

「2020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. 収益認識会計基準の適用は、航空・宇宙・防衛および資源・エネルギー・環境の各セグメントに関わる数値に、どのような影響を与えているのか？
  - ・ 航空・宇宙・防衛では、売上高▲139億円、営業利益▲2億円の影響が出ている。これは主として、民間エンジンプログラムへの参入費用などのプログラム関連費用について、従来は売上原価あるいは販管費で処理していたものを売上高から減額する処理へ変更した影響。民間エンジンプログラム参画に伴って発生する OEM（GE などオリジナルエンジンメーカー）への支払い（従来の会計基準では売上原価／販管費処理）について、今回、同基準を早期適用したことにより、OEM から受け取る対価の調整項目（変動対価等）として取り扱うことになり、売上高から減額する処理へ変更した。したがって、この変更に伴う損益への影響はない。
  - ・ 資源・エネルギー・環境では、売上高▲4億円、営業利益▲14億円の影響が出ている。同基準の適用により、工事進行基準の適用範囲が拡大するなど増収影響がある一方で、工事の遅延に対するペナルティ等のリキダメなどの契約履行に伴い発生する損害賠償金等について、お客さまから受け取る対価の調整項目（変動対価等）として、売上高から減額する処理（従来は営業外費用）へ変更した。損害賠償金等の営業外費用から売上高減額への組み換えの影響などにより、営業利益▲14億円の影響となった。
  
2. 民間向け航空エンジンのスペアパーツは前年同期比で何%減少しているのか？
  - ・ 単純にスペアパーツの売上高を前年同期と比較すると 7割程度減少しているが、収益認識会計基準適用に伴う売上高の減少の影響を除いた従来会計基準ベースで比較した実質の減少は4割程度となっている。
  
3. 民間向け航空エンジンの業績について、当四半期が底と言えるか？
  - ・ 航空需要は 9月以降増加するとの見方もあるが、当社の民間向け航空エンジン事業の業績が、この動きと連動するかどうかは分からない。エンジン機種別の販売動向を見ながら精査しているところである。
  
4. 北米の大型プロジェクトについて、アップデートはあるか？
  - ・ 工程としては、順調に進んでいる。残りの 2つの液化トレインについても、9月までには商業運転を開始する予定である。
  
5. 資源・エネルギー・環境については、損益面での改善は進んでいるのか？
  - ・ 営業損失となったものの、前年同期に発生していた大きな下振れが概ね解消したので、前年同期比では増益となっている。大型の工事案件が完成するにしたがって、大きな下振れが発生する可能性は低くなっていくと考えている。

6. 新型コロナウイルス感染拡大の影響で、資材調達に遅れが出たり、工事進捗が滞ったというようなケースはあったか？
- ・ 工事費用に大きな影響を与えるようなケースは、現状発生していない。

以上