



**2021年度  
第2四半期 決算報告**  
2021年11月4日

## 1. 2021年度上期 実績

## 2. 2021年度 業績見通し

## 3. ビジネスハイライト

## 2021年度上期 業績サマリー【前年同期比】



(億円、千台)	上期 (4-9月)				四半期別	
	FY2020	FY2021	増減		1Q	2Q
			差異	率		
売上高	5,749	<b>8,906</b>	+3,157	+55%	4,319	4,587
営業利益 (利益率)	-826	<b>252</b> (2.8%)	+1,078	-	106 (2.5%)	146 (3.2%)
経常利益	-870	<b>271</b>	+1,141	-	112	159
当期純利益*	-2,099	<b>217</b>	+2,316	-	61	156
販売台数 (小売台数)	351	<b>442</b>	+91	+26%	230	212

\* 親会社株主に帰属する当期純利益

3

まず、2021年度上期業績サマリーについてご説明いたします。

新型コロナウイルス感染再拡大により、アセアン諸国を中心に断続的に繰り返されるロックダウン、半導体不足による需給ひっ迫など、2021年度上期は厳しい外部環境が持続致しました。こういった環境下で、当社の販売も少なからず影響を受けております。その一方、期初より続いているコスト削減効果等や為替の追い風により、ご覧の通り前年同期比で大幅な改善が見られました。

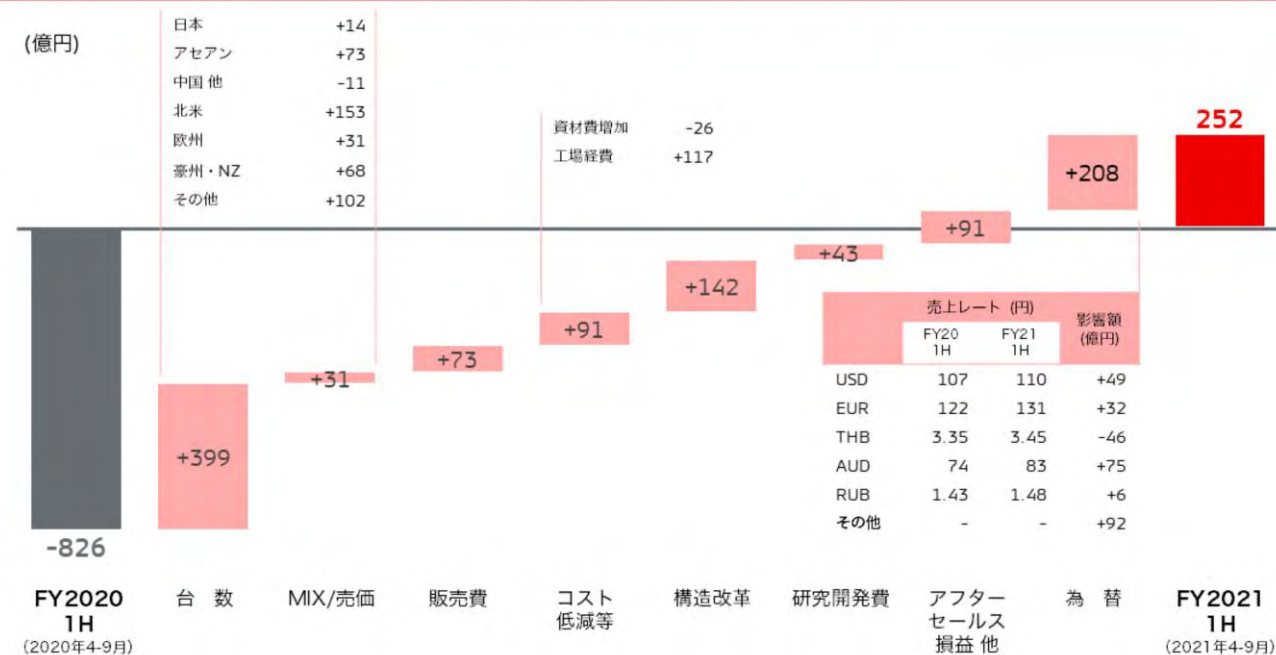
第2四半期の売上高は、前年同期比55%増の8,906億円となりました。営業利益は、ミックスの改善や販売費抑制効果等により、前年から大幅に改善し252億円となりました。営業利益率は2.8%へ回復しております。

経常利益は、主に持分利益増加により271億円、当期純利益については、関係会社出資金売却益等あり、税引き後の当期純利益は217億円となりました。

第2四半期切り取りでは、売上高4,587億円、営業利益146億円、経常利益159億円、当期純利益156億円となりました。営業利益率は3.2%へ回復しています。

販売台数は、グローバルで44万2千台で、前年同期比で26%増加致しました。

## 2021年度上期 営業利益変動要因分析【前年同期比】



4

ご覧の 슬라이드で、2021年度上期営業利益の前年同期比変動要因を説明いたします。

台数・MIX/売価等は第1四半期に続き、販売台数の増加や北米等各国の販売の質改善等により、総計で前年同期比430億円の好転となりました。

販売費用について、広告宣伝費は計画に沿って積み増しましたが、対策金の抑制が奏功し、全体で73億円の好転となりました。コスト低減等は、原材料価格高騰や商品力向上に伴う資材費増加等を、コスト低減活動そのものである程度相殺し、加えて操業正常化に伴う工場経費の大幅改善により、全体で91億円の好転となりました。

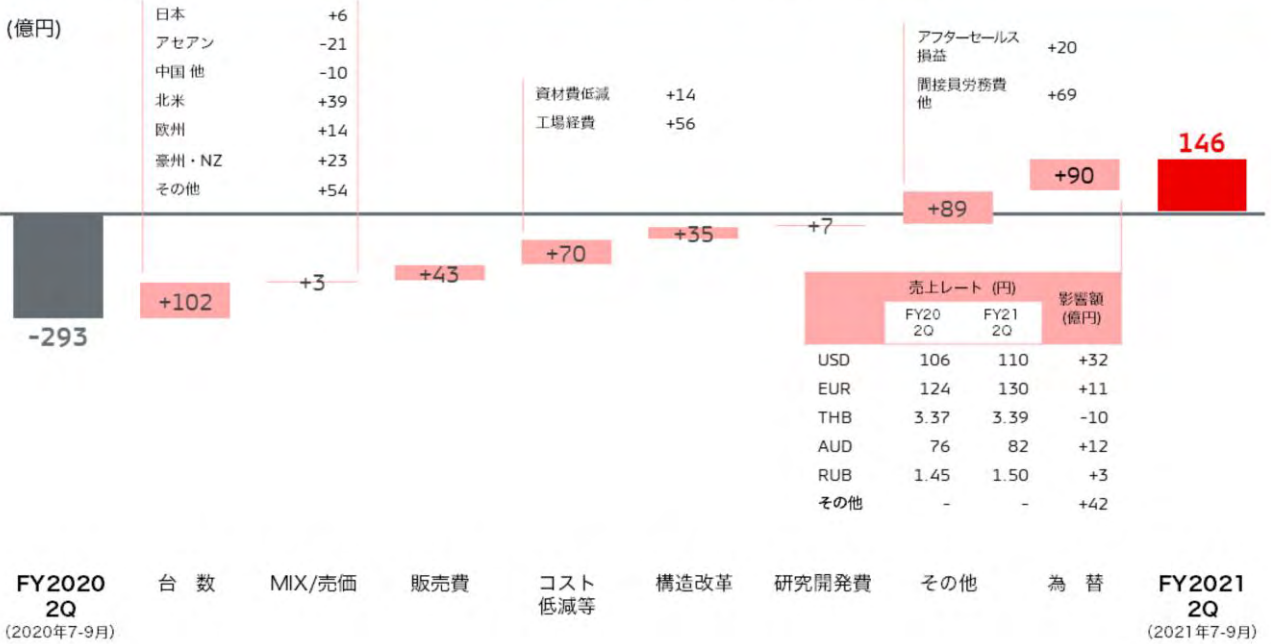
構造改革は第1四半期に続き、昨年度実施した様々なコスト構造改革の寄与により前年同期比で142億円のプラス効果となりました。

研究開発費は昨年度の大型商品開発のピークアウトに伴い、43億円の増益効果をもたらしました。その他、主にアフターセールス損益改善効果により、91億円の好転となりました。

為替につきましては、全体的な円安傾向が加速しており、前年同期比で208億円のプラス効果となりました。

総計で、2021年度上期は、前年同期比1,078億円の大幅増益となりました。

## 2021年度第2四半期 営業利益変動要因分析【前年同期比】



5

ご覧の 슬라이드では、2021年度第2四半期切り取りの営業利益の前年同期比変動要因を説明いたします。

台数・MIX/売価等について、主力のアセアンでは地域及び商品ミックスの悪化により前年を下回りましたが、北米をはじめとするその他の地域で、販売台数増加や採算改善等のプラス効果があり、全体では前年同期比で105億円の増益となりました。

販売費用について、広告宣伝費は計画に沿って積み増した一方で、販売促進費を抑制し、43億円のプラス効果となりました。

コスト低減等は第1四半期同様に、主に原材料価格高騰等の影響を資材費低減活動や工場経費抑制等により相殺し、前年同期比で70億円のプラス効果となりました。

構造改革効果は引き続きプラスに働いており、35億円の好転となりました。

研究開発費も第1四半期同様に、大型商品開発のピークアウト等により、7億円の増益効果をもたらしました。

その他、間接員労務費の削減と販売増に伴うアフターセールスの改善等により、前年同期比で89億円の増益となりました。

為替につきましては、全体的な円安傾向が続いており、結果90億円のプラス効果となりました。

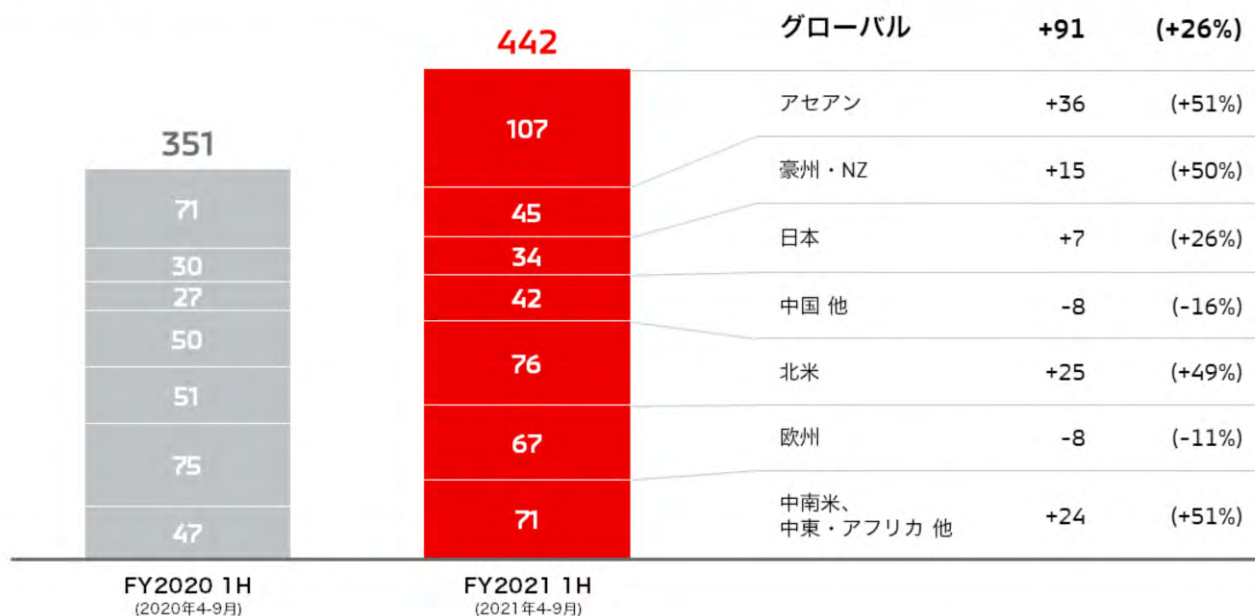
総計で、第2四半期切り取りでも前年同期比で、439億円の大幅増益となりました。

5

## 2021年度上期 販売台数実績【前年同期比】



小売台数（千台）



6

次に、2021年度上期販売台数について説明いたします。

当社の2021年度上期販売台数は前年同期比26%増の、44万2千台となりました。

次のスライドから、主な地域の状況についてご説明申し上げます。

## アセアン

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

	FY2020 1H		FY2021 1H
アセアン	71千台	→	107千台
タイ	24千台 (7.0%)	→	21千台 (6.2%)
フィリピン	14千台 (15.6%)	→	15千台 (11.8%)
ベトナム	12千台 (9.2%)	→	10千台 (9.0%)
インドネシア	16千台 (8.3%)	→	53千台 (12.6%)



- COVID-19感染症が再拡大したタイ、フィリピン、ベトナムで販売に苦戦
- インドネシアでは奢侈税減免延長を享受するエクスパンダー、堅調な鉱山・物流需要を背景に引き合いの強いトライトン等、引き続き販売が好調
- ➔ 継続的な商品力強化に加え、デジタルマーケティング強化やローンプログラムを活用した成約率改善等、各国の販売強化策に引き続き取り組む

これより、コアマーケットの販売状況及び北米・日本について説明いたします。

まずアセアンですが、一旦は回復基調がみられたものの、第2四半期に各国で新型コロナウイルス再拡大によるロックダウンが繰り返され、当社の販売にも一定の影響を及ぼしました。こういった事業環境のなか販売台数は前年同期比51%増加し、10万7千台を販売致しました。

回復基調にあったタイは、第1四半期では市場は回復を見せたものの、第2四半期は再び行動制限の影響を受けて消費マインドが冷え込みました。当社もその影響を受け、販売に苦戦いたしました。

フィリピンに関しても、昨年前半に比べると市場は回復したものの、断続的にロックダウンが繰り返され、新車需要は以前の水準まで回復するには至っておりません。また銀行ローン審査の厳格化の影響で、一部のセグメントで販売が減少しています。4月末より、新型コロナウイルス第四波の深刻化によって行動制限規制が徐々に強化されたベトナムは、特に第2四半期には市場全体でその影響を強く受け大幅に減速しました。

一方でインドネシアは、奢侈税減免策の延長が決定されたことに加え、資源価格や消費財輸送需要が堅調に推移しており、需要は力強く回復し、当社の販売も好調に推移いたしました。

今下期は、各国の行動規制が緩和される等により、需要は徐々に回復に向かうと想定しております。市場動向を注視しつつ、それぞれの国に対する販売強化策に引き続き取り組んでまいります。

## コアマーケット販売状況: 豪州・NZ



### 豪州・NZ

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

	FY2020 1H		FY2021 1H
豪州・NZ	30千台	→	45千台
豪州	25千台 (6.3%)	→	34千台 (6.5%)
NZ	5千台 (8.4%)	→	11千台 (13.1%)



- COVID-19感染症の封じ込めにより自動車需要は引き続き好調に推移
- アウトランダー（現行モデル）販売がシェア拡大に貢献 ニュージーランドでは半導体不足の影響を受けない類別の積極的な販売により、マーケットシェアが拡大
- ➔ 新型エクリプス クロSPHEV・新型アウトランダーを中心に、需要に対応したタイムリーな車両供給と販売増を目指す

8

コア地域である豪州・ニュージーランドも、アセアンと同様、今夏新型コロナウイルスの再拡大により再びロックダウンが実施されましたが、自動車市場はいずれも堅調に推移しております。当社は、販売シェアを着実に積み上げ、販売台数は前年同期比50%増の4万5千台でした。

そのような環境下において、豪州の販売台数は新型車効果に加え、半導体不足の中で主要車種の車両供給を優先的に行った事等により、計画を上回るレベルで推移いたしました。一方で、競争は熾烈さを増しており、マーケットシェアの拡大は微増にとどまりました。

ニュージーランドは在庫を積極的に仕込み、アウトランダーのモデルチェンジに先立ち実施した現行アウトランダーのキャンペーン等が奏功し、販売台数、マーケットシェアいずれも大きく伸ばいたしました。

今後、新型コロナウイルス影響は一定の落ち着きを取り戻すと想定していますが、半導体不足の影響により供給に苦慮する状況は継続する見通しです。当社では、引き続きモデルアロケーションの最適化を行いつつ、新型車の投入効果の最大化を図ります。



北米			
販売台数			
	FY2020 1H		FY2021 1H
北米	51千台	→	76千台
うち アウトランダー	(13.4千台 旧型)	→	23.4千台 旧型+新型



- 米国でのワクチン接種進展や政府交付金支給が行われるなか、総需要は第1四半期に大幅に増加も、第2四半期では供給制約の中で販売減
- 新型アウトランダーが販売を牽引、引き続きインセンティブ抑制と採算の大幅改善に寄与
- ➔ 半導体影響による車両供給不足の継続が見込まれる中、オンライン販売の整備やデジタルマーケティングの強化による新車効果の最大化やアフターセールス収益の拡大に取り組む

北米の総需要は、米国内でのワクチン接種が進んだ事や、コロナ対策の政府交付金支給が行われた事などにより、特に第1四半期で大幅に増加いたしました。第2四半期以降、需要は堅調であるものの、半導体供給不足やアセアンにおけるサプライチェーンの混乱、また米国における労働不足による業務の停滞等が深刻化し、供給制約による販売減が続いております。

当社は市場全体の伸びに加え、今年の4月に販売を開始した新型『アウトランダー』が販売を牽引し、ディーラー小売販売は2019年度上期と同レベルまで回復いたしました。また、インセンティブも4月以降、新型車中心に削減が進み、以降比較的エイジングが進んだモデルにおいても削減を加速することができ、黒字転換を果たしました。

今後も半導体不足による車両供給不足の解消には一定の時間を要すると想定しておりますが、引き続き新型車投入効果の最大化を図りつつ、お客様に寄り添った各種販売プログラムの施行、アフターセールスの収益最大化等を着実に行ってまいります。

日本			
販売台数			
	FY2020 1H		FY2021 1H
日本	27千台	→	34千台
軽自動車	18千台	→	20千台
登録車	9千台	→	14千台



- 半導体不足やCOVID-19感染拡大影響による車両供給不足で総需要が低調
- エクリプス クロスPHEVとeKシリーズを軸とするキャンペーンを積極的に打ち出す  
拡販施策によりシェアは回復傾向
- **カーボンニュートラルへの意識が高まる中、新型アウトランダーPHEVの立ち上がりを  
成功させるとともに、主要車種の訴求を強化して更なる販売拡大を図る**

日本国内の自動車総需要は、新型コロナウイルス感染症の拡大影響により大きく低迷した前年からは回復基調にある一方で、半導体影響による車両供給不足により、コロナ禍以前までの回復は見られませんでした。当社も主力モデルを中心にその影響を受けましたが、キャンペーンを積極的に打ち出すなどの拡販施策により、前年同期比26%増の3万4千台となりました。また昨年より様々な販売改革を推進しており、この結果、販売子会社の収益率は大幅に改善してきております。

今後のコロナウイルス感染拡大影響は、2020年度と比較すると限定的であると想定している一方で、半導体不足解消には一定の時間を要するとみており、不透明な状況が続くと想定しております。

先般発表いたしました新型『アウトランダー』PHEVモデルは、発売直後から大変な反響を頂いており、この車種を梃として、更なる販売改革を推進するとともに、『エクリプス クロス』PHEVモデルと合わせてSUVのPHEVモデルラインアップを充実させることにより、将来のカーボンニュートラル実現に向けたお客様ニーズにもお応えいたします。

1. 2021年度上期 実績

2. 2021年度 業績見通し

3. ビジネスハイライト

## 2021年度 業績見通し【前年度比】



(億円、千台)	FY2020 (2020年4月-2021年3月)	FY2021 見通し (2021年4月-2022年3月)	増減		前回見通し からの増減
			差異	率	
売上高	14,555	<b>20,100</b>	+5,545	+38%	-700
営業利益 (利益率)	-953	<b>600</b> (3.0%)	+1,553	-	+200
経常利益	-1,052	<b>580</b>	+1,632	-	+220
当期純利益*	-3,123	<b>400</b>	+3,523	-	+250
販売台数 (小売台数)	801	<b>903</b>	+102	+13%	-64

\* 親会社株主に帰属する当期純利益

12

2021年度上期は、主力のアセアン地域での新型コロナウイルス再拡大や、半導体不足等による車両供給不足などの逆風が吹き荒れた一方で、ワクチン接種が進んだ先進国を中心に需要が回復に転じた事、構造改革効果が着実に現れた事、販売の品質改善が進捗した事、更には為替の円安推移等により、計画を上回る業績を達成することができました。

2021年度下期も、コロナ感染再拡大・半導体・為替レートなどのリスクはあるものの、上期成果を踏まえ、今中期経営計画で掲げていた2022年度営業利益500億円の目標を1年前倒しで達成できる見込みとなりました。スライドにお示ししている通り、2021年度通期見通しを再度上方修正いたします。

販売台数は、主に上期の販売台数減少を織り込み、96万7千台から90万3千台、売上高は2兆800億円から2兆100億円に修正いたしました。一方で、採算が大幅に改善した事やコスト削減効果を織り込み、営業利益は400億円から600億円、経常利益は360億円から580億円、当期純利益は150億円から400億円へとそれぞれ修正致しました。

下期も、引き続き新型『アウトランダー』の販売地域拡大や、10月28日に発表いたしました新型『アウトランダー』PHEV投入効果の最大化を図る一方で、様々なリスクに対応すべくコストの最適化を進め、修正した通期見通しを達成すべく全力を尽くします。

## 2021年度 販売台数見通し【前年度比】

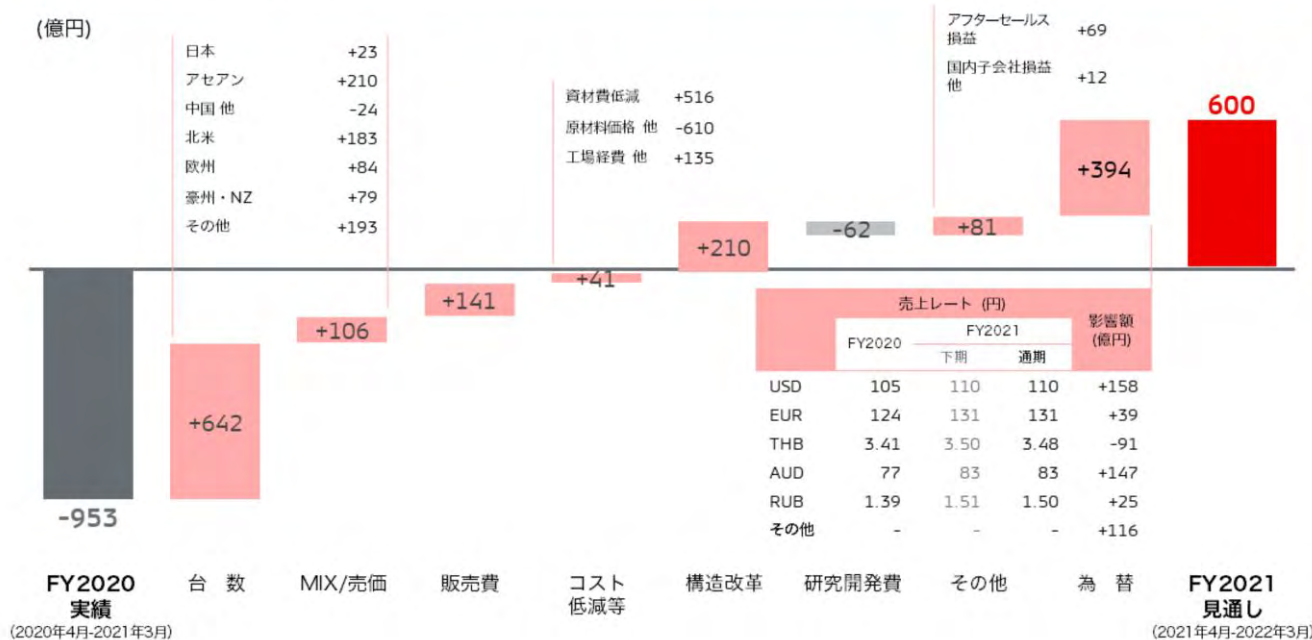
小売台数（千台）



2021年度通期の販売数見通しは、半導体等の部品供給の問題による減産影響により、上期販売が想定以上に落ち込んだ事や、その影響が下期にも残ることなどからのリスクを織り込み、7月公表の96万7千台から90万3千台に修正いたしました。

今年度は、半導体不足等の影響がどういった地域、またはどういったモデルに影響を及ぼすかの見極めが大変難しく、また地域ごとの振替が都度発生すると思われるため、今回は、地域別の見通し台数公表を差し控える事といたします。皆様のご理解のほどよろしくお願いいたします。

# 2021年度 営業利益見通し変動要因分析【前年度比】



2021年度営業利益最新見通しの前年度との変動要因は、スライドでお示ししている通りです。

台数及びMix/売価は、前年比での台数増や主に売価の改善により、総計で748億円の増益効果を見込んでおります。

販売費について、広告宣伝費は計画通り積み増す一方で、対策金を抑制する計画とし、前年比で141億円のプラス効果を見込んでおります。

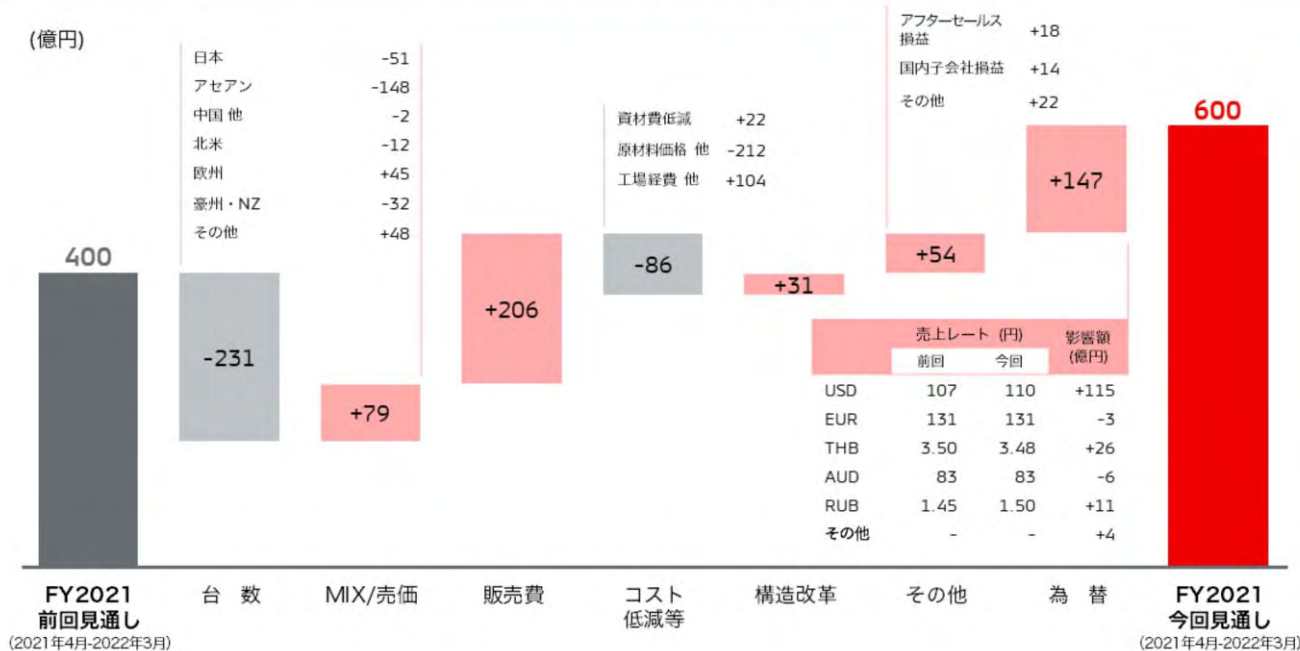
コスト低減等に関しまして、原材料価格は期初計画からさらに上昇しているものの、資材費低減活動と工場経費の抑制で打ち返し、全体で41億円の増益要因と考えております。

研究開発費は、上期は前年同期比で好転しています。下期に商品開発費用の積み増しを想定しており、期初想定通り62億円の減益要因となる見通しです。

構造改革効果につきましては、期初来想定以上の増益効果が出現しており、210億円の増益を見通します。その他、アフターセールス損益や主に国内子会社の損益改善が見込まれ、81億円の増益を見込んでおります。

為替影響は現状の為替水準を取り込み、394億円の増益を見込んでおります。

## 2021年度 営業利益見通し変動要因分析【前回公表比】



2021年度営業利益最新見通しについて、従来予想からの変動要因はスライドでお示ししている通りです。

台数及びMix/売価は、半導体不足やアセアンにおける新型コロナウイルス拡大による販売台数減の一部をMIX/売価改善効果で相殺し、総計で152億円のマイナス影響を見込んでおります。

販売費は、広告宣伝費の費用対効果の改善と対策金の抑制により、206億円のプラス効果を見込んでおります。

コスト低減等に関しましては、コスト低減活動や工場経費他コスト改善は計画通り実施できると考えておりますが、原材料悪化等の影響をすべて相殺することは難しく、86億円のマイナス効果を見込んでおります。

構造改革効果は、年度を通じて継続すると考え、31億円の増益を見込んでおります。その他、アフターセールス部門の収益改善や、主だった国内子会社損益改善等により、54億のプラス効果を見込んでおります。

為替影響も、上期の上振れ分の取り込みと下期の前提レートの修正で、147億円の増益を見込んでおります。

1. 2021年度上期 実績

2. 2021年度 業績見通し

3. ビジネスハイライト



# 新型アウトランダー



## 過去最高の米国販売

歴代アウトランダー  
米国月次販売台数  
(ディーラー販売)



月次販売が過去最高の4千台(9月)  
社内計画を上回る進捗

## 10 BEST INTERIORSに選出



上質な室内空間をWardsAuto  
(米国)が高評価

## 米国メディアからの好感

“劇的に改良されておりショッピング  
リストに絶対に追加すべき” “静粛性  
は高級車に匹敵するレベルであり、  
衝撃的”

—A社

“SUVだらけの駐車場でも際立つ  
スタイリング”

—B社

“欧州のプレミアムブランドを想起  
させる内装質感の高さ”

—C社

磨き上げた商品力に  
想像以上の反響

既に多くの皆様をご存知の通り、4月に北米より販売を開始した新型『アウトランダー』は、お客様より高い評価を頂いております。販売は引き続き好調に推移し、この9月には米国において過去最高の売上となりました。台数だけでなく、当初の狙い以上に上級グレードに人気が集積し、顧客信用度も旧型から大幅に改善いたしました。

商品力についても、当社としては初めて10 Best Interiorsに選出され、メディアからも高級感のある質感やデザインに高い評価を受けております。

9月からニュージーランドに投入いたしました。お客様からの引き合いが殺到しております。また、先日販売を開始した豪州においても、当社ウェブサイトにおいて既に多くのお客様にご登録いただいております。更には、先般電動車の恩典が、これら地域で発表されたため、豪州・ニュージーランドでは未発表のPHEVにも多くのお問い合わせが寄せられている状況です。

今後、半導体不足による生産台数減を最小化することで機会損失を防ぎ、グローバルにも順次展開してまいります。

## 新型アウトランダーPHEV



New  
OUTLANDER PHEV  
12月 日本発売



### 新世代PHEVシステム

あらゆる天候や路面状況で  
安全・安心で快適な走り

グッドデザイン賞を  
受賞した内外装

### プロトタイプ試乗会での評価

“三菱自動車のフラッグシップに相応しい、  
プレミアム電動SUV”“運転していて気持ち良い”  
“新開発プラットフォームで基本性能が底上げ  
され、進化したPHEV/S-AWCで運動性能が  
大幅に向上”“存在感のある力強いスタイリング”  
“これまでの三菱車にない上質感あるプレミアム  
なインテリア”

18

10月28日(木)、国内市場向けに新型『アウトランダー』PHEVの発表会をオンラインで開催いたしました。今モデルは、12月より本格的に発売をスタートいたします。

『アウトランダー』は2001年に発売した三菱自動車初のクロスオーバーSUVで、3世代にわたってグローバルに幅広く展開している当社のフラッグシップモデルです。そのプラグインハイブリッドモデルは、2013年よりグローバルで発売を展開しており、累計で29万台を販売する等PHEVカテゴリーを牽引してきました。

今回の新型『アウトランダー』PHEVモデルは、より力強く、より遠くを実現した、新世代PHEVシステムを搭載し、あらゆる天候や路面状況において安全・安心で快適な走りを体感していただけるものとなっております。また、「威風堂々」のコンセプトに沿った力強く存在感のあるエクステリアと上質で先進的なインテリアを施しました。新型『アウトランダー』のPHEVモデルは、公益財団法人日本デザイン振興会の主催する2021年度のグッドデザイン賞を受賞いたしました。

過日に開催いたしましたプロトタイプ試乗会においても、ご参加の皆様より「運転が楽しい」「運転していて気持ち良い」といったコメントを多く頂き、進化したツインモーター4WD/S-AWCによる『三菱自動車らしい走り』が評価されたのではないかと考えております。走りへの評価に加えて、三菱自動車のフラッグシップに相応しいプレミアムな電動SUVというようなコメントが多く、価格帯についてもお買い得感ありとの評価をいただいております。発表以来わずか数日がたったのみですが、既に今年末までの目標を超える受注を頂いており、販売への期待が高まっております。

日本を皮切りに販売を開始する新型『アウトランダー』PHEVモデルは、今後順次グローバルに展開し、当社のブランド価値を向上させてまいります。

18



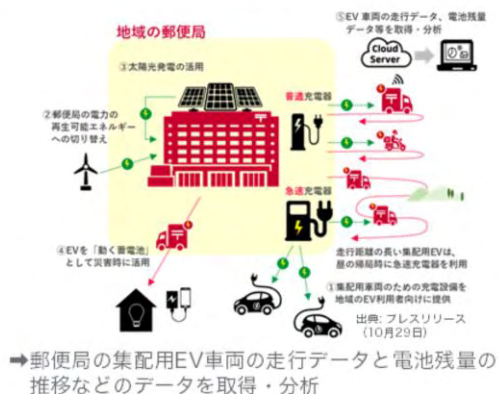
以前お話しいたしました通り、アセアン市場では新型『エクスパンダー』の投入を計画しており、来る11月8日（月）に新型『エクスパンダー』の発表を予定しております。当モデルはインドネシアを皮切りに、順次アセアンに投入してまいります。

この商品はエクステリア、インテリア、パワートレインに至るまで、様々な改良をいたしました。最高の機能性と快適さを贅沢に組み合わせ、お客様に素晴らしい冒険を体感していただけるような商品になったと自負しております。

まずは新型『エクスパンダー』のローンチイベントを成功させ、多くのお客様のご期待にお応えしたいと考えております。

当社は今後もモデルサイクルマネジメントを強化しつつ、更なるモデルラインアップの充実を図ります。

## 日本郵政グループ・東京電力グループ 実証実験への参画



## ミニキャブMiEV実証実験 /試験導入の進捗



- 約40社と実証実験/試験導入で合意
- EV導入に於けるユーザーの困りごとに対して、過去10年超に亘る販売経験を活かしソリューション提案
- ユーザー側では、オペレーションにおけるEV活用の際の留意点やメリットの理解が深化

カーボンニュートラル化に向けた活動に参画し、ユーザーの困りごとを解決するソリューション・運用サポートサービスを提案するとともに、商品力強化に繋げ、EV普及に貢献

先般発表いたしました通り、当社は「日本郵政グループと東京電力グループによる低炭素社会に向けた協業に関する合意書」に基づく取り組みの1つとして、栃木県 小山郵便局 及び 静岡県 沼津郵便局に、総計で20台の軽商用EV『ミニキャブMiEV』を提供し、カーボンニュートラルの実現に貢献するための実証実験に参画することとなりました。

この実証実験に参画し、郵便局の集配用EVとして利用される『ミニキャブMiEV』の走行データと電池残量推移などのデータの取得及び分析を行い、今後導入頂く郵便局の集配用EV及び商用EV全体の走行性能の向上に取り組むことで、日本のEV普及に貢献して参ります。

以前お話したとおり、日本国内では『ミニキャブMiEV』へ高い関心をお寄せ頂き、約40社と試験導入について合意済みです。また日本国内のみならず、アセアン地域からもカーボンニュートラル実現に向けて、過去10年超に亘る販売実績を活かしたソリューションを求める声が日々高まってきております。一方、ご利用頂いているお客様の方でも、オペレーションにおけるEV活用の際の留意点やメリットについて御理解を深めて頂いております。その様なお客様からのフィードバックを頂きながら、様々なソリューション及び運用サポートサービスを提案するとともに、商品力強化を早急に行い、軽EVの普及に貢献して参ります。



---

## APPENDIX

## 2021年度上期 バランス・シート/フリーキャッシュフロー【前年度末/同期比】



(億円)	FY2020 (2021年3月末)	FY2021 1H (2021年9月末)	増減
資産合計	18,563	17,392	-1,171
うち現金及び預金	4,557	3,723	-834
負債合計	13,310	12,016	-1,294
うち有利子負債	4,833	4,800	-33
純資産合計	5,253	5,376	+123
自己資本 (自己資本比率)	5,079 (27.4%)	5,175 (29.8%)	+96
ネットキャッシュ 【自動車事業及び消去】	2,145	1,405	-740

(億円)	FY2020 1H (2020年4-9月)	FY2021 1H (2021年4-9月)	増減
フリーキャッシュフロー 【自動車事業及び消去】	-2,030	-581	+1,499

## 2021年度上期 設備投資・研究開発費・減価償却費



### 設備投資

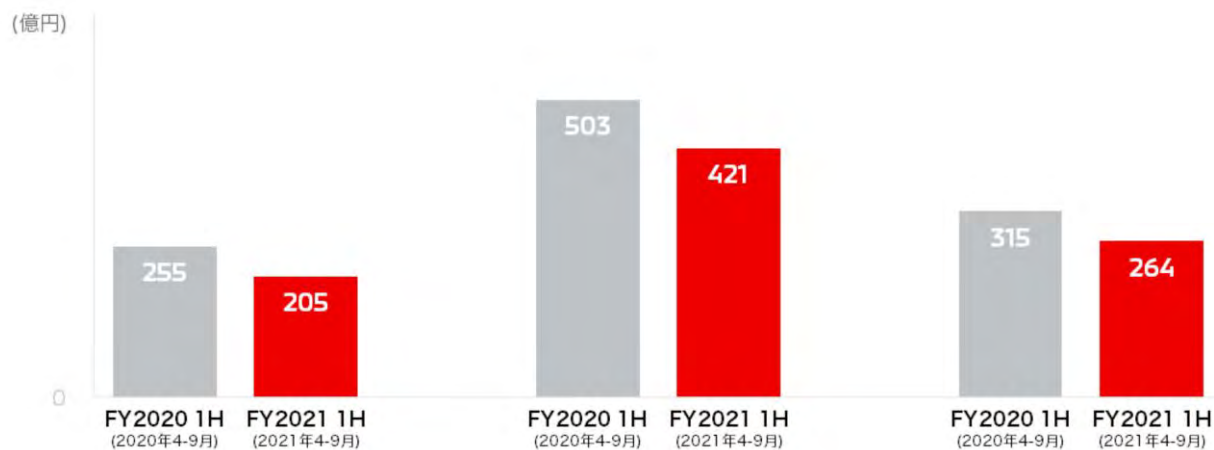
205億円  
-20% (YoY)

### 研究開発費

421億円  
-16% (YoY)

### 減価償却費

264億円  
-16% (YoY)





## 2021年度上期 地域別業績【前年同期比】



(億円)	売上高			営業利益		
	FY2020 1H (2020年4-9月)	FY2021 1H (2021年4-9月)	増減	FY2020 1H (2020年4-9月)	FY2021 1H (2021年4-9月)	増減
合計	5,749	<b>8,906</b>	+3,157	-826	<b>252</b>	+1,078
- 日本	1,798	<b>1,764</b>	-34	-228	<b>-30</b>	+198
- アセアン	1,113	<b>1,942</b>	+829	-29	<b>112</b>	+141
- 中国 他	98	<b>85</b>	-13	-33	<b>17</b>	+50
- 北米	657	<b>1,717</b>	+1,060	-150	<b>73</b>	+223
- 欧州	805	<b>1,205</b>	+400	-155	<b>-5</b>	+150
- 豪州・NZ	684	<b>1,068</b>	+384	-115	<b>77</b>	+192
- その他	594	<b>1,125</b>	+531	-116	<b>8</b>	+124

## 2021年度 売上高見通し【前年度比】



(億円)	FY2020 (2020年4月-2021年3月)	FY2021 見通し (2021年4月-2022年3月)	増減
合計	14,555	<b>20,100</b>	+5,545
- 日本	4,221	<b>4,000</b>	-221
- アセアン	3,177	<b>4,500</b>	+1,323
- 中国 他	192	<b>150</b>	-42
- 北米	1,946	<b>3,800</b>	+1,854
- 欧州	1,833	<b>2,650</b>	+817
- 豪州・NZ	1,733	<b>2,400</b>	+667
- その他	1,453	<b>2,600</b>	+1,147

## 2021年度 設備投資・研究開発費・減価償却費見通し



### 設備投資

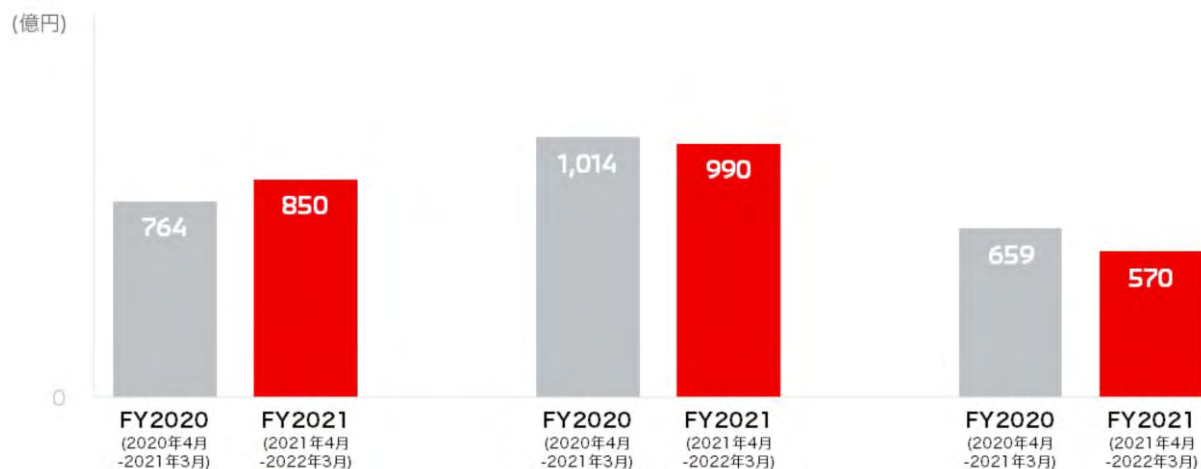
850億円  
+11% (YoY)

### 研究開発費

990億円  
-2% (YoY)

### 減価償却費

570億円  
-14% (YoY)



## 2021年度 株主還元見通し



1株当たり配当金: 0円 (見通し)



本資料に記載されている将来に関する記述は、現時点で入手可能な情報に基づいており、リスクと不確実性を含んでおります。従いまして、今後の当社グループの事業領域を取り巻く経済情勢、市場の動向、金利・為替の変動、関係法令・規則の変更可能性等により、実際の業績がこれらの記述と大きく異なる可能性があることをご承知おきください。

なお、潜在的リスクや不確定要因はこれらに限られるものではありませんので、ご注意ください。また、当社は、将来生じた事象を反映するために、本資料に記載された情報を更新する義務を負っておりません。投資に関する最終的な決定は、投資家の皆様ご自身の責任をもってご判断ください。本資料に記載されている情報に基づき投資された結果、何らかの損害が発生した場合でも、当社は責任を負いかねますので、ご了承ください。