

[イベント名] 2022 年度第 3 四半期決算説明会
[開催日] 2023 年 2 月 7 日
[回答者] 取締役常務執行役員 CFO 小澤 壽人(以下、小澤)

【質問者①】

Q: 3Q実績の評価を教えてください。会社計画に対する3Q決算の着地をどのように評価しているか。

小澤: 決算実績には物足りなさを感じ、若干残念な決算だった。その主因は、説明資料9ページの利益増減分析に記載した「火力事業他の一過性影響」△350億円である。2Q決算時点から当該影響が膨らんでいるが、その内訳を説明すると、2021年度に譲渡した工作機械事業に関連し、追加の構造改革費用を計上した点と海外工事案件の一時費用を引当てた点が挙げられる。後者についてはIFRSに照らし、今回の決算で手当する必要があったが、将来的に保険等によるカバーが期待されるため、保守的な処理と考えている。更に、IGCC^{※1}に関しても2021年度3Qまでに計上した引当に対して、2022年度は前年度対比である程度の反動を期待していたが、足元で不安定な稼働状態であることから追加手当が必要となった。通期見通しに関しては、エネルギーセグメントは計画を下回り、航空・防衛・宇宙セグメントはやや強含み、物流・冷熱・ドライブシステムセグメントは値上げ効果がようやく出始めた状態にある。一方、日本国内のみならず世界的に電力代・燃料代が高騰しており、その影響額を含んだ「その他増減」の改善幅が小さくなっている。

※1 IGCC:石炭ガス化複合発電

Q: 火力事業の一過性影響を3Q単期で見ると、2021年度同期比で△180億円の減益となっているが、この内訳を教えてください。

小澤: 2Q決算では減益要因を「火力事業の一過性影響」としていたが、3Q決算では「火力事業他の一過性影響」へと変更しており、この中には火力以外の事業も含まれている。なお、火力事業他の一過性影響△350億円の内訳は火力事業△210億円と火力以外の事業△140億円である。

Q: 工作機械事業に関する構造改革費用の金額はどの程度か。また、火力事業の一過性影響額は2Q累計の△170億円から、3Q累計の△210億円へと△40億円程度悪化したとの理解でよいか。

小澤: 金額については控えさせていただくが、火力事業以外の一過性費用額△140億円の全てが工作機械事業の構造改革費用ではない。海外案件に関連する引当も火力事業と火力以外の事業それぞれに含まれている。

【質問者②】

Q: 航空・防衛・宇宙の事業利益見直し上方修正の背景は民間機または防衛どちらによるものか。また、為替円高による減益要因もあったと思われるため、解説をお願いしたい。

小澤: 民間機事業は3Qまでの進捗が想定よりも進んだことで、上方修正の要因となった。また、為替影響に関して、3Qの平均レートは1ドル140円を上回っている。4Qの前提為替レートは当初の想定よりも若干下回ると想定するが、下期の平均レートで見ると、これまで想定していた通り、140円程度となるだろう。ボーイング787の出荷機数は当社の想定通り伸びていないが、固定費の抑制が一定程度効いていると共に、ビジネスジェット等のボーイング787以外の民間機は順調に出荷出来ている。

Q： 足元のIGCCの不安定な稼働状態により、追加費用を計上したとのことだが、不安定に伴う影響は今年度で一巡する計画か。それとも現時点においてすでに正常化したか。

小澤： 足元では主機以外の不具合で断続的に停止せざるをえない状況にある。これまでも引当ててきた中で残念ではあるが、然るべきタイミングで相応の改修を施す必要があり、一定程度のリスクがある。

【質問者③】

Q： SpaceJet事業は既に会計的な処理が済んでおり、開発中止に関連した追加費用の発生は無いと理解している。先ほど説明があった工作機械事業のように、今後追加費用が発生する可能性はあるか。

小澤： 基本的には処理済みだが、最終的にこの事業を中止するために、これまでに処理しきれなかった費用について3Q決算で処理している。

Q： SpaceJet関連費用を処理した金額は利益増減分析のグラフ(説明資料9ページ)に現れない程度の金額か。

小澤： 然り。

Q： 材料費・輸送費の高騰、半導体不足にともなう影響について、2Qは△170億円、3Qは△130億円であった。これらを比較すると、3Qだけで価格適正化による効果が+40億円現れたということか。また、通期での影響額はどの程度となりそうか。特に、物流・冷熱・ドライブシステムの通期見通しの達成確度と絡めて教えてほしい。

小澤： 2Q累計の影響額△170億円の内訳は、コスト悪化△290億円、値上げ効果+120億円の合計であり、3Q累計ではコスト悪化△410億円、値上げ効果+280億円であった。3Q単期で見ると、コスト悪化△120億円、値上げ効果+160億円であり、コスト増に対して値上げ効果が上回る形となってきた。3Qにおける価格適正化効果の進捗を見ると、4Qでの改善も射程圏内。また、円安影響も合算すると、物流・冷熱・ドライブシステムセグメント全体の通期見通し達成は可能だと思う。

Q： 物流・冷熱・ドライブシステムにおける製品別の価格転嫁の進捗について教えてほしい。

小澤： どの製品も値上げ効果が現れてきている。特に、フォークリフトはこれまで値上げを進めていたものの、生産が追い付かず出荷が遅れていたが、出荷が進んだことで値上げ効果が出てきている。

【質問者④】

Q： 海外工事案件における会計上のテクニカル要因による引当は、今後保険によってカバーされることだが、その時期はいつになりそうか。

小澤： 2022年度内に解消するものではなく、2023年度とも限らない。従って、2023年度の通期見通しでは、保険による戻りが無い前提で織り込むこととなるだろう。

Q: SpaceJet関連費用として、2021事業計画の3年間で200億円を計上する計画だったが、来年度以降はゼロとなるのか。

小澤: 然り。3年間で200億円との計画を出していたが、実績としてこの2年間で計上した費用は計画の2/3未満に抑えている。SAF^{※2}・電動化等も含めた研究開発や国からの委託研究もあり、完全にゼロとはならないが、航空・防衛・宇宙セグメントの通常のR&D費用の範囲内で対応可能である。

※2 SAF:持続可能な航空燃料

Q: なぜこのタイミングでSpaceJetの開発中止を発表したのか。

小澤: 中止もオプションの一つであったものの、他社との協業含めてこの2年間様々な検討をしてきた。ただ、今のマーケットの状況や開発の進捗状況、事業化のために必要となる追加投資額等を考えると、他と組む選択肢はなく、事業の経済性も見込めないと判断し、中止するに至った。多額の費用を支出して開発を進めてきた背景もあり、なんとかならないかと検討していた。

【質問者⑤】

Q: エナジーの一過性影響を除いたアフターサービス事業の伸びと航空エンジン事業の伸びについて、3Q累計の評価と4Qに向けた積上げを解説してほしい。

小澤: エナジーは残り700億円の利益積上げが必要となるが、過去の傾向からも4Q単期では利益が出ている。航空エンジン事業も回復していることを踏まえると達成できるレベルにある。

Q: GTCCに関するアフターサービスの伸びの状況はどうか。

小澤: 受注は順調に伸びており、3Q累計の売上も前年比10%程度上回っている。通期でも10%程度は伸びるイメージである。

Q: SpaceJet開発中止を説明した資料の中では、今後の完成機事業への取り組みに関する記載があったが、今後も完成機事業への挑戦を続けるのか。また、この言及について、どのように解釈すれば良いか解説してほしい。

小澤: 当社のCRJ事業は完成機のアフターサービス事業である。MHI RJによりアメリカで事業を展開しているが、今後も事業を継続する予定であり、伸長が期待できる事業でもある。現在、CRJは1,000機強が稼働しており、今後さらにCRJメンテナンス事業のシェアを伸ばしたいと思っている。また、メンテナンス内容についてもマーケットから高い評価を得ており、今後は他社製機体のメンテナンスも取り込みたい。説明資料には「3. 完成機を見据えた次世代技術の検討」と記載したが、完成機ではなく次世代技術にポイントを置いている。SAFや電動機が実用化された場合にキーとなる技術に取り組めたらと思う。また、「2. 海外OEMとのパートナーシップ深化」については、皆様が懸念されているポイントでもあると思うが、この文言は海外OEMとの共同開発を意図しているものではない。これまで、ボーイング等が設計した図面に基づき製作するのが当社のTier1事業であったが、SpaceJetを開発してきた実績は海外から評価されている部分もあり、今後は設計図を貰って製作するのではなく、設計段階への参入等、民間機事業における取り組み分野を広げていけたら、と考え記載している。

【質問者⑥】

Q: 火力事業の一過性影響額は2Q累計で△170億円、3Q累計では△210億円であり、その差分である△40億円は3Q単期に計上したIGCCの追加費用に相当するののか。

小澤: この△40億円の中にIGCCの追加費用は含まれていない。会計処理上、追加で引当てることとなった海外工事に関するものである。

Q: 火力事業の一過性費用△40億円を足し戻しても、エネルギーセグメント全体の3Q利益率は小さいが、その理由を教えてください。また、プラント・インフラと物流・冷熱・ドライブシステムは追加費用を△140億円計上しているが、通期で減益影響を取り戻すためには、値上げ効果が更に現れると期待しているののか。

小澤: プラント・インフラは製鉄機械の改善によるカバーを期待している。また、物流・冷熱・ドライブシステムは値上げ効果に加えて、特にフォークリフトの販売台数が計画を上回っており、この事業でカバーすることを期待している。IGCCについては、2021年度に計上した費用に伴う減益影響が2022年度に戻るだろうと見ていたが、戻っていない。すなわち3Q単期でも追加費用を計上しており、セグメント全体の利益率を低く見せている要因となっている。

Q: IGCC関連費用として3Qに計上した追加引当額は、火力事業の一過性費用△40億円の外数となるののか。

小澤: 然り。

Q: 3QにおけるIGCC関連費用の追加引当額はどの程度だったののか。

小澤: 3Q累計で計上した追加引当額を比較した場合に、2022年度は2021年度と同レベルである。

Q: 現在の進捗では、2023年度の事業利益目標2,800億円に向けた発射台が少し低く、目標に届かないのではないかとと思うが、見解を教えてください。

小澤: 為替による影響もあるが、一過性影響を除くベースの事業利益は持ち上がって来ており、来年度の事業利益率7%の目標を達成できる実力はあると思っている。

【質問者⑦】

Q: 「火力事業他の一過性影響」の△350億円は、火力事業(△210億円)と火力以外の事業(△140億円)に分けられる。このうち、△210億円を2Q決算における火力事業の一過性影響(△170億円)と比較して40億円の減益要因であるため、2022年3Qに計上したIGCC関連費用は、2021年度の3Qに計上したと想定される90億円程度から40億円へと減少したと理解して良いか。また、今期の利益率が低い理由は欧州の構造改革費用、好採算案件の反動、燃料費増によるものか。

小澤: 説明資料に記載した一過性影響は3Q累計9か月間での比較である。そのうち、3Qに火力関連で発生した一過性の追加費用は40億円であった。一方で、IGCCの追加費用は2021年度3Q累計と2022年度3Q累計は同レベルであるとの説明である。なお、2022年度3Q単期でのIGCC関連費用は2021年度同期よりも大きい。エネルギーセグメントへの減益影響は一過性費用(△40億円)+IGCC関連追加費用+その他の合計となり、2021年度の3Q単期と比較すれば悪化している。

以上