

## **2025 年 12 月期 上期決算 機関投資家・アナリスト向け説明会 質疑応答録**

日時 : 2025 年 8 月 5 (火) 14:10~14:55

登壇者 : 代表取締役社長 設楽 元文

執行役員 企画・財務本部長 橋本 満

-----

### **【質問者 A】**

#### **上期の実績について、当初予想比からの評価を教えてください。**

営業利益は、当初予想から数百億円規模で減益となった。MC 事業とマリン事業の販売規模減少が主な要因。二輪車は、インドネシア、タイ、フィリピンが好調に推移した一方、インド、ベトナム、ブラジルで減少した。マリンは、船外機の中小型モデルの販売が想定を超えたものの、ウォータービークルの苦戦により減収・減益となった。上期において、関税影響はほぼ無く、為替はプラスに影響した。また、研究開発費を将来投資として織り込んでいる。

### **【質問者 B】**

#### **2025 年度営業利益下方修正の背景を教えてください。また 2026 年度の業績の考え方について、足元のマクロ環境や関税の影響を踏まえて教えてください。**

昨年度に整理済みと認識していた一過性要因の一部が残存していたことや、想定外の関税の影響が主な要因。今期中に一過性要因を整理し、身軽な状態で来期に臨む構え。研究開発費は引き続き積極的に投下しており、MC 事業では下期に複数の新モデルを投入予定。また、マリン事業でも大型船外機の開発も進行中である。来期以降、コア事業では新モデルの投入など、研究開発の成果を収穫できる見込み。一方、SPV 事業、ロボティクス事業、OLV 事業などの戦略事業は引き続き構造改革を進めていく。

### **【質問者 C】**

#### **「骨太な会社」とするための具体策について教えてください。**

社長就任以来、「変化に強い骨太な会社」の実現を目指し、トップラインの伸長に加え、ボトムラインの改善に取り組んでいる。トップラインの伸長は、特にマリン事業の大型化、MC 事業のプレミアム化がポイント。これらの分野に重点的に投資し、競争力ある製品を展開することで、限界利益率の向上を図る。加えて、コスト構造改革も進め、損益分岐点率を 80~70%に近づけることで ROS10%を目指す。

#### **今回の構造改革は、外部環境への備えではなく、今までの取り組みを継続していくということか。**

その通り。今回ご説明した構造改革は、当社の基礎体力を強化するための取り組み。外部環境への対応としては、価格改定などを実施している。

#### **OLV 事業の構造改革の状況について教えてください。**

現在、当社はフルラインアップを展開しているが、今後は当社が強みを発揮できる領域や差別化可能な分野に注力し、選択と集中を進めていく方針。また、コスト構造の見直しも進めており、成長に向けて必要な体力を備えられるかどうかを検討している段階。

**【質問者 D】**

**関税影響を踏まえ、船外機の今後の成長戦略を伺いたい。**

船外機は最終製品ではないため、価格吸収力が高い。大型の船が数千万円規模だとしたら、その 30%くらいが船外機で、関税による値上げの影響はある程度許容されていると考えている。競合は先んじて大型船外機に投資し、開発を進めていたが、当社は今中期経営計画で研究開発費を増やし、新商品を投入してリカバリーを図る。

**船外機の価格改定前の駆け込みはどの程度あったのか。また需要に馬力帯ごとのトレンドの違いはあるか。**

大型船外機と中小型船外機の購買層は価格に対する感応度が異なる。今回、中小型を中心に価格改定直前の 6 月に駆け込みが発生した。

**【質問者 E】**

**通期の期初予想と修正予想の営業利益の差異について教えてほしい。**

コア事業やロボティクス事業の販売減少や関税影響が主な要因である。研究開発費の増加については、前払開発費の費用化によるもの。研究開発活動自体は適切に管理され、想定通り遂行されている。

以上