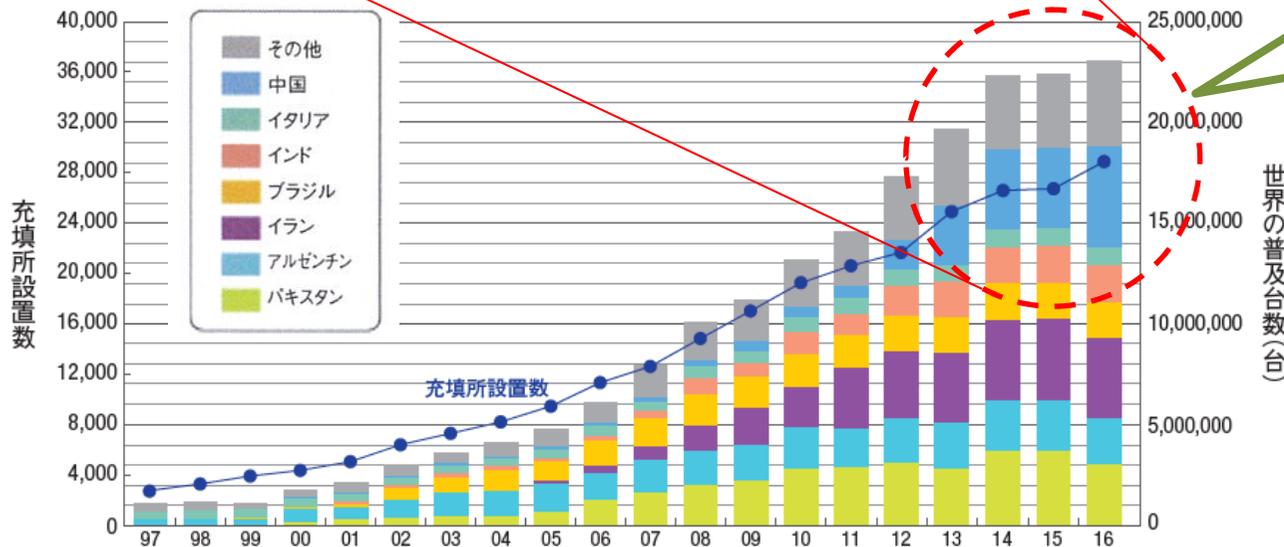


中国では25%の伸び

2035年
IEA予測
3,500万台

2,300万台

直近10年においては
年間150万台のペースで
普及

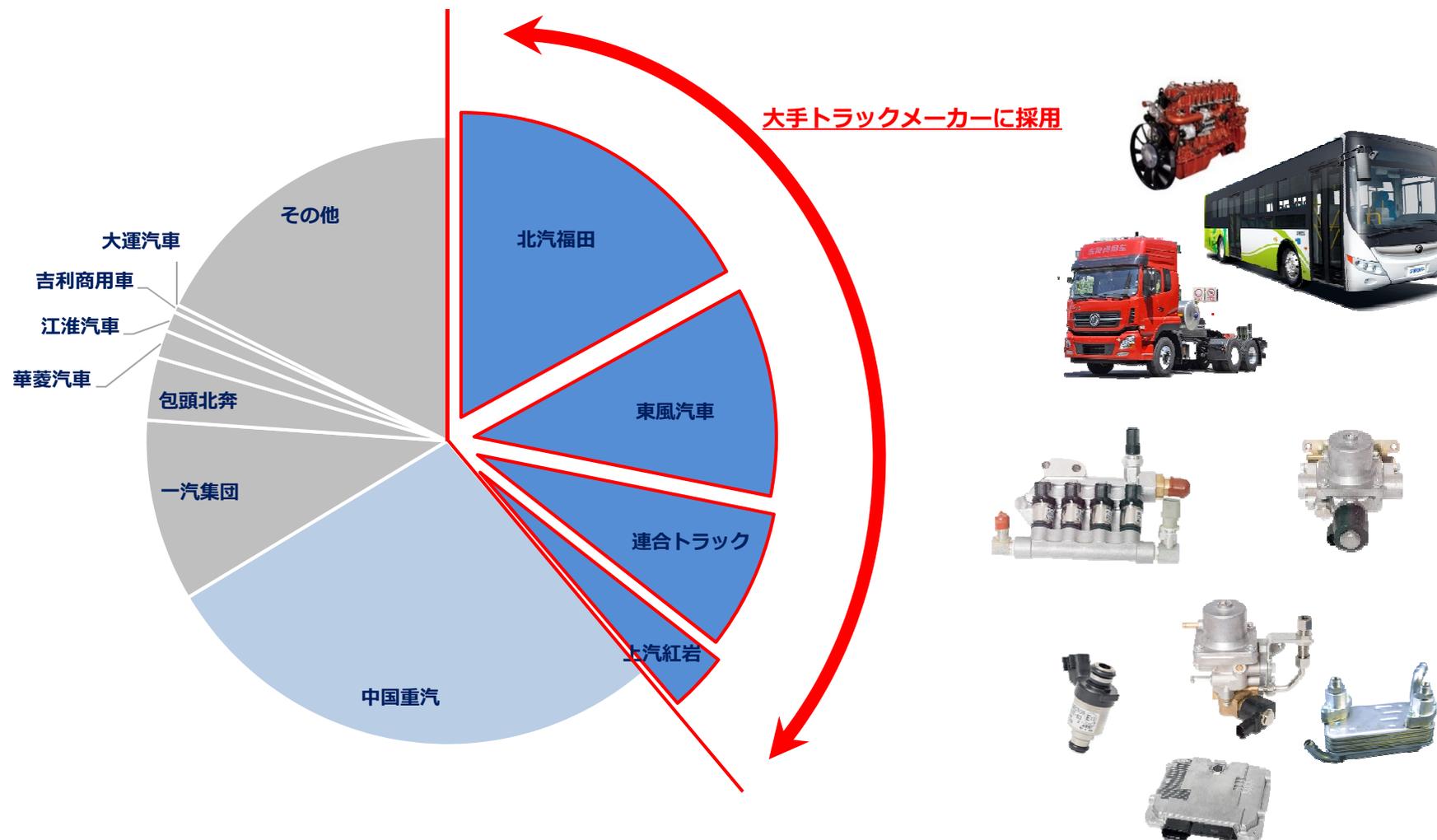


中国大手エンジン
メーカー4社と取引あり
他社を凌駕し
圧倒的なシェア確保

出所：一般社団法人 日本ガス協会、天然ガス自動車総合カタログ2017

中国商用車マーケットにおける参入メーカー状況

大手自動車メーカーが採用しているエンジンに当社のガス関連部品が採用されています。



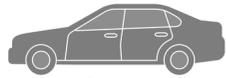
※本グラフは、トラックメーカーのガスエンジンシェアとなります。(バスを除く)

天然ガス自動車国別普及台数・マーケット進出時期

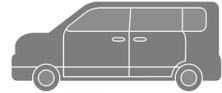
	国名	台数 (2017年2月)	当社製品納入時期				国名	台数 (2017年2月)	当社製品納入時期		
			2015	2016	2017				2015	2016	2017
1	イラン	4,068,632				14	エジプト	207,617			
2	中国	3,994,350				15	ペルー	183,786			
3	パキスタン	3,700,000				16	ウクライナ	170,000			
4	アルゼンチン	2,487,349				17	アメリカ	150,000			
5	インド	1,800,000				18	ドイツ	98,172			
6	ブラジル	1,781,102				19	ロシア	90,050			
7	イタリア	885,300				20	ベネズエラ	90,000			
8	コロンビア	500,000				21	ジョージア	80,600			
9	タイ	468,845				22	ブルガリア	61,320			
10	ウズベキスタン	450,000				23	マレーシア	55,999			
11	ボリビア	300,000				24	スウェーデン	46,715			
12	アルメニア	244,000				25	日本	44,676			
13	バングラデシュ	220,000				26	その他	157,260			
合計								22,335,773			

出所：「The Gas Vehicles Report」2016年2月号
「Asian NGV Communications」2017年3月号

マーケットニーズ対応・商品ラインナップ



乗用車



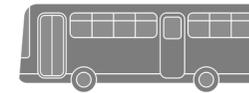
小型商用車



フォークリフト



中大型トラック



中大型バス



産業用エンジン



LNG
液化天然ガス



CNG
圧縮天然ガス



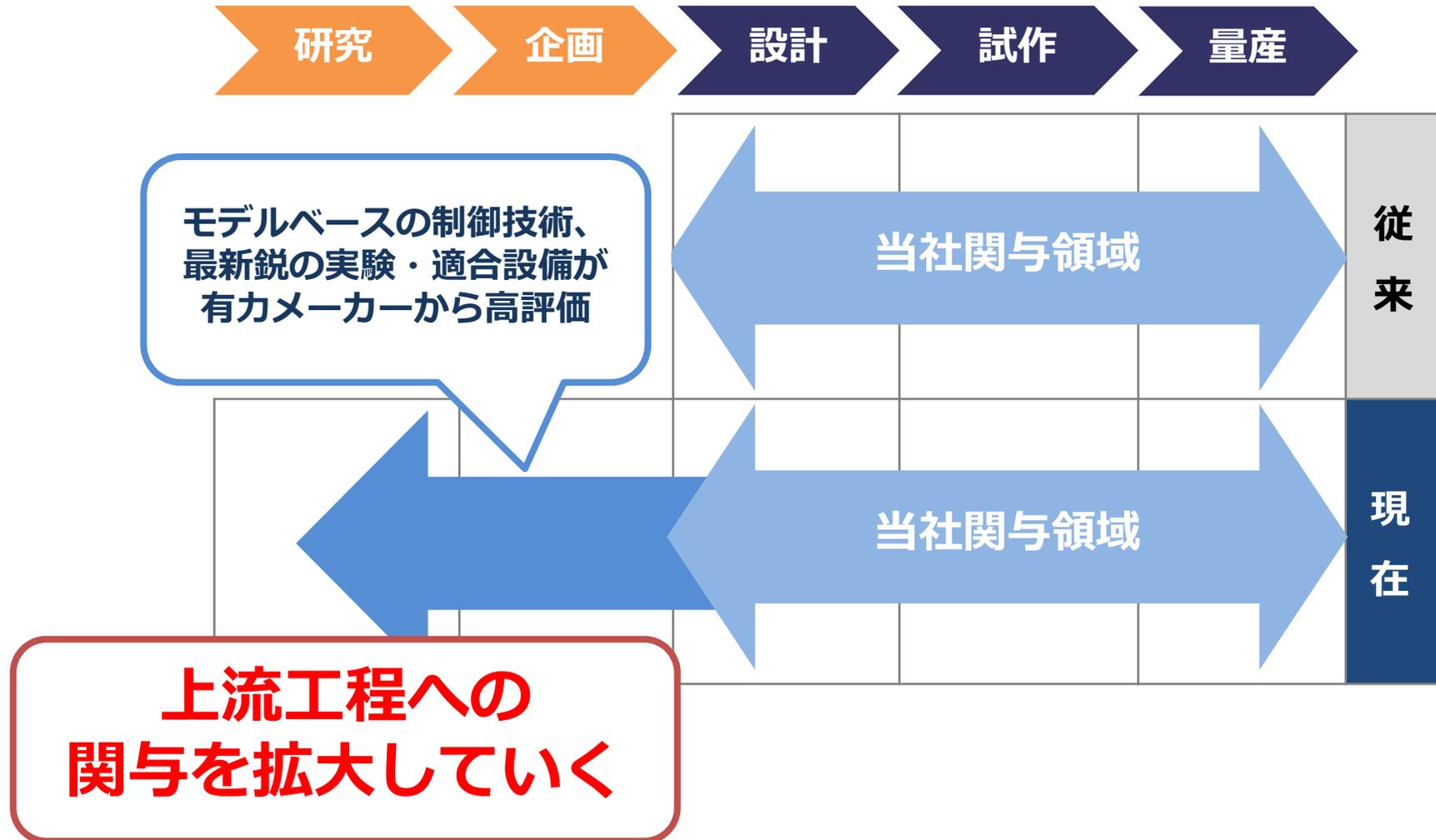
LPG
LPガス



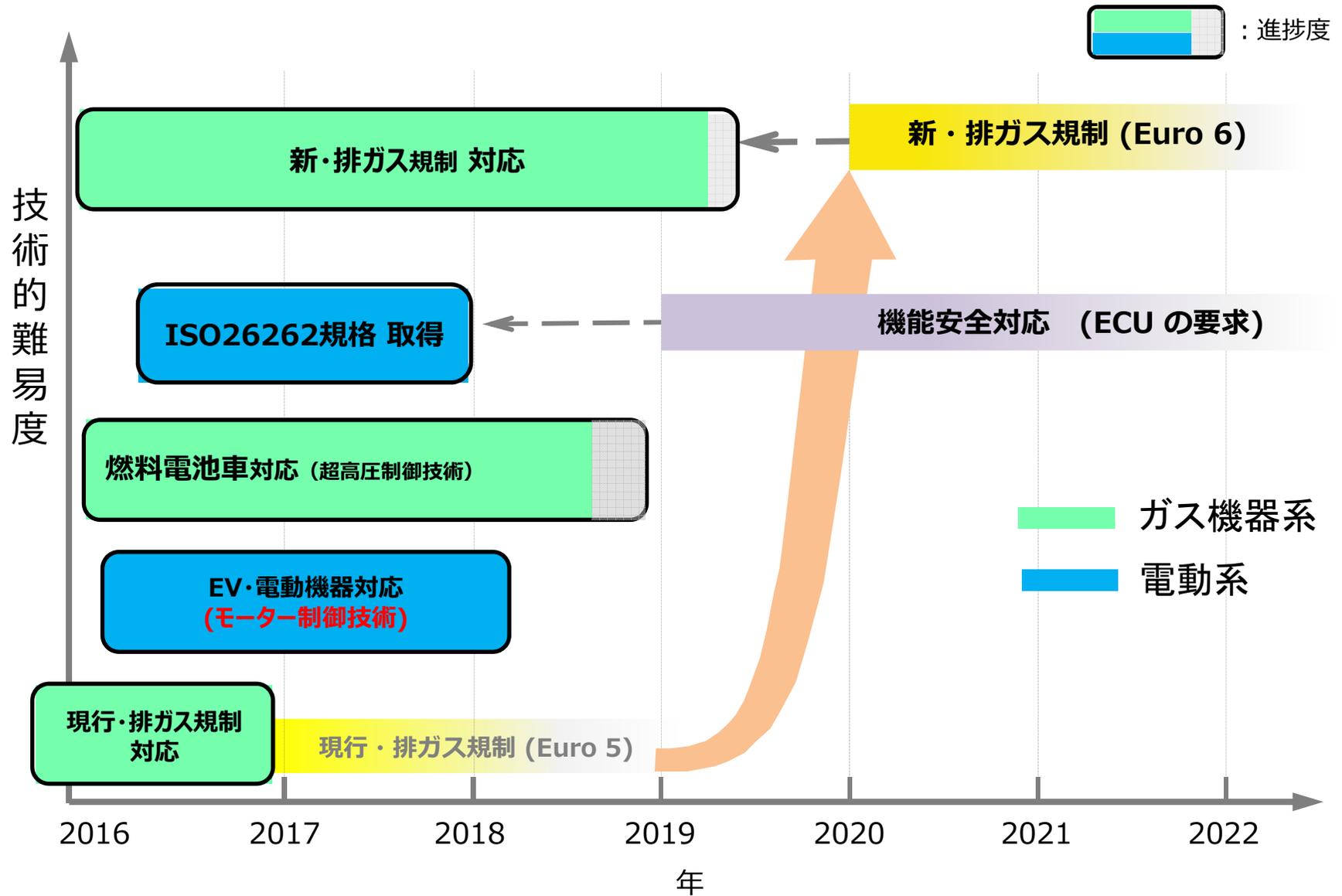
LPG
LPガス

技術的難易度

< 自動車・トラックメーカーの開発工程 >



技術革新による新たなビジネス分野への対応



電動系ビジネスの戦略

★ニッキの強み

- ・ **高度な制御技術**のノウハウ
- ・ 蓄積された**ネットワーク**（人的、地理的）
 - **製品開発手法の多様化**（自社製品＋他社製品の組合せ）
 - **ファブレス化**（開発＋設計はニッキ → 製造は外注化）



★電動系の新事業展開

電動アシスト自転車・電動オートバイ
モーター&ドライバー etc

電動系ビジネスに向けた取り組み

Action 1

【電動系商品の事業開始】

- ① 電動アシスト自転車・電動オートバイ販売
- ② 電動フューエルポンプモジュール開発販売
- ③ 電制スロットルボディ開発販売

Action 2

【電動系商品の本格展開】

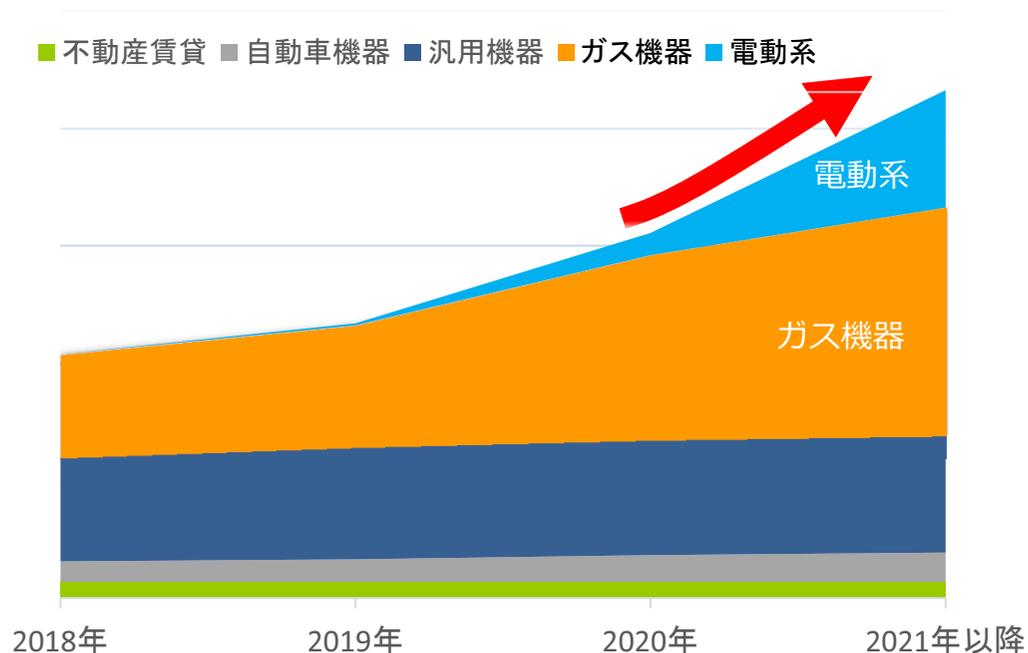
- ・モーター&ドライバーの開発・販売

Action ...

【電動系商品の拡大】

- ・その他電動系ビジネス

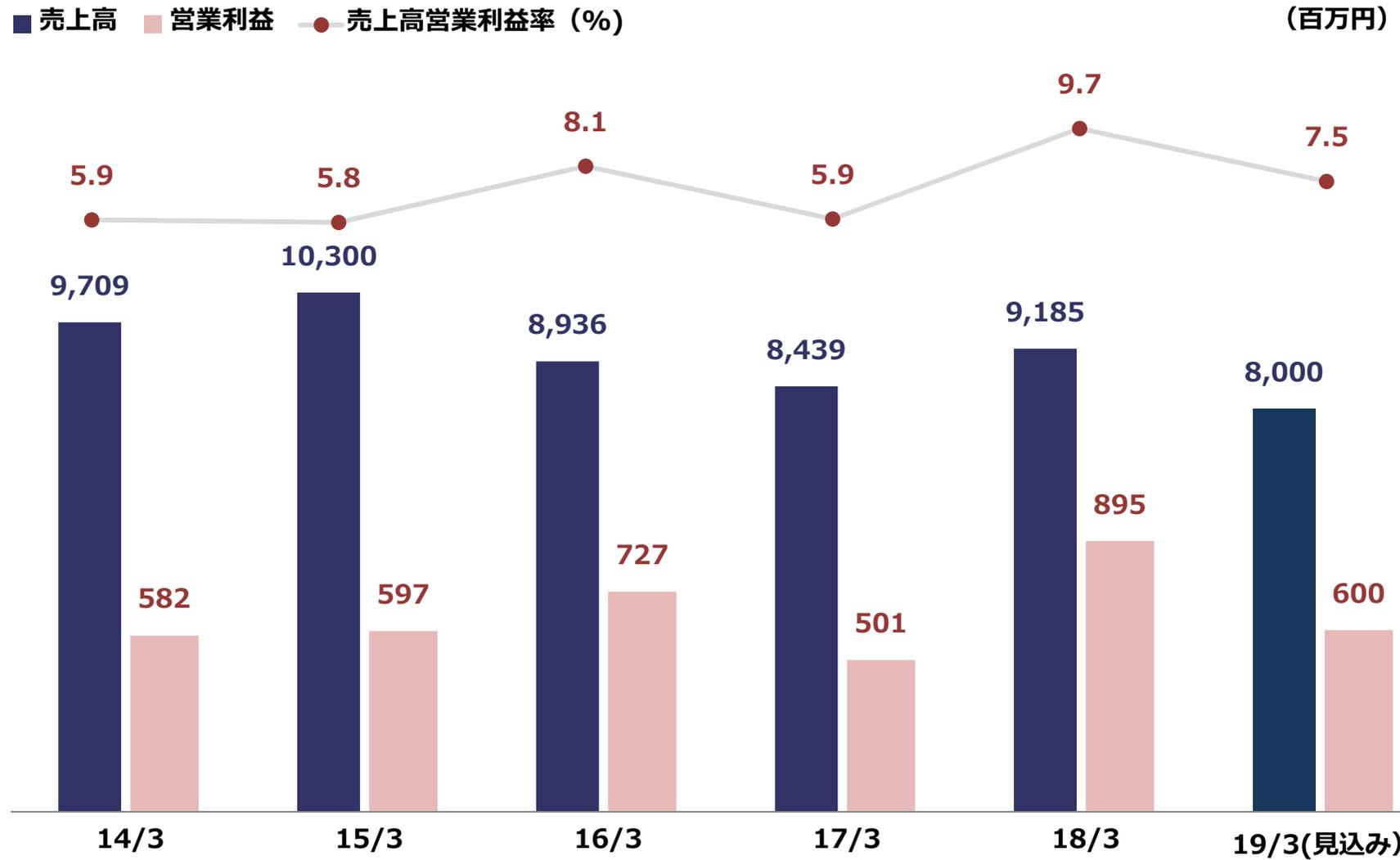
今後のセグメント別事業展開のイメージ



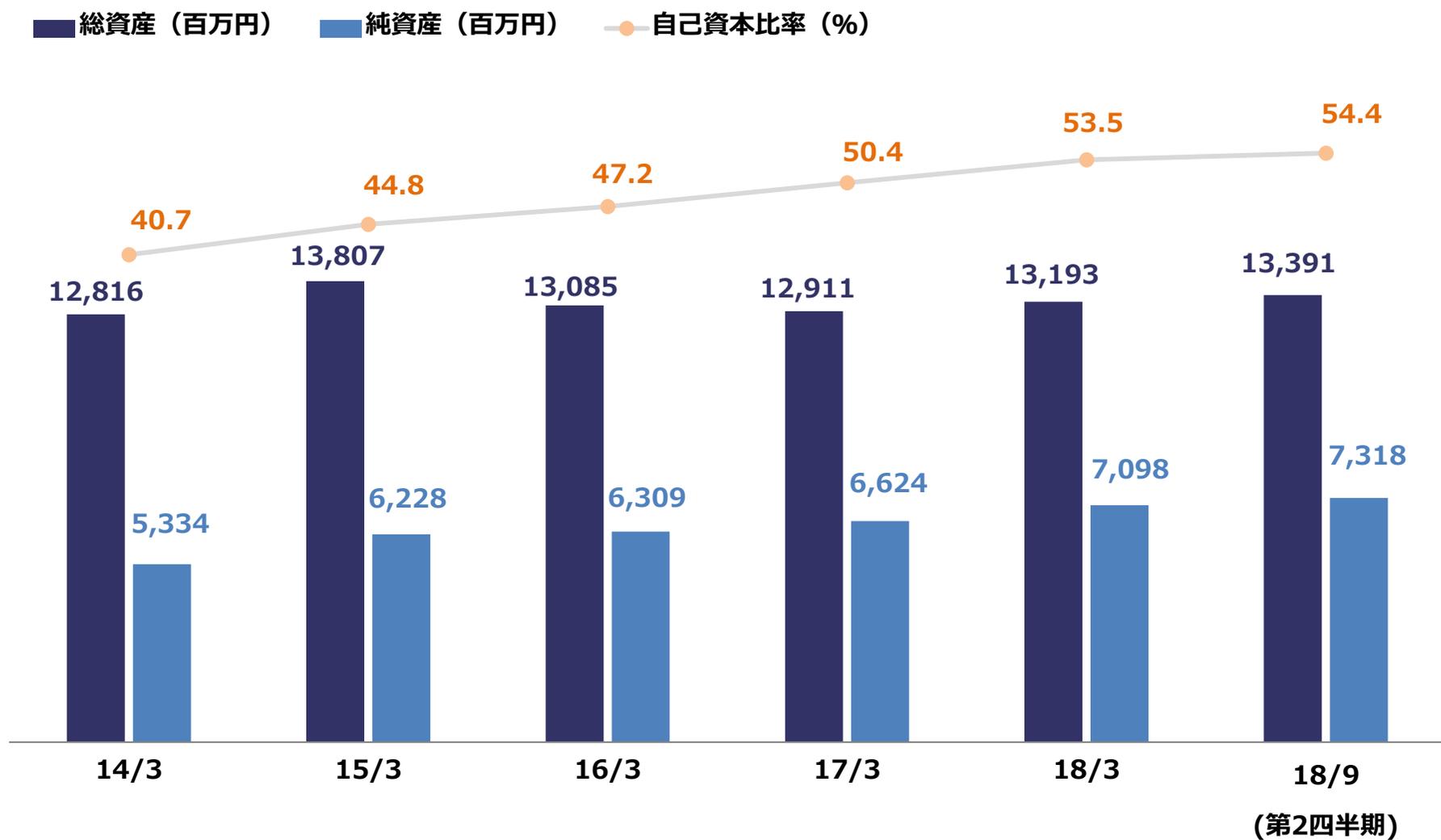
今後 **ガス機器** と **電動系** を大きく展開

-
1. 会社概要
 2. 2019年3月期第2四半期決算概要
 3. 2019年3月期見通し
 4. 新中期経営計画について
 5. 参考資料

連結業績推移 (1)

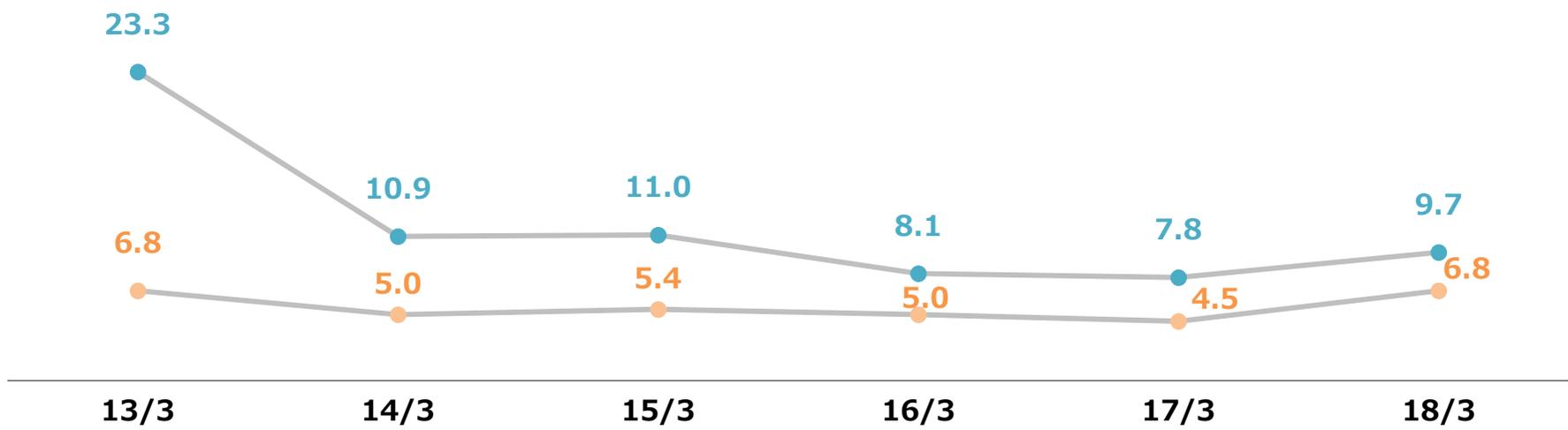


連結業績推移 (2)

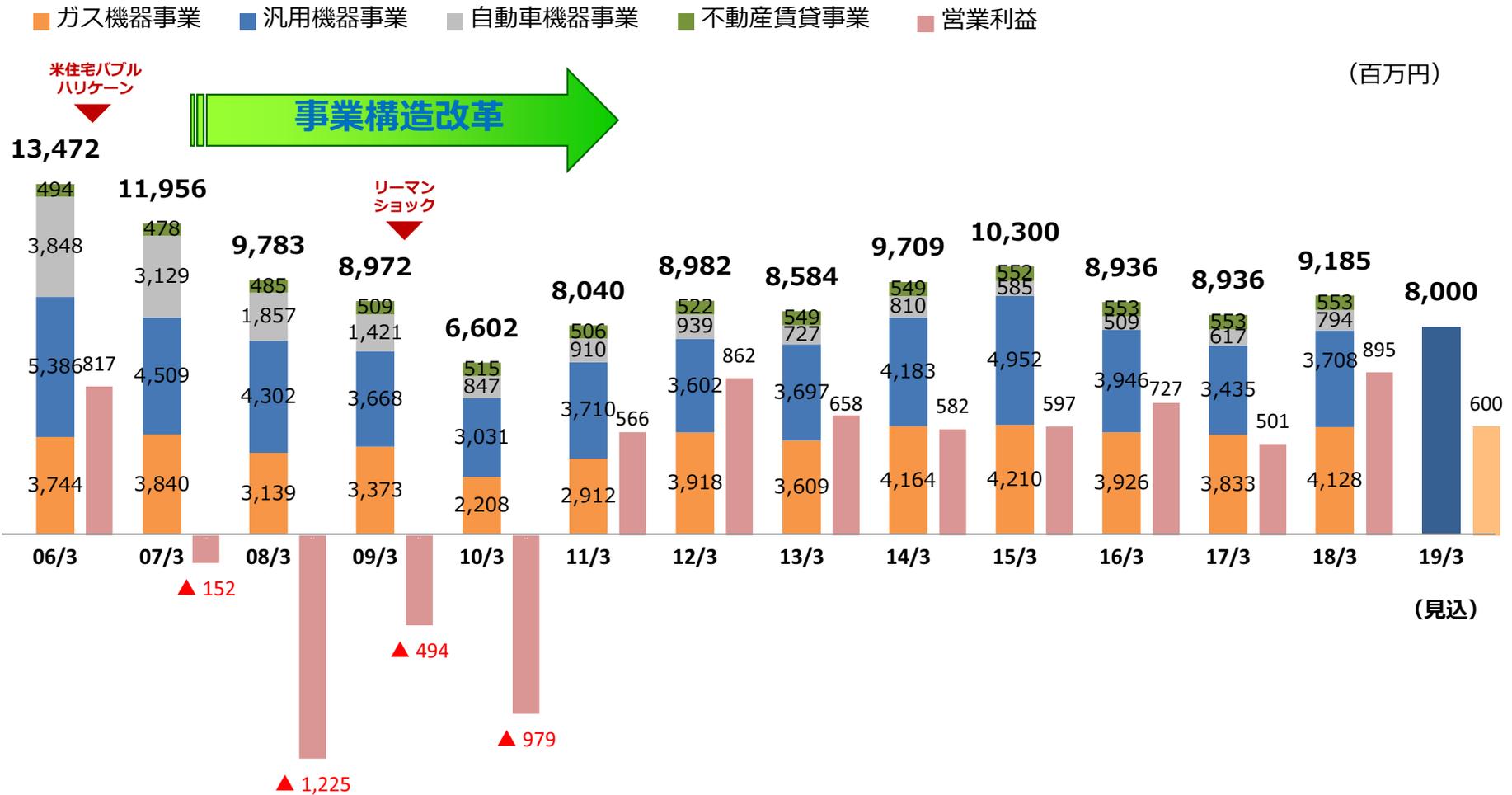


連結業績推移 (3)

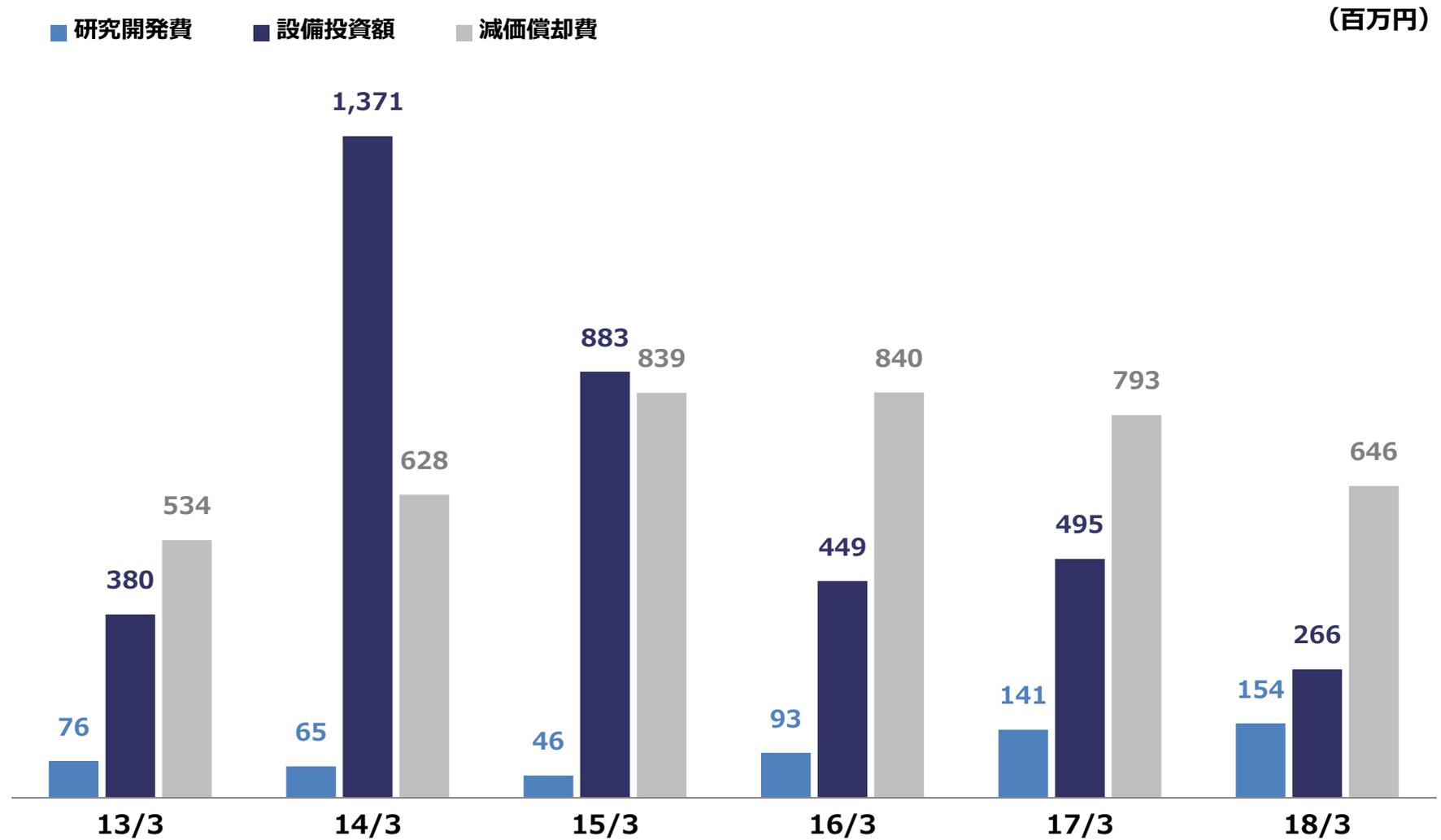
● ROE (自己資本当期純利益率) ● ROA (総資産経常利益率) (%)



セグメント別外部売上高、連結営業利益推移



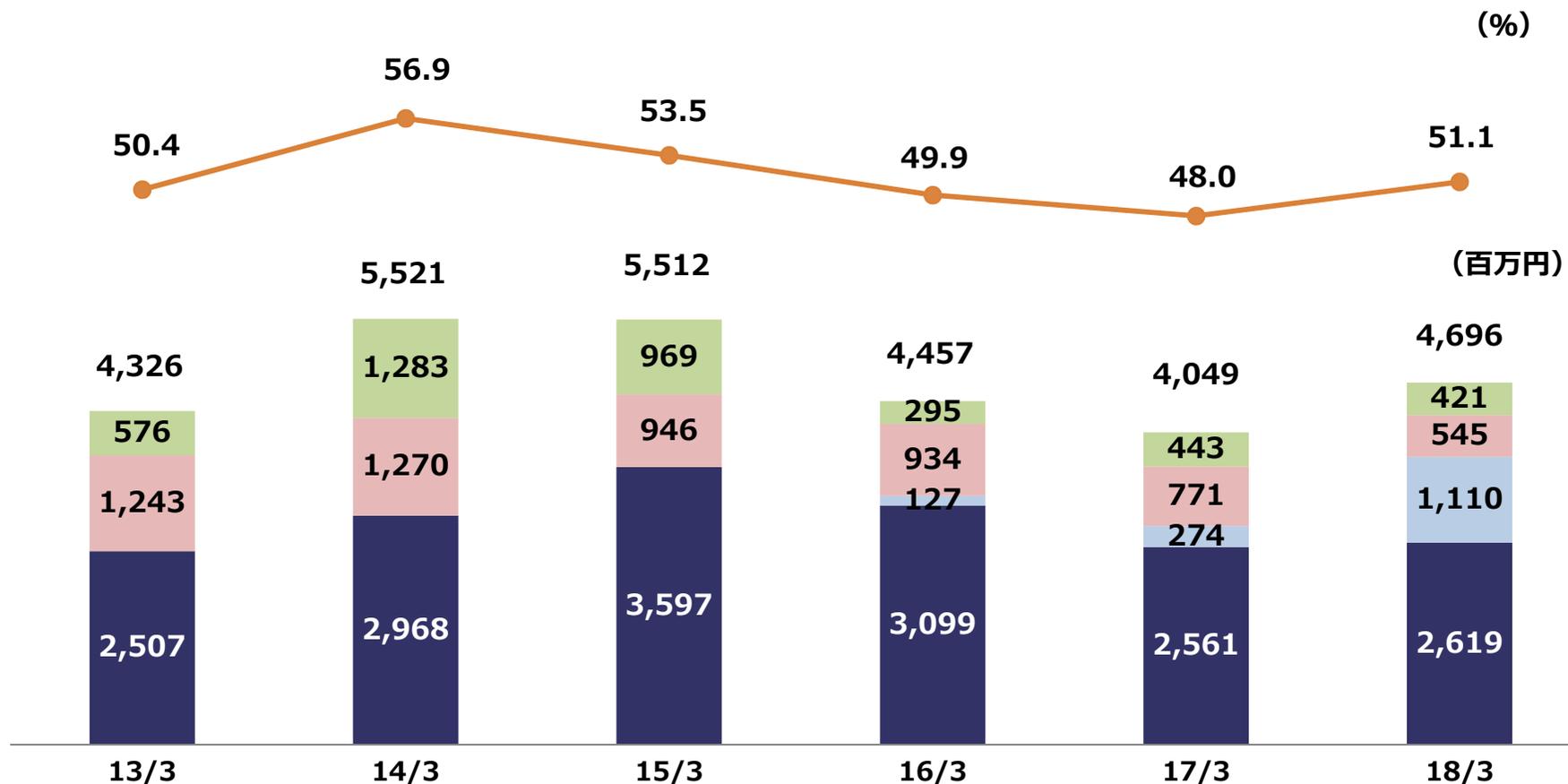
研究開発費・設備投資額・減価償却費の推移



海外売上高推移

■ 米国 ■ 中国 ■ 韓国 ■ その他 ● 海外売上高比率

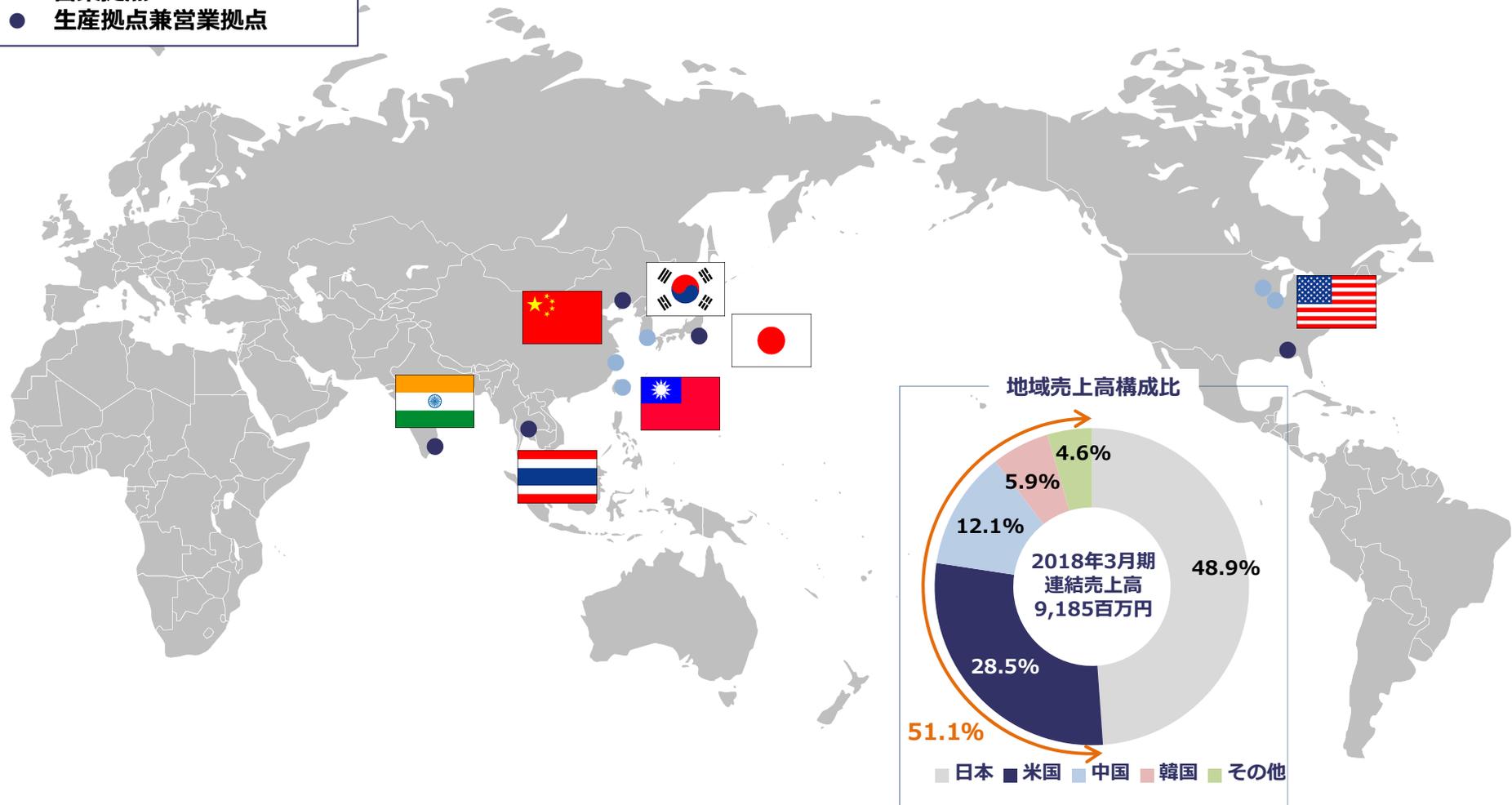
※15年3月期以前は中国はその他に含む



グローバルネットワーク（1）

世界6カ所に拠点を設置。海外売上高比率は51.1%（2018年3月期）

- 営業拠点
- 生産拠点兼営業拠点



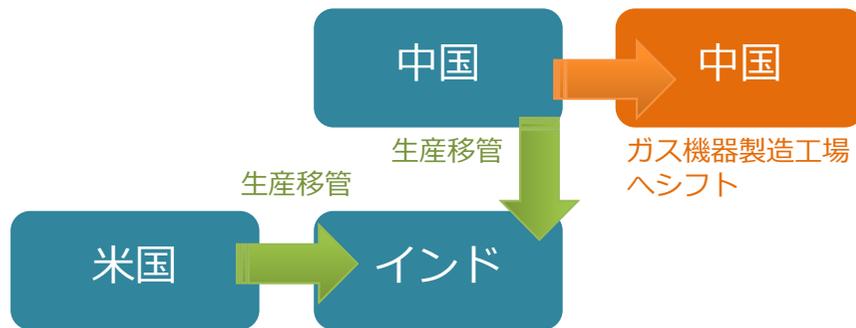
グローバルネットワーク（2）

■ グローバルな最適生産体制

- 生産拠点の最適化
- インド…生産拠点のみならず、販売拠点への位置づけを追加
- 各拠点との連携強化

生産拠点の最適化

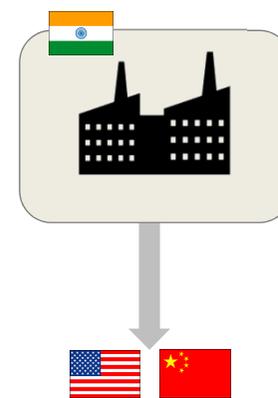
- コスト要件に合致した製造方法の確立
- 加工、組立などプロセスベースの最適化
- ガス機器事業進出への布石



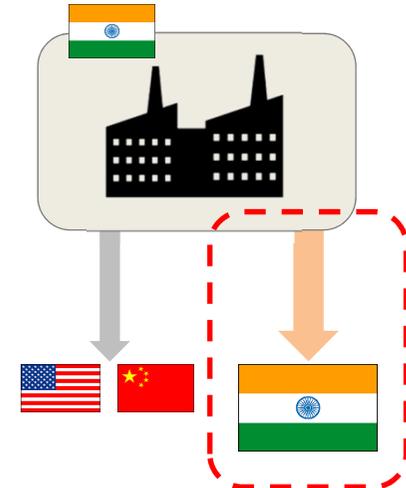
インドビジネスの質の転換（販売拠点としての位置づけを追加）

- 内製化を進めていたインドにおけるダイカスト事業を更に進展させ、インド国内で現地企業向けの外販を開始

▼これまで



▼現在



天然ガス自動車の構造と特徴

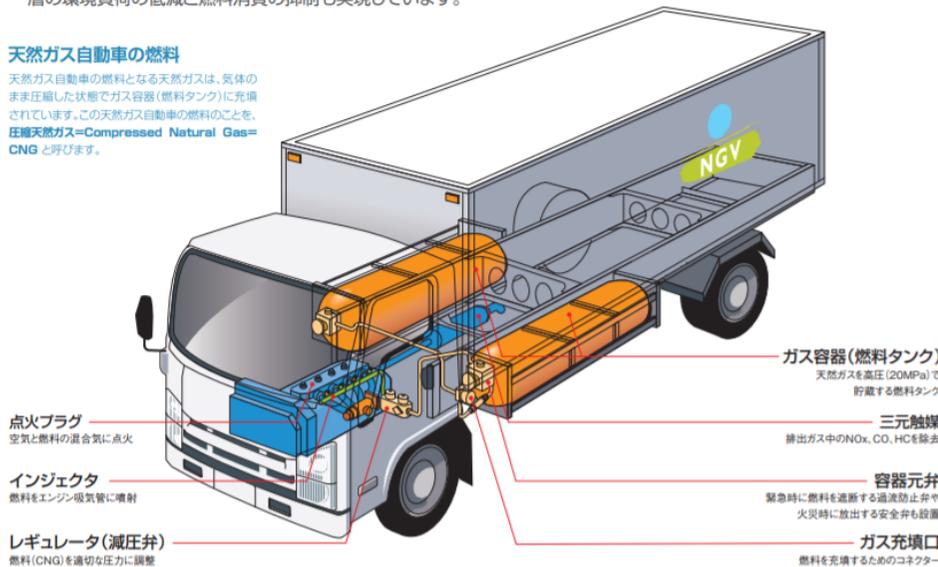
天然ガス自動車（CNG車）の構造（トラック）

天然ガス自動車はシンプルな構造で実用的

天然ガス自動車の構造はガソリン車とほぼ同じで、異なるのは燃料供給系のみです。高圧ガスを充填する容器は衝突テストや火災テストにより安全性も実証されています。また、アイドリングストップ機能を持つ天然ガス自動車も設定されており、より一層の環境負荷の低減と燃料消費の抑制も実現しています。

天然ガス自動車の燃料

天然ガス自動車の燃料となる天然ガスは、気体のまま圧縮した状態でガス容器（燃料タンク）に充填されています。この天然ガス自動車の燃料のことを、**圧縮天然ガス=Compressed Natural Gas=CNG**と呼びます。



CNG (Compressed Natural Gas) 車：
天然ガスを気体のまま、高圧（20MPa）でガス容器に貯蔵する車両
LNG (Liquefied Natural Gas) 車：
天然ガスを液体状態（-162℃）で、超低温容器に貯蔵する車両



出所：日本ガス協会

CO₂排出量が少ない

CO₂排出量を1～2割カット

1 天然ガスは、ガソリン・軽油などの燃料に対して、**単位発熱量あたりのCO₂排出量が約25%少ない**燃料です。

燃料自体のCO₂排出量比較



環境省地球環境局「実行計画策定マニュアル及び室温効果ガス排出量算定ガイドライン」平成19年3月

2 現在、都市内を走行している天然ガス自動車をガソリン車と比較すると**1～2割のCO₂排出量削減効果**があります。

天然ガス自動車とガソリン車のCO₂排出量比較



※国産1500cc 小型バンで比較。メーカーカタログ値を用いて算出。

3 大型トラック（車両総重量12t超クラス）の平成27年度燃費基準適合ディーゼル自動車と比較して、高速走行を主体とした使用方法により、概ね**10%以上のCO₂排出削減**が可能な大型天然ガストラックが販売されています。

天然ガス自動車とディーゼル車のCO₂排出量比較



天然ガス車の優位性

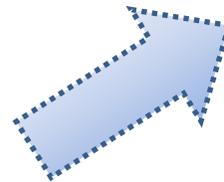
大型トラック 1200 kmを無給油（充電）走行させた場合



燃料費 50,000円
積載可能重量 10トン

ディーゼル代替として有望

最大積載量が半減



リチウムイオンバッテリー

- ・ 電力費 対ディーゼル比約50%
- ・ 最大積載量 **5トン**

(電池重量が5トンになり最大積載量が約半分になる。(計算値))



LNGタンク

- ・ 燃料費 対ディーゼル比約70%
- ・ 最大積載重量 **10トン**

・ 排出ガス規制 Euro 6

2014年9月から施行した第1段階と、2017年9月からの第2段階の2段階で実施された。ユーロ6第1段階では、ディーゼル車が排出する窒素酸化物について強化し、ガソリン車なみの環境基準とした。この排出ガス規制はヨーロッパだけでなく、多くのヨーロッパ車が走行する中国、インド、ロシア、韓国などでも排出ガス基準として採用されており、これらの国々は順次ユーロ6を導入する見通しである。

・ ISO 26262

ISO 26262は自動車分野向けの機能安全規格であり、自動車の電気電子(E/E)システムのアプリケーション分野における固有のニーズに準拠するように策定され、車両総重量が3,500kgまでの量産乗用車に適用されるISO規格である。2011年11月に第1版が発行され、2018年に第2版が発行される予定である。

-
- 本資料は株式会社ニッキ（以下、当社）の業績に関する情報の提供を目的としたものであり、当社が発行する有価証券の投資勧誘を目的としたものではありません。
 - 本資料には当社の業績、戦略、事業計画などに関する将来的予測を示す記述および資料が記載されております。これらの将来的予測に関する記述および資料は過去の事実ではなく、発表時点で入手可能な情報に基づき当社が判断した予測です。
 - また、経済動向、他社との競合状況などの潜在的リスクや不確実な要因も含まれています。その為、実際の業績、事業展開または財務状況は今後の経済動向、業界における競争、市場の需要、その他の経済・社会・政治情勢などの様々な要因により、記述されている将来予測とは大きく異なる結果となる可能性があることをご承知おき下さい。

【本資料及び当社IRに関するお問い合わせ先】

株式会社ニッキ 総務部経理課

TEL : 046-285-0228 / E-mail : ir@nikkinet.co.jp