

「2019年度第1四半期決算」テレフォンカンファレンス

主な質疑応答

1. 第1四半期の営業利益は想定に対してどうだったのか？

- ・ 元々、今年度は利益積み上げは年度後半の計画だったが、それでも第1四半期の営業利益は、社内計画に対してトータルでおよそ100億円の未達になった。しかし、これから十分リカバリーが可能と考えており、通期見通しを変えていない。
- ・ およそ、ボイラで50億円、中国のターボチャージャーで15億円、航空エンジンで30億円の未達だった。

2. ボイラの悪化に関して、さらにコストが膨らむリスクは？

- ・ ボイラの50億円の悪化のうち、半分はマレーシア案件によるもの。残り半分は国内のボイラ2案件の建設コストを先行して計上しているもの。
- ・ マレーシア案件は据付がほぼ終わり、試運転の段階で発生した事象への対応費用であり、これ以上のリスクは無いと考えている。2つの国内案件も据付段階にあり、来年6月頃の引き渡しを想定している。現在の進捗率は8割弱。工期短縮のための費用を先行計上しているものであり、今後、更に採算が悪化するということは考えていない。

3. 北米で進行中のプロセスプラント案件は、7月にNo.1トレインが終わったという話があったが、現在の状況は？また、今回見通しを変えていないということだが、今後のリスクは？

- ・ 7月にNo.1トレインの100%定格運転を達成したが、引き渡しはまだ終わっていない。我々の責任というよりも、むしろ機器の問題と捉えており、機器のサプライヤー側の対応待ちになっている。できれば8月中には引き渡しを行ないたいと考えている。
- ・ No.2トレイン以降は順次建設・据付を行なっており、No.8トレインまで据付が概ね完了している。来年の4月が、最後のNo.10トレインの引き渡しの見通しになっている。コストの変動については、工期が延びていることから、我々の手待ちの費用が増えていることは間違いないが、これについてはしっかりとバックチャージで請求していく処置をしているため、損益的には前期末に比べて変動はない。コストの変動は概ね落ち着いたと見ており、今後はお客さま、あるいは、機器のサプライヤーとの契約交渉が非常に大きなポイントになると見ている。

4. ターボチャージャー事業は第1四半期の販売が特に中国で低調だったが、通期見通しは達成できるのか？

- ・ 中国においては、足元では欧州系自動車メーカー向けの販売が伸び悩んでいるという状況。これからの売上減少も見込んだうえでリカバリープランを立てた。固定費削減も含めて、いろいろな形で、相当額の施策を立案し、既に実行に移している。
- ・ ボイラや航空エンジンと比較して、ターボチャージャーが一番厳しいと考えている。中国の売上がどこまで戻ることが大きなポイントであり、戻らなかった場合、どこまでリカバリーできるかは、よく精査しなければならないと考えている。

5. 航空・宇宙・防衛事業の営業利益の前期比増減要因のうち、工事採算の変動の▲24億円の内容は何か？
- ・ 前年同期比で見ると、プログラム費用の追加負担が、大部分の悪化要因になっている。これは、RSP契約に基づくプログラムの費用負担の見直しによる、パートナーとして負うべき追加費用。
6. 期初に織り込んでいるリスクバッファの60億円はどうなったのか？
- ・ 見通しの中ではまだ使用していない。ただし、瑞穂工場の立ち上げは相当慎重に行なっている中で、第1四半期でも既に操業差損が発生しており、将来的には少しバッファを取り崩していく必要があると考えている。
7. 受注工事損失引当金の金額は？
- ・ 3月末で212億円という残高だったが、それから微増している。新規の繰り入れは、トータルで80億円。資源・エネルギー・環境事業領域で60億円弱、社会基盤・海洋事業領域で20億円弱。

以上