

株式会社ミツバ
2023年3月期第3四半期決算補足資料
(証券コード:7280)

2023年2月8日(水)

2023年3月期 第3四半期決算(サマリー)

(単位:億円)

| | | |
|---------|------|-----------------------|
| 【損益計算書】 | 売上高 | 2,370億円 (前年同期比 13.5%) |
| | 営業利益 | 35億円 (前年同期比 1.1%) |

円安効果238億円により増収

- ・ 四輪事業については、中国エリアの減産影響により円安効果を除くと減収
- ・ 二輪事業については、アジアエリアでの二輪車メーカーの販売好調により増収

【貸借対照表】

- ・ 棚卸資産は、発注調整や輸送リードタイムの遅延回復により、在庫は削減できているものの、円安影響で微増
- ・ 自己資本比率は、円安による為替換算調整勘定の増加により向上

【CF計算書】

- ・ 棚卸資産の減少を中心とした運転資本の改善により、フリーキャッシュフローは増加

| 連結 | 前年同期 | 当期実績 | 増減 |
|------|-------|-------|-----|
| 売上高 | 2,089 | 2,370 | 281 |
| 営業利益 | 35 | 35 | 0 |
| 経常利益 | 34 | 38 | 3 |
| 当期利益 | ▲16 | ▲2 | 14 |

| 連結 | 前期末 | 当期実績 | 増減 |
|------------|-------|-------|------|
| 現預金 | 745 | 709 | ▲36 |
| 棚卸資産 | 629 | 630 | 0 |
| 有利子負債 | 1,796 | 1,721 | ▲74 |
| 純資産 | 882 | 896 | 14 |
| 総資産 | 3,427 | 3,376 | ▲51 |
| 自己資本比率 | 19.8% | 20.5% | 0.7% |
| NET D/Eレシオ | 1.5 | 1.5 | ▲0.1 |

| 連結 | 前年同期 | 当期実績 | 増減 |
|-------|------|------|-----|
| 営業CF | 37 | 140 | 102 |
| 減価償却費 | 123 | 127 | 3 |
| 投資CF | ▲48 | ▲70 | ▲21 |
| 設備投資 | ▲73 | ▲70 | 3 |
| FCF | ▲11 | 69 | 81 |

I. 2023年3月期 第3四半期決算

II. 2023年3月期 通期連結業績予想の修正

III. 事業トピックス

- 当社製品の搭載状況(22年7~12月発売の一部車種)
- 電動化ソリューション事業の取り組み
- 二輪事業の取り組み

IV. Appendix

I . 2023年3月期 第3四半期決算(連結業績)

円安効果、アジアエリアでの二輪車メーカーの販売好調、価格改善活動の継続推進により増収。中国エリアの減産影響により営業利益は横ばい。

(単位:億円)

| | 22年3月期 3Q | 23年3月期 3Q | 増減額 | 増減率 |
|---------|-----------|-----------|-----|--------|
| 売上高 | 2,089 | 2,370 | 281 | 13.5% |
| 営業利益 | 35 | 35 | 0 | 1.1% |
| 営業利益率 | 1.7% | 1.5% | — | ▲0.2pt |
| 経常利益 | 34 | 38 | 3 | 12.2% |
| 税引前利益 | 26 | 38 | 11 | 44.4% |
| 当期利益(※) | ▲16 | ▲2 | 14 | — |

(※) 親会社株主に帰属する当期純利益

(単位:億円)

4~12月平均為替レート (単位:円)

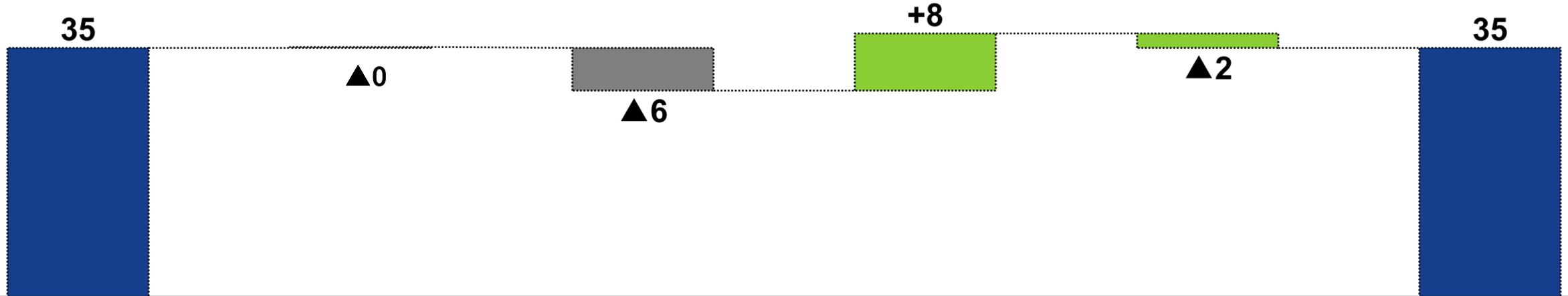
| 通貨 | 22/3月期 | 23/3月期 |
|-----|--------|--------|
| USD | 111.14 | 136.50 |
| EUR | 130.62 | 140.66 |
| CNY | 17.26 | 19.87 |

| | |
|--------------|----------------------|
| 営業外収支 内訳 | ■営業外収益 25 |
| | ■営業外費用 ▲22 |
| 経常利益以下 内訳 | ■法人税等 ▲28 |
| | ■非支配株主に帰属する当期純利益 ▲12 |

I . 2023年3月期 第3四半期決算(営業利益増減要因)

営業利益増減要因(前年同期比)

(単位:億円)



営業利益
前年同期

為替変動

付加価値

人件費

経費

営業利益

| | |
|------------------|-----|
| 中国エリア減産影響 | ▲19 |
| アジアエリア増産影響 | +15 |
| 価格改善 | +27 |
| 材料費増加 (電子部品等) | ▲12 |
| 未実現利益 | ▲17 |

| | |
|-------------------|----|
| 人員減少等による 給与の減少 | +7 |
| 派遣社員費の減少 | +3 |
| その他 | ▲2 |

| | |
|----------|----|
| 減価償却費の減少 | +9 |
| 物流費の増加 | ▲3 |
| 電力料の増加 | ▲7 |
| その他 | ▲1 |

I . 2023年3月期 第3四半期決算(セグメント別業績)

(単位:億円)

| | 22年3月期 3Q | | | 23年3月期 3Q | | | 営業利益 増減額 (B-A) | 営業利益 増減率 (B/A) |
|-----------|-----------|-------------|-----------|-----------|-------------|-----------|----------------------|----------------------|
| | 売上高 | 営業利益 (A) | 営業 利益率 | 売上高 | 営業利益 (B) | 営業 利益率 | | |
| 輸送用機器関連事業 | 1,948 | 24 | 1.3% | 2,230 | 25 | 1.1% | 0 | 1.6% |
| 情報サービス事業 | 98 | 7 | 7.4% | 99 | 7 | 7.7% | 0 | 5.8% |
| その他事業 | 42 | 3 | 8.2% | 40 | 3 | 7.5% | ▲0 | ▲14.1% |
| 調整額 | - | 0 | - | - | 0 | - | 0 | - |
| 合計 | 2,089 | 35 | 1.7% | 2,370 | 35 | 1.5% | 0 | 1.1% |

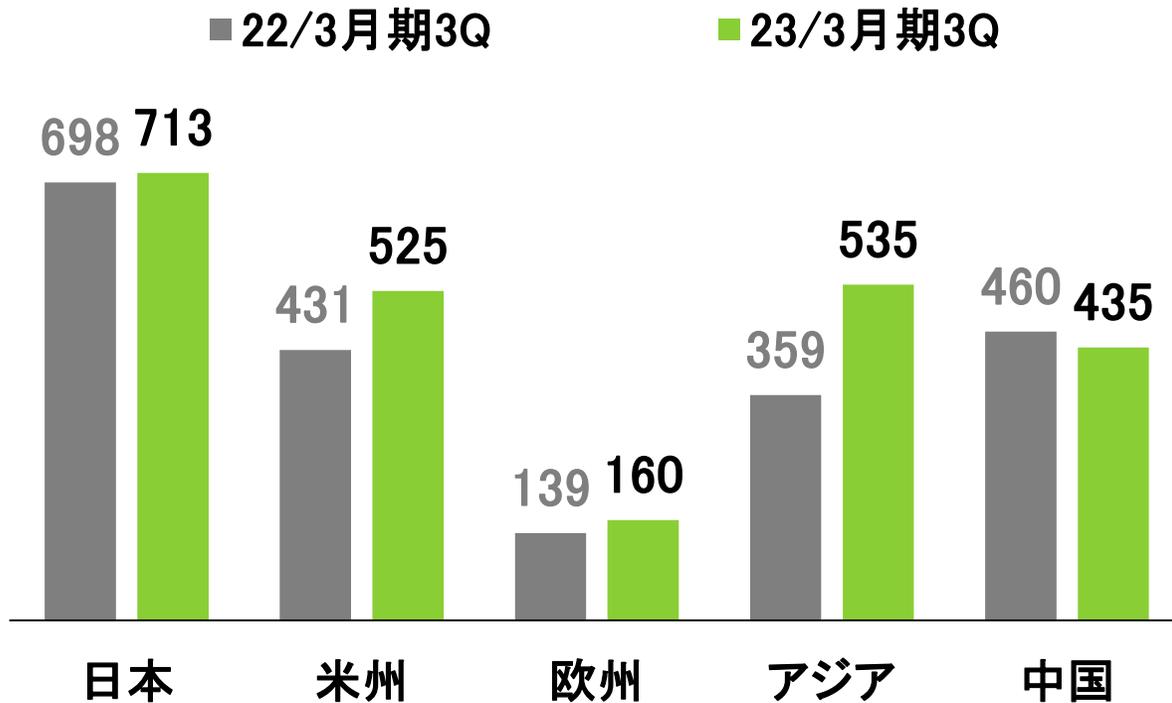
| | |
|-----------|---|
| 輸送用機器関連事業 | <ul style="list-style-type: none"> アジアエリアでの二輪車メーカーの販売好調、価格改善活動の継続推進により増収。中国エリアの減産影響により、営業利益は横ばい。 |
| 情報サービス事業 | <ul style="list-style-type: none"> 公共事業及び社会・産業セグメントのソフトウェア開発、システム販売が堅調に推移したことにより増収・増益 |
| その他事業 | <ul style="list-style-type: none"> 市販事業において、二輪用品の欠品等により減収・減益 |

I . 2023年3月期 第3四半期決算(エリア別業績)

アジアエリアは、インドネシアを中心とした二輪事業の好調により増収・増益。
中国エリアは、自動車メーカーの減産影響で減収・減益。

【エリア別売上高】

(単位:億円)

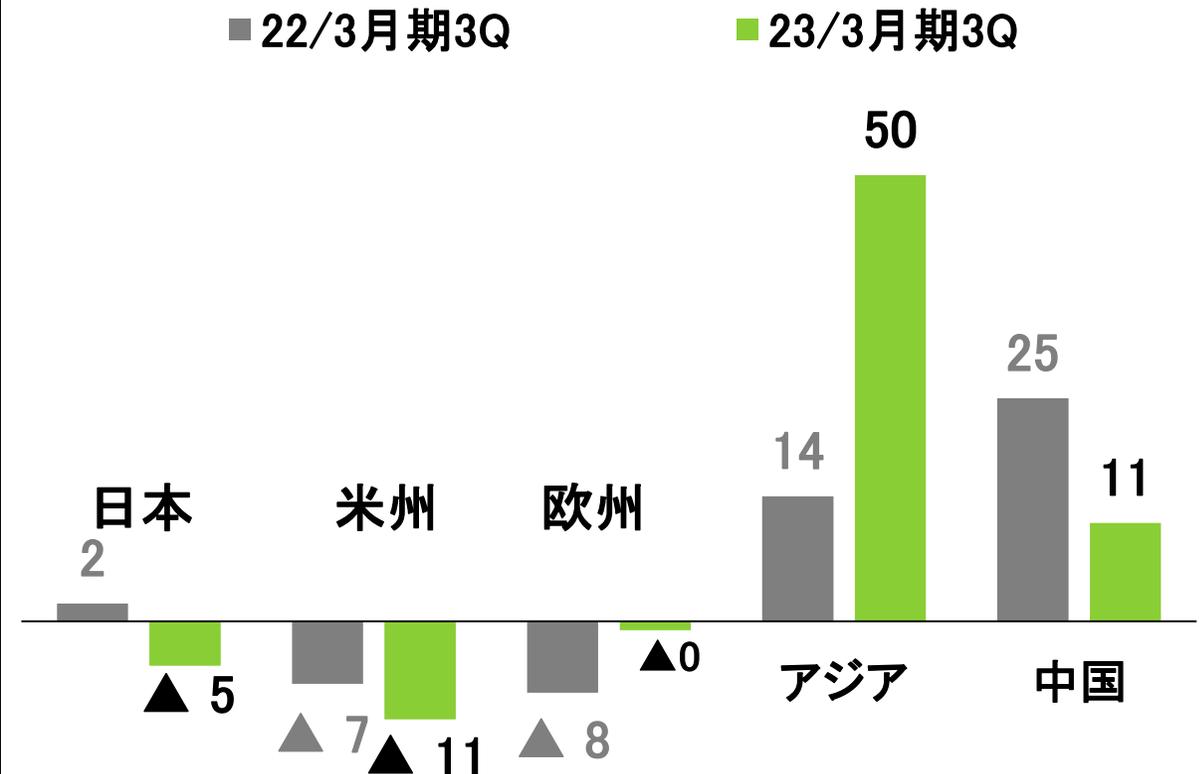


(前年同期比 増減率)

2.1% 21.9% 15.2% 49.1% ▲5.5%

【エリア別営業利益】

(単位:億円)



(前年同期比 増減率)

— — — 246.7% ▲55.4%

I . 2023年3月期 第3四半期決算(顧客別売上高)

(単位:億円)

| | 22年3月期 3Q | | 23年3月期 3Q | | 累計 増減額 | 累計 増減率 |
|----------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-----------|
| | 累計売上高 | 構成比 | 累計売上高 | 構成比 | | |
| ホンダ | 861 | 43.1% | 938 | 40.3% | +77 | +8.9% |
| 四輪 | 525 | 26.3% | 458 | 19.7% | ▲67 | ▲12.8% |
| 二輪 | 335 | 16.8% | 480 | 20.6% | +145 | +43.3% |
| RNM | 154 | 7.7% | 166 | 7.1% | +12 | +7.8% |
| SUBARU | 97 | 4.9% | 69 | 3.0% | ▲28 | ▲28.9% |
| スズキ | 50 | 2.5% | 62 | 2.7% | +12 | +24.0% |
| マツダ | 36 | 1.8% | 48 | 2.1% | +12 | +33.3% |
| VW グループ | 32 | 1.6% | 56 | 2.4% | +24 | +75.0% |
| トヨタ グループ | 29 | 1.4% | 21 | 0.9% | ▲8 | ▲27.6% |
| Tier1 | 555 | 27.8% | 645 | 27.7% | +90 | +16.2% |
| その他 | 185 | 9.2% | 321 | 13.8% | +136 | +73.5% |
| 合計 | 1,999 | | 2,326 | | +327 | +16.4% |

※RNM:ルノー、日産自動車、三菱自動車

※顧客別売上高は輸送用機器関連事業にかかる社内管理数値のため、連結上のセグメント数値とは一致しておりません。

I . 2023年3月期 第3四半期決算(事業別売上高)

(単位:億円)

| | 22年3月期 3Q | | 23年3月期 3Q | | 累計 増減額 | 累計 増減率 |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|---------------|
| | 累計売上高 | 構成比 | 累計売上高 | 構成比 | | |
| 四輪 | 1,277 | 63.9% | 1,422 | 61.1% | +145 | +11.4% |
| 視界系 | 663 | 33.2% | 729 | 31.3% | +66 | +10.0% |
| 利便快適系 | 614 | 30.7% | 693 | 29.8% | +79 | +12.9% |
| 二輪 | 446 | 22.3% | 620 | 26.7% | +174 | +39.0% |
| 電動化ソリューション | 276 | 13.8% | 284 | 12.2% | +8 | +2.9% |
| 合計 | 1,999 | | 2,326 | | +327 | +16.4% |

※事業別売上高は輸送用機器関連事業にかかる社内管理数値のため、連結上のセグメント数値とは一致していません。

I . 2023年3月期 第3四半期決算(連結貸借対照表)

| | | 22年 3月末 | 22年 12月末 | 増減 | | | 22年 3月末 | 22年 12月末 | 増減 |
|------|--------|------------|-------------|-----|----------|----------|------------|-------------|-----|
| 流動資産 | 現預金 | 745 | 709 | ▲36 | 負債 | 仕入債務 | 253 | 270 | 16 |
| | 売掛債権 | 509 | 520 | 11 | | その他 | 495 | 487 | ▲8 |
| | 棚卸資産 | 629 | 630 | 0 | | 有利子負債(※) | 1,796 | 1,721 | ▲74 |
| | その他 | 183 | 209 | 25 | | | 2,545 | 2,479 | ▲66 |
| 流動資産 | | 2,067 | 2,068 | 1 | 株主資本 | 650 | 638 | ▲12 | |
| 固定資産 | 有形固定資産 | 993 | 937 | ▲56 | 包括利益累計 | 29 | 54 | 25 | |
| | 無形固定資産 | 34 | 37 | 3 | 自己資本合計 | 680 | 692 | 12 | |
| | その他 | 332 | 332 | ▲0 | 非支配株主持分 | 201 | 204 | 2 | |
| 固定資産 | | 1,360 | 1,307 | ▲52 | 総資産合計 | 882 | 896 | 14 | |
| 資産合計 | | 3,427 | 3,376 | ▲51 | 負債・純資産合計 | 3,427 | 3,376 | ▲51 | |

月末為替レート

(単位:円)

| 通貨 | 22年3月末 | 22年12月末 |
|-----|--------|---------|
| USD | 122.42 | 132.75 |
| EUR | 136.74 | 141.59 |
| CNY | 19.22 | 19.03 |

(※) 借入金+社債(リースは含まない)

| 指標 | 22年3月末 | 22年12月末 |
|-----------|--------|---------|
| 自己資本比率 | 19.8% | 20.5% |
| ネットD/Eレシオ | 1.5 | 1.5 |

I . 2023年3月期 第3四半期決算(連結キャッシュフロー)

(単位:億円)

| | | 22年3月期 3Q | 23年3月期 3Q | 増減 |
|------------------|---------------|-----------|-----------|-----|
| 営業活動 CF | 税引前当期純利益 | 26 | 38 | 11 |
| | 減価償却費 | 123 | 127 | 3 |
| | 売上債権の増減(▲は増加) | 62 | 8 | ▲53 |
| | 棚卸資産の増減(▲は増加) | ▲70 | 15 | 85 |
| | 仕入債務の増減(▲は減少) | ▲50 | ▲5 | 45 |
| | その他 | ▲53 | ▲44 | 9 |
| | 合計 | 37 | 140 | 102 |
| 投資活動 CF | 固定資産取得による支出 | ▲73 | ▲70 | 3 |
| | その他 | 24 | 0 | ▲24 |
| | 合計 | ▲48 | ▲70 | ▲21 |
| フリーキャッシュフロー | | ▲11 | 69 | 81 |
| 財務活動 CF | 借入金の増減(▲は減少) | ▲27 | ▲85 | ▲57 |
| | その他 | ▲22 | ▲23 | ▲1 |
| | 合計 | ▲50 | ▲109 | ▲59 |
| 為替換算等 | | 15 | 1 | ▲13 |
| 現金・現金同等物増減(▲は減少) | | ▲46 | ▲37 | 8 |

I. 2023年3月期 第3四半期決算

II. 2023年3月期 通期連結業績予想の修正

III. 事業トピックス

- 当社製品の搭載状況(22年7～12月発売の一部車種)
- 電動化ソリューション事業の取り組み
- 二輪事業の取り組み

IV. Appendix

Ⅱ. 2023年3月期 通期連結業績予想の修正

重点エリアである中国における新型コロナ感染の影響や、依然として継続している半導体の供給不足により、自動車メーカーの生産回復が見通せない状況であり、業績を下押しする要因が継続していることから、前回発表予想値を下回る見込み。

(単位:億円)

| | 前回発表予想 | 今回発表予想 | 増減額 | 増減率 |
|---------|--------|--------|------|--------|
| 売上高 | 3,200 | 3,100 | ▲100 | ▲3.1% |
| 営業利益 | 100 | 80 | ▲20 | ▲20.0% |
| 営業利益率 | 3.1% | 2.6% | — | ▲0.5pt |
| 経常利益 | 100 | 75 | ▲25 | ▲25.0% |
| 当期利益(※) | 30 | 12 | ▲18 | ▲60.0% |

(※) 親会社株主に帰属する当期純利益

(単位:億円)

為替レート

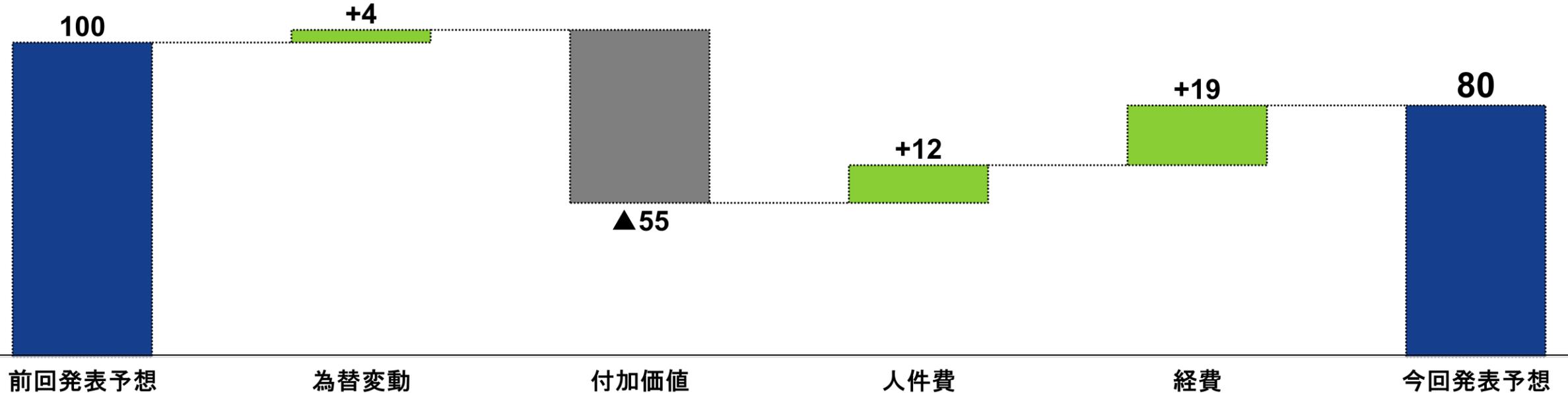
| 通貨 | 前回発表予想 | 今回修正予想 |
|-----|--------|--------|
| USD | 120.00 | 130.00 |
| EUR | 135.00 | 135.00 |
| CNY | 18.00 | 19.00 |

| 通貨 | 為替感応度 | |
|-----|-------|------|
| | 売上 | 営業利益 |
| USD | 5 | 1 |
| EUR | 1.5 | 0.5 |
| CNY | 33 | 11 |

Ⅱ. 2023年3月期 通期連結業績予想の修正

(単位:億円)

営業利益増減要因 (前回発表予想比)



【業績予想修正の主な要因】

価格改善活動と人件費・経費抑制を実施するも前回発表予想に対して減収・減益を見込む。

- ・ 四輪事業は、中国及び米州エリアの減産影響により減収・減益。
- ・ 二輪事業は、アジアエリアの販売好調により堅調。

I. 2023年3月期 第3四半期決算

II. 2023年3月期 通期連結業績予想の修正

III. 事業トピックス

- 当社製品の搭載状況(22年7~12月発売の一部車種)
- 電動化ソリューション事業の取り組み
- 二輪事業の取り組み

IV. Appendix

Ⅲ. 当社製品の搭載状況(22年7~12月発売の一部車種)

| | | 発表・発売日 | メーカー | 車名 | | 搭載製品 |
|----|-----|----------|------|---------------|---|--|
| 四輪 | NEW | 2022年9月 | マツダ | CX-60 |  | フロントワイパー、ウォッシャー、シートモーター、ルーフモーター |
| | FMC | 2022年7月 | 日産 | X-Trail |  | フロントワイパー、パワーウィンドウモーター |
| | | 2022年9月 | ホンダ | CR-V |  | リアワイパー、シートモーター、リレー、ETCモーター、ホーン、スターターモーター、パワーウィンドウモーター、 |
| | | 2022年12月 | 日産 | Serena |  | フロントワイパー、リアワイパー、パワーウィンドウモーター、ファンモーター |
| | | 発表・発売日 | メーカー | 車名 | | 搭載製品 |
| 二輪 | NEW | 2022年10月 | ホンダ | CB750 Hornet |  | スターターモーター、ACジェネレーター、LEDウinkerランプ、ホーン |
| | | 2022年11月 | スズキ | V-Strom 800DE |  | スターターモーター、スターターリレー、LEDウinkerランプ、フラッシュリレー、ホーン |

※ 写真は各社の許可を得て掲載しております。

青太字: 新製品/新規参入

Ⅲ. 電動化ソリューション事業の取り組み

- ✓ 「EV・HV・FCV技術展 (EV JAPAN)」に出展 (1/25~27 @東京ビッグサイト)
多様化する電動モビリティニーズに即した製品を提案

【展示製品】

- 薄型駆動システム (50W/100W/200W仕様)
- EV駆動システム
- EVエコラン製品
- モータースポーツ用駆動システム (コンセプト展示)
- 移動ロボット開発キット (コンセプト展示)

次ページ
より紹介

Ⅲ. 電動化ソリューション事業の取り組み

機能 Function

自律移動型ロボットや電動アシスト台車などを駆動させるシステムです。
A system that drives autonomous mobile robots and electric-assist trolleys.

特長 Features

- 1つのコントローラーで減速機一体の薄型軽量アクチュエーター2つを協調駆動させる薄型駆動システムです。

A Low-profile Driving System that coordinately drives the two low-profile and lightweight actuators integrated with reduction gear with one controller.

- 「簡易操作入力による駆動」あるいは「上位システム指令による駆動」のシステム制御の選択が可能です。

Allows user to select a system control between "Drive by simple operation input" and "Drive by host system command".

- 出力50・100・200Wの3仕様アクチュエーターと2仕様のコントローラーのバリエーションがあります。

There are three variations of actuator specifications with output of 50, 100, and 200W and two controller specifications.



100W Actuator



Controller

薄型駆動システム

Low-profile Driving System



搭載例 Installation example

PACTO Small Personal Mobility

「PACTO」は薄型駆動システムの搭載例としてミツバで製作したモビリティです。量産予定はありません。
PACTO is a mobility made by Mitsuba as an example of a built-in Low-profile Driving System. There are no plans for mass production.



100W Actuator

100W Controller

ASTROKUN 除菌・案内ロボット Disinfection & Guide Robot

「ASTROKUN」はVECTOR株式会社の商品です。
ASTROKUN is a product of VECTOR Co., Ltd.



50W Actuator

薄型駆動システム 紹介動画
Low-profile Driving System
Introduction video



製品情報 Product Info



Japanese

English

Ⅲ. 電動化ソリューション事業の取り組み

機能 Function

小型二輪EVなどを駆動させるシステムです。

A system for driving small motorcycles, etc.

特長 Features

- インナーローター式ブラシレスモーターとコントローラーで構成する小型軽量で高性能なEV駆動システムです。
High-performance EV Drive System that is compact and lightweight which consists of an inner rotor type brushless motor and a controller.
- 小型二輪EV原動機として ~125cc相当クラスに対応しています。
As an EV motor for small motorcycles, it can support up to 125 cc or equivalent class.
- 3仕様のモーターバリエーションがあり、ニーズに応じた「駆動、回生、前進、後進」の制御が可能です。
Three variations of motor specifications are available, enabling "drive, regenerative, forward, and backward" control as needed.
- モーター単品、モーター+コントローラーといった顧客ニーズに合わせた製品形態で提供可能です。
It can be provided in a product form that meets customer needs, such as single motor or motor + controller.

Motor



Controller



EV駆動システム

EV Drive System



搭載例 Installation example

Convert EV

Controller



Motor

EV駆動システム 紹介動画
EV Drive System Introduction video



Japanese



English

製品情報 Product Info



Japanese



English

Ⅲ. 電動化ソリューション事業の取り組み

機能 Function

Ene1やエコランレースに参加する車両を駆動させるシステムです。

A system that drives vehicles participating in Ene1 and ecorun races.

特長 Features

- 伝達効率100%のダイレクトドライブタイプ2製品と、小型軽量の減速機取付タイプ1製品をラインナップ。

The lineup includes two direct drive type products with 100% transmission efficiency and one compact and lightweight reduction gear mounted type.

- モーター、コントローラーの他、駆動に必要な操作スイッチ類のセット販売とし、容易に車載 & 作動が可能です。

Operating switches are sold as a set in addition to motor and controller, so it can be operated immediately after mounting to vehicle.

EVエコラン製品

EV Ecorun Products



ダイレクトドライブタイプ Direct drive type



M0124-IVa
100W@24V



M0348-V2
300W@48V

減速機取付タイプ Reduction gear mounted type



M1048
1000W@48V

- 広い作動範囲(トルク・回転速度)で駆動効率90%以上のシステムです。

A system with a drive efficiency of 90% or more in a wide operating range (torque/revolution).

- 平地で回生可能な昇圧回生機能付きです。

Equipped with a voltage boost regeneration function that can regenerate on flat ground.

搭載例 Installation example



M0348-V2



M1048



M0124-IVa



M0124-IVa



製品情報 Product Info



Japanese



English

Ⅲ. 電動化ソリューション事業の取り組み

コンセプト Concept

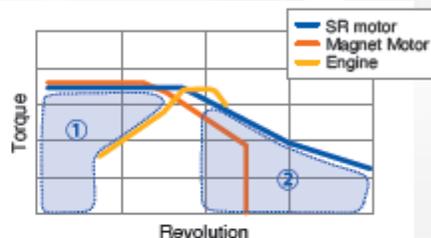
心高鳴る新感覚走行フィール

A thrilling new driving feel.

■ カーボンニュートラルとモータースポーツを両立する 電動レーシングカート用SRモーター駆動システムの提案

Proposal of SR motor drive system for electric racing karts that achieves carbon-neutrality and compatibility in motorsport.

- ① 起動トルクが大きいモーター特性を活かした加速フィール
Acceleration feel that takes advantage of motor characteristics with high starting torque.
- ② 高回転まで伸びやかで気持ちの良い走行フィール
Smooth and comfortable driving feel up to high revolution.
- ③ 人間の感性に訴えかける走行音
Running sounds that appeals to human sensibilities.



コンセプト展示 Concept Exhibition

モータースポーツ用駆動システム

Drive System for Motorsport



特長 Features

- 取扱いが容易な空冷、60V以下の低電圧SRモーター駆動システムです。
Easy-to-handle, air-cooled, low-voltage SR motor drive system of 60V or less.
- マグネットやブラシを使用しない堅牢で信頼性の高いモーターです。
Robust and highly reliable motor that does not use magnets or brushes.
- 希土類マグネットを使用せず素材から製造プロセスまでのCO2排出を低減します。
Reduces CO₂ emissions from materials to manufacturing processes without using rare earth magnets.
- 機電一体、別体化の利用が可能で搭載レイアウトの自由度が高い駆動システムです。
A drive system with a high degree of freedom in its mounting layout, which can be used as controller-integrated or a separate unit.



Controller-integrated



Separate unit

搭載例 Installation example

電動レーシングカート、ATV等 Electric racing Kart, ATV, etc.



製品情報 Product Info



Japanese



English

Ⅲ. 電動化ソリューション事業の取り組み

コンセプト Concept

オリジナル移動ロボット製作者のサポート

Support for original mobile robot makers

- 移動ロボットの走行&制御機能に本開発キットを使用する事で、製作者はロボットのオリジナル機能の開発に専念いただけます。

By using this development kit for running and control functions of the mobile robot, the makers can concentrate on developing the original functions of the robot.

特長 Features

- 開発キット内容は、弊社製品の薄型駆動システム(アクチュエーター+コントローラー)・車輪・電源基板・拡張インターフェースとオプション部品となります。

The contents of the development kit are the Low-profile Driving System (actuator + controller), wheels, power supply board, external interface, and optional parts of our products.

- ROS2を使った自律走行/遠隔操縦のサンプルプログラムが付属します。

Sample program of autonomous driving/remote control using ROS2 are included.

- ソフトは機能を自由に追加・変更できるようにオープンソースソフトとして公開します。

Software is provided as open source software for ease of modification.

キット内容 Kit Content

薄型駆動システム Low-Profile Driving System



車輪 Wheels



拡張インターフェース基板 External Interface Board



電源基板 Power Supply Board



ソフトウェアサンプル Open Source Software

- 自律移動ソフトウェア
Autonomous Locomotion Software
- 遠隔操作アプリ
Remote Control Software
- 走行シミュレーション
Motion Simulation
- 車体設計例
Body Design Example

オプションパーツ Optional parts

- バッテリー
Battery
- 各種センサー
Various Sensors

その他
others

コンセプト展示 Concept Exhibition

移動ロボット開発キット

Mobile Robot Development Kit



搭載例 Installation example

テレプレゼンスロボット[®]構成例 Telepresence robot[®] configuration example

※テレビ会議+ロボット+遠隔操作技術を組み合わせたロボット。
A robot with integrated video conference + robot + remote control technology.



ロボット制御コンピューター
Robot Control Computer

制御用にはROS2の動作するノートPCや各種System on Moduleが使用できます。
For controlling ROS2, laptop and various system on modules can be used.

拡張インターフェース基板
External Interface Board
USBで制御用コンピューターに接続し、インターフェース機能を拡張します。
Connected to a control computer via USB to expand the interface functionality.

電源基板
Power Supply Board
アクチュエーターをはじめコンピューター、センサーなど各部に電源を供給します。
Supplies power to the actuators, computers, sensors, and other parts.

薄型駆動システム
コントローラー
Low-profile Driving System Controller

薄型駆動システム
アクチュエーター
Low-profile Driving System Actuator

製品情報 Product Info



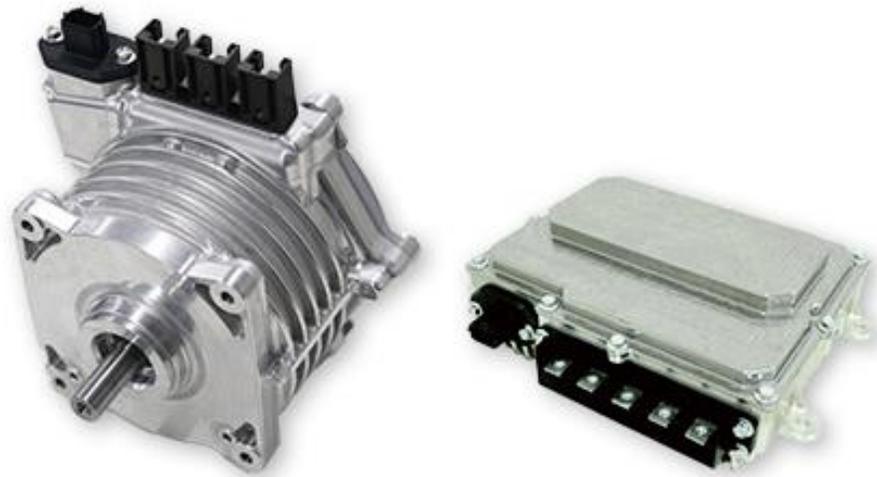
Japanese



English

Ⅲ. 二輪事業の取り組み

✓ 交換式バッテリーシステムの標準化と環境づくりを目的に設立された『交換式バッテリーコンソーシアム』への参画



当社製EV駆動システム

- 当社は、本田技研工業、KTM AG、ピアaggio グループ、ヤマハ発動機の4社が2021年3月に設立した「交換式バッテリーコンソーシアム」に参画致しました。
- 当コンソーシアムは、航続距離の向上や充電時間の短縮などの電動モビリティに対するユーザー懸念を払拭すべく設立され、バッテリー仕様、通信方式、交換システム等の標準化を目指しています。
- 当社は強みであるモーター技術で当コンソーシアムの標準化に貢献し、持続可能な低炭素モビリティ社会の実現に貢献してまいります。

I. 2023年3月期 第3四半期決算

II. 2023年3月期 通期連結業績予想の修正

III. 事業トピックス

- 当社製品の搭載状況(22年7~12月発売の一部車種)
- 電動化ソリューション事業の取り組み
- 二輪事業の取り組み

IV. Appendix

IV. Appendix 2023年3月期第3四半期決算(エリア別業績推移)

(単位:億円)

| | 22年3月期 | | | | 23年3月期 | | | | 前年同四半期 対比増減率 (C/A) | 第2四半期 対比増減率 (C/B) |
|--------|--------|-----|-----------|-----|--------|-----------|-----------|----|--------------------------|-------------------------|
| | 1Q | 2Q | 3Q (A) | 4Q | 1Q | 2Q (B) | 3Q (C) | 4Q | | |
| 売上高 計 | 697 | 671 | 720 | 775 | 668 | 862 | 840 | | +16.7% | ▲2.6% |
| 日本 | 224 | 234 | 240 | 251 | 206 | 245 | 261 | | +8.9% | +6.8% |
| 米州 | 152 | 138 | 140 | 162 | 157 | 187 | 180 | | +28.7% | ▲3.6% |
| 欧州 | 53 | 42 | 43 | 52 | 52 | 52 | 55 | | +27.7% | +5.6% |
| アジア | 106 | 123 | 129 | 146 | 144 | 188 | 203 | | +56.8% | +7.7% |
| 中国 | 161 | 133 | 166 | 162 | 108 | 188 | 138 | | ▲16.4% | ▲26.2% |
| 営業利益 計 | 30 | 4 | 0 | 36 | ▲19 | 23 | 32 | | — | +35.5% |
| 日本 | 10 | 0 | ▲9 | 15 | ▲16 | 3 | 7 | | — | +85.0% |
| 米州 | ▲2 | ▲4 | ▲0 | 5 | ▲0 | ▲5 | ▲4 | | — | — |
| 欧州 | ▲3 | ▲2 | ▲2 | ▲0 | ▲1 | ▲0 | 0 | | — | — |
| アジア | 7 | 2 | 3 | ▲1 | 3 | 15 | 31 | | +754.7% | +100.5% |
| 中国 | 13 | 6 | 5 | 11 | ▲2 | 15 | ▲1 | | — | — |

※エリア別の営業利益は、セグメント間取引調整前の金額です。

IV. Appendix 2023年3月期第3四半期決算(顧客別売上高推移)

(単位:億円)

| | 22年3月期 | | | | 23年3月期 | | | | 前年同四半期 対比増減率 (C/A) | 第2四半期 対比増減率 (C/B) |
|----------|--------|-----|-------|-----|--------|-------|-------|----|--------------------------|-------------------------|
| | 1Q | 2Q | 3Q(A) | 4Q | 1Q | 2Q(B) | 3Q(C) | 4Q | | |
| ホンダ | 276 | 278 | 307 | 322 | 252 | 354 | 332 | | +8.1% | ▲6.2% |
| 四輪 | 174 | 171 | 180 | 180 | 126 | 184 | 148 | | ▲17.8% | ▲19.6% |
| 二輪 | 102 | 106 | 127 | 142 | 126 | 170 | 184 | | +44.9% | +8.2% |
| RNM | 46 | 49 | 59 | 55 | 46 | 58 | 62 | | +5.1% | +6.9% |
| SUBARU | 32 | 29 | 37 | 34 | 20 | 24 | 26 | | ▲29.7% | +8.3% |
| スズキ | 15 | 17 | 18 | 20 | 21 | 21 | 20 | | +11.1% | ▲4.8% |
| マツダ | 12 | 11 | 13 | 16 | 12 | 17 | 18 | | +38.5% | +5.9% |
| VW グループ | 12 | 10 | 10 | 12 | 16 | 19 | 21 | | +110.0% | +10.5% |
| トヨタ グループ | 9 | 9 | 11 | 11 | 6 | 7 | 8 | | ▲27.3% | +14.3% |
| Tier1 | 198 | 176 | 182 | 199 | 185 | 235 | 224 | | +23.1% | ▲4.7% |
| その他 | 77 | 48 | 60 | 66 | 90 | 115 | 118 | | +96.7% | +2.6% |
| 合計 | 677 | 626 | 696 | 735 | 648 | 850 | 829 | | +19.1% | ▲2.5% |

※RNM:ルノー、日産自動車、三菱自動車

※顧客別売上高は輸送用機器関連事業にかかる社内管理数値のため、連結上のセグメント数値とは一致していません。

IV. Appendix 2023年3月期第3四半期決算(事業別売上高推移)

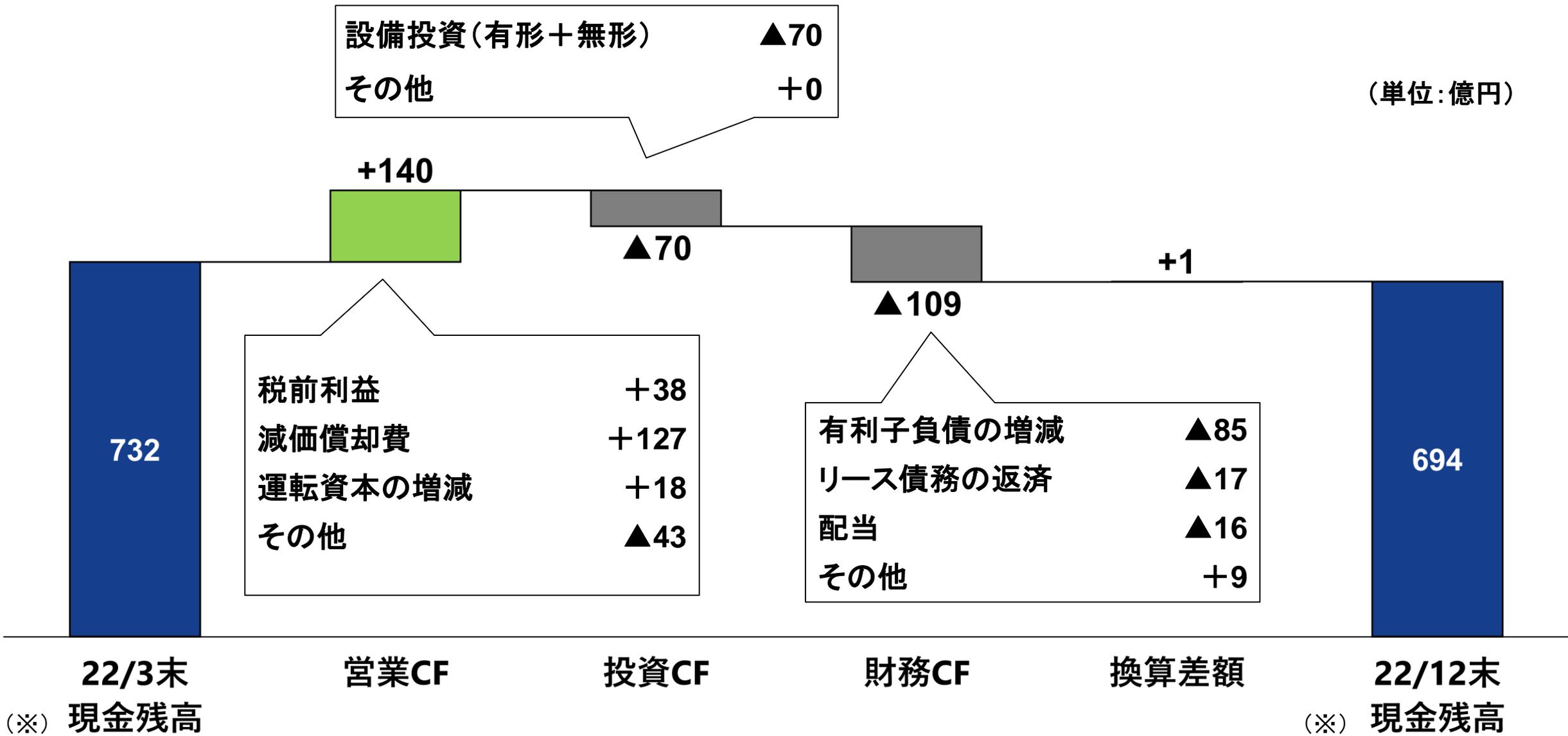
(単位:億円)

| | 22年3月期 | | | | 23年3月期 | | | | 前年同 四半期 対比増減率 (C/A) | 第2四半期 対比増減率 (C/B) |
|------------|--------|-----|-----------|-----|--------|-----------|-----------|----|------------------------------|-------------------------|
| | 1Q | 2Q | 3Q (A) | 4Q | 1Q | 2Q (B) | 3Q (C) | 4Q | | |
| 四輪 | 441 | 391 | 440 | 455 | 401 | 530 | 493 | | +12.0% | ▲7.0% |
| 二輪 | 138 | 149 | 159 | 179 | 168 | 218 | 233 | | +46.5% | +6.9% |
| 電動化ソリューション | 98 | 86 | 97 | 101 | 78 | 102 | 103 | | +6.2% | +1.0% |
| 合計 | 677 | 626 | 696 | 735 | 648 | 850 | 829 | | +19.1% | ▲2.5% |

※事業別売上高は輸送用機器関連事業にかかる社内管理数値のため、連結上のセグメント数値とは一致していません。

IV. Appendix 2023年3月期第3四半期決算(連結キャッシュフロー)

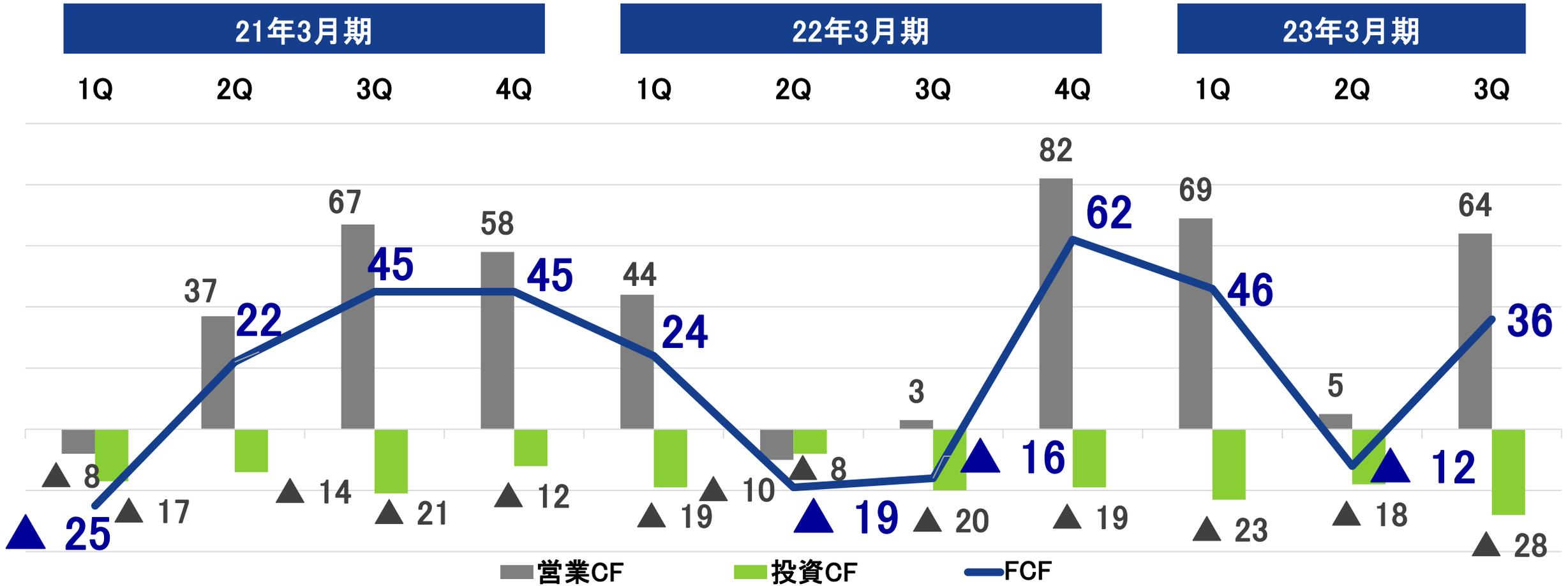
(単位:億円)



(※)現金及び現金同等物

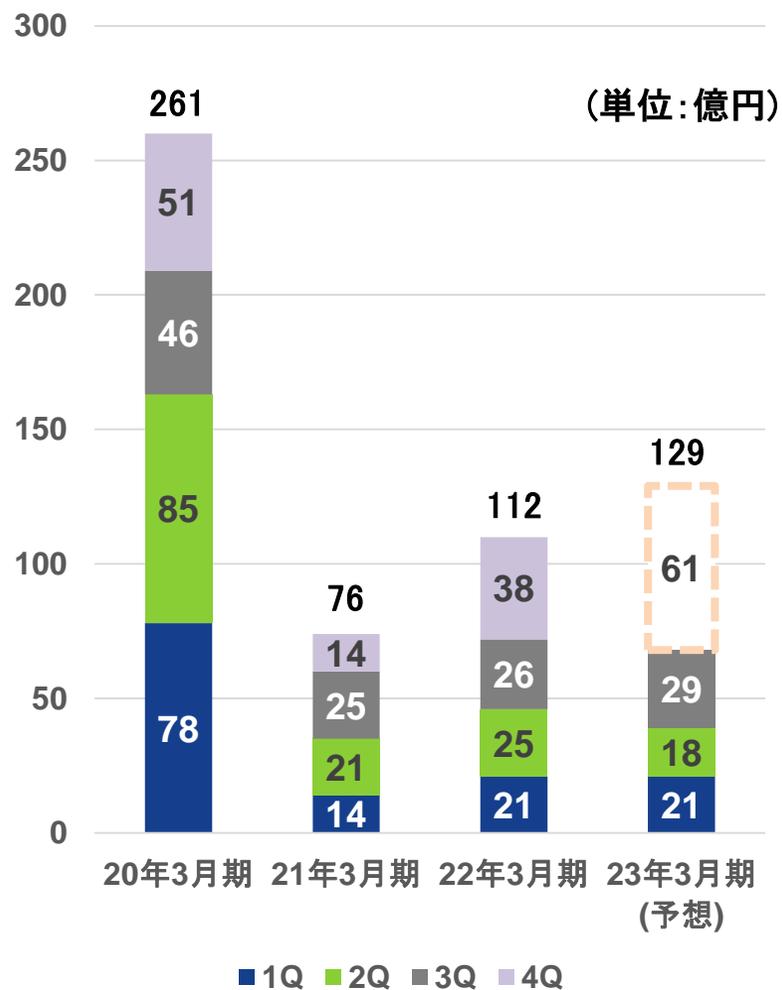
IV. Appendix 2023年3月期第3四半期決算(連結キャッシュフロー)

(単位:億円)

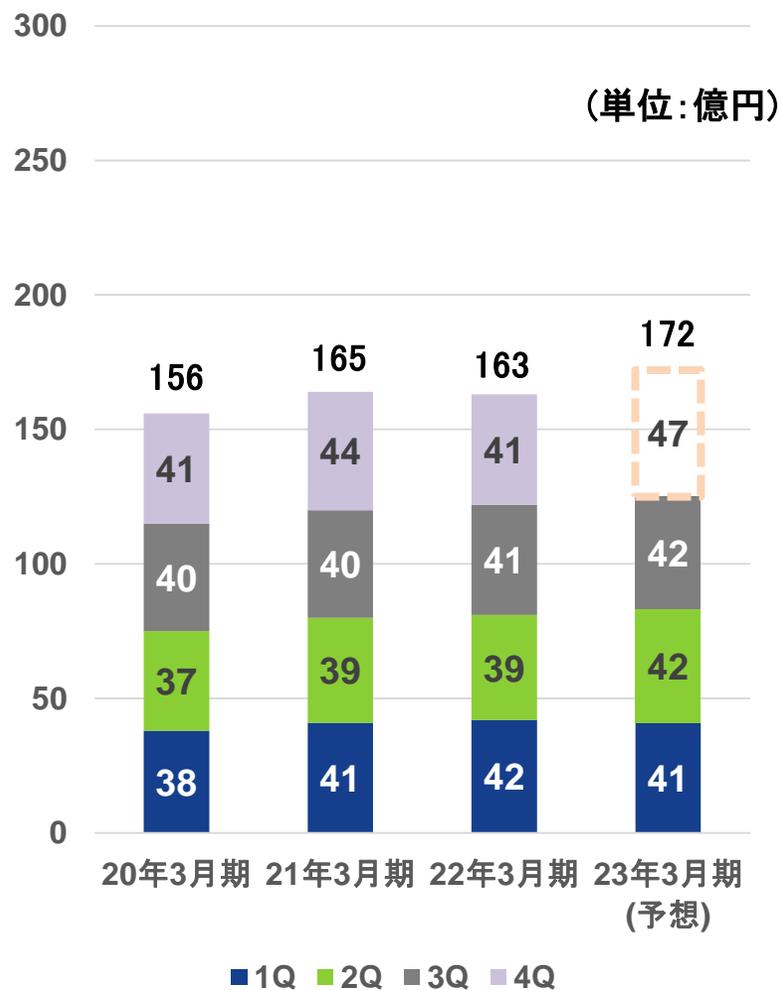


IV. Appendix 2023年3月期(設備投資、減価償却費、研究開発費)

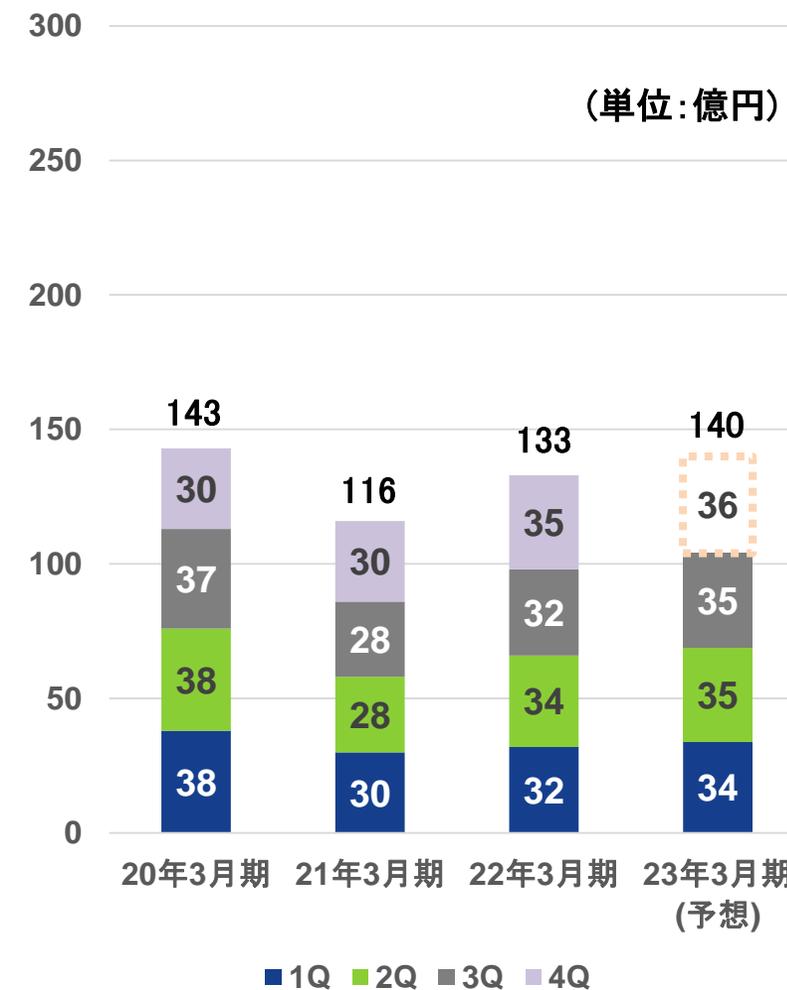
設備投資



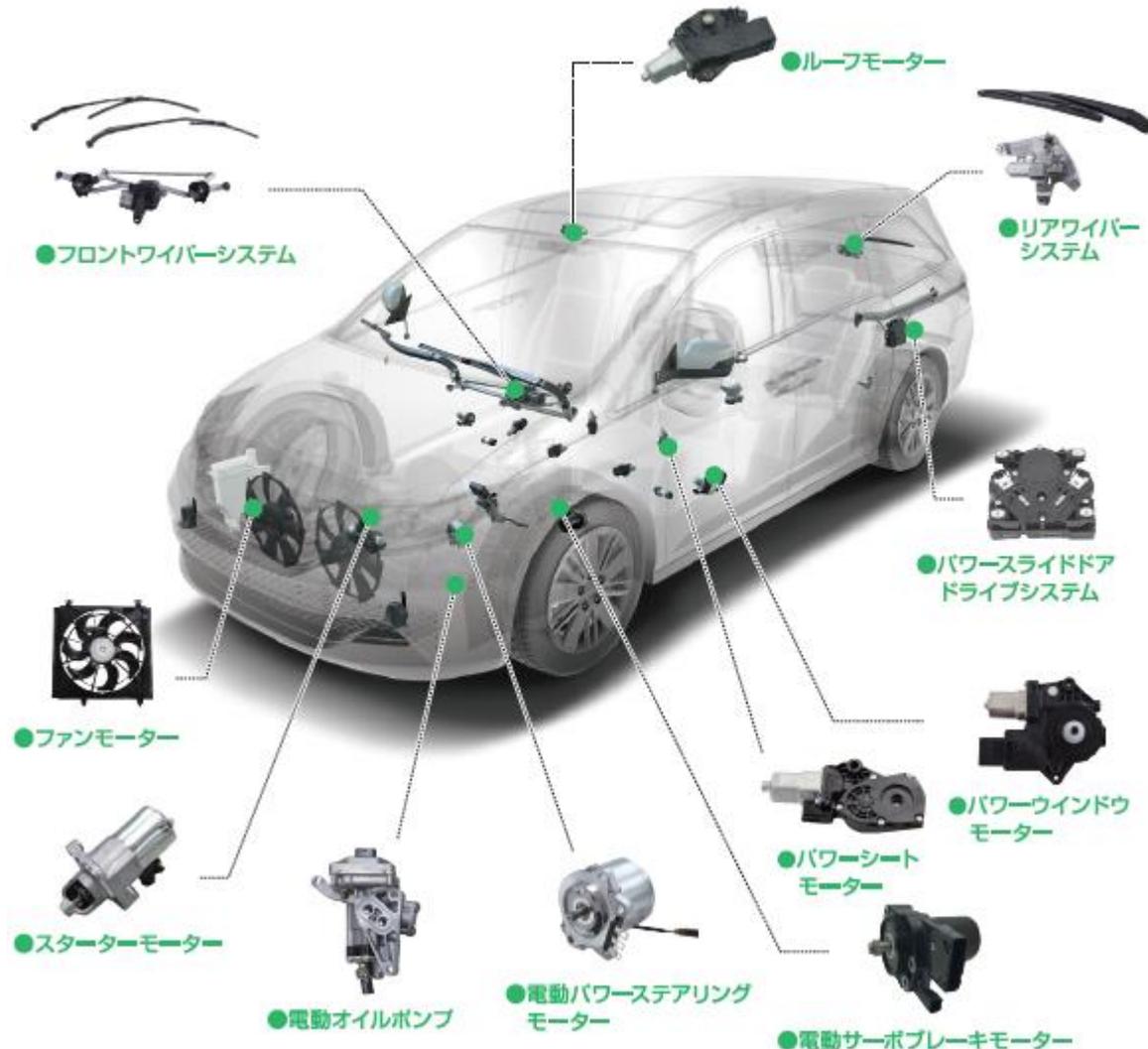
減価償却費



研究開発費



四輪電装製品



二輪電装製品

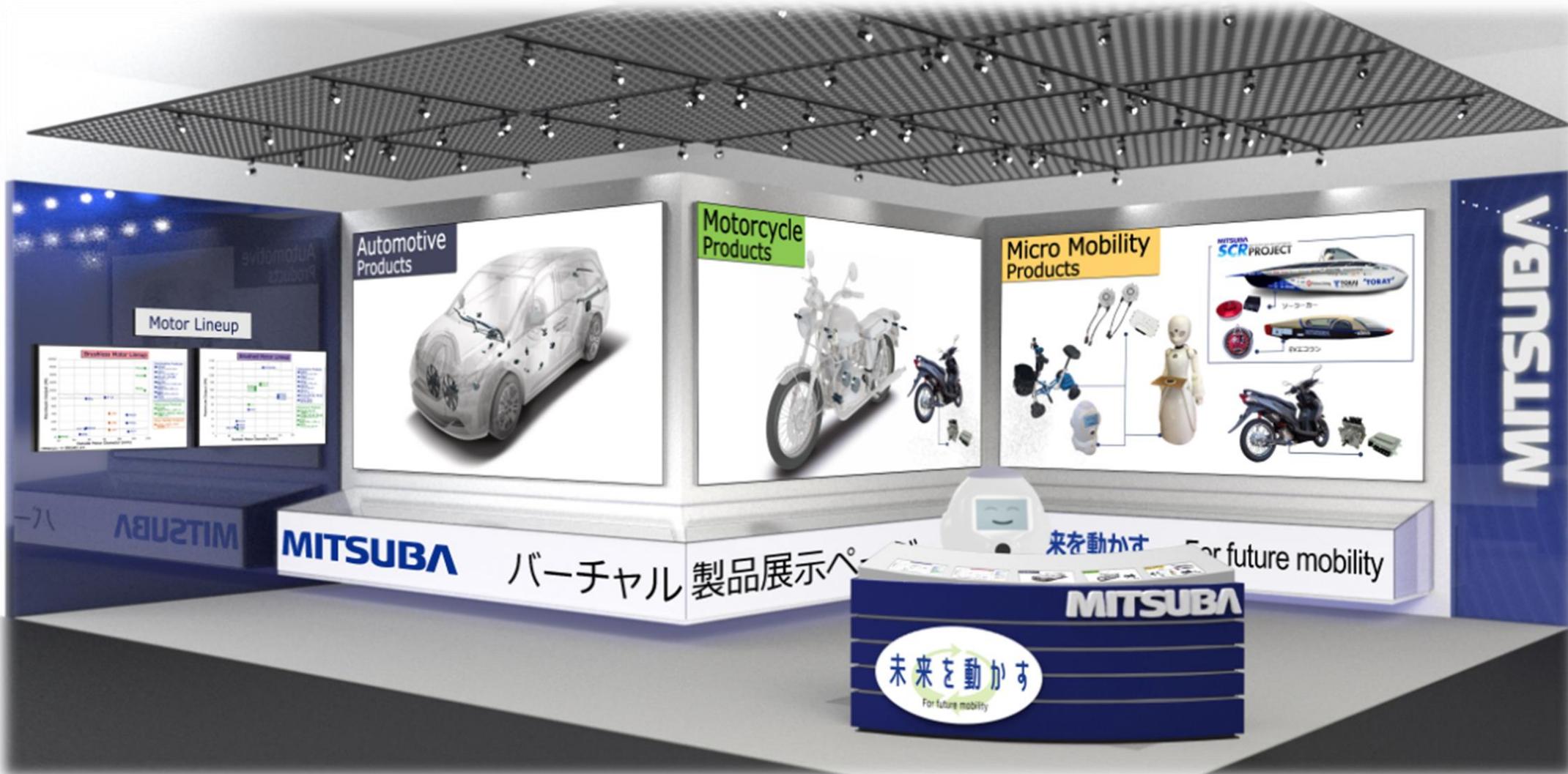


小型モビリティ製品



IV. Appendix バーチャル製品展示特設サイトのご紹介

[バーチャル製品展示ページ | 株式会社ミツバ \(https://www.mitsuba.co.jp/vpep/\)](https://www.mitsuba.co.jp/vpep/)



ミツバグループCSR報告書 2022

| | | |
|---|----------|----|
|  | 編集方針 | 1 |
|  | トップメッセージ | 2 |
|  | プロフィール | 3 |
|  | 企業理念 | 6 |
|  | 体制 | 10 |
|  | 環境 | 18 |
|  | 社会・人材 | 32 |
|  | ガバナンス | 57 |
|  | データ集 | 72 |

- ミツバグループは、企業の継続的発展のため、お客さまに「喜びと安心を提供する」という事業コンセプトで経営することが、ひいては社会や株主のご期待にお応えすることになるということを基本理念としております。
- この基本理念をCSR活動の基本方針とし、2020年度からESG（環境・社会・ガバナンス）を軸にした活動体制にシフトいたしました。
- 気候変動対策をはじめとする環境保全活動もグループで取り組む重要な経営課題と認識しており、「豊かで安心できる環境の実現」を目指してまいります。

[詳細はこちら](#)

ご注意

本資料には、当社グループの見通し・目標等の将来に関する記述がなされています。

これらは、本資料の作成時点において入手可能な情報、予測や作成時点における仮定に基づいた当社の判断等によって記述されたものであります。

そのため、今後、経済情勢や景気動向、法令規制の変化その他の幅広いリスク・要因の影響を受け、実際の経営成績等が本資料に記載された内容と異なる可能性があることにご留意ください。

本資料は、当社の株式その他の有価証券の勧誘を構成するものではありません。



~ End of Presentation ~