

「2018年度決算」説明会

主な質疑応答

1. 北米プロセスプラント案件は、今後もリスクを想定したほうがよいのか？
 - ・ 契約納期遅延に係る費用（リキダメ）については、お客さまの要因による機器の納入遅れが相当あり、現段階では合理的な金額を見積もることが困難なため、今回の決算には織り込んでいない。とはいえ、お客さまよりインボイスが届いたため、リスクとしてとらえる必要があると判断し、2019年度の業績見通しの中には特別損失として一定程度を織り込んだ。
 - ・ 直近の情報では、No.1 トレイン及びプラント付帯設備は、早晩に引き渡しが終わると考えている。No.2 トレイン以降は繰り返しになるため、コストの大きな変動は減ってくると思われる。一方で、最終的な引き渡しまでの期間が圧縮されているため、残工事を短期間で完成させる必要がある。

2. 航空・宇宙・防衛事業領域の収益性について
 - (1) 自主的に作業を停止している、民間航空機エンジン整備事業の2018年度実績への影響はどの程度か？また、2019年度にはどのような影響があるのか？
 - ・ 2018年度は、大きな影響はない。本年の2月の中旬から3月にかけて、整備事業を自主的に停止しており、操業損が多少出ている。また、お客さまにご迷惑をおかけしている部分の、補償費用やペナルティ費用については営業外費用に計上している。
 - ・ 2019年度は、まだ操業は開始しておらず、再開したとしても、最初は従来通りの効率性の維持は難しいという判断のもと、操業差損などの費用を営業利益見通しのリスクバッファ60億円の中に織り込んでいる。

 - (2) 2018年度は精密鋳造品の調達価格のコストアップや、一部エンジンでパートナーからの費用請求が出てきているといったことがあったが、2019年度見通しの前提はどのように見ているか？
 - ・ 航空・宇宙・防衛事業の営業利益の、2018年度の実績と2019年度の見通しとの差で一番大きいのは、為替の変動で▲60億円。その他、売上高の増減で▲60億円だが、これは防衛エンジンの減収に伴う減益とPW1100Gの引き渡し台数の増加（年間で60～70台の増加）に伴う減益が主要因である。精密鋳造品の調達価格のコストアップや一部エンジンでのパートナーからの費用請求の影響は、工事採算の変動の▲14億円の中に入れてある。スペアパーツの前提は従来から変えておらず、右肩上がり伸びていく前提である。

3. 民間航空機エンジン整備事業の再開については、5月10日に国土交通省に改善報告書を提出し、その評価を受け、5月中に瑞穂工場の整備ラインが稼働するという理解でよいのか？
 - ・ 流れとしては、5月10日に改善報告書を提出し、国土交通省の方が瑞穂工場に入り、改善状況を確認することになると想定している。5月10日に提出する改善報告書の内容は後ほど開示する予定である。ただ、今回の事案は慎重に丁寧に対応していくという基本方針を採用しており、具体的な工事に入る前に有資格者でもトライアルを実施するステップを踏むため、再開に向けた準備の着手は5月中ということだが、本格的な立ち上げの時期は現状言えない。

4. 「グループ経営方針 2019」で、2019 年度の営業利益見通し 800 億円に対し、最終年度の 2021 年度に営業利益 1,200 億円の見通しだが、航空・宇宙・防衛事業領域は 90 億円しか伸びないので、その他の事業で 300 億円くらい伸ばさないといけない。売上をそれほど伸ばさない前提で、どの事業でどうやって利益を伸ばしていくのか？

- ・ 航空・宇宙・防衛事業領域は、2019 年度は厳しい状況になるが、それがほぼ戻ってくるのが 2021 年度。
- ・ 資源・エネルギー・環境事業領域は、まずは下振れを止める。加えて、2018 年度から集中的にお客さまの現場に技術の人間をらせてもらい、お客さま視点での提案型の改造工事等の取り組みにつながり始めているので、それらの効果を見込んでいる。
- ・ 社会基盤・海洋事業領域は、橋梁を中心に、海外の工事を着実に遂行していく。
- ・ 産業システム・汎用機械事業領域は、これまでの 3 年間も地道な努力をして利益改善を図っており、さらなる改善を積み上げていこうとしている。これまで以上にお客さまの中へ入り込んでアフターマーケット、ライフサイクル対応の成果が少しずつ出ることを計画に織り込んでいる。

以上