



2021年度  
第3四半期 決算報告  
2022年1月31日

## 1. 2021年度第3四半期累計 実績

## 2. 2021年度 業績見通し

## 3. ビジネスハイライト

## 2021年度第3四半期累計 業績サマリー【前年同期比】



| (億円、千台)        | 第3四半期累計 (4-12月) |               |        |      | 四半期別          |               |               |
|----------------|-----------------|---------------|--------|------|---------------|---------------|---------------|
|                | FY2020          | FY2021        | 増減     |      | 1Q            | 2Q            | 3Q            |
|                |                 |               | 差異     | 率    |               |               |               |
| 売上高            | 9,528           | 14,161        | +4,633 | +49% | 4,319         | 4,587         | 5,255         |
| 営業利益<br>(利益率)  | -867            | 559<br>(3.9%) | +1,426 | -    | 106<br>(2.5%) | 146<br>(3.2%) | 307<br>(5.8%) |
| 経常利益           | -929            | 611           | +1,540 | -    | 112           | 159           | 340           |
| 当期純利益*         | -2,440          | 447           | +2,887 | -    | 61            | 156           | 230           |
| 販売台数<br>(小売台数) | 569             | 687           | +118   | +21% | 230           | 212           | 245           |

\* 親会社株主に帰属する当期純利益

3

2021年度第3四半期業績サマリーについてご説明いたします。

第3四半期から、新型コロナウイルス感染拡大による行動制限は各地域で徐々に緩和されてきました。一方で、半導体不足に起因する生産制約が続いており、当社の販売にも影響を及ぼしています。こういった経営環境のもと、販売の質の改善を推進し、為替の追い風と合わせ、当社収益は前年同期比で大幅に改善しております。

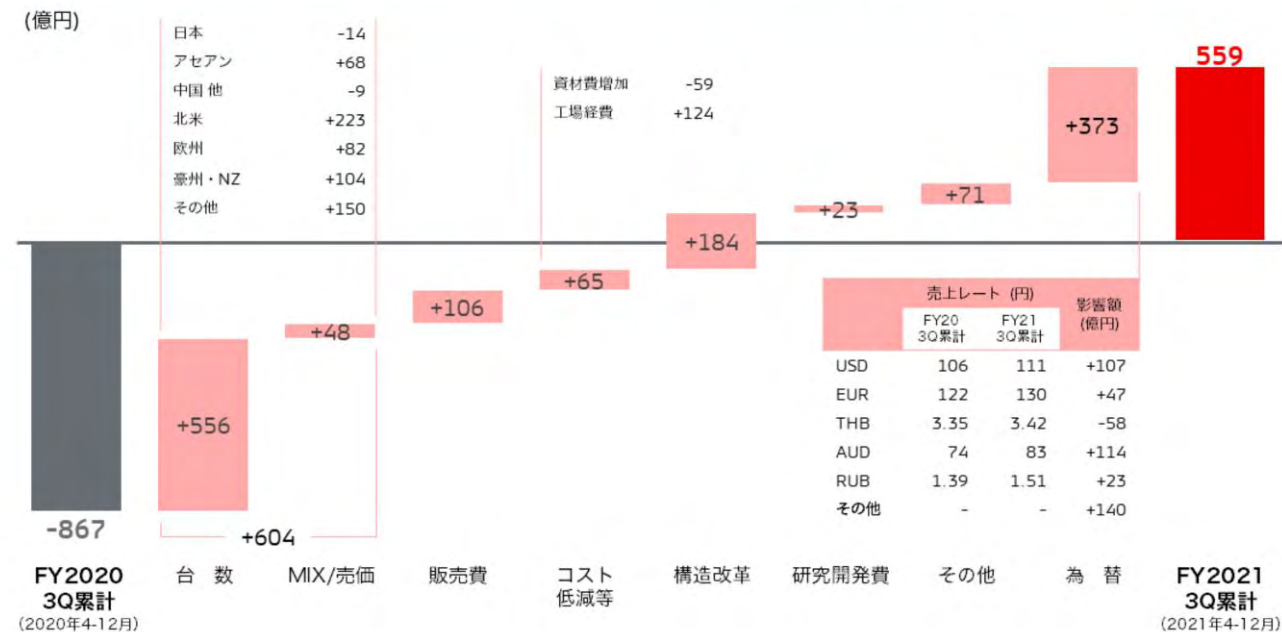
第3四半期累計の販売台数はグローバルで68万7千台と、前年同期比で21%増加致しました。

同じく売上高は前年同期比49%増の1兆4千161億円となりました。営業利益は、卸売の増加、値引き抑制効果やコスト改善効果により、前年から大幅に改善し559億円となりました。営業利益率は3.9%となり、上期に引き続き改善しております。

経常利益は、主に持分利益増加により611億円、税引き後の当期純利益については、税金の支払い等もあり447億円となりました。

第3四半期切り取りでは、売上高5千255億円、営業利益307億円、経常利益340億円、当期純利益230億円を計上いたしました。営業利益率は5.8%へと大幅に改善しています。

# 2021年度第3四半期累計 営業利益変動要因分析【前年同期比】



4

ご覧の slides で、2021年度第3四半期累計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、販売台数の増加や、北米を中心に各国の販売の質改善施策が奏功し、604億円の好転となりました。

販売費用は、広告宣伝費は新型車のローンチ等に沿って計画通り積み増しましたが、対策金抑制を強化し、前年同期比で106億円の好転となりました。

コスト低減等は、原材料価格の高騰が続く中、コスト低減活動を計画通り進め、操業正常化に伴う工場経費の改善などもあり、全体で65億円の好転となりました。

構造改革効果は、減価償却費や間接員労務費の抑制により、184億円の好転となりました。

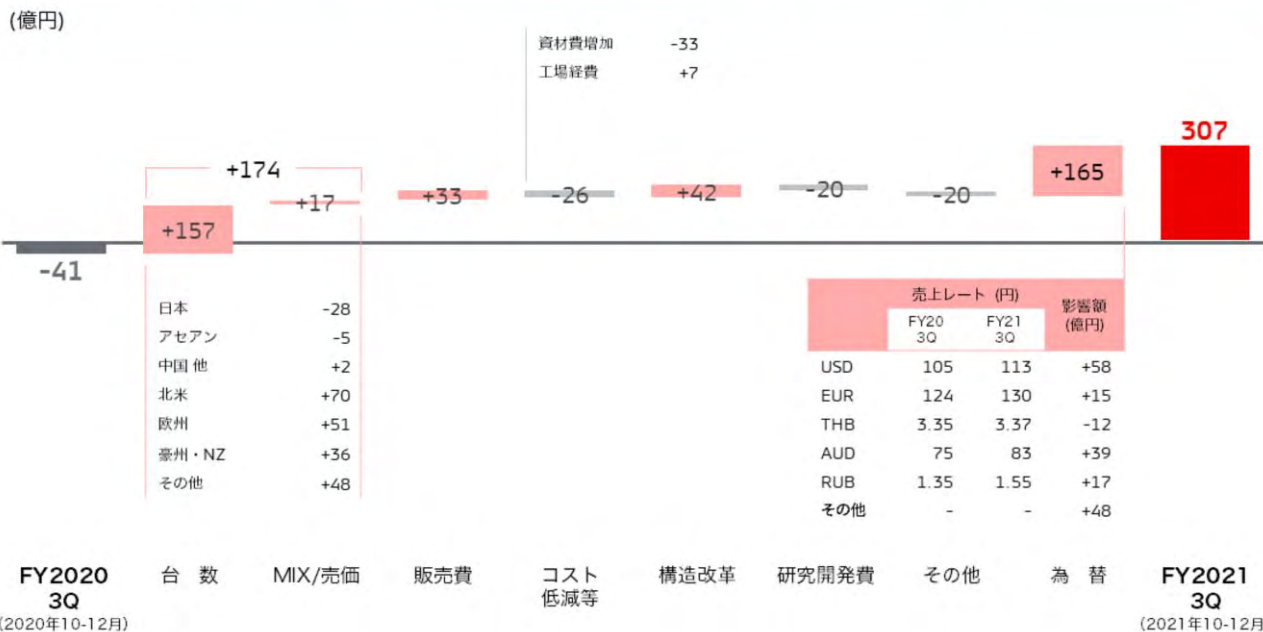
研究開発費は、計画通り第3四半期から前年比で増加していますが、累計では前年同期比で23億円の好転となっております。

その他、アフターセールス損益の改善等により、71億円の好転となりました。

為替につきましては、円安傾向が持続しており、前年同期比で373億円のプラス効果となりました。

総計で、2021年度第3四半期累計は前年同期比1,426億円の大幅増益となりました。

# 2021年度第3四半期 営業利益変動要因分析【前年同期比】



ご覧のスライドでは、2021年度第3四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/売価の合計は、前年同期比で174億円好転しました。国内向けは半導体不足影響等による車両供給に抑制がかかった事などを主要因として前年を下回ったものの、北米、欧州、豪州・ニュージーランド等で販売台数が増加し、MIX/売価の好転により大幅に好転しています。アセアン地域では、販売台数は増加しましたが、カントリー・ミックス悪化により僅かに減少しました。

販売費用について、広告宣伝費を計画通り積み増しましたが、販売促進費は抑制が効いており、33億円のプラス効果となりました。

コスト低減等は、原材料価格高騰や商品力向上のための資材費増加を、コスト低減活動そのものや工場経費抑制などによりある程度相殺いたしましたが、全体では26億円の悪化となりました。

研究開発費は、先に述べました通り、計画通り第3四半期から前年比増加しており、前年同期比で20億円の悪化要因となっております。

構造改革効果は、第3四半期切り取りでも42億円の好転、その他、CAFE規制に伴うクレジット対応費用増加を、間接員労務費やアフターセールス損益の改善である程度打ち返し、20億円の減益となりました。

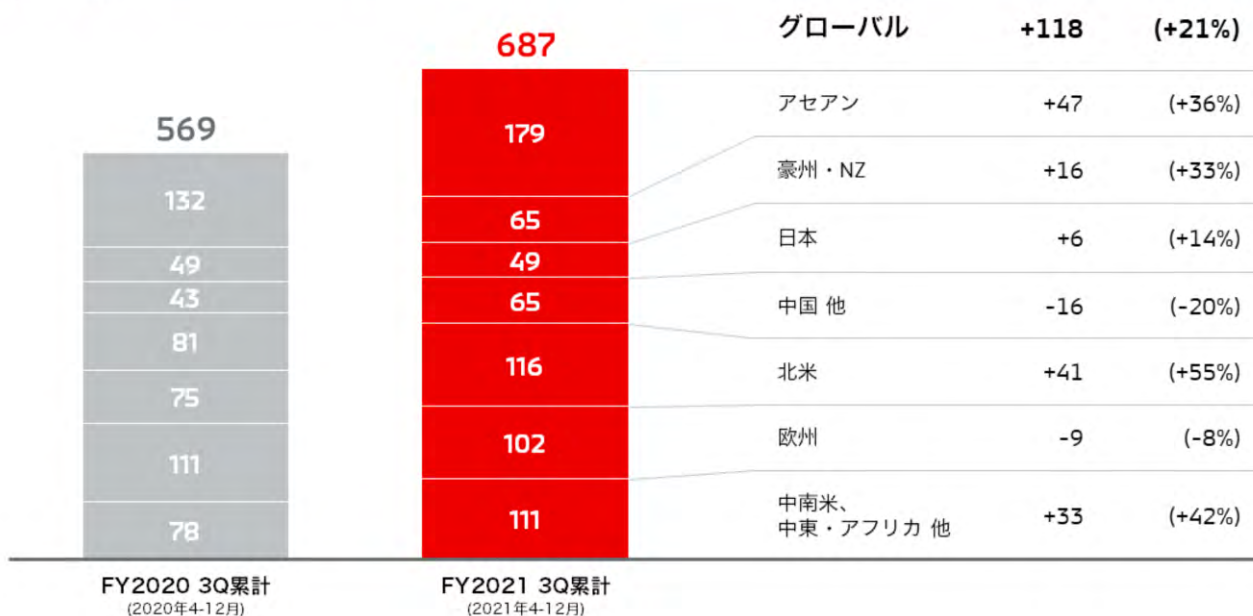
為替につきましては、全体的な円安傾向が続いており、結果165億円のプラス効果となりました。

総計で、第3四半期切り取りでも前年同期比348億円の大幅増益となりました。

## 2021年度第3四半期累計 販売台数実績【前年同期比】



小売台数（千台）



6

次に、2021年度第3四半期累計の販売台数について説明いたします。

当社の2021年度第3四半期累計販売台数は、前年同期比21%増の68万7千台となりました。



## コアマーケット販売状況: アセアン



### アセアン

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

|        | FY2020 3Q YTD |   | FY2021 3Q YTD |
|--------|---------------|---|---------------|
| アセアン   | 132千台         | → | 179千台         |
| タイ     | 40千台 (6.8%)   | → | 35千台 (6.2%)   |
| フィリピン  | 25千台 (14.7%)  | → | 26千台 (12.4%)  |
| ベトナム   | 24千台 (9.2%)   | → | 20千台 (8.9%)   |
| インドネシア | 33千台 (9.1%)   | → | 83千台 (12.1%)  |



- 各国の厳しい移動制限措置が緩和され、穏やかな市況回復傾向
- インドネシアでは新型エクスパンダーの販売好調と、商用モデルの強い引き合いにより、供給制約の中で販売シェアが3位に上昇
- ➔ 継続的な商品力向上、各国状況に応じた販売マーケティング（デパート展示販売イベントやデジタルツール）の強化を加速

7

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、移動制限は段階的に緩和され、各国の経済活動は、穏やかに回復しております。こういった事業環境のなか販売台数は前年同期比36%増加し、17万9千台となりました。

タイは、新型コロナ新規感染者が8月をピークに徐々に減少しており、第3四半期は前年同期比で▲11%程度まで回復いたしました。9月以降は行動規制も緩和され、イベントマーケティングも再開されるようになってきました。第3四半期から、当社販売も徐々に回復してきておりますが、一方で、競争環境が厳しい事や、商品サイクルの端境期にあたり、第3四半期累計では前年同期比で減少しております。

フィリピンも、行動規制が10月以降徐々に緩和されたことにより、新車需要は回復傾向にあります。そういった環境下において、当社は上期に引き続き銀行ローン与信基準厳格化の影響と半導体不足等が影響した生産制約により、厳しい競争に晒されましたが、比較的堅調な商用・官公庁フリート需要を確りと獲得する事や、『エクスパンダー』を主とする販促強化等により販売台数増を図っており、その成果が少しずつ現れ始めております。

## アセアン

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

|        | FY2020 3Q YTD |   | FY2021 3Q YTD |
|--------|---------------|---|---------------|
| アセアン   | 132千台         | → | 179千台         |
| タイ     | 40千台 (6.8%)   | → | 35千台 (6.2%)   |
| フィリピン  | 25千台 (14.7%)  | → | 26千台 (12.4%)  |
| ベトナム   | 24千台 (9.2%)   | → | 20千台 (8.9%)   |
| インドネシア | 33千台 (9.1%)   | → | 83千台 (12.1%)  |



- 各国の厳しい移動制限措置が緩和され、穏やかな市況回復傾向
- インドネシアでは新型エクスパンダーの販売好調と、商用モデルの強い引き合いにより、供給制約の中で販売シェアが3位に上昇
- 継続的な商品力向上、各国状況に応じた販売マーケティング（デパート展示販売イベントやデジタルツール）の強化を加速

インドネシアは、2021年12月末までに延長された奢侈税減免施策の下支えもあり、引き続き全体需要は回復基調となりました。加えて、各社が新型車を投入した事、GIIASモーターショーが開催されたことなどを追い風に、消費者の購買意欲が刺激され、市場は大きな盛り上がりを見せております。当社は、11月に市場投入した新型『エクスパンダー』が大変好評な事に加え、資源価格や消費財輸送需要が堅調な事により、商用モデルの販売も堅調に推移いたしました。これらにより、厳しい供給制約のある中で、当社販売シェアは3位となりました。

その他、ベトナム、マレーシア等は、市場の回復基調に沿って、伸長いたしました。

これらのモメンタムは当面続くと想定しており、当社は引き続き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 3Q YTD |   | FY2021 3Q YTD |
|-------|---------------|---|---------------|
| 豪州・NZ | 49千台          | → | 65千台          |
| 豪州    | 41千台 (6.3%)   | → | 50千台 (6.6%)   |
| NZ    | 8千台 (9.1%)    | → | 15千台 (12.9%)  |



- 一部ロックダウンが散発的にあったものの、自動車需要は引き続き堅調に推移
  - 半導体不足影響による供給制約を受けない車種での挽回、新型アウトランダー投入に向けた優先供給 (豪州)、電動車両補助金を捉えたPHEVモデルの拡販 (NZ) によりシェア拡大
- モデルアロケーションの最適化を行いながら、新型車投入効果の最大化を図る

8

アセアン同様のコア地域である豪州・ニュージーランドは、一部大都市圏においてロックダウンが散発的に実施されたものの、自動車販売活動への影響は軽微にとどまり、自動車市場は引き続き堅調に推移いたしました。当社も着実に販売を積み上げ、前年同期比34%増の6万5千台となりました。

豪州は、部品不足による供給不足が『トライトン』等であったものの、比較的堅調に供給ができた『ミラージュ』『エクスプレス』等でカバーし、シェアを伴った販売増となりました。

ニュージーランドは、半導体不足の影響を比較的受けない『ASX』の拡販や、「Clean Car Discount」の施行に伴い補助金が受給される『エクリプス クロス』PHEV、『アウトランダー』PHEVなどの需要増などにより、マーケットシェアが上期に引き続き上昇いたしました。

今後、豪州においてのオミクロン株感染者数急拡大等、不透明感が残るものの、需要そのものは堅調に推移すると見通しております。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 3Q YTD  |   | FY2021 3Q YTD   |
| 北米            | 75千台           | → | 116千台           |
| うち<br>アウトランダー | (18.3千台<br>旧型) | → | 39.3千台<br>旧型+新型 |



- 新車需要自体は堅調の一方、半導体問題による在庫不足が継続、総需要が伸び悩み
- 継続的に新型アウトランダーが販売を牽引
- 販売効率の更なる改善を図り、デジタルメディアを積極活用した新しい販売手法の成果を刈り取りつつ、収益を伴った新車効果の最大化に努める

次に、北米事業の状況について説明いたします。

北米市場は、新車需要は堅調ですが、サプライチェーンの混乱による車両供給不足により、販売台数が伸び悩んでいます。

当社は昨年4月より販売を本格化した新型『アウトランダー』が好調に推移し、前年同期比で大幅な販売増となりました。その他のモデルでも値引きを抑制し採算改善を進めています。

今後も、半導体不足の影響による車両供給制約はあるものの、刻一刻と変わる状況を注視し、デジタルメディアを積極活用した新しい販売手法の成果を着実に刈り取り、販売効率の更なる改善を図り、収益を伴った新型車効果の最大化に尽力いたします。

| 日本   |               |               |
|------|---------------|---------------|
| 販売台数 |               |               |
|      | FY2020 3Q YTD | FY2021 3Q YTD |
| 日本   | 43千台          | → 49千台        |
| 軽自動車 | 27千台          | → 27千台        |
| 登録車  | 16千台          | → 22千台        |



- 半導体不足による車両供給不足やCOVID-19感染拡大影響による、総需要の低調が継続
- 新型アウトランダーPHEVの受注が大変好調、その他モデルへの相乗効果もみられた  
軽自動車は半導体影響に加え、12月以降eKスペースシリーズの生産出荷・登録停止もあり販売が伸び悩み
- 「電動×SUV」新型アウトランダーPHEV、エクリプス クロスPHEVの相乗拡販を進め、来期投入予定の新型軽EVへつなげていく

最後に、国内事業の状況について説明いたします。

日本国内の自動車総需要は、半導体影響による車両供給不足や新型コロナウイルス感染再拡大の影響により回復が遅れています。

そういった環境下において、12月16日に大きな期待をもって販売を開始した新型『アウトランダー』PHEVモデルが好調に走り出しました。アウトランダー効果は、その他のモデルへ相乗効果をもたらし、第3四半期も堅調な販売となりました。

一方で軽自動車セグメントは、半導体影響による車両供給不足や、12月以降の『eKスペース』『eKクロス スペース』の生産・出荷停止により販売減となりました。

半導体不足影響、オミクロン株による新型コロナウイルス感染再拡大など、経営環境は依然不透明ですが、今後、大好評を頂いている新型『アウトランダー』PHEVや『エクリプス クロス』PHEVを確り訴求し、22年度投入予定の新型軽EVモデルへと繋げてまいります。

1. 2021年度第3四半期累計 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<br>(2020年4月-2021年3月) | FY2021 見通し<br>(2021年4月-2022年3月) | 増減     |      | 前回見通し<br>からの増減 |
|----------------|-----------------------------|---------------------------------|--------|------|----------------|
|                |                             |                                 | 差異     | 率    |                |
| 売上高            | 14,555                      | 20,000                          | +5,445 | +37% | -100           |
| 営業利益<br>(利益率)  | -953                        | 700<br>(3.5%)                   | +1,653 | -    | +100           |
| 経常利益           | -1,052                      | 700                             | +1,752 | -    | +120           |
| 当期純利益*         | -3,123                      | 500                             | +3,623 | -    | +100           |
| 販売台数<br>(小売台数) | 801                         | 921                             | +120   | +15% | +18            |

\* 親会社株主に帰属する当期純利益

12

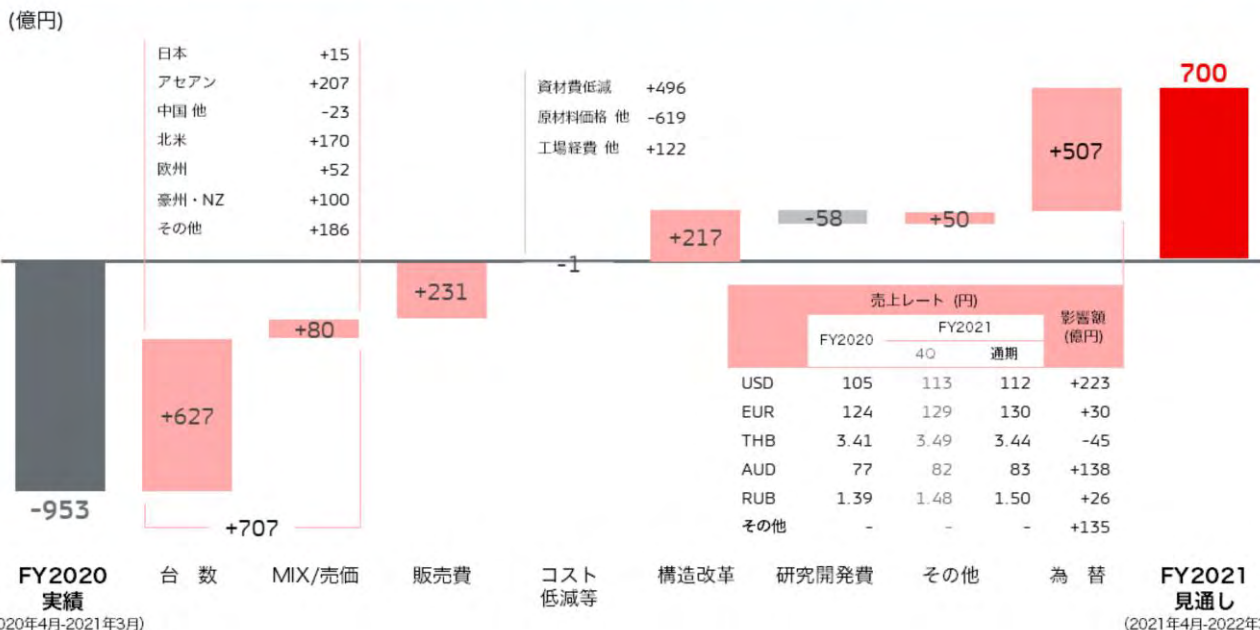
2021年度第3四半期は、新型コロナウイルス再拡大は多少落ち着いてきたものの、半導体不足等による車両供給制約、原材料・物流コスト高騰影響など、“ものづくり”には厳しい状況でした。

その一方で、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などにより、計画を上回る業績を達成することができました。

先程ご説明した通り、第3四半期累計の当期純利益は既に年度見通しを超過しています。

オミクロン株による新型コロナウイルス感染再拡大、半導体不足による車両供給制約、コンテナ輸送逼迫など、経営環境には不透明感が強いものの、第3四半期実績や、為替の円安傾向などを取り込み、2021年度業績見通しをスライドにお示ししている通り、第1四半期、第2四半期について、再度各利益見通しを上方修正します。

# 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/売価合計で、前年比707億円の増益効果を見込んでおります。

販売費は、主に対策金抑制効果により、前年比で231億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、原材料価格上昇等を、資材費低減活動と工場経費の抑制で概ね打ち返すものの、全体では微減と考えております。

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、217億円の増益を見通します。その他、アフターセールス損益等の損益改善が見込まれ、50億円の増益を見込んでおります。

研究開発費は、第3四半期より計画通り積み増しており、58億円の減益要因となる見通しです。

為替影響は、現状の為替水準を取り込み、507億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、従来予想からの主だった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、半導体不足や一部軽自動車の出荷停止の影響等により台数が減少したことや、カントリーミックス悪化等により、前回公表より合計で41億円の悪化を見込んでおります。

販売費は、販売対策金の抑制等により、90億円の好転を見込んでおります。

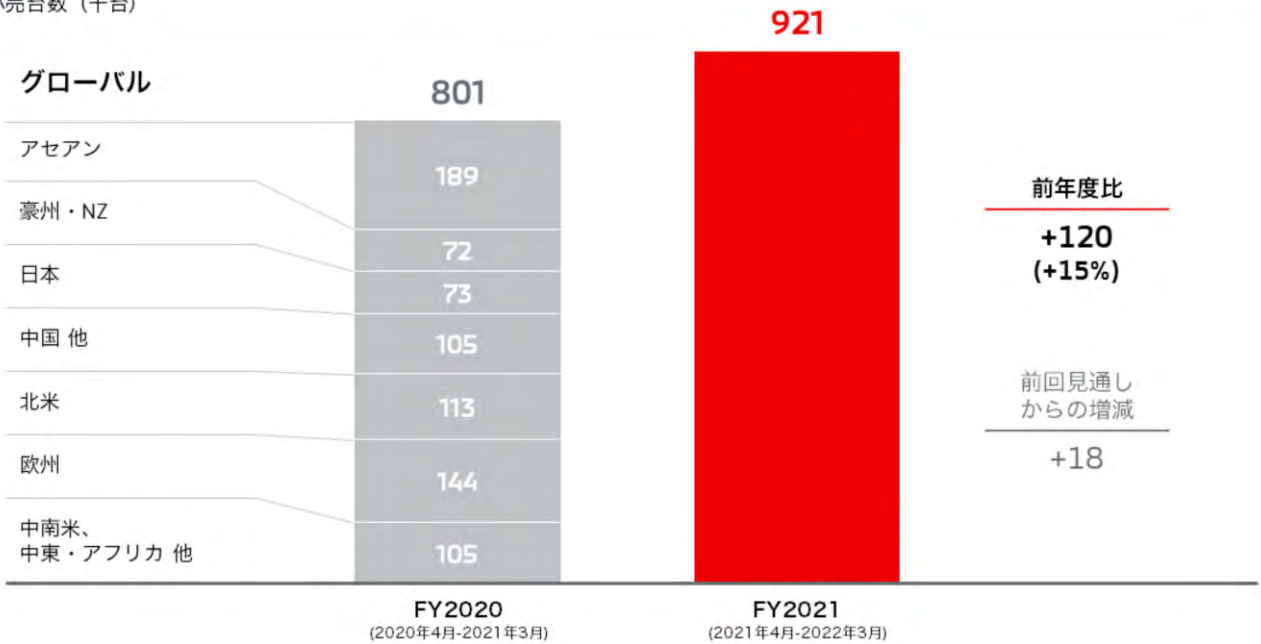
コスト低減等に関しましては、原材料価格高騰に加え、需給環境の変化に伴い、半導体部品等の値上げ影響などにより、42億円の悪化を見込んでおります。

その他、生産子会社損益の悪化等により、20億円の減益を見込んでおります。

為替影響は、米ドル、タイバーツを中心に為替の好転を見込み、113億円の好転を見越しております。

## 2021年度 販売台数見通し【前年度比】

小売台数（千台）



部品供給の遅れによる減産影響や、オミクロン株による新型コロナウイルス感染再拡大など、先の不透明感が持続いたしますが、新型『アウトランダー』や新型『アウトランダー』PHEVの好調な販売状況を織り込み、2021年度通期の販売数見通しは11月公表の90万3千台から18,000台増の、92万1千台に修正いたしました。

今年度は、半導体等の部品供給遅れが及ぼす、地域別またはモデル別への影響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、地域別の見通し台数公表を差し控える事といたします。皆様のご理解の程よろしくお願いいたします。

1. 2021年度第3四半期累計 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PHEV**

日本で想定以上の立ち上がり  
受注9千台 (10/28~1/20)



**新型エクスペンダー**

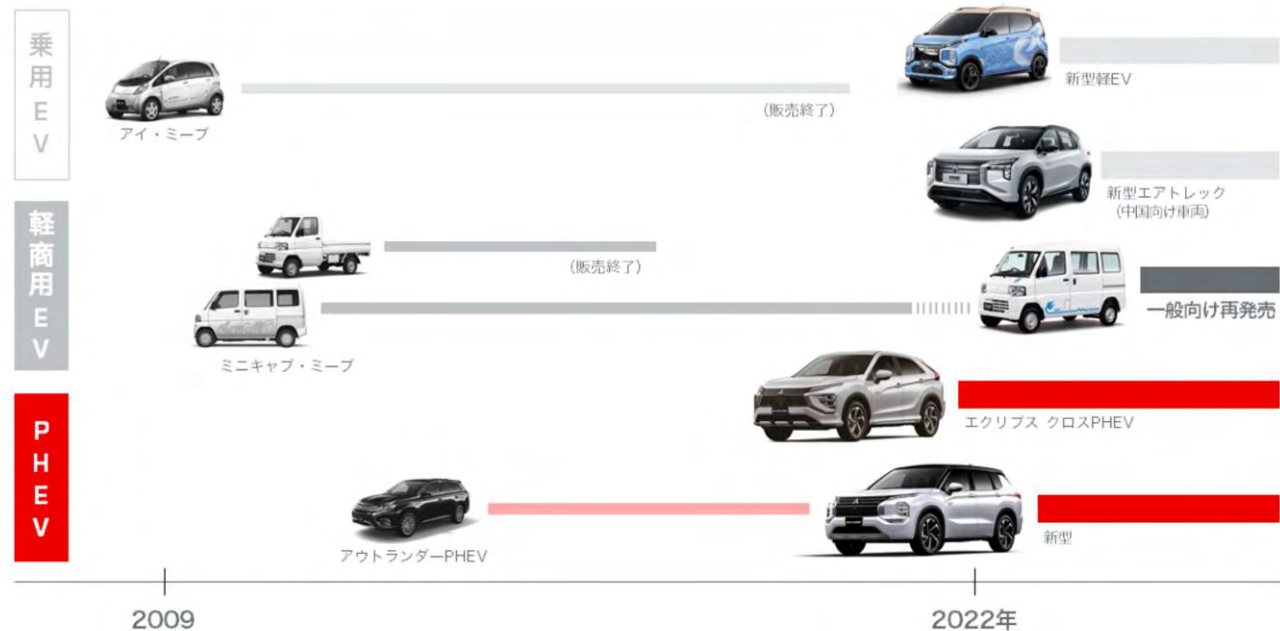
インドネシアでのモデルチェンジ成功  
受注1万台 (11~12月末)

販売の質改善とともに、新型モデルの更なる拡販を推進

昨年12月16日より国内向けに販売を開始した新型『アウトランダー』PHEVの反響は、当社の予想をはるかに超えたものとなり、期待していた受注を大幅に上回るペースで推移しております。足許の受注は9,000台を越えており、当社の1月末までの販売目標のおよそ3倍程度となっております。質感の高い内装をはじめとするデザイン、日本カーオブザイヤーの「テクノロジーカーオブザイヤー」を受賞など、デザイン・装備に高い評価を得ております。日本を手始めに販売を開始した新型『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。

11月にインドネシア市場に投入を開始した新型『エクスペンダー』は、その商品性が評価されたことに加え、奢侈税減免の後押しもあり、計画を上回る好調な受注状況が続いております。今後も、当モデルを梃とし、当社ファンの増大を図るとともに、市場の動向を注視しながら、収益を伴った販売拡大に努めてまいります。

# 電動車ラインナップ拡充



当社は、来るべきカーボンニュートラル社会への対応の1つとし、引き続き電動車ラインナップ拡充に努めてまいります。

PHEVモデルには、『アウトランダー』PHEVモデルに加え、2020年12月に『エクリプス クロス』PHEVを追加いたしました。また、昨年12月には、新世代のPHEVシステムを搭載する新型『アウトランダー』PHEVモデルを投入しています。

軽自動車については、この春にEVモデルの販売開始にむけて準備を進めています。また、軽商用EVも再発売に向け準備を進めています。

当社は、今後も各地域や各国の規制・地域特性・インフラ整備などを注視し、それぞれの地域・国の実情に即したカーボンニュートラルへの対応を加速していきます。

## 2022年秋頃に一般向け生産・販売再開



JP 日本郵政グループ

TEPCO

東北電力

全農

白洋舎  
CLEAN LIVING

タイムズサービス株式会社

丸和運輸機関

中部電力パワーグリッド

幅広い業界・多くの企業との  
協業・試験導入実績

mediceo

SENKO  
センコーグループ

FCO-OP

コープあいち

CAINZ

pal+system  
生活協同組合パルシステム東海

コープみらい

KYOTO COOP

足許の法人需要を捉えながら脱炭素社会の実現に貢献

当社は、国内唯一の軽規格のEVバンである『ミニキャブ・ミーブ』の生産・販売を2022年秋頃に再開することを決定いたしました。国内唯一の軽商用EVを復活させ、お客様のカーボンニュートラルへの取り組みの一助を担えるよう、準備を整えてまいります。

当モデルは、ビジネスで日常的に商用バンをご利用される多くの企業様に導入頂いており、使用中のCO2と有害物質削減、EVならではの力強い走りと静寂性、ガソリン車同等の積載量等、ここ1年間でこのモデルに対する評価が激変しています。

昨今お客様から問い合わせが殺到しており、スライドでお示ししている企業様など、幅広い業界の企業で試験導入を頂いており、また実証実験を協業で行っております。

今後も、企業様の脱炭素化に向けた最も重要な役割を果たすクルマとして、品質を強化し、価格を改定する等、お客様のニーズに沿った商品供給を続けてまいります。





---

## APPENDIX

## 2021年度第3四半期末 バランス・シート【前年度末比】



| (億円)                    | FY2020<br>(2021年3月末) | FY2021 3Q<br>(2021年12月末)       | 増減   |
|-------------------------|----------------------|--------------------------------|------|
| 資産合計                    | 18,563               | <b>18,623</b>                  | +60  |
| うち現金及び預金                | 4,557                | <b>4,418</b>                   | -139 |
| 負債合計                    | 13,310               | <b>12,876</b>                  | -434 |
| うち有利子負債                 | 4,833                | <b>5,043</b>                   | +210 |
| 純資産合計                   | 5,253                | <b>5,747</b>                   | +494 |
| 自己資本<br>(自己資本比率)        | 5,079<br>(27.4%)     | <b>5,528</b><br><b>(29.7%)</b> | +449 |
| ネットキャッシュ<br>【自動車事業及び消去】 | 2,145                | <b>1,814</b>                   | -331 |

## 2021年度第3四半期累計 設備投資・研究開発費・減価償却費



### 設備投資

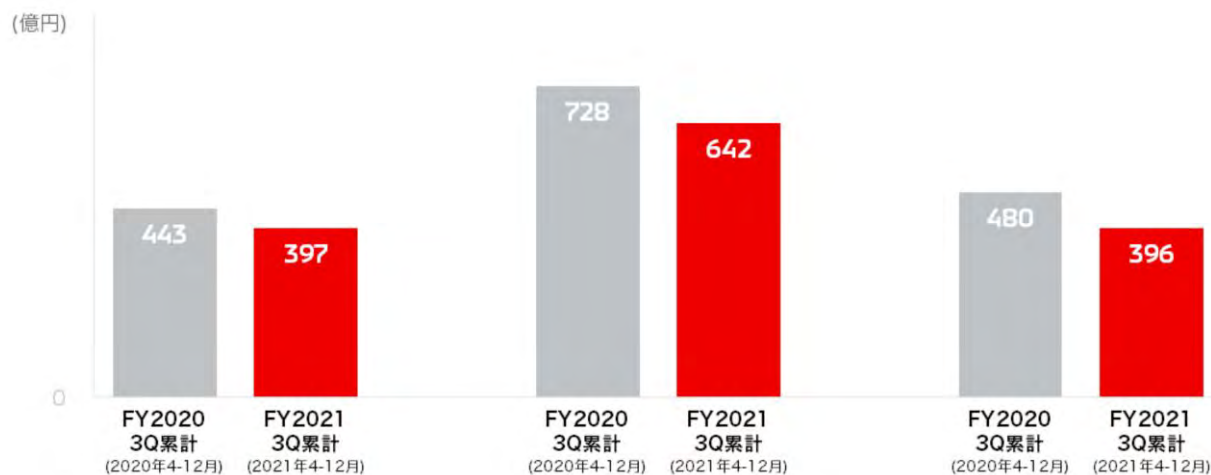
397億円  
-10% (YoY)

### 研究開発費

642億円  
-12% (YoY)

### 減価償却費

396億円  
-18% (YoY)



## 2021年度第3四半期累計 地域別業績【前年同期比】



| (億円)    | 売上高                            |                                |        | 営業利益                           |                                |        |
|---------|--------------------------------|--------------------------------|--------|--------------------------------|--------------------------------|--------|
|         | FY2020<br>3Q累計<br>(2020年4-12月) | FY2021<br>3Q累計<br>(2021年4-12月) | 増減     | FY2020<br>3Q累計<br>(2020年4-12月) | FY2021<br>3Q累計<br>(2021年4-12月) | 増減     |
| 合計      | 9,528                          | 14,161                         | +4,633 | -867                           | 559                            | +1,426 |
| - 日本    | 2,892                          | 2,632                          | -260   | -249                           | -60                            | +189   |
| - アセアン  | 2,178                          | 3,236                          | +1,058 | 48                             | 215                            | +167   |
| - 中国 他  | 137                            | 123                            | -14    | -27                            | 24                             | +51    |
| - 北米    | 1,111                          | 2,697                          | +1,586 | -196                           | 138                            | +334   |
| - 欧州    | 1,236                          | 1,956                          | +720   | -197                           | -17                            | +180   |
| - 豪州・NZ | 1,160                          | 1,694                          | +534   | -126                           | 179                            | +305   |
| - その他   | 814                            | 1,823                          | +1,009 | -120                           | 80                             | +200   |

## 2021年度 売上高見通し【前年度比】



| (億円)    | FY2020<br>(2020年4月-2021年3月) | FY2021 見通し<br>(2021年4月-2022年3月) | 増減     |
|---------|-----------------------------|---------------------------------|--------|
| 合計      | 14,555                      | 20,000                          | +5,445 |
| - 日本    | 4,221                       | 3,850                           | -371   |
| - アセアン  | 3,177                       | 4,600                           | +1,423 |
| - 中国 他  | 192                         | 150                             | -42    |
| - 北米    | 1,946                       | 3,850                           | +1,904 |
| - 欧州    | 1,833                       | 2,500                           | +667   |
| - 豪州・NZ | 1,733                       | 2,400                           | +667   |
| - その他   | 1,453                       | 2,650                           | +1,197 |



# 2021年度 設備投資・研究開発費・減価償却費見通し



## 設備投資

700億円

-8% (YoY)

## 研究開発費

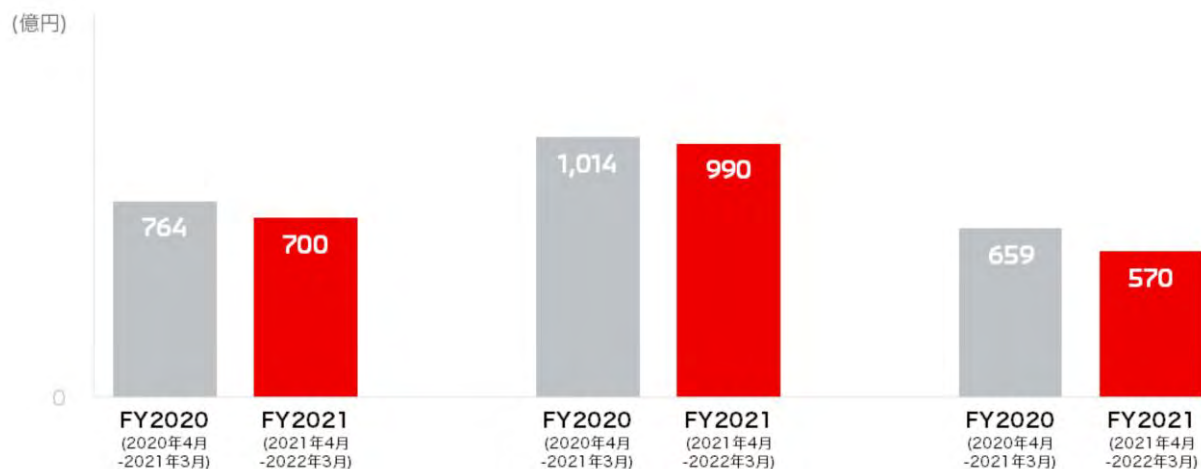
990億円

-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。