



2020年度第3四半期 決算説明資料

2021年2月4日

© 2021 MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES, LTD. All Rights Reserved.



I. 2020年度第3四半期決算実績

• 決算実績サマリー	4
• 連結経営成績サマリー	5
• 定常収益	6
• セグメント別内訳	7
• 連結財政状態	8
• 主要財務指標／キャッシュ・フロー	9
• セグメント情報 (受注高・受注残高/売上収益/事業利益)	10-12
• 事業利益増減分析	13
• 新型コロナウイルスの影響と状況	14

II. 火力事業の状況と対策

• 火力事業の状況	16
• 事業環境の変化に応じた構造改革	17
• 三菱パワーの構造転換	18

III. 2020年度業績見通し

• 業績見通しサマリー	20
• 定常収益	21
• セグメント別内訳	22

IV. 補足資料

24-28

I . 2020年度第3四半期決算実績

■ 受注高・売上収益

- ・中量産品事業（物流・冷熱・ドライブシステム）や民間航空機事業（航空エンジン）は1Qをボトムに順調に回復
- ・民間航空機事業（構造Tier1）は回復基調にあったが、コロナ再流行による市況の低迷を受けて3Qは低調
- ・エネルギーやプラント・インフラなどの受注品事業では、工事進捗の遅れやアフターサービス工事の後ろ倒しの影響が残る

■ 利益

- ・事業利益は、新型コロナウイルス影響に加えて、火力事業（スチームパワー）の損失引当等が押し下げ要因となったが、Vestas社との洋上風力合併会社（MVOW）の株式譲渡益の計上やSpaceJet事業の損失縮小等が寄与し、前年同期比+109億円
- ・親会社の所有者に帰属する当期利益は、過年度損失に係る繰延税金資産を計上した前年同期に比べて大幅に減少したが、黒字を確保（33億円）

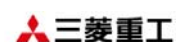
決算実績の全体概況について説明します。
スライド4ページと併せ、5ページの数表もご参照ください。

受注高と売上収益は前年同期を下回っており、低調な実績に見受けられますが、昨年5月11日に公表した新型コロナウイルスの影響を踏まえた年間見通しに照らし合わせると、概ね想定の範囲で推移していると評価しています。

新型コロナウイルスの影響については、中量産品事業では第2四半期同様回復の傾向が続いており、一部の事業ではほぼ前年同期並みとなりました。一方、プラントなどの受注品事業の一部や民間航空機関連事業では依然として影響が残っている状況です。この点は14ページで補足します。

利益については、事業利益は新型コロナウイルス影響による減益要因はあったものの、SpaceJet関連損失の縮小とMVOW株式の譲渡益が寄与し、前年同期比で増益となりました。一方、親会社の所有者に帰属する当期利益は減益となりましたが、これは前年同期には、SpaceJet関連で過年度損失に係る繰延税金資産の計上による利益があったことの反動です。

第3四半期決算実績 連結経営成績サマリー



(単位：億円)

	2019年度3Q累計 (利益率)	2020年度3Q累計 (利益率)	増減 (増減率)	
受注高	26,534	22,359	△ 4,175	(△15.7%)
売上収益	28,565	26,033	△ 2,531	(△8.9%)
事業利益	(0.4%) 127	(0.9%) 237	+ 109	(+85.7%)
親会社の所有者に 帰属する当期利益	(3.6%) 1,014	(0.1%) 33	△ 981	(△96.7%)
EBITDA	(4.0%) 1,156	(5.0%) 1,292	+ 135	(+11.8%)
フリーCF	△3,231	△6,390	△3,158	-

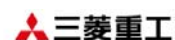
© 2021 MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES, LTD. All Rights Reserved.

5

本ページには記載していませんが、第1四半期、第2四半期、第3四半期と、3ヶ月ごとの数値を比べると、受注高はそれぞれ6,896億円、7,076億円、8,387億円、売上収益はそれぞれ7,780億円、8,806億円、9,447億円であり、四半期毎に少しずつではありますが改善しています。

また、事業利益についても、それぞれ713億円の損失、127億円の利益、823億円の利益、と改善しています。各期には一時的な損失や利益も含まれているため、単純に比較することはできませんが、そうした影響を控除しても改善してきていると評価しています。

第3四半期決算実績 定常収益



(単位：億円)

2020年度3Q累計	定常収益 (利益率)	SpaceJet 投資	合計 (利益率)
受注高	22,359	-	22,359
売上収益	26,033	-	26,033
事業利益	(4.9%) 1,269	△1,031	(0.9%) 237
親会社の所有者に 帰属する当期利益	(3.2%) 843	△810	(0.1%) 33
EBITDA	(8.9%) 2,321	△1,029	(5.0%) 1,292
フリーCF	△5,505	△884	△6,390

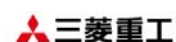
© 2021 MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES, LTD. All Rights Reserved.

6

5ページの2020年度第3四半期実績をSpaceJet関連のものとして、それを除いた定常収益に分解して表示しています。

SpaceJetについて補足すると、事業利益△1,031億円には、昨年6月1日に完了したカナダBombardier社のCRJ事業買収に伴って生じたのれんに関する減損損失が含まれています。年間で△1,200億円という計画に対して、現時点ではほぼ想定どおりに推移しています。

第3四半期決算実績 連結経営成績 セグメント別内訳



(単位：億円)

	受注高			売上収益			事業利益		
	'19年度 3Q累計	'20年度 3Q累計	対前年度 増減	'19年度 3Q累計	'20年度 3Q累計	対前年度 増減	'19年度 3Q累計	'20年度 3Q累計	対前年度 増減
エナジー	11,041	8,999	△ 2,042	10,753	10,414	△ 339	1,056	784	△ 271
プラント・インフラ	5,165	3,957	△ 1,208	5,754	4,478	△ 1,275	140	△ 90	△ 231
物流・冷熱・ ドライブシステム	7,444	6,237	△ 1,206	7,402	6,145	△ 1,257	256	95	△ 161
航空・防衛・宇宙	3,226	3,417	+190	4,931	5,320	+389	△ 1,302	△ 771	+530
その他	△ 343	△ 251	+91	△ 276	△ 325	△ 48	△ 22	220	+242
合計	26,534	22,359	△ 4,175	28,565	26,033	△ 2,531	127	237	+109

当社は今年度からセグメントを一部変更しました。
「エナジー」は2019年度以前の「パワー」、「プラント・インフラ」及び「物流・冷熱・ドライブシステム」は「インダストリー & 社会基盤」と対応しています。

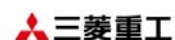
© 2021 MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES, LTD. All Rights Reserved.

7

ドメイン再編に伴い、今年度から開示セグメントを一部見直しています。具体的には、従来「インダストリー & 社会基盤」と称していたセグメントを、「プラント・インフラ」と「物流・冷熱・ドライブシステム」に区分しましたが、対比を容易にするため、この新区分に合わせて前年同期の数字を示しています。

それぞれの内容については、10ページ以降で補足します。

第3四半期決算実績 連結財政状態



(単位：億円)

	'19年度末	'20年度3Q末	対前年度末 増減
売上債権 (営業債権、契約資産)	11,880	13,276	+1,396
棚卸資産	7,262	8,156	+894
その他流動資産 (現金及び現金同等物)	9,242 (2,816)	5,667 (2,572)	△3,574 (△243)
固定資産	9,963	9,827	△135
投資等	11,508	12,766	+1,258
資産合計	49,856	49,695	△161
営業債務	8,240	7,049	△1,190
契約負債	8,354	7,140	△1,213
その他	14,378	10,380	△3,997
有利子負債	5,982	12,218	+6,235
資本 (うち親会社の所有者に帰属する持分)	12,900 (12,183)	12,905 (12,207)	+4 (+23)
負債・資本合計	49,856	49,695	△161

借入金 △205
社債 +550
コマーシャルペーパー +5,890

配当 △251
当期利益 +33
その他 +241

© 2021 MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES, LTD. All Rights Reserved.

8

総資産は、前年度末から161億円減少し、4兆9,695億円となりました。また、本資料には掲載していませんが、前年同期末の総資産は5兆5,471億円でしたので、そこからは約6,000億円減少しています。

有利子負債の内訳は赤枠内に示しています。フリーCFがマイナスだったこともあり、有利子負債の額は増加していますが、資金調達は特段の問題なく実施出来ています。また昨年11月にグリーンボンドを含む社債650億円を新規発行したことから、社債の発行残高が増加しています。

主要財務指標

	'19年度末	'20年度 3Q末	対前年度末 増減	'20年度 見通し
自己資本比率	24.4%	24.6%	+0.2pt	-
有利子負債残高 (単位：億円)	5,982	12,218	+6,235	9,500
D/Eレシオ	0.46	0.95	+0.49	0.8

キャッシュ・フロー

(単位：億円)

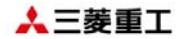
	'19年度 3Q累計	'20年度 3Q累計	増減	'20年度 見通し
営業CF	△ 1,371	△ 4,795	△ 3,423	-
投資CF	△ 1,860	△ 1,595	+264	-
フリーCF	△ 3,231	△ 6,390	△ 3,158	△ 4,000

有利子負債残高及びD/Eレシオは悪化傾向のようには見えますが、これは当初から想定している年度内の変動の範囲に収まっています。

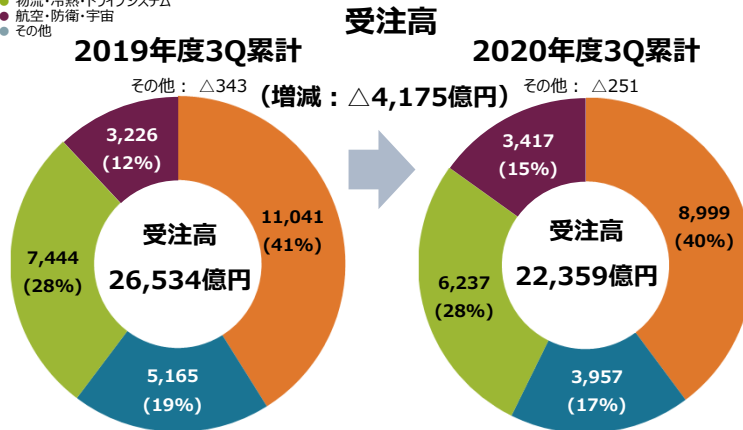
営業キャッシュフローが前年同期に比べて悪化していますが、主に利益の減少と運転資金の増加によるものです。

投資キャッシュフローは、CRJの買収資金の拠出がありましたが、SpaceJetの開発投資を抑制していることもあり支出が減少しています。

第3四半期決算実績 セグメント別 <受注高・受注残高>



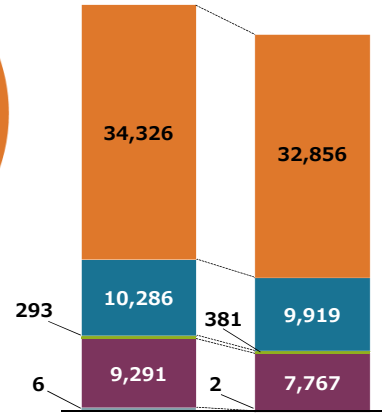
- エナジー
- プラント・インフラ
- 物流・冷熱・ドライブシステム
- 航空・防衛・宇宙
- その他



■ エナジー	増加	原子力
	減少	スチームパワー
■ プラント・インフラ	減少	製鉄機械
	減少	ターボチャージャ、物流機器
■ 物流・冷熱・ドライブシステム	増加	防衛航空機・飛昇体
	減少	民間航空機

受注残高^(※)
(増減：△3,278億円)

'19年度末 '20年度3Q末
54,204億円 50,926億円

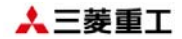


(※)ターボチャージャ、物流機器等の量産品は含まない

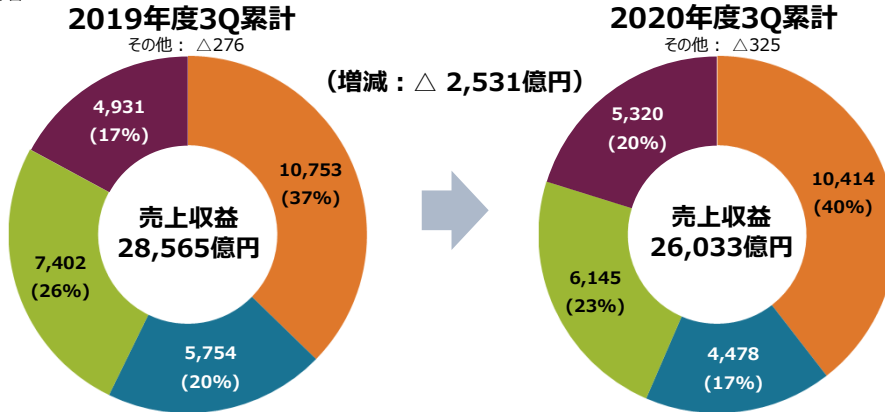
受注高は新型コロナウイルスの影響もあり、航空・防衛・宇宙セグメントで若干の増加になったほかは、各セグメントとも前年同期を下回る結果となっています。製品別では、原子力、防衛航空機などが増加しています。

受注残高は、当期の売上収益が受注高を上回ったことから2019年度末に比べて減少しています。

第3四半期決算実績 セグメント別 <売上収益>



- エナジー
- プラント・インフラ
- 物流・冷熱・ドライブシステム
- 航空・防衛・宇宙



■ エナジー	増収	原子力
	減収	スチームパワー、航空エンジン
■ プラント・インフラ	減収	製鉄機械、エンジニアリング
	減収	ターボチャージャ、物流機器、カーエアコン
■ 物流・冷熱・ドライブシステム	増収	防衛航空機・飛昇体
	減収	民間航空機

© 2021 MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES, LTD. All Rights Reserved.

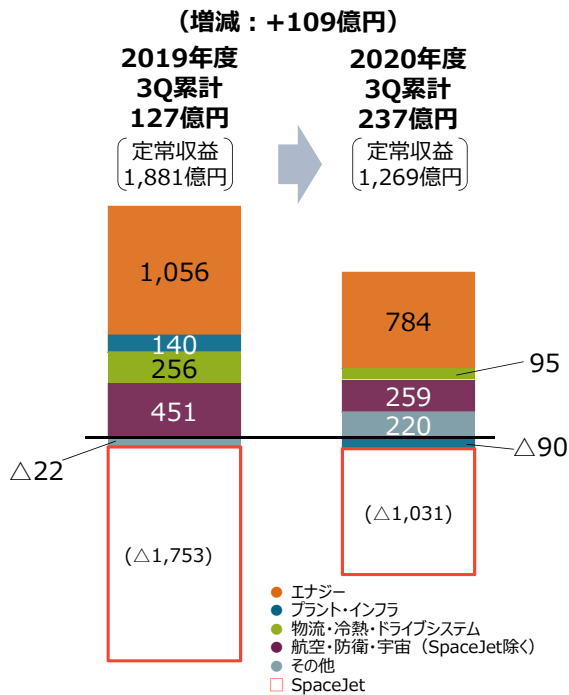
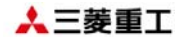
11

新型コロナウイルス感染拡大による経済環境変化の影響を大きく受けている事業、特に航空機関連や、自動車関連、その他量産品事業を中心に減収の部門が多くなっています。

しかしながら、物流・冷熱・ドライブシステムセグメントについては、四半期毎に前年同期からの減少幅は縮小しつつあります。

製鉄機械やエンジニアリングといった受注品部門においては、工事の進捗が止まるなどの影響から、スチームパワーでは、国内のアフターサービス工事の後ろ倒しの影響から減収となりました。国内のインフラを中心とする原子力や防衛関連は堅調に推移しています。

第3四半期決算実績 セグメント別 <事業利益>



■ エナジー

	事業	要因
増益	原子力	売上増加 他
	洋上風車	MVOW株式譲渡
減益	スチームパワー	売上減少、一部工事採算悪化 他
	航空エンジン	売上減少 他

■ プラント・インフラ

減益	エンジニアリング	売上減少 他
----	----------	--------

■ 物流・冷熱・ドライブシステム

減益	ターボチャージャ	売上減少 他
	物流機器	
	カーエアコン	

■ 航空・防衛・宇宙

増益	防衛・宇宙	売上増加 他
減益	民間航空機	売上減少 他

© 2021 MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES, LTD. All Rights Reserved.

12

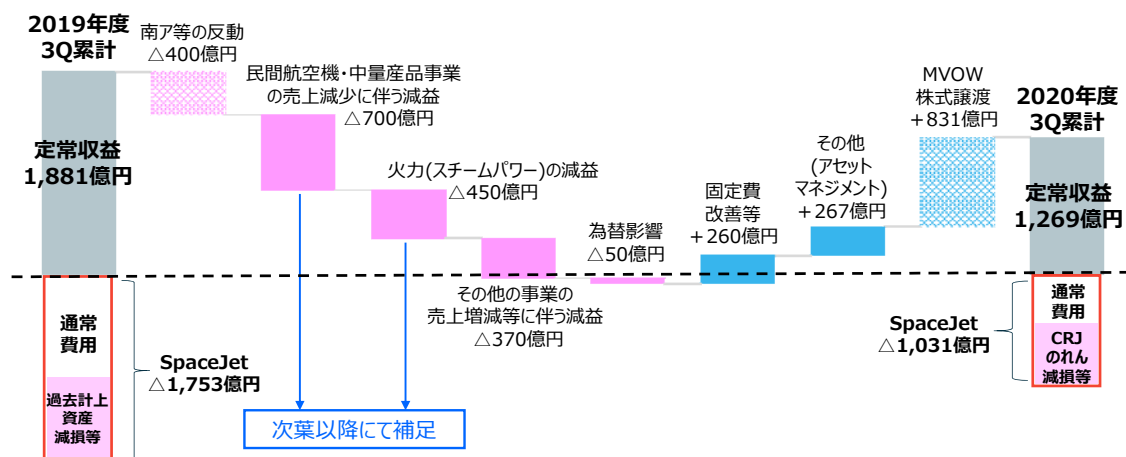
エネルギーセグメントでは、原子力の売上増加や、洋上風車事業におけるMVOW株式譲渡益831億円の計上が増益要因として挙げられます。一方、前年同期には南アフリカプロジェクトの仲裁関連での一過性の利益計上があったこと、また、今年度は新型コロナウイルスの影響で航空エンジン事業の売上が大きく減少していることに加えて、火力事業におけるアフターサービス工事の繰り下がりや工事の進捗停滞、一部工事における採算悪化に伴う損失引当などが減益要因となりました。

中量産品事業は、第1四半期を底にして回復傾向を示しており、物流・冷熱・ドライブシステムセグメントは、前年同期比では減益ではあるものの第2四半期に引き続き黒字を維持しています。

なお、23ページ以降の「補足資料」の中で、各セグメントの現下の概況等についても記載していますので、併せてご確認ください。

第3四半期決算実績 事業利益増減分析

- 民間航空機事業（航空エンジン）と中量産品事業における新型コロナウイルスの影響は、1Qをボトムとして軽減
- 固定費削減やアセットマネジメントなどの改善活動は、期首計画を上回るペースで進捗
- エナジーやプラント・インフラにおける受注品事業は、新型コロナウイルスの影響（工事進捗遅れやサービス案件後ろ倒し等）が期首想定以上に大きいことに加え、一部事業において構造改革費用等を計上
- 火力事業（スチームパワー）において、損失引当の計上等により減益
- SpaceJet関連は、通期見通し△1,200億円に対して△1,031億円の計上



© 2021 MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES, LTD. All Rights Reserved.

13

本スライドでは、前年同期対比での事業利益の増減要因について説明しています。一番左端の棒グラフで示している2019年度第3四半期累計の事業利益は、SpaceJet関連損失が1,753億円、SpaceJetを除く定常収益が1,881億円でした。右端の棒グラフで示す今年度第3四半期累計の事業利益は、SpaceJet関連損失が1,031億円、これを除く定常収益が1,269億円でした。SpaceJet関連では、昨年度には過年度に計上していた資産の減損損失等が778億円含まれており、今年度においてはCRJ事業買収に伴って生じたのれんの減損等の一時費用が約600億円含まれています。

次に定常収益部分の変動要素について説明します。左から2番目の薄ピンクで示した△400億円は、昨年度第3四半期に日立製作所との間で合意に至った南アフリカ関連の精算に伴う利益等の一時的な利益を示しています。内容は全く異なりますが、今年度における一時的な要素としては、右から2番目の薄い青色で示したMVOW株式譲渡益831億円があります。左から3番目のピンクの△700億円は、民間航空機や中量産品事業における主として新型コロナウイルス影響による売上減少に伴う減益を示しています。これは年度見通し公表時に示した新型コロナウイルスによる減益影響1,400億円に概ね対応するものです。四半期ベースでの新型コロナウイルスの影響は第1四半期が最も大きいと想定しており、通期見通しとの対比では想定範囲内で推移しています。より正確に申し上げますと、売上収益への影響はほぼ想定どおり、損益への影響については想定よりも改善傾向となっています。製品事業毎の影響については14ページで補足します。

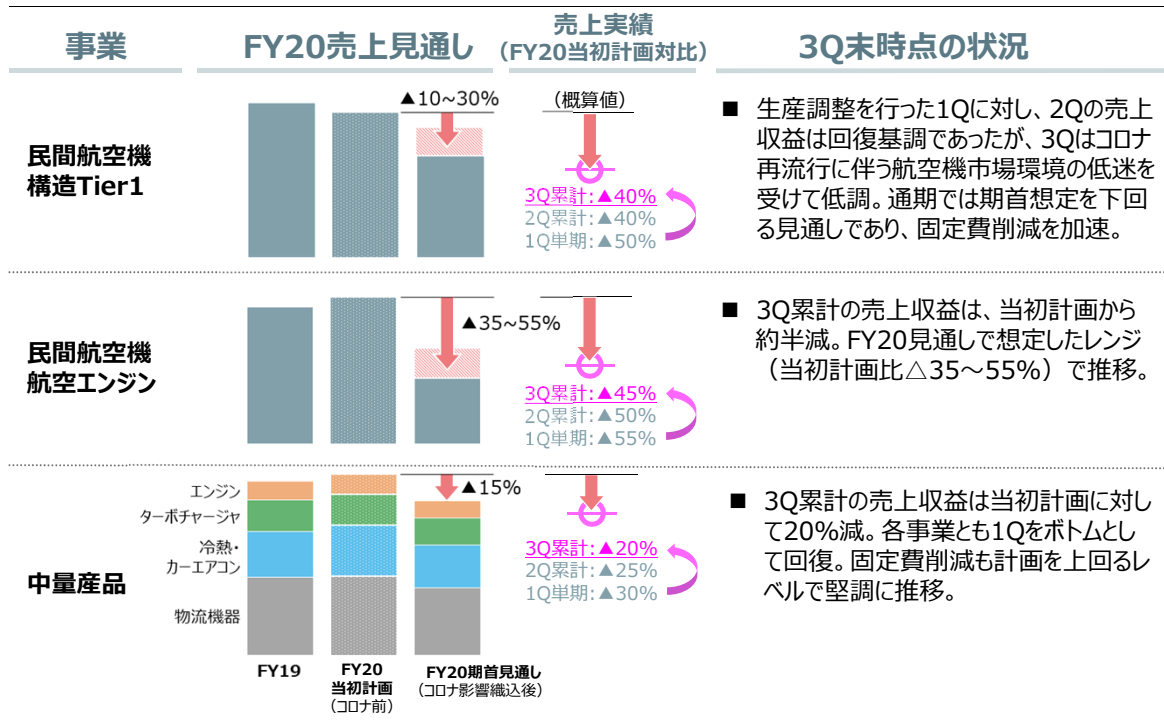
その右隣りスチームパワーの減益△450億円については15ページ以降で補足します。

その右側の△370億円は、今述べた事業以外の事業における売上増減等による減益です。これには、新型コロナウイルス影響による海外プラント工事の一時停止等による遅れの影響や、一部工事での採算悪化の影響も含んでいます。

為替影響は、前年同期に比べて平均計上レートが1ドルあたり2円強円高に振れた(109.1円から106.6円)ことなどによる利益減少です。

これ以外には、固定費削減等のコスト改善が+260億円、その他アセットマネジメントなどで+267億円となっています。期首時点ではこの2項目で+450億円の改善効果を見込んでいたもので、これは達成できたと考えています。

新型コロナウイルスの影響と状況



© 2021 MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES, LTD. All Rights Reserved.

14

このスライドは、昨年5月11日に今年度の見通しを説明した際の新型コロナウイルス影響の想定に、第3四半期時点での状況を追記したものです。

民間航空機Tier1(Boeing向けを中心とした機体の供給事業)の売上収益は、第3四半期累計では新型コロナウイルスの影響を織り込んでいない当初計画の約4割減となりました。第1四半期から第2四半期にかけては大幅な改善が見られましたが、その後はまた低調になり、第4四半期でも回復は期待できない状況です。そのため年度トータルでは、期首想定を少し下回るレベルになると見込んでいます。

航空エンジンについては、第1四半期は当初想定したボトムラインで進捗しましたが、第2四半期から第3四半期にかけて若干持ち直しつつあるように感じられます。通期でも当初想定範囲内に収まるものとみています。

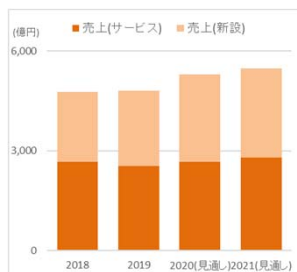
中量産品については、第1四半期から第2四半期、第3四半期へと想定どおりか、それを若干上回る回復が見られています。今後の新型コロナウイルス感染の状況にもよりますが、年度では当初想定よりも改善することも期待しています。

Ⅱ. 火力事業の状況と対策

火力事業の状況

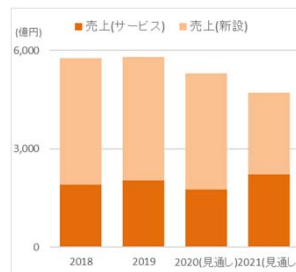
- GTCCは、新設案件の競争環境は厳しいものの、安定したアフターサービス収益を主体に堅調に推移
- スチームパワーは、一部の新設工事の損益悪化が顕在化。アフターサービスは堅調なるも、足元は一時的なコロナ影響あり

GTCCの売上推移



- ・新設の競争環境は依然厳しいものの、高いレベルの受注シェアを維持
- ・受注残高も大きく、2021事業計画期間中の安定的な売上増加を見込む
- ・アフターサービスは、本体納入台数の増加に伴い、堅調に増加

スチームパワーの売上推移



- ・新設の規模は急激に減少
- ・アフターサービスは、コロナウイルス影響により2020年度は減少するが、2021年度には回復の見通し
- ・2021事業計画期間中は、アフターサービスへのビジネスモデルの大シフトを行い、サービス比率を増加させる

スチームパワーの減益要因

- 国内案件の工事費大幅高騰
- 商用初号機であるIGCC案件の初期不適合・納期遅延
- 新型コロナウイルス影響によるアフターサービス工事の実施時期後ろ倒し

〔上期において、定期点検や改造工事の後ろ倒しが発生し、前年同期比で大幅な減収減益〕
〔下期は回復基調にあり、4Qに向けて対前年度悪化幅は縮小していく見通し〕

当社の火力事業の現況を簡単に示しています。グラフが二つありますが、左側がGTCCの売上推移を、右側が石炭焚きを中心としたスチームパワーの売上推移を、それぞれ本体新設とアフターサービスに区分して表示しています。

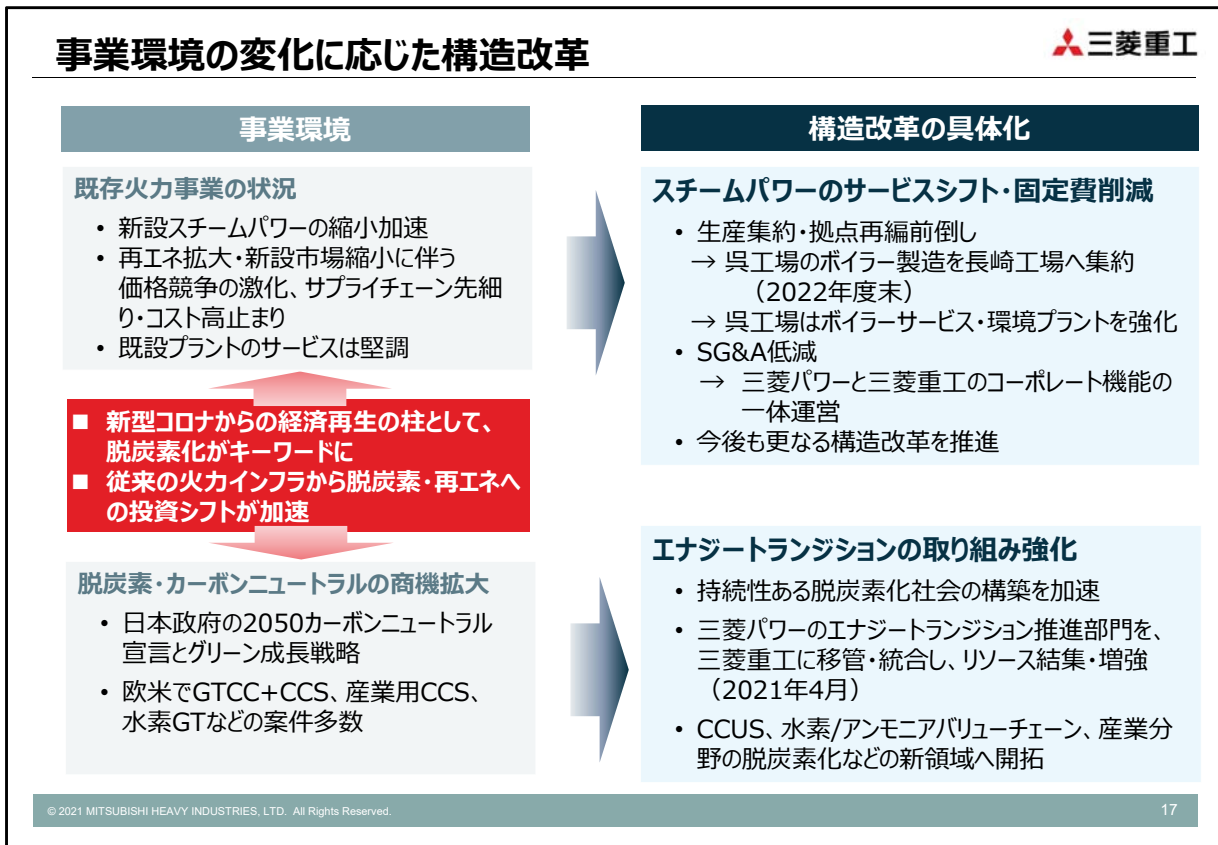
GTCCについては、新設・サービスともに、年々売上を伸ばしてきていることがご理解いただけると思います。一方、スチームパワーについては、サービスは多少の増減はありながらも一定の規模を維持しているものの、新設は2020年度あたりから落ち始めており、現状の受注状況では2021年度以降も一層の減少が見込まれます。今後は一層サービス事業へのリソースシフトを加速していきます。

一方、先ほど13ページでも示した前年同期対比でのスチームパワーの減益については、大きく3つの要因が挙げられると考えています。

一つ目は、国内案件の工事費の高騰です。以前、オリンピック特需による建設工事単価の上昇は話題に上った時期がありました。五輪需要は既に終わっていますが、建設労働者、とりわけ熟練技能者の減少が著しく、単価の高止まりに加えて作業能率の低下も顕在化しつつあります。従前想定していた建設予算内には収まらない事例が複数顕在化しており、これらについて今年度に引当を実施しています。

二点目は、IGCC(石炭ガス化複合発電)の商用初号機として建設中の案件において試運転期間中に一部の機器で不適合が発生しました。改良・復旧工事を鋭意進めているところではありますが、これによる補修費や納期遅延の追加コストが多額に生じる見込みとなり、これらについても引当を実施しています。

三点目は新型コロナウイルスの影響です。これは第2四半期決算の際にも説明しましたが、点検・改造といったサービス工事の後ろ倒しが発生しています。第3四半期単期の実績をみると、概ね前年同期並みに戻りつつあり、通期ではこの要因による悪化幅は縮小するものと見込んでいます。



このページでは、現下の火力事業の状況を踏まえて検討を進めている、当社の事業運営体制の見直しについて説明します。

スライドの左側、赤く着色した箇所にトレンドを記載していますが、これは既に広く認識されているものと承知しています。これが当社の火力事業に与える影響を、既存火力事業(上段)と新事業分野(下段)に分けて示しています。まず上段の既存火力事業への影響ですが、先ほど申し上げたとおりスチームパワーの新設の縮小は以前の想定を上回るスピードで進むと考えており、サービス事業への注力が必要です。

この点を踏まえ、右側に記載の施策を実施します。

一つ目は生産集約と拠点の機能再編の前倒しです。三菱パワーの呉工場は、ボイラー新設・サービスのエンジニアリング・製造と、環境プラントのエンジニアリング機能を所掌していますが、このうちボイラーの製造機能を三菱パワーの長崎工場に集約すると同時に、呉工場はボイラーサービスと環境プラントのエンジニアリング機能を強化することとします。

二点目は、100%子会社となった三菱パワーと親会社の三菱重工との間で二重で保有しているようなコーポレート機能の一体運営を進めます。これは現時点でも部分的にシェアードサービスのようなかたちで実施していますが、この範囲の拡大を加速していきます。

このような施策を通じて固定費の削減を一段と進める考えです。

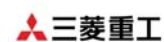
次に下段に示したカーボンニュートラルに向けた事業拡大への取り組みです。昨年10月に発表した中期経営計画及び11月に実施したエナジートランジション説明会などでも触れましたが、当社はエナジートランジションへの取組みに注力していくこととしています。そのためのリソースシフトの第一弾として、三菱パワーのエナジートランジション推進部門を本年4月に三菱重工に移管・統合します。これにより、三菱重工グループ全体のエナジートランジションに関する取組みを一本化・一体化し推進していきます。

以上申し上げたような施策は、いずれも以前から検討を進めていたものですが、昨今の事業環境変化のスピードに合わせ、当初想定よりも前倒して実施することにしました。

エナジートランジションの推進には更なるリソースシフトが必要と考えており、本プランを具体化し順次実行に移していきたいと考えています。

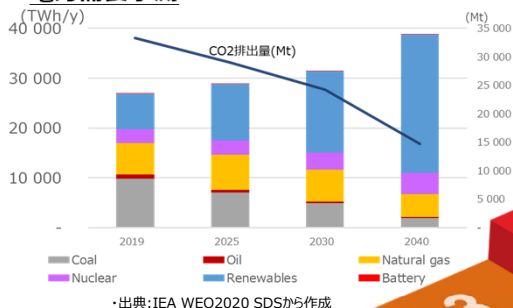
【補足資料】三菱パワーの構造転換

- 脱炭素化社会を支える
 サステナブルなエネルギーソリューションカンパニーへ



- 石炭火力事業に投入していた技術とリソースを、「火力発電の脱炭素化」「水素・アンモニア社会構築」「蓄エネルギー」等の成長領域に投入する。
- 政府方針である2050年カーボンニュートラルの達成に向けた事業を段階的に展開することにより、サステナブルなエネルギーシステムを実現する。

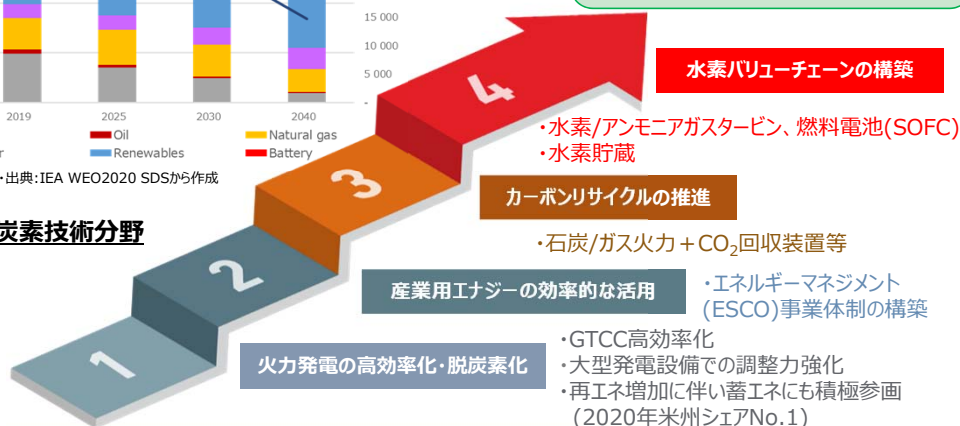
電力需要予測



脱炭素と電力安定供給の両立

(サステナブルなエネルギーシステムの実現)

低・脱炭素技術分野



© 2021 MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES, LTD. All Rights Reserved.

18

18ページは、当社のエナジートランジションに対するソリューションの全体イメージを表したもので、以前の説明会でもお示している内容ですので、この場での説明は省略させていただきます。

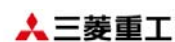
Ⅲ. 2020年度業績見通し

本資料に記載している業績見通し等の将来に関する記述は、現時点で入手可能な情報に基づき判断したもので、リスクや不確実性を含んでおり、また、当社としてその実現を約束する趣旨のものではありません。従いまして、この業績見通しにのみを依拠して投資判断を下すことはお控えくださいますようお願いいたします。実際の業績は、様々な重要な要素により、この業績見通しとは大きく異なる結果となり得ることをご承知おきください。実際の業績に影響を与える要素には、当社グループの事業領域をとりまく経済情勢、対ドルをはじめとする円の為替レート、日本の株式相場などが含まれます。

19ページから22ページでは、今年度の業績見通しを示しています。昨年10月の第2四半期決算公表時点から変更はありませんので、説明は省略させていただきます。

以上で2020年度第3四半期決算の説明を終わります。

2020年度業績見通し サマリー

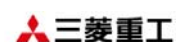


前回公表値 (2020年10月30日) から変更なし

(単位: 億円)

	2019年度実績 (利益率)	2020年度見通し (利益率)	対前年度増減 (増減率)
受注高	41,686	35,000	△ 6,686 (△16.0%)
売上収益	40,413	37,000	△ 3,413 (△8.4%)
事業利益	(△0.7%) △295	(1.4%) 500	+795 -
親会社の所有者に 帰属する当期利益	(2.2%) 871	(0.5%) 200	△ 671 (△77.0%)
R O E	6.6%	2%	-
EBITDA	(2.8%) 1,151	(5.1%) 1,900	+749 (+65.1%)
フリーCF	2,129	△4,000	△6,129 -
配当	150円 (中間75円/期末75円)	75円 (中間0円/期末75円)	【未確定外貨】【前提為替レート】 13億ドル 1ドル = 110円 2億ユーロ 1ユーロ = 120円

2020年度業績見通し 定常収益

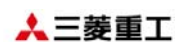


前回公表値（2020年10月30日）から変更なし

(単位：億円)

2020年度見通し	定常収益 (利益率)		SpaceJet 投資	合計 (利益率)	
受注高	35,000		-	35,000	
売上収益	37,000		-	37,000	
事業利益	(4.6%)	1,700	△1,200	(1.3%)	500
親会社の所有者に 帰属する当期利益	(3.0%)	1,100	△900	(0.5%)	200
ROE	10%		-	2%	
EBITDA	(8.4%)	3,100	△1,200	(5.1%)	1,900
フリーCF	△2,800		△1,200	△4,000	

2020年度業績見通し セグメント別内訳



前回公表値（2020年10月30日）から変更なし

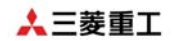
（単位：億円）

	受注高			売上収益			事業利益		
	'19年度 実績	'20年度 見通し	対前年度 増減	'19年度 実績	'20年度 見通し	対前年度 増減	'19年度 実績	'20年度 見通し	対前年度 増減
エナジー	17,721	14,500	△ 3,221	15,902	15,500	△ 402	1,443	1,300	△ 143
プラント・インフラ	7,399	6,500	△ 899	7,929	6,500	△ 1,429	255	50	△ 205
物流・冷熱・ ドライブシステム	9,859	8,500	△ 1,359	9,901	8,500	△ 1,401	293	100	△ 193
航空・防衛・宇宙	7,192	6,000	△ 1,192	7,049	7,000	△ 49	△ 2,087	△ 950	+1,137
その他	△ 485	△ 500	△ 14	△ 369	△ 500	△ 130	△ 200	0	+200
合計	41,686	35,000	△ 6,686	40,413	37,000	△ 3,413	△ 295	500	+795

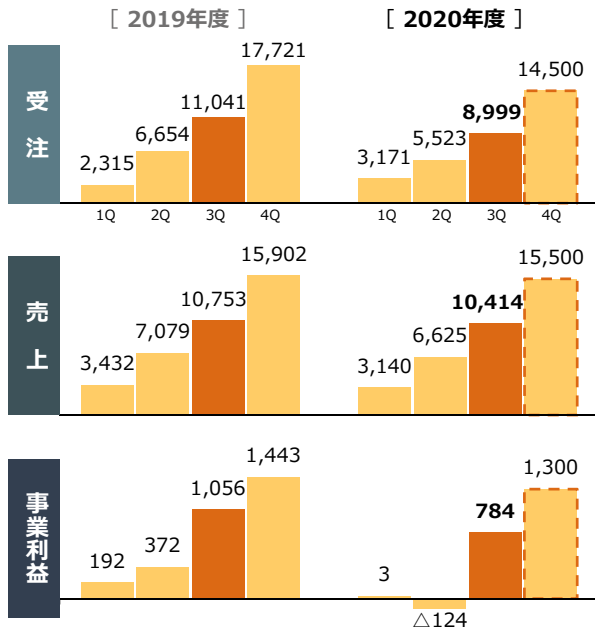
当社は今年度からセグメントを一部変更しました。
「エナジー」は2019年度以前の「パワー」、「プラント・インフラ」及び「物流・冷熱・ドライブシステム」は「インダストリー & 社会基盤」と対応しています。

Ⅲ. 補足資料

補足資料 第3四半期決算実績〈エナジー〉



(億円・各期の数値は累計)



- MVOW株式譲渡に伴う利益を計上するも、新型コロナウイルス影響による火力事業のアフターサービス工事実施時期後ろ倒しに加え、スチームボイラー新設工事の損失引当を実施し、前年同期比減収・減益
- 航空エンジンの売上収益は、概ねFY20見通しの範囲内で推移
- 原子力は安定的に推移

【ガスタービン受注台数・契約残台数】

2020年度3Q累計：9台

	米州	アジア	EMEA	その他	合計	契約残台数
大型	4	2	3	-	9	48
中小型	-	-	-	-	0	10
合計	4	2	3	0	9	58

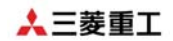
2019年度累計：32台

	米州	アジア	EMEA	その他	合計	契約残台数
大型	7	10	2	2	21	49
中小型	3	2	6	-	11	15
合計	10	12	8	2	32	64

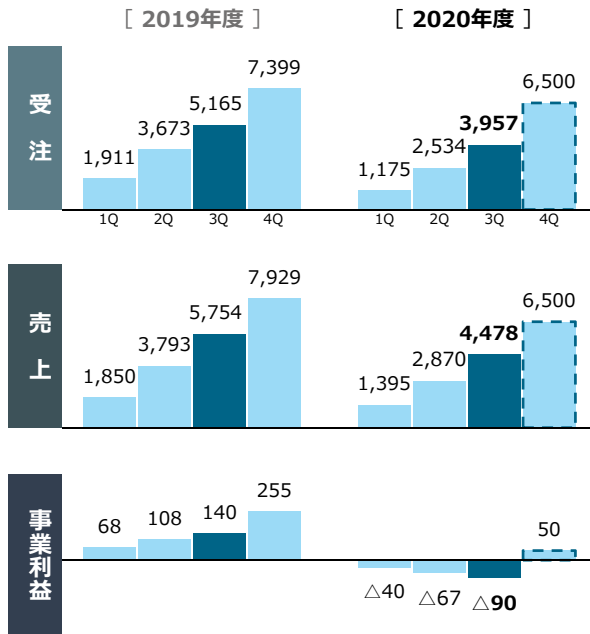
2019年度3Q累計：15台

	米州	アジア	EMEA	その他	合計	契約残台数
大型	4	4	2	-	10	40
中小型	3	2	-	-	5	12
合計	7	6	2	0	15	52

補足資料 第3四半期決算実績〈プラント・インフラ〉



(億円・各期の数値は累計)

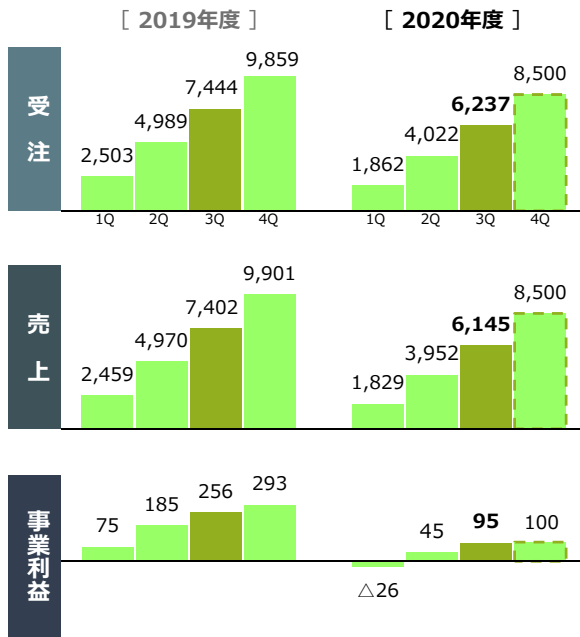


- 期首時点では、新型コロナウイルス影響は軽微と想定していたが、商談の停滞に伴い受注は前年同期比減少。また、エンジニアリングや製鉄機械において、工事の進捗遅れが発生したこと等により前年同期比減収
- 加えて、引渡し済みの海外エンジニアリング案件の費用精算や一部事業における構造改革費用等の一過性費用を計上したこともあり、3Q累計でも赤字

補足資料 第3四半期決算実績〈物流・冷熱・ドライブシステム〉



(億円・各期の数値は累計)

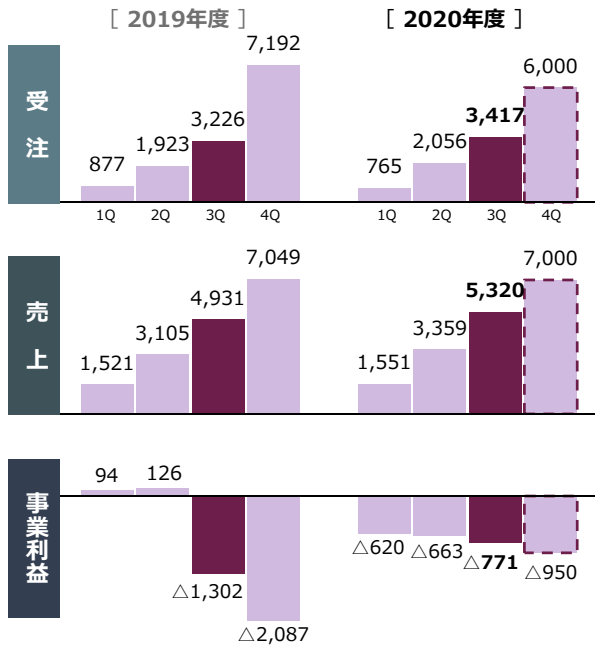


・新型コロナウイルスの影響により、1Qの売上収益は前年同期比△25%であったが、2Q単期では△15%、3Q単期では△10%と順調に回復
 ・3Qは一部事業において構造改革費用が発生するも、固定費削減が進み、2Qに続き黒字を達成

補足資料 第3四半期決算実績〈航空・防衛・宇宙〉



(億円・各期の数値は累計)



- 民間航空機構造Tier1の売上収益は、1Qをボトムとして改善基調にあったが、3Qはコロナ再流行に伴う市況の低迷を受けて低調。通期では期首想定を下回る見通しであり、固定費削減を加速
- 一方、航空・防衛・宇宙全体としては、堅調な防衛・宇宙及び1Qに買収が完了したCRJが寄与し、前年同期比増収
- SpaceJet事業の損失（CRJ事業買収に伴って生じたのれんの減損を含む）は1,031億円で期首想定通り

【B777/B777X 引渡機数】

	1Q	2Q	3Q	4Q	合計
2019年度	16	14	13	11	54
2020年度	6	13	7	-	-

【B787 引渡機数】

	1Q	2Q	3Q	4Q	合計
2019年度	43	42	38	43	166
2020年度	18	32	20	-	-

1. 研究開発費、減価償却費、設備投資

(単位：億円)

	'19年度 3Q累計	'20年度 3Q累計	'20年度 見通し
研究開発費	953	846	1,400
減価償却費	1,029	1,055	1,400
設備投資	1,151	861	1,500

2. 販売費及び一般管理費

(単位：億円)

	'19年度 3Q累計	'20年度 3Q累計
販管費	4,273	3,956

3. 為替レート (売上計上平均レート)

	'19年度 3Q累計	'20年度 3Q累計
USドル (円/USドル)	109.1	106.6
ユーロ (円/ユーロ)	121.4	121.8

4. 海外地域別売上収益

(単位：億円)

	'19年度3Q累計	'20年度3Q累計
アジア	5,255 (19%)	4,166 (16%)
北米	5,233 (18%)	4,417 (17%)
欧州	2,644 (9%)	2,226 (9%)
中南米	954 (3%)	539 (2%)
中東	654 (2%)	550 (2%)
オセアニア	170 (1%)	184 (1%)
アフリカ	420 (2%)	354 (1%)
合計	15,334 (54%)	12,439 (48%)

MOVE THE WORLD FORWARD

**MITSUBISHI
HEAVY
INDUSTRIES
GROUP**

© 2021 MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES, LTD. All Rights Reserved.