

2020年12月期 第2四半期決算発表 議事録 (アナリスト質疑応答)

【全体】

第2四半期で営業損失が63億円と想像より良い着地だった。社内見込み値に対してどうだったのか。それを踏まえて下期を切り出したとき、10億円にとどまる理由は何か。また、通期計画200億円について、どんなオポチュニティとリスクがあるか。

第1四半期を終えた時点では、上期の利益は全部なくなると思っていたが、先進国のレジャービークルでリベンジ消費があり意外と早く戻ってきたこと、マリンが想定ほど下振れしなかったことで上振れとなった。下期の利益が10億円しかないのは、インドネシア、フィリピンなどで売上が戻っていないこと、船外機の操業停止からの生産回復が、北米での総需要の戻りに対して遅れてしまっていることが大きな理由。通期計画に対してのオポチュニティはマリン、インドネシア、フィリピンでの上振れ。7月は若干オポチュニティサイドへ進んでいる。一方のリスクは、アメリカや新興国でのロックダウン。これがもう一度起きると確実にアウトだが、現時点ではそのような状況にないと認識している。

中期経営計画を見直すとの話だったが、コロナ影響を受けて方針が変わるのか。構造改革の深掘りや新たな成長機会の発掘など、どこに注力するかを教えてください。

コロナ影響に関わらず、従来考えていた、成長のための新事業への取り組みと収益性に問題のある事業の構造改革に注力するという基本方針に変わりはない。

配当計画15円について、配当政策の考え方について教えてください。

キャッシュフローの範囲内、配当性向30%、安定的な配当の3つが基本的な弊社の配当への考え方。今期は当期純利益ゼロであるが、キャッシュフローで見た場合、投資を削減しながら、成長投資などを考慮して15円までは配当が出来るかと判断した。

【ランドモビリティ】

収益依存度が大きいインドネシア、ベトナム、フィリピンの下期見通しについて教えてください。

インドネシアの卸販売が進んでない理由は、総需要が戻ってないこと。その背景はファイナンスの引き締め、失業率の上昇そして外出禁止令がある。足元の状況は下期の見通し通り低いままだが、今後もっと上がってくことに期待している。ベトナムは、第3四半期で前年比110%と高い数値だが、これは今年の第3四半期が低かったため。コロナ影響が少ないと思っていたが、直近では感染が増えていて注意深く見る必要がある。フィリピンは、卸販売の戻りよりも小売販売の戻りの方が早い状況。いずれ小売=卸となってくるだろうが、まだ時間がかかる。

【マリン】

北米での船外機総需要の急激な戻りに一過性の側面があるとの説明があったが、それは大型船外機にも該当するのか。来年以降も過去のトレンドに戻って総需要の増加が続くのか教えてください。

小型・中型船外機では、リベンジ消費や夏休み前の需要の高まりが、補助金の受給タイミングと相まって、総需要の急激な戻りに繋がっているが、これは一過性としている。一方、大型船外機では、補助金が購買力に与える影響が少なく、米国市場の株価が戻ってきている状況では、今の総需要の増加傾向が続くと思っている。

リードタイムが長くなってしまふことで、顧客が他社に流れてしまふ失注のリスクは考えるべきか。それとも来年の出荷は大きなジャンプが期待できるのか。

競合に顧客をとられることについて、まったくないとは思わないが、よほどボートビルダーの生産計画にマッチしないということがない限り失注はないと思われる。

【金融サービス】

当初は120億円の営業利益を計画していた。上期は貸倒引当金が増えたが、下期のクレジットロスのリスクをみた予防的なものが大きいか。足元の貸倒れ状況含めてご解説いただきたい。

当初120億円の計画に対して、第2四半期が終わった時点で厳しい状況。極め細かくリスクの計算をした結果、米国で常時以上に貸倒引当金を積み増している。だが、実際にロスによる実損が発生しているのではなく、現時点のロス率は常時の範囲内である。