

2020年度第1四半期決算説明会(2020年8月3日開催)

主な質疑応答の内容(要旨)

※ 説明会開催日(2020年8月3日)時点の情報に基づく内容です

Q. 決算説明資料P13の事業利益増減要因分析に「固定費改善等 +110億円」とありますが、予想以上に固定費改善が進み、売上減少の幅に対して事業利益の減少幅が小さい印象です。通期の固定費削減の見通しについて教えてください。

A. 中量産品事業では、実際の生産減少幅に即した固定費削減に早期に着手していたことから、削減が順調に進んでいます。ここで示す110億円の改善は、5月11日(2019年度決算発表時)に公表した対策効果(アセットマネジメントを含む)450億円の内数ですが、通期見通しに対する第1四半期の進捗は想定を若干上回っています。

Q. 日本国内の低効率の石炭火力発電所を廃止する政策を経済産業省が打ち出すと報じられていますが、どのような影響が考えられますか？この事業分野に対する現時点での考え方を教えてください。

A. 経済産業省の方針の対象範囲についてはまだ不明確な部分がありますので、影響の程度も現時点では分かりませんが、石炭火力発電所が減少するとすれば、その分アフターサービスによる売上も減少します。ただ、石炭火力の代替としてガス火力や原子力の需要が高まる可能性があるほか、既設プラントの効率改善工事なども期待できますので、これらによって減少分を補っていきます。

また、石炭火力の廃止までは一定程度の時間があると考えられ、当社グループとしてはこの移行期間における様々な脱炭素のソリューション対策を検討しています。水素発電やアンモニア発電など、次世代の脱炭素技術の開発を進めており、こういった点でも当社グループは競合他社に先行していると考えています。また、洋上風力の分野では、再生可能エネルギー開発投資ファンドを運営するデンマークのCopenhagen Infrastructure Partners P/Sと協働し、北海道における洋上風力開発のJVを設立しました。海外では、バッテリーと組み合わせた電力マネジメントシステムの開発にも取り組んでいます。このようなトータルソリューションの提供が当社グループの武器となっていくと考えています。

Q. CRJ事業買収に伴うのれん減損額は、期首見通し(5月11日公表)においてはおよそ600億円(500~700億円の中間値)を前提としていたものと理解しています。今回の説明において、この減損等の一過性要因が△500億円に留まっている背景を教えてください。

A. CRJ事業買収に伴うのれん減損額は現時点で確定していないため、会計士との協議に基づき、今般決算には概算値を織り込んでいます。ボンバルディア社から承継した資産の最終評価を確定させてPPA(取得原価の配分)を実施する中で減損額が増加する可能性があるため、一過性費用としては△500億円から若干の増加を見込んでいますが、期首見通しの範囲内で収まると考えています。

Q. CRJ事業について、6月の買収完了以降どのようなオペレーションが行われているのか、また今後の損益やバランスシートへの影響を教えてください。

A. CRJ事業は6月から当社グループ入りし、カナダのMHI RJ アビエーショングループで事業を行っています。足下では新規製造と、MRO(整備・補修・オーバーホール)を含むアフターサービスがありますが、新規製造は受注残の引き渡しをもって終了します。CRJ事業による当社連結損益への影響は限定的です。また、既に相当額ののれんを減損済であるため、第1四半期末時点のバランスシートへの影響も限定的です。

Q. SpaceJet開発費について、米国でのTC(型式証明)試験の遅れは通期見通しに対しどのような影響を与えますか？また、今後の開発の進め方について現時点での見方を教えてください。

A. SpaceJet開発費の通期見通し600億円に対し第1四半期実績200億円は過大に見えますが、6月から7月にかけて開発体制を縮小しているため、第2四半期以降の各四半期には第1四半期ほどの費用は発生しない見込みです。現在は、TC取得に向けた工程を効率的に進めていくための課題整理等を行っています。この目途がつき次第、今後の飛行試験についても具体的な検討に移ります。

以上