

No	項目	Q	A
1	全社	他社では、半導体不足やコンテナ船不足による生産・出荷の停滞や、輸送費や鋼材価格の高騰などのコスト悪化が見られるが、ナブテスコとして影響が出ているか？影響が少ないとしたら、こういった取り組みが奏功しているのか？	<p>上期の実績への影響は大きなものではないが、通期では一定の影響を見込んでいる。</p> <p>例えばコンテナ船の不足については、精密減速機事業において欧州への輸送などに影響が出た。半導体不足については、当社の生産には直接大きく影響していないが、船用機器など、複数事業部で基板の納期遅延を確認しているほか、顧客側で生産に影響を受けているケースもある。この状況はしばらく続くものとみており、極力前倒して発注する、部品在庫で賄う、代替サプライチェーンの模索など、対応をとっている。</p> <p>コスト面では、各事業で鋼材価格の高騰の影響があるほか、コンテナ船から空輸に切り替えるためのコストアップ等もあった。</p> <p>通期業績への影響については、営業利益要因分析(資料P14)において開示している通り。「コスト増加」および「間接費増加」の一部として計上しているものを合わせると、10億円程度。</p>
2	精密減速機	精密減速機の売上規模について、今後1000億円台になっていくと考えてよいか、いつ頃それが見込めるか？	<p>過去、同事業の大きな成長タイミングであった2008年、2017年の2例では、7~8四半期連続での需要増があった。現在は4四半期連続で成長中であり、過去のトレンド通りであればもう少し続く可能性もある。</p> <p>浜松の第2工場の建設計画からご確認いただけるように、中長期的な成長についても、自動化の進展によるロボット需要、当社の減速機が使われる工作機械等の需要が見込めることから、確度は高いと考えている。</p>
3	精密減速機	顧客別、地域別で見たときに、大きく需要が伸びたのはどこか？	<p>日系メーカー、欧州メーカーの中では、日系メーカーのほうが大きく伸びたといえる。最終向け地の需要で考えると、中国、欧州、北米での需要が堅調。</p>
4	精密減速機	精密減速機の増産投資の背景は？生産リードタイム等に変化はあるか？	<p>2017年の需要好調時には操業度が140%に達したが、当時は残業が多く従業員の負担も非常に大きかったため、段階的に生産能力の増強を実施していた。その後2019年の需要一服をうけ投資のペースを抑えていた。2020年4Qあたりから需要が回復しはじめ、2Qの工場操業度は120%の水準となったため、投資を再開した。</p> <p>2Qの操業度は以下の通り。                  津工場(約120%)                  中国工場(約115%)</p> <p>受注から出荷まで、約4週間というリードタイムは維持している。</p>
5	精密減速機	津工場の人員について、上半期で増加したか？	<p>2020年度は新型コロナウイルスの影響で需要が低下したタイミングにも、人員を極力減らさずに対応したため、現在の需要増には機動性をもって対応できている。増産に伴い、航空機器事業からの配置転換を含め増員予定。</p>
6	油圧機器	油圧機器事業の下期の売上見通しを引き上げた要因は？地域別の見方は？	<p>中国向けについては、中国のショベル販売台数が4月まで好調だったため、5月以降販売台数の前年比での低下は見られるものの、通期で見れば昨年度並みの水準には到達できると考えている。欧・米・その他地域向けについては、建設機械需要の好調を受け、受注を伸ばす見込みで計画を立てている。</p>
7	TRSセグメント	修正計画において、TRSセグメントの下期の売上は増加するのに対し、下期の営業利益が減少する要因は何か？航空機器事業における顧客の減産リスク等を考慮しても、下期計画は達成できるか？	<p>それぞれの事業部で市場動向などを鑑みながら積み上げて作成した結果、構差等によりこの数字となった。鉄道車両用機器の需要停滞を計画に織り込んだのも一因。航空機器事業については、現時点では計画通り進捗しており、総じて計画は達成できると考えている。</p>
8	OVALO	OVALOの通期の業績の見方について教えてほしい。	<p>上期まで予定通りに進捗している。</p> <p>新規顧客に対する営業活動等も順調に進んでいるほか、OVALOおよび子会社adcosの開発力をナブテスコ全体で活用していく予定。</p>