

2015年度第3四半期決算・2015事業計画推進状況説明会(2016年2月4日開催)

主な質疑応答の内容(要旨)

※ 説明会開催日(2016年2月4日)時点の情報に基づく内容です

Q. 様々な環境変化がある中でも、2016年度の営業利益目標3,800億円は変えないとのことですが、2015年度の営業利益見通し(3,000億円)から800億円増加する背景を教えてください。

A. 大物案件の受注時期や工事進行基準案件の進捗状況如何による多少の売上計上遅れはありますが、2016年度および2017年度の増収目標実現はそれほど心配していません。

過去の実績を踏まえて営業利益率を6%と仮定した場合、売上が5,000億円増加すると営業利益は300億円の増加が見込めます。当年度に発生した蒸気タービンの不具合対策費用約200億円は一過性の減益要因であるため、残り300億円を効率化により捻出すれば、800億円の増益を実現できます。このためには、PMI_(注)をしっかりと進めていく必要があります。

注： PMI…Post Merger Integration (事業の合併後の統合プロセス)

Q. グローバルデフレによる影響を危惧しています。特に三菱日立パワーシステムズ(MHPS)設立後に外部環境が変わってきていることについて、どのように考えますか？減損などのリスクはありますか？

A. MHPSのシナジーは出てきているものと捉えており、現在の環境で事業計画に大きな影響が及ぶとは考えておりません。減損などのリスクは企業である以上当然ありますが、現時点で認識しているものは特にありません。

Q. 建造が進んでいる客船の納期はいつになりそうですか？

A. 1番船はイタリアの沿岸警備隊の認証取得に向けて審査を受けている段階です。2番船はお客様との間で詳細なスケジュールなどについての協議をしています。

Q. 客船事業はエンジニアリングに特化し、建造は他国または他の造船所に任せるというやり方(ファブレス化)も選択肢としてあるかと思えます。今後の客船事業のあり方について、どのように考えていますか？

A. さまざまな事業に取り組んでいくためにも、今後ともエンジニアリング力は当社の能力として保持しておきたい分野と考えています。

ただし、客船の建造や艤装に今後どのように取り組んでいくかは、現在白紙です。

これについては客船事業の関係者、当社のモノづくりのエキスパート、プロジェクトマネジメントのエキスパート・経験者、若手の育成を考えていく人達で集まり、後ろ向きな検証をするための委員会ではなく、三菱重工の今後のためにどうあるべきかを検討するプロジェクトを立ち上げ、議論し、結論を出していきます。

以上