

## 「2020年度第2四半期決算」テレフォンカンファレンス

## 主な質疑応答

1. 民間航空エンジン事業について、2Qの業績に対する評価は？

- ・ 民間航空エンジン事業の売上高は、緩やかな回復傾向にある。
- ・ しかしながら、国際航空運送協会（IATA）によると、今年の航空旅客需要は前年比で66%減少すると予測されており、IHIの民間航空エンジン事業においても、同程度の減収になると想定している。
- ・ 1Qから2Qにかけて利益が減少しているのは、スペアパーツによる利益があったものの、新製エンジンの台数増により赤字幅が増えたためである。

2. 来期（2021年度）の民間航空エンジン事業の業績見通しは？

- ・ 収益率の高いスペアパーツの売上が伸びるとみているが、それだけで黒字化するのは厳しいと考えている。固定費削減等の様々な施策により、損益分岐点の引き下げに努力し、利益確保に努めたい。

3. 通期業績見通しの営業利益について、IFRS（200億円）と日本基準（80億円）の差は何か？

- ・ 日本基準では営業外損益や特別損益で計上される、事業ポートフォリオ変革の投資原資を確保するための資産売却の効果、および業績変動リスクに備えたバッファの計上を合わせた額である。

4. 航空・宇宙・防衛以外のセグメントについて、比較的堅調な理由は何か？

- ・ 資源・エネルギー・環境では、過去数年にわたり取り組んできた、大型工事の下振れの撲滅に目途がついたことが、大きな要因である。
- ・ 産業システム・汎用機械では、期初に新型コロナの影響を大きく受けると予測していた車両過給機事業において、中国で堅調に推移している。
- ・ こうした中で、資源・エネルギー・環境を中心に、ライフサイクルビジネスにおける利益を着実に積み上げていることが、比較的堅調な業績につながっていると考えている。

5. 民間航空エンジン事業の操業低下により、人材の流動化が必要になると思うが、具体策はあるか？

- ・ まずは航空・宇宙・防衛事業領域の組織内で、事業間、工場間の人材シフトを進めており、今のところ領域外への配置転換は考えていない。

6. 「プロジェクト Change」において、業績回復ドライバーとして「コスト構造の強化」と「事業構造の改革」を挙げているが、それぞれの具体的なイメージは何か？

- ・ 「コスト構造の強化」は、固定費、変動費双方におけるコストダウン、またそれを実現する体制を構築していく取組である。
- ・ 「事業構造の改革」は、低採算事業の縮小、高採算事業への人材リソースのシフトを含めた、事業の選択を進めていく取組となる。

以上