

No	項目	Q	A
1	精密減速機事業	EVや自動化の需要を背景に、精密減速機の受注が好調だが、需要動向に変調の兆しはあるか。	EV向けのリチウムイオンバッテリー向けの新たな需要も出てきており、当面強い需要は続くと考えている。ロボットメーカーも電子部品の不足等により本来の生産ができていないため、現時点で需要減退の傾向はないと考える。
2	精密減速機事業	ロボットの需要は今後も増えていくという前提は変わらないが、日本ロボット工業会では前年同期比、またナブテスコでは4-6月にかけて受注は減速している。このまま需要がピークアウトするリスクは存在するか。	ロボットの需要は今後も高い状態が続くため、現時点でのリスクはないと考えている。
3	精密減速機事業	精密減速機の受注が好調なのは、純粋な需要増によるものなのか、他社からのシェア奪取によるものなのか、受注増加の背景を教えてください。	海外顧客から長納期の受注を獲得した部分もあり、他社からの奪取というよりも純粋な需要増加によるものと考えている。
4	精密減速機事業	精密減速機の浜松工場での立ち上げスケジュールについて、生産設備の設置や生産はいつ頃になるか。	23年の第4四半期に生産開始を計画している。初期段階では年間定時生産能力が数万台レベルの生産設備を立ち上げ、以降は需要動向を踏まえて能力増強を行っていく。今後も高い需要が続くと考えているため、遅れがないよう生産対応していく。
5	精密減速機事業	メディアの報道で浜松工場の自動化比率が加工ラインでは95%、組み立てラインでは92%を目指しているとの記載があったが、津工場での自動化比率はどの程度か。	津工場の自動化比率は開示していないが、それほど高くはない。浜松工場での高い自動化比率はチャレンジングな目標であるが、実現のためには品目のある程度限定し、量産品の生産に特化する。津工場はマザー工場として少量多品種を含めた生産を行っていく。
6	精密減速機事業	ベアリングの内製化推進の目的は何か。	ベアリングの内製化は、コスト削減よりも安定供給のための施策。これまで自動車産業向けなどで大きな需要増加があった際、ベアリングの調達が難しくなるケースがあったため、内製化することで精密減速機の安定供給を図る。中長期的には、コスト面でもメリットが生じると考える。
7	油圧機器事業	油圧機器の中国市場の下期の需要の見方について教えてください。	中国市場での建機の全体需要は、期初計画では前年比で20%減と見ていたが、上期実績は36%減であった。下期の需要は上期と横ばいになる見込み。春節需要と2022年12月末の排ガス規制に対する需要も一定程度あると考えている。
8	航空機器事業	上期の市場環境として、航空機器の小型機が需要回復しているという裏付けは何か。	航空機器の上期の売上57億円の内訳は民間向けが55%、防衛向けが45%であった。民間向けのMROは35%で前年上期比で増加しており、コロナによる移動制限が解除され国内線を中心とした需要が回復していると考えている。
9	CMPセグメント	CMPの営業利益率が修正計画だと下期では19%であるが、この高い利益率を達成するための前提は何か。	もともと期初計画は下期偏重であった。上期での上海ロックダウン影響による生産停滞を下期に取り戻し、上期比で増収を見込む。原材料費高騰に対しては、下期に生産性向上の新たなアクションを行うこと等でカバーし、達成可能な目標だと考えている。
10	TRSセグメント	TRSでの上期実績はほぼ期初計画通りだが、通期計画を下方修正した理由は何か。	主に鉄道車両用機器の中国地下鉄向け案件の期ずれによるもの。また航空機器では品質問題の長期化、商用車用機器では半導体不足による顧客の生産調整をリスクとして認識している。

11	ACBセグメント	ACBの上期の営業利益率が悪化した理由として挙げている人件費の増加と製品構成差は一過性のものか。	人件費増加、製品構成差ともに一過性の要因。人件費の増加はコロナによる移動制限のため、欧州の子会社で人の派遣に外注を使ったため。
12	上海ロックダウン	上海ロックダウンの影響として、上期売上が期初計画比で△45億円となっているが、これに対応する営業利益への影響額は開示しているか。	営業利益への影響額は開示していない。油圧機器への影響が最も大きかった。
13	価格転嫁	顧客への価格転嫁の効果が発現するのはいつごろか。	契約によって個別に交渉しており、またリードタイムとの兼ね合いもあるので、効果が出るまでには3ヶ月から半年程度の時間がかかる。上期実績では値上げによる営業利益が約2億円、下期には約6億円を計画している。通年では原材料価格高騰分の捕捉率は35%程度になる見込み。今期に取り込めているものもあるが、本格的に成果を刈り取る時期は来期と見ている。
14	MRO	MROの値上げはどの事業部で行われるのか。	鉄道用車両用機器や船用機器の部品供給や修理において、原材料費高騰を認めてもらい値上げ交渉を進めている。商用車両用機器も原材料費高騰に比例した価格転嫁を受け入れてもらっている。
15	電子部品不足の調達	電子部品不足は下期に解消される見通しか。	22年の秋頃に向けて調達が改善していく傾向が見えてきている。電子部品の不足影響が大きい事業はTRSとMFRで、21年下期から電子部品の不足が生じていたため一定の在庫積み増しを実施してきている。また長期化のリスクに備え、入手性の良い部品に対応した設計変更も実施している。
16	営業利益の改善	全社的に顧客の生産量による売上に依存しているが、生産性向上や値上げなどの自助努力によって、収益性の改善を図ることは検討しているか。	収益改善策として、精密減速機での一般産業向けの拡販活動を中長期での目線で推進している。生産性向上は、21年下期から生じていた原材料高騰に対応するため以前より取り組んでおり、今期の計画にも織り込んで順調に進捗している。
17	HDS*株式評価	HDS株式の売却について、結果的に同社の株価が下がったことをどのように評価するか。残り半数の株についての方針を教えてください。	HDS社の株価に大きな影響を与えないよう時間をかけて売却してきた方法自体はよかったと考えている。残り半数の保有株式約916万株については、将来的に売却する方針だが、売却方法や時期を含め現時点で決定していることはない。

*HDS:ハーモニック・ドライブ・システムズ社