

2024年度 決算報告

RE:NISSAN

日産経営再建計画

2025年5月13日

NISSAN
MOTOR CORPORATION



2024年度実績

2025年度見通し



NISSAN
MOTOR CORPORATION

2024年度サマリー

売上高

12兆6,332億円

前年比 -0.4%

営業利益

698億円

前年比 -87.7%

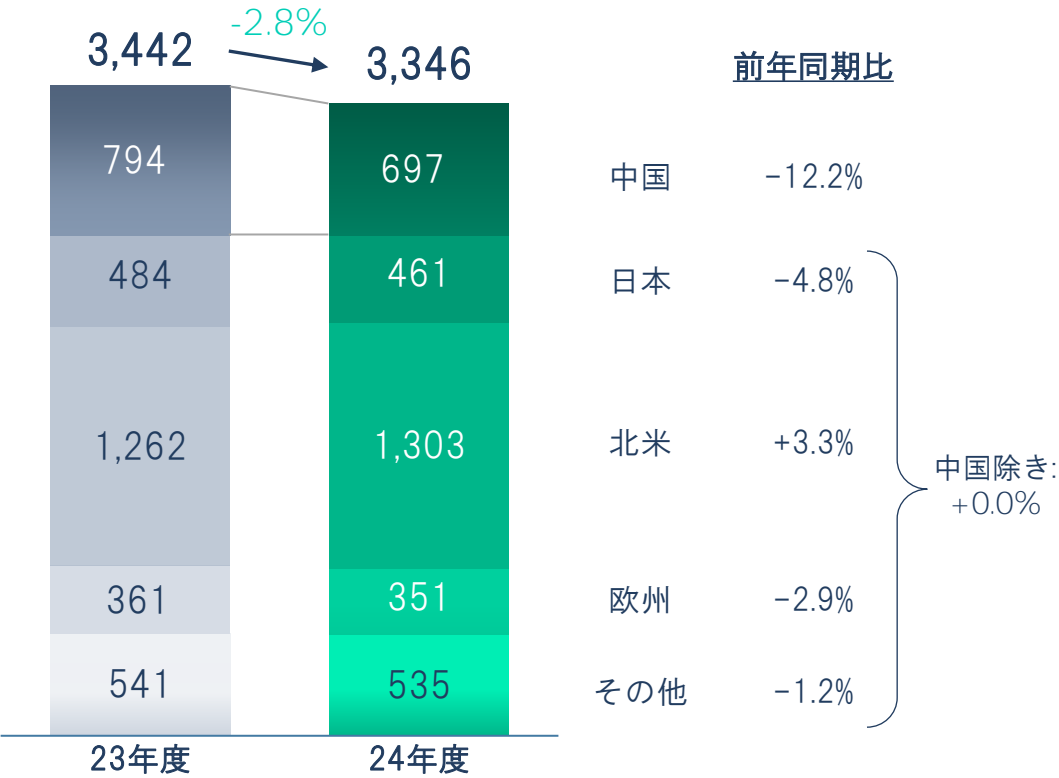
当期純利益

-6,709億円

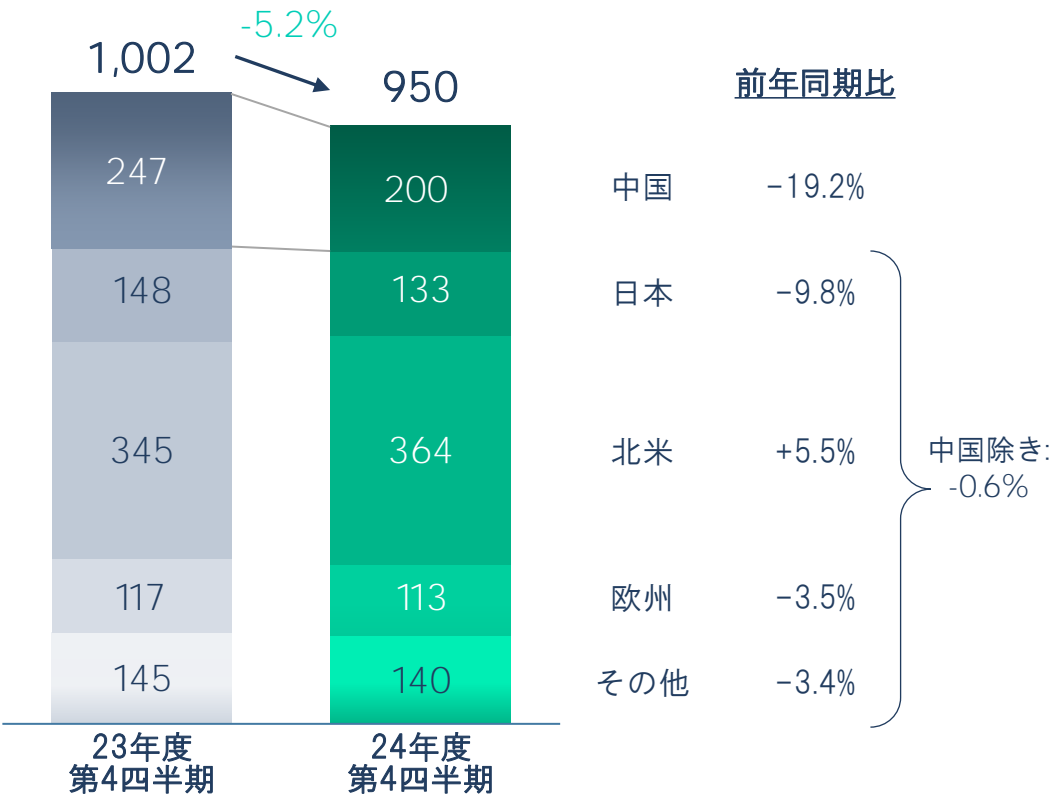
24年度 小売販売台数実績

通期

(千台)



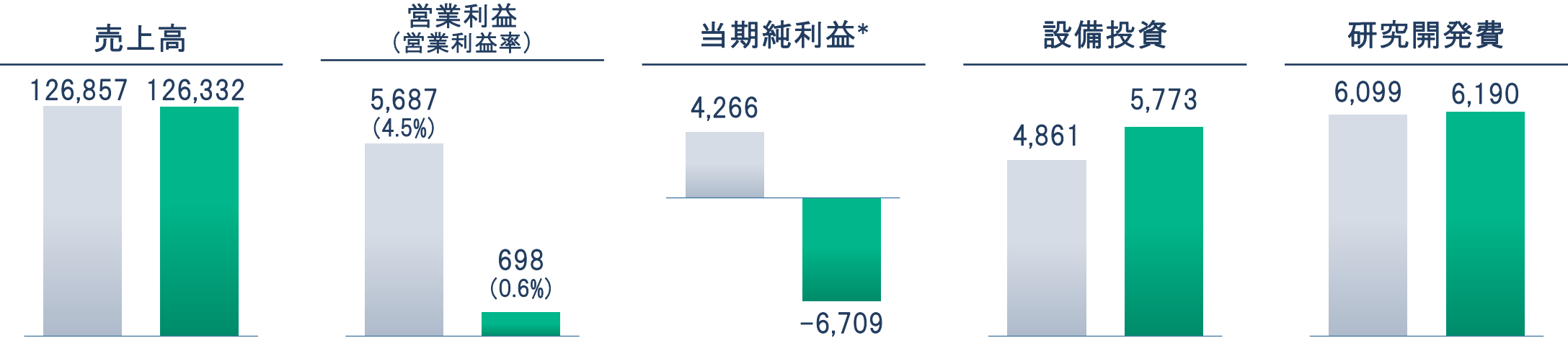
第4四半期



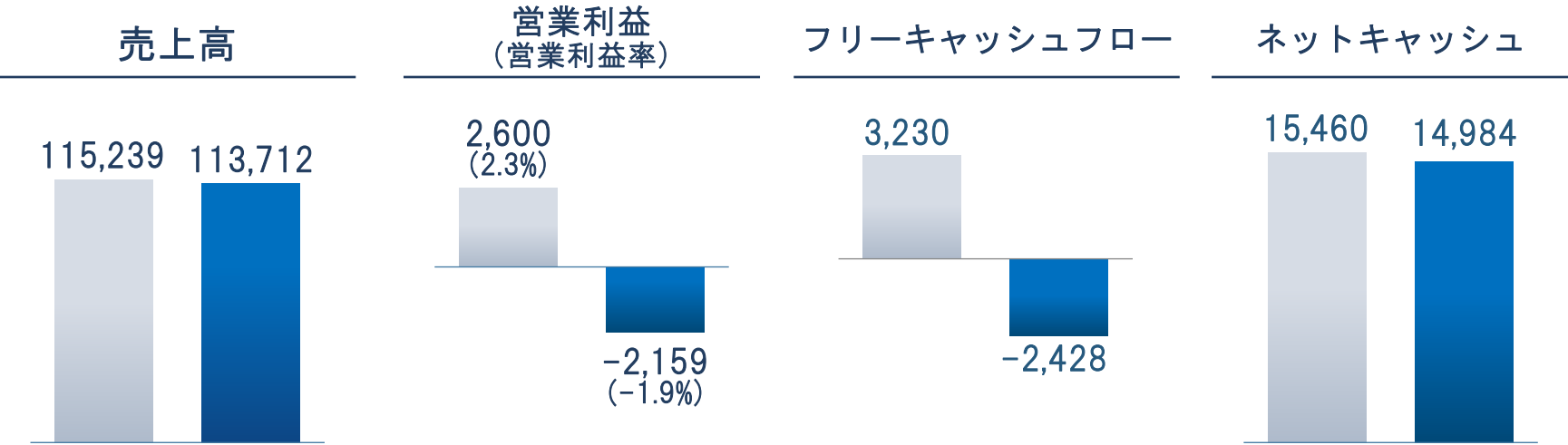
24年度 財務実績

■ 23年度 ■ 24年度（億円）

連結計



自動車事業
及び消去



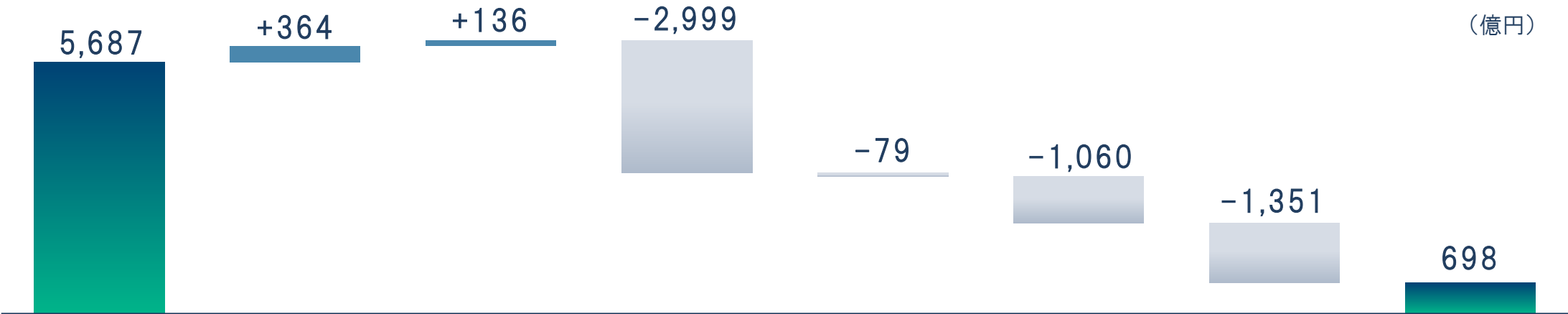
* 親会社株主に帰属する当期純利益

流動性の状況 (2025年3月末時点)

- 1. 自動車事業手元資金: 21,598億円
- 2. 未使用コミットメントライン: 21,125億円

営業利益増減分析

24年度 対前年



23年度	為替	原材料	販売 パフォーマンス	モノづくり コスト	インフレ影響	その他	24年度		
内訳									
		台数 / 構成	-1,118	生産費用	+81	モノづくり	-799	販売金融	-131
		販売費用 / 価格改定	-1,775	規制対応 / 商品性向上	-63	その他	-261	-クレジットロス	-256
		アフターセールス	-22	物流費	+60			-その他	+125
		その他	-83	研究開発費	+71			リマーケティング*	-570
				その他	-228			その他	-650

24年度第4四半期 対前年

903	+50	-99	-856	+516	+3	-459	58
-----	-----	-----	------	------	----	------	----

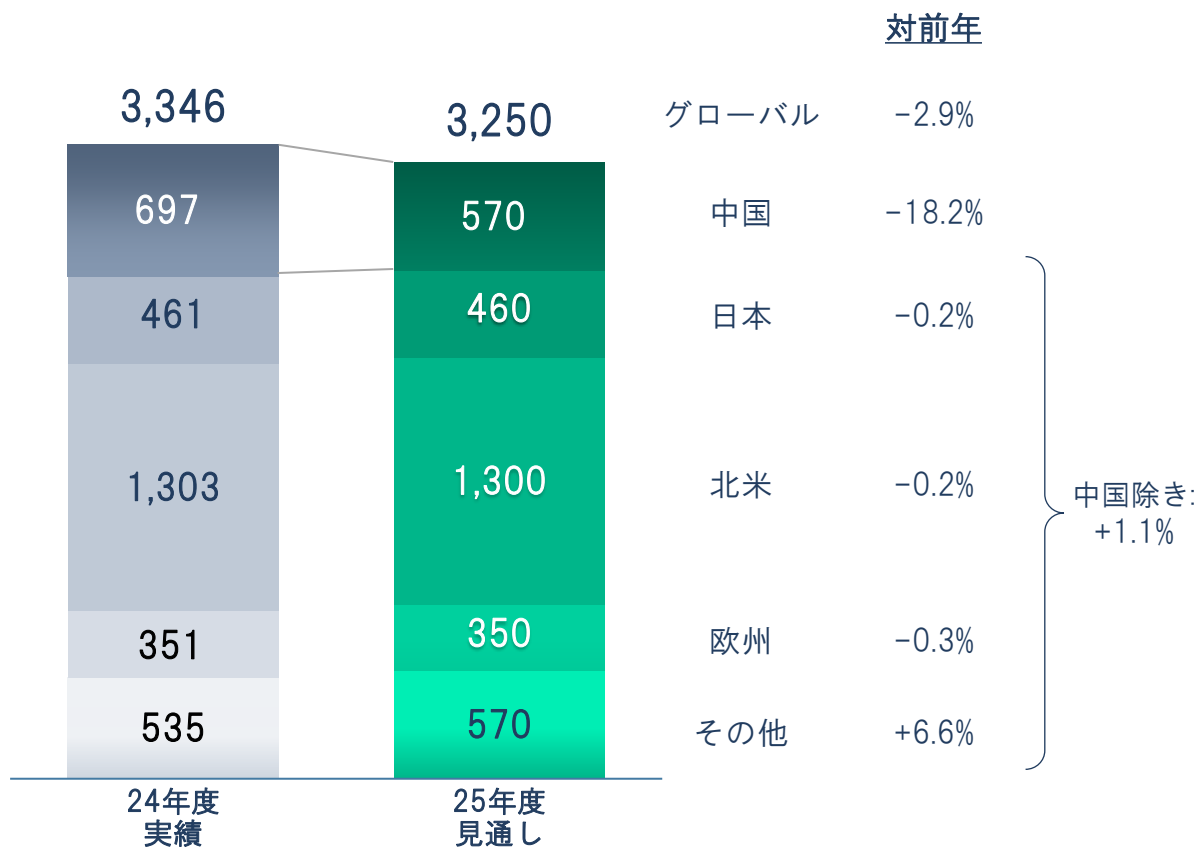
2025年度見通し

NISSAN
MOTOR CORPORATION

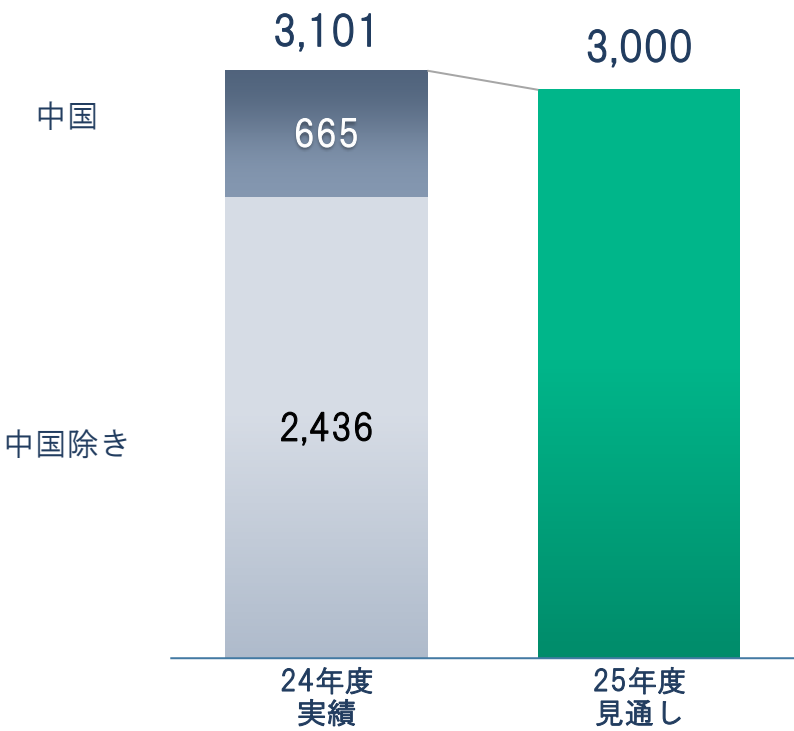


25年度 台数見通し（関税影響除き）

小売販売台数



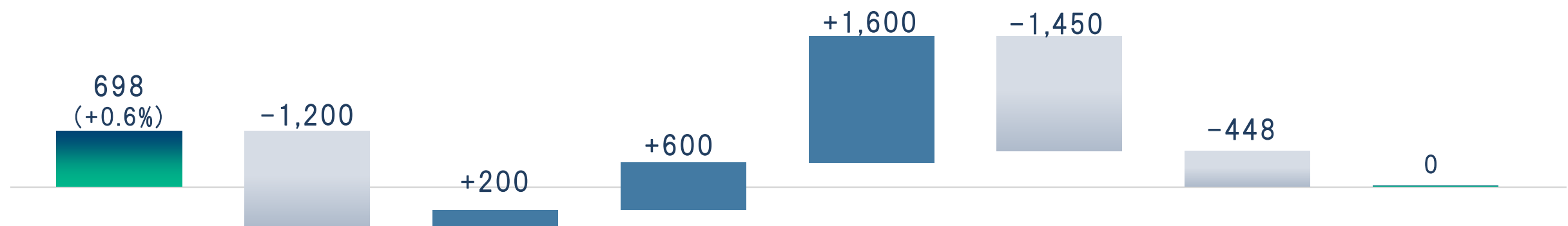
生産台数



営業利益増減分析（関税影響除き）

25年度見通し 対24年度実績

（億円）



24年度実績	為替	原材料	販売パフォーマンス	モノづくりコスト	インフレ影響	その他	25年度見通し (関税影響前)
		内訳	台数 / 構成 販売費用 / 価格改定	-50 +650	生産費用 +400 物流費 +250 研究開発費 0 その他 +950	モノづくり -1,250 その他 -200	販売金融 -50 リマーケティング +350 その他 -748

米国関税影響と対策

台数影響

- メキシコからの輸出 約30万台
(ヴァーサ、セントラ、キックス、QX50、QX55)
- 日本からの輸出 約12万台
(アリア、アルマーダ、リーフ、QX80、ローグ、Z)

全米販売台数の45%未満

軽減対策

- 米国内製造モデルの販売強化
- 米国生産能力の活用
 - ローク: スマーナ工場の2シフト体制を維持
- 戦略的な生産アロケーションの検討
 - 関税影響を受けた製品の他市場への販売の検討
- サプライヤーとの緊密な協働
- 更なる米国内での現地化検討

25年度のグロス影響額見込み
(軽減対策前)

最大で4,500億円

第1四半期で見込まれる軽減

～30%

25年度 見通し

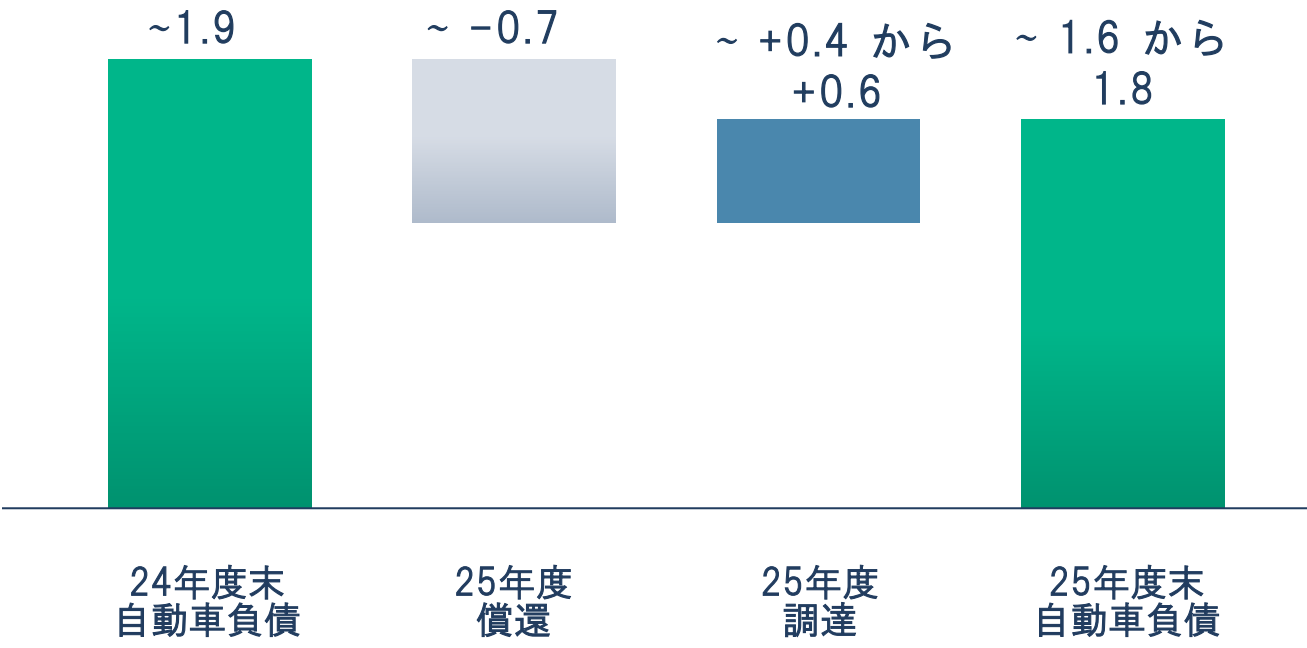
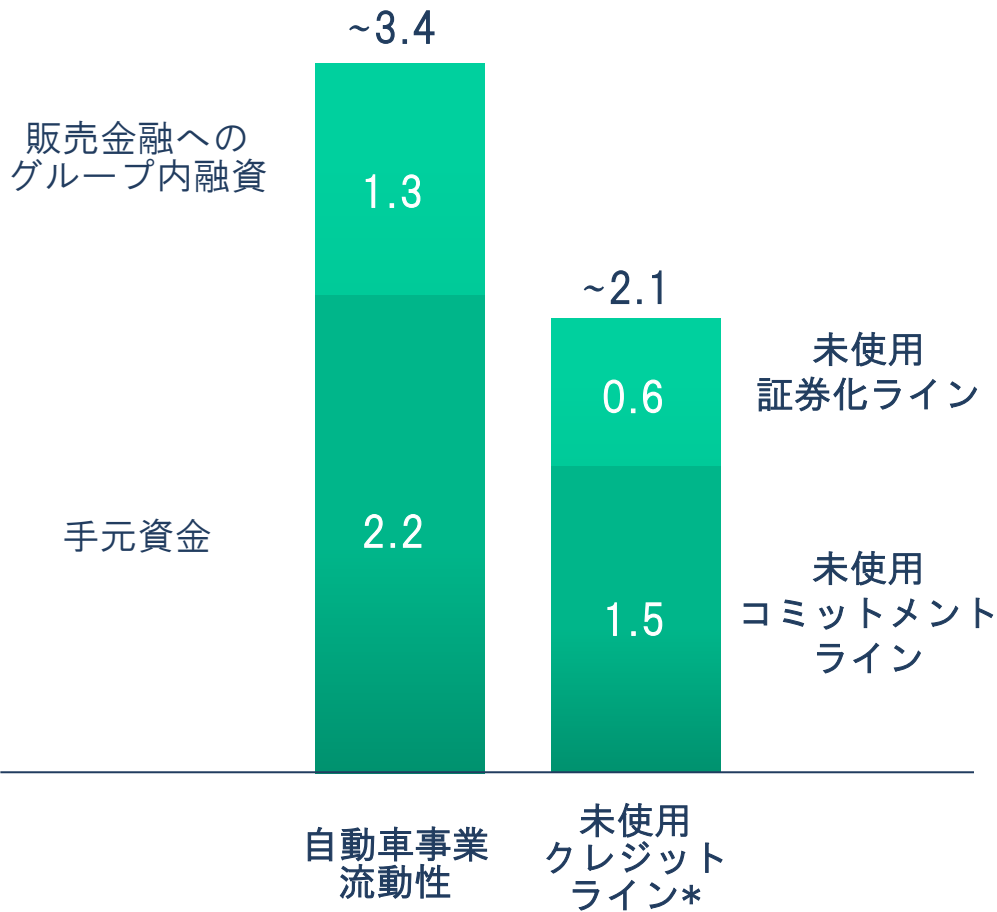
(億円)

	24年度 実績	25年度 見通し	対前年	25年度 第1四半期 (米国関税影響含む)
売上高	126,332	125,000	-1,332	27,500
営業利益	698	未定	—	-2,000
営業利益率	0.6%	未定	—	-7.3%
当期純利益*1	-6,709	未定	—	
為替レート(ドル/円)	153	145	-8	145
(ユーロ/円)	164	159	-5	159
自動車事業 フリーキャッシュフロー	-2,428	未定		-5,500
1株あたり配当金	0円	0円		

潤沢な流動性

自動車事業

(兆円)



*未使用証券化ラインは販売金融関連
未使用コミットメントラインの内訳は、自動車事業で6,000億円、販売金融で9,000億円



RE:NISSAN

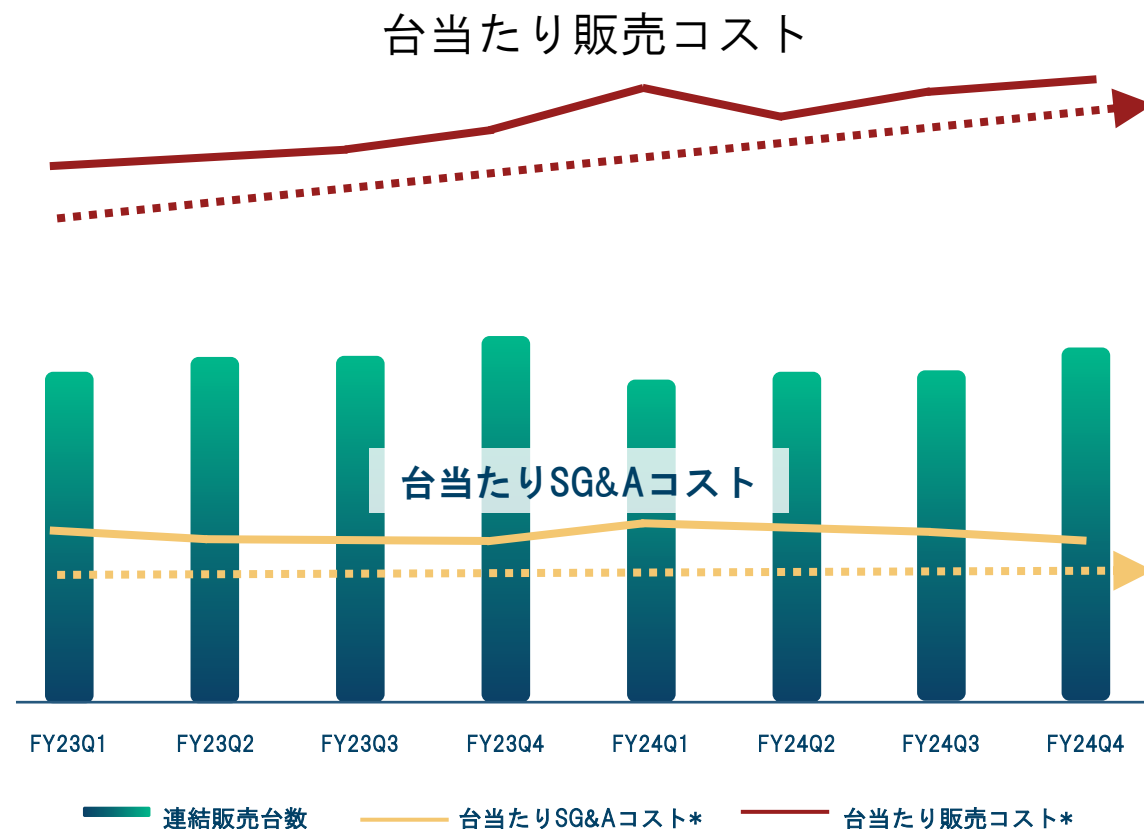
FY25-26

NISSAN
MOTOR CORPORATION

変動費の上昇

固定費が現在の売上高で
賄えない水準で高止まり

25年度の売上高は
横ばいの見通し



(連結販売台数を基に算出した比率)

課題

コスト構造

不確実な市場環境

取り組むべきこと

迅速な
自己改善

より台数に依存
しない収益性

主要な柱

1 コスト構造の改善

2 市場・商品戦略
の再定義

3 パートナーシップ
の強化

自動車事業の営業利益
とフリーキャッシュ
フローを黒字化
(26年度)

■ コスト構造の改善

NISSAN

NISSAN
MOTOR CORPORATION

削減目標

計5000億円
2024年度実績比

変動費

固定費

当初の目標
The Arc比

見直した目標
The Arc比

見直した目標
2024年度実績比*

1000億円
26年度まで

2000億円
26年度まで

2500億円
26年度まで

3000億円
26年度まで

3500億円
26年度まで

2500億円
26年度まで

* 2026年度の想定為替レート:140円

■ 変動費の削減

NISSAN
MOTOR CORPORATION

コスト削減: 2500億円

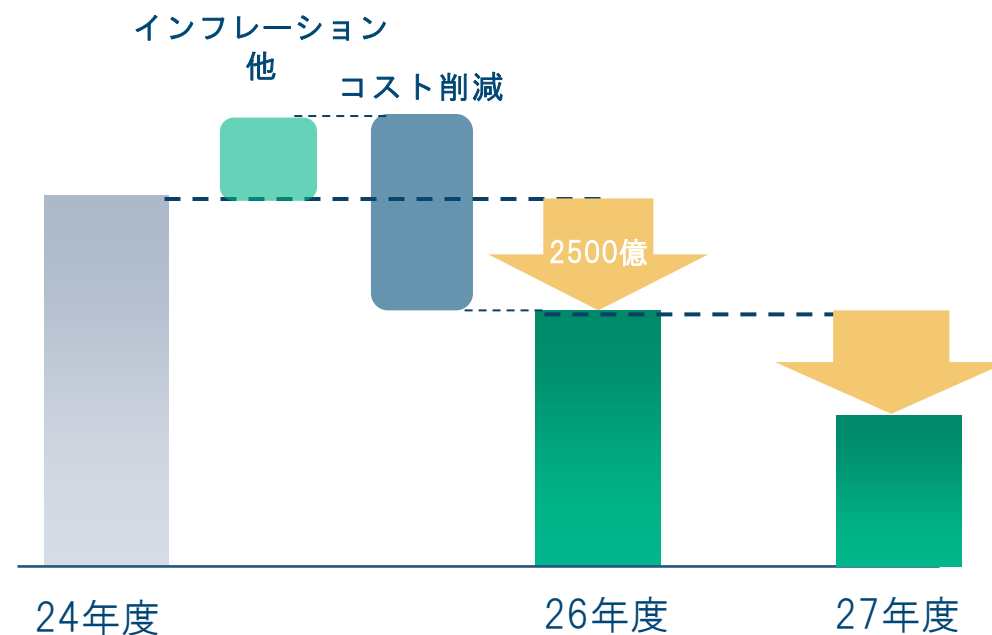
変動費革新プログラムの実行

エンジニアリングとコストの効率を向上

サプライチェーンの再考：

- ・ 日産固有基準の見直し
- ・ 効率の向上

目標：3年間で10%削減

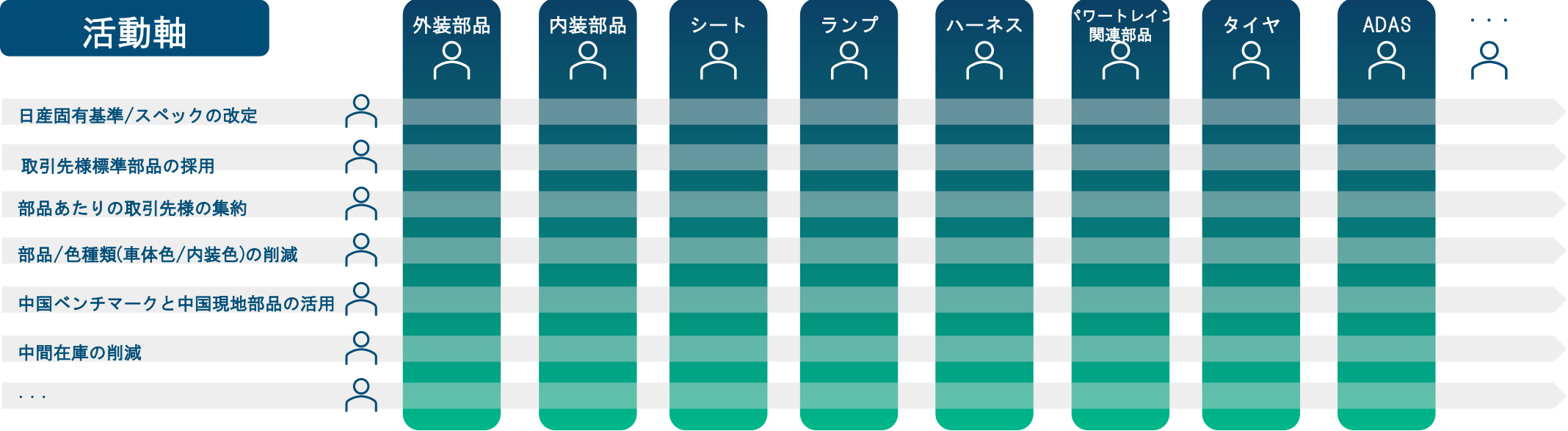


- TdCトランスフォーメーションチームがTdC改革オフィスを率いる
- R&D、購買、生産、TCS、コストコントロール部門から最大300名のエキスパートが参加
- 先行開発や26年度以降のプロジェクトの一部を一時停止し、3,000名の従業員がTdC改革に取り組む（新開発プロセスの適用により各プロジェクトのSOPは変更なし）

エグゼクティブコミッティ
TdCトランスフォーメーションチーム

部品軸

活動軸



フルサポート

- 人 R&D 執行職
- 人 購買執行職
- 人 生産執行職

+ 車両軸

■ 固定費の削減



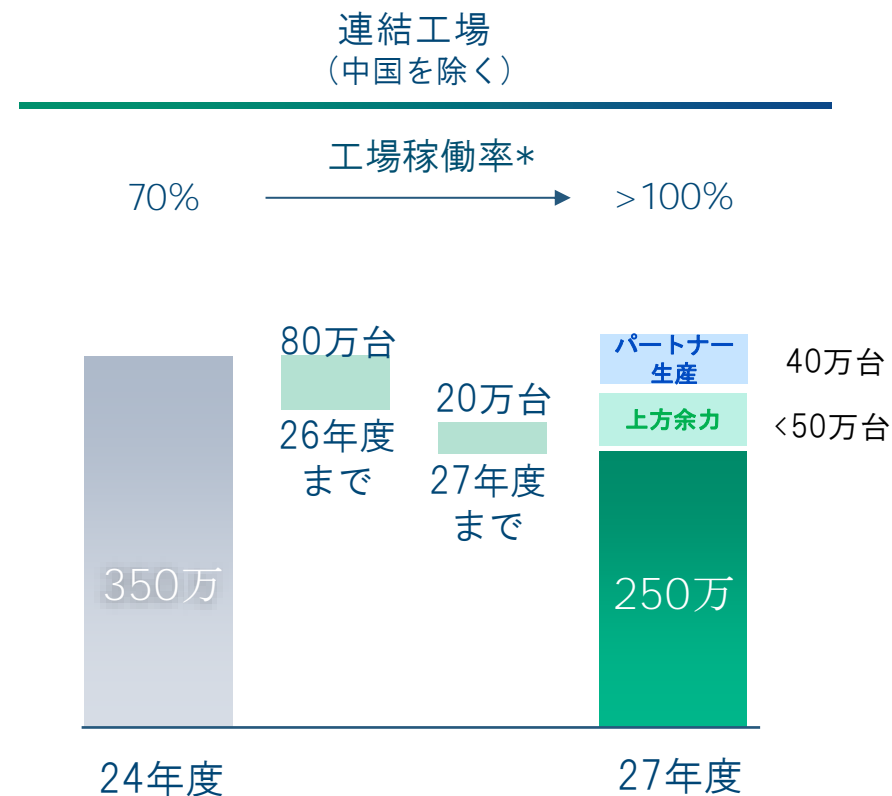
NISSAN
MOTOR CORPORATION

27年度までに車両工場数を
17から10へ

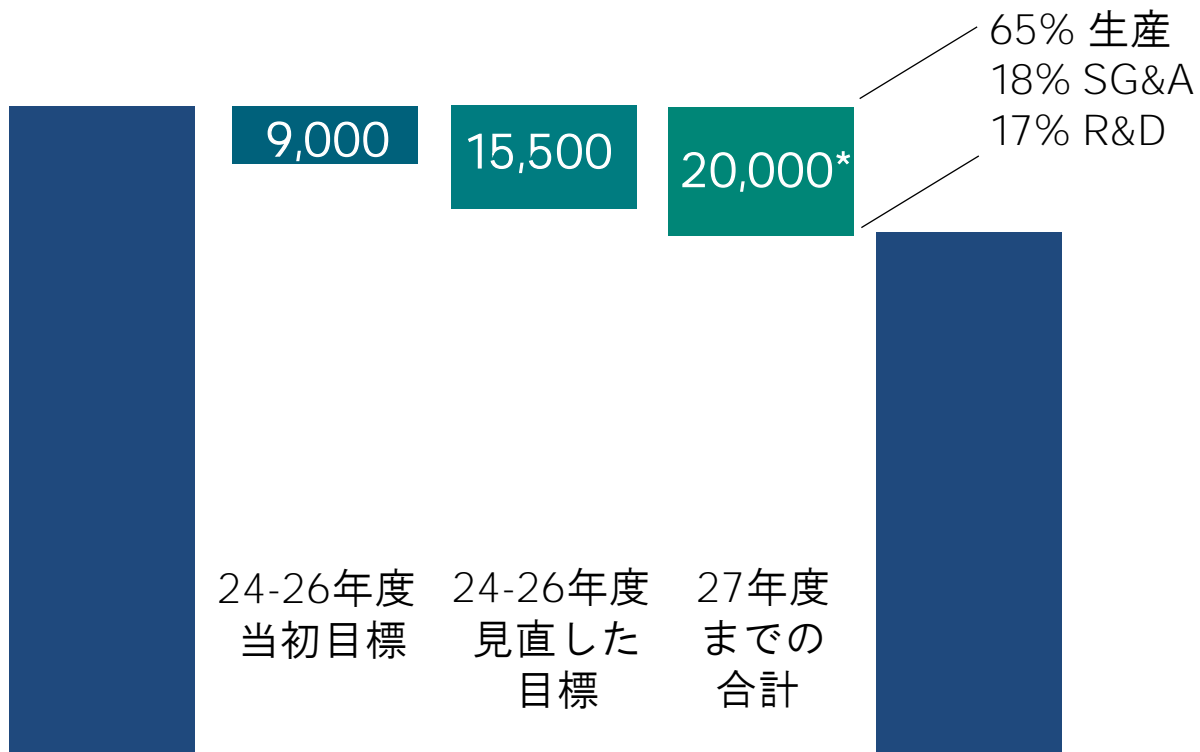
グローバルに車両工場と
パワートレイン工場を統合

配置転換とシフト調整

設備投資の削減と効率の向上



グローバルの人員数



*契約社員(請負/派遣)を含む

経費の削減

人件費と経費の削減

シェアードサービスセンターの活用拡大

マーケティング効率の向上

エンジニアリングコスト

20%↓

時間当たり労務費

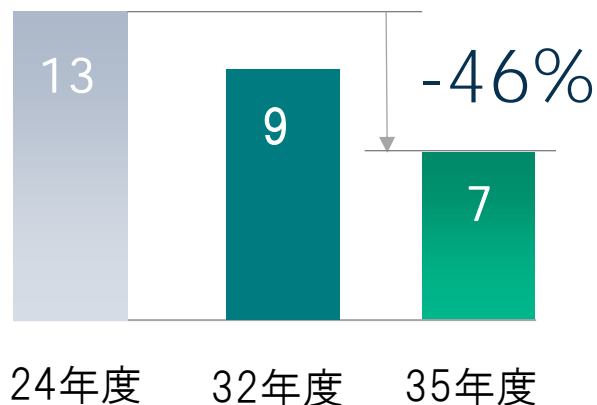
グローバルでR&Dのリソース
を合理化

スリム化

70%↓

部品種類を削減

グローバルなプラット
フォーム数



開発スピード

開発期間を30か月へ

本プロセスで最初に
投入される車種



新型スカイライン

新型日産グローバル
C SUV

新型インフィニティ
コンパクトSUV

厳格な実行計画

- : キックオフ
- : 取り組み完了
- : P&L への反映



変動費

変動費の革新

3か月集中の取り組み

2500億円

車両工場の統合

7工場を統合、削減

パワートレイン
工場の統合

固定費

開発の刷新

段階的に導入

人員の削減

工場の統合、閉鎖に伴う削減

経費の最適化

■ 戦略の再定義



- ・ 主要市場のコアセグメントに集中し、その他地域ではパートナーを活用
- ・ その他市場でも日産・パートナー開発モデルを活用
- ・ 米国での協業を模索

		北米	メキシコ	日本	欧州	中国	その他地域
セグメント	フレーム					東風日産 (輸出を強化)	三菱自動車
	D						ルノー グループ
	C						
	B						
	A/軽			三菱自動車	ルノー グループ		



日産開発モデル



パートナー開発モデル



共同開発モデル



左記3つの開発モデルの
いずれかでカバー

欧州

コアモデル + パートナーシップ

- B & C SUVs
- 100%電動化に向けたフレキシブルなポートレイン戦略
- ルノーと中国パートナーシップの活用

中国

輸出を加速

- 新エネ車による台数の維持
- 中国モデルの輸出
- テックパートナーとのPoC(概念実証)

日本

ホームマーケット/ブランド発信

- 10万台以上のモデルに集中(輸出含む)
- ラインナップの平均価格の向上
- モデルカバー率の向上
- 軽自動車(パートナーシップ)

中東

収益と競争参入

- 大型SUVに集中
- 中国からの商品の活用
- パートナーシップを活用し、市場参入コストを最適化

インド/ASEAN/オセアニア

最小の投資でプレゼンスを維持

- ルノー、三菱自動車と中国パートナーシップの活用
- インドからの輸出を強化
- ASEANで収益あるプレゼンスを維持

北米

コアモデルに集中し、売上と台数を向上

- コアセグメント (C/D/F)に集中
- Nissan × INFINITIのシナジー
- HEV/e-POWER(収益性); PHEV/BEV(戦略性)
- 市場のペースにあわせたEVへの投資
- パートナーシップ活用による市場カバー率向上

メキシコ/ラテンアメリカ

輸出ハブ

- 収益と成長の確保
- コア: 1トンピックアップ、Bセグメント
- 中国、インドからの商品の活用
- パートナーシップを活用した参入コストの最適化

コアモデル

台数と収益を重視したモデル: 既存市場



HEARTBEAT モデル

日産のDNAを体現する
アイコン的な車種



成長モデル

将来の成長に貢献: 新規市場



パートナーシップモデル

ポートフォリオの補完



パートナーシップによる補完

RE:NISSAN

Renault
Group

欧州、インド、ラテンアメリカで
協業を強化
LCVでの協業を強化



知能化、電動化における
協業検討



ピックアップでの協業とEV
での協業、バッテリーの共用

欧州

ルノーとの協働

- OEM-in: マイクラEV (’ 25)
- OEM-in: AセグメントEV (’ 26)

中国

東風日産

- 現地での開発、生産
- N7 / Frontier Proの輸出
- さらなる新エネ車

日本

三菱自動車との協働

- 軽自動車 (ICE/EV)の共同
開発及び生産

米国

三菱自動車との協働

- OEM in: ローグPHEV (’ 25)
- OEM out: 日産リーフ派生車(’ 26)
- 米国SUV: 共同投資、生産の検討

インド

ルノーとの協働

- 共同開発、生産
- OEM-in: B-MPV (’ 26)
- C-SUV (’ 26/’ 27)

米国の事業環境変化に対応するため
の協業検討

ASEAN/オセアニア

三菱自動車との協働

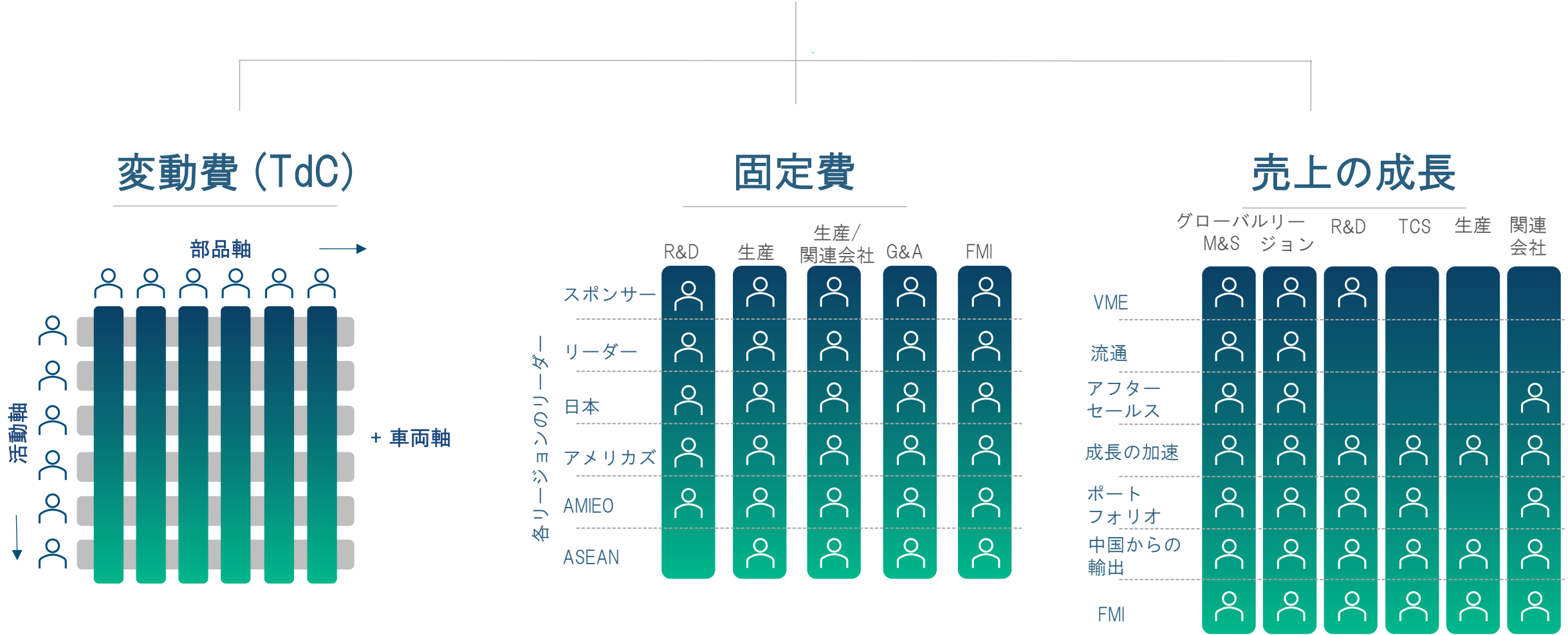
- OEM-out (フィリピン): バン (’ 25)
- OEM-in (オーストラリア): ピックアップ (’ 25)
- OEM-out EV検討

A photograph of the Nissan Motor Corporation building, a modern multi-story structure with a prominent glass facade and a large, white, angular canopy over the entrance. The building is set against a clear sky. The text "NISSAN" is visible on the upper part of the building's facade. The image is overlaid with a dark blue gradient on the left side, where the text "結果重視のチーム" is displayed in white.

■ 結果重視のチーム

NISSAN
MOTOR CORPORATION

ステアリングコミッティ(議長：CEO)





RE■NISSAN

1. コスト構造の改善

2. 市場・商品戦略の
再定義

3. パートナーシップの
強化

NISSAN
MOTOR CORPORATION

參考資料

24年度第4四半期 財務実績

■ 23年度 第4四半期 ■ 24年度 第4四半期 (億円)

連結計

売上高

35,143 34,900

営業利益
(営業利益率)

903
(2.6%)
58
(0.2%)

当期純利益*

1,013
-6,760

設備投資

2,262 1,963

研究開発費

1,730 1,641

自動車事業
及び消去

売上高

32,150 31,755

営業利益
(営業利益率)

188
(0.6%)
-654
(-2.1%)

フリーキャッシュフロー

1,412 2,639

ネットキャッシュ

15,460 14,984

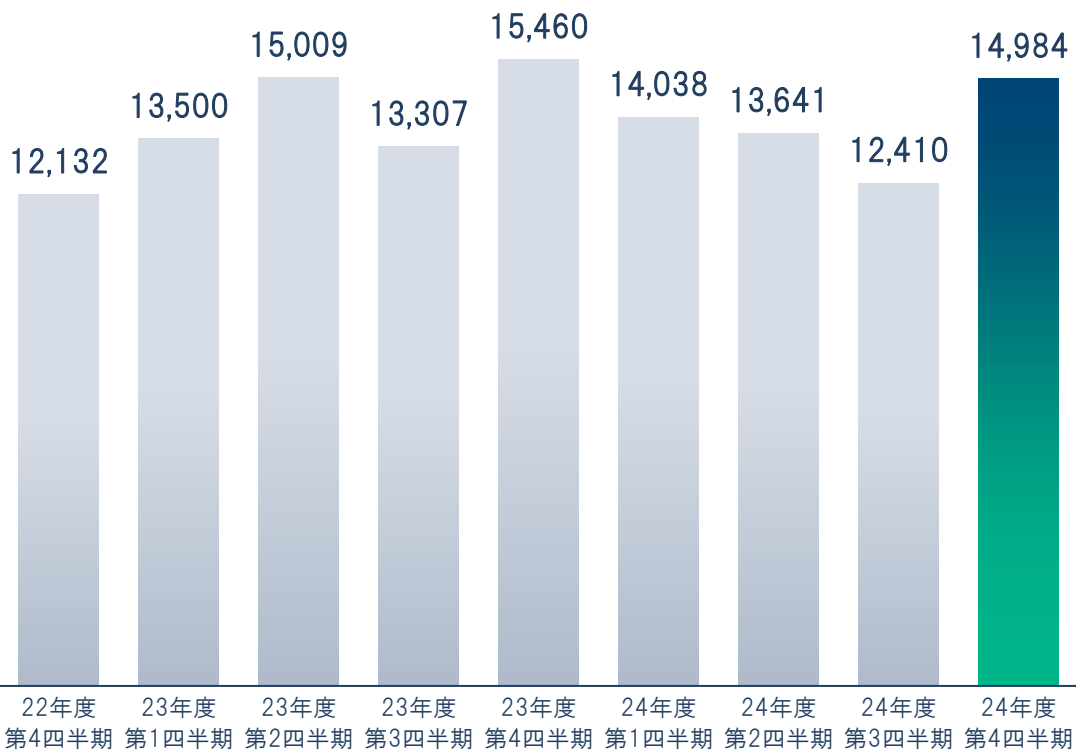
* 親会社株主に帰属する当期純利益

自動車事業ネットキャッシュ及びフリーキャッシュフロー

健全なネットキャッシュを維持

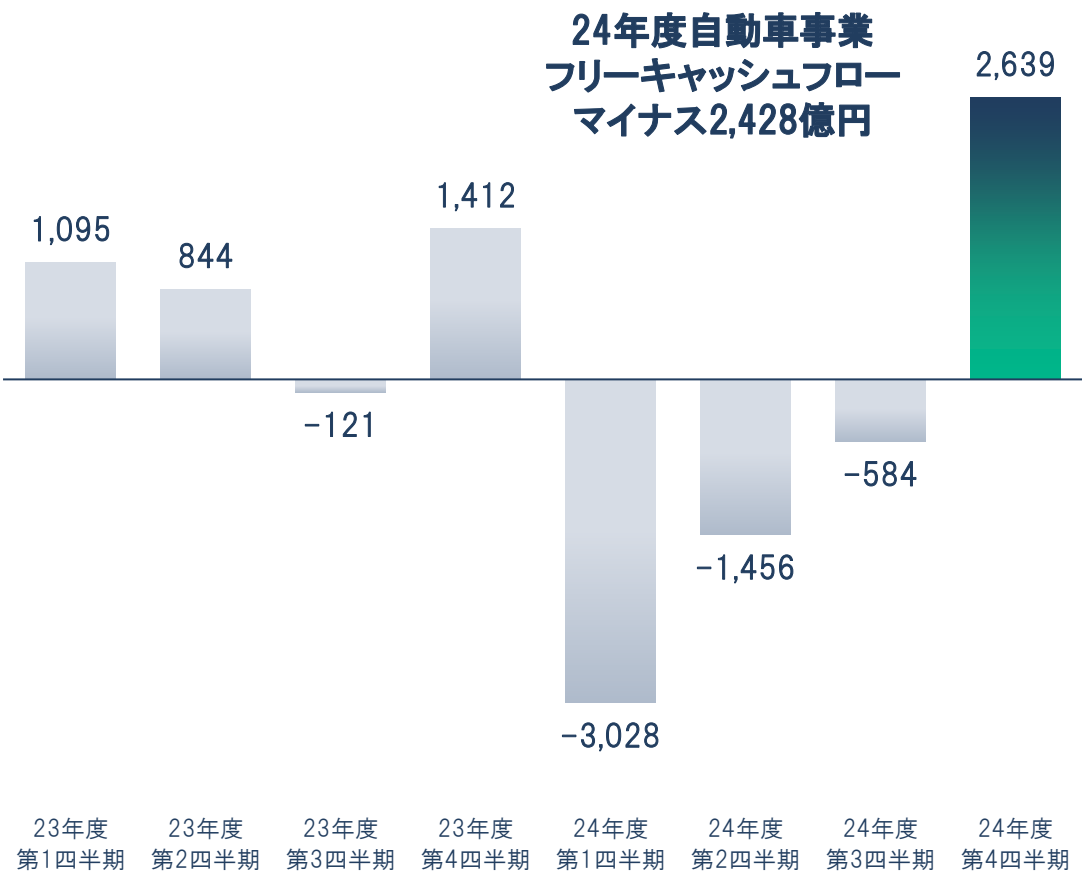
自動車事業ネットキャッシュ

(億円)



自動車フリーキャッシュフロー

(億円)



財務実績

(億円)

	23年度	24年度	増減
売上高	126,857	126,332	-525
営業利益	5,687	698	-4,989
営業利益率	4.5%	0.6%	-3.9 ポイント
営業外損益*1	1,334	1,404	
経常利益	7,022	2,102	-4,920
特別損益*2	-1,029	-6,238	
税金等調整前当期純利益	5,992	-4,136	-10,128
税金費用	-1,497	-2,465	
少数株主利益*3	-229	-108	
当期純利益*4	4,266	-6,709	-10,975
為替レート (ドル/円)	145	153	+8
(ユーロ/円)	157	164	+7

	23年度 第4四半期	24年度 第4四半期	増減
	35,143	34,900	-243
	903	58	-846
	2.6%	0.2%	-2.4 ポイント
	717	450	
	1,620	508	-1,113
	-46	-5,580	
	1,575	-5,072	-6,647
	-359	-1,694	
	-202	5	
	1,013	-6,760	-7,773
	149	153	+4
	161	161	-1

*1:持分法による投資利益 1,135億円 (23年度)、913億円 (24年度) を含む

*2: 23年度で、訴訟費用関連: 410億円、減損損失: 590億円、24年度で減損損失: 4,949億円

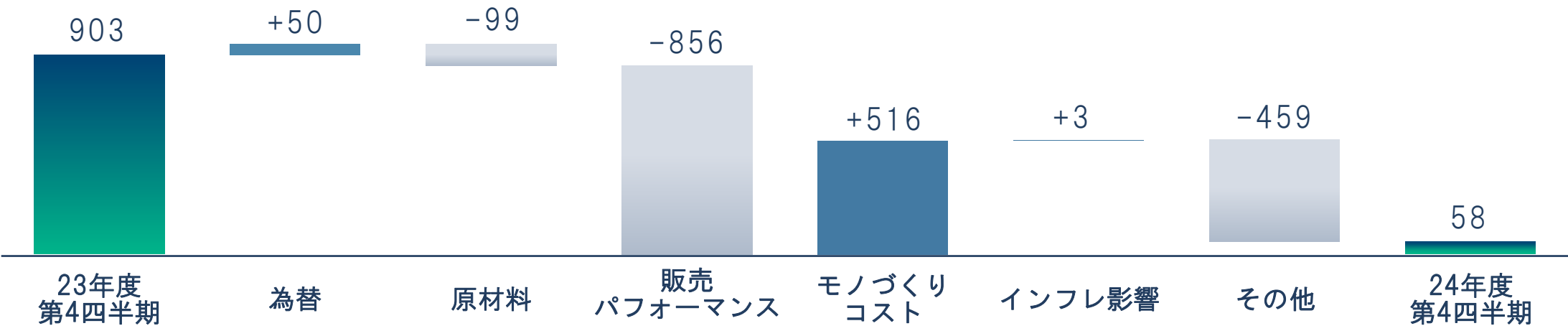
*3: 非支配株主に帰属する当期純利益

*4: 親会社株主に帰属する当期純利益

営業利益増減分析

24年度第4四半期 対前年

(億円)



内訳

台数/構成	-75	生産費用	+143	モノづくり	+73	販売金融	+12
販売費用/価格改定	-675	規制対応/商品性向上	-62	その他	-70	-クレジットロス	-5
アフターセールス	-64	物流費	+25			-その他	+17
その他	-42	研究開発費	+171			リマーケティング	-62
		その他	+239			その他	-409

24年度 対前年

5,687	+364	+136	-2,999	-79	-1,060	-1,351	698
-------	------	------	--------	-----	--------	--------	-----

販売金融

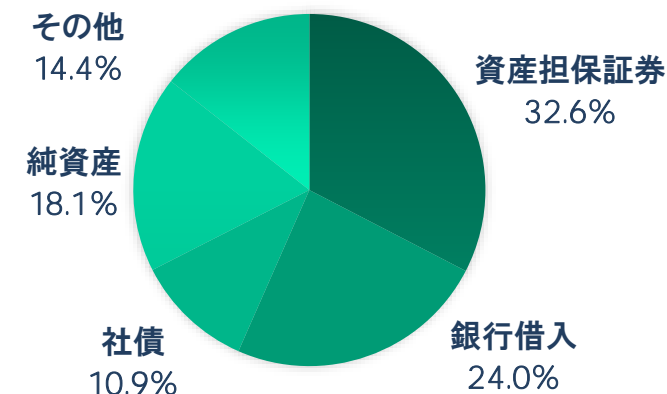
■ 23年度 ■ 24年度（億円）



資産調達方法（2025年3月末現在）

総資金調達金額: 9兆5120億円

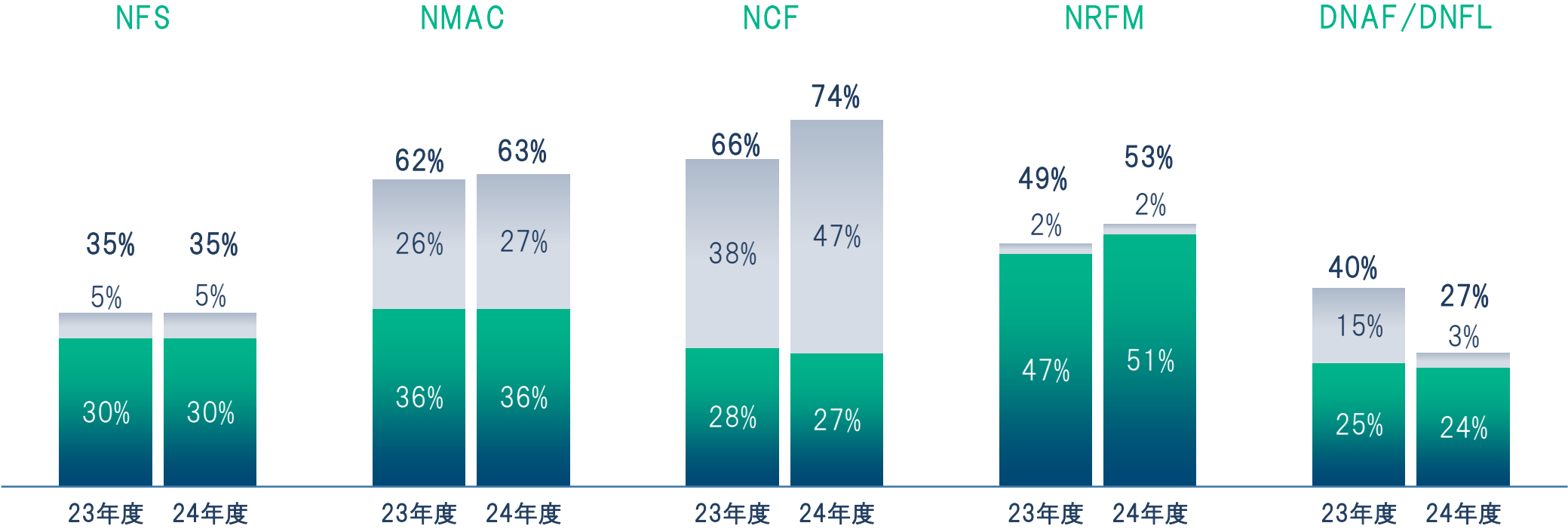
コマーシャルペーパー・



- 営業利益は、クレジットロスの増加と資金調達コストの増加が為替影響を相殺、23年度の一過性の会計調整を差し引いても、前年をやや下回る
(24年度のネット・クレジットロス率は業界平均並み)
- 総資産は主に為替影響により減少
- 多様な資金調達方法と強固な流動性及び自己資本を維持

ペネトレーション

■ リース ■ リテール



NFS: 日産フィナンシャルサービス（日本）
NMAC: Nissan Motor Acceptance Company LLC（米国）
NCF: Nissan Canada Inc.の販売金融部門（カナダ）

NRFM: NR Finance Mexico（メキシコ）
DNAF: Dongfeng Nissan Auto finance（中国）
DNFL: Dongfeng Nissan Financial Leasing（中国）

ネット・クレジットロスレシオ

	NFS			NMAC			NCF			DNAF/DNFL		
	リース	リテール	合計	リース	リテール	合計	リース	リテール	合計	リース	リテール	合計
23年度	0.02%	0.06%	0.05%	0.07%	0.69%	0.45%	0.01%	0.07%	0.04%	0.78%	0.52%	0.56%
24年度	0.02%	0.06%	0.06%	0.43%	0.91%	0.74%	0.04%	0.14%	0.09%	1.20%	0.80%	0.89%
増減	0.00pt	0.00pt	+0.01pt	+0.36pt	+0.22pt	+0.29pt ^{*1}	+0.03pt	+0.07pt	+0.05pt	+0.42pt	+0.28pt	+0.33pt ^{*2}

NFS: 日産フィナンシャルサービス（日本）

NMAC: Nissan Motor Acceptance Company LLC（米国）

NCF: Nissan Canada Inc.の販売金融部門（カナダ）

DNAF: Dongfeng Nissan Auto Finance（中国）

DNFL: Dongfeng Nissan Financial Leasing（中国）

*1 NMACの増加は、米国における中古車価格の正常化と高い延滞率によるもの

*2 DNAFの増加は、小売売上の減少とペネトレーションの低下による資産の大幅な減少と高い延滞率によるもの

営業利益・資産

	NFS		NMAC		NCF		NRFM		DNAF / DNFL	
	(億円)		(百万ドル)		(百万カナダドル)		(百万メキシコペソ)		(百万人民元)	
	資産	営業利益	資産	営業利益	資産	営業利益	資産	営業利益	資産	営業利益
23年度	14,448	316	39,188	1,047	6,795	216	102,132	4,478	47,468	2,263
24年度	15,369	329	39,774	890	7,741	217	126,670	4,892	35,112	1,210
増減	+921	+13	+585	-157 ^{*1}	+946	+1	+24,538	+414	-12,356	-1,053 ^{*2}

NFS: 日産フィナンシャルサービス（日本）

NMAC: Nissan Motor Acceptance Company LLC（米国）

NCF: Nissan Canada Inc.の販売金融部門（カナダ）

NRFM: NR Finance Mexico（メキシコ）

DNFL: Dongfeng Nissan Financial Leasing（中国）

DNAF: Dongfeng Nissan Auto finance（中国）

*1 NMAC営業利益は、23年度の一過性の会計調整122百万ドルを差し引くと、前年同期比-35百万ドル

*2 DNAF / DNFL営業利益の減少は、主に小売上の減少とペネトレーションの低下に伴う資産の減少によるもの

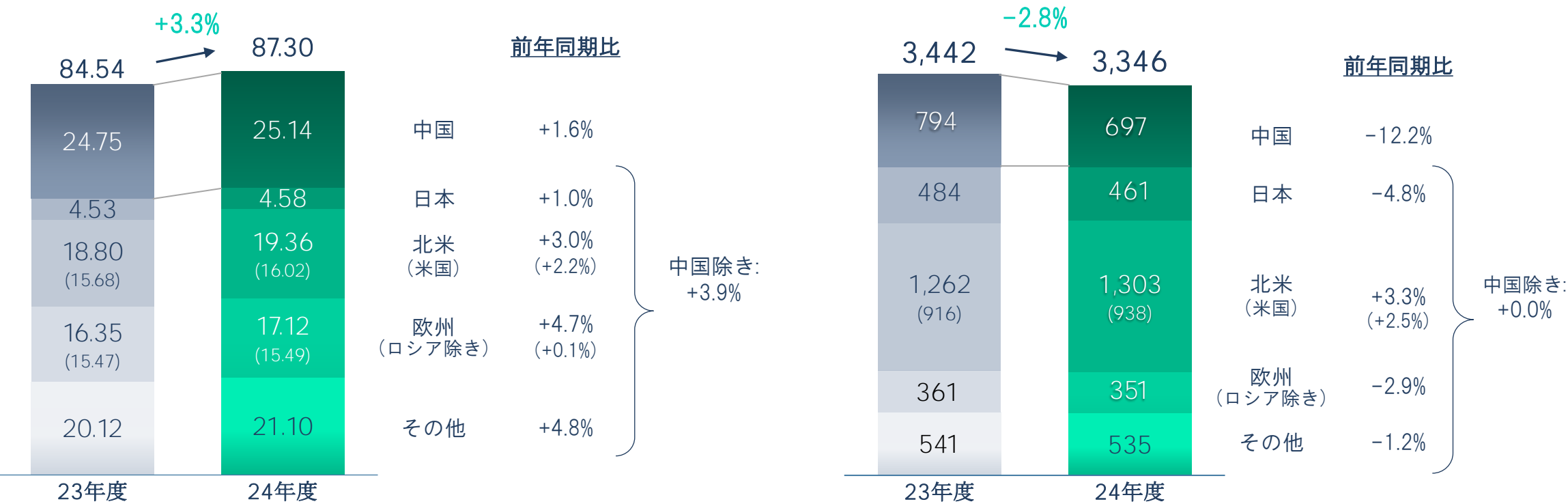
24年度 販売実績

全需

(百万台)

小売販売台数

(千台)



*全需は日産集計値、中国は現地ブランドとLCVを含む

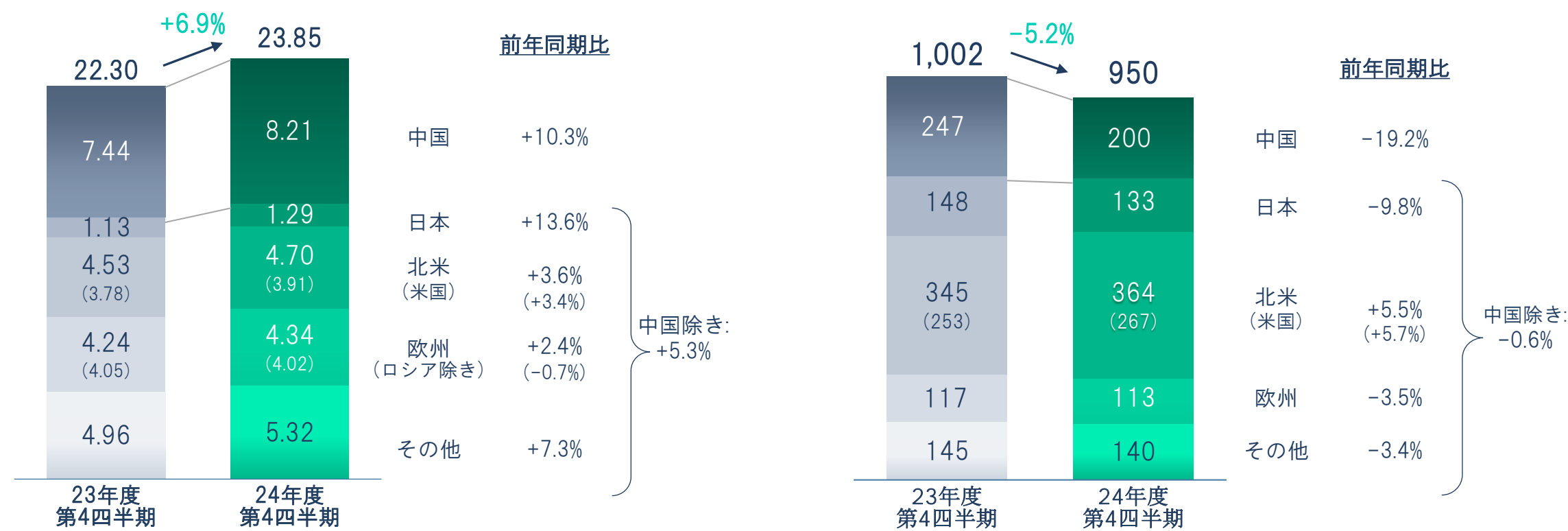
24年度第4四半期 販売実績

全需

(百万台)

小売販売台数

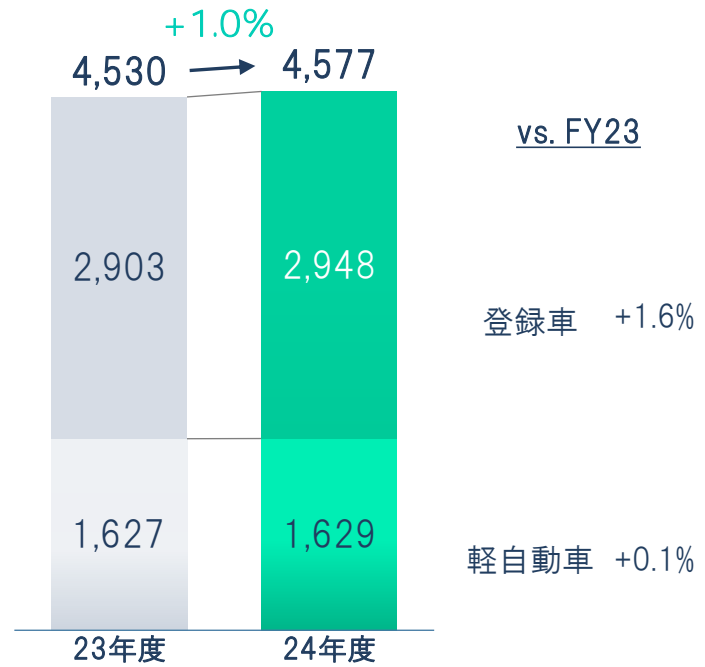
(千台)



*全需は日産集計値、中国は現地ブランドとLCVを含む

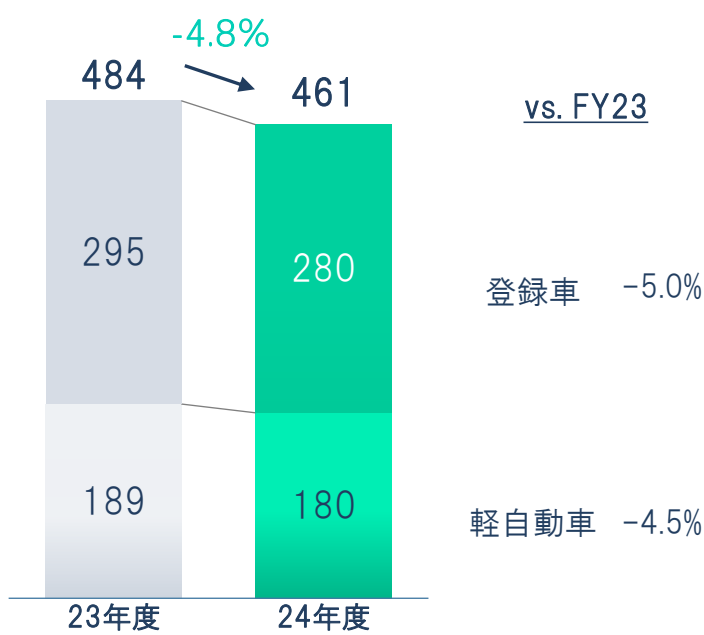
全需

(千台)



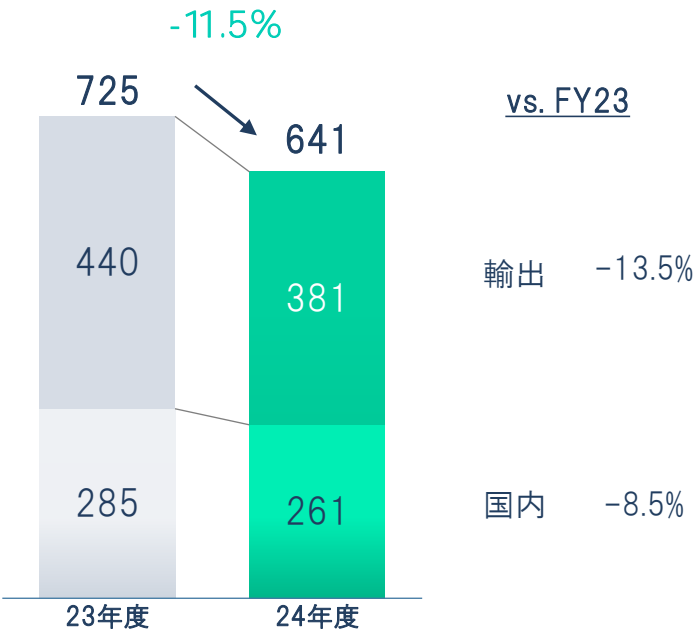
23年度 第4四半期	24年度 第4四半期	合計	
1,131	1,286	合計	+13.6%
747	832	登録車	+11.3%
385	454	軽自動車	+18.1%

小売販売台数



23年度 第4四半期	24年度 第4四半期	合計	
148	133	合計	-9.8%
87	81	登録車	-7.0%
60	52	軽自動車	-13.9%

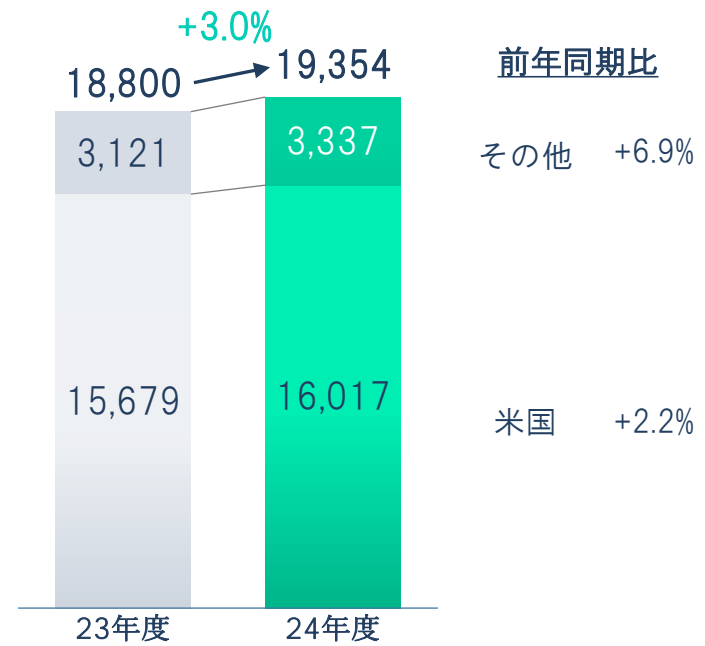
生産台数



23年度 第4四半期	24年度 第4四半期	合計	
173	158	合計	-9.0%
100	88	輸出	-11.5%
73	69	国内	-5.6%

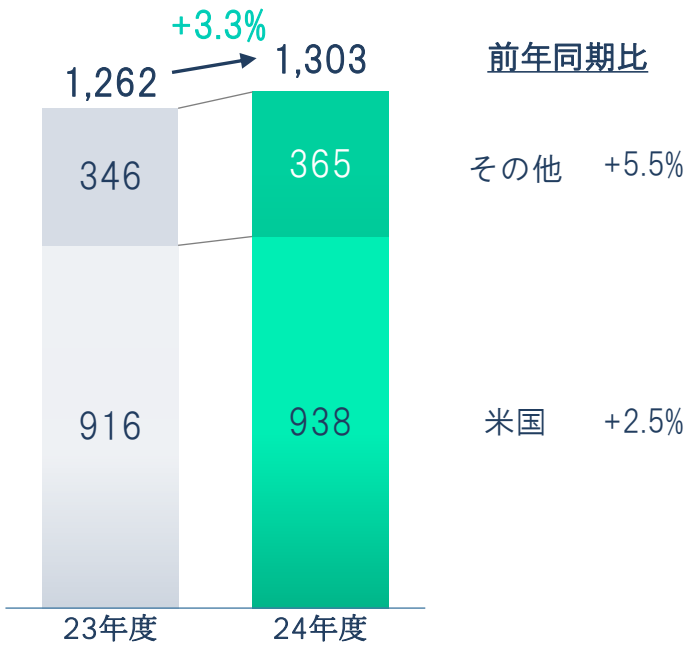
全需

(千台)



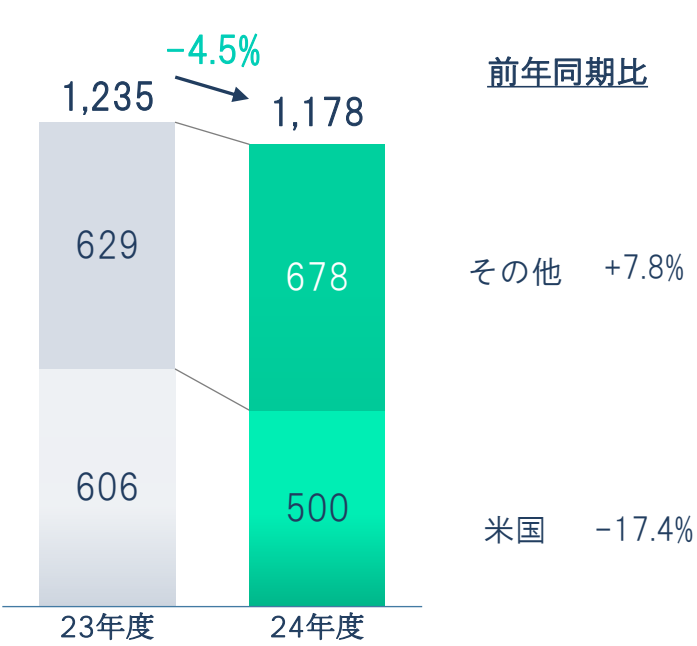
23年度 第4四半期	24年度 第4四半期	合計	前年同期比
4,531	4,692	合計	+3.5%
752	786	その他	+4.5%
3,779	3,906	米国	+3.4%

小売販売台数



23年度 第4四半期	24年度 第4四半期	合計	前年同期比
345	364	合計	+5.5%
92	96	その他	+4.9%
253	267	米国	+5.7%

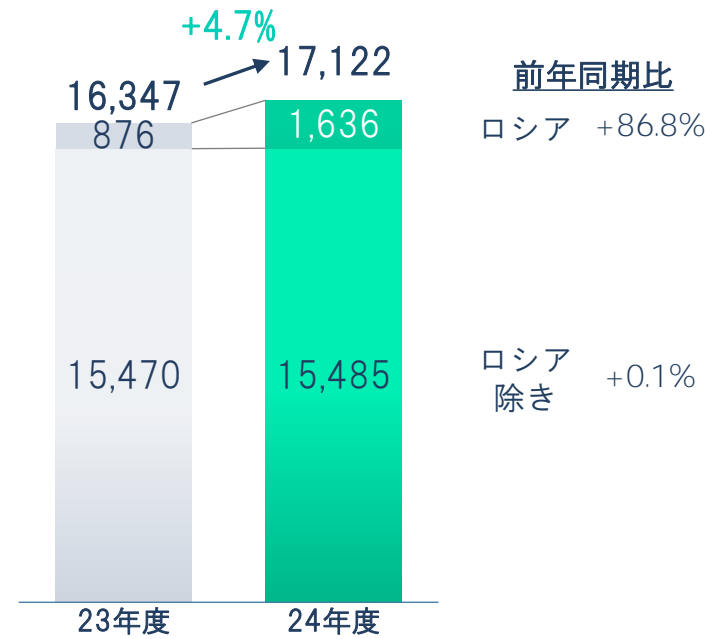
生産台数



23年度 第4四半期	24年度 第4四半期	合計	前年同期比
322	305	合計	-5.1%
163	171	その他	+5.0%
158	134	米国	-15.5%

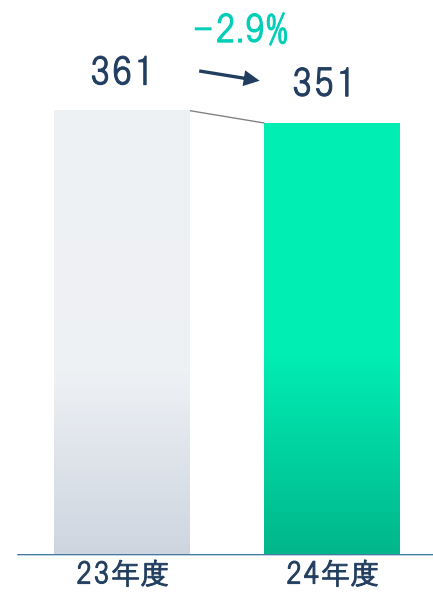
全需

(千台)



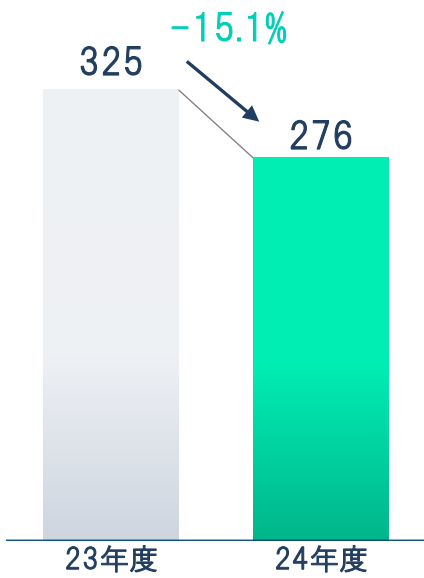
23年度 第4四半期	24年度 第4四半期	ロシア除き	
4,051	4,024	-0.7%	

小売販売台数



23年度 第4四半期	24年度 第4四半期	合計	
117	113	-3.5%	

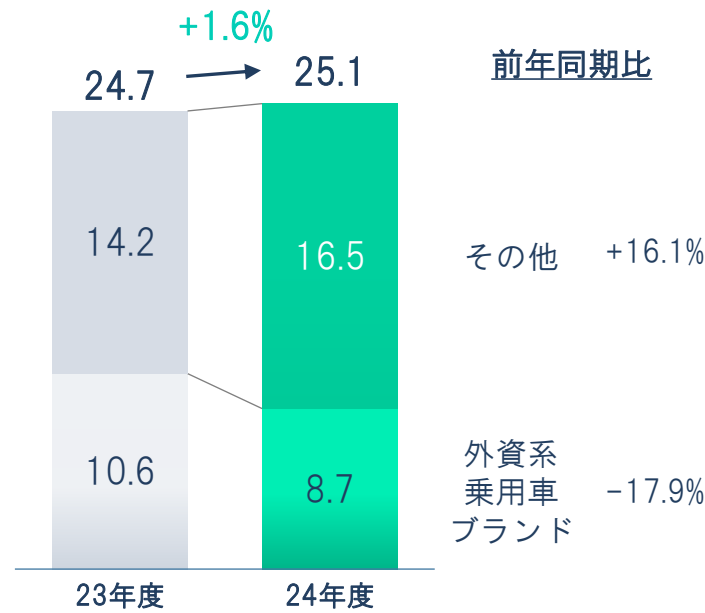
生産台数



23年度 第4四半期	24年度 第4四半期	合計	
81	73	-9.7%	

全需

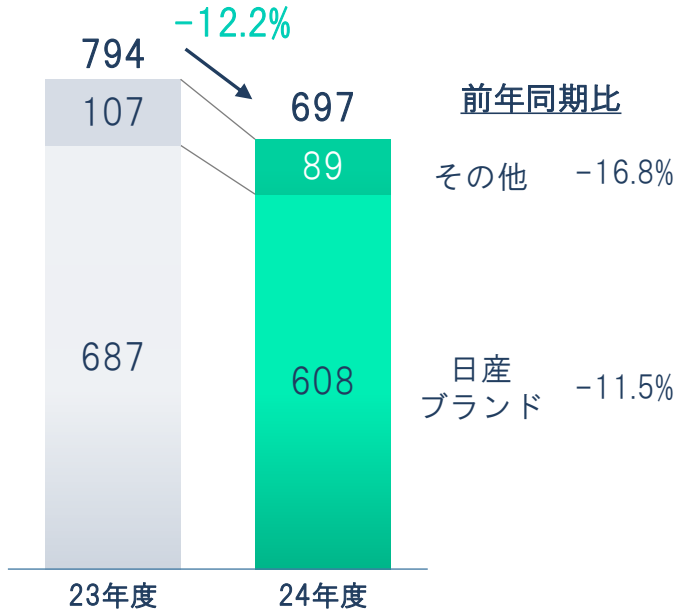
(百万台)



24年度 第1四半期	25年度 第1四半期	合計	
5.2	7.1	合計	+36.5%
3.2	5.1	その他	+61.8%
2.1	2.0	外資系乗用車 ブランド	-2.0%

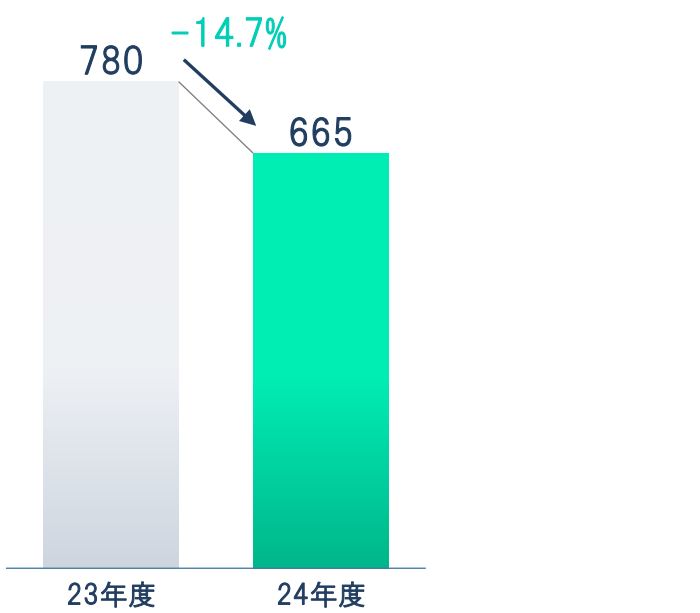
小売販売台数

(千台)



24年度 第1四半期	25年度 第1四半期	合計	
167	121	合計	-27.5%
19	15	その他	-23.1%
148	106	日産 ブランド	-28.0%

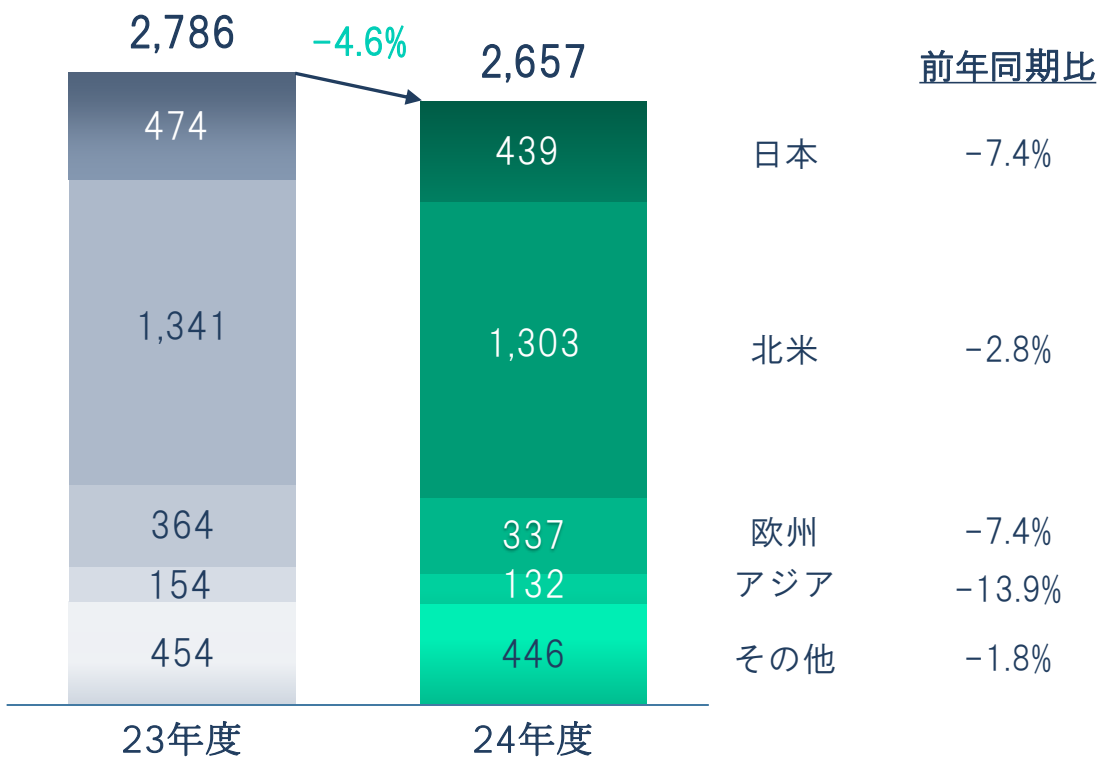
生産台数



24年度 第1四半期	25年度 第1四半期	合計	
169	117	合計	-30.8%

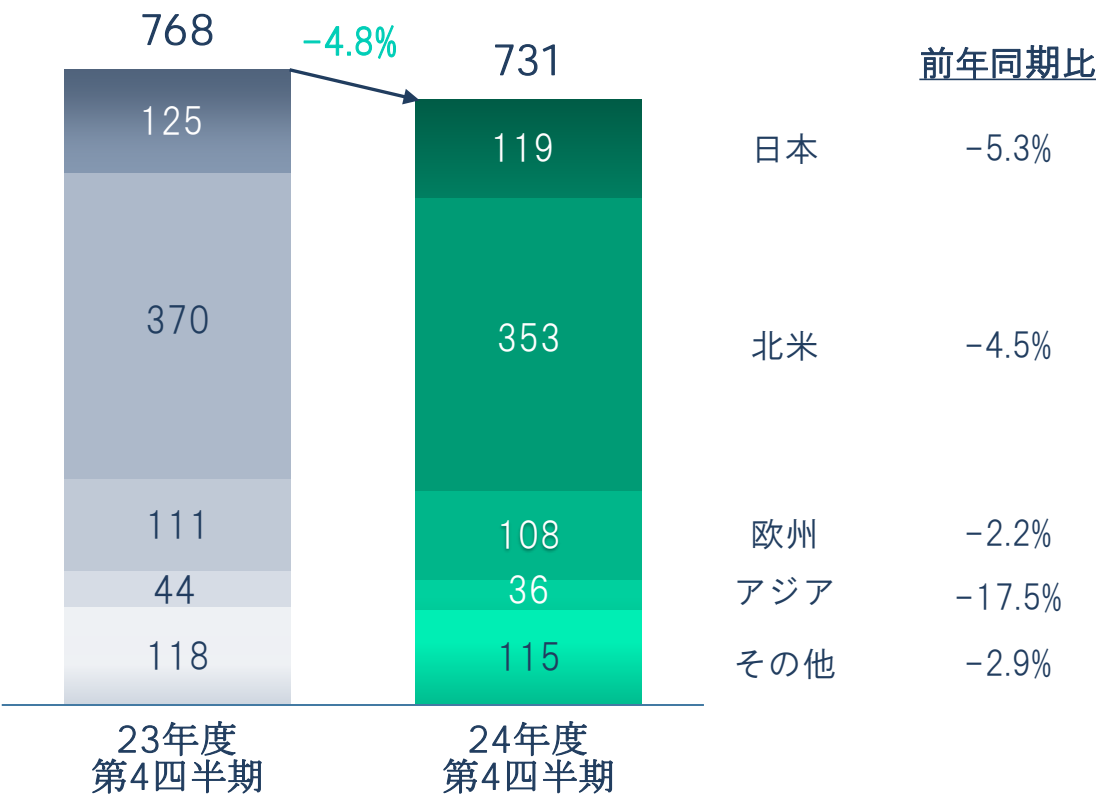
連結売上台数

24年度



(千台)

24年度 第4四半期



営業利益増減分析 為替

為替	23年度 レート	24年度 レート	営業利益 影響 (億円)
米ドル	144.6	152.6	972
メキシコペソ	8.4	8.0	287
英ポンド	181.7	194.7	102
カナダドル	107.2	109.8	80
豪ドル	95.1	99.6	71
ユーロ	156.8	163.9	-70
ブラジルリアル	29.3	27.3	-82
エジプトポンド	4.6	3.1	-141
タイバーツ	4.1	4.4	-144
アルゼンチンペソ	0.4	0.2	-147
トルコリラ	5.5	4.5	-215
中国人民元	19.8	21.0	-281
その他	--	--	-69
合計	--	--	364

為替	23年度 第4四半期 レート	24年度 第4四半期 レート	営業利益 影響 (億円)
メキシコペソ	8.8	7.5	183
米ドル	148.6	152.6	127
インドルピー	1.8	1.8	6
ユーロ	161.3	160.6	1
豪ドル	97.7	95.7	-6
アルゼンチンペソ	0.2	0.1	-13
トルコリラ	4.8	4.2	-30
ブラジルリアル	30.0	26.1	-39
カナダドル	110.2	106.3	-40
タイバーツ	4.2	4.5	-41
エジプトポンド	4.3	3.0	-42
中国人民元	20.4	21.2	-53
その他	--	--	-3
合計	--	--	50

営業利益増減分析 販売パフォーマンス

(億円)

24年度 通期

24年度 第4四半期

台数・構成

	台数*1	構成	販売奨励金*2	合計
日本	-47	+22	+20	-5
米国	-853	-279	+198	-933
欧州	-354	-192	+307	-239
メキシコ・カナダ	+253	-256	+12	+10
その他	-71	+15	+104	+48
合計	-1,072	-689	+643	-1,118

	台数*1	構成	販売奨励金*2	合計
日本	+3	+1	+1	+5
米国	-311	+223	-69	-157
欧州	-31	-70	+78	-24
メキシコ・カナダ	+89	-54	+4	+38
その他	-40	+84	+18	+62
合計	-290	+183	+32	-75

販売費・
価格改定

	販売奨励金*3/ 価格改定	その他	合計
日本	+98	+24	+122
米国	-1,714	-196	-1,910
欧州	-835	+114	-721
メキシコ・カナダ	-200	-34	-234
その他	+929	+39	+968
合計	-1,722	-53	-1,775

	販売奨励金*3/ 価格改定	その他	合計
日本	+14	+39	+54
米国	-714	+63	-652
欧州	-156	+74	-83
メキシコ・カナダ	-79	+6	-74
その他	+27	+53	+79
合計	-909	+234	-675

*1：カンントリーミックスを含む
*2：台数・構成による販売奨励金の増減
*3：台当たりの販売奨励金増減の影響

自動車事業フリーキャッシュフロー

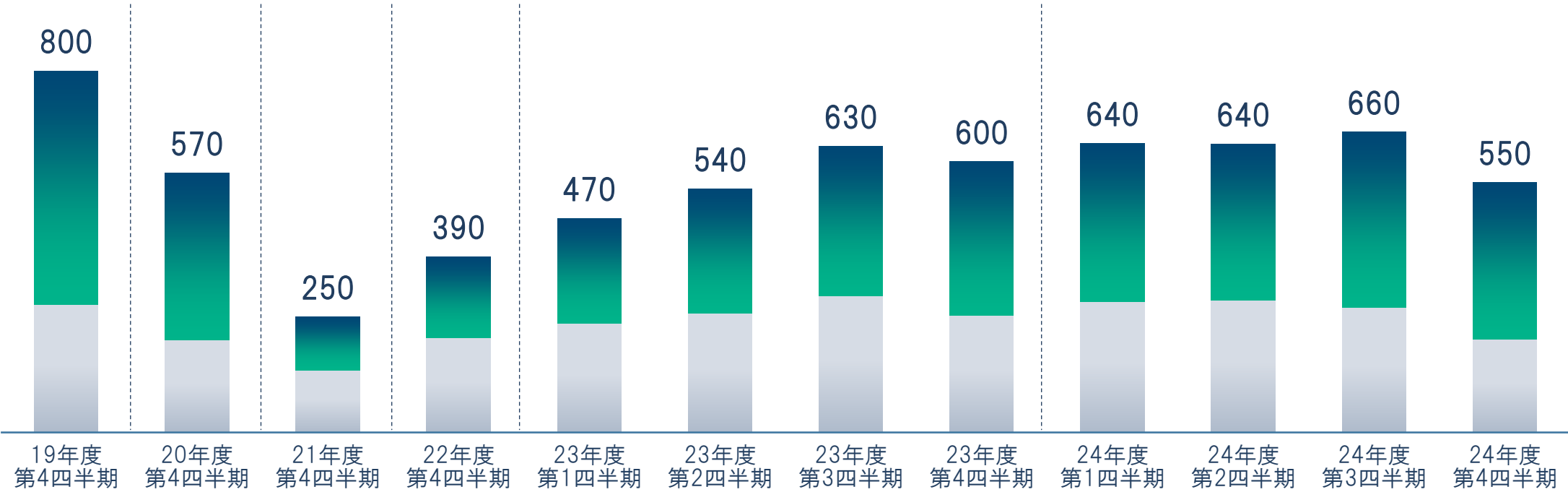
(億円)

	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	累計
PL項目による現金収支	+754	-82	+1,138	-897	+914
買掛金・売掛金	-985	+42	-1,216	+1,842	-317
在庫	-479	-426	+1,134	+3,049	+3,277
運転資本	-1,464	-384	-83	+4,891	+2,960
税金・その他営業活動	-1,211	+47	-1,095	-40	-2,300
営業活動によるキャッシュフロー	-1,921	-419	-40	+3,954	+1,575
設備投資*	-1,226	-1,148	-1,311	-1,563	-5,247
その他	+119	+111	+767	+246	+1,245
自動車事業フリーキャッシュフロー	-3,028	-1,456	-584	+2,639	-2,428
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	累計
23年度 自動車事業フリーキャッシュフロー	+1,095	+844	-121	+1,412	+3,230

*ファイナンス・リース関連の投資は含まれない

在庫状況（中国合併会社除く）

■ 販売会社在庫（一部のマイナーな国を除く）
■ 日産連結在庫（一部のマイナーな国を除く）
(千台)



事業セグメント別 ネットキャッシュ

(億円)

2024年3月31日時点

2025年3月31日時点

	自動車事業 及び消去	販売金融事業	合計	自動車事業 及び消去	販売金融事業	合計
第三者借入	20,283	57,831	78,114	19,476	61,522	80,999
販売金融へのグループ内融資（ネット）	-15,600	15,600	0	-12,863	12,863	0
手元資金	20,143	1,119	21,262	21,598	377	21,975
ネットキャッシュ	15,460	-72,312	-56,852	14,984	-74,008	-59,023

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います。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、為替の変動等により、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。