

2021年3月期 第1四半期(累計) 連結決算ハイライト

1. 連結業績概要

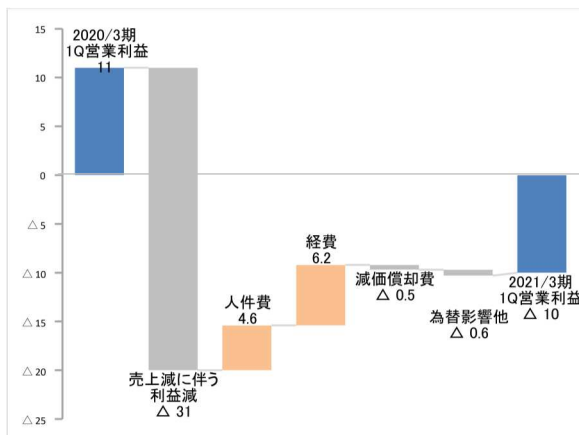
第1四半期(累計) 業績	実績		前年同四半期比	
	2020/3期 第1四半期	2021/3期 第1四半期	増減額	増減率
売上高	25,482	18,870	△ 6,611	△ 25.9%
営業損益 (営業損益率)	1,144 (4.5%)	△ 1,054 (△5.6%)	△ 2,199 (△10.1%)	-
経常損益 (経常損益率)	1,075 (4.2%)	△ 1,403 (△7.4%)	△ 2,479 (△11.7%)	-
親会社株主に帰属する四半期純損益 (純損益率)	498 (2.0%)	△ 1,151 (△6.1%)	△ 1,650 (△8.1%)	-
自己資本当期純利益率(ROE)*	3.5%	△ 8.4%	△ 12.0%	-
自己資本比率	35.0%	33.1%	△ 1.9%	-
純有利子負債(有利子負債-現預金)	40,981	37,334	△ 3,647	△ 8.9%
設備投資	2,438	1,688	△ 750	△ 30.8%
減価償却費	2,207	2,088	△ 119	△ 5.4%
研究開発費	500	451	△ 49	△ 9.8%
連結子会社数	33	33	0	-
為替レート(1USD/円)	110.99	108.83		
為替レート(1ユーロ/円)	124.56	119.55		

(単位:百万円)

 左記が替レートは
各期3月末TTMレート

<<連結営業利益の増減要因>>

(単位:億円)



<<配当・配当性向>>

2021年3月期の配当につきましては、現時点では未定です。

	2017/3期	2018/3期	2019/3期	2020/3期	2021/3期
中間	15円	15円	15円	※ 20円	未定
期末	15円	15円	15円	15円	
年間	30円	30円	30円	35円	
配当性向	54.0%	33.3%	32.0%	60.1%	

※ 2020/3期中間配当・・・普通配当(15円) + 記念配当(5円)

<<業績予想について>>

2021年3月期の連結業績予想につきましては、新型コロナウイルス感染症の影響により、現時点での合理的な算出は困難であることから、未定といたします。

今後、業績への影響を慎重に見極め、連結業績予想の算定が可能となった時点で速やかに開示いたします。

* ROEは、親会社株主に帰属する四半期純損益を年換算し算出しております。

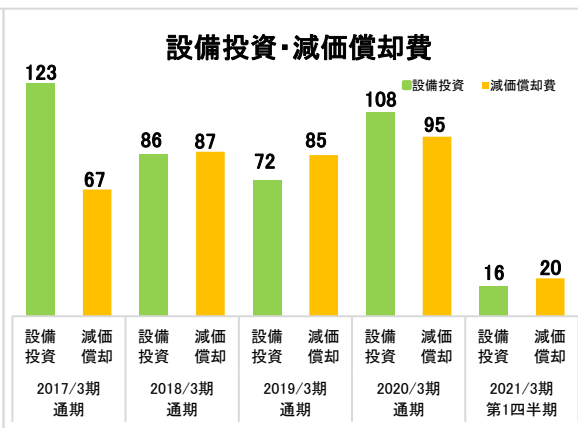
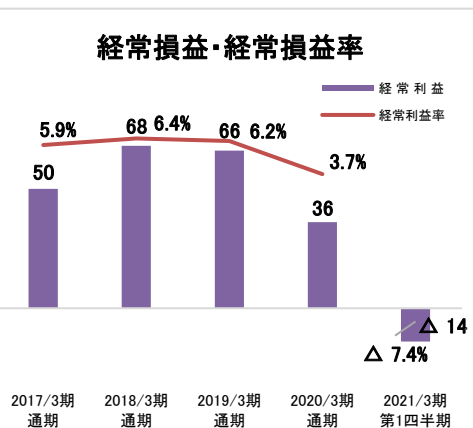
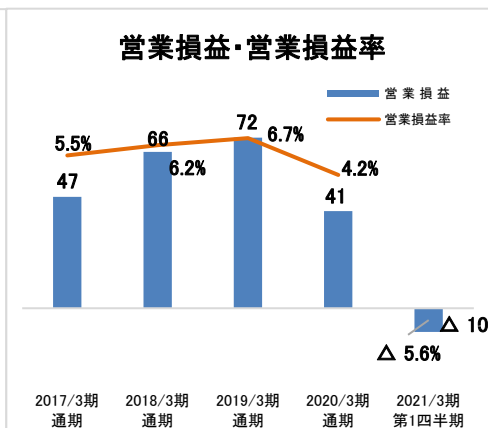
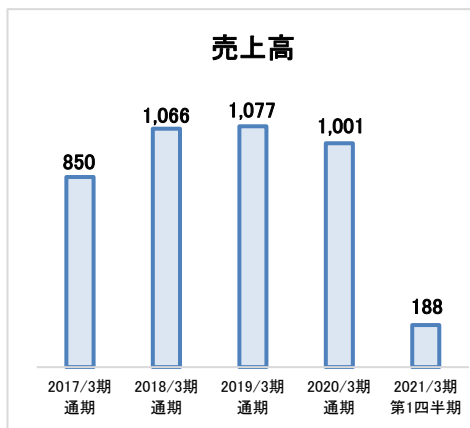
2. 連結業績/設備投資・減価償却費 推移

(単位:億円)

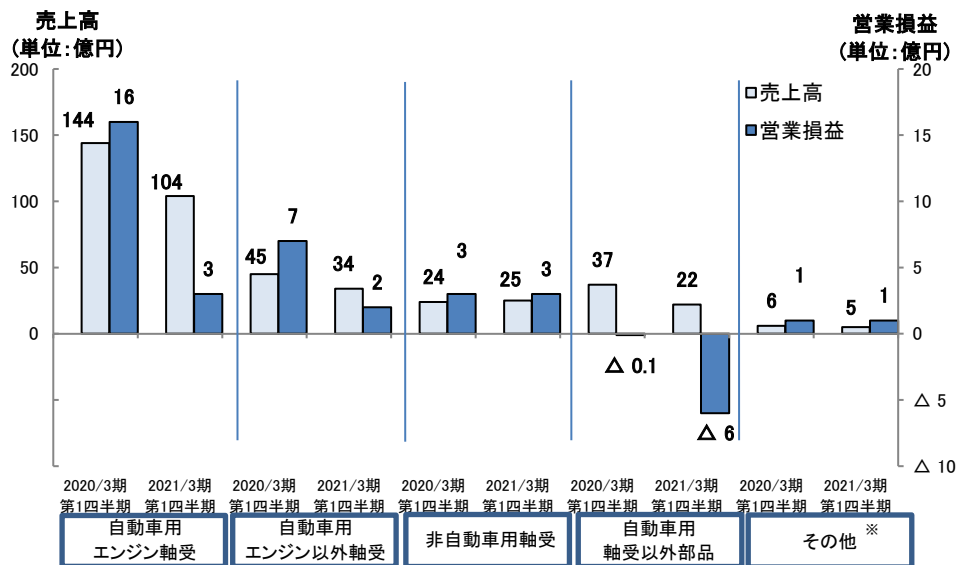
(単位:億円)

(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)

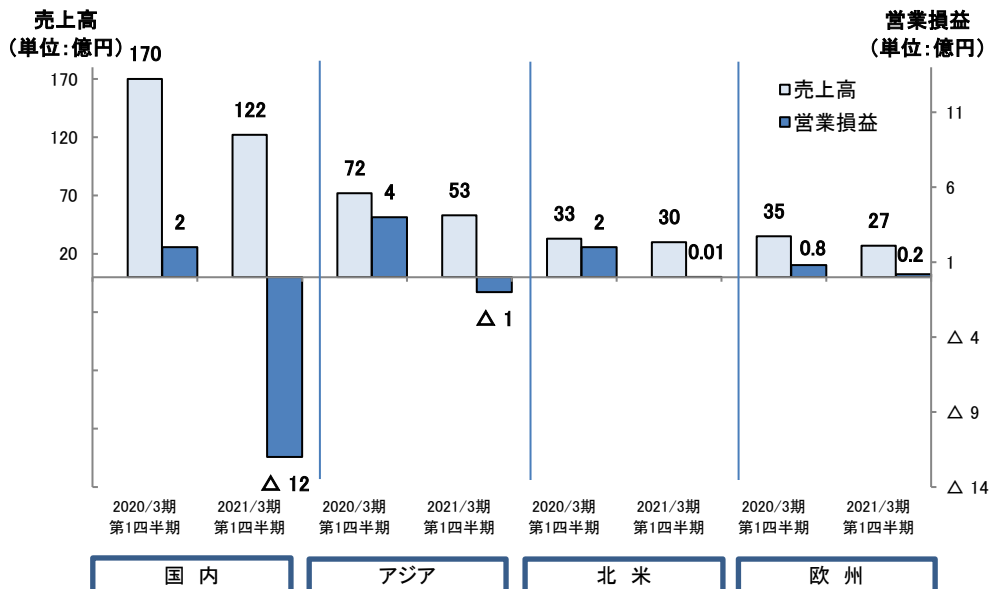


※「その他」の区分は報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、電気二重層キャパシタ用電極シート、金属系無潤滑軸受事業、ポンプ関連製品事業、不動産賃貸事業等を含んでおります。

【売上高】◎増収要因 △減収要因 (単位:百万円)

セグメント	売上高構成比 2021/3期 第1四半期	前年同四半期比		増減要因項目	【営業損益】◎増収要因 △減収要因 (単位:百万円)	
		増減額 (増減率)	増減率		増減額 (増減率)	増減要因項目
自動車用 エンジン軸受	54.3%	△ 3,916 (△27.2%)		△日本:コロナによる乗用車メーカーの生産調整に伴う大幅な受注減 △日本:継続的な輸出用(主に東南アジア/インドネシア向け)トラックの受注減 △国内・海外のターボチャージャー用軸受の受注減 △中国:コロナによる生産調整に伴う大幅な受注減 △タイ:タイ国内市場の冷え込み、コロナによる輸出減少に伴う大幅な受注減 ◎韓国:小型SUV向けの受注増	△ 1,273 (△77.3%)	△コロナによる減収の影響 ◎韓国:売上増加に伴う利益増及び収益改善努力
自動車用 エンジン以外軸受	17.8%	△ 1,121 (△24.6%)		△日本・中国:コロナによる自動車部品メーカーの生産調整に伴う大幅な受注減 △欧州:ディーゼルゲートによる受注減の影響	△ 460 (△63.4%)	△コロナによる減収の影響
非自動車用軸受	13.4%	99 (4.0%)		△低速ディーゼルエンジン用軸受の需要落ち込みに伴う受注減 ◎船舶関連の海外(中国・韓国)向けの新規開拓 △海外向け(中国・北米・アジア等)建設機械関連の落ち込み ◎エネルギー分野向け スチームタービン用の軸受受注増	0 (-)	△低速ディーゼルエンジン用軸受の減収による影響 ◎エネルギー分野の売上高増加に伴う影響
自動車用 軸受以外部品	11.7%	△ 1,525 (△40.2%)		△飯野グループ:コロナによる国内外の受注減少 △タイ:自動車産業の低迷、コロナによる工場の稼働停止やタイの自動車 輸出台数の大幅な減少に伴う受注減(主にアルミダイカスト製品)	△ 647 (-)	△コロナによる減収の影響 △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 及び減価償却増
その他	2.7%	△ 96 (△15.5%)		△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	△ 31 (△23.5%)	△コロナによる減収の影響
セグメント間消去		△ 50			215	
全体合計:		△ 6,611 (△25.9%)		△円高による為替影響	△ 2,199 (-)	

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)

地域	売上高構成比 2021/3期 第1四半期	前年同四半期比		増減要因項目	【営業損益】◎増収要因 △減収要因 (単位:百万円)	
		増減額 (増減率)	増減率		増減額 (増減率)	増減要因項目
国内	52.3%	△ 4,888 (△28.6%)		△コロナによる乗用車メーカーの生産調整に伴う大幅な受注減 △継続的な輸出用(主に東南アジア/インドネシア向け)トラックの受注減 △ターボチャージャー用軸受の受注減 △低速ディーゼルエンジン用軸受の需要落ち込みに伴う受注減 △海外向け(中国・北米・アジア等)建設機械関連の落ち込み △飯野:コロナによる乗用車メーカーの生産調整に伴う大幅な受注減	△ 1,546 (-)	△コロナによる減収の影響 △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%	△ 1,921 (△26.4%)		△中国:コロナによる生産調整に伴う大幅な受注減 ◎韓国:小型SUV向けの受注増 △タイ:自動車産業の低迷、コロナによる工場の稼働停止やタイの自動車 輸出台数の大幅な減少に伴う受注減(主にアルミダイカスト製品)	△ 659 (-)	◎韓国:売上増加に伴う利益増及び収益改善努力 △タイ:タイ国内市場の冷え込み、コロナによる輸出減少に伴う 大幅な受注減、コロナによる減収の影響 △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 費用及び減価償却増
北米	12.9%	△ 378 (△11.2%)		△コロナによる生産調整に伴う受注減・建設機械関連の落ち込み △飯野グループ:コロナによる生産調整に伴う受注減	△ 252 (△99.3%)	△コロナによる減収の影響
欧州 (ロシア含む)	11.9%	△ 797 (-)		△ディーゼルゲートによる受注減の影響 △ターボチャージャー用軸受の不振による影響 ◎ロシアの受注増	△ 64 (△76.4%)	△ディーゼルゲートによる自動車関連減収の影響 ◎ロシアの売上高増加に伴う影響
内部取引消去		1,374			324	
全体合計:		△ 6,611 (△25.9%)		※セグメント別情報にコメント同じ	△ 2,199 (-)	