

【全体】

第1四半期の売上や営業利益に対して、新型コロナ影響がどれくらいあったのか。

売上については、1-2月はほぼ計画通りで3月に急激に落ちこんだ。意図的に在庫調整を行った船外機以外は、ほぼ3月から始まった新型コロナ影響だと思っている。営業利益は、30億円程度が新型コロナ影響によるものと推定している。

4-6月期の業績をどの程度で想定しておけばいいか。

4月は二輪車の出荷台数は前年の7割減、ほとんどの工場が稼働していない状況で、厳しい数字になる。5月も稼働率が中々上がらない厳しい状況が続いた。6月は海外の工場の稼働率も上げながら、需要も少しずつ戻るのでないかと思っている。このような状況の中、第1四半期の利益を食いつぶさないように頑張りたい。ただ、新型コロナの第二波、第三波によるロックダウンを想定したうえで、経費や投資はリスクを見て抑制する一方、市場での販売機会は積極的に取りに行く。

在庫に気を付けながら投資の凍結と話があったが、それについてもう少し解説をお願いしたい。

在庫状況は、年初から取り組んでいた船外機の在庫調整中に、ロックダウンが起きたので順調ではない。今後なるべく早いタイミングで適正化させていく。それ以外で在庫が重いのはフィリピン。販売が止まっていたため、在庫がたまっている。今は販売店が販売を開始したので、調整しながら工場をゆっくり稼働させていく。後は、本社二輪車生産。思ったより早いスピードで需要が戻ってきているので、今は工場を止めているが、6月以降再開する。

新規事業を4つ（モビリティサービス、低速車両自動運転、農業、医療）に絞ったといたが、やめたプロジェクトはあるか。四輪車用のEVモーターはどうなるのか。

新規事業として探索の領域で空の物などもやっていたが、いくつかやめて今はこの4つに絞って事業化していく。EV関連の投資は新規領域でなく基幹事業であり、最優先課題なので、絞るということは考えていない。

【ランドモビリティ】

新興国二輪車のインドネシア、フィリピン、ベトナムなどの見通しの説明をしていただきたい。

インドネシアは、ラマダンに入っており工場も市場も止まっている。6月2日以降に稼働し始める予定。5月は10日程度しか稼働していない。販売店もお店は開けているが、小売りが上がっていない状況。6月以降の様子を見て判断する必要がある。5月、6月の当社出荷台数の前年比20%は底と見ている。フィリピンは、これからやっとロックダウンが解除されるのではないかというレベル。ベトナムは新型コロナ影響が軽微で済んだ。総需要が前年に近づきつつあり回復している。

コロナを避ける意味でバスや電車を避けてバイクにシフトしていくという動きが、先進国・途上国で出てくるという可能性があるのか。

先進国ではドイツはいち早くロックダウンが解除されて、125ccクラスの注文が大きく入り在庫を切らしている。アメリカも100-200ccのバイクに注文が来ている。日本も二輪車通勤用が見直されている。新興国でも心理的にはそうなると思うが、ファイナンスの審査が厳しくなっているため、先進国と同じ動きになるかはまだ不明。販売店からも情報が上がってこないため、市場の動きも分かっていない。

【マリン】

北米だけの船外機の需要の戻り具合についてどう思っているか。また、大型についても、ボートビルダーの稼働次第で需要が戻る理解でよいか。

船外機の北米は3月には売上が止まったが、4月からは小型・中型を中心に需要が戻ってきている。おそらく内陸部の顧客が、外出規制解消後に近場の湖や川で遊ぶ選択をして、載せ替えなどの需要が回復したと見ている。一方で大型の回復は遅く、その原因はボートビルダーが再稼働を始めたばかりであるということ。彼らの稼働が戻ってくれば、需要も戻ると見ている。在庫面では、我々が年初から在庫調整で出荷を止めており、ボートビルダー側でも在庫を多く持たないようにしているので、やはり彼らの生産稼働率が上がっていないのが、大型の戻りが遅れている理由だと見ている。

【金融サービス】

第1四半期で貸倒引当金をどの程度積んだか。第2四半期以降のリスクがどの程度内包しているのか。リスクコントロールの意味でもう少し情報をいただきたい。

金額は申し上げられないが、最大の金融事業を営んでいる米国と、リスク要因のあるブラジルの2か国で引当金を積んでいる。米国のリスクコントロールの話だと、サブプライムセグメントは小さいポーション。ここでは利益を取るよりは、顧客をとるという位置づけで、拡大する予定はないのでコントロールはできている。日々現地の債権の質を確認しながらモニタリングをして、適時必要な対応をとっている。今後についても、合理的に見通せるリスクは適時織り込んでいく。

以上