

2020年度第3四半期 決算説明会 質疑応答

【開催日】 2021年2月3日(水) 18:00～19:00

【出席者】 C F O：増 一行

主計部長：野内雄三

IR部長：寺田達彦

<質疑応答>

Q. 事業環境の改善に伴い、第3四半期(3か月)の巡航利益は1,000億円を超えたが、現在の実力値と捉えてよいか。

A.

- 第3四半期(3か月)は、Enecoの利益貢献が下期偏重であることやLNG関連事業における配当(サハリン)が計上されたこと等、3か月毎でみると当該四半期に一部偏りがあると考えている。この様な偏りの影響を控除した巡航利益は800億円から900億円程度と考える。
- 尚、第3四半期(3か月)は、直近最も低水準の原油や原料炭などの資源価格が反映されている中での利益水準となっている。

Q. 豪州原料炭価格が米国炭価格に追いつく形で足元回復しているが、その背景は。又、今後の価格見通しは。

A.

- 中国による豪州炭に対する非公式の輸入規制により、北米炭への引き合いが強まった為、結果的に北米炭の中国向け販売価格が高騰した。北米炭の価格が限界点まで上昇したことに伴い、欧州・南米顧客から豪州炭の引き合いが強まっており、足元の豪州原料炭価格の急騰に繋がったと理解している。即ち、当初想定よりも時間は要したが、価格の裁定が働いたものと思われる。
- 但し、今後の見通しについては、中国による豪州炭輸入規制は継続しており、また中国が今後規制を解除した場合にどの程度の水準に落ち着くかも含め、引き続き不透明な状況である。

Q. 第3四半期に業績改善が見られた中で、通期業績見通し2,000億円を据え置いた背景には、三菱自動車工業(以下、三菱自動車)における構造改革費用の取り込み以外にも不採算事業を整理するとの意思があると捉えてよいか。

A.

- 具体的な案件名は控えるものの、資産価値の見直しの可能性も踏まえ、通期見通しは据え置いたもの。

Q. 赤字会社や低採算事業の整理の進捗は。取組方針に変化はあったか。

A.

- 基本方針に変更は無い。各グループで対象となる先をリストアップして整理を進めており、進捗状況は全役員の間で共有している。件数にして半数以上に対しては既に方針を固め、対応を進めている。残り半数に関しては今後継続して取り組みを進めていく。

Q. 食品産業グループとコンシューマー産業グループの第3四半期（3か月）の巡航利益が前四半期比改善した背景は。

A.

- 食品産業グループは、特に食肉事業が巣ごもり需要の高まりによって国内・海外共に総じて堅調に推移した。又、セルマックは、第2四半期（3か月）は赤字だったが、第3四半期（3か月）では黒字化しており、第3四半期累計では依然として赤字なるも市況などの回復が顕在化しつつある。
- コンシューマー産業グループは、日本ケアサプライの売却関連益や、ライフコーポレーション・三菱食品等のスーパーマーケット事業や卸売業を中心に巣ごもり需要を取り込んだことによる業績改善が見られたもの。

Q. 電力ソリューショングループの通期業績見通しに対する進捗率が低いですが、今後どのように見通しを達成する予定か。Enecoの第4四半期（1-3月）利益の他に、一過性の利益が見込まれるのか。

A.

- 恒常的な電力資産の売却は巡航利益に含んでいるが、グループの見通しの中には第4四半期にも相応の資産売却益が織り込まれている。
- Enecoに関しては、上期業績は季節要因もあり利益貢献は無く、むしろマイナス。しかし、第3四半期（3か月）はオランダ税制改正の影響を受けたものの、同影響を差し引くと60億円程度の利益を生んでいる。又、当初想定通り1-3月期は冬場の需要期に当たる為、相応の利益貢献を見込んでいる。
- 尚、オランダ税制改正については期初計画の時点では織り込んでいなかった。昨年12月、コロナ禍の影響により21年度から適用予定であった法人税率引下げを中止する法案が同国で可決された事に伴い、繰延税金負債を積み増したもの。但し、今後他案件で同影響を一部カバーする見立てである。

Q. MDPの第3四半期（3か月）業績は赤字となったが、第4四半期の見通しは。

A.

- MDPに関しては、決算期ずれはない為、足元の市況が継続すれば第4四半期決算から効いてくる可能性はある。

Q. 第3四半期の営業収益キャッシュ・フローは4,469億円となったが、当初計画からの乖離はあるのか。ある場合には、その要因は。

A.

- 営業収益キャッシュ・フローは当初想定よりも強めに出ている。現状の見通しとしては、6,000億円近くまで届く可能性はある。
- 第3四半期時点では前年同期5,318億から減少しているものの、連結純利益の減少幅と比較すると営業収益キャッシュ・フローの減少幅は小さい。その乖離要因は、主に非資金項目として①Eneco連結開始に伴う減価償却費の増加、②三菱自動車の持分法投資損失の二点が挙げられる。
- 前四半期までと比較してキャッシュ・フローが大きく改善していることは良い変化の現れと捉えている。

Q. 自動車・モビリティグループの巡航利益に関して、前期よりアジア自動車事業のオペレーションが戻りつつあり、既に第3四半期実績では前年度と同水準の利益水準まで回復している。来期も自動車事業の回復が継続し、増益材料になり得るのか。

A.

- ご認識の通り、三菱自動車の持分ピックアップは引き続き厳しいが、タイ・インドネシアのアジア自動車事業は、想定以上に利益が出ている状況。
- タイの全需は4-12月累計で前年同期比では下落しているが、販売は前年同期比でシェアを拡大しており、想定以上に強い数字。但し、12月下旬以降に発生しているコロナ第2波の影響もあり、第3四半期の利益水準が来期以降に年間を通して続くとは限らないと見ている。
- 一方、インドネシアの全需は4-12月累計で前年同期比下落しており、販売状況もそれに伴って減少している状況。但し、前四半期期比では相応に改善しており、来期も一定程度期待できる。

Q. DX（デジタル・トランスフォーメーション）の進捗について教えて頂きたい。来年度にかけて、DXによるコストダウン効果等、利益貢献は見込まれるのか。

A.

- 来年度から本格的に動き出す分野は食品流通のDXである。小売り事業と卸売りのデータ連携に最も注力しており、来年度には需給予測に基づく食品ロスの削減を進めていく。
- 但し、あくまでコスト削減なので、そこまで大きな業績影響はない。DXの狙いは、食品に限らない流通プラットフォームの構築であるので、もう少し長い時間軸で見て頂きたい。

Q. IR 資料 23 ページ記載の原料炭の貿易フローに関する新たな資料は、非常に分かりやすい。資料のメッセージは、今後は中国の豪州炭輸入規制があっても、100 ドル／トンの水準まで下がる可能性は低いという理解でよいか。

A.

- 資料で見て頂きたかった点は、中国が豪州炭に対する輸入規制を行う中、北米炭への引き合いが高まり、結果的に欧州や南米顧客による豪州炭への引き合いが高まったという、今回の価格上昇の構造である。
- スライド下部のグラフの通り、中国の国内炭は非常に高値で推移しており、追従して米国炭価格が上昇し、豪州炭も裁定が働いて上昇したことを示したものの。

Q. コロナ影響について以前は年間で▲3,000 億円のマイナス影響であると説明があったが、現在の見方は。徐々にコロナの影響は薄まってきているか。

A.

- 前回公表時点では、コロナによる業績インパクトを年間▲3,000 億円程度と説明した。概算ではあるが、第 3 四半期時点で約▲2,400 億円の影響があったと分析しており、通期見通しは▲2,800 億円程度に留まる見込み。
- 仰る通り、コロナ影響は徐々に小さくなっており、第 1 四半期で▲1,100 億円強、第 2 四半期で▲700 億円弱、第 3 四半期で▲600 億円程度、第 4 四半期で▲400 億円程度と分析している。

以上