

【全体】

第1四半期の評価。利益水準が低いように思うが、1,900億円達成するために増益するタイミングはいつごろか。価格改訂の効果は。

第1四半期は前年比では増収減益となったが、ほぼ計画並み。各事業の需要は好調に推移している。ネガティブ要素としては、材料費高騰、半導体不足による減産、船腹・コンテナ不足による物流費高騰、製品保証引当費用。ポジティブ要素は、二輪車事業でインドネシア、中南米、中国の売上が好調であったことと、為替影響がプラスで効いている。また各拠点で損益分岐点経営を継続し、価格転嫁を実施することでネガティブ要素をカバーできた。

第2四半期以降、台数変動、材料費高騰分、海上運賃の値上げ分、軽微だがロシアの影響が計画値に対してマイナス。一方、価格転嫁、損益分岐点経営による経費対策、為替影響がプラスに効いて、1,900億円は達成できる見通しを立てている。鍵は船外機。トランジットで滞留している製品がアメリカに届くのは第2～第3四半期。アメリカのシーズンリティは7月・8月を超えると冷え込み出すので、それより前に届けるように進めている。増益への反転時期は第2四半期後半～第3四半期前半を目指す。価格改訂の効果は、第1四半期ではまだ限定的。ハイシーズンの第2四半期以降で一定のボリュームとして効いてくる見立て。

今後の需要環境について。二輪車や船外機販売は、半導体等の部品不足が解消すれば台数は出ると考えてよいか。

船外機は引き続き需要が好調。物流面の課題があり、出荷はできるようになったが滞留しているトランジット在庫もある。二輪車も半導体・部品欠品がなければほぼ計画通り。半導体不足でモデルミックスの影響が出た。

部品調達について、上海ロックダウンの与える影響を事業毎に教えていただきたい。また、半導体部品の影響は当初計画の見立てから変化が出ているのか。

上海ロックダウンの影響が出ているのは、電動アシスト自転車と二輪車に使われている電子部品。対策の目途が付き始めている部品もあるので、第2四半期以降で影響を最小化していく。半導体部品については、第2四半期以降で挽回していく計画に変更はないが、部品ごとに納入状況も違っており、アロケーションでやり繰りしている状況で大きな改善はまだ見えていない。作りやすい製品にシフトしながら、民生品の半導体を使えるよう開発を進めている。

ロシア・ウクライナ情勢による原材料価格への影響は。

第1四半期ではまだ影響が出なかったが、今後は鉄・樹脂などで価格上昇の影響があると見込んでいる。

物流滞留への対策。第2四半期以降は問題ないのか。

物流については、コストアップ影響をしっかりと織り込んで、価格転嫁を随時行い吸収していく。時間がかかりそうな状態ではあるので、なるべく取りこぼしのないよう対策を織り込み、最小化していく。地域ごとに、非船舶業者含め代替案を検討しているので、適時運べるようにし、適正な価格に抑えるようチャレンジしていく。

自社株買いを第1四半期のタイミングで発表した経緯。中計の総還元性向目標と関係あると思うが、今年はまだ実施しないのか。

新中期経営計画で、3カ年累計平均で総還元性向40%と従来水準よりも引き上げた目標を掲げ、キャッシュ・フローの規模に応じて機動的に自己株式取得を実施していく方針も打ち出した。条件が整ったので、可能な限り早いタイミングで当社の新しい株主還元の方針を形として示すため今回実行した。今後もキャッシュ・フローの状況を見ながら、機動的な自社株買い・株主還元を積極的に進めていきたい。

【ランドモビリティ】

ランドモビリティが増収・減益だったのは残念。何が影響しているのか。また、第2四半期以降、価格転嫁が効いてくると思うが、今後、利益率が伸びてくるということを説明してほしい。

第2四半期以降、対策が効いてくるので利益率が伸びてくる。二輪車事業は、高付加価値モデルに代替の半導体を入れて立ち上げていくことが課題。RV事業はシーズンがあるので、第2四半期での早めの対応が求められる。SPV事業は上海ロックダウンの影響と製品保証引当金の影響がある。製品保証引当金はプロセスの中の費用なので、それほど大きな影響は織り込んでいない。上海ロックダウン影響による部品欠品の対応ができれば、売上計画を達成できる。

【マリン】

マリンは為替影響を除くと実質減益。第2四半期以降で挽回するという理解で間違っていないか。台数について、ミックスは良くなったが物流混乱で伸びていないのか。

ご理解の通りと我々も捉えている。マーケットの引きは強い。台数について、大型シフトは進んでおり、トランジットで滞留している製品を供給出来さえすれば売上が立つ。WVは、第2四半期以降、部材不足の対策を進めて台数アップを目指す。

以上