



2019年11月12日

各位

会社名 曙ブレーキ工業株式会社  
代表者名 代表取締役社長 CEO 宮地 康弘  
(コード：7238、東証第一部)  
問合せ先 経理部長 荘原 健  
(TEL. 048-560-1501)

### 特別損失（減損損失・事業構造改善費用）の計上 及び通期連結業績予想に関するお知らせ

当社は、2020年3月期第2四半期において、特別損失（減損損失・事業構造改善費用）を計上することとなりましたので、お知らせいたします。また、2019年5月13日付の「2019年3月期 決算短信〔日本基準〕（連結）」で公表したとおり、2020年3月期の通期連結業績予想は未定とさせていただきますが、下記のとおり修正することといたしましたので、併せてお知らせいたします。

#### 記

#### 1. 特別損失（減損損失）の計上

今後の更なる自動車の電動化により完成車メーカーにおけるケイレツの再編が加速してきており、また、部品サプライヤーの自動車部品における電動化技術開発の進歩は著しく、従来以上に加速して事業規模が拡大していくことが予想されます。当社グループにおきましても電動化技術開発を進めてきておりますが、電動パーキングブレーキ製品の量産化が他社と比べて遅れており、事業展開は来年度以降を予定しております。完成車メーカーはモデルの切り替えに合わせて電動パーキングブレーキ製品に切り替えていく傾向が強く、当社グループのOEM向け既存製品（ディスクブレーキキャリパー、ドラムブレーキ、その一部を構成する摩擦材）の受注減少につながっており、短期中期的には受注を取り戻すことが困難で、今後の売上高が減少する見込みとなりました。また、補修品向けにおいても、電動化の進展にともなう交換サイクルの長期化により市場全体が縮小傾向にあり、OEM売上減少も影響し、中長期的に売上高が減少すると見込んでおります。

売上高の減少傾向に歯止めをかけるべく、諸施策をすすめていくものの、上述のとおり、日本セグメントの売上高は中長期的に減少する見込みであり、これに対応するために国内事業規模の最適化を進めるため、国内生産拠点の縮小・再編が見込まれる可能性が高いことから、今回固定資産の評価を見直し、当第2四半期において239億円の減損損失を計上することといたしました。

また、連結子会社である Akebono Advanced Engineering (UK) Ltd. においても、F1への製品供給を縮小していくことも踏まえて固定資産の評価を見直し、1億円の減損損失を計上いたしました。

#### 2. 特別損失（事業構造改善費用）の計上

事業再生ADR手続に関連する費用（FA費用・財務DD費用などを含む）として、12億円（第1四半期5億円、第2四半期7億円）を計上いたしました。

上述の特別損失（減損損失・事業構造改善費用）の計上も含め、当第2四半期の業績については、本日開示の「2020年3月期 第2四半期決算短信〔日本基準〕（連結）」をご覧ください。

3. 2020年3月期の通期連結業績予想の修正（2019年4月1日～2020年3月31日）

（単位：百万円）

	売上高	営業利益	経常利益	親会社株主に帰属 する当期純利益	1株当たり 当期純利益
前回発表予想（A）	—	—	—	—	—円—銭
今回修正予想（B）	196,400	2,800	400	—	—円—銭
増減額（B－A）	—	—	—	—	
増減率（％）	—	—	—	—	
（参考）前期実績 （2019年3月期）	243,668	215	△2,808	△18,264	△137円09銭

（修正の理由）

2019年5月13日付の「2019年3月期 決算短信〔日本基準〕（連結）」で公表したとおり、2020年3月期の通期連結業績予想は未定としましたが、直近の状況を踏まえ、売上高1,964億円、営業利益28億円、経常利益4億円となる見込みです。

日本

OEM事業については、主要な完成車メーカーからの受注の減少、補修品事業については、スペアパーツなどの売上減少等により、売上高は6%減の725億円、利益面では役員報酬及び従業員給与の削減、固定費の削減等、年初より構造改革を進めてきておりその効果も見込まれることから営業利益26億円を見込みます。尚、上述の1. 特別損失（減損損失）の計上により、日本セグメントの下期の減価償却費が9億円減少する見込みも含まれております。

北米

前期においても完成車メーカーの主要車種の新規モデルへの切り替えに伴い売上高が減少いたしましたが、今期においてもその影響がさらに大きくなり、34%減の794億円の売上高を見込みます。

売上高減少に伴い固定費削減の様々な施策を実行しているものの追いつかず、2期連続営業赤字となる見込みです。

欧州

欧州全体の自動車市場の減速があるものの、売上高は前期並みを見込んでおります。利益面では、スロバキア工場における生産性改善と品質の向上によるスクラップ費用の削減や、基幹部品を現地調達に切り替えるなど材料費の購入価格低減に取り組んでいることにより、営業利益は前期よりも6億円改善し、1億円の損失に留まる見込みです。

アジア

アセアンの自動車市場は多少減速してきております。当社グループのタイ・インドネシアの製造子会社におきましては、一部売れ筋車種の受注が増えることもありますが、売上高は前期並みを見込んでおります。一方、中国においては、自動車需要縮小の影響、主要お取引先の完成車メーカーの生産数が減少しており、当社中国製造子会社への受注も減少してしております。

アジア地域全体としては、中国の落ち込みが影響し、売上高は10%減少の450億円、営業利益についても、売上高減少、労務費上昇、環境対策費用の増加により20%減の42億円を見込んでおります。

事業再生ADR手続の中で債権者からご同意いただいた事業再生計画に沿って、事業再構築のための各施策の実行に移していくこととなりますが、各施策の具体的実行計画、実施時期等、新経営体制の下で再度精査することとしており、現時点で特別損益の予想が見通せず、親会社株主に帰属する当期純利益及び1株当たり当期純利益の業績予想につきましては、引き続き、未定とさせていただきます。事業再生計画の実施状況を踏まえ、改めてお知らせいたします。

ご参考：地域別の前期実績と今回予想との差異

(単位：億円)

	売上高				営業利益			
	前期実績	今回予想	増減額	増減率	前期実績	今回予想	増減額	増減率
日本	772	725	△47	△6%	△6	26	+32	—
北米	1,196	794	△402	△34%	△40	△41	△1	—
欧州	158	154	△5	△3%	△7	△1	+6	—
アジア	501	450	△51	△10%	53	42	△11	△20%
連結消去	△190	△158	+32	—	3	2	△1	—
合計	2,437	1,964	△473	△19%	2	28	+26	—

為替レートは、通期平均で1米ドル=109.2円、1ユーロ=121.0円を前提としています。

(注) 上記の予想は、本資料の発表日現在において入手可能な情報にもとづき作成したものであり、実際の業績は今後、様々な要因によって予想値と異なる場合があります。

以 上