

2023年3月期 第2四半期  
**決算説明会**

2022年10月28日  
株式会社アイシン

# 2023年3月期 第2四半期 決算のポイント

## 上期 実績

売上収益は、半導体不足等による車両減産が想定以上であったものの、数量ベースでは前年同水準、円安の影響により前年同期に比べ増収。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

4月公表に対して、上期の車両減産影響や直近の為替水準などを反映し、売上収益 4兆5,500億円、営業利益 1,900億円 へ見直し。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。

## 株主還元

業績及び配当性向等を総合的に勘案し、中間配当は1株当たり70円。

# 2023年3月期 第2四半期 実績

1

# 2023年3月期 第2四半期 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2四半期実績		2023年3月期 第2四半期実績		増減	増減率 %
売上収益	18,647	-	21,066	-	+2,419	+13.0
営業利益	851	(4.6)	266	(1.3)	▲585	▲68.7
税引前利益	961	(5.2)	549	(2.6)	▲412	▲42.9
当期利益 <sup>*1</sup>	623	(3.3)	319	(1.5)	▲304	▲48.8

\*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	110	円	134	円	+24	円	+21.8
		中国元	17.0	円	19.9	円	+2.9	円	+17.1
	トヨタ生産台数		438	万台	446	万台	+8	万台	+1.7
	パートレインユニット 販売台数 <sup>*2</sup> (内 電動ユニット <sup>*3</sup> )		469 (41)	万台	462 (59)	万台	▲7 (+18)	万台	▲1.5

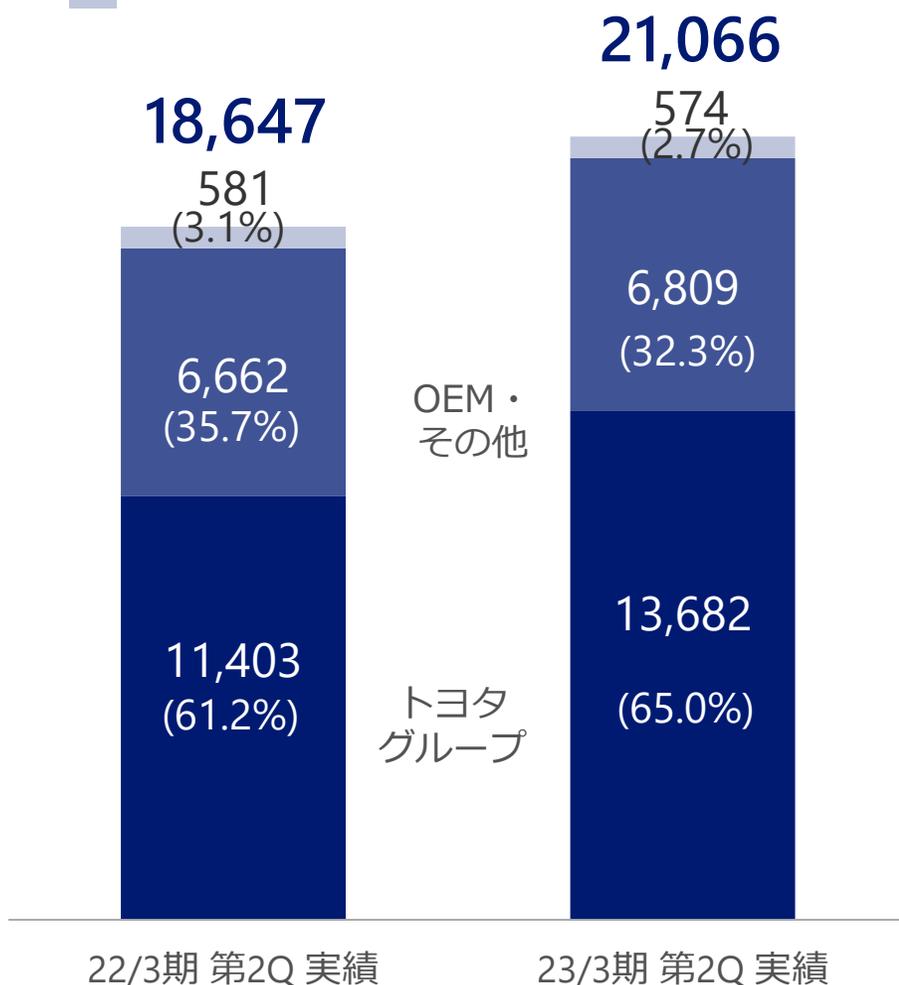
\*2：AT, CVT, HEV, eAxleの合計販売台数 \*3：HEV, eAxleの合計販売台数

# 2023年3月期 第2四半期 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2四半期 実績	2023年3月期 第2四半期 実績	増減	増減率 (%)
Stellantis	1,111	1,290	+179	+16.1
VW & Audi	1,269	942	▲327	▲25.7
スズキ	541	669	+128	+23.6
ボルボ	535	445	▲90	▲16.9
三菱	373	340	▲33	▲8.7
日産	273	317	+44	+16.1
ホンダ	305	290	▲15	▲4.9
広州汽車	197	271	+74	+37.0
いすゞ	195	247	+52	+26.6
第一汽車	202	222	+20	+9.8
その他	1,661	1,776	+115	+7.0
合計	6,662	6,809	+147	+2.2
(参考) 中国民族系	943	873	▲70	▲7.4

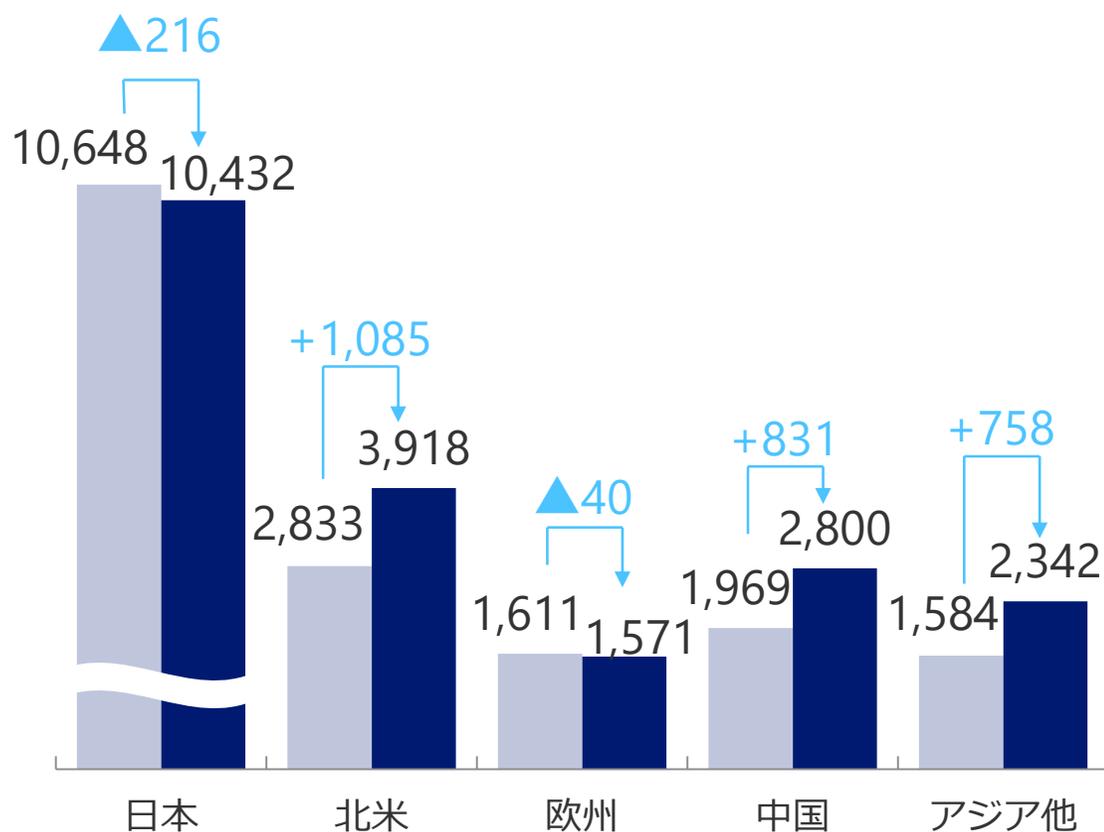
# 2023年3月期 第2四半期 実績 所在地別セグメント

■ 2022年3月期 第2四半期 実績

■ 2023年3月期 第2四半期 実績

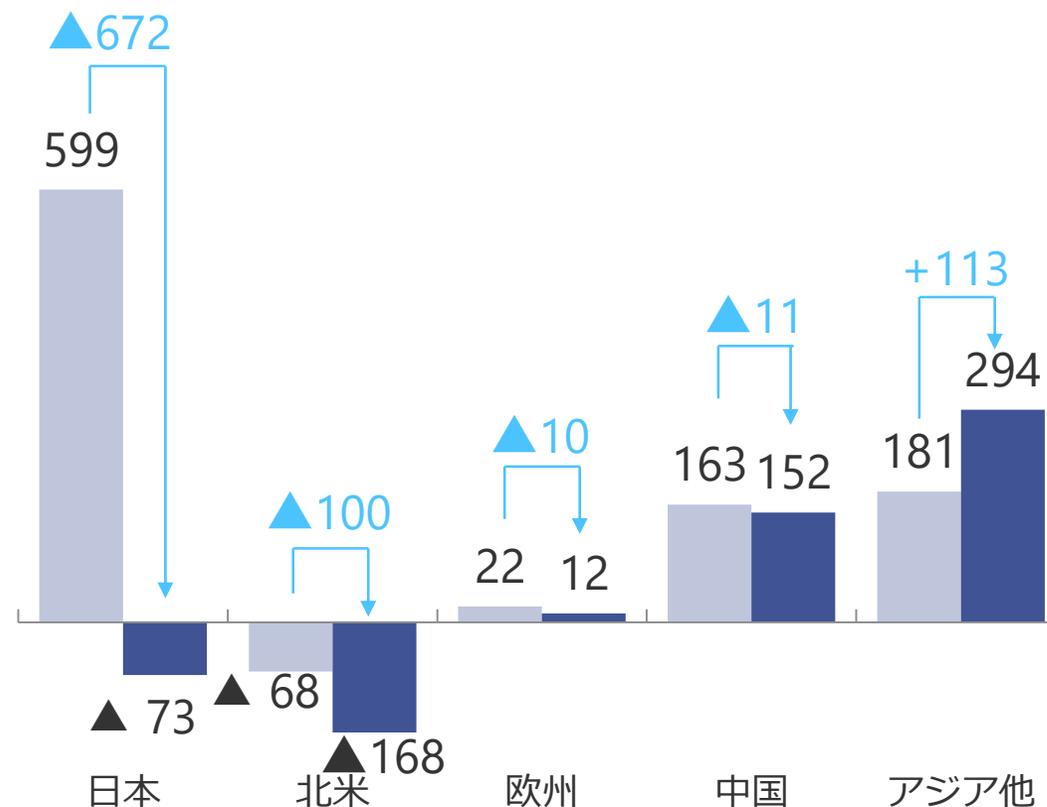
【単位：億円】

## 売上収益（前期比+2,419）



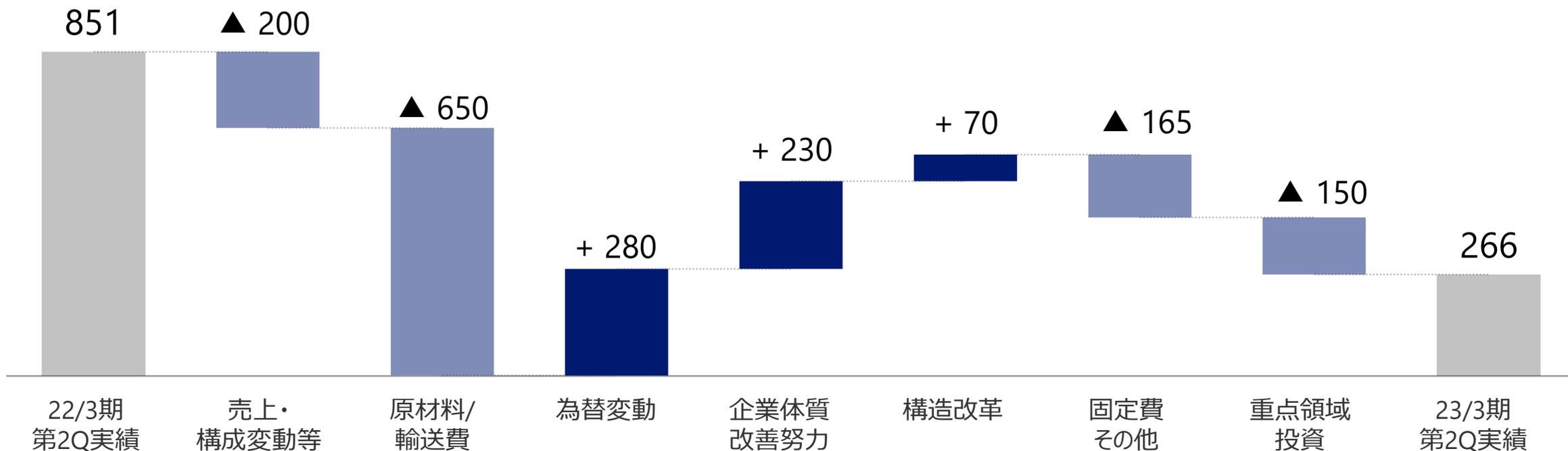
※外部顧客への売上収益

## 営業利益（前期比▲585）



# 2023年3月期 第2四半期 実績 営業利益増減

【単位：億円】



売上・構成変動等 内訳	
正味売上増減	+20
売価・構成変動	▲ 220

原材料/輸送費
・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
・原材料の使用量削減、物流改善による輸送費削減、省エネによる光熱費削減の活動を加速

為替変動 内訳	
米ドル	+ 112
中国元	+ 115
ユーロ	+ 3
パーツ	+ 50

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

# 2023年3月期 通期 予想

# 2

# 2023年3月期 通期 予想 決算サマリー

( ) 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		増減		増減率 %		2023年3月期 予想(4月28日公表値)	
売上収益	39,174	-	45,500	-	+6,326		+16.1		44,500	-
営業利益	1,820	(4.6)	1,900	(4.2)	+80		+4.4		1,900	(4.3)
税引前利益	2,199	(5.6)	2,200	(4.8)	+1		+0.0		2,050	(4.6)
当期利益 <sup>*1</sup>	1,419	(3.6)	1,350	(3.0)	▲69		▲4.9		1,250	(2.8)

\*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	113	円	137	円	+24	円	+21.2	115	円
		中国元	17.6	円	20.0	円	+2.4	円	+13.6	18.1	円
	パートレインユニット 販売台数 <sup>*2</sup> (内 電動ユニット <sup>*3</sup> )	953	万台	1,000	万台	+47	万台	+4.9		1,040	万台
			(93)				(+63)			(173)	

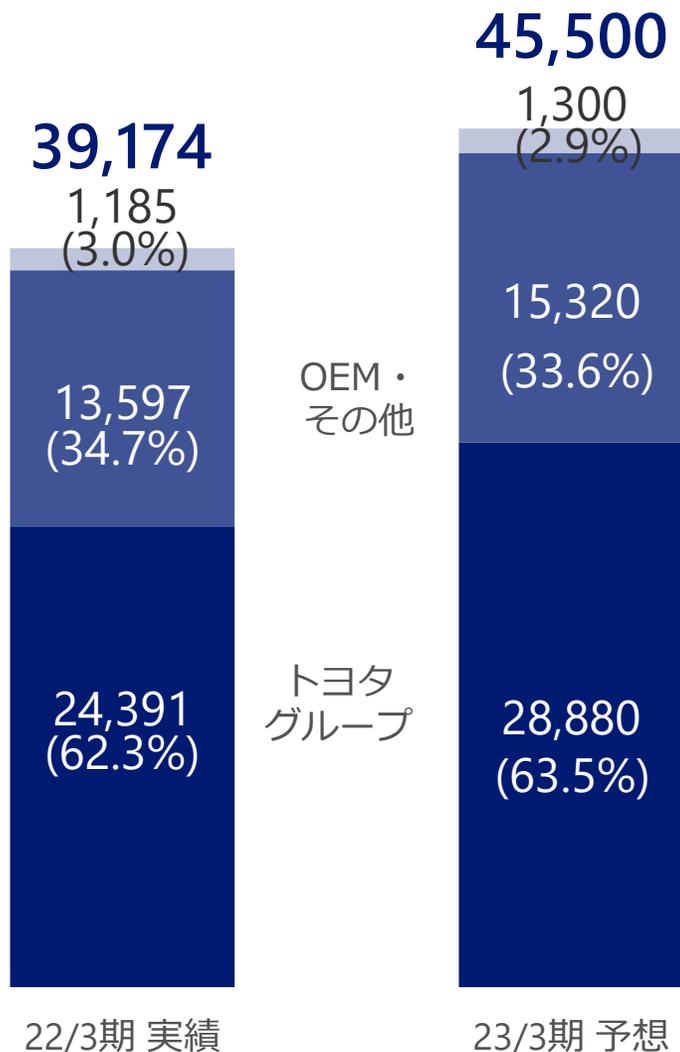
\*2：AT, CVT, HEV, eAxleの合計販売台数 \*3：HEV, eAxleの合計販売台数

# 2023年3月期 予想 得意先別売上収益

■ 自動車部品関連

■ エナジ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	3,180	+815	+34.5
VW & Audi	2,188	1,910	▲278	▲12.7
スズキ	1,133	1,500	+367	+32.3
ボルボ	1,066	1,110	+44	+4.1
日産	587	750	+163	+27.6
三菱	788	730	▲58	▲7.4
ホンダ	627	680	+53	+8.4
広州汽車	540	590	+50	+9.1
いすゞ	418	530	+112	+26.5
第一汽車	374	460	+86	+22.7
その他	3,511	3,880	+369	+10.7
<b>合計</b>	<b>13,597</b>	<b>15,320</b>	<b>+1,723</b>	<b>+12.7</b>
(参考) 中国民族系	2,128	1,930	▲198	▲9.3

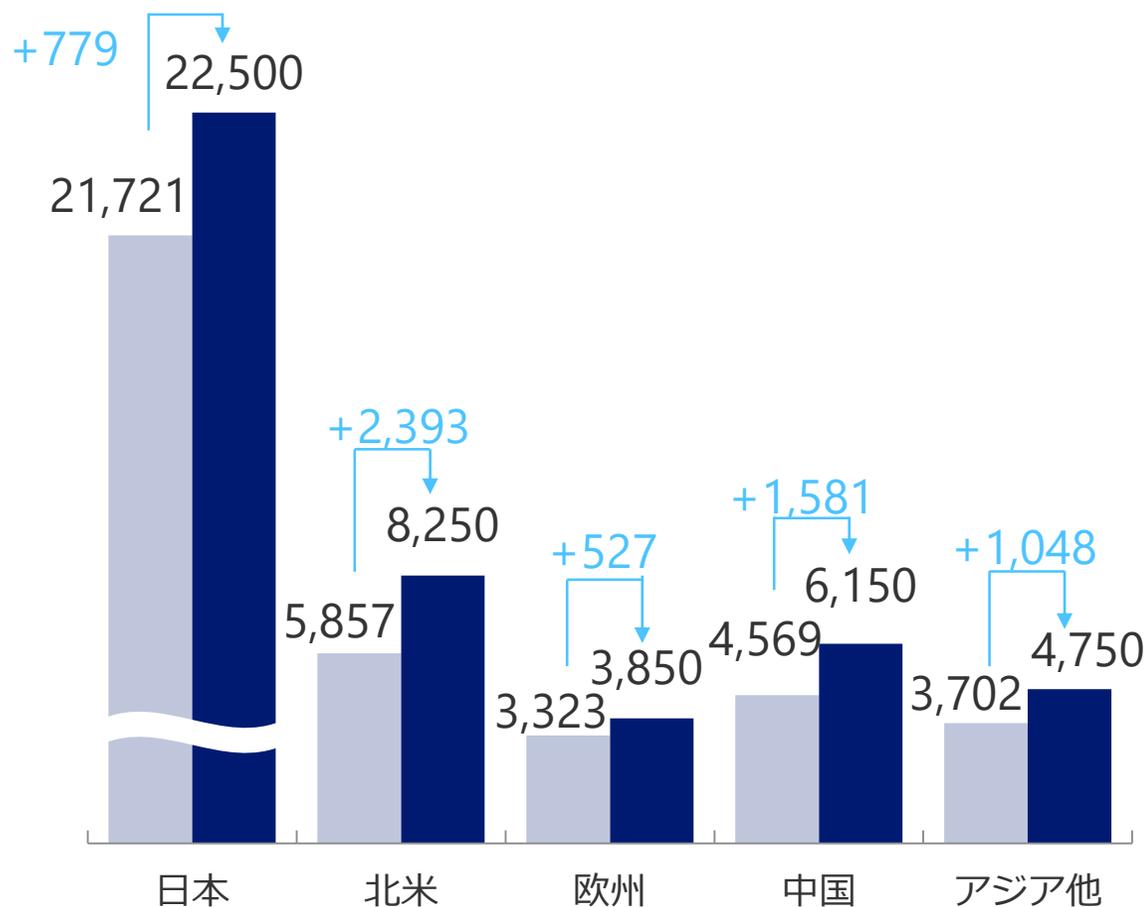
# 2023年3月期 予想 所在地別セグメント

■ 2022年3月期 実績

■ 2023年3月期 予想

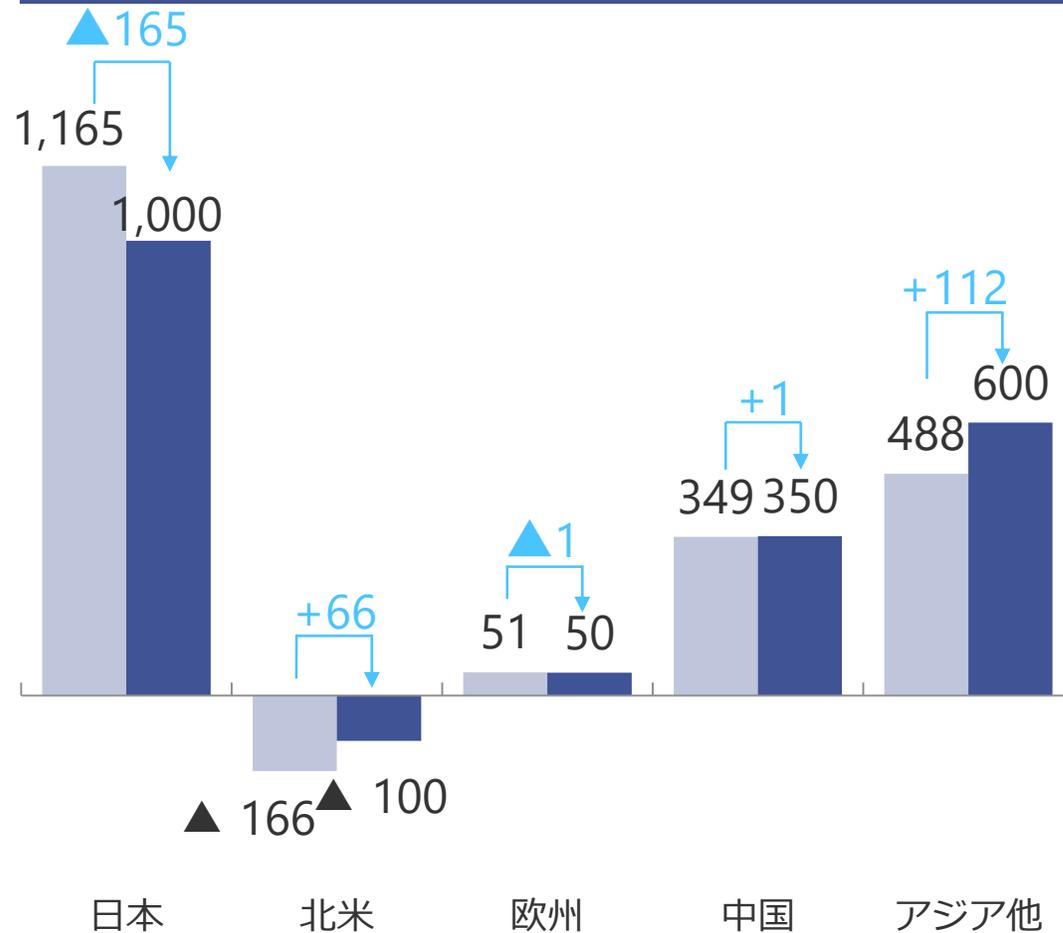
【単位：億円】

## 売上収益（前期比+6,326）



※外部顧客への売上収益

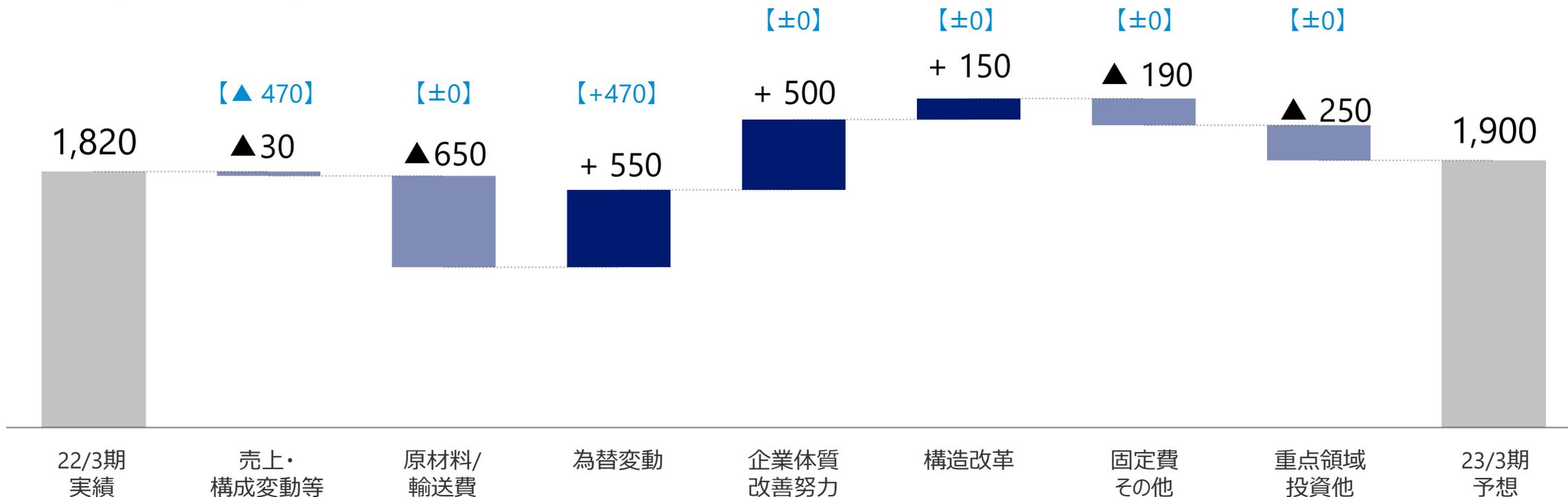
## 営業利益（前期比+80）



# 2023年3月期 通期 予想 営業利益増減

【単位：億円】

【前回公表(2022年4月28日)との差異】



売上・構成変動等 内訳	
正味売上増減	+ 420
売価・構成変動	▲ 450

為替変動 内訳	
米ドル	+ 267
中国元	+ 190
ユーロ	+ 8
パーツ	+ 85

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・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

# トピックス

# 3

# BEVへの取り組み

## パワーマネジメント



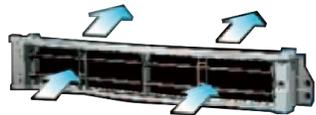
電動ユニット

小型/高効率  
【スペース拡大・電費向上】



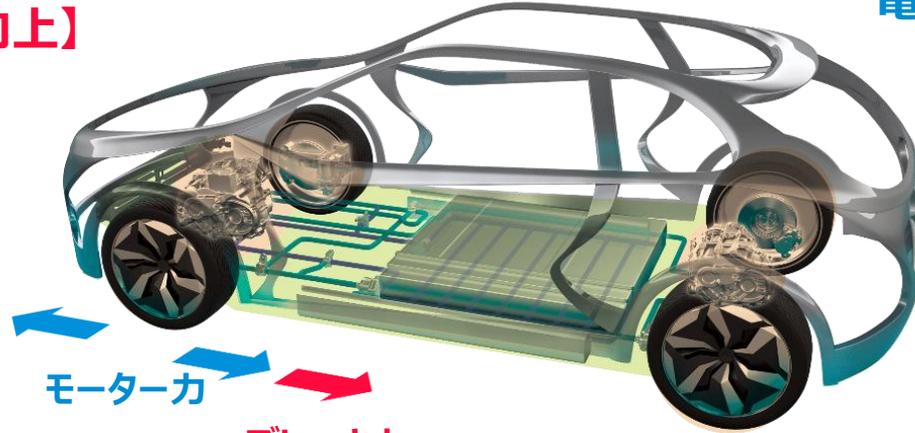
回生協調ブレーキ

制駆動力制御  
【運動性能向上】



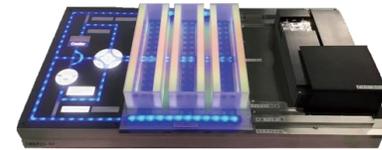
可変空カデバイス

空力特性向上  
【電費向上】



モーターカ  
ブレーキカ

## エネルギーマネジメント



電池骨格関連

小型/機能統合  
【スペース拡大】



冷却モジュール

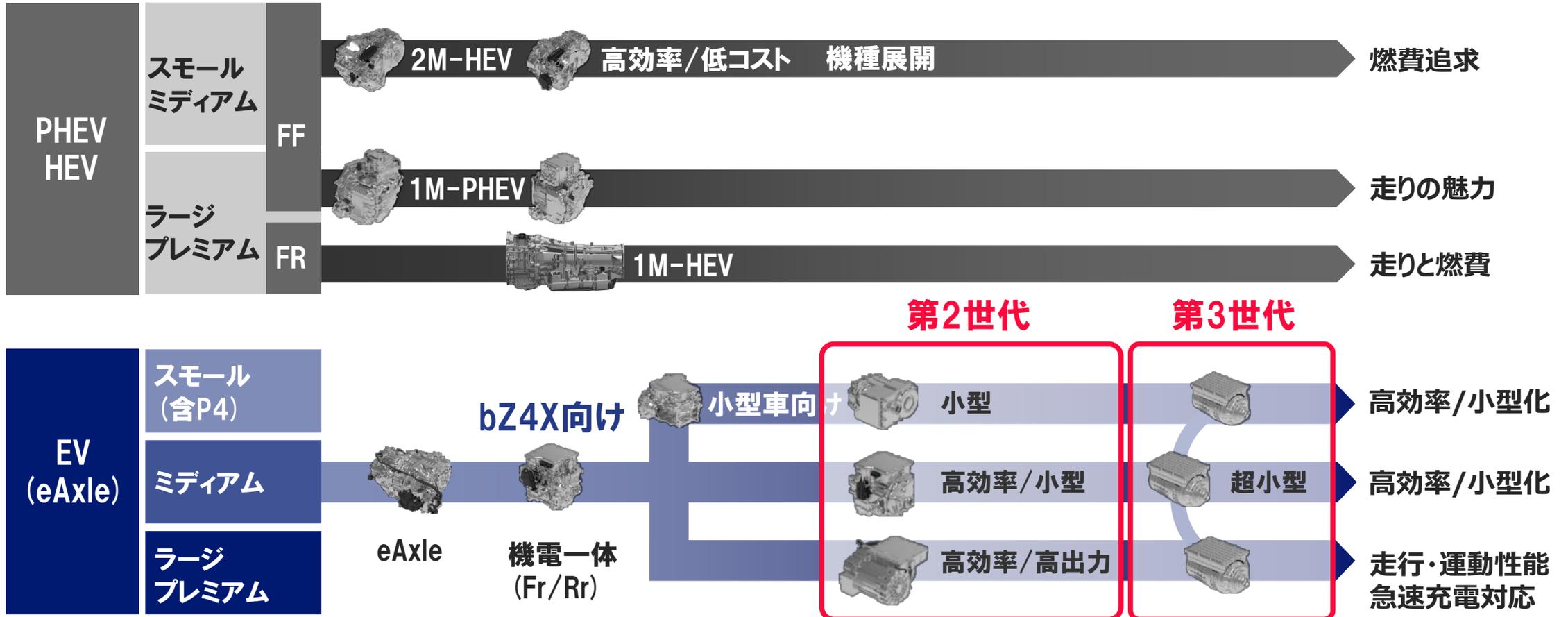
クルマの作り方の変化に合わせて魅力ある製品をフルラインアップ

# 電動ユニットラインアップ

2020

2025

2030



eAxle/PHEV/HEVで、幅広くお客様ニーズに対応

# 第2世代eAxle開発状況

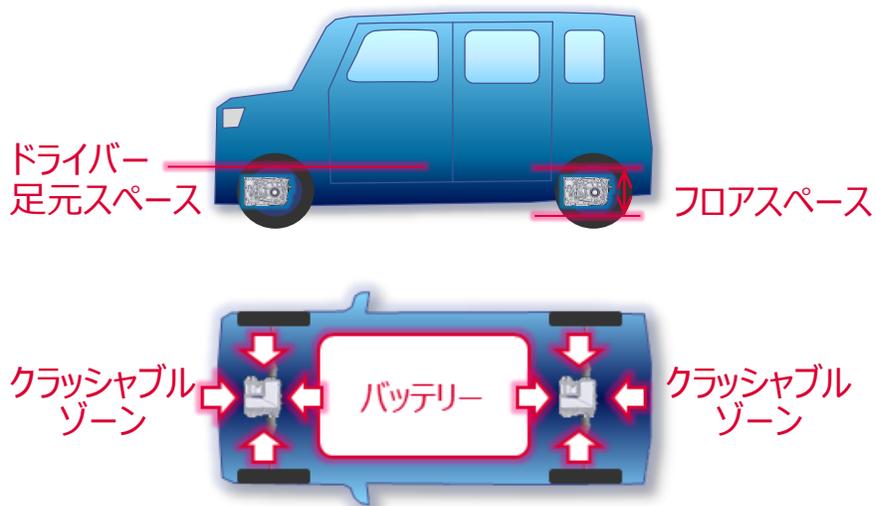
付加  
価値

## 小型化

車室空間・バッテリースペース拡大に貢献

- 構成部品の最適配置による超小型化技術

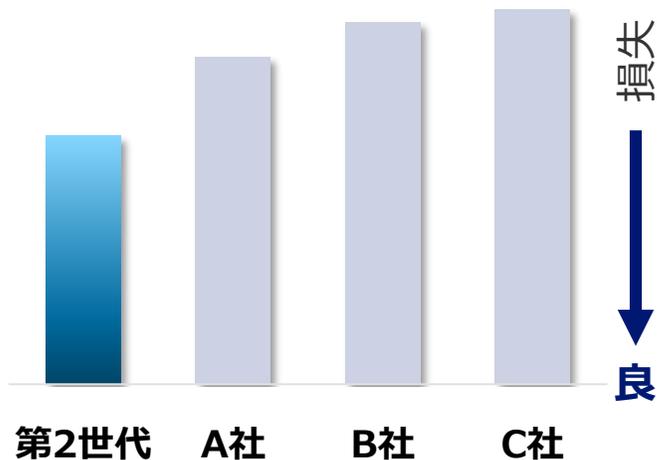
アイシン  
強み



## 高効率化

航続距離向上に貢献

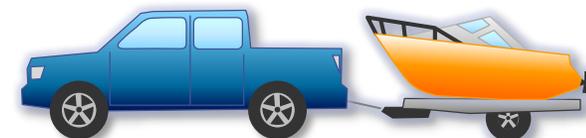
- ギアかみ合い向上技術
- 低損失軸受け採用



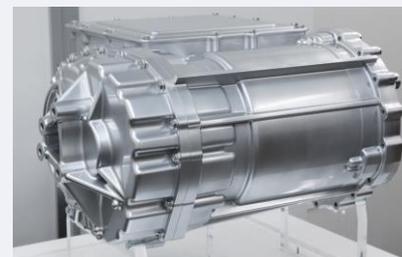
## 高出力化

動力・牽引性能向上に貢献

- モーター冷却強化による連続出力性能向上技術



第2世代eAxle (大容量)



# 第2世代eAxleフルラインアップ化に向け計画通り推進中

# 第3世代eAxle開発状況

小型化

AT・HEVの知見を活かした刷新構造による超小型化  
➔ 全車格・フロント/リアへの搭載性が飛躍的に向上

高効率化  
軽量化

高効率化・軽量化による消費電力低減  
➔ バッテリー搭載量：少、航続距離：長

ラゲッジスペース拡大

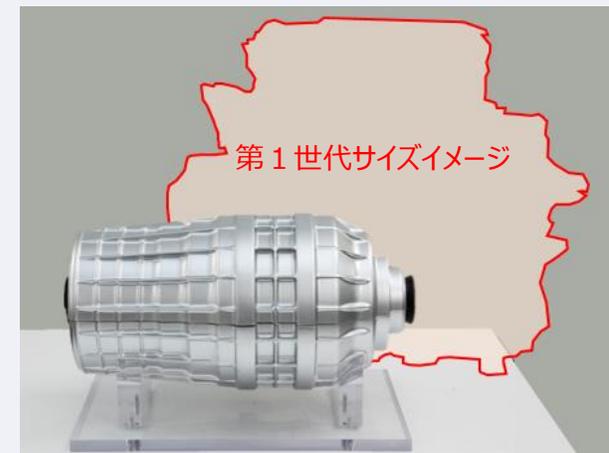
車室空間拡大

航続距離延長

バッテリー容量低減



## 刷新構造による超小型モデル



- 体積は第2世代に比べ50%まで小型化
- 高効率化・軽量化による消費電力低減
- 材料使用量低減による低コスト化
- 小型から大型まで幅広くラインナップ化

圧倒的な小型・高効率・軽量化の開発・評価を加速

# 参考情報

4

# 売上収益明細

( ) 内は構成比【単位：億円】

		2022年3月期 第2四半期 実績	2023年3月期 第2四半期 実績	増減	%
自動車部品	パワートレイン関連	10,573	11,937 (56.7)	+1,364	+12.9
	走行安全関連	3,540	4,324 (20.5)	+784	+22.1
	車体関連	3,481	3,876 (18.4)	+395	+11.4
	CSS*関連他	470	354 (1.7)	▲116	▲24.7
	計	18,065	20,492 (97.3)	+2,427	+13.4
ITソリューション関連他		581	574 (2.7)	▲7	▲1.3
合計		18,647	21,066 (100.0)	+2,419	+13.0

		2022年3月期 実績	2023年3月期 予想	増減	%	(前回予想) 4月28日公表値
自動車部品	パワートレイン関連	22,343	25,850 (56.8)	+3,507	+15.7	25,350
	走行安全関連	7,667	8,990 (19.8)	+1,323	+17.2	9,070
	車体関連	7,145	8,480 (18.6)	+1,335	+18.7	8,070
	CSS*関連他	832	880 (1.9)	+48	+5.7	720
	計	37,988	44,200 (97.1)	+6,212	+16.4	43,210
ITソリューション関連他		1,185	1,300 (2.9)	+115	+9.7	1,290
合計		39,174	45,500 (100.0)	+6,326	+16.1	44,500

\* 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2四半期 実績	2023年3月期 第2四半期 実績	2022年3月期 実績	2023年3月期 通期予想
設備投資	パワートレイン	438	386	967	1,160
	走行安全	264	194	466	480
	車体	139	153	319	390
	CSS*他	175	153	435	570
	合計	1,016	886	2,187	2,600
減価償却費	パワートレイン	676	730	1,383	1,480
	走行安全	166	195	348	410
	車体	150	170	298	360
	CSS*他	201	224	423	450
	合計	1,193	1,319	2,452	2,700
研究開発費	パワートレイン	402	440	820	850
	走行安全	228	265	481	520
	車体	137	175	288	340
	CSS*他	165	172	352	390
	合計	932	1,052	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2四半期 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2四半期実績	2023年3月期 第2四半期実績	増減	増減内訳	
					為替	正味
売上 収益	日本	10,648	10,432	▲216	-	▲216
	北米	2,833	3,918	+1,085	+710	+375
	欧州	1,611	1,571	▲40	+90	▲130
	中国	1,969	2,800	+831	+405	+426
	アジア他	1,584	2,342	+758	+275	+483
	合計	18,647	21,066	+2,419	+1,480	+939
営業 利益	日本	599	▲73	▲672	+260	▲932
	北米	▲68	▲168	▲100	▲30	▲70
	欧州	22	12	▲10	±0	▲10
	中国	163	152	▲11	+25	▲36
	アジア他	181	294	+113	+25	+88
	消去	▲47	47	+94	-	+94
合計	851	266	▲585	+280	▲865	

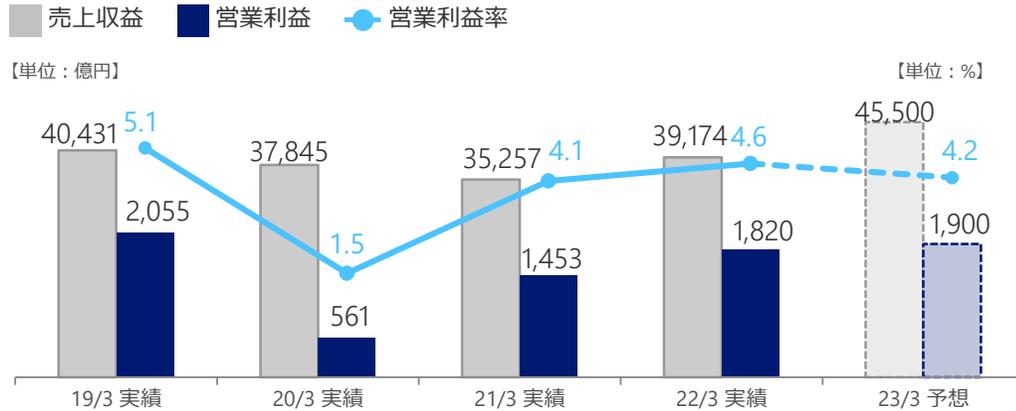
# 2023年3月期 予想 所在地別セグメント内訳

【単位：億円】

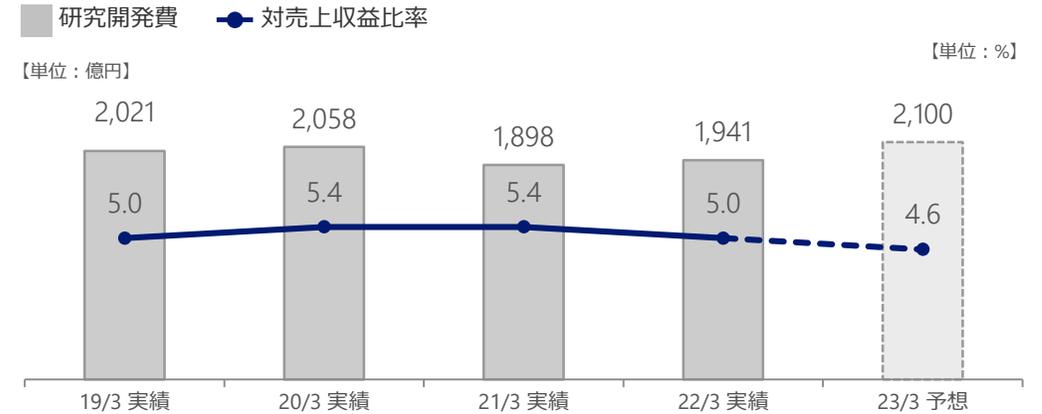
	地域	2022年3月期 実績	2023年3月期 予想	増減	増減内訳	
					為替	正味
売上 収益	日本	21,721	22,500	+779	-	+779
	北米	5,857	8,250	+2,393	+1,485	+908
	欧州	3,323	3,850	+527	+25	+502
	中国	4,569	6,150	+1,581	+750	+831
	アジア他	3,702	4,750	+1,048	+550	+498
	合計	39,174	45,500	+6,326	+2,810	+3,516
営業 利益	日本	1,165	1,000	▲165	+475	▲640
	北米	▲166	▲100	+66	▲20	+86
	欧州	51	50	▲1	+5	▲6
	中国	349	350	+1	+45	▲44
	アジア他	488	600	+112	+45	+67
	消去	▲68	-	+68	-	+68
合計	1,820	1,900	+80	+550	▲470	

# 業績ハイライト

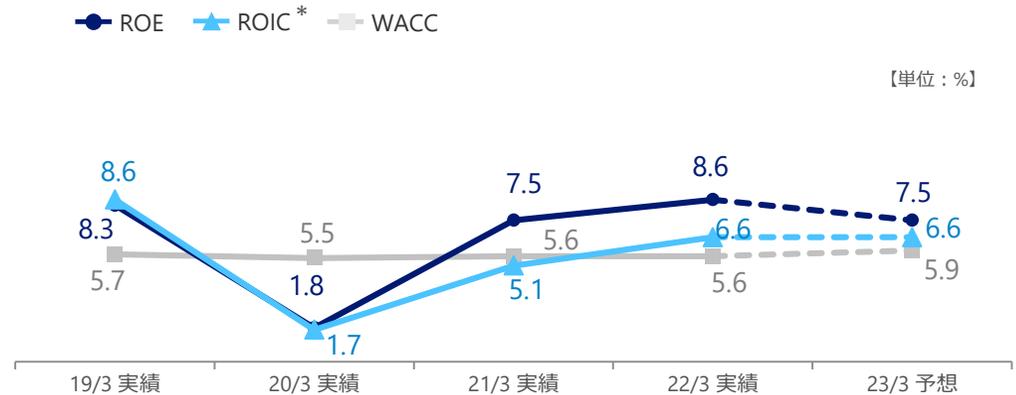
## 売上収益／営業利益／営業利益率



## 研究開発費／対売上収益比率

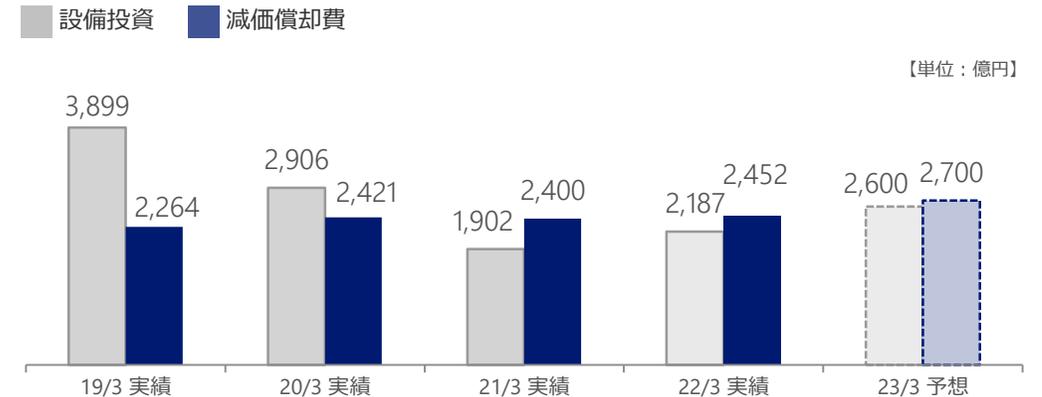


## 自己資本利益率／投下資本利益率／加重平均資本コスト



\*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

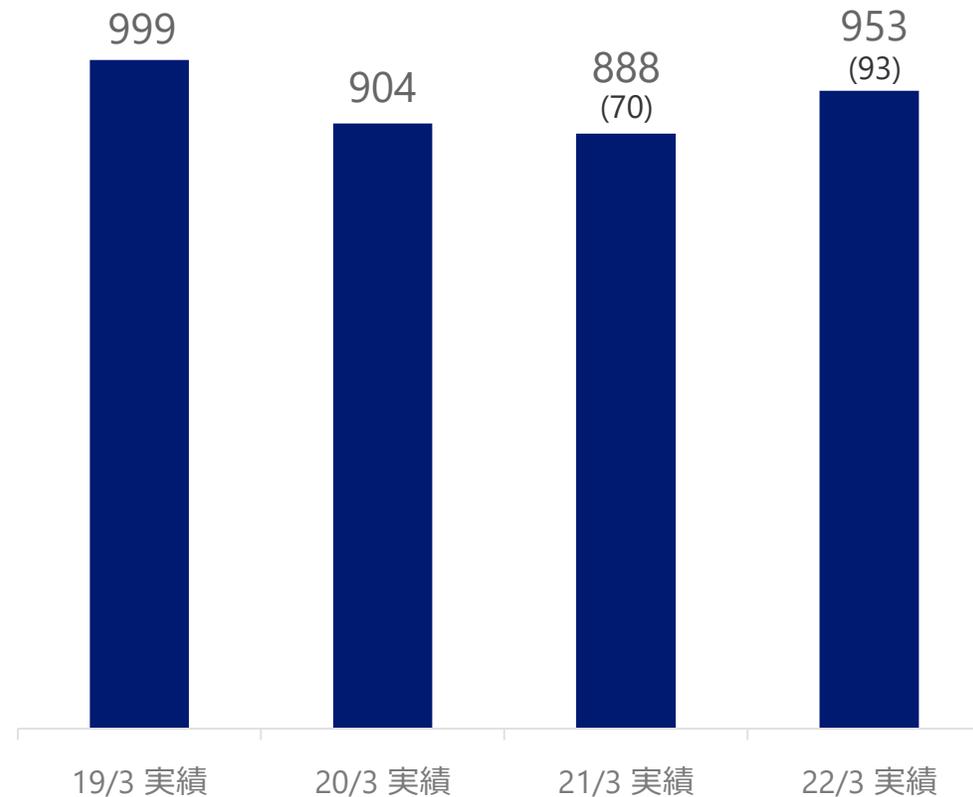
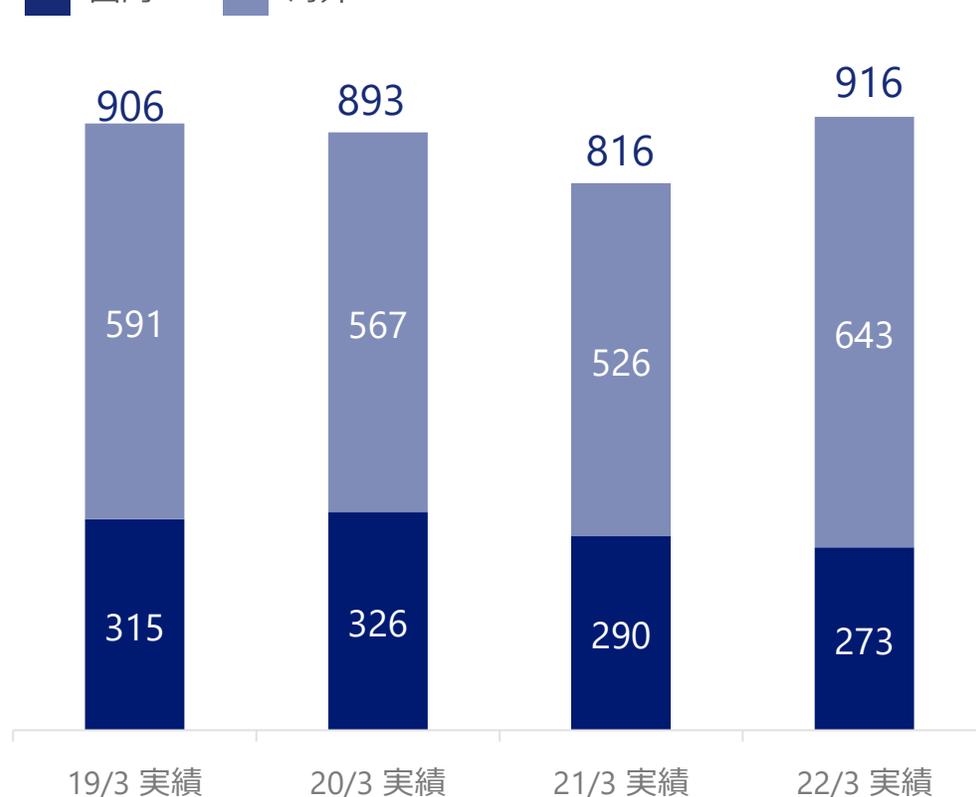
【単位：万台】

## 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】

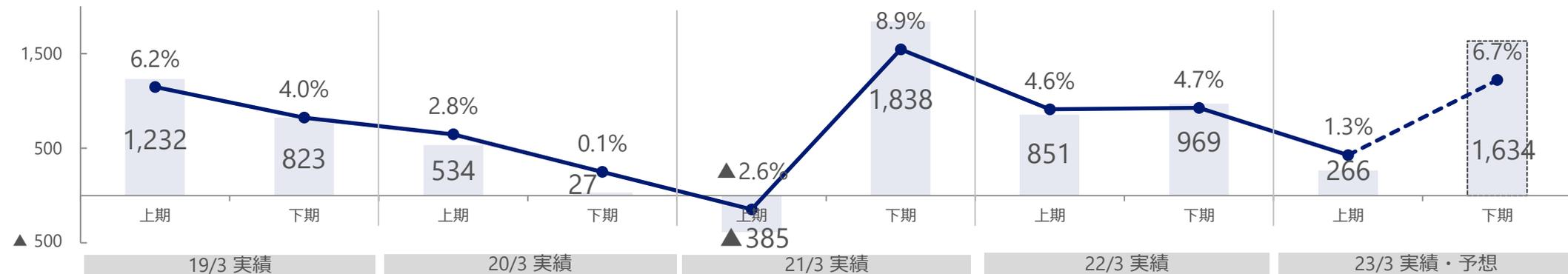
売上収益    パワートレインユニット販売台数    ( ) はHEV, eAxleの内数(21/3期以降)



## 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

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】

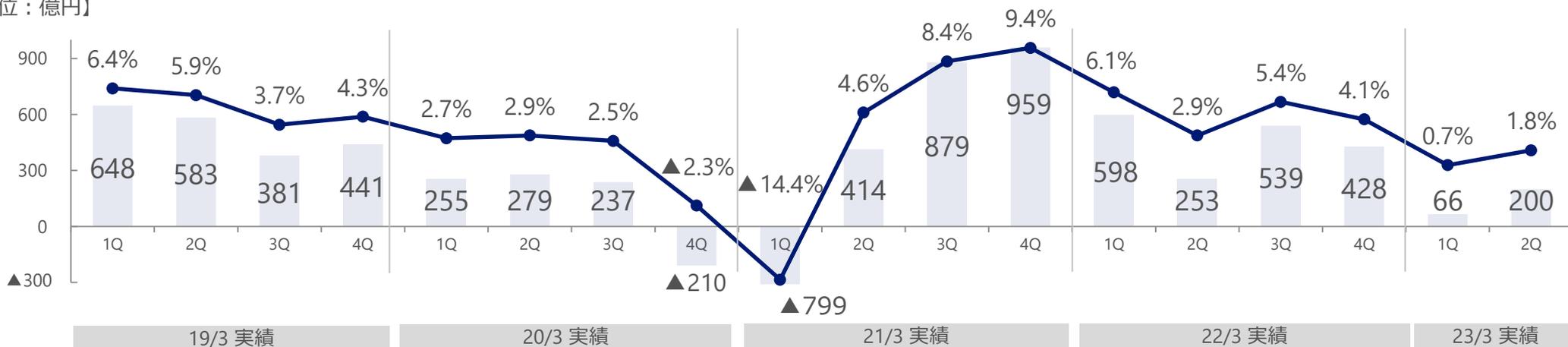
【単位：億円】



## 営業利益

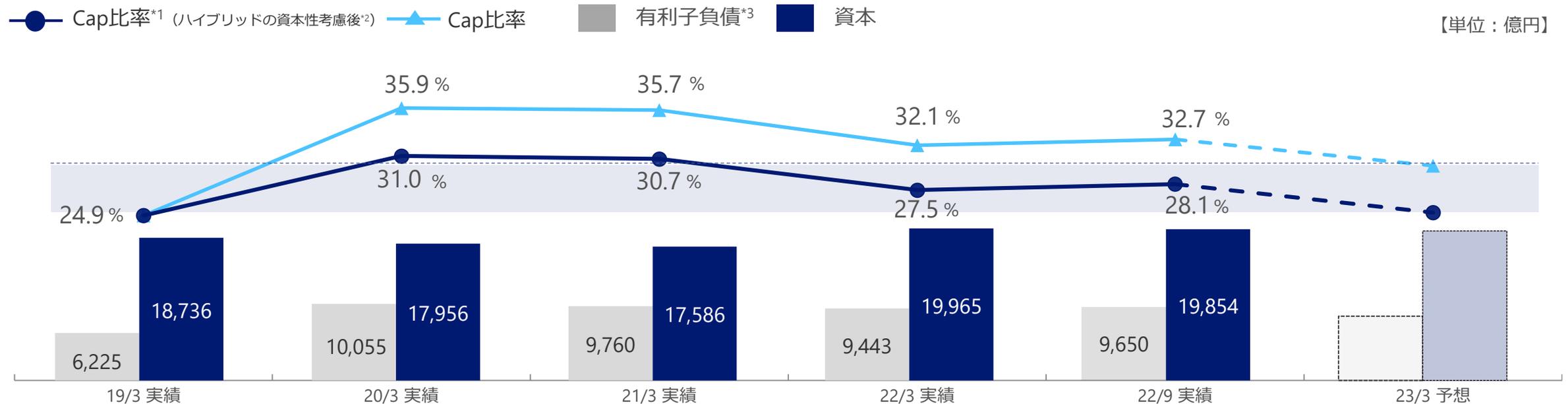
営業利益      営業利益率

【単位：億円】



# 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。22/9期は主に短期運転資金借入と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：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

\*3：有利子負債＝社債及び借入金＋リース負債

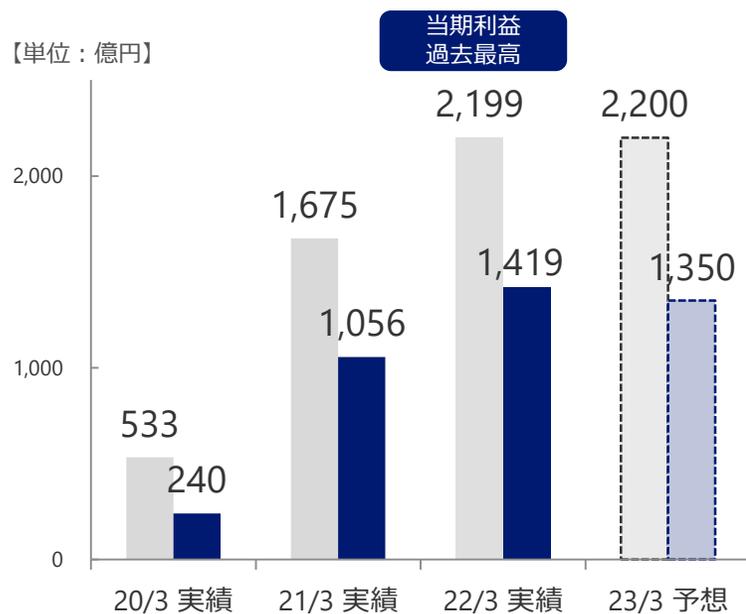
# 株主還元

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。

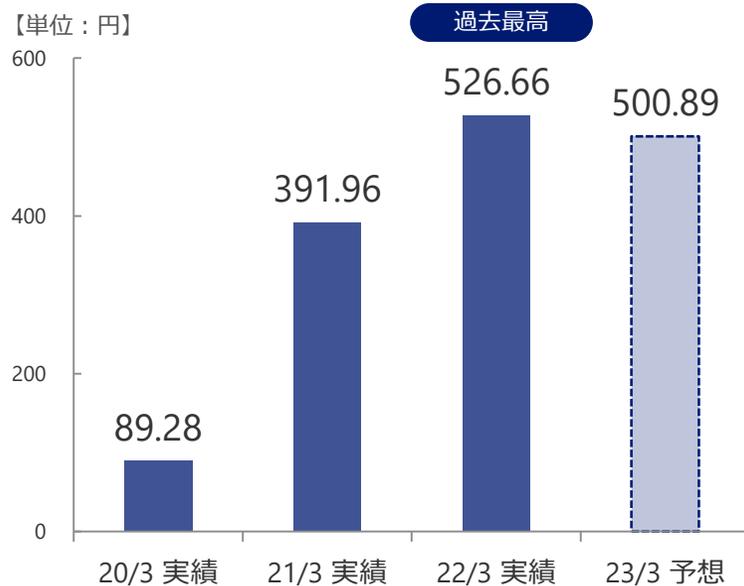
## 税引前利益／ 親会社の所有者に帰属する当期利益

■ 税引前利益 ■ 親会社の所有者に帰属する当期利益



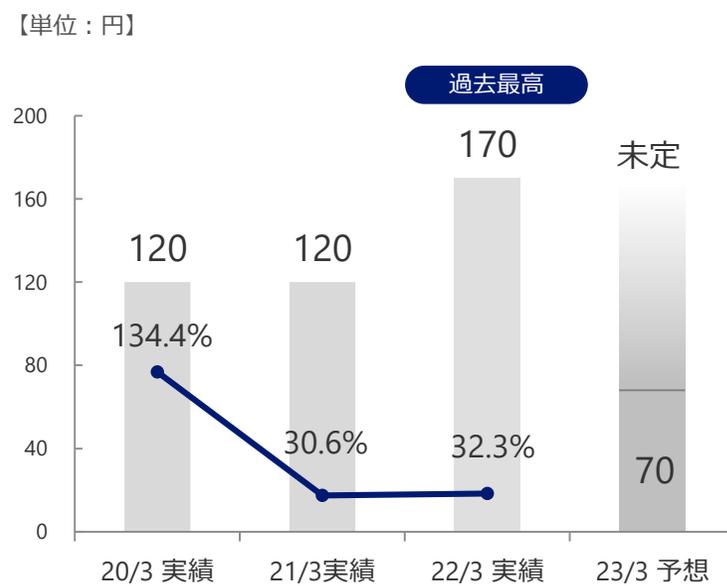
## EPS (基本的1株当たり当期利益)

■ 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。