

## **2019年3月期第1四半期決算 IR説明会(2018/8/1開催)質疑応答内容**

### **【決算関連】**

- Q: 一過性損益等の通期の期初計画への織り込み方について。
- A: フィリピンの自動車事業売却益、航空機の売却益、石油ガス権益売却に伴う損失と、説明資料で開示している案件は期初に織り込んでいる。更に海外太陽光発電事業の売却益については、当社は開発・操業・売却までを一つのビジネスモデルとして捉えている為、一過性損益と認識していないが、これも期初見通しに織り込んでいる。
- Q: 投融資からの収益貢献の規模感について。
- A: 中計 2017 で実行した投融資からの 2018 年度の収益貢献額は、概ね 60 億円を見込んでおり、中計 2020 で実行する投融資からの収益貢献は 20 億円を見込んでいるが、この 1QTR では既出していない。中計 2017 の投融資による 1QTR での収益貢献は集計していないが、現状においては、期初見通しから大きく落ち込むことはない。
- Q: たばこ事業の BS への影響の具体的な内容、金額について。
- A: 1QTR での、たばこ取引の前期末の仕入債務の支払い、或いは今期に増加した在庫による運転資金は概ね 800 億円増加。グロス有利子負債は 980 億円程度増加している為、8 割程度がたばこ関連になる。
- Q: FCF の 19/3 末に向けてのコントロール、及びネット DER の見通しについて。
- A: 今年10月1日にたばこの増税が決定しているが、駆け込み需要を想定して在庫の積み上げを行っている。18/6末時点のたばこの在庫は2,000億円弱あるが、19/3末に向けて在庫保有月数は低下する予定で、この1QTRで増加した有利子負債は減少、上昇したネットDERも1.0倍に向け低下する見通しとしている。18/12末は年末需要により多少増える可能性はあるが、それでも18/6末程の使用資金にはならないと考えている。

### **【事業関連】**

- Q: 自動車事業の地域別の状況について。
- A: タイの 1Q は前年同期比で全需としては 25%程度伸びている。当社事業も全需ほどは伸びていないが、それでも前年同期比で販売台数は増加しており、増収増益となっている。プエルトリコも、ハリケーンの復興支援が経済を下支えしており、全需は前年同期で 30%弱伸びており、当社事業もその全需の伸びに伴い順調に推移し、増収増益。一方ロシアでは、全需そのものは経済回復が進んでおり、全体として前年同期で 15%需要は増加し、当社ディストリビューター事業の販売台数は増加しているものの、前年同期比でルーブル安が進行している関係で若干の減益。米国の BMW ディーラー事業は、米国の新車販売台数が 2016 年のピークから漸減傾向にあり、2018 年度は 1,700 万台を割り込む見込みだが、当社事業の収益構造は新車販売による収益依存度が 15%程度で、残る 85%程度が中古車販売或いはワークショップからの収益のため、新車販売台数減少による収益へのインパクトはあまり大きくはない。
- Q: 金属・資源本部の石炭以外の増益要因について。
- A: 石炭以外の増益要因は、アルミやニッケルが市況面で堅調、それから電極棒等の原料になる炭素材、ニードルコークスの取引が非常に好調となっている。

Q: 石炭関連のヘッジ契約の状況について。

A: ヘッジ状況は、一般炭になるが、これは 95%がインデックスリンクとなっており、ヘッジの対象となる先物がなく、概ねデリバリーに応じて、都度価格決定をしている状況になるが、7 月末の段階で、今年度の販売予定数量の概ね 45%程度の価格は決定している。従って 55%程度はオープンという状況。

Q: 石炭の数量が想定よりも出ている背景について。

A: 一般炭の取扱増加の背景は、中国での一般炭需要が引き続き伸びている。推測の域は出ないが、恐らく中国での色々な環境規制による一般炭の採掘に制限がかかっている部分があり、輸入炭が増加していることがひとつ背景となるだろう。

Q: 食料・アグリビジネス本部の 1QTR での進捗率の見方について。

A: 例年に比べると 1QTR の進捗率が低いということだが、これは上半期で概ね 70%程度まで上がってくると考えている。

Q: 足元で下振れしている事業の有無について。

A: 下振れ懸念の事業はない。

Q: 双日のビジネスにおける、米国の関税の影響について。

A: プエルトリコでの現代自動車のディストリビューター事業が、韓国から輸入しているので多少影響は出てくるかもしれない。米国の BMW ディーラー事業は、主力の SUV は米国工場で生産されており、乗用車の一部はドイツから持ってきているものはあるが、収益構造も新車販売によるものが 15%程度なので、関税引き上げによる大きな影響はないと考えている。鉄鋼或いはアルミ関係では、持分法適用会社メタルワンになるが、米国への鋼材輸出はメタルワン全取扱数量の概ね 3%程度で、特段大きな影響は出ておらず、一方、関税引き上げにより米国内の鋼材価格が上昇し、メタルワンの在米事業投資先の収益が増加している状況。

以上