

2026年3月期 決算説明会

2026年4月28日
株式会社アイシン

2026年3月期 決算のポイント

実績

売上収益は、得意先の車両生産台数およびパワートレインユニット販売台数などの増加により前期に比べ増収。営業利益は、人・将来への投資や関税影響があったものの、企業体質改善努力・構造改革の効果などにより前期に比べ増益。当期利益は税引前利益増加や政策保有株式売却等に伴う税費用軽減により増益。

業績予想

来期は、主力商品の収益性拡大および電動化商品の拡販を加速させるとともに、中期経営計画初年度の「将来への仕込み」として成長投資を推進する。また、中東情勢による影響を一定程度織り込んだ上で、売上収益 5 兆2,500億円、営業利益2,350億円の増収・増益を見込む。

株主還元

当期の年間配当は、期初公表の予想から 5 円増配し70円（期末配当40円）。中期経営計画で示したDOE3.5%に向けて、来期は更に 5 円増配の75円とする。資本効率の向上に向けた資本政策の一環で、自己株式取得1,000億円を予定。

2026年3月期 実績

1

2026年3月期 実績 決算サマリー

() 内は売上収益比率 【単位：億円】

	2025年3月期 実績		2026年3月期 実績		増減	増減率 %
売上収益	48,961	-	51,177	-	+2,216	+4.5
営業利益	2,029	(4.1)	2,287	(4.5)	+258	+12.7
税引前利益	1,734	(3.5)	2,479	(4.8)	+745	+43.0
当期利益*1	1,075	(2.2)	1,716	(3.4)	+641	+59.6

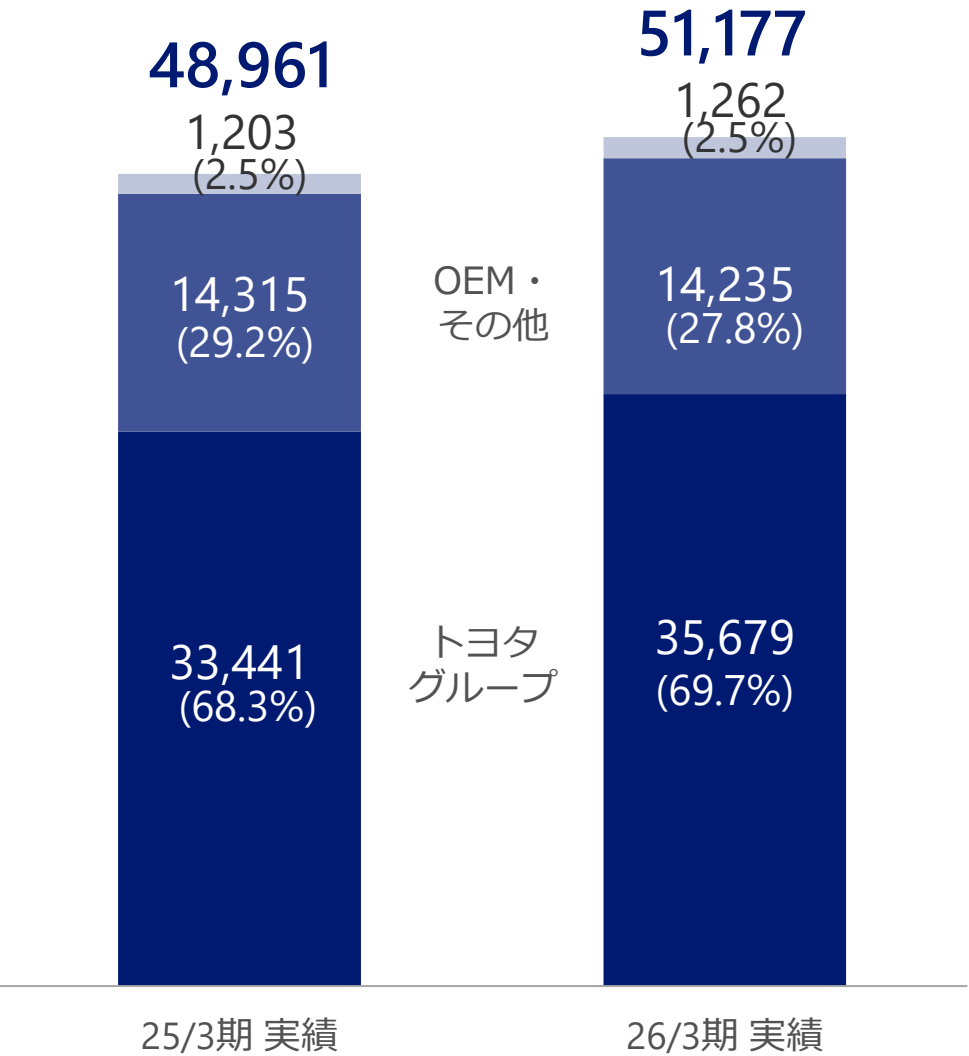
*1：親会社の所有者に帰属する当期利益

前提条件	為替 レート	米ドル	153	円	151	円	▲2	円	▲1.3
		中国元	21.1	円	21.2	円	+0.1	円	+0.5
	トヨタ生産台数		976	万台	999	万台	+23	万台	+2.4
	パワーtrainユニット 販売台数*2		1,014	万台	1,019	万台	+5	万台	+0.5
	(内 電動ユニット*3)		(231)		(269)		(+38)		(+16.4)

*2：AT, CVT, HEV, eAxleの合計販売台数 *3：HEV, eAxleの合計販売台数

2026年3月期 実績 得意先別売上収益

- 自動車部品関連
- エネルギーソリューション関連他



【単位：億円】

得意先別（OEM・その他）				
得意先	2025年3月期 実績	2026年3月期 実績	増減	増減率 (%)
スズキ	1,879	2,341	+462	+24.6
Stellantis	2,213	1,913	▲300	▲13.6
VW&Audi	1,581	1,507	▲74	▲4.7
ホンダ	890	845	▲45	▲5.1
ボルボ	942	844	▲98	▲10.3
三菱	709	803	+94	+13.2
日産	731	683	▲48	▲6.7
吉利汽車	551	506	▲45	▲8.2
いすゞ	409	457	+48	+11.8
第一汽車	479	437	▲42	▲8.9
その他	3,931	3,899	▲32	▲0.8
合計	14,315	14,235	▲80	▲0.6
(参考) 中国民族系	2,229	1,934	▲295	▲13.2

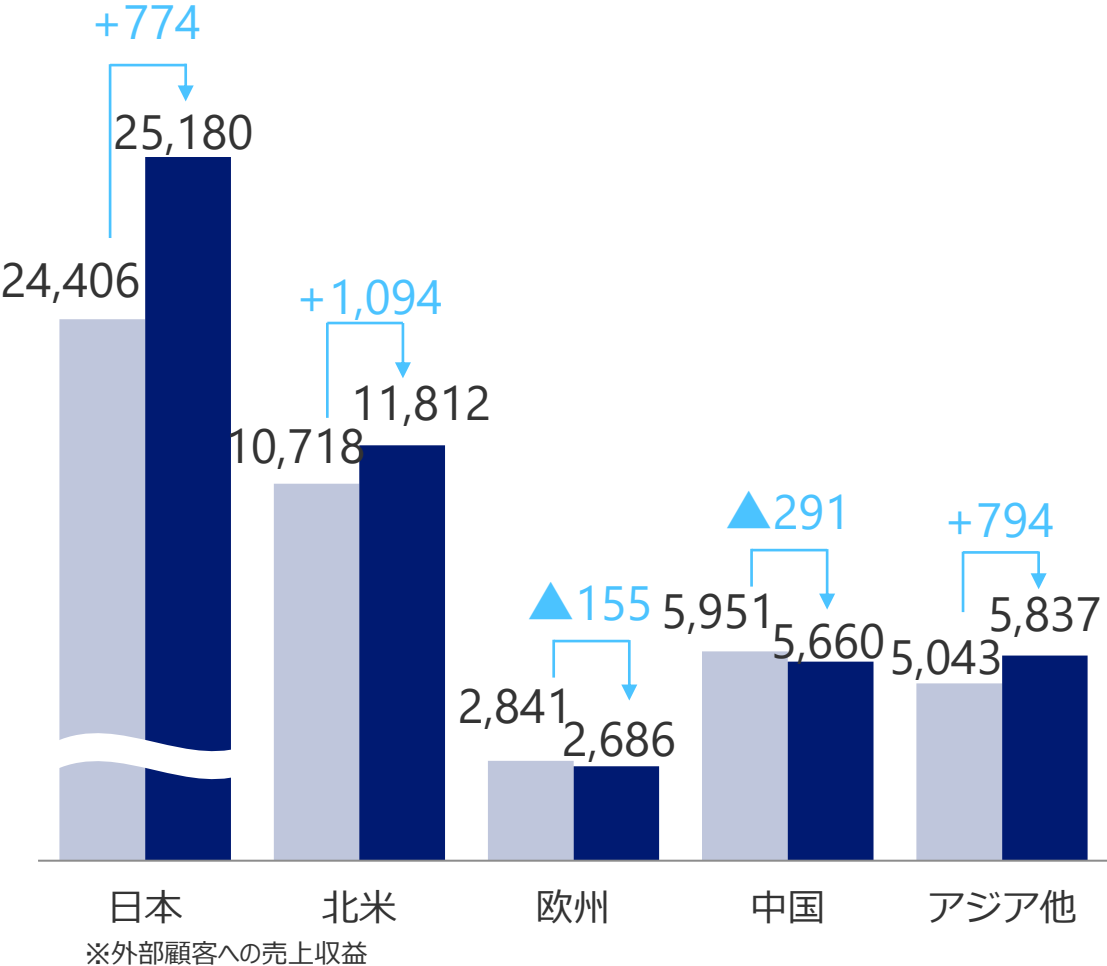
2026年3月期 実績 所在地別セグメント

2025年3月期 実績

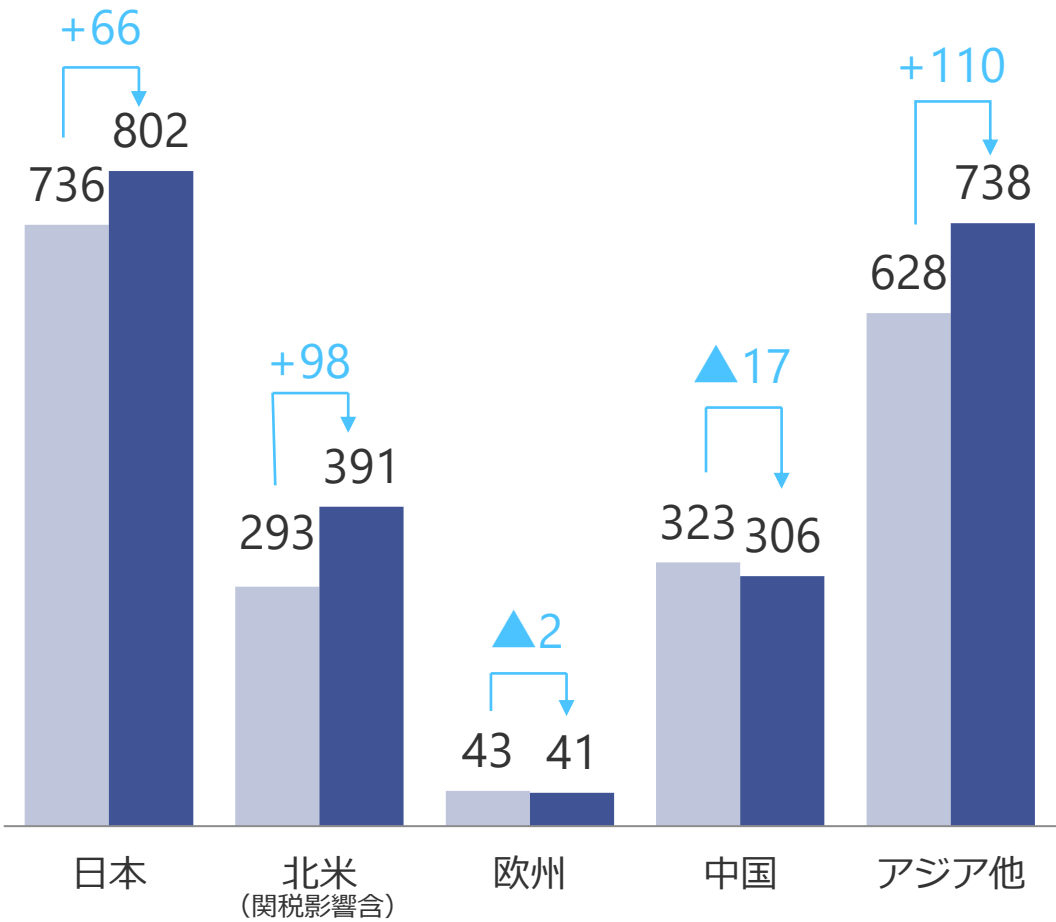
2026年3月期 実績

【単位：億円】

売上収益（前期比+2,216）

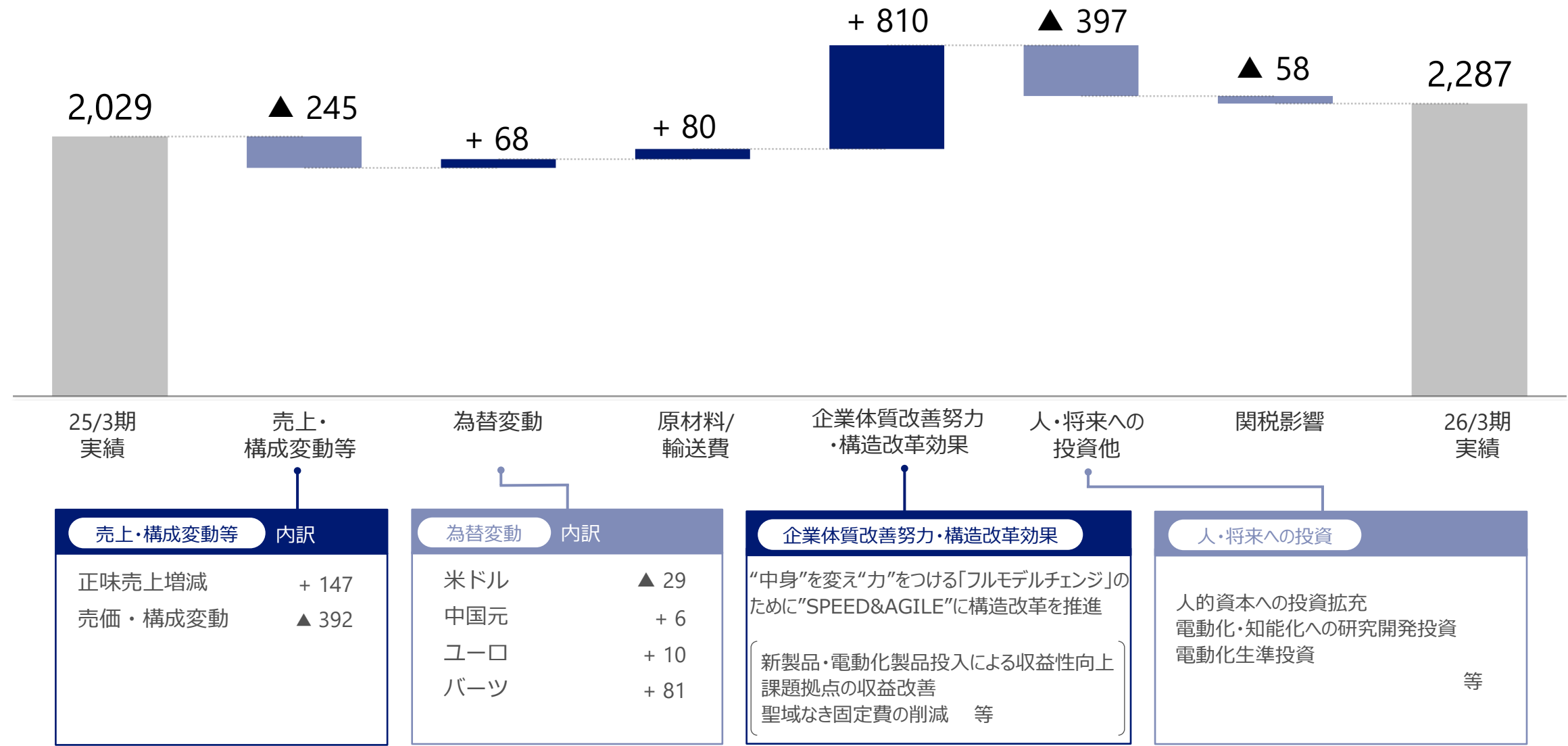


営業利益（前期比+258）



2026年3月期 実績 営業利益増減

【単位：億円】



2027年3月期 予想

2

2027年3月期 予想 決算サマリー

() 内は売上収益比率【単位：億円】

	2026年3月期 実績		2027年3月期 予想		増減	増減率 %
売上収益	51,177	-	52,500	-	+1,323	+2.6
営業利益	2,287	(4.5)	2,350	(4.5)	+ 63	+ 2.7
税引前利益	2,479	(4.8)	2,450	(4.7)	▲ 29	▲ 1.2
当期利益*1	1,716	(3.4)	1,500	(2.9)	▲ 216	▲ 12.6

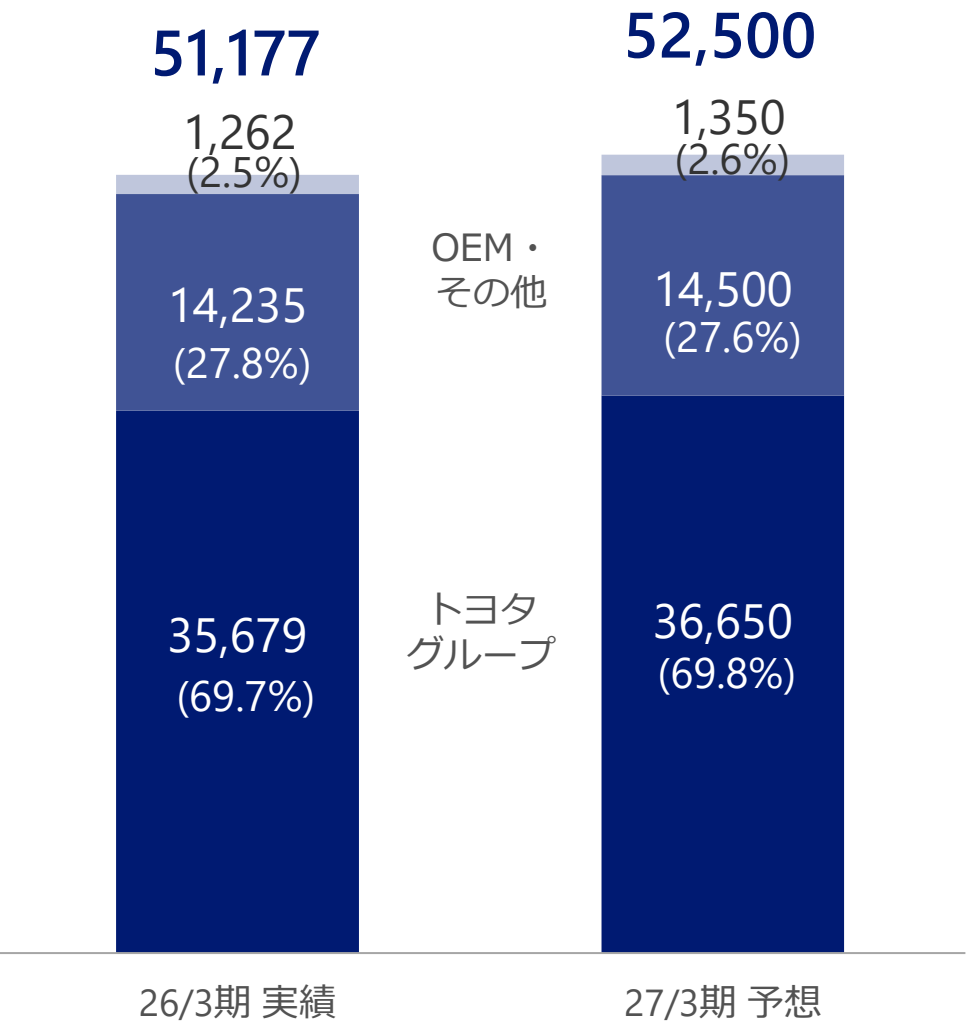
*1：親会社の所有者に帰属する当期利益

前提条件	為替レート	米ドル	151	円	150	円	▲ 1	円	▲ 0.7
		中国元	21.2	円	21.5	円	+ 0.3	円	+ 1.4
	パートレインユニット 販売台数*2		1,019	万台	1,070	万台	+ 51	万台	+ 5.0
		(内 電動ユニット*3)	(269)		(375)		(+ 106)		(+ 39.3)

*2：AT, CVT, HEV, eAxleの合計販売台数 *3：HEV, eAxleの合計販売台数

2027年3月期 予想 得意先別売上収益

- 自動車部品関連
- エネルギーソリューション関連他



【単位：億円】

得意先別（OEM・その他）				
得意先	2026年3月期 実績	2027年3月期 予想	増減	増減率 (%)
スズキ	2,341	2,400	+59	+2.5
Stellantis	1,913	2,220	+307	+16.0
VW&Audi	1,507	1,350	▲157	▲10.4
ホンダ	845	800	▲45	▲5.4
三菱	803	760	▲43	▲5.4
日産	683	700	+17	+2.5
ボルボ	844	680	▲164	▲19.5
マヒンドラ	324	550	+226	+69.4
マツダ	219	510	+291	+132.3
いすゞ	457	500	+43	+9.2
その他	4,299	4,030	▲269	▲6.2
合計	14,235	14,500	+265	+1.9
(参考) 中国民族系	1,934	1,700	▲234	▲12.1

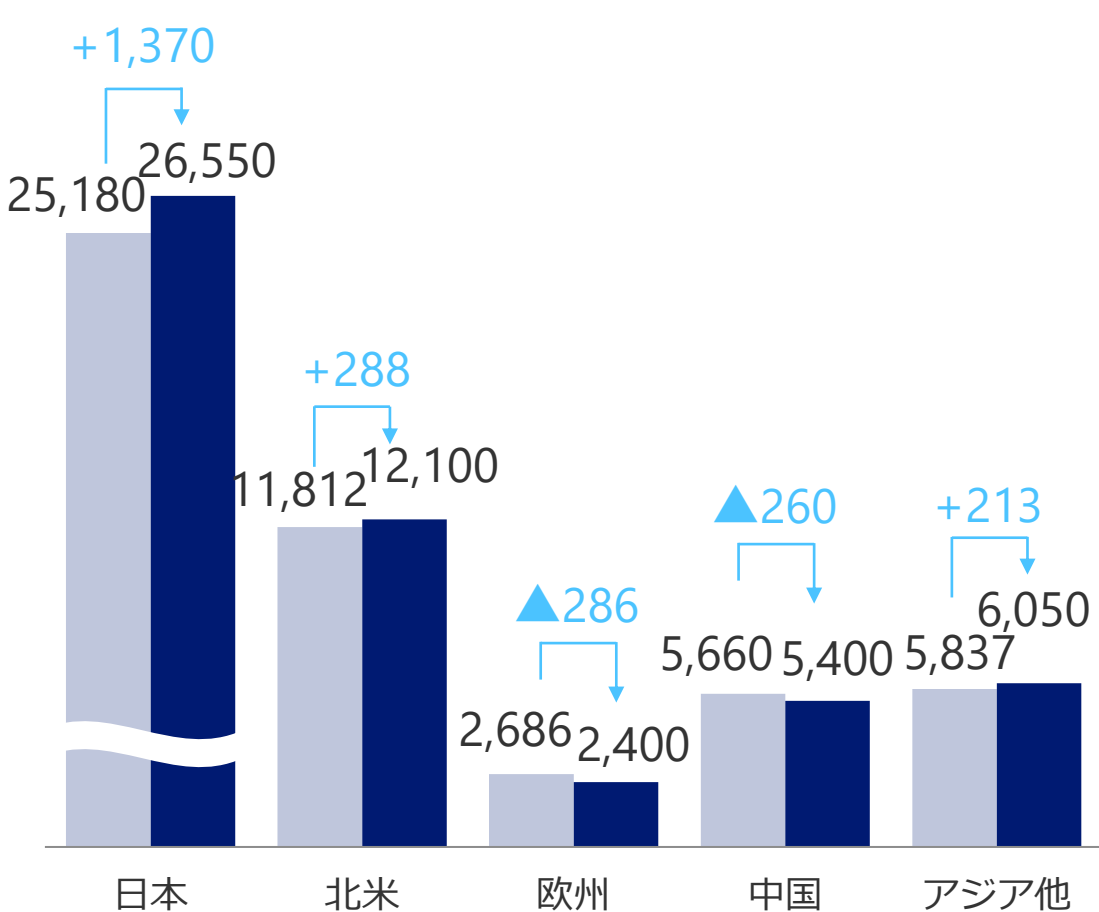
2027年3月期 予想 所在地別セグメント

2026年3月期 実績

2027年3月期 予想

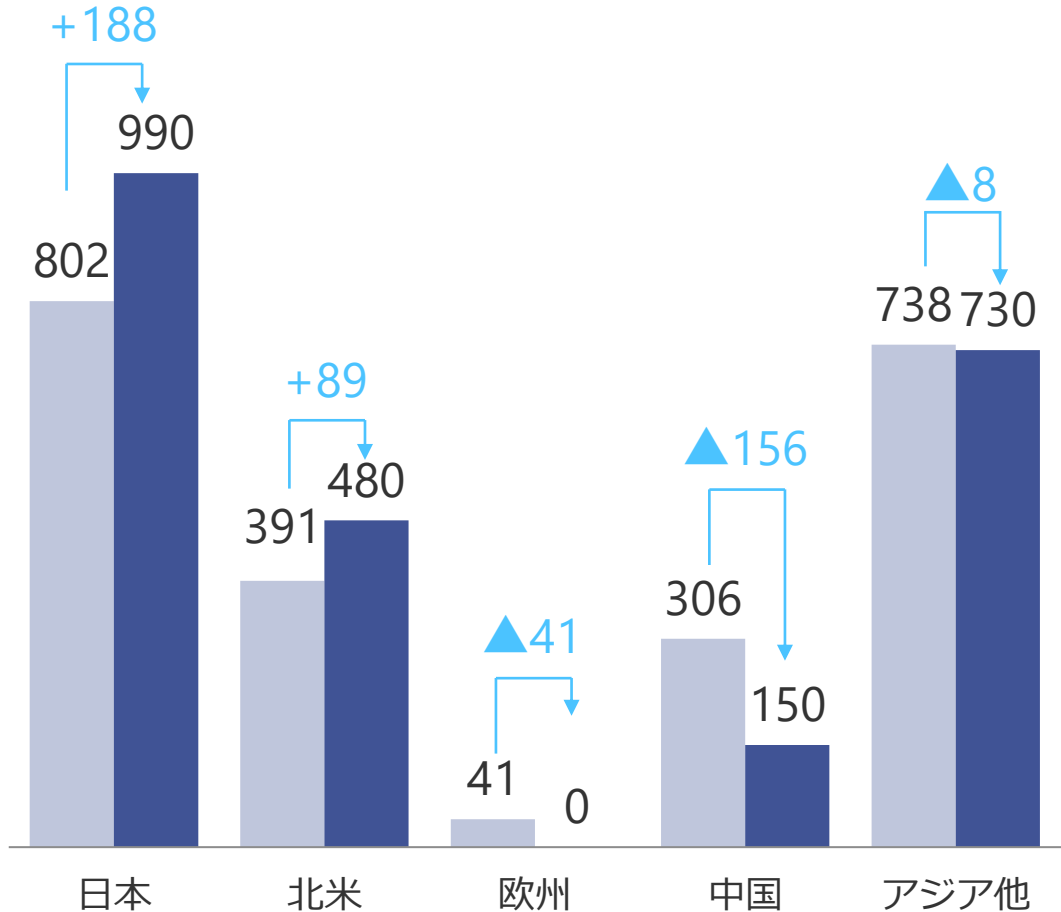
【単位：億円】

売上収益（前期比1,323）



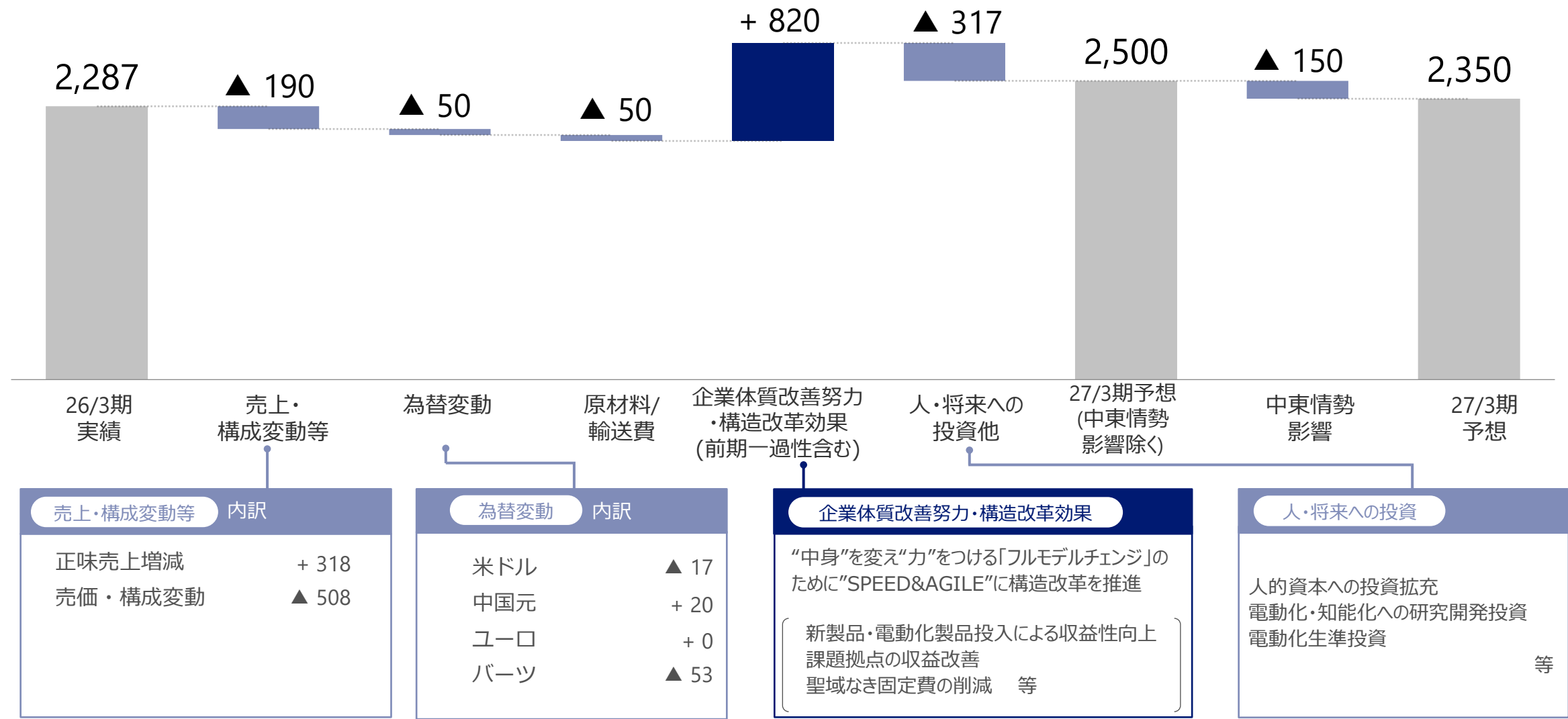
※外部顧客への売上収益

営業利益（前期比+63）



2027年3月期 予想 営業利益増減

【単位：億円】



2028年中期経営計画アップデート

3

2028年中期経営計画 初年度の位置付け及び28年に向けて

中期経営計画の経営目標達成に向けて、26年度は「中長期的な成長に向けた投資」を強化（当初計画内）
本格的な利益成長は、収益構造改革による利益水準向上に加え拡販による台数増加等を背景に28年度にかけて顕在化



■ 26年度 営業利益予想のポイント

- ①中長期成長に向けた投資を強化（前期比 ▲230億円）
 - ・ 電動化・知能化に向けた研究開発と新製品立上げ
 - ・ デジタル基盤強化、サステナブル投資、新規事業創出 等
- ②中東情勢等リスクを織り込み（影響見込み ▲150億円）
 - ・ 資源価格高騰影響 等

■ 28年に向けた営業利益の方向性

- ③収益構造改革
 - ・ 既存商品の競争力強化（中国流の学びを基に仕様やコスト構造を改革しグローバルに横展開）
 - ・ 電動ユニット、ブレーキを中心に新製品によるミックス改善
- ④拡販・台数増
 - ・ グローバルな生産体制を活かし、各地域の新規需要取り込み（北米・アセアン向けPHEV/HEV現地生産拡大 等）
- ⑤将来投資
 - ・ 人的資本、DX（リードタイム短縮、投資減、生産性向上 等）

地域軸経営の推進

- : 現地生産プロジェクト
- : 現地出身トップ



グローバル生産体制を強みに地域戦略を一層強化し、地域ごとのニーズに応じていく

ATのシェアアップに向けて（1/2）

米国でマツダの6速ATを受託生産

当社は、米国における生産体制を活用し、現地連結子会社であるAISIN Drivetrain, Inc.（ADI）において、マツダ株式会社が開発した6速オートマチックトランスミッションの受託生産を開始



ADI（インディアナ州）

■ 概要

- 北米での完成車メーカーによる現地生産の拡大や、供給安定性・即応力に対する要請の高まりに対して、これまで培ってきた**トランスミッション分野における生産技術や品質管理の知見を活かし、地域に根差した生産体制の構築を推進**
- 本件を通じて、北米市場における供給力・対応力を一層高めるとともに、顧客ニーズに応じた現地生産化を通じて、安定供給と競争力の強化に貢献

お客様の地政学リスクへの対応ニーズにグローバル生産体制の強みを活かし応える

ATのシェアアップに向けて (2/2)

インド事業拡大に向け生産体制強化

当社とインドの連結子会社であるAISIN AUTOMOTIVE HARYANA PRIVATE LIMITED (AHL) は、インドにおける自動変速機需要の獲得に向け、約320億円を投資し、AHL既存工場の拡張及び新工場を設立



AHL (ハリヤナ州ロータク)

■ 概要

- ・ インド自動車市場は今後も着実な成長が見込まれる中、
従来主流であったマニュアル車からオートマチック車への需要シフトが進行
- ・ 自動変速機の現地生産ニーズに対応するため、AHL既存工場の拡張とマハラシュトラ州サンバジナガルでの新工場設立に約320億円を投資し、AT・CVTの現地生産化を推進
- ・ 既存工場の拡張区、新工場ともに2029年中の稼働開始を予定

現地生産化を通じて、成長市場インドにおけるAT・CVT需要の確実な獲得をめざす

アイシン独自技術を起点とした事業領域の拡大

超微細水浸透技術「ハイドレイド」を美容へ応用

アイシンとMTGが戦略的パートナーシップを締結し、
新製品における共同開発を開始

▶ 第一弾商品「ReFa HYDRAID（リファハイドレイド）」

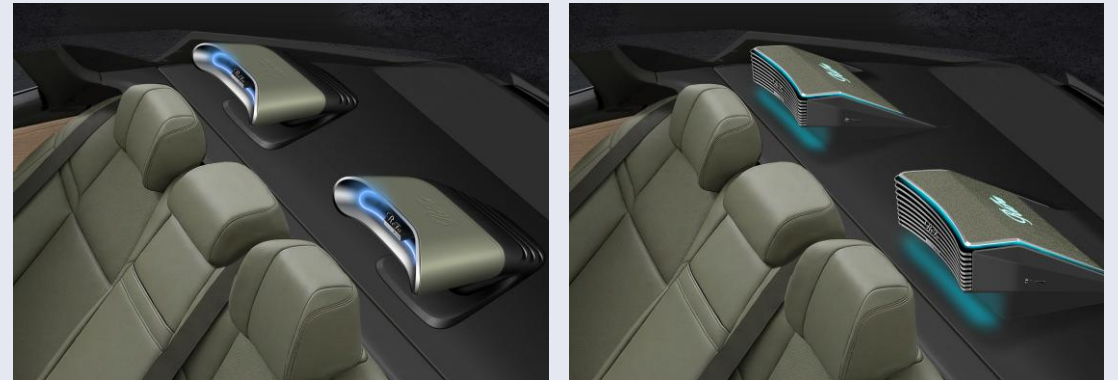


【ハイドレイド】

自動車の排ガス処理で用いられる触媒構造の技術を応用し、
微細な水粒子を安定的に生成・放出できる技術

■ Topics | モビリティ分野への展開

Auto China 2026（北京国際自動車展覧会）にて
ReFa HYDRAIDをLEXUSの車両に搭載するコンセプトを出展



- 近年、自動車は移動手段としての価値にとどまらず、
快適性や心地よさ、さらには人の健やかさに配慮した「空間」へと進化
- 当社は先端技術であるハイドレイドをコア技術の一つとして位置づけ、
その可能性を美容など従来の領域にとどめることなく、
モビリティ分野へと広げる取り組みを推進
- 本展示では、ハイドレイド技術をLEXUSの車室空間に応用し、
運転者だけでなく同乗者にも配慮した“健やかな移動体験”を提案

エネルギーバリューチェーンの拡大に向けて

ペロブスカイト太陽電池

- ・ 愛知県庁西庁舎にペロブスカイト太陽電池を設置し、**実証事業を開始（愛知県内の公共建築物での実証は今回初）**
- ・ 加えて、愛知県が選定した9か所の実証フィールドにおける軽量ペロブスカイト太陽電池の実証実験にも参画



愛知県庁西庁舎での式典の様様

バイオ燃料「Bio-M-Coke®」

- ・ アイシングループで独自に開発したBio-M-Coke®の生産会社をインドネシアに設立し、**26年より本格的に生産開始**
- ・ **国内外からの高い関心を受け、今後生産体制の拡充を図る**



バイオ燃料の生産を担う
PT. ATP Bio Indonesia



原料となるヤシ殻

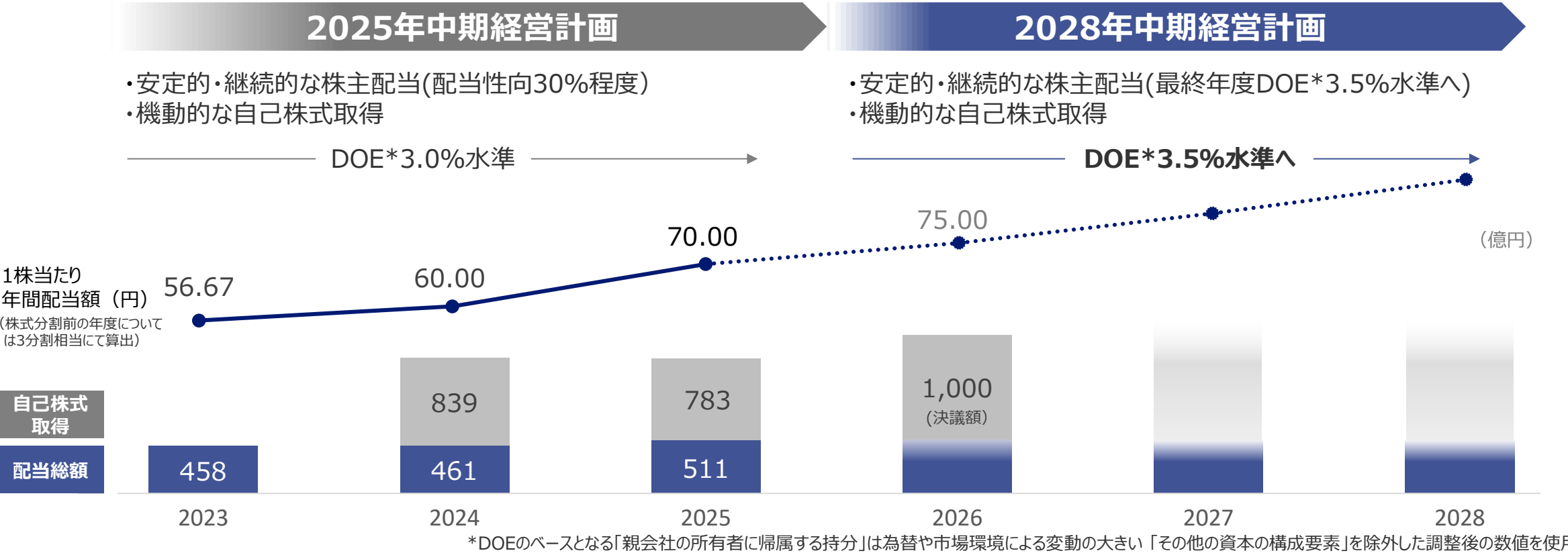


バイオ燃料 Bio-M-Coke®

次世代エネルギー技術の実証と事業化を通じて、エネルギーバリューチェーンの拡大を加速

2028年中期経営計画を実現する財務戦略（株主還元方針）

資本コストや株価を意識した経営の実現に向けて、今後の着実な利益の積増しによるROEの持続的な改善とCap比率を基にした資本の最適配分を一層徹底。新たな配当指標としてDOE*を採用。3.0%水準を起点に、ROEの改善を背景として、2028年度に3.5%水準を目安に段階的に引き上げていく。



安定・継続的な株主配当及び機動的な自己株式取得を通じて株主還元を強化

バランスシート改革による資金創出（2023年-2025年）

事業資産

事業資産圧縮

目標 1,000億円以上圧縮

累計*1 1,232億円資金創出

パートナーへの事業譲渡

- ・ シート事業
- ・ シャワートイレ事業
- ・ エクセディ資本関係解消
- ・ 愛信(安慶)汽車零部件有限公司の持分譲渡

低効率資産の早期圧縮

- ・ 余剰資産の構造改革
 - 遊休資産売却（不動産・設備等）
- ・ グループ会社統廃合による資産最適化（統括会社・生産法人等）

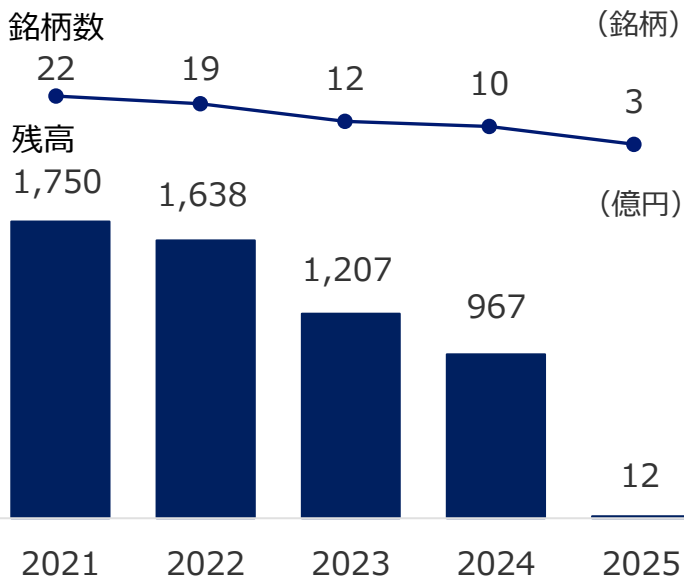
政策保有株式

政策保有株式売却を実行

目標 1,000億円以上売却

累計*1 2,664億円資金創出

銘柄数および残高推移



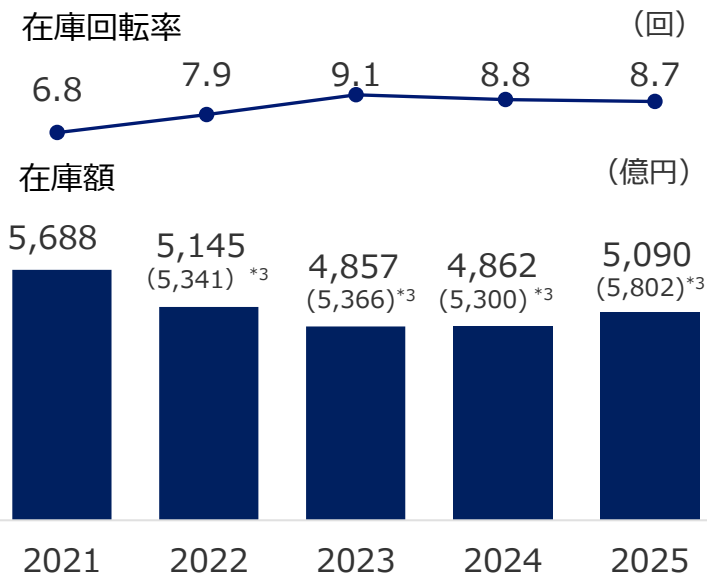
グローバル在庫

グローバル在庫圧縮

目標 1,000億円以上圧縮

21年度比 598億円資金創出*2

在庫回転率および在庫額推移



*1 23年度から当期までの累計 *2 21年度為替レート前提 *3 () 実績為替レート前提

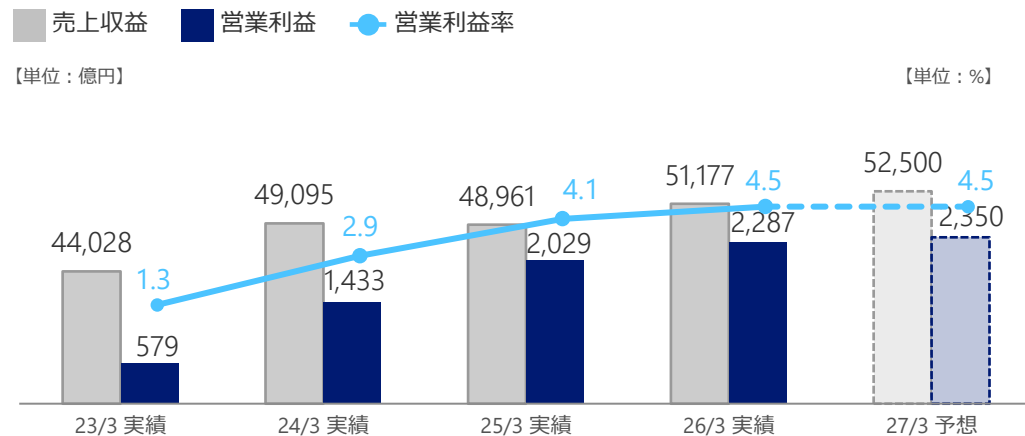
総資産の10%（4,000億円）を目標に資産圧縮を推進し、4,494億円の資金を創出

参考情報

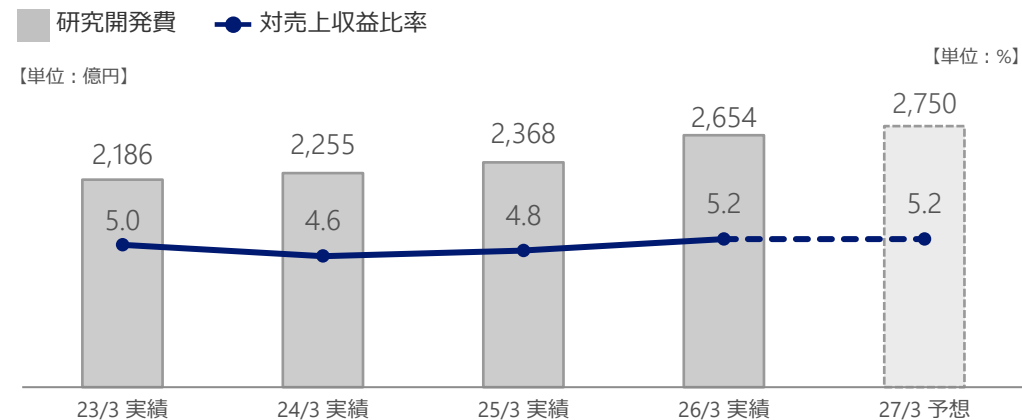
4

業績ハイライト

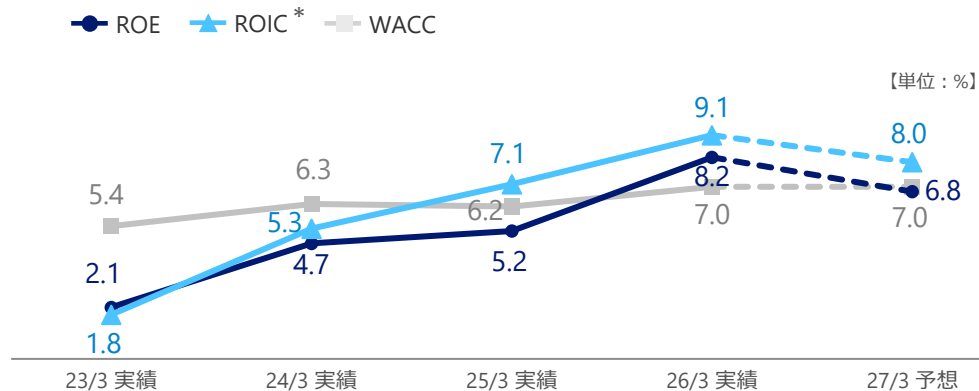
売上収益／営業利益／営業利益率



研究開発費／対売上収益比率

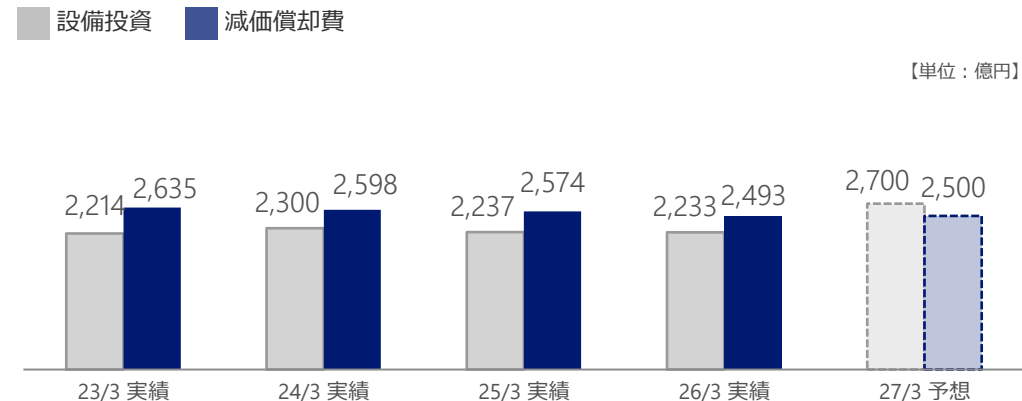


自己資本利益率／投下資本利益率／加重平均資本コスト



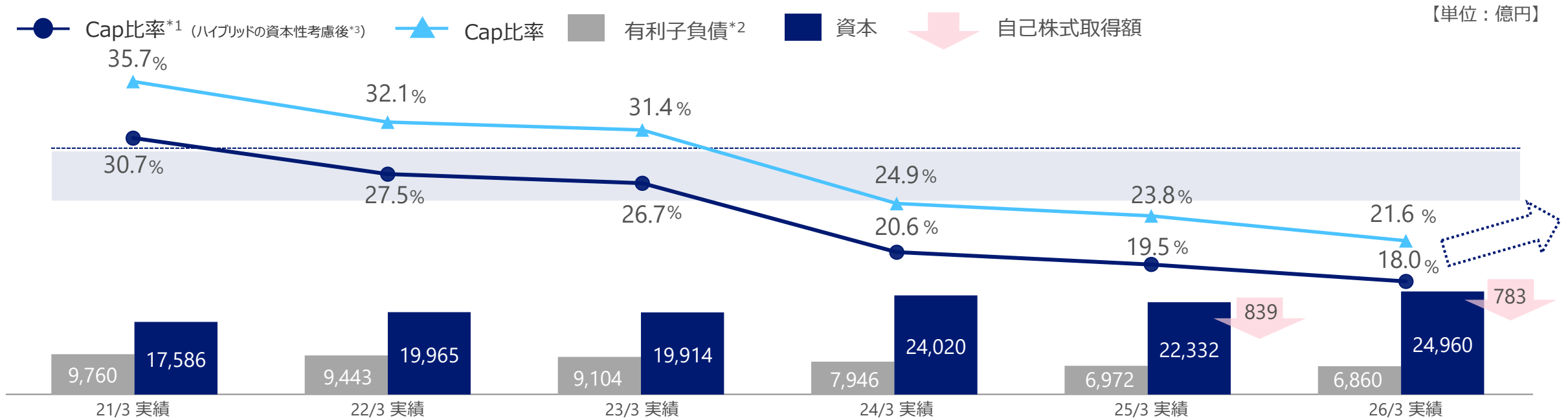
*税引き後営業利益÷(棚卸資産+有形固定資産+無形資産)

設備投資／減価償却費



資本政策

「財務の安全性」と「資本の効率性」のバランスを取りながら、企業価値の向上を図ることを基本方針としています。そのバランスを考える上で、キャピタリゼーション比率^{*1}が25%～30%となるのが最適な資本構成であると考えています。



最適資本構成の実現に向け、2024年度に839億円、2025年に783億円の自己株式取得を実施したものの、安定的な利益創出等を背景に自己資本が積みあがり、足元のCap比率は低下。2026年度は1,000億円規模の自己株式取得を実施することで資本効率を高め、Cap比率を中長期的に望ましい水準へと引き上げていく。

*1：キャピタリゼーション比率（Cap比率）＝ 有利子負債 / （有利子負債＋資本）

*2：有利子負債＝社債及び借入金＋リース負債

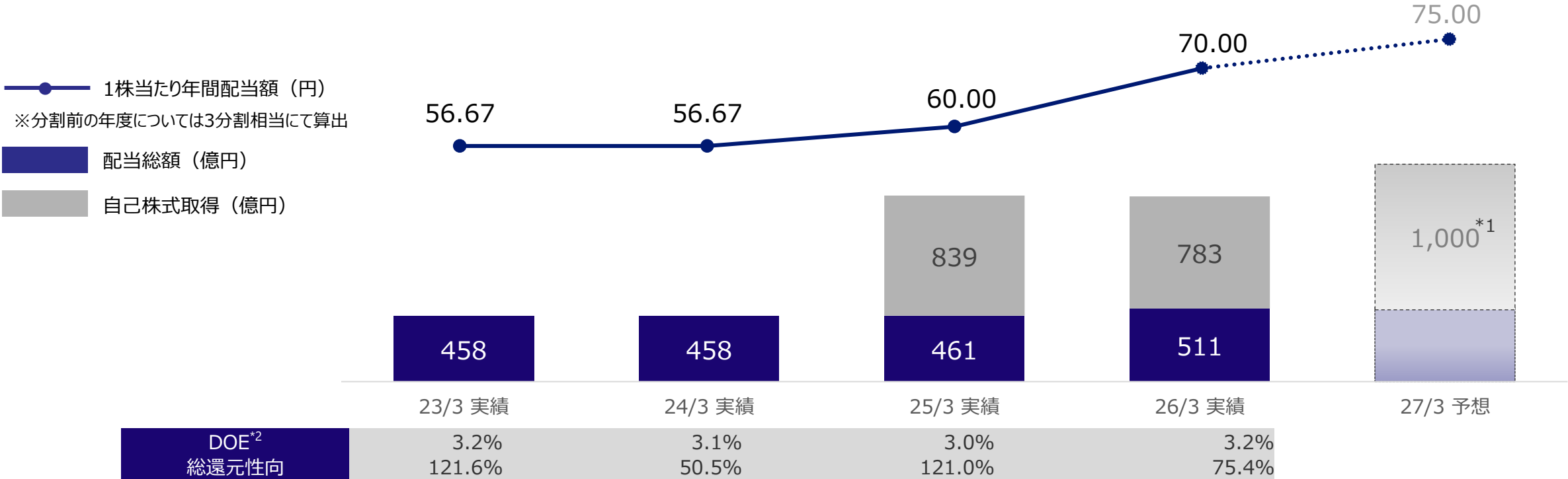
*3：ハイブリッド調達の残高の50%を格付上の資本とみなしている

株主還元

中長期での安定的・継続的な株主配当を基本とし、更なる企業価値の向上と資本効率性向上に向けて、機動的な自己株式取得など、株主還元強化を図っていきます。

26年度は、25年度に続いて増配、及び自己株式取得1,000億円を予定*1

- ◆ 配当 25年度の年間配当は10円増配により70円（中間30円/期末40円）、26年度は更に5円増配の75円（中間35円/期末40円）を実施予定
- ◆ 自己株式取得 25年度783億円を実施、26年度は1,000億円を決定*



*1 自己株式取得は決議額ベース *2 DOEのベースとなる「親会社の所有者に帰属する持分」は為替や市場環境による変動の大きい「その他の資本の構成要素」を除外した調整後の数値を使用



【将来の見通しに関する注意事項】

当社が開示する業績予想、将来の見通し、戦略、目標等のうち、過去または現在の事実に関するもの以外は将来の見通しに関する記述であり、これらは、当社が現時点で入手している情報および合理的であると判断される一定の前提に基づく計画、期待、判断を根拠としております。したがって、実際の業績等は、経済情勢等様々な不確定要素の変動要因によって、開示した業績予想等と異なる結果になる可能性があります。本資料利用の結果生じたいかなる損害についても、当社および当社の従業員等は一切責任を負いません。