

# 2024年度決算報告

2025年5月27日 代表取締役 社長執行役員 浦西 信哉

- 1. 2024年度決算について**
  - 2. 2025年度見通しについて**
  - 3. 2025-2027年度 中期経営方針**
-

# 2024年度決算について

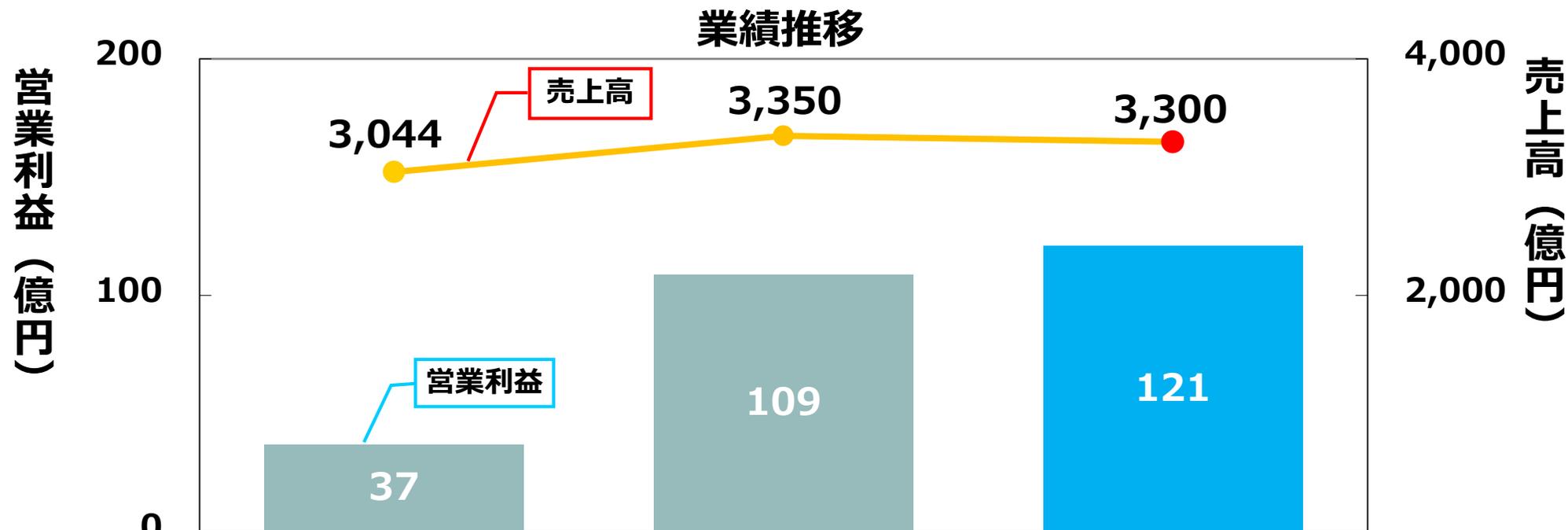
**為替換算影響等があったものの、得意先の減産影響等により  
売上高は3,300億円と減収。**

**営業利益は合理化効果等により、121億円と増益。**

**親会社株主に帰属する当期純利益は、今後収益の改善に向け、  
中国事業の再構築に伴う損失に加え、日本および米州における  
固定資産の減損損失等により、210億円の損失。**

# 2024年度連結決算サマリー

- 売上高は、前年同期比50億円減収（1.5%減）
- 営業利益は、前年同期比12億円増益（11.0%増）



	2022年度	2023年度 (A)	2024年度 (B)	(B) - (A)
売上高	3,044	3,350	3,300	-50
営業利益	37	109	121	+12
経常利益	50	125	136	+11
親会社株主に帰属する当期純利益	24	52	-210	-262

# 製品群別連結売上構成

(億円)

	2023年度		2024年度		売上高 増減額	構成比 増減
	売上高	構成比	売上高	構成比		
車体プレス部品	2,933	87.5%	2,902	87.9%	-31	+0.4%
精密プレス部品	361	10.8%	338	10.2%	-23	-0.6%
樹脂プレス部品	39	1.2%	41	1.3%	+2	+0.1%
その他	17	0.5%	19	0.6%	+2	+0.1%
合計	3,350	100%	3,300	100%	-50	-

# 得意先別連結売上構成（日産自動車関連）

- メキシコ日産向け等の増加はあったものの、東風汽車、日産自動車（日本）向け等の減少により、構成比は2.9%減少

(億円)

	2023年度		2024年度		構成比 増減
	売上高	構成比	売上高	構成比	
<b>日産自動車関連 小計</b>	<b>2,593</b>	<b>77.4%</b>	<b>2,457</b>	<b>74.5%</b>	<b>-2.9%</b>
日産自動車（日本）	588	17.6%	517	15.7%	-1.9%
北米日産	491	14.7%	489	14.8%	+0.1%
メキシコ日産自動車	403	12.0%	470	14.2%	+2.2%
欧州日産自動車	308	9.2%	294	8.9%	-0.3%
東風汽車	376	11.2%	280	8.5%	-2.7%
ジヤトコ（海外拠点含む）	203	6.1%	186	5.6%	-0.5%
日産車体	115	3.4%	114	3.5%	+0.1%
マレリ（海外拠点含む）	52	1.6%	45	1.4%	-0.2%
ルノー日産インドア/インド日産	24	0.7%	37	1.1%	+0.4%
タイ日産自動車	32	1.0%	24	0.7%	-0.3%
鄭州日産	1	0.03%	1	0.03%	0.0%

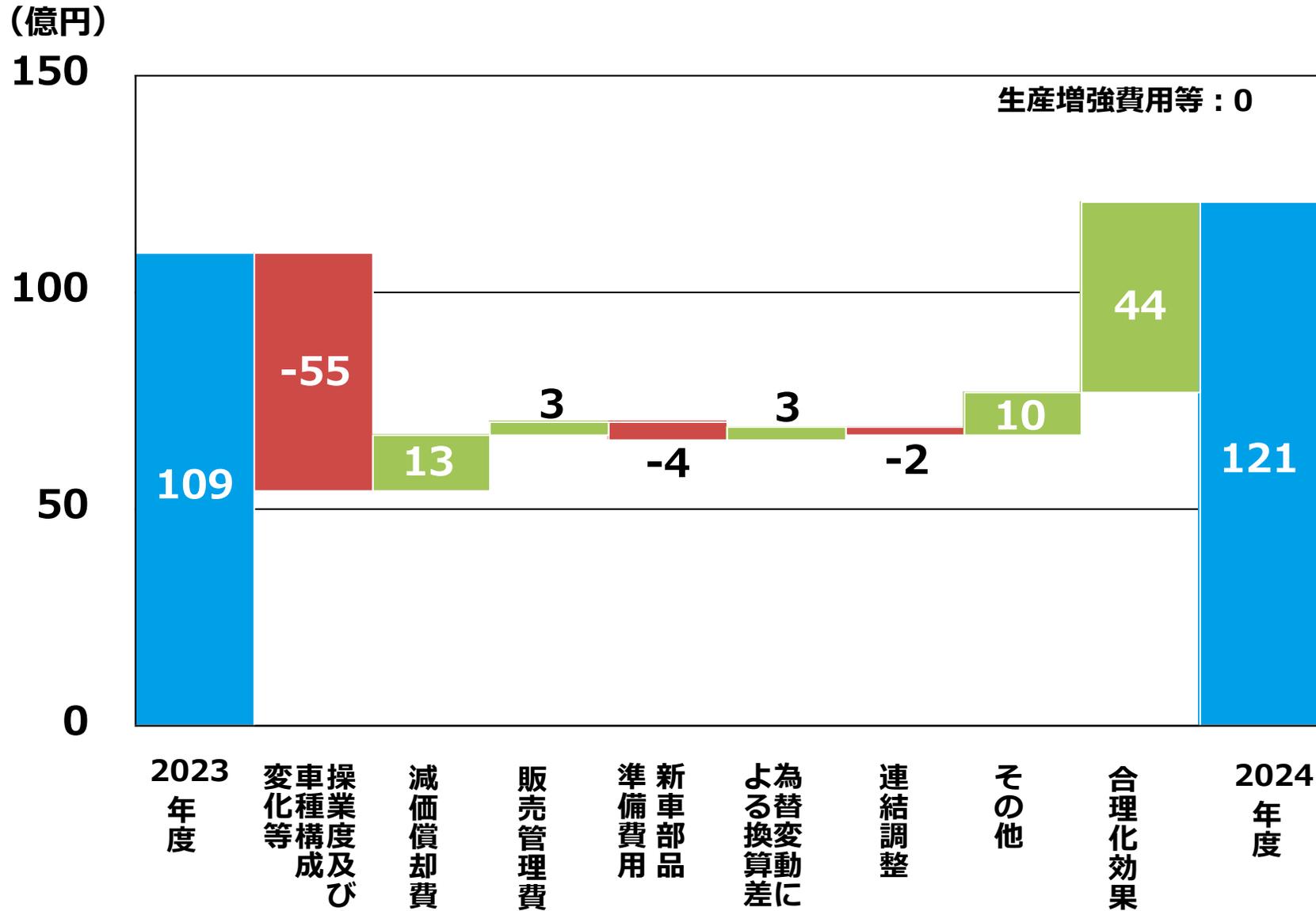
# 得意先別連結売上構成（日産自動車関連以外）

## ● 米国ホンダ、ルノー向け等の増加により、構成比は2.9%増加

(億円)

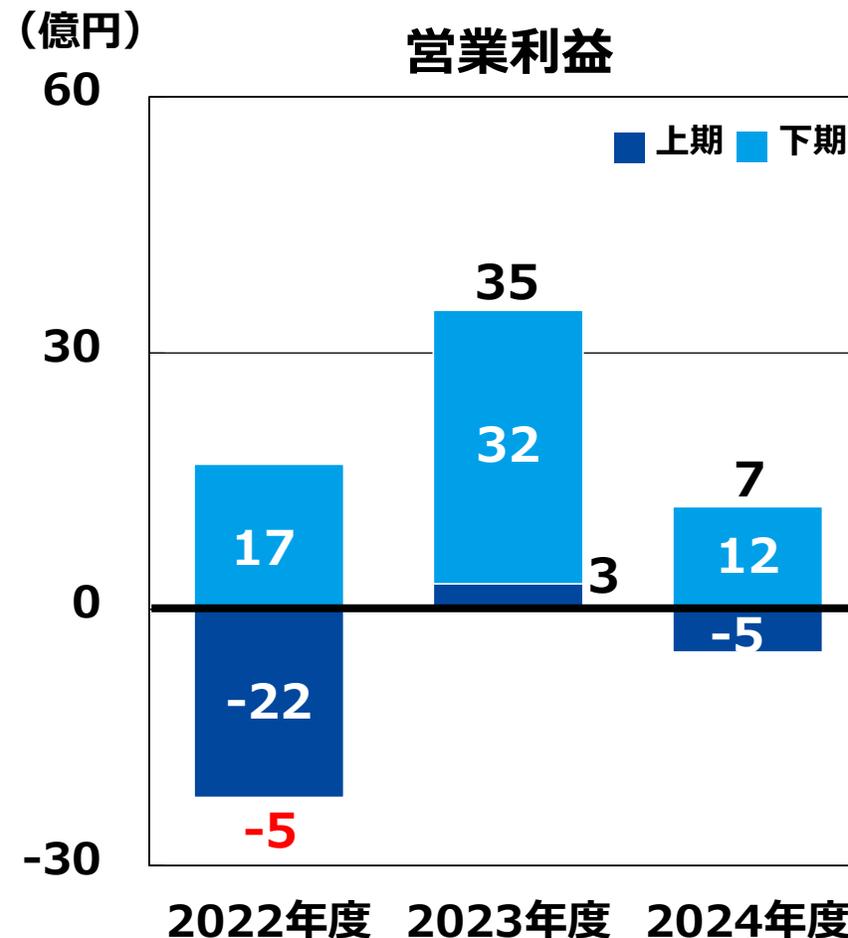
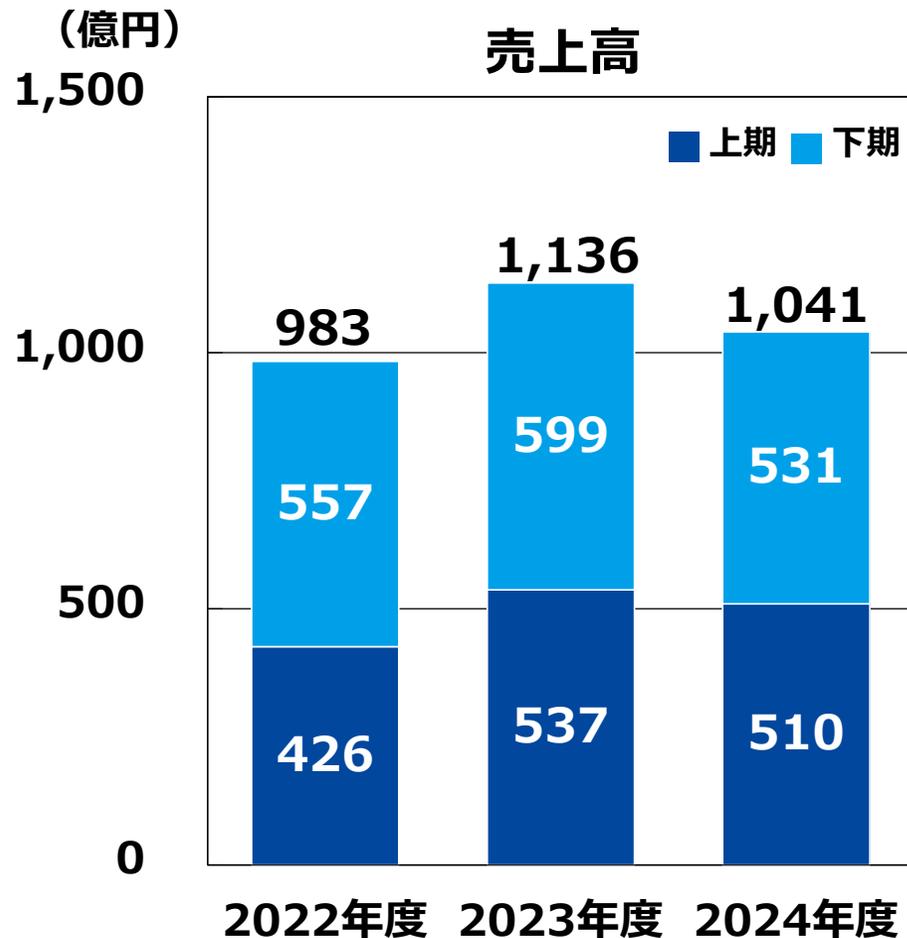
日産自動車関連以外の得意先	小計	2023年度		2024年度		構成比 増減
		売上高	構成比	売上高	構成比	
		757	22.6%	843	25.5%	+2.9%
ホンダ	米国ホンダ	121.1	3.6%	154.1	4.7%	+1.1%
	メキシコホンダ	31.9	1.0%	40.2	1.2%	+0.2%
	本田技研工業	26.8	0.8%	32.2	1.0%	+0.2%
	インドネシアホンダ	14.2	0.4%	12.1	0.4%	0.0%
	三菱自動車工業（海外拠点含む）	140.3	4.2%	139.9	4.2%	0.0%
ルノー	ルノー	57.1	1.7%	85.4	2.6%	+0.9%
	ルノー日産インドア	11.8	0.4%	13.8	0.4%	0.0%
	ステランティス	66.7	2.0%	51.8	1.6%	-0.4%
	アイシン（海外拠点含む）	42.8	1.3%	45.8	1.4%	+0.1%
マツダ	マツダ	26.3	0.8%	23.4	0.7%	-0.1%
	メキシコマツダ	15.5	0.5%	13.9	0.4%	-0.1%
	ジヤトコ（日産以外）（海外拠点含む）	30.9	0.9%	22.5	0.7%	-0.2%
	ダイナックス（海外拠点含む）	16.6	0.5%	13.9	0.4%	-0.1%
	SUBARU	13.0	0.4%	12.9	0.4%	0.0%
	武蔵精密工業（海外拠点含む）	4.9	0.1%	10.4	0.3%	+0.2%
	豊田鉄工（海外拠点含む）	4.4	0.1%	3.9	0.1%	0.0%
	スズキ（海外拠点含む）	4.9	0.1%	3.8	0.1%	0.0%
	日野自動車（海外拠点含む）	3.6	0.1%	3.3	0.1%	0.0%
	UDトラックス	2.4	0.1%	2.8	0.1%	0.0%
	BYD	-	-	2.4	0.1%	-
	いすゞ自動車（海外拠点含む）	1.9	0.1%	2.2	0.1%	0.0%
	NSKワーナー	4.3	0.1%	1.0	0.0%	-0.1%
	NIO	-	-	0.3	0.0%	-

# 営業利益の増減要因

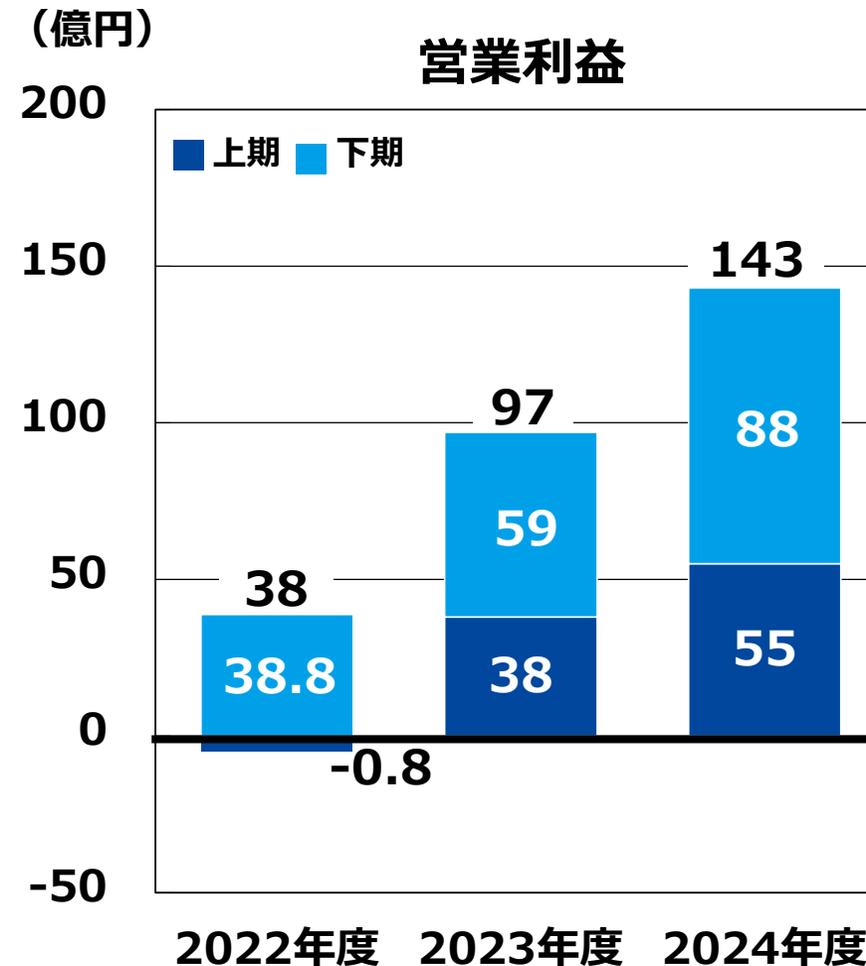
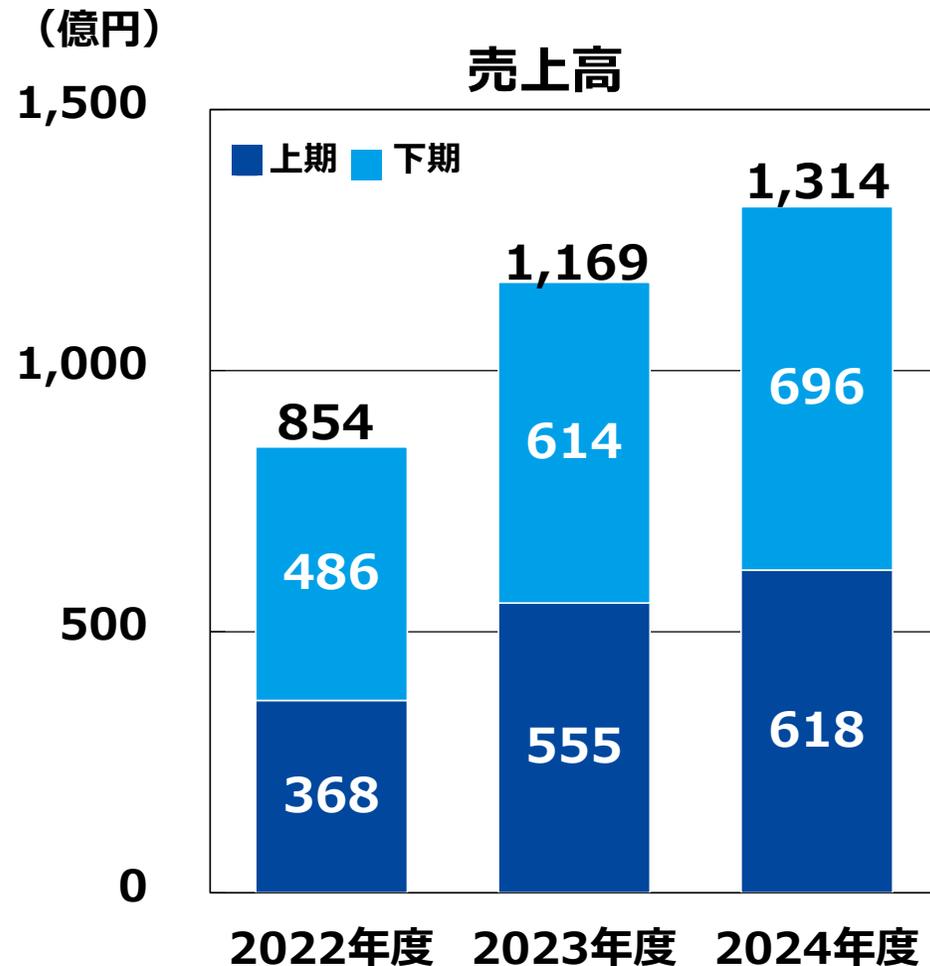


# 地域別売上高・営業利益（日本）

- 売上高は、得意先の減産影響等により、8.4%減収
- 営業利益は、売上減少の影響等により、28億円の減益

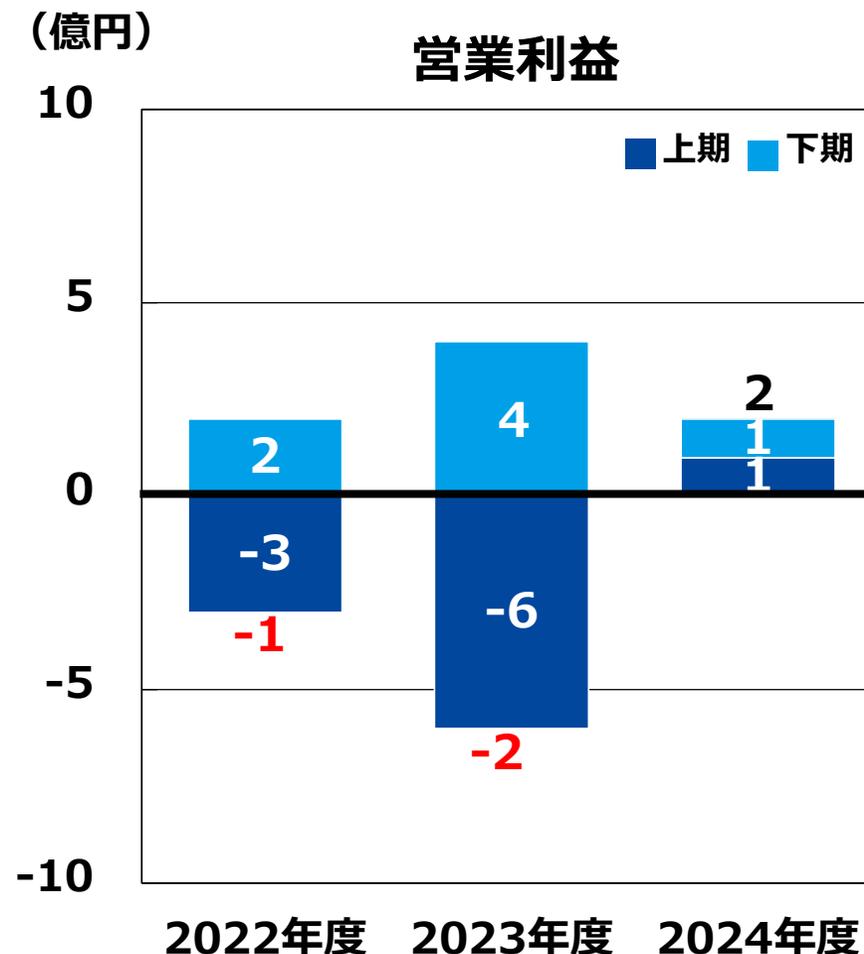
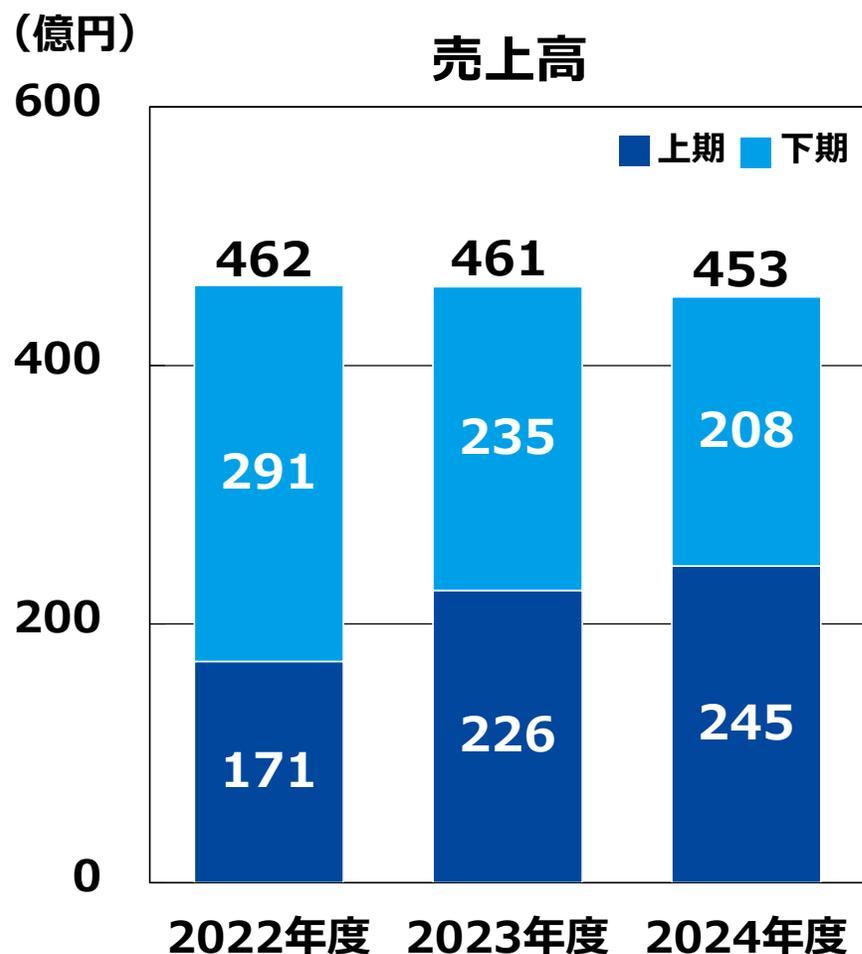


- 売上高は、得意先の減産影響はあったものの、為替換算影響等により、12.4%増収
- 営業利益は、合理化効果等により、47.4%の増益



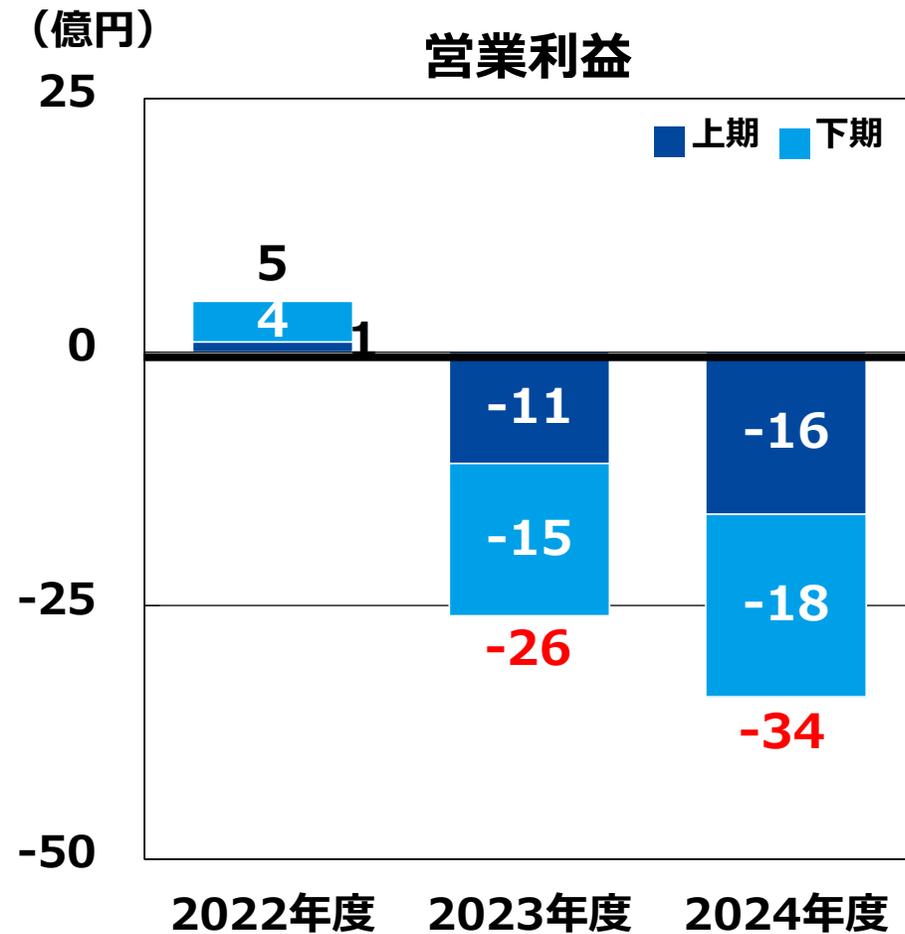
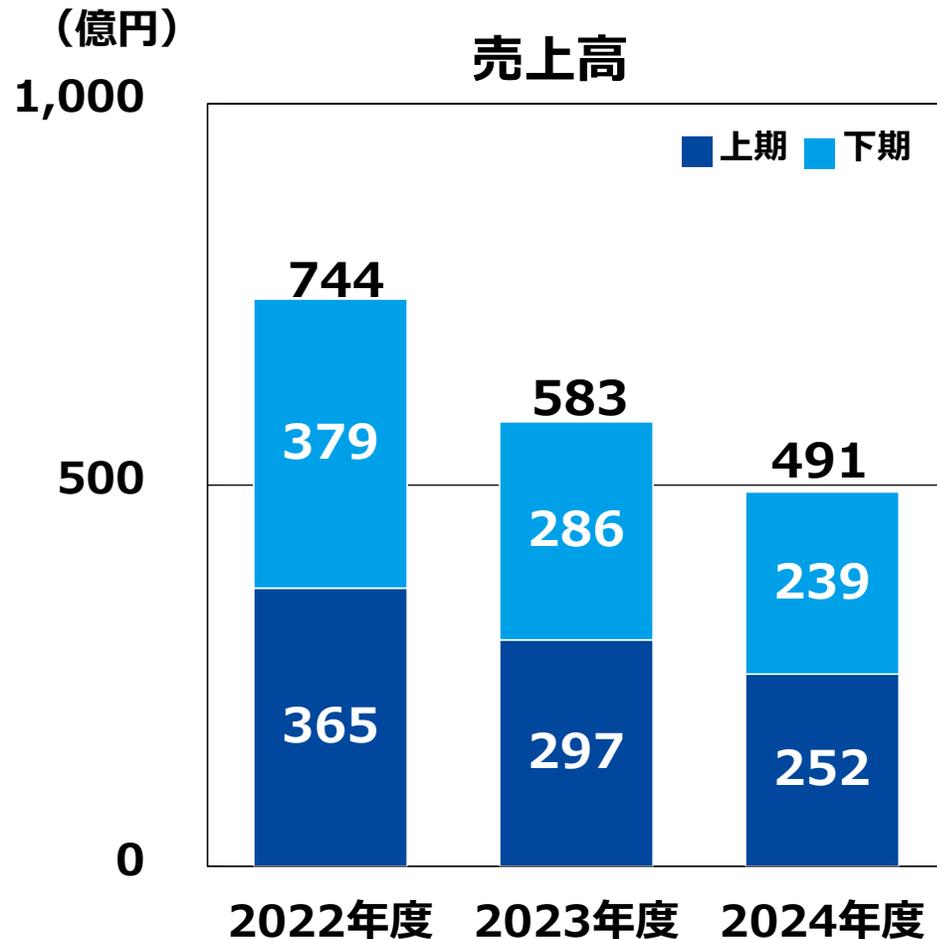
# 地域別売上高・営業利益（欧州）

- 売上高は、為替換算影響等があったものの、得意先の減産影響等により、1.7%微減
- 営業利益は、合理化効果等により、黒字に転換

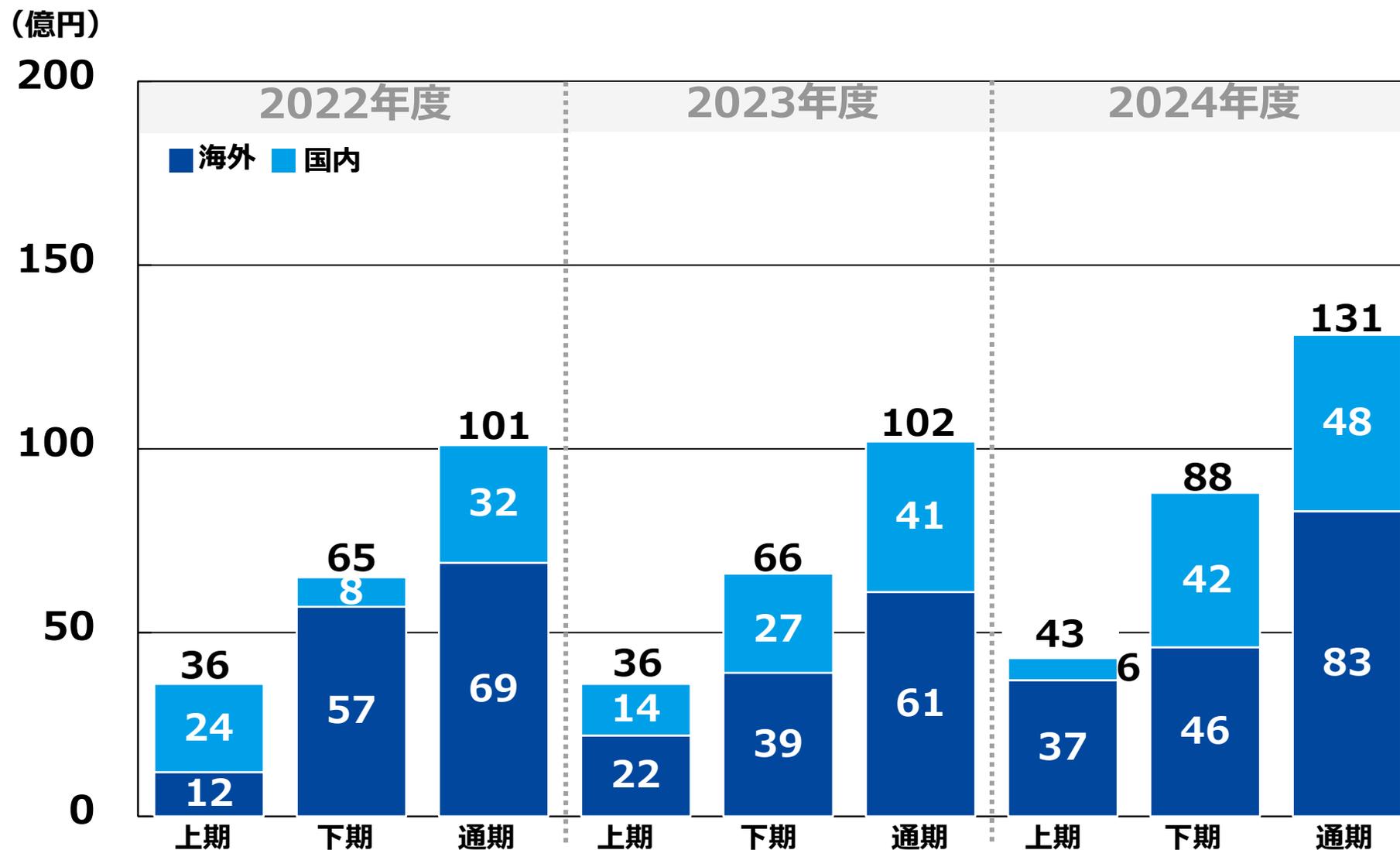


# 地域別売上高・営業利益（アジア）

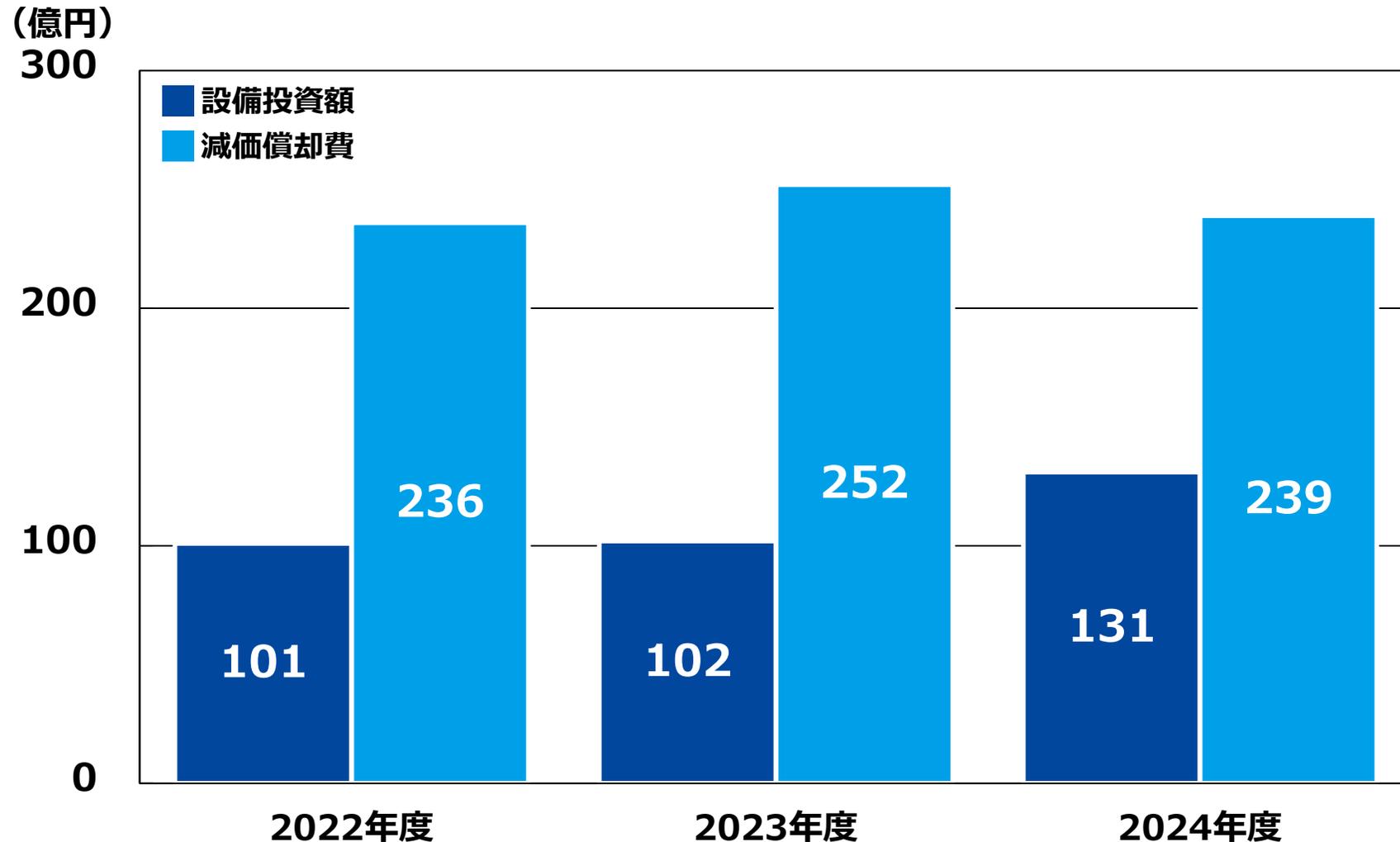
- 売上高は、為替換算影響はあったものの、得意先の減産影響等により、15.8%減収
- 営業利益は、操業度の大幅な低下により、34億円の損失



- 設備投資額は、前年度に対して29億円増加（計画対比72億円減少）

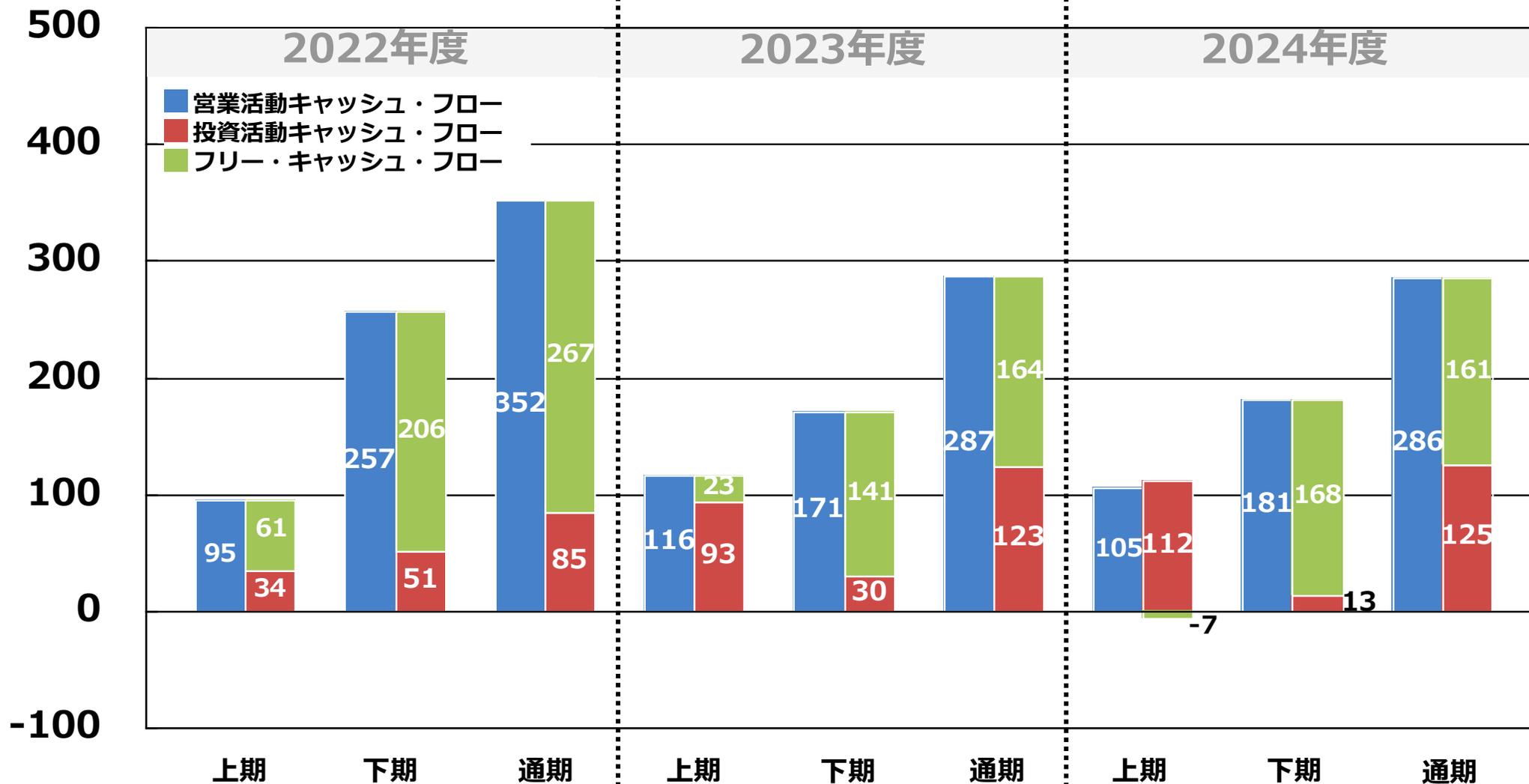


- 減価償却費は、前年度に対して13億円減少（計画対比4億円増加）



● フリー・キャッシュ・フローは、161億円を確保

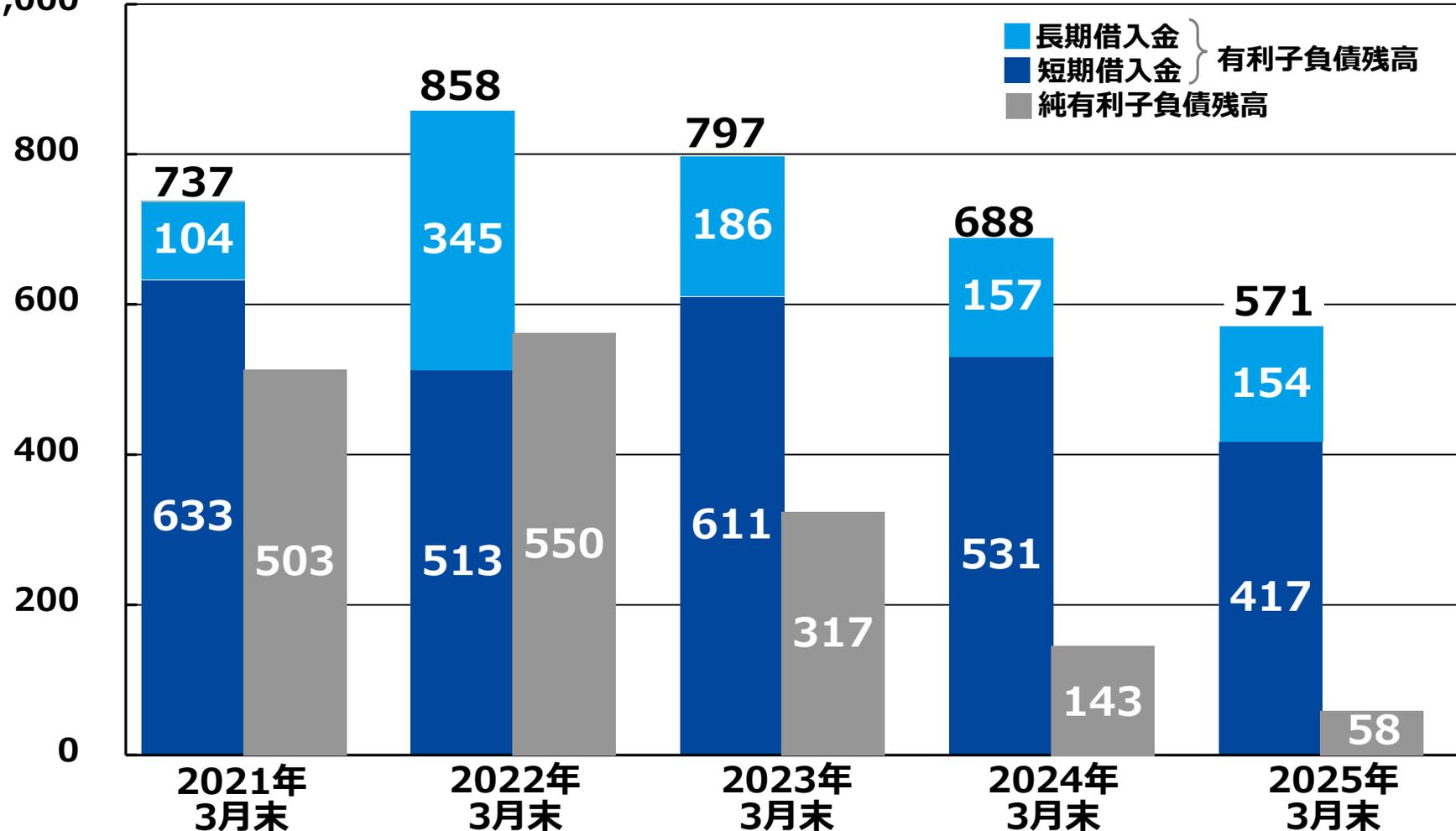
(億円)



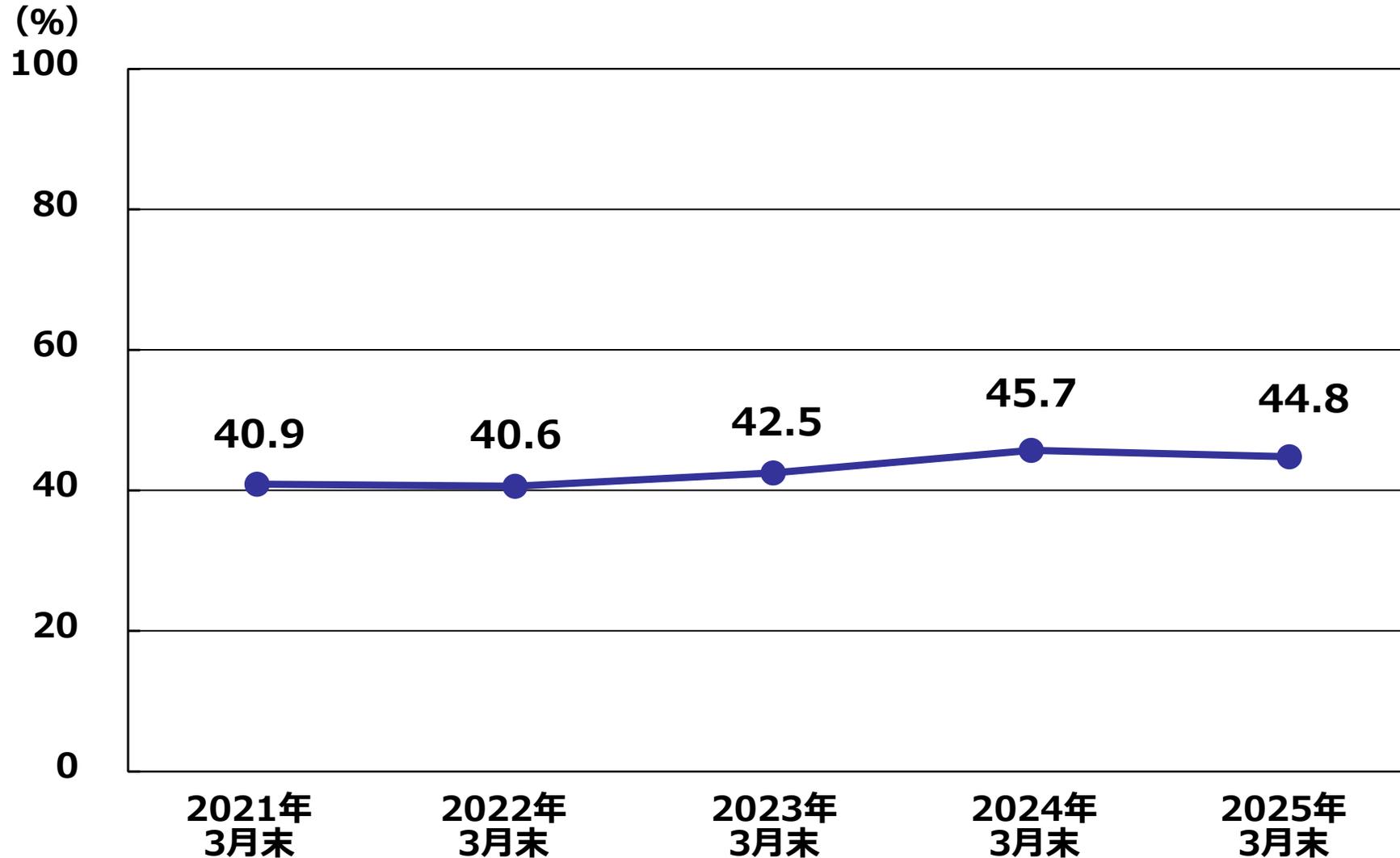
# 有利子負債・純有利子負債残高の推移

- 有利子負債は、前年度末に対して117億円減少
- 現預金を含めた純有利子負債は、58億円

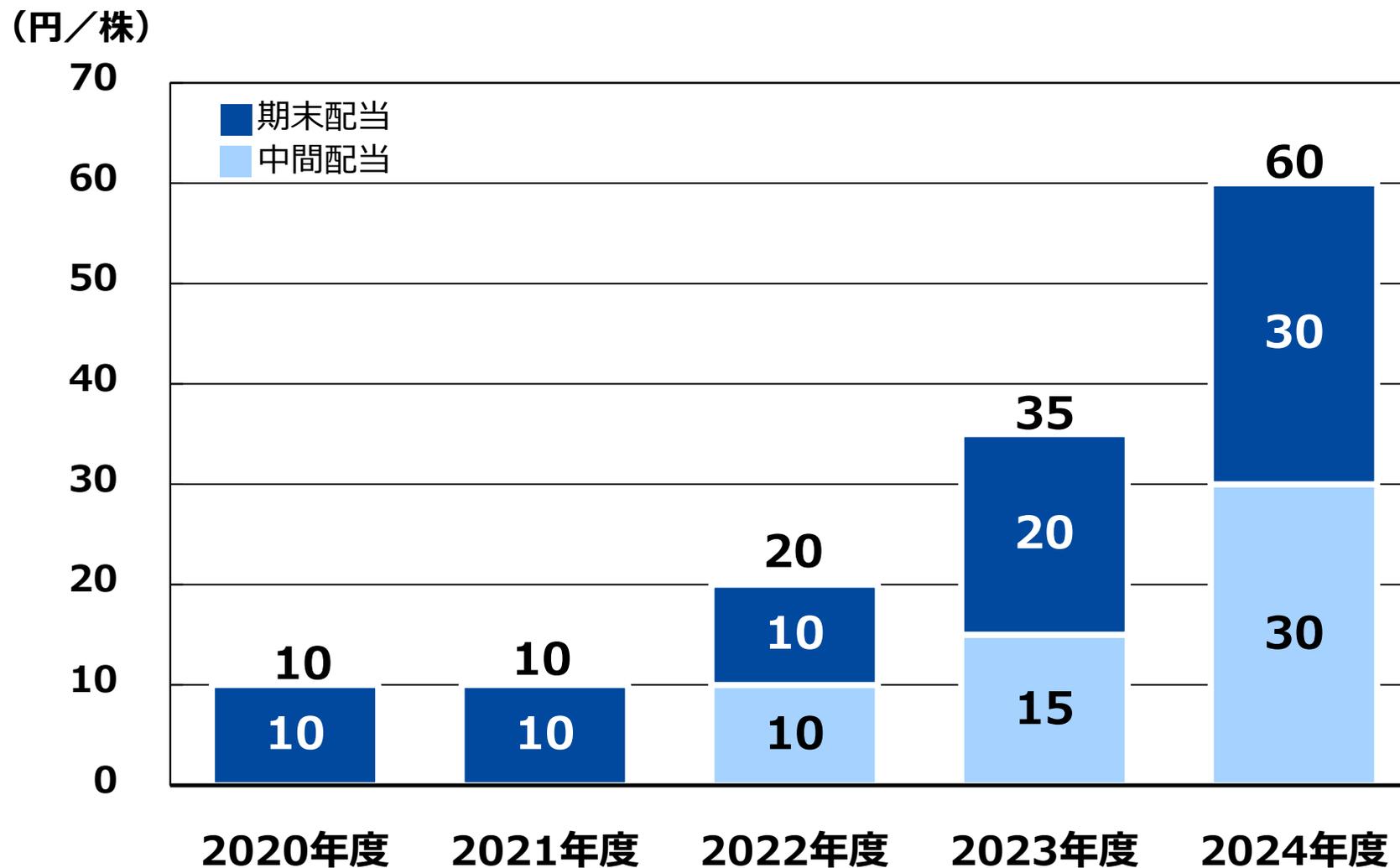
(億円)  
1,000



● 前年度末に対し、0.9%減の44.8%



- 2024年度は、1株当たり60円に増配

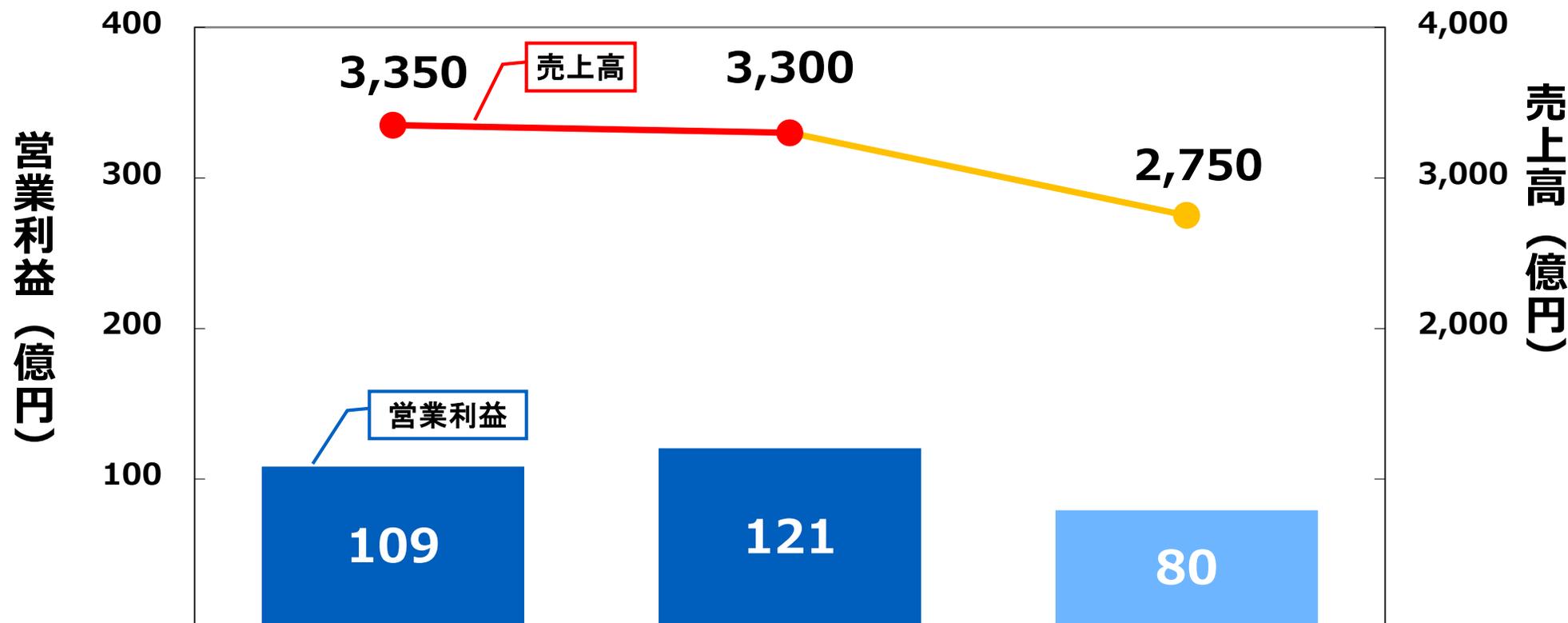


# 2025年度見通しについて

**1. 売上高は、得意先の減産影響および為替換算影響等により、減収見込み**

**2. 営業利益は、減価償却費の減少および合理化の効果はあるものの、売上減少の影響等により、減益見込み**

# 2025年度連結業績見通しサマリー

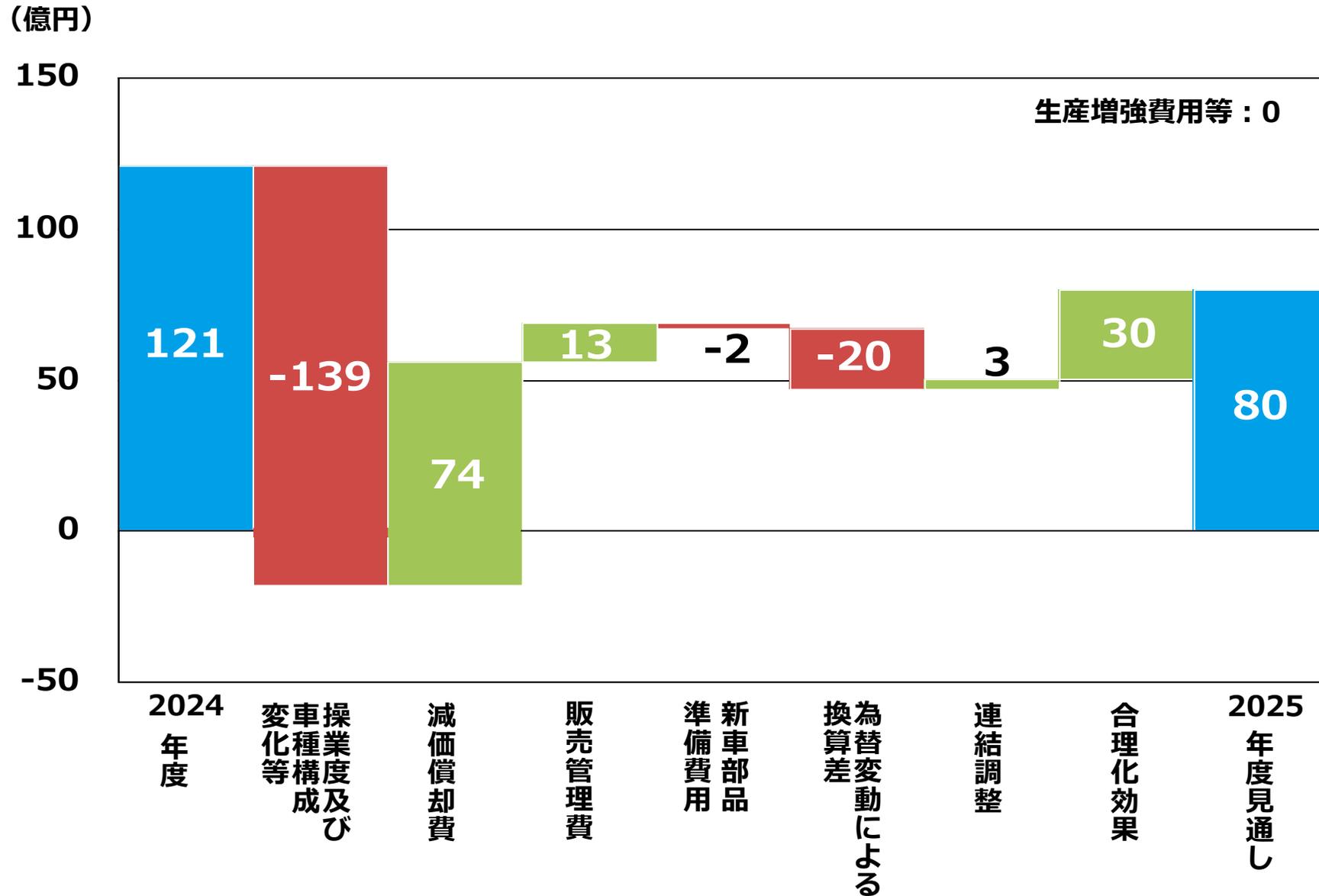


	2023年度	2024年度 (A)	2025年度 (B)	(B) - (A)
売上高	3,350	3,300	2,750	-550
営業利益	109	121	80	-41
経常利益	125	136	80	-56
親会社株主に帰属する当期純利益	52	-210	25	+235

(億円)

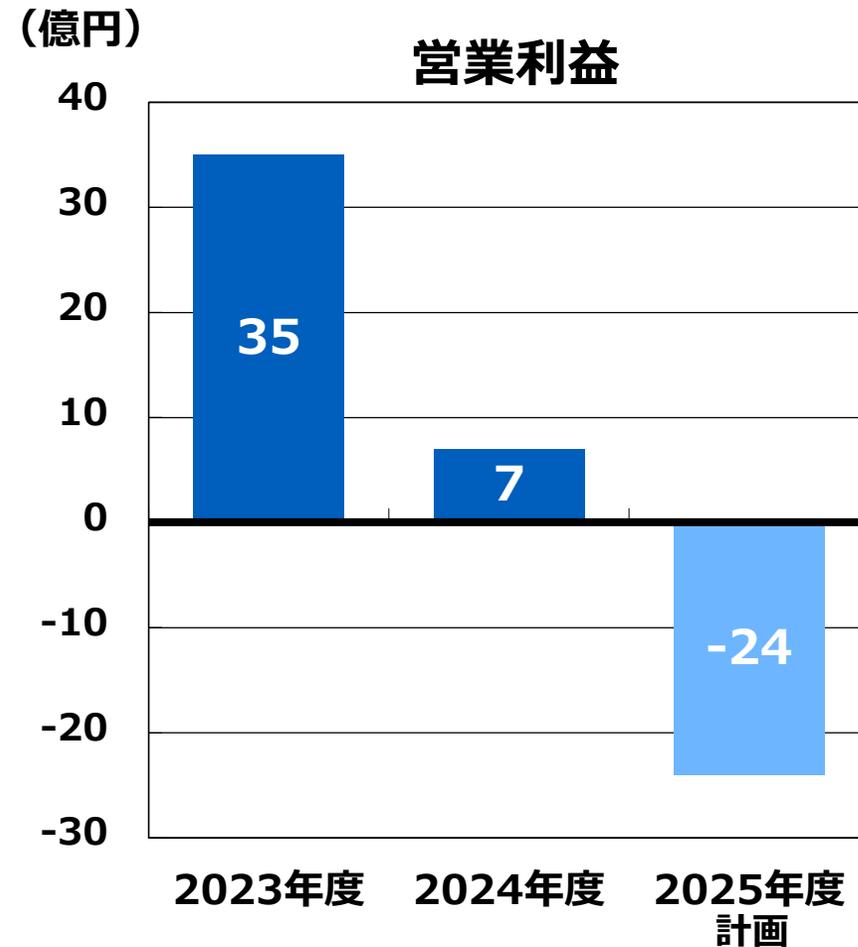
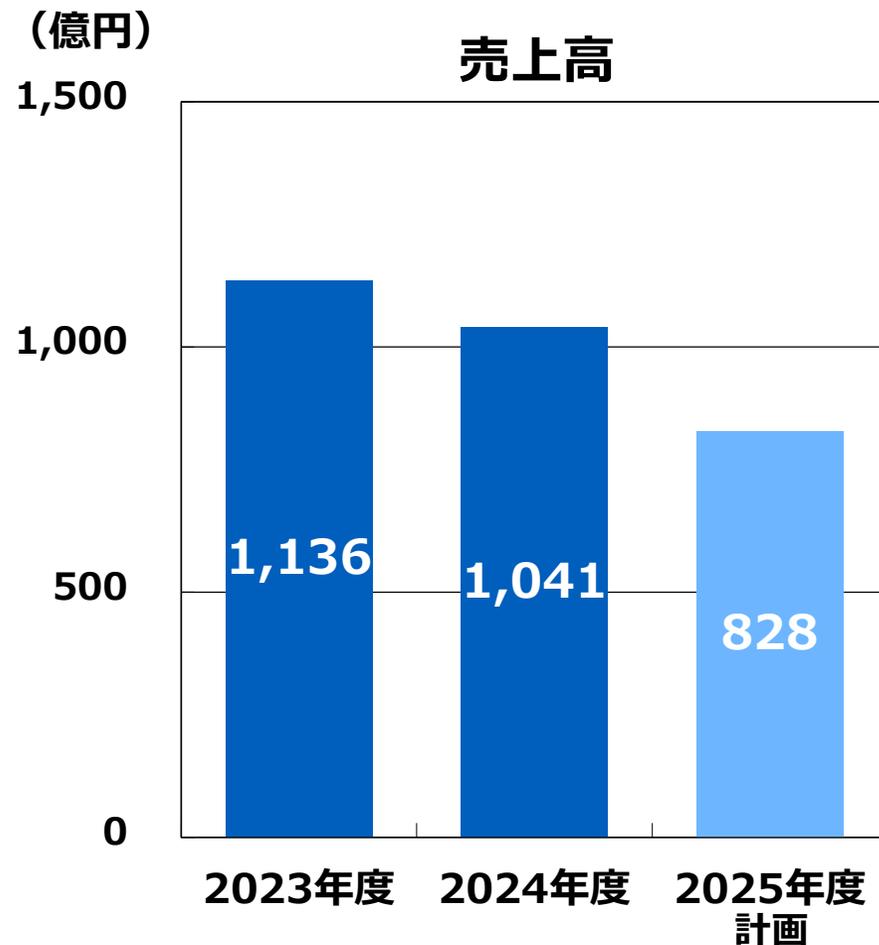
	2024年度		2025年度		売上高 増減額	構成比 増減
	売上高	構成比	売上高	構成比		
車体プレス部品	2,902	87.9%	2,448	89.0%	-454	+1.1%
精密プレス部品	338	10.2%	247	9.0%	-91	-1.2%
樹脂プレス部品	41	1.3%	40	1.4%	-1	+0.1%
その他	19	0.6%	15	0.6%	-4	0.0%
合計	3,300	100%	2,750	100%	-550	—

# 営業利益の増減見通し



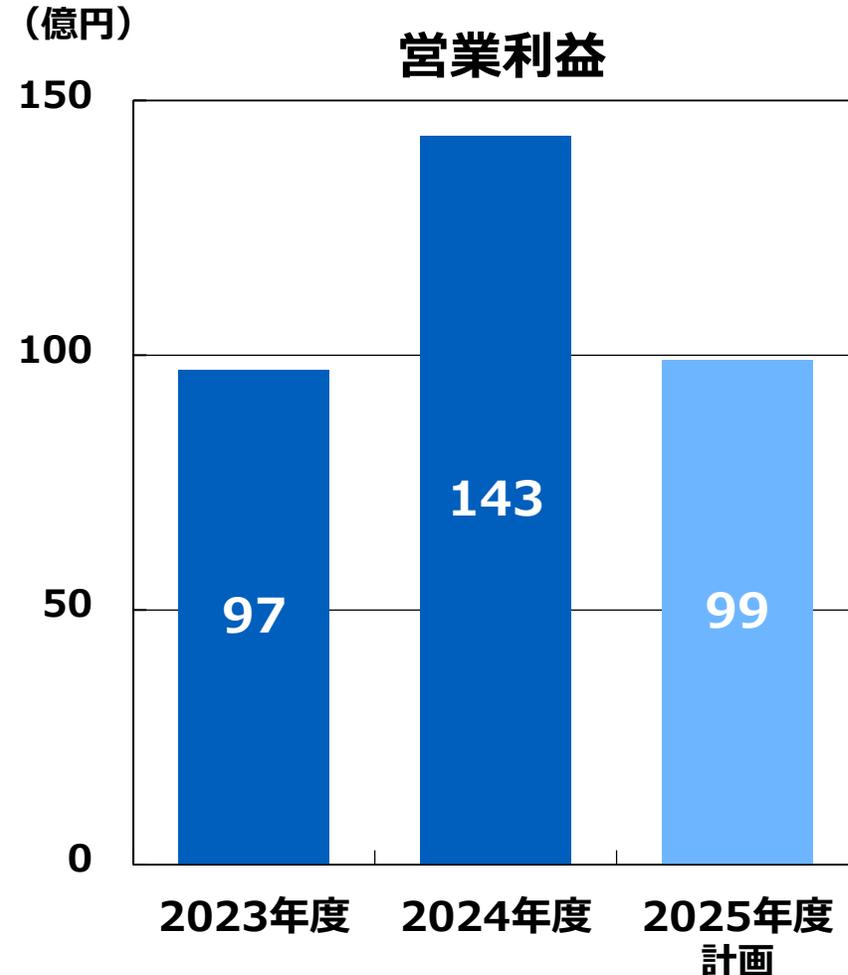
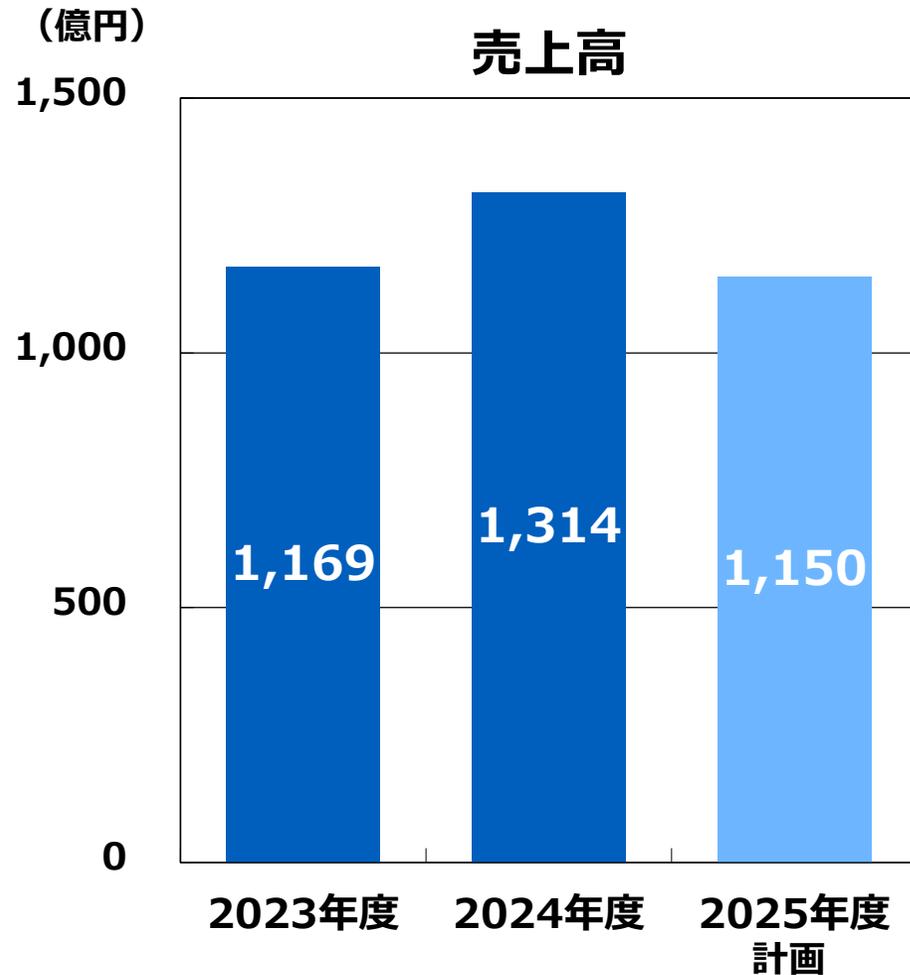
# 地域別売上高・営業利益（日本）

- 売上高は、得意先の減産影響等により、減収を計画
- 営業利益は、合理化効果はあるものの、売上減少の影響等により、減益を計画



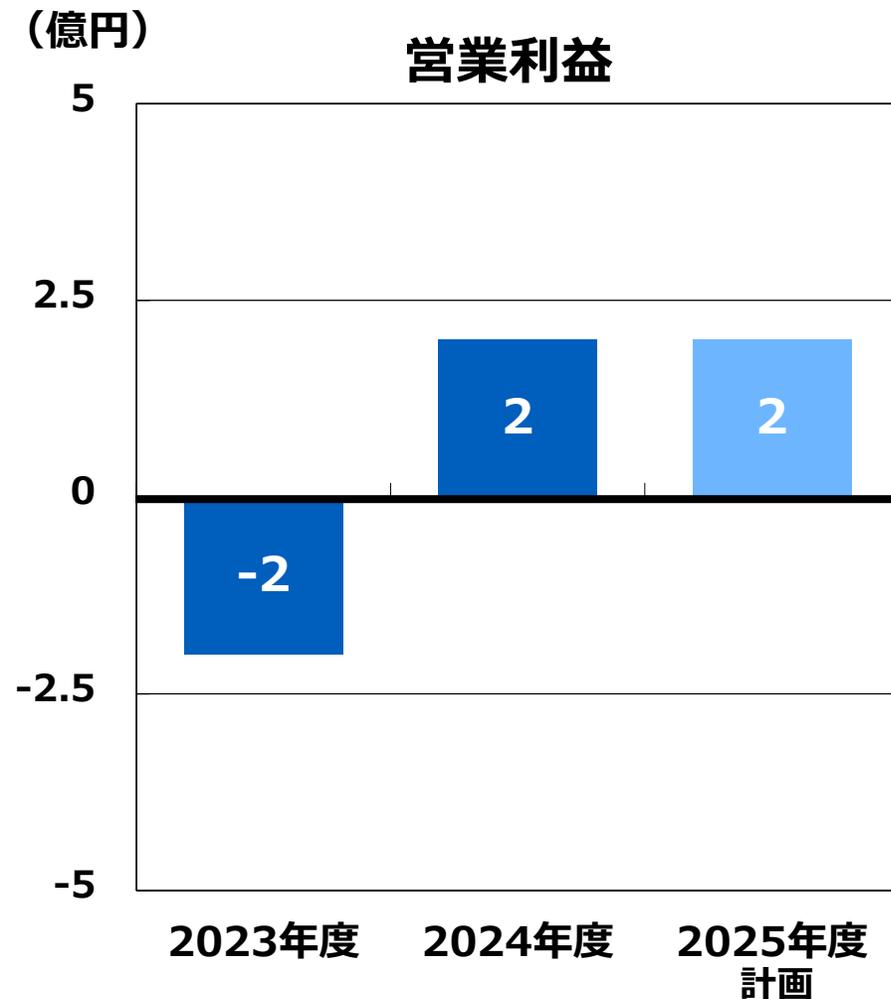
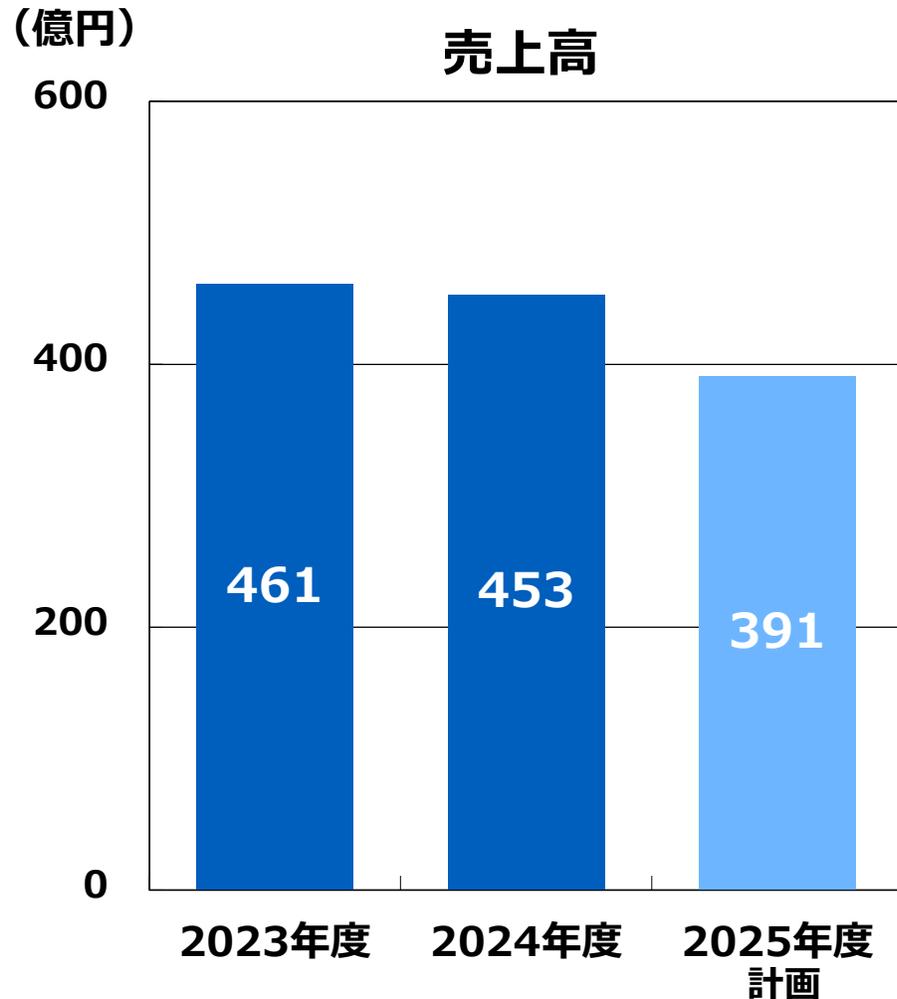
# 地域別売上高・営業利益（米州）

- 売上高は、得意先の減産影響および為替換算影響等により、減収を計画
- 営業利益は、売上減少の影響等により、減益を計画



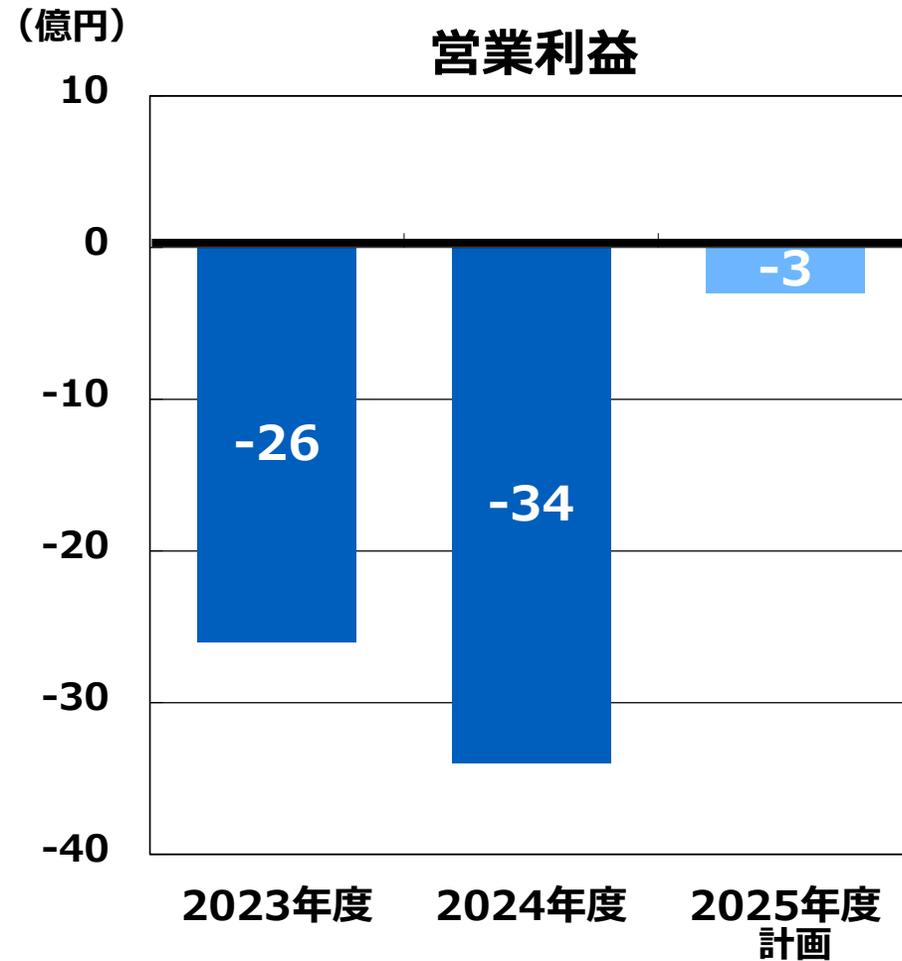
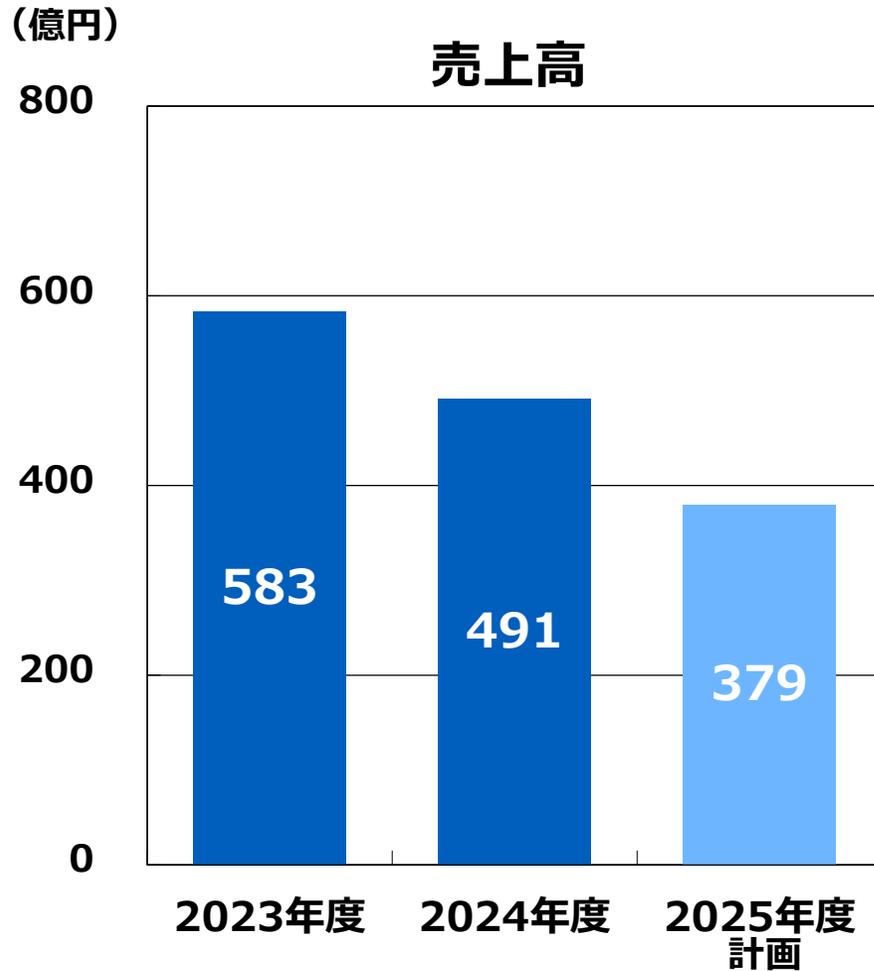
# 地域別売上高・営業利益（欧州）

- 売上高は、得意先の減産影響および為替換算影響等により、減収を計画
- 営業利益は、売上減少の影響はあるものの、合理化効果等により、前年度並みを計画

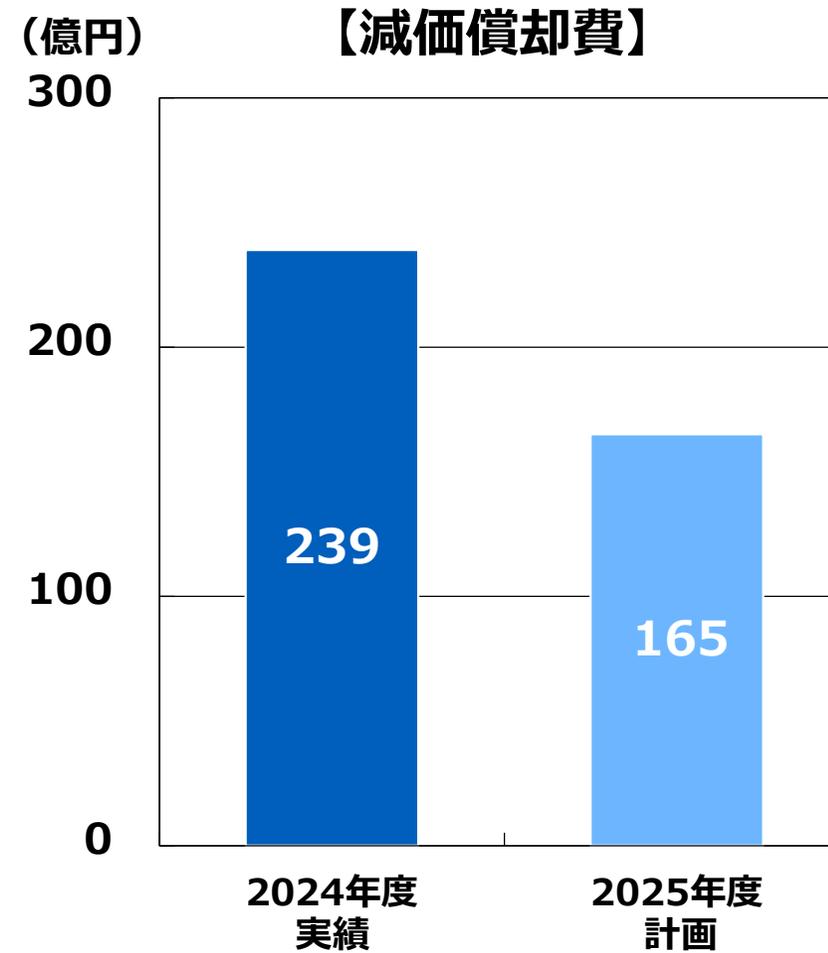
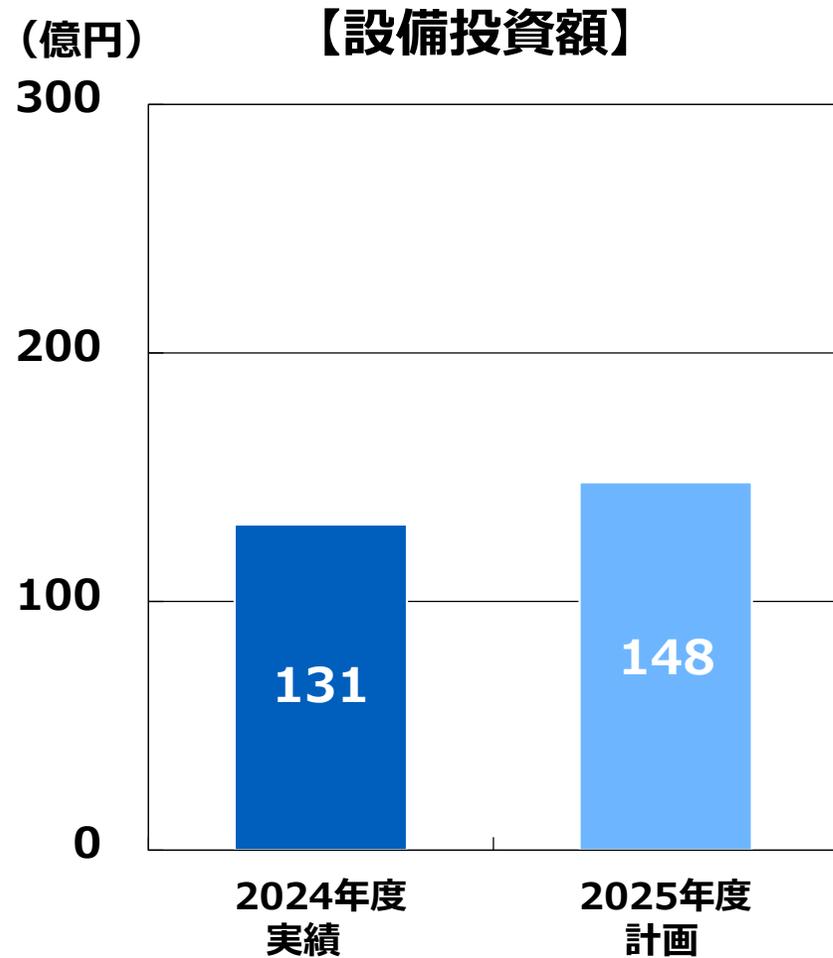


# 地域別売上高・営業利益（アジア）

- 売上高は、得意先の減産影響および為替換算影響等により、減収を計画
- 営業利益は、売上減少の影響はあるものの、減価償却費の減少等により、大きく改善

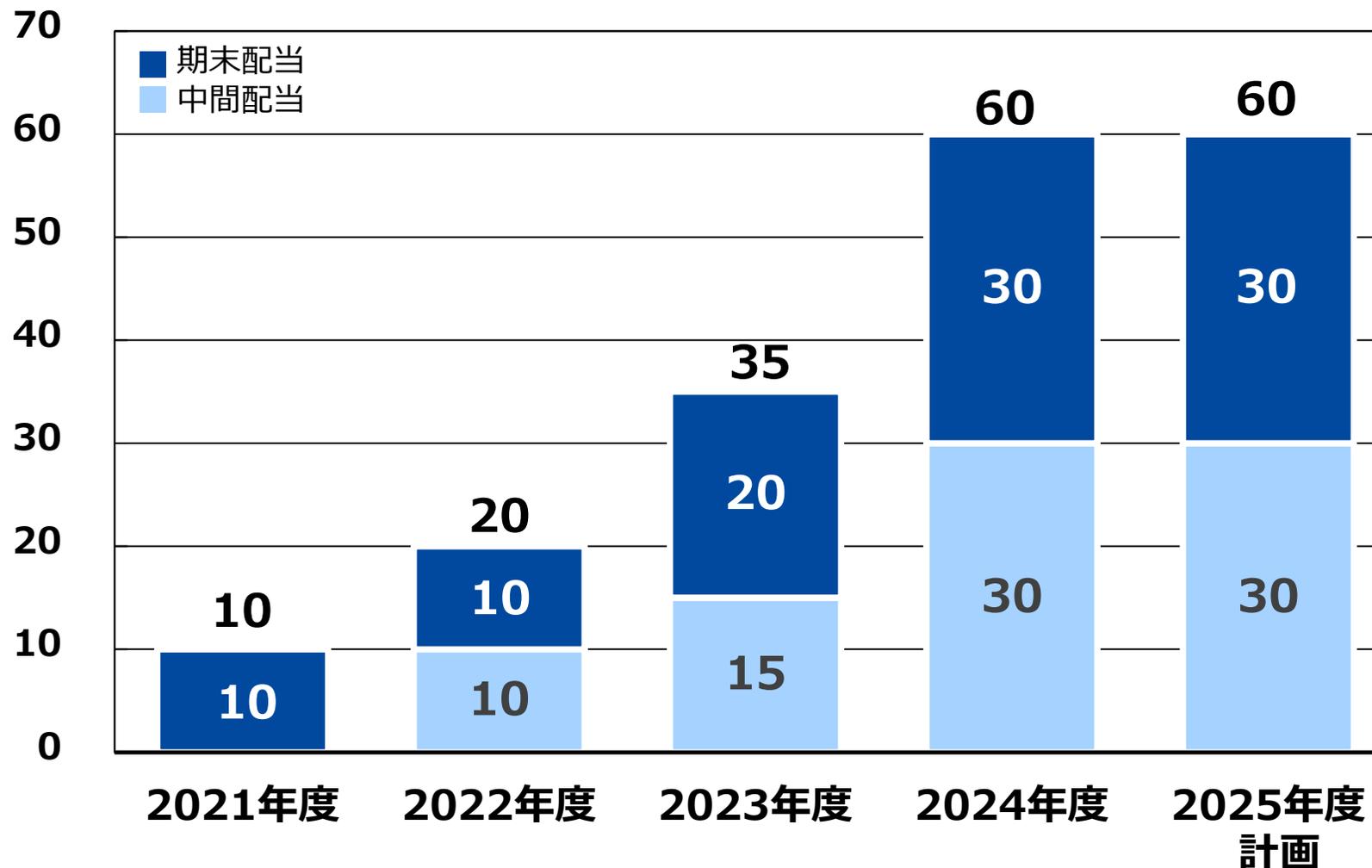


- 設備投資額は、前年度比17億円増加
- 減価償却費は、前年度比74億円減少



- 2025年度は1株当たり60円を計画

(円/株)



# 2025-2027年度 中期経営方針

— 資本コストや株価を意識した経営の実現に向けて —

## 2025-2027年度中期経営方針の策定にあたって

当社を取り巻く外部環境は目まぐるしく変化し、不透明性・不確実性が大きく増している。米国の関税リスク、中国自動車メーカー等の参入による競争激化、さらに電動化を巡る各国の政策・市場動向の変化など、将来を予見することが非常に困難な状況にあると言わざるを得ない。

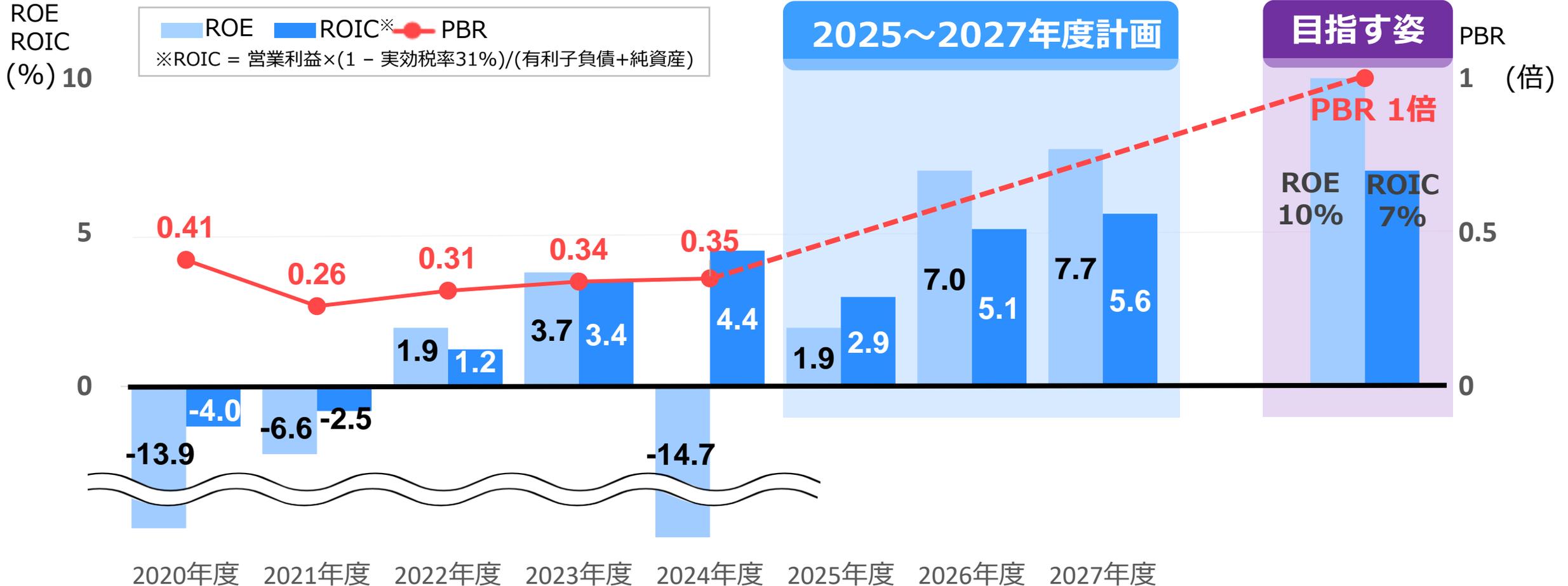
このような経営環境を踏まえ、2025年度からの3カ年計画では、引き続き構造改革を推進するとともに、コスト競争力の一層の強化に取り組む。さらに、新商品や新分野に向け戦略的技術開発を加速する。これらの取り組みを通じて、さらなる成長に向けた強固な事業基盤を構築する。

- 1. 現状分析**
  - 2. 方針と目標**
  - 3. 取り組む施策**
-

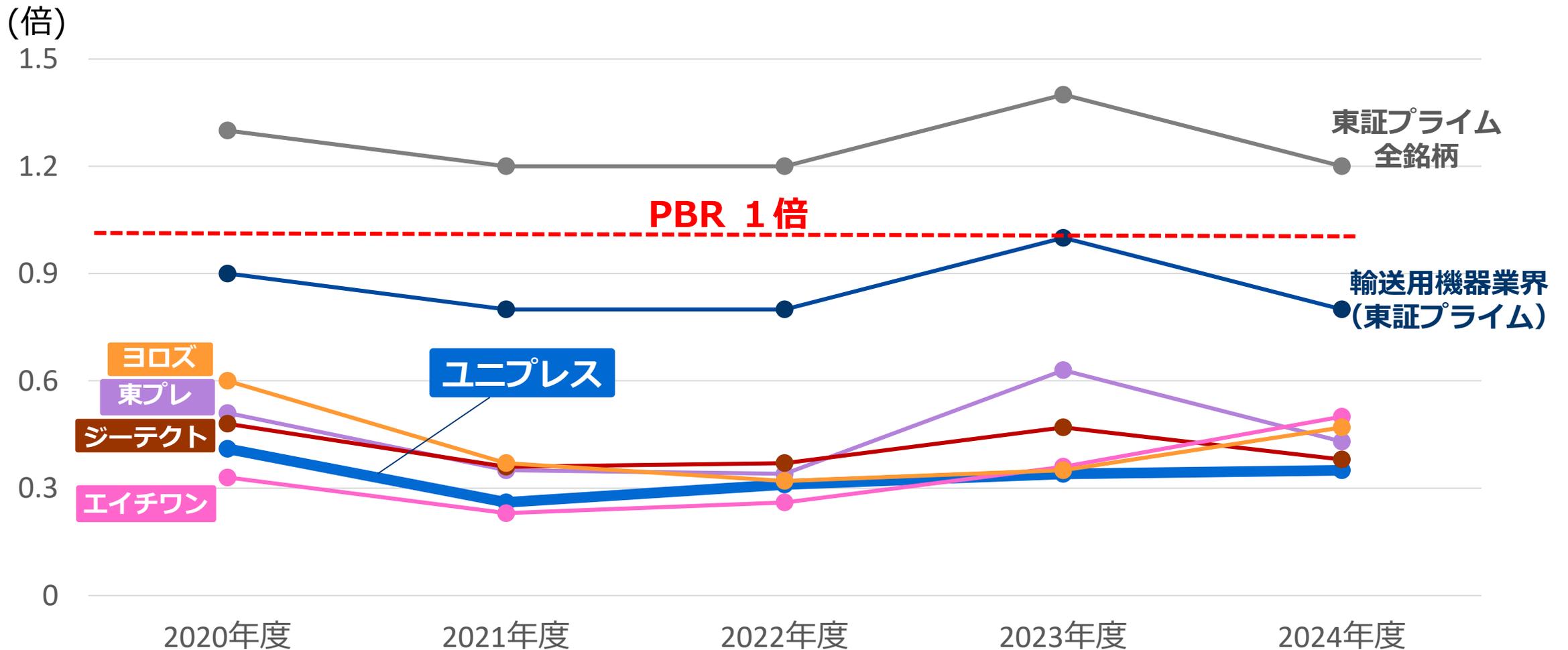
- 1. 現状分析**
  2. 方針と目標
  3. 取り組む施策
-

# ROE・ROIC・PBRの推移

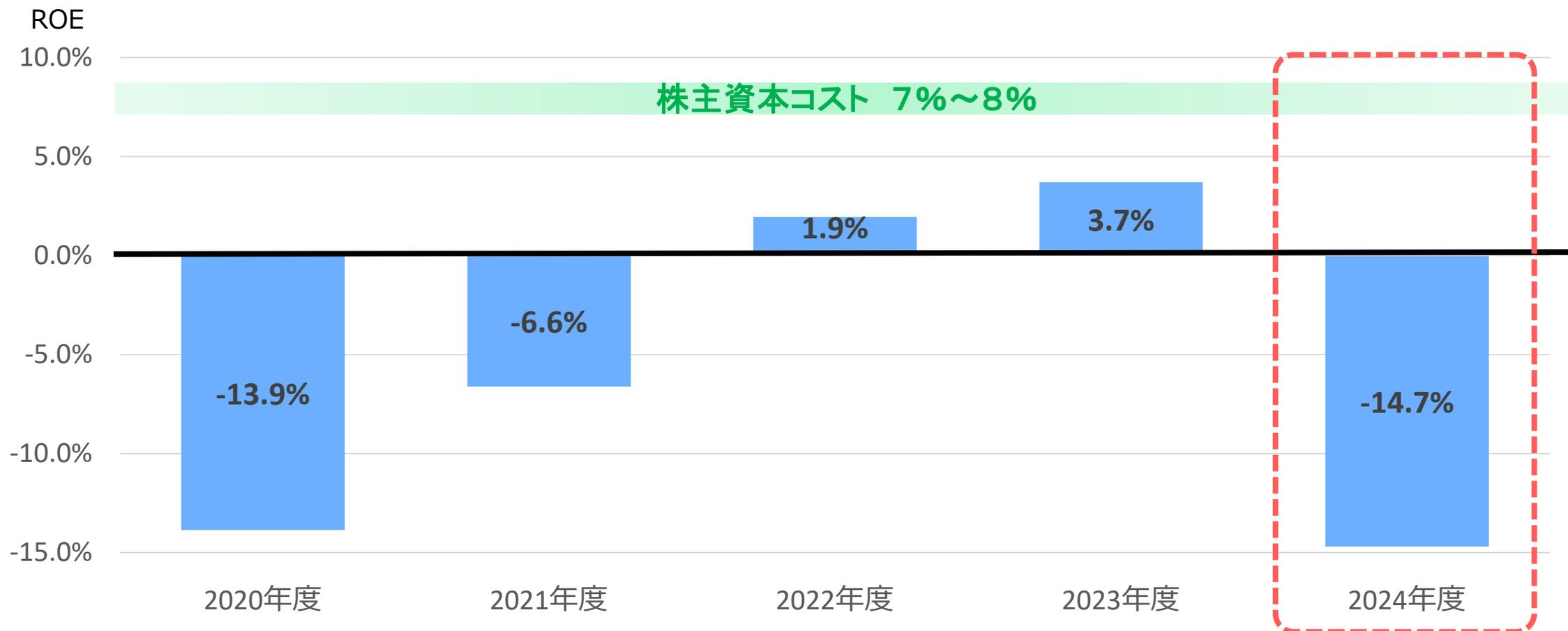
- コロナ禍から順調に回復も足元中国の急減速もあり収益伸び悩み
- 生産台数の伸びが見通せない中での収益力の強化が課題



当社のみならず自動車部品業界は全般にPBRが低水準で推移



株主資本コストを上回るROEの達成に向けた取り組みの強化が必要



1. 現状分析
- 2. 方針と目標**
3. 取り組む施策

## 環境認識

### 自動車メーカー動向の変化

- 中国OEM等新規参入の増加
- 価格競争の激化

### 電動車動向の不透明化

- 米国EV政策の転換
- EU等のCO2排出規制緩和
- BEV、HEV、PHEVの競合

### 経済動向の不安定化

- 米国関税リスク等の増大
- 政治対立による経済政策不調

2025年度

2026年度以降

### 構造改革

最適な生産体制の構築

### スマート化

コスト競争力の向上

### 成長戦略

戦略的技術開発の充実・加速

事業・財務面だけでなく、各ステークホルダーに対する取り組みを強化

## PBR向上

### ROEの向上

#### 事業戦略

- 最適な生産体制の構築
- スマート化によるコスト競争力の向上
- 戦略的技術開発の充実・加速

#### 財務戦略

- 生産数量の変化に強い収益体質
- 事業構造に最適な自己資本

### PERの改善

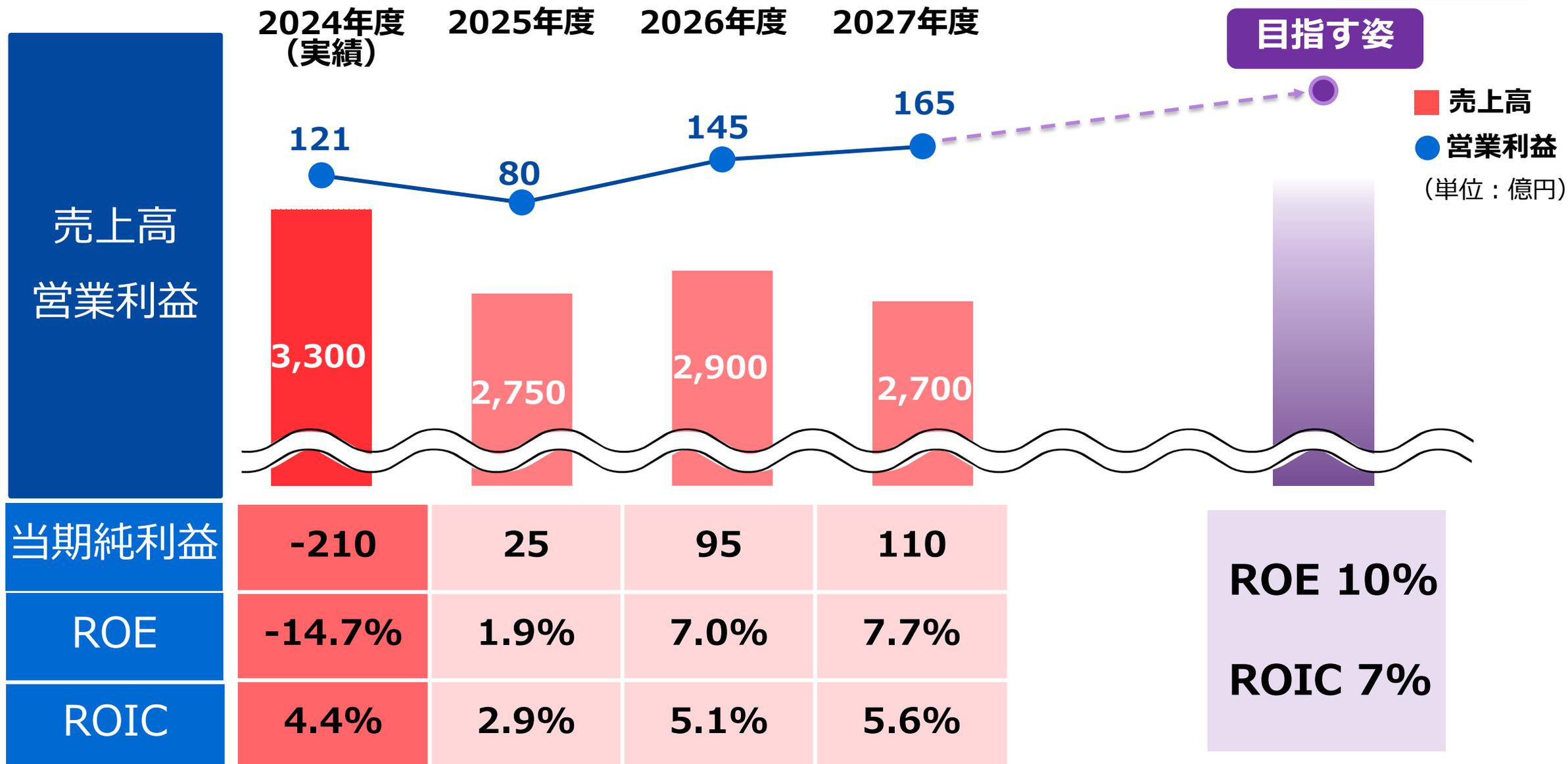
#### 株主還元の充実

- DOEを指標とした配当政策
- 機動的な自己株式の取得

#### 成長性への期待

- サステナビリティ経営の推進
- 投資家との対話強化

# 2025-2027年度 中期経営方針経営指標と目標



1. 現状分析
  2. 方針と目標
  3. **取り組む施策**
-

## 構造改革

### 最適な生産体制の構築

生産体制を抜本的に見直し

## スマート化

### コスト競争力の向上

「スマート工場」  
「スマート開発」実現  
への取り組みを強化

## 成長戦略

### 戦略的技術開発の充実・加速

既存商品の付加価値向上に加え、新商品や新分野に向けた技術開発を加速

## 生産体制を抜本的に見直し

### ＜中国拠点：再編＞

中国拠点の高い生産性・技術を維持しつつ、体制を見直し

- 生産拠点の集約

広州、鄭州、武漢の生産拠点を集約し効率化

- 生産能力に応じた設備と人員の最適化

余剰設備の売却・人員数の削減

- 金型技術・車体技術はグローバルに活用

新会社設立（2025年7月予定）

### 効果

集約の過程で人員整理及び機械設備の削減を実施

**2025年度～2027年度**

➤ 約40% 人員削減

➤ 約40% 設備削減

※固定資産の減損など財務上の手当は大体を2024年度に実施済

### ＜その他地域：門構えの最適化＞

生産拠点毎に引き続き適正な人員・生産能力への構造改革

## 「最少人数で運営する工場」 + 「止まらない工場」の実現

### 省人化・無人化

- ・ライン作業、検査の自動化
- ・搬送、段取り作業の自動化
- ・生産計画、在庫管理の自動化

### 稼働率向上

- ・点検業務の自動化
- ・故障からの最速復旧
- ・予知保全

### 良品率・生産性向上

- ・不良品削減による歩留向上
- ・生産速度の最大化

ロボット化

センシング・  
モニタリング

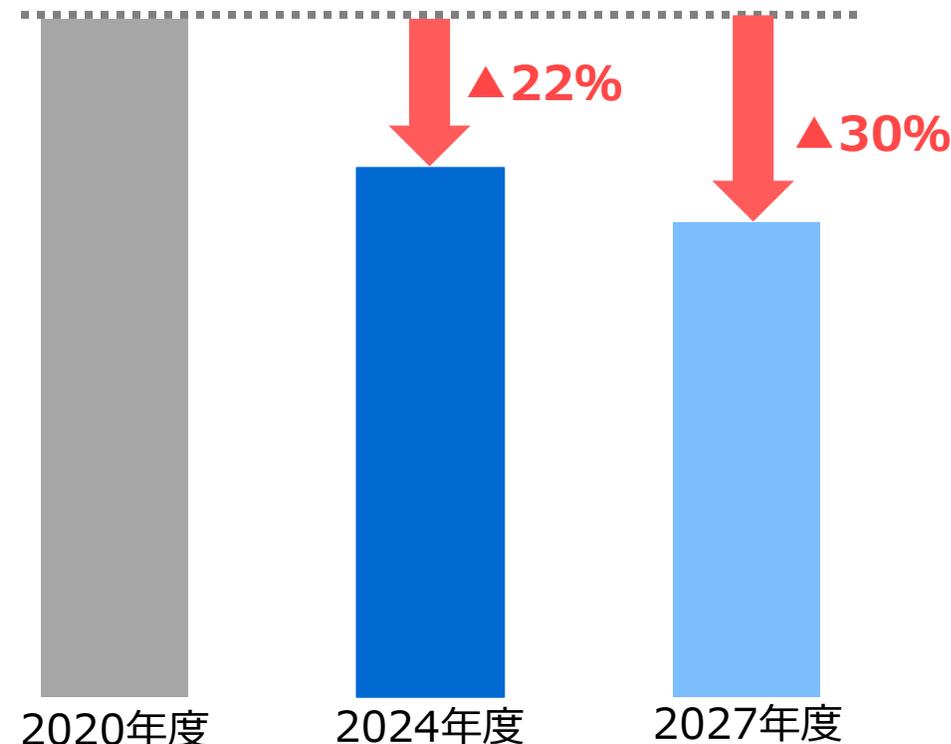
データ  
活用

AI活用

自律制御

### <取り組み効果一例>

生産拠点総人員数 (2020年度比較)



## 「IT技術活用による生産性向上とリードタイム短縮」の実現

開発・設計

製作・玉成

量産

部品番号をキーにしたデータ収集・連携

・ 図面情報 ・ 設計情報 ・ 金型情報 ・ 生産実績情報

情報活用による生産性向上

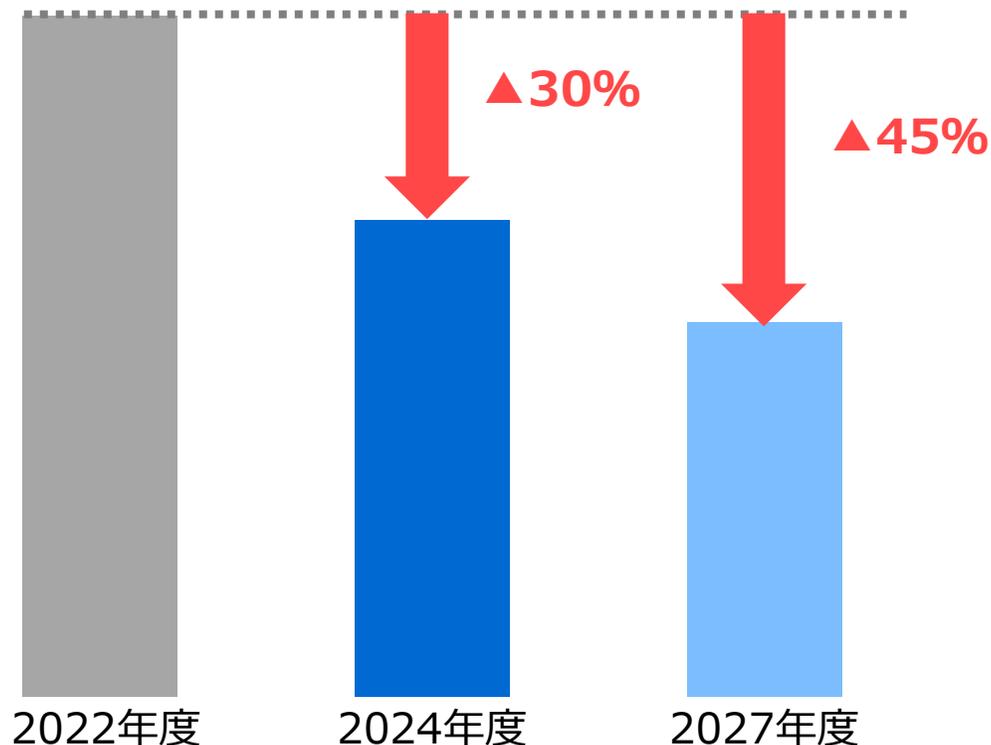
・ 類似情報検索スピードと精度の向上 (生成AI活用)

プロセスの自動化

・ 見積、原価算出 ・ 企画、設計 ・ 金型玉成

### <取り組み効果一例>

一部品あたり設計投入工数 (2022年度比較)



# 【成長戦略】 戦略的技術開発の充実・加速

事業戦略

株主還元の充実

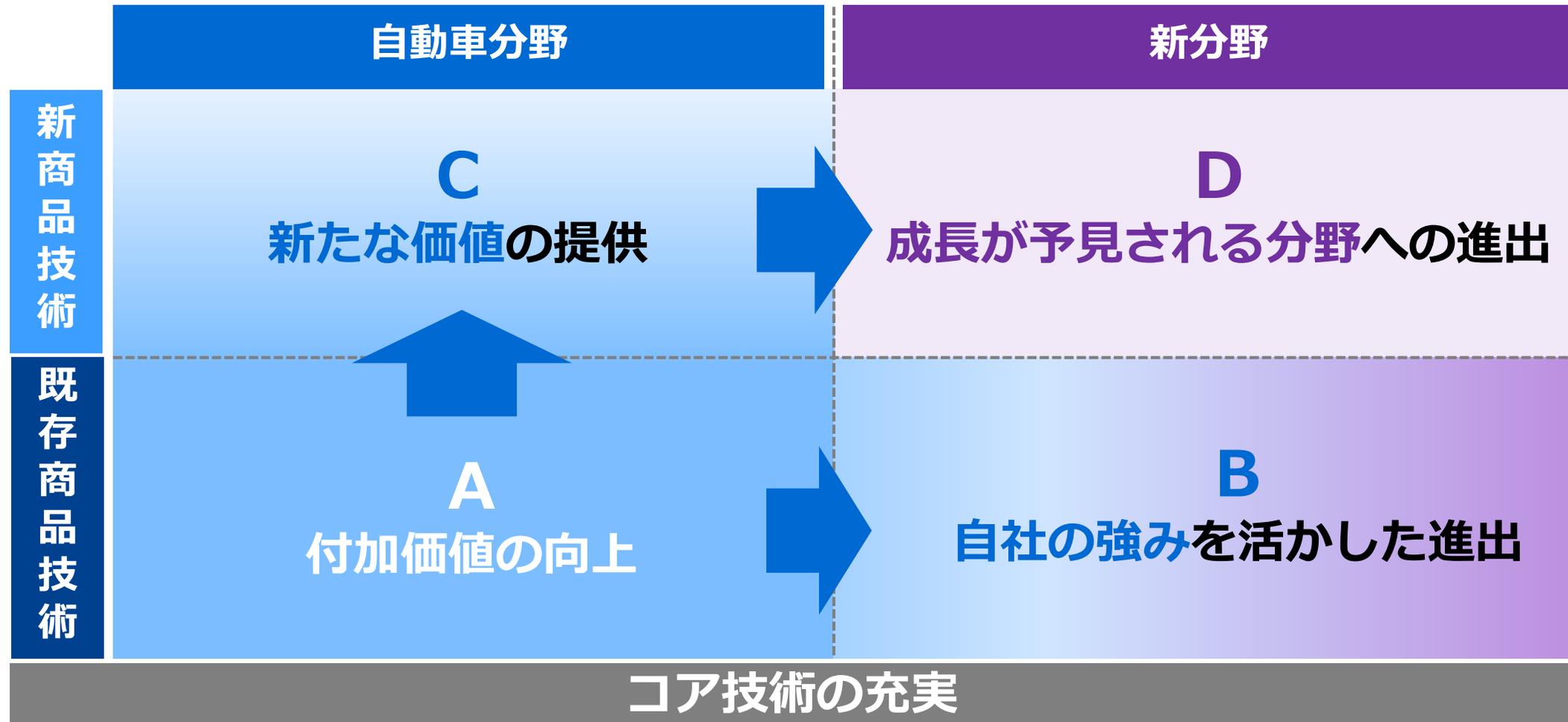


財務戦略

成長性への期待

47

基盤となるコア技術の一層の充実により、既存商品の付加価値を高めるとともに、将来の新品・新分野を見据えた戦略的技術開発を推進



# 【成長戦略】 戦略的技術開発の充実・加速 (コア技術の充実)

事業戦略

株主還元の充実

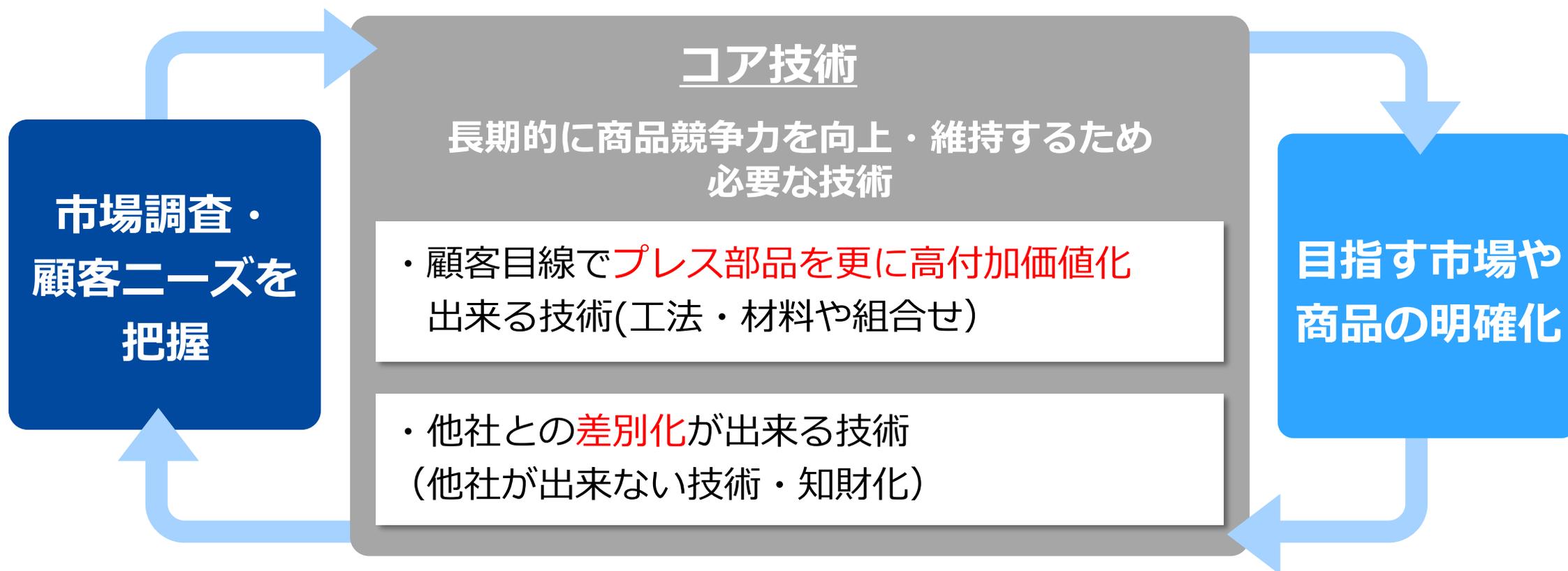
UNIPRES

財務戦略

成長性への期待

48

市場調査・顧客ニーズの把握に基づき、コア技術から目指す市場や新商品を明確化し、新たなコア技術の創造と既存コア技術の深化を両輪で進める



## 自動車分野

電動化・SDV化の進展によるコスト負担の増加が大きく、  
従来からの軽量化に加え、よりコスト競争力の高い部品が求められている

### <車体骨格部品>

- ・ ギガキャストを意識したスチール骨格部品統合
- ・ 更なる軽量化

### <樹脂部品>

- ・ 高機能化  
(吸遮音、高剛性、電磁波遮断、吸放熱)
- ・ リサイクル素材活用

### <パワートレイン部品>

- ・ 電動化対応部品の拡大
- ・ 鋳造・鍛造品のプレス化、仕上げ加工レス化

## 新分野

プレス技術をベースに構成部品への参入



空調機分野



産機分野



農機分野



建機分野

# 【成長戦略】戦略的技術開発の充実・加速 (コア技術ロードマップ)

事業戦略

株主還元の充実



財務戦略

成長性への期待

2024年度

2025～2030年度

2030年度以降

車 体

骨格部品統合

バリエーション拡大

レーザーレスホットスタンプ・高速ホットスタンプ

異強度作り分け（赤外線強度分け）

冷間プレス部品への適用

高強度化 冷間プレス1.5GPa,ホットスタンプ2.0GPa,ホットスタンプ2.5GPa

アルミプレス

深絞り部品

マルチマテリアル骨格

スチール+アルミ骨格

異材接合

樹 脂

吸遮音・高剛性

電磁波遮断吸収、吸放熱、電気伝導

リサイクル素材活用

精 密

鋳造・鍛造部品のプレス化

パイプ成形

仕上げ加工レス

歯型成形

薄物高精度プレス部品

# 【成長戦略】戦略的技術開発の充実・加速 (商品開発ロードマップ/車体・樹脂分野)

事業戦略

株主還元の充実



財務戦略

成長性への期待

～2030年度

2030年度以降

自動車分野

既存商品 [A]

新商品 [C]



新分野 [B・D]



# 【成長戦略】 戦略的技術開発の充実・加速 (商品開発ロードマップ/精密分野)

事業戦略

株主還元の実現



財務戦略

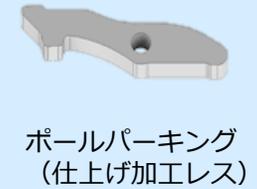
成長性への期待

～2030年度

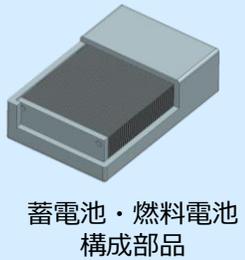
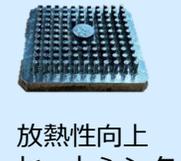
2030年度以降

自動車分野

既存商品 [A]



新商品 [C]



新分野  
[B・D]



# 【成長戦略】 戦略的技術開発の充実・加速 (コア技術開発による将来目指す姿)

事業戦略

株主還元の充実



財務戦略

成長性への期待

コア技術の開発を加速させ、その技術を活用した新商品の展開を通じて付加価値向上や販路を拡大し、それに伴い売上の向上を図る

## 2024年度トピックス

**新分野** ダイキンとの取引開始

### 自動車分野

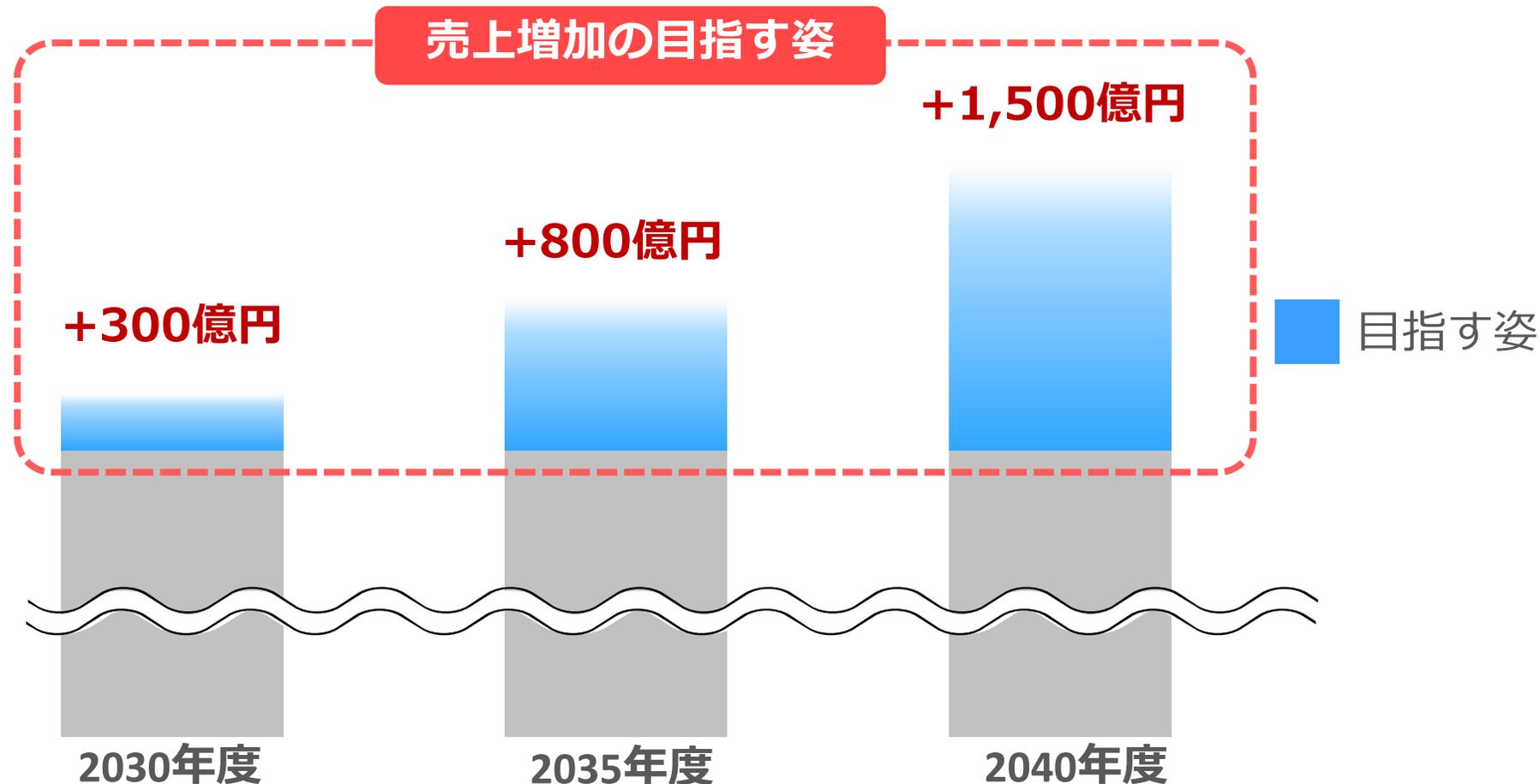
日産「N7」  
量産開始



ソニー・ホンダ  
モビリティ  
「AFEELA」  
受注獲得



### 売上増加の目指す姿



目指す姿

# 収益体質の強化と適切な自己資本の水準

事業戦略

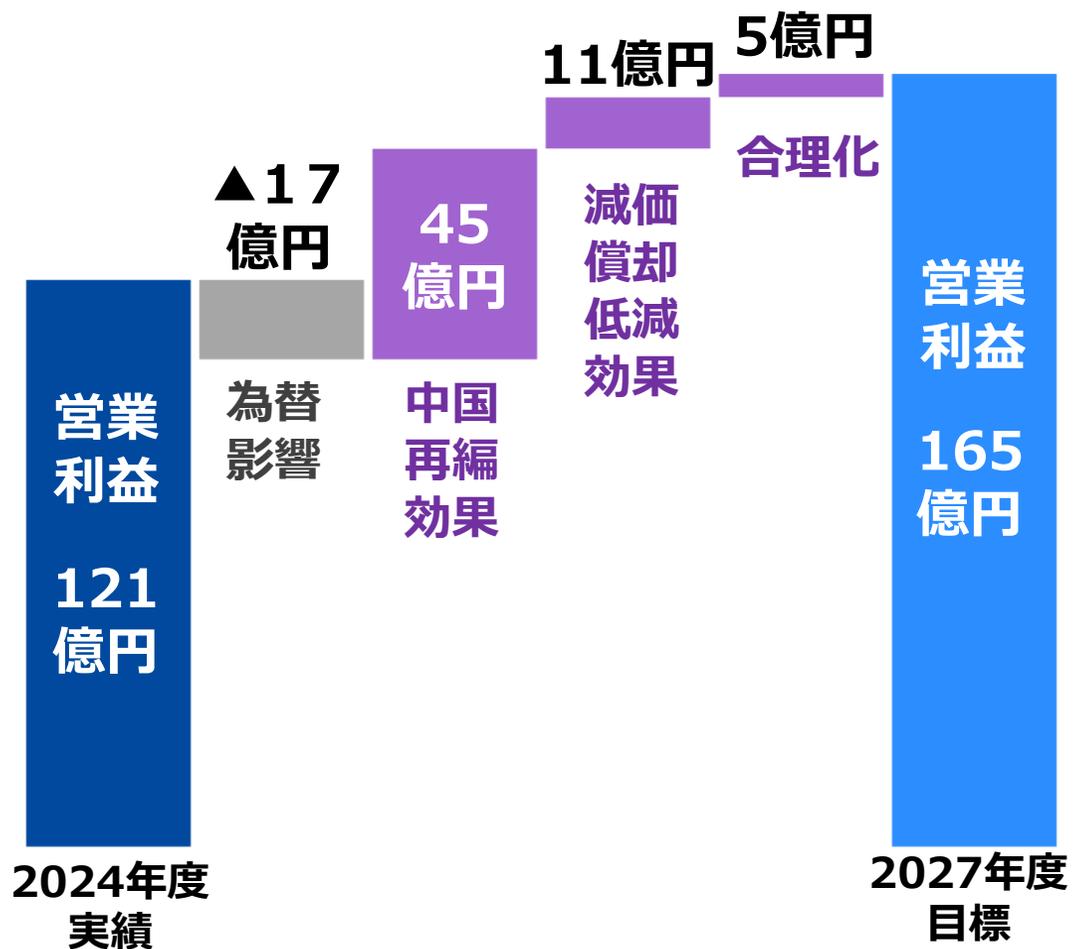
株主還元の充実

財務戦略

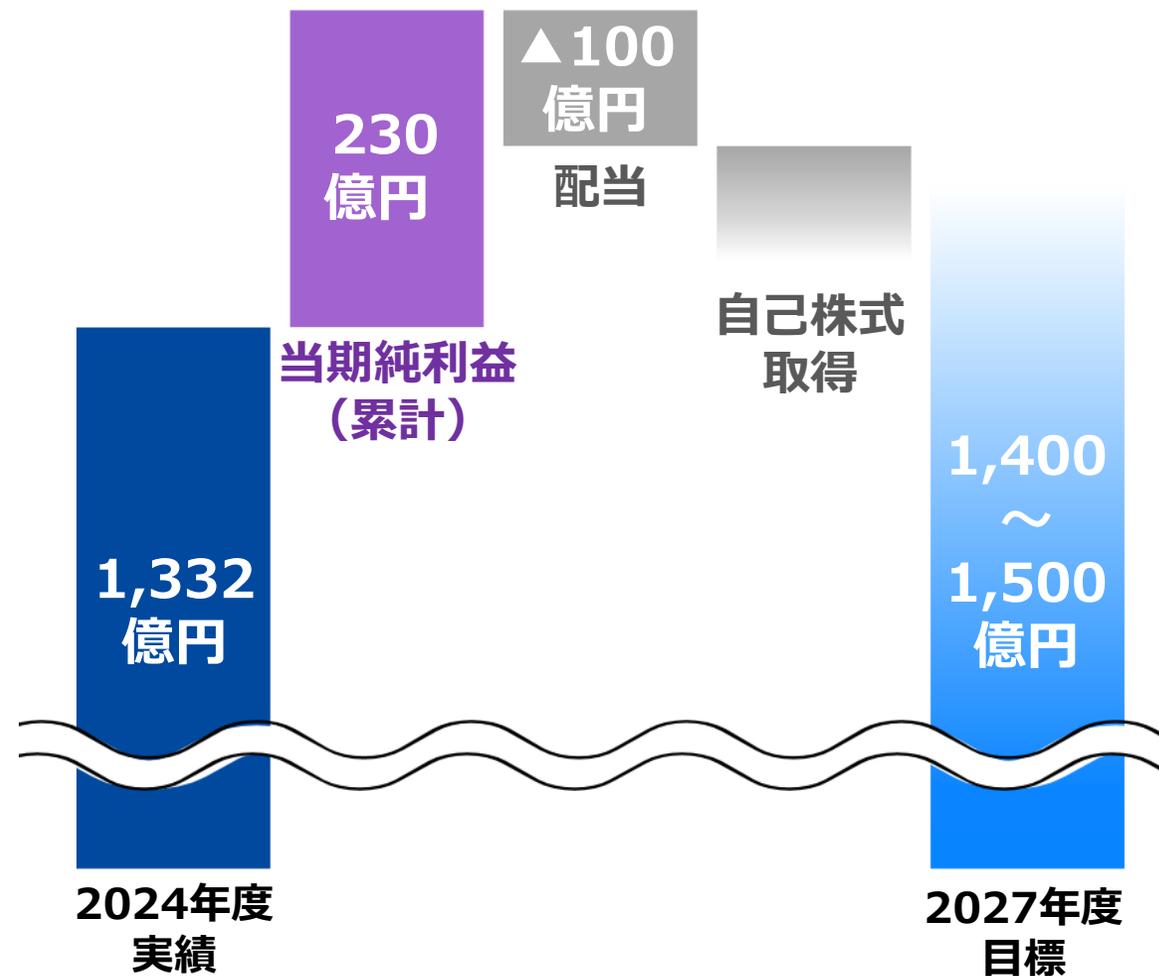
成長性への期待



## 生産数量の変化に強い収益体質



## 事業構造に最適な自己資本



# キャッシュアロケーション

## ■ 2025年度-2027年度3年間累計

### <キャッシュイン>



### <キャッシュアウト>



- ・ 基盤となるコア技術の一層の充実
- ・ 将来の新品・新分野を見据えた戦略的技術開発の推進

- ・ 「スマート工場」「スマート開発」実現への取り組み強化
- ・ 将来へ向けた技術開発投資

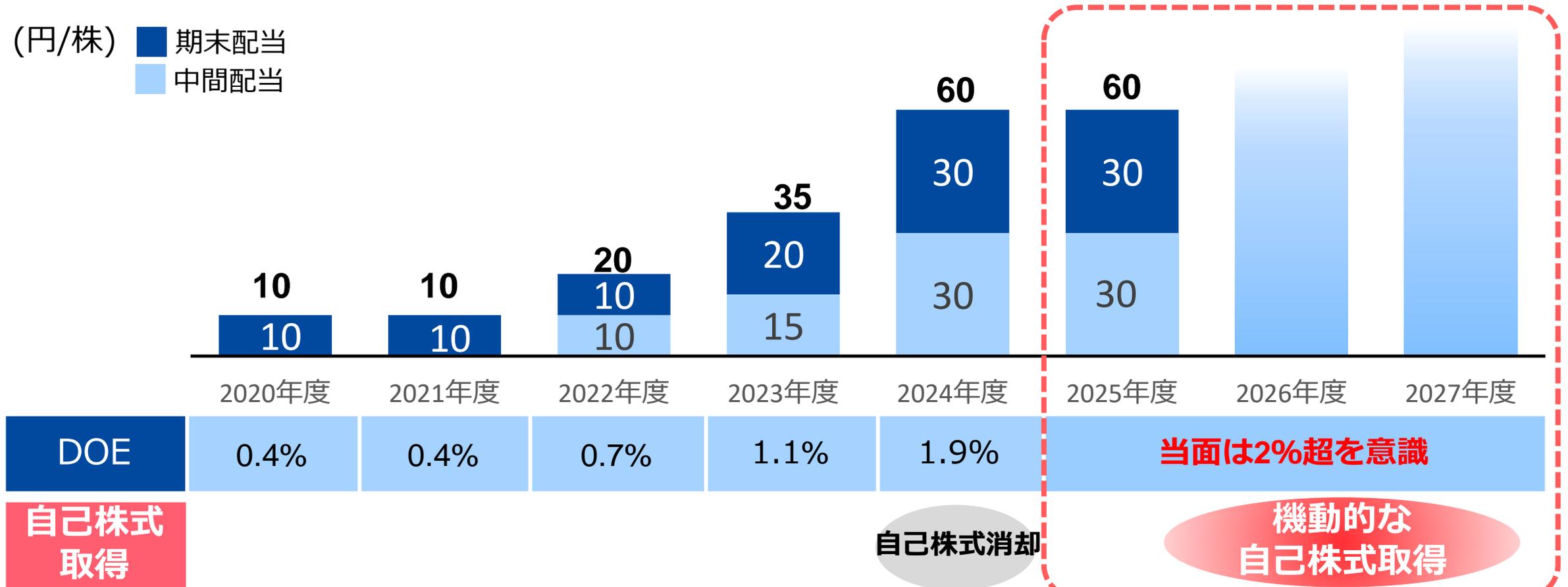
- ・ DOEを指標とした配当政策
- ・ 自己資本の状況に応じて機動的に自己株式を取得

# 株主還元の充実

- 配当は引き続きDOEを指標とし、当面2%超、中期的に3%を目指す
- 適切な自己資本の水準を維持しつつ自己株式取得を機動的に実施

(円/株)

■ 期末配当  
■ 中間配当



経済的な価値の創出に加え、社会的な価値の創出を目指し、「Well-being」「ESGの取り組み」「カーボンニュートラル」に取り組んでいる

## Well-being

### ・ 人的資本を強化

- ✓ キャリア充実の施策実施
- ✓ 女性管理職比率の更なる向上
- ✓ 心理的安全性向上  
(全管理職向け研修の実施等)
- ✓ ヘルスリテラシー向上

## ESGの 取り組み

### ・ 資源の有効活用

- ✓ リサイクル材の活用拡大
  - ✓ 産業廃棄物リサイクル率向上
- ### ・ 社会貢献活動の推進
- ✓ 環境保全、次世代育成、  
地域活動を中心に活動を推進

### ・ コンプライアンスの強化

## カーボン ニュートラル

### ・ カーボンニュートラルの推進

- (2050年度 事業活動で排出する  
GHG 排出量実質ゼロ)
- ✓ 環境貢献製品の開発推進
- ✓ 再生可能エネルギーの活用
- ✓ 省エネルギー活動の推進

# マテリアリティの達成状況

事業戦略

株主還元の充実

財務戦略

成長性への期待



(○ : 90%以上 △ : 90%未満 × : 50%未満)

マテリアリティ	中長期目標 (2030年度)	2024年度目標	達成度合い
気候変動対策	2030年度事業活動で排出するCO <sub>2</sub> 排出量50%削減 (2018年度基点)	CO <sub>2</sub> 排出量を2018年度比42.5%削減	○
環境貢献製品の開発	<車体プレス部品事業> 更なる軽量化部品の開発および量産車への採用	更なる軽量化部品の開発	○
	<精密部品事業> 電動車パワートレイン用部品の開発および量産車への採用	電動車パワートレイン用部品の開発	○
資源の有効活用	産業廃棄物リサイクル率90%以上〔ユニプレス/ユニプレス九州〕	産業廃棄物リサイクル率 : 78%〔ユニプレス/ユニプレス九州〕	○
製品品質向上	納入不良ゼロ	IATF16949の認証維持	○
人権尊重	重大な人権侵害ゼロ	重大な人権侵害ゼロ	○
ダイバーシティの推進	①女性管理職の比率拡大 (7%)〔ユニプレス〕	管理職に占める女性従業員比率4.2%以上	△
	②海外拠点の上級管理職における現地従業員の比率拡大 (60%)〔海外〕	北米拠点比率向上に向けた取組み推進	○
サプライチェーン・マネジメント	【持続可能な調達の推進】 環境・社会に関する高リスクサプライヤーゼロ	環境・社会に関する高リスクサプライヤーゼロ	○
コーポレート・ガバナンスの強化	①重大な法令違反ゼロ	重大な法令違反ゼロ	○
	②重大な腐敗防止方針違反ゼロ	重大な腐敗防止方針違反ゼロ	○

## ホンダより優良感謝賞「サステナビリティ部門」を初受賞

- 優良感謝賞「サステナビリティ部門」は、ホンダがESG分野において優れた取り組みを行った取引先に贈呈される賞である
- 当社の取り組みの中に特に以下2点を高く評価された

### <取り組み>

- サステナビリティ委員会を中心とした推進体制と活動のPDCAサイクル
- カーボンニュートラルに向けたCO2排出量の削減活動と成果



左：本田技研工業株式会社 取締役代表執行役社長 三部 敏宏  
右：当社の代表取締役・社長執行役員 浦西 信哉

## マツダより「品質実績 連続最優秀賞」を初受賞

- 「品質実績 連続最優秀賞」は、マツダが極めて優秀な納入品質実績を2年以上維持継続し、品質向上活動に貢献した取引先に贈呈される、品質における最上位の賞である
- 当社は以下の取り組みを高く評価された

### <取り組み>

- 2021年度から4年間全ての納入部品の不良ゼロを継続
- 短納期で新設部品の量産の立ち上げと品質向上活動への貢献



右：マツダ株式会社 代表取締役社長兼CEO 毛籠 勝弘  
左：当社の取締役・副社長執行役員 山本 邦雄

## 車体プレス部品の品質やカーボンニュートラル等に関する賞を受賞

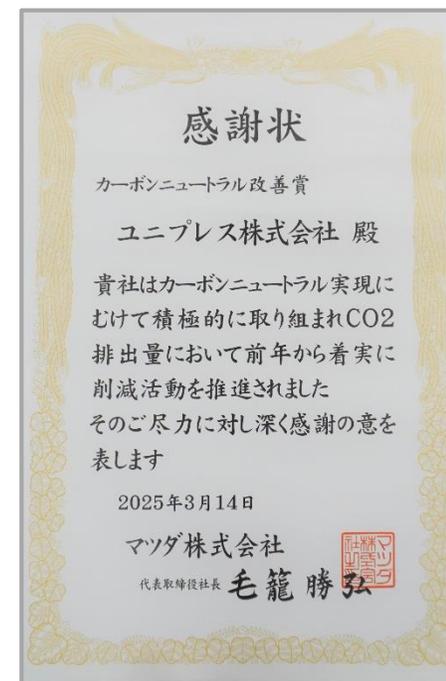
<北米日産>

Exceptional New Model  
Quality Performance



<マツダ>

カーボンニュートラル  
改善賞



# 投資家との対話強化

株主・投資家との積極的な対話に加え、IRサイトの刷新や展示会への参加など、情報発信の充実に取り組んでいる

## 2024年度取り組み

- 積極的に株主・投資家との対話を実施し、対話を通じて把握した株主・投資家の意見は取締役会でフィードバックする

	スピーカー	回数
決算説明会	代表取締役社長、財務担当役員、技術担当役員、工場・生産担当役員	2回
機関投資家・アナリストとの個別対話	財務担当役員、IR担当役員	73回
議決権行使担当者等との個別対話	IR担当役員	8回

# 投資家との対話強化

- **クルマの先端技術分野において世界最大の展示会である「オートモーティブワールド2025」に出展**

- ✓ 車体骨格統合部品、e-Axle 構成部品や大型樹脂部品など車体の軽量化および環境負荷低減に貢献する部品を中心に展示



- **IRサイトを含むコーポレートサイトの刷新により、開示情報の充実**

- ✓ 決算情報、財務データ等のコンテンツを整理・拡充
- ✓ 必要な情報を一目で把握できる「一目でわかるユニプレス」ページの新設 など



## 今後の取り組み

- **当社への理解を深めていただくため、技術説明会、工場見学会等の開催を検討**
- **統合報告書の開示を検討**



プレスのかで、未来にプラス。

## 「IR情報メール配信サービス」のご案内

ユニプレスの最新情報をメールでお知らせします。ぜひご登録下さい。

スマートフォンから

二次元コードを読み  
取って登録



パソコンから

ユニプレスWEBサイトトップページのバナーをクリック



(円)

	2023年度 通期		2024年度 通期		2025年度 計画見通し
	期中平均	期末	期中平均	期末	
米ドル	145.31	151.40	152.60	149.53	135.00
英ポンド	176.22	180.66	194.72	198.91	180.00
ユーロ	153.14	157.09	164.38	164.86	150.00
メキシコペソ	8.04	8.35	8.26	7.77	6.75
人民元	19.87	19.94	21.13	21.67	18.50
インドルピー	1.76	1.82	1.81	1.75	1.60
バーツ	4.06	4.13	4.32	4.65	4.00
インドネシア ルピア	0.0093	0.0092	0.0096	0.0097	0.0082

このプレゼンテーション資料で述べられている将来の当社に関する見通しは、現時点で当社が知りうる情報をもとに作成されたものです。

あくまでも現時点での将来予想であり、リスクや不確定要素を含んでいるため、実際の業績はかかる予想と大きく異なる結果となることがあります。

それらのリスクや不確定要素のうち、主なものは以下のとおりですが、これらに限られるものではありません。

- ・ 主要市場(日本、米州、欧州、アジア等)の経済状況、消費動向、及び自動車業界得意先メーカー各社の業況・戦略等に伴う製品需給の急激な変動
- ・ 原油価格や鋼材価格の高騰に伴う当社製品製造コストへの影響
- ・ 為替相場の大幅な変動
- ・ 金融・資本市場における金利等の変動 など