

2017 年度決算説明会における主要な質疑応答

質問	回答
<p>Q1 : 新幹線台車枠製造不備事案に関して、全社品質管理委員会が調査チームから受けた報告内容について教えてください。また、是正に向けた方策を公表する目途を教えてください。</p>	<p>A1 : 現在のステージは、まず実態を明らかにすることと考えております。当該台車枠が製造された 10 年前になぜ不備が生じたのか、また、現在のシステムの実態を調査し、掘り下げて解決に繋がります。2018 年 4 月 25 日に調査チームより実態調査の報告を受けましたが、更に調査を継続します。現時点では、再発防止策を含めた検討結果の公表時期は未定です。</p>
<p>Q2 : ROIC による事業のランク付けの意味合いを教えてください。</p>	<p>A2 : ROIC ランクについては足元 3 年間ならびに計画 2 年間の税前 ROIC で判断しており、計画 2 年間で改善が見込めない BU（ビジネスユニット）を構造改革の対象としています。改善までに時間を要する BU でも 2020 年度までに税前 ROIC8%を到達できる計画を立てて進めています。</p>
<p>Q3 : 船舶海洋カンパニーの構造改革の状況を教えてください。</p>	<p>A3 : 構造改革の進捗を確認する会議を毎月開催しており、設定されたステージゲートは順調にクリアしています。 なお、船舶海洋カンパニー以外でも、ROIC8%を満たさない BU 全てを対象とし、数ヶ月もしくは半年に一度ミーティングを開催し、徹底的に改善に取り組んでおり、徐々にその結果が現れてきています。</p>
<p>Q4 : 船舶海洋カンパニー及び車両カンパニーの 2018 年度の営業利益が 2017 年 11 月 21 日開催の中期経営計画「中計 2016」の進捗状況と成長戦略説明会で公表した数値よりも低い理由を教えてください。</p>	<p>A4 : 船舶海洋カンパニー： ノルウェー向けオフショア作業船の建造契約を合意解除した結果、操業差損が発生しています。操業差損の影響を極力抑えるために人員のシフト等を行っていますが、全ての影響を吸収することができず、2018 年度見通しの重荷となっています。 車両カンパニー： 案件の期ズレやアフターサービス・部品供給等のストックビジネスを見直したことが要因です。</p>

2017 年度決算説明会における主要な質疑応答

質問	回答
<p>Q5 : 機体、ジェットエンジンの 2018 年度の業績はそれぞれどのようになるのか教えてください。</p>	<p>A5 : 機体: 円高及びボーイング 777 の生産機数減少がマイナス要因ですが、ボーイング 787 の採算性向上が見込まれるため、機体全体としては増益になると考えています。 ジェットエンジン: 新規エンジンの開発プログラムが複数進行していることに加えて、新規エンジンの売上が増加し続けています。アフターサービスの売上也増加していますが、新規エンジンの開発費の償却負担が大きいため、増収・減益になります。</p>
<p>Q6 : フリー・キャッシュ・フローの今後の見通しを教えてください。</p>	<p>A6 : 2018 年度も高成長ビジネスへの集中投資が高水準になるため、多額のキャッシュアウトが予想されますが、2018 年度はフリー・キャッシュ・フローをプラスにする計画です。運転資本の圧縮やその他の施策を実行し、営業キャッシュフローの更なる改善に取り組んでいきます。</p>
<p>Q7 : 2017 年度の受注高が 2018 年 1 月 31 日の第 3 四半期決算説明会で公表した数値よりも約 300 億円減少した理由を教えてください。</p>	<p>A7 : 2017 年度内に想定していた船舶海洋カンパニーやプラント・環境カンパニー等の案件が 2018 年度に期ずれすることが主な要因です。</p>
<p>Q8 : 新幹線台車枠製造不備事案を受けて、車両事業の営業活動への影響があるのか教えてください。</p>	<p>A8 : 今のところは受注のキャンセル等はありませんが、引き続き、お客様からの信頼回復に努めていきます。</p>
<p>Q9 : 2018 年度は配当性向が 30%を下回っています。3 年平均で配当性向 31.1%とのことですが、配当性向の考え方を教えてください。</p>	<p>A9 : 過去 2 年間は配当性向が 30%を超えていました。今年度は 30%を下回りますが、安定的に配当性向 30%を維持するという考え方をしています。今回は 3 年平均で配当性向 30%になる水準として 70 円と公表しました。</p>

以上