

2021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	
	2020/3期 第3四半期	2021/3期 第3四半期
売上高	74,770	59,160
営業損益 (営業損益率)	3,730 (5.0%)	△1,608 (△2.7%)
経常損益 (経常損益率)	3,482 (4.7%)	△2,064 (△3.5%)
親会社株主に帰属する四半期純損益 (純損益率)	1,552 (2.1%)	△2,282 (△3.9%)
自己資本当期純利益率(ROE)*	3.7%	△5.6%
自己資本比率	34.8%	33.3%
純有利子負債(有利子負債-現預金)	42,585	41,847
設備投資	7,085	5,943
減価償却費	6,541	6,381
研究開発費	1,602	1,491
連結子会社数	33	33
為替レート(1USD/円)	107.92	105.80
為替レート(1ユーロ/円)	118.02	124.17

前年同四半期比	
増減額	増減率
△15,610	△20.9%
△5,339 (△7.7%)	-
△5,546 (△8.1%)	-
△3,835 (△5.9%)	-
△9.3%	-
△1.5%	-
△738 △1.7%	
△1,142 △16.1%	
△160 △2.4%	
△111 △6.9%	
0	-

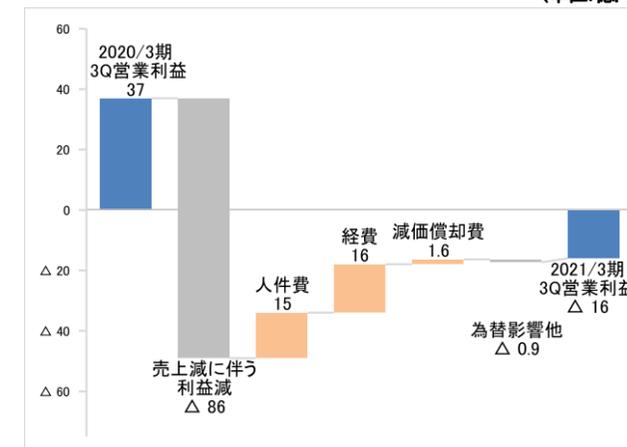
 左記が替レートは
各期9月末TTMLレート

(単位:百万円)

実績	予想	
	2020/3期 通期	2021/3期 通期
100,159	83,000	
4,168 (4.2%)	30 (0.04%)	
3,660 (3.7%)	△500 (△0.6%)	
2,740 (2.7%)	△1,150 (△1.4%)	
4.9%	-	
35.1%	-	
37,211	-	
10,857	9,000	
9,517	8,700	
2,105	2,000	
33	-	
109.56	103.50	
122.54	126.95	

<<連結営業利益の増減要因>>

(単位:億円)



<<配当・配当性向>>

	2017/3期	2018/3期	2019/3期	2020/3期	2021/3期 (予定)
中間	15円	15円	15円	* 20円	10円
期末	15円	15円	15円	15円	予定 10円
年間	30円	30円	30円	35円	予定 20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)

* 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。

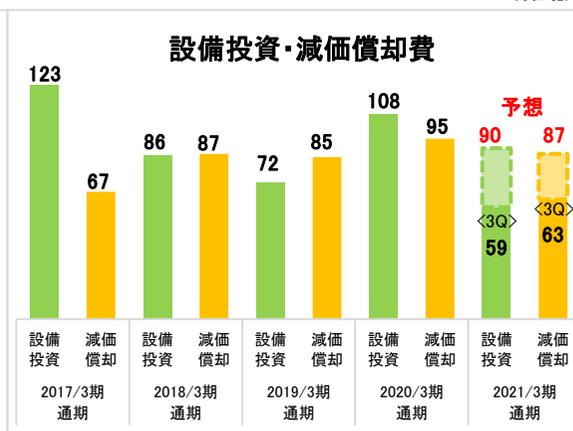
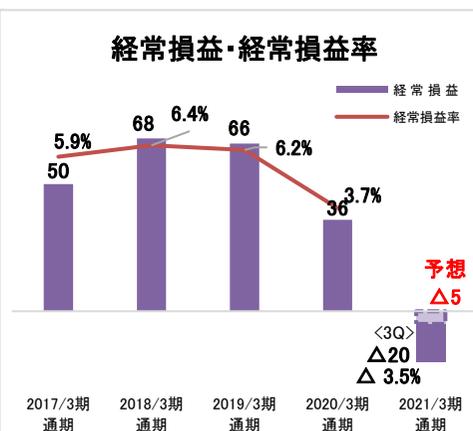
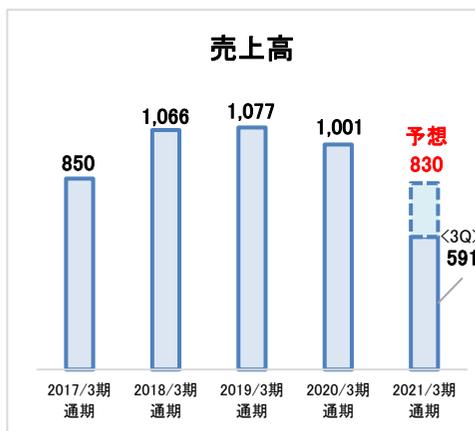
2. 連結業績/設備投資・減価償却費 推移

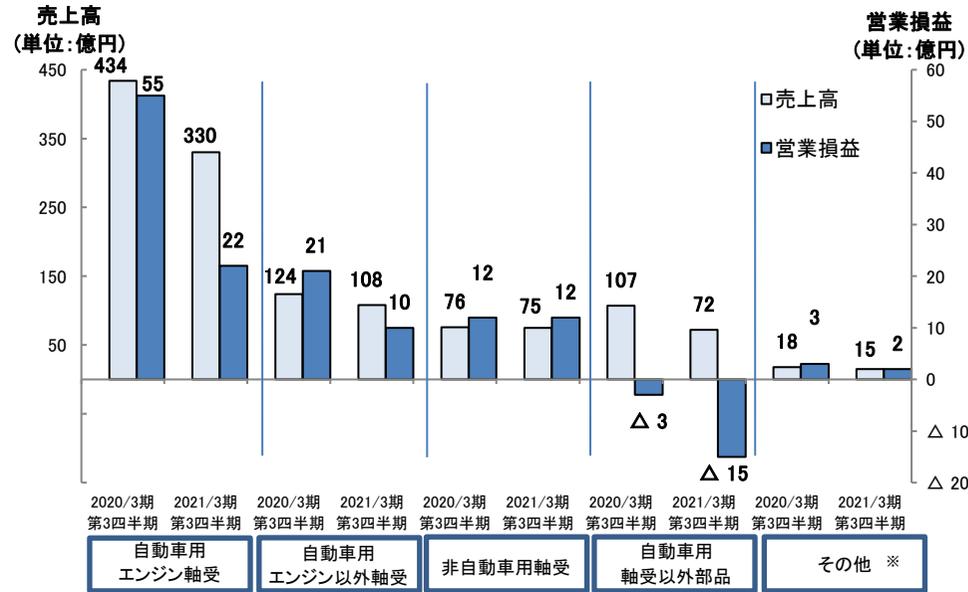
(単位:億円)

(単位:億円)

(単位:億円)

(単位:億円)

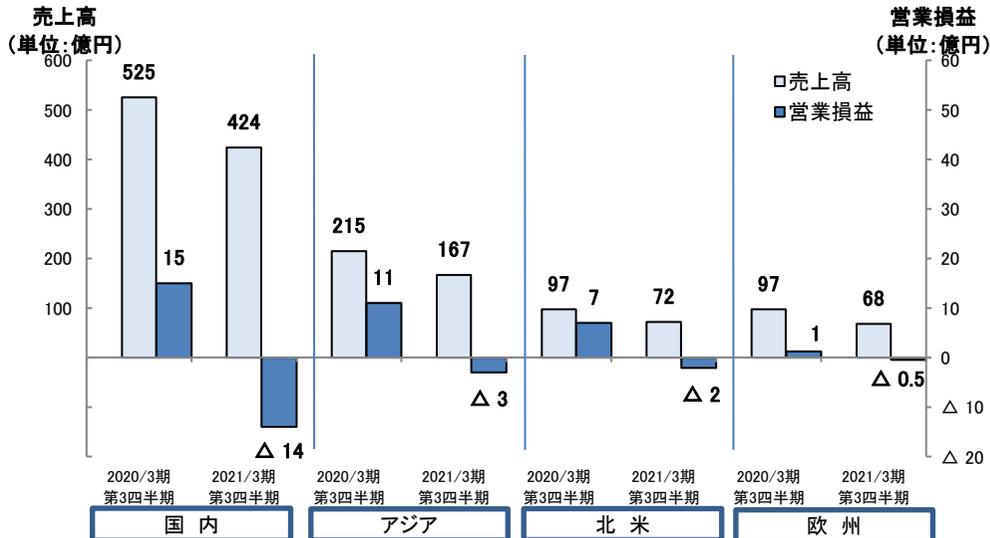


3. セグメント別情報 / 売上高・営業損益(セグメント間消去前)


※「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3四半期	前年同四半期比 増減額 (増減率)	増減要因項目	【営業損益】 前年同四半期比 増減額 (増減率)	◎増収要因 △減収要因 (単位:百万円)
自動車用 エンジン軸受	54.8%	△ 10,435 (△24.0%)	△日本:今年度前半のコロナによる乗用車メーカーの生産調整に伴う受注減の影響はあるものの、足元は回復基調 △日本:継続的な輸出用(主にインドネシア向け)トラックの市場回復の遅れに伴う受注減 △国内・海外のターボチャージャー用軸受の不振による影響 △タイ:タイ国内市場の冷え込み、コロナによる継続的な輸出減少に伴う受注減 △北米・欧州:今年度前半のコロナによる乗用車メーカーの生産調整に伴う受注減の影響はあるものの、コロナによる影響の低下により傾向 ◎中国:商用車市場の拡大及び開拓活動によるシェアアップ	△ 3,347 (△60.1%)	△今年度前半のコロナによる国内外における減収の影響はあるものの、国内外とも足元では回復基調
自動車用 エンジン以外軸受	18.0%	△ 1,550 (△12.5%)	△今年度前半のコロナによる日本国内及び欧州における自動車部品メーカーの生産調整に伴う受注減の影響はあるものの、国内外とも足元では回復基調が進み、特に北米・中国においては、前年同四半期に比較し増加傾向	△ 1,139 (△51.9%)	△今年度前半のコロナによる国内外における減収の影響はあるものの、国内外とも足元では回復基調
非自動車用軸受	12.5%	△ 113 (△1.5%)	△低速ディーゼルエンジン用軸受の新規開拓はあるものの、全体的な需要落ち込みに伴う受注減 ◎低速ディーゼルエンジン用軸受(中国向け)の新規開拓・シェアアップ及び中速ディーゼルエンジン用軸受(欧州向け)のシェアアップに伴う受注増 △海外向け(北米・アジア等)建設機械関連の需要が低調に推移した影響 ◎エネルギー分野向け タービン用軸受の受注増及び水力発電機用軸受ユニットの新規開拓	5 (0.5%)	△低速ディーゼルエンジン用/建設機械関連用軸受等の減収による影響 ◎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	12.1%	△ 3,482 (△32.3%)	△飯野グループ:今年度前半のコロナによる国内外の受注減の影響はあるものの、国内外とも足元は回復基調 △アルミダイカスト部門:自動車産業の低迷、コロナによる生産調整やタイの継続的な自動車輸出台数の減少に伴う受注減	△ 1,195 (-)	△飯野グループ:今年度前半のコロナによる国内外における減収の影響はあるものの、国内外とも足元では回復基調 △DMCT(タイに設立のアルミダイカスト新工場)立ち上げによる建屋・設備の減価償却費増等
その他	2.6%	△ 234 (△13.0%)	△工作機械・各種産業機械や建設機械等の需要減速に伴う特殊軸受の受注減の影響他	△ 108 (△29.2%)	△コロナによる減収の影響
セグメント間消去		205		446	
全体合計:		△ 15,610 (△20.9%)	△ユーロ以外通貨の全体的な円高による為替影響	△ 5,339 (-)	△ユーロ以外通貨の全体的な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)


(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意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。

【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3四半期	前年同四半期比 増減額 (増減率)	増減要因項目	【営業損益】 前年同四半期比 増減額 (増減率)	◎増収要因 △減収要因 (単位:百万円)
国内	57.9%	△ 10,102 (△19.2%)	△今年度前半のコロナによる乗用車メーカーの生産調整に伴う受注減の影響はあるものの、足元は回復基調 △継続的な輸出用(主にインドネシア向け)トラックの市場回復の遅れに伴う受注減 △ターボチャージャー用軸受の不振による影響	△ 3,024 (-)	△今年度前半のコロナによる減収の影響はあるものの、足元での回復基調を受け、利益改善傾向
アジア	22.8%	△ 4,801 (△22.3%)	◎中国:コロナからの回復基調、商用車市場の拡大及び開拓活動によるシェアアップ △タイ:タイ国内市場の冷え込み、コロナによる継続的な輸出減少に伴う受注減(主にアルミダイカスト製品) △飯野グループ:今年度前半のコロナによる受注減の影響はあるものの、足元は回復基調	△ 1,462 (-)	△タイ:タイ国内市場の冷え込み、コロナによる継続的な輸出減少に伴う受注減による減収の影響 △DMCT(タイに設立のアルミダイカスト新工場)立ち上げによる建屋・設備の減価償却費増
北米	10.0%	△ 2,426 (△24.9%)	△今年度前半のコロナによる生産調整に伴う受注減、建設機械関連の需要が低調に推移したものの足元は回復基調	△ 922 (-)	△今年度前半のコロナによる減収の影響はあるものの、足元での緩やかな回復の兆し
欧州 (ロシア含む)	9.4%	△ 2,817 (△29.0%)	△今年度前半のコロナによる生産調整に伴う受注減の影響はあるものの、足元は回復基調 △ターボチャージャー用軸受の不振による影響	△ 180 (-)	△今年度前半のコロナによる減収の影響はあるものの、足元での緩やかな回復の兆し ◎貸倒引当金として計上した売掛金の回収業務が継続的に進んだ事等による影響
内部取引消去		4,537		249	
全体合計:		△ 15,610 (△20.9%)	※セグメント別情報にコメント同し	△ 5,339 (-)	