

2022 年度 2Q 決算説明会 主な質疑応答

1. 航空業界の人手不足による、航空エンジン事業の利益への影響は？

- ・ リージョナルジェット機向けエンジンのスペアパーツ売上の回復鈍化について、今回は年度末にかけての影響を▲50 億円織り込んだ。
- ・ 加えて、GE90、V2500 等のスペアパーツに関しても、エンジン整備に係る人手不足の影響や部品供給が追いつかない状況を踏まえて、今回▲20 億円を織り込んだ。

2. 航空エンジン事業の利益見通しにおいて、プラスとなった要因は何か？

- ・ 大きな要因は、プログラム関連費用の見積方法の変更および生産性改善である。
- ・ プログラム関連費用の見積方法の変更は、航空エンジンの性能改善によるプログラム関連費用が減少したことを見積に反映したもので、変更に伴う利益上振れは一過性のものだが、今後も費用の低減による利益への貢献が期待できる。
- ・ 航空エンジンの生産性改善は、期初から計画に織り込まれていたもので、年度見通しに変更はないが、2Q までの進捗分を実績として計上している。

3. 車両過給機事業の実績および見通しは？

- ・ 今年度上期の販売台数実績については、まだ半導体不足の影響が残るものの、足許ではコロナ前の水準となっており、着実な回復がみられる。
- ・ 下期にかけては、この影響も徐々に解消し、販売台数は増加すると期待している。通年の販売台数見通しも、期初のものから変更していない。
- ・ 一方で、原材料価格高騰によるコスト増を先行して計上している。販売価格への転嫁交渉が年度内に決着するかといった要素もあり、業績変更に備えたリスクバッファは現状、期初の金額を維持している。

4. 航空エンジンの軽量化・電動化のトレンドを踏まえた今後の取り組み

- ・ CO₂ 削減においては軽量化が重要であり、IHI の強みが活きる分野。燃費改善に即効性がある。
- ・ 電動化についても、IHI の強みである高耐熱モーター技術が、エンジン内蔵型電動機に活用されている。航空機の排熱を効率的に利用でき、CO₂ 削減につながる。
- ・ 即効性のある軽量化、ハイブリッドエンジンを見据えた電動化、SAF 合成の技術等で、航空輸送全体のカーボンニュートラルに貢献していきたい。

5. アンモニア関連ビジネスの今度のイメージ

- ・ 現在、商用火力発電所での混焼実証に加え、燃料アンモニアのサプライチェーン構築、国際規格、経済性等の課題にも取り組んでいるところである。
- ・ それらの課題を克服し、大規模な商用化を実現できるのは、早くても 2020 年代半ばから後半というタイミングになるとみている。
- ・ 一方、IHI は自社製 2MW ガスタービンでアンモニア専焼を実現している。こちらは、カーボンニュートラルに向けたデモンストレーションといった形で、もう少し早く実用化する可能性があると考えている。

以上