

【全体】

第1四半期実績の評価について、非常に強い着地だったが、社内の見込み値と比較してどのくらい上振れたか。

二輪車事業・マリン事業の需要は堅調で計画通り推移している。ロボティクス事業は回復時期が想定より遅れている。SPV事業は売上堅調だった。販売台数増加、販管費抑制による損益分岐点経営と、為替影響の追い風により、売上高・営業利益は第1四半期として過去最高となった。営業利益増減要因について、原材料コストは前年第2・第3四半期に高騰した影響を踏まえてかなりリスクを織り込んでいたが、計画比でプラス。事業別では、ロボティクスがマイナスだったが、マリンは出荷が堅調に進んだため、全社では為替を除いてほぼ計画値。

需要動向のアップデートをしてほしい。一部事業では先行きに対する評価が落ちたように聞こえた。船外機や新興国二輪について変化があれば教えていただきたい。

新興国二輪はベトナムを除いて計画値を上回る。ただし、半導体の供給不足が続いており、プレミアムモデルは目標まで届いていない。回復時期は10月頃と見ていたところ前倒しになりそうで、ポジティブな状況。船外機は、在庫補充が進み、中小型モデルはアメリカで停滞気味だが、大型モデルは順調。電動アシスト自転車は2022年度に比較し部品供給が整ってきた。一方、市場の状況を見ると、増え幅を過剰に読んでいたため在庫が過多になっている。

第1四半期の業績は良かったが、通期据え置きとした背景は。

ロボティクス事業の需要回復遅れと、第2四半期以降のSPV事業の成長鈍化が、通期では予算に対してマイナスに効く。米国金利上昇は懸念事項であり、下期にかけて為替への影響を注視している。人件費の高騰も、予算に織り込んだがリスク要因。プラス面は、為替が第2四半期もプラスに働くと見ている。半導体不足の回復前倒しは台数増に繋がる。また、物流コストの低下が予算以上に進み第2四半期以降プラスに出てくる。総じて、プラスマイナス要因を見たところ、ほぼ計画値はしっかり達成できるということで、修正しない。

期首で発表した自己株式取得について、取得の株価基準や時期想定はあるか。

2023年2月に300億円を上限とした自己株式取得を発表したが、4月末時点でまだ取得数は0である。今後取得する株価水準やタイミングは具体的には回答しかねる。中期経営計画では株主還元を総還元性向で示しているように、還元という形での自己株式取得なので、特定の株価水準で決めるのではなく、上限に達するよう適切なタイミングで取得していく。

構造改革事業では汎用エンジン事業の事業譲渡の発表があったが、構造改革事業となる基準は、事業譲渡ができた際の会社への業績寄与やリソース配分がどう変わるのか。

構造改革事業の建付けは、中期経営計画での4象限で示している。CAGRとROICのポテンシャルを見ながら、新規で取り込む事業、成長を見込む事業、安定的に収益を出すコア事業。そしてROICも成長性も見込みづらい事業を構造改革事業とし、経営課題を設定している。将来のカーボンニュートラル対応への投資などを考えたときに、我々よりも最適なパートナー/オーナーが行った方がより効率的と考える事業を検討している。そのなかで、汎用エンジンの投資効率を上げられるベストオーナーが見つかった。今後も我々が少量で投資をするよりも、他社との組み合わせでより集中的に投資が進みそうなるところを見つけて、事業を構造的に見直していく。

【マリン事業】

大型船外機は需要の先行きを心配しなくてよいか。

堅調な需要は続いている。ただし、足元はボートビルダーとディーラーの在庫が増え始めている。ボートビルダーがシーズン前に在庫を積み上げているためなのか、市場での需要減による在庫過多なのか精査している状況だが、小売のキャンセルは発生しておらず、市場からの需要はまだ強いと見立てている。

【ロボティクス事業】

ロボティクス事業は年間で1割ほど伸びる積極的な計画で、赤字は初めてだと思う。生産状況と見通しは、年間計画に変更はあるか。

第1四半期は春節や全国人民代表大会後の中国市場で急速に経済が回復することを期待していたが、コロナ影響が残っており、世界的な経済先行き不透明感によって投資を控えていることが、ロボティクス事業全体の収益性を悪化させた。ただし、中国市場では5Gをはじめとした携帯、車載関連の半導体事業が回復する予想は変わらない。タイミングがずれただけで、下期にかけて回復軌道に乗るとみている。第1四半期の影響が年間に響くかどうかは、第2四半期で見通しを立てていきたい。

【金融サービス事業】

金融サービス事業は、貸倒引当費用の影響が大きく減益だが、一過性なのか、引き続き注視が必要か。

米国金利上昇に伴い、債権にかかる調達コストが高くなっている。ロングタームで顧客に転嫁するが、現在はギャップがある。それに加え米国会計基準の変更で債権の予想信用損失の計上範囲が拡大した。従来の発生損失モデルでは12か月先までの予想信用損失を計上していたが、今回の変更で将来の全期間における予想信用損失を計上するようになったため、過去分の引当も第1四半期で計上した。第2四半期以降は新規債権のみが対象になるため、影響は小さくなる。

遅延率や貸倒引当費用は2022年に比べてどのぐらい増えているか。現状の債権のリスクをどうコントロールしているのか。

金融サービス事業の主要地域は北米だが、商品によって債権の質がかなり変わる。高額な船外機・スポーツボート、あるいは二輪車、ATV・ROVなど商品ごとにモニタリングしている。足元、船外機・スポーツボートの債権については大きな支払遅延の増加や、貸倒れは出ていない。二輪車などについては、パンデミック前の2019年レベルに戻ってきている。パンデミック中は、補助金により貸倒率が著しく減少していた。遅延率や貸倒率など重要な指標については月ごとに細かくモニタリングしており、債権の質が悪化傾向の場合は与信を絞るなど、確実に対応している。

以上