

2017年12月期 第1四半期決算発表 アナリスト説明会向け 質疑応答録

【全体】

第1四半期の営業利益は計画に対して順調に進捗したとのことだが、インラインだったのか、多少余裕があるのか。

全体としては基本的にインラインだが、多少の上振れがあった。事業別には、新興国二輪車事業が計画を上回った一方、先進国事業は計画よりも少し弱かった。特に、先進国二輪車事業では新モデルの一部で立ち上がりが1~2ヶ月ほど遅れ、シーズン開始に間に合わなかった。現在は順調に出荷が進んでおり、第2四半期以降では挽回したい。

未実現利益の影響については期初の時点で予想していたのか。また先進国二輪車の出荷遅れが無かった場合、更に利益が出ていたという理解でよいか。また、新興国二輪車以外にも計画を上振れた事業があれば、ご説明いただきたい。

未実現利益影響のマイナス40億円は計画に織り込んでおり、想定に近い影響額が出た。先進国二輪車の出荷遅れ影響は、営業利益ベースで約12億円と把握している。その他事業、とりわけIMやPASは計画以上だった。

原材料コストの見方について確認したい。年度ベースでは9億円の減益要因としてみていたが、第1四半期では増益要因として出てきている。このあたり直近の原材料価格の動向などを踏まえてどう見ているか。

足元で鉄鋼・アルミなどが値上げという話も出てきており、当社の調達部門からも今後コストアップに反転するのではないかと情報が来ているが、どのくらい値上がりするかという規模感までは現時点では把握できていない。

【二輪車事業全体】

二輪車の販売の進捗について伺いたい。インドネシアが台数では計画より下振れ、収益は計画通りとのことだった。他の地域は計画を上回る進捗ということだが、どのようなペースで進捗しているのか、年間で見たとときの進捗率や、牽引している国はどこかなどについて教えて欲しい。

新興国では、インドネシアを除いて計画通りまたは計画以上の進捗となっている。特に、ベトナム、フィリピン、ブラジルは、販売が好調でそれに伴う増収効果により、利益も計画より少し良くなっている。ブラジルは景気が低迷している中、今期は黒字転換し、構造改革の効果が始まったと見ている。先進国について述べると、日本・北米は想定線内。ヨーロッパは新モデル立ち上がり遅れの影響があり、計画より少し遅れている。

【新興国二輪車事業】

新興国二輪車について、ベトナム、フィリピン、ブラジルの販売が良かったとのことだが、第2四半期以降も順調に進捗しそうか、それとも何らかの理由が第1四半期にあるのか、ご説明をお願いしたい。また、タイ、ベトナムは大きく増益しているが、数量規模の拡大なのか、それとも構造改革の成果なのか教えていただきたい。

ベトナムでは、前年と比較して、新しく投入したAEROXなどの高付加価値スクーターの分が純増になっており、お客様が高価格モデルに移行してくださっていると自信を持っている。フィリピンでは、当社のスクーターシェアが上がっており、この築き上げたポジションを維持できるよう努力している。タイでは、M-SLAZやAEROXなど投入した高付加価値の商品がヒットし、増収・増益となった。それぞれの地域でプラットフォームコストダウンを実施した新モデルがヒットしたというのが利益増加の要因である。

インドネシア二輪車の状況について教えていただきたい。年初からマーケットも御社もかなり苦しい立ち上がりと理解しており、一方で新興国の二輪車全体では計画よりもよかったということで、もはや全体にはそれほど影響がないということなのかもしれないが、第2四半期以降の見通しも含めて現状の在庫の水準や、販売面がどういった状況なのか、第2四半期以降の挽回策も含めて教えて欲しい。

インドネシアの総需要は1~3月累計で前年比7%減の125万台程度で着地、当社の卸も前年比2割減の28万6千台となった。構成を見ると低価格スクーターでは厳しいが、逆に高価格スクーターは前年比で増えた。シェアも相当上

がっており、収益性の点ではずいぶん改善した。ベトナム、フィリピン、台湾を含めてもインドネシアのポジションはまだ大きいので、引き続き挽回に向けて努力したい。一方で総需要の落ちに関しては一時的なものと考え、ここ2年ほど反転を期待していたが、保有台数の広がり・保有率・最近の四輪の需要の拡大ということを考えると、インドネシアの市場の見方を変える必要があるかもしれない。今後も注意深く市場をみていきたい。

インドの二輪車は計画通りとのことだったが第1四半期は若干の赤字であった。今後第2四半期以降の市場の環境や、御社の供給増や新モデルの投入予定など、何かアップデートがあればお願いしたい。

インドでは、昨年の高額紙幣の問題に加え、今年に入って、3月末に排ガス規制の切り替わり（BS3 から BS4）が想定よりも早期実施されたことなどがあって市場は縮小したが、当社は少なくとも小売レベルでは計画通り。当社の BS3 モデルは3月末までに売り切ることができ、その在庫もほぼゼロということで在庫のコントロールができたと思われる。総じて、当社インド事業としては、BS3 から BS4 へ上手く移行できたと考えている。

【マリン事業】

減益だったが、実態面での事業の進捗と未実現利益の影響が今後どう出てくるのか教えていただきたい。

階段グラフの説明にあった未実現利益 40 億円の一時的影響は、ほぼマリン事業での影響だった。この影響がなければ、マリン事業の営業利益は 220 億円となり、営業利益率で 25%程度の実力であると考えている。第1四半期でほとんどの影響が出尽くしており、第2四半期以降、影響は出ないと見ている。

米国マリン市場について、マイアミボートショー後の状況や、トランプ政権の減税等によって消費者の状況が変わっているのかなどご解説いただきたい。

大型化トレンドには変化はない。全体として登録台数ベースでも卸台数ベースでも伸びている。特に多機掛けの需要が増えており、艇体の台数の伸びも、船外機の台数増加を後押ししている。ボートショーについては、来場者が前年比約 7%増の 10 万人超であった。トランプ政権の影響も手伝ってか、高収入層は購買意欲が相変わらず旺盛である。今後のところも期待感を持てる。

【特機事業】

全体で7億円の営業利益と、ROVの生産調整をやる中ではよい数字だったかと思う。その詳細を教えていただきたい。

特機事業の中には RV 事業以外に、汎用エンジン、ゴルフカー、スノーモビルといった商品もあり、特に汎用エンジン事業の販売増とスノーモビル事業の赤字幅減少などの改善があった。一方で ATV・ROV 事業は赤字が出ている。ただ ROV の在庫については、予想以上に削減できている。

以上