

第2【事業の状況】

1【生産、受注及び販売の状況】

(1) 生産実績

事業の種類別セグメントの名称	当第1四半期連結会計期間 (自 平成20年4月1日 至 平成20年6月30日)
	金額(百万円)
船舶・海洋	71,518
原動機	218,499
機械・鉄構	77,845
航空・宇宙	98,812
中量産品	213,667
その他	24,010
合計	704,351

- (注) 1. 上記金額は、大型製品については契約金額に工事進捗度を乗じて算出計上し、その他の製品については完成数量に販売金額を乗じて算出計上している。
2. セグメント間の取引については、各セグメントの金額から消去している。
3. 上記金額には、消費税等は含まれていない。

(2) 受注状況

事業の種類別セグメントの名称	当第1四半期連結会計期間 (自 平成20年4月1日 至 平成20年6月30日)	
	受注高(百万円)	受注残高(百万円)
船舶・海洋	174,519	758,612
原動機	477,328	2,238,710
機械・鉄構	124,455	841,804
航空・宇宙	55,901	851,907
中量産品	211,870	184,284
その他	25,226	15,483
消去	△15,079	—
合計	1,054,222	4,890,803

- (注) 1. 受注高については、「船舶・海洋」、「原動機」、「機械・鉄構」、「航空・宇宙」、「中量産品」及び「その他」にはセグメント間の取引を含んでおり、「消去」でセグメント間の取引を一括して消去している。
2. 受注残高については、セグメント間の取引を各セグメントの金額から消去している。
3. 上記金額には、消費税等は含まれていない。
4. 当社グループの受注高は、「航空・宇宙」セグメントでは連結会計年度末に工事契約が集中する傾向があり、また「船舶・海洋」、「原動機」及び「機械・鉄構」セグメントでは、大型工事契約の有無・締結時期等により、連結会計年度の四半期ごとに変動が生じることがある。

(3) 販売実績

事業の種類別セグメントの名称	当第1四半期連結会計期間 (自 平成20年4月1日 至 平成20年6月30日)
	金額(百万円)
船舶・海洋	71,071
原動機	226,438
機械・鉄構	83,748
航空・宇宙	99,329
中量産品	206,312
その他	26,239
消去	△14,797
合計	698,342

- (注) 1. 「船舶・海洋」, 「原動機」, 「機械・鉄構」, 「航空・宇宙」, 「中量産品」及び「その他」にはセグメント間の取引を含んでおり, 「消去」でセグメント間の取引を一括して消去している。
2. 上記金額には, 消費税等は含まれていない。
3. 当社グループの売上高は, 「航空・宇宙」セグメントは第4四半期に, その他のセグメントは概ね第2四半期及び第4四半期に, それぞれ多くなる傾向があるため, 連結会計年度の四半期ごとの業績には季節的変動がある。
4. 当第1四半期連結会計期間の主な相手先別の販売実績及び当該販売実績の総販売実績に対する割合は次のとおりである。

相手先	当第1四半期連結会計期間 (自 平成20年4月1日 至 平成20年6月30日)	
	金額(百万円)	割合(%)
防衛省	73,088	10.5

2【経営上の重要な契約等】

当第1四半期連結会計期間において、経営上の重要な契約等の決定又は締結等はない。

3【財政状態及び経営成績の分析】

以下の記載事項のうち、将来に関する事項は、当四半期報告書提出日現在において判断したものである。

(1) 業績の状況

当第1四半期連結会計期間における世界経済は、新興国を中心に堅調な経済成長が持続する一方、原油をはじめとする原材料価格の高騰によるインフレに伴い、世界経済の減速懸念が高まってきた。

我が国経済においても、輸出や設備投資は概ね堅調に推移したものの、企業業績や個人消費へのインフレの影響が懸念されており、先行きの不透明感が高まりつつある。

このような状況の下、当社グループは、収益性をより重視した受注活動を強力に推進した。

この結果、当第1四半期連結会計期間における受注高は、海外で大型火力発電プラント等を受注した原動機部門や船舶・海洋部門を中心に好調に推移し、1兆542億22百万円となった。

また、売上高は6,983億42百万円、営業利益は222億70百万円、経常利益は329億57百万円となった。一方、棚卸資産会計基準の適用に伴う影響額を特別損失に334億36百万円計上した結果、当四半期純利益は1億89百万円となった。

事業の種類別セグメントの業績は、次のとおりである。

(ア) 船舶・海洋

当第1四半期連結会計期間は、自動車運搬船8隻等合計16隻（100総トン未満の船舶を除く。以下隻数について同じ。）を成約し、受注高は1,745億19百万円となった。

売上高は、自動車運搬船2隻等合計5隻を引き渡し、710億71百万円となり、営業利益は48億4百万円となった。

(イ) 原動機

当第1四半期連結会計期間は、カタール等でのガスタービンコンバインドサイクル火力発電プラントの成約等により、受注高は4,773億28百万円となった。

また、国内外の工事が引き続き高い水準を維持しており、売上高は2,264億38百万円、営業利益は138億78百万円となった。

(ウ) 機械・鉄構

当第1四半期連結会計期間は、ブラジル向け製鉄機械の受注等により、受注高は1,244億55百万円となった。

また、売上高は837億48百万円、営業損益は22億52百万円の損失となった。

(エ) 航空・宇宙

当第1四半期連結会計期間は、B777民間輸送機（後部胴体等）等の受注により、受注高は559億1百万円となった。

売上高は993億29百万円、営業損益は、MRJ（Mitsubishi Regional Jet）に関する研究開発投資や棚卸資産会計基準の適用に伴う影響などもあり、25億73百万円の損失となった。

(オ) 中量産品

当第1四半期連結会計期間において、汎用機・特殊車両関係ではフォークリフト、ターボチャージャ（過給機）、中小型エンジン、冷熱関係ではパッケージエアコンやカーエアコン、産業機械関係ではオフセット枚葉機や工作機械を中心に受注があり、部門全体の受注高は2,118億70百万円となった。

売上高は、欧州向けのターボチャージャ（過給機）が堅調に推移したことなどにより、2,063億12百万円となり、営業利益は63億17百万円となった。

(カ) その他

受注高は252億26百万円、売上高は262億39百万円、営業利益は20億96百万円となった。

所在地別セグメントの業績は、次のとおりである。

(ア) 日本

売上高は6,544億56百万円、営業利益は199億15百万円となった。

(イ) 北米

売上高は517億9百万円、営業利益は1億64百万円となった。

(ウ) アジア

売上高は288億15百万円、営業利益は4億30百万円となった。

(エ) 欧州

売上高は443億73百万円、営業利益は16億31百万円となった。

(オ) その他

売上高は112億52百万円、営業利益は1億28百万円となった。

(2) キャッシュ・フロー

当第1四半期連結会計期間末における現金及び現金同等物（以下「資金」という。）は、前年度末に比べ382億9百万円減少し（△14.5%）、当第1四半期連結会計期間末には2,246億42百万円となった。

（営業活動によるキャッシュ・フロー）

当第1四半期連結会計期間における営業活動により獲得した資金は1,539億57百万円である。

（投資活動によるキャッシュ・フロー）

当第1四半期連結会計期間における投資活動に使用した資金は426億32百万円であり、その主な内容は、有形及び無形固定資産の取得による支出359億89百万円、投資有価証券の取得による支出105億55百万円等である。

（財務活動によるキャッシュ・フロー）

当第1四半期連結会計期間における財務活動による資金の減少は1,445億36百万円であり、その主な内容は、短期借入金の純減少額1,535億90百万円等である。

(3) 対処すべき課題

当第1四半期連結会計期間において、重要な変更はない。

(4) 研究開発活動

当第1四半期連結会計期間における当社グループ全体の研究開発費は160億67百万円である。この中には受託研究等の費用52億69百万円が含まれている。

当第1四半期連結会計期間において、研究開発活動の状況に重要な変更はない。

(5) 経営成績に重要な影響を与える要因について

当第1四半期連結会計期間において、重要な変更はない。

(6) 資本の財源及び資金の流動性についての分析

（ア）キャッシュ・フロー計算書に係る分析

当第1四半期連結会計期間において営業活動によるキャッシュ・フローでは1,539億57百万円の資金を獲得した。

投資活動によるキャッシュ・フローでは、原動機、航空宇宙等の伸長分野を中心に積極的な設備投資を行ったことなどにより426億32百万円の資金を使用した。

財務活動によるキャッシュ・フローでは、短期借入金の返済を行ったことなどにより1,445億36百万円の資金が減少した。

（イ）資金需要の主な内容

当社グループの資金需要は、営業活動については、生産活動に必要な運転資金（材料・外注費及び人件費等）、受注獲得のための引合い費用等の販売費、製品競争力強化・ものづくり力強化に資するための研究開発費が主な内容である。投資活動については、事業伸長・生産性向上を目的とした設備投資及び事業遂行に関連した投資有価証券の取得が主な内容である。

当年度の資金需要は運転資金需要、投資資金需要ともに前年度より増加することを見込んでいる。伸長分野として位置付けている原動機、航空宇宙事業において、原子力世界戦略炉やMRJ等の大型プロジェクトへの先行投資を行うとともに、ガスタービン、B787民間輸送機等を中心に引き続き事業規模拡大を進めていくこととしており、生産設備の増強や海外生産拠点の整備等を実施していく予定である。これらの伸長分野の運転資金需要と投資資金需要が今後さらに増加していく見込みである。

(ウ) 有利子負債の内訳及び用途

平成20年6月30日現在の有利子負債の内訳は下記のとおりである。

(単位：百万円)

	合計	償還1年以内	償還1年超
短期借入金	77,098	77,098	0
長期借入金	797,779	84,651	713,128
社債	325,659	40,300	285,359
合計	1,200,537	202,049	998,487

当社グループは比較的工期の長い工事案件が多く、生産設備も大型機械設備を多く所有していることもあり、一定水準の安定的な運転資金及び設備資金を確保しておく必要がある。かかる状況を考慮するとともに、将来見通しも含めた金利動向を勘案して資金調達を実施してきた結果、当第1四半期連結会計期間末の有利子負債の構成は償還期限が1年以内のものが2,020億49百万円、償還期限が1年を超えるものが9,984億87百万円となった。

これらの有利子負債は事業活動に必要な運転資金、設備資金に使用しており、資金需要が見込まれる原動機、航空宇宙等の伸長分野を中心に使用していくこととしている。

一方で有利子負債を圧縮すべく、売上債権、たな卸資産の削減や固定資産の稼働率向上を通して資産効率の向上にも取り組んでいる。