

## 第2【事業の状況】

### 1【事業等のリスク】

当第2四半期連結累計期間において、新たに発生した事業等のリスクはない。  
また、前事業年度の有価証券報告書に記載した事業等のリスクについて重要な変更はない。

### 2【経営上の重要な契約等】

当第2四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、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

以下の記載事項のうち、将来に関する事項は、当四半期連結会計期間の末日現在において判断したものである。

#### (1) 業績の状況

当第2四半期連結累計期間における世界経済は、米国における景気回復速度の緩慢化、欧州における政府債務危機による景気低迷、中国・インドにおける景気拡大テンポの鈍化などにより、全体的には低成長となった。我が国経済は、復興関連需要などを背景として、国内需要は緩やかに回復しつつあるものの、円高の長期継続や世界経済の減速等によって、全体として回復の動きに足踏みがみられた。

このような状況の下、当社グループは、受注活動を積極的に推進し、船舶・海洋セグメントや航空・宇宙セグメント等で受注を伸ばしたものの、前年同四半期に受注規模が大きかった原動機セグメント、機械・鉄構セグメントが減少したため、当第2四半期連結累計期間における受注高は、前年同四半期を3,979億82百万円（△28.4%）下回る1兆52億6百万円となった。

売上高は、原動機セグメントや機械・鉄構セグメント等が増加したことにより、前年同四半期を317億77百万円（+2.5%）上回る1兆3,254億4百万円となった。

利益面では、汎用機・特殊車両セグメントや航空・宇宙セグメントで採算改善が進捗したものの、円高の進行や、前年同四半期に高採算案件が集中していた原動機セグメントの減益等により、営業利益は、前年同四半期を259億41百万円（△35.4%）下回る472億38百万円となった。経常利益は、前年同四半期を152億23百万円（△33.4%）下回る304億5百万円となった。

また、投資有価証券売却益を特別利益に68億60百万円計上する一方で、投資有価証券評価損を特別損失に95億49百万円計上したことなどにより、当四半期純利益は、前年同四半期を207億34百万円（△52.0%）下回る191億51百万円となった。

セグメントの業績は、次のとおりである。なお、第1四半期連結会計期間から、各セグメントの営業損益の算定方法を変更しており、前年同四半期との比較は変更後の算定方法により組み替えた数値により実施している。

#### (ア) 船舶・海洋

当第2四半期連結累計期間は、LNG船の受注等により、受注高は前年同四半期を144億11百万円（+57.9%）上回る392億88百万円となった。

売上高は、フェリー4隻、自動車運搬船3隻、巡視船2隻等合計14隻を引き渡したものの、前年同四半期を258億3百万円（△16.3%）下回る1,326億87百万円となった。営業損益は、円高の進行等による受注工事損失引当金の計上により、前年同四半期から72億15百万円悪化し、63億10百万円の損失となった。

#### (イ) 原動機

当第2四半期連結累計期間は、前年同四半期に国内電力不足に対応するためのガスタービンの受注が相次いだことや、台湾向け大型石炭焚発電プラントの受注があったこと、また原子力発電プラントの定期検査工事が減少したことなどにより、受注高は前年同四半期を3,503億34百万円（△54.0%）下回る2,989億16百万円となった。

売上高は、火力発電プラントが増加したことなどにより、前年同四半期を367億82百万円（+8.3%）上回る4,790億65百万円となった。営業利益は、前年同四半期に高採算案件が集中したことや、原子力発電プラントの再稼働遅延による影響等により、前年同四半期を214億22百万円（△32.9%）下回る436億25百万円となった。

#### (ウ) 機械・鉄構

当第2四半期連結累計期間は、前年同四半期に受注規模が大きかった製鉄機械、化学プラントの受注が減少したことなどにより、受注高は前年同四半期を915億58百万円（△31.7%）下回る1,970億60百万円となった。

売上高は、環境装置、化学プラント、製鉄機械が増加したことなどにより、前年同四半期を275億4百万円（+15.6%）上回る2,041億65百万円となった。営業利益は、売上の増加により、前年同四半期を5億51百万円（+7.8%）上回る76億27百万円となった。

#### (エ) 航空・宇宙

当第2四半期連結累計期間は、防衛関係の受注増加などにより、受注高は前年同四半期を280億93百万円（+21.5%）上回る1,586億96百万円となった。

売上高は、民間機関係、宇宙関係が増加したものの、防衛関係が減少したことにより、前年同四半期を184億95百万円（△8.9%）下回る1,903億17百万円となった。営業利益は、民間機関係の採算改善が進んだことにより、前年同四半期から15億42百万円改善し、7億77百万円となった。

(オ) 汎用機・特殊車両

当第2四半期連結累計期間は、北米向けフォークリフトの受注が伸長したことなどにより、受注高は前年同四半期を69億47百万円（+4.0%）上回る1,816億80百万円となった。

売上高は、前年同四半期を76億30百万円（+4.1%）上回る1,938億12百万円となった。営業利益は、売上の増加に加え、機種絞込みなど採算改善活動の加速により、前年同四半期を36億23百万円（+281.9%）上回る49億9百万円となった。

(カ) その他

当第2四半期連結累計期間の受注高は前年同四半期を27億81百万円（+1.8%）上回る1,602億29百万円、売上高は前年同四半期を450億67百万円（+31.7%）上回る1,870億21百万円、営業利益は前年同四半期を10億94百万円（△16.3%）下回る56億12百万円となった。

(2) キャッシュ・フローの状況

当第2四半期連結累計期間における現金及び現金同等物（以下「資金」という。）は、前連結会計年度末に比べ1,435億円（+56.4%）増加し、当第2四半期連結会計期間末における残高は3,981億6百万円となった。

（営業活動によるキャッシュ・フロー）

当第2四半期連結累計期間における営業活動によるキャッシュ・フローは1,314億45百万円の資金の増加となり、前年同四半期に比べ248億7百万円増加した。これは、売掛金をはじめとする運転資金負担が減少したことなどによるものである。

（投資活動によるキャッシュ・フロー）

当第2四半期連結累計期間における投資活動によるキャッシュ・フローは210億66百万円の資金の減少となり、前年同四半期に比べ51億5百万円支出が減少した。これは、投資有価証券の売却による収入が増加したことなどによるものである。

（財務活動によるキャッシュ・フロー）

当第2四半期連結累計期間における財務活動によるキャッシュ・フローは377億47百万円の資金の増加となり、前年同四半期に比べ1,263億円収入が増加した。これは、短期借入金が増加したことなどによるものである。

(3) 対処すべき課題

当第2四半期連結累計期間において、重要な変更はない。

(4) 研究開発活動

当第2四半期連結累計期間における当社グループ全体の研究開発費は414億1百万円である。この中には受託研究等の費用186億94百万円が含まれている。

当第2四半期連結累計期間において、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2四半期連結累計期間において、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）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。

今後、成長分野に対しては必要な設備投資や研究開発投資等を継続していく予定である。全体的には、将来見込まれる成長分野での資金需要も見据え、最新の市場環境や受注動向も勘案し、資産の圧縮及び投資案件の選別を行っていく予定であり、当面の資金需要については減少傾向となる見込みである。

(イ) 有利子負債の内訳及び用途

平成24年9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	265,222	265,222	—
コマーシャル・ペーパー	41,000	41,000	—
長期借入金	620,503	110,038	510,465
社債	280,000	80,000	200,000
合計	1,206,725	496,260	710,465

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。一方で、引き続き資産圧縮に努め、期限の到来した借入金を返済してきた結果、当第2四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4,962億60百万円、償還期限が1年を超えるものが7,104億65百万円となり、合計で1兆2,067億25百万円となった。

これらの有利子負債は事業活動に必要な運転資金、投資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予定である。