



**2022年度  
第3四半期 決算報告**  
2023年2月2日

## 1. 2022年度第3四半期累計 実績

## 2. 2022年度 業績見通し

## 3. ビジネスハイライト

## 2022年度第3四半期累計 業績サマリー【前年同期比】



(億円、千台)	第3四半期累計 (4-12月)				四半期別		
	FY2021	FY2022	増減		1Q	2Q	3Q
			差異	率			
売上高	14,161	18,053	+3,892	+27%	5,287	6,295	6,471
営業利益 (利益率)	559 (3.9%)	1,537 (8.5%)	+978	+175%	308 (5.8%)	538 (8.5%)	691 (10.7%)
経常利益	611	1,547	+936	+153%	495	518	534
当期純利益*	447	1,308	+861	+193%	386	441	481
販売台数 (小売台数)	687	630	-57	-8%	217	209	204

\* 親会社株主に帰属する当期純利益

3

依然として出口の見えないロシア・ウクライナ情勢、それに伴う物流の混乱や、エネルギー価格の上昇、またこの数十年みられなかったレベルのインフレの広まり、それらを抑制するための急激な金利上昇、世界的な景気後退懸念など、当社を取り巻く環境は不確実性を増しております。

このような経営環境の中、当社の業績は年末にかけて為替レートが円高で推移致しましたが、引き続き販売の質あるいは手取り改善活動を推進したことなどにより、前年同期比で大幅に改善いたしました。

第3四半期の売上高は、前年同期比27%増の1兆8,053億円となりました。

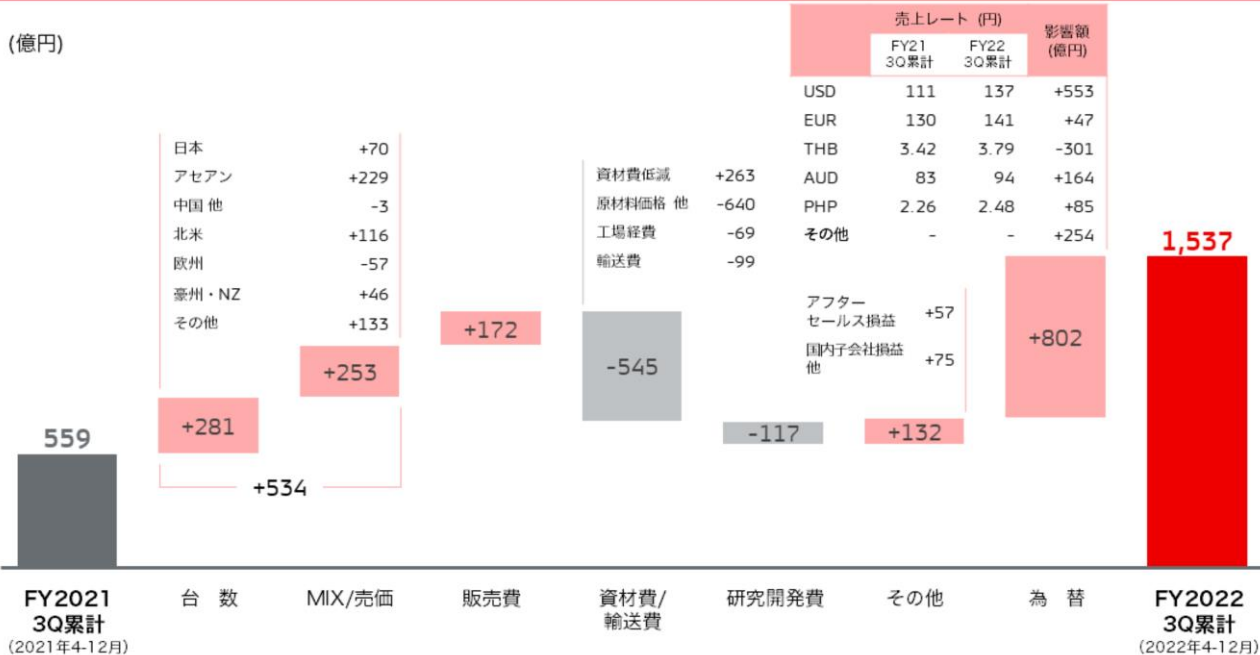
営業利益は、前年同期比で大幅に改善し、1,537億円となりました。また営業利益率も8.5%と高止まりしています。

経常利益は、為替の影響もあり1,547億円、当期純利益は1,308億円となりました。

尚、第3四半期切り取りでは、売上高6,471億円、営業利益691億円、営業利益率10.7%、経常利益534億円、当期純利益は481億円となりました。

小売販売台数は、グローバルで63万台となりました。

# 2022年度第3四半期累計 営業利益変動要因分析【前年同期比】



ご覧のスライドで、2022年度第3四半期累計の営業利益の前年同期比変動要因を説明いたします。

台数・MIX/売価は、主力かつ高採算地域であるアセアン等における台数増加や、各国での売価改善活動が進捗し、総計で534億円の好転となりました。

販売費用は、各国の経済活動正常化に伴い広告宣伝費を積み増しましたが、主に北米地域での対策金減少がドライバーとなり、合計で172億円の好転となりました。

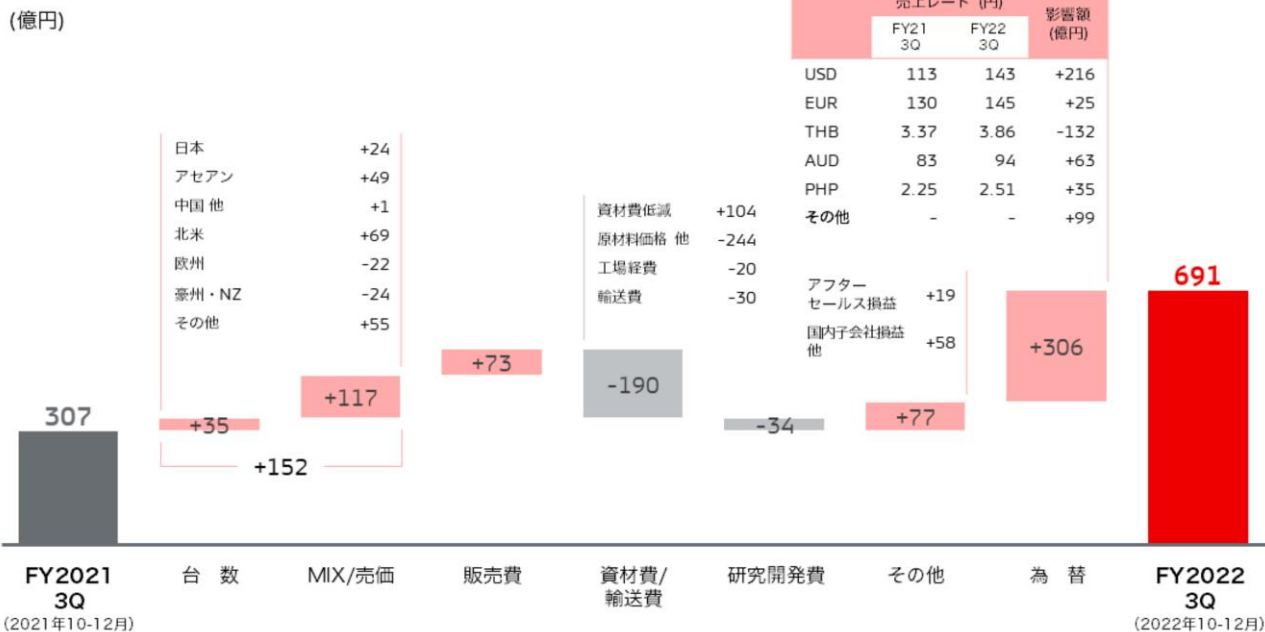
資材費/輸送費は、上期までと同様に、原材料価格高騰等を資材費低減活動で一部吸収いたしましたが、輸送費や工場経費の悪化もあり、全体で545億円の悪化となりました。

研究開発費は、2023年度以降の新商品投入準備に向けて、計画通り積み増しており117億円の悪化、その他費用は、引き続きアフターセールス損益や国内子会社損益等が前年比で好転したため、合計で132億円の増益要因となりました。

為替につきましては、スライドにお示ししている通り、主に米ドル、豪ドルのプラス影響が大きく、前年同期比で802億円の好転となりました。

これまでのところ、為替の追い風はあったものの、車両供給制約がある中で主力地域を中心に丁寧に販売し、また取り組んでいる手取り改善戦略を推進することによって、資材費・輸送費や研究開発費のコストアップを吸収し、総計で前年同期比978億円の増益となりました。為替影響を除いても180億円近い増益で着地しております。

# 2022年度第3四半期 営業利益変動要因分析【前年同期比】



ご覧のスライドで、2022年度第3四半期の営業利益の前年同期比変動要因を説明いたします。

台数・MIX/売価は、主力かつ高採算地域のアセアン等での販売増加と、各地域における売価改善活動を通じ、合計で152億円の好転となりました。

販売費用は、北米や日本における対策金の抑制効果により、合計で73億円の好転となりました。

資材費/輸送費は、原材料価格高騰や工場経費、輸送費等の悪化を、一部資材費低減活動で吸収し、総計で190億円の悪化。研究開発費は計画通り積み増し、前年同期比で34億円の悪化。その他はアフターセールス事業、国内子会社損益等が好転したことを主因とし、77億円の増益効果となりました。

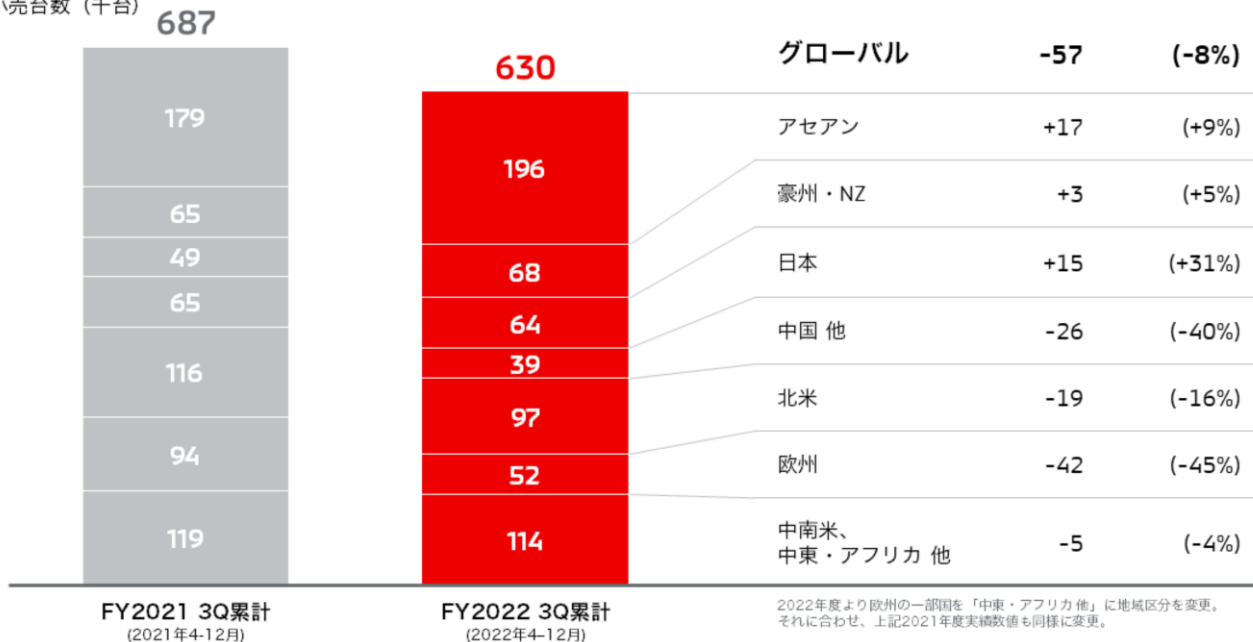
為替につきましては、全体的な円安傾向が続いており、コスト通貨であるタイバーツの悪化を、米ドル、豪ドルをはじめとする他通貨で打ち返し、合計で306億円の好転となりました。

総計で、前年同期比で384億円の増益となりました。第3四半期累計と同様に、為替影響を除いても増益傾向が続いております。

## 2022年度第3四半期累計 販売台数実績【前年同期比】



小売台数（千台）



6

次に、2022年度第3四半期の販売台数について説明いたします。

小売台数は、半導体不足等による生産台数制約影響や船腹の不足により、前年同期比8%減、63万台にとどまりました。

特に、ゼロコロナ政策を堅持していた中国と、モデルラインナップの減少及びロシア・ウクライナ問題による車両供給停止の影響のあった欧州の減少幅が大きく見えます。

また、車両供給不足により、北米の販売台数も相対的に大きな影響を受けました。

次ページより、コアマーケットの販売状況及び北米・日本についてご説明いたします。

## アセアン

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

	FY2021 3Q累計		FY2022 3Q累計
アセアン	179千台	→	196千台
タイ	35千台 (6.2%)	→	36千台 (5.9%)
インドネシア	83千台 (12.1%)	→	67千台 (8.6%)
フィリピン	26千台 (12.4%)	→	43千台 (15.5%)
ベトナム	20千台 (8.9%)	→	31千台 (10.4%)



- 総需要の回復基調はインフレや利上げにより足元で鈍化
- タイ・インドネシア: 価格訴求に頼らない、質重視の販売に注力  
フィリピン・ベトナム: エクスパンダーが継続的に受注好調
- ➔ 外部環境の変化を注視しつつ、台数・損益・シェアのバランスに注意を払った適切な販売施策を推進

まずアセアン地域についてご説明いたします。第3四半期累計で販売台数は前年同期比1万7千台増加しており、利益率改善のドライバーとなっております。

タイは、昨年10月より入国規制を完全撤廃し、観光客の受け入れも一層拡大しており市場の回復を期待しています。一方で、一部地域での洪水やインフレによる購買力の減退等により、全体需要の完全復活には至りませんでした。当社は、『エクスパンダー』『パジェロスポーツ』等主力モデルで前年同期比販売台数を拡大し、他社からの新商品投入による環境激化の中で、ほぼ前年並みのシェアを確保しております。今後も販売の質改善に注力し、デジタルツールの導入や販売基盤強化を推進し、来年度以降の新型車攻勢の準備を進めます。

インドネシアは、9月以降の断続的な利上げや物価高騰、燃料補助金削減による燃料価格値上げ等から、消費者心理に陰りがみられ、主に乗用車セグメントの需要が鈍化いたしました。その一方、商用車セグメントの需要は、石炭価格、資源系価格が高止まりしている中で堅調に推移いたしました。当社は、激化する価格競争には追随せず、得意とするイベントマーケティングを中心に、お客さまとのコミュニケーションを丁寧に行うことで、新型『エクスパンダー クロス』と共に販売台数は徐々に増加傾向にあります。一方、商用車セグメントについて、受注は堅調なものの、車両供給制約に加え、TPT輸入枠の認可が遅れたことで小売販売が減少していますが、既に輸入枠問題は徐々に解消しており、23年1-3月に小売に結び付く見込みです。不透明なマクロ環境を注視しつつ、引き続き、台数・損益・シェアのバランスを注視しながら、適切な販売施策を実行してまいります。

【次ページに続く】

フィリピンは、14年ぶりの高水準のインフレに対し、政策金利の継続的な引き上げによる中銀の金融引き締めも行われる中、海外労働者からの送金増や失業率低下により消費者マインドは改善しており、自動車購買意欲を支えています。当社は、昨年5月に発売を開始した新型『エクスペンダー』の受注が好調に推移した事に加え、銀行ローン審査が緩和される中で『ミラージュ』『ミラージュG4』も計画を大きく上回りました。旺盛な需要の中、供給が安定せず、在庫の有無が販売パフォーマンスに影響する神経質な状況は続きますが、徐々に正常化している対面販売機会等を強化し、販売拡大に努めます。

ベトナム市場全体は、昨年4～5月の駆け込み需要の反動により、やや低調に推移しておりますが、当社は、7月より市場投入した新型『エクスペンダー』が好調に推移し、販売台数・シェアいずれも拡大いたしました。引き続き、新型『エクスペンダー』を販売の核と据え、相対的に供給及び在庫が安定しており好調な『トライトン』や、年式切り替えを機に好調な『アウトランダー』の拡販に努め、計画の達成を目指します。

マレーシアの市場は、引き続き堅調に推移しており、当社でも好調な販売が続いております。加えて、受注残も徐々に解消に向かっております。



## 豪州・NZ

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

	FY2021 3Q累計		FY2022 3Q累計
豪州・NZ	65千台	→	68千台
豪州	50千台 (6.6%)	→	53千台 (6.8%)
NZ	15千台 (12.9%)	→	15千台 (13.9%)



- 総需要は2019年度水準まで回復(豪州)も、インフレ/金利上げを背景に足元伸び悩み
- 供給制約のリカバリーに尽力・新型アウトランダーの好調(豪州)  
Clean Car Discount施策を捉えたPHEVモデルの拡販(NZ)
- 納期長期化の中、受注維持及びキャンセルの最小化に向けた取り組みを推進  
PHEVリーダーとしてPHEV市場拡大を牽引

豪州の全体需要は、新型コロナウイルス感染の影響が少なかった2019年度レベルまで改善いたしました。当社は、他社同様に供給制約影響を大きく受けましたが、車両輸送会社との交渉や、部品供給制限回避の為に装備仕様変更などを通じ、車両供給のリカバリーに努めた事に加え、新型『アウトランダー』がたいへん好評を頂いていることで、前年同期比で販売を伸ばしました。なお、車両供給問題は継続しており、依然として多くのバックオーダーを抱えております。長期間お待たせしているお客様や大幅な納期遅延が生じたお客様へ、きめ細かいフォローを通じ、受注キャンセルの最小化に取り組んで参ります。

ニュージーランドの全体需要は、「Clean Car Discount」施策を背景とした、PHEV/EVモデルが全体需要を牽引いたしました。一方で、インフレ率上昇を背景とした消費マインドの冷え込みや、CCD Fee制度導入の影響によるCO2排出量の多い商用車セグメントの需要の落ち込みから、総需要は前年を下回りました。当社は、期初よりCCDプログラムの補助金対象である『エクリプス クロス』PHEVモデル 及び、『アウトランダー』PHEVモデルの販売を強化することにより、前年同期比でシェアを拡大いたしました。今後も引き続き高い需要のあるPHEVシリーズの供給に注力し、PHEV関連のプロモーションを実施することによって、“PHEV Leader”として、市場の拡大を牽引してまいります。

北米			
販売台数			
	FY2021 3Q累計		FY2022 3Q累計
北米	116千台	→	97千台
うち アウトランダー (ガソリンモデル)	(39.3千台 旧型+新型)	→	36.0千台 新型



- 供給制約により総需要の伸び悩みが継続も、足元3Qで回復の兆し
- 在庫が限られる中でディーラーへの供給を最優先、小売販売維持に努める
- ➔ アウトランダー: ガソリン・PHEVモデルセットでの広告宣伝活動により販売拡大を図る  
競争環境が厳しくなる中、価格訴求販売から商品力訴求販売へのシフトを推進

次に、北米事業の状況について説明いたします。

北米市場は、前年度来の半導体供給問題に起因する車両供給不足による需要減から未だ挽回できておらず、累計では前年比マイナスで推移している一方で、9月~12月期での総需要は前年を上回っており、在庫不足による販売落ち込みからの回復の兆しが見られ始めました。

当社は、上期で限られた在庫をディーラー小売販売に優先して供給していたため、前年度と比較してフリート販売比率は大幅に減少しており、その結果前年同期比での小売も減少しております。主要販売モデルである『アウトランダー』も、在庫不足で販売台数が伸び悩んでいましたが、第3四半期以降在庫状況が改善し始めており、ガソリン・PHEVモデルセットでのマーケティング活動を行う事で販売を強化してまいります。

FRBによる急速な金融引き締めの影響が懸念されていることに加え、在庫正常化を受け、一部メーカーではインセンティブの積み増しが確認されるなど、競争環境は徐々に激しくなっております。当社は、新型『アウトランダー』をきっかけに改善した販売の質を維持し、身の丈にあった販売台数規模の確保に努めます。

日本		
販売台数		
	FY2021 3Q累計	FY2022 3Q累計
日本	49千台	→ 64千台
登録車	22千台	→ 34千台
軽自動車	27千台	→ 30千台



- 9月以降の総需要が前年を上回り改善傾向
- 電動車ラインアップ拡充の中、新型アウトランダーPHEV / エクリプス クロスPHEV / 新型eKクロスEV / ミニキャブ・ミーブいずれも受注好調
- ➔ 電動車を中心とした拡販により、電動車＝三菱自動車のイメージの浸透を図る  
サービス・お客様接客品質向上に継続的に注力し、販売全体の質改善に取り組む

最後に、国内事業の状況について説明いたします。

日本国内の自動車総需要は、9月以降4か月連続で前年比100%超えとなり、少しづつではありますが、回復の兆しが確認されてまいりました。

当社は、新型『アウトランダー』PHEVモデル、『エクリプス クロス』PHEVモデルに加え、新型軽自動車『eKクロス EV』、更にはこの11月より一般販売を再開した『ミニキャブ・ミーブ』と、強みとしている電動車商品ラインナップを拡充し、いずれの受注も好調に推移いたしました。一方で、半導体不足による車両供給不足の影響で、お客様をお待たせしております。

この先も、資材費高騰や半導体不足の状況が短期的に収束するようには見えず、引き続き生産・販売台数に影響を及ぼすと想定しております。そのような環境下において、当社はPHEV・BEV等の電動車シリーズのロングセラー化に加え、“三菱自動車らしさ”を体現した商品を投入することにより、更なる販売伸長を目指すとともに、サービス品質・お客様接客品質向上に注力し、販売全体の質の向上に努めます。

1. 2022年度第3四半期累計 実績

2. 2022年度 業績見通し

3. ビジネスハイライト

## 2022年度 業績見通し【前年度比】



(億円、千台)	FY2021 (2021年4月-2022年3月)	FY2022 見通し (2022年4月-2023年3月)	増減	
			差異	率
売上高	20,389	24,800	+4,411	+22%
営業利益 (利益率)	873 (4.3%)	1,700 (6.9%)	+827 (+2.6 pp)	+95%
経常利益	1,010	1,800	+790	+78%
当期純利益*	740	1,400	+660	+89%
販売台数 (小売台数)	937	866	-71	-8%

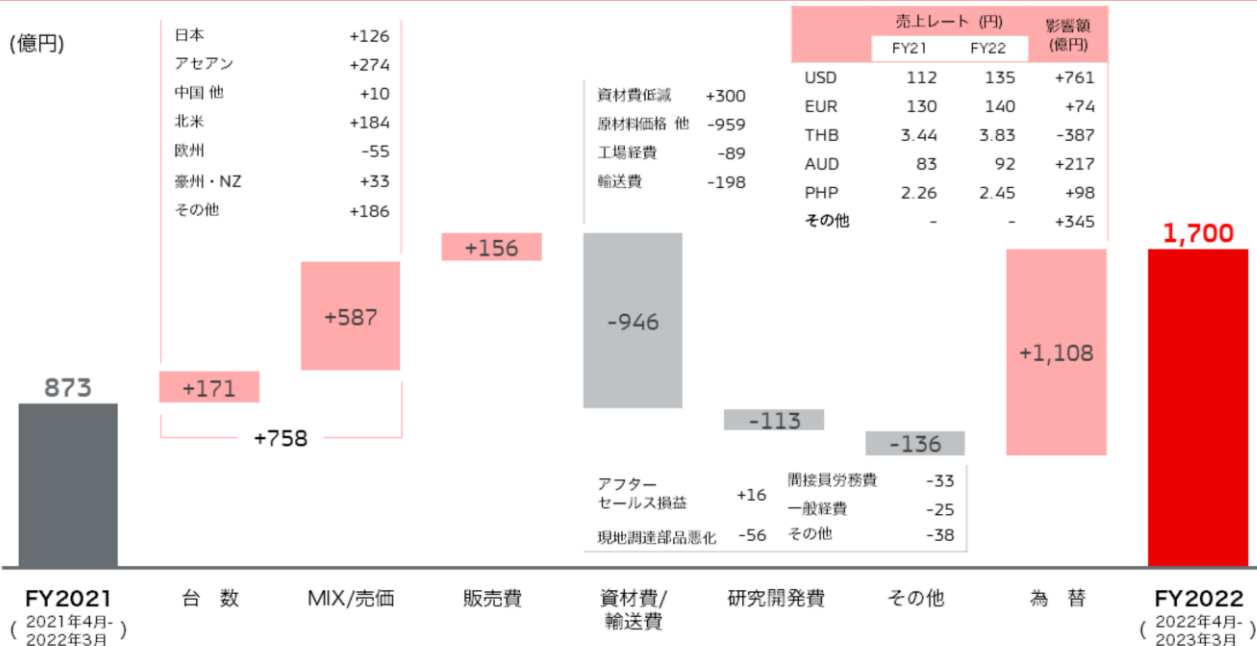
\* 親会社株主に帰属する当期純利益

12

2022年度第3四半期も、上期までの力強いモメンタムを維持し、好業績を収める事ができました。為替の追い風もありましたが、全社一丸となって課題解決に取り組んできた成果であると考えております。

しかしながら、引き続き不安定な経営環境であることと、懸念されている世界的な景気後退の可能性などに加え、値動きの荒い為替市況等、不確実性はかつてない水準にまで高まっているように見受けられます。それらの影響を慎重に判断した結果、11月に修正した通期損益見通しを据え置きといたします。なお、売上高のみ、卸売台数見直しに伴い、2兆5,300億円から、2兆4,800億円に修正いたします。

## 2022年度 営業利益見通し変動要因分析【前年度比】



2022年度営業利益見通しの対前年度変動要因分析を、足元の状況に沿ってスライドにお示ししている通り見直しいたしました。

為替の追い風はあるものの、営業面の努力で資材費高騰影響を打ち返しています。

台数及びMIX/売価影響は、これまでの車両供給不足の影響を反映し、販売台数見直しを変更の上、全体で758億円のプラス効果を想定しております。

販売費は、対策金の抑制効果が想定よりも持続しており、総計で156億円の好転を見通しております。

資材費/輸送費は、計画通り資材費低減活動は行うものの、原材料価格上昇、半導体を含む資材費高騰に、輸送費・工場経費悪化も加わり、総計で946億円の悪化を見通しております。

研究開発費は、計画通り積み増しており、113億円の悪化影響。その他は、人件費や現地調達部品悪化影響、一般経費増加などを想定しており、総計で136億円の悪化を見込んでおります。

為替影響は、現状に為替水準に沿った形で見直し、1,108億円の好転を見込んでおります。

## 2022年度 営業利益見通し変動要因分析【前回公表比】



2022年度営業利益見通し変動要因を見直した結果、変更があった項目はスライドでお示ししている通りとなります。

台数及びMIX/売価影響は、これまでの車両供給不足の影響を反映し、販売台数見直しを変更し見直した結果、60億円の台数悪化影響を想定しております。

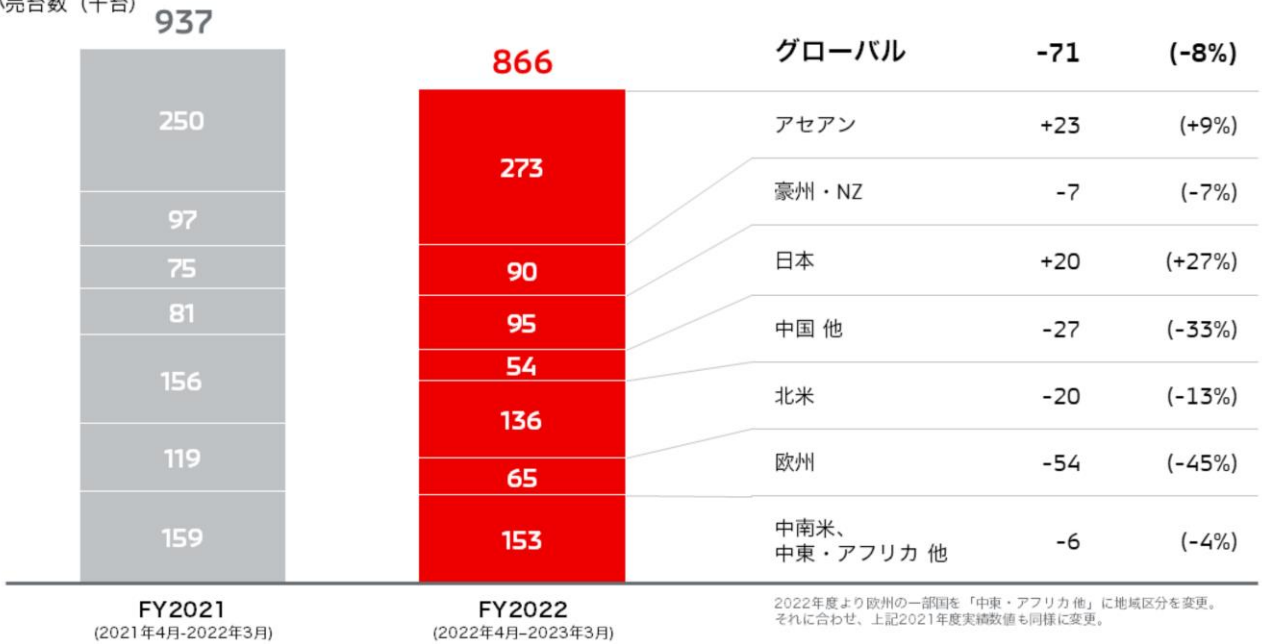
販売費は、供給不足を反映し、対策金の抑制効果が持続していることを織り込み、70億円の好転を見通しております。

為替影響は、長期化していたドル高がピークアウトしている中、師走の日銀会合で予想外の緩和修正発表後の円高局面等を考慮した結果、10億円の悪化影響を見込んでおります。

その他の項目については、それぞれ見直しましたが、概ね前回分析通りの結果となりました。

## 2022年度 販売台数見通し【前年度比】

小売台数（千台）



半導体等部品供給不足による生産制約は期初見通しよりも影響が拡大し、また全世界的な船舶不足の影響もあり、各国の販売台数見通しを90万8千台から86万6千台に見直しました。

ゼロコロナ政策を昨年未まで維持していた影響で需要が低迷している中国、上海ロックダウンや半導体不足影響を要因とする車両供給不足の影響が比較的大きかったアセアン、北米等の台数見通しを変更いたしました。

車両供給不足は、回復の兆しが見えつつも不安定な状態であり、かじ取りが難しい状況に対する変化はみられませんが、期待を上回る受注があり好調に推移している『eK クロスEV』、グローバルに順次展開していずれも好評をいただいている『アウトランダー』『アウトランダー』PHEVモデル、そして『エクスパンダー』といった、三菱自動車らしさを具現化した魅力あるラインナップを丁寧に販売し、見直した販売見通しを達成すべく全力を尽くします。



1. 2022年度第3四半期累計 実績

2. 2022年度 業績見通し

3. ビジネスハイライト

## カーボンニュートラルに向けて: 新型eKクロスEV



### eKクロスEV、国内カー・オブ・ザ・イヤー三冠達成\*



- 軽自動車+バッテリーEVで、社会的課題解決への可能性を示す
- 操縦安定性や静粛性などを高次元で纏め高い評価を受ける

\*2022-2023日本カー・オブ・ザ・イヤー (日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会)、2023年次RJCカーオブザイヤー (NPO法人 日本自動車研究者・ジャーナリスト会議) 及び 2022~2023日本自動車殿堂カーオブザイヤー (NPO法人 日本自動車殿堂)。いずれも日産「サクラ」と同時受賞

2022年5月の発表以来、ご好評頂いている新型軽EV『eKクロス EV』が、日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会が主催する2022-2023日本カー・オブ・ザ・イヤー及びK CARオブ・ザ・イヤーを受賞いたしました。

今回の受賞で、2022~2023日本自動車殿堂カーオブザイヤー (NPO法人 日本自動車殿堂)、2023年次RJCカーオブザイヤー (NPO法人 日本自動車研究者・ジャーナリスト会議) に続く国内カー・オブ・ザ・イヤー三冠達成となり、大変光栄に存じます。これらの結果は、当社が長年にわたり培ってきた電動化技術と、当社のクルマづくりの底力が評価された証だと思えます。

当社はカーボンニュートラル社会の実現に向けて、三菱自動車らしい環境に優しく、安全・安心で快適なクルマを提供し続ける事で、持続可能な社会の実現に貢献してまいります。

### チーム三菱ラリーアート、初参戦の『トライトン』でAXCR\*2022総合優勝



チーム三菱ラリーアートへの技術支援を通じたモータースポーツ活動への参画

- 三菱自動車のクルマづくりにかける情熱や三菱車の楽しさを発信
  - 参戦を通じて得たノウハウを市販車の開発にフィードバックし、一層タフで力強く頼もしい三菱自動車へ
- \*アジアクロスカントリーラリー

当社が技術支援する「チーム三菱ラリーアート」は、去る11月21日（月）～26日（土）にタイおよびカンボジアで開催されたアジアクロスカントリーラリー2022に『トライトン』（T1仕様＝改造クロスカントリー車両）で初参戦し、参戦した2台のうち1台が総合優勝を果たし、もう1台も総合5位となりました。

今回は市販車の高い信頼性と耐久性をベースに、エンジンや足回りをチューニングした比較的市販車に近い仕様でアジアクロスカントリーラリーに臨みましたが、2台の『トライトン』は力強い走りを披露して上位完走を果たしました。この参戦を通じて得たノウハウを、市販車の開発にフィードバックし、いっそうタフで力強く頼もしい“三菱自動車らしさ”を具現化したクルマ作りを目指してまいります。

## 国内軽ラインアップ強化: 新型デリカミニ



19

当社は1月13日(金)～15日(日)にて行われた、国内最大級のカスタムカーの祭典「東京オートサロン2023」にて、新型軽スーパーハイトワゴン『デリカミニ』を披露いたしました。

新型『デリカミニ』は「DAILY ADVENTURE (毎日の冒険)」をデザインテーマとした、SUVらしい力強いスタイリングの軽スーパーハイトワゴンです。アウトドアレジャーの人気の高まる昨今、『デリカ』シリーズの世界観を軽スーパーハイトワゴンに詰め込み、新型『デリカミニ』として、2023年5月より発売いたします。

1月13日(金)より予約注文を開始し、既に約4,000台の予約を頂いており、好調な滑り出しとなりました。

新型『デリカミニ』は、2月10日～12日の大阪オートメッセ2023(インテックス大阪)にも出展する予定となっており、引き続き、三菱自動車ブースでは『次の時代の、次の冒険を。』をテーマとし、環境にやさしく安全・安心で快適な三菱車の魅力を提案してまいります。



---

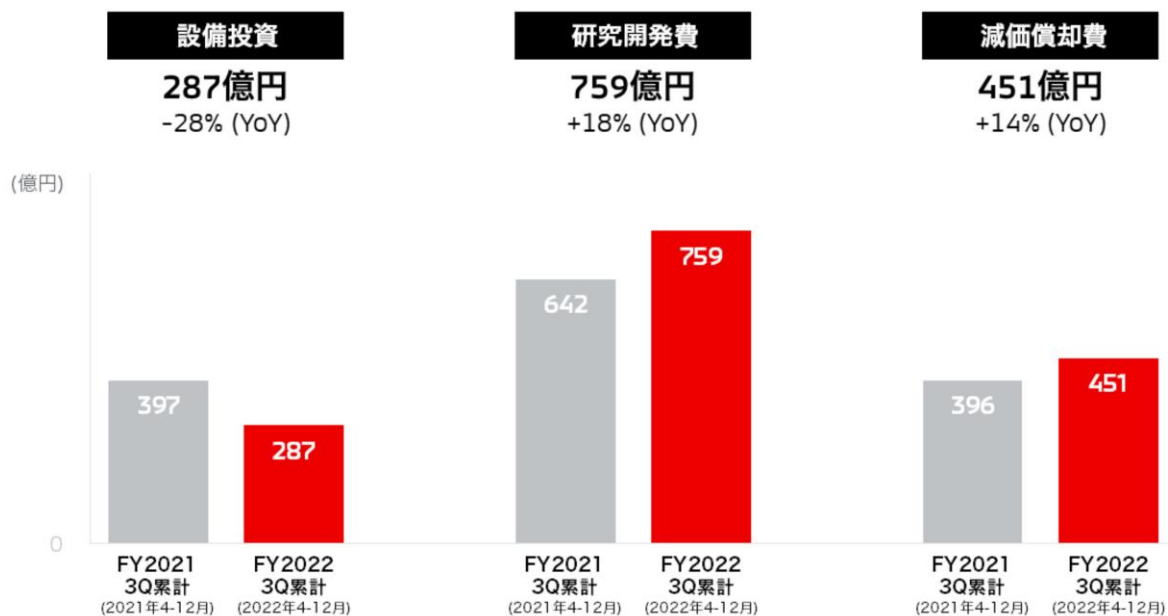
## APPENDIX

## 2022年度第3四半期末 バランス・シート 【前年度末比】



(億円)	FY2021 (2022年3月末)	FY2022 3Q (2022年12月末)	増減
資産合計	19,284	20,565	+1,281
うち現金及び預金	5,115	5,768	+653
負債合計	12,981	12,646	-335
うち有利子負債	4,805	4,313	-492
純資産合計	6,303	7,919	+1,616
自己資本 (自己資本比率)	6,068 (31.5%)	7,642 (37.2%)	+1,574
ネットキャッシュ 【自動車事業及び消去】	2,497	3,869	+1,372

## 2022年度第3四半期累計 設備投資・研究開発費・減価償却費





## 2022年度第3四半期累計 地域別業績【前年同期比】



(億円)	売上高			営業利益		
	FY2021 3Q累計 (2021年4-12月)	FY2022 3Q累計 (2022年4-12月)	増減	FY2021 3Q累計 (2021年4-12月)	FY2022 3Q累計 (2022年4-12月)	増減
合計	14,161	18,053	+3,892	559	1,537	+978
- 日本	2,632	3,901	+1,269	-60	-117	-57
- アセアン	3,236	4,354	+1,118	215	393	+178
- 中国 他	123	88	-35	24	26	+2
- 北米	2,697	3,929	+1,232	138	732	+594
- 欧州	1,788	1,067	-721	-9	41	+50
- 豪州・NZ	1,694	2,184	+490	179	318	+139
- その他	1,991	2,530	+539	72	144	+72

2022年度より欧州の一部国を「その他」に地域区分を変更。それに合わせ、上記2021年度実績数値も同様に変更。

## 2022年度 売上高見通し【前年度比】



(億円)	FY2021 (2021年4月-2022年3月)	FY2022 見通し (2022年4月-2023年3月)	増減
合計	20,389	<b>24,800</b>	+4,411
- 日本	3,939	<b>5,450</b>	+1,511
- アセアン	4,661	<b>6,050</b>	+1,389
- 中国 他	167	<b>100</b>	-67
- 北米	3,972	<b>5,550</b>	+1,578
- 欧州	2,351	<b>1,550</b>	-801
- 豪州・NZ	2,547	<b>2,950</b>	+403
- その他	2,752	<b>3,150</b>	+398

2022年度より欧州の一部国を「その他」に地域区分を変更。それに合わせ、上記2021年度実績数値も同様に変更。

## 2022年度 設備投資・研究開発費・減価償却費見通し



### 設備投資

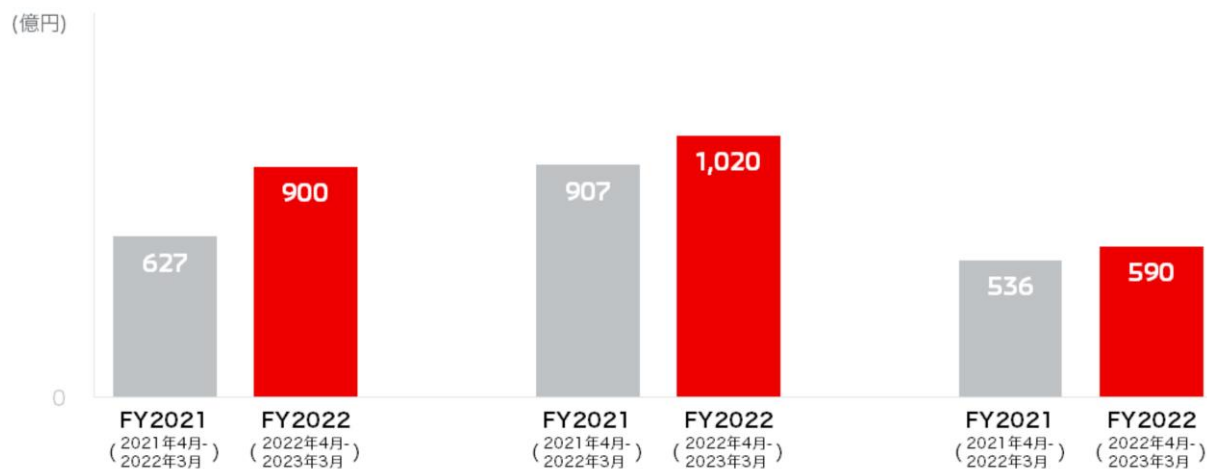
900億円  
+44% (YoY)

### 研究開発費

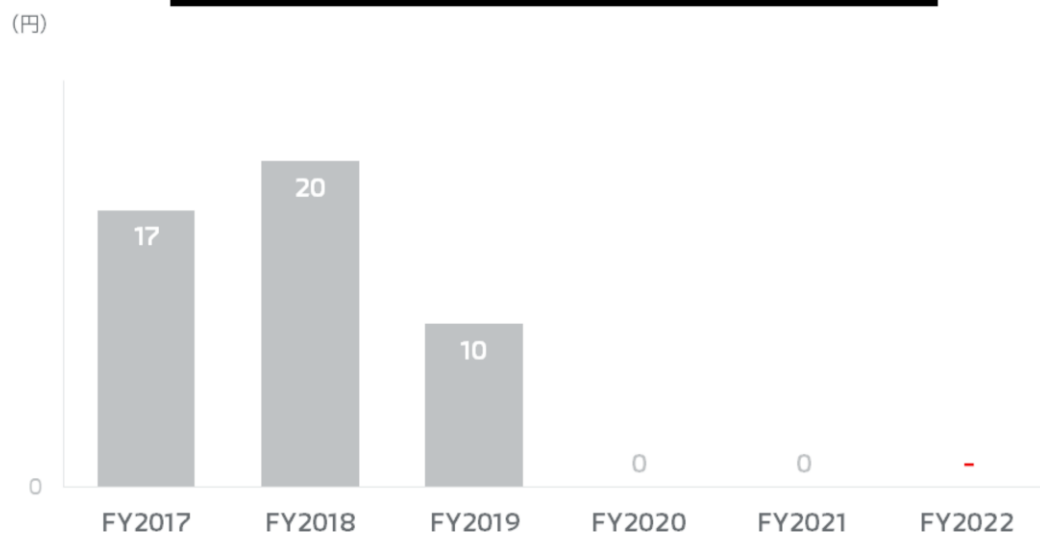
1,020億円  
+12% (YoY)

### 減価償却費

590億円  
+10% (YoY)



## 1株当たり配当金: 未定 (見通し)



本資料に記載されている将来に関する記述は、現時点で入手可能な情報に基づいており、リスクと不確実性を含んでおります。従いまして、今後の当社グループの事業領域を取り巻く経済情勢、市場の動向、金利・為替の変動、関係法令・規則の変更可能性等により、実際の業績がこれらの記述と大きく異なる可能性があることをご承知おきください。

なお、潜在的リスクや不確定要因はこれらに限られるものではありませんので、ご注意ください。また、当社は、将来生じた事象を反映するために、本資料に記載された情報を更新する義務を負っておりません。投資に関する最終的な決定は、投資家の皆様ご自身の責任をもってご判断ください。本資料に記載されている情報に基づき投資された結果、何らかの損害が発生した場合でも、当社は責任を負いかねますので、ご了承ください。