

2015年8月4日

株式会社IHI

「2015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. 通期業績見通しで営業利益△150億円の悪化を社会基盤・海洋で織り込んでいる。トルコのイズミット湾横断橋建設工事と、F-LNG・海洋構造物事業(シンガポール向けドリルシップ、ノルウェー向けFPSO船体工事、LNG船用SPBタンク)で悪化を織り込んだとのことだが、内訳を教えてください。
  - ・内訳としては、トルコのイズミット湾横断橋建設工事の工程促進費用で△30億円、F-LNG海洋構造物事業の採算悪化で△120億円となっている。F-LNG・海洋構造物事業の内訳については開示を控えさせていただきたい。
2. シンガポール向けドリルシップの図面改正はこの先も続く可能性はあるのか？図面改正が遅れた場合、ノルウェー向けFPSO船体工事については外注費等がさらに増えるリスクもあり得るのか？
  - ・シンガポール向けドリルシップの図面改正については、船体工事の改正は収束しつつある。現在、電気計装関係の図面改正が続いており、これに伴う加工費の悪化を織り込んでいる。なお、工事の進捗は、現時点で7割程度となっており、これから先は大きな変動はないと思っている。
  - ・FPSOについては、今般織り込んだ外注費・輸送費の範囲内で収まると考えている。
3. SPBタンクは、昨年度に受注(受注は2014/5月、製作開始は2015/3月)したFSRU (Floating Storage and Regasification Unit：浮体式LNG受入・再ガス化設備)用LNGタンクで、本年9月頃に引き渡し予定としている案件か？
  - ・SPBタンクの受注は、ご質問にある中国向け案件と、国内向けLNG船用の大型SPBタンクがあるが、今次決算においては両方についての悪化部分を織り込んでいる。
  - ・中国向け案件については加工を開始したところ、初号機対応ということもあり、加工能率が上がっていないことから、その悪い加工能率をもって全体を評価した。
  - ・LNG船用の大型SPBタンクでは、最初のタンクにおいて、アルミ板材から部材の切り出しを行なうにあたっての材料歩留まりが悪かったため、悪い状態のまま4隻分が続くという前提を置いて、コスト増加を織り込んでいる。2隻目以降については、今後、材料の歩留まりの改善を図っていきたい。
4. 国内向けSPBタンクは4隻分まで追加費用を織り込んでいるので、今回で全て悪化材料は出尽くしたという理解で良いか？また、愛知工場はシンガポール向けドリルシップやノルウェー向けFPSO船体工事が終わると、SPBタンクだけになるのか？
  - ・現時点で想定される悪化材料は全て織り込んでいる。今後は織り込んだ以上の下振れが無い様、モニタリングや全社的なサポートを実施していく。
  - ・F-LNG・海洋構造物事業については、長期的な需要と、足許の市況環境(資源価格の低迷)

や技術的優位性等を総合的に勘案して、当該事業の収益性改善と将来性の検討を行なうことになる。

5. F-LNG・海洋構造物事業については事業性の検討を開始しているとの説明であったが、その決定は11月予定の次期中期経営計画の発表と同じ時期に結論が出ると考えてよいのか？
  - ・愛知工場において収益性改善の余地があるかの検討を行うのが第1段階だと考えている。その上で将来的な事業性をマーケットの状況も含めて考えていくことになる。11月予定の次期中期経営計画の発表時点で個別案件として結論が出せるか、ということについては確定的なことは言えない。
  
6. 現在トラブルとなっている、①シンガポール向けドリルシップ、②ノルウェー向けFPSO船体工事、③LNG船用SPBタンク、④イズミット湾横断橋建設工事について、それぞれの引き渡し時期を教えてください。
  - ・現在の見通しとして、①シンガポール向けドリルシップは2016年3月、②ノルウェー向けFPSO船体工事は2016年5月、③のうち中国向けは2015年9月、国内向け（4隻分）については1隻目が2016年8月頃、以降2隻目、3隻目と引き渡し、4隻目は2017年8月頃を予定している。
  - ・イズミット湾横断橋建設工事は元々の契約納期は2016年の2月。キャットウオーク落下事故の影響に対しては、方策を何も講じなければそのまま3ヶ月程度遅れると2014年度決算発表時点で説明してきた。現時点ではお客さまとの日程の確認・調整、工法の承認等がまだ済んでいないため、納期がいつ頃になるかに関して回答は控えたい。工期短縮のための工法変更や人の投入等を講じて納期遅延を最小化する取り組みを進めており、この工程促進のために必要な費用を今回追加計上している。
  
7. 航空・宇宙・防衛は、堅調な数字だと思うが、昨年度の1Q決算においても費用の後ずれがあり、それをベースに増益となっていた。今年度の1Q決算も費用の後ずれがあるのか？航空・宇宙・防衛の通期営業利益430億円で、為替要因以外に上振れる要素があれば教えてください。
  - ・今年度も前年同期同様に費用の後ずれがある。
  - ・航空・宇宙・防衛の1Q決算は比較的順調であるが、2Qと通期の業績見通しについては予定どおりの営業利益水準と考えている。1Qは為替影響が前年同期比で35億円程度であった。年度で見ると新型エンジンの開発費負担等があるので、慎重な見方をしている。
  
8. 航空・宇宙・防衛において、棚卸資産が増加しているとの説明があったが、為替による増加なのか、受注増による正常なビジネス上での取引で増えたものなのか教えてください。
  - ・航空エンジンの受注が増えている中で、急速に生産が立ち上がる新型エンジンに備えて棚卸資産が増加している。
  - ・昨年11月からキャッシュ創出力強化プロジェクトを全社的に立ち上げて、棚卸資産、運転資本の縮減に取り組んでおり、IHI航空宇宙事業本部においても具体的な目標を決めて鋭意取り組んでいる。

9. 資源・エネルギー・環境は、昨年度の1Q決算で50億円程度の追加コストがあったと記憶している。今年度の1Q決算では前年同期にあったような追加コストは出ていないという理解で良いか？

- ・昨年度は、追加コストを受注工事損失引当金として織り込んだ一方、定検・改造工事の規模が大きく、工事採算の変動にはそれら双方が含まれていた。今期は、定検・改造工事が減少しており、さらに受注工事損失引当金の繰入が細かいものの積み重ねで23億円あった。そのため、営業利益の前年同期比増減の工事採算変動が△10億円となっている。

10. 車両過給機について、1Q決算では売上高は増えているが利益はどうなっているのか？また、現在の中国の経済の状況を考えると、今後の中国での見通しはどうか？

- ・営業利益についてはほぼ横ばいである。
- ・中国については、経済の低迷を受け、予断は許さないと考えている。1Q決算時点では中国における車両過給機の生産は大きくダメージを受けているということはないが、年度末に向けては影響が出てくるのではないかと見ている。

11. 今期の営業外損益の持分法による投資損益は11億円の黒字だが、ブラジルのアトランチスコスル造船会社（以下EAS）はどの程度影響しているか？また、通期の営業外損益の見方を変えているが、通期の修正要因は何か？

- ・EASは前年度までは持分法対象会社として損益の取込みを行ってきたが、前年度末決算において、出資の全額を減損するとともに将来の損失の可能性も含めて契約上想定可能な損失見積額を関係会社事業損失として織り込んだため、今期の損益の取込みは行っていない。なお、通期見通しも同じ考え方に基づいて今回修正をしている。

12. 今回下方修正があったが、配当金を6円と据え置いているのは、どのようなメッセージを伝えたいのか？

- ・確かに大幅な下方修正にはなったが、それでも一定の利益を確保し、配当可能利益の積み上げもできることから、据え置きとした。

13. 1Q決算時の受注工事損失引当金のセグメント別の繰入金額を教えてください。

- ・下表のとおり。

単位：億円

	繰入
資源・エネルギー・環境	23
社会基盤・海洋	126
産業システム・汎用機械	—
航空・宇宙・防衛	1
その他	—
調整	1
計	151

14. 上期のセグメント別の営業利益の金額を教えてください。

- 下表のとおり。

単位:億円

	営業利益
資源・エネルギー・環境	60
社会基盤・海洋	△110
産業システム・汎用機械	40
航空・宇宙・防衛	270
その他	△10
調整	△50
計	200

以上