

|| 企業調査レポート ||

日本ピストンリング

6461 東証プライム市場

[企業情報はこちら >>>](#)

2023年7月13日(木)

執筆：客員アナリスト

水田雅展

FISCO Ltd. Analyst **Masanobu Mizuta**



FISCO Ltd.

<https://www.fisco.co.jp>

目次

要約	01
1. 自動車エンジン事業を主力に、医療分野など非自動車エンジン事業も展開加速	01
2. 2023年3月期は売上高が過去最高だが、原材料・燃料費高騰の影響で減益	01
3. 2024年3月期は大幅増益予想	02
4. 成長戦略	02
5. リケンと経営統合して共同持株会社が2023年10月2日付で新規上場予定	02
6. 弊社の注目点	03
会社概要	04
1. 会社概要	04
2. 沿革	04
事業概要	06
1. 事業概要	06
2. 特徴・強み	08
3. 拠点展開	08
4. 主要取引先	10
5. 新製品事業	10
6. リスク要因・収益特性と課題・対策	11
業績動向	11
1. 2023年3月期連結業績の概要	11
2. セグメント別の動向	13
3. 財務の状況	14
今後の見通し	15
● 2024年3月期連結業績予想の概要	15
成長戦略	16
1. 長期ビジョンと第八次中期経営計画	16
2. 市場環境	17
3. 経営戦略	18
4. サステナビリティ経営	20
5. リケンと経営統合して共同持株会社設立	22
6. 株主還元	25
7. 弊社の注目点	25

■ 要約

リケンと経営統合して持続的成長と企業価値向上を目指す

日本ピストンリング<6461>は、主に自動車エンジン部品として使用されるピストンリングやバルブシートなどの大手メーカーである。2023年10月2日付(予定)でリケン<6462>と経営統合(共同株式移転により共同持株会社リケンNPR(株)を設立)し、リケンNPRが2023年10月2日付で東証プライム市場に上場(完全子会社となる日本ピストンリングとリケンは2023年9月28日付で上場廃止)予定である。経営統合により、持続的成長と企業価値向上を目指す方針だ。

1. 自動車エンジン事業を主力に、医療分野など非自動車エンジン事業も展開加速

自動車エンジン事業の主要製品は、自動車エンジンの重要な機能部品であるピストンリング、バルブシート、組立式焼結カムシャフトなどで、ピストンリングは世界トップシェア5、バルブシートは日系自動車メーカー向けでトップシェアを誇る。トヨタ自動車<7203>をはじめとする世界の主要な自動車メーカーに幅広く製品を供給しており、売上高の10%を超える特定の自動車メーカーに依存していないことが特徴だ。世界的な「脱炭素化」の流れを背景とする中長期的な環境規制の影響(エンジンの低燃費化、ガソリンエンジンの減少、新たなクリーン燃料エンジン、自動車のEV化など)がリスク要因となるが、同社はEV化が一気に進む可能性は低いと想定し、会社設立以来約90年にわたり培ってきたコア技術をベースとして、耐熱性や耐摩耗性の向上による自動車エンジン燃費向上、さらに水素エンジンや新たなクリーン燃料エンジンの実用化に向けた技術進化に貢献する方針としている。一方、非自動車エンジン事業の主要製品としては、船用ピストンリングやメタモールド(金属粉末射出成形部品)のほか、医療機器関連やRV関連などがある。特に医療分野においては医療用新材料チタンタングステン合金「NiFreeT」の早期の製品化・事業化を目指している。

2. 2023年3月期は売上高が過去最高だが、原材料・燃料費高騰の影響で減益

2023年3月期の連結業績は、売上高が前期比15.2%増の58,524百万円、営業利益が同9.2%減の2,385百万円、経常利益が同9.9%減の2,755百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同6.3%減の1,808百万円だった。売上高は為替の円安効果、自動車生産台数の緩やかな回復、ノルメカエイシアの子会社化などで2桁増収・過去最高だったが、利益面は原価低減や価格転嫁を推進したものの、原材料・エネルギー価格の高騰影響をカバーしきれず減益となった。営業利益2億円減益の増減要因は、減益要因として、原材料・エネルギー費の増加で24億円、人件費・経費ほかの増加で6億円、増益要因として、増産効果で10億円、原価低減効果で8億円、価格転嫁で8億円、為替変動で2億円であった。

要約

3. 2024年3月期は大幅増益予想

2024年3月期の連結業績予想は、売上高が前期比4.2%増の61,000百万円、営業利益が同42.5%増の3,400百万円、経常利益が同16.1%増の3,200百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同16.1%増の2,100百万円と、増収・大幅増益を見込んでいる。想定為替レートは1ドル=130.00円、1ユーロ=140.00円としている。自動車生産台数については、上期は車載半導体不足や部品供給停滞の影響継続を想定するが、下期には一定の回復を想定している。コスト面では原材料・エネルギー費の高止まりや人件費・研究開発費の増加などを想定するが、増産効果に加え、原価低減や価格転嫁などで吸収する見込みである。営業利益10億円増益の増減要因は、減益要因として、原材料・エネルギー費の増加で9億円、研究開発費・人件費の増加で5億円、増益要因として、増産効果で10億円、原価低減効果で8億円、価格転嫁で5億円、減価償却費の減少等で1億円となっている。なお、この業績計画は同社としての予想であり、経営統合後のリケン NPR としての2024年3月期連結業績予想については、経営統合(2023年10月2日付予定)後に公表される見込みである。

4. 成長戦略

同社は、自動車業界を取り巻く事業環境の大きな変化に対応するため、長期ビジョン「The Next NPR 2030」を策定した。目標値としては2031年3月期に売上高1,000億円、営業利益率10%以上、非自動車エンジン事業の売上高比率40%以上、CO₂排出量46%削減(2014年3月期比)を掲げている。また、将来の「ありたい姿」からのバックキャストにて、2021年5月に第八次中期経営計画(2022年3月期～2024年3月期)を策定し、長期ビジョンの達成に向けた基盤構築ステージとして2024年3月期の売上高540億円以上、営業利益率8%以上、非自動車エンジン事業の売上高比率15%以上、ROE8%以上、CO₂排出量25%削減(2014年3月期比)を目指している。2024年3月期連結業績予想は営業利益率が5.6%で、第八次中期経営計画の目標値8%以上に届かない形となるが、原材料・エネルギー価格等の市況高騰影響を除くと営業利益率は9.8%となり、順調な進捗となっている。

5. リケンと経営統合して共同持株会社が2023年10月2日付で新規上場予定

2022年7月27日付で発表したリケンとの経営統合については、2023年5月2日付で公正取引委員会への届出及び審査手続がすべて終了し、2023年5月23日付で共同持株会社設立による経営統合に関する最終契約書を締結した。また、2023年6月23日開催の両社の定時株主総会において、2023年10月2日付で共同株式移転により共同持株会社リケン NPR を設立することに関する株式移転計画についてそれぞれ承認可決された。株式移転比率は、同社普通株式1株に対して共同持株会社の普通株式1.02株、リケンの普通株式1株に対して共同持株会社の普通株式2株を割当交付する。同社及びリケンの株式は2023年9月28日付で上場廃止となり、共同持株会社リケン NPR が2023年10月2日付でプライム市場へ新規上場予定である。経営統合によって見込まれるシナジー効果としては、(1) 経営リソースシフトによる既存事業の強化・次なるコア製品開発の早期実現、(2) スピードを増す脱炭素化への対応力強化、(3) インフラを含むリソースの共同利用によるコスト削減、(4) 製品相互補完等による生産効率化を通じた製造コスト削減及び供給責任への適時適切な対応、(5) 人や技術の交流を通じた人的スキル高度化、を挙げている。

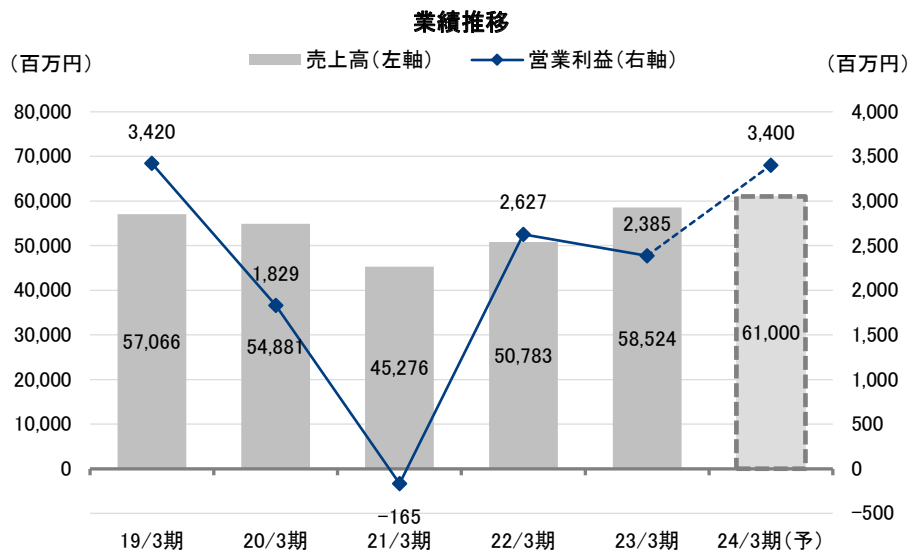
要約

6. 弊社の注目点

自動車エンジン部品業界はEV化の流れで厳しい事業環境が警戒されているが、一気にEV化が進むわけではなく、エンジン生き残りのシナリオも想定できる。同社はリケンとの経営統合により、既存のエンジン部品分野において低燃費化への技術貢献に取り組むだけでなく、両社のリソースを相互活用した効率化や新製品・新事業への展開を加速する方針である。経営統合後に公表される新たな経営方針では、持続的成長と企業価値向上に向けた意欲的な成長戦略が打ち出される可能性があり、その内容に注目したいと弊社では考えている。

Key Points

- ・自動車エンジン用部品のピストンリングやバルブシートの大手メーカー、医療分野へも展開
- ・2023年3月期は売上高が過去最高だが、原材料・エネルギー費高騰の影響で減益
- ・2024年3月期は大幅増益予想
- ・リケンとの経営統合（2023年10月2日付）により持続的成長と企業価値向上を目指す



出所：決算短信よりフィスコ作成

■ 会社概要

ピストンリングやバルブシートの大手メーカー

1. 会社概要

同社は、主に自動車エンジン部品として使用されるピストンリングやバルブシートなどの大手メーカーである。経営理念には「顧客第一主義の考えに立ってすべての物事を進める。」「環境の変化に柔軟に対応し適切な利益を確保して株主をはじめ関連先に報恩する。」「社会との調和をはかり、ワールドワイドな総合部品メーカーの地位を確保して人類の進運に寄与する。」「常に革新と業績の向上に努めて会社の繁栄を図り社員の生活向上を築き上げる。」を掲げている。

なお、2023年10月2日付(予定)でリケンと経営統合(共同株式移転により共同持株会社リケン NPR を設立)し、リケン NPR が2023年10月2日付で東証プライム市場に上場(完全子会社となる日本ピストンリングとリケンは2023年9月28日付で上場廃止)予定である。経営統合によるシナジーの発現を通じ、持続的成長と更なる企業価値向上を目指す方針だ(注:詳細は後述の成長戦略の欄で紹介)。

2023年3月期末時点の本社所在地は埼玉県さいたま市、総資産は68,843百万円、純資産は38,117百万円、資本金は9,839百万円、自己資本比率は52.4%、発行済株式数は8,374,157株(自己株式583,728株を含む)である。グループは本社及び連結子会社13社の合計14社で構成されている。救急・災害用医療機器専門商社のノルメカエイシアについては、2022年1月11日付で子会社化している。

2. 沿革

1934年12月に日本ピストンリング(株)を東京市芝区田村町に設立し、川口工場を開設した。そして1939年4月に与野工場を開設、1949年5月に東京証券取引所(以下、東証)に株式上場(2022年4月の東証の市場区分見直しに伴ってプライム市場へ移行)した。その後1970年代から海外展開も開始し、世界の主要自動車メーカーに幅広く製品を供給している。2000年代以降は成長市場である中国・ASEAN・インドへの展開を加速している。

また、会社設立以来培ってきたコア技術を応用し、新製品事業として非自動車エンジン事業の売上拡大を推進するため、産業機器分野や医療機器分野の製品開発を進めている。

日本ピストンリング | 2023年7月13日(木)
 6461 東証プライム市場 | <https://www.npr.co.jp/ir/index.html>

会社概要

沿革

年月	項目
1934年12月	東京市芝区田村町に日本ピストンリング(株)を設立、川口工場を開設
1939年 4月	与野工場を開設
1949年 5月	東京証券取引所に株式上場
1964年 6月	(株)日本リングサービスを設立
1973年 1月	ドイツにシュトレ モータータイヤ社を設立
1973年 7月	米国にエヌピーアール オブ アメリカ社を設立
1974年 4月	(株)日ピス福島製造所を設立
1982年 9月	(株)日ピス川口製造所及び(株)日ピス物流センターを設立
1983年12月	(株)日ピス今西製造所(現(株)日ピス島根)を設立
1984年10月	川口工場を移転、栃木工場を開設
1989年 6月	与野工場野木分工場(現 栃木工場野木分工場)を開設
1990年 4月	(株)日ピス岩手を設立
1996年 2月	インドのアイピーリングス社に資本参加
1997年 7月	サイアム セメント パブリック社(現 セメントタイ ホールディング)と合併でタイにサイアム エヌピーアール社を設立
1998年 5月	本社を埼玉県与野市(現 埼玉県さいたま市)に移転
1999年12月	ドイツにエヌピーアール オブ ヨーロッパ社を設立
2000年12月	インドネシアにニッポンピストンリング インドネシア社(現 エヌティー ピストンリング インドネシア社)を設立
2001年12月	サイアム エヌピーアール社(タイ)を100%子会社化
2002年 9月	(株)日ピス岩手一関工場操業開始
2004年10月	米国にエヌピーアール マニュファクチュアリング ミシガン社を設立
2005年 1月	エヌピーアール オブ ヨーロッパ社とシュトレ モータータイヤ社が合併
2005年 2月	中国に日環自動車部品製造(儀征)有限公司を設立
2005年 3月	シンガポールにエヌピーアール シンガポール社を設立
2006年 2月	中国に日塞環貿易(上海)有限公司を設立(2009年12月清算)
2006年 3月	インドネシアにエヌピーアール マニュファクチュアリング インドネシア社を設立
2006年 4月	中国に日塞環自動車部品製造(鎮江)有限公司を設立
2006年 5月	米国にエヌピーアール マニュファクチュアリング ケンタッキー社を設立(2011年1月に吸収合併) 米国にエヌピーアール ユーエス ホールディングス社を設立
2011年 1月	米国子会社4社を統合し、存続会社のエヌピーアール ユーエス ホールディングス社の商号をエヌピーアール オブ アメリカ社に変更
2011年 3月	(株)日ピス島根の全保有株式を譲渡
2011年12月	インドにエヌピーアール オートパーツ マニュファクチュアリング インディア社を設立
2012年 3月	(株)日ピス川口製造所及び(株)日ピス物流センターを吸収合併
2012年 7月	中国の日環自動車部品製造(儀征)有限公司が日塞環自動車部品製造(鎮江)有限公司を吸収合併
2012年12月	中国に日環粉末冶金製造(儀征)有限公司を設立
2013年 7月	エヌティー ピストンリング インドネシア社における合併を解消して100%子会社化
2013年10月	日環粉末冶金製造(儀征)有限公司の儀征双環活塞環有限公司(現 儀征亜新科双環活塞環有限公司)との合併化。 儀征日環亜新科粉末冶金製造有限公司に商号変更
2014年 5月	住友金属鉱山(株)より金属粉末射出成形品事業を譲受
2014年10月	石福金属興業(株)より歯科インプラント事業を譲受
2015年10月	栃木工場内に歯科インプラント・メディカルデバイスセンターを設立
2018年10月	エヌピーアール オブ ヨーロッパ社の出資持分の一部を大同メタル工業<7245>に譲渡
2021年 4月	(株)日本リングサービス及び(株)日ピスビジネスサービスを吸収合併 医療用新材料チタンタンタル合金「NiFreeT」について上智大学と技術検討を開始
2021年 6月	Medtronic<MDT>と植込型医療機器協同開発プログラムを開始
2021年 8月	コバルトフリーバルブシートを開発

本資料のご利用については、必ず巻末の重要事項(ディスクレマー)をお読みください。

Important disclosures and disclaimers appear at the back of this document.

会社概要

年月	項目
2021年10月	サステナビリティ推進室を新設
2022年 1月	救急・災害用医療機器専門商社の(株)ノルメカエイシアを子会社化
2022年 4月	東京証券取引所市場区分再編に伴いプライム市場へ移行
2022年 7月	(株)リケンと共同持株会社設立(株式移転)による経営統合に関する基本合意書を締結
2022年 9月	MIM工法による医療用チタン合金新材料の開発に成功
2023年 5月	リケンと経営統合に関する最終契約を締結
2023年10月	リケンと共同株式移転により設立する共同持株会社リケン NPR(株)が東証プライム市場に上場(予定)

出所：有価証券報告書、会社リリースよりフィスコ作成

事業概要

自動車エンジン用ピストンリングやバルブシートが主力

1. 事業概要

セグメント区分は自動車関連製品事業、船用・その他の製品事業、その他(商品販売など)としている。また、セグメント区分とは別に、長期ビジョン・中期経営計画の達成に向けて、自動車エンジン事業(既存事業)と非自動車エンジン事業(コア技術を活用した新製品事業)に区分し、自動車エンジン事業の収益力強化と非自動車エンジン事業の育成・確立を推進している。

自動車エンジン事業の主要製品は、自動車エンジンの重要な機能部品であるピストンリング、バルブシート、組立式焼結カムシャフトなどで、ピストンリングは世界トップシェア5、バルブシートは日系自動車メーカー向けでトップシェアを誇る。一方、非自動車エンジン事業の主要製品としては、船用ピストンリングやメタモールドのほか、医療機器関連やRV関連などがある。

事業概要

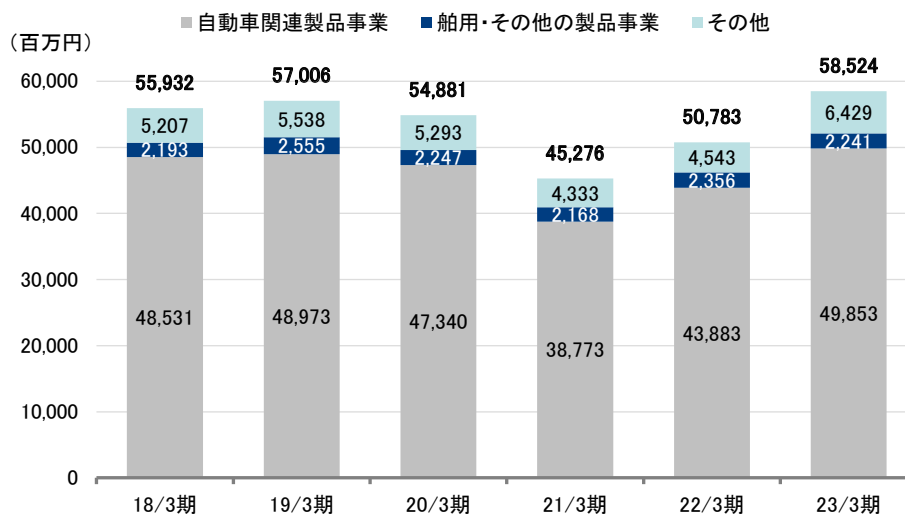
製品構成



出所：決算説明会資料より掲載

2021年3月期は新型コロナウイルス感染症拡大（以下、コロナ禍）の影響で自動車生産台数が世界的に落ち込んだため、同社の自動車関連製品事業の業績も落ち込んだが、2022年3月期以降は回復傾向となっている。なお、製品別売上高構成比については、おおむねピストンリングが5割、バルブシートが2割を占めており、過去6期で大きな変動はない。

セグメント別売上高の推移



出所：決算短信よりフィスコ作成

日本ピストンリング

6461 東証プライム市場

2023年7月13日(木)

<https://www.npr.co.jp/ir/index.html>

事業概要

高度な精密加工・表面処理・材料・粉末冶金技術や焼結合金の粉末配合ノウハウなどに強み

2. 特徴・強み

主要製品であるピストンリングやバルブシートは、自動車エンジン性能に関わる重要な機能部品である。

ピストンリングの主な役割には、エンジン燃焼室で燃焼ガスの漏れを封じるシール機能、潤滑油（エンジンオイル）のコントロール機能、燃焼熱を逃がす伝熱機能、ピストンの摩耗を抑えるサポート機能などがある。300℃という過酷な条件の燃焼室内で使用され、エンジン性能に直接関わるため、高品質のピストンリングを供給できるメーカーは、世界でも同社を含む5社（米国1社、独1社、日本3社）に実質的に限定されている。技術的には、低フリクション化や耐摩耗性向上、高性能・高品質の材料と表面処理などが求められ、同社は会社設立以来約90年にわたり培ってきた高度な精密加工・表面処理・金属材料技術・粉末冶金技術などに強みを持っている。

バルブシートは、吸気弁（バルブ）及び排気弁の着座として使用され、燃焼室の気密性を保つ役割を果たしている。高温で叩かれても劣化しない耐久性や、燃焼ガスを確実にシールする高い気密性が求められるため、耐熱・耐摩耗性の高い材料として焼結合金が使用される。同社は焼結合金の粉末配合のノウハウを強みとして、日系自動車メーカー向けでは約4割とトップシェアを誇っている。

海外は9ヶ国・17拠点に展開

3. 拠点展開

製造拠点は、同社の栃木工場（メディカルデバイスセンター、野木分工場を含む）のほか、国内製造子会社の（株）日ピス福島製造所、（株）日ピス岩手（一関市東台、一関市千厩町）、海外製造子会社のNPR of America, Inc.（NOA、米国）、日環汽车零部件製造（儀征）有限公司（NAMY、中国）、儀征日環亜新科粉末冶金製造有限公司（NAPM、中国）、PT.NT Piston Ring Indonesia（NTRI、インドネシア）、PT.NPR Manufacturing Indonesia（NPMI、インドネシア）、SIAM NPR Co., Ltd.（SNPR、タイ）、NPR Auto Parts Manufacturing India Pvt. Ltd.（NPRI、インド）を展開している。また海外の販売拠点としては、米国NOA、中国NAMY、タイSNPR、インドNPRIの営業所のほか、販売子会社のNPR of Europe GmbH.（NOE、ドイツ）、NPR Singapore Pte. Ltd.（NPRS、シンガポール）、E.A. Associates Sdn. Bhd（EAA、マレーシア）、及び韓国に事務所を展開している。海外は9ヶ国・17拠点（海外従業員数約1,500名）に展開し、海外売上比率はおおむね60%となっている。

事業概要

国内拠点



出所：決算説明会資料より掲載

海外拠点



出所：決算説明会資料より掲載

事業概要

世界の主要自動車メーカーに幅広く供給

4. 主要取引先

同社は、トヨタ自動車をはじめとする世界の主要な自動車メーカーに幅広く製品を供給しており、売上高の10%を超える特定の自動車メーカーに依存していないことが特徴だ。また、欧米の大手自動車メーカーや中国のローカル自動車メーカーへの供給も増加基調である。

主要取引先



出所：決算説明会資料より掲載

非自動車エンジン事業では新製品開発を推進

5. 新製品事業

同社は非自動車エンジン事業の売り上げ拡大に向けて、産業機器分野や医療分野を中心に新製品開発を推進している。

産業機器分野では、自動車の電動パワーステアリングやスカラーロボットのボールネジ循環駒として、産業機器向けメタモールドの拡販を推進している。さらに、形状自由度や材料自由度の優位性を生かして、CASE※関連部品、ロボット、センサー、医療分野へ展開する方針である。

※CASEは、Connected（コネクテッド）、Autonomous（自動運転）、Shared&Services（シェアリングとサービス）、Electric（電気自動車）の頭文字をとった造語である。

事業概要

医療分野では、2014年10月に歯科インプラント事業を譲り受けて医療機器製造販売業許可を取得した。これを生かして2020年9月には放射線科医療機器の輸入販売を開始、2021年4月には口腔内スキャナーの販売を開始したほか、医療用新材料チタンタンタル合金「NiFreeT」の具体的案件に向けた技術検討も開始した。「NiFreeT」は、ニッケルフリー・非磁性で生体適合性の高い医療用新材料として、歯科用スクリュー、ガイドワイヤ、カテーテル補強材などへの応用が期待され、早期の製品化・事業化を目指している。また2022年1月には、救急・災害用医療機器専門商社のノルメカエイシアを子会社化した。

2022年9月には、MIM（Metal Injection Molding）工法による、外科用インプラントの標準規格ASTM-F2885に準拠した医療用チタン合金新材料（チタン6アルミニウム4バナジウム）の開発に成功した（注：詳細は後述の成長戦略の欄で紹介）。

6. リスク要因・収益特性と課題・対策

リスク要因としては、景気変動・感染症・災害などの影響による自動車生産台数の減少がある。ただしグローバル自動車市場は、新興国における自動車普及の進展などで中期的に拡大基調であり、同社にとっては当面の自動車生産台数の増減よりも、世界的な脱炭素化の流れを背景とする中長期的な環境規制の影響（エンジンの低燃費化、ガソリンエンジンの減少、新たなクリーン燃料エンジン、自動車のEV化など）がリスク要因となる。同社はEV化が一気に進む可能性は低いと想定し、ガソリンエンジンのさらなる低燃費化や新たなクリーン燃料エンジンへの対応など、自動車エンジンの進化に向けた技術開発を推進するとともに、徐々に進むEV化の流れも踏まえて、新製品事業の売上の拡大も推進する方針だ。

業績動向

2023年3月期は円安や需要回復で増収だが、 原材料・エネルギー価格高騰で減益

1. 2023年3月期連結業績の概要

2023年3月期の連結業績は、売上高が前期比15.2%増の58,524百万円、営業利益が同9.2%減の2,385百万円、経常利益が同9.9%減の2,755百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同6.3%減の1,808百万円となった。売上高は、為替の円安効果、自動車生産台数の緩やかな回復、ノルメカエイシアの子会社化などで2桁増収・過去最高だったが、利益面は原価低減や価格転嫁を推進したものの、原材料・エネルギー価格の高騰、などの影響をカバーしきれず減益となった。

業績動向

2023年3月期連結業績

(単位：百万円)

	22/3期		23/3期		前期比
	実績	構成比	実績	構成比	
売上高	50,783	100.0%	58,524	100.0%	15.2%
自動車関連製品事業	43,883	86.4%	49,853	85.2%	13.6%
船用・その他の製品事業	2,356	4.6%	2,241	3.8%	-4.9%
その他	4,543	8.9%	6,429	11.0%	41.5%
売上総利益	11,558	22.8%	12,252	20.9%	6.0%
販管費	8,930	17.6%	9,867	16.9%	10.5%
営業利益	2,627	5.2%	2,385	4.1%	-9.2%
自動車関連製品事業	2,632	6.0%	2,515	5.0%	-4.4%
船用・その他の製品事業	371	15.7%	298	13.3%	-19.6%
その他	177	3.9%	87	1.4%	-50.5%
調整額	-553	-	-516	-	-
経常利益	3,058	6.0%	2,755	4.7%	-9.9%
親会社株主に帰属する当期純利益	1,928	3.8%	1,808	3.1%	-6.3%
為替レート					
ドル/円	109.90	-	131.62	-	-
ユーロ/円	129.91	-	138.14	-	-

注：セグメント別営業利益の構成比は各セグメントの売上高に対する利益率

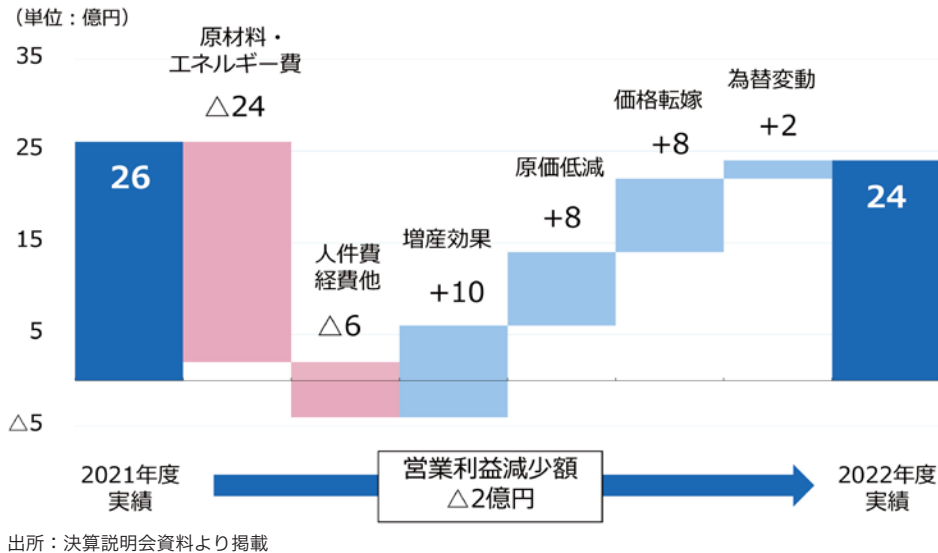
出所：決算短信、決算説明会資料よりフィスコ作成

営業利益 2 億円減益の増減要因は、減益要因として、原材料・エネルギー費の増加で 24 億円、人件費・経費ほかの増加で 6 億円、増益要因として、増産効果で 10 億円、原価低減効果で 8 億円、価格転嫁で 8 億円、為替変動で 2 億円であった。売上総利益は 6.0% 増加したが、売上総利益率は 1.9 ポイント低下して 20.9% となった。販管費は 10.5% 増加したが、販管費比率は 0.7 ポイント低下して 16.9% となった。同社の場合、為替変動の影響は主に対ユーロである。対ドルについては海外拠点の設立といった現地化の進展によって為替影響が軽微な状況となっている。

業績動向

営業利益増減要因

- ◆ 原価低減や価格転嫁等の経営努力を推し進めたものの、原材料・エネルギー価格高騰等の外部環境悪化を受け減益



2. セグメント別の動向

(1) 自動車関連製品事業

自動車関連製品事業は、売上高が13.6%増の49,853百万円、セグメント利益が4.4%減の2,515百万円となった。自動車生産台数は車載半導体不足や部品供給停滞の影響が継続したが、期末に向けて緩やかに回復傾向となり、為替の円安効果も寄与して売上高は2桁増収となった。利益面は原価低減や価格転嫁を推進したものの、原材料・エネルギー価格高騰などの影響をカバーしきれず減益となった。

(2) 船用・その他の製品事業

船用・その他の製品事業は、前期に一時的に高まった産業機器向け製品の需要が減少し、売上高が4.9%減の2,241百万円、セグメント利益が19.6%減の298百万円となった。

(3) その他

その他（商品等販売事業含む）は、ノルメカエイシアの子会社化等で売上高が41.5%増の6,429百万円となったが、セグメント利益は50.5%減の87百万円となった。

業績動向

3. 財務の状況

財務面で見ると、2023年3月期末の資産合計は前期末比1,493百万円増加して68,843百万円となった。主に棚卸資産が2,011百万円増加、受取手形・売掛金及び契約資産が597百万円増加した一方で、投資有価証券が1,020百万円減少したことなどによる。棚卸資産の増加は、自動車メーカーの生産調整やサプライチェーン混乱を考慮して戦略的に増やした一時的要因による。負債合計は同1,524百万円減少して30,725百万円となった。主に支払手形及び買掛金が510百万円増加、電子記録債務が422百万円増加した一方で、有利子負債（長短借入金）が1,911百万円減少、繰延税金負債が335百万円減少したことなどによる。有利子負債の削減により、ネットD/Eレシオは0.21倍に低下（前期末は0.27倍）した。純資産合計は同3,018百万円増加して38,117百万円となった。主に為替換算調整勘定が2,213百万円増加、利益剰余金が1,243百万円増加した一方で、その他有価証券評価差額金が607百万円減少したことなどによる。

この結果、自己資本比率は前期末比3.1ポイント上昇して52.4%となった。また、フリーキャッシュフローは2,023百万円（2021年3月期は869百万円、2022年3月期は3,419百万円）となり、安定経営に必要な水準を維持している。財務の健全性は維持されていると弊社では評価している。

連結貸借対照表

(単位：百万円)

	18/3 期末	19/3 期末	20/3 期末	21/3 期末	22/3 期末	23/3 期末	増減
資産合計	66,097	65,793	63,608	61,809	67,349	68,843	1,493
流動資産	27,355	28,489	27,623	26,131	30,166	32,654	2,488
固定資産	38,741	37,304	35,985	35,678	37,182	36,188	-994
負債合計	33,614	33,298	32,319	31,541	32,250	30,725	-1,524
流動負債	21,947	23,001	22,050	19,254	20,959	22,416	1,457
固定負債	11,666	10,296	10,269	12,287	11,291	8,309	-2,982
純資産合計	32,482	32,495	31,289	30,267	35,099	38,117	3,018
株主資本	28,918	30,189	29,950	28,299	30,105	31,417	1,312
自己資本比率	48.1%	47.4%	46.9%	46.4%	49.3%	52.4%	3.1pt

出所：決算短信よりフィスコ作成

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	18/3 期	19/3 期	20/3 期	21/3 期	22/3 期	23/3 期
営業活動によるキャッシュ・フロー	6,094	5,129	3,669	4,358	6,498	5,155
投資活動によるキャッシュ・フロー	-4,856	-4,604	-3,606	-3,489	-3,079	-3,132
財務活動によるキャッシュ・フロー	-1,104	-845	-919	596	-2,511	-2,965
現金及び現金同等物の期末残高	4,911	4,386	3,514	4,766	5,989	5,606

出所：決算短信よりフィスコ作成

今後の見通し

2024年3月期は大幅増益予想

● 2024年3月期連結業績予想の概要

2024年3月期の連結業績は、売上高が前期比4.2%増の61,000百万円、営業利益が同42.5%増の3,400百万円、経常利益が同16.1%増の3,200百万円、親会社株主に帰属する当期純利益が同16.1%増の2,100百万円と、増収・大幅増益を見込んでいる。想定為替レートは1ドル=130.00円、1ユーロ=140.00円としている。上期については、売上高が前年同期比8.0%増の30,000百万円、営業利益が同46.5%増の1,400百万円、経常利益が同13.3%減の1,200百万円、親会社株主に帰属する四半期純利益が同39.4%増の800百万円としている。全体として下期の構成比が高い計画である。自動車生産台数については、上期は車載半導体不足や部品供給停滞の影響継続を想定するが、下期には一定の回復を想定している。コスト面では原材料・エネルギー費の高止まりや人件費・研究開発費の増加などを想定するが、増産効果に加え、原価低減や価格転嫁などで吸収する見込みである。

2024年3月期 連結業績予想

(単位：百万円)

	23/3期		24/3期		23/3期(前期)		
	実績	構成比	予想	構成比	前期比	予想	増減率
売上高	58,524	100.0%	61,000	100.0%	4.2%	30,000	8.0%
営業利益	2,385	4.1%	3,400	5.6%	42.5%	1,400	46.5%
経常利益	2,755	4.7%	3,200	5.2%	16.1%	1,200	-13.3%
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,808	3.1%	2,100	3.4%	16.1%	800	39.4%
為替							
ドル/円	131.62	-	130.00	-	-	130.0	-
ユーロ/円	138.14	-	140.00	-	-	140.0	-

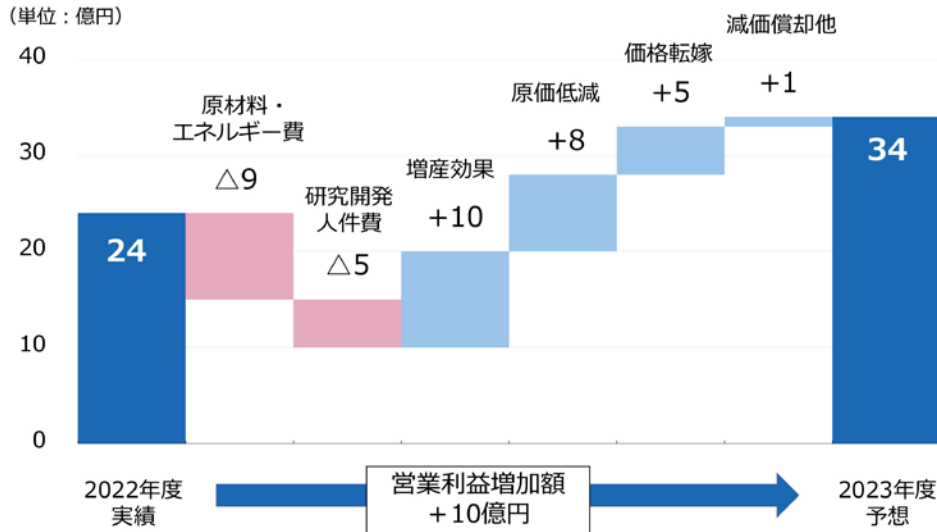
注：リケン NPR としての 24/3 期連結業績予想は経営統合後に公表される見込み
 出所：決算短信よりフィスコ作成

営業利益 10 億円増益の増減要因は、減益要因として、原材料・エネルギー費の増加で 9 億円、研究開発費・人件費の増加で 5 億円、増益要因として増産効果で 10 億円、原価低減効果で 8 億円、価格転嫁で 5 億円、減価償却費の減少等で 1 億円となっている。設備投資は前期比 40.6% 増加の 43 億円、減価償却費は同 5.8% 減の 43 億円、研究開発費は同 3.8% 増の 18 億円の計画としている。設備投資額が大幅な増加率となっているが、過去 3 期は（2021 年 3 月期 26 億円、2022 年 3 月期 28 億円、2023 年 3 月期 31 億円）、コロナ禍の影響により設備メーカーでの部品調達の停滞や自動車メーカーの生産調整の影響で一部設備の稼働を延期したことによるもので、2024 年 3 月期に大型投資を計画しているわけではない。自動化・省力化などの合理化投資、将来を見据えた研究開発投資、カーボンニュートラルに向けた環境投資を継続する。研究開発費は、カーボンニュートラルに貢献する燃費向上技術や水素エンジン・バイオ燃料などを使用する部品、新製品事業の開発に重点投資する。

今後の見通し

営業利益増減要因

- ◆ 原材料・エネルギー費、研究開発や人件費等による経費増があるものの、増産効果や原価低減、価格転嫁を推し進め、前年比10億円の増益予想



なお、この業績計画は同社としての予想であり、経営統合後のリケンNPRとしての2024年3月期連結業績予想については、経営統合（2023年10月2日付予定）後に公表される見込みである。

成長戦略

事業環境の変化に対応した長期ビジョン

1. 長期ビジョンと第八次中期経営計画

同社は、排出ガス規制などの環境貢献、コストダウン、EV化やCASEなどの技術ソリューション、グローバル対応といった、自動車業界を取り巻く事業環境の大きな変化に対応するため、長期ビジョン「The Next NPR 2030」を策定した。目標値としては、2031年3月期に売上高1,000億円、営業利益率10%以上、非自動車エンジン事業の売上高比率40%以上、CO₂排出量46%削減（2014年3月期比）を掲げている。

成長戦略

また、将来の「ありたい姿」からのバックキャストにて、2021年5月に第八次中期経営計画（2022年3月期～2024年3月期）を策定した。長期ビジョンの達成に向けた基盤構築ステージとして、2024年3月期の売上高540億円以上、営業利益率8%以上、非自動車エンジン事業の売上高比率15%以上、ROE8%以上、CO₂排出量25%削減(2014年3月期比)を目指している。なお、前途の2024年3月期連結業績予想は営業利益率が5.6%で、第八次中期経営計画の目標値8%以上に届かない形となるが、原材料・エネルギー価格等の市況高騰影響を除くと営業利益率は9.8%となり、順調な進捗となっている。

第八次中期経営計画の進捗状況

- ▶ 原材料・エネルギー価格の高騰や半導体不足による生産調整等の外部環境変化を受け、利益面の進捗に遅れが出ているが、その特殊要因を除いたところでは、着実な進展が図れている

	2021年度 実績	2022年度 実績	2023年度 予想	第八次中期経営計画 2023年度 目標値
<経営目標>				
・連結売上高	508億円	585億円	610億円	540億円以上
・営業利益率 (市況高騰影響除く)	5.2% (6.3%)	4.1% (7.7%)	5.6% (9.8%)	8%以上
・非自動車エンジン 売上高比率	14%	15%	15%	15%以上
・ROE	6.2%	5.2%	—	8%以上
<環境目標>				
CO ₂ 排出量 (2013年度比)	△37%	△35%	—	△25%

出所：決算説明会資料より掲載

市場環境の変化はあるがエンジン生き残りのシナリオも

2. 市場環境

グローバル自動車市場は、新興国を中心に需要拡大が見込まれるものの、地球温暖化やエネルギー問題に対応するため、環境規制の導入やEV化に向けた動きが加速しているほか、ICE（Internal Combustion Engine：内燃機関搭載車）が減少し、パワートレイン構成に変化が生じている。一方で、水素エンジンや再生可能エネルギーを利用して生成したクリーンなe-fuel（e燃料）エンジンの開発も進められており、次世代モビリティの選択肢として新たに普及する可能性も予想されている。EVとHEV（Hybrid Electric Vehicle）のWell to WheelでのCO₂排出量を比較すると、現在研究開発が進められている熱効率50%のエンジンを搭載したHEVは、EVに対して競争力があるためEV化が一気に進む可能性は低く、先進国においてエンジン生き残りのシナリオもあると弊社は想定している。

成長戦略

2022年12月にはトヨタ自動車が、タイで開催された耐久レースに水素を燃料とするエンジンを搭載した「GRカローラ」で参戦した。水素エンジン車が海外のレースに出場するのは初めてで、カーボンニュートラル時代に向けた新たなクリーン燃料自動車の選択肢の1つとして水素エンジンをアピールしている。また、2023年3月には、EU(欧州連合)において、ガソリンエンジン車の販売を2035年以降に禁止するという従来の方針を変更し、CO₂と水素を原料とする合成燃料を使う場合に限り2035年以降も容認することとした。同社は、iLabo(株)が実施する水素エンジントラック開発プロジェクトに2021年より参画し、水素エンジン固有の事象に適応したピストンリングおよびバルブシートを提供し、水素を燃やす際のエンジン性能の評価に主体的に係わっているほか、バイオ燃料やe-fuel燃料対応の製品開発にも積極的に取り組んでいる。

3. 経営戦略

長期ビジョン及び中期経営計画の目標達成に向けては、自動車業界の動向を踏まえ、既存事業(自動車エンジン事業)の収益力強化、新製品事業(非自動車エンジン事業)の育成・確立、サステナビリティ経営の推進、の3つの重点分野にリソースを注力する。

(1) 既存事業(自動車エンジン事業)の収益力強化

既存事業では、環境規制に対応した高品質の内燃機関部品を提供することで顧客のエンジン開発に貢献し、収益力を強化する。具体的には、他社と差別化した技術でエンジン熱効率50%達成に貢献する新製品開発を進めるほか、e-fuelや水素燃料などカーボンニュートラルに向けた製品の検討に取り組む。また、コア技術を生かして新興国市場への拡販を強化する。インドやアフリカといった新興国市場はEV化が見えておらず、当面はICE搭載車の拡大が続くと見込まれることから、成長余地のあるこれら新興国市場でのシェア拡大を目指す。また、大型商用車のEV化には課題が多く、当面はディーゼルエンジンを搭載していくことが見込まれることから、多くの案件獲得に成功している中国市場での大型商用車領域のシェア拡大を目指す。さらには、新車が徐々にEVに置き換わってもエンジン補修需要は底堅く推移すると見込まれることから、北米・中米・アフリカを中心にアフターマーケットビジネスでのシェア拡大を推進する。

(2) 新製品事業(非自動車エンジン事業)の育成・確立

非自動車エンジン事業では、医療分野や産業機械分野などにおける新製品事業の着実な進展と、M&A・オープンイノベーションを活用した早期事業化を目指す。

a) 医療分野

同社は、主力事業である自動車エンジン部品の製造販売事業で蓄積した金属材料技術や精密加工技術などのノウハウを活用して、2015年3月期より医療分野への事業展開を図っている。現在、国内外の有力医療機器メーカーや大学等の研究機関と連携し、医療従事者や患者の立場に立った「人にやさしい医療機器」の開発に注力している。

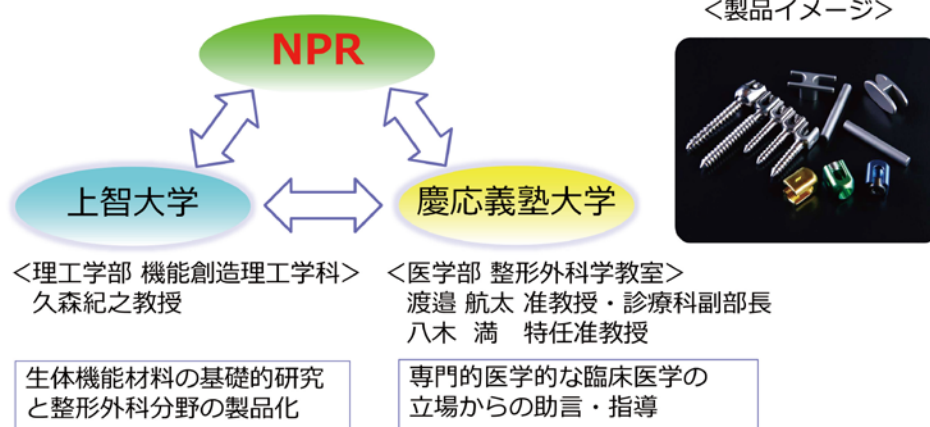
成長戦略

医療用新材料チタンタンタル合金「NiFreeT」は、ニッケルフリー・非磁性で生体適合性が高く、体内留置が可能で、医療機器用貴金属（プラチナ）と比較し安価という優位性がある。「NiFreeT」はピストンリング用に自社開発した形状記憶合金だが、加工性に優れているため医療材料に転換した。歯科用スクリュー、ガイドワイヤ、カテーテル補強材など埋入型医療機器への応用などで早期の製品化・事業化を目指している。上智大学の久森紀之（ひさむりのりゆき）教授と共同で技術検討を進めており、2023年5月には整形外科を中心とした医療機器への適用に向けて、慶應義塾大学医学部整形外科学教室の渡邊航太（わたなべ こおた）准教授・診療科副部長及び八木満（やぎ みつる）特任准教授とアドバイザー契約を締結した。また、2023年6月には、イギリスのエディンバラ国際会議場で開催されたチタン学会において、Medtronic社のBernard Li博士と共同執筆である同社の新製品事業開発部が「NiFreeT」の医療機器への適用を目的とした基礎研究結果についてプレゼンを実施した。2022年の世界の埋入型医療機器市場の年間売上高は約40億ドル（約5,000億円）の見込みとなっており、市場開拓余地は大きい。

新製品事業の育成・確立

医療用新材料チタンタンタル合金 NiFreeT(ニフリート)

- ・慶應義塾大学医学部 整形外科学教室ドクターとアドバイザー契約締結
- ・従来までの基礎的研究に加え、具体的な製品化にむけた共同技術検討を開始
- ・体内埋入時の骨への負担軽減を目指す



出所：決算説明会資料より掲載

2022年1月には、救急・災害用医療機器専門商社のノルメカエイシアを子会社化した。ノルメカエイシアは日本でいち早く災害医療の導入を提唱し、日本初の災害医療機器等の専門商社として、災害救急分野での豊富な知識・経験を有する。災害救急医療用資器材や感染症対策商品等を取り扱うほか、災害医療救助訓練の企画立案なども行っている。ノルメカエイシアが持つ幅広い顧客基盤ならびにソリューション提供・開発力と、同社のコア技術やモノづくり力、国内外の拠点活用を通じた組織対応力・販売力を融合することでグループシナジーを創出し、非自動車エンジン事業の売上拡大を目指す。

成長戦略

2022年9月には、MIM工法による外科用インプラントの標準規格 ASTM-F2885 に準拠した医療用チタン合金新材料（チタン6アルミニウム4バナジウム）の開発に成功した。不純物を減らしたことにより、一般的なMIM工法によって製造されたものと比べて疲労強度が約40%程度向上したほか、従来の加工品と比較しコストが低減した。強度が必要な外科用整形インプラント領域を中心に引き合いがあるようだ。引き続き材料や加工技術の開発を進め、医療製品の発展に貢献する方針だ。

このほか、世界最大手の医療機器メーカーである Medtronic との植込型医療機器協同開発プログラムでも新製品開発を進めている。

b) 産業機器分野

産業機器分野では、メタモールド工法の形状自由度や材料自由度の優位性を生かして、CASE関連部品、ロボット、センサーなどへ展開する方針である。また、3D形状圧粉コアを用いたアキシシャルギャップ型モータは、インホイールモータに最適で、電動カート、車いす、搬送・農業用ロボット、パワードスーツなどへの用途を想定している。

新製品事業の育成・確立

▶ モータ・ロボット・電動化事業

3D形状圧粉コアを用いた
アキシシャルギャップ型モータ

■ 薄型アキシシャルギャップモータ



想定用途
 ・電動カート
 ・車いす
 ・搬送・農業用ロボット
 ・パワードスーツ 等

外径：Φ180mm
 高さ：78.5mm
 重量：5.5kg

メタモールド（金属射出成形）工法の
形状自由度、材料自由度を活かし、
ロボット、センサー、CASE関連部品等
に展開、開発試作へ3D積層造形を提案

■ スカラーロボットのボールねじ循環駒



■ 超小型中空アキシシャルギャップモータ



中空

想定用途
 ・協働ロボット関節
 ・ドローン
 ・ファン 等

外径：Φ34mm
 高さ：17mm
 重量：65g

出所：決算説明会資料より掲載

■ 電動パワステのボールねじ循環駒


4. サステナビリティ経営

サステナビリティ経営については、社会に存在する様々な課題の中から優先して取り組むべき重要課題として、地球環境との共生（製品を通じた環境貢献、事業活動における環境貢献）、ステークホルダーとの共生（お客様満足度向上、従業員の安全と健康、ダイバーシティの実現）、持続的成長のための基盤醸成（人権尊重、コーポレート・ガバナンス、コンプライアンスの遵守）を特定し、サステナビリティ推進室（2021年10月設置）を中心に持続可能な社会の実現に向けた活動を展開している。

サステナビリティ経営の推進

Nippon Piston Ring

Ring the Future 技術の輪で未来を鳴らす

～サステナブルな未来のために～



出所：決算説明会資料より掲載

重要課題のうち「事業活動における環境貢献」としては、2024年3月期にCO₂排出量25%削減（2014年3月期比）、2031年3月期CO₂排出量46%削減（同）、2050年3月期頃にカーボンニュートラルの実現を目指している。これまで「革新的生産ライン」の導入、排熱再利用、照明のLED化、岩手県や栃木県の森林由来J-クレジットの活用などに取り組んでいる。また、2022年9月に子会社の日ピス岩手が、三井住友ファイナンス&リース（株）グループのSMFLみらいパートナーズ（株）と、PPA（Power Purchase Agreement = 電力購入契約）モデルを導入するエネルギーサービス契約を締結（2023年10月導入開始予定で、年間1,000tのCO₂削減見込み）したほか、タイの子会社SNPRにおいても太陽光発電設備を導入し、2023年7月より発電を開始している（年間294tのCO₂削減見込み）。

「お客様満足度向上」としては、海外拠点や仕入先を含むサプライチェーン全体での品質向上活動の内容や不良率低減の実績が認められ、2023年3月には、トヨタ自動車より「品質管理優秀賞」を受賞した。2022年に続く2年連続の受賞となった。

「従業員の安全と健康」としては、経済産業省及び日本健康会議が主催する「健康経営優良法人認定制度」において「健康経営優良法人2023（大規模法人部門）」の認定（2020年から4年連続の認定）を受けた。また、「持続的な成長のための基盤醸成」の取り組みとして、グループ人権方針を制定したほか、2023年5月には、政府関係閣僚（内閣府、経産省、厚労省、国交省及び内閣官房副長官）と経団連会長、日商會頭、連合会長をメンバーとする「未来を拓くパートナーシップ構築推進会議」の趣旨に賛同し、「パートナーシップ構築宣言」を策定・公表した。

これらの取り組みが評価され、サステナビリティに関する国際的な評価機関である仏EcoVadisが実施した2023年サステナビリティ調査において、ブロンズ評価を獲得した。

このほか、2023年6月に、TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）提言への賛同を表明し、TCFD提言に基づき、気候変動がもたらすリスクと機会に関する「ガバナンス」「戦略」「リスク管理」「指標と目標」の4項目について情報を開示した。

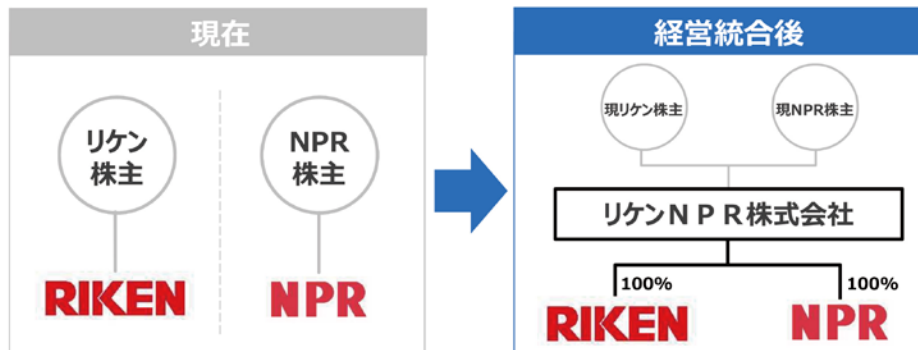
2023年10月2日付でリケンと経営統合して共同持株会社設立

5. リケンと経営統合して共同持株会社設立

2022年7月27日付で発表したリケンとの経営統合については、2023年5月2日付で公正取引委員会への届出及び審査手続がすべて終了し、2023年5月23日付で共同持株会社設立による経営統合に関する最終契約書を締結した。また、2023年6月23日開催の両社の定時株主総会において、2023年10月2日付で共同株式移転により共同持株会社リケンNPRを設立することに関する株式移転計画について、それぞれ承認可決された。株式移転比率は、同社普通株式1株に対して共同持株会社の普通株式1.02株、リケンの普通株式1株に対して共同持株会社の普通株式2株を割当交付する。同社及びリケンの株式は2023年9月28日付で上場廃止となり、共同持株会社リケンNPRが2023年10月2日付でプライム市場へ新規上場予定である。

経営統合の要旨

共同株式移転により、共同持株会社であるリケンNPR株式会社を設立



▼株式移転比率

	リケン	日本ピストンリング
リケンNPR普通株式	2	1.02

▼今後の想定スケジュール（予定）



出所：決算説明会資料より掲載

日本ピストンリング

6461 東証プライム市場

2023年7月13日(木)

<https://www.npr.co.jp/ir/index.html>

成長戦略

経営統合後の状況

商号	リケンP R株式会社（英文名：NPR-RIKEN CORPORATION）
事業内容	自動車関連製品、船用・その他の製品の製造・販売等
本店所在地	東京都千代田区三番町8番地1
本社機能所在地	東京本社 東京都千代田区三番町8番地1 さいたま本社 埼玉県さいたま市中央区本町東五丁目12番10号
機関及び役員	1.機関：監査等委員会設置会社 2.代表取締役は2名 代表取締役CEO：前川 泰則（選定予定） 代表取締役COO：高橋 輝夫（選定予定） 3.取締役の構成員：13名 前川 泰則 高橋 輝夫 伊藤 薫 坂本 裕司 坂場 秀博 藤田 雅章 平野 英治 黒澤 昌子 渡辺 孝栄 越場 裕人 本多 修 木村 博紀 佐久間 達哉
資本金	5,000百万円
上場証券取引所	東京証券取引所プライム市場

出所：決算説明会資料より掲載

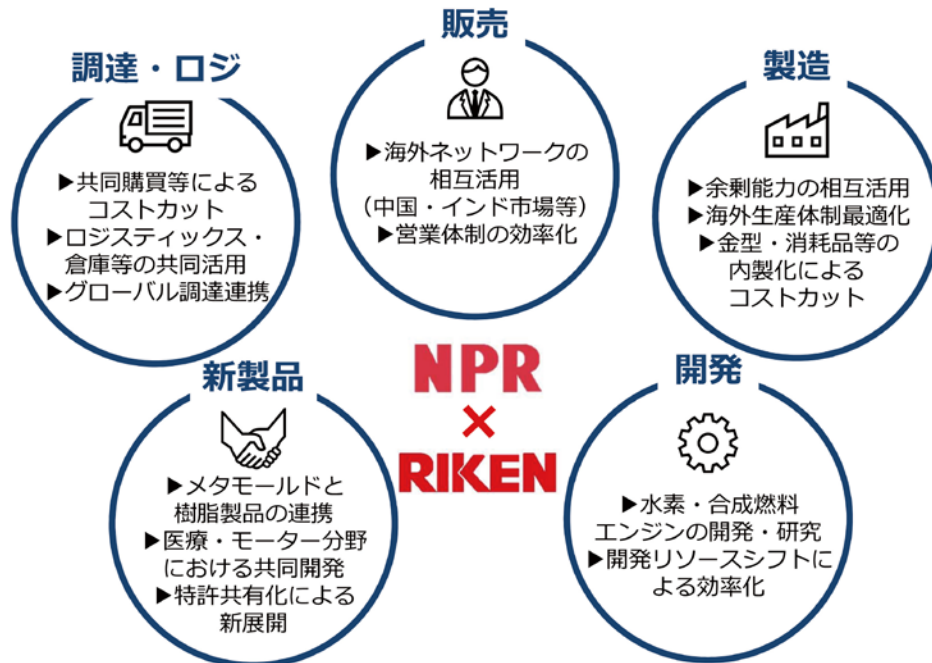
統合の背景・目的および現時点で想定されるシナジーについては以下のとおりである。

背景・目的としては、両社はともにピストンリングなど内燃機関部品を中心に事業を展開し、世界のモータリゼーションの発展に貢献してきた。そして今後も、地球環境に優しいエンジン部品の開発が両社に課せられた使命であり、同時に、内燃機関周辺部品にとらわれず、SDGs や ESG、脱炭素といったグローバルな潮流を捉えた新たな事業領域への投資を拡大していく必要があるものと認識している。このため、今後の発展の第一歩として、経営統合により長年培った両社のブランドを生かし、統合したガバナンスのもとで経営資源配分や次なるコア事業育成などを推進する。その結果、大きな相乗効果を出しつつ脱炭素実現に向けた取り組みの加速が可能になり、全く新たな事業体に進化し、持続的成長と企業価値向上を実現できる。経営統合が両社株主、従業員やすべてのステークホルダーに最適な選択であると確信し、経営統合に関する最終契約書を締結した。

経営統合によって見込まれるシナジー効果としては、(1) 経営リソースシフトによる既存事業の強化・次なるコア製品開発の早期実現、(2) スピードを増す脱炭素化への対応力強化、(3) インフラを含むリソースの共同利用によるコスト削減、(4) 製品相互補完等による生産効率化を通じた製造コスト削減及び供給責任への適時適切な対応、(5) 人や技術の交流を通じた人的スキル高度化、を挙げている。

成長戦略

想定されるシナジー



出所：決算説明会資料より掲載

(1) 経営リソースシフトによる既存事業の強化・次なるコア製品開発の早期実現

設備投資の濃淡の調整、広範囲の生産最適化などを進めることで、既存事業の効率化と開発力の深化を図り、キャッシュ・フロー創出力を強化する。また、既存事業の効率化を通じ、次なるコア事業・新製品分野に経営リソースをシフトし、新製品開発の早期実現を目指す。具体的には、同社は新製品事業（医療機器事業、電動化・ロボット事業、モータ事業）の育成・確立を、リケン次世代コア製品（熱エンジニアリング事業、EMC事業、水素・新エネルギー事業、次世代新事業（非ICE））の芽の多数創出を目指している。

(2) スピードを増す脱炭素化への対応力強化

これまで培ってきた両社の製品、生産に関する技術やリソースを持ち寄り展開することで、環境技術分野を発展させ製品の脱炭素化を加速するとともに、サプライチェーン全体を視野に入れたCO₂排出量の削減にも積極的に取り組み、サステナブルな社会の実現に貢献する。具体的には、環境性能に優れた製品によってICEの燃費（環境負荷）低減に貢献するとともに、同社の高効率パワートレインシステム実現ソリューションの提供、リケンでの新世代ICE対応部品の開発などに取り組む。

(3) インフラを含むリソースの共同利用によるコスト削減

サプライチェーン全体における生産性向上や、両社の内製プロセス共通化による外部流出費用の削減、共同購買による調達費用の削減、重複するシステムや間接業務などの効率化を進めることで、競争優位性を確保する。

(4) 製品相互補完等による生産効率化を通じた製造コスト削減及び供給責任への適時適切な対応

従来の枠を超えた工場の相互利用や生産拠点の最適化を進め、大幅な生産性改善、高品質品を供給できる体制の拡充、固定費削減の実現を目指す。また、サステナブルな生産体制の確立を通じ、顧客への供給責任を適時適切に果たす。

(5) 人や技術の交流を通じた人的スキル高度化

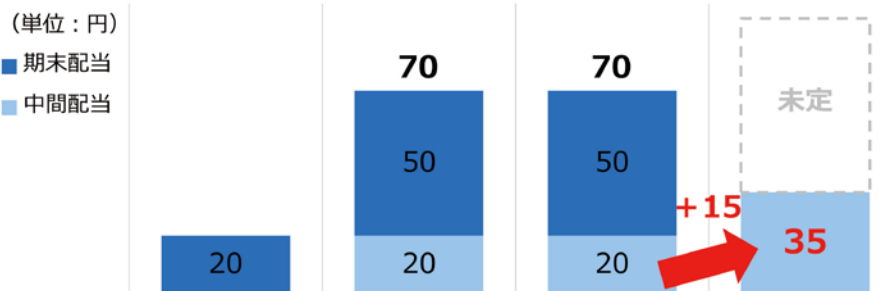
知見や技術の積極的な交流を通じて「新しいアイデア」が生まれる機会を様々な分野や職種で提供するとともに、従業員エンゲージメントがよりいっそう高まる職場環境の実現を目指す。

6. 株主還元

同社は、株主への適切かつ安定的な利益配分を行うことを経営の重要課題の1つと位置付けており、業績の動向や将来の事業展開等を総合的に判断して実施するとしている。この基本方針に基づいて、2023年3月期の配当は前期と同額の70円（中間20円、期末50円）とした。配当性向は30.1%だった。2024年3月期の配当については、中間配当35円を公表した。前期比15円増配予想である。期末配当については現時点では未定とし、共同持株会社リケンNPRとして改めて公表する予定である。

株主還元（配当）

- ◆ 方針：配当性向30%程度以上を目安に、**安定的・継続的**な配当を実施
- ◆ 中間：35円（前年比+15円）
- ◆ 期末：未定（リケンと共同持株会社設立による経営統合を行う予定のため）



	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度 (中間予想)
配当性向	—%	28%	30%	35%

出所：決算説明会資料より掲載

7. 弊社の注目点

自動車エンジン部品業界はEV化の流れで厳しい事業環境が警戒されているが、一気にEV化が進むわけではなく、前述のようにエンジン生き残りのシナリオも想定できる。同社はリケンとの経営統合により、既存のエンジン部品分野において低燃費化への技術貢献に取り組むだけでなく、両社のリソースを相互活用した効率化や新製品・新事業への展開を加速する方針である。経営統合後に公表される新たな経営方針では、持続的成長と企業価値向上に向けた意欲的な成長戦略が打ち出される可能性があり、その内容に注目したいと弊社では考えている。

重要事項（ディスクレマー）

株式会社フィスコ（以下「フィスコ」という）は株価情報および指数情報の利用について東京証券取引所・大阪取引所・日本経済新聞社の承諾のもと提供しています。

本レポートは、あくまで情報提供を目的としたものであり、投資その他の行為および行動を勧誘するものではありません。

本レポートはフィスコが信頼できると判断した情報をもとにフィスコが作成・表示したのですが、フィスコは本レポートの内容および当該情報の正確性、完全性、的確性、信頼性等について、いかなる保証をするものではありません。

本レポートに掲載されている発行体の有価証券、通貨、商品、有価証券その他の金融商品は、企業の活動内容、経済政策や世界情勢などの影響により、その価値を増大または減少することもあり、価値を失う場合があります。本レポートは将来のいかなる結果をお約束するものでもありません。お客様が本レポートおよび本レポートに記載の情報をいかなる目的で使用する場合においても、お客様の判断と責任において使用するものであり、使用の結果として、お客様になんらかの損害が発生した場合でも、フィスコは、理由のいかんを問わず、いかなる責任も負いません。

本レポートは、対象となる企業の依頼に基づき、企業への電話取材等を通じて当該企業より情報提供を受けて作成されていますが、本レポートに含まれる仮説や結論その他全ての内容はフィスコの分析によるものです。本レポートに記載された内容は、本レポート作成時点におけるものであり、予告なく変更される場合があります。フィスコは本レポートを更新する義務を負いません。

本文およびデータ等の著作権を含む知的所有権はフィスコに帰属し、フィスコに無断で本レポートおよびその複製物を修正・加工、複製、送信、配布等することは堅く禁じられています。

フィスコおよび関連会社ならびにそれらの取締役、役員、従業員は、本レポートに掲載されている金融商品または発行体の証券について、売買等の取引、保有を行っているまたは行う場合があります。

以上の点をご了承の上、ご利用ください。

■お問い合わせ■

〒107-0062 東京都港区南青山 5-13-3

株式会社フィスコ

電話：03-5774-2443（IR コンサルティング事業本部）

メールアドレス：support@fisco.co.jp