

エフ・シー・シー（7296）投資戦略レポート - フェアバリュー検証

7296

二輪車用・四輪車用クラッチ大手のエフ・シー・シーを分析。業績は3期連続増益で推移する一方、目標株価4,122円は現在株価とほぼ一致しフェアバリュー水準。判定はWatchです。

日本株

自動車部品

二輪車

クオリティ株

公開日	2026-08-28
著者	Kekke
分析モデル	Claude Sonnet 5

本レポートは特定の有価証券・金融商品の売買を勧誘・推奨するものではありません。投資判断は読者ご自身の責任において行ってください。詳細は本文末尾の免責事項をご参照ください。

対象銘柄

7296／株式会社エフ・シー・シー（東証プライム・輸送用機器）

結論

主目的: クオリティ・ディフェンシブ◎（3～5年）／ 総合: Watch／ 目標株価 4,122円／ 損切りラインー

データソース

有価証券報告書、決算短信・決算説明会資料、日本銀行、OECD Main Economic Indicators、Yahoo! Finance Japan、特許情報プラットフォーム（J-PlatPat）、SEC EDGAR、Schaeffler AG／BorgWarner Inc.公式IR、みんかぶ

レポート概要

二輪車用・四輪車用クラッチ大手のエフ・シー・シー（7296）について、業績モメンタム・バリュエーション・ホンダ依存構造・為替感応度・スイング需給の各論点を整理し、投資適性を目的別に検討しました。

分析モデル

Claude Sonnet 5

本資料は情報提供のみを目的とし、投資勧誘・投資助言を行うものではありません。投資判断は読者ご自身の責任で行ってください。なお、本レポートは作成時点のスナップショットであり、公開後の株価・決算・ニュースの変化を反映しません。

財務健全性は高いものの株価はほぼ適正水準、9月の日銀会合と11月の決算が次の判断材料になる二輪・四輪クラッチ大手を検証します。

0. 結論

この章で見えてくること

エフ・シー・シー（7296）の業績・バリュエーション・構造リスクを整理し、現時点での投資判断を先に示します。

レポート時点

作成日 2026-08-28

株価基準日 2026-08-27 終値 4,140円

長期判断

WATCH 対象期間 12～24か月

スイング判断

様子見 想定保有 ー

本レポートは作成時点のスナップショットです。公開後の株価・決算・ニュースは自動反映されません。投資判断に使う場合は、基準日以降の変化を必ずご確認ください。

中長期見通し

WATCH

確信度 中

目標株価
4,121.94
(弱気
3,280.57
～ 強気
5,512.17)

想定保有
**12～24か
月**

実質無借金の財務体質は評価しつつ、フェアバリュー近辺で新規の割安感は乏しい局面

スイング見通し

様子見

2026-08-27 時点

RSI63.5で押し目買い条件(RSI55未満)未達、抵抗線近接(乖離2.7%)もTP構築に必要な次順位抵抗線データなし

作成時点の仮説です。現在の有効性は未判定で、公開後の株価・ニュースは反映していません。

業績モメンタム — 3期連続の増益とガイダンス上振れが続いています

エフ・シー・シーはFY2026/3の売上収益260,836百万円（前期比+1.6%）[A](#)、営業利益18,927百万円（同+9.2%）[A](#)、純利益18,760百万円（同+18.3%）[A](#)と大幅な増益を達成しました。さらに2026年8月4日には、Q1実績（売上収益718億円、前年同期比+18%、純利益58億円、同+24%）とあわせて通期純利益予想を170億円（従来比+20億円）へ上方修正[A](#)しています。

過去の計画推移を見ると、FY2027期初計画（売上260,000/営業利益20,000/純利益15,000百万円）[A](#)がQ1時点で早くも売上265,000/営業利益22,000/純利益17,000百万円へ引き上げられており[A](#)、保守的な計画から実績で上振れる傾向が続いています。

株価とバリュエーション — ほぼフェアバリューの水準で推移しています

現在株価は4,140円（2026-08-27終値）**B**で、投資判断の主軸に据える財務健全性重視の評価軸では目標株価4,122円**A**とほぼ横ばいの水準にあります。市場が織り込んでいる将来の利益成長率を株価から逆算すると、インプライド成長率は1.56%となり、私たちが採用した前提（1.5%）とほぼ一致**B**しました。したがって、現在の株価はすでに会社の成長ドライバーをおおむね適正に織り込んでいると考えられます。

構造リスク — 顧客集中とガバナンス変化が同時進行しています

一方で、注視すべき構造リスクも複数並行しています。

- ホンダグループ向け売上収益の割合が連結会計年度で約36%を占める**A**という顧客集中は、業績の振れ幅を左右する最大の構造要因です。
- 2026年6月23日の株主総会では社内取締役3名・社外監査等委員1名の新任議案（Honda R&D India出身の役員を含む）が上程され、取締役会の約4割が入れ替わる**A**見通しです。
- 有価証券報告書は、内燃機関を持たない自動車・二輪車の普及によりクラッチ製品が将来不要となる可能性を事業リスクとして明記**A**しています。

判定 — Watch（確信度: medium）

以上を踏まえ、本レポートの判定は Watch です。「業績モメンタムと保守的ガイダンスパターン」が positive に働く一方、「ホンダ依存構造とガバナンス世代交代の交錯」が negative に働き、両者がほぼ相殺し合っています。ただし、「バリュエーション：レンズ間の乖離とほぼフェアバリューな主軸評価」が neutral（ほぼフェアバリュー）である以上、新規に買い増す積極的な理由も、保有をやめる強い理由も、今の時点では見当たりません。9月の日銀会合と11月のQ2決算という2つの材料を見極めてから、判断を更新するのが妥当と考えます。

この章のまとめ

- FY26は3期連続の大幅増益、Q1 FY27も上方修正が継続中
- 目標株価はほぼ現在株価と一致し、市場の織り込みは概ね適正
- ホンダ依存とガバナンス変化という構造リスクが同時進行
- 総合判定はWatch。§1では事業構造と株価指標をもう少し詳しく確認します

目次

結論

銘柄の現在地

業績

業界・競合

バリュエーション

マネジメント・ガバナンス

マクロ・ニュースフロー

テクニカル・需給とスイング戦略

シナリオ・反証・モニタリングKPI

リスク・カタリスト

投資判断

用語集

参考資料

1. 銘柄の現在地

この章で見えてくること

§0結論で示した業績モメンタムとバリュエーションの背景にある、エフ・シー・シーの事業構造と主要指標を整理します。

株価

4,140円

時価総額

約2,153億円

PER

11.5倍

PBR

0.94倍

エフ・シー・シーは二輪車用・四輪車用クラッチの大手メーカーです。連結子会社22社・関連会社1社で構成され、事業は二輪車事業・自動車（四輪）事業・非モビリティ事業の3つ、生産拠点は米国・メキシコ・タイ・フィリピン・中国・台湾・インド・インドネシア・

ベトナム・ブラジルの10か国に広がっています **A**。いわば、世界中の二輪車・四輪車メーカーの動力を静かに支える「縁の下の力持ち」のような存在です。

セグメント別に見ると、二輪事業の外部売上収益は124,691百万円（前期比+3.6%） **A** で、営業利益は12,230百万円（同+1.2%） **A** でした。一方、四輪事業の外部売上収益は135,975百万円（同-0.1%） **A** とほぼ横ばいながら、営業利益は9,156百万円（同+13.0%、米国関税の影響▲2,158百万円を含む） **A** へ改善しました。つまり、二輪事業は増収増益、四輪事業は増収なしでも増益という、コスト構造の改善が利いた1年だったと言えます。

株式指標を見ると、時価総額は約2,153億円 **B**、PER（株価収益率）は11.5倍 **B**、PBR（株価純資産倍率）は0.94倍 **B** です。さらに、海外売上高比率は92.9% **A** に達しており、事業の稼ぎ頭はほぼ海外にあります。したがって、為替の動向が業績を左右する度合いが大きく、この点は§6マクロ・ニュースフローで改めて確認します。

この章のまとめ

- 二輪・四輪・非モビリティの3セグメント構成、海外生産拠点10か国
- 二輪は増収増益、四輪はほぼ横ばい増収でも増益とコスト構造が改善
- 海外売上比率92.9%と為替感応度の高さが構造的な特徴
- §2では、この業績が今後も続くかをガイダンスの推移から検証します

2. 業績 — 業績モメンタムと保守的ガイダンスパターン

この章で見えてくること

§1で見た増収増益の実態を、過去複数期のガイダンス（会社計画）の推移から掘り下げ、この勢いが一時的なものか持続的なものを検証します。

FY2026/3 通期実績

P&L

売上収益	2,608億円
営業利益	189億円
親会社所有者帰属当期利益	188億円
ROE	9.64%

Balance Sheet

自己資本比率	77.55%
有利子負債	38.46億円
現金及び現金同等物	713.60億円
インタレスト・カバレッジ	67.4倍

Cash Flow

フリーキャッシュフロー	59.50億円
設備投資	168.29億円
FY2026/3配当	194円/株

上の一覧が示すとおり、直近の業績は増収増益基調です。ただし、それだけでは「今後も続くか」は分かりません。そこで、過去の期初計画と実績の関係を振り返ってみます。

FY2025/3の売上収益は256,619百万円（前期比+6.8%）[A](#)、営業利益は17,329百万円（同+14.7%）[A](#)、純利益は15,859百万円（同+29.7%）[A](#)という高い伸びの上に、FY2026/3の増益が積み上がっています。つまり、2期連続の大幅増益局面にあるということです。

期初計画の推移を見ると、興味深いパターンが浮かび上がります。FY2024期初計画（売上227,000/営業利益14,000/純利益9,600百万円）[A](#)に対し、FY2025期初計画は売上238,000/営業利益16,000/純利益12,400百万円[A](#)と引き上げられました。FY2026期初は米国関税影響の算定が間に合わず数値ガイダンスを一時非開示としましたが、2025年8月公表分では営業利益15,000百万円水準を示しました[A](#)。

しかしながら、FY2027期初計画では売上260,000/営業利益20,000/純利益15,000百万円へと再び拡大[A](#)し、Q1時点での修正計画はさらに売上265,000/営業利益22,000/純利益17,000百万円へ上振れました[A](#)。会社側が期初にやや控えめな計画を示し、四半期が進むにつれて上方修正するというパターンが、少なくとも直近3期で繰り返されているのです。経営陣のトーンもQ1決算では「強気（マクロ警戒併記）」[A](#)と一貫しています。

この業績モメンタムを支える二輪車市場のデータも確認しておきます。2024年の世界二輪車需要（内燃機関+電動）は約5,000万台で、うちHondaの世界シェアは約40% **A** です。米国を除く主要国の二輪車販売台数は5,418万8,861台 **B** にのびります。

中でもインド市場の存在感は際立っており、2024年の生産台数は2,388万台で世界最大の二輪車生産国 **B**、販売台数も1,961万台で世界最大の二輪車販売市場 **B** です。直近の勢いも強く、2025年7-9月期のインド二輪車卸売台数は556万台（前年同期比+7.4%） **B** でした。エフ・シー・シーはこの市場で存在感を強めており、インド二輪ICEクラッチシェアは国内クラッチ生産台数ベースで2025年度73% **A** に達しています。

他の新興国もインドネシアの2025年通期国内二輪車販売台数は641万2,769台（前年比+1.3%） **B** と底堅く、アセアン・ブラジル各国の二輪ICE市場成長率（2025→2030見通し）はタイ+0.5%・ベトナム▲0.8%・インドネシア+2%・フィリピン+3%・ブラジル+6% **A** とばらつきはあるものの総じて底割れしていません。

一方、インドの四輪市場では構造変化も進んでいます。インド四輪新車販売に占めるMT（マニュアル）比率は2025年の約80%から2030年には約50%へ低下する見通しで、AT・CVT・HEV・BEVの合計比率が上昇していきます **A**。これはMT向けクラッチを主戦場とするエフ・シー・シーにとって、事業ポートフォリオの見直しを迫る変化点と言えます。北米四輪は2025年から2030年にかけてクラッチ売上が10%減程度にとどまる見通しで、現地調達・現地生産体制が関税・地政学リスクを一定程度和らげています **A**。この業績モメンタムが、そのまま§4のバリュエーションの前提にも反映されます。

この章のまとめ

- FY25・FY26は2期連続の大幅増益、期初計画を上回る「保守的ガイダンス→上振れ」のパターンが直近3期継続
- インド二輪市場（世界最大の生産・販売規模）でのシェア拡大（67%→73%）が成長の主エンジン
- インド四輪のMT比率低下は中期的な事業ポートフォリオの課題
- §3では、この成長ドライバーが業界構造の中でどう位置づけられるかを競合比較とあわせて確認します

3. 業界・競合 ― クラッチ内燃機関依存の構造リスクとEV/CASE移行の実証段階

この章で見えてくること

§2で見た足元の成長ドライバーが、内燃機関から電動化へ向かう業界の構造変化の中でどこまで持続可能かを、競合各社の動向とあわせて確認します。

有価証券報告書は、クラッチ事業そのものの持続可能性について率直なリスクを開示しています。内燃機関を持たない自動車・二輪車の普及が進めば、クラッチ製品自体が将来不要となる可能性がある [A](#) というのがそれです。この構造リスクは有価証券報告書「事業等のリスク」で詳細に開示されています [A](#)。ちょうど、フィルムカメラのメーカーがデジタル化の波にどう対応するかを問われたのと同じような、構造転換への適応力が試される局面です。

しかしながら、業界全体の需要見通し自体は近年上方修正されています。第12次中期経営計画の策定時点（2023年）では2030年に向けて二輪▲10%・四輪▲50%という悲観シナリオを想定していましたが、2026年5月時点では二輪+15%・四輪▲10%へと大きく上方修正されました [A](#)。インド二輪市場の拡大が電動化の想定より緩やかであることや、北米でハイブリッド車への回帰が起きていることが背景です。

そのため、エフ・シー・シーはEV/CASE（電動化・コネクテッド・自動運転・シェアリング）領域への布石も並行して打っています。製品ラインナップは二輪向けの電動アクスル（e-Axle）や積層モータコア、四輪向けのモーターコアやADAS（先進運転支援システム）用アルミケースなど幅広い分野に及んでいます [A](#)。すでにベトナムの二輪EVメーカーDAT BIKE社向けにe-Axleの量産を開始済み [A](#) です。ただし、この新規事業の実証段階には課題も残っています。第12次中期経営計画における非モビリティ事業の2025年度売上目標30億円に対し、実績は169百万円（達成率0.6%）にとどまりました [A](#)。したがって、EV/CASE分野での特許出願は積極化しているものの、それが実際の売上として結実するまでには、まだ距離があると見るのが妥当です。

競合各社との比較では、エフ・シー・シーの電動化対応への本気度がうかがえます。特許出願件数（2021-2025年、国内文献）ではエフ・シー・シーが206件 [A](#) であるのに対し、エクセディが246件 [A](#)、NOKが682件 [A](#)、大同メタル工業が119件 [A](#) となっています。

国内ピアの業績を見ると、エクセディの2026年3月期連結売上収益は303,933百万円（前期比▲1.8%） [A](#)、営業利益率7.3% [A](#) で、2030年度ROE目標は10.0% [A](#) を掲げています。またエクセディは2026年3月に英Protean Electric（インホイールモータ技術）を子会社化 [A](#) するなど、M&Aによる電動化対応も進めています。

一方、大同メタル工業の2026年3月期連結売上高は142,009百万円（前期比+4.2%）[A](#)、営業利益率5.9%（前期比改善）[A](#)、2030年度ROE目標9%超[A](#)を掲げています。さらにNOKは2026年10月にイーグル工業と経営統合し共同持株会社を設立する[A](#)予定で、国内でも業界再編の動きが活発になっています。

海外に目を向けると、電動化投資の重さが浮き彫りになります。独Schaeffler AGの2025年12月期連結売上高は23,492百万EUR（前年比▲3.4%）[A](#)で、Vitesco Technologiesを2024年に連結し、2025年も吸収合併プロセスを継続中[A](#)です。しかし、同社E-Mobility部門の2025年12月期EBITマージンは▲16.0%と依然として赤字[A](#)にとどまっています。

米BorgWarner Inc.も2025年12月期通期売上高14,300百万USD [A](#)・US GAAP営業利益率3.7% [A](#)で、電動化製品（Light Vehicle eProducts）の売上は前年比約23%増 [A](#)と成長率の高いものの、採算改善には時間を要しています。

その背景には、2020年のDelphi Technologies買収 [A](#)や2022-2023年のAkasol・Santroll・Drivetek・Rhombus等一連のEV関連M&A [A](#)による電動化投資の重さがあります。つまり、電動化投資の収益化に苦しんでいるのは業界共通の課題であり、エフ・シー・シーだけが特殊な立場にあるわけではありません。

インドの二輪車部品市場でもEndurance TechnologiesがCVT（無段変速機）・クラッチアッセンブリを製造しインド・独・伊に拠点を持つ [A](#) 競合として存在し、2026年7月には伊子会社経由で独Stöferle社の追加株式を取得 [A](#) するなど、積極的な事業展開を続けています。

なお、生産拠点の地理的な集中も見逃せないリスクです。有価証券報告書「事業等のリスク」では、国内主要施設（浜北工場・渡ヶ島工場・鈴鹿工場）が静岡県西部地域に集中しており、東海地震・南海地震が発生した場合には生産能力が著しく低下する可能性が明記されています [A](#)。§5で扱う顧客集中リスクと並び、もう一つの構造的な集中リスクとして留意が必要です。

この章のまとめ

- クラッチ事業の将来的な不要化リスクは有報が明記する構造課題だが、業界需要見通し自体は上方修正基調
- EV/CASE関連の特許出願は積極化（206件）しているが、新規事業の売上化はまだ実証段階
- 電動化投資の採算化に苦しむのは業界共通の課題で、Schaeffler・BorgWarnerも同様
- 静岡県西部への生産拠点集中という地理的リスクも併存
- §4では、これらの構造要因を踏まえた上でバリュエーションを検証します

4. バリュエーションーバリュエーション：レンズ間の乖離とほぼフェアバリューな主軸評価

この章で見えてくること

§0で示した「ほぼフェアバリュー」という結論を、3つの評価手法（DCF・マルチプル・配当割引モデル）の比較から具体的に検証します。

▶ バリュエーション・モデルの前提（クリックで展開）

エフ・シー・シーの財務体質の強さを軸に据えた評価手法（DCF法）では、公正価値は4,122円（WACC 9.0%、永久成長率1.5%）[A](#)と算出されました。この背景には、FY2026/3の親会社所有者帰属持分比率77.55% [A](#)という強固な財務基盤があります。自己資本比率が高いということは、いわば「借金への依存度が低い家計」のようなもので、外部環境の変化に対する耐性が相対的に強いと解釈できます。この財務体質の強さが、DCF計算で用いた割引率（WACC）9.0% [B](#)を過度に高めない根拠になっています。

一方、同業他社との相对比较（マルチプル法）では目標PER12.5倍で4,480円 [A](#)、配当を基準に評価する手法（DDM）では公正価値3,355円 [A](#)と、手法によって結果に幅があります。3手法を並べると、DDMがもっとも慎重（現在株価を下回る）で、マルチプル法がもっとも強気（現在株価を上回る）という結果です。ただし、私たちが投資判断の主軸に据えたのはDCF法であり、現在株価4,140円に対し目標株価4,122円は-0.4%とほぼ横ばい [B](#)です。したがって、大きく割安でも割高でもない「レンズによって見え方が変わる」水準にあると言えます。

この評価が市場の期待とどれだけ一致しているかを確かめるため、株価から逆算した成長率（逆DCF）も確認しました。現在株価が示唆する永久成長率は1.56%となり、私たちの前提（1.5%）とほぼ整合します [B](#)。これは、市場がすでに中期の成長ドライバー（インド二輪クラッチのシェア拡大や増益ガイダンス）をおおむね適正に織り込んでいることを意味します。もし織り込み不足であれば、あるいは行き過ぎた期待が乗っていれば、この2つの数値は大きく食い違うはずです。DCF法の前提となる無リスク利子率には、日本10年国債利回り2.67%（OECD Main Economic Indicators集計、2026年6月時点）[B](#)を採用しました。シナリオを加重した最終的な目標株価は4,122円 [A](#)となります。

この章のまとめ

- DCF法4,122円・マルチプル法4,480円・DDM法3,355円と手法により幅があるが、主軸のDCF法はほぼフェアバリュー
- 逆算した市場の織り込み成長率（1.56%）と前提（1.5%）がほぼ一致
- 財務体質の強さ（自己資本比率77.55%）がDCFの割引率を過度に高めない根拠
- §5では、この評価の前提となる経営体制の変化を確認します

5. マネジメント・ガバナンスーホンダ依存構造とガバナンス世代交代の交錯

この章で見えてくること

§3で見た顧客集中リスクが、実際にどの程度の規模で、経営体制にどう影響しているかを確認します。

エフ・シー・シーの業績を左右する最大の構造要因は、特定顧客への依存度の高さです。有価証券報告書「事業等のリスク」は、ホンダグループ向け売上収益の割合が連結会計年度で約36%を占めると明記 [A](#) しています。実際、FY2026における連結売上収益に占めるホンダグループ向け売上収益の割合は約36% [A](#) と、有報のリスク開示と整合しています。過去の水準を見ても、FY2024（英訳版有報）ではホンダグループ向け売上高が連結売上収益の約38% [A](#) に達しており、単一の取引先グループへの依存が構造的に続いていることが分かります。いわば、大口顧客1社の意思決定が業績の方向性を大きく左右する、という状態です。

この構造は、直近の経営体制の変化にも表れています。2026年6月23日の株主総会では、社内取締役3名・社外監査等委員1名の新任議案（Honda R&D India出身の茂原敏成氏を含む）が上程される一方、専務取締役ら4名の退任議案も上程されました [A](#)。承認されれば取締役会は10名構成 [A](#) となり、うち社外取締役比率は50% [A](#) です。ホンダ出身の役員が取締役会に加わることは、主要取引先との関係を深化させる一方で、独立性の観点からは新たな論点にもなり得ます。

報酬制度も見直されており、FY2026の役員報酬総額は240百万円（対象10名） [A](#)、FY2027以降は社長・専務・常務の株式報酬比率を20%へ引き上げる [A](#) 方針です。これは、経営陣の報酬を株主利益により強く連動させる制度改定と言えます。

第12次中期経営計画（2023-2025年度）の達成状況を見ると、財務目標は上振れて達成しました。ROE実績は9.6%で、目標 **A** の 8.0% **A** を1.6ポイント上回りました。実際、ROEは6.2%（2021年度）→7.1%→8.6%→9.6%（2024年度）と着実に改善 **A** を続けています。

しかしながら、非モビリティ事業は2025年度売上目標30億円に対し実績169百万円と大幅未達 **A** に終わりました。財務目標は達成できても、新規事業の育成はうまくいかなかった、という非対称な結果です。

この経験を踏まえ、第13次中期経営計画（2026-2030年度）は2030年度に売上収益3,000億円・営業利益率8.3%・ROE9.0%以上を目標に掲げ **A**、売上収益目標3,000億円 **A**・ROE9.0%以上 **A** という数値を再確認できます。役員の世代交代とホンダとの人的つながりの強化は、この新中計の実行体制がホンダとの関係深化を前提に組み立てられつつあることを示唆しています。

この章のまとめ

- ホンダグループ向け売上依存度は約36%と業績への影響度が大きい
- 2026年6月AGMで取締役会の約4割が刷新、ホンダ出身役員も新任
- 第12次中計はROE目標を上回り達成したが、非モビリティ事業は大幅未達
- 第13次中計はROE9.0%以上・売上3,000億円を目標に、ホンダとの関係深化を前提に進行
- §6では、この事業構造がマクロ環境・為替とどう関わるかを確認します

6. マクロ・ニュースフロー

この章で見えてくること

§1で確認した海外売上比率92.9%という構造が、為替や関税政策の変化にどう反応するかを整理します。

エフ・シー・シーの業績にもっとも大きく影響するマクロ要因は為替です。過去の開示では2025年11月公表の為替感応度で、前期実績152.58円/USDから今回予想145円/USD時点での営業利益影響は▲1,900百万円 **A** とされました。FY2027/3通期見通し（2026年8月公表）の為替前提は152.37円/USD **A** です。ところが、USD/JPYの直近スポットは158.91円 **B** と、会社の前提より円安側で推移しています。したがって、現状の為替水準が続けば業績には追

い風となる可能性が高いものの、これは§7で扱う日銀の金融政策次第で反転し得る点に注意が必要です。有価証券報告書のIFRS注記によれば、取引エクスポージャーは68百万円 **A** です。

一方、金利面では意外にも資産サイドの感応度の方が大きい構造になっています。有価証券報告書は「借入金には主に固定金利で調達されており金利リスクは重要ではない」と明記しており、借入金は3,846百万円 **A** にとどまります。むしろ利息収益2,363百万円 **A** という現金潤沢な財務体質のほうが、金利上昇局面ではプラスに働く非対称な構造です。金利水準そのものは日本10年国債利回り2.67% **B**、米10年国債利回り4.66% **B** です。

地政学リスクについては、報道と一次資料をあわせて確認すると実態がより明確になります。エフ・シー・シーグループはカナダに生産・販売拠点を保有していません **A**。米国の対カナダ自動車関税50%（通商法第338条に基づく大統領布告11048号）はすでに2026年8月22日に発効しています **A** が、2027年1月から自動車部品・鉄鋼にも拡大するという方針は、現時点ではトランプ大統領のSNS投稿段階にとどまり、USTR・Federal Registerによる正式な布告は確認できていません **A**。2026年8月25日の日経報道でもこの拡大方針が伝えられていますが、いずれにせよエフ・シー・シー自体への直接的な影響は今のところ限定的と見られます。ただし、中国には投資持株会社1社・生産子会社3社を保有 **A** しており、こちらは別の地政学リスクとして留意が必要です。

既存の米国関税については、FY2026/3実績で四輪事業の営業利益を2,158百万円押し下げました **A** が、FY2027/3見通しでは価格転嫁により+600百万円のプラス寄与に転じる見込み（5月時点計画の+960百万円からは8月に下方修正） **A** です。原油価格についても、WTI原油は83.90ドル/バレル **B** で推移しており、中東情勢を背景とした資材高が四輪事業のコスト圧力として言及されています。業界サイクルの観点では二輪（インド）は拡大期と判定 **A** されています。

株式市場での評価も追い風の兆しを見せており、直近30営業日の市場相対パフォーマンスは+21.7ポイント（エフ・シー・シー+19.3% vs 日経225▲2.4%）とアウトパフォーム **B** しています。報道面では2026年8月4日の日経電子版が業績予想の上方修正を報じ、二輪はインド・四輪は北米の引き合いが強いと伝えました **B**。また2026年8月28日の日経電子版では、日本銀行の氷見野良三副総裁が「9月含め毎回会合で利上げを検討する」と発言したと報じられ、市場は9月の利上げ確率を8割強織り込んでいます **B**。9月の日銀会合の結果次第で、この為替の追い風が反転する可能性がある点は、§8のシナリオ分析でも改めて取り上げます。

この章のまとめ

- 直近の円安（158.91円）は会社の為替前提（152.37円）を上回り、業績には追い風
- 対カナダ関税拡大の方針はまだ正式決定していないが、既発効分は自社に直接拠点がなく影響軽微
- 米国関税の負担は縮小方向、金利面ではむしろ資産サイドの感応度が大きい非対称構造
- 9月の日銀会合が為替の追い風を反転させるかが最大の注視点
- §7では、この為替動向も踏まえた足元のテクニカル・需給を確認します

7. テクニカル・需給とスイング戦略

この章で見えてくること

§6で見たマクロの追い風が、株価チャート上の需給・テクニカル指標にどう表れているかを確認し、短期の立ち回りを整理します。

株価 1 年推移（日次）



直近の株価は明確な上昇トレンドにあります。日足トレンドはup（25日移動平均が75日移動平均を、75日移動平均が200日移動平均を上回る完全な上昇配列）**B**で、25日移動平均は3,982.4円**B**、75日移動平均は3,614.3円**B**です。株価はこれらの移動平均線をいずれも上回って推移しており、いわば「じわじわと上値を切り上げていく」トレンドが続いている状態です。

さらに200日移動平均は3,573.1円**B**で、長期のトレンドも上向きを維持しています。ただし、RSI（相対力指数、14日）は63.5**B**と、過熱を示す70にはまだ届かないものの、中立圏の上限に近づいています。

需給面では、強気とやや慎重な見方が同居しています。信用倍率は0.78倍（買残30,100株・売残38,500株）**A**まで低下しており、信用売残は前月比+29.6%増加**A**しました。これは、株価急伸を受けて戻り待ちや逆張りの売りが増えていることを示唆しています。

しかしながら、8月末には需給を下支えする材料も控えています。2026年5～7月に実施した自己株式公開買付け（取得価額総額3,083百万円、取得株式数1,000,000株）を2026年8月31日に全量消却する予定**A**です。株式の消却は発行済株式数を実質的に減らす効果があり、1株あたりの利益や自己資本利益率を機械的に押し上げます。

株主還元の姿勢も年々積極化しており、総還元性向は29.1%（2022年度）→40.7%→78.2%→70%以上目標（2025年度）**A**と拡大基調にあります。配当実績を見ても、FY2025/3の配当202円（うち上場20周年記念配当126円を含む一時的要因で、通常配当分は76円相当）**A**からFY2026/3は194円（中間67円+期末127円、連結配当性向50.1%）**A**へ、記念配当を除いた実質ベースでは大幅な増配となっています。

こうしたテクニカル・需給環境を踏まえたスイング（数日～数週間の短期売買）目線でのプランは、以下のとおりです。あくまで本レポート作成時点（2026年8月27日）の目安であり、市況の変化により随時無効になる点にご留意ください。

スイング戦略

様子見

2026-08-27 時点

作成時点の仮説です。現在の有効性は未判定で、公開後の株価・ニュースは反映していません。

現時点でスイングの妙味は限定的です（RSI63.5で押し目買い条件(RSI55未満)未達、抵抗線近接(乖離2.7%)もTP構築に必要な次順位抵抗線データなし）。新規のエントリー水準は提示しません。

この章のまとめ

- 移動平均線は完全な上昇配列を維持、株価トレンドは明確に上向き
- 信用倍率の低下は戻り待ちの売り増加を示唆する一方、8/31の自己株式消却が需給を下支え
- 株主還元は年々積極化、記念配当を除く実質ベースでは大幅増配
- スイング戦略は現時点で明確なセットアップが乏しく様子見が妥当
- §8では、これらのテクニカル・ファンダメンタルズ双方を踏まえたシナリオ分析を行います

8. シナリオ・反証・モニタリングKPI

この章で見えてくること

§0～§7で見てきた複数の論点が、強気・中立・弱気の3つのシナリオでどう組み合わせるかを整理し、判断が変わる条件を明確にします。

強気 (Bull)

18.9%

5,512円

+33.1%

EV/CASE・非モビリティ事業の黒字化が計画通り進捗

中央 (Base)

50.0%

4,122円

-0.4%

現行の増益ガイダンスパターンが継続

弱気 (Bear)

31.1%

3,281円

-20.7%

顧客集中・EV移行リスクが顕在化

3つのシナリオの株価水準は、私たちが主軸に据えたDCF法から導かれています。強気シナリオの公正価値は5,512円 [A](#)、中央シナリオは4,122円 [A](#)、弱気シナリオは3,281円 [A](#)です。この3シナリオを確率で加重すると、期待値は現在株価とほぼ一致します。つまり、強気材料と弱気材料がバランスした結果として、現在の株価水準が形成されていると解釈できます。

この判定を覆しうる反証シナリオとして、私たちは以下の4点を想定しています。

反証シナリオ	出現確率の目安
ホンダの北米生産拠点がカナダ関税拡大の間接波及を受け、エフ・シー・シー向け発注が減少する	20%
日銀が9月会合で利上げを見送り、想定を超える円安・資材インフレが進行する	25%
非モビリティ（環境エネルギー）事業が第13次中計でも継続して大幅未達となる	35%
インド二輪市場の拡大ペースが鈍化し、クラッチシェア拡大が計画から遅れる	15%

これらの反証シナリオのうち、特に注視すべきは非モビリティ事業の継続的な未達です。過去の実績から判断すると、この事業が新中計でも計画通りに進捗しない確率は他の反証項目より高いと私たちは見えています。したがって、モニタリングすべき指標としては、[インド二輪ICEクラッチシェアの推移（直近は67%→69%→71%→73%と4期連続で上昇中）](#) [A](#)、[2026年9月17-18日に開催される日本銀行の金融政策決定会合](#) [A](#)、そして[2026年11月に予定されるFY2027/3第2四半期決算](#) [A](#)の3点を挙げます。これらの結果次第で、§0で示したWatch判定が上下いずれかに動く可能性があります。

この章のまとめ

- 強気5,512円・中央4,122円・弱気3,281円の3シナリオで現在株価はほぼ中央値に位置
- 非モビリティ事業の再度の未達が最も蓋然性の高い反証シナリオ
- インド二輪シェア・9月日銀会合・11月Q2決算の3点が当面のモニタリングポイント
- §9では、これらの論点を短期カタリストと中長期リスクに分けて整理します

9. リスク・カタリスト

この章で見えてくること

§8で挙げたモニタリングポイントを、時間軸に沿って短期カタリストと中長期の構造リスクに整理し直します。

2026-08-04

FY2027/3 第1四半期決算・通期上方修正

通期純利益予想を170億円(+9%)へ上方修正、二輪インド・四輪北米が牽引

2026-08-31

自己株式100万株の消却

TOB取得分(31億円)を全量消却、発行済株式総数の約1.9%減、EPS/ROE向上

2026-09-17

日銀金融政策決定会合

市場は利上げ確率8割強を織り込み、円高進行なら通期為替前提(152.37円)に接近

2026-11-01

FY2027/3 第2四半期決算発表(月のみ確定、日付未定)

米国関税影響の四半期推移確認、為替前提とQ1実績(159.50円)の乖離解消状況

短期的には、9月の日銀会合と8月末の自己株式消却が主な材料です。

2026-08-31

自己株式100万株の消却。発行済株式数が実質的に減り、EPS・ROEを機械的に押し上げます。

中

2026-09-17

日本銀行の金融政策決定会合。利上げが決定されれば円高方向に振れ、為替の追い風が反転する可能性があります。

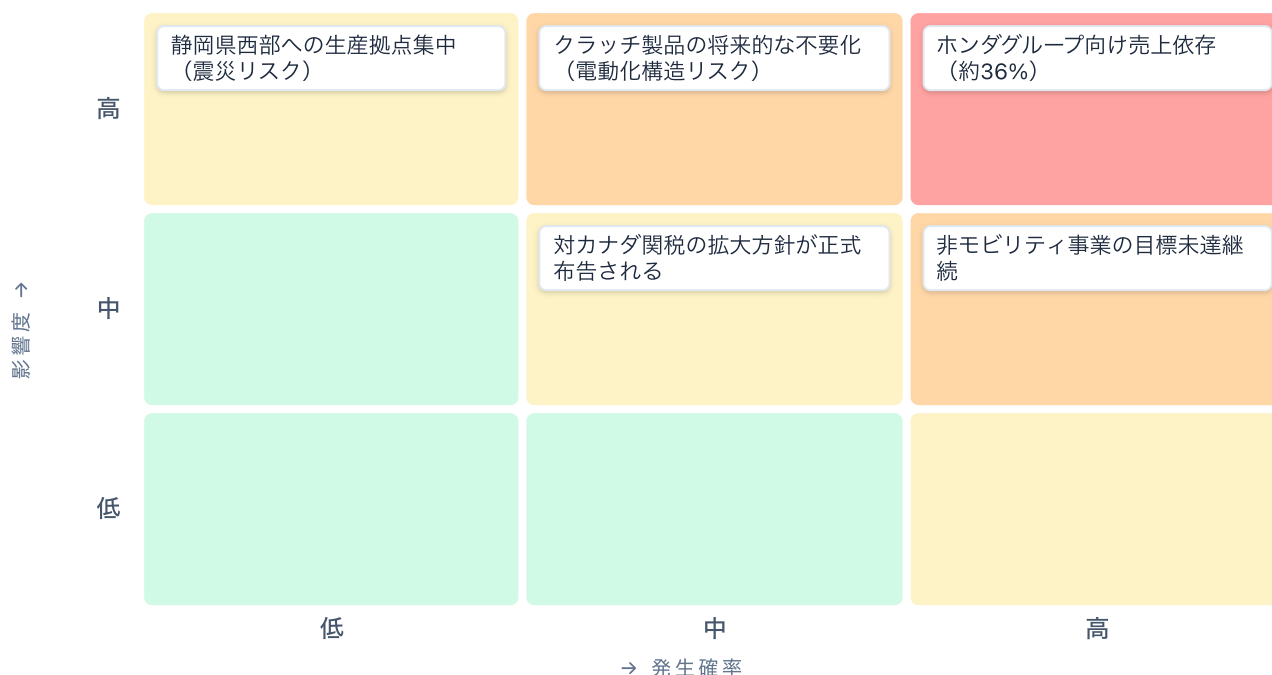
高

中期的には11月のQ2決算で、§6で見た米国関税の価格転嫁がどこまで進んでいるかが焦点になります。

FY2027/3 第2四半期決算

2026-11

日付未定（月のみ企業IRカレンダーで公表）



中長期の構造リスクとしては、§5で見たホンダグループへの依存と、§3で見たクラッチ事業の構造的な陳腐化リスクが双璧です。加えて、生産拠点の地理的集中も見逃せません。国内主要施設が静岡県西部地域に集中しており、東海地震・南海地震発生時には生産能力が著しく低下する可能性があります **A**。これらのリスクはいずれも一朝一夕に解消するものではなく、複数年単位で状況の推移を見守る必要があります。

短期の追い風要因と中長期の構造リスクを対比すると、次のように整理できます。

短期の追い風

- 8月末の自己株式消却によるEPS/ROE押し上げ
- 直近の円安基調が業績を後押し
- 3期連続の増益・ガイダンス上方修正パターン

中長期の構造リスク

- ホンダグループへの売上依存（約36%）
- クラッチ製品の将来的な不要化リスク
- 静岡県西部への生産拠点集中

短期の追い風は主に需給・為替という「変わりやすい」要因に支えられている一方、中長期リスクは事業構造そのものに根差した「変わりにくい」要因です。したがって、短期の好材料だけを見て中長期の構造リスクを軽視するのは禁物と言えます。

この章のまとめ

- 短期は9月の日銀会合と8月末の自己株式消却、中期は11月のQ2決算が焦点
- 中長期はホンダ依存・クラッチ構造リスク・生産拠点の地理的集中の3点が並存
- いずれも複数年単位で状況を見守るべきテーマ
- §10では、これらを踏まえた最終的な投資判断を目的別に整理します

10. 投資判断

この章で見えてくること

§0で示したWatch判定を、投資目的別（成長・インカム・バリュー・財務健全性重視・イベント）に分けて具体的に見ていきます。

投資目的別の適性

目的	適性	保有期間	参考フェアバリュー	ひとこと
グロース	×	—	—	売上高3年CAGRは6.01%にとどまり、非モビリティ新規事業の売上も169百万円と僅少で、急成長を狙うグロース目的には適さない。
インカム（配当）	△	6ヶ月～3年	¥3,355（配当割引）	配当利回り4.35%・総還元性向78%は魅力的だが、DDM公正価値3,355円は現在株価を19%下回り、Ke-gの分母が薄く前提変化への感応度が高いため新規のインカム目的エントリーには割高な水準。
バリュー	○	6ヶ月～3年	¥4,480（マルチプル）	ピアPER中央値11.5倍に対し、FCCの国内ピア最高水準のROE・自己資本比率を織り込んだtarget PER12.5倍は妥当な相対評価で、現在株価比+8.2%の上振れ余地がある。
クオリティ・ディフェンシブ 主目的	◎	3～5年	¥4,122（DCF）	実質無借金・自己資本比率77.55%というバランスシートの強さが投資テーゼの核であり、DCF公正価値はほぼ現在株価と一致するフェアバリュー水準で、質の高い財務体質への対価としては妥当。
イベント・短期	△	数日～6ヶ月	—	8/31の自己株式消却・9月の日銀会合という近い将来のイベントは需給・為替を通じて株価に影響し得るが、専用の目的別バリュエーションモデルは構築していない。

投資の目的によって、エフ・シー・シーへの向き合い方は変わってきます。成長株としての急拡大を狙う目的には不向きです。§2で見たとおり売上の伸びは年数%程度にとどまり、非モビリティ事業もまだ僅少な規模だからです。配当を目的とする場合は条件付きの妙味があります。配当利回り自体は魅力的ですが、配当を基準にした評価（DDM）では現在株価が

やや割高に見えるため、新規に買うタイミングとしては慎重さが求められます。割安さを重視する目的では妙味ありと言えます。同業他社との比較（マルチプル法）では上振れ余地があり、エフ・シー・シーの財務体質の良さがその根拠になっています。財務健全性を重視する目的にはもっとも適しています。自己資本比率の高さと実質的な無借金経営が、腰を据えて長期保有する投資家に向けた特性です。イベント・短期の材料を狙う目的では条件付きです。8月末の自己株式消却や9月の日銀会合という近い将来のイベントはありますが、それだけを理由に売買するには材料の規模がやや小粒です。

中長期見通し

WATCH

確信度 中

目標株価
4,121.94
(弱気
3,280.57
～ 強気
5,512.17)

想定保有
12～24か
月

実質無借金の財務体質は評価しつつ、フェアバリュー近辺で新規の割安感は乏しい局面

スイング見通し

様子見

2026-08-27 時点

RSI63.5で押し目買い条件(RSI55未満)未達、抵抗線近接(乖離2.7%)もTP構築に必要な次順位抵抗線データなし

作成時点の仮説です。現在の有効性は未判定で、公開後の株価・ニュースは反映していません。

なお、上記のスイング判断はあくまで§0の長期判断を補足する短期的な目安であり、投資の軸足は長期判断に置くべきである点にご留意ください。

総合すると、エフ・シー・シーは財務体質の強さという点で高い評価に値する一方、株価水準そのものはすでにその強みをおおむね織り込んだ、ほぼフェアバリューの状態にあります。したがって、新たに買い増す積極的な理由も、保有をやめる強い理由も、現時点では見当たりません。9月の日銀会合と11月のQ2決算という2つの材料を見極めることが、次の判断更新につながります。

これまでの議論を、主要な指標と3つのシナリオでもう一度整理します。

目標株価

4,122円

quality_defensiveレンズ、DCF

現在株価比

-0.4%

ほぼフェアバリュー

ROE

9.64%

国内ピア最高水準

自己資本比率

77.55%

実質無借金

強気 (Bull)

18.9%

5,512円

+33.1%

EV/CASE・非モビリティ事業の黒字化が計画通り進捗

中央 (Base)

50.0%

4,122円

-0.4%

現行の増益ガイダンスパターンが継続

弱気 (Bear)

31.1%

3,281円

-20.7%

顧客集中・EV移行リスクが顕在化

次に判断を更新すべきタイミングを、チェックリストの形で整理しておきます。

- ⚠ 9月17-18日の日銀金融政策決定会合の結果（利上げの有無と為替への影響）
- ⚠ 11月のFY2027/3 Q2決算（米国関税の価格転嫁進捗）
- ✖ 対カナダ関税拡大方針（2027年1月予定）の正式布告の有無
- ✓ 8月31日の自己株式消却（すでに確定済みの日程）

この章のまとめ

- 目的別に見ると、財務健全性重視の投資家にもっとも適性が高く、成長重視には不向き
- インカム・バリュー・イベント目的はいずれも条件付きの妙味にとどまる
- 総合判定はWatch、9月日銀会合と11月Q2決算が次の判断更新のきっかけ
- §11では、本文で使用した専門用語を整理します

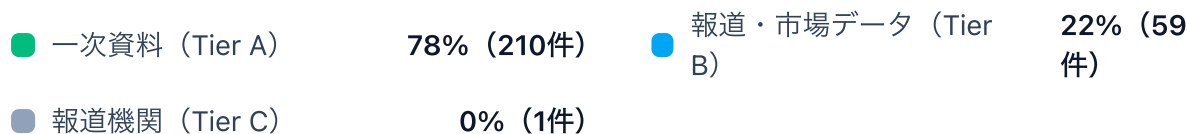
11. 用語集

主要用語

PER(株価収益率)	株価を1株あたり利益で割った倍率。数値が低いほど利益に対して株価が割安とされます。
PBR(株価純資産倍率)	株価を1株あたり純資産で割った倍率。1倍を下回ると解散価値より株価が低いとされます。
ROE(自己資本利益率)	自己資本に対してどれだけ利益を上げたかを示す指標。高いほど資本効率が良いとされます。
DCF法(割引キャッシュフロー法)	将来生み出すキャッシュフローを現在価値に割り引いて企業価値を算出する評価手法です。
WACC(加重平均資本コスト)	株主資本と負債の調達コストを加重平均した割引率。DCF法で将来価値を現在価値に換算する際に使います。
DDM(配当割引モデル)	将来の配当を現在価値に割り引いて株価の妥当水準を算出する評価手法です。
逆DCF	現在の株価から逆算して、市場が織り込んでいる将来の成長率を求める手法です。
配当性向	純利益のうちどれだけを配当として株主に還元しているかを示す比率です。
総還元性向	配当に加えて自社株買いも含めた、純利益に対する株主還元全体の比率です。
自己資本比率	総資産のうち返済不要の自己資本が占める割合。高いほど財務の安全性が高いとされます。
信用倍率	信用取引の買い残高を売り残高で割った比率。低いほど「売り長」で将来の買い戻し余地があるとされます。
移動平均線	一定期間の株価の平均値を結んだ線。短期線が長期線を上回る配列は上昇トレンドの目安とされます。
RSI(相対力指数)	株価の buying/selling の勢いを0～100で示す指標。70以上は過熱、30以下は売られ過ぎの目安とされます。
e-Axle(電動アクスル)	モーター・減速機・インバーターを一体化した電動車両向けの駆動ユニットです。
総合持株会社	複数の事業会社を傘下に持ち、グループ全体の経営戦略を統括する会社形態です。

12. 参考資料

情報の出典



本レポートで出典タグを付した情報 270 件の品質内訳です。一次資料 (Tier A) の比率が高いほど、公開情報から再現しやすい構成です。

Tier A BorgWarner Inc. Careers 「Job Search」 ページ [➤](#)

Tier A BorgWarner Inc. Company History ページ [➤](#)

Tier A BorgWarner Inc. 「BorgWarner Reports 2025 Results and Provides 2026 Guidance」 [➤](#)

Tier A Daido Metal Co., Ltd. Investors 「Management Policy／Management Strategy」 ページ [➤](#)

Tier A Daido Metal Co., Ltd. 「Expand Production Capacity at Its Mexican Production Base for Generator Engine Bearings Used in Data Centers」 [➤](#)

Tier A Endurance Technologies Limited Investor Relations Archive ページ [➤](#)

Tier A Endurance Technologies Limited Investor Relations 「Sale of Veicoli Srl, Italy – wholly-owned step-down subsidiary of the Company」 [➤](#)

Tier A Endurance Technologies Limited Investor Relations 「Update on acquisition of additional stake in Stöferle GmbH and Stöferle Automotive GmbH by EOSpA」 [➤](#)

Tier A Endurance Technologies Limited 「Transmission」 製品ページ [➤](#)

Tier A F.C.C. CO., LTD. Annual Securities Report (94th term, FY ended March 31, 2024) [➤](#)

Tier A F.C.C. IRカレンダー [➤](#)

Tier A FCC株式会社 公式サイト 「新事業への取り組み」 [➤](#)

Tier A Federal Register Document Search (検索語: Canada automobile tariff、2026-08-01以降) [➤](#)

Tier A Federal Register, Proclamation 11048 of July 20, 2026, 'Imposing Additional Duties To Offset Canadian Discrimination Against the Commerce of the United States With Respect to Motor Vehicles' [➤](#)

Tier A JPX 銘柄別信用取引週末残高 (2026-07-24・2026-08-21申込時点の比較) [➤](#)

Tier A NOK株式会社 「2027年3月期 第1四半期決算短信 (日本基準) (連結)」 [➤](#)

Tier A NOK株式会社 「NOK株式会社とイーグル工業株式会社との共同持株会社設立(株式移転)による経営統合に関する統合契約書の締結及び株式移転計画の作成について」 [➤](#)

Tier A Schaeffler AG Annual Report 2025 [↗](#)

Tier A Schaeffler Group 「Acquisition of ECO-Adapt SAS strengthens Schaeffler's portfolio of Lifetime Solutions」 [↗](#)

Tier A Schaeffler Group 「Schaeffler to acquire aftersales B2B e-commerce platform Koovers in India」 [↗](#)

Tier A TDnet 業績予想および配当予想の修正に関するお知らせ [↗](#)

Tier A インドネシア共和国環境林業省令 P.20/MENLHK/SETJEN/KUM.1/3/2017(政府規則公式データベース) [↗](#)

Tier A エフ・シー・シー 2022年度決算説明会資料（2023年度連結業績見通し） [↗](#)

Tier A エフ・シー・シー 2023年度決算説明会資料（エグゼクティブ・サマリー2024年度予想） [↗](#)

Tier A エフ・シー・シー 2024年度第2四半期決算説明会資料（エグゼクティブ・サマリー） [↗](#)

Tier A エフ・シー・シー 2025年度第2四半期決算説明会資料（連結業績見通しの修正について、2025年8月公表値比較列） [↗](#)

Tier A エフ・シー・シー 2027年3月期第1四半期決算短信（IFRS）（連結業績予想） [↗](#)

Tier A エフ・シー・シー 有価証券報告書 第96期 主要な経営指標等の推移 [↗](#)

Tier A 大同メタル工業株式会社「2026年3月期 決算短信（日本基準）（連結）」 [↗](#)

Tier A 山本節子・株式会社ワイ・エー 変更報告書No.7（EDINET、2026-06-15提出） [↗](#)

Tier A 日本銀行「金融政策決定会合の運営」年間スケジュール(2026年) [↗](#)

Tier A 本田技研工業株式会社 Honda二輪事業説明会資料(2025-01-28) [↗](#)

Tier A 株式会社エクセディ IR「業績の推移」 [↗](#)

Tier A 株式会社エクセディ「2026年3月期 決算説明会資料」 [↗](#)

Tier A 株式会社エフ・シー・シー 2025年度決算説明資料(2026年5月13日公表) [↗](#)

Tier A 株式会社エフ・シー・シー 有価証券報告書 第96期（FY2026/3、2026-06-22提出） [↗](#)

Tier A 株式会社エフ・シー・シー 第13次中期経営計画(2026～2030年度)説明資料 [↗](#)

Tier A 特許情報プラットフォーム(J-PlatPat)特許・実用新案検索(出願人/権利者/著者所属=「大同メタル工業」、公知日2021-2025) [↗](#)

Tier B Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia(AISI)統計(インドネシア工業省データ集計) [↗](#)

Tier B Federal Reserve Board, H.10 Foreign Exchange Rates, Japanese Yen to U.S. Dollar Spot Exchange Rate (DEXJPUS) via FRED [↗](#)

Tier B FRB Board of Governors, H.15 Selected Interest Rates (DGS10) via FRED [↗](#)

Tier B International Council on Clean Transportation(ICCT) India Bharat Stage VI Emission Standards Policy Update(インド運輸省(MoRTH)規制に基づく政策解説) [↗](#)

Tier B International Monetary Fund, Global price of Aluminum (PALUMUSDM) via FRED [↗](#)

Tier B [OECD Main Economic Indicators, Interest Rates: Long-Term Government Bond Yields: 10-Year for Japan \(IRLTLT01JPM156N\) via FRED](#) ↗

Tier B [Society of Indian Automobile Manufacturers\(SIAM\)プレスリリース\(2025-10-15、ニューデリー\)](#) ↗

Tier B [U.S. Energy Information Administration, Crude Oil Prices: West Texas Intermediate \(WTI\) \(DCOILWTICO\) via FRED](#) ↗

Tier B [Yahoo Finance](#) ↗

Tier B [Yahoo Finance Japan 7296.T](#) ↗

Tier B [Yahoo Finance \(市場データ\)](#) ↗

Tier B [エフ・シー・シー 業績予想修正データ](#) ↗

Tier B [日本経済新聞 電子版](#) ↗

Tier B [日本経済新聞 電子版](#) ↗

Tier B [日本経済新聞 電子版](#) ↗

Tier B [日本経済新聞 電子版](#) ↗

Tier B [日本経済新聞 電子版](#) ↗

Tier B [日本経済新聞 電子版](#) ↗

Tier B [日本経済新聞 電子版](#) ↗

Tier B [日本経済新聞 電子版](#) ↗

Tier B [日本自動車工業会\(JAMA\)「世界生産・販売・保有・普及率・輸出」二輪車生産台数表](#) ↗

Tier B [日本自動車工業会\(JAMA\)「二輪車」ファクト集](#) ↗

Tier C [みんかぶ エフ・シー・シー\(7296\) アナリストの予想株価・プロ予想](#) ↗

本レポートは、特定の有価証券・金融商品の売買を勧誘・推奨することを目的としたものではなく、執筆者が個人的に整理した投資調査メモを共有するものです。記載内容は作成時点で入手可能な公開情報に基づいていますが、情報の正確性・完全性・適時性について保証するものではありません。

投資判断はすべて読者ご自身の責任において行ってください。本レポートの利用により生じたいかなる損害についても、執筆者は一切の責任を負いません。為替変動・流動性低下・規制変更・地政学的事象などにより、想定外のリスクが顕在化する可能性があります。

記載される目標株価・損切ライン・タイムホライズン等は、公開時点での執筆者の見解であり、将来の運用成果を保証するものではありません。過去のパフォーマンスは将来のリターンを示唆するものではありません。