

2020年度第3四半期決算説明会(2021年2月4日開催)

質疑応答の内容(要旨)

※ 説明会開催日(2021年2月4日)時点の情報に基づく内容です

全般

Q. Vestas社との洋上風力JV(MHI-Vestas Offshore Wind)の株式売却益が当初見込みよりも約330億円上振れた(500億円→831億円)一方、通期事業利益の見通しは据え置きました。この背景を教えてください。

A. 株式売却益が上振れた一方で、火力(スチームパワー)事業の減益による影響があるため、通期見通しは据え置きました。

Q. エナジーの通期事業利益見通し据え置きについて説明いただきましたが、物流・冷熱・ドライブシステムと、航空・防衛・宇宙についてはいかがでしょうか？前者は第3四半期累計の事業利益が95億円で、通期見通し100億円を既にほぼ達成済みです。また後者の通期事業利益見通しでは第4四半期3か月間で179億円の損失が織り込まれていることになりませんが、第3四半期3か月間の損失は108億円に留まっており、こちらも順調な印象を受けます。

A. いずれも一定程度上振れる可能性はあると考えていますが、多少の振れ幅も想定されるため、上方修正に至るほどの金額規模ではないと判断し、見通しを据え置きました。

火力発電システム事業(減益要因)

Q. 決算説明資料13ページ(事業利益増減分析)には、「火力(スチームパワー)の減益 △450億円」とありますが、この内訳として、同じく16ページで説明している3点の減益要因それぞれの影響額はどの程度でしょうか？

A. まず、「△450億円」は第3四半期累計実績について前年同期からの変動を示すもの(2019年度第3四半期累計と、2020年度第3四半期累計の対比)であり、年度通期の影響を示すものではないことをご理解ください。3点の要因それぞれの影響はいずれも同程度ですが、3点目に示した「アフターサービス工事の実施時期後ろ倒し」の影響は下期中に一定程度解消することが見込まれますので、年度通期での減益幅は△450億円よりも縮小することを想定しています。

Q. スチームパワーの損失引当については、引当の範囲内で処置できる目途が付いていますか？あるいは、追加費用発生の可能性もありますか？

A. 今般の引当には、国内案件の工事費大幅高騰と、IGCCの初期不適合・納期遅延の2つが含まれています。前者は現在の進行状況を踏まえ、想定され得る範囲で織り込み済みです。一方後者は目下対策実施中であり、更なる悪化のリスクは低いと考えています。

Q. IGCC(石炭ガス化複合サイクル)案件で不具合が発生しています。技術に問題はないでしょうか？また、不具合は解決できるのでしょうか？

A. IGCCの技術については事前の実証プラントで検証していましたが、今回の商用プラントの出力は、実証プラントの倍近くに及びます。そのために予期できなかった事象が確認されましたが、原因は判明しており、現在対策工事を進めています。

火力発電システム事業(市場動向)

Q. 決算説明資料16ページには、ガスタービンコンバインドサイクル(GTCC)について「新設案件の競争環境は厳しい」とありますが、受注シェアを維持する中、価格・採算面の動向を教えてください。また、スチームパワーのアフターサービスにおいて、新型コロナウイルスの影響はありますか？

A. GTCCの受注は本体、アフターサービスとも好調で、アフターサービスの利益水準も維持できています。スチームパワーの新設は市場縮小により厳しい状況にありますが、既設プラントの低炭素化のニーズが高まっており、アフターサービスに関しては伸長が期待できます。GTCC、スチームパワーとも、アフターサービスはさらに拡大させていきたいと考えています。

Q. 脱炭素の流れの中でも、ベース電源としてのGTCCの需要は底堅いと思っていますが、現在の商談や競合の状況はいかがでしょうか？

A. スチームパワーの市場は急激に縮小していますが、GTCCは堅調です。昨年には高砂工場に新たな実証運転設備が完成し、最新のJAC形の実証運転を進めるなど、性能面で競合他社を凌駕しています。少ない案件を巡って競い合っている状況は変わりませんが、性能向上とコストダウンによって当社の競争力が高まってきたものと認識しています。

また現在、天然ガスに水素を30%混合し燃焼させるガスタービンを実現しており、2025年には水素専焼(100%)のガスタービンの実現も見込んでいます。これにより、天然ガス火力発電設備は将来、大規模な改造なしに水素燃料への転換が見込めるという、お客様にとっての利点があります。

Q. 低炭素・脱炭素という点ではシーメンス・エナジーやGEも類似の戦略を取っていると理解していますが、その中で三菱重工グループのセールスポイント、つまり顧客が三菱重工グループを選択するインセンティブはどこにあると考えますか？

A. 競合他社と比べても当社の低炭素・脱炭素のメニューは相当程度進んでいるものと理解しており、GTCCについては性能・価格の両面で他社を凌駕しています。今後も、三菱重工グループが有する技術を投入し、低炭素・脱炭素化に貢献していきます。

火力発電システム事業(今後の見通し)

Q. 決算説明資料16ページにあるスチームパワーの売上推移のグラフで、2021年度のアフターサービス売上について、コロナ影響が生じる前の2019年度も上回る水準を想定しているように見えます。これはコロナ影響による2020年度からの期ズレによって平年よりも多くなるためでしょうか？あるいは、新規案件獲得等の自助努力も含んだものでしょうか？

A. どちらの要素も含まれますが、期ズレの影響よりも、2021事業計画で示したアフターサービスへの大幅シフトによる拡販が大きな割合を占めています。お客様の低炭素・脱炭素のニーズが高まっており、市場も拡大しつつあることから、高効率化・改造案件等を確実に受注することで2019年度を上回るアフターサービス売上を目指します。

Q. 2021年度に見込んでいるスチームパワーのアフターサービス売上は、既に受注した案件によるものでしょうか？あるいは、今後受注するものでしょうか？

A. 低炭素・脱炭素化に向けたメニューはこれから本腰を入れて展開していきます。よって、2021年度に見込むアフターサービス売上のうち既に受注している案件によるものは限定的ですが、これまでのお客様との関係や実績などから、一定程度の受注は既に視野に入っています。

Q. 決算説明資料16ページにあるスチームパワーの売上推移について、2022年度、2023年度のイメージはいかがでしょうか？3,000億円～4,000億円程度の水準でしょうか？

A. 新設は減少が見込まれますが、アフターサービスのニーズは高まっています。既設プラントのメンテナンスをきちんと手掛けるとともに、低炭素・脱炭素メニューも織り交ぜながら拡販を図っていきます。既にお客様からの引き合いもあり、ご質問で言及された規模感は十分達成可能と考えています。

火力発電システム事業(構造改革)

Q. 今回の構造改革によって固定費負担は軽減されますか？

A. ボイラー製造を長崎に集約することで、呉工場の運営費(設備維持費・修繕費など)は節減できます。コーポレート機能の一体運営化も合わせ、年間数十億円規模の固定費削減効果があると試算しています。

Q. 呉工場は、ボイラー生産を長崎工場に集約した後も使用を続けるのでしょうか？もし使用し続けるとすれば、設備やリソースに余剰は生じませんか？

A. これまでも呉工場と長崎工場を一体で運営してきましたが、スチームパワーの新設案件が激減することを踏まえ、製造を長崎工場に集約します。集約先を長崎工場としたのは、呉工場より長崎工場のほうが生産能力が大きく、今後予想される工事量の消化にあたっては、呉工場への集約では能力不足となるためです。呉工場は対向燃焼方式、長崎工場は旋回燃焼方式のボイラーを主に扱っているため、アフターサービスについては今後も呉・長崎の両方で担当します。呉工場のきめ細かなサービスをさらに強化するとともに、これまでリソースが足りず取り組めなかった他社製ボイラーに対するサービスにも注力していきます。また、ニーズが高まっている低炭

素・脱炭素化のメニューについても拡充を図っていきます。

余剰となる敷地や設備については、各方面と協議しながら活用策を検討していきます。

Q. 呉工場で洋上風車を製造する計画はありますか？

A. 現時点で呉工場を洋上風車の製造拠点とする計画はありません。

Q. 決算説明資料17ページには生産集約・拠点再編「前倒し」とありますが、当初の予定はいつだったのでしょうか？

A. ボイラー製造の長崎工場への移管は2022年度末を予定していますが、当初はその1、2年先の予定でした。呉工場で製造する受注残工事が終了するタイミングでの実施を考えていたもので、明確に時期が決まっていたわけではありませんが、目下の状況を踏まえ受注残に関わらず移管することを決断しました。

Q. 決算説明資料17ページでは、三菱パワーのエネルギー・トランジション推進部門を三菱重工に移管・統合する組織再編なども掲げられていますが、三菱パワー自体が三菱重工と一体化すると、よりスピーディーな運営を実現できるのではないのでしょうか？

A. どのような体制での運営が最適か、継続的に検討しています。呉工場から長崎工場へのボイラー製造の集約など、決定した部分について今般発表しましたが、今後の構造改革にもご期待いただきたいと思います。

三菱パワーは三菱重工の100%子会社となったことで、たとえばCCS/CCUSを扱う三菱重工エンジニアリングなど、三菱重工グループとしてドメイン・セグメントを超えた連携が以前よりも深まっています。

民間航空機構造Tier1事業

Q. 決算説明資料14ページに、民間航空機構造Tier1は「期首想定を下回る見通し」とありますが、今後の旅客需要の見通しやボーイング社の減産の影響について、第2四半期決算発表(2020年10月)からアップデートはありますか？

A. 間接的には航空旅客数の影響を受けますが、より直接的にはボーイング社の生産レートによるところが大きい事業です。当初はもう少し早いタイミングで月産レートが回復すると考えていましたが、今の状態がしばらく続くと想定しています。2022年度から少しずつ回復し始める想定です。

以上