

# 2009年12月期の経営成績の分析

## 概況

2009年12月期(以下「2009年度」)における経済環境は、国際的な金融システム不安に端を発した信用収縮が実体経済へと波及し、消費の低迷、生産の減少、雇用情勢の悪化として全世界で顕在化しました。

日本経済においても、この影響を受け、生産・輸出が減少するなど企業収益が圧迫され、加えて為替円高傾向が定着したことにより、深刻な景気低迷に陥りました。

当社グループにおきましても、欧米市場でのレジャー需要の急減に直面し、流通在庫の圧縮を図るために、出荷調整ならびに日本の先進国向け生産拠点での大幅な減産を実施しました。

かかる環境に対処し、企業として持続していくために緊急対策として、連結総経費10%削減の目標を上回る費用削減を行うとともに、緊急コスト削減プロジェクトを立ち上げ、原価低減を図りました。また、中期的に急激に変化する事業規模に合わせたコスト構造体質転換を図るために構造改革を推進してまいりました。

これらの取り組みに加え、設備投資を前年度に対しほぼ半減させ、流通在庫削減により運転資金を大幅に圧縮したことでフリー・キャッシュ・フローは黒字化を達成しました。

一方、アジア市場では、二輪車需要の落ち込みは軽微に止まり、ニューモデル投入と販売促進活動の展開によって拡販を図り、インドネシア、ベトナムなどで販売が好調に推移しました。

今後の成長が期待できる環境技術については、電動アシスト自転車「PAS」の新基準対応モデルの市場投入や、電動二輪車など次世代のモビリティ技術の開発体制強化も行いました。

## 連結の範囲

2009年度の連結対象子会社数は、前年度比6社減の107社に、一方、持分法適用会社数は前年度と同じ33社となりました。

## 為替変動の影響

為替変動の影響につきましては、売上高は在外子会社の外貨建売上高の円貨への為替換算レートの前年度との差について影響額としています。売上総利益については、海外子会社の外貨建売上総利益の円貨への為替換算レートの前年度差と、当社での外貨建売上総利益の円貨への為替換算レートの前年度差との合計について影響額としています。また、販売価格の変動については為替影響額に含めていません。

前年度との為替変動により2009年度の売上高は1,955億円、売上総利益は689億円の減収、減益影響を受けています。なお、2009年度のPL換算レートは、米ドルは94円で前年度比9円の円高、ユーロは130円で前年度比23円の円高でした。

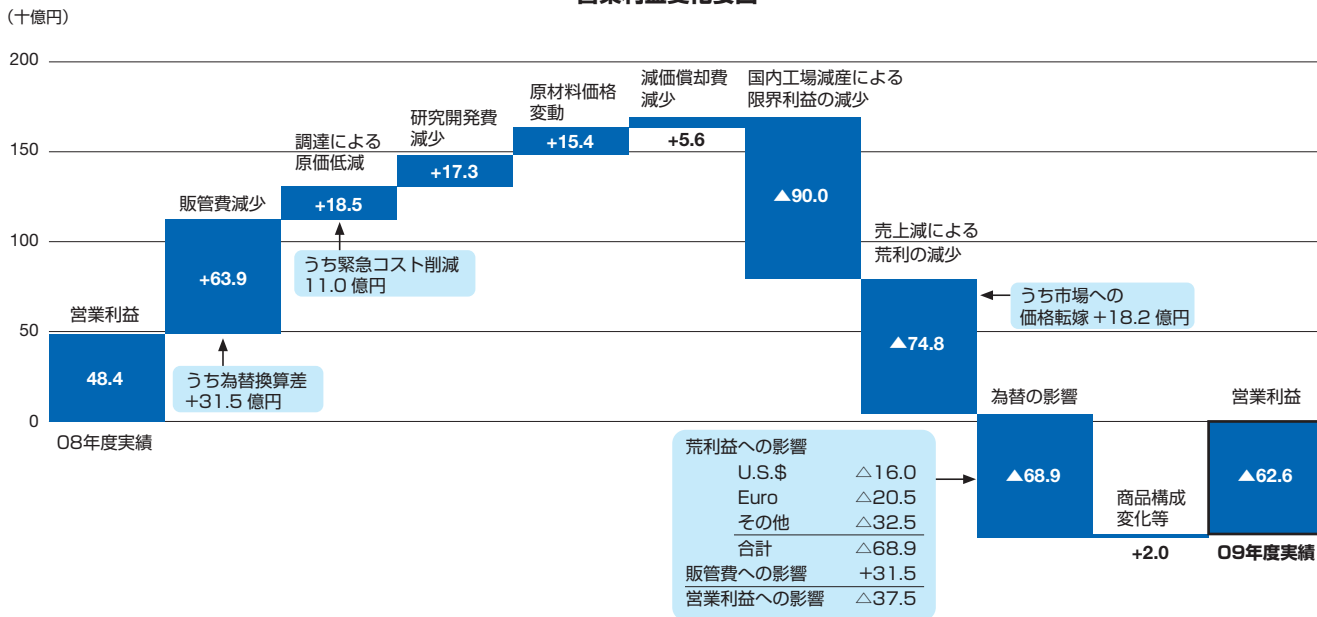
## 売上高・利益

2009年度における当社グループの売上高は、前年度比4,502億円(28.1%)減の1兆1,536億円となりました。国内売上高は前年度比398億円(23.4%)減の1,304億円となり、2009年度の売上高の11.3%を占めました。一方、海外の売上高は前年度比4,105億円(28.6%)減の1兆232億円となり、2009年度の売上高の88.7%を占めました。

営業利益は、前年度比1,110億円減少し、626億円の損失となりました。その要因は、増益要因として、販売管理費の減少(前年度比+639億円)、緊急コスト削減を含む調達による原価低減(前年度比+185億円)、研究開発費の減少(前年度比+173億円)、原材料価格変動の影響(前年度比+154億円)、減価償却費の減少(前年度比+56億円)があったものの、売上減による荒利減少(前年度比△748億円)、為替の影響(前年度比△689億円)、国内減産の影響を含む商品構成変化等(前年度比△880億円)の減益要因がそれらを上回ったことです。経常利益は、前年度比1,272億円減の683億円の損失となりました。

また、先進国事業の構造改革を更に加速するため、主として日本および欧米の固定資産の減損損失、従業員の早期退職にかかる費用を事業構造改善費用に織り込んだ影響などにより、連結当期純利益は前年度比2,180億円減の2,161億円の損失となりました。

### 営業利益変化要因



### 事業部門別売上高

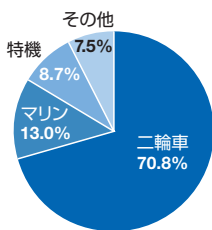
#### 二輪車事業

二輪車事業の売上高は、欧米を中心とした需要の減少や為替円高の影響により、前年度比2,118億円(20.6%)減の8,171億円となり、2009年度の売上高の70.8%を占めました。

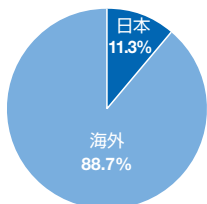
日本では、新商品を投入したものの景気後退による需要の減少の影響により、売上高は前年度比54億円(12.5%)減の380億円となり、当事業の売上高の4.7%を占めました。アジア(日

本を除く)では、インドネシアの需要が減少する中、顧客基点のマーケティングを行うことにより、普及価格帯モペット<sup>注1</sup>の「Vega(ベガ)-ZR」やオートマチックスクーターの「Mio(ミオ)」などの販売数量が増加しました。需要が早期に回復したベトナム、インドなどでも、新商品を積極的に投入することで販売は堅調に推移しましたが、為替円高の影響により、売上高は前年度比412億円(7.9%)減の4,790億円となり、当事業の売上高の58.6%を占めました。北米では、景気後退によるレジャー商品

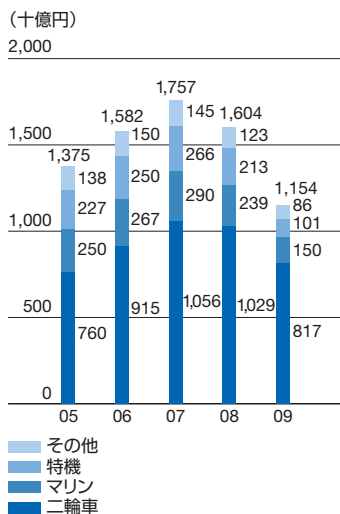
事業別売上高比率 (2009年12月期)



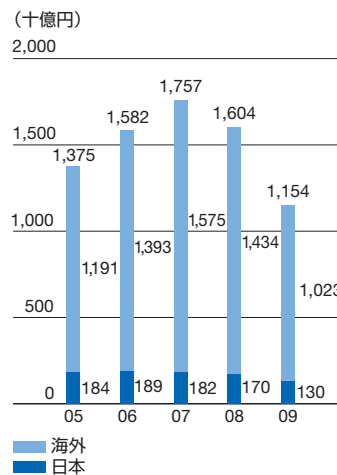
市場別売上高比率 (2009年12月期)



事業別売上高



市場別売上高



# 2009年12月期の経営成績の分析

の需要動向の悪化や為替円高、在庫削減のための出荷調整による影響もあり、売上高は前年度比491億円(45.9%)減の580億円となり、当事業の売上高の7.1%を占めました。欧州では、景気後退による需要減少および為替円高の影響もあり、売上高は前年度比713億円(33.2%)減の1,437億円となり、当事業の売上高の17.6%を占めました。また、ブラジルを中心とした中南米の販売は、需要の減少や為替円高の影響により前年度比減少したため、その他地域の売上高は前年度比447億円(31.3%)減の984億円となり、当事業の売上高の12.0%を占めました。

以上の結果、二輪車事業の海外売上高は前年度比2,063億円(20.9%)減の7,790億円となり、当事業の売上高の95.3%を占めました。

**注1**  
モベッドは、乗り降りし易いようにメインフレームを下側へ湾曲させ、大径タイヤ(前後17インチ等)を装着した小型二輪車で、「アンダーボーン型」とも呼ばれます。

## マリンス事業

マリンス事業の売上高は、需要の減少や為替円高の影響により、前年度比887億円(37.1%)減の1,501億円となり、2009年度の売上高の13.0%を占めました。

日本では、売上高は前年度比73億円(23.5%)減の237億円となり、当事業の売上高の15.8%を占めました。北米では、主に米国での景気後退に伴うレジャー支出の減少による需要の低迷

から、大型船外機やウォータービークル(水上オートバイ)の販売が減少し、在庫削減のための出荷調整による影響もあり、売上高は前年度比434億円(44.0%)減の553億円となり、当事業の売上高の36.8%を占めました。欧州では、船外機の販売が減少し、売上高は前年度比203億円(37.6%)減の338億円となり、当事業の売上高の22.5%を占めました。

以上の結果などにより、マリンス事業の海外売上高は前年度比814億円(39.2%)減の1,264億円となり、当事業の売上高の84.2%を占めました。

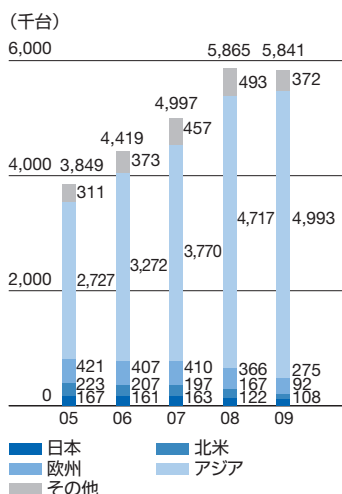
## 特機事業

特機事業の売上高は、主に米国の需要減少や為替円高の影響により、前年度比1,127億円(52.8%)減の1,006億円となり、2009年度の売上高の8.7%を占めました。

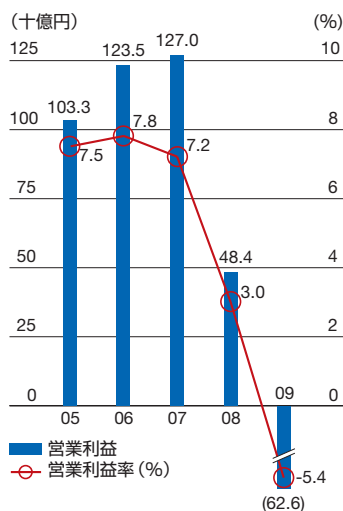
米国では、景気後退に伴うレジャー支出の減少による需要の低迷から、レジャー性の高いスポーツ四輪バギーやサイド・バイ・サイド・ビークルの販売が減少しました。この結果、北米の売上高は前年度比886億円(62.9%)減の524億円となり、当事業の売上高の52.1%を占めました。欧州の売上高は、前年度比115億円(35.9%)減の206億円となり、当事業の売上高の20.4%を占めました。

以上の結果などにより、特機事業の海外売上高は前年度比

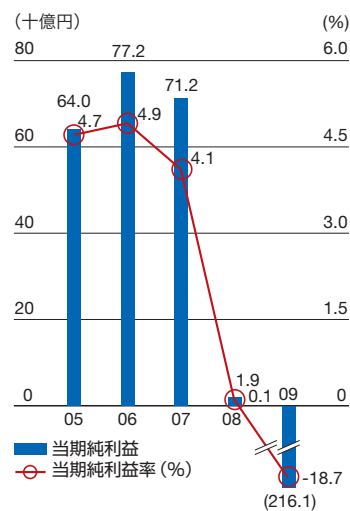
二輪車出荷台数



営業利益および営業利益率



当期純利益および当期純利益率



1,116億円(54.9%)減の917億円となり、当事業の売上高の91.2%を占めました。

### その他の事業

その他の事業の売上高は前年度比371億円(30.2%)減の859億円となり、2009年度の売上高の7.5%を占めました。

電動アシスト自転車は、健康や環境に対する意識の高まりなどにより需要が増加し、新基準対応モデルや幼児二人同乗用モデルなどの市場投入により、販売は好調に推移しました。しかしながら、景気低迷による需要減少により自動車エンジンやサーフェスマウンター（表面実装機）などの販売が減少しました。

その他の事業の国内売上高は前年度比260億円(30.3%)減の598億円となり、当事業の売上高の69.7%を占めました。一方、海外売上高は前年度比111億円(30.0%)減の261億円となり、当事業の売上高の30.3%を占めました。

## 所在地別売上高<sup>注2</sup>

### 日本

欧米向けの二輪車、船外機、四輪バギーの輸出売上高が減少したことにより、売上高は前年度比3,492億円(43.7%)減の4,503億円となり、2009年度の売上高の30.5%を占めました。

### 北米

景気後退によるレジャー商品の需要動向の悪化および為替円高による影響もあり、売上高は前年度比1,999億円(52.2%)減の1,832億円となり、2009年度の売上高の12.4%を占めました。

### 欧州

景気後退による需要減少および為替円高の影響もあり、売上高は前年度比1,067億円(34.7%)減の2,011億円となり、2009年度の売上高の13.7%を占めました。

### アジア

二輪車販売台数は堅調に推移したものの、為替円高の影響により売上高は前年度比653億円(11.2%)減の5,195億円となり、2009年度の売上高の35.2%を占めました。

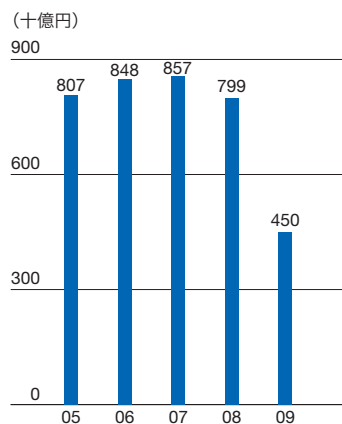
### その他の地域

中南米市場での二輪車売上高の減少などにより、その他の地域の売上高は前年度比504億円(29.5%)減の1,208億円となり、2009年度の売上高の8.2%を占めました。

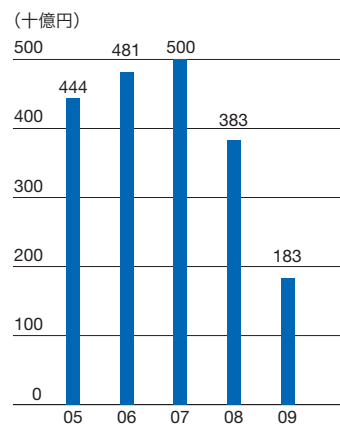
#### 注2

所在地別セグメントの売上高はセグメント間の内部売上高を含んでいます。

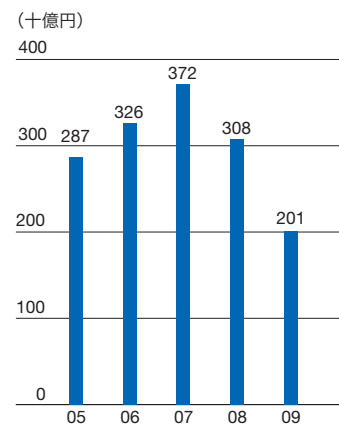
所在地別売上高<sup>注2</sup>—日本



所在地別売上高<sup>注2</sup>—北米



所在地別売上高<sup>注2</sup>—欧州



# 2009年12月期の経営成績の分析

## 損益の状況

### 売上原価、売上総利益、販売費及び一般管理費

売上原価は、前年度比2,754億円(22.5%)減少し、9,514億円となり、売上高の82.5%を占めました。

売上総利益は前年度比1,748億円(46.4%)減少し、2,023億円となり、売上高の17.5%を占めました。これは、調達による原価低減の増益影響が185億円あったものの、国内減産による減益影響が900億円、売上減による減益影響が748億円となったことによるものです。売上総利益率は前年度比6.0ポイント減少し、17.5%となりました。

また、販売費及び一般管理費は、緊急経費削減などにより前年度比639億円(19.4%)減少し2,649億円となりました。売上高に対する販売費及び一般管理費の割合は前年度比2.5ポイント悪化し、23.0%になりました。

### 研究開発費

当社グループは、小型エンジン技術を中心に、車体技術・船体技術・制御技術などを応用して、二輪車、マリノ商品、特機商品、サーフェスマウンター、産業用ロボット、自動車用エンジン、その他の分野の商品の研究開発を行っています。

2009年度の研究開発費の総額は、前年度比230億円(27.1%)減の621億円となり、売上高の5.4%を占めました。事

業部門別の内訳は、二輪車事業が401億円、マリノ事業が72億円、特機事業が68億円、その他の事業が80億円となりました。

新中期経営計画(2010年度から2012年度まで)においては、「中国・インドを始めとした新興国市場へ投入する普及価格帯二輪車の開発」、「インドネシアやベトナムなどのアセアン市場向け二輪車における当社独自技術によるフュエルインジェクション化とコストダウン推進による商品力・収益力の両立」、更に「二輪車・船外機における次世代環境対応エンジンの開発」、そして「電動二輪車、電動アシスト自転車などのスマート・パワー<sup>注3</sup>の技術開発」に取り組むこととしています。

### 注3

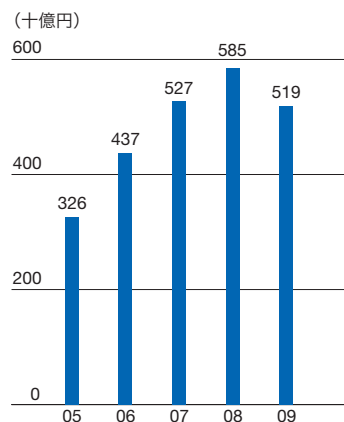
スマート・パワーとは、電動車両を基軸とする新しいモビリティを追求した新動力源技術です。

### 営業利益(損失)

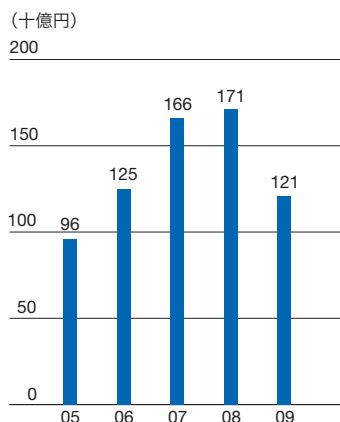
2009年度の営業利益は、前年度比1,110億円減少し、626億円の損失となりました。これにより、営業利益率は前年度比8.4ポイント低下し、-5.4%となりました。

事業別に見てみますと、二輪車事業の営業利益は、アセアンなど新興国の一部では販売増加があったものの、欧米での販売減少や為替の減益影響により378億円減少し、42億円の損失となりました。また、営業利益率は前年度比3.8ポイント低下し-0.5%となりました。

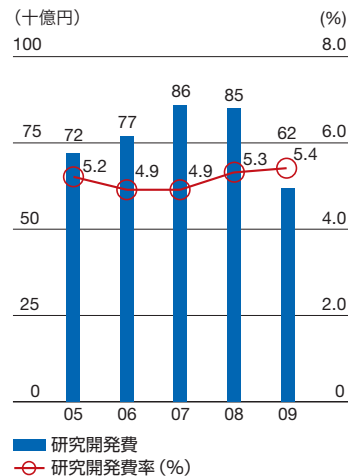
所在地別売上高<sup>注2</sup>—アジア



所在地別売上高<sup>注2</sup>—その他



研究開発費および研究開発費率



マリン事業の営業利益は、為替の減益影響や流通在庫圧縮のための減産、米国での景気後退に伴うレジャー支出の減少による需要の低迷、また、欧州、ロシアでも船外機の販売が減少したことなどにより、304億円減少し、243億円の損失となりました。営業利益率は前年度比18.7ポイント低下し-16.2%となりました。

特機事業では、米国での販売減少に加え、為替の減益影響や流通在庫圧縮のための減産、製造物賠償責任引当金の繰入れなどの影響により、373億円減少し、338億円の営業損失となりました。営業利益率は前年度比35.2ポイント低下し-33.6%となりました。

その他の事業では、電動アシスト自転車は需要が増加し販売は好調に推移しましたが、景気低迷による需要減少により自動車エンジンやサーフェスマウンターなどの販売が減少したため55億円減少し、4億円の営業損失となりました。営業利益率は前年度比4.6ポイント低下し-0.4%となりました。

所在地別に見てみますと、2009年度の日本の営業利益は、流通在庫圧縮のための減産、為替円高の影響もあり326億円減少し、556億円の損失となりました。北米の営業利益は、売上高の減少および為替円高による影響もあり前年度比488億円減少し、423億円の損失となりました。欧州の営業利益は、売上高の減少および為替円高による影響もあり前年度比196億円減少

し、91億円の損失となりました。アジアの営業利益は、為替円高の影響により前年度比18億円(5.0%)減少し、336億円となりました。その他の地域の営業利益は、売上高の減少などにより前年度比142億円減少し、20億円の損失となりました。

### 営業外収益・費用

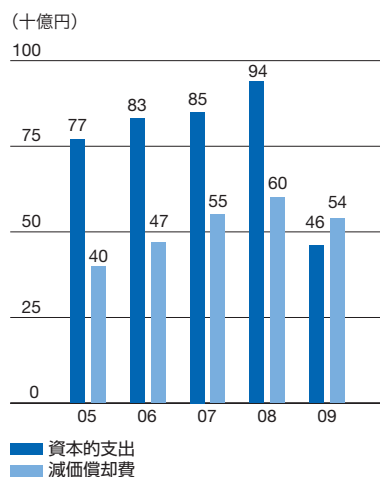
市場金利低下により調達コストが減少する一方で、手元資金確保のための借入金増加、一部拠点での運転資金増加による借入金増加などにより、金利収支は58億円のマイナスとなり、営業外収益と営業外費用を相殺した2009年度の営業外収支は前年度比163億円の減少となりました。

### 特別利益・特別損失

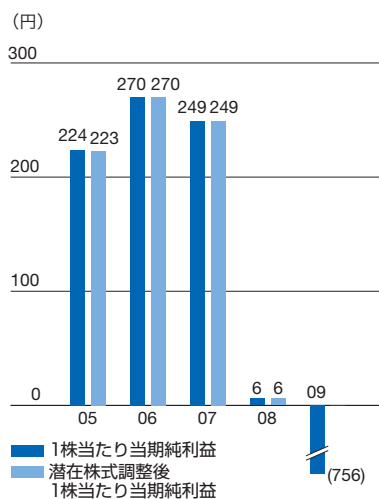
特別利益は4億円となりました。これは主に固定資産売却益です。

一方、特別損失は、事業構造改善費用として1,037億円を、また、固定資産の売却および廃棄により17億円を計上したことなどにより、前年度比848億円(406.2%)増加し、1,057億円となりました。

### 資本的支出および減価償却費

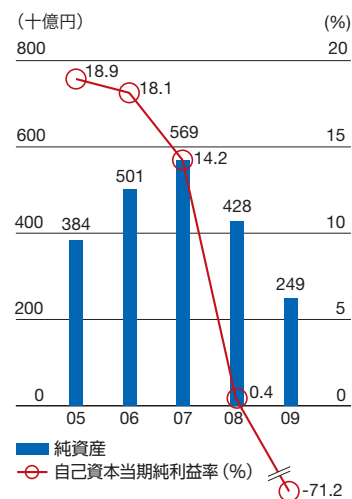


### 1株当たり当期純利益



注  
2009年12月期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益は、1株当たり当期純損失であるため記載していません。

### 純資産および自己資本当期純利益率





# 2009年12月期の経営成績の分析

## 税金等調整前当期純利益

税金等調整前当期純利益は、前年度の388億円から2,125億円減少し、1,737億円の損失となりました。

## 法人税等

2009年度において、本社および米国などのグループ会社で繰延税金資産の取り崩しを行ったことなどにより、法人税等は前年度比76億円(24.0%)増加し、393億円となりました。

## 少数株主利益

少数株主利益は、主としてYamaha Motor Vietnam Co., Ltd.、PT. Yamaha Indonesia Motor Manufacturing およびその連結子会社、台湾山葉機車工業股份有限公司、Industria Colombiana de Motocicletas Yamaha S.A.などの少数株主に帰属する利益からなり、2009年度においては、前年度比21億円(39.4%)減少し、32億円となりました。

## 当期純利益

当期純利益は、前年度の19億円から2,180億円減少し、2,161億円の損失となりました。また、1株当たりの当期純利益は前年度の6円47銭から762円39銭減少し、755円92銭の損失となりました。

## 資本の財源および資金の流動性

### 資産および負債・純資産の状況

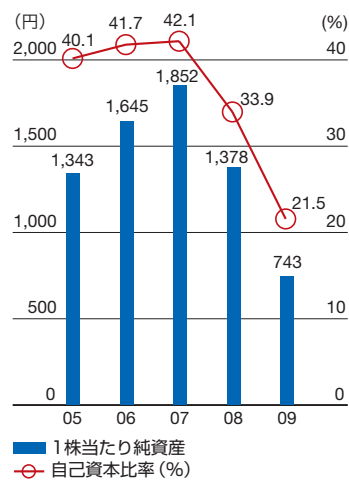
2009年度末の流動資産は、流通在庫の圧縮を進めたな卸資産が減少したことや、繰延税金資産の減少などにより、前年度末と比べて962億円(13.4%)減少し、6,208億円となりました。有形固定資産も、生産設備などの減損により800億円(22.5%)減少し、2,756億円となりました。投資その他の資産は、繰延税金資産が減少したものの、長期貸付金や投資有価証券の増加などにより、13億円(1.6%)増加し、859億円となりました。以上の結果、2009年度末の総資産は前年度末と比べて1,761億円(15.1%)減少し、9,871億円となりました。総資産当期純利益率は前年度と比べて20.3ポイント減少し、-20.1%となりました。

流動負債は、短期借入金や支払手形及び買掛金の減少などにより前年度末と比べて1,878億円(33.1%)減少し、3,797億円となりました。固定負債は、調達資金の安定性確保のため2,093億円の長期借入れを行ったことなどにより、前年度末と比べて1,909億円(114.2%)増加し、3,581億円となりました。以上の結果、2009年度末の負債合計は前年度末と比べて31億円(0.4%)増加し、7,378億円となりました。

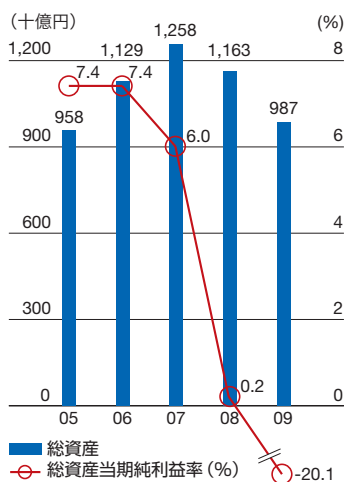
また、2009年度末の流動比率は前年度末と比べて37.2ポイント増加し、163.5%となりました。

2009年度末の純資産は、利益剰余金が2,111億円減少し

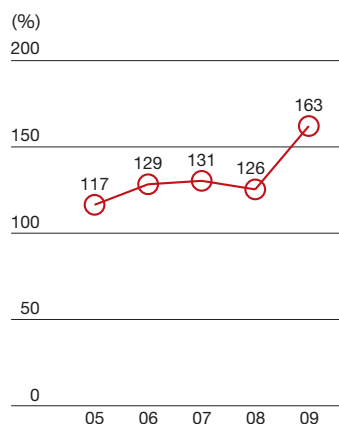
1株当たり純資産および自己資本比率<sup>注4</sup>



総資産および総資産当期純利益率



流動比率



たため、前年度末と比べて1,792億円(41.8%)減少し、2,493億円となりました。これにより、自己資本当期純利益率は前年度と比べて71.6ポイント減少し、-71.2%に、自己資本比率<sup>注4</sup>は前年度末と比べて12.4ポイント減少し、21.5%となりました。また、1株当たりの純資産は、前年度末の1,377円81銭から2009年度末には743円4銭となりました。

#### 注4

自己資本比率:(自己資本+評価・換算差額等)/総資産×100(%)

### 設備投資

2009年度の設備投資は、二輪車・マリン事業の新機種生産のための設備投資、生産能力増強投資および研究開発投資を中心に実施され、前年度と比べて484億円(51.2%)減の460億円となりました。

二輪車事業では、アジア地域で新機種生産のための設備・型投資や増産用設備投資、既存設備の維持・保全のための設備投資などを中心に、また国内では研究開発用設備を取得するなど、299億円の投資を実施しました。

マリン事業では、船外機やウォータービークルの新機種生産のための設備・型投資を中心に、67億円の投資を実施しました。

特機事業では、レクリエーションビークルの新機種生産のための設備投資を中心に、37億円の投資を行いました。

その他の事業では、自動車用エンジン事業における研究開発のための設備投資などを中心に、58億円の投資を行いました。

所要資金についてはいずれの投資も主に自己資金を充当しました。

なお、2009年度において、固定資産の減損損失831億円を計上しています。

このほか、2009年度において重要な設備の除却、売却等はありません。

### キャッシュ・フローの状況

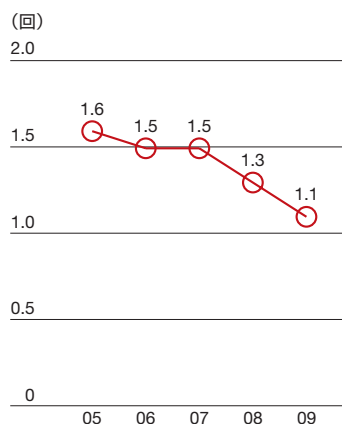
2009年度の営業活動によるキャッシュ・フローは、流通在庫圧縮のための減産により仕入債務が559億円減少(前年度は24億円の増加)する一方、売上債権を610億円圧縮(前年度は82億円の増加)したこと、たな卸資産を1,168億円圧縮(前年度は760億円の増加)したことなどにより、たな卸資産の増加が著しかった前年度と比べ805億円改善し、741億円となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、設備投資を抑制したことなどにより、前年度と比べ543億円減少し、△453億円に止めました。

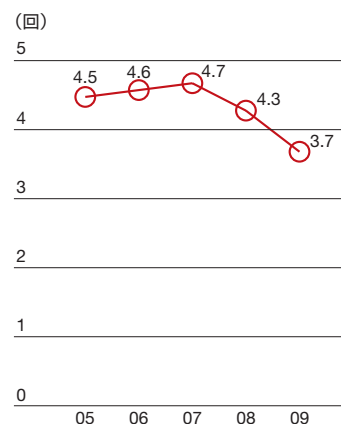
これらによりフリー・キャッシュ・フローは、前年度に比べ1,348億円改善し、288億円となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、借入金の圧縮などに

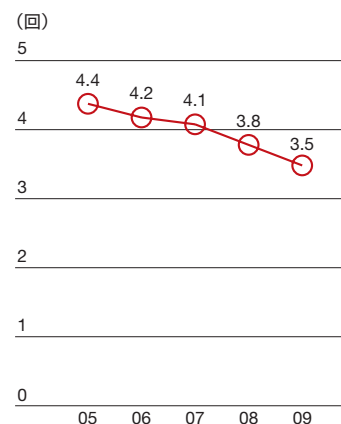
#### 総資産回転率



#### 有形固定資産回転率



#### たな卸資産回転率





# 2009年12月期の経営成績の分析

より、前年度と比べ1,952億円減少し、△320億円となりました。なお、当社米国連結子会社Yamaha Motor Corporation, U.S.A.の債権流動化による資金調達プログラムの見直しに伴う会計上の扱いの変更は、キャッシュ・フローへの影響を及ぼしていません。

これらの結果、2009年度末の有利子負債残高は前年度末比507億円増の3,999億円、現金及び現金同等物は前年度末比29億円増の1,372億円となりました。なお、有利子負債には販売金融に関する借入金が1,336億円含まれます。

## 資金需要

当社グループにおける主な資金需要は、製品製造のための材料・部品等の購入費、製造費用、製品・商品の仕入、販売費及び一般管理費、運転資金、および設備投資資金です。

2009年度の設備投資につきましては、インドネシアなどで生産設備を増強しましたが、減価償却費の抑制を図るため、グループ全体では投資圧縮に努めました。その結果、設備投資の総額は460億円となりました。

なお、新中期経営計画(2010年度から2012年度まで)では、2008年2月に発表した長期ビジョン「Frontier 2020」の中で今後取り組むこととした四つの領域のうち、「パーソナルモビリティ」と「エンジン」の二つの領域に集中して経営資源を投

入することとしています。具体的には、新興国市場へ投入する普及価格帯二輪車の開発、アセアン二輪車におけるフュエルインジェクション化による商品力・収益力の向上や、次世代環境対応エンジンの開発、技術強化によるスマート・パワー・電動商品の市場投入を目指した研究開発活動ならびに研究開発投資を計画しています。

## 配当金

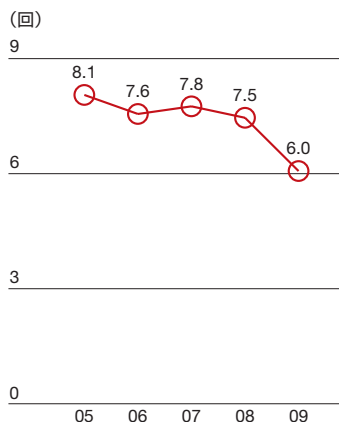
当社は、株主の皆さまの利益向上を経営の重要課題と位置付け、グローバルな視点から世界各地で事業を展開し、企業価値の向上に努めております。配当につきましては、配当性を尺度として連結業績などを総合的に考慮しながら、長期的な視点に立った配当を基本方針とし、株主の皆さまのご期待に添えてまいりたいと考えております。

しかしながら、2009年度の業績悪化および引き続き厳しい経営環境が予想されることなどを総合的に勘案し、誠に遺憾ではありますが、2009年度末ならびに2010年度の配当金につきましては無配とさせていただきます。

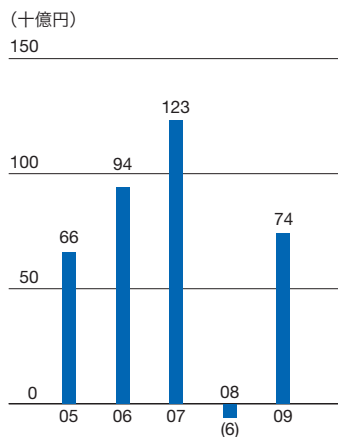
## 資金調達の状況

運転資金については期限が一年以内の短期借入金で、通常おのおの連結会社が運転資金として使用する現地の通貨で調達

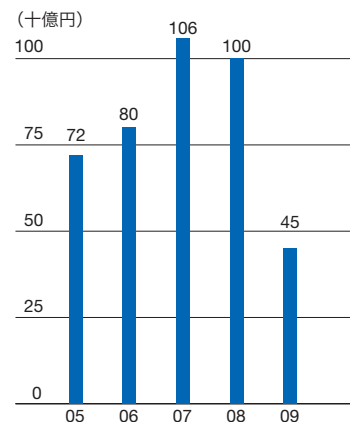
売掛金回転率



営業活動によるキャッシュ・フロー



投資活動によるキャッシュ・フロー



しています。設備投資資金については原則として資本金、内部留保といった自己資金にてまかなうようにしています。2009年度は、調達資金の安定性確保のため金融機関から2,093億円の長期借入れを行いました。

有利子負債の年度別返済額は下記のとおりです。

区分	合計	単位：億円					
		1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
短期借入金	876	876	—	—	—	—	—
長期借入金	3,124	305	602	1,055	450	537	175

なお、手元流動性の補完のため、海外連結子会社において150百万ユーロが引出可能なコミットメントラインについて主要取引金融機関との間で契約を締結しました。2009年度末時点の現金及び現金同等物1,372億円は売上高の約1.4カ月相当の水準であり、コミットメントラインを加味すると約1.6カ月に相当する手元流動性を確保しています。

## 財務政策

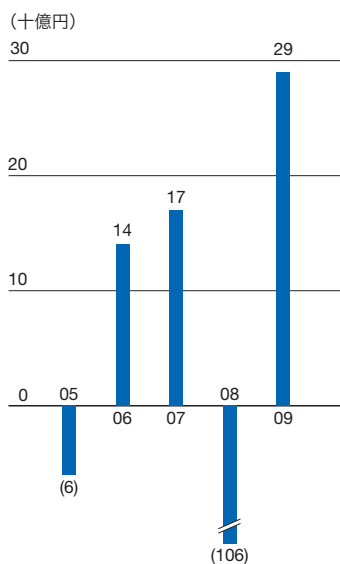
2009年度末における有利子負債の残高は、当社米国連結子会社の債権流動化による資金調達プログラムの見直しに伴い前年度比507億円(14.5%)増の3,999億円となり、有利子負債の自己資本(株主資本および評価・換算差額等の合計で、少数株主持分および新株予約権を含んでいません。)に対する比率

は、前年度末の有利子負債の自己資本に対する比率88.5%から188.3%となりました。有利子負債残高から現金及び預金を控除した実質の有利子負債残高では、前年度の54.6%から2009年度では123.6%と69.0ポイント上昇しました。

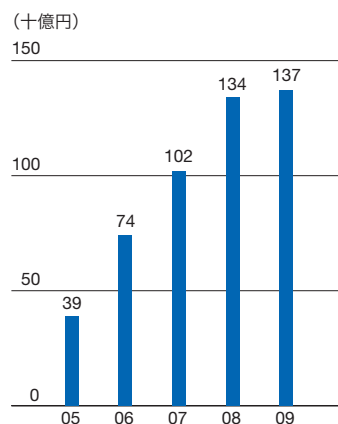
## 株式の状況

株価は、前年度末の932円から、2009年度末には1,166円になりました。自己株式を除く発行済株式総数は、前年度末の286,373,326株から、2009年度末には285,849,635株になりました。これらにより、株式時価総額は、前年度末の2,669億円から2009年度末には3,333億円になりました。

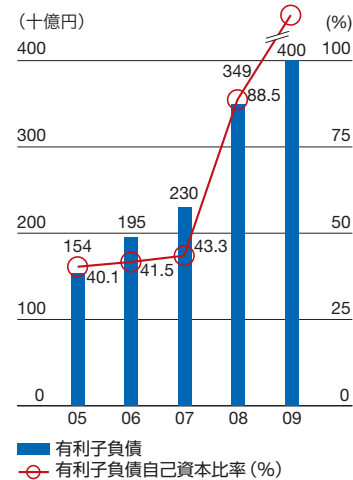
### フリー・キャッシュ・フロー



### 現金及び現金同等物の期末残高



### 有利子負債および有利子負債自己資本比率



# 2009年12月期の経営成績の分析

## 2009年12月期の見通し

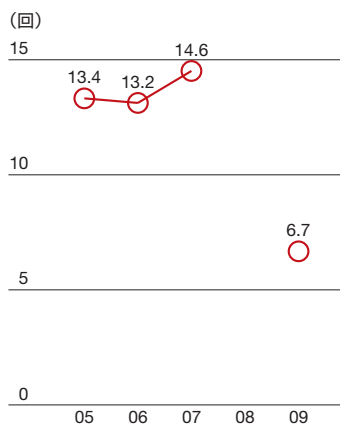
2010年度の需要動向につきましては、アジア市場における二輪車需要の増加は見込めるものの、欧米市場の需要回復にはまだ時間を要することが想定され、販売面では引き続き厳しい状況が継続するものと予想されます。

利益面では、2009年度に取り組みました欧米での流通在庫圧縮や緊急経費削減および緊急コスト低減活動による体質改善が進み、事業規模に合わせたコスト構造改革の効果とあわせ、黒字化を目指してまいります。

以上を踏まえ、2010年度の連結業績について、現時点では、売上高は1兆2,500億円(前年度比964億円増)、営業利益100億円(前年度比726億円増)、経常利益100億円(前年度比783億円増)、当期純利益0億円(前年度比2,161億円増)を予想しています。

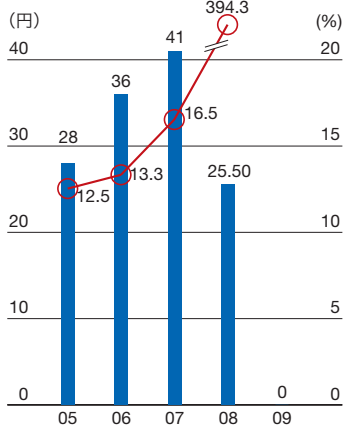
なお、上記業績見通しは、1米ドル=88円(前年度比6円の円高)、1ユーロ=128円(前年度比2円の円高)を前提としています。

### インタレスト・カバレッジ



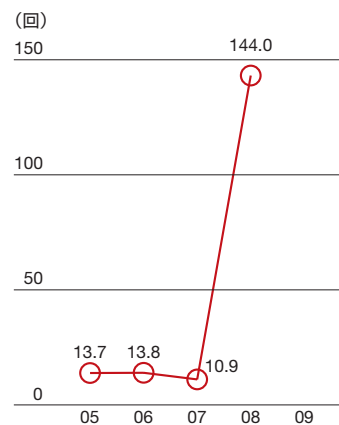
**注**  
2008年12月期のインタレスト・カバレッジは営業活動によるキャッシュ・フローがマイナスのため記載していません。

### 1株当たり配当金および配当性向



**注**  
2009年12月期の配当性向は、当期純損失であるため記載していません。

### 株価収益率



**注**  
2009年12月期の株価収益率は、当期純損失であるため記載していません。