

2020 年度通期決算説明会 質疑応答

開催日 : 2021 年 5 月 7 日 (金)

出席者 : 代表取締役 常務執行役員 CFO 塩見 勝 (以下、塩見)
執行役員 主計部長 吉田 安宏 (以下、吉田)
インベスターリレーションズ部長 山根 正裕 (以下、山根)

質問事項

<質問者 1>

- ・株主還元について、「1 株当たり 70 円以上維持した上で」が追加されているが、いわゆる下限の保証と同じような意味合いと捉えていいのか。事業環境が想定より悪化した場合、減額することもあり得るのか教えてほしい。
- ・構造改革の成果に関して、収益改善効果 700 億円程度は新中計期間のどの年度に、どういった事業において効果が期待できるのか。また、撤退に関わるコストはどこに織り込まれているのか、21 年度で出し尽くすのか、教えてほしい。

<質問者 2>

- ・2020 年度の一過性損失に関して、EPC 工事遅延に伴う追加コストは、更に工事が遅延するような事態が発生した場合、追加で損失が発生する可能性はあるのか。
- ・金属事業部門は、従前 300 億円、400 億円の利益を上げていたセグメントだが、今後は外部環境がある程度回復してきたとしても、収益水準が下がり 200 億円程度が巡航速度ということなのか教えてほしい。

<質問者 3>

- ・2020 年度の一過性損失 3,500 億円のうち、コロナウイルスの影響がどの程度だったのか、また、2021 年度は、コロナウイルスの影響が解消されることによる増益要因をどの程度織り込んでいるのか教えてほしい。
- ・2020 年度の一過性損失の計上により、将来のコスト低減や増益効果を 2021 年度計画にどの程度織り込んでいるのか確認させてほしい。また、インド特殊鋼、ミャンマーでの事業、北欧駐車場事業などのエクスポージャーを教えてほしい。

<質問者 4>

- ・「中計 2020」3 年間の投融資額合計 9,200 億円による新中計での利益貢献はどの程度なのか教えてほしい。
- ・輸送機・建機事業部門の一過性を除く業績は、2021 年度予想、2022 年度計画では大幅に増益する計画だが、具体的にはどの事業で増益を見込んでいるのか教えてほしい。
- ・輸送機・建機事業部門の 2021 年度から 2022 年度にかけて利益水準が更に一段上がる点について、どのような事業による増益を織り込んでいるのか教えてほしい。

質疑応答詳細

<質問者 1>

資料 10 ページ目の株主還元について確認させて下さい。前中計での配当方針に関する記載から「1 株当たり 70 円以上維持した上で」が追加されているが、いわゆる下限の保証と同じような意味合いと捉えていいのか。新中計 3 年間で 2,600 億円の株主還元の予定をしていると思いますが、事業環境が想定より悪化した場合、減額することもあり得るのか。今後の事業環境の変動の可能性も踏まえた上で、新中計 3 年間における配当を含む資本配分の優先順位について教えて下さい。

<塩見>

配当方針については「70 円以上を維持した上で」という表現としています。下限という表現は使っていませんが、新中計期間については、実質下限と理解頂いて結構です。一方で、長期的な安定配当を行うことを基本方針としつつ、利益成長を通じて配当額を増やしていくという方針は一切変更していません。従い、財務体質が非常に危険な状態にさらされる場合、例えば、資本が棄損されることにより、コア・リスクアセットとコア・リスクバッファのバランスが大きく逆転し、財務健全性が毀損されるようなケースなど、大きなストレスがかかるような経営環境下に陥った場合、株主還元を優先・維持しようというものではありません。また、連結配当性向 30%程度については前中計から変更していませんので、2018 年度、2019 年度の利益水準まで新中計期間中に確実に回復できるよう鋭意努力して参ります。尚、新中計での利益計画は、2021 年度は 2,300 億円、2022 年度は 2,600 億円、2023 年度は 3,000 億円以上としており、今後の経営環境の不透明さも十分に勘案した上での数字です。経営としての意思を 70 円以上を維持という還元方針に織り込んでいると考えて頂ければと思います。

<質問者 1>

資料 8 ページ目の構造改革の成果に関して、収益改善効果として 700 億円程度と記載があるが、新中計期間のどの年度に、どういった事業において効果が期待できるのか。また、撤退方針として今後 69 社が予定されているが、撤退に関わるコストはどこに織り込まれているのか。2021 年度、2022 年度の「消去又は全社」の一過性を除く業績は約△230 億円とあり、例年と比べて大きいので、撤退に関わるコストが織り込まれているのか確認させて下さい。

<吉田>

700 億円の収益改善効果の詳細は、資料 9 ページ目の新中期経営計画 利益計画のグラフ内の点線で囲んだ箇所をご参照下さい。主な増益要因に記載の通り、各年度、各ビジネスにおいて効果を織り込んでいます。撤退コストの織り込み方は、資料 22 ページ目以降のセグメント別業績概要をご覧ください。例えば金属事業部門では、21 年度に一過性損失として約 20 億円、輸送機・建機事業部門では約 120 億円を構造改革費用等として織り込んでいます。

<質問者 1>

69 社の撤退に関わるコストは、21 年度で出尽くすという理解でいいですか。また、700 億円の収益改善効果は、主な事業においてどの程度見込んでいるのか教えて下さい。

<吉田>

撤退のスケジュールですが、2-3 年かけて完了すべく取り組んでいます。700 億円については、幅広い事業で効果が出てきます。

<山根>

アンバトビーニッケルプロジェクトが大型ターンアラウンド案件に含まれおり、一番効果が大きい会社としてはアンバトビーニになるかと思えます。

<質問者 2>

2020 年度の一過性損失に関して、EPC 工事遅延に伴う追加コストなどは、損失が出尽くしているのですか。足許、コロナウイルスの変異株も出てきており、様々な地域でロックダウンが発生しています。更に工事が遅延した場合、追加で損失が出るのであれば、EPC とはいえ金額が大きいので、補足でご説明をお願いします。

<吉田>

EPC 案件については、非常に大きな損失が出ており、ご心配をお掛けしています。各 EPC 案件において、工期のピークを過ぎ、終盤に差し掛かっています。一般的には発電所建設の終盤には、ボイラーやタービンなどの調整をしながら出力をしっかりと出していくため、非常に繊細な調整が必要となります。その状況下、コロナウイルスの感染拡大の影響で工事を停止せざるを得なくなり、停止するための費用に加え、再開するための費用が複数の案件で発生しています。更に、一部の案件では技術的な問題も発生していることもあり、時間を要しています。追加損失の可能性についてですが、2021 年については 2020 年度程のコスト発生はないと見通しています。また、工事は再開しており、太宗の案件は 2021 年度と 2022 年度に完工する計画ですので、予定通り完工させることに注力していきます。

<質問者 2>

他社ではこれ程の損失は発生していないが、保守的に見積もったものか。

<吉田>

多くの案件が重なっているということは、特殊性として考えています。加えて、EPC 工事は、ロケーションや、機械の組み合わせなどで違いがあり、横並びで比較するのは難しいところがあると思います。当社が扱っている案件は厳しい状況に置かれており、更に損失が膨らまないようマネジしていきます。

<質問者 2>

金属事業部門は従前 300 億円、400 億円の利益を上げていたセグメントで、一過性を除く業績は回復してきていると思いますが、2021 年度予想は 130 億円、2022 年度計画は 210 億円となっています。北米鋼管事業などでは、在庫を抱えるビジネスからの転換といった話を以前説明頂きましたが、今後は外部環境がある程度回復してきたとしても、リスクを取らないため、収益水準が下がり 200 億円程度が巡航速度ということですか。

<塩見>

北米鋼管事業では在庫を相当圧縮しました。また、構造改革を進めており、ご案内の通りシェールガス・オイルのリグカウント数は 400 台前半まで回復してきていますが、従前の 1,000 を越えるリグカウント数には程遠い状況です。化石燃料ということも踏まえ、まずは現行のリグカウント数を前提に、北米鋼管事業の構造改革に取り組んでいきます。従い、ご指摘のように従前のように鋼管事業で大きく利益を上げる利益計画とはしていません。一方で足元、スチールサービスセンターの稼働が順調で、鋼材事業は好調です。鋼材事業についても構造改革を経た上での利益計画であり、このセグメントには期待しています。尚、アルミニウム関連事業については、2021 年度から金属事業部門から資源・化学品事業部門へ移管しています。移管した事業を除いた新組織ベースの 2020 年度実績を Appendix に記載していますので、ご参照頂ければと思います。

<質問者 3>

2020 年度の一過性損失 約 3,500 億円のうち、コロナウイルスの影響がどの程度が教えて下さい。また、2021 年度は、コロナウイルスの影響が解消されることによる増益要因をどの程度織り込んでいるのか教えて下さい。

<塩見>

コロナウイルスによる一過性損失の金額ですが、大まかな数値であり正確ではないかもしれませんが、イメージとしてお伝えさせて頂くと、3,500 億円のうち約 2,000 億円です。内訳ですが、アンバトビーニッケルプロジェクトにおける操業停止、ニッケル中・長期価格見通し下落、及び生産計画の見直しに伴う減損により 850 億円。欧州青果事業 Fyffes において、コロナウイルスの影響で港湾機能が停滞し荷揚げができなかったことや米国市場での需要減退などが影響し、約 380 億円の減損損失を計上しています。その他、インドネシア自動車金融事業での減損及びクレジットコストの増加等による 200 億円の損失などもコロナ要因による一過性損失だろうと考えています。また、コロナウイルス以外の要因では 1,000 億円程度と見ており、これは先ほど話が上がりました EPC 工事遅延に伴う追加コストや、豪州発電事業 Bluewaters などが含まれます。その他、構造改革要因として、細かい案件の積み重ねで 500 億円程度かと思います。一方で、一過性を除く業績については、過去からご説明している通り、金属、輸送機・建機、資源・化学品の三つの重厚長大な事業がコロナウイルスの影響を強く受けています。ワクチンの普及により、これらの市場が徐々に回復する中で、従来の収益へと回復していき、更に、新たな事業に取り組むことによって強みを発揮し、新中計では右肩上がりの利益額を織り込んでいます。また、コロナウイルスの影響をあまり受けないと説明していました事業ですが、メディア・デジタル事業は 2020 年度も堅調に推移しています。また、

生活・不動産事業は Fyffes の減損が影響しましたが、とりわけ生活関連事業や不動産事業は順調な業績ですので、右肩上がりの計画を立てています。インフラ事業は、EPC 案件での特殊要因があるものの、ピークアウトにより若干、利益水準が落ちていきますので、再生可能エネルギー等、将来の利益の仕込みを新中計で取り組んでいくことを考えています。

<山根>

コロナウイルスによる影響を切り出すことは非常に難しく、例えば EPC 案件の工事遅延はコロナウイルスによる影響を一部受けたかと思いますが、今のご説明は「コロナ以外」として分類させて頂いたものです。

<質問者 3>

資料 2 ページ目の一過性損失について、2020 年度の一過性損失の計上により、将来のコスト低減や増益効果を 2021 年度計画にどの程度織り込んでいるのか確認させて下さい。また、先ほど EPC 案件に関して、今後どれくらいリスクが残っているのかという質問がありましたが、例えば、インド特殊鋼、ミャンマーでの事業、北欧での駐車場事業など、他のビジネスのエクスポージャーについても教えて下さい。

<山根>

コスト低減効果についてですが、減価償却見合いとしては、のれん部分の減損は償却額の改善効果がないこともあり、おそらく 100 億円に届かない程度かと思います。エクスポージャーについてですが、2020 年度第 4 四半期に減損したインド特殊鋼事業は、無形資産などが一部残っていますが、出資額は 200 億円前後だったかと思うので、残りのエクスポージャーはそれほど多くはないかと思います。ミャンマーでの事業は、昨年 9 月末時点での数値ですがカンタリーエクスポージャーは 730 億円程度です。北欧駐車場事業 Aimo Park は、コロナウイルスの影響で時間貸しの駐車場ビジネスでマイナスの影響を受けていますが、ヨーロッパはワクチン接種が進み、これから回復してくると考えています。こちらは出資額を、買収当時の相手先のお伝えできないこともあり、エクスポージャーの開示は差し控えさせて頂きます。

<質問者 4>

新中計における増益計画について教えて下さい。資料の 9 ページ目に記載の通り、一過性を除く業績では 2021 年度に約 320 億、2022 年度に約 300 億円、2023 年度に 400 億円程度と、合計 1,000 億円程度の増益が見込まれています。要因を記載頂いていますが、違った視点で増益要因を教えてくださいたいのですが、資料 17 ページ目のセグメント別投融資実績において、「中計 2020」期間中の投融資額 9,200 億円による新中計での利益貢献はどの程度と分析しているのか教えて下さい。

<塩見>

この投融資実績は、前中計での成長三分野であるテクノロジー×イノベーション、ヘルスケア、社会インフラへの投資と、強みを有する既存事業を更に伸ばしていくための成長投資の二つのカテゴリーに分けられます。例えば、インド特

殊鋼事業は当社の得意な金属事業を地域展開しインドで実施したものです。ノルウェー 石油ガス関連ベンチャーへの出資というのは、テクノロジーx イノベーション分野への投資です。これは Sekal という海底油田の掘削作業をリアルタイムで分析し、掘削装置を制御するソフトウェアを開発・販売する会社への出資です。現在、既に適用されている鉱区もあり、新しいテクノロジーを既存事業で活用している案件です。成長三分野としては、Sekal 等のテクノロジー企業へのベンチャー投資や北欧駐車場事業 Aimo Park 等の社会インフラへの投資が挙げられます。これらはコーポレート・ベンチャー・キャピタル通じた投資を主としており、新中計ではシーディング案件と位置付けており大きな利益を期待しているものではありません。おそらく、2024 年度からの次期中計以降に、あるものは大きく成長し、あるものは堅調に推移し利益貢献してくると思います。一方で、向こう 3 年の新中計の利益計画の中心は、既存事業の更に伸ばすための成長投資からの利益とご理解頂ければと思います。例えば、当社が得意する既存事業にテクノロジーx イノベーションを組み合わせたような投資、また、三井住友ファイナンス&リースでは新たに不動産事業に取り組んでおり、こうした強みを発揮できる確実性が高い分野での利益拡大を中心に考えています。

<山根>

ご参考までですが、9,200 億円のうち、既存事業を更に伸ばしていくための成長投資、いわゆる更新投資は半分程度です。これらが既存事業を着実に成長させるベースになっている点も併せてお伝えします。

<質問者 4 >

資料 23 ページ目に記載の輸送機・建機事業部門の業績について教えて下さい。一過性を除く業績が 2021 年度予想は約 370 億円となり、2019 年度の水準まで回復するという予想です。2022 年度計画は 530 億円とコロナウイルスによる影響を受ける以前の水準よりも上昇する計画ですが、具体的にはどういった事業で増益を見ているのか教えて下さい。

<吉田>

コロナウイルスによる影響からの回復という観点では、インドネシア自動車金融事業会社での四輪、ないしは二輪のリテイルファイナンス事業は足元、徐々に回復してきており、着実に回復するという予想です。また、自動車製造については、ご案内の通り、半導体の供給不足問題などがあるものの世界各地で回復してきており、これらの分野は着実に回復してくると思っています。更に成長していく事業は、塩見が少し触れましたが、三井住友ファイナンス&リースと協業して取り組んでいるリース関連事業です。また、TBC については、従前よりターンアラウンドに向けて取り組み中とお伝えしてきていますが、株主から新たな経営陣を派遣し、バリューアップに向けた各取り組みを加速させていきます。まずは、パートナーの Michelin との協働により業績を伸ばしていく計画としており、コロナ前よりも伸びてくると見えています。その他では、2020 年度に出資した東南アジアにおける建機販売・レンタル事業なども挙げられます。このビジネスは、北米で成功している建機レンタル事業 Sunstate のビジネスモデルを用いて東南アジアでも展開しており、成長の一要因と考えています。

<質問者 4>

輸送機・建機事業部門の 2021 年度から 2022 年度にかけて利益水準が更に一段上がる点については、どのような事業による増益を織り込んでいるのか教えて下さい。

<山根>

輸送機・建機事業部門の 2021 年度予想は、ご指摘頂いたように一過性を除く業績は 2019 年度の水準まで回復すると見ていますが、資料 23 ページ目の下表（連結業績に与える影響が大きい会社）を見て頂くと、そこまで戻っていない会社もあります。例えば、三井住友ファイナンス&リースは、2019 年度では 300 億円を超える持分利益でしたが、2021 年度予想ではそこまでは回復しない想定です。また、インドネシア自動車金融事業会社についても 2021 年度に黒字回復するものの、元の水準には至らない想定です。こうした事業が 2022 年度にかけて、着実に元の水準に業績を戻していくことによるものをご理解頂ければと思います。

<塩見>

皆様、本日は誠に有難うございました。2020 年度は、大きな一過性損失を結果的に出すことになったことに加え、昨年この時期は 2020 年度通期業績予想を発表できなかったことで、皆様には大変ご心配とご不安をお掛けしたことを、改めてここでお詫び申し上げたいと思います。2020 年度の 1 年間は役職員一丸となりまして、構造改革の完遂に努め、自己評価ではありますが相応の結果が出ていると自負しています。新しい中期経営計画を通じて必ずや右肩上がりの成績をお示しすることができると、また、その舵取りをやっていきたいと思っていますので、引き続きのご支援、何卒よろしくお願い申し上げます。本日は有難うございました。