

**【全体】**

全体としては計画線との話であったが、事業別に見て上にいったところ、下にいったところがあれば教えていただきたい。また、第1四半期で一過性の費用はあったのかを教えてください。

想定よりもよかったところはマリン。この第1四半期は順調に市場が伸びると思っていたが、大型の船外機は想定以上に伸びた。当社出荷も北米・欧州で増加した。想定よりも悪かったところはロボティクス。当社も中国の景気減速影響は見込んでいたが、想定を少し超える状況となった。当社の受注状況は少し戻ってきていることもあり、第3四半期以降は持ち直してくるのではないかと見ている。ここ数日を見ても米中の貿易戦争が終息するか不透明なため、今後も注視していく必要がある。一過性の費用は第1四半期にはなかったという認識。

全体としては計画線とのことだが、営業利益変動要因のチャートでは増収効果の年間計画264億円に対し、第1四半期実績が26億円と計画達成の道筋が見えない。増収効果で大きく寄与しそうな大型船外機は昨年夏に増産しているため、上半期の方がその影響が出やすいと思うが、今後どのように264億円まで積みあがるかを教えてください。

ご理解の通り、マリンの増収効果が大半を占めている。増収効果はネットで26億円と説明したが、グロスでは91億円の増収影響があり、半分以上がマリンの増販・増産の規模効果。これを押し下げたのが、ロボティクス・台湾・アルゼンチン・ベトナムであり、先進国は日本と北米が若干のマイナス。さらに本社工場の限界利益の減少もあり、マリンの規模効果をそのまま持ってこられなかった。今後については、ロボティクスは外部環境が読みにくいいため注視していく。それ以外のところでは、欧州の増販を含めて挽回していきたいと考える。

第1四半期の原材料の影響が、想定よりプラスに出たように見えるが、年間予想よりもプラスで着地しそうなのか。一方、コストダウンは第1四半期での出方が毎回小さいが、こちらは年間予想に対して確実に進捗していくのか。

第1四半期はアルミを中心に値下がりの影響が出て、予想よりもプラスに影響が出ている。今後の市況については、アルミに関しては現状の相場が続く可能性があるが、鉄に関しては需給のバランスの影響もあり、上昇傾向にあると聞いているので、今後も注視していく。コストダウンについては、上期で仕込んだ施策の効果が年の後半で出て来るという、例年通りの構図で進捗していくと見ている。

**【ランドモビリティ】**

先進国二輪車の営業利益率は、計画▲5%の計画に対し▲10%と悪い。構造改革含めてどのように進めていくのか。

先進国二輪車の営業利益は、前年に比べて約25億円悪化している。そのうち約10億円がユーロでの為替影響。また、昨年は欧州での販売が出遅れたが、本社生産は現地の販売状況をそのタイミングでは織り込まず生産していたため、前年比で工場損益のマイナス影響がある。前年比では欧州での影響が大きい。第2四半期以降について、欧州での販売が好調でニューモデルも出していくので、挽回を目指す。構造改革については、昨年発表した中期経営計画の通り、本社生産のブレークイーブンポイントの実現に向けて着々と固定費の削減に取り組んでいる。

新興国二輪車について解説いただきたい。新興国二輪車は営業利益が約35億円悪化しているが、その分解をお願いしたい。特にベトナムについて、前年の第1四半期から競合の攻勢で悪化していたが、今年はNozza Grandeで巻き返しを図る予定だったと思う。減益となった背景も合わせてお願いしたい。

インドネシアは引き続き、想定以上に高級モデルが堅調。ベトナムや台湾、アルゼンチンが前年比でマイナス。Nozza Grandeは昨年末に発表してから市場導入に時間がかかったこともあり、販売が進んでいない。積極的な販促策を進めている。今後、新たにモデルを出す予定。そのモデルを梃子にもう一段の拡販を狙い、新販路開拓を含めた展開を始めている。

インド二輪車について、市場環境と販売状況を教えていただきたい。また収益面では計画通りという理解でよいか。

総需要は、GDP 成長の鈍化やブレーキ規制によって、前年比▲9%落ちている。我々の販売は、スポーツ系を中心にプレミアムセグメントで伸ばしているが、スクーターセグメントでは 2020 年の排ガス規制前の商品の端境期にあっており、販売が伸びていない。ここは排ガス対応モデルの開発を進めていく。収益面では、高価格帯が売れているので、その部分は予算比でプラス。一方で、スクーターは多少台数を伸ばす計画となっていたので、その分が下振れ。結果として、予算通りと理解していただきたい。

### 【マリン】

アメリカ現地の小売やボートショーを見た上での景況感を、どう捉えているか。また、昨年末の時点で流通在庫が残っていたと思うが、これは一過性なのか、それとも 4 月～6 月にも平準的にも出てくるのか、マリンの利益において在庫がどう影響を及ぼすのかを教えていただきたい。

マリンビジネスの状況を象徴するマイアミボートショーは今年も活況だった。今後の見通しを言うのは非常に難しいが、現地のマリン担当者からは大型船外機の需要が旺盛だと聞いている。また主要ボートビルダーが投資をしてきており、大型船外機の市場は好調に推移するとみている。欧州も需要が引き続き好調で、増産効果は北米だけでなく欧州にも広がるとみている。

在庫に関しては、期末のところ、主に中・小型船外機の在庫があった。北米の需要が引き続き堅調な中で、中・小型も狙っていこうとすることで、大型増産前に作れるものは現地へ持っていくことがあった。需要は大型がかなり伸びた一方、中・小型は伸びなかったため在庫として残った。中・小型では生産調整を図っており、流通在庫は、欧州への配置の転換を行っている。ただし、グローバルで見ると在庫は非常にヘルシーなレベルであり懸念はない。

### 【ロボティクス】

アピックヤマダと新川との統合は 7 月に統合完了予定とのことだが、現時点でこのスケジュールに変更はないか。

4 月 26 日に新川の臨時株主総会で全議案が可決され、我々の予定通りに進捗している。

ロボティクスの中国景気減速の影響について、去年は同じ状況だったにも関わらず 20%以上の収益性があった。去年の第 4 四半期から収益性が下がっていると思うが、どのような急激な変化があったのか詳しく説明いただきたい。

去年の第 1 四半期は需要が引き続き好調だったが、部品の供給問題があり出荷できなかったという状況だった。大きな需要の減少が昨年との大きな変化点。また、昨年後半からの中国景気減速の影響について、産業用ロボットはある程度想定しながら計画を組んできたが、ここにきて主力のサーフェスマウンターで影響が出てきた。景気の回復を待つだけでなく、一部地域での受注が戻ってきているので、営業体制を整えて今まで拾えなかったところに対しても幅広く営業の展開を開始している。

以上