

2020年3月期 第3四半期(累計)【連結】決算ハイライト

1. 連結業績概要

第3四半期(累計)業績	実績	
	2019/3期 第3四半期	2020/3期 第3四半期
売上高	82,173	74,770
営業利益 (営業利益率)	5,817 (7.1%)	3,730 (5.0%)
経常利益 (経常利益率)	5,228 (6.4%)	3,482 (4.7%)
親会社株主に帰属する四半期純利益 (純利益率)	2,742 (3.3%)	1,552 (2.1%)
自己資本当期純利益率(ROE)*	7.0%	3.7%
自己資本比率	34.1%	34.8%
純有利子負債(有利子負債-現預金)	44,970	42,585
設備投資	6,990	7,085
減価償却費	6,396	6,541
研究開発費	1,516	1,602
連結子会社数	33	33
為替レート(1USドル/円)	113.57	107.92
為替レート(1ユーロ/円)	132.14	118.02

前年同四半期比	
増減額	増減率
△ 7,403	△ 9.0%
△ 2,086 (△ 2.1%)	-
△ 1,745 (△ 1.7%)	△ 33.4%
△ 1,189 (△ 1.3%)	-
△ 3.3%	-
0.6%	-
△ 2,384 (△ 5.3%)	△ 5.3%
95	1.4%
145	2.3%
52	3.4%
0	-

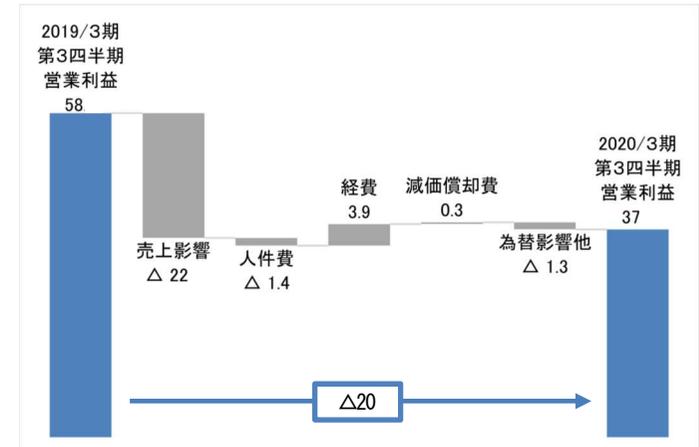
・左記為替レートは各期9月末TTMLレート

(単位:百万円)

実績		予想	
2019/3期 通期	2020/3期 通期	2019/3期 通期	2020/3期 通期
107,718	100,100	107,718	100,100
7,262 (6.7%)	4,500 (4.5%)	7,262 (6.7%)	4,500 (4.5%)
6,630 (6.2%)	4,400 (4.4%)	6,630 (6.2%)	4,400 (4.4%)
4,135 (3.8%)	4,800 (4.8%)	4,135 (3.8%)	4,800 (4.8%)
7.9%	-	7.9%	-
35.0%	-	35.0%	-
39,811	-	39,811	-
7,273	10,200	7,273	10,200
8,528	9,200	8,528	9,200
2,047	2,000	2,047	2,000
33	-	33	-
111.00	109.00	111.00	109.00
127.00	122.00	127.00	122.00

<連結営業利益の増減要因>

(単位:億円)



<配当・配当性向> 2019年5月10日に公表した配当予想に変更はありません。

	2016/3期	2017/3期	2018/3期	2019/3期	2020/3期 (予定)
中間	13円	15円	15円	15円	20円*
期末	13円	15円	15円	15円	予定 15円
年間	26円	30円	30円	30円	予定 35円
配当性向	27.9%	54.0%	33.3%	32.0%	予定 34.7%

※ 2020/3期中間配当・・・普通配当(15円)+記念配当(5円)

* ROEは、親会社株主に帰属する四半期純利益を年換算し算出しております。

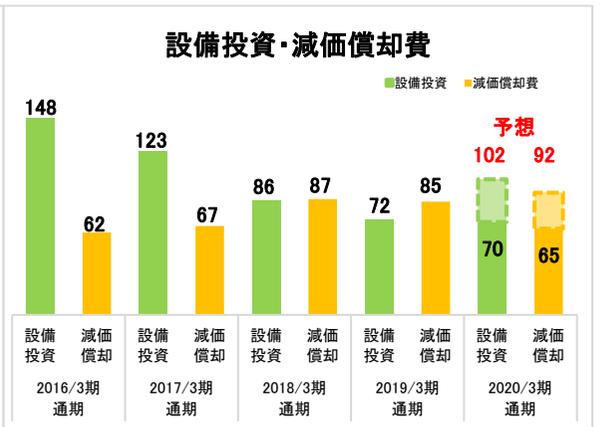
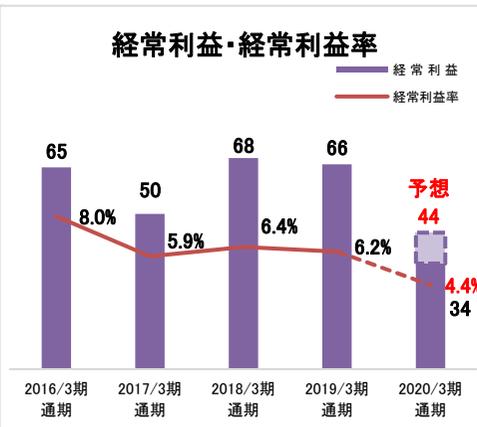
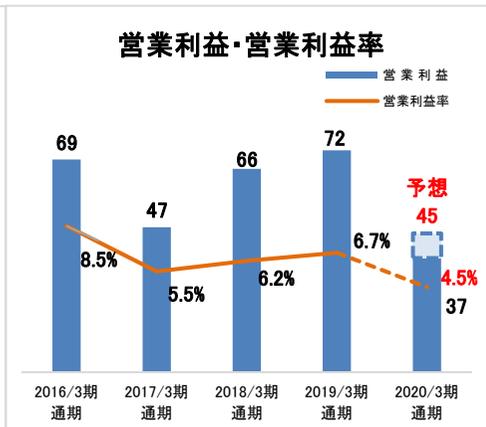
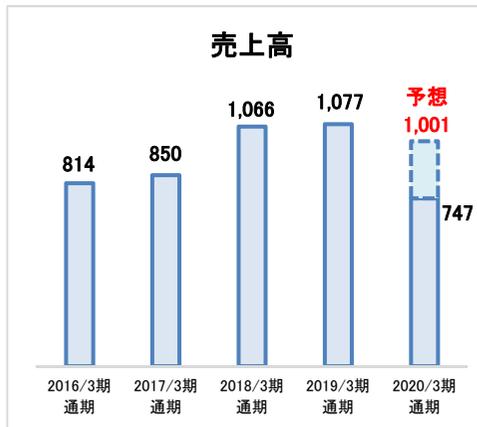
2. 連結業績/設備投資・減価償却費 推移

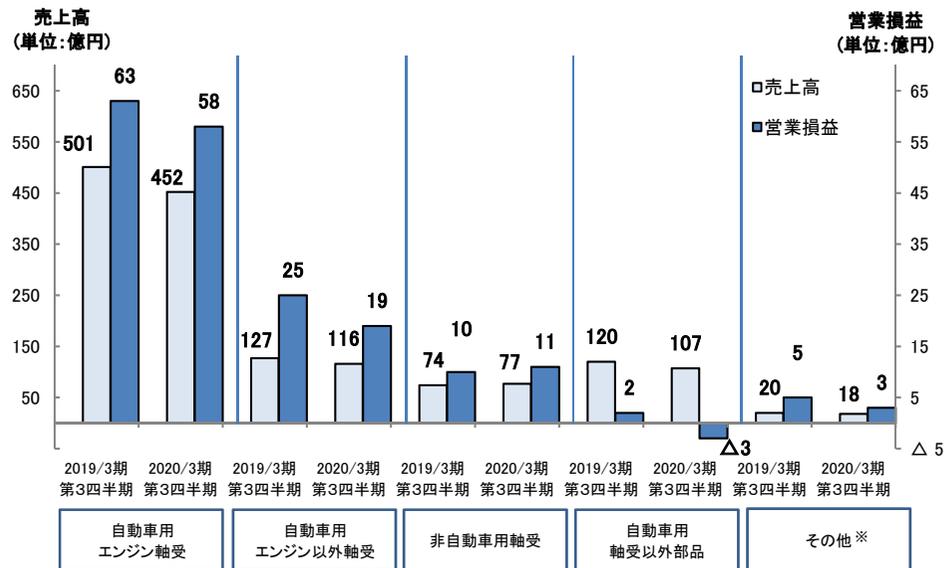
(単位:億円)

(単位:億円)

(単位:億円)

(単位:億円)

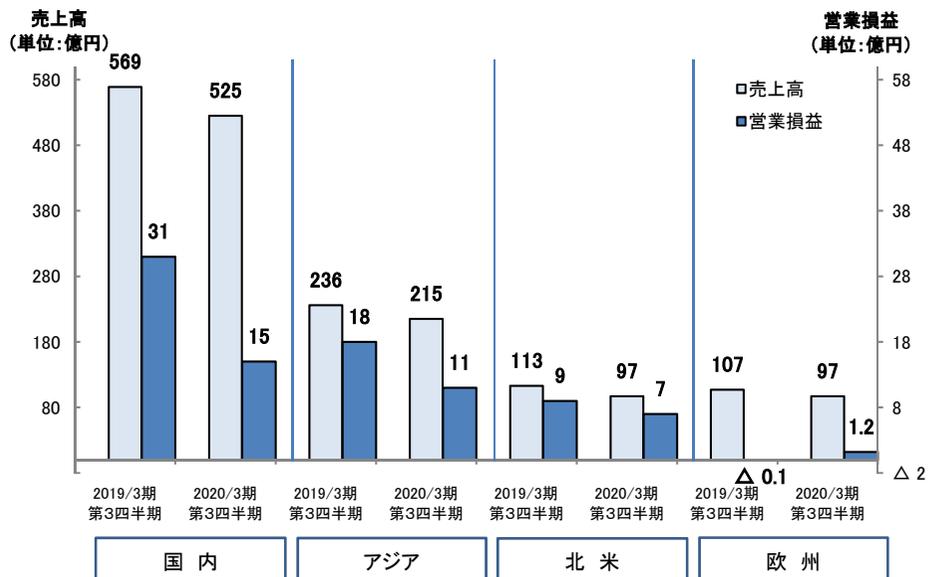


3. セグメント別情報 / 売上高・営業損益(セグメント間消去前)


※「その他」の区分は報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、電気二重層キャパシタ用電極シート、金属系無潤滑軸受事業、ポンプ関連製品事業、不動産賃貸事業等を含んでおります。

【売上高】 ◎増収要因 △減収要因 (単位:百万円) 【営業損益】 ◎増益要因 △減益要因 (単位:百万円)

セグメント	売上高構成比		増減要因項目	営業損益	
	2020/3期 第3四半期	前年同四半期比 増減額 (増減率)		前年同四半期比 増減額 (増減率)	増減要因項目
自動車用エンジン軸受	58.6%	△ 4,952 (△9.9%)	◎日本: 乗用車新規開拓に伴う受注増 △日本: 継続的な輸出用トラックの減少による影響 △国内・海外のターボチャージャー用軸受の受注減 ◎中国: 新規顧客開拓に伴う受注増 ◎韓国: 需要の回復傾向や好調機種への受注増加 ◎インドネシア: 市販品の受注増加、開拓もあり堅調に推移 △タイ市場の低迷や北米需要不振の影響	△ 524 (△8.2%)	◎韓国: 売上増加に伴う利益増及び収益改善努力 ◎メキシコ工場の新工場稼働による原価低減努力 △世界的な自動車生産の落ち込みによる減収の影響
自動車用エンジン以外軸受	15.1%	△ 1,075 (△8.4%)	△世界的な自動車需要の落ち込みの影響	△ 553 (△21.9%)	△減収による影響他
非自動車用軸受	10.0%	317 (4.3%)	◎造船受注が底堅く推移し、海外向けのシェアアップ △海外向け(中国・アジア等)建設機械関連の落ち込み	127 (12.4%)	◎高付加価値軸受の増収効果他
自動車用軸受以外部品	13.9%	△ 1,235 (△10.3%)	△飯野グループ: 米中の需要が底堅く推移したが、国内需要の落ち込みによる受注減 △世界的な自動車生産の落ち込みによるアルミダイカスト製品の受注減	△ 606 (-)	△飯野の国内外生産拠点の集約による一時的な再編費用 △DMCT(タイ)に設立のアルミダイカスト新工場)立ち上げによる費用増
その他	2.4%	△ 269 (△12.9%)	△工作機械・各種産業機械や建設機械等の減速に伴う特殊軸受の需要減の影響他	△ 150 (△27.8%)	△減収による影響
セグメント間消去		△ 187		△ 379	
全体合計:		△ 7,403 (△9.0%)	△円高による為替影響	△ 2,086 (△35.9%)	△円高による為替影響

4. 所在地別情報 / 売上高・営業損益(内部取引消去前)


【売上高】 ◎増収要因 △減収要因 (単位:百万円) 【営業損益】 ◎増益要因 △減益要因 (単位:百万円)

地域	売上高構成比		増減要因項目	営業損益	
	2020/3期 第3四半期	前年同四半期比 増減額 (増減率)		前年同四半期比 増減額 (増減率)	増減要因項目
国内	56.2%	△ 4,385 (△7.7%)	◎乗用車新規開拓に伴う受注増 △継続的な輸出用トラックの減少による影響 △ターボチャージャー用軸受の受注減 ◎造船受注が底堅く推移し、海外向けのシェアアップ △海外向け(中国・アジア等)建設機械関連の落ち込み △飯野グループ: 国内需要の落ち込みによる受注減	△ 1,563 (△49.5%)	△減収による影響他 △飯野グループ国内再編にかかる費用 △海外需要減少による海外子会社への材料供給減
アジア	23.0%	△ 2,135 (△9.0%)	◎中国: 新規顧客開拓に伴う受注増、日系顧客の需要が底堅く推移 ◎韓国: 需要の回復傾向や好調機種への受注増加 ◎インドネシア: 市販品の受注増加、開拓もあり堅調に推移 △タイ: 自動車関連の低迷に伴う受注減 ◎飯野グループ: 中国需要の好調に伴う受注増 △ACT: 世界的な自動車生産の落ち込みによるアルミダイカスト製品の受注減	△ 759 (△40.6%)	◎韓国: 売上増加に伴う利益増及び収益改善努力 △タイ: 減収による影響 △DMCT(タイ)に設立のアルミダイカスト新工場)立ち上げによる費用増
北米	10.4%	△ 1,593 (△14.1%)	△自動車全般の減速・建設機械関連の落ち込み ◎飯野グループ: 底堅い需要の推移により好調	△ 229 (△24.5%)	△飯野: 米国からメキシコへの生産移管に伴う費用
欧州(ロシア含む)	10.4%	△ 1,083 (△10.0%)	◎自動車用エンジン軸受は底堅い推移 △ターボ用軸受の不揃いによりエンジン軸受全体では、微減 ◎非自動車用軸受(中・高速ディーゼル用等)ほぼ横ばい	145 (-)	◎高付加価値品の受注持ち直しによる効果
内部取引消去		1,795		321	
全体合計:		△ 7,403 (△9.0%)	※セグメント別情報にコメント同じ	△ 2,086 (△35.9%)	※セグメント別情報にコメント同じ

(注) 業績見通し等の将来に関する記述は、当社が現在入手している情報及び合理的であると判断する一定の前提に基づいており、当社としてその実現を約束する趣旨のものではありません。実際の業績等は様々な要因により大きく異なる可能性があります。