

2016年度決算説明会(2017年5月9日開催)

主な質疑応答の内容(要旨)

※ 説明会開催日(2017年5月9日)時点の情報に基づく内容です

Q. 「2016年度 決算説明資料」P15によれば、2016年度実績の営業利益減益要因として、火力の売上不足等を含めた当期悪化が△400億円あると記載されています。一方、第3四半期に公表したエネルギー・環境の通期売上見通し1兆5,500億円に対して、実績が約1兆4,700億円となっており、売上の未達が800億円程度であることを考慮すると、この当期悪化△400億円は大きいように感じます。一般的に利益率が高いと言われるアフターサービス工事の売上が見込みよりも少なかったということだと思えますが、その原因について教えてください。また、アフターサービス工事は納入台数の増加に伴い、売上・営業利益が増加する事業構造だと認識していますが、見方を変えなければいけないようなリスクが発生しているかについても教えてください。

A. 詳細は分析中ですが、アジアや欧州を中心にメンテナンス対象となる納入済の顧客のプラント稼働率が低下しており、それに伴いアフターサービスのボリュームが低下したことが、第4四半期の売上が計画値を下回った主な要因だと考えていますが、大きな事業構造の変化があったとは考えていません。

景気が回復することによって、顧客のプラント稼働率は改善し、アフターサービスの売上減少は一定程度解消されると思っていますが、メンテナンスサイクルが長期化しているプラントが一部あるほか、簡易な部品交換については第三者の参入により、受注が難しくなっています。当社としては、リスクとメリットを顧客とシェアできるような様々なアフターサービス工事の提案が重要であると考えています。今後、そうした取り組みを強化していきます。

Q. 2017年度の営業利益見通しにPMI(Post Merger Integration:M&A成立後の統合プロセス)による損益改善は、織り込まれていないのでしょうか？

A. 売上の増加による増益に加え、PMI 促進によるコスト削減は一定程度見込んでいますが、一方で競争激化による価格低下等のリスクについても一定程度考慮する必要があります。「2015 事業計画推進状況」説明資料 P8 に記載しているとおり、2016 年度から 2017 年度への営業利益増益要因は、主に、①売上増に伴う改善・PMI 加速及び②船舶事業、民間機の抜本対策です。②の船舶事業、民間機の抜本対策で示した分については、2016 年度に将来損失の引当を実施した分の戻りと抜本対策の効果を合わせた数値としています。

Q. 2015事業計画では毎年度△500億円の特別損失を織り込んでいると思いますが、2017年度の見通しにも△500億円を織り込んでいるのでしょうか？また、2018年度以降は、アセットマネジメントの強化等により、特別損益を±0にすることができるという認識でよいのでしょうか？

A. 2017年度の見通しでは、特別損益を±0で織り込んでいます。ポートフォリオの見直しを推進することで、特別損失は一定程度発生する可能性がある一方で、バランスシートの改善を重要な経営施策と見なしており、短期的にキャッシュフローを創出できるものから実施していきます。また、2018年度以降の特別損益も±0とする計画です。構造改革を進める中でカーブアウト時に発生する特別損失が損益計算書に影響を与えるタイミングはほぼ終わりに近づいているほか、アセットマネジメントの活用等により安定的に収益を上げることで、特別損失を相殺する予定です。

Q. 三菱航空機が債務超過となったことを受け、貸倒引当金を計上していますが、現時点で債務超過は解消されたのでしょうか？

A. 現時点で債務超過は解消していません。事業運営体制については、財務面において引き続き検討課題として認識していますが、2020年の初号機納入に向けて、プロジェクトを強力に進めていくことには変わりはありません。

以上