

2024年3月期 第2四半期
決算説明会

2023年10月31日
株式会社アイシン

2024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、半導体不足の緩和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

通期業績予想は、4月公表に対して、車両増産や円安など事業環境の改善を反映し、売上収益4兆9,000億円、営業利益2,100億円へ上方修正。
事業ポートフォリオの入れ替えを加速させるとともに、低効率資産の早期圧縮や政策保有株式の売却などバランスシートの改革を推進していく。

株主還元

中間配当は、業績および配当性向等を総合的に勘案し、1株当たり80円。

2024年3月期 第2四半期 実績

1

2024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】

	2023年3月期 第2四半期実績		2024年3月期 第2四半期実績		増減	増減率 %
売上収益	21,066	-	24,547	-	+3,481	+16.5
営業利益	266	(1.3)	908	(3.7)	+642	+241.1
税引前利益	549	(2.6)	1,082	(4.4)	+533	+97.1
当期利益 ^{*1}	319	(1.5)	696	(2.8)	+377	+118.2

*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	134	円	142	円	+8	円	+6.0
		中国元	19.9	円	19.8	円	▲0.1	円	▲0.5
	トヨタ生産台数	446	万台	493	万台	+47	万台	+10.6	
	パワートレインユニット 販売台数 ^{*2} (内 電動ユニット*3)	462 (59)	万台	534 (110)	万台	+72 (+51)	万台	+15.5	

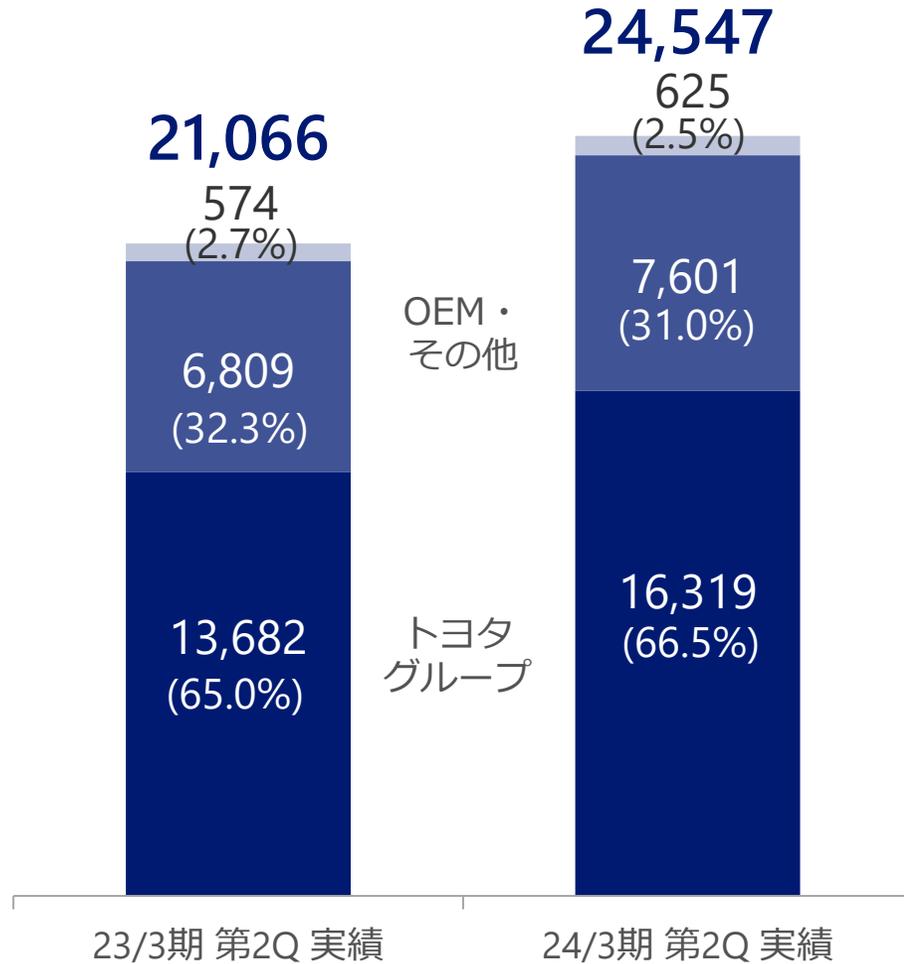
*2：AT, CVT, HEV, eAxleの合計販売台数 *3：HEV, eAxleの合計販売台数

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	2023年3月期 第2四半期 実績	2024年3月期 第2四半期 実績	増減	増減率 (%)
Stellantis	1,290	1,420	+130	+10.0
VW & Audi	942	1,002	+60	+6.3
スズキ	669	771	+102	+15.3
ボルボ	445	518	+73	+16.4
三菱	340	388	+48	+13.9
ホンダ	290	372	+82	+28.3
日産	317	360	+43	+13.6
いすゞ	247	281	+34	+14.1
長安汽車	184	237	+53	+28.8
第一汽車	222	234	+12	+5.4
その他	1,863	2,018	+155	+8.3
合計	6,809	7,601	+792	+11.6
(参考) 中国民族系	873	1,032	+159	+18.2

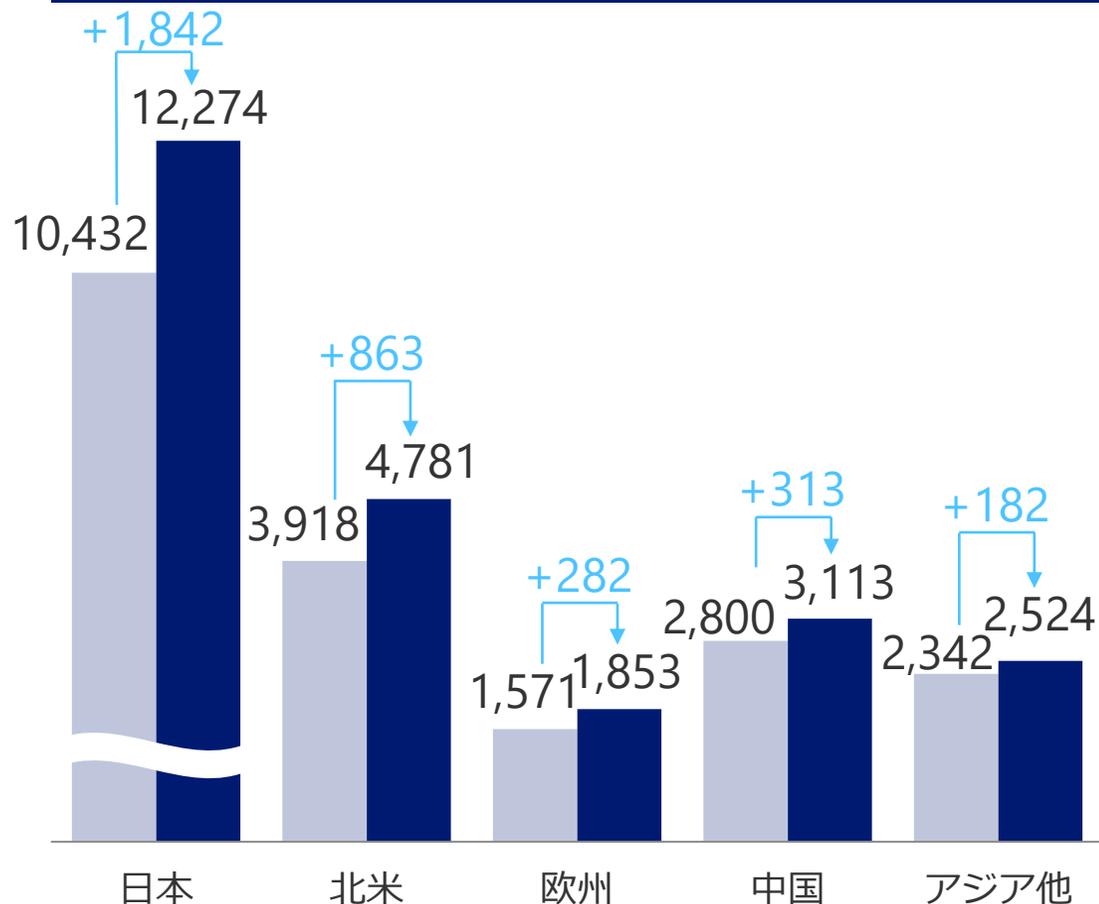
2024年3月期 第2四半期 実績 所在地別セグメント

2023年3月期 第2四半期 実績

2024年3月期 第2四半期 実績

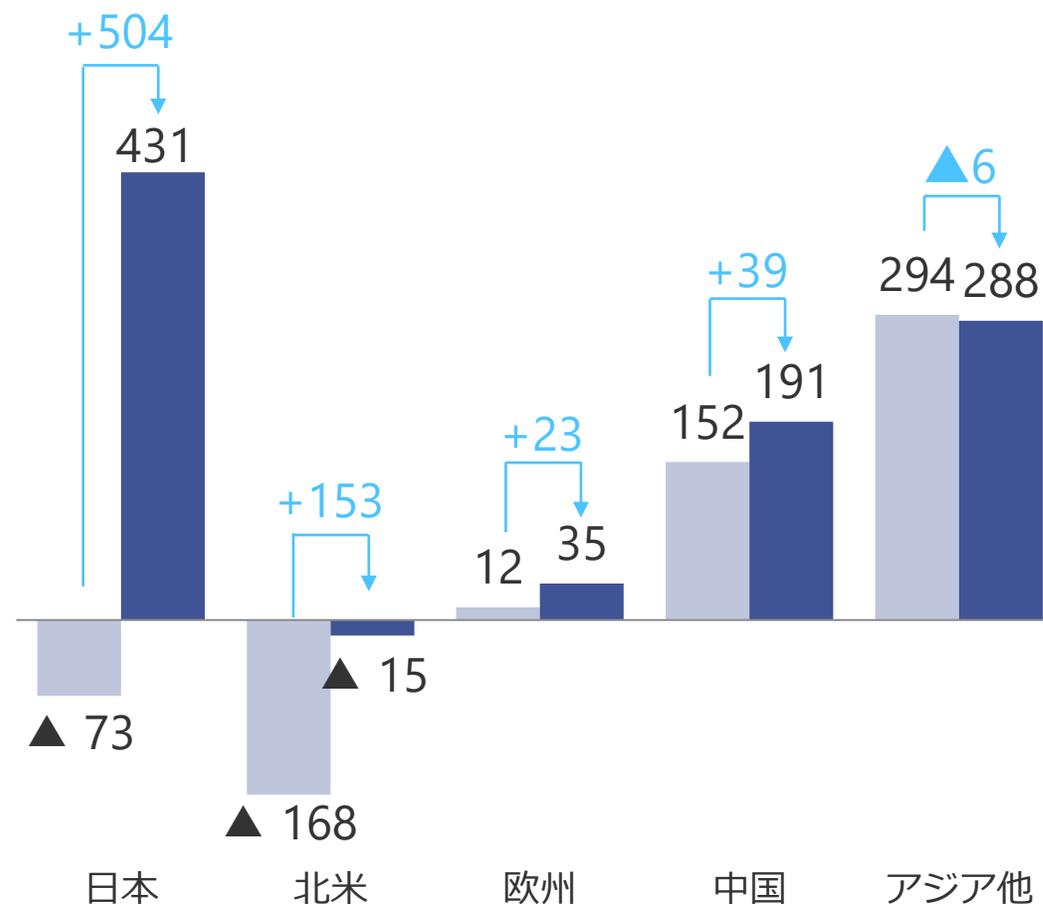
【単位：億円】

売上収益（前期比+3,481）



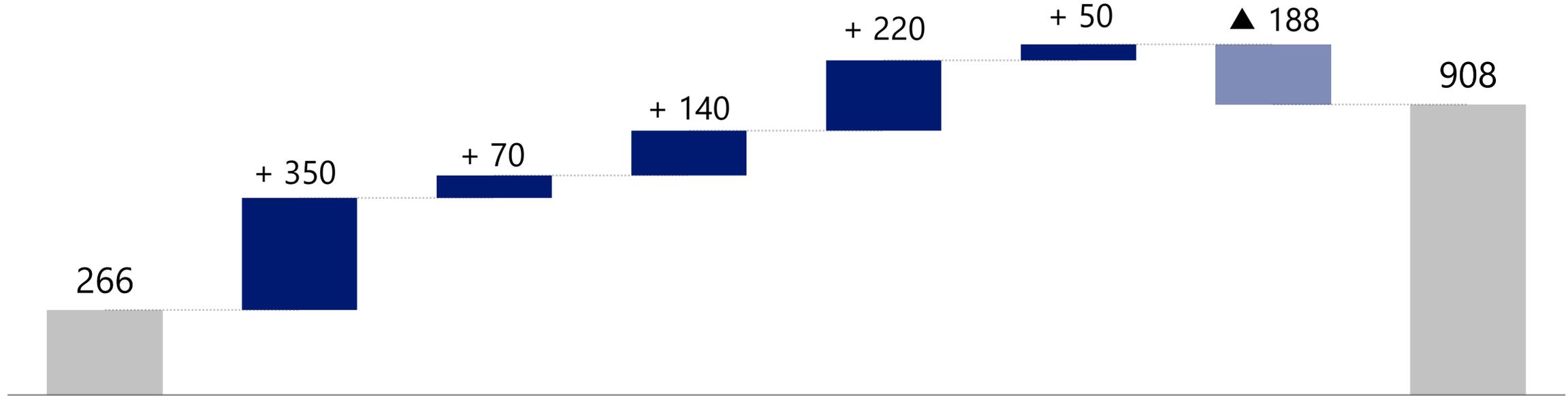
※外部顧客への売上収益

営業利益（前期比+642）



2024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	+ 540
売価・構成変動	▲ 190

為替変動	
内訳	
米ドル	+38
中国元	▲7
ユーロ	+7
パーツ	+32

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	
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、固定費の削減を推進	

2024年3月期 通期 予想

2

2024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】

	2023年3月期 実績		2024年3月期 予想		増減		増減率 %	2024年3月期 予想(4月27日公表値)	
売上収益	44,028	-	49,000	-	+4,972	+11.3		46,000	-
営業利益	579	(1.3)	2,100	(4.3)	+1,521	+262.4		1,900	(4.1)
税引前利益	737	(1.7)	2,300	(4.7)	+1,563	+211.9		2,000	(4.3)
当期利益 ^{*1}	376	(0.9)	1,400	(2.9)	+1,024	+271.6		1,250	(2.7)

*1：親会社の所有者に帰属する当期利益

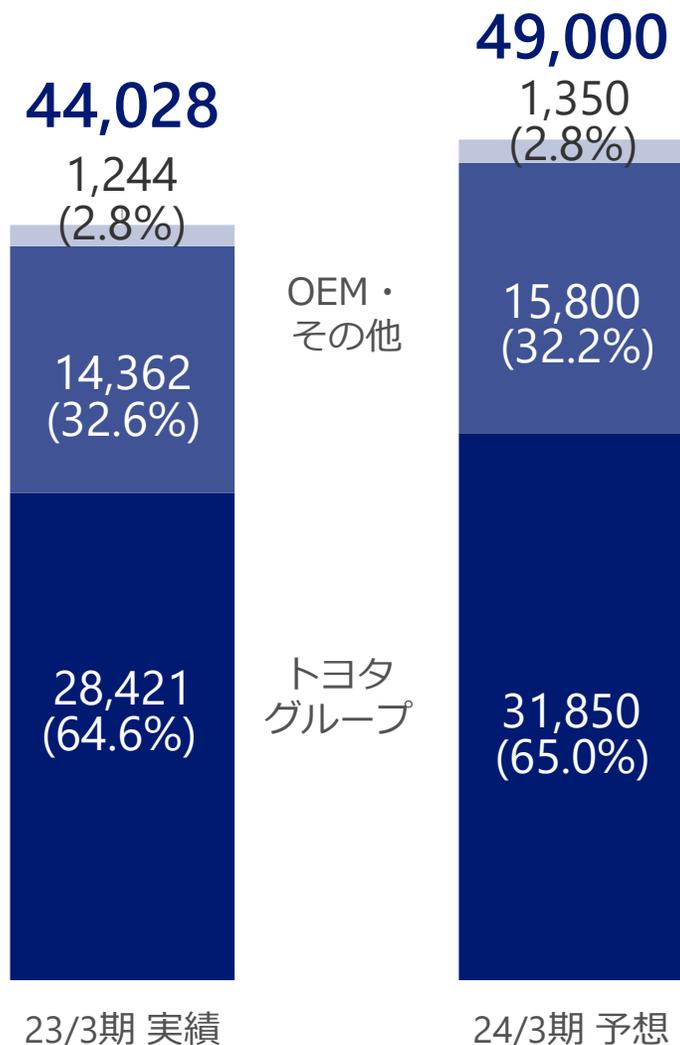
前提条件	為替 レート	米ドル	136	円	141	円	+5	円	+3.7	130	円
		中国元	19.8	円	19.5	円	▲0.3	円	▲1.5	18.8	円
	ハ°ワートレインユニット 販売台数 ^{*2} (内 電動ユニット*3)	926	万台	1,070	万台	+144	万台	+15.5	1,030	万台	(236)

*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 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	2023年3月期 実績	2024年3月期 予想	増減	増減率 (%)
Stellantis	2,755	2,950	+195	+7.1
VW & Audi	1,772	1,880	+108	+5.8
スズキ	1,566	1,650	+84	+5.4
ボルボ	981	1,100	+119	+12.1
ホンダ	661	790	+129	+19.5
三菱	792	780	▲12	▲1.5
日産	687	760	+73	+10.6
いすゞ	537	530	▲7	▲1.5
第一汽車	379	520	+141	+36.8
長安汽車	350	450	+100	+28.6
その他	3,882	4,390	+508	+13.3
合計	14,362	15,800	+1,438	+10.0
(参考) 中国民族系	1,683	2,280	+597	+35.5

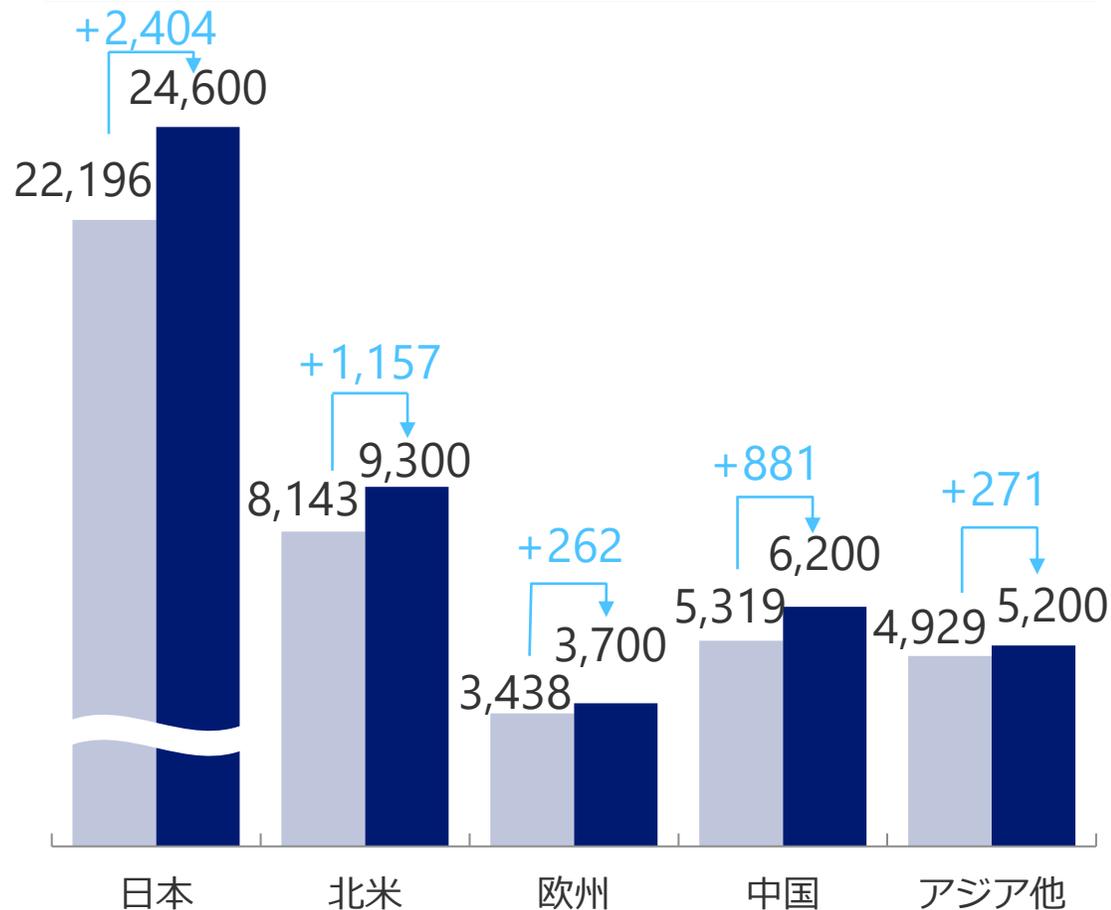
2024年3月期 予想 所在地別セグメント

2023年3月期 実績

2024年3月期 予想

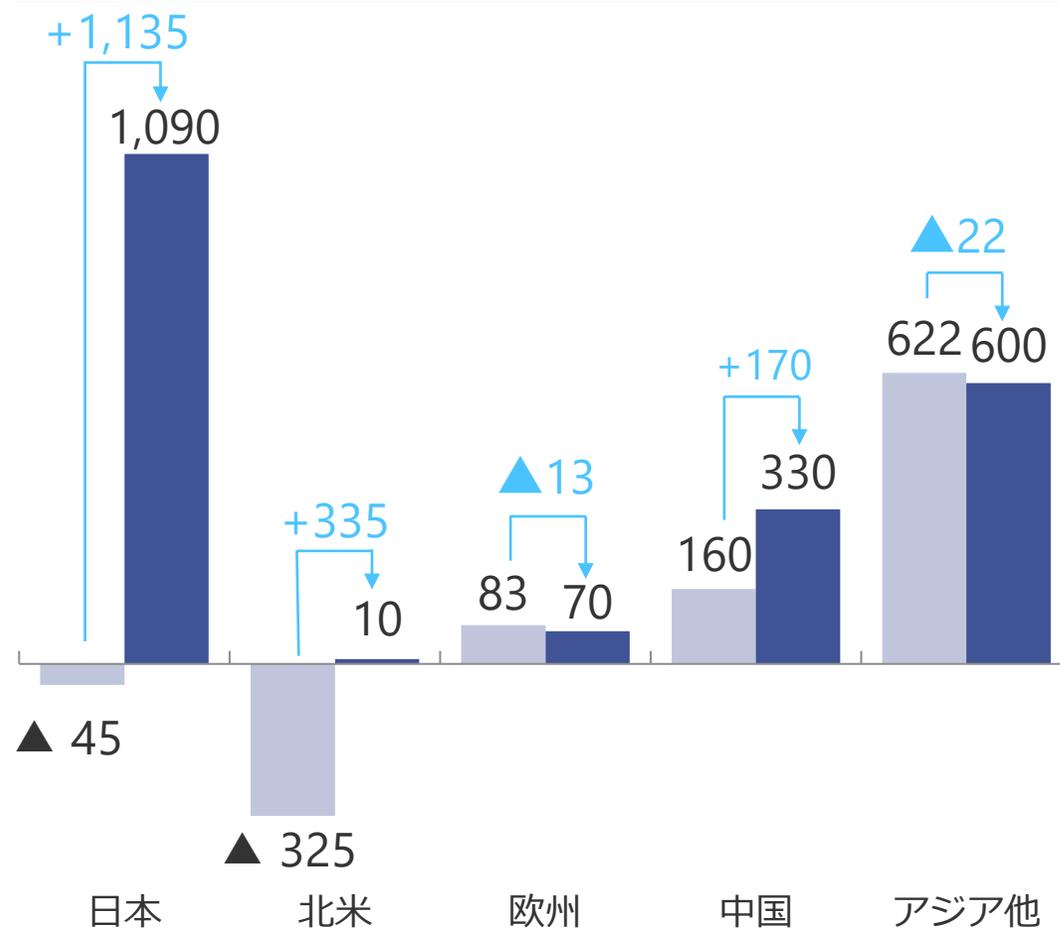
【単位：億円】

売上収益（前期比+4,972）



※外部顧客への売上収益

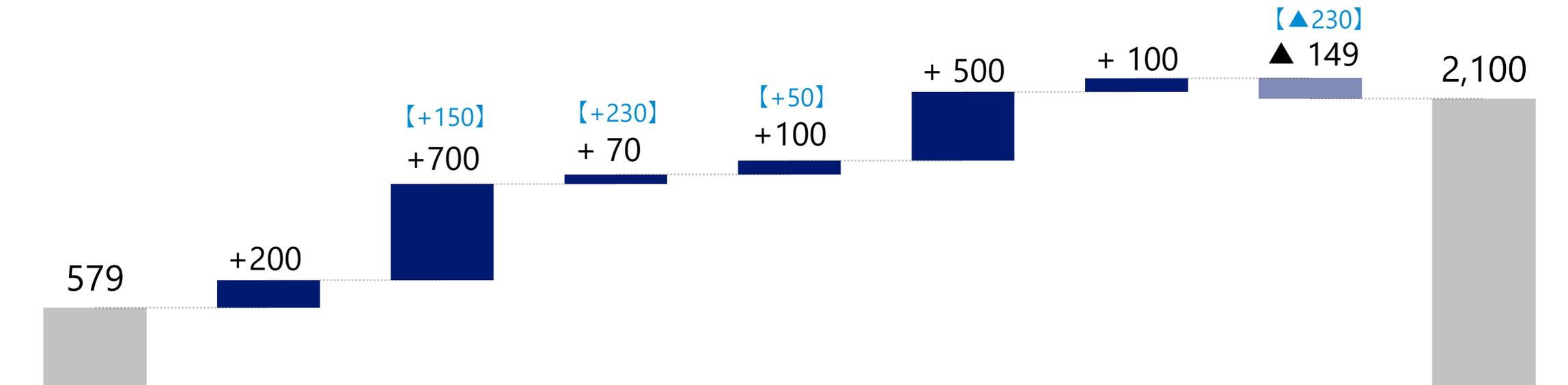
営業利益（前期比+1,521）



2024年3月期 通期 予想 営業利益増減

【単位：億円】

【前回公表(2023年4月27日)との差異】



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

売上・構成変動等		内訳	
正味売上増減	+ 1,100		
売価・構成変動	▲ 400		

為替変動		内訳	
米ドル	+60		
中国元	▲29		
ユーロ	+8		
パーツ	+31		

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	

参考情報

3

売上収益明細（第2四半期実績・通期予想）

（）内は構成比【単位：億円】

		2023年3月期 第2四半期 実績		2024年3月期 第2四半期 実績		増減	%
自動車部品	ハワートレイン関連	11,937	(56.7)	13,680	(55.7)	+1,743	+14.6
	走行安全関連	4,324	(20.5)	4,917	(20.0)	+593	+13.7
	車体関連	3,876	(18.4)	4,648	(19.0)	+772	+19.9
	CSS*関連他	354	(1.7)	675	(2.8)	+321	+90.6
	計	20,492	(97.3)	23,921	(97.5)	+3,429	+16.7
ITソリューション関連他		574	(2.7)	625	(2.5)	+51	+9.0
合計		21,066	(100.0)	24,547	(100.0)	+3,481	+16.5

		2023年3月期 実績		2024年3月期 予想		増減	%	(前回予想) 4月27日公表値
自動車部品	ハワートレイン関連	24,526	(55.7)	27,500	(56.1)	+2,974	+12.1	25,870
	走行安全関連	8,970	(20.4)	9,800	(20.0)	+830	+9.2	9,400
	車体関連	8,202	(18.6)	9,100	(18.6)	+898	+10.9	8,450
	CSS*関連他	1,084	(2.5)	1,250	(2.5)	+166	+15.3	950
	計	42,783	(97.2)	47,650	(97.2)	+4,867	+11.4	44,670
ITソリューション関連他		1,244	(2.8)	1,350	(2.8)	+106	+8.5	1,330
合計		44,028	(100.0)	49,000	(100.0)	+4,972	+11.3	46,000

* 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2四半期 実績	2024年3月期 第2四半期 実績	2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想
設備投資	パワートレイン	386	311	968	1,090
	走行安全	194	212	420	570
	車体	153	134	373	350
	CSS*他	153	193	453	470
	合計	886	852	2,214	2,480
減価償却費	パワートレイン	730	666	1,454	1,420
	走行安全	195	216	396	400
	車体	170	196	350	370
	CSS*他	224	205	435	440
	合計	1,319	1,286	2,635	2,630
研究開発費	パワートレイン	440	467	924	830
	走行安全	265	277	552	570
	車体	175	158	340	310
	CSS*他	172	193	370	390
	合計	1,052	1,097	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2四半期 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2四半期実績	2024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	10,432	12,274	+1,842	-	+1,842
	北米	3,918	4,781	+863	+237	+626
	欧州	1,571	1,853	+282	+19	+263
	中国	2,800	3,113	+313	▲20	+333
	アジア他	2,342	2,524	+182	+124	+58
	合計	21,066	24,547	+3,481	+360	+3,121
営業 利益	日本	▲73	431	+504	+55	+449
	北米	▲168	▲15	+153	±0	+153
	欧州	12	35	+23	+3	+20
	中国	152	191	+39	▲1	+40
	アジア他	294	288	▲6	+13	▲19
	消去	47	▲22	▲69	-	▲69
合計	266	908	+642	+70	+572	

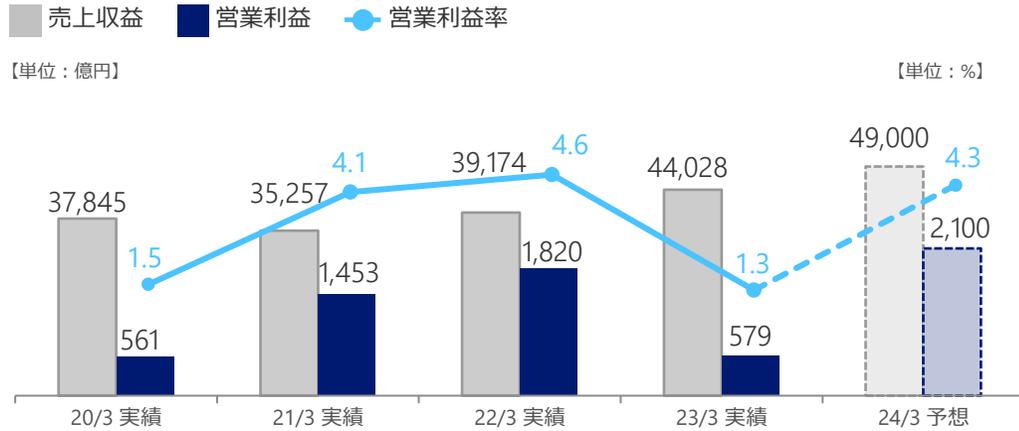
2024年3月期 予想 所在地別セグメント内訳

【単位：億円】

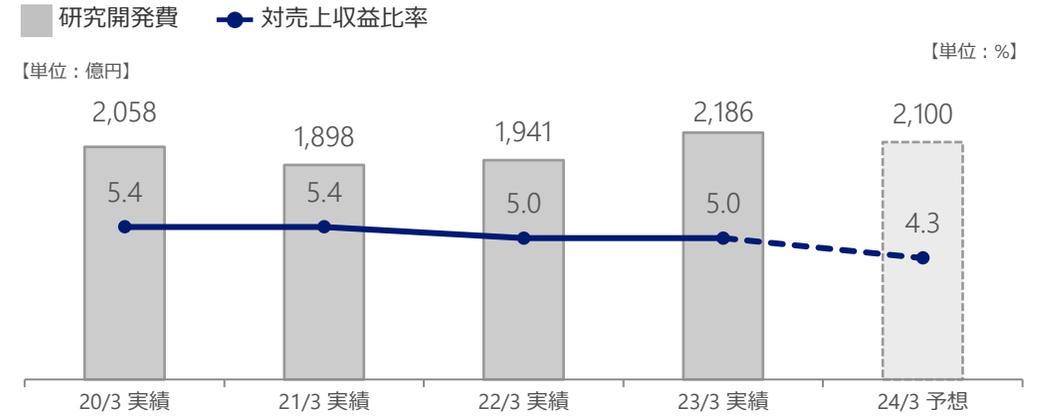
	地域	2023年3月期 実績	2024年3月期 予想	増減	増減内訳	
					為替	正味
売上 収益	日本	22,196	24,600	+2,404	-	+2,404
	北米	8,143	9,300	+1,157	+318	+839
	欧州	3,438	3,700	+262	+22	+240
	中国	5,319	6,200	+881	▲88	+969
	アジア他	4,929	5,200	+271	+198	+73
	合計	44,028	49,000	+4,972	+450	+4,522
営業 利益	日本	▲45	1,090	+1,135	+58	+1,077
	北米	▲325	10	+335	±0	+335
	欧州	83	70	▲13	+3	▲16
	中国	160	330	+170	▲4	+174
	アジア他	622	600	▲22	+13	▲35
	消去	83	-	▲83	-	▲83
合計	579	2,100	+1,521	+70	+1,451	

業績ハイライト

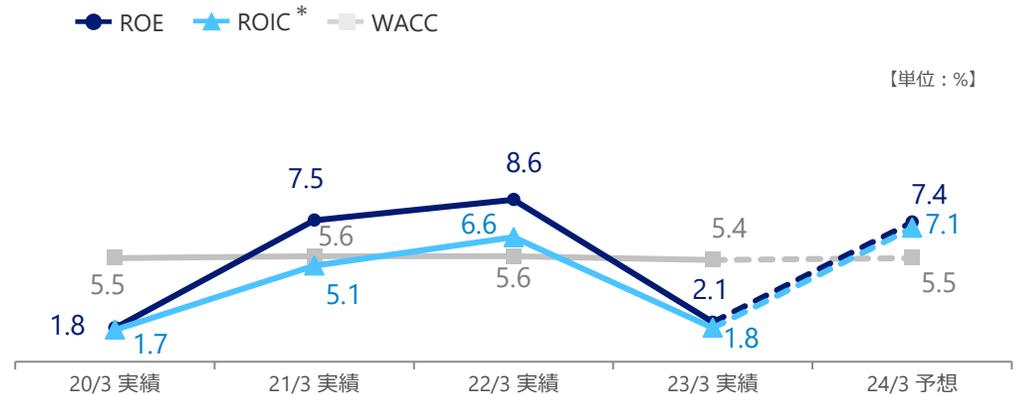
売上収益／営業利益／営業利益率



研究開発費／対売上収益比率

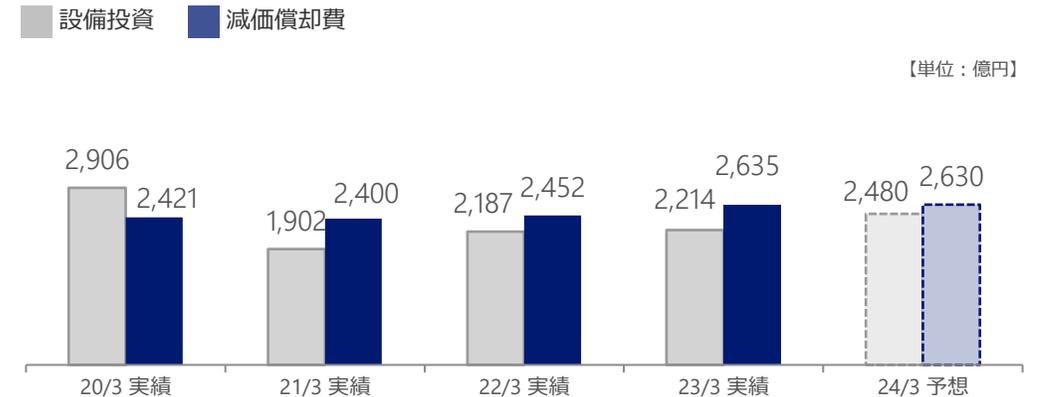


自己資本利益率／投下資本利益率／加重平均資本コスト



*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

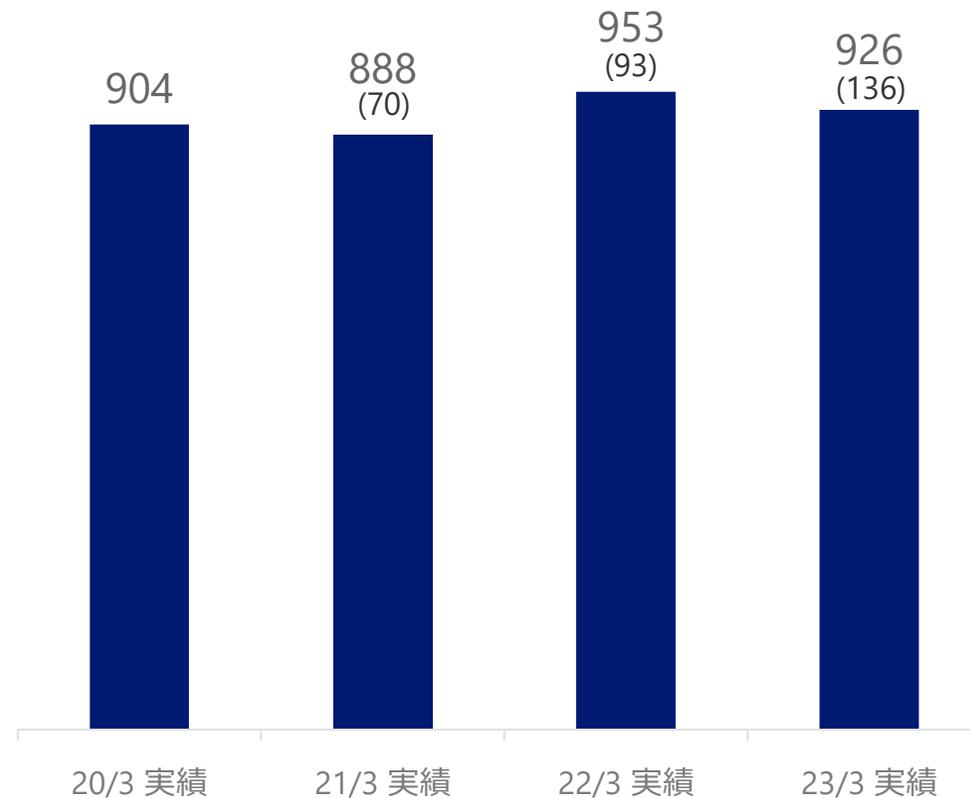
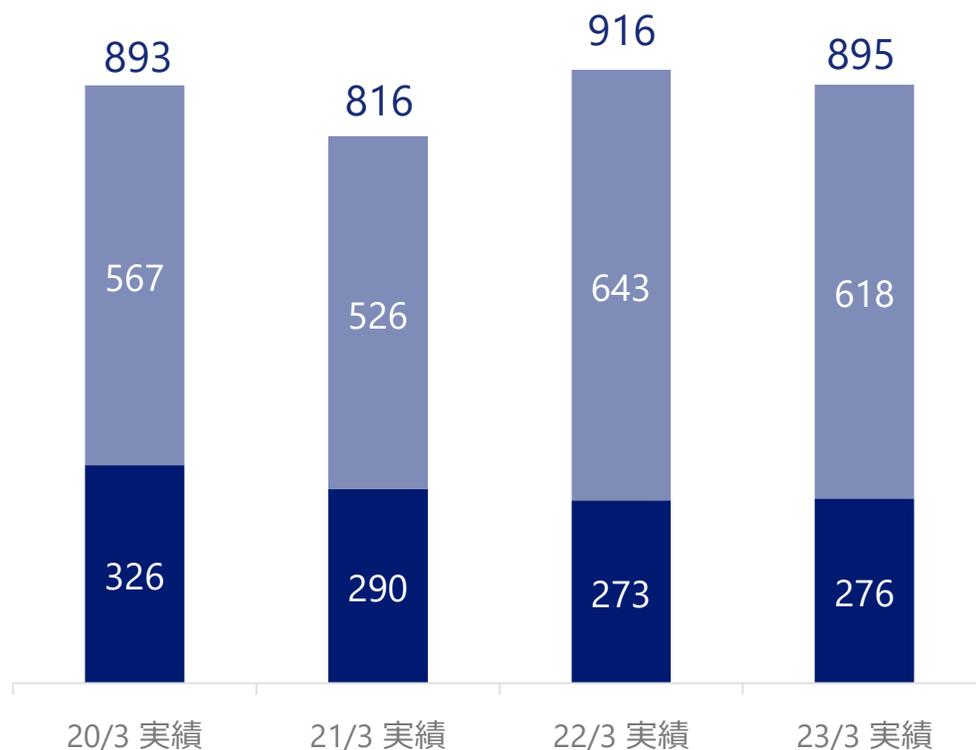
【単位：万台】

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

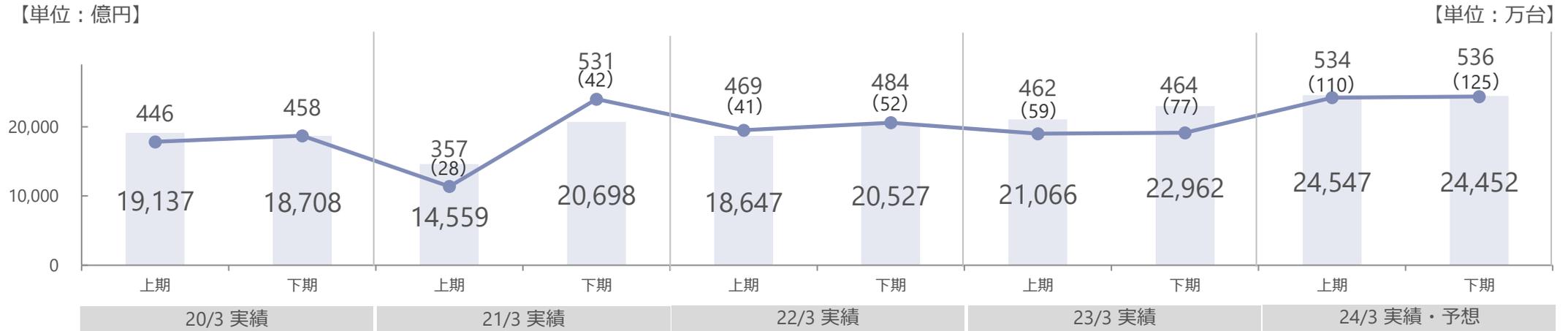
() はHEV, eAxle内数(21/3期以降)



半期業績推移

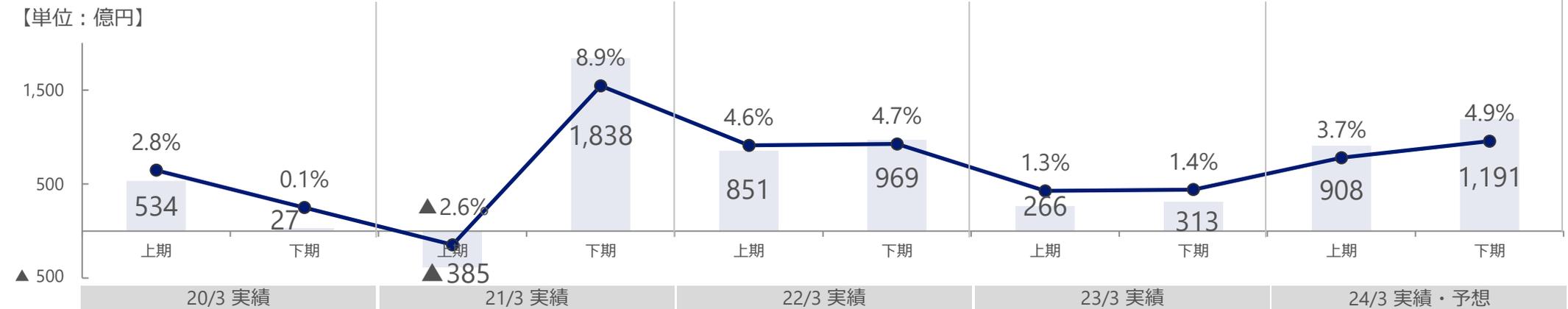
売上収益

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)



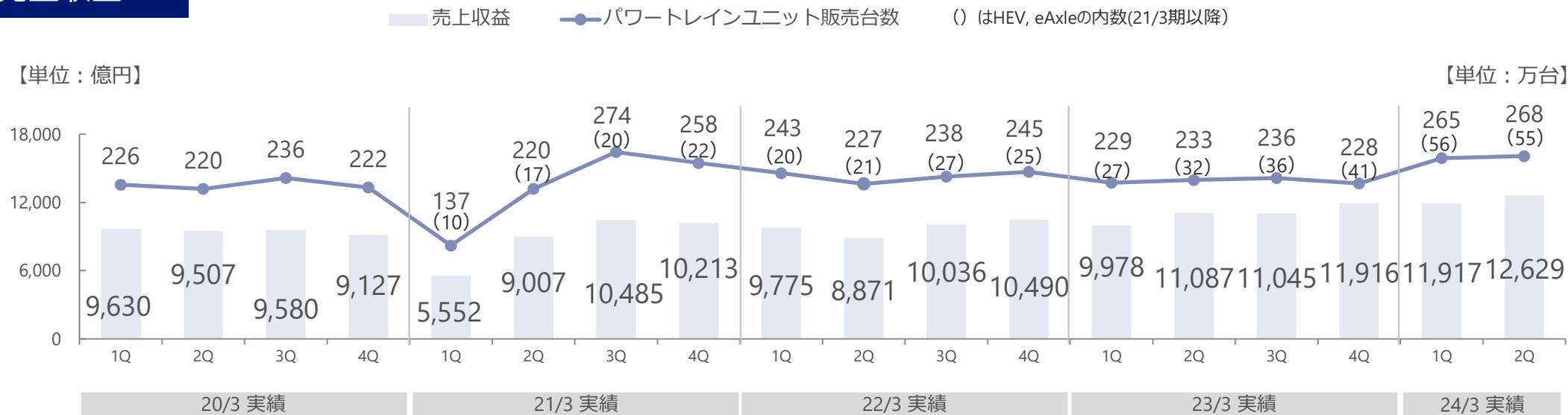
営業利益

営業利益 営業利益率



四半期業績推移

売上収益

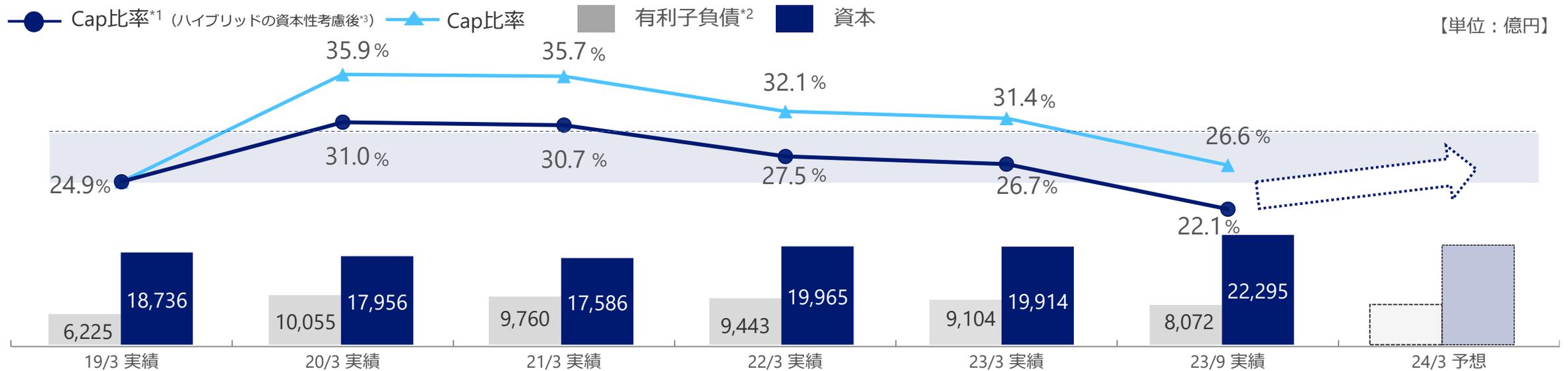


営業利益



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^{*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、以降は利益創出と有利子負債の圧縮によりCap比率は改善。今後は積極的な株主還元を行い、最適な資本構成水準を目指す。

*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

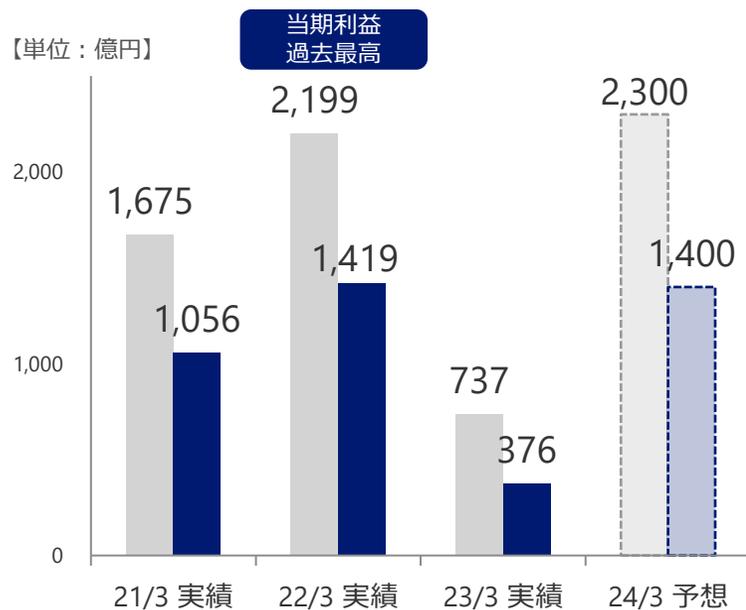
株主還元

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。

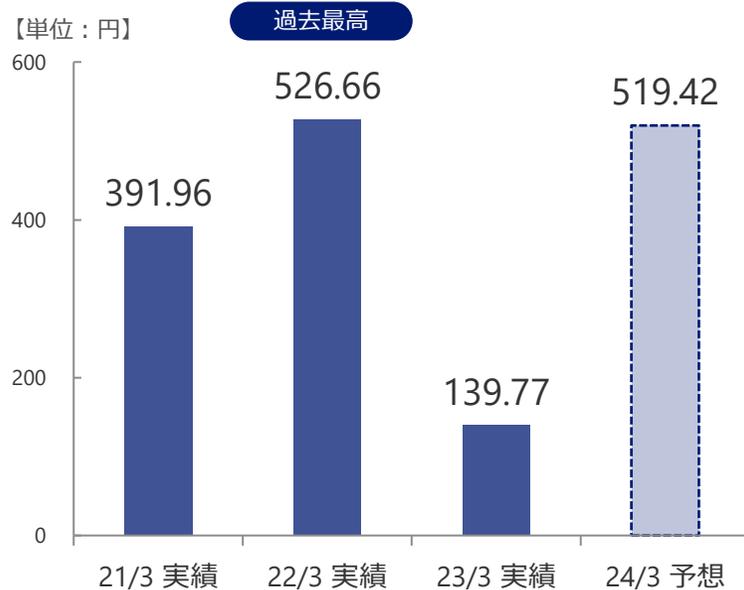
税引前利益／ 親会社の所有者に帰属する当期利益

■ 税引前利益 ■ 親会社の所有者に帰属する当期利益



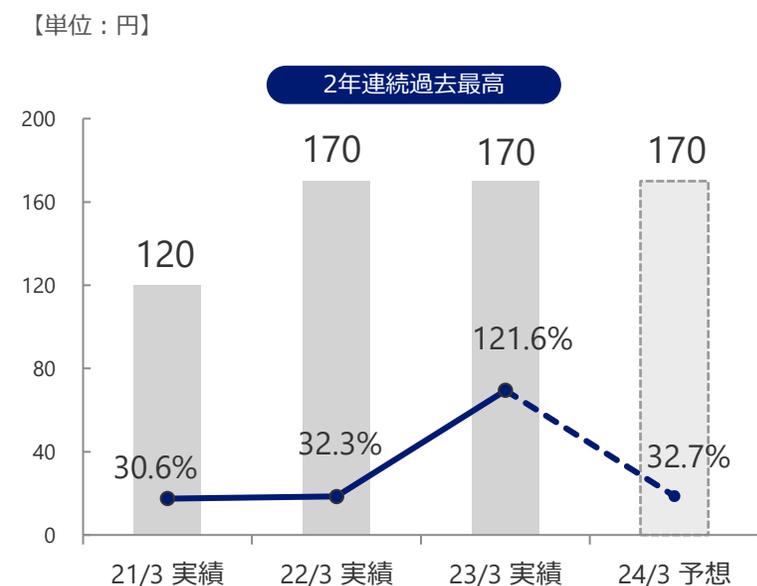
EPS (基本的1株当たり当期利益)

■ 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。