

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、以下のとおり重要な契約を締結した。

(1) 吸収分割

当社は、平成27年7月31日、当社が営む船舶建造事業の一部を当社の連結子会社であるMH I 船海エンジニアリング株式会社（以下、「MH I 船海エンジニアリング」という。）に承継させる会社分割（以下、「本吸収分割」という。）について、MH I 船海エンジニアリングと吸収分割契約（株主総会の決議による承認を要しない吸収分割契約）を締結することを決定し（定款の定めに基づく取締役会における決議による委任に従い、当該委任を受けた取締役が決定したもの）、同日、MH I 船海エンジニアリングとの間で吸収分割契約を締結した。

本吸収分割の概要は、以下のとおりである。

ア. 本吸収分割の目的

本年10月1日付で100%出資の船舶建造事業会社を発足させ、長崎地区大型商船の建造を同社に移管し、得意船種であるガス船建造に集中することで、連続建造による生産合理化、組織のコンパクト化による効率化、機動的な体制の中での業務プロセスの合理化を進め、コスト競争力の強化を図り、商船事業の発展に努める。

イ. 本吸収分割の日程

平成27年7月31日 吸収分割契約締結

平成27年10月1日 効力発生日

ウ. 本吸収分割の方法及び割当ての内容

当社を吸収分割会社とし、MH I 船海エンジニアリングを吸収分割承継会社とする分社型簡易吸収分割である。

MH I 船海エンジニアリングは、本件分割に際して普通株式40,000株を発行し、そのすべてを当社に対して割当て交付する。

エ. 本吸収分割に係る割当ての内容の算定根拠等

承継会社は分割会社の100%子会社であり、かつ本分割は資産及び負債を帳簿価額で承継させ、本分割により承継会社が発行する全株式を当社に割り当てる分社型吸収分割であることから、両社間で協議し、割り当てる株式数を決定した。

オ. 承継会社が承継する権利義務

①MH I 船海エンジニアリングは、当社と平成27年7月31日に締結した吸収分割契約の定めに従い、当社が以下の対象事業に関して有する資産、負債及びこれらに付随する権利義務を承継する。（ただし、吸収分割契約において承継しないと定めたものを除く。）

（対象事業）

長崎地区において建造するLNG運搬船、LPG運搬船及び資源探査船（ただし、これらの船体ブロック製造及び品質保証に関する事業は除く。）の設計、製造、調達、品質保証、販売及びサービスに係る事業（これらに附随する事業を含む。）

②本件分割による当社からMH I 船海エンジニアリングに対する債務その他の義務の承継は、全て重畳的債務引受の方法による。

カ. 承継会社が承継する資産・負債の状況（平成27年10月1日現在）

MH I 船海エンジニアリングが承継する資産の額は622億円、負債の額は564億円である。

キ. 本吸収分割後の承継会社の概要（平成27年10月1日現在）

商号	三菱重工船舶海洋株式会社
本店の所在地	長崎県長崎市香焼町180番地
代表者の氏名	取締役社長 横田 宏
資本金の額	1,000百万円
事業の内容	船舶の設計、製造及び修理

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、中国の成長率は減速傾向が続きアジア地域全体で弱さがみられた一方で、欧州では強くないが成長ペースを維持し、米国でも回復が続き、世界全体としては緩やかに回復した。また、我が国経済は一部に鈍い動きもみられたが、企業収益や雇用情勢の改善、個人消費や設備投資の持ち直しの動き等があり、緩やかな回復基調が続いた。

このような状況の下、当社グループの当第2四半期連結累計期間における受注高は、交通・輸送、エネルギー・環境セグメントが減少したものの、機械・設備システム、防衛・宇宙セグメントが増加し、前年同四半期を202億22百万円（+1.1%）上回る1兆7,844億7百万円となった。

売上高は、機械・設備システム、交通・輸送、防衛・宇宙の各セグメントで増加し、前年同四半期を1,229億46百万円（+7.0%）上回る1兆8,820億67百万円となった。

利益面では、交通・輸送セグメントが円安効果等で採算が改善したものの、エネルギー・環境、機械・設備システムセグメントが悪化したことにより、営業利益は前年同四半期を22億99百万円（△1.9%）下回る1,159億70百万円、経常利益は前年同四半期を160億59百万円（△12.6%）下回る1,118億84百万円となった。

また、固定資産売却益を特別利益に42億23百万円計上する一方、客船事業関連損失引当金繰入額等の特別損失を370億58百万円計上したことなどにより、四半期純利益は前年同四半期を65億36百万円（△12.0%）下回る480億60百万円となったが、親会社株主に帰属する四半期純利益は、前年同四半期を53億35百万円（+14.0%）上回る433億52百万円となった。

セグメントの業績は、次のとおりである。

(ア) エネルギー・環境

当第2四半期連結累計期間の受注高は、大型案件を受注した化学プラントが増加した一方、前年同四半期に複数の新設プラントの受注があったコンベンショナルが減少したことなどにより、前年同四半期を388億47百万円（△6.0%）下回る6,119億43百万円となった。

売上高は、化学プラントが増加したものの、火力発電プラントが減少したことなどにより、前年同四半期を19億66百万円（△0.3%）下回る6,811億60百万円となった。営業利益は、一部のガスタービンコンバインドサイクル用蒸気タービンの不具合対策費用を計上したことなどにより、前年同四半期を241億61百万円（△39.0%）下回る377億30百万円となった。

(イ) 交通・輸送

当第2四半期連結累計期間の受注高は、前年同四半期に大型受注のあったMRJや交通システムが減少したことなどにより、前年同四半期を870億33百万円（△22.9%）下回る2,923億66百万円となった。

売上高は、民間航空機を中心に増加し、前年同四半期を375億54百万円（+15.5%）上回る2,800億65百万円となった。営業利益は、民間航空機のコスト改善や商船の採算改善等に加えて円安効果もあり、前年同四半期を275億29百万円（+503.0%）上回る330億3百万円となった。

(ウ) 防衛・宇宙

当第2四半期連結累計期間の受注高は、防衛関連事業が増加したことにより、前年同四半期を782億12百万円（+119.1%）上回る1,438億81百万円となった。

売上高は、防衛関連事業が増加したことなどにより、前年同四半期を303億71百万円（+17.4%）上回る2,050億27百万円となった。営業利益は、売上高の増加等により、前年同四半期を32億80百万円（+40.2%）上回る114億49百万円となった。

(エ) 機械・設備システム

当第2四半期連結累計期間の受注高は、ドイツのシーメンス社との事業統合効果により製鉄機械が増加したことなどにより、前年同四半期を789億45百万円（+12.4%）上回る7,163億80百万円となった。

売上高は、製鉄機械の事業統合効果等により、前年同四半期を560億99百万円（+8.9%）上回る6,898億52百万円となった。営業利益は、前年同四半期に海外グループ会社の決算期変更の影響を含んでいたことなどにより、前年同四半期を101億17百万円（△23.9%）下回る322億8百万円となった。

(オ) 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32億35百万円（△3.4%）下回る922億94百万円、売上高は前年同四半期を196億86百万円（+27.8%）上回る905億77百万円、営業利益は前年同四半期を36億44百万円（+78.7%）上回る82億76百万円となった。

(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418億円（△11.7%）減少し、当第2四半期連結会計期間末における残高は3,155億48百万円となった。

（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271億17百万円の資金の減少となり、前年同四半期に比べ330億65百万円減少した。これは、法人税等の支払額が減少した一方で、前受金の減少をはじめとする運転資金負担が増加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869億19百万円の資金の減少となり、前年同四半期に比べ135億31百万円支出が減少した。これは、投資有価証券の取得による支出や貸付けによる支出が減少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886億41百万円の資金の増加となり、前年同四半期に比べ837億27百万円収入が増加した。これは、長期借入金の返済による支出が減少したことに加えて、短期借入金及びコマーシャル・ペーパーによる収入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583億8百万円である。この中には受託研究等の費用213億58百万円が含まれている。

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融資が主な内容である。

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、投融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る。

(イ) 有利子負債の内訳及び使途

平成27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	293,921	293,921	—
コマーシャル・ペーパー	60,000	60,000	—
長期借入金	465,248	87,995	377,253
社債	265,000	20,000	245,000
合計	1,084,170	461,916	622,253

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などから、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り、近年の事業規模拡大により、これら必要資金は増加する傾向にある。その一方で、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4,619億16百万円、償還期限が1年を超えるものが6,222億53百万円となり、合計で1兆841億70百万円となった。
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エネルギー・環境、交通・輸送等の伸長分野を中心に使用していくこととしている。