

# 会社説明会資料

2019年9月19日



*Nikki*

Q1

ニッキって  
どんな会社？

Q2

業界での  
ポジションは？

Q3

ニッキの  
描く未来は？

Q4

ニッキの  
株主還元策は？

Q1

# ニッキってどんな会社？

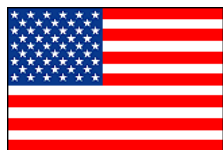
市場： 東証2部  
証券コード：6042

主に **天然・LPガス** を燃料とするエンジンの

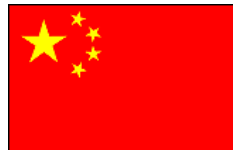
**燃料供給システム** メーカーです

**環境に大きく貢献** しています

本社は厚木市 海外6カ所に拠点



アメリカ



中国



インド



タイ



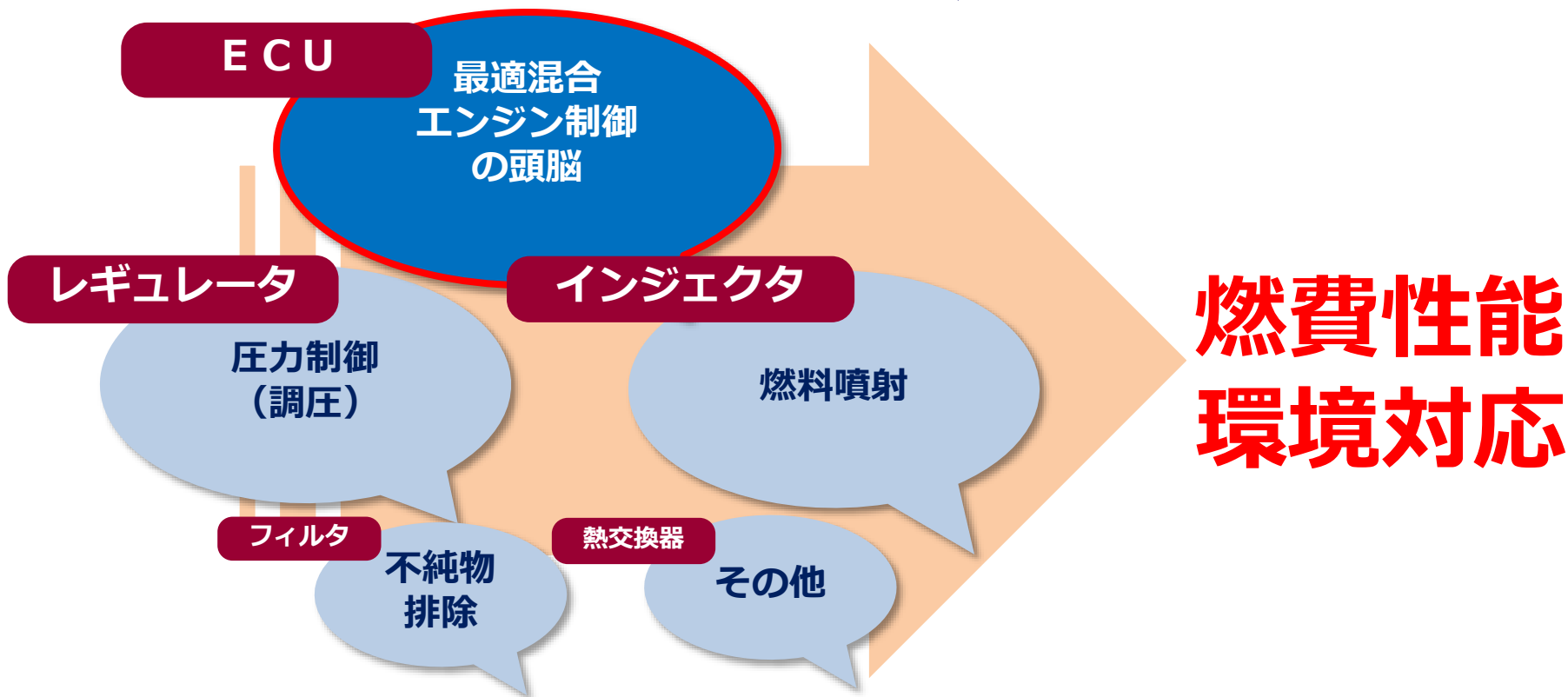
韓国



台湾

# 燃料供給システムとは？

## ガソリンやガスなどを効率的に エンジンへ供給する仕組み



# ガス機器 製品



最適混合

ECU



不純物  
排除

フィルタ



吸入空気  
制御

ETB

圧力制御  
(調圧)



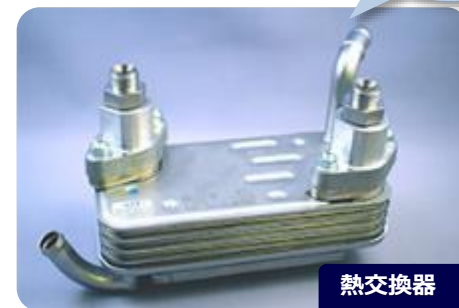
レギュレータ

燃料噴射



インジェクタ

その他



熱交換器

最適混合



小型ECU

圧力計測

燃料噴射



機能集約型スロットルボディ

空気量調整

燃料供給

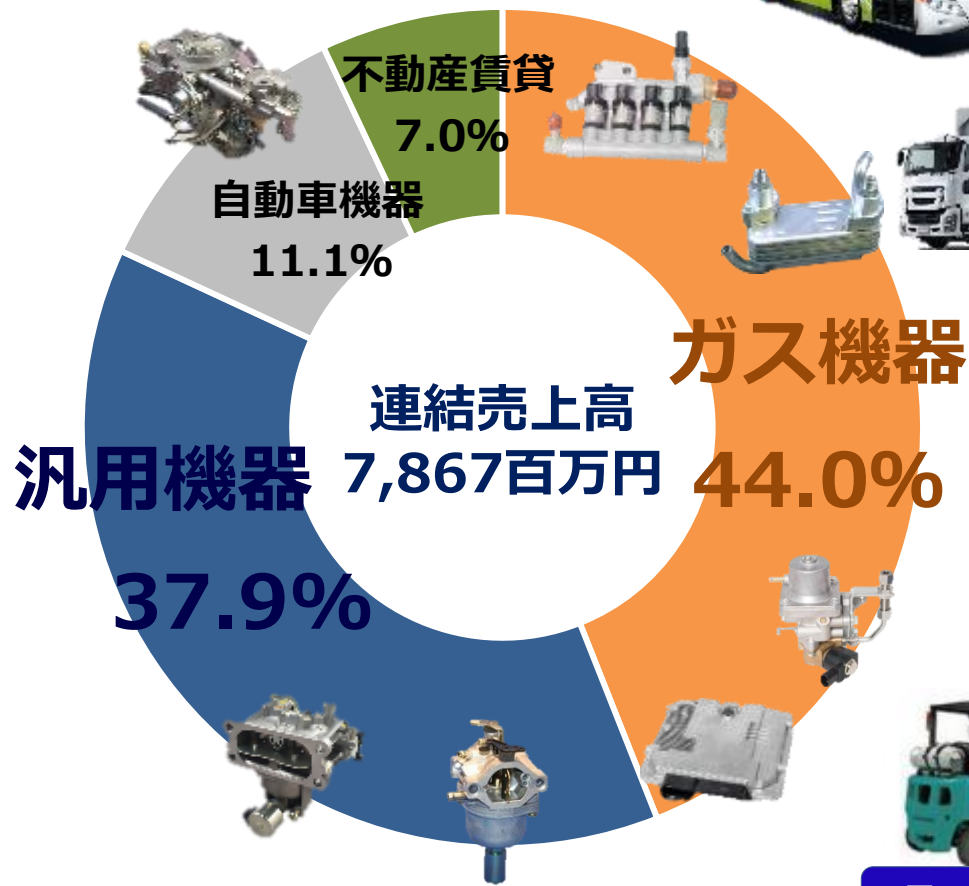
圧力制御  
(調圧)

モーター  
技術



燃料ポンプモジュール

事業別売上高構成比  
【2019年3月期】



大型トラック・バス



乗用車・バン・トラック



フォークリフト



芝刈り機



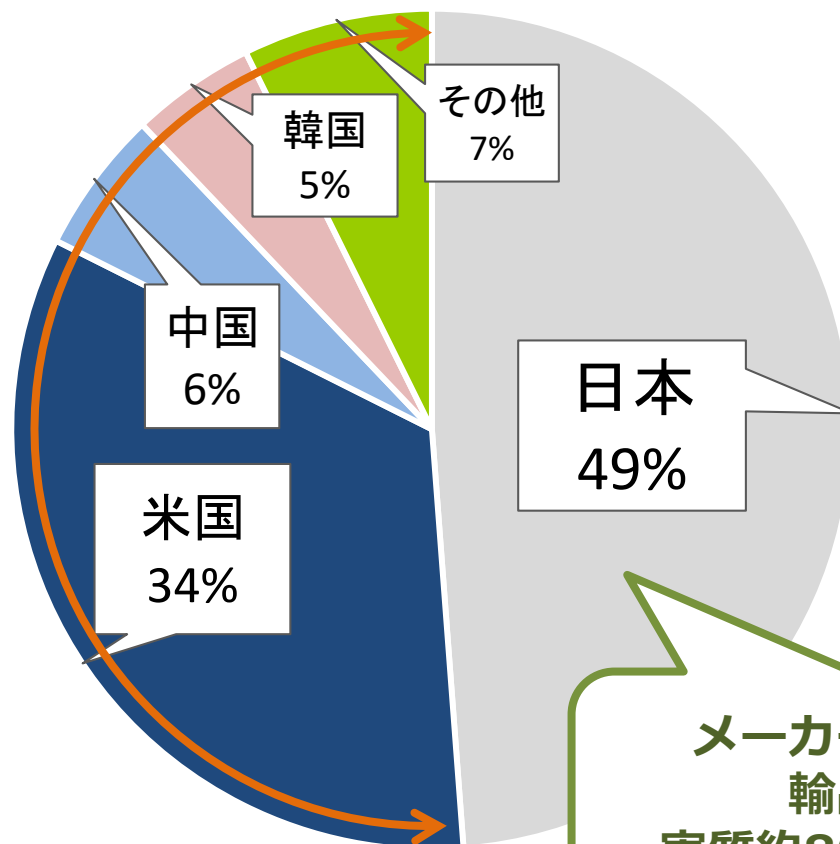
発電機



ボート (小型船舶)

## 地域別売上高構成比 (2019年3月期)

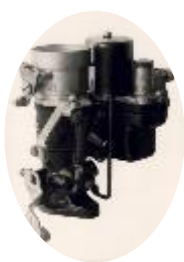
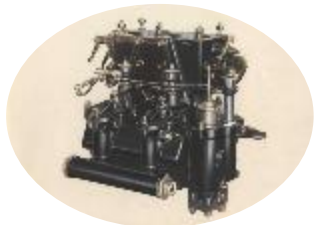
海外計  
51.2%



メーカーを通じての  
輸出も多く  
実質約80%が海外向け



## 伝統から革新へ



汎用電子制御噴射システム



インジェクタ



LNGレギュレータ



新型小型ECU



ETB

戦闘機用キャブレタ  
中島飛行機向け  
2連式70乙型

ダットサン用  
D37Eキャブレタ

・1982年  
自動車用電子制御気  
化器、自動車用ス  
ロットルボディ開発

・1991年  
圧縮天然ガス燃料  
システム開発

・2006年  
汎用電子制御噴射  
システムの製造

・2014年  
LNG用1段式  
レギュレータ開発

・2017年  
新型小型ECU

・1946年  
自動車・農業エンジン  
用気化器、燃料ポンプ  
を開発

・1963年3月  
自動車用LPGキャブ  
レーション装置開発

・1985年  
船舶機用気化器を  
開発

・2001年  
LPG電子制御気体  
噴射システム開発

・2010年  
CNG用1段式  
レギュレータ開発

・2017年  
フューエル  
ポンプモジュール

・1933年3月  
自動車・航空機工  
エンジン用気化器を開発

・1967年  
厚木工場を建設

・1961年7月  
本社工場完成

・1932年2月  
創立



第1号キャブレタ  
NV-42



船舶機用  
キャブレタ



ECU



大型車用  
CNGレギュレータ



フューエルポンプ  
モジュール

【黎明期】

機械式技術の確立

【発展期】

モータリゼーションへの  
対応

【転換期】

機械式から電子式へ

【変革期】

選択と集中

# 業界でのポジションは？

■ 成長分野であるガス事業で他の追随を許さない競争力

- ① **ガス専用（独自設計）部品**を製造  
(ガソリン部品からの転用ではない)
- ② 単品部品ではなく**システム供給**が可能
- ③ **高度な制御技術システム**（電動系へ発展）
- ④ **様々な顧客要求にも対応可能な最新鋭の実験設備**  
(開発アウトソーシングニーズへの対応)
- ⑤ 独立系であり、**機動的かつ幅広い取引推進**が可能

## ■ 他社の追従を許さない性能を実現

- ECU : ガスエンジン制御に特化、最適制御を実現
- インジェクタ : 大型車へも対応可能な大流量・高信頼性設計
- レギュレータ : 大型車もカバーする大容量と精密制御を両立

### 燃料供給システムメーカーとの比較 (ガス機器)

	ECU	インジェクタ	レギュレータ	
<i>Nikki</i>	◎	◎	○	天然ガス自動車向けに注力し、ガソリン部品からの転用ではない独自設計のガス専用部品を製造
A社	△	△	○	燃料噴射システムだけではなく、幅広く自動車部品を供給
B社	△	△		四輪車が中心だが二輪車の燃料噴射システムも供給
C社		△	○	燃料ポンプモジュール、スロットルボディが主力製品
D社	○	○		世界No.1欧州メーカー

# マーケットの成長性 世界の天然ガス自動車普及台数

中国: 10%の安定的な伸び

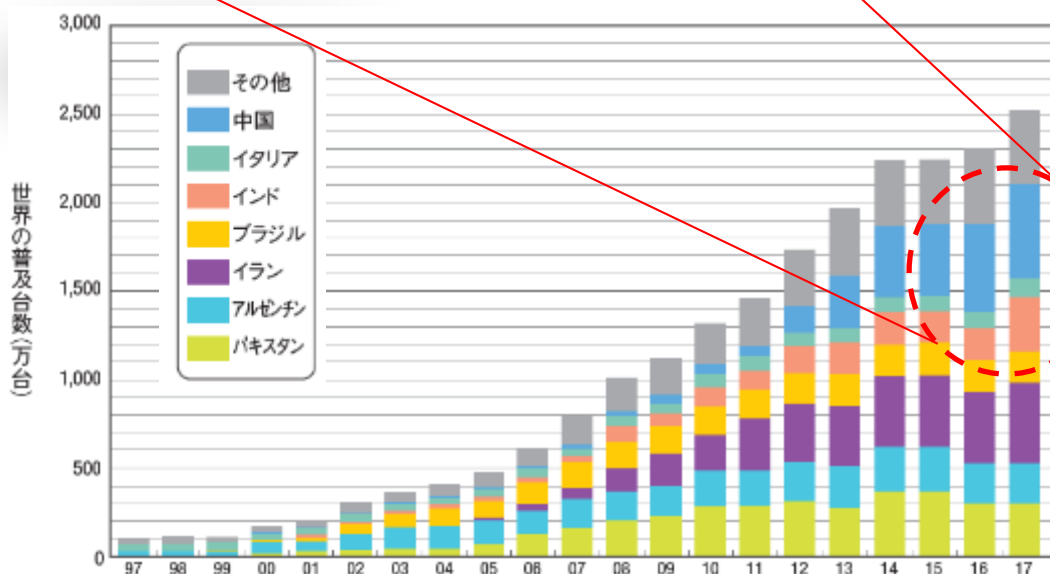
2035年  
IEA予測

3,500万台

2,500万台

直近10年においては  
年間150万台のペースで  
普及

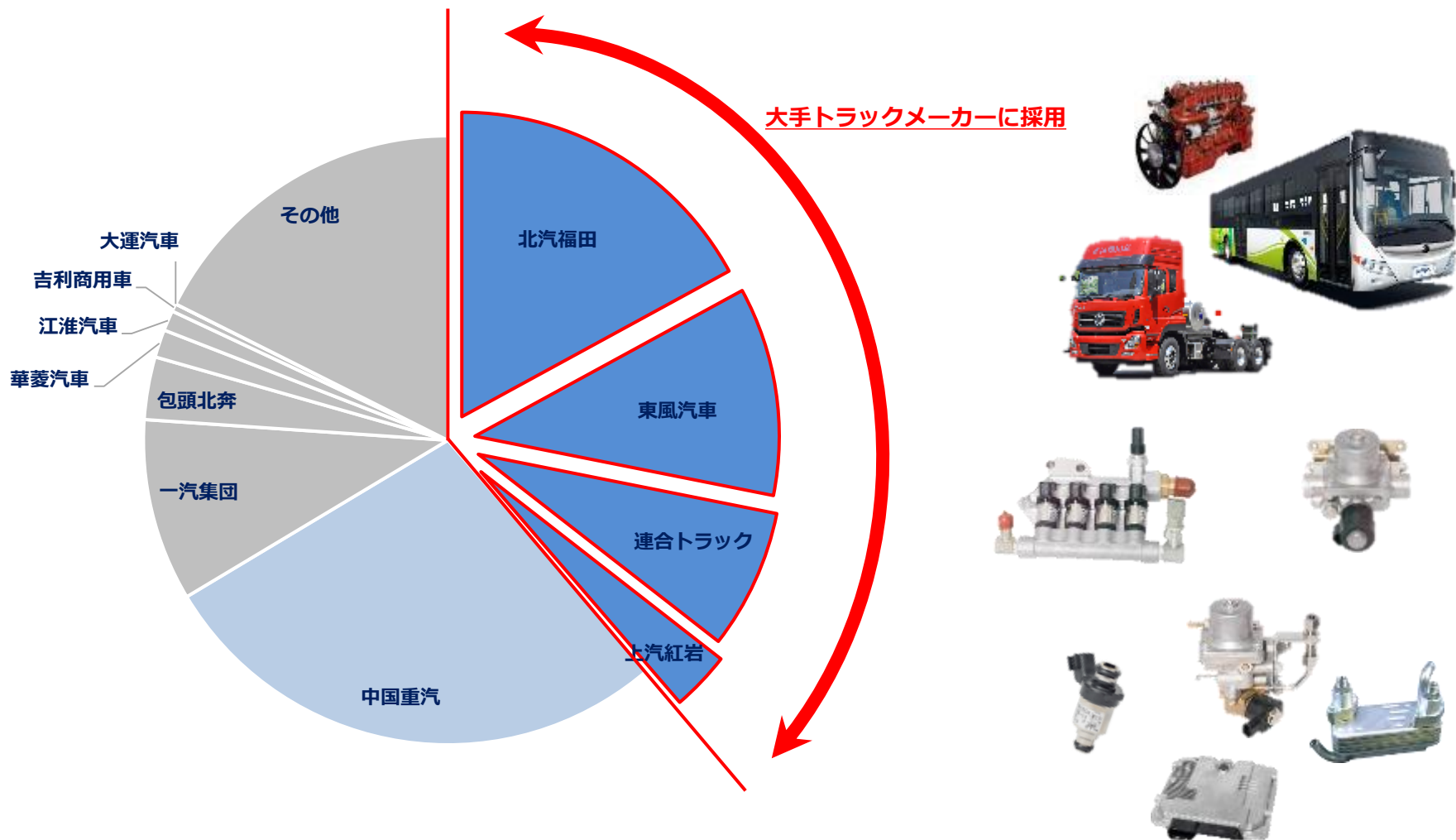
中国大手エンジンメーカー  
4社と取引あり  
圧倒的なシェアを目指す



出所: 一般社団法人 日本ガス協会、天然ガス自動車総合カタログ2017

# 中国商用車マーケットにおける参入メーカー状況

大手自動車メーカーが採用しているエンジンに当社のガス関連部品が採用されています。



※本グラフは、トラックメーカーのガスエンジンシェアとなります。(バスを除く) 2018年12月当社調べ

# 天然ガス自動車国別普及台数・マーケット進出時期

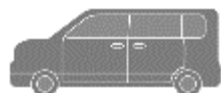
	国名	台数 (2017年2月)	当社製品納入時期				国名	台数 (2017年2月)	当社製品納入時期		
			2016	2017	2018				2016	2017	2018
1	イラン	4,068,632				14	エジプト	207,617			
2	中国	3,994,350				15	ペルー	183,786			
3	パキスタン	3,700,000				16	ウクライナ	170,000			
4	アルゼンチン	2,487,349				17	アメリカ	150,000			
5	インド	1,800,000				18	ドイツ	98,172			
6	ブラジル	1,781,102				19	ロシア	90,050			
7	イタリア	885,300				20	ベネズエラ	90,000			
8	コロンビア	500,000				21	ジョージア	80,600			
9	タイ	468,845				22	ブルガリア	61,320			
10	ウズベキスタン	450,000				23	マレーシア	55,999			
11	ボリビア	300,000				24	スウェーデン	46,715			
12	アルメニア	244,000				25	日本	44,676			
13	バングラデシュ	220,000				26	その他	157,260			
合計								22,335,773			

出所：「The Gas Vehicles Report」2016年2月号  
「Asian NGV Communications」2017年3月号

# マーケットニーズ対応・商品ラインナップ



乗用車



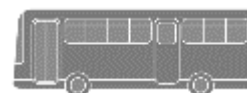
小型商用車



フォークリフト



中大型トラック



中大型バス



産業用エンジン

技術的難易度



LNG

液化天然ガス



CNG

圧縮天然ガス



LPG

LPガス



LPG

LPガス

# ニッキが描く未来は？

**100年に一度の大変革期**  
外部環境の変化をチャンスと捉え  
→**成長軌道への転換に挑戦**

## 既存事業の磨き上げ

Point1

～脱ガソリン・脱ディーゼルへの対応～

大型車 → **天然ガスシステム対応**

## 新規市場・新規事業への進出

Point2

～高度な制御技術システムのノウハウを活用～

乗用車・二輪車・産業機器 → **EV化・電動化**



# 外部環境の変化 ～脱ガソリン・脱ディーゼルの動向～

- フランス：2040年
- イギリス：2040年
- ドイツ：2030年
- インド：203X年
- 中国：202X年
- 日本：2030年以降

大型車 → 天然ガス車

乗用車 → EV車

出所：日本経済新聞 2017年9月9日、同年9月12日記事

## トラックも脱ディーゼル

トラックにも一歩ディーゼルの動きが出てきた。イタリアの自動車大手、イベコは天然ガスで動くトラックを日本市場に参入する。イベコは液化天然ガス(LNG)車の航続距離を従来の約1.5倍にする。トラックの大型化に伴って、航続距離が長い天然ガス車が新たな主力になる可能性がある。

	ディーゼル	EV	天然ガス
価格(万円)	2000	未定	1800~2500
航続距離(km)	600~800	100	1000
国内の燃料拠点数	約3万1000(ガソリンスタンド)	2カ所程度	270
環境性能	-	排出ガスゼロ	対ディーゼル比でCO <sub>2</sub> は1~3割減

(注)EVは三菱ふそう製の小型、EV以外は大型トラック

### 伊大手 天然ガス車 日本で航続距離を2倍に

イベコは18年にLNG対応の大型トラックを日本に参入する。航続距離がディーゼル車と同等の約1000kmに達する。イベコは「CO<sub>2</sub>削減」を掲げ、天然ガス車を主力とする。天然ガス車はディーゼル車と同等の航続距離を実現する。イベコは「CO<sub>2</sub>削減」を掲げ、天然ガス車を主力とする。天然ガス車はディーゼル車と同等の航続距離を実現する。

### 中国、ガソリン車禁止へ 英仏に追随、時期検討

中国は世界最大の自動車市場で成長が速く、EVの普及も促進する。ガソリン車の禁止を検討している。中国は世界最大の自動車市場で成長が速く、EVの普及も促進する。ガソリン車の禁止を検討している。

### 最大市場、EVシフト

中国は世界最大の自動車市場で成長が速く、EVの普及も促進する。ガソリン車の禁止を検討している。中国は世界最大の自動車市場で成長が速く、EVの普及も促進する。ガソリン車の禁止を検討している。

中国は世界最大の自動車市場で成長が速く、EVの普及も促進する。ガソリン車の禁止を検討している。中国は世界最大の自動車市場で成長が速く、EVの普及も促進する。ガソリン車の禁止を検討している。

# 天然ガス車の優位性

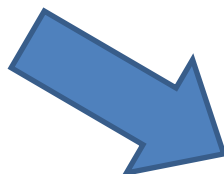
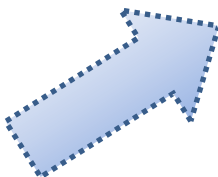
大型トラック 1200 kmを無給油（充電）走行させた場合



燃料費 50,000円  
積載可能重量 10トン

ディーゼル代替として有望

最大積載量が半減



リチウムイオンバッテリー

- ・ 電力費 対ディーゼル比約50%
- ・ 最大積載量 **5トン**

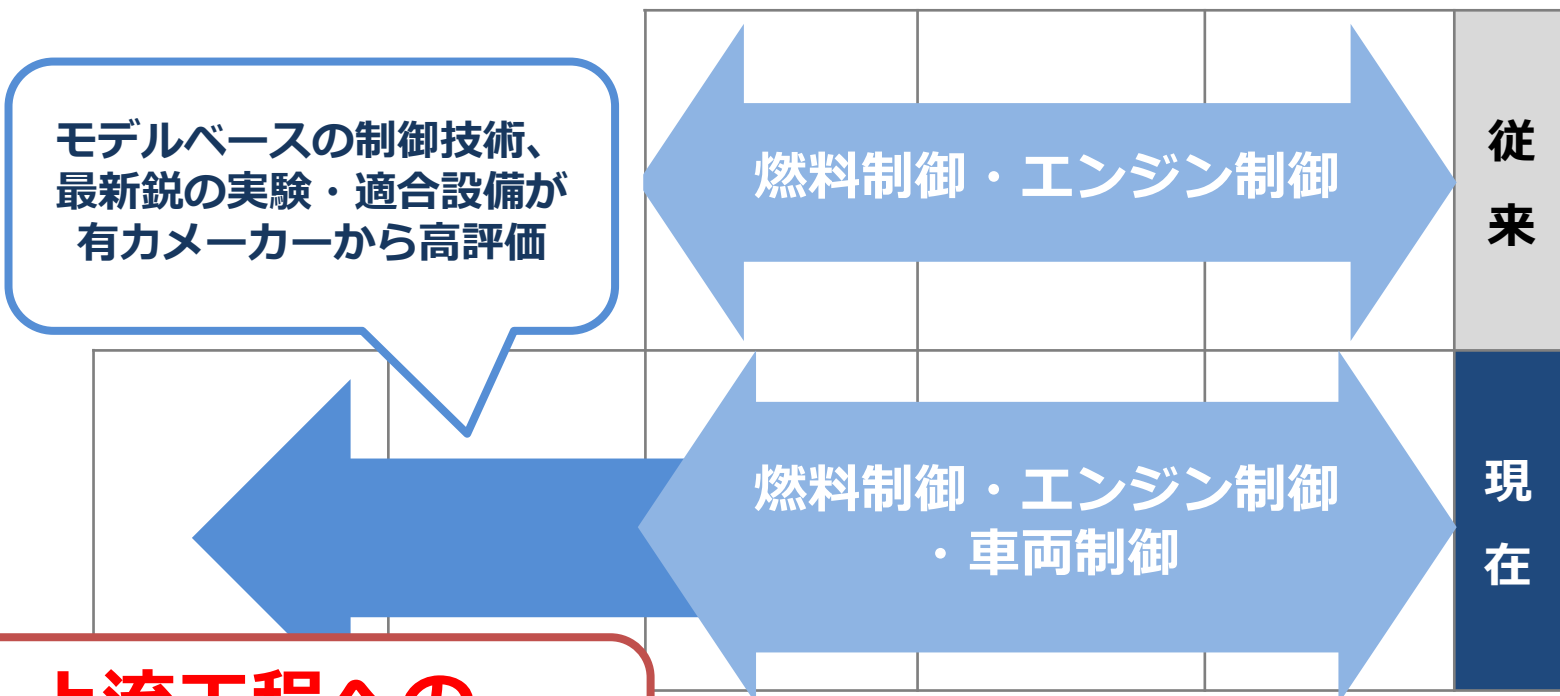
(電池重量が5トンになり最大積載量が約半分になる。(計算値))



LNGタンク

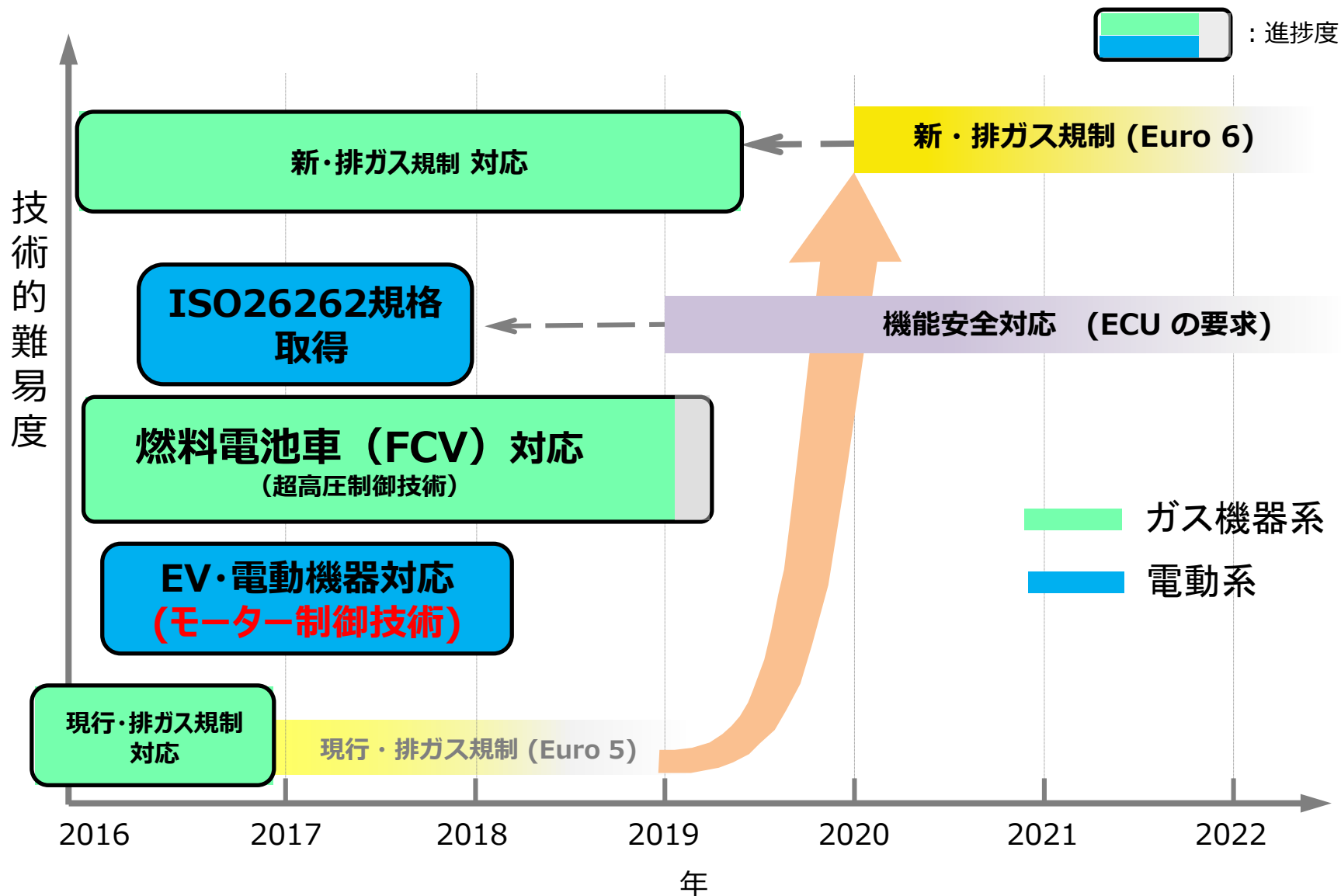
- ・ 燃料費 対ディーゼル比約70%
- ・ 最大積載重量 **10トン**

## < 自動車・トラックメーカーの開発工程 >



**上流工程への  
関与を拡大していく**

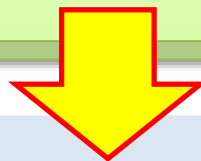
# 技術革新による新たなビジネス分野への対応



## 電動系ビジネスの戦略

### ★ニッキの強み

- ・ **高度な制御技術**のノウハウ
- ・ 蓄積された**ネットワーク**（人的、地理的）
  - **製品開発手法の多様化**（自社製品＋他社製品の組合せ）
  - **ファブレス化**（開発＋設計はニッキ → 製造は外注化）



### ★電動系の新事業展開

電動アシスト自転車・電動二輪車  
**電動系商品の開発**  
**モーター&ドライバー**      etc

## 電動系ビジネスに向けた取り組み

### Action 1

#### 【電動系商品の事業開始】

- ① 電動フューエルポンプモジュール
- ② ETB（電子制御スロットルボディ）
- ③ 電動アシスト自転車

17年10月発売  
19年9月発売  
19年度内発売予定

### Action 2

#### 【電動系商品の本格展開】

- ① モーター&ドライバーの開発・販売
- ② 電動二輪車開発・販売

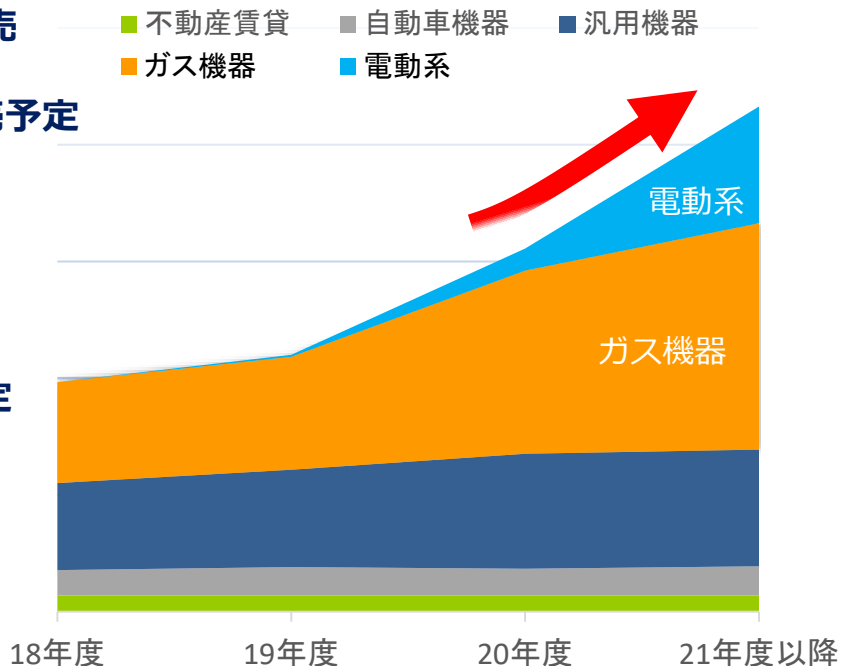
20年3月予定  
20年度中予定

### Action ...

#### 【電動系商品の拡大】

- ・ その他電動系ビジネス

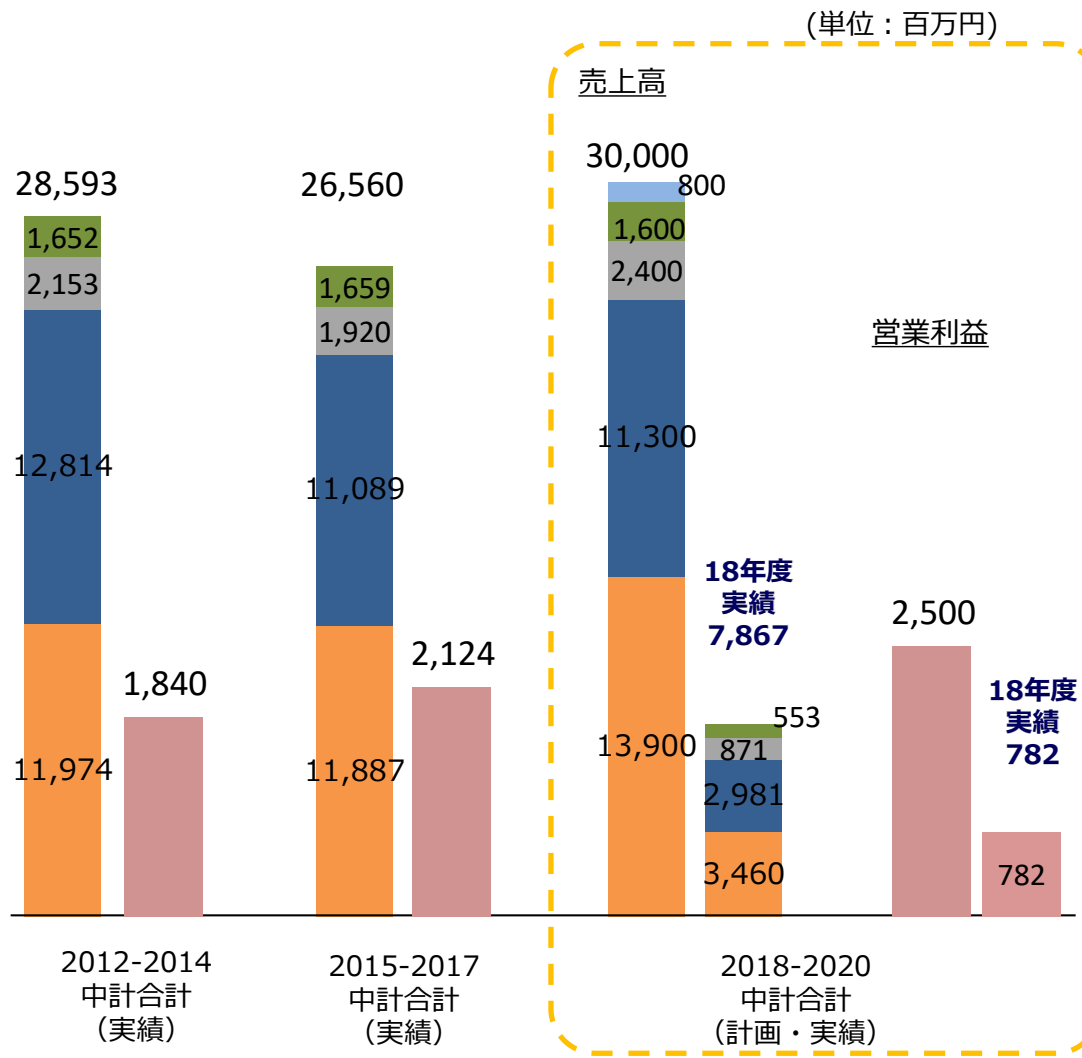
#### 今後のセグメント別事業展開のイメージ



今後 **ガス機器** と **電動系** を大きく展開

# 中期経営計画（2018～2020年度）および2018年度実績

■ ガス機器 ■ 汎用機器 ■ 自動車機器 ■ 不動産 ■ 電動系 ■ 営業利益



## <重点方針・施策>

1. 既存事業の磨き上げ
2. 新規市場・新規事業への進出

## <計数目標（連結）>

### 3力年合計

売上高	30,000百万円
営業利益	2,500百万円

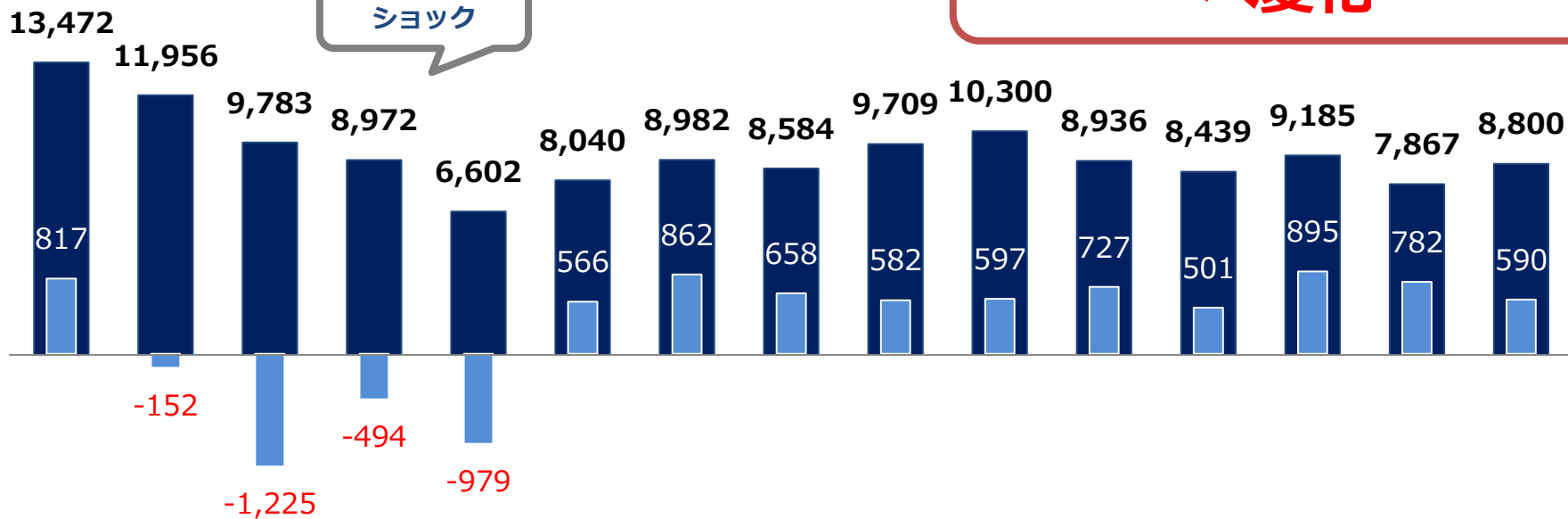
# 連結売上高・営業利益推移 (百万円)

事業構造改革

米国住宅バブル  
ハリケーン

リーマン  
ショック

筋肉質な事業構造  
へ変化

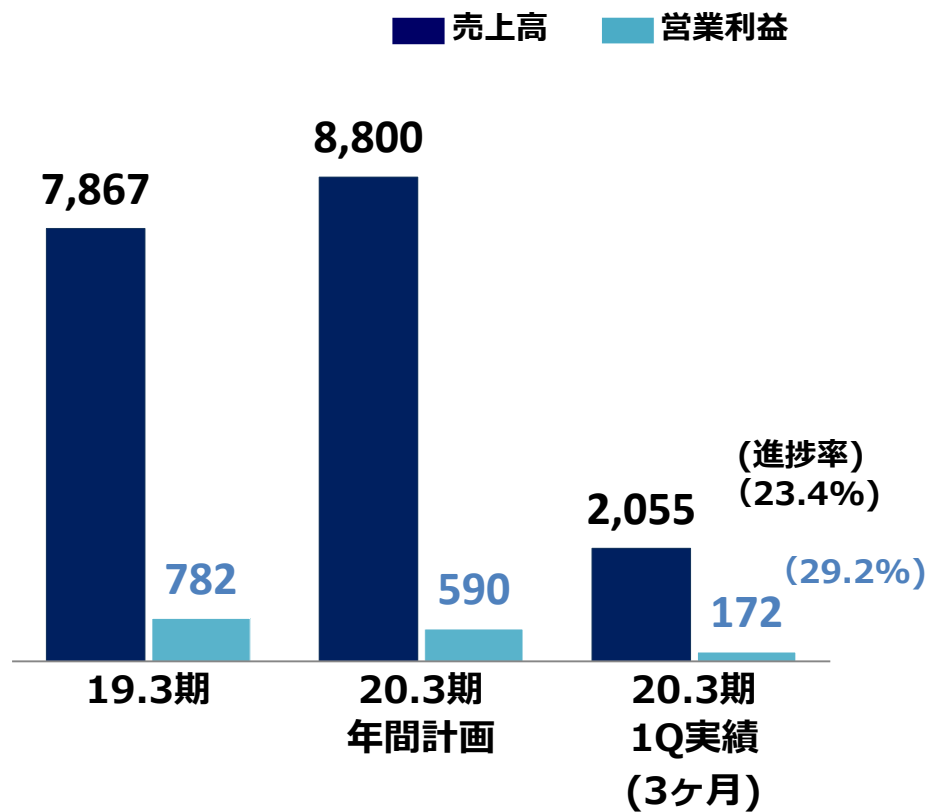


06.3期 07.3期 08.3期 09.3期 10.3期 11.3期 12.3期 13.3期 14.3期 15.3期 16.3期 17.3期 18.3期 19.3期 20.3期 (計画)

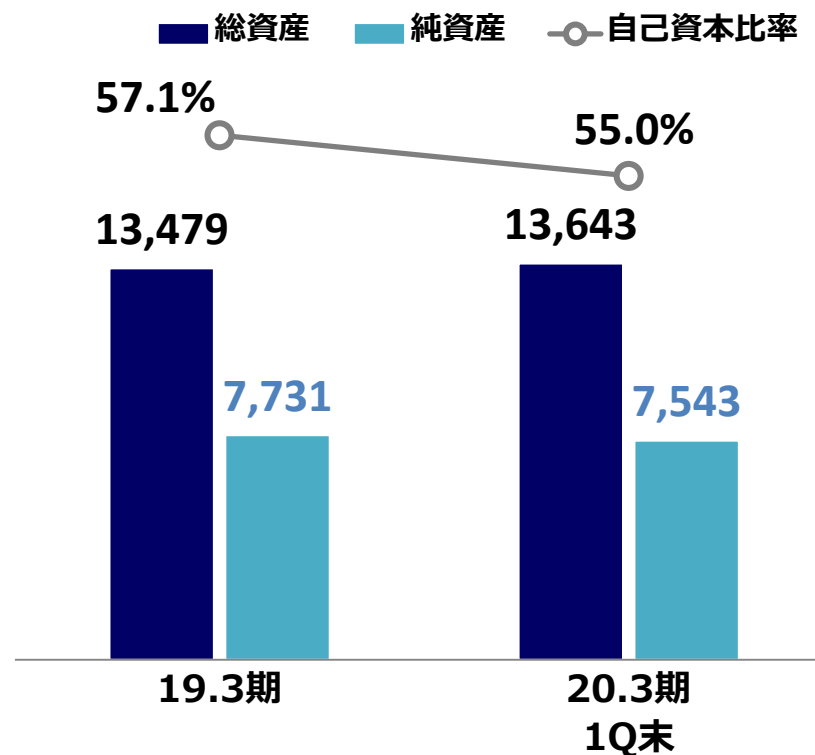
■ 売上高 ■ 営業利益



### 売上高・営業利益 (百万円)



### 総資産・純資産 (百万円)



# ニッキの株主還元策は？

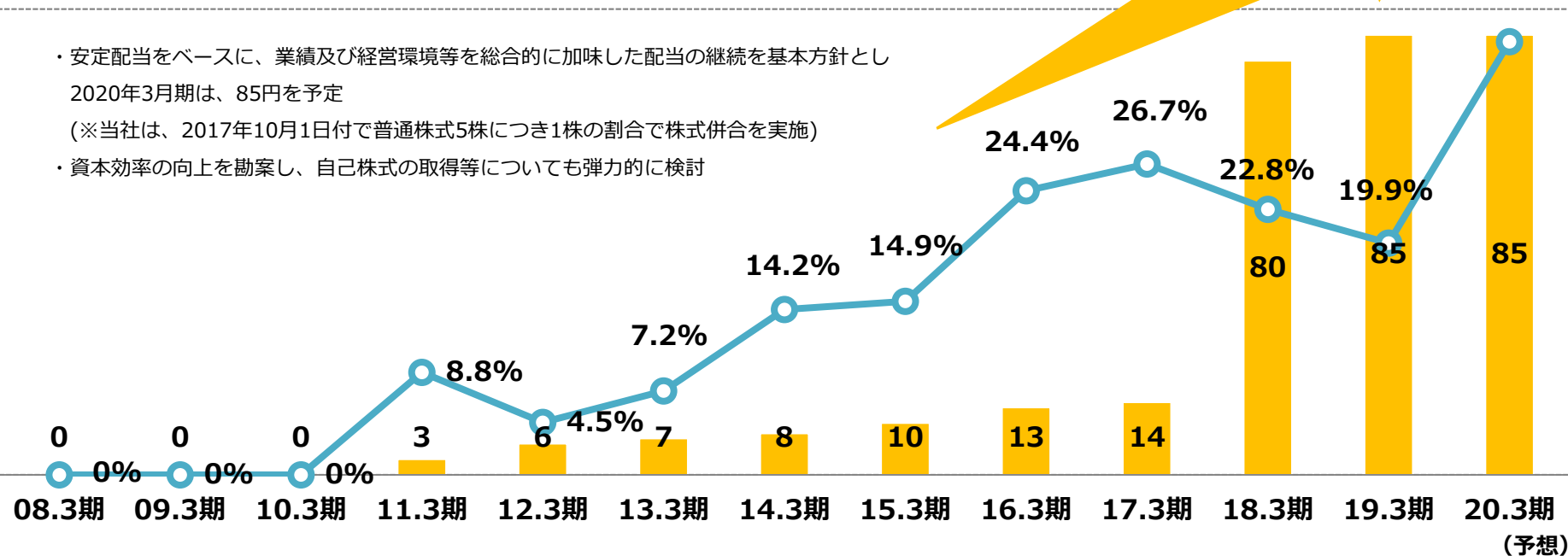
## 連結配当性向30%を目標

■ 1株当たり配当金（円）

○ 連結配当性向

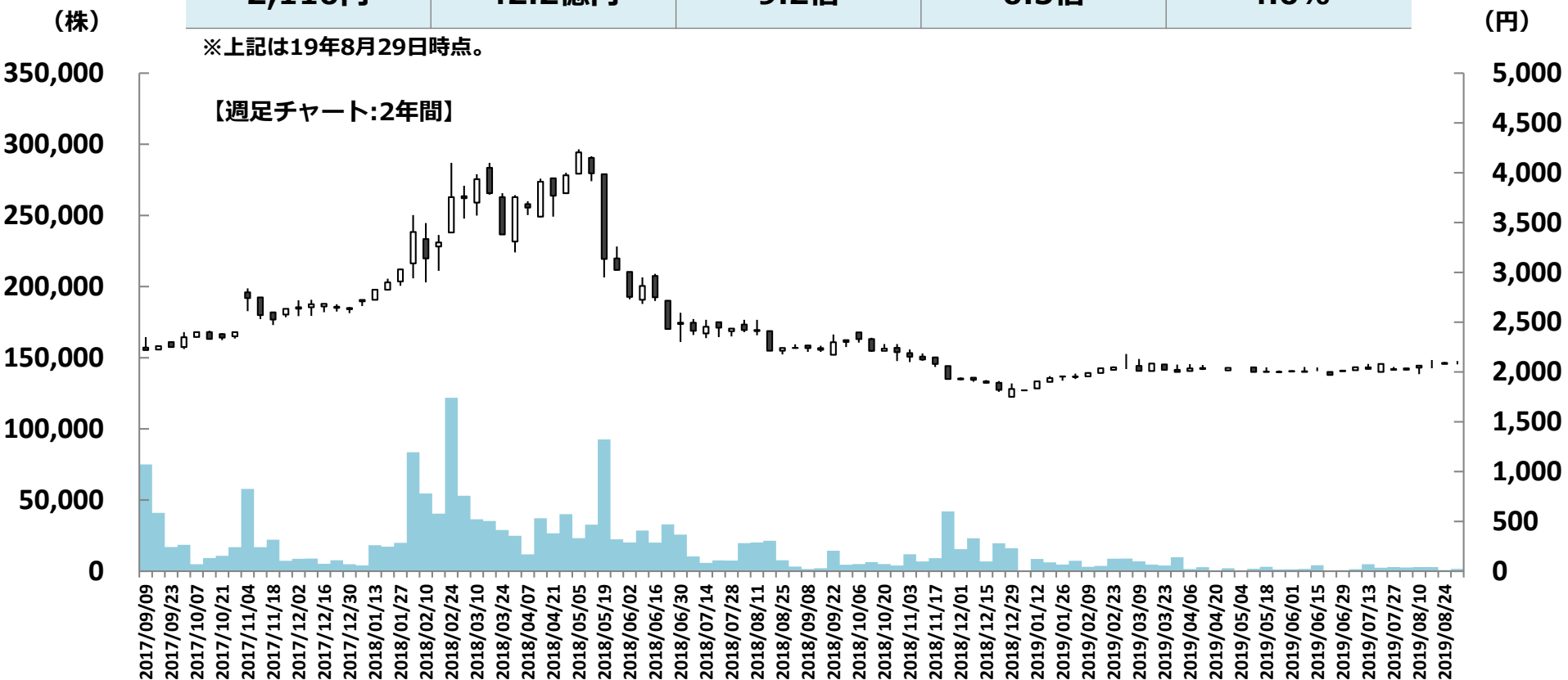
37.2%

- 安定配当をベースに、業績及び経営環境等を総合的に加味した配当の継続を基本方針とし  
2020年3月期は、85円を予定
- (※当社は、2017年10月1日付で普通株式5株につき1株の割合で株式併合を実施)
- 資本効率の向上を勘案し、自己株式の取得等についても弾力的に検討



株価	時価総額	予想PER	実績PBR	配当利回り
2,110円	42.2億円	9.2倍	0.5倍	4.0%

※上記は19年8月29日時点。



ご清聴ありがとうございました。

# 参考資料

# 和田社長ってどんな人？

取締役社長 和田 孝 (わだ たかし)

1953年8月14日生まれ

大阪府出身



## ～経歴～

1978年3月

東京大学法学部卒業

1978年4月

株式会社横浜銀行入行

1985年9月

ペンシルバニア大学ウォートン校卒業

2004年3月

株式会社横浜銀行退社

当社入社

2004年6月

当社取締役営業部長

2005年2月

NIKKI AMERICA,INC社長

2007年6月

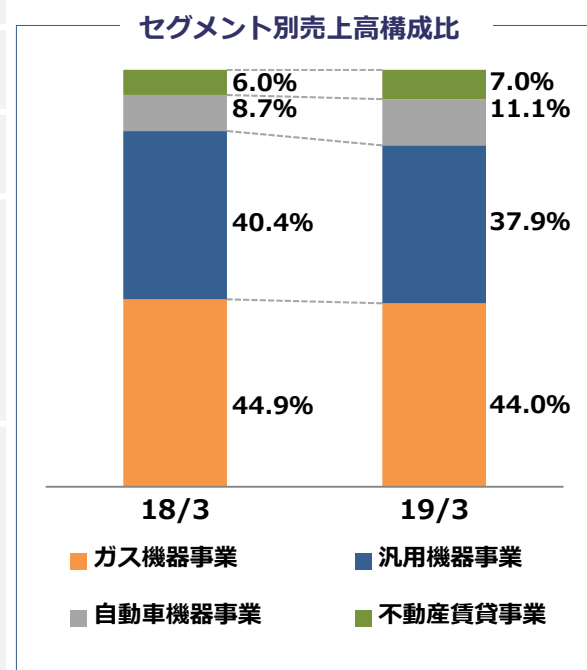
当社取締役社長（現職）

## ～趣味～

テニス・ウォーキング

## 「ガス燃料供給システムで環境へ貢献」

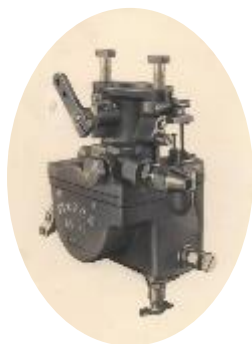
商号	株式会社ニッキ
所在地	神奈川県厚木市上依知3029番地
資本金	500百万円
代表者	取締役社長 和田 孝
設立	1932年2月
従業員数	613名（連結ベース、2019年3月末）
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ CNG・LNG・LPG燃料供給システムの設計・開発及び関連機器の製造</li> <li>■ 船舶・小型エンジン用気化器及び燃料関連デバイスの設計・開発及び製造</li> <li>■ 自動車用燃料関連デバイスの設計・開発及び製造</li> <li>■ 電気機器・電子機器・電動車及びこれらの部品等の輸出入、製造及び販売</li> <li>■ 不動産賃貸事業</li> </ul>
関係会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ NIKKI AMERICA FUEL SYSTEMS,LLC、NIKKI AMERICA,INC.</li> <li>■ 瀋陽日新気化器有限公司</li> <li>■ NIKKI INDIA FUEL SYSTEMS PRIVATE LIMITED、</li> <li>■ NIKKI(THAILAND) CO.,LTD.、NIKKI KOREA CO.,LTD.</li> <li>■ (株)ニッキ ソルテック サービス、ニッキ・テクノ(株)</li> </ul>



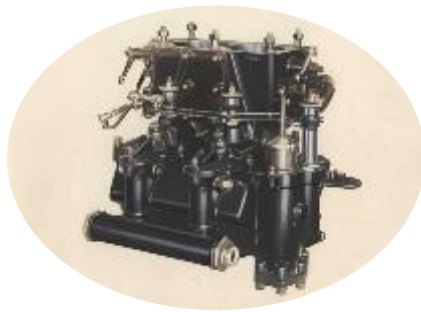
# ニッキのこれまでの歩みは？ **（伝統から革新へ）**

**1932年に日本初の  
気化器メーカーとして創業**

1930・40年代



第1号キャブレタ  
NV-42



戦闘機用キャブレタ  
中島飛行機向け  
2連式70乙型

**【黎明期】**

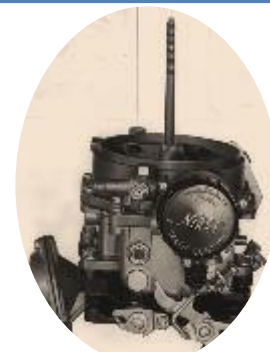
**機械式技術の確立・成熟**

外部環境の変化に  
**技術開発力** に対応

1950・60・70年代



ダットサン用  
D37Eキャブレタ



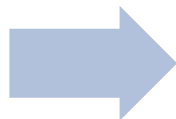
プリンス  
グランドグロリア用  
キャブレタ

**【発展期】**

**モータリゼーションの対応**

# ガソリン から 天然ガス へ

1980・90年代



2000年代～近年



Briggs&Stratton  
M-28用 G型  
キャブレタ



天然ガス自動車用  
2段減圧レギュレータ  
(噴射システム用)



天然ガスエンジン用  
電子制御ユニット  
(ECU)



天然ガス自動車用  
1段減圧  
レギュレータ  
(噴射システム用)



天然ガス自動車用  
トップフィード  
インジェクタ



ETB  
電子制御  
スロットルボディ

【**転換期**】

【**変革期**】

ガス分野における**差別化技術**の確立



# 事業部門の構成と製品

事業セグメント	ガス機器事業	汎用機器事業	自動車機器事業	不動産賃貸事業
市場	東南アジアや東アジアへの輸出が中心。今後、中国・インドを重点に北米、ロシア、インドネシア、中東等も開拓	米国向けが多く、芝刈り機・発電機用が約7割を占める。発電機需要の発掘、噴射システムの推進	東南アジア、中東への輸出	東京都品川区にオフィスビルを所有
主要顧客	いすゞ自動車 日野自動車 グローバルコンポーネントテクノロジー 広西玉柴機器（中） 上海柴油機股份（中） 濰柴動力股份（中） GM Korea（韓）	Briggs & Stratton（米） Kohler Company（米） Cummins Power Generation（米） 川崎重工 ヤンマー パナソニック クボタ 光陽工業（台湾）	日産自動車 トヨタ自動車 マツダ WABCO（印） RANE（印） Tokai Imperial Rubber（印）	
製品	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 国内外のCNG・LPG車・フォークリフト向けの燃料供給システム（ECU、インジェクタ、ベーパーライザ、レギュレータ、熱交換器、フィルタ、ミキサ、ETB等）</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 汎用気化器（農業用、産業用）、船舶用気化器、二輪車向け噴射システム、フェューエルポンプモジュール、GHP機器等</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 国内外のガソリン車用のスロットルボディ、気化器、アークセルワイヤユニット等</li> </ul> 	
生産拠点	日本、中国、タイ	インド、中国、米国、日本	日本、インド	

# 当社の不動産について

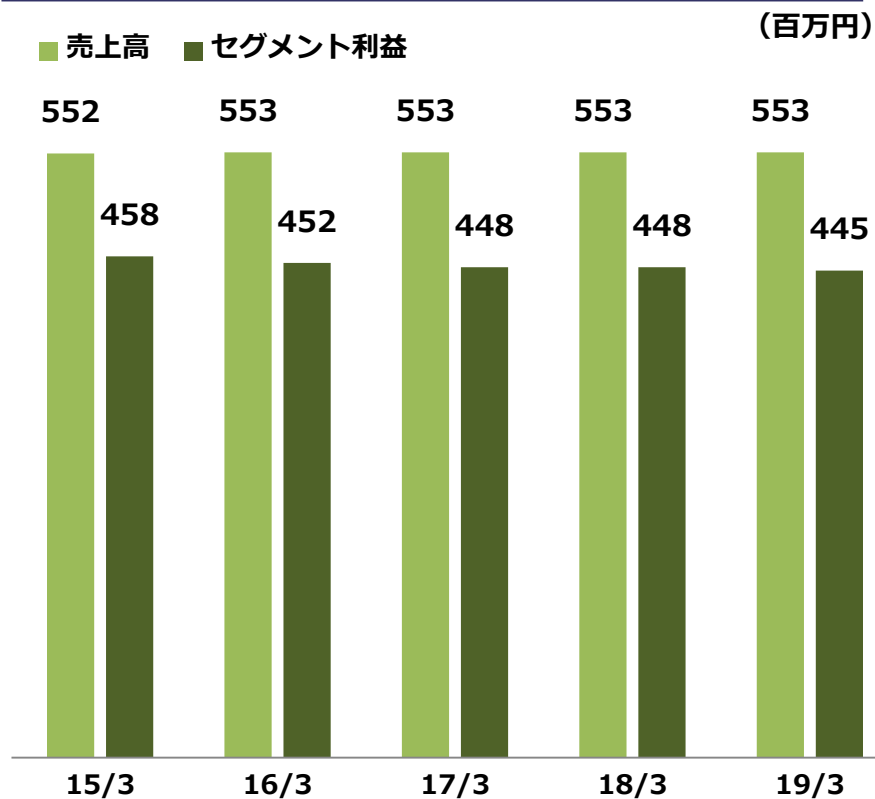
## ■ 保有不動産からの安定収益

### 保有資産の概要

名称	3号館ビル
所在	東京都品川区北品川5-11-3
土地面積	4,959.08㎡（うち62.0%）
建物構造	鉄骨・鉄骨鉄筋コンクリート造 陸屋根地下2階付8階建
建物延床面積	20,582.71㎡（うち62.0%）
竣工年月	1996年10月



### 不動産賃貸事業推移



# 2020年3月期第1四半期末 連結貸借対照表の概況

(単位：百万円、下段は構成比)

		2019年3月期末	2020年3月期第1四半期末		主な増減要因
				前期比増減額	
資産合計	流動資産	7,455 (55.3%)	7,863 (57.6%)	+408	【流動資産】 ・現金及び預金 +250 ・受取手形及び売掛金 ▲53 ・商品及び製品 +184 【固定資産】 ・機械装置及び運搬具 ▲58 ・投資有価証券 ▲152
	固定資産	6,023 (44.7%)	5,779 (42.4%)	▲244	
	資産合計	13,479 (100.0%)	13,643 (100.0%)	+164	
負債・純資産合計	流動負債	3,798 (28.2%)	4,209 (30.9%)	+410	【流動負債】 ・支払手形及び買掛金 +277 ・未払法人税等 ▲51 ・賞与引当金 ▲68 ・その他 +253 【固定負債】 ・退職給付に係る負債 ▲36 ・利益剰余金 ▲85
	固定負債	1,949 (14.5%)	1,890 (13.9%)	▲58	
	負債合計	5,747 (42.6%)	6,099 (44.7%)	+351	
	純資産合計	7,731 (57.4%)	7,543 (55.3%)	▲187	
負債・純資産合計		13,479 (100.0%)	13,643 (100.0%)	+164	
ネット有利子負債		▲1,513 (▲11.2%)	▲1,768 (▲13.0%)	▲254	

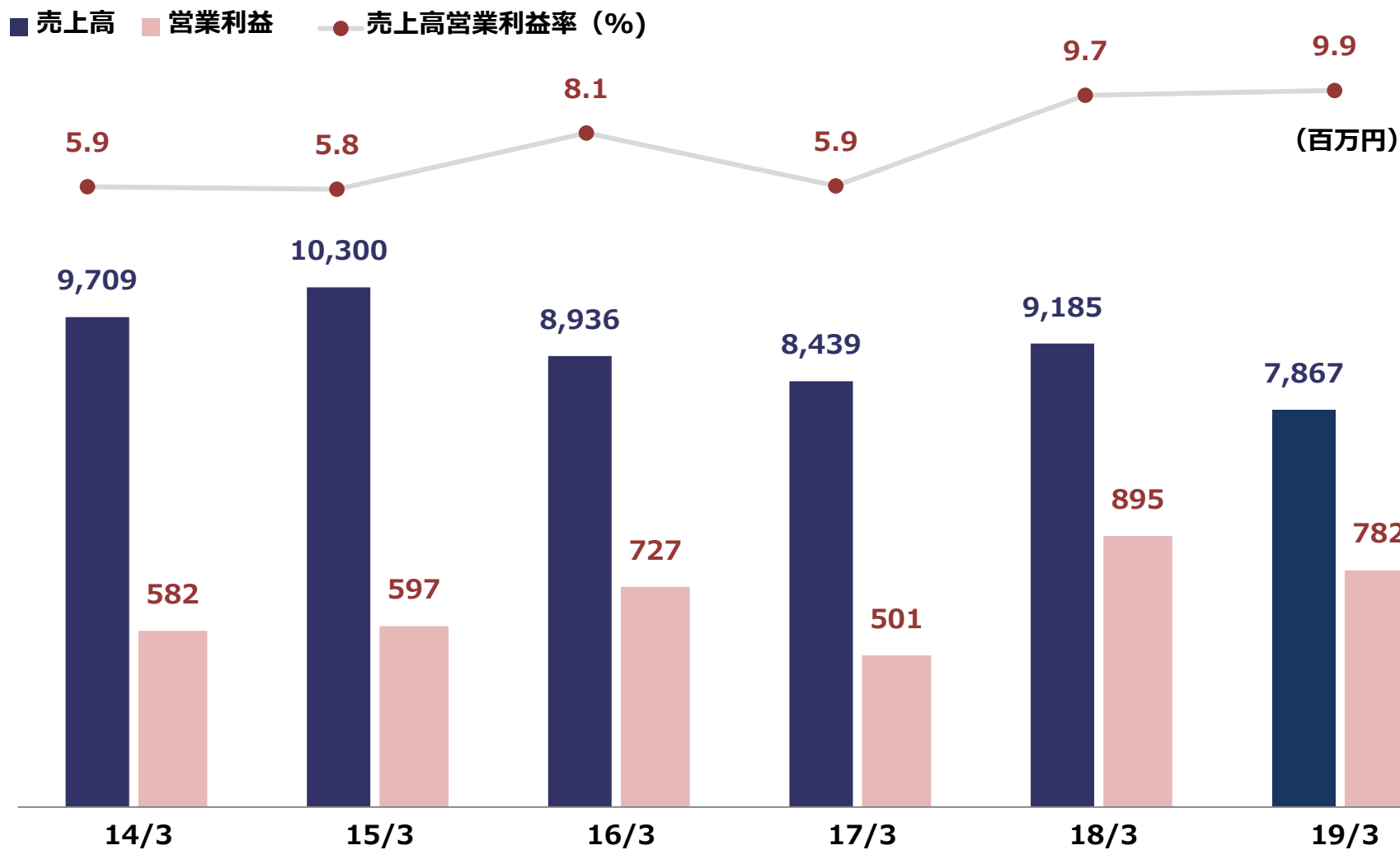
※ネット有利子負債 = (短期借入金 + 長期借入金) - (現金及び預金)

# 2020年3月期 連結損益の見通し

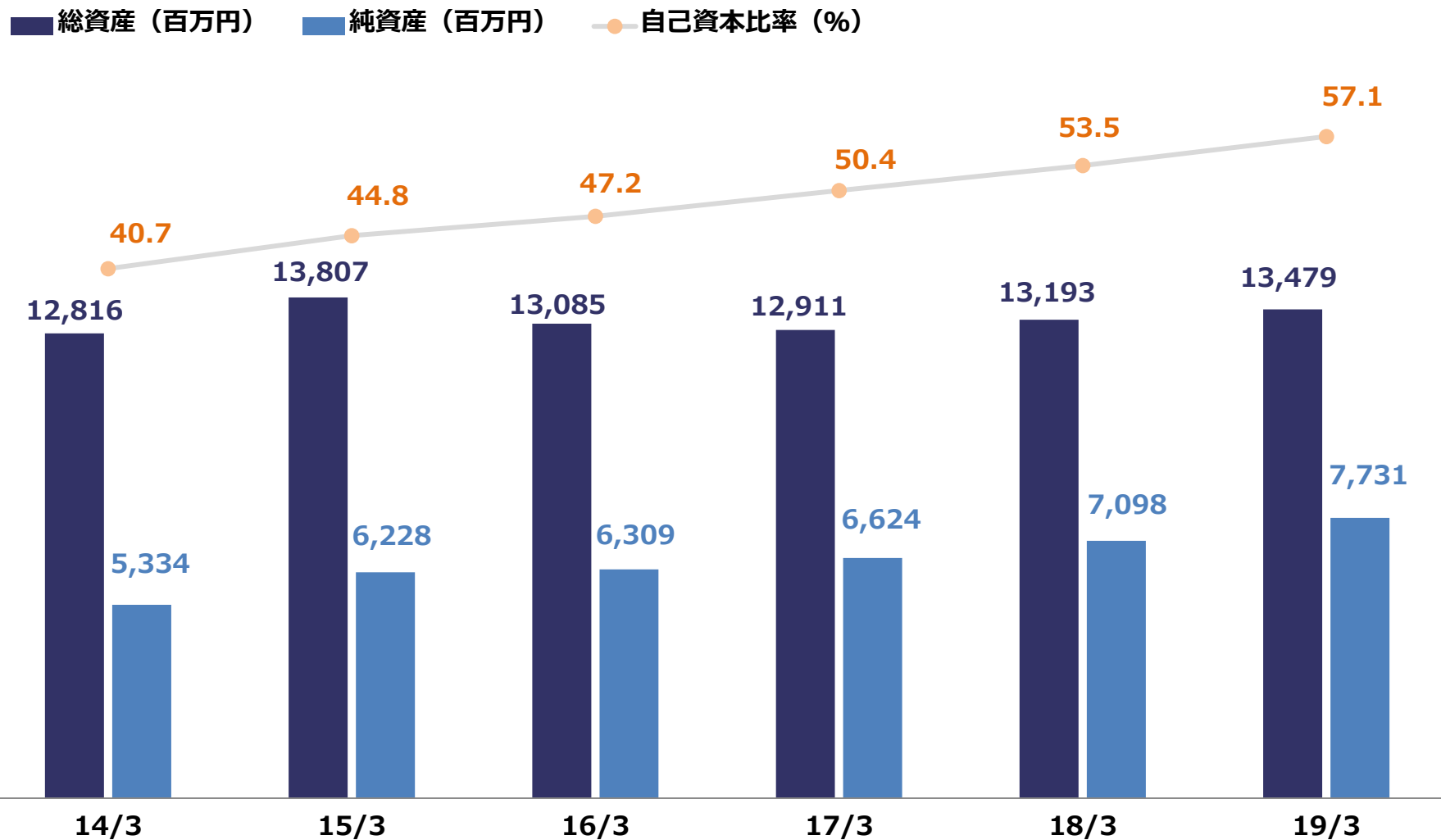
(単位：百万円)

	2019年3月期実績		2020年3月期計画		
		構成比		構成比	前期比
売上高	7,867	100.0%	8,800	100.0%	11.9%
営業利益	782	9.9%	590	6.7%	▲24.6%
経常利益	976	12.4%	610	6.9%	▲37.5%
親会社株主に 帰属する当期純利益	801	10.2%	430	4.9%	▲46.4%
設備投資額	429	5.5%	590	6.7%	37.5%
減価償却費	609	7.8%	571	6.5%	▲6.2%

# 連結業績推移 (1)

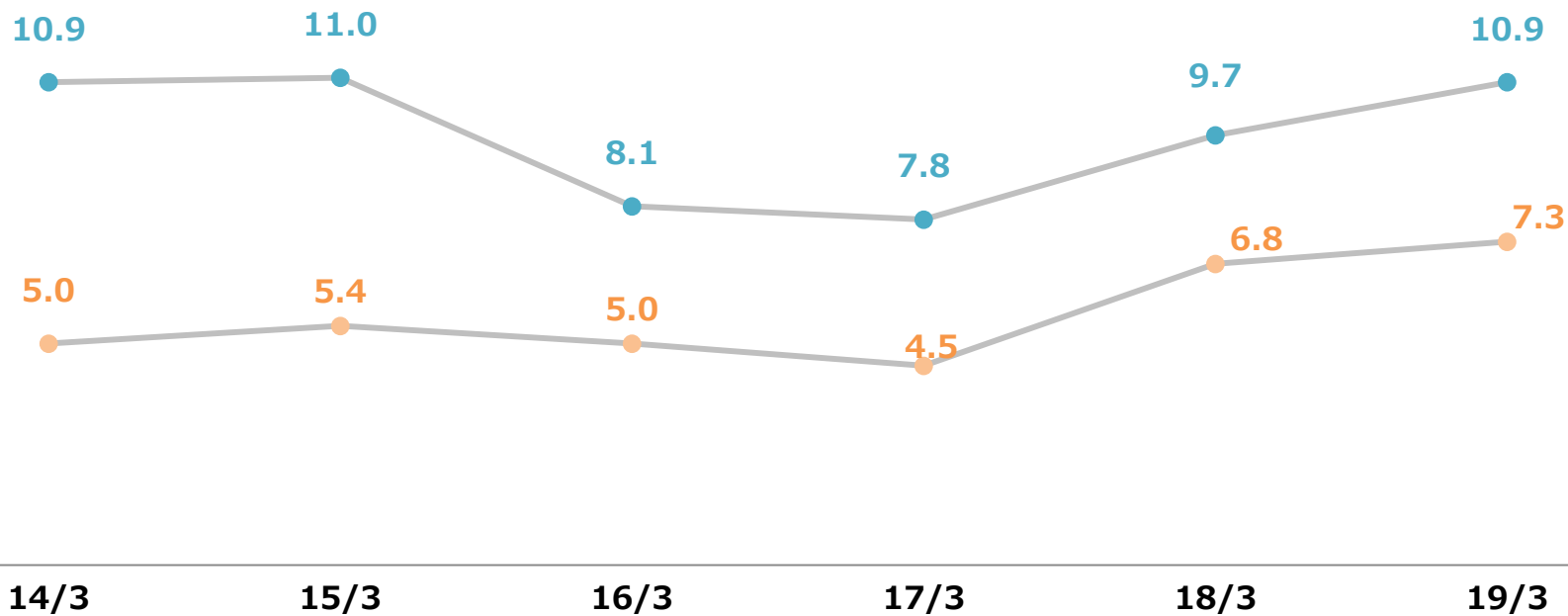


## 連結業績推移 (2)

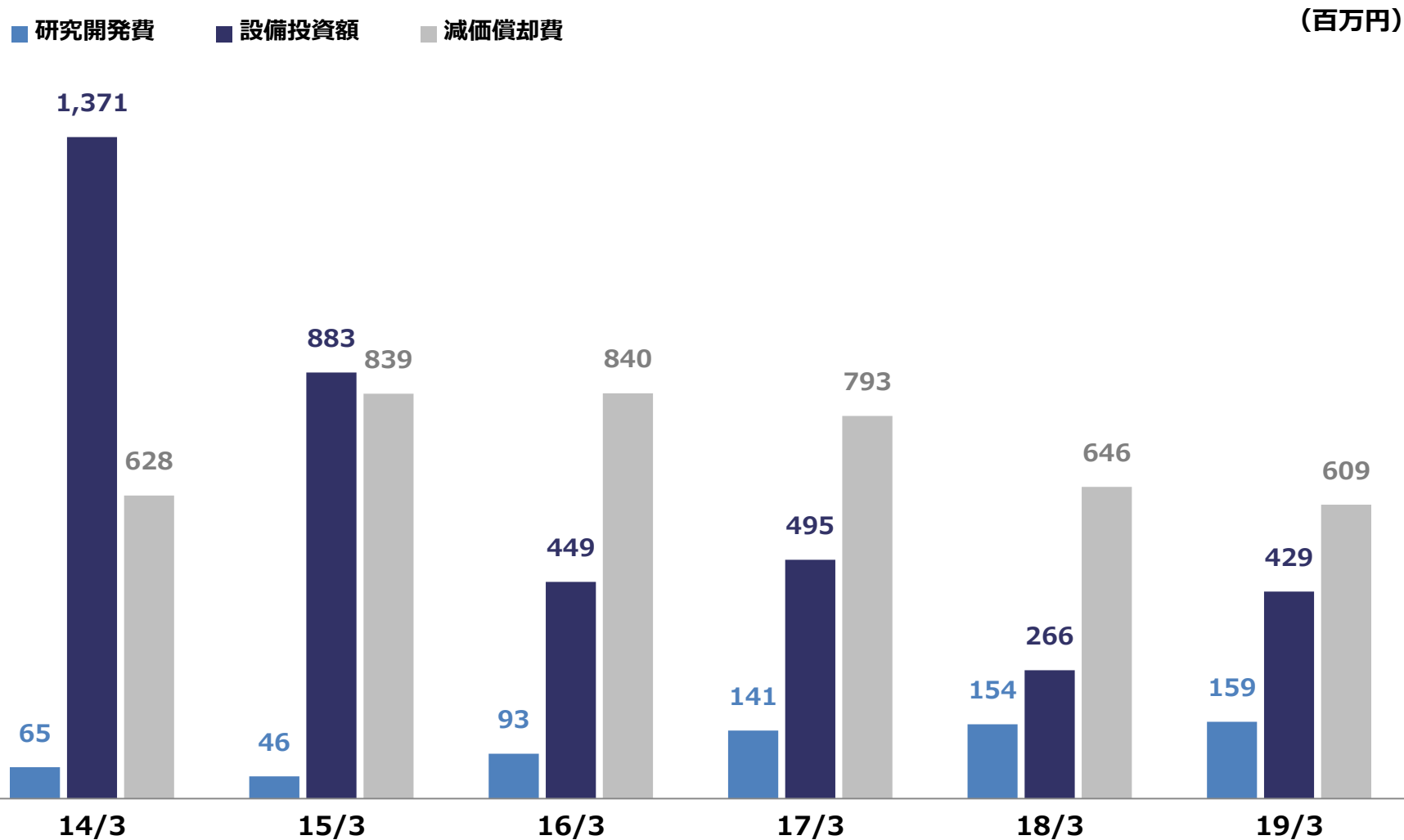


# 連結業績推移 (3)

● ROE (自己資本当期純利益率) (%)  
● ROA (総資産經常利益率)



# 研究開発費・設備投資額・減価償却費の推移

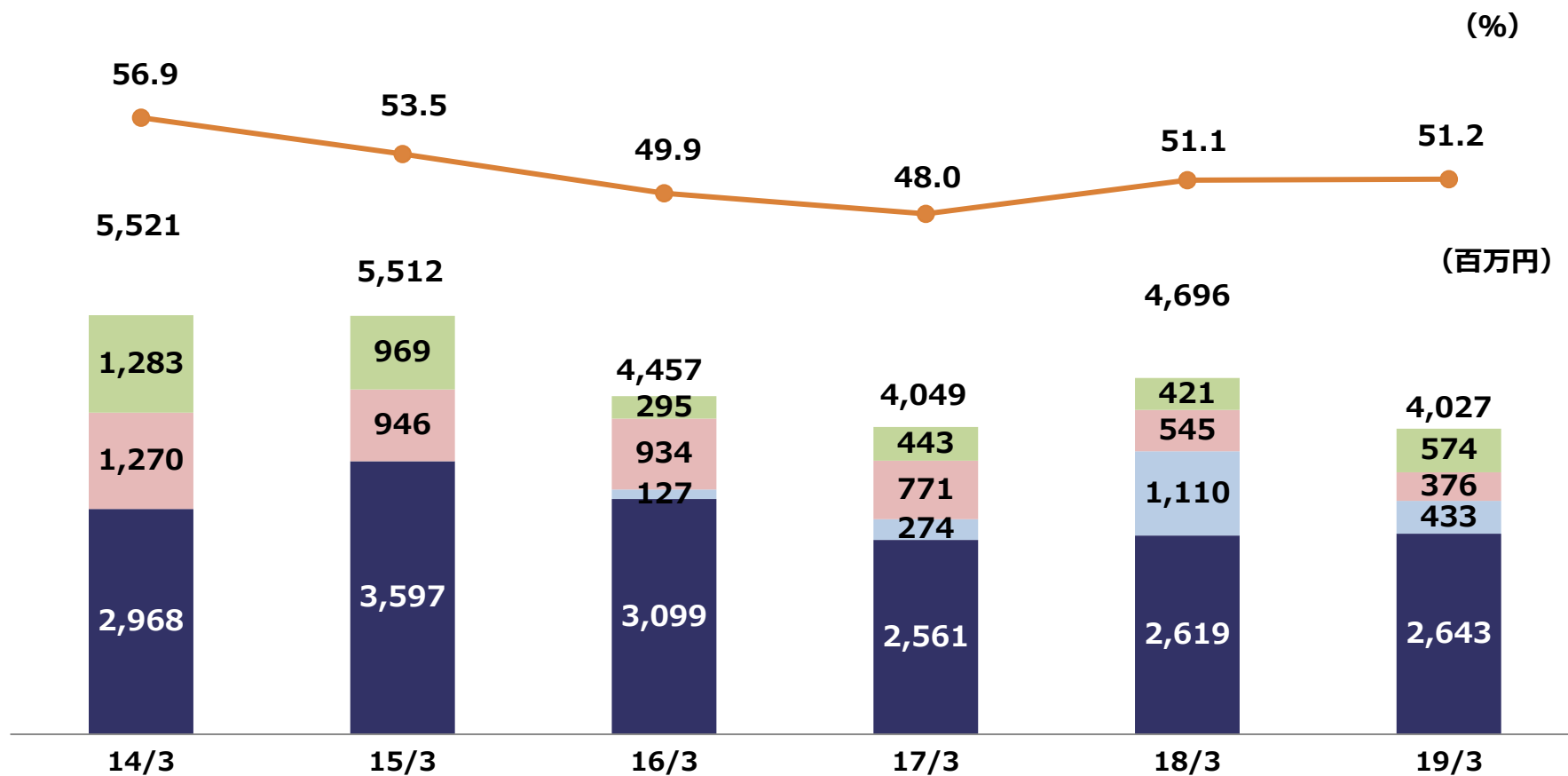




# 海外売上高推移

■ 米国 ■ 中国 ■ 韓国 ■ その他 ● 海外売上高比率

※15年3月期以前は中国はその他に含む



# 『ニッキフィロソフィ』

ニッキグループのメンバー全員が、あらゆる行動の基本として、大事に思い追求していく考え方として、ニッキフィロソフィを定めております。

1. 多様化するエネルギー資源の有効活用に役立ち、環境保全に寄与する燃料供給システムや電動系商品の開発・製造を行い、社会に貢献する。
2. 品質、性能、価格の基準だけでなく、プラスアルファの付加価値を増強する。  
グローバルなステージでのお客様や市場との率直な対話、コミュニケーションの実践と深化を通じて、商品・サービスに新たな価値を付与する。
3. 勉強しよう、成長しよう。  
たゆまぬ挑戦を継続実践し、事業活動を通じて一人一人が成長し、共に成果を確かめ合い、充実感を味わおう。

# (ご参考) 天然ガス自動車の構造と特徴



出所：日本ガス協会

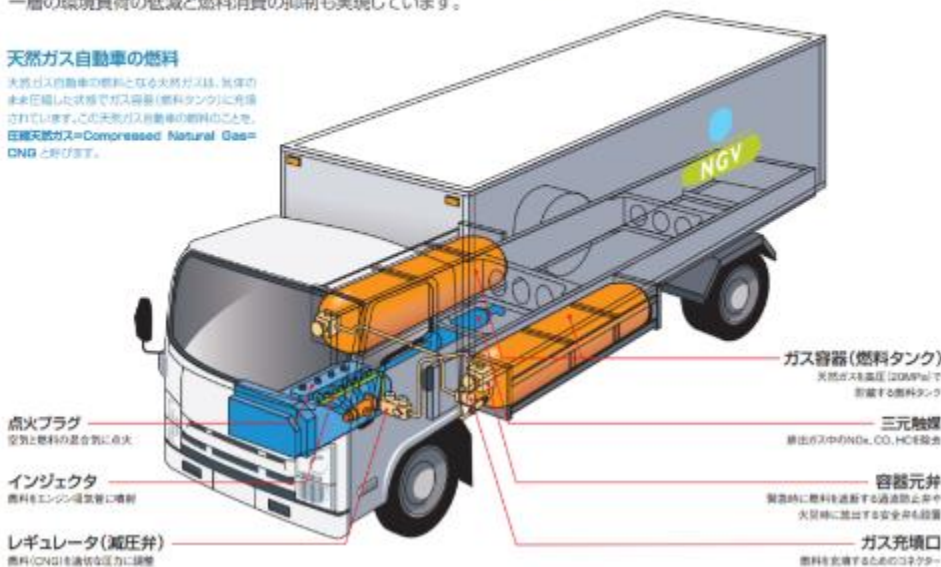
## 天然ガス自動車（CNG車）の構造（トラック）

### 天然ガス自動車はシンプルな構造で実用的

天然ガス自動車の構造はガソリン車とほぼ同じで、異なるのは燃料供給系のみです。高圧ガスを充填する容器は衝突テストや火災テストにより安全性も実証されています。また、アイドリングストップ機能を持つ天然ガス自動車も設定されており、より一層の環境負荷の低減と燃料消費の抑制も実現しています。

#### 天然ガス自動車の燃料

天然ガス自動車の燃料となる天然ガスは、気体のまま圧縮した状態でガス容器（燃料タンク）に充填されています。この天然ガス自動車用の燃料のことを、**圧縮天然ガス=Compressed Natural Gas=CNG** と呼びます。



- CNG (Compressed Natural Gas) 車：  
天然ガスを気体のまま、高圧（20MPa）でガス容器に貯蔵する車両
- LNG (Liquefied Natural Gas) 車：  
天然ガスを液体状態（-162℃）で、超低温容器に貯蔵する車両

### CO<sub>2</sub>排出量が少ない

#### CO<sub>2</sub>排出量を1~2割カット

1 天然ガスは、ガソリン・軽油などの燃料に対して、**単位発熱量あたりのCO<sub>2</sub>排出量が約25%少ない**燃料です。

#### 燃料自体のCO<sub>2</sub>排出量比較



環境省地球環境部「実行計画策定マニュアル」及び環境効果ガス排出量算定ガイドライン（平成19年3月）

2 現在、都市内を走行している天然ガス自動車をガソリン車と比較すると**1~2割のCO<sub>2</sub>排出量削減効果**があります。

#### 天然ガス自動車とガソリン車のCO<sub>2</sub>排出量比較



\*国産1500cc・小容量VTECと比較。メーカーカタログ値を用いて算出。

3 大型トラック（車両総重量12t超クラス）の平成27年度燃費基準適合ディーゼル自動車と比較して、高速走行を主体とした使用方法により、**概ね10%以上のCO<sub>2</sub>排出削減**が可能な大型天然ガストラックが販売されています。

#### 天然ガス自動車とディーゼル車のCO<sub>2</sub>排出量比較



- 本資料は株式会社ニッキ（以下、当社）の業績に関する情報の提供を目的としたものであり、当社が発行する有価証券の投資勧誘を目的としたものではありません。
- 本資料には当社の業績、戦略、事業計画などに関する将来的予測を示す記述および資料が記載されております。これらの将来的予測に関する記述および資料は過去の事実ではなく、発表時点で入手可能な情報に基づき当社が判断した予測です。
- また、経済動向、他社との競合状況などの潜在的リスクや不確実な要因も含まれています。その為、実際の業績、事業展開または財務状況は今後の経済動向、業界における競争、市場の需要、その他の経済・社会・政治情勢などの様々な要因により、記述されている将来予測とは大きく異なる結果となる可能性があることをご承知おき下さい。

【本資料及び当社IRに関するお問い合わせ先】

株式会社ニッキ 総務部経理課

TEL : 046-285-0228 / E-mail : ir@nikkinet.co.jp