

2019年度決算説明会(2020年5月11日開催)

主な質疑応答の内容(要旨)

※ 説明会開催日(2020年5月11日)時点の情報に基づく内容です

Q. 2020年度の事業利益見通しはゼロで、大変厳しい印象です。この見通し値は新型コロナウイルス感染症の影響が想定以上であった場合でも最低限達成可能な値と考えていますか？

A. 事業利益ゼロは最低限達成すべき数値と考えています。新型コロナウイルス感染症の影響は現時点で読み切れず、振れ幅が生じると考えられますが、状況を注視しながら、必要に応じて追加の施策を講じ、少しでも利益を上積みできるよう取り組んでいきます。

Q. 説明資料31ページによると、「対策効果」によって450億円の事業利益改善を見込んでいるとのことですが、この具体的内容を教えてください。

A. 説明資料23ページに記載している「緊急対策」が、固定費削減のための具体策です。民間航空機構造体Tier1事業では、名古屋の工場で一時帰休を実施しています。また中量製品では、欧州と日本のターボチャージャ生産機能の一部をタイに集約する準備を既に進めています。さらに、各事業で外力の活用を抑制することで、外部流出費用の削減にも取り組んでいます。これらの施策による固定費削減にアセットマネジメントの効果も加えると、450億円の改善は十分達成可能と考えています。新型コロナウイルス感染症の影響が長期化した場合は、さらなる対策を講じて事業利益ゼロ以上を目指します。

Q. エナジー部門の2020年度受注見通しが、2019年度実績と比べて減少しています。また事業利益見通しについては、売上収益に比べて減少幅が大きく見えます。これらの背景を教えてください。

A. エナジー部門の2019年度受注実績には、本来2020年度の受注計上を見込んでいた案件の繰り上がりなども含まれており、結果として当初の見通しを上回りました。2020年度見通しには、その反動に加え、航空エンジン事業における新型コロナウイルス感染症の影響を織り込んでいます。また、2019年度事業利益実績には、南アフリカプロジェクトの仲裁和解に伴う利益計上など、一過性の要因が含まれています。それらの影響を除くと、利益率に大きな変化はありません。

Q. 新型コロナウイルス感染症の終息後のリージョナルジェット市場について、従来の需要予測の変化はありますか？また、新型コロナウイルス感染症の影響が長期化した場合、投資回収が難しくなるなど今後のSpaceJet事業の判断に影響を与える可能性はありますか？

A. 市場環境については、近い将来に回復するか、あるいは航空機業界そのものが大きく変化していくのかという点について、注視していきます。現時点では、長期的には市場が回復すると考えていますが、リーマンショック時以上に時間がかかる可能性もあります。また、生活様式、働き方、価値観などの変化も見られ、このような社会の変化が業界に与える影響も見極める必要があると考えています。

SpaceJet開発については、本年2月(2019年度第3四半期決算発表時)に公表した開発スケジュール見直しの時点で、最終飛行試験機の米国へのフェリーフライトを一つのマイルストーンと定めていました。しかし新型コロナウイルス感染症の影響により現時点でフェリーフライトは実施できておらず、こうした状況を踏まえ、今後の開発計画を精査していきます。

Q. ボンバルディア社CRJ事業の取得について、減損損失の発生見込みが5月7日に公表されました。SpaceJet事業とのシナジーに相当する部分が減損の対象になったものと理解していますが、この減損損失の額(500~700億円程度となる見込み)は、公表されている買収金額(5億5,000万米ドル)に匹敵する規模です。CRJ事業単独で付加価値を生み出すことはできるのでしょうか？

A. SpaceJet事業とのシナジーだけではなく、CRJ事業そのものにも一定の価値があります。本件公表内容について補足しますと、公表済の買収金額は5億5,000万米ドルですが、6月1日のクロージング後に行う運転資金調整なども加味すると、実際の支払総額はこの買収金額よりも大きくなる見込みです。また、減損損失の額は、ボンバルディア社から引き継ぐ資産・負債の公正価値評価の結果により変動しますので、「500~700億円程度」と幅を持たせて開示しています。

Q. 2020年度の配当予想を1株当たり75円とした考え方を教えてください。また、2020年度のフリーキャッシュフローの見通しについても背景を教えてください。

A. 従来、配当性向は定常収益(SpaceJet投資の影響を除いた当期利益)の30%を目安としています。2019年度の配当性向は58%ですが、対定常収益では約35%です。一方、2020年度の定常収益見通しは900億円で、配当を1株当たり75円とすると、対定常収益での配当性向は28%となります。

2020年度のフリーキャッシュフローは△4,000億円を見込んでいます。2019年度と比べ利益水準の低下が予想されるほか、バランスシート圧縮によるキャッシュ創出が既に十分実現したと考えられること、受注済工事において前受金の消化の段階に入り、運転資金の増加が予想されることなどが要因として挙げられます。なお、今回のフリーキャッシュフロー見通しを踏まえ、2020年度末の有利子負債は2019年度末より増加し9,500億円となる見込みです。

以上