

2022年3月期 決算説明会

2022年4月28日
株式会社アイシン

2022年3月期 決算のポイント

実績

通期では、半導体不足や原材料高騰などのマイナス要因があったものの、新アイシンでの構造改革・原価低減活動の加速により、前年比で増収・増益。第4四半期(3か月)は、半導体不足や原材料高騰など外部環境の影響に加え、品質関連費用等の一過性費用計上により、前回公表比で減収・減益。

業績 予想

半導体不足や原材料・輸送費高騰など見通しが難しい事業環境ではあるものの、将来に向けた重点領域へのリソースシフト、構造改革による収益体質改善を加速させ、売上収益4兆4,500億円、営業利益1,900億円。

株主 還元

当期の年間配当は、前回公表通り、過去最高の170円(期末配当100円)。

2022年3月期 実績

1

2022年3月期 実績 決算サマリー

() 内は売上収益比率【単位：億円】

	2021年3月期 実績	2022年3月期 実績	増減	増減率 %	2022年3月期 (2月2日公表値)
売上収益	35,257 -	39,174 -	+3,917	+11.1	39,500 -
営業利益	1,453 (4.1)	1,820 (4.6)	+367	+25.2	2,200 (5.6)
税引前利益	1,675 (4.8)	2,199 (5.6)	+524	+31.3	2,300 (5.8)
当期利益 ^{*1}	1,056 (3.0)	1,419 (3.6)	+363	+34.4	1,500 (3.8)

^{*1}：親会社の所有者に帰属する当期利益

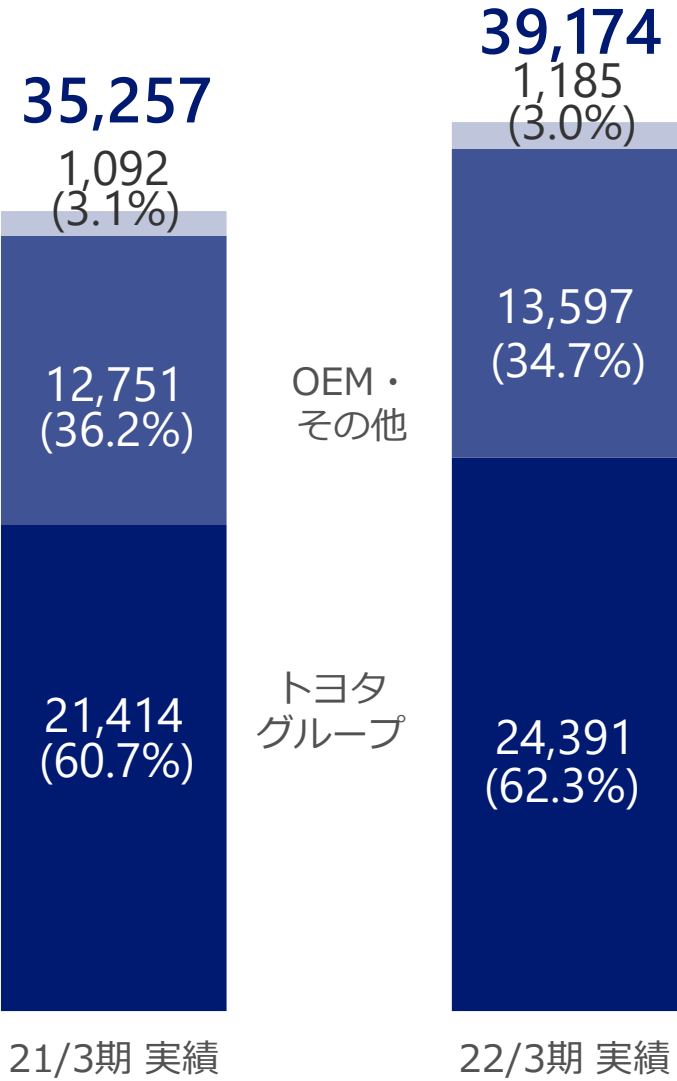
前提条件	為替レート	米ドル	106 円	113 円	+7 円	+6.6	111 円
		中国元	15.7 円	17.6 円	+1.9 円	+12.1	17.3 円
	トヨタ生産台数		816 万台	916 万台	+100 万台	+12.3	- 万台
	パートレインユニット販売台数 ^{*2} (内 電動ユニット*3)		888 万台 (70)	953 万台 (93)	+65 万台 (+23)	+7.3	977 万台 (98)

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

2022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	2021年3月期 実績	2022年3月期 実績	増減	増減率 (%)
Stellantis	1,939	2,365	+426	+22.0
VW & Audi	2,403	2,188	▲215	▲8.9
スズキ	1,082	1,133	+51	+4.7
ボルボ	1,152	1,066	▲86	▲7.5
三菱	490	788	+298	+60.6
ホンダ	632	627	▲5	▲0.8
日産	654	587	▲67	▲10.2
広州汽車	466	540	+74	+16.0
長安汽車	512	498	▲14	▲2.7
BMW	562	467	▲95	▲17.0
その他	2,859	3,338	+479	+16.8
合計	12,751	13,597	+846	+6.6
(参考) 中国民族系	1,842	2,128	+286	+15.5

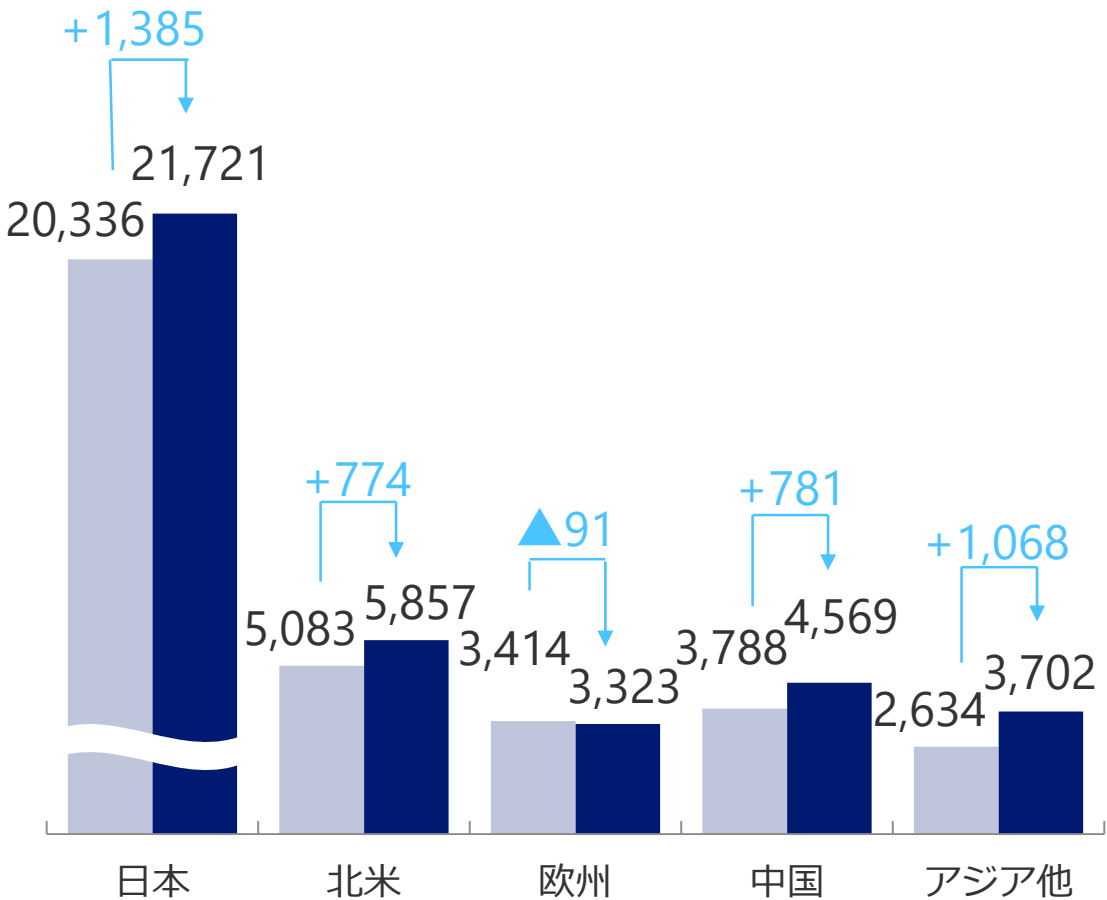
2022年3月期 実績 所在地別セグメント

2021年3月期 実績

2022年3月期 実績

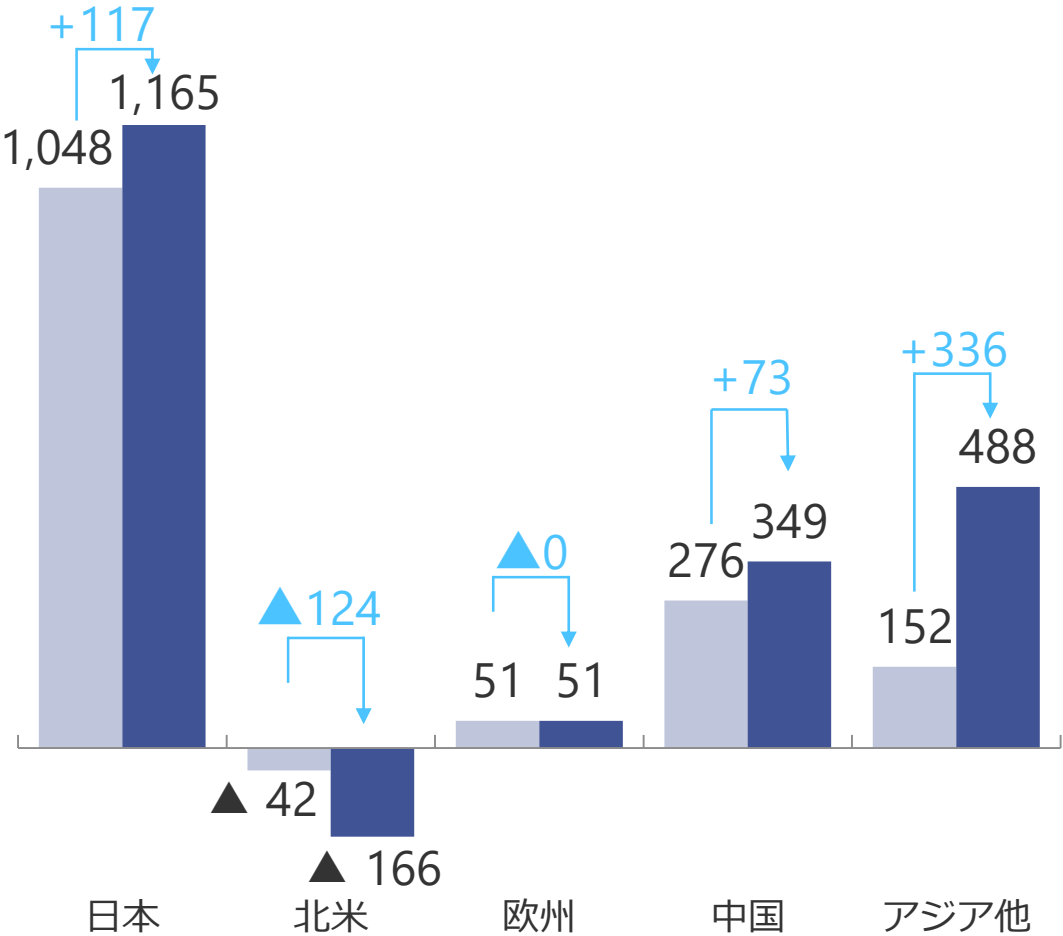
【単位：億円】

売上収益（前期比+3,917）



※外部顧客への売上収益

営業利益（前期比+367）

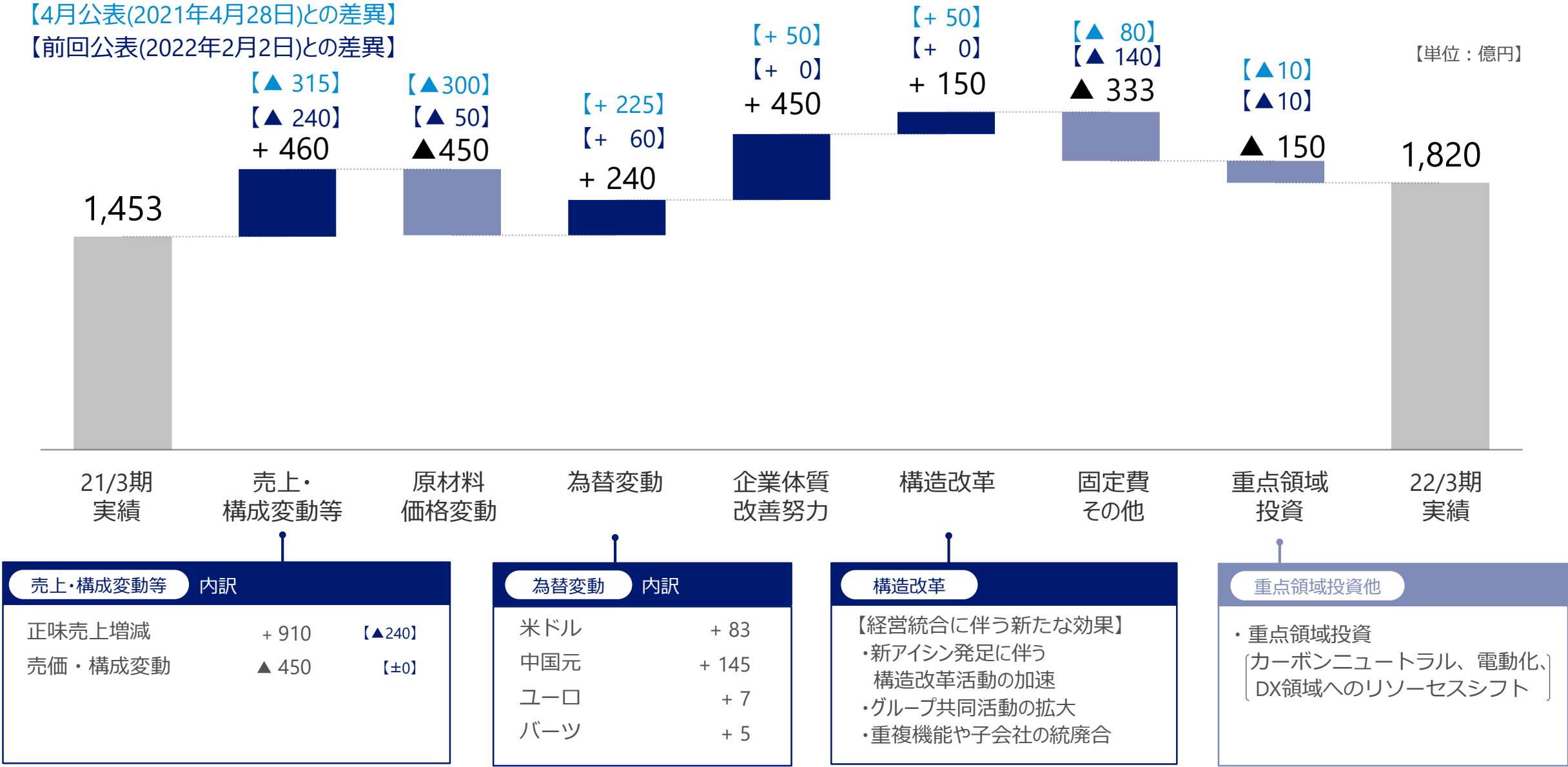


2022年3月期 実績 営業利益増減

【4月公表(2021年4月28日)との差異】

【前回公表(2022年2月2日)との差異】

【単位：億円】



2023年3月期 予想

2

2023年3月期 予想 決算サマリー

	2022年3月期 実績		2023年3月期 予想		増減	増減率 %	(参考)2018年3月期 実績
売上収益	39,174	-	44,500	-	+5,326	+13.6	39,089 -
営業利益	1,820	(4.6)	1,900	(4.3)	+80	+4.4	2,538 (6.5)
税引前利益	2,199	(5.6)	2,050	(4.6)	▲149	▲6.8	2,681 (6.9)
当期利益 ^{*1}	1,419	(3.6)	1,250	(2.8)	▲169	▲11.9	1,345 (3.4)

*1 : 親会社の所有者に帰属する当期利益

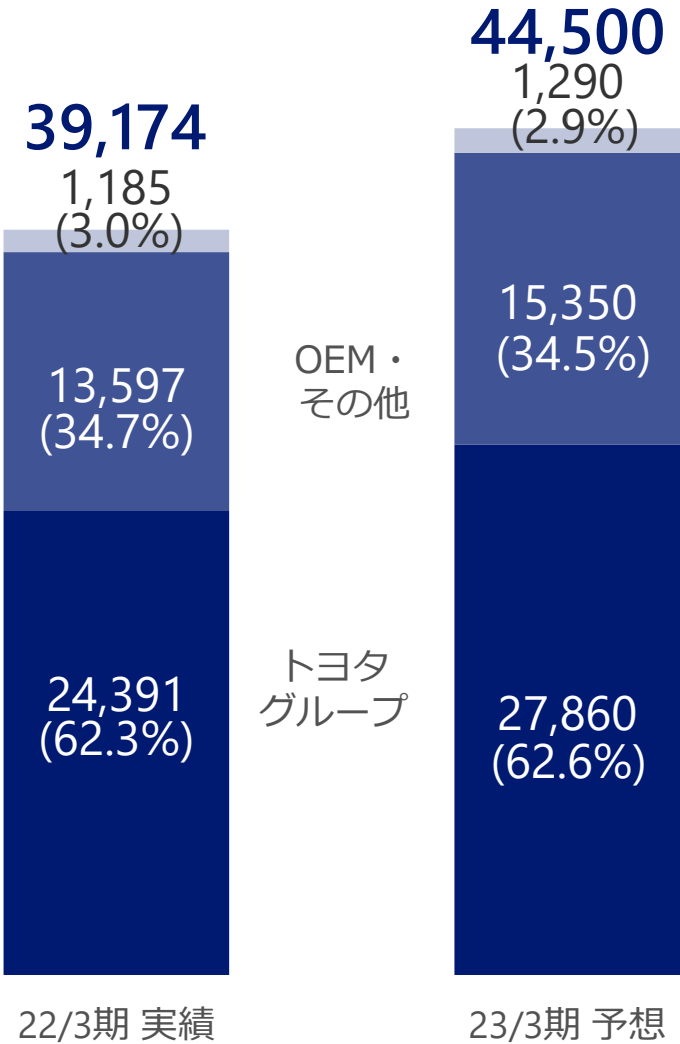
前提条件	為替レート	米ドル	113	円	115	円	+2	円	+1.8	111	円
		中国元	17.6	円	18.1	円	+0.5	円	+2.8	16.8	円
	パートレインユニット 販売台数 ^{*2} (内 電動ユニット*3)		953	万台	1,040	万台	+87	万台	+9.1	983	万台
			(93)		(173)		(+80)				

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

2023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	2022年3月期 実績	2023年3月期 予想	増減	増減率 (%)
Stellantis	2,365	3,240	+875	+37.0
VW & Audi	2,188	1,790	▲398	▲18.2
スズキ	1,133	1,440	+307	+27.0
ボルボ	1,066	1,120	+54	+5.1
日産	587	830	+243	+41.2
ホンダ	627	800	+173	+27.5
三菱	788	630	▲158	▲20.1
広州汽車	540	590	+50	+9.1
長安汽車	498	590	+92	+18.4
いすゞ	418	490	+72	+17.0
その他	3,387	3,830	+443	+13.3
合計	13,597	15,350	+1,753	+12.9
(参考) 中国民族系	2,128	2,310	+182	+8.5

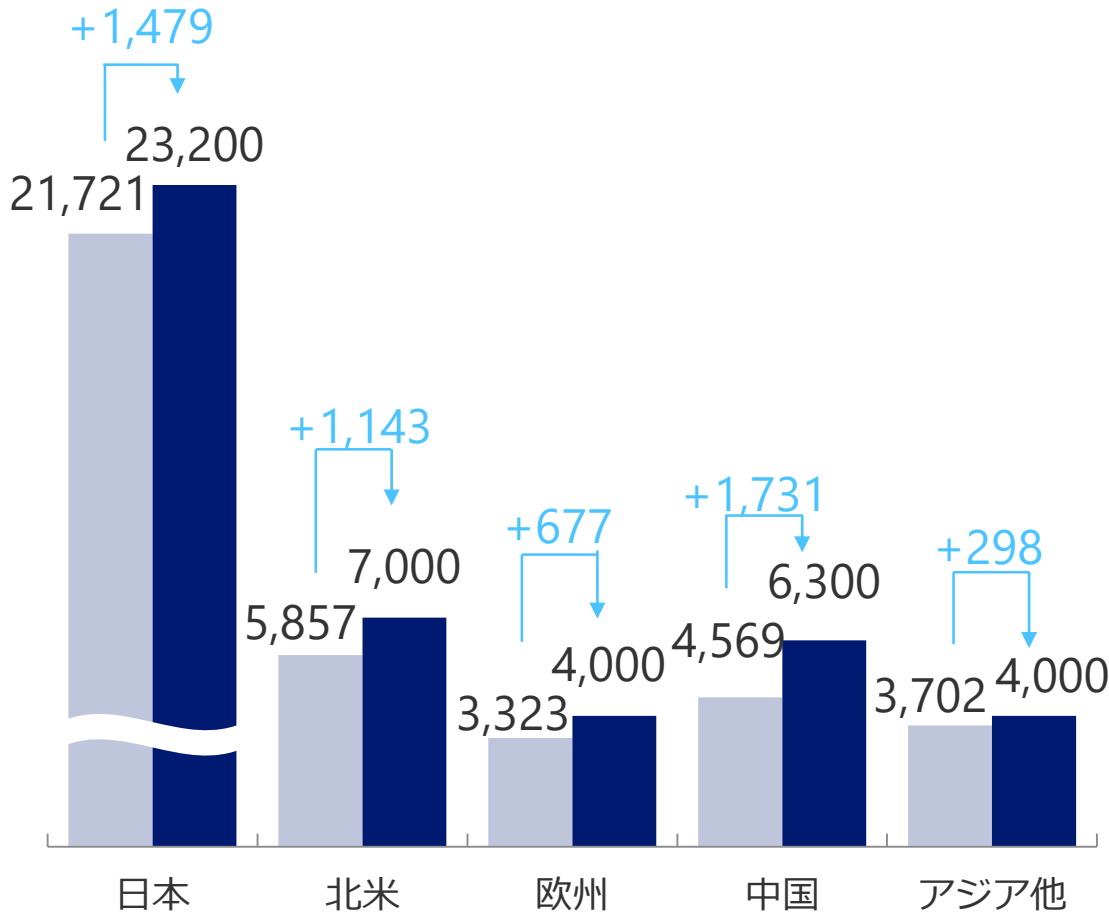
2023年3月期 予想 所在地別セグメント

2022年3月期 実績

2023年3月期 予想

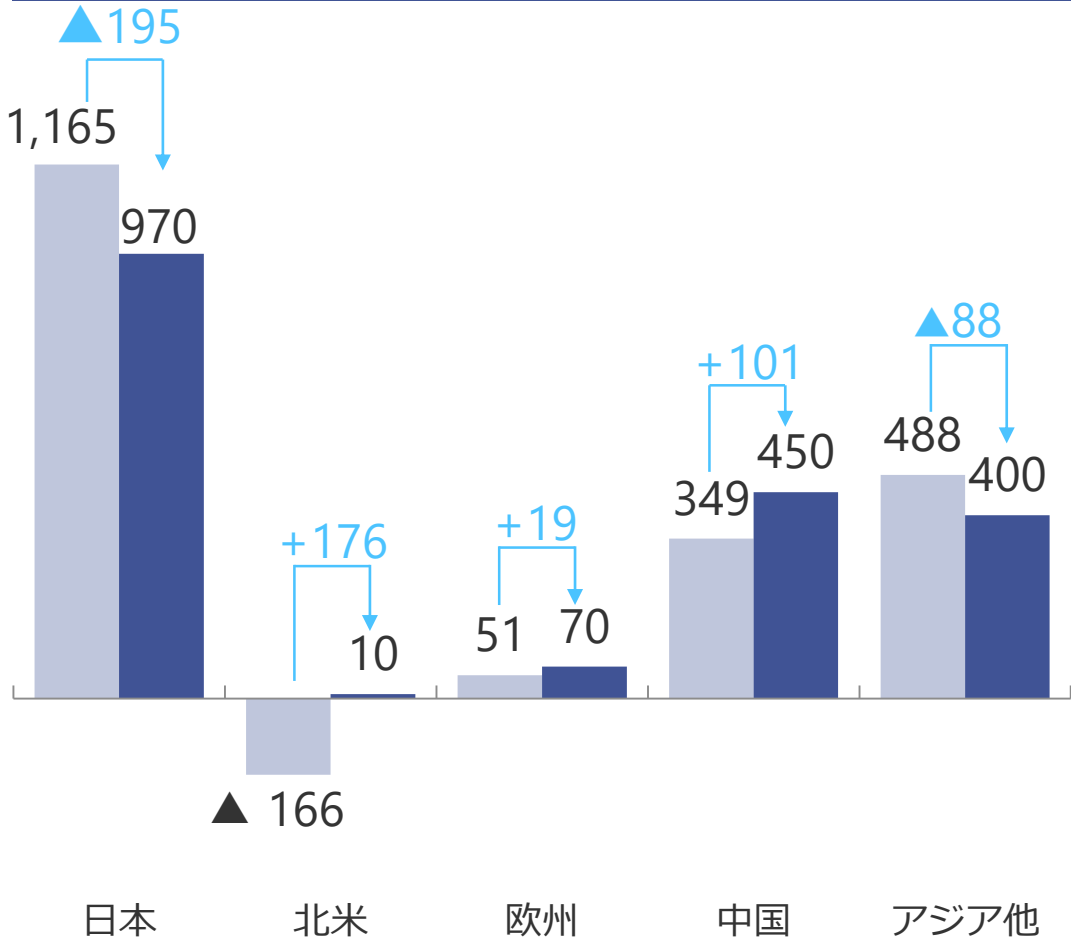
【単位：億円】

売上収益（前期比+5,326）



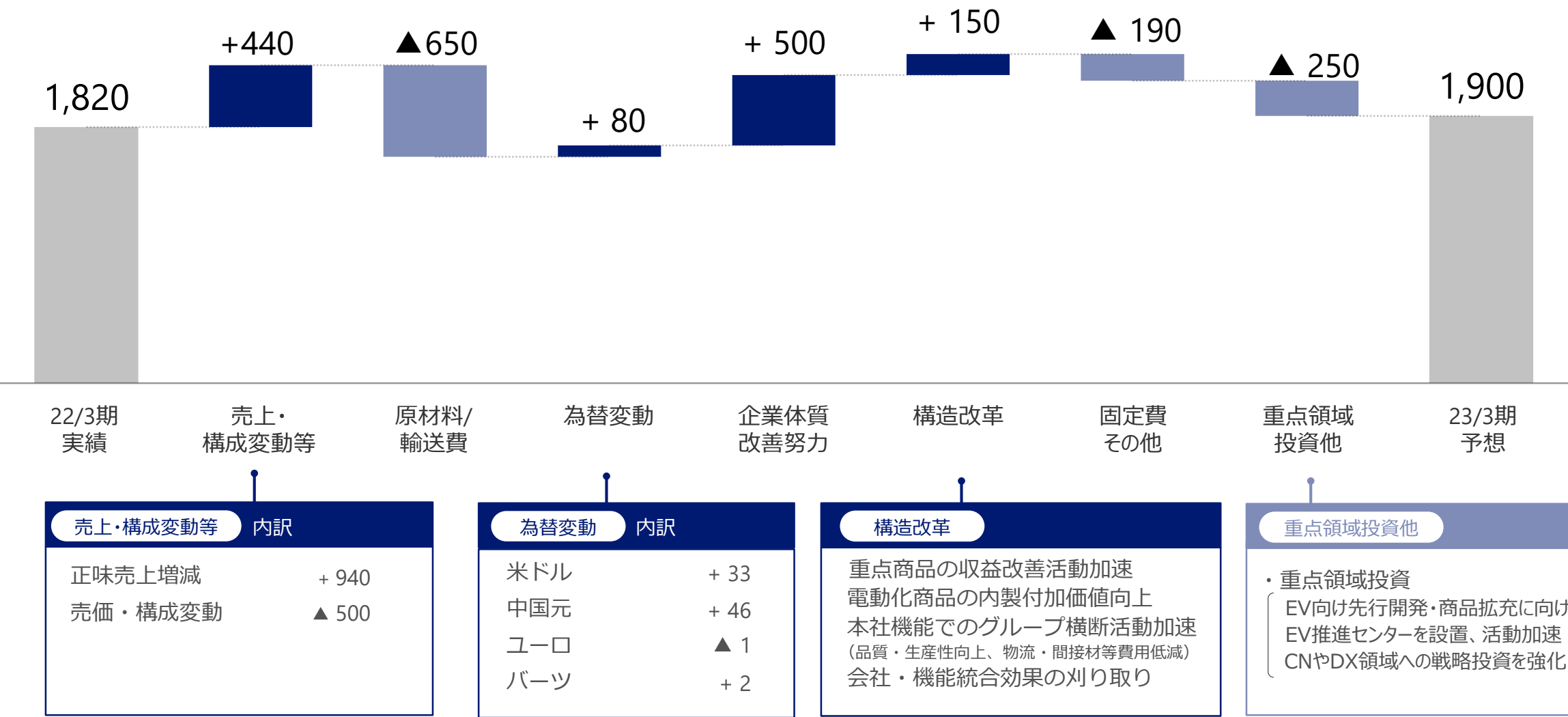
※外部顧客への売上収益

営業利益（前期比+80）



2023年3月期 予想 営業利益増減

【単位：億円】



事業の進捗状況

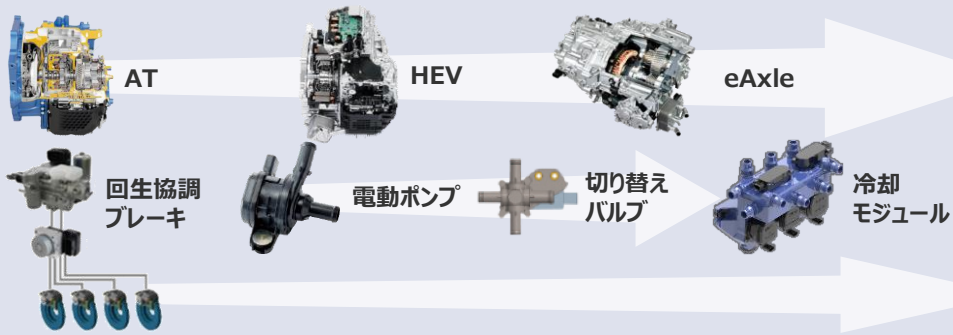
3

アイシングループの事業領域

現在

未来

高効率・低燃費



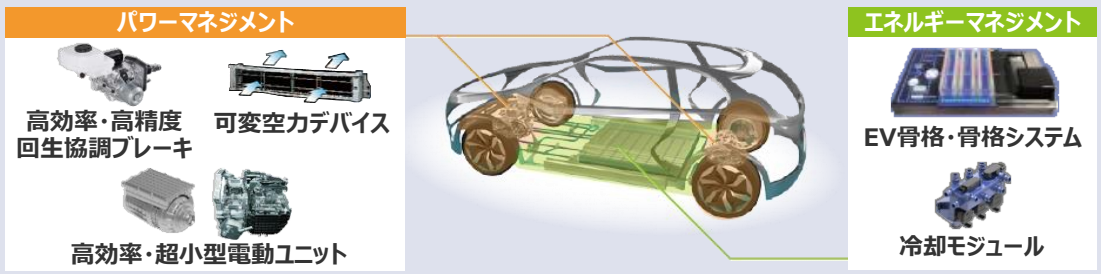
安全・安心・快適



エネルギー
マネジメント



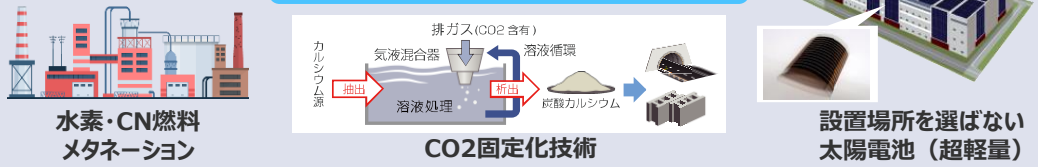
車両全体のエネルギー効率化へ貢献



誰もが安全・安心で快適な移動を実現

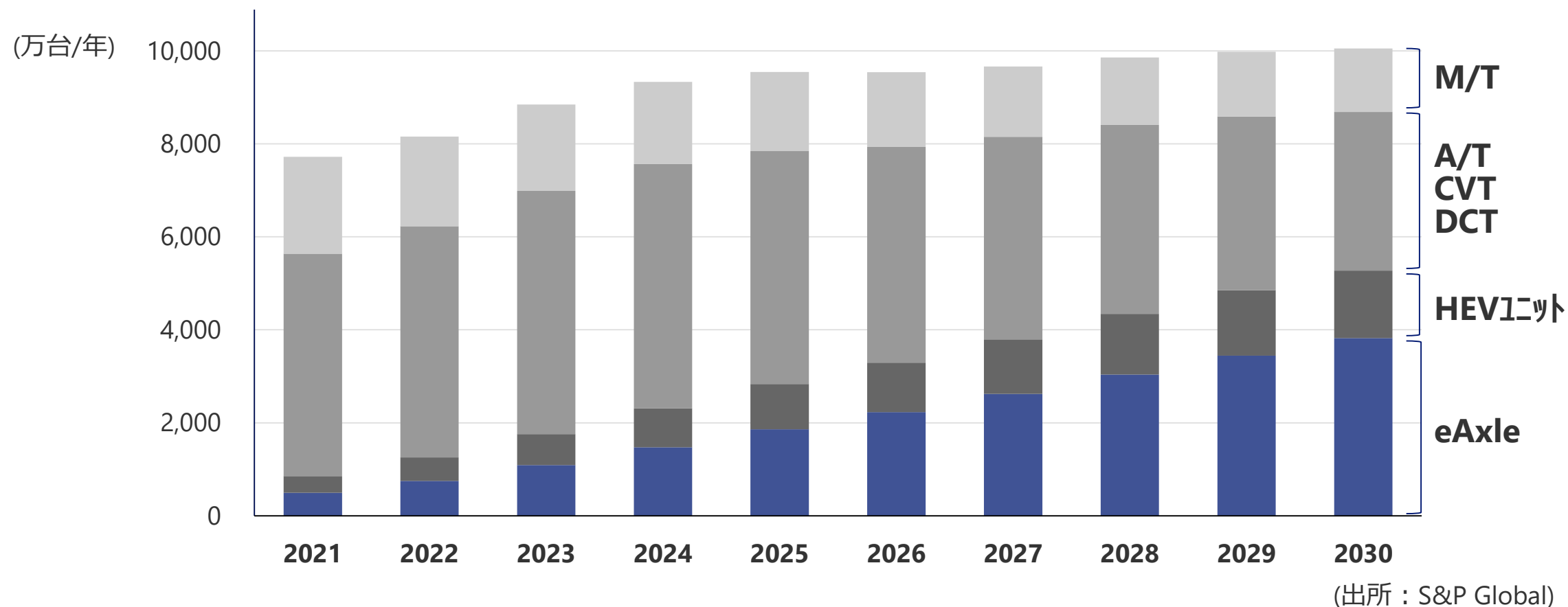


エネルギーと資源の循環へ貢献



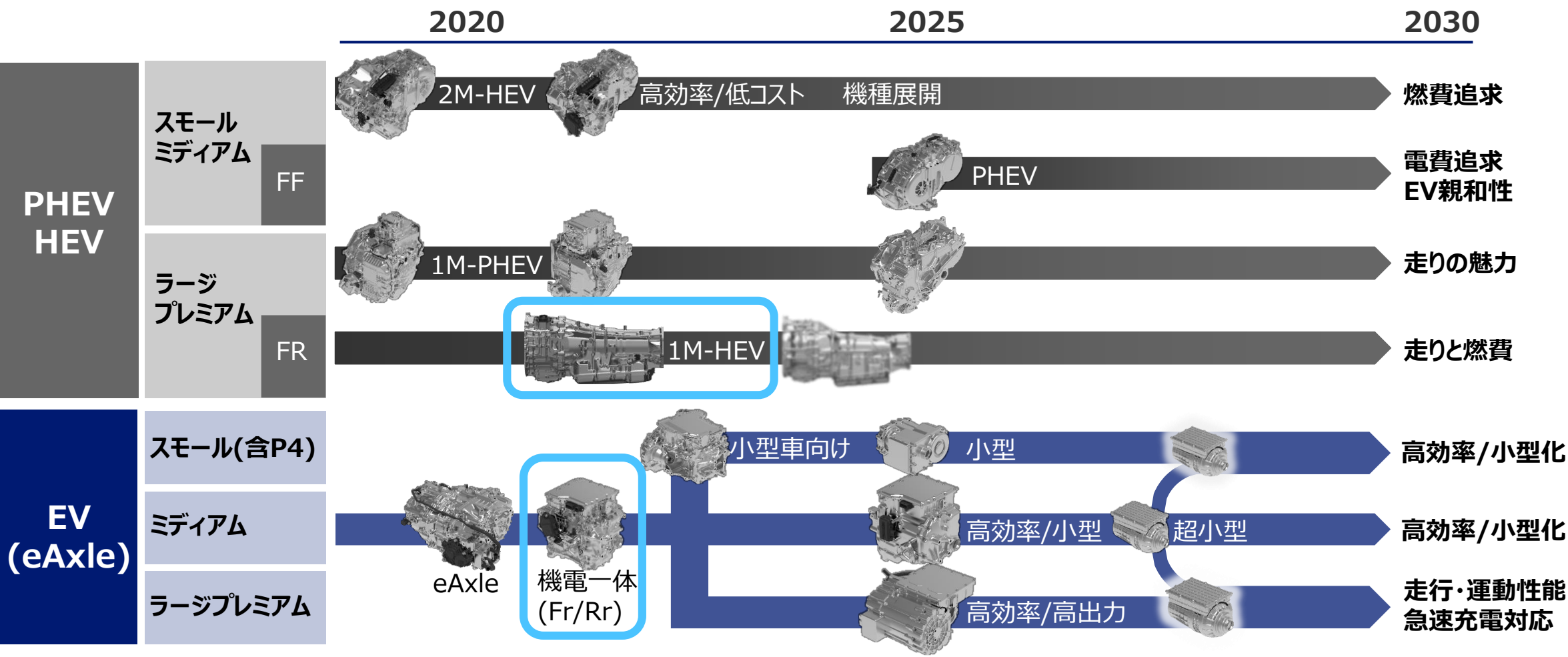
グループの強みを活かし、「車両全体のエネルギー効率化」
「誰もが安全・安心で快適な移動」「エネルギーと資源の循環」に貢献

パワトレユニット市場予測



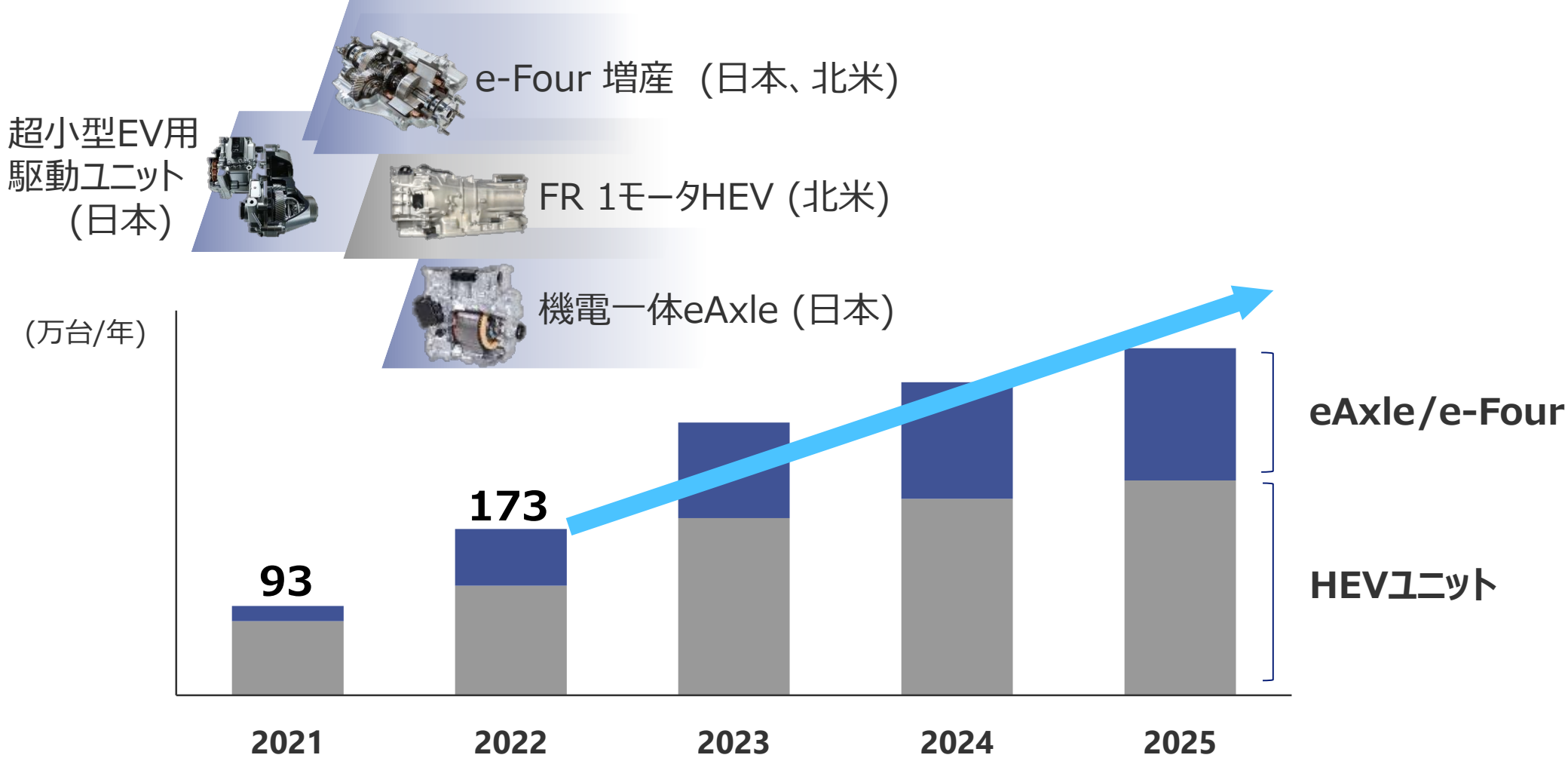
市場に合わせフルラインナップのユニットをそろえつつ、
2024年以降大きく伸びるeAxleに向けた準備を推進

電動ユニットのラインナップ



前期は機電一体eAxleや北米での1モーターHEVを生産開始

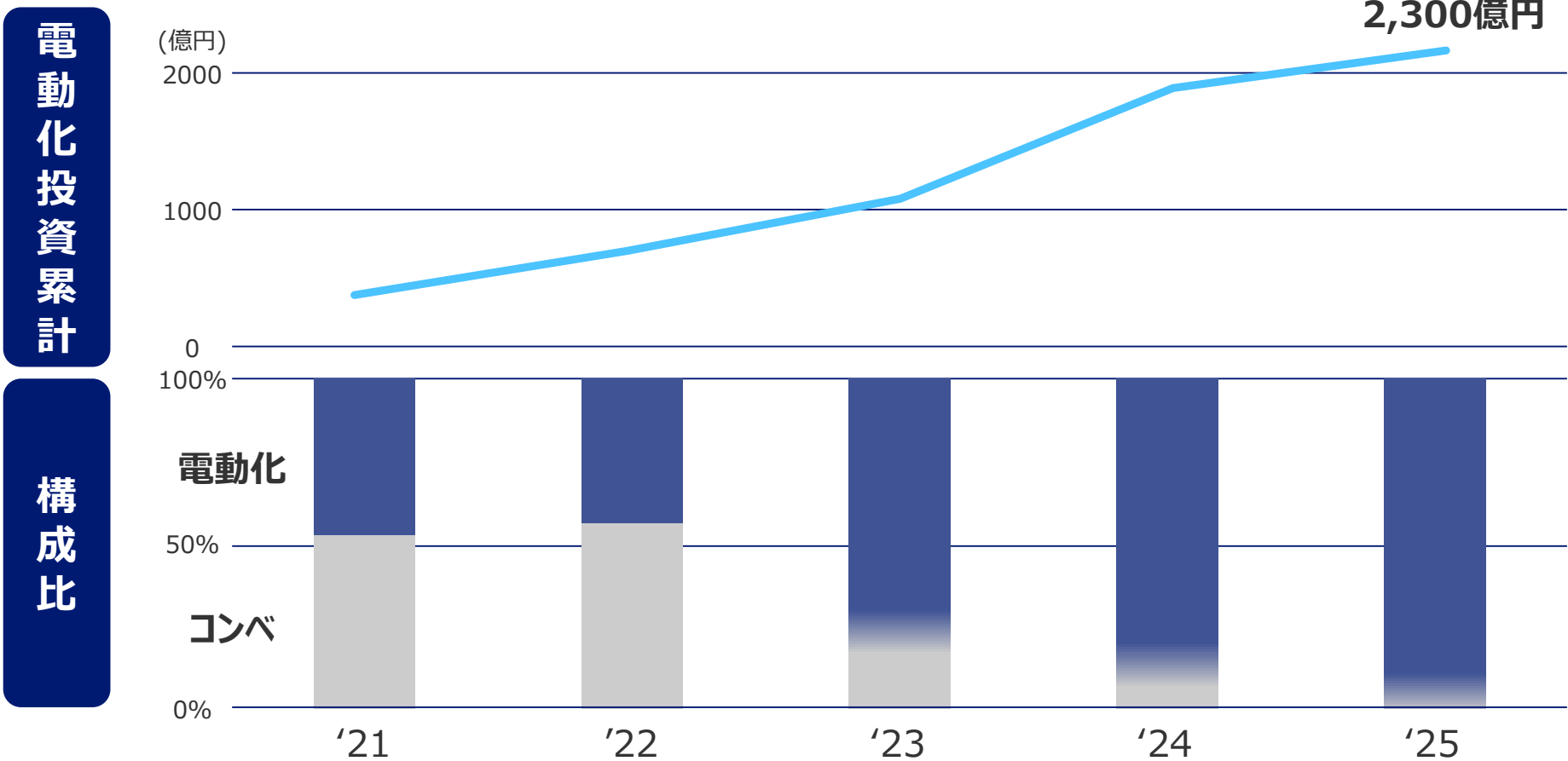
電動ユニットの増産



電動ユニット450万台体制構築に向けて、順次生産ラインを立ち上げ

将来に向けた設備投資のシフト

■ パワートレイン事業の新規設備投資



コンベユニットへの新規投資は2022年までに概ね完了し、
その後は最小限の投資で顧客要望に対応しつつ、電動化への投資へシフト

bZ4X アイシンググループの主な搭載新製品

電動ユニット

■ eAxle (150kw Fr、80kW Fr/Rr)



- ・ 機電一体(モーター、T/A、インバーター)構造
- ・ モーターの最適磁気設計等の損失低減技術により、電費向上に貢献

制御ブレーキ

■ 回生協調ブレーキ



- ・ 高応答電動ポンプによるオンデマンド化
- ・ 前後輪のブレーキ圧の独立制御によるエネルギー回生量の増加

コネクティッド

■ BEV用カーナビゲーションシステム



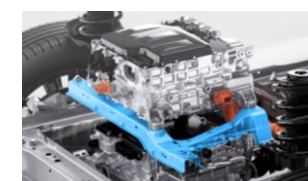
- ・ ルート沿いの充電施設を提案する「移動支援」等のBEV向け機能の追加

BEV用アルミ部品

■ ロッカーEA材



■ ESUクロス

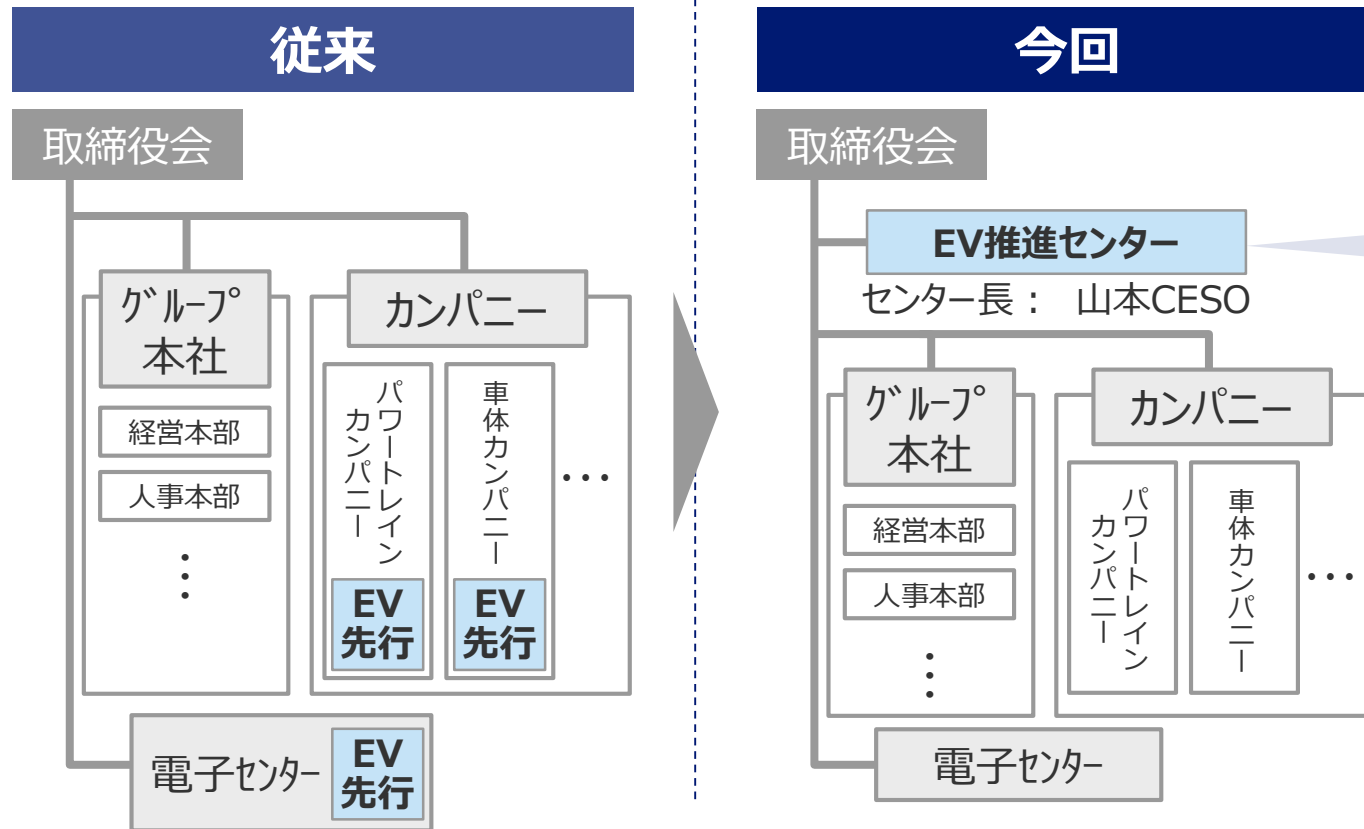


- ・ アルミ採用による機能と軽量化の両立

培ってきた技術・ノウハウを活かし、電動化車両の魅力向上へ貢献

EV向け商材の開発体制の拡充

アイシングループのEV向け商材の拡充に向け、トップ直下にEV推進センターを設置



主な役割

- ①EV向け商材開発ロードマップの策定
- ②EV向け先行開発の一層の強化
- ③カンパニー・グループ会社
横断プロジェクトの推進

リソースシフトを進めつつ、EV向けの開発体制の更なる強化を図る

新型ノア・ヴォクシー アイシングループの主な搭載新製品

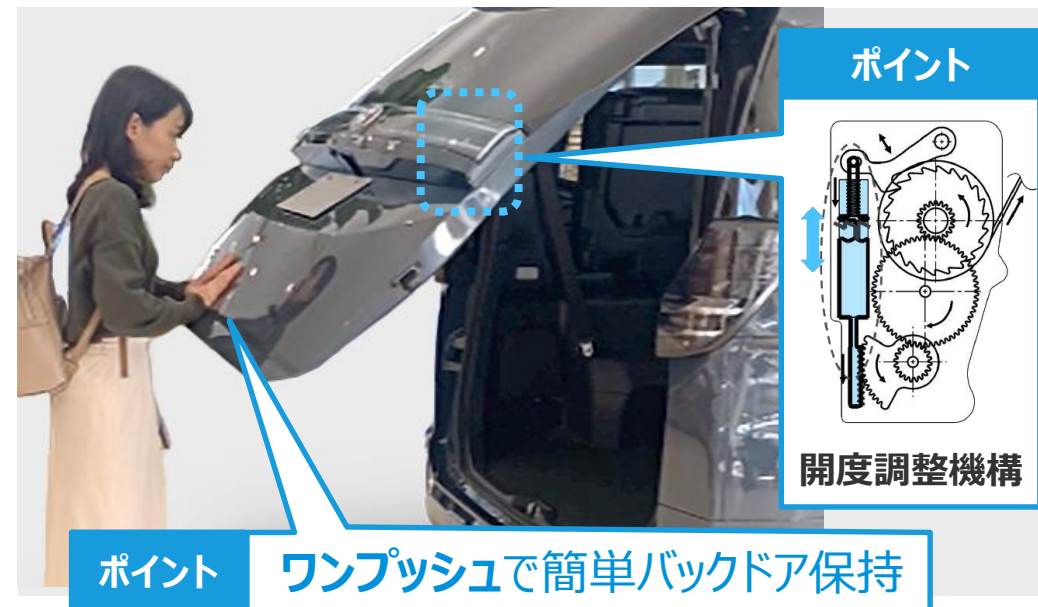
ユニバーサルステップ

ステップの作動をスライドドアの開閉と連動させ、専用のモーターをなくしたシンプルな構造より、低コストで全ての人に優しい乗降性を実現



フリーストップバックドア

電氣的な機構を使用せずに任意の角度で止められる新機構により、狭い場所でも安心して使えるバックドアを実現

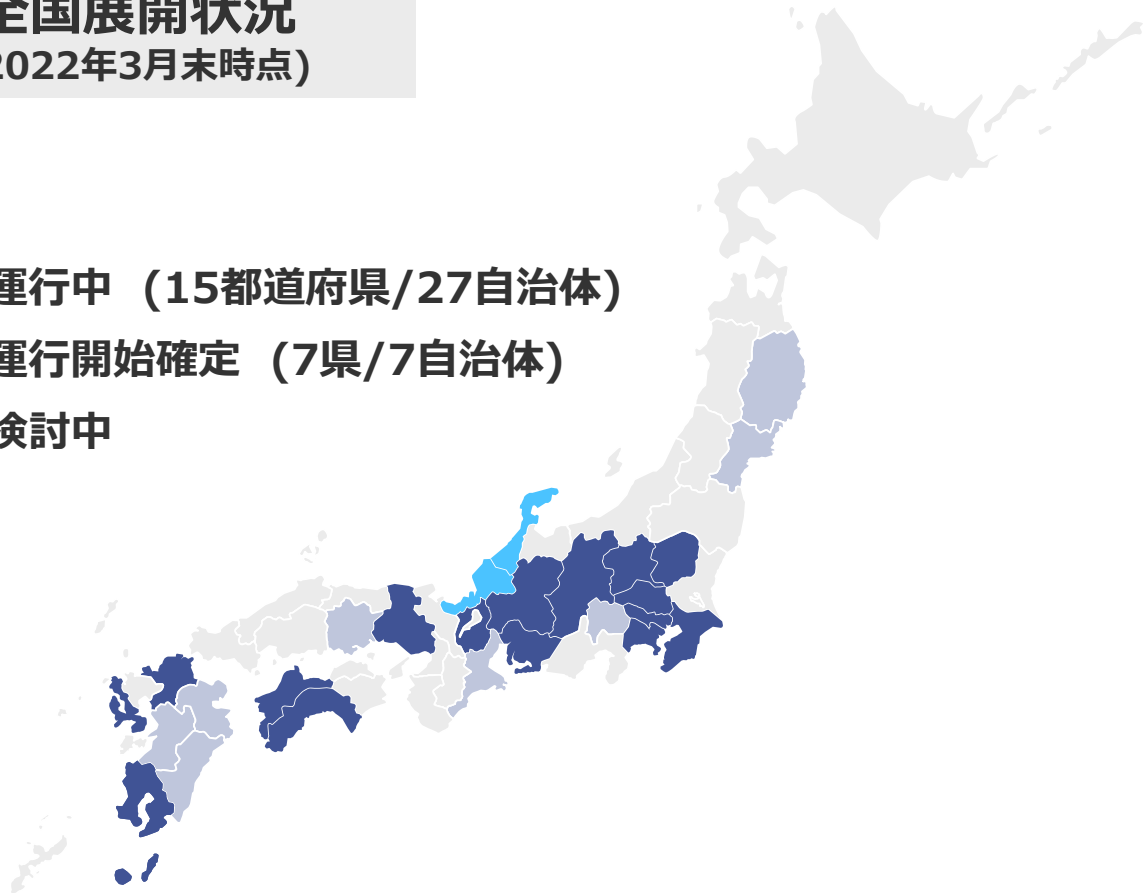


からくり機構の採用により、機能と低コストを両立したソリューションを提供

乗合サービス「チョイソコ」 全国15都道府県、27自治体へ拡大

全国展開状況 (2022年3月末時点)

-  : 運行中 (15都道府県/27自治体)
-  : 運行開始確定 (7県/7自治体)
-  : 検討中



埼玉県入間市での、「チョイソコ」を活用した
外出機会創出による健康増進効果を検証
する実証実験の様子

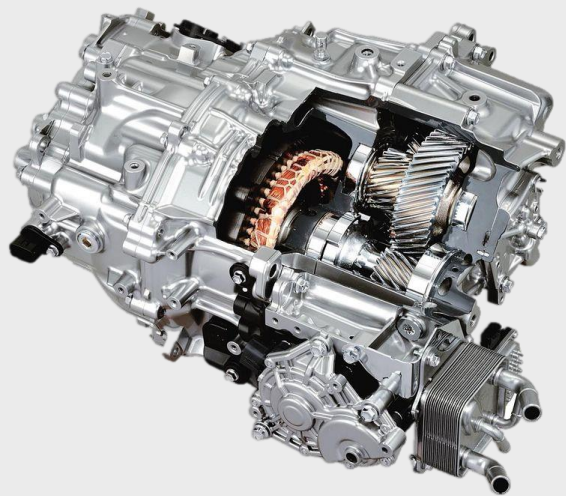
地域の移動の困りごとに寄り添ったサービスプラットフォームを全国に展開中

カーボンニュートラルへの取り組み： 生産CO₂フリー化

■ eAxleの生産CO₂フリー化

省エネ活動の推進や再生可能エネルギーの導入により可能な限りCO₂を削減した上で、カーボン・クレジットによるオフセットも含め、生産CO₂フリー化を達成

- ・生産場所： 安城第2工場(愛知県安城市)
- ・対象製品： トヨタ「MIRAI」、レクサス「UX300e」向けeAxle



生産CO₂フリーを表す
マーク



トヨタ「MIRAI」

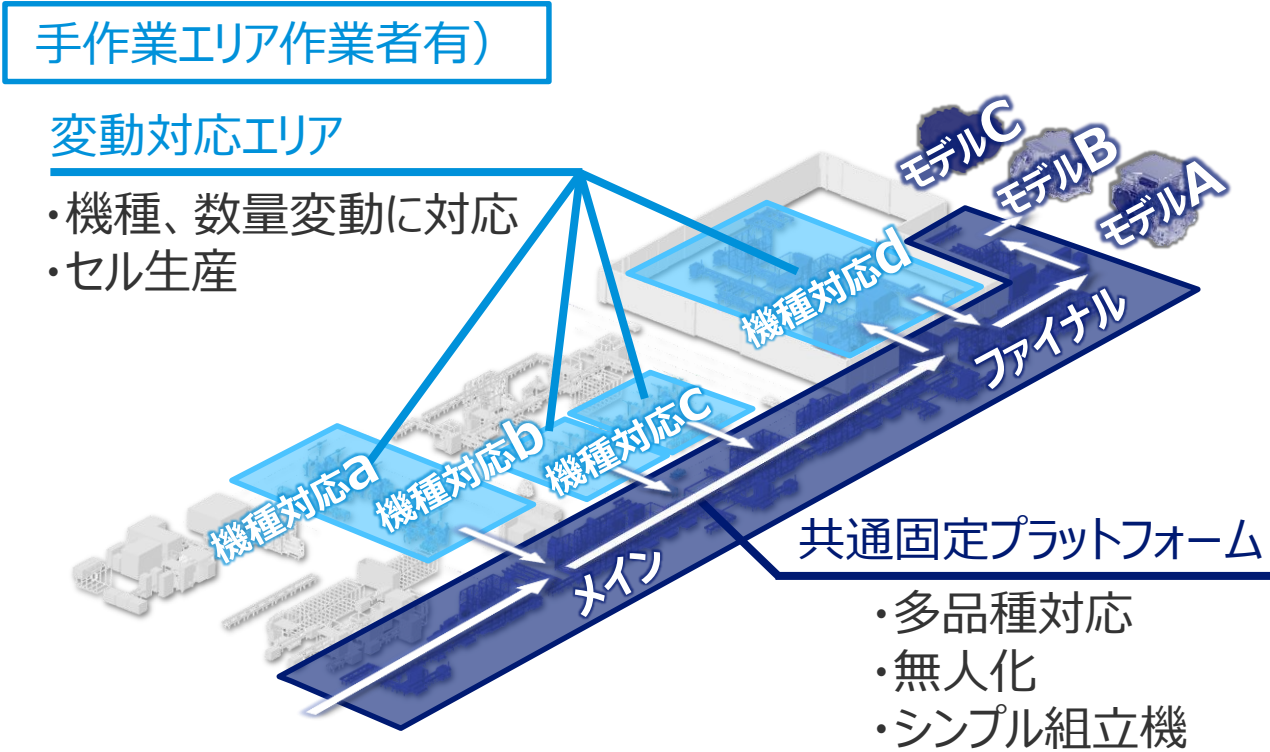
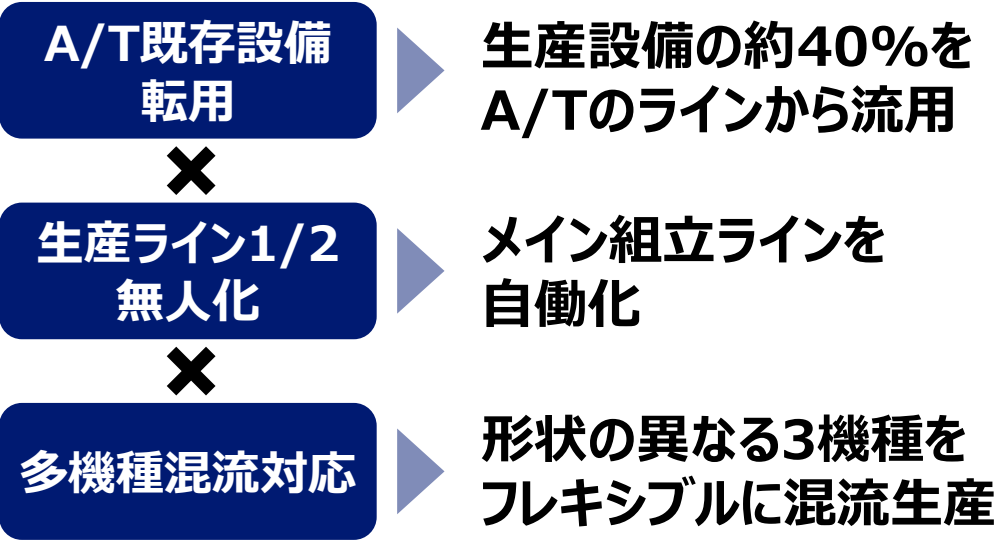


レクサス「UX300e」

カーボンニュートラルへの取り組み： 生産CO₂フリー化

■ 超eco生産ラインコンセプトの実現

bZ4X向けeAxle生産ラインより、超eco生産ラインを導入



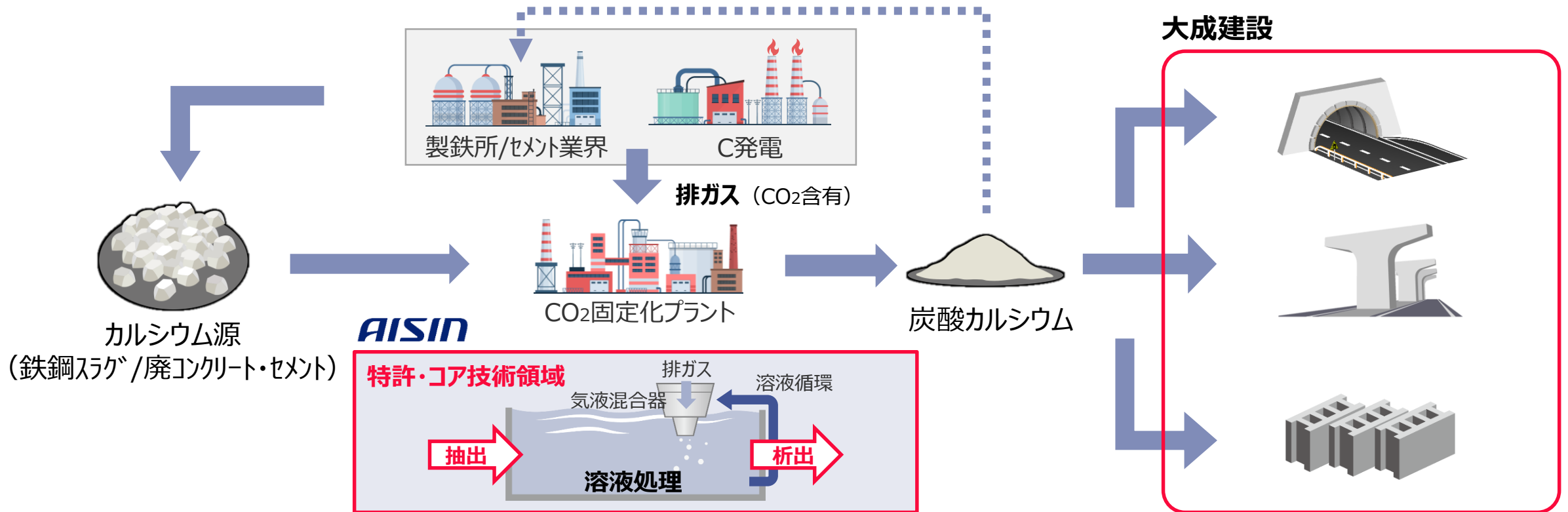
投資効率の改善も図りつつ、電動化商品の生産CO₂フリー化を推進

アライアンスの推進

■大成建設との「カーボンリサイクル・コンクリート」の共同開発

アイシンが保有するアミノ酸を活用してCO₂を炭酸カルシウムとして固定化する技術について、大成建設が開発したカーボンリサイクル・コンクリートへの活用に向けて共同開発を推進し、2030年頃までの実用化を目指す

アミノ酸を活用してCO₂を炭酸カルシウムとして固定化する技術プロセス



アライアンスの推進

■株式会社東北マグネットインスティテュートへの出資

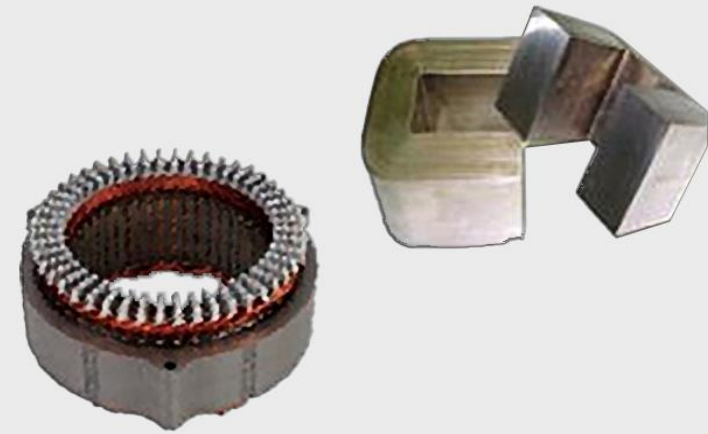
ナノ結晶軟磁性材料※を開発する東北大学発のベンチャー企業である株式会社東北マグネットインスティテュート(TMI)へ出資し、今までにない高効率のモーターをめざした先行開発を加速

※世界トップの超低鉄損材料で、モーターの効率向上に貢献

**TMIの開発したナノ結晶軟磁性材料
NANOMET®**



**NANOMET®を使用した
モーターコア**



(画像提供 TMI)

外部との連携も積極的に推進し、各々の領域の取り組みを加速

参考情報

4

売上収益明細（2022年3月期 実績・2023年3月期 予想）

（）内は構成比【単位：億円】

		2021年3月期 実績	2022年3月期 実績	増減	%	2022年3月期 (2月2日公表)
自動車部品	ハワートレイン関連	19,683 (55.8)	22,343 (57.0)	+2,660	+13.5	22,400
	走行安全関連	6,502 (18.5)	7,667 (19.6)	+1,165	+17.9	7,800
	車体関連	6,924 (19.6)	7,145 (18.3)	+221	+3.2	7,200
	CSS*関連他	1,055 (3.0)	832 (2.1)	▲223	▲21.1	900
		34,165 (96.9)	37,988 (97.0)	+3,823	+11.2	38,300
イナジ-ソリューション関連他		1,092 (3.1)	1,185 (3.0)	+93	+8.5	1,200
合計		35,257 (100.0)	39,174 (100.0)	+3,917	+11.1	39,500

		2022年3月期 実績	2023年3月期 予想	増減	%
自動車部品	ハワートレイン関連	22,343 (57.0)	25,350 (57.0)	+3,007	+13.5
	走行安全関連	7,667 (19.6)	9,070 (20.4)	+1,403	+18.3
	車体関連	7,145 (18.3)	8,070 (18.1)	+925	+12.9
	CSS*関連他	832 (2.1)	720 (1.6)	▲112	▲13.5
		37,988 (97.0)	43,210 (97.1)	+5,222	+13.7
イナジ-ソリューション関連他		1,185 (3.0)	1,290 (2.9)	+105	+8.8
合計		39,174 (100.0)	44,500 (100.0)	+5,326	+13.6

* 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】

サブ別		2021年3月期 実績
設備投資	AIサブ	770
	AWサブ	737
	ADSサブ	296
	その他	99
	合計	1,902
減価償却費	AIサブ	937
	AWサブ	941
	ADSサブ	278
	その他	244
	合計	2,400
研究開発費	AIサブ	757
	AWサブ	893
	ADSサブ	220
	その他	28
	合計	1,898

事業別	2022年3月期 実績	2023年3月期 予想
パワートレイン	967	1,250
走行安全	466	490
車体	319	355
CSS*他	435	505
合計	2,187	2,600
パワートレイン	1,383	1,435
走行安全	348	395
車体	298	340
CSS*他	423	430
合計	2,452	2,600
パワートレイン	820	850
走行安全	481	520
車体	288	340
CSS*他	352	390
合計	1,941	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)

2022年3月期 実績 所在地別セグメント内訳

【単位：億円】

地域		2021年3月期 実績	2022年3月期 実績	増減		
					為替	正味
売上収益	日本	20,336	21,721	+1,385	-	+1,385
	北米	5,083	5,857	+774	+330	+444
	欧州	3,414	3,323	▲91	+23	▲114
	中国	3,788	4,569	+781	+479	+302
	アジア他	2,634	3,702	+1,068	+94	+974
	合計	35,257	39,174	+3,917	+926	+2,991
営業利益	日本	1,048	1,165	+117	+206	▲89
	北米	▲42	▲166	▲124	▲9	▲115
	欧州	51	51	▲0	+3	▲3
	中国	276	349	+73	+37	+36
	アジア他	152	488	+336	+3	+333
	消去	▲33	▲68	▲35	-	▲35
	合計	1,453	1,820	+367	+240	+127

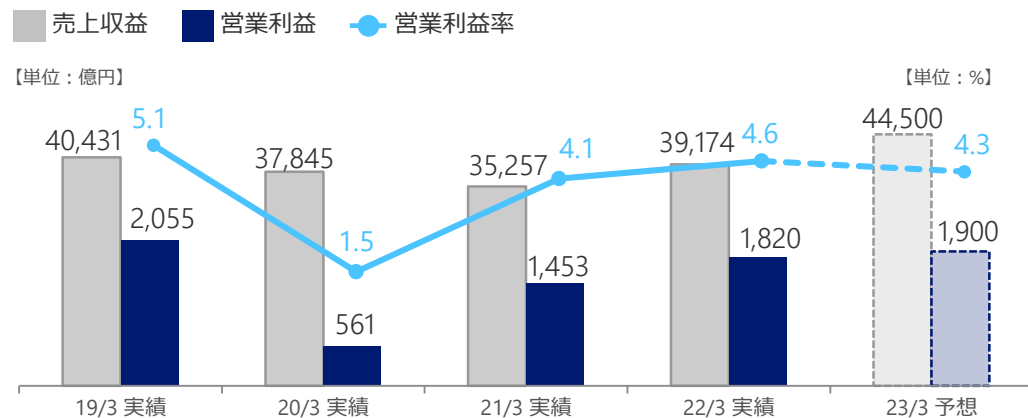
2023年3月期 予想 所在地別セグメント内訳

【単位：億円】

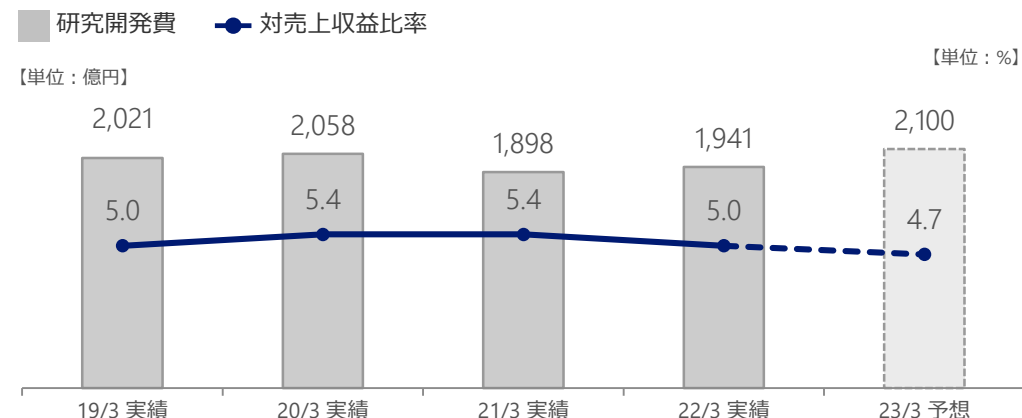
地域		2022年3月期 実績	2023年3月期 予想	増減		
					為替	正味
売上 収益	日本	21,721	23,200	+1,479	-	+1,479
	北米	5,857	7,000	+1,143	+173	+970
	欧州	3,323	4,000	+677	▲2	+679
	中国	4,569	6,300	+1,731	+212	+1,519
	アジア他	3,702	4,000	+298	+87	+211
	合計	39,174	44,500	+5,326	+470	+4,856
営業 利益	日本	1,165	970	▲195	+67	▲262
	北米	▲166	10	+176	±0	+176
	欧州	51	70	+19	±0	+19
	中国	349	450	+101	+12	+89
	アジア他	488	400	▲88	+1	▲89
	消去	▲68	-	+68	-	+68
	合計	1,820	1,900	+80	+80	▲0

業績ハイライト

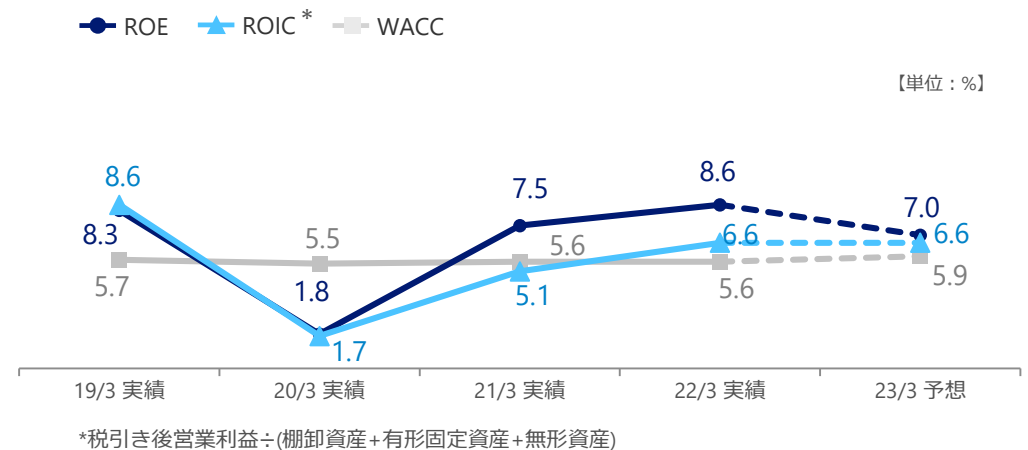
売上収益／営業利益／営業利益率



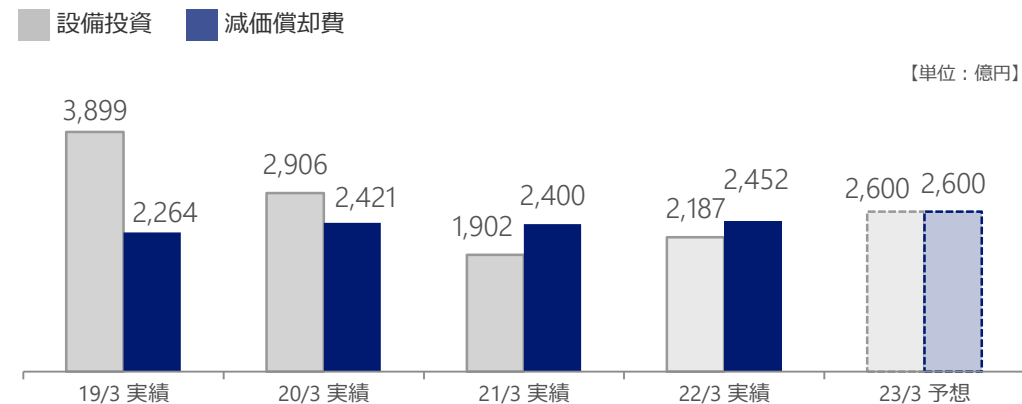
研究開発費／対売上収益比率



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

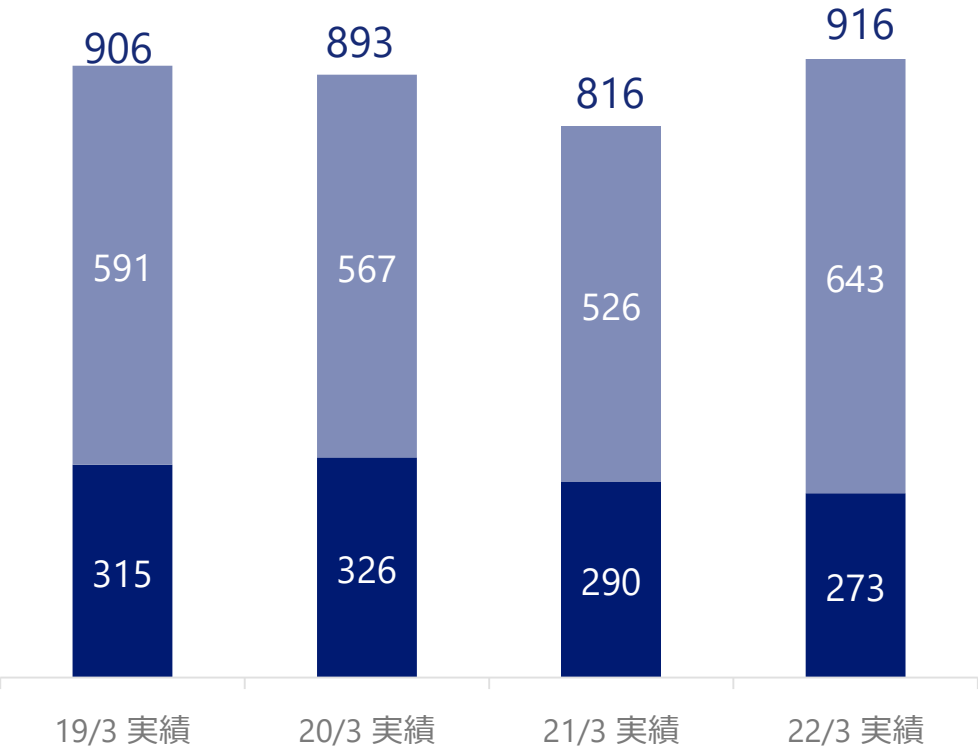


トヨタ生産台数・パワートレインユニット販売台数

【単位：万台】

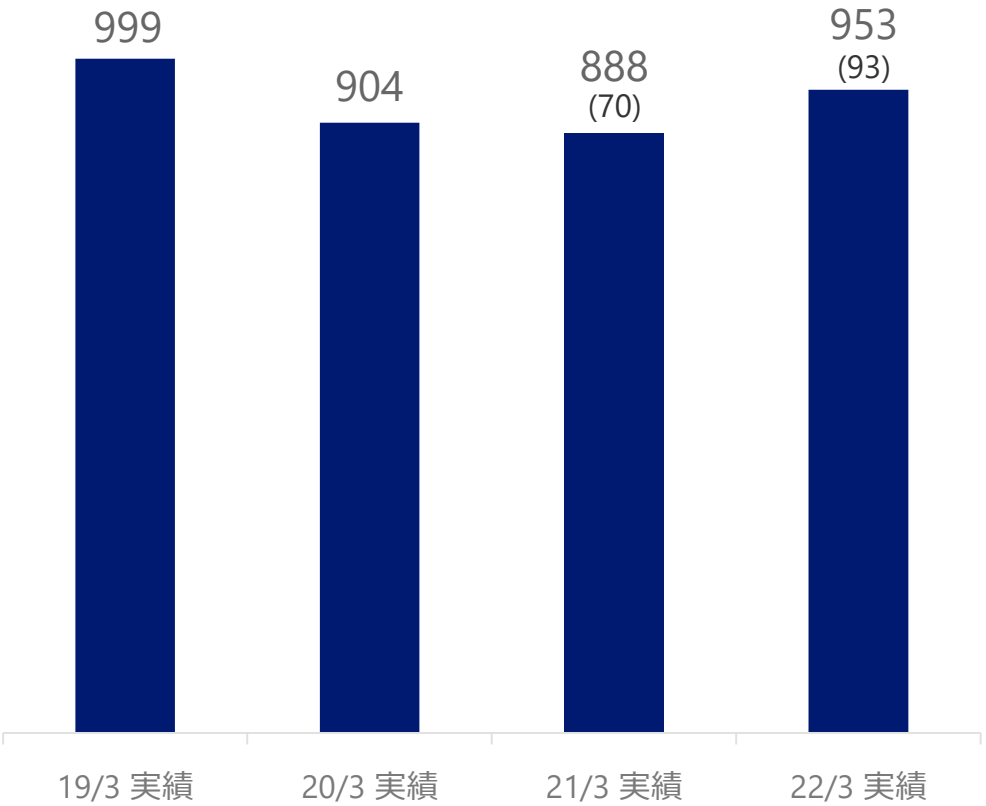
トヨタ生産台数

国内 海外



パワートレインユニット販売台数

() はHEV, eAxle内数(21/3期以降)



半期業績推移

売上収益

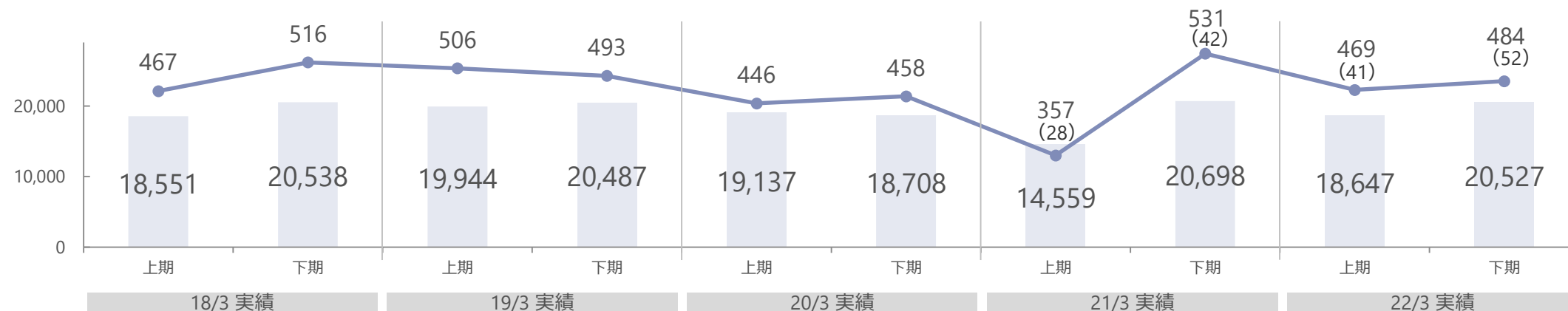
【単位：億円】

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)

【単位：万台】

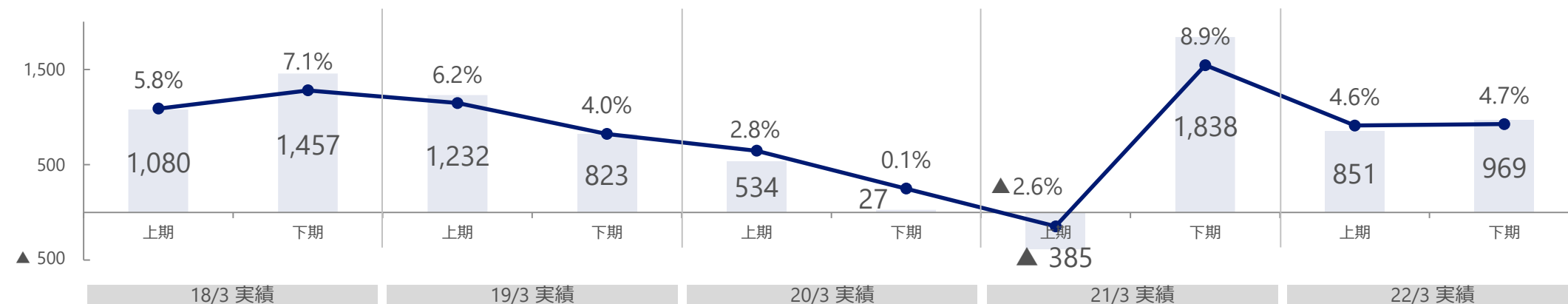


営業利益

【単位：億円】

営業利益

営業利益率



四半期業績推移

売上収益

【単位：億円】

売上収益

パワートレインユニット販売台数

() はHEV, eAxeの内数(21/3期以降)

【単位：万台】



営業利益

【単位：億円】

営業利益

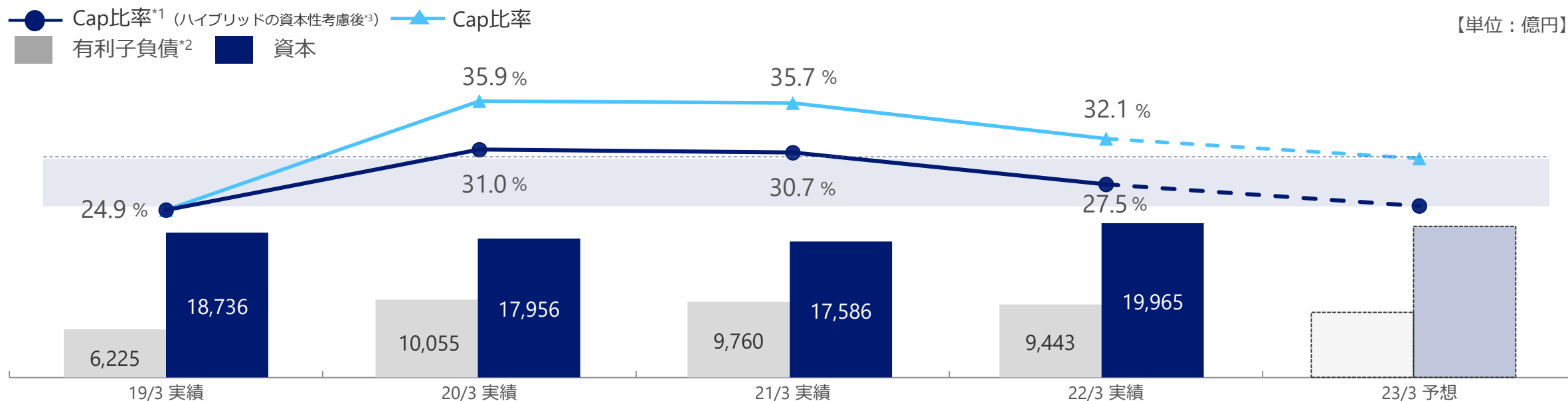
営業利益率



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。



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、Cap比率を改善

*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

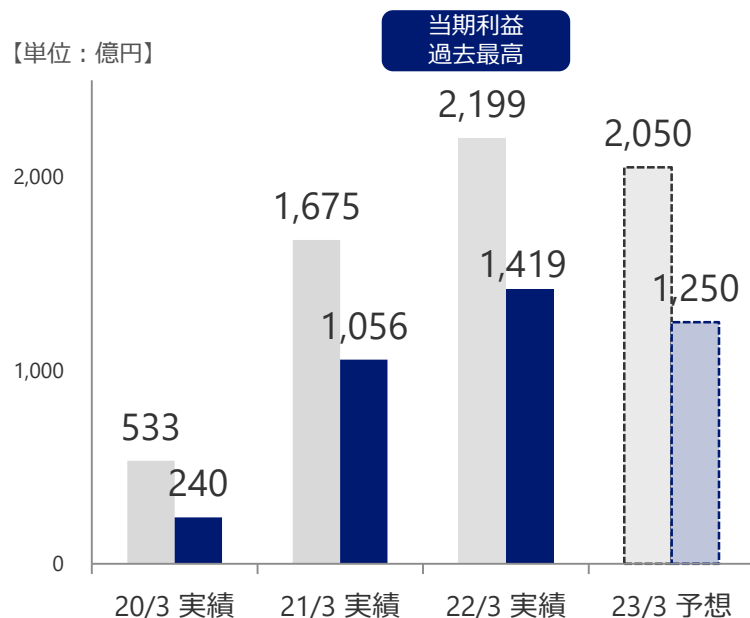
株主還元

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、その時々のカ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。

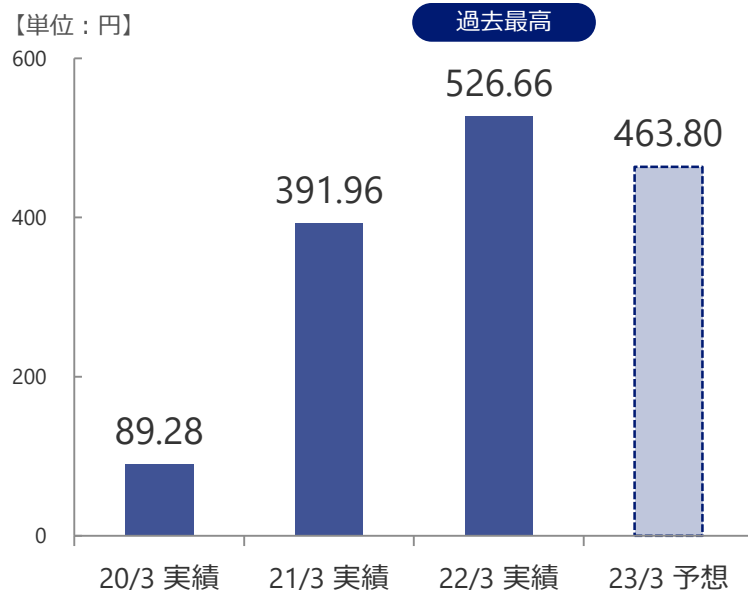
税引前利益／ 親会社の所有者に帰属する当期利益

■ 税引前利益 ■ 親会社の所有者に帰属する当期利益



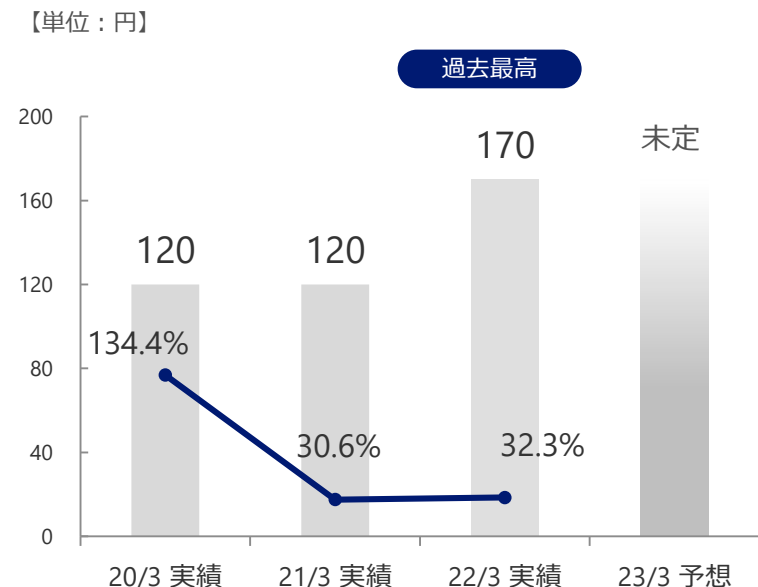
EPS (基本的1株当たり当期利益)

■ 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。