

2024年3月期 第1四半期  
**決算説明会**

2023年7月28日  
株式会社アイシン

# 2024年3月期 第1四半期 決算のポイント

## 第1四半期

売上収益は、半導体不足の改善による車両生産の回復や電動ユニット販売台数の増加により、前年同期に比べ増収。

営業利益は、事業環境の改善に加え、企業体質改善努力・構造改革効果により、前年同期に比べ増益。

## 通期業績 予想

第1四半期は前回公表に対し、概ね計画通りに進捗しており前回公表を据え置く。生産変動への対応力強化による損益分岐点の改善、既存商品の収益体質改善・構造改革を継続し、外部環境の変化にも揺るがない強固な収益構造への転換を図り、中長期での持続的な成長をめざす。



# 2024年3月期 第1四半期 実績

# 1

# 2024年3月期 第1四半期 実績 決算サマリー

( ) 内は売上収益比率 【単位：億円】

	2023年3月期 第1四半期実績		2024年3月期 第1四半期実績		増減	増減率 %
売上収益	9,978	-	11,917	-	+1,939	+19.4
営業利益	66	(0.7)	344	(2.9)	+278	+422.0
税引前利益	314	(3.2)	544	(4.6)	+230	+73.2
当期利益 <sup>*1</sup>	216	(2.2)	409	(3.4)	+193	+89.4

\*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	131	円	139	円	+8	円	+6.1
		中国元	19.7	円	19.6	円	▲0.1	円	▲0.5
	トヨタ生産台数	215	万台	243	万台	+28	万台	+12.7	
	パワートレインユニット 販売台数 <sup>*2</sup> (内 電動ユニット*3)	229 (27)	万台	265 (56)	万台	+36 (+29)	万台	+15.7	

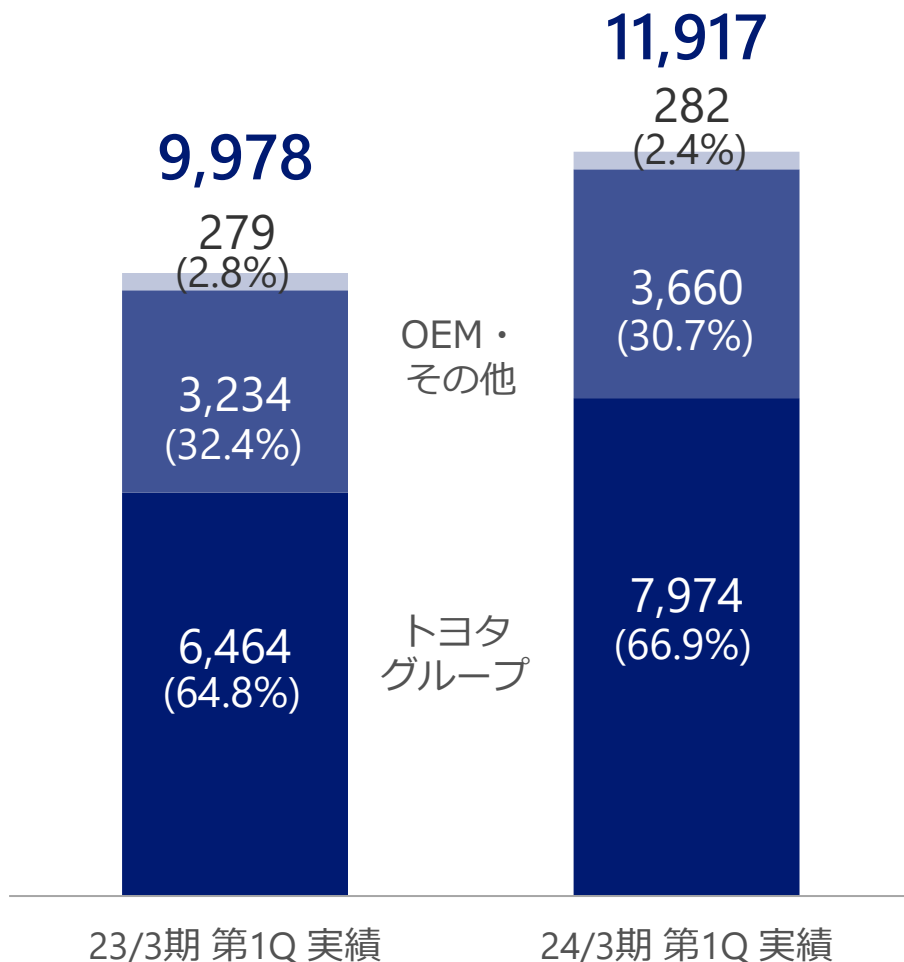
\*2：AT, CVT, HEV, eAxleの合計販売台数 \*3：HEV, eAxleの合計販売台数

# 2024年3月期 第1四半期 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	2023年3月期 第1四半期 実績	2024年3月期 第1四半期 実績	増減	増減率 (%)
Stellantis	645	719	+74	+11.5
VW & Audi	469	480	+11	+2.2
スズキ	305	349	+44	+14.5
ボルボ	229	289	+60	+26.3
ホンダ	124	177	+53	+43.0
三菱	151	171	+20	+13.3
日産	142	169	+27	+18.9
いすゞ	113	130	+17	+15.1
GM	79	100	+21	+26.3
第一汽車	116	99	▲17	▲14.7
その他	861	977	+116	+13.5
<b>合計</b>	<b>3,234</b>	<b>3,660</b>	<b>+426</b>	<b>+13.2</b>
(参考) 中国民族系	402	442	+40	+9.8

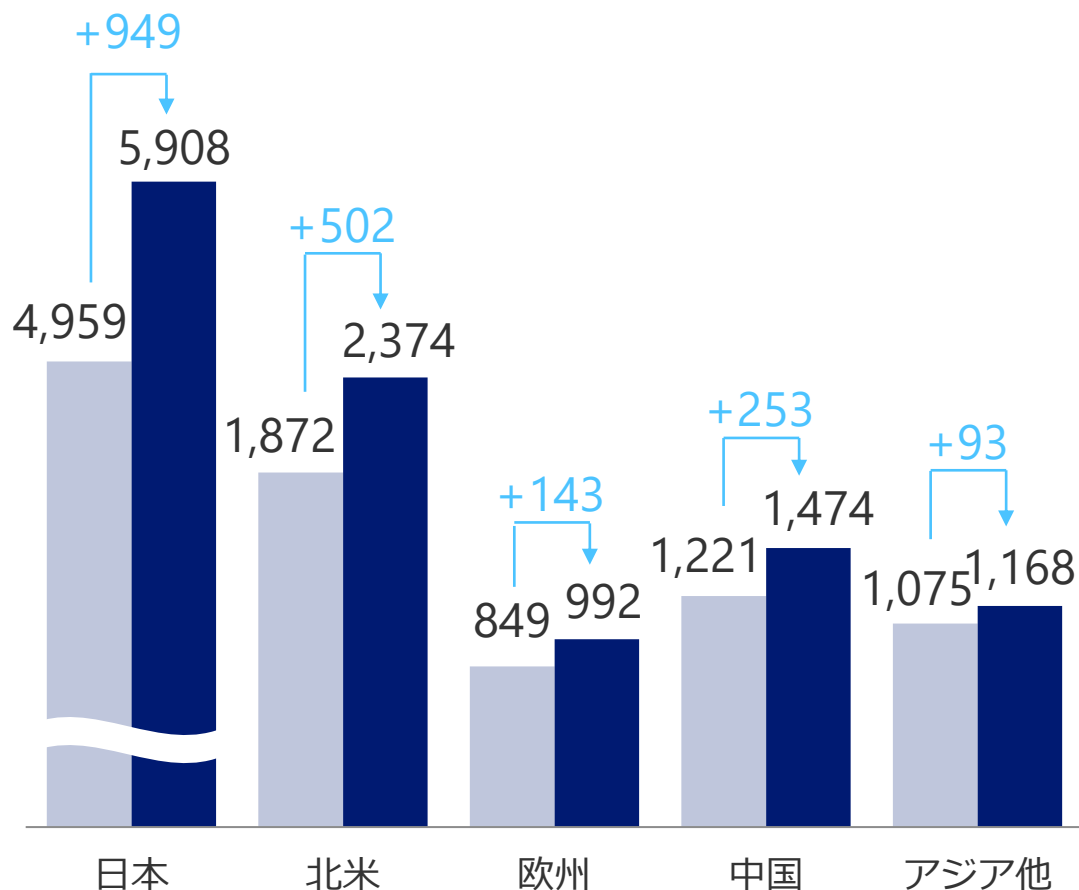
# 2024年3月期 第1四半期 実績 所在地別セグメント

2023年3月期 第1四半期 実績

2024年3月期 第1四半期 実績

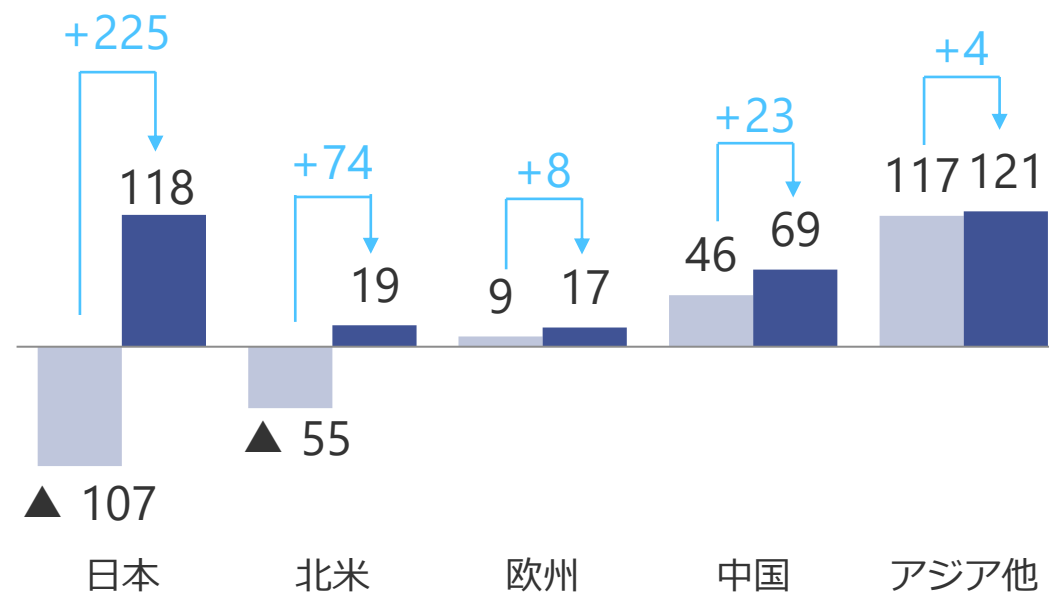
【単位：億円】

## 売上収益（前期比+1,939）



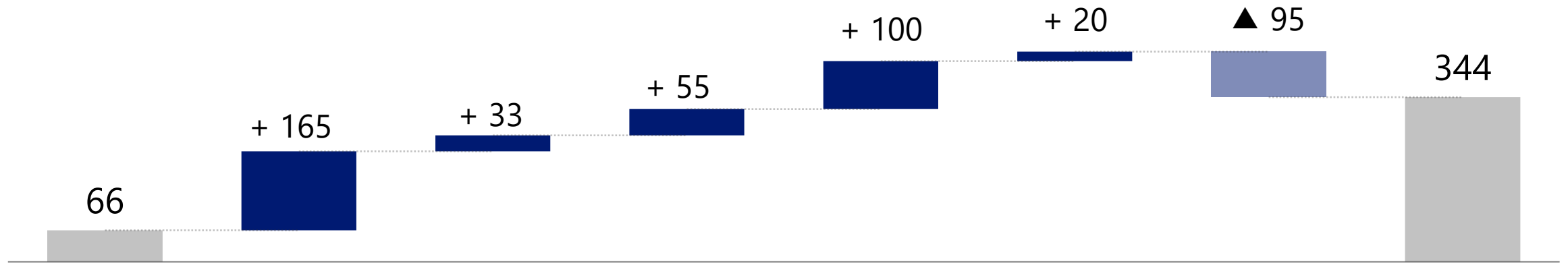
※外部顧客への売上収益

## 営業利益（前期比+278）



# 2024年3月期 第1四半期 実績 営業利益増減

【単位：億円】



23/3期 第1Q実績

売上・構成変動等

売上・構成変動等	内訳
正味売上増減	+ 270
売価・構成変動	▲ 105

為替変動

為替変動	内訳
米ドル	+20
中国元	▲0
ユーロ	+2
パーツ	+11

原材料/輸送費

企業体質改善努力

構造改革効果

企業体質改善努力・構造改革効果
事業の“中身”を変え、“質”を上げる 「フルモデルチェンジ」の3年に向けた活動が 予定通り進捗
〔主力・成熟商品の収益改善活動の加速〕 原材料使用量削減・省エネ、物流改善 会社統廃合・再編効果の刈り取り

固定費その他

固定費その他
前年は上海ロックダウンに端を発した 緊急対策による経費の削減影響があっ たものの、通期では償却費のピークアウ トや戦略事業へのリソースシフトなど により、計画通り固定費の削減を推進

# 【参考】2024年3月期 通期 予想 決算サマリー(4月27日公表値)

( ) 内は売上収益比率 【単位：億円】

	2023年3月期 実績		2024年3月期 予想		増減	増減率 %
売上収益	44,028	-	46,000	-	+1,972	+4.5
営業利益	579	(1.3)	1,900	(4.1)	+1,321	+227.9
税引前利益	737	(1.7)	2,000	(4.3)	+1,263	+171.2
当期利益 <sup>*1</sup>	376	(0.9)	1,250	(2.7)	+874	+231.8

\*1：親会社の所有者に帰属する当期利益

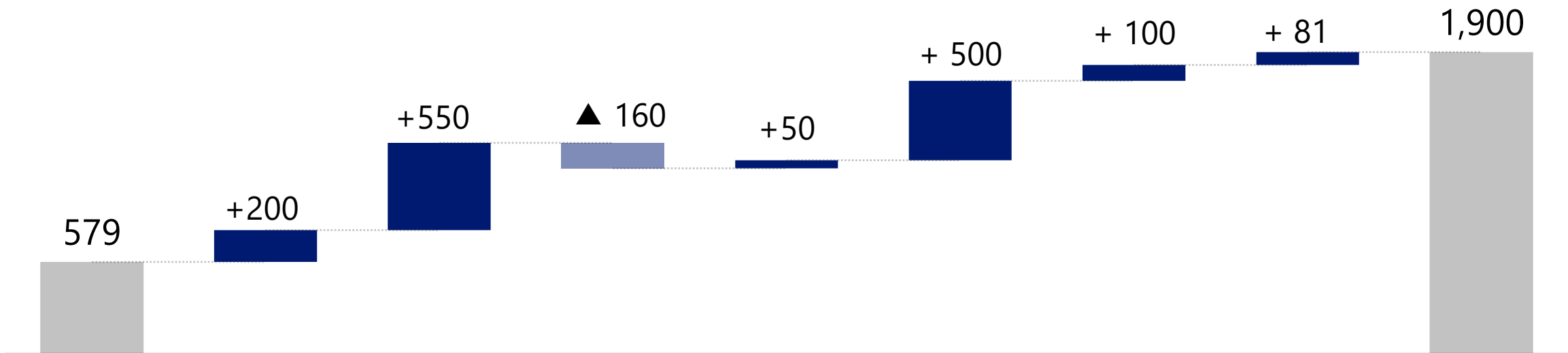
前提条件	為替 レート	米ドル	136	円	130	円	▲6	円	▲4.4
		中国元	19.8	円	18.8	円	▲1.0	円	▲5.1
	パートレインユニット 販売台数 <sup>*2</sup> (内 電動ユニット*3)	926	万台	1,030	万台	+104	万台	(+100)	+11.2

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



# 【参考】2024年3月期 通期 予想 営業利益増減(4月27日公表値)

【単位：億円】



23/3期実績	前期一過性(構造改革費用)	売上・構成変動等	為替変動	原材料/輸送費	企業体質改善努力	構造改革効果	固定費その他	24/3期予想																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">売上・構成変動等 内訳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>正味売上増減</td> <td>+ 950</td> </tr> <tr> <td>売価・構成変動</td> <td>▲ 400</td> </tr> </tbody> </table>		売上・構成変動等 内訳		正味売上増減	+ 950	売価・構成変動	▲ 400	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">為替変動 内訳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>米ドル</td> <td>▲60</td> </tr> <tr> <td>中国元</td> <td>▲80</td> </tr> <tr> <td>ユーロ</td> <td>▲7</td> </tr> <tr> <td>パーツ</td> <td>▲13</td> </tr> </tbody> </table>		為替変動 内訳		米ドル	▲60	中国元	▲80	ユーロ	▲7	パーツ	▲13	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">企業体質改善努力・構造改革効果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業の"中身"を変え、"質"を上げる</td> </tr> <tr> <td colspan="2">「フルモデルチェンジ」の3年に向け活動加速</td> </tr> <tr> <td colspan="2">主力・成熟商品の収益改善活動の加速 (HEV、制御ブレーキ、8速ATなど)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">原材料使用量削減・省エネ、物流改善</td> </tr> <tr> <td colspan="2">会社統廃合・再編効果の刈り取り</td> </tr> </tbody> </table>		企業体質改善努力・構造改革効果		事業の"中身"を変え、"質"を上げる		「フルモデルチェンジ」の3年に向け活動加速		主力・成熟商品の収益改善活動の加速 (HEV、制御ブレーキ、8速ATなど)		原材料使用量削減・省エネ、物流改善		会社統廃合・再編効果の刈り取り		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">固定費その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">戦略事業へのリソースシフトを加速し、固定費総額を規律をもってコントロール</td> </tr> <tr> <td colspan="2">次世代商品開発・CN/DXへ積極投資</td> </tr> <tr> <td colspan="2">電動化ユニット450万台に向けた生産準備</td> </tr> <tr> <td colspan="2">MBD・DXの活用による開発効率向上</td> </tr> <tr> <td colspan="2">既存資産の活用等による投資低減</td> </tr> </tbody> </table>		固定費その他		戦略事業へのリソースシフトを加速し、固定費総額を規律をもってコントロール		次世代商品開発・CN/DXへ積極投資		電動化ユニット450万台に向けた生産準備		MBD・DXの活用による開発効率向上		既存資産の活用等による投資低減		
売上・構成変動等 内訳																																																
正味売上増減	+ 950																																															
売価・構成変動	▲ 400																																															
為替変動 内訳																																																
米ドル	▲60																																															
中国元	▲80																																															
ユーロ	▲7																																															
パーツ	▲13																																															
企業体質改善努力・構造改革効果																																																
事業の"中身"を変え、"質"を上げる																																																
「フルモデルチェンジ」の3年に向け活動加速																																																
主力・成熟商品の収益改善活動の加速 (HEV、制御ブレーキ、8速ATなど)																																																
原材料使用量削減・省エネ、物流改善																																																
会社統廃合・再編効果の刈り取り																																																
固定費その他																																																
戦略事業へのリソースシフトを加速し、固定費総額を規律をもってコントロール																																																
次世代商品開発・CN/DXへ積極投資																																																
電動化ユニット450万台に向けた生産準備																																																
MBD・DXの活用による開発効率向上																																																
既存資産の活用等による投資低減																																																

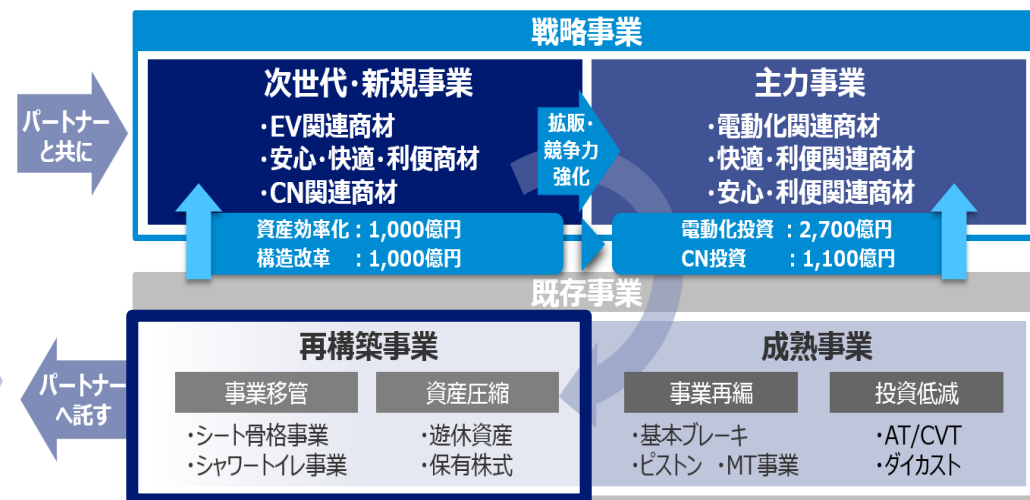
# トピックス

# 2

# ポートフォリオ入れ替えの推進

シャワートイレ事業のLIXILへの  
移管に関する検討開始

TOYOTA BOSHOKU ASIAへの  
PT.SHIROKI INDONESIAの  
株式譲渡契約締結  
(一連のシート事業再編における自動車用シート骨格機能部品の移管)

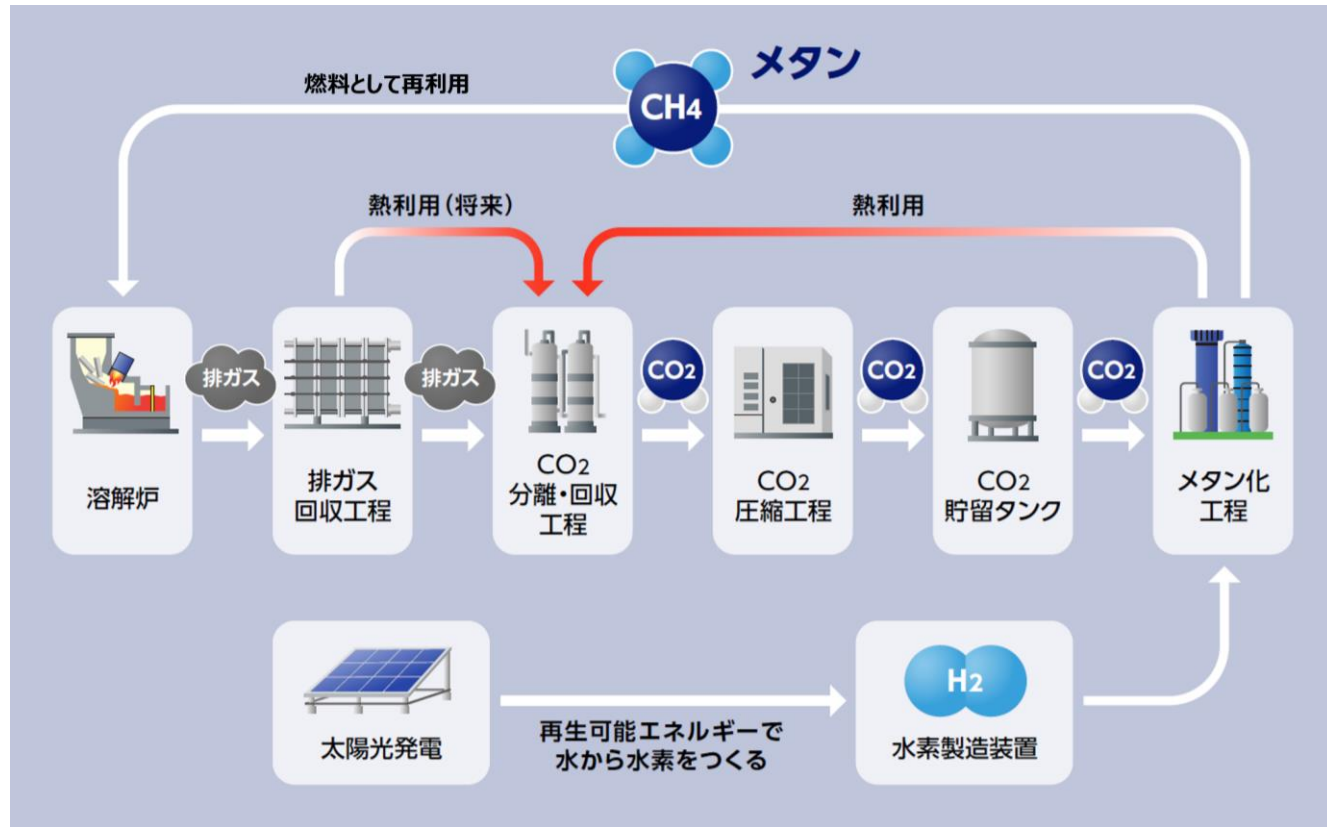


パートナーへの移管・譲渡も含むポートフォリオ入れ替えを推進

# カーボンニュートラルへの取り組み

## CO<sub>2</sub>分離回収・利活用を行う「資源循環システム」を西尾工場で評価開始

「資源循環システム」フローイメージ



2035年の生産カーボンニュートラル達成をめざし、西尾ダイカスト工場 南棟でCO<sub>2</sub>を分離・回収し利活用する「資源循環システム」の評価を開始しました。

今回の評価で得たフィールドデータから、2025年度には溶解炉1台から発生するCO<sub>2</sub>を全量回収する装置の開発をめざします。

## 2035年の生産カーボンニュートラル実現に向けて技術開発を促進させる



# 参考情報

# 3

# 売上収益明細（第1四半期実績・通期予想）

（）内は構成比【単位：億円】

		2023年3月期 第1四半期 実績		2024年3月期 第1四半期 実績		増減	%
自動車部品	パワートレイン関連	5,754	(57.7)	6,710	(56.3)	+956	+16.6
	走行安全関連	2,009	(20.1)	2,390	(20.0)	+381	+19.0
	車体関連	1,753	(17.6)	2,249	(18.9)	+496	+28.3
	CSS*関連他	181	(1.8)	283	(2.4)	+102	+56.5
		9,698	(97.2)	11,634	(97.6)	+1,936	+20.0
ITソリューション関連他		279	(2.8)	282	(2.4)	+3	+1.0
合計		9,978	(100.0)	11,917	(100.0)	+1,939	+19.4

		2023年3月期 実績		2024年3月期 予想(4月27日公表値)		増減	%
自動車部品	パワートレイン関連	24,526	(55.7)	25,870	(56.2)	+1,344	+5.5
	走行安全関連	8,970	(20.4)	9,400	(20.4)	+430	+4.8
	車体関連	8,202	(18.6)	8,450	(18.4)	+248	+3.0
	CSS*関連他	1,084	(2.5)	950	(2.1)	▲134	▲12.4
		42,783	(97.2)	44,670	(97.1)	+1,887	+4.4
ITソリューション関連他		1,244	(2.8)	1,330	(2.9)	+86	+6.9
合計		44,028	(100.0)	46,000	(100.0)	+1,972	+4.5

\* CSS : コネクティッド&シェアリングソリューション (Connected and Sharing Solutions)

# 設備投資・償却費・研究開発費

【単位：億円】

事業別		2023年3月期 第1四半期 実績	2024年3月期 第1四半期 実績	2023年3月期 実績	2024年3月期 予想 (4月27日公表値)
設備投資	パワートレイン	186	108	968	1,090
	走行安全	73	95	420	520
	車体	66	57	373	370
	CSS*他	49	97	453	500
	合計	374	359	2,214	2,480
減価償却費	パワートレイン	362	327	1,454	1,390
	走行安全	96	106	396	400
	車体	84	96	350	340
	CSS*他	109	110	435	450
	合計	651	641	2,635	2,580
研究開発費	パワートレイン	210	231	924	830
	走行安全	125	132	552	570
	車体	85	76	340	310
	CSS*他	95	100	370	390
	合計	515	541	2,186	2,100

\* CSS : コネクティッド&シェアリングソリューション (Connected and Sharing Solutions)

# 2024年3月期 第1四半期 実績 所在地別セグメント内訳

【単位：億円】

	地域	2023年3月期 第1四半期実績	2024年3月期 第1四半期実績	増減	増減内訳	
					為替	正味
売上 収益	日本	4,959	5,908	+949	-	+949
	北米	1,872	2,374	+502	+133	+369
	欧州	849	992	+143	+6	+137
	中国	1,221	1,474	+253	+0	+253
	アジア他	1,075	1,168	+93	+48	+45
	合計	9,978	11,917	+1,939	+187	+1,752
営業 利益	日本	▲107	118	+225	+27	+198
	北米	▲55	19	+74	+1	+73
	欧州	9	17	+8	+1	+7
	中国	46	69	+23	+0	+23
	アジア他	117	121	+4	+4	+0
	消去	55	▲3	▲58	-	▲58
合計	66	344	+278	+33	+245	



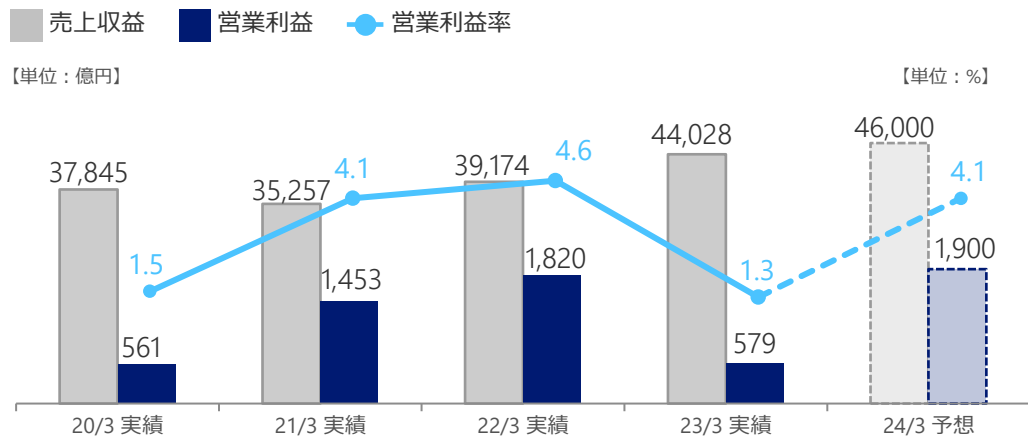
# 2024年3月期 予想 所在地別セグメント内訳

【単位：億円】

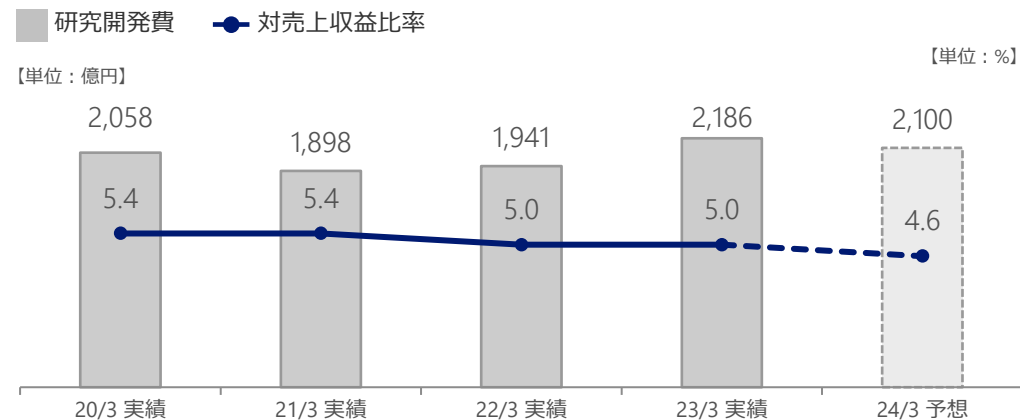
	地域	2023年3月期 実績	2024年3月期 予想(4月27日公表値)	増減	増減内訳	
					為替	正味
売上 収益	日本	22,196	23,850	+1,654	-	+1,654
	北米	8,143	7,750	▲393	▲314	▲79
	欧州	3,438	3,450	+12	▲16	+28
	中国	5,319	5,850	+531	▲289	+820
	アジア他	4,929	5,100	+171	▲101	+272
	合計	44,028	46,000	+1,972	▲720	+2,692
営業 利益	日本	▲45	1,000	+1,045	▲142	+1,187
	北米	▲325	▲50	+275	+3	+272
	欧州	83	70	▲13	▲2	▲11
	中国	160	300	+140	▲14	+154
	アジア他	622	580	▲42	▲5	▲37
	消去	83	-	▲83	-	▲83
合計	579	1,900	+1,321	▲160	+1,481	

# 業績ハイライト

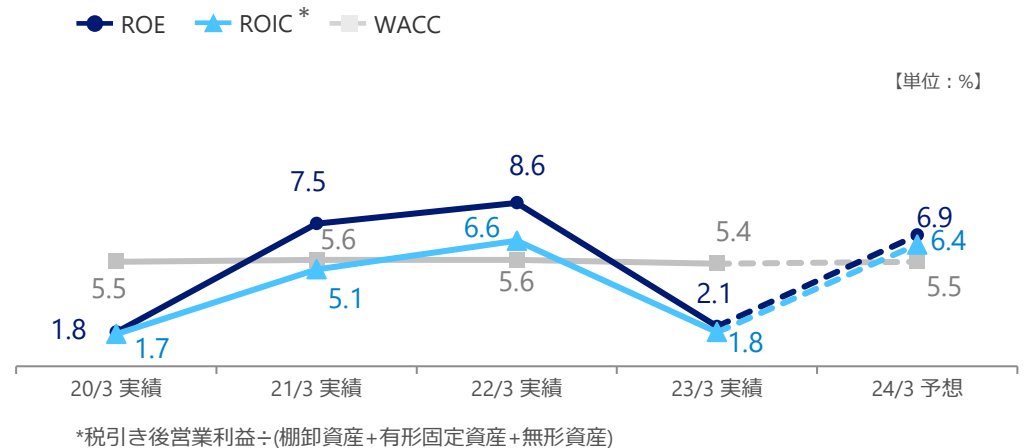
## 売上収益／営業利益／営業利益率



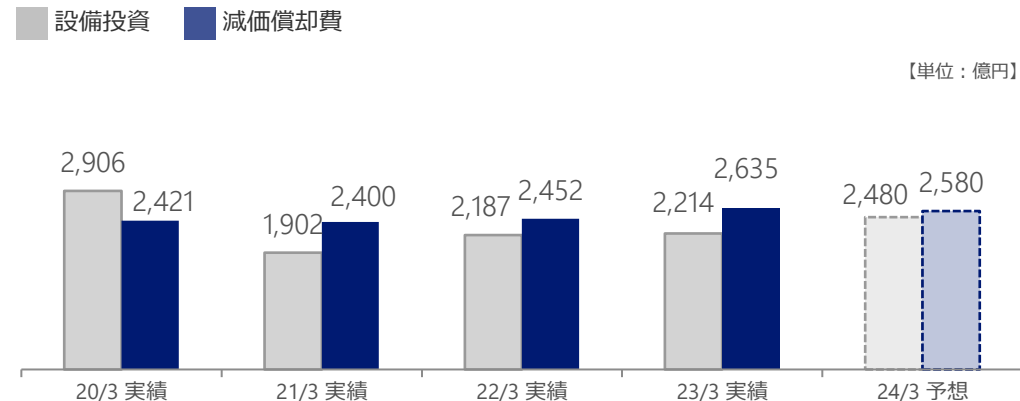
## 研究開発費／対売上収益比率



## 自己資本利益率／投下資本利益率／加重平均資本コスト



## 設備投資／減価償却費



# トヨタ生産台数・パワートレインユニット販売台数

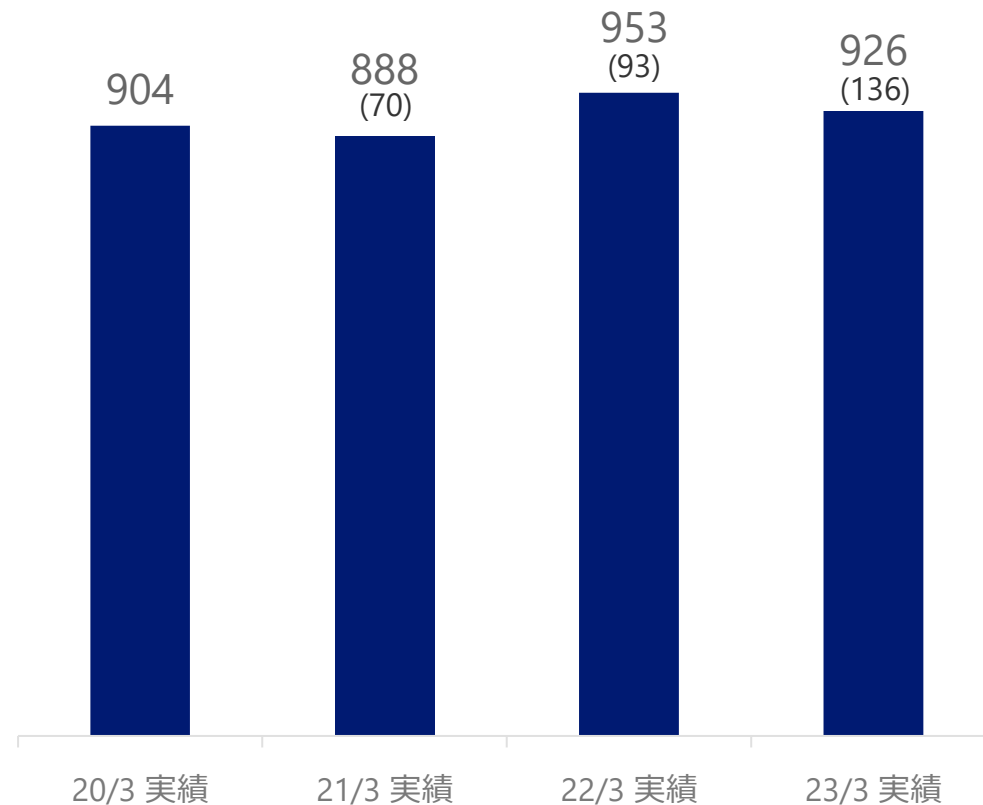
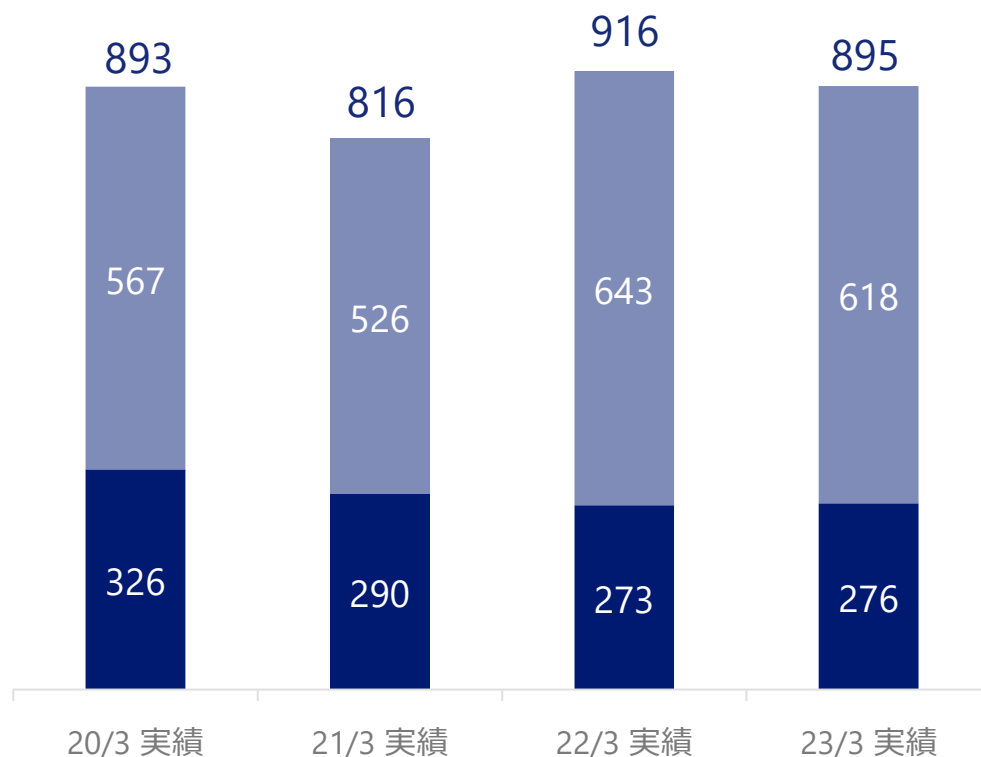
【単位：万台】

## トヨタ生産台数

## パワートレインユニット販売台数

■ 国内 ■ 海外

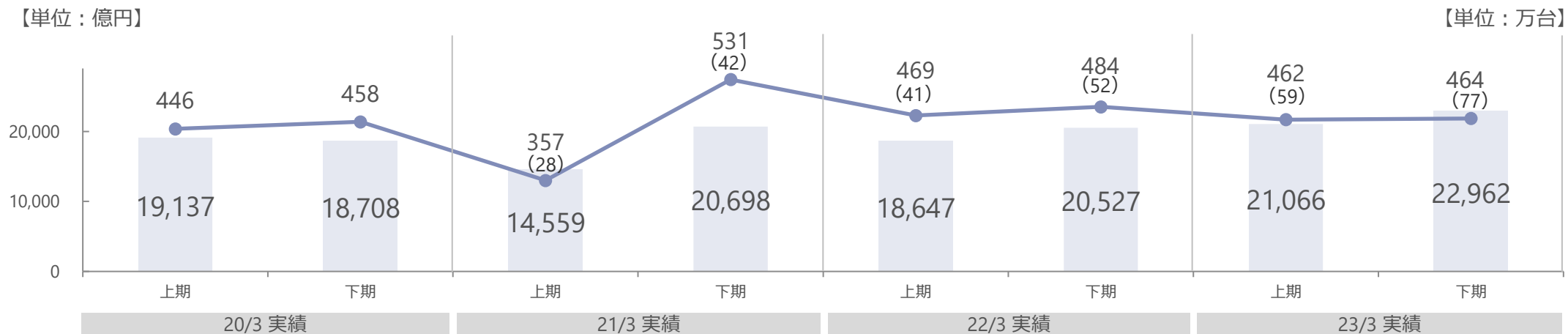
( ) はHEV, eAxle内数(21/3期以降)



# 半期業績推移

## 売上収益

■ 売上収益 ● パワートレインユニット販売台数 ( ) はHEV, eAxleの内数(21/3期以降)



## 営業利益

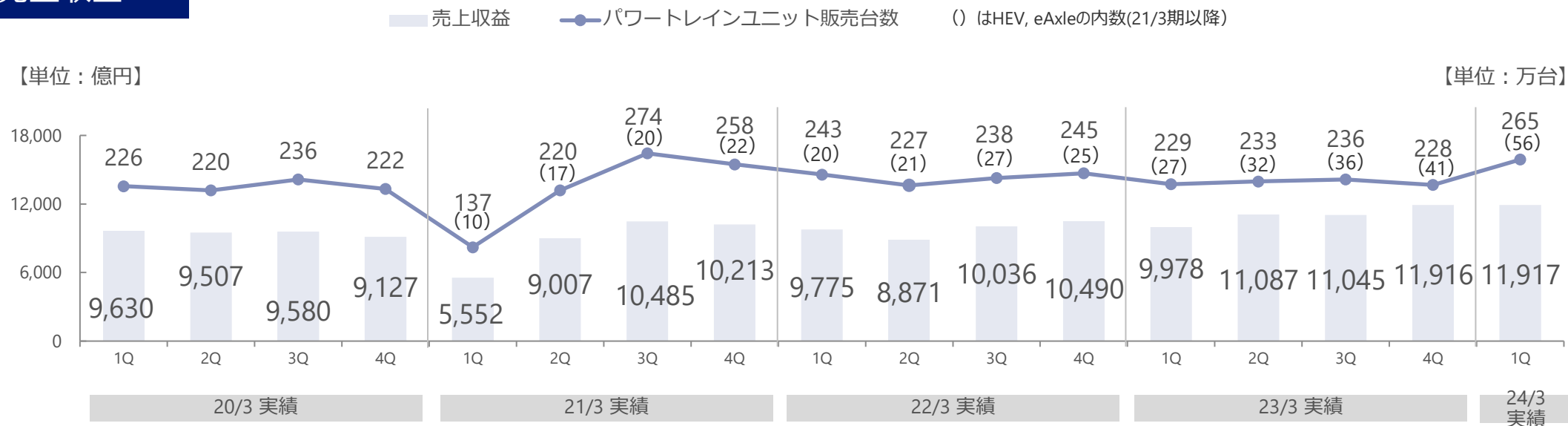
■ 営業利益 ● 営業利益率



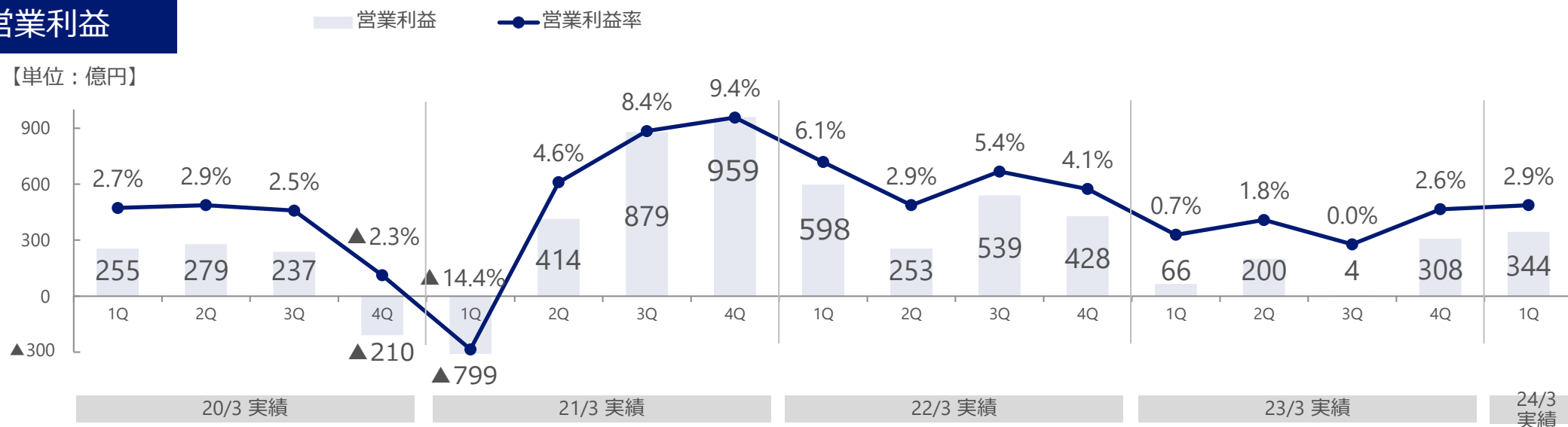


# 四半期業績推移

## 売上収益

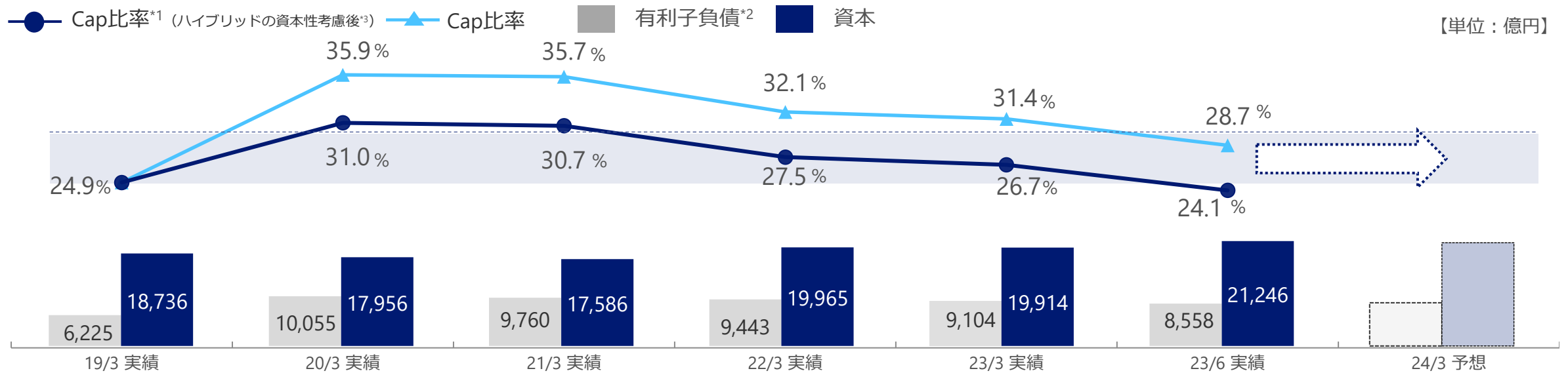


## 営業利益



# 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<sup>\*1</sup>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。



**AW株式取得の資金調達（20/3期）によりCap比率が高まったが、以降は有利子負債を圧縮してCap比率は改善。今後もCap比率25%～30%の間で最適な資本構成を維持していく。**

\*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2,725億円の50%を格付上の資本とみなしている

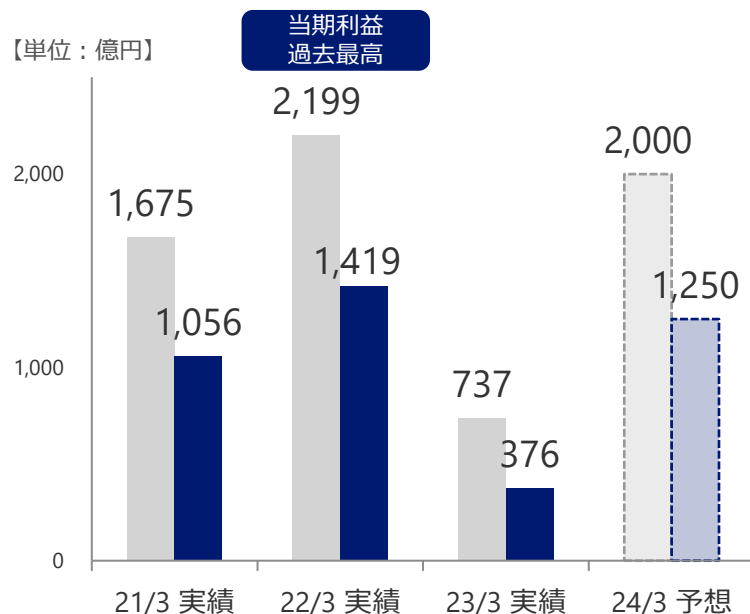
# 株主還元

安定配当を基本に、連結配当性向30%レベルを目安に考えています。

なお、その時々々のキャピタリゼーション比率や将来の投資の動向を勘案し、自社株買いも検討していきます。

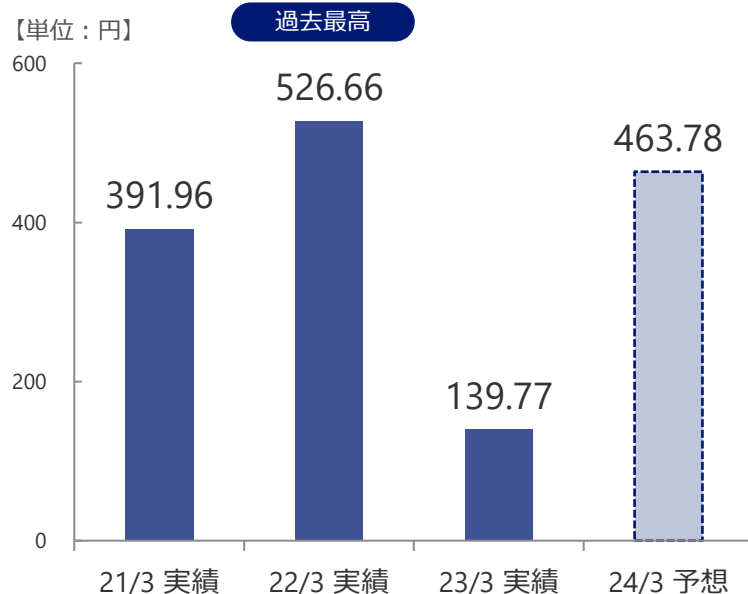
## 税引前利益／ 親会社の所有者に帰属する当期利益

■ 税引前利益 ■ 親会社の所有者に帰属する当期利益



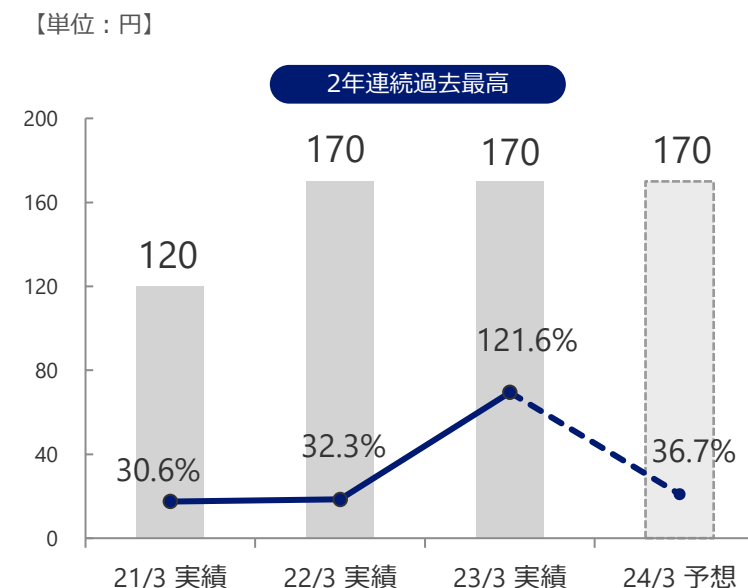
## EPS (基本的1株当たり当期利益)

■ EPS (基本的1株当たり当期利益)



## 1株当たり配当金／配当性向

■ 1株当たり配当金 ● 配当性向





### **【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。