

株式会社NITTAN (6493)

個人投資家向け会社説明会



2025年3月3日
代表取締役社長 リ テーファン
李 太 煥



0. 講演者プロフィール



■ 講演者

役職：代表取締役社長

氏名：李 太煥（リ テーフアン）

生年月日：1964年12月1日（60歳）

出身：大韓民国（ソウル市・江南地区）



趣味のバイク



趣味のスキー

NITTANとの縁について “お客様からNITTAN社員へ”

- ・ 1988年 東海大学工学研究科修士課程修了
- ・ 1988年 KIA自動車中央研究所ガソリンエンジン設計部に入社
- ・ 1993年頃 バルブリフター設計及びメーカー選定のため NITTAN訪問
- ・ 1995年3月 NITTAN社員として、韓国現地で採用される
- ・ 2007年6月 韓国日鍛からNITTANへ転籍し、現在に至る



KIA自動車中央研究所時代

1部： 何が変わった？

2部： NITTAN ってどんな会社？

3部： 中長期経営ビジョン

4部： 業績動向

5部： 株主還元

1-1.株主優待制度の導入



継続保有期間※	保有株式数	優待内容
1年以上 但し、初回（2025年3月末日）のみ保有期間は考慮しない	500株以上 1,000株未満	QUOカード 1,000円分
	1,000株以上	QUOカード 2,000円分

贈呈時期

毎年6月の定時株主総会終了後に
発送する総会決議通知(6月下旬)
に同封してお送りする

※イメージ



優待+配当利回り	配当利回り	配当金
5.11%	4.38%	12円

※2/27時点の株価274円前提

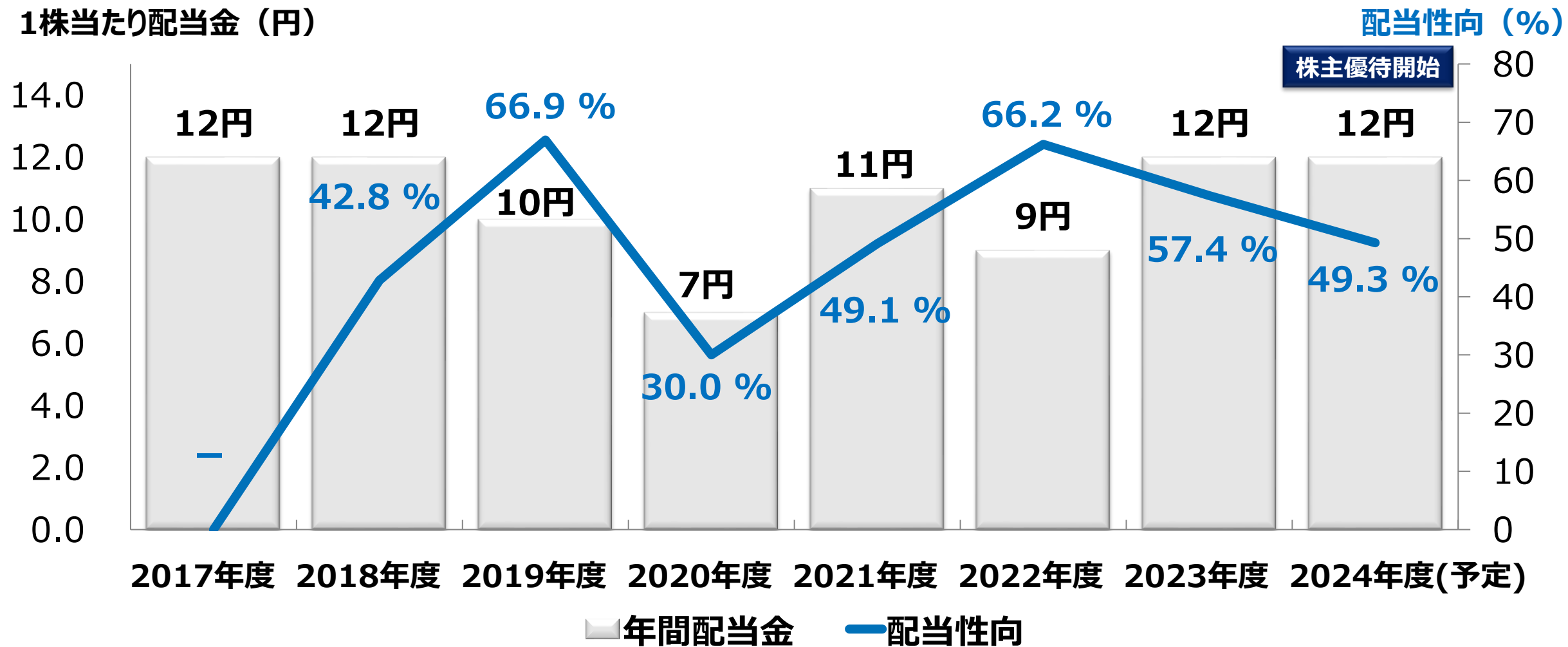
※「継続保有期間1年以上」は、毎年3月末日および9月末日の当社株主名簿に基づいて判定

同一株主番号で連続して3回以上記載され、全ての基準日（3月末日・9月末日）において、各区分の最小株式数(500株、1,000株)を下回ることなく保有している状態を指す

- より多くの株主の皆様当社株式を保有していただけるよう、株主優待制度を新たに導入
- ステークホルダーの皆様への約束を守り、更なる企業価値向上を図る

1-2. 配当金の推移

1株当たり配当金（円）



■ 当社は株主還元の強化は最重要経営課題と捉えており、安定配当の継続と総還元性向上を検討する

1-3. M&Aで完全子会社化したNITTAN恵那金属の概要



社名	株式会社NITTAN恵那金属（2025年1月1日に商号変更）		
本社所在地	岐阜県中津川市小川町 2 番18号		
創立	1946年3月		
代表者の役職・氏名	代表取締役 市岡 真二		
従業員数（2023年12月期）	185名（国内：110名、海外：75名）		
年商（2023年12月期）	連結：26億円		
事業内容	機械加工業 表面処理業 不動産賃貸業	製造拠点	岐阜県中津川市 中国江蘇省昆山市 （恵那金属（昆山）有限公司）



- 経営ビジョン「NITTAN Challenge 10」達成に向けて、積極的なM&Aを実施
- 2024年10月2日に完全子会社化、2025年1月1日に商号変更完了

1-4. NITTAN恵那金属のコア技術とM&Aの狙い



- 両社の技術を融合した多様なシナジーにより異業種・電動化領域で事業拡大につなげる
- 新規事業開発などを推し進め、NITTAN恵那金属の26年度に年商50億円を目指す

会社の構造改革を行うために 2025/2/1に組織変更を断行した



- モノづくり企業に相応しい製造体制と、ダイナミックな先行開発に着手できる体制とした

1部： 何が変わった？

2部： **NITTAN** ってどんな会社？

3部： 中長期経営ビジョン

4部： 業績動向

5部： 株主還元

2-1. 会社概要



本社所在地 神奈川県**秦野**市
東京都**新宿**区

二本社制



国内事業所 神奈川県**秦野**市
山口県**山陽小野田**市



グローバル製造拠点 **18** 拠点
(国内3、東南アジア13、欧州 1、北米 1)



従業員数 グローバル **2,764**人
単体 **794**人
平均勤続年数 **19.7**年



設立 **1948**年11月

創業 **77** 年

前身を含めると**101**年

売上高(2024年3月期)



連結 **494**億円 前年比 **18**%↑

単体 **210**億円 前年比 **11**%↑

乗用車エンジンバルブシェア

国内 **26**% グローバル **12**%



シェア率 国内メーカートップ

2-2. 国内工場の所在地（神奈川県秦野市）の紹介



NITTAN・本社工場



水無川と桜並木



丹沢

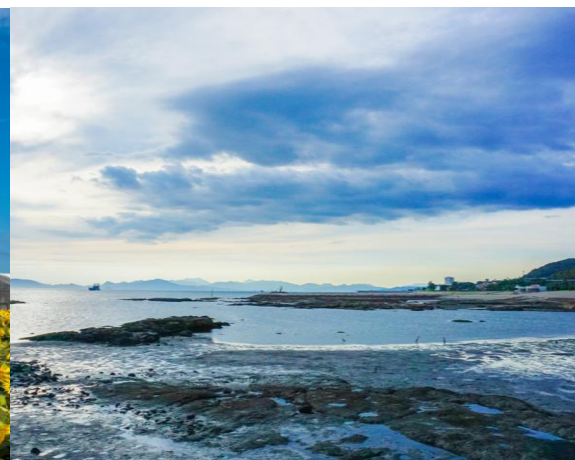


NITTANパークおおね

秦野市の基本情報

神奈川県湘南地域北部に位置し、人口は16万人で、環境省の「名水百選」に選定されている
丹沢とヤビツ峠が有名で、登山客とヒルクライムの聖地として、多くの人に親しまれている
東名高速東京インターから40分程度、小田急線で新宿からロマンスカーで60分の距離
当社では秦野地域への貢献のため、複合スポーツ施設「おおね公園」のネーミングライツを取得

2-3. 国内工場の所在地（山口県山陽小野田市）の紹介



NITTAN・山陽工場

花の海

きららビーチ焼野

竜王山から見た工場群

山陽小野田市の基本情報

瀬祭で有名な山口県の南西部に位置し、人口6万人の豊かな自然に恵まれた市

秋吉台・秋芳洞、角島・角島大橋、関門海峡、唐戸市場などの有名観光地にも隣接している

交通の面では、中国自動車道、山陽新幹線が通っており、山口宇部空港も近く、利便性が高い

ちなみに、イカ刺しが美味しい(醤油は濃口)

2-4. NITTANが培ってきたコア技術の紹介



たんぞう
鍛造技術

高温に熱した金属をプレスし
金型成形する鍛造加工法



もりがね
盛金技術

要求される性質を持つ
他の金属を溶融して部品の
必要部位に溶着させる工法



せつごう
接合技術

異なる性質をもつ金属を
一体化させる工法



かこう
加工技術

所定の形状や性質に金属を
仕上げる工法

■この4つのコア技術を駆使し、NITTAN特有の製品を供給している

2-5. 当社のルーツ

設立年度：1924年



おかじま

恩加島鉄工所（大阪市）

しばやなぎしんじ

柴柳新二が

「日本の鍛造業を立派なものにしたい」との志を持って設立

**1934年に西ドイツから
電気アプセッターを買い入れ、
日本初のエンジンバルブの量産化**

設立年度：1937年



にほん

日本鍛工株式会社

柴柳新二が

**日本鍛工株式会社を設立し、
恩加島鉄工所を合併**

**1938年川崎工場設立（現：(株)シンニッタン）
1941年尼崎工場設立（現：日本鍛工(株)）**

設立年度：1943年



**日本鍛工株式会社
秦野工場**

**日本鍛工(株)が
秦野工場を設立**

**航空機用エンジンバルブ
の製造を目的に設立
(現在は製造しておりません)**

2-6. 当社の成り立ち

設立年度：1948年



日鍛バルブ製造株式会社
⇒日鍛バルブ株式会社
(商号変更：1961年)

企業再建整備法による分離に伴い、
秦野工場が独立

日本鍛工(株)の「日」と「鍛」を引き継ぎ、
主力製品であるエンジンバルブの
「バルブ」を繋げた社名とした

2022年～現在



株式会社NITTAN

“電動化に真摯に向き合う決意”

主力製品であるエンジンバルブに限らず、
電動化領域にも果敢に挑戦する姿勢を
こめた社名にした

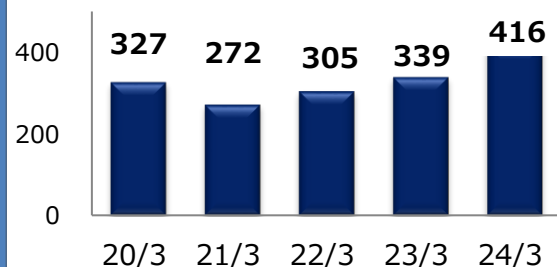
2-7. 事業領域（主な生産品目）

小型エンジンバルブ事業



小型エンジンバルブ事業売上高（連結）

（単位：億円）

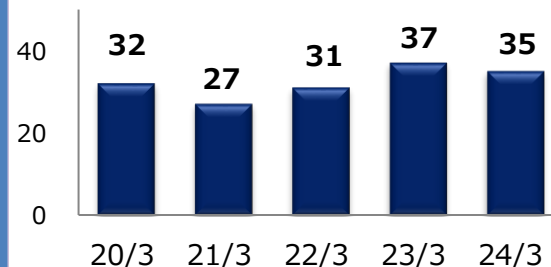


船用部品事業



船用部品事業売上高（連結）

（単位：億円）

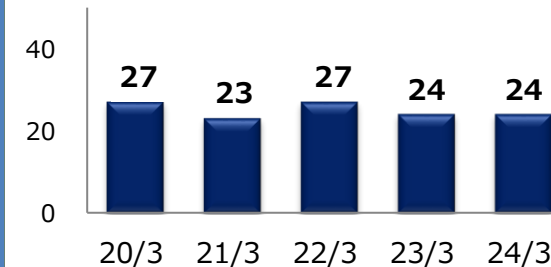


歯車事業



歯車事業売上高（連結）

（単位：億円）

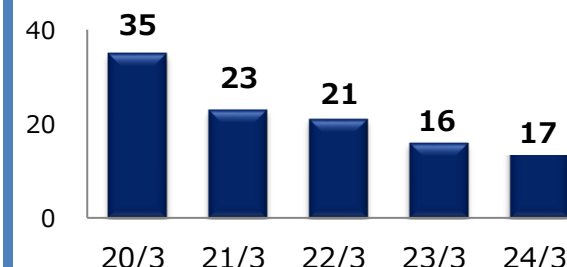


その他事業



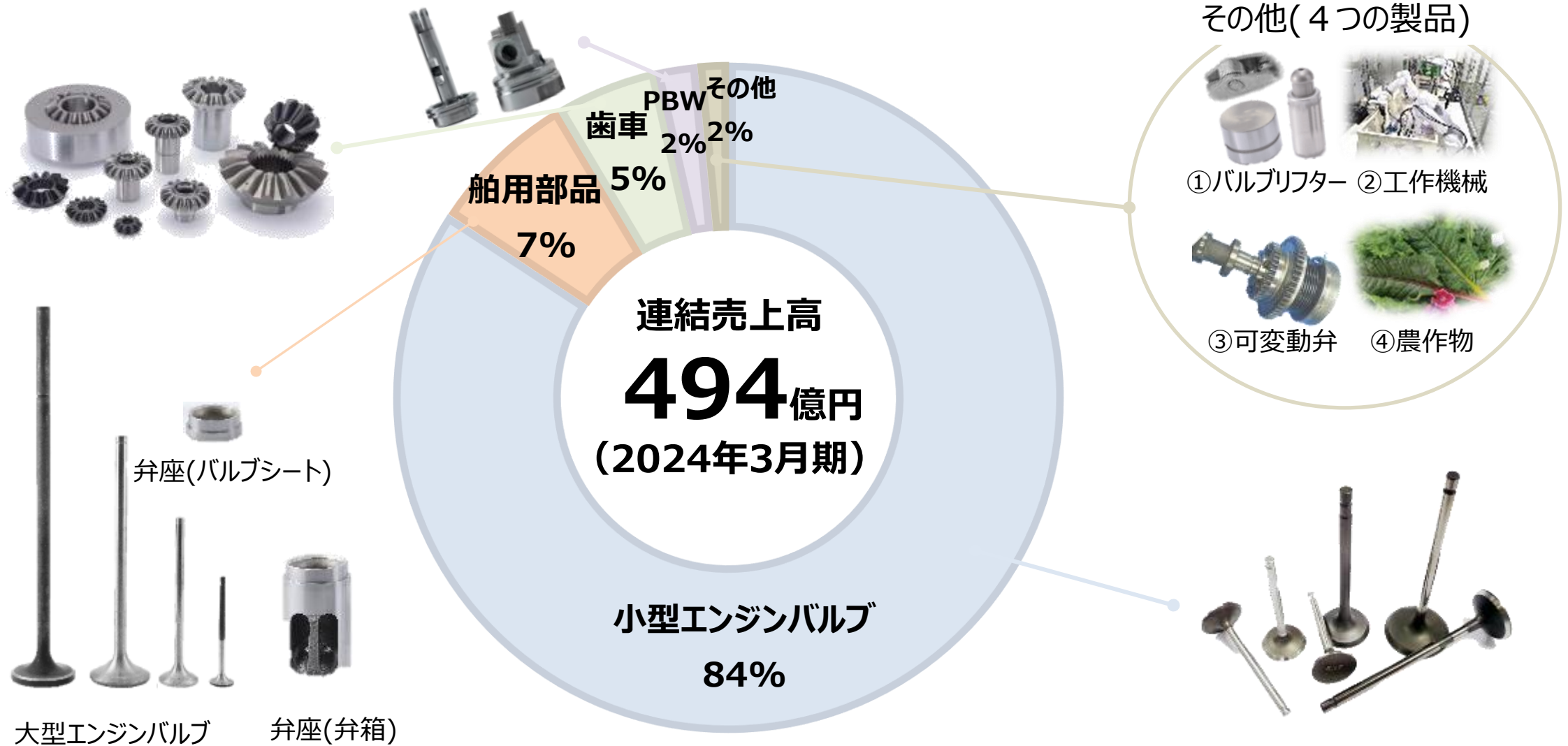
その他事業売上高（連結）

（単位：億円）



- 2024年9月末時点では4つの事業領域で構成されている
- 資本コストを重視し事業再編を行い、PBW事業、アグリ事業（農作物）を撤退

2-8. 連結売上高及び事業領域（セグメント）別比率



■ 新規開発アイテムの拡販およびM&Aにより、事業の多角化を目指している

2-9. 当社主要製品の搭載箇所

NITTANの原点であり、
戦略の要！

① エンジンバルブ



乗用車

オートバイ

バス

トラック

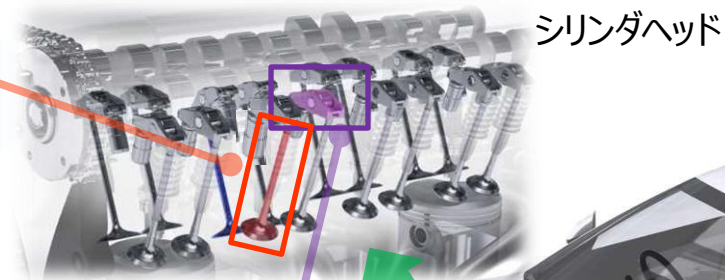
レーシングカー

船舶

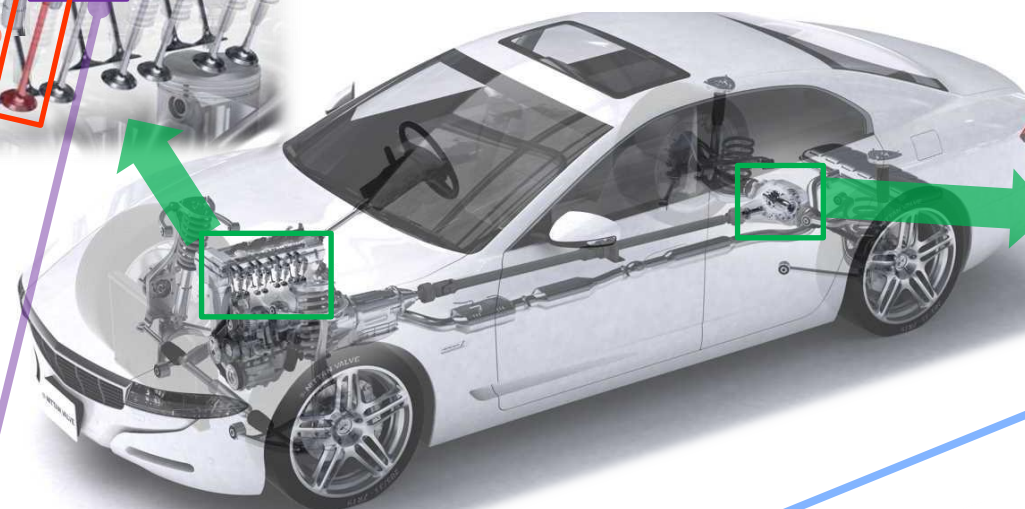
発電機

農業機械

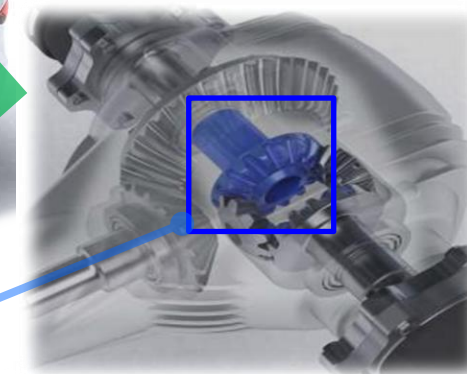
建設機械



シリンダヘッド



リヤデフケース



エンジンバルブの長寿命化、軽量化を実現

② バルブリフター



乗用車

精密鍛造工法により実現した強度と精度

③ 精密鍛造歯車



農業機械

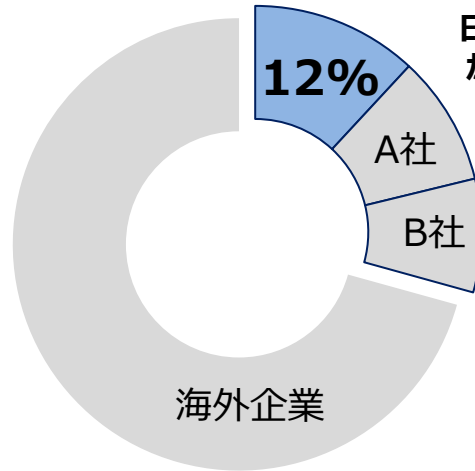
建設機械

乗用車

トラック

2-10. グローバルシェア ~エンジンバルブ当社推定シェア~

四輪向け

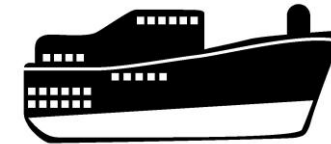
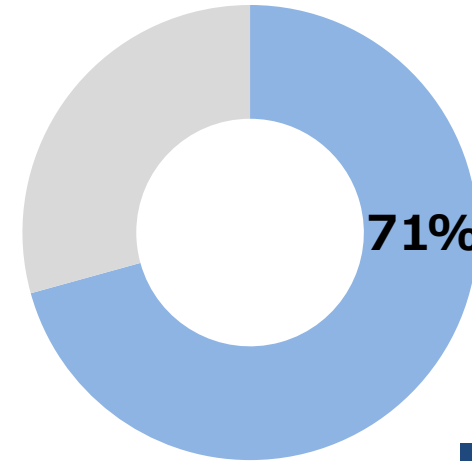


日本企業（当社含め3社）
が占めるシェア29%のうち、
当社がトップシェア！！



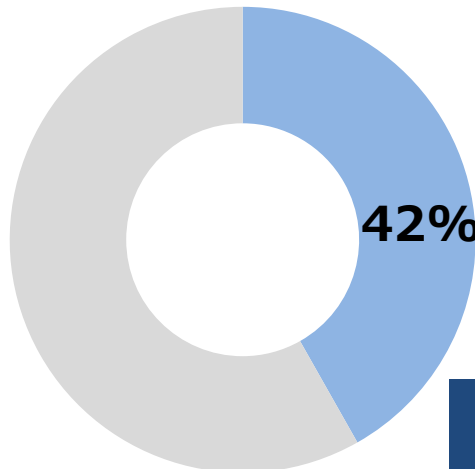
およそ 8台 に 1台

船用中速エンジン向け



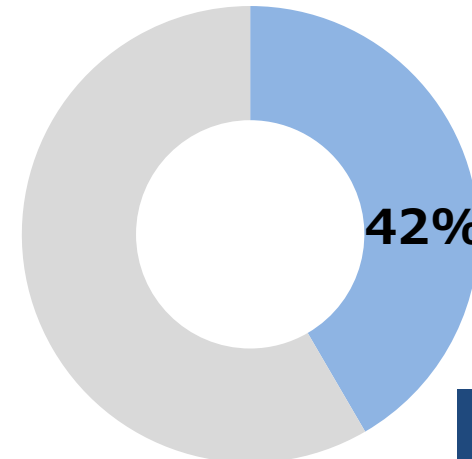
およそ 4隻 に 3隻

二輪向け



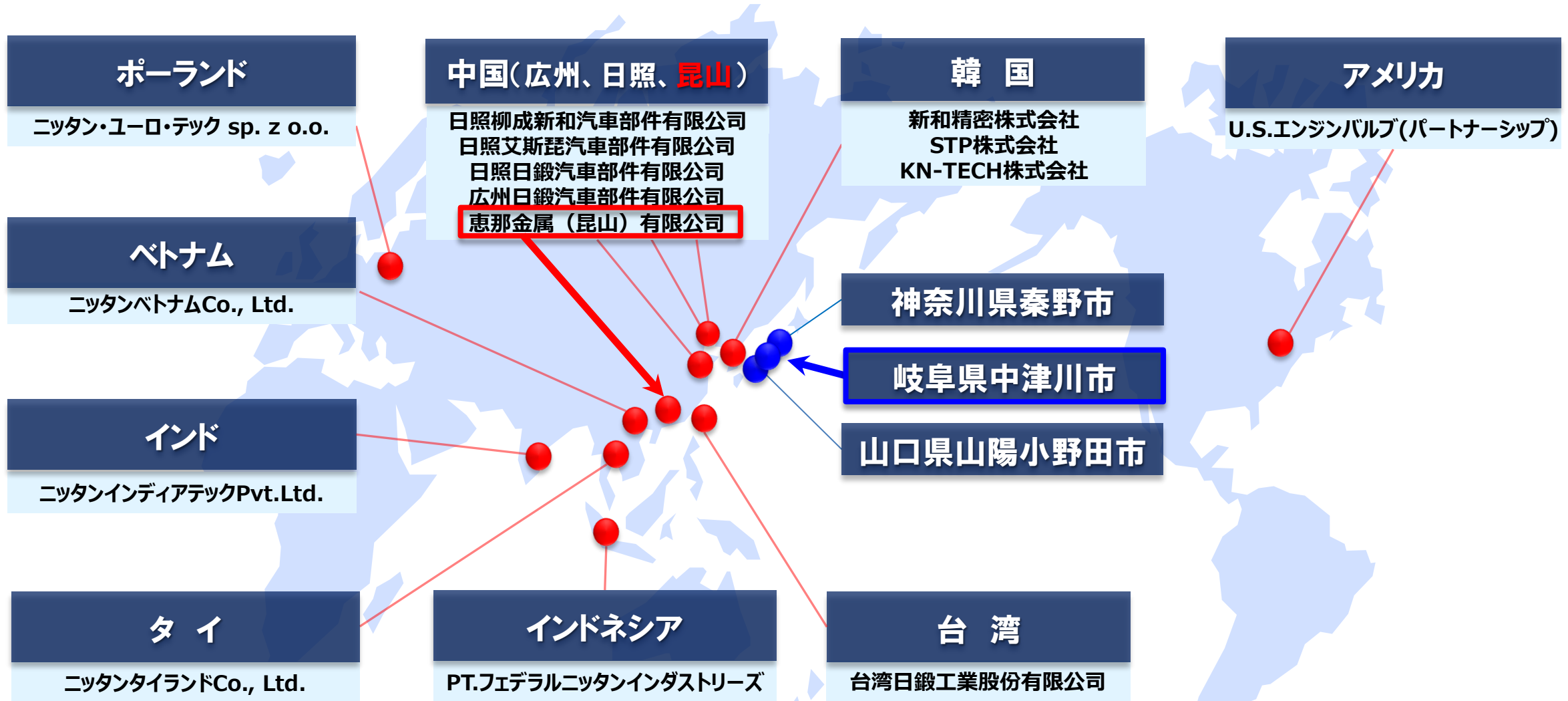
およそ 2台 に 1台

船外機向け



およそ 2艇に 1艇

2-11. NITTANグループ生産拠点 (●国内, ●海外)



■ NITTAN恵那金属が加わり、国内3拠点、海外15拠点（アセアン・アジア：13、北米・欧州：2）となった

2-12. 主要お取引先様の紹介



四輪車(エンジンバルブ)

- ▶ 本田技研工業株式会社
- ▶ マツダ株式会社
- ▶ トヨタ自動車株式会社
- ▶ 株式会社SUBARU
- ▶ 日野自動車株式会社
- ▶ スズキ株式会社
- ▶ Powertrain Engineering Sweden
- ▶ Hyundai Motor Company

ターボチャージャー

- ▶ 株式会社 IHIターボ

バルブリフター

- ▶ Hyundai Motor Company
- ▶ ヤマハ発動機株式会社
- ▶ カワサキモータース株式会社

NITTANグループは **総180社** のお客様とお取引している

二輪車(エンジンバルブ)

- ▶ ヤマハ発動機株式会社
- ▶ 本田技研工業株式会社
- ▶ カワサキモータース株式会社
- ▶ トライアンフ・モーターサイクル

船用部品

- ▶ Wartsila
- ▶ ヤンマーパワーテクノロジー株式会社
- ▶ ダイハツディーゼル株式会社
- ▶ 株式会社IHI原動機

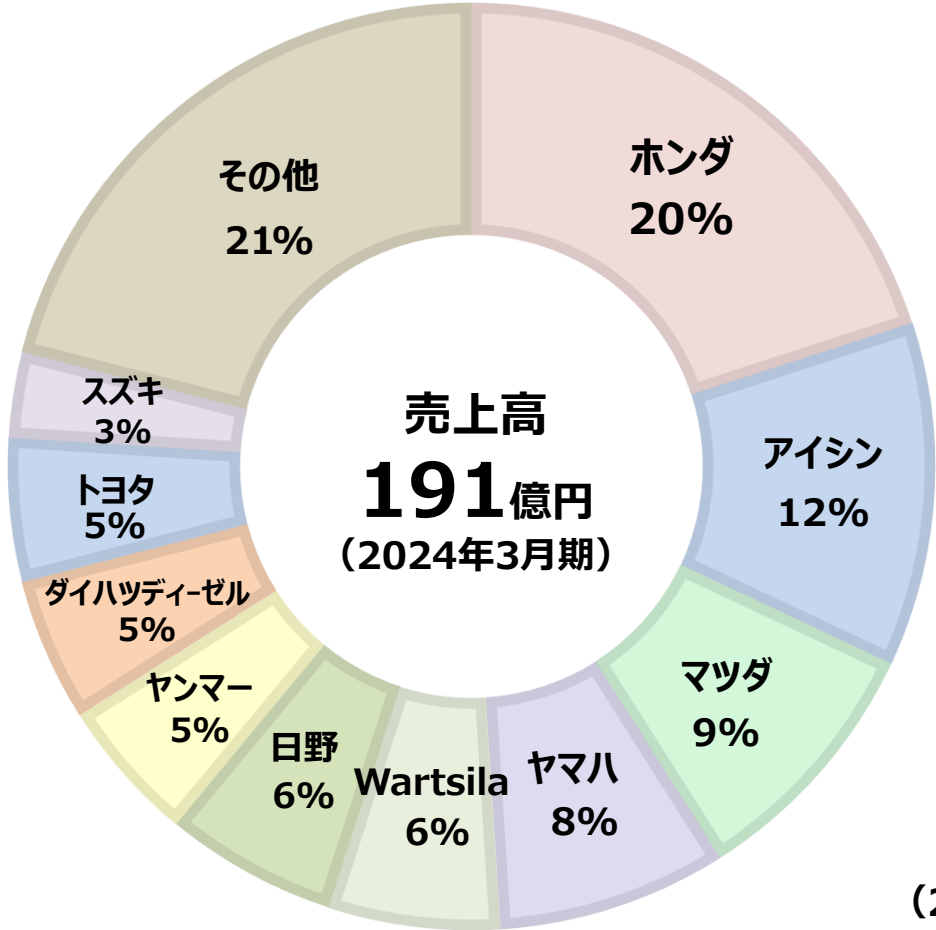
歯車

- ▶ 株式会社アイシン
- ▶ 日野自動車株式会社
- ▶ 日立建機株式会社
- ▶ 株式会社神崎高級工機製作所

2-13. 国内・海外 主要お取引先様比率（連結売上高）



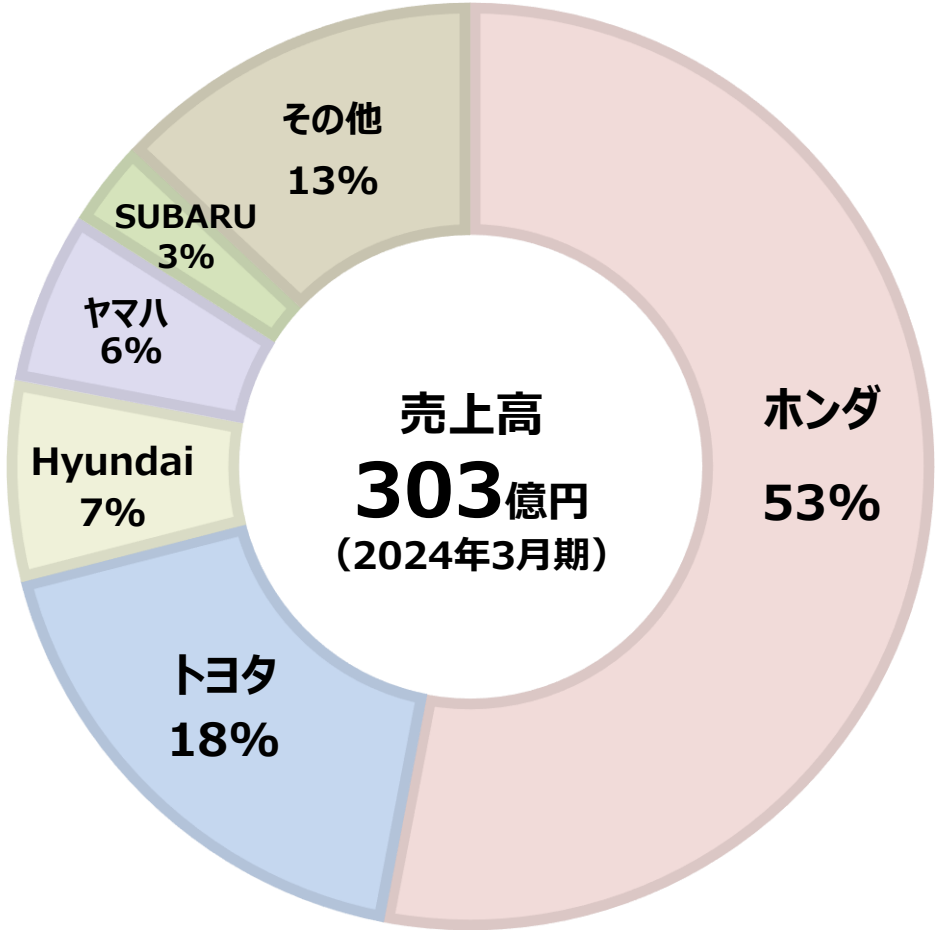
【国内】



■ 系列に属さない強み

【海外】

【敬称略】



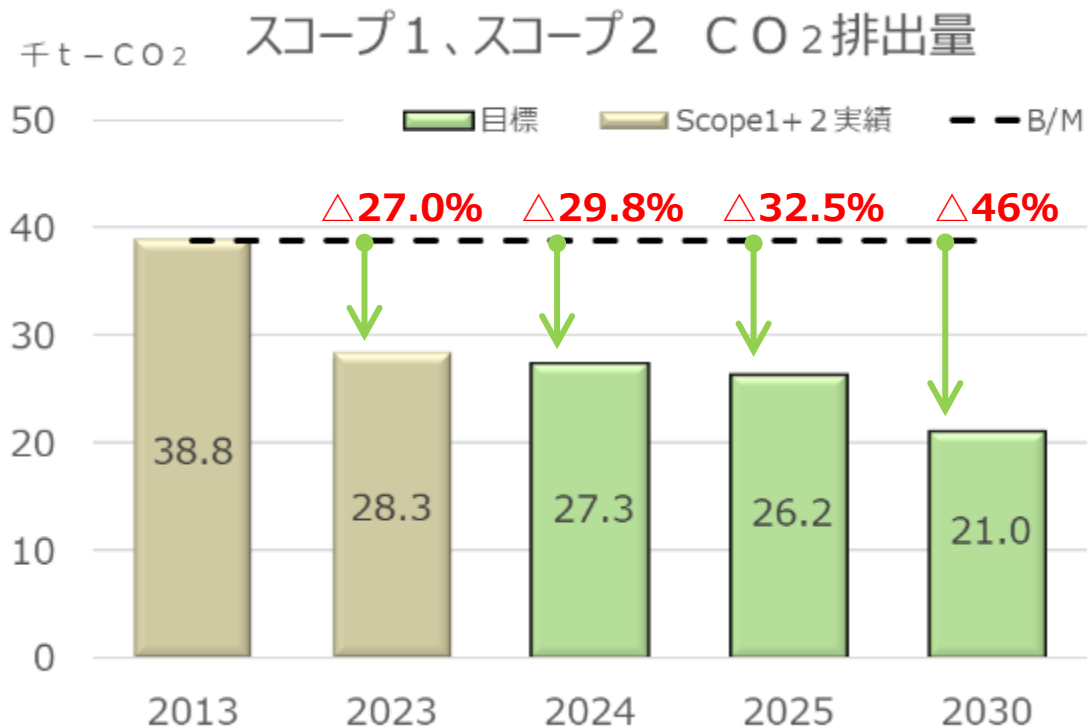
■ 地産地消のニーズに応えている

連結売上高
494億円
(2024年3月期)

2-14. カーボンニュートラルに向けての活動状況について

■ 会社方針：NITTANカーボンニュートラル（NCN）は、世界基準と推進に協調し、NC10と共に実現する
（日本政府の目標に準じ、CO₂排出量を2013年比で2030年までに46%削減を目標とする）

■ 数値目標：2013年度 B/M：CO₂排出量
38,839 t-CO₂（スコープ1 + 2）
2030年度 目標：CO₂削減量
17,866 t-CO₂（スコープ1 + 2）



アクションプラン

再エネ活用

太陽光発電設備の設置
（'30年までの目標：
'22年目標設定比約5%削減）

カーボンフリー電力、
非化石証書の導入
（'30年までの目標：
'22年目標設定比約20%削減）

省エネ活動 （1%以上/年）

コンプレッサー
エアロス削減

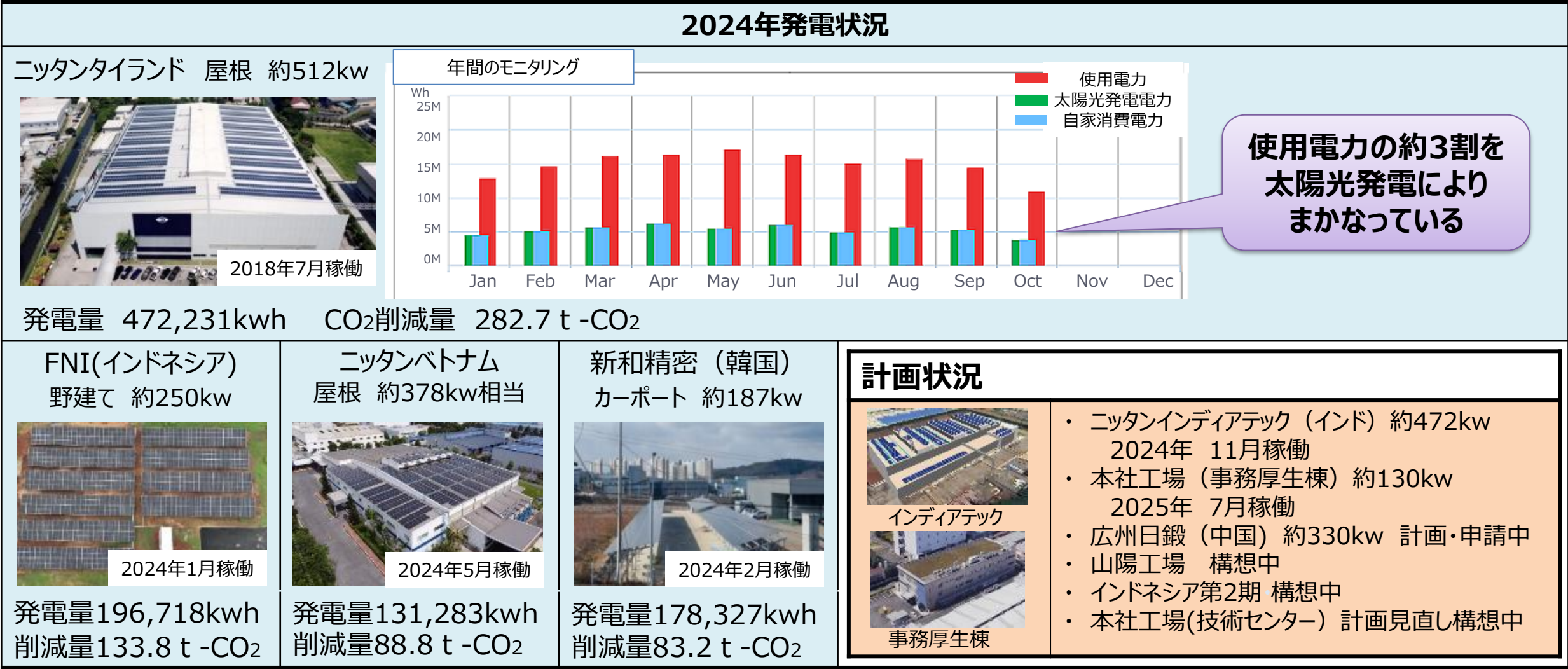
空調設備
経年劣化の効率化
WBGTを用いた管理

照明機器
古いLEDの効率化

その他、生産設備

2-15. カーボンニュートラル達成に向けた取り組み

■主な取り組み 再エネ活用（太陽光発電の積極的な活用）



2-16. 地域貢献活動『第32回NITTANピーナツカップ』



- 2025年2月15日,16日にNITTANパークおおねでU11少年サッカー大会を開催
- 当社が協賛した「ピーナツカップ」は秦野名産のピーナツ(落花生)が由来

1部： 何が変わった？

2部： NITTAN ってどんな会社？

3部： 中長期経営ビジョン

4部： 業績動向

5部： 株主還元

多様な技術を駆使し、 脱炭素化社会の実現に貢献する

パーパス設定の理由

- カーボンニュートラル実現のためには、電動化(BEV)だけではなく、内燃機関を活用するアプローチが有効的と言える
- 全方位的アプローチ(HEV/PHEV/e-Fuel/H₂/NH₃/BEV/FCEV)に、既存技術力と新商品開発力で、市場のニーズに応えて行く

3-2. “NITTAN Challenge 10”

新しい「NITTAN」の中・長期経営VISION

売上高
1,000億円以上

営業利益額
100億円以上

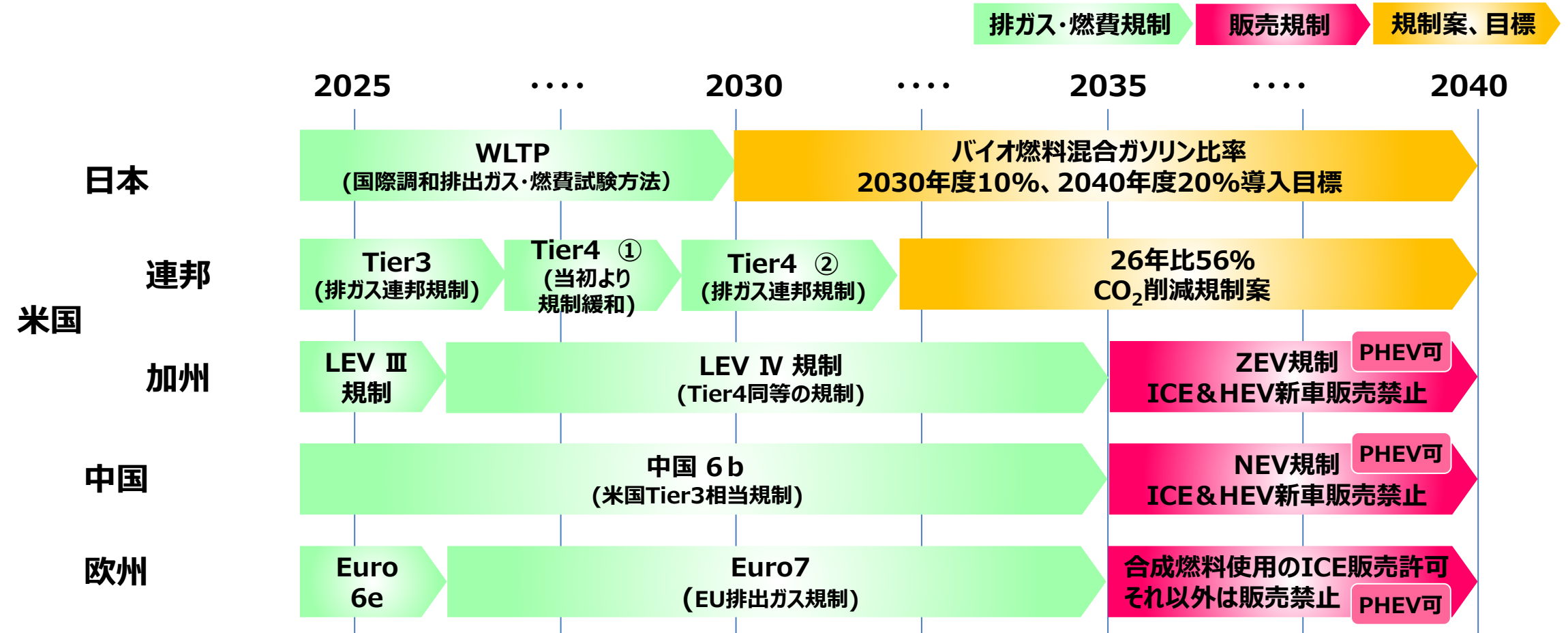
ROS
10%以上

NITTAN Challenge10



■ NITTAN恵那金属を、NC10達成における“VISION II”の成長事業の一つに位置づけた

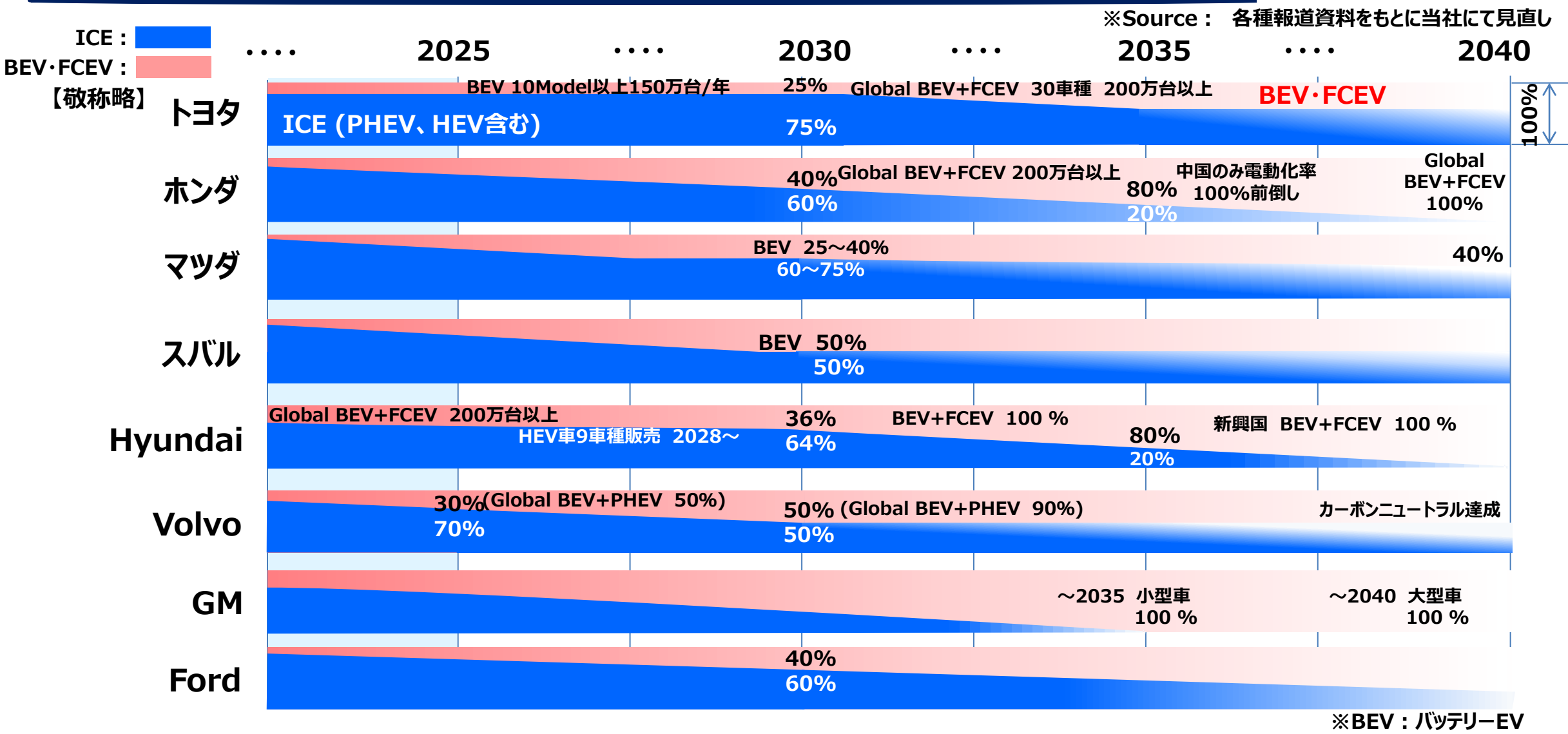
3-3. 主要自動車市場の規制動向



※Source : AM_Word、JAE自動車技術他、報道資料をもとに当社にて見直し

- 2027年の米国Tier4は当初より規制緩和したが、2029年に向けて各社ICE開発を進めている
- 加州、欧州、中国での2035年以降の販売規制でもPHEVは残るため、ICEが残る方向

3-4. 自動車メーカー 電動化の動向



■ 市場需要やインフラ未整備により各社電動化販売計画を見直し、電動化の鈍化がみられる

3-5. 世の中のSDV動向

BEV販売の鈍化

Source:次世代自動車「デジタルビークル」とは何か？中国メーカーがより抜粋覇権を狙うEVの次の競争軸より抜粋

次の競争の軸はSDV(ソフトウェア定義型車両)

SDVとは・・・

※SDV : Software Defined Vehicle

デジタル技術をフル活用した次世代自動車



SDVの主役は中国、そしてスマートフォンメーカーの参入でクルマの価値創造の変化を象徴

■モビリティ開発の軸はSDV(ソフトウェア定義型車両)となるが、パワートレインは多様化が残る

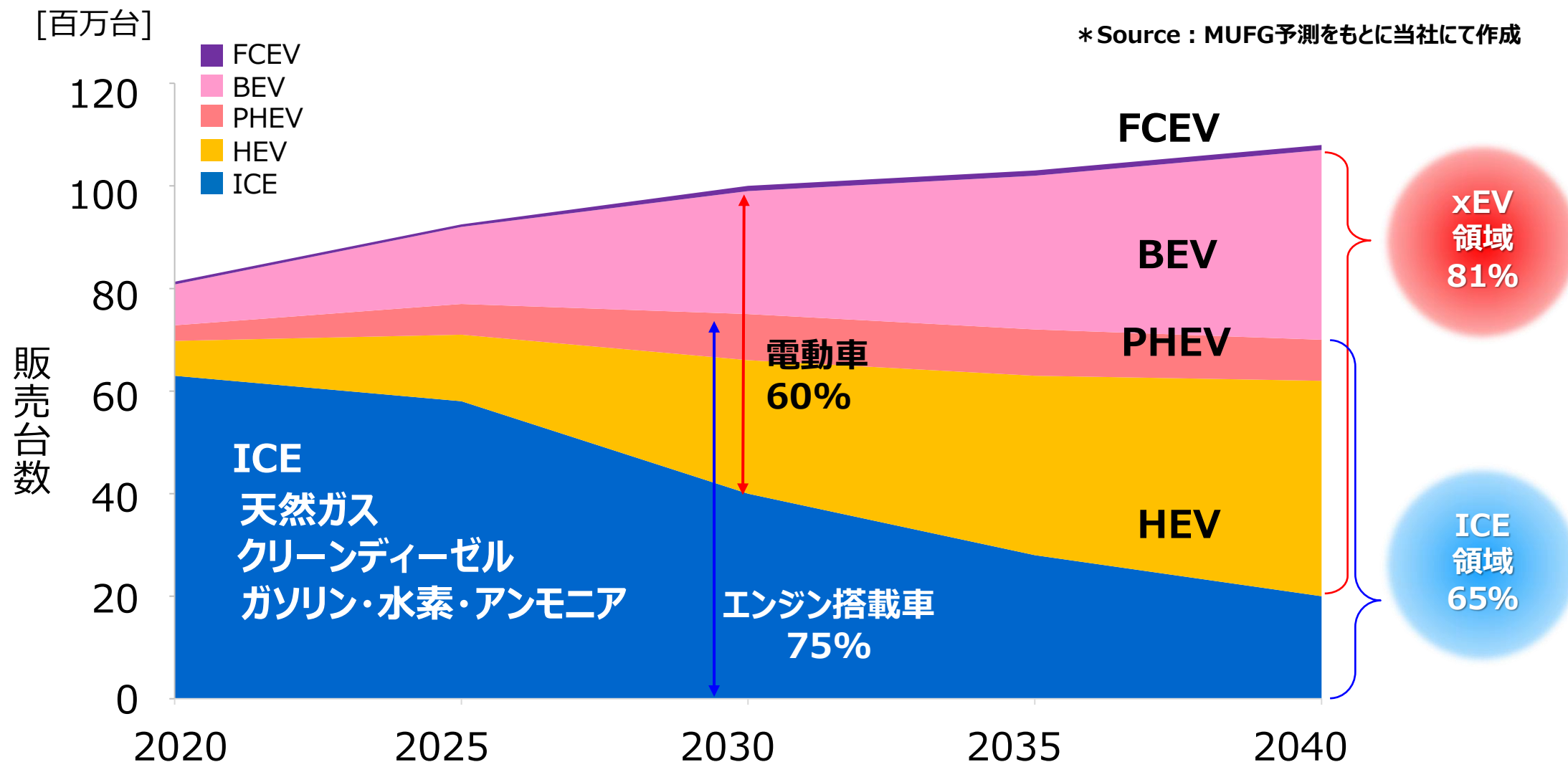


SDVによる「クルマを超えた価値提供」
エンタメなど取り組んでいる



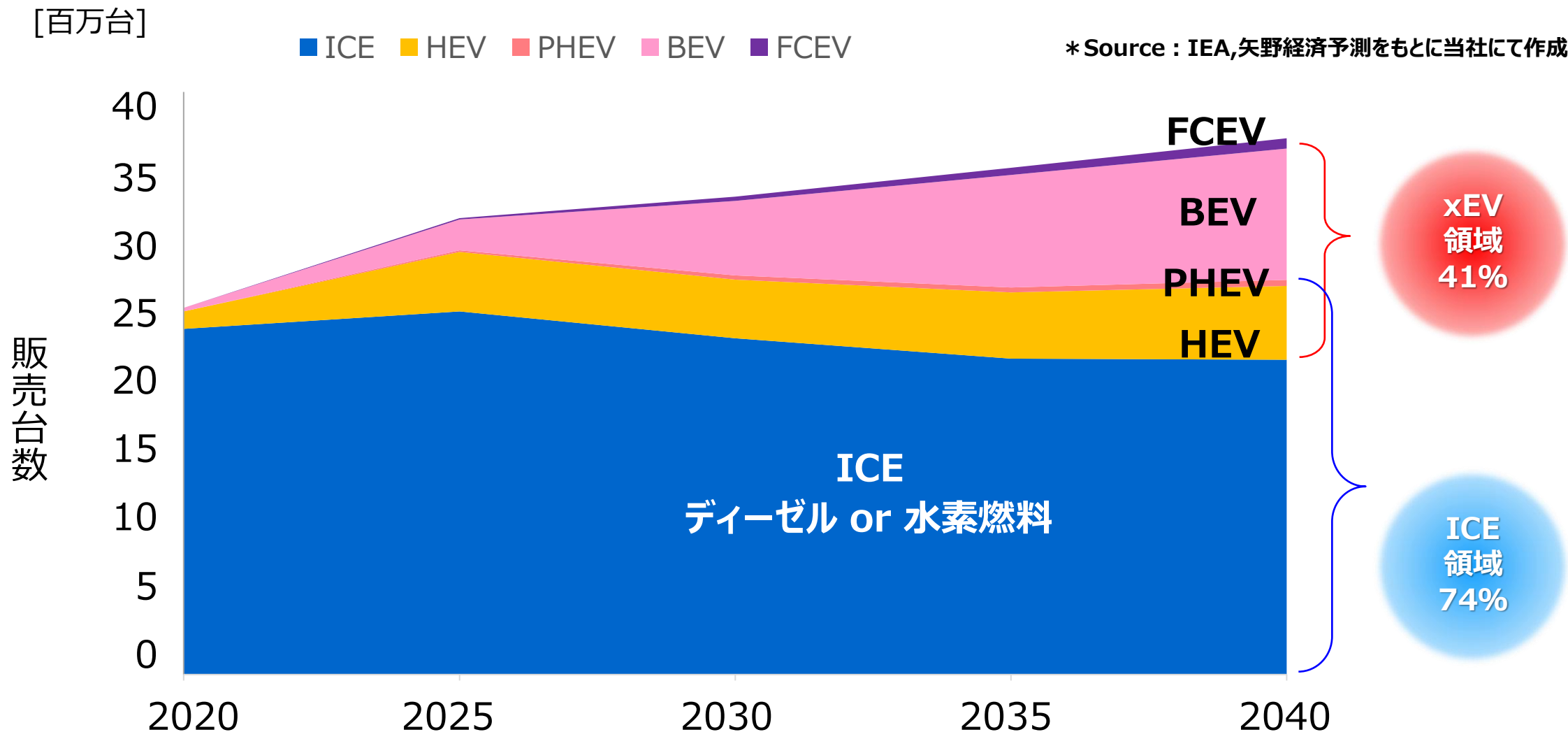
SDVの進化で自動運転や電動化が進化するが、
パワートレインは多様化

3-6. 乗用車 パワートレイン予測 -2020~2040-



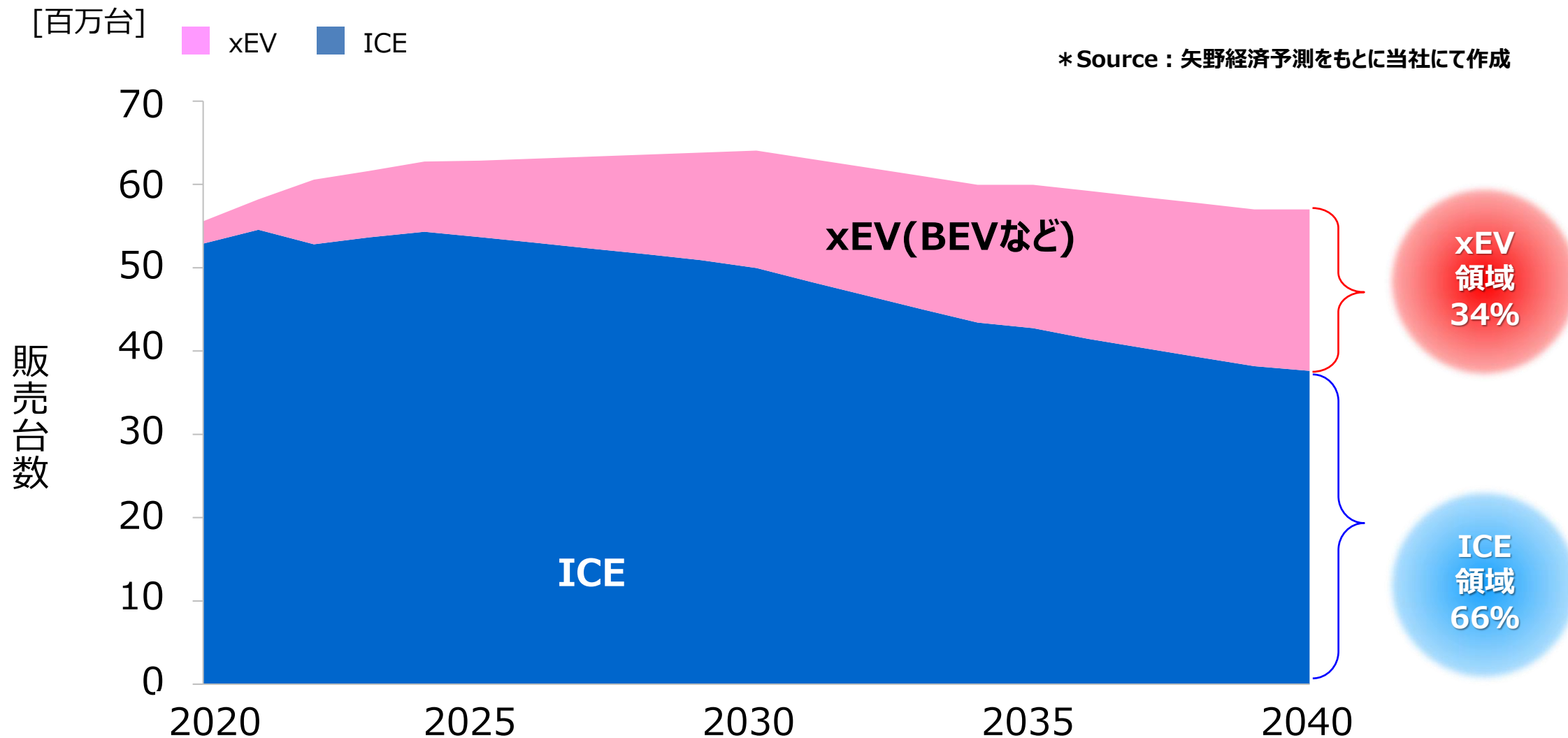
■ 将来的にBEVが主流になるが、ICEは2020年比で2040年に96%の残存数と予想

3-7. 商用車 パワートレイン別販売予測 -2020~2040-



■ 大型商用車はICEが主流であり、小型商用車は電動化へ切替わっていく見込み

3-8. 自動2輪 パワートレイン予測 -2020～2040-



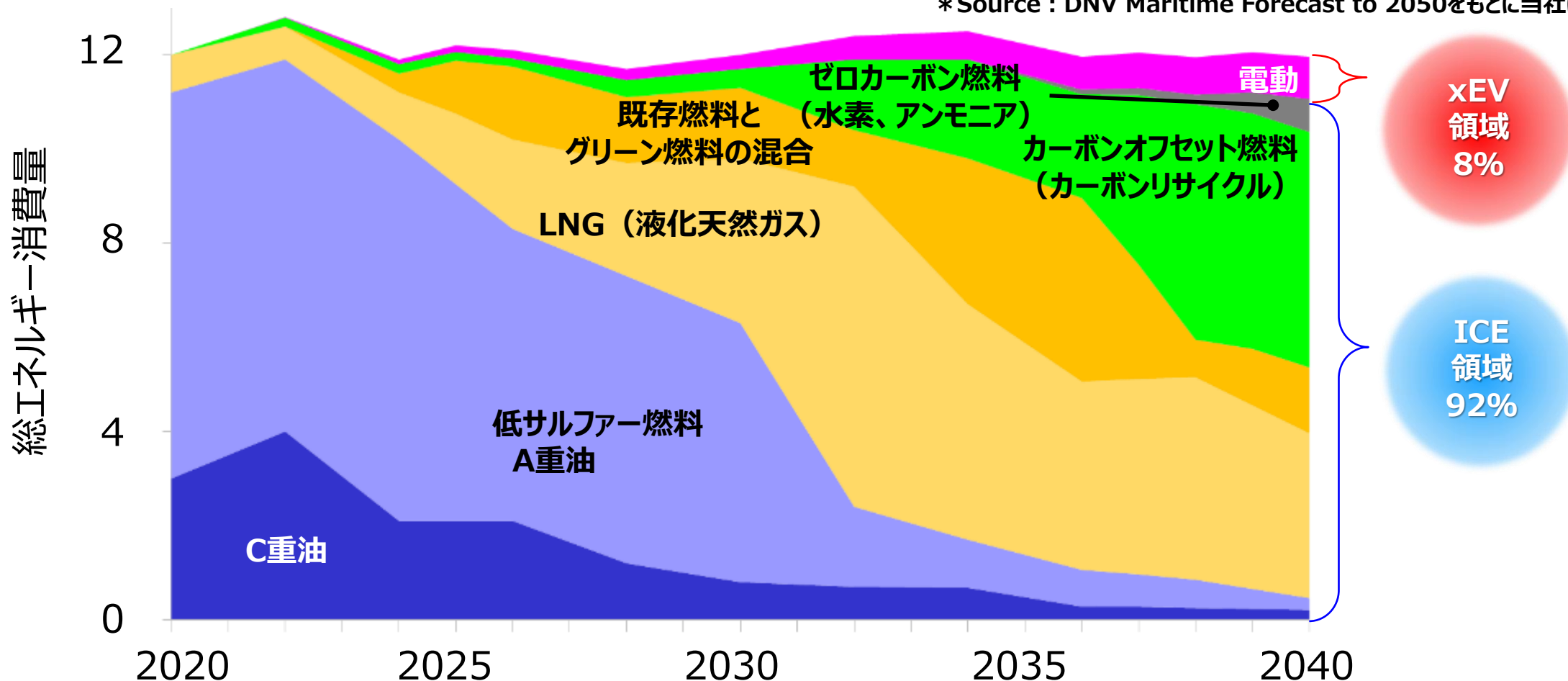
■スクーター系はEV移行が加速すると考えられるが、スポーツ系などでICEも一定数残ると予想される

3-9. 船舶 パワートレイン燃料予測 -2020~2040-

※EJ(エクサジュール)= 10^{18} J

[EJ/年] C重油 A重油 LNG 混合燃料 CO燃料 ゼロカーボン燃料 電動

* Source : DNV Maritime Forecast to 2050をもとに当社にて作成

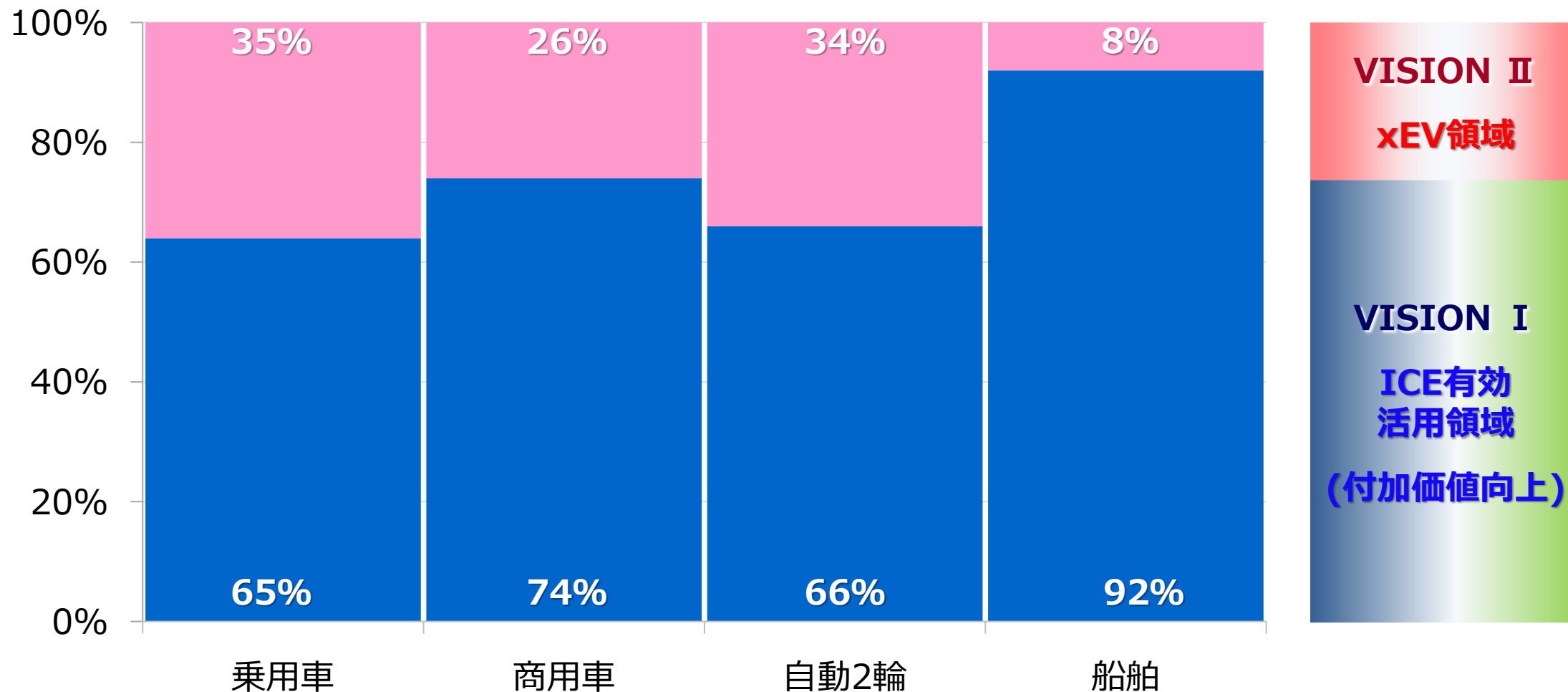


■ 船用業界は電動化の動きよりは、GHG(温室効果ガス)フリー対応技術がメインになる見込み

3-10. パワートレイン動向予測 まとめ

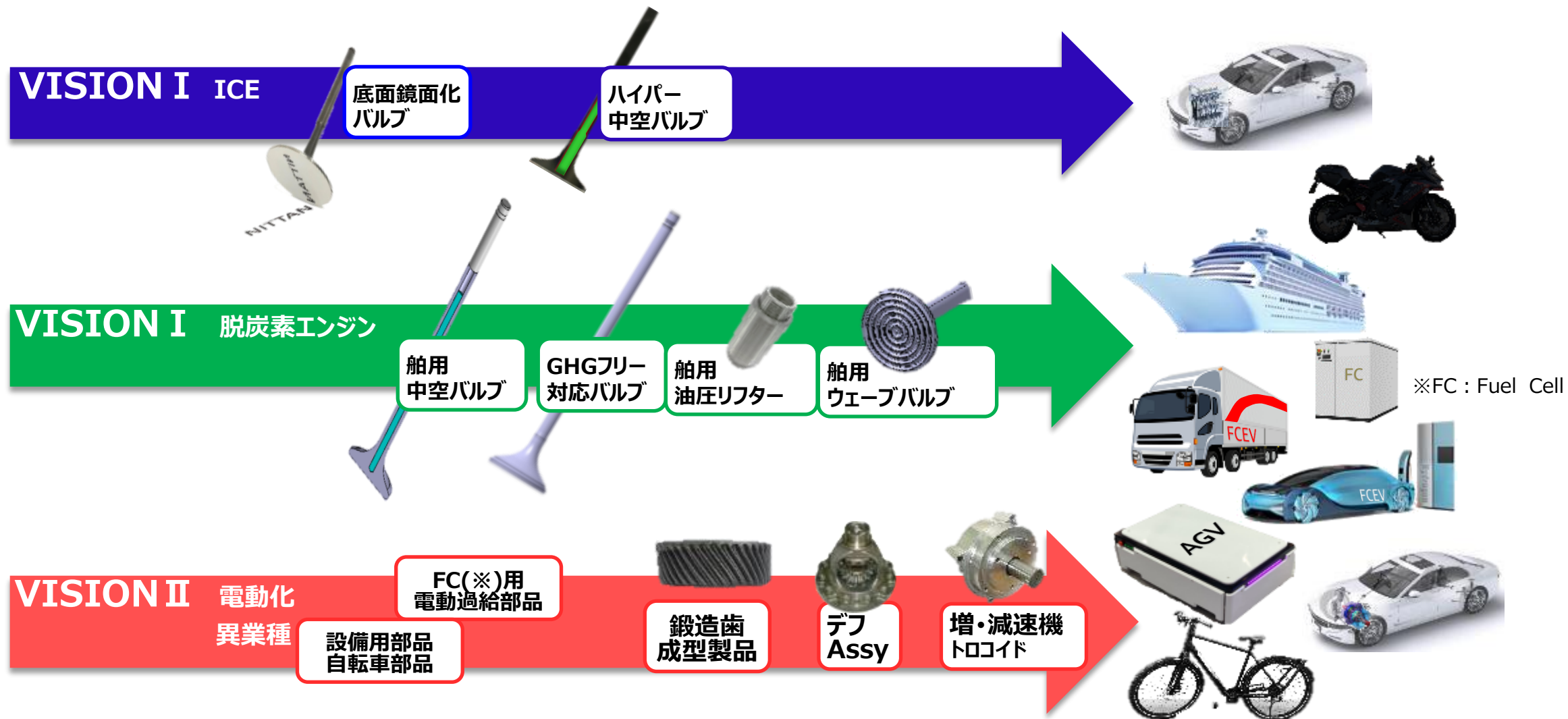
2040年予測

■ ICE領域(HEV,PHEV含む) ■ BEV領域(FCEV含む)



- 乗用車、自動2輪で電動化が進むが、ICE領域は依然としてメインの市場として残る予測
- 2040年ICE販売数量は、BEV増加も全体増加で2020年比で数量維持する予測

3-11. NC10開発のターゲットアイテム



■ 各国規制や各業界の市場動向の変化に適応したターゲットアイテムの開発を推進している

3-12. VISION I (ICE有効活用領域)の開発状況



NC10開発アイテム

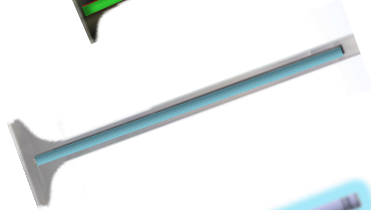
顧客状況

ハイパー中空バルブ



先行開発

船用中空バルブ



量産開発

GHGフリー対応バルブ



量産開発

中型油圧リフター

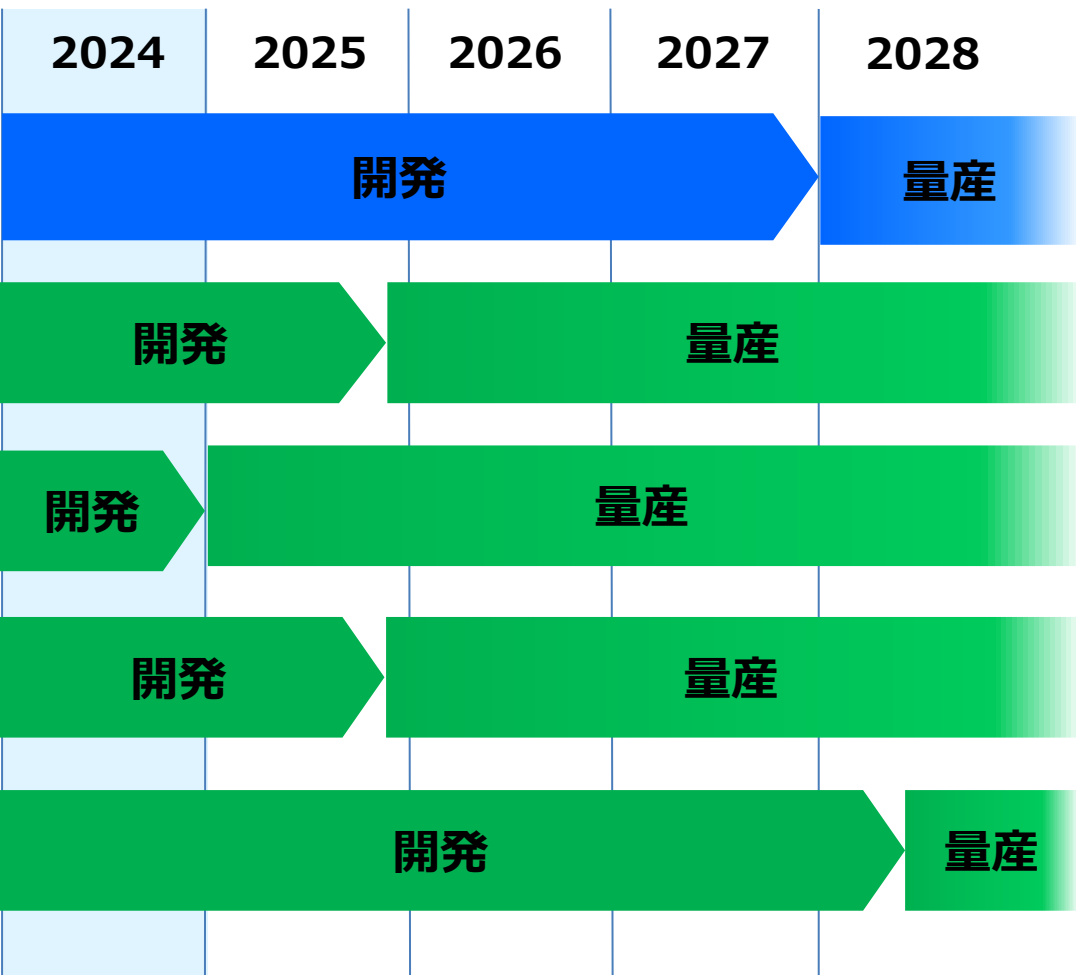


量産開発

船用ウェーブバルブ

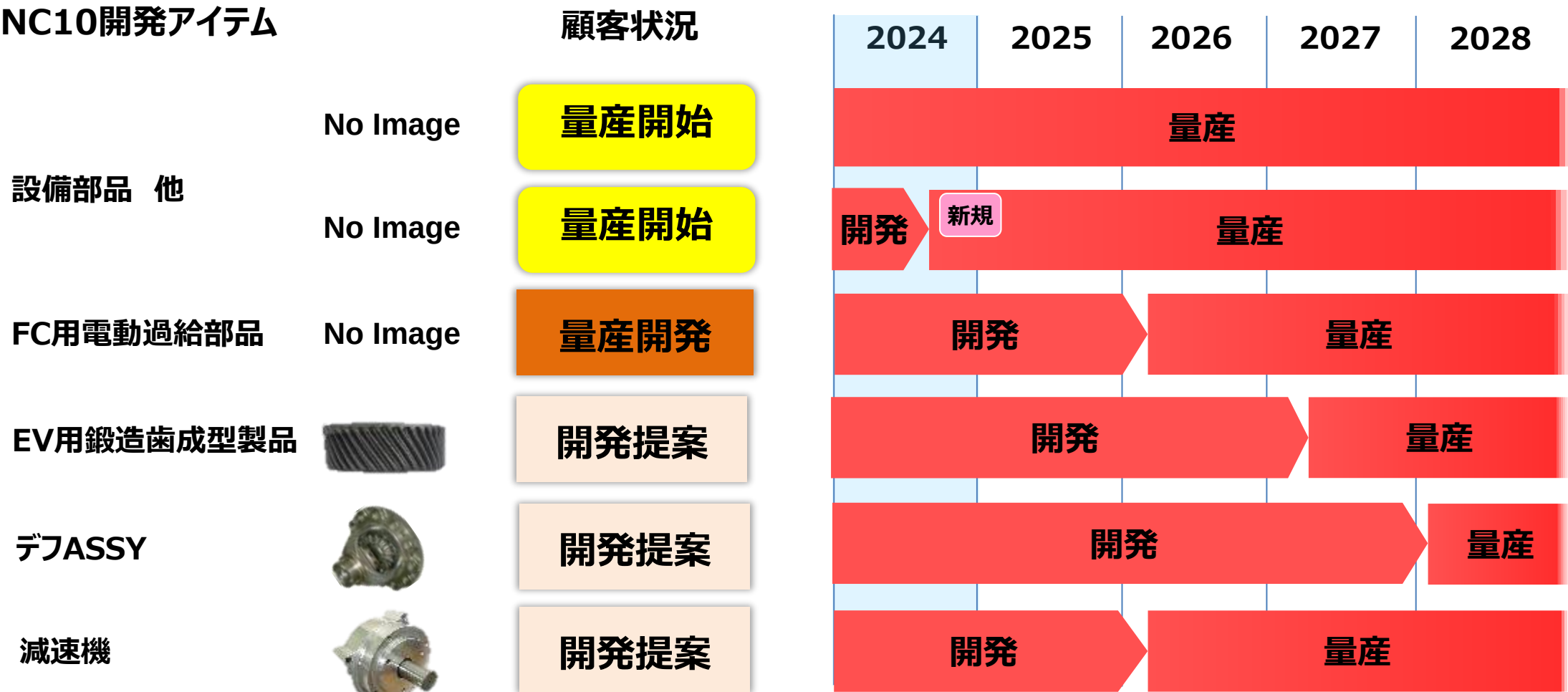


開発提案



- ハイパー中空バルブはお客様から温度低減効果を認められ、2029年のTier4対応で引合いあり
- 船用中空バルブ、GHGフリー対応バルブも2025年以降の量産化を目指す

3-13. VISION II (xEV・異業種領域)の開発状況



- 設備部品等は既に量産を開始しており、24年度に新規受注が決定、増産傾向にある
- FC用電動過給部品は新規お客様から引合いあり

3-14. 電動自転車向け減速機(Nixtroid)について

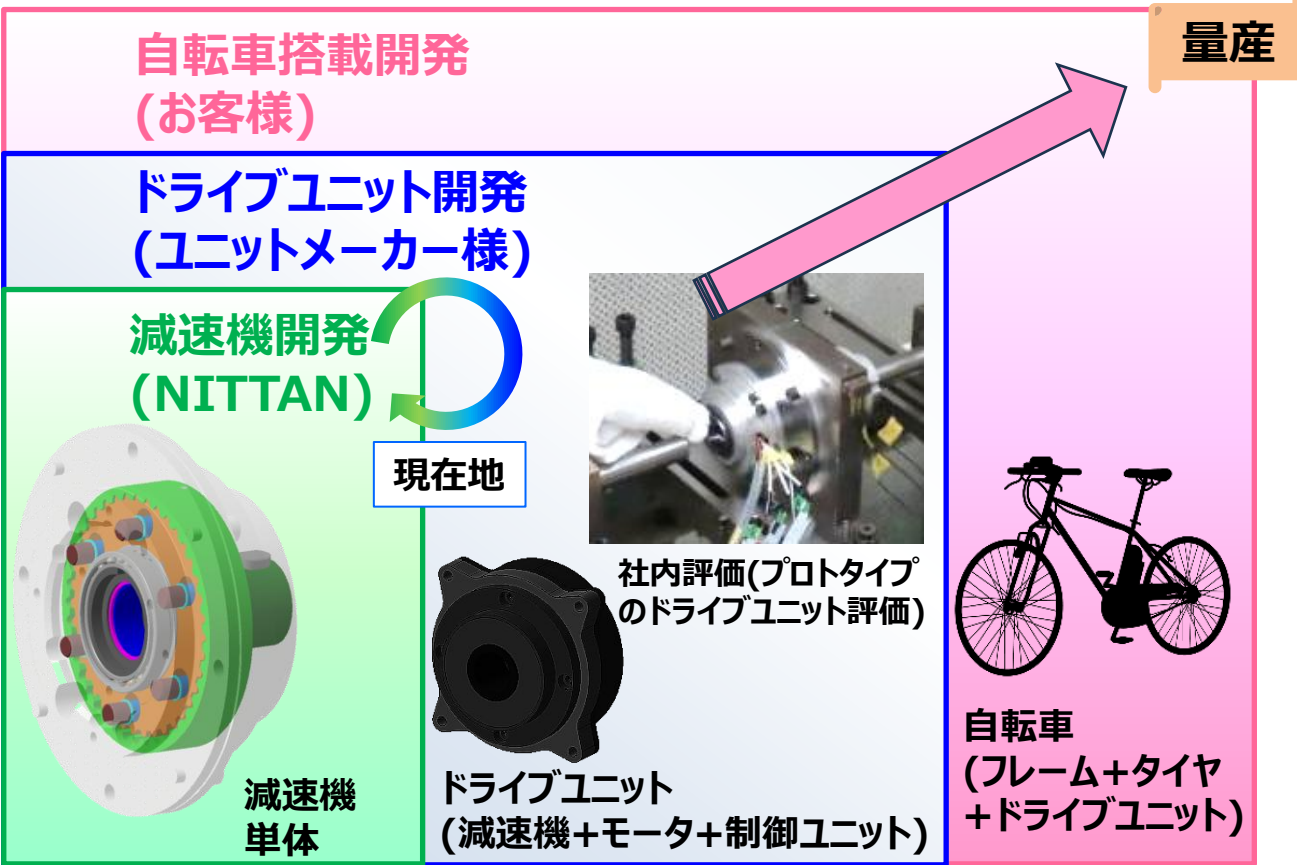
電動アシスト自転車向け 減速機開発



ドライブユニット 構成

モータ	筐体
制御ユニット	減速機

役割：モーターの力を車輪に伝える歯車装置



- 電動アシスト自転車向け小型減速機は、モーターとの組合せによる次の開発ステップへと進んだ
- ドライブユニットメーカー様の評価を開始し、新たな要求や課題の解決に向けて開発を加速させる

3-15. AGV向け減速機(Nixtroid)について

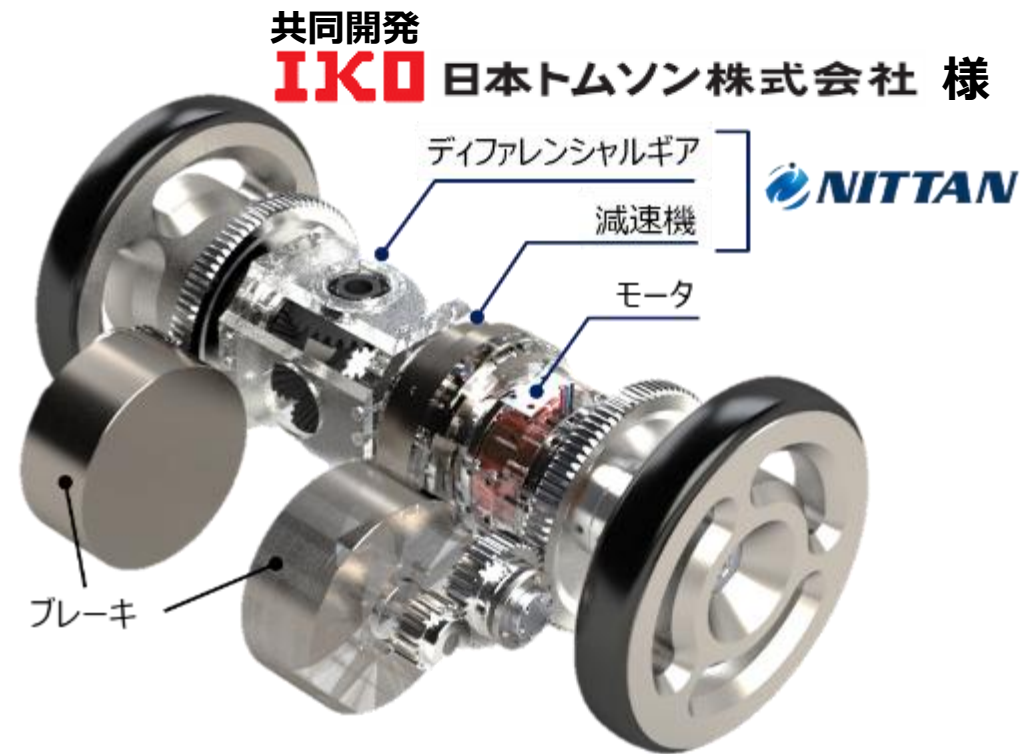
第29回機械要素技術展(東京)の日本トムソン様ブースにて、共同開発しているAGVと弊社開発Nixtroid減速機を展示



AGV展示の様子



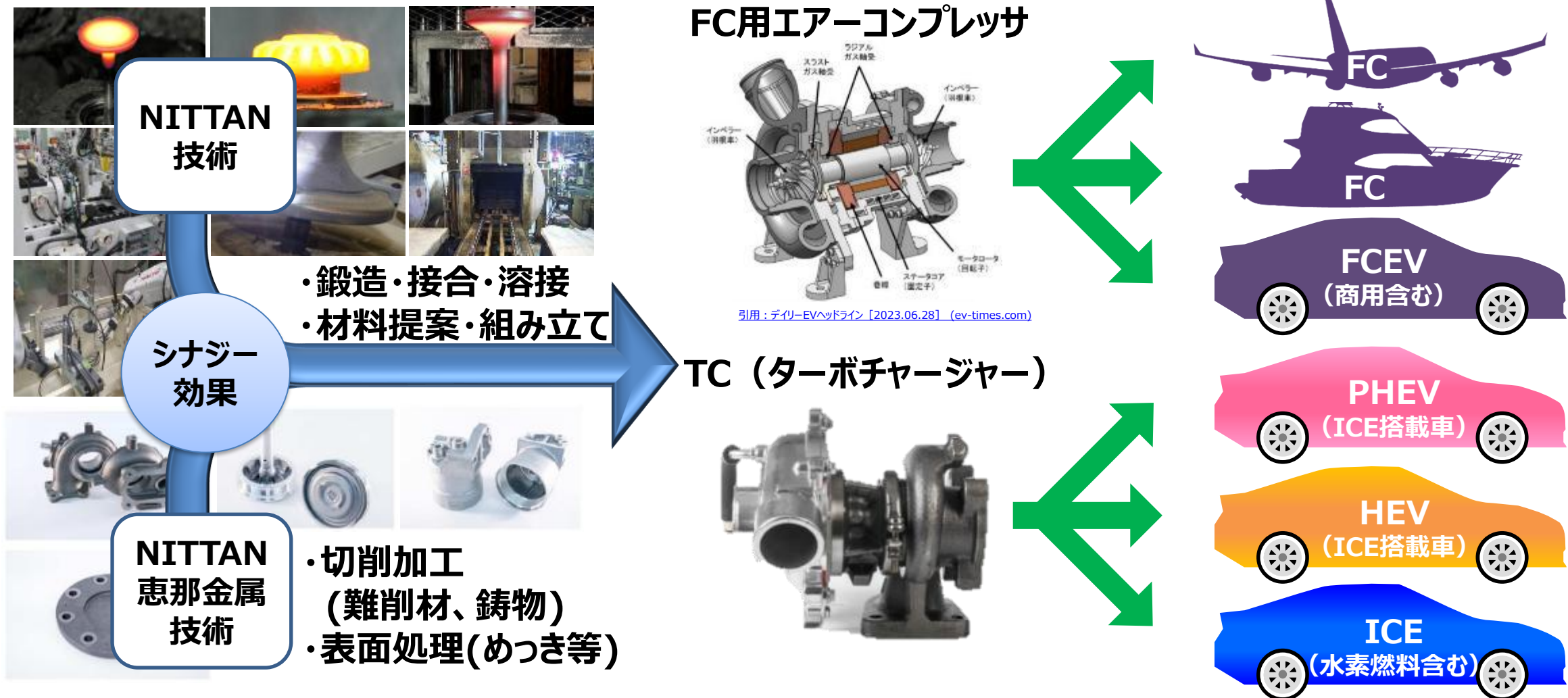
減速機展示の様子



AGV駆動ユニット概要

- NITTAN固有技術と日本トムソン様固有技術を活用したユニークなAGVを共同開発し、出展した
- Nixtroid減速機を応用し、新たな製品を生み出す協業からイノベーションを起こし次の製品につなぐ

3-16. 電動過給部品について



- 過給部品はICEの排ガス規制対応に不可欠であり、今後もニーズが期待される製品である
- NITTANとNITTAN恵那金属保有技術のシナジー効果でお客様のニーズに貢献していく

3-17. NC10目標の現在値 (24年9月基準)

売上高(億円)

1,000

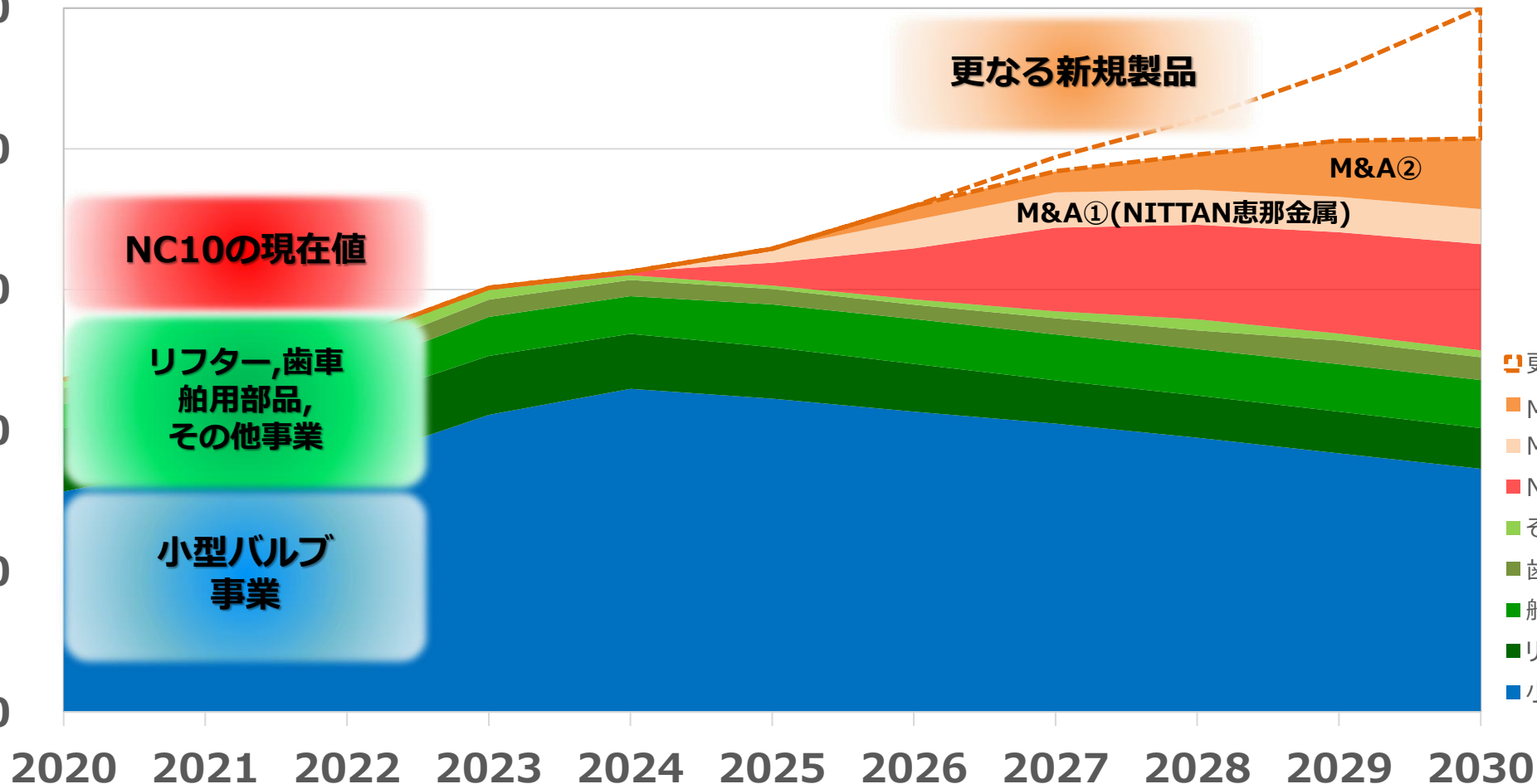
800

600

400

200

0



■ NC10目標達成のためにM&Aによる事業拡大、新規製品開発などを戦略的に展開していく

1部： 何が変わった？

2部： NITTAN ってどんな会社？

3部： 中長期経営ビジョン

4部： **業績動向**

5部： 株主還元

4-1. 2025年3月期通期業績見通し総括



(単位：百万円)

	23年3月期	24年3月期	25年3月期予想 (10月30日修正発表)	増減額 (前期比)	
売上高	41,876	49,478	50,000	522	+1.1%
営業利益	1,440	2,023	1,750	△273	△13.5%
営業利益率	3.4%	4.1%	3.5%		
経常利益	1,759	2,482	1,850	△632	△25.5%
当期純利益（＊1）	391	601	700	99	+16.5%
業績見通し適用レート	23年3月期	24年3月期	25年3月期 予想		
（参考）USドル 円/USD	132.70	141.82	142.82		
人民元 円/RMB	19.02	19.94	20.47		

- (*) 「当期純利益」は、「親会社に帰属する当期純利益」を指す
- 北米の自動車生産は引き続き回復傾向で為替円安影響による増収効果はあるものの、中国やタイの市場低迷により前年と同水準の見通し
 - 利益面では船用部品事業における原価の悪化やPBW事業廃止などを要因とした減益
 - 想定為替レートは、24年9月レートとしており、円安が続けば業績にはプラス影響が見込まれる
(24年3月期レートと比較した場合の為替影響は、売上高 + 660百万円、営業利益 + 88百万円)

4-2. 中期経営計画

(単位：百万円)

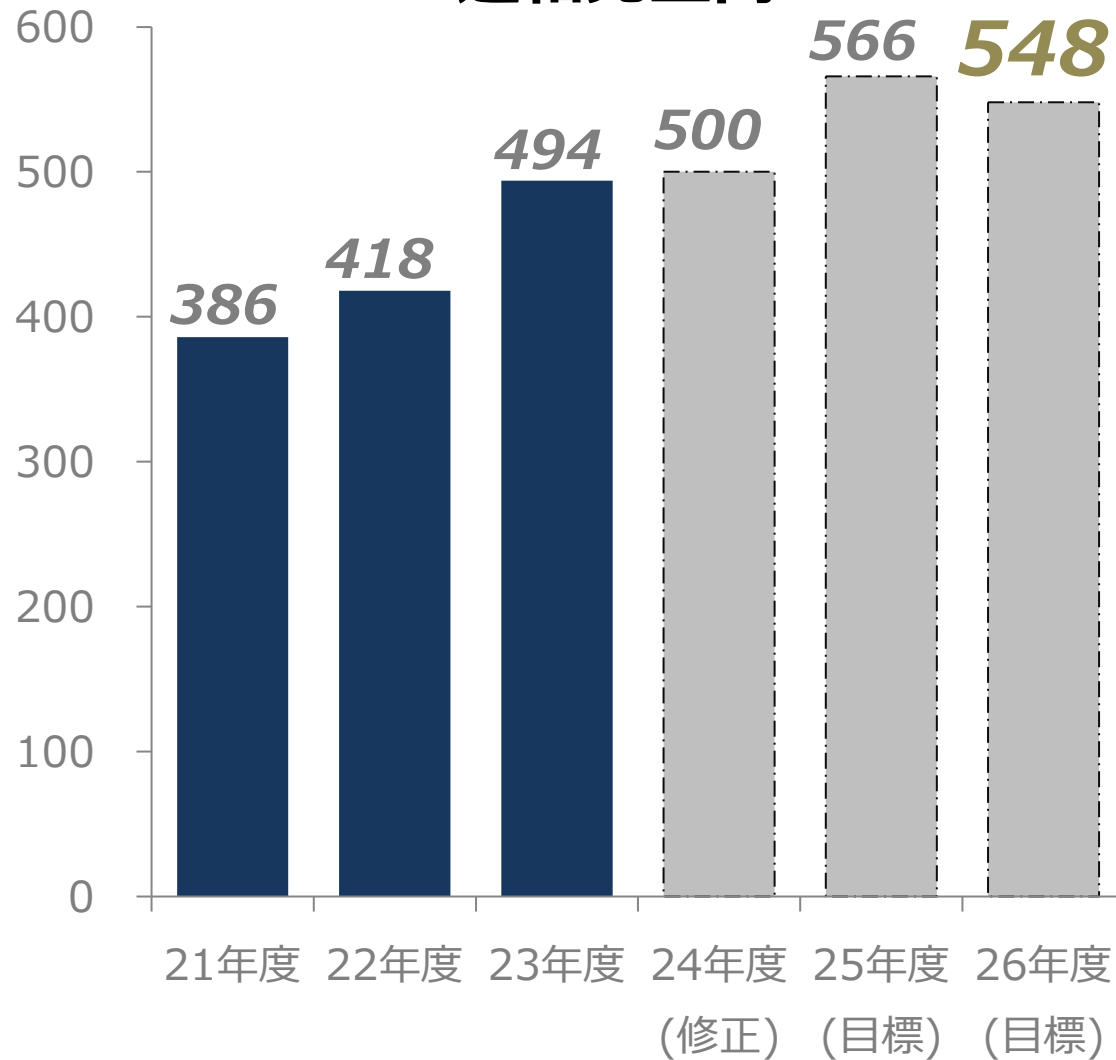
	'21年度	'22年度	'23年度	'24年度 (修正)	'25年度 (目標)	'26年度 (目標)
売上高 (うち、NC10)	38,669	41,876	49,478 (2,170)	50,000 (3,551)	56,600 (8,420)	54,800 (10,370)
営業利益	1,963	1,440	2,023	1,750	3,600	3,270
ROS	5.1%	3.4%	4.1%	3.5%	6.4%	6.0%
当期純利益	644	391	601	700	1,720	1,740
ROE	2.8%	1.6%	2.3%	2.5%	6.1%	6.2%

- 国内・北米の黒字化でROE 8%以上を目指す
- 既存事業の安定的なキャッシュをNC10へ投資する
'25年度以降の目標値にはNITTAN恵那金属の増収増益を反映
- 収益性の向上、投資効率を高めPBRの改善を目指す

4-3. 連結売上高および連結営業利益の推移

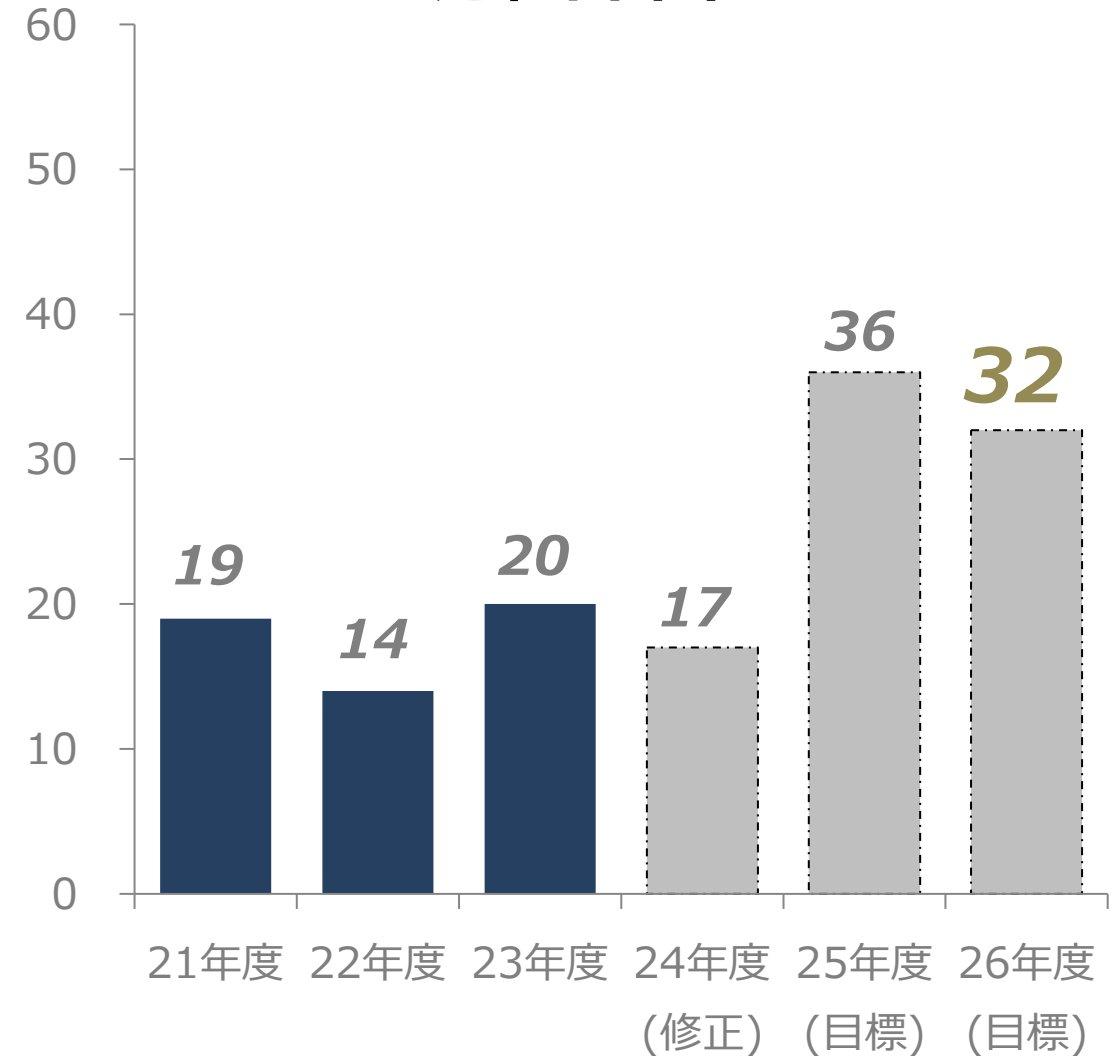
(金額：億円)

連結売上高



(金額：億円)

連結営業利益



資本コストを重視した経営改革を進める

1. ROE、ROIC指標の向上
2. 政策保有株式の見直し
3. 配当性向からDOE指標への転換

1部： 何が変わった？

2部： NITTAN ってどんな会社？

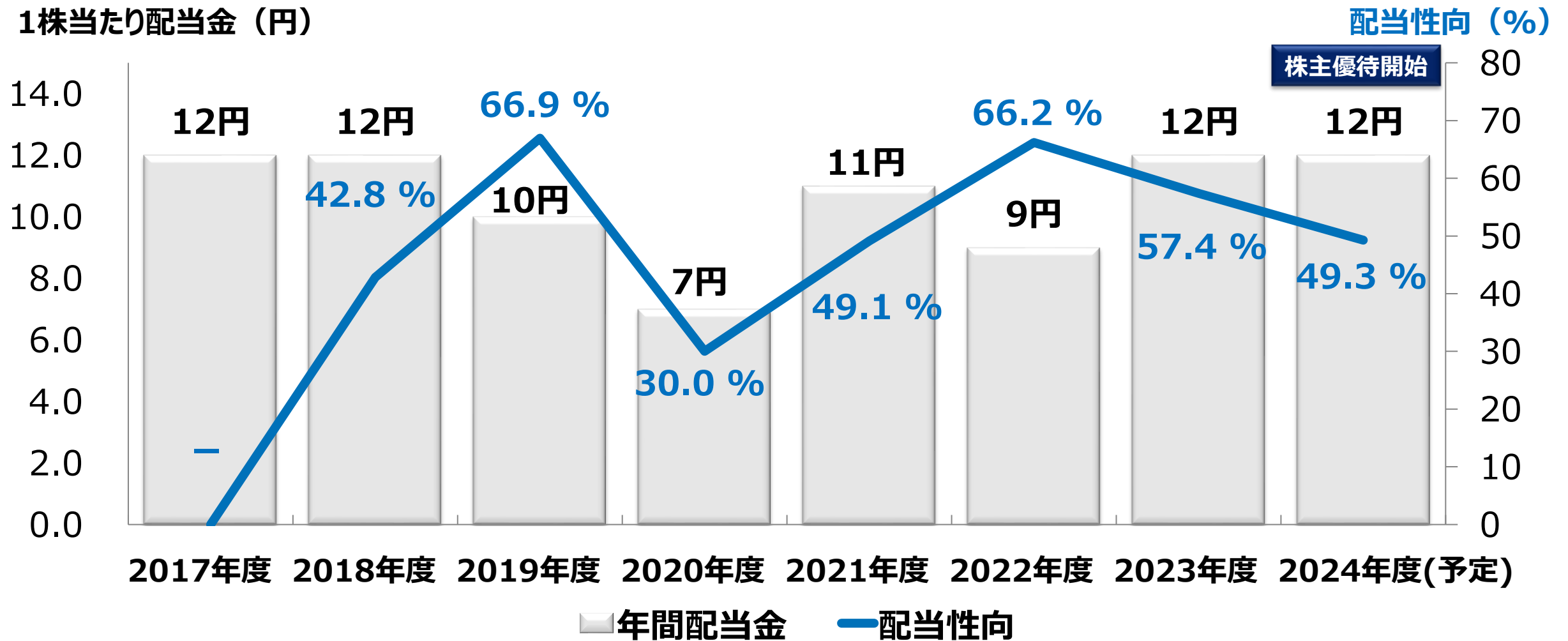
3部： 中長期経営ビジョン

4部： 業績動向

5部： 株主還元

5-1. 配当金の推移

1株当たり配当金（円）



■ 当社は株主還元の強化は最重要経営課題と捉えており、安定配当の継続と総還元性向上を検討する

5-2.株主優待制度の導入



継続保有期間※	保有株式数	優待内容
1年以上 但し、初回（2025年3月末日）のみ保有期間は考慮しない	500株以上 1,000株未満	QUOカード 1,000円分
	1,000株以上	QUOカード 2,000円分

贈呈時期

毎年6月の定時株主総会終了後に
発送する総会決議通知(6月下旬)
に同封してお送りする



※イメージ

優待+配当利回り	配当利回り	配当金
5.11%	4.38%	12円

※2/27時点の株価274円前提

※「継続保有期間1年以上」は、毎年3月末日および9月末日の当社株主名簿に基づいて判定
同一株主番号で連続して3回以上記載され、全ての基準日（3月末日・9月末日）において、各区分の最小株式数(500株、1,000株)を下回ることなく保有している状態を指す

- より多くの株主の皆様当社株式を保有していただけるよう、株主優待制度を新たに導入
- ステークホルダーの皆様への約束を守り、更なる企業価値向上を図る

Challenge • Creation • Speed

