

2023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)	実績	
	2022/3期 第1四半期	2023/3期 第1四半期
売上高	24,995	27,569
営業利益 (営業利益率)	1,399 (5.6%)	557 (2.0%)
経常利益 (経常利益率)	1,403 (5.6%)	651 (2.4%)
親会社株主に帰属する四半期純利益 (純利益率)	726 (2.9%)	63 (0.2%)
自己資本当期純利益率(ROE)*	5.1%	0.4%
自己資本比率	36.4%	35.9%
純有利子負債(有利子負債-現預金)	33,810	38,066
設備投資	1,368	1,584
減価償却費	2,282	2,223
研究開発費	476	496
連結子会社数	33	33
為替レート(1USD/円)	110.71	122.39
為替レート(1ユーロ/円)	129.80	136.70

前年同四半期比	
増減額	増減率
2,573	10.3%
△ 842 (△3.6%)	△ 60.2% -
△ 751 (△3.3%)	△ 53.6% -
△ 662 (△2.7%)	△ 91.3% -
△ 4.7%	-
△ 0.5%	-
4,255	12.6%
216	15.8%
△ 58	△ 2.6%
19	4.2%
0	-

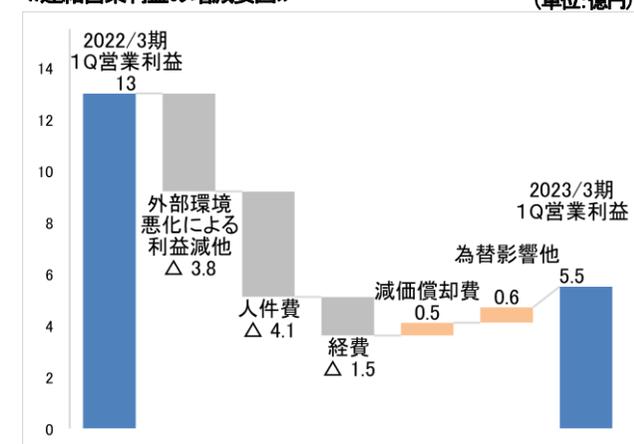
*左記が替レートは各期3月末TTMLレート

(単位:百万円)

予想	
2023/3期 第2四半期	2023/3期 通期
52,500	108,000
1,050 (2.0%)	2,800 (2.6%)
1,150 (2.2%)	2,700 (2.5%)
30 (0.1%)	300 (0.3%)
-	-
-	-
-	-
-	-
-	-
136.68	120.00
142.67	130.00

6月末TTMLレート

《連結営業利益の増減要因》



《配当・配当性向》

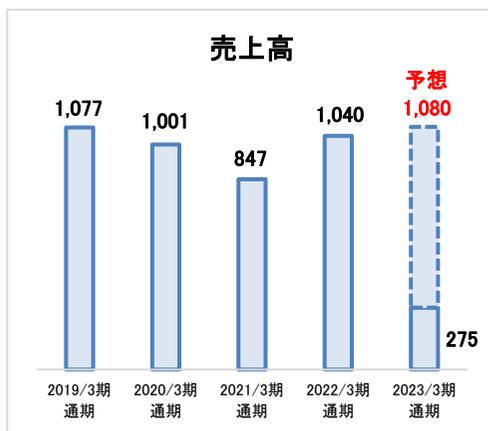
	2019/3期	2020/3期	2021/3期	2022/3期	2023/3期 (予定)
中間	15円	* 20円	10円	10円	10円
期末	15円	15円	10円	15円	15円
年間	30円	35円	20円	25円	25円
配当性向	32.0%	60.1%	888.7%	61.4%	389.9%

※ 2020/3期中間配当...普通配当(15円)+記念配当(5円)

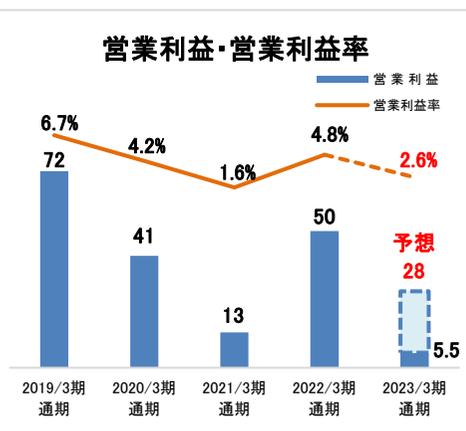
* ROE は、親会社株主に帰属する四半期純利益を年換算し算出しております。

2. 連結業績/設備投資・減価償却費 推移

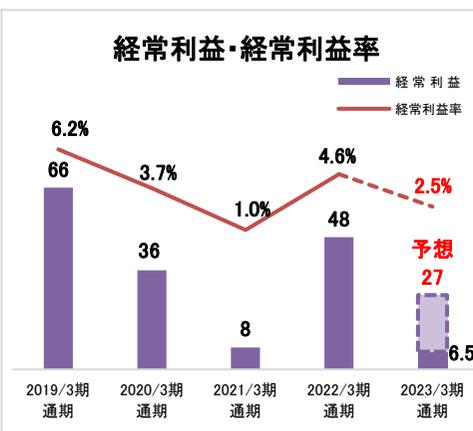
(単位:億円)



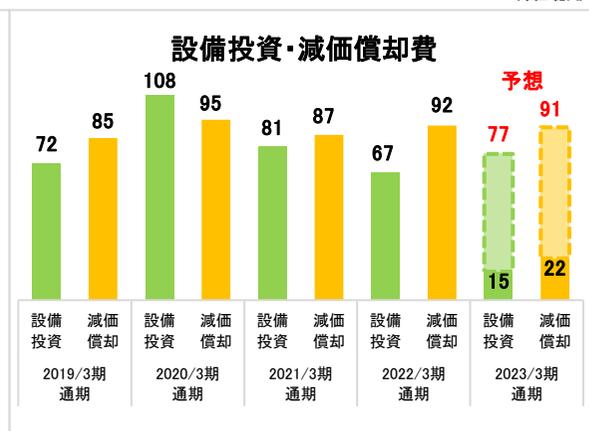
(単位:億円)

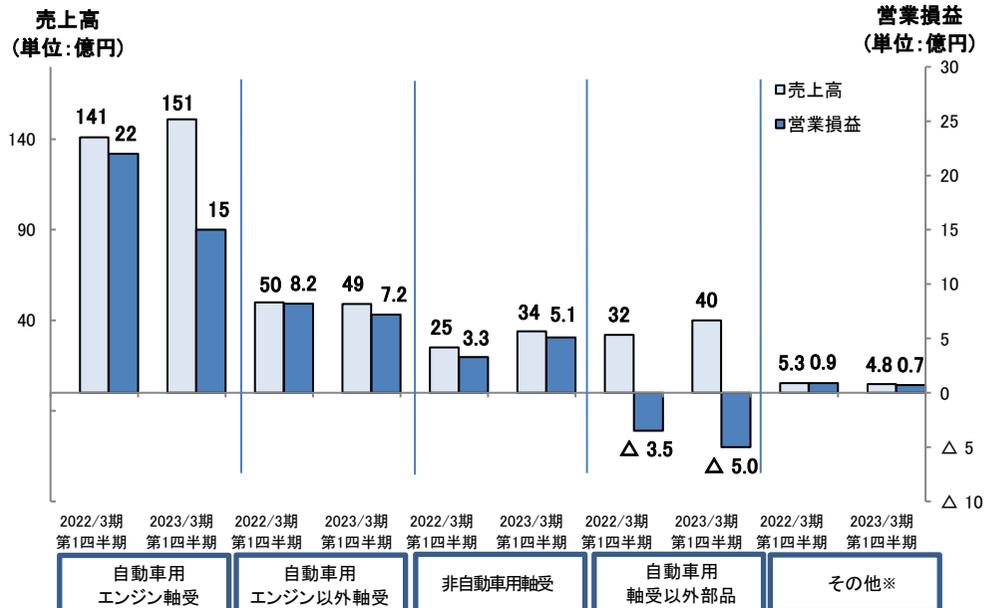


(単位:億円)

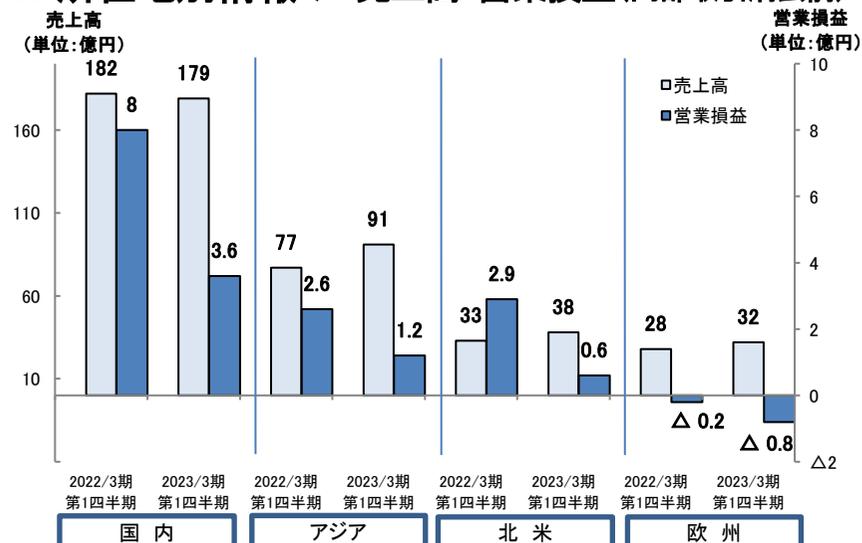


(単位:億円)



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、金属系無潤滑軸受事業、ポンプ関連製品事業、電気二重層キャパシタ用電極シート、不動産賃貸事業等を含んでおります。

4. 所在地別情報 / 売上高・営業損益(内部取引消去前)


※所在地別情報の営業損益は、内部取引消去の考え方を見直し、前年同四半期数値は変更後の区分方法により作成したものを記載しております。

(注) 業績見直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。

セグメント	【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)
	売上高構成比	前年同四半期比	増減額(増減率)		増減要因ポイント項目	前年同四半期比	増減額(増減率)	増減要因ポイント項目		
自動車用エンジン軸受	53.9%	1,023 (7.3%)	△日本: 乗用車では半導体供給不足や中国上海ロックダウンなどによる部品供給問題に起因するカーメーカーでの減産影響による受注減 ◎日本: トラックでは半導体供給不足などの影響はあるものの需要は底堅く推移し、受注微増 ◎海外全般: コロナからの回復により需要が底堅く推移した事による受注増			△693 (△30.6%)		△原材料やエネルギーコスト増に伴う影響		
自動車用エンジン以外軸受	17.7%	△76 (△1.5%)	△日本: 乗用車関連では半導体供給不足や中国上海ロックダウンなどによる部品供給問題に起因するカーメーカーでの減産影響による受注減 △アジア: 在庫調整による受注減 ◎北米: コロナからの回復により需要が底堅く推移した事による受注増			△97 (△11.8%)		△原材料やエネルギーコスト増に伴う影響		
非自動車用軸受	12.3%	925 (36.5%)	◎船舶分野: 世界経済の回復に伴う海上荷動きの増加、メンテナンス需要の増加傾向に加えLNG船(液化天然ガス運ぶタンカー)等、受注環境の好転や開拓による受注増 ◎建設機械分野他: 建設機械関連向けのサービスパーツや発電機等の需要増加による受注増 ◎エネルギー分野: コロナ影響に伴い停滞していたプラント案件などが動き出したことによるガスタービン・蒸気タービン用軸受の堅調な受注増			182 (55.4%)		◎増収による影響		
自動車用軸受以外部品	14.4%	815 (25.2%)	△飯野グループ: 世界的な半導体供給不足などによる受注減 ◎アルミダイカスト製品: コロナからの回復及び電動自動車用の新規納入による受注増			△147 (-)		◎飯野グループ: 生産性向上・合理化努力による利益改善の影響 △アルミダイカスト製品: 新規に納入する電動自動車用部品の垂直立ち上げに伴う初期の経費増による影響		
その他	1.7%	△49 (△9.2%)	△金属系無潤滑軸受の在庫調整や半導体不足に伴うポンプの駆動機器などの調達遅れによる受注減			△20 (△22.1%)		△減収による影響		
セグメント間消去						△65				
全体合計:		2,573 (10.3%)				△842 (△60.2%)				

地域	【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)
	売上高構成比	前年同四半期比	増減額(増減率)		増減要因ポイント項目	前年同四半期比	増減額(増減率)	増減要因ポイント項目		
国内	52.6%	△294 (△1.6%)	△乗用車関連: 半導体供給不足や中国上海ロックダウンなどによる部品供給問題に起因するカーメーカーでの減産影響による受注減 ◎トラック: 半導体供給不足などの影響はあるものの需要は底堅く推移し、受注微増 ◎建設機械分野他: サービスパーツの継続的な需要増加などによる受注増			△459 (△55.6%)		△原材料やエネルギーコスト増に伴う影響		
アジア	26.8%	1,402 (18.1%)	◎韓国: 自動車関連の堅調な需要による受注増 ◎インドネシア: トラックなどの需要回復による受注増 ◎タイ: コロナからの回復及び電動自動車用の新規納入による受注増			△134 (△50.8%)		△アルミダイカスト製品: 新規に納入する電動自動車用部品の垂直立ち上げに伴う初期の経費増による影響		
北米	11.2%	498 (15.0%)	◎乗用車関連やトラックの底堅い需要増に伴う受注増 ◎建設機械分野: 需要好調の継続による受注増			△232 (△79.4%)		△付加価値製品の減少による影響		
欧州(ロシア含む)	9.4%	343 (11.9%)	◎自動車関連の堅調な需要による受注微増 ◎非自動車用軸受(中・高速ディーゼル用等)の開拓による受注増			△57 (-)				
内部取引消去						41				
全体合計:		2,573 (10.3%)				△842 (△60.2%)				