

## 2021 年度決算説明会における主要な質疑応答

質問	回答
<p>Q1： 2021 年度実績において、資材費や物流費高騰の影響はありましたか。</p> <p>また、2022 年度計画では、資材費や物流費の更なる高騰リスクを織り込んでいますか。</p>	<p>A1： 2021 年度実績 船舶海洋事業（国内）、および船舶中国合弁会社において、舶用鋼材価格上昇の影響により受注工事損失引当金を計上しました。また、量産系事業（精密機械・ロボット、モーターサイクル&amp;エンジン）において、電子部品の価格高騰や物流費の高騰による採算性の低下がありました。</p> <p>2022 年度計画 インフレに伴うコスト上昇やサプライチェーンの混乱は継続すると予想しており、影響額を一定程度計画に織り込んでいます。なお、特に量産系事業においては、価格転嫁を推進することで採算性を確保する計画です。</p>
<p>Q2： 2022 年度損益計画における「調整額」が、2021 年度実績から大幅に悪化する原因を教えてください。 ※営業損益：▲57 億円（FY'21）→▲155 億円（FY'22 予）</p>	<p>A2： 2022 年度計画の「調整額」の前年度からの悪化額（▲98 億円）のうち、DX 投資やリモートワーク環境構築およびサイバーセキュリティ対策といった IT インフラ整備への投資が約 50%、水素事業推進に係るコスト増が約 25%を占めています。</p>
<p>Q3： 航空宇宙システムにおける 2022 年度計画について、約 520 億円の増収効果や 120 円/ドルの為替前提（約 70 億円の増収効果）を考慮すれば、営業利益 15 億円の計画は保守的ではないでしょうか。</p>	<p>A3： 2022 年度において、航空宇宙事業ではボーイング社による 787 型機減産影響の継続が想定されます。また、航空エンジン事業は、納入直後は採算性が低く、アフターセールスで採算性を確保するビジネスです。今後の航空需要の回復に伴い採算の良いアフターセールスの伸長が想定されますが、一方で採算性が低い新しいエンジンの販売拡大も想定されることから、採算改善の重石になる見込みです。</p>
<p>Q4： ボーイング社が、777X 型機の商用運航開始を 2023 年度後半から 2025 年へ後ろ倒しすると公表していますが、どのような影響を見込んでいますか。</p>	<p>A4： 長期的に操業不足を招くリスクがあるため、引き続き固定費の削減を進める必要があると考えています。</p>
<p>Q5： ロシアのウクライナ侵攻を契機として、航空機製造業界ではロシアからのチタン部品の調達難が懸念されていますが、当社事業への影響はありますか。</p>	<p>A5： 当面の製品製造に必要なチタン部品は既に確保しており、短期的な影響はありません。</p>
<p>Q6： 北米ロングアイランド向け鉄道 (M-9) プロジェクトについて、最終車両の引き渡し予定が、2022 年度 2Q から 3Q へ変更されています。納期延長に伴って、今後追加の関連費用を計上するリスクはありますか。</p>	<p>A6： M-9 プロジェクトの納期変更は、半導体不足の影響を受けた電子部品の納入遅れ等により、工程を見直したものです。工期延長に伴う費用は 2021 年度 4Q に引当金を計上済みであり、現時点では、追加の費用計上は見込んでいません。</p>

## 2021 年度決算説明会における主要な質疑応答

質問	回答
<p>Q7 : ロボット事業における 2022 年度受注高の計画について、世界的な半導体不足を考慮すると保守的だと感じますが、半導体製造装置用ロボットの需要に一服感があるのでしょうか。 ※受注高：1,001 億円 (FY'21) →1,000 億円 (FY'22 予)</p>	<p>A7 : 2021 年度 4Q (1~3 月) に、当社想定よりも前倒しで受注があり、結果として 2021 年度実績は 2 月予想を上回りました。2022 年度の受注高はその一時的な反動を見込み横ばいを計画していますが、市場では依然高い需要が続いています。</p>
<p>Q8: モーターサイクル&amp;エンジンにおける 2022 年度の売上計画について、四輪車・PWC 事業での大幅な増収を見込んでいますが、その根拠を教えてください。 ※四輪車・PWC 売上：682 億円 (FY'21) →900 億円 (FY'22 予)</p>	<p>A8 : 主としてオフロード四輪車の増収を見込んでいます。需要は 2021 年度に引き続き旺盛で、足元低水準となっている市中在庫を充足させる必要があることから、部品調達難による生産能力の制限リスクをコントロールできれば、売上計画は達成可能であると考えています。</p>
<p>Q9 : モーターサイクル&amp;エンジンの 2021 年度収益を牽引したオフロード二輪車・四輪車の需要が、新型コロナウイルス感染症の終息とともに縮小する可能性はありますか。</p>	<p>A9 : コロナ禍で市場が急拡大したことによる一時的な反動減の可能性はありますが、一方で新規顧客の流入に伴い新たな市場が形成されたと認識しており、中長期的には市場はさらに成長していくと考えています。</p>
<p>Q10 : 22 年 1 月の EU タクソノミーに天然ガスや原子力を含める方針が定められたことや、ロシアのウクライナ侵攻によって、ロシアからの天然ガス調達に代わるエネルギー供給網の構築が急がれることから、世界的に LNG ビジネスや原子力ビジネスに追い風が吹いていますが、当社事業への好影響は想定されますか。</p>	<p>A10 : 当社が推進する液化水素サプライチェーンにとって、追い風だと考えています。水素は様々な場所・手段で生成することができ、貯蔵も可能なため、各国の経済安全保障に寄与することができます。  また、当社は LNG を使用した発電機器 (ガスタービン・ガスエンジン等) をラインナップしています。足元の LNG 需要に対応したうえで、将来的には水素への燃料転換を果たすことで、事業成長とカーボンニュートラルの達成を目指します。  なお、当社は原子力事業から既に撤退しており、原子力発電需要増に関連する影響はありません。</p>
<p>Q11: 2022 年度の設備投資計画が 2021 年度に比べて大きく増加する理由を教えてください。 ※設備投資：535 億円 (FY'21) →830 億円 (FY'22 日本基準予)</p>	<p>A11 : 例年と同水準の設備投資に加えて、成長投資としてオフロード四輪車増産設備や DX 関連、水素事業等への投資額を増やしたためです。</p>