

2023年3月期 第1四半期
決算説明会

2022年7月29日
株式会社アイシン

2023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、上海ロックダウンによる車両減産の影響などもあり、前年同期に比べ数量ベース（正味売上）は減少も、円安の影響により増収。営業利益は、企業体質改善努力・構造改革の効果が計画通り進捗も、原材料価格・輸送費の高騰により、前年同期に比べ減益。

通期業績 予想

新型コロナウイルス感染拡大や半導体不足、物価上昇など見通しが難しい事業環境が続いているものの、前回公表を据え置く。将来に向けた重点領域へのリソースシフト・投資は緩めず、生産量変動・原材料価格変動への対応強化や収益改善活動を加速させる。

2023年3月期 第1四半期 実績

1

2023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】

	2022年3月期 第1四半期実績		2023年3月期 第1四半期実績		増減	増減率 %
売上収益	9,775	-	9,978	-	+203	+2.1
営業利益	598	(6.1)	66	(0.7)	▲532	▲89.0
税引前利益	698	(7.1)	314	(3.2)	▲384	▲55.0
当期利益 ^{*1}	460	(4.7)	216	(2.2)	▲244	▲53.0

*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	109	円	131	円	+22	円	+20.2
		中国元	17.0	円	19.7	円	+2.7	円	+15.9
	トヨタ生産台数	226	万台	215	万台	▲11	万台	▲4.8	
	パワーtrainユニット 販売台数 ^{*2} (内 電動ユニット*3)	243 (20)	万台	229 (27)	万台	▲14 (+7)	万台	▲5.5	

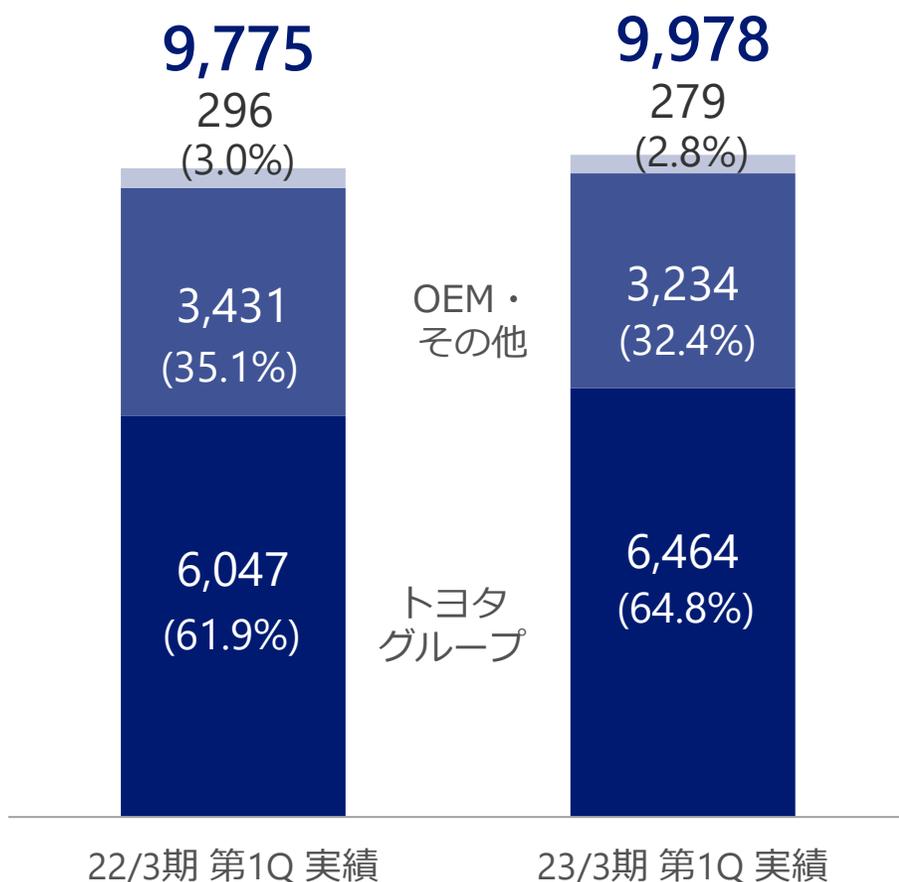
*2：AT, CVT, HEV, eAxleの合計販売台数 *3：HEV, eAxleの合計販売台数

2023年3月期 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	2022年3月期 第1四半期 実績	2023年3月期 第1四半期 実績	増減	増減率 (%)
Stellantis	566	645	+79	+13.9
VW & Audi	657	469	▲188	▲28.5
スズキ	274	305	+31	+11.2
ボルボ	316	229	▲87	▲27.5
三菱	188	151	▲37	▲19.6
日産	128	142	+14	+10.8
ホンダ	164	124	▲40	▲24.4
第一汽車	92	116	+24	+26.0
いすゞ	115	113	▲2	▲1.3
広州汽車	96	108	+12	+12.6
その他	835	832	▲3	▲0.4
合計	3,431	3,234	▲197	▲5.7
(参考) 中国民族系	445	402	▲43	▲9.6

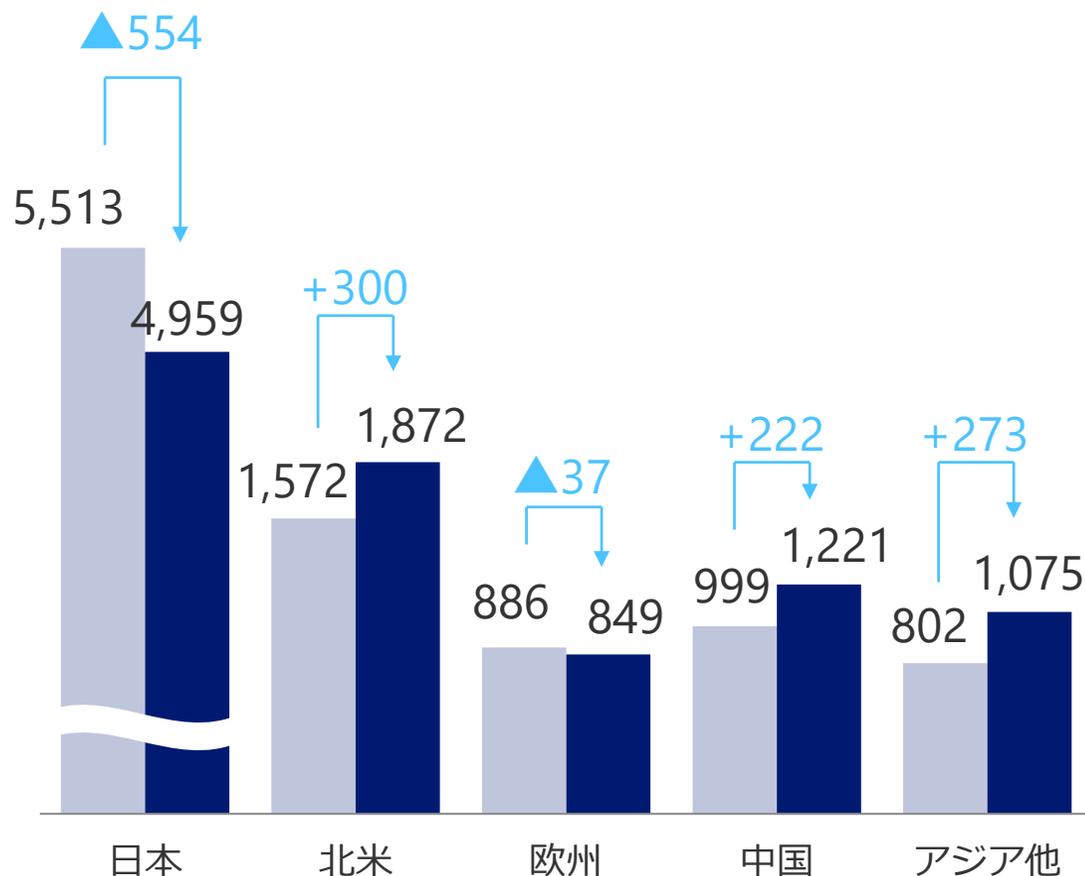
2023年3月期 第1四半期 実績 所在地別セグメント

2022年3月期 第1四半期 実績

2023年3月期 第1四半期 実績

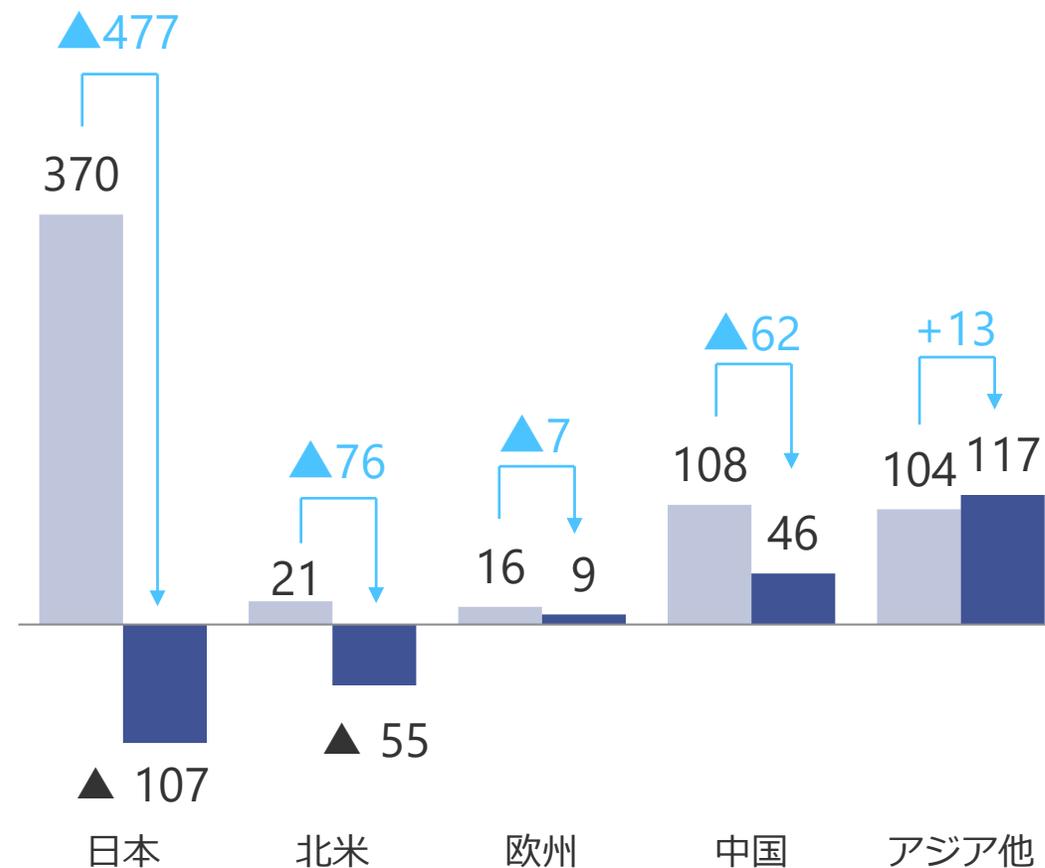
【単位：億円】

売上収益（前期比+203）



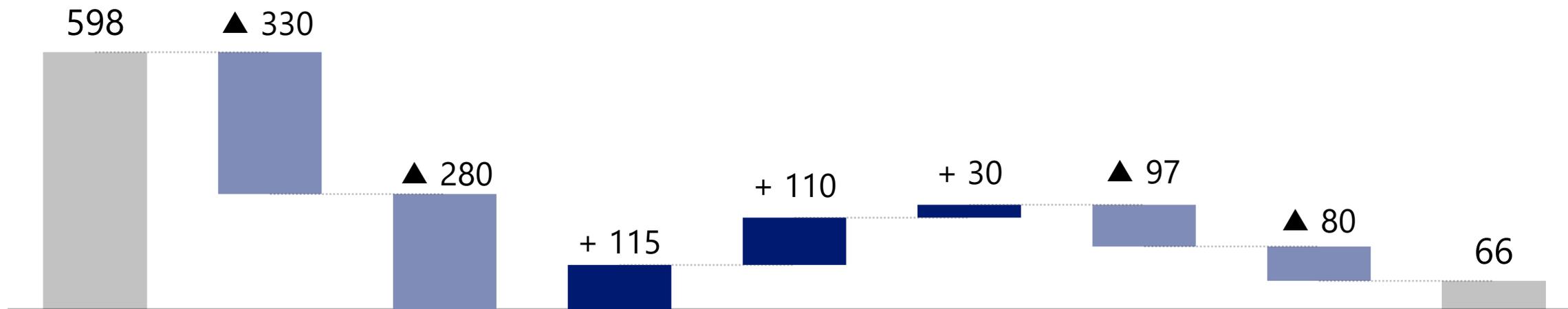
※外部顧客への売上収益

営業利益（前期比▲532）



2023年3月期 第1四半期 実績 営業利益増減

【単位：億円】



22/3期
第1Q実績

売上・
構成変動等

原材料/
輸送費

為替変動

企業体質
改善努力

構造改革

固定費
その他

重点領域
投資

23/3期
第1Q実績

売上・構成変動等

内訳

正味売上増減	▲ 220
売価・構成変動	▲ 110

原材料/輸送費

【業績面への対応】

- ・複数年契約や原材料支給化によるコスト低減
- ・原価低減で吸収できないサプライチェーンでの資源高騰影響をOEMへ価格改定要請中

【供給面への対応】

- ・汎用品への切替/重要度に応じた自前在庫化

為替変動

内訳

米ドル	+ 52
中国元	+ 44
ユーロ	+ 1
パーツ	+ 18

重点領域投資・固定費

- 厳しい事業環境でも重点領域へのリソースシフト・将来投資は継続強化
- ・EV推進センターによるEV向け開発強化
 - ・CNやDX領域への戦略投資拡大
 - ・電動化ユニット450万台体制に向けた生産準備・償却費へ固定費をシフト

【参考】2023年3月期 通期 予想 決算サマリー (4月28日公表値)

() 内は売上収益比率 【単位：億円】

	2022年3月期 実績		2023年3月期 予想(4月28日公表値)		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)

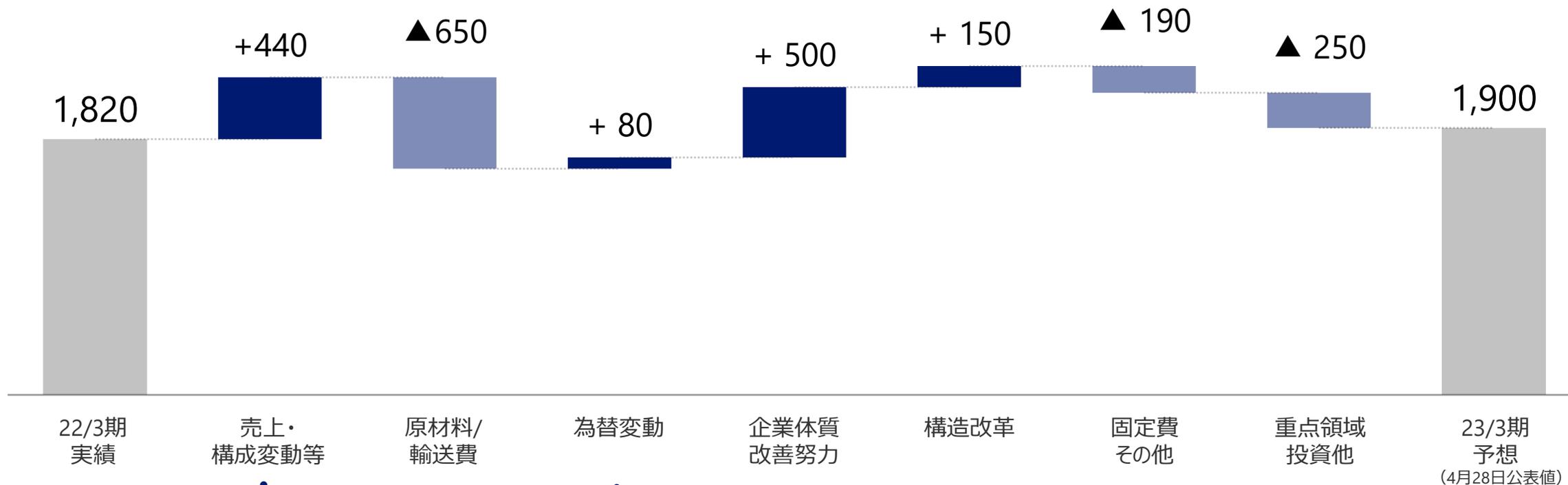
*1 : 親会社の所有者に帰属する当期利益

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

【参考】2023年3月期 通期 予想 営業利益増減 (4月28日公表値)

【単位：億円】



売上・構成変動等		内訳	
正味売上増減	+ 940		
売価・構成変動	▲ 500		

為替変動		内訳	
米ドル	+ 33		
中国元	+ 46		
ユーロ	▲ 1		
パーツ	+ 2		

構造改革	
重点商品の収益改善活動加速	
電動化商品の内製付加価値向上	
本社機能でのグループ横断活動加速 (品質・生産性向上、物流・間接材等費用低減)	
会社・機能統合効果の刈り取り	

重点領域投資他	
重点領域投資	
EV向け先行開発・商品拡充に向けEV推進センターを設置、活動加速	
CNやDX領域への戦略投資を強化	

トピックス

2

電動ユニットの採用状況



新型クラウン CROSSOVER RS 2.4L デュアルブーストハイブリッドシステム

新型クラウンでは個性を持った2種類のパワートレインが展開され、新開発のデュアルブーストハイブリッドシステムに当社製品が採用。
トルクフルで気持ちのいい走りを実現しています。

【主な搭載製品】

● FF1 モーターハイブリッドトランスミッション (NEW)

- ・ダイレクト感のある走りと上質なドライブフィーリングの実現
 - 新開発の高耐熱発進クラッチの採用と制御による高い発進応答性
 - ATと駆動モーターの組み合わせによる高いトルクアシスト効果
 - 2つのクラッチの協調制御によるスムーズなエンジン始動、停止
- ・小型化技術、機電一体構造による車両搭載性の向上
 - ステーター軸長短縮、コイル冷却、磁石配置最適化による駆動モーターの大幅な体格低減
 - クラッチのローター内径配置による全長増加抑制



新型FF1モーターハイブリッドトランスミッション

- ・既存設備の活用による新規投資の抑制
 - FF6速ATとの部品共通化
 - 既存1モーターHEV(8速)ラインとの混流生産



eAxle

● eAxle

- ・高い動力性能とトップクラスの電費を実現

● 回生協調ブレーキシステム

- ・前後輪のブレーキ圧独立制御
 - エネルギー回生量を増大
 - 車両の姿勢制御にも貢献し、乗り心地や安心感を向上



電子制御ブレーキシステム



ESC モジュール

TOYOTA新型クラウンのCROSSOVER RS に電動ユニットなどが採用

ブレーキ関係製品の採用状況①

TOYOTA「bZ4X」に新規開発した
回生協調ブレーキシステム等が採用



TOYOTA「bZ4X」
(2022年5月リリース販売開始)

回生協調ブレーキシステム



新規開発した
電子制御ブレーキシステム



ESC モジューター

- ・ 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

電動パーキングブレーキ



キャリア一体式
電動パーキングブレーキ

上記以外に「前輪キャリア」
「前後輪ローター」も採用

電費向上・快適な移動に貢献する最適なブレーキシステムを提供

広州汽車 新型 SUV
「GS8 ハイブリッド」に
ブレーキ関連製品が初採用



広州汽車「GS8 ハイブリッド」
(2021年12月量産開始)

回生協調ブレーキシステム



電子制御
ブレーキシステム



ESC モジューター



キャリア一体式
電動パーキングブレーキ

中国市場の電動化に対応する製品の拡販を加速

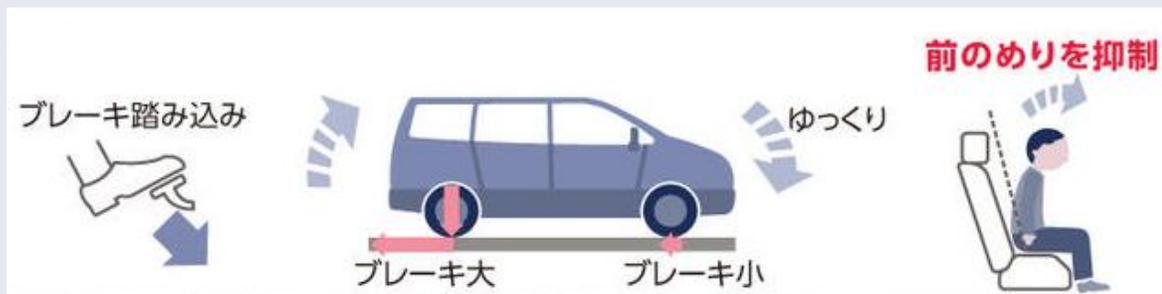


KINTO FACTORY「なめらかブレーキ」にブレーキ制御技術が採用

- ・高度なソフトウェア設計によりブレーキなどを最適に制御し、車両運動をコントロールする技術
- ・運転手や乗員への衝撃などを解析、ブレーキ力を最適化することで運転による疲労や車酔いの低減に貢献

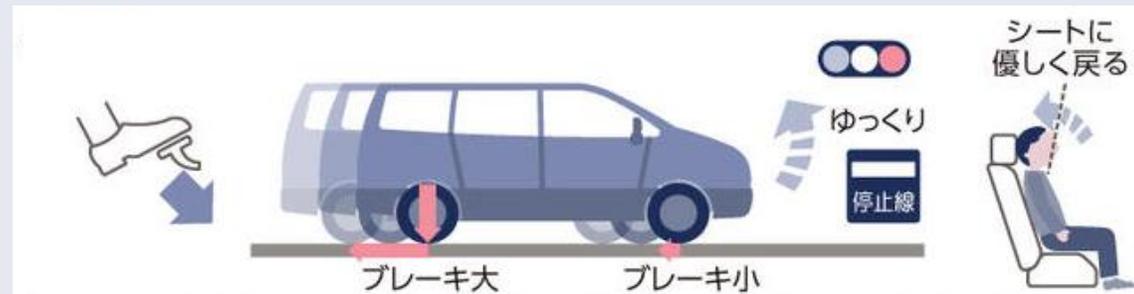
「なめらかブレーキ」に採用されたブレーキ制御の仕組み

制動開始時



制動開始時の乗員の前のめりを抑制するよう、前後輪のブレーキバランスを最適にコントロール

停車時



停車時にブレーキ制御によってカクン感を抑制し、なめらかな停車を実現

ソフトウェアによる新たな価値提供で、クルマの快適性向上に貢献

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】

		2022年3月期 第1四半期 実績		2023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	5,485	(56.1)	5,754	(57.7)	+269	+4.9
	走行安全関連	1,847	(18.9)	2,009	(20.1)	+162	+8.8
	車体関連	1,898	(19.4)	1,753	(17.6)	▲145	▲7.6
	CSS*関連他	248	(2.6)	181	(1.8)	▲67	▲27.0
		9,479	(97.0)	9,698	(97.2)	+219	+2.3
ITソリューション関連他		296	(3.0)	279	(2.8)	▲17	▲5.5
合計		9,775	(100.0)	9,978	(100.0)	+203	+2.1

		2022年3月期 実績		2023年3月期 予想(4月28日公表値)		増減	%
自動車部品	パワートレイン関連	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
IT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】

事業別		2022年3月期 第1四半期 実績	2023年3月期 第1四半期 実績	2022年3月期 実績	2023年3月期 予想 (4月28日公表値)
設備投資	パワートレイン	166	186	967	1,250
	走行安全	133	73	466	490
	車体	66	66	319	355
	CSS*他	115	49	435	505
	合計	480	374	2,187	2,600
減価償却費	パワートレイン	334	362	1,383	1,435
	走行安全	82	96	348	395
	車体	77	84	298	340
	CSS*他	100	109	423	430
	合計	593	651	2,452	2,600
研究開発費	パワートレイン	189	210	820	850
	走行安全	111	125	481	520
	車体	66	85	288	340
	CSS*他	84	95	352	390
	合計	450	515	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)

2023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	2022年3月期 第1四半期実績	2023年3月期 第1四半期実績	増減		
					為替	正味
売上 収益	日本	5,513	4,959	▲554	-	▲554
	北米	1,572	1,872	+300	+290	+10
	欧州	886	849	▲37	+35	▲72
	中国	999	1,221	+222	+165	+57
	アジア他	802	1,075	+273	+110	+163
	合計	9,775	9,978	+203	+600	▲397
営業 利益	日本	370	▲107	▲477	+110	▲587
	北米	21	▲55	▲76	▲8	▲68
	欧州	16	9	▲7	+0	▲7
	中国	108	46	▲62	+6	▲68
	アジア他	104	117	+13	+7	+6
	消去	▲23	55	+78	-	+78
合計	598	66	▲532	+115	▲647	

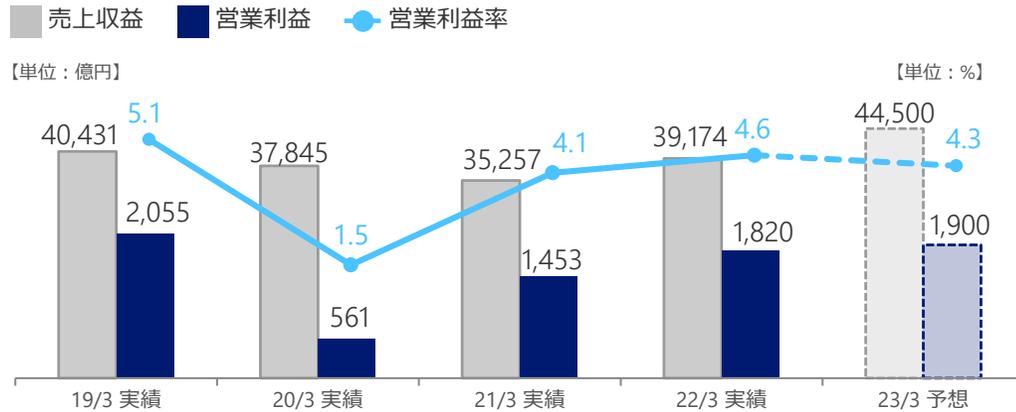
2023年3月期 予想 所在地別セグメント内訳

【単位：億円】

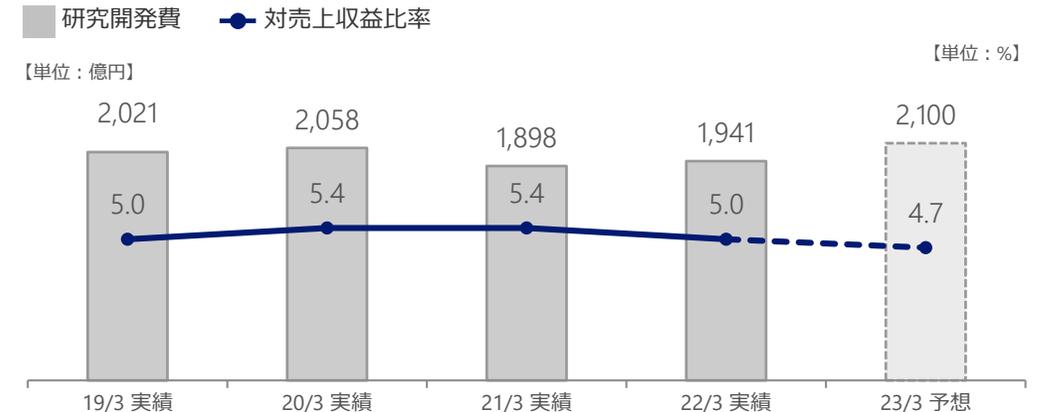
	地域	2022年3月期 実績	2023年3月期 予想(4月28日公表値)	増減		
					為替	正味
売上 収益	日本	21,721	23,200	+1,479	-	+1,479
	北米	5,857	7,000	+1,143	+173	+970
	欧州	3,323	4,000	+677	▲2	+679
	中国	4,569	6,300	+1,731	+212	+1,519
	アジア他	3,702	4,000	+298	+87	+211
	合計	39,174	44,500	+5,326	+470	+4,856
営業 利益	日本	1,165	970	▲195	+67	▲262
	北米	▲166	10	+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

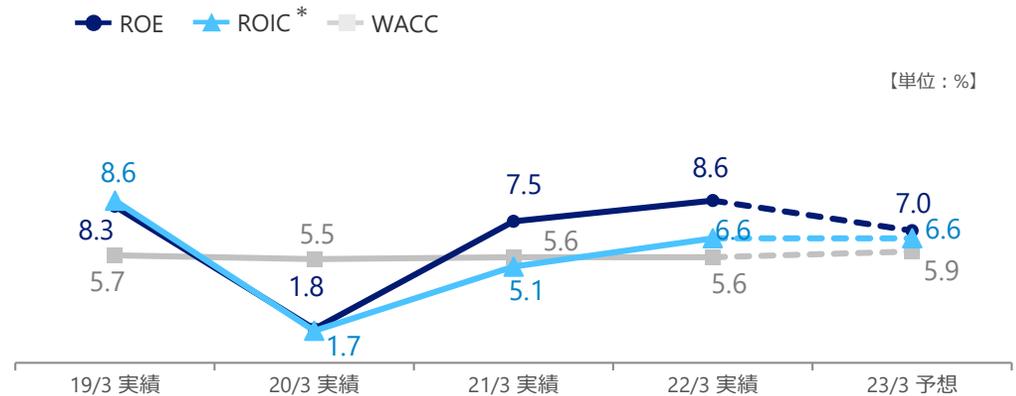
売上収益／営業利益／営業利益率



研究開発費／対売上収益比率

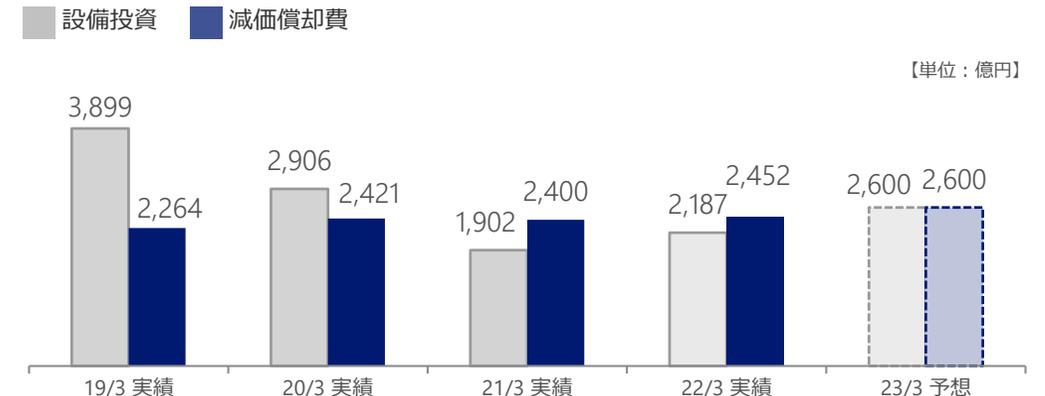


自己資本利益率／投下資本利益率／加重平均資本コスト



*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



トヨタ生産台数・パワートレインユニット販売台数

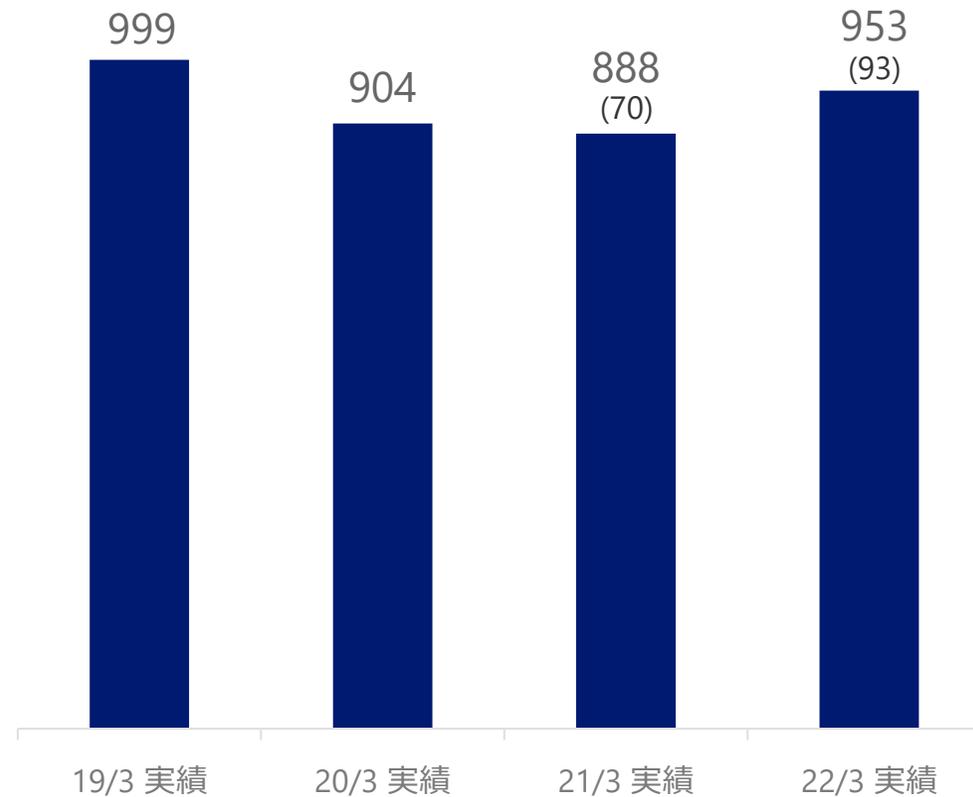
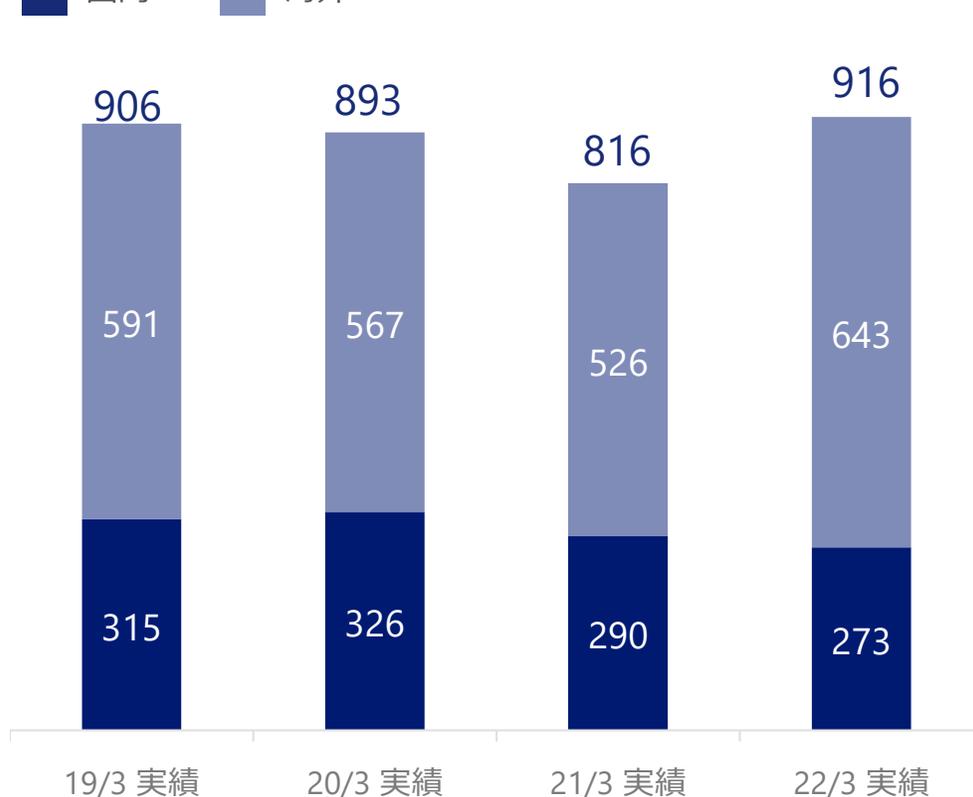
【単位：万台】

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)



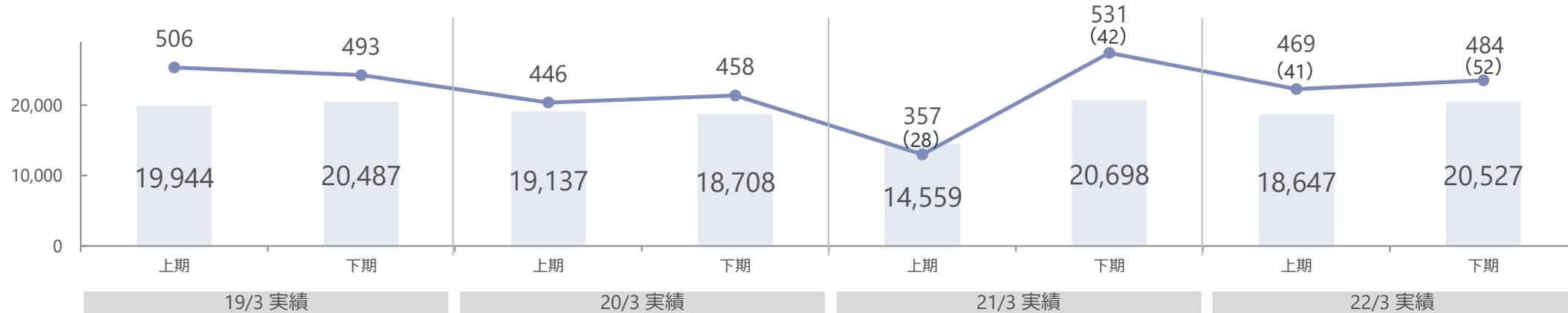
半期業績推移

売上収益

【単位：万台】

【単位：億円】

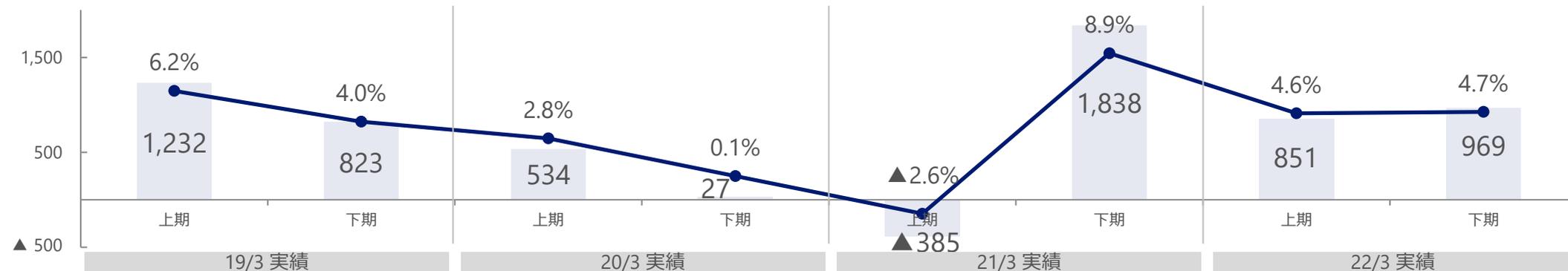
売上収益 パワートレインユニット販売台数 () はHEV, eAxleの内数(21/3期以降)



営業利益

【単位：億円】

営業利益 営業利益率



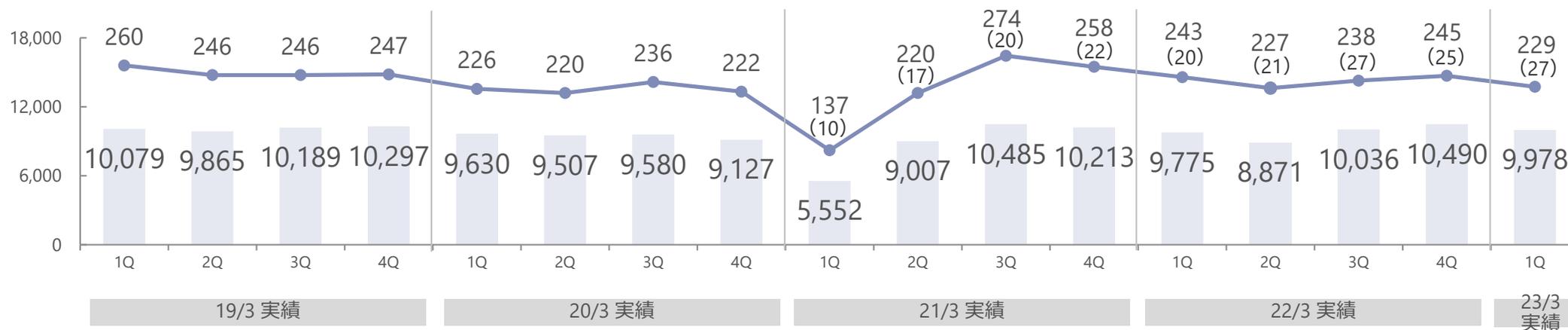
四半期業績推移

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, eAxleの内数(21/3期以降)

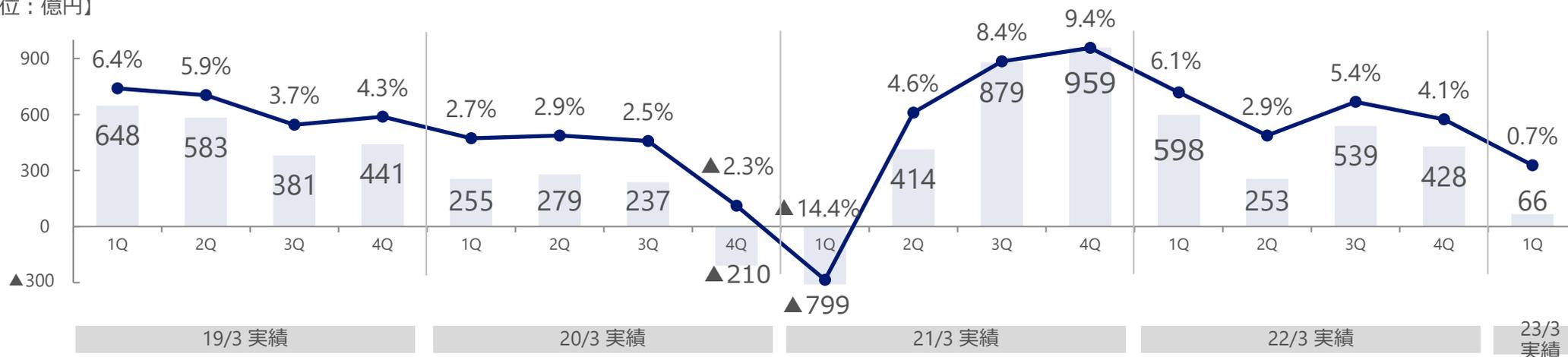
【単位：万台】



営業利益

【単位：億円】

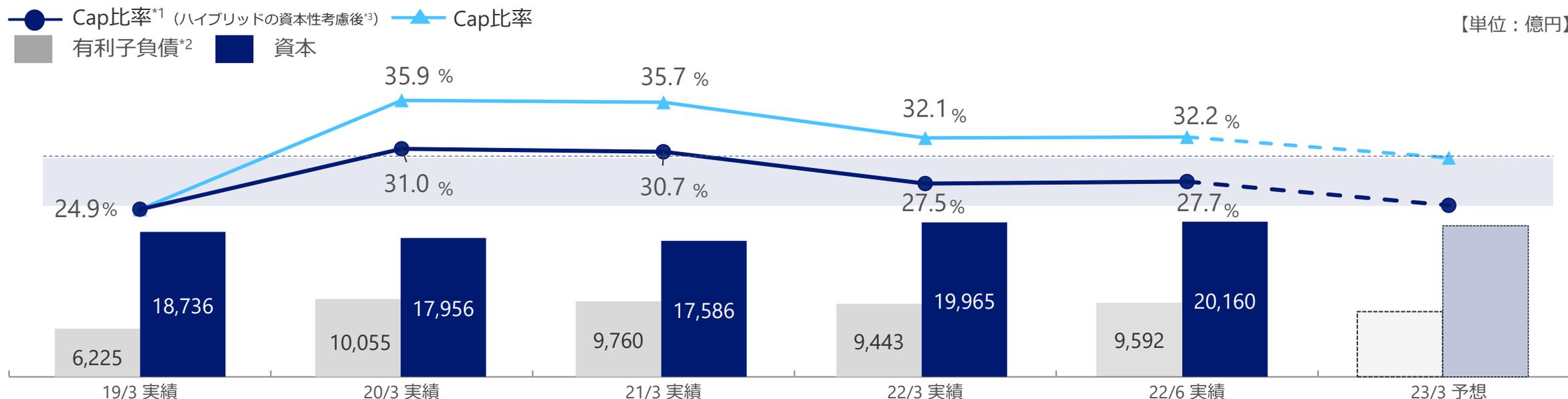
営業利益 営業利益率



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てCap比率は改善。
22/6期は主に外貨建て借入の為替影響によりCap比率は上昇。**

*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

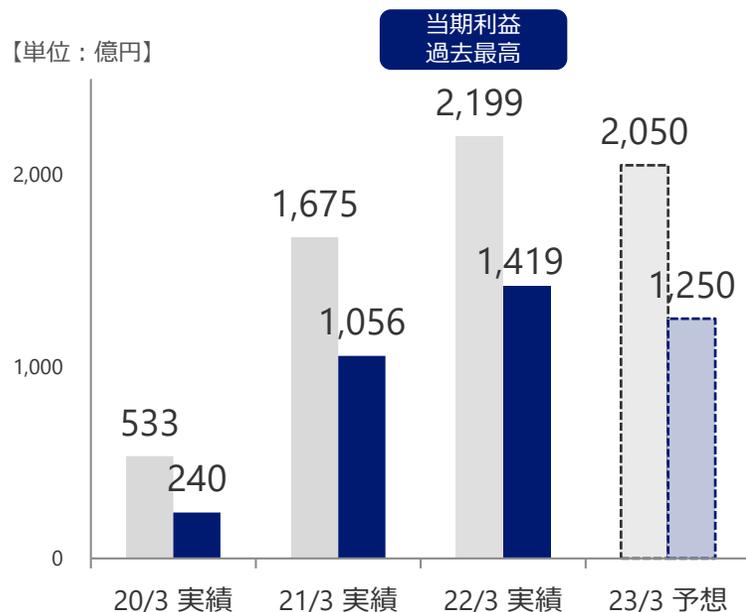
株主還元

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。

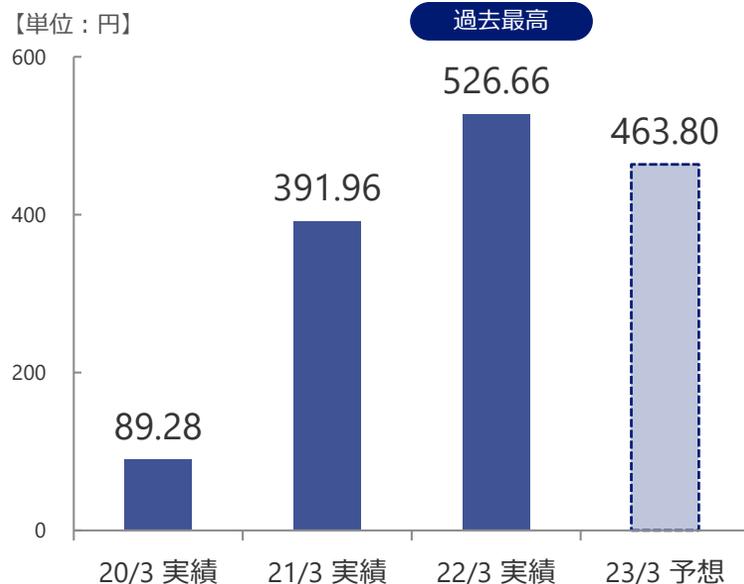
税引前利益／ 親会社の所有者に帰属する当期利益

■ 税引前利益 ■ 親会社の所有者に帰属する当期利益



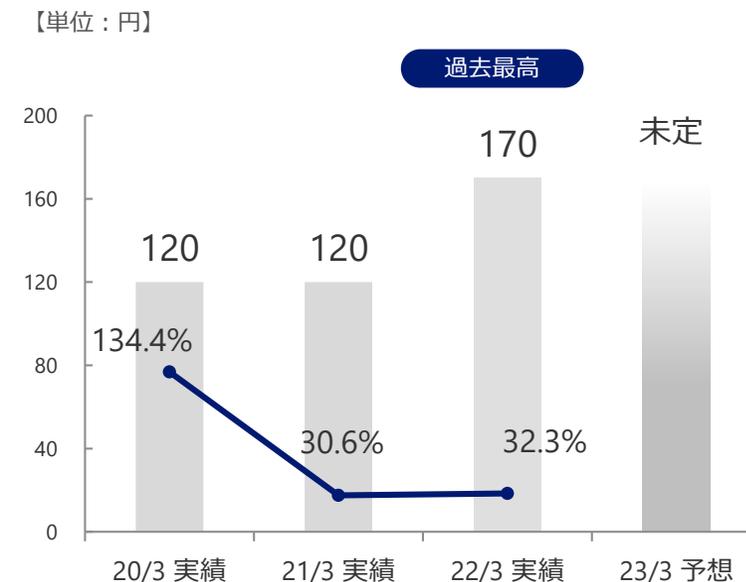
EPS (基本的1株当たり当期利益)

■ 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。