

Q. 中国上海市ロックダウンに伴う具体的影響について。また、地政学的リスク含め中国からの調達先変更等は検討しているのか。

- ・ ロックダウン中は上海にある工場を閉鎖せざるを得なかった。中国全体でも約5億円の減収があったとみている。対応策として、調達リスクのマネジメントを強化したが、中国は世界No.2のGDPを誇る巨大マーケットであるから、今後も前向きに取り組んでいく方針。

Q. EV向け製品の採用／開発の進捗について。

- ・ トヨタbZ4Xに採用されたバッテリーホールドシート以外にも採用決定された製品や開発中の製品はあるが、詳細は顧客との機密保持の関係上、回答を差し控える。

Q. ワイパー事業強化に向けた「仮想設計ソフト」における具体的活用状況やその効果等について。

- ・ 中国での複数の開発車案件で仮想設計ソフトを使用した開発を顧客と協業し、採用が決定した。仮想設計ソフトを有効に使うことで、カーメーカーやTier1・Tier2・当社が同時に仮想設計を進める場が創造でき、設計期間や設計検証期間の大幅短縮が可能になることが分かった。

Q. 当社コア事業と顧客ニーズとの「共創活動」の進捗について。

- ・ コア事業に限らず、メインの自動車向けや産業機器事業、航空機器やライフサイエンス関連等、様々な事業で共創活動が生まれている。顧客機密保持関係上、具体的な回答は差し控えるが、特に非自動車以外について活発な開発活動を続けている。

Q. インド・インドネシアが好調な理由について、

- ・ 客観的要因としては、主力の自動車産業が回復。先進国では半導体不足で自動車生産に伸長が見られない一方、インドやインドネシアなどの途上国では、半導体の影響が少ない車種を生産している為、経済が安定してくれば自動車生産が増加し、マーケットが拡大する。
- ・ 当社特有の要因としては、インド・インドネシアを重点地域と考えており、既に基本的な投資案件は完了している。その状態で、同国では経済回復等の追い風が進み、マーケット拡大に応じた売上拡大が進んでいる。インドはサプライチェーンに問題を抱える日系企業が多いが、当社は現地の鋳物工場に投資して、今年8月より稼働している。

Q. 変動対応の詳細及び合理化と体質改善の具体策について。

- ・ 変動対応は売価転嫁を示す。体質改善は労務費削減や不良削減、合理化、VA、VE等を意味する。

- ・ 売価のうち原材料費高騰による影響の全てを顧客に転嫁するのではなく、当社での生産性向上や付加価値の高い製品を開発し、利益を増やす方向で取り組んでいく。

Q. 自動車生産の本格回復時期について。

- ・ 途上国では、半導体不足の影響が少ない車種を中心に生産していることから、その生産は回復している。一方、先進国は半導体要因で自動車生産が落ち込んでおり、また毎月完成車メーカーより計画変更があることから、当社でも予想を立てているが悩ましいところがあるのも事実。こうしたことからみると、期待を含め来年の春ごろからは、生産が復活するのではないかとみている。

Q. 今期業績予想で、原材料費マイナスを合理化と体質改善でカバーすることだが、これは努力目標か或いは必達なのか。また、達成未達リスクはあるのか。

- ・ 原材料費高騰や運賃増の影響が大きいのは事実。カバー策としては、3分の1は顧客への転嫁。3分の1は体質改善や合理化等により当社の収益改善を進める、残りの3分の1は非自動車部門の高付加価値製品の取入れ等で、必達という事で取り組んでいる。

Q. 半導体不足の解消見通しについて。

- ・ 途上国で生産されている車種は半導体の影響は少なく生産が回復しており、従来以上の売上・利益を目指して活動している。先進国における生産数減については、原材料費高騰含め合理化による生産性アップや顧客への協力等で対応すると共に新製品等を開拓していく。厳しい状況ではあるが、災い転じて福となす活動をしていく。

Q. ホース事業の今後の見通しとCASEへの対応について。

- ・ ホース事業は過去、収益力が低かったが昨年度から黒字転換し、現在では連結経営に大きな影響を与える事業では無くなった。CASE対応については、内燃機関系のホースが全て無くなる訳では無いので、新たな製品の開発に向けて活動している。

Q. 更に円安が進行した場合の当社への影響について。

- ・ 円換算時の増加や為替換算差益が発生する見通し。

Q. 高級車と低価格車のゴムについて、品質や価格の違いはあるか。

- ・ 品質は変わらないが求められる仕様が違う。高級車は音や拭き、反転音の低減が求められ、コーティング処理等の変化はあるが、基本的に品質は同じ。品質優先でどちらも生産している。

以上