

2024年3月期 決算説明会

2024年4月26日
株式会社アイシン

2024年3月期 決算のポイント

実績

売上収益は、日米を中心とした車両生産台数の増加や円安に加え、電動ユニット販売台数の増加により、前年に比べ増収。
営業利益は、第3四半期に品質関連費用を計上したものの、事業環境の改善や企業体質改善努力により、前年に比べ増益。

業績予想

業績予想は、車両生産前提は前年度レベルも、電動化商品の拡販、商品競争力強化・グループ経営強化を加速させ、売上収益4兆9,200億円、営業利益2,200億円の増収・増益を見込む。

株主還元

当期の年間配当は170円（期末配当90円）。来期予想は180円とし、中長期での安定的・継続的な株主還元を実施していく。

2024年3月期 実績

1

2024年3月期 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 実績		2024年3月期 実績		増減	増減率 %	2024年3月期 (2月2日公表値)
売上収益	44,028	-	49,095	-	+5,067	+11.5	49,000 -
営業利益	579	(1.3)	1,433	(2.9)	+854	+147.5	1,500 (3.1)
税引前利益	737	(1.7)	1,498	(3.1)	+761	+103.2	1,600 (3.3)
当期利益 ^{*1}	376	(0.9)	908	(1.8)	+532	+141.1	900 (1.8)

*1 : 親会社の所有者に帰属する当期利益

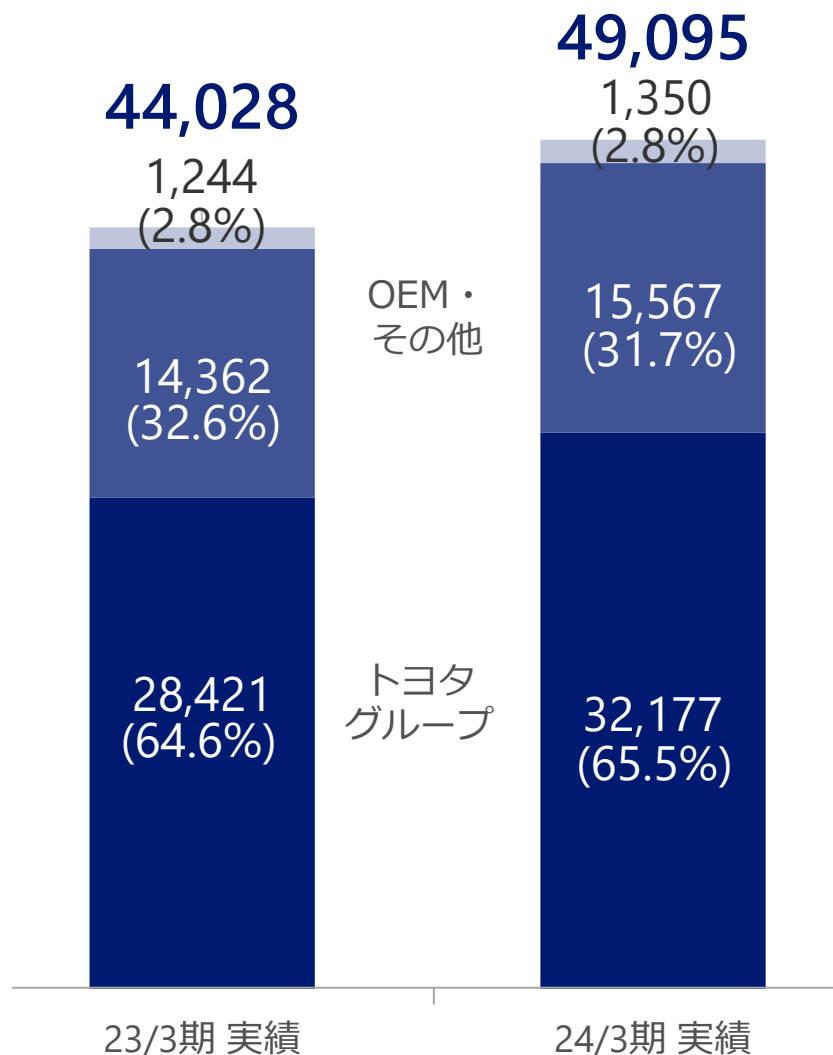
前提条件	為替レート	米ドル	136	円	145	円	+9	円	+6.6	143	円
		中国元	19.8	円	20.2	円	+0.4	円	+2.0	19.9	円
	トヨタ生産台数		895	万台	973	万台	+78	万台	+8.7	-	万台
	パートレインユニット 販売台数 ^{*2} (内 電動ユニット*3)		926 (136)	万台	1,052 (226)	万台	+126 (+90)	万台	+13.6	1,070 (230)	万台

*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 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 実績	2024年3月期 実績	増減	増減率 (%)
Stellantis	2,755	2,819	+64	+2.3
VW & Audi	1,772	1,940	+168	+9.5
スズキ	1,566	1,685	+119	+7.6
ボルボ	981	1,100	+119	+12.1
ホンダ	661	844	+183	+27.7
日産	687	790	+103	+15.0
三菱	792	783	▲9	▲1.1
いすゞ	537	518	▲19	▲3.5
長安汽車	350	476	+126	+36.1
第一汽車	379	437	+58	+15.2
その他	3,882	4,175	+293	+7.5
合計	14,362	15,567	+1,205	+8.4
(参考) 中国民族系	1,683	2,184	+501	+29.8

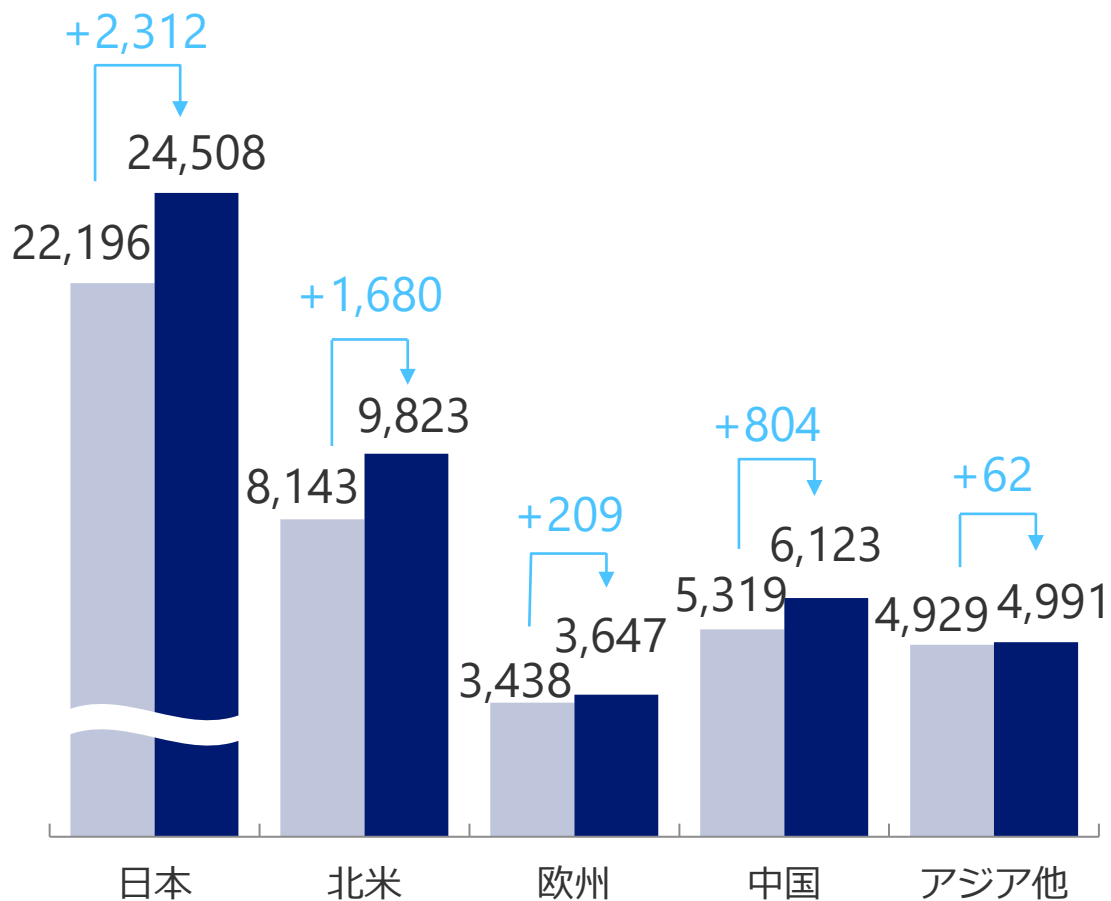
2024年3月期 実績 所在地別セグメント

2023年3月期 実績

2024年3月期 実績 (品質関連費用除く)

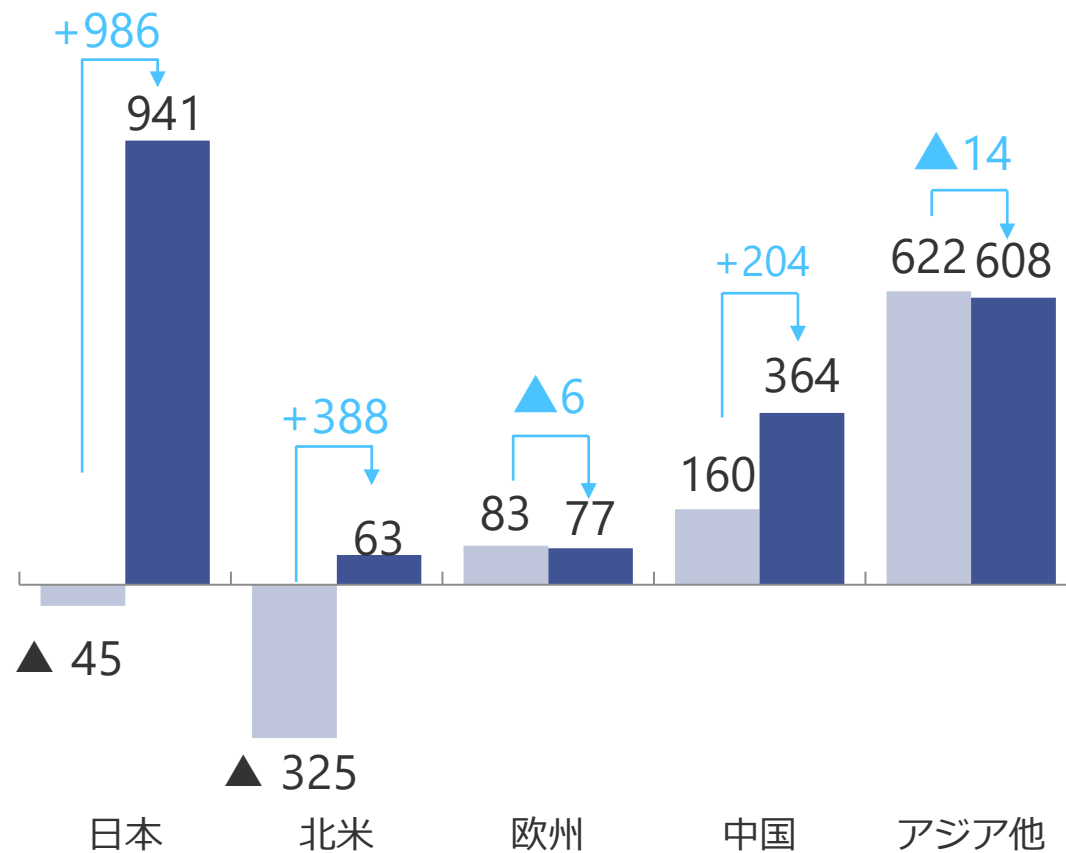
【単位：億円】

売上収益 (前期比+5,067)



※外部顧客への売上収益

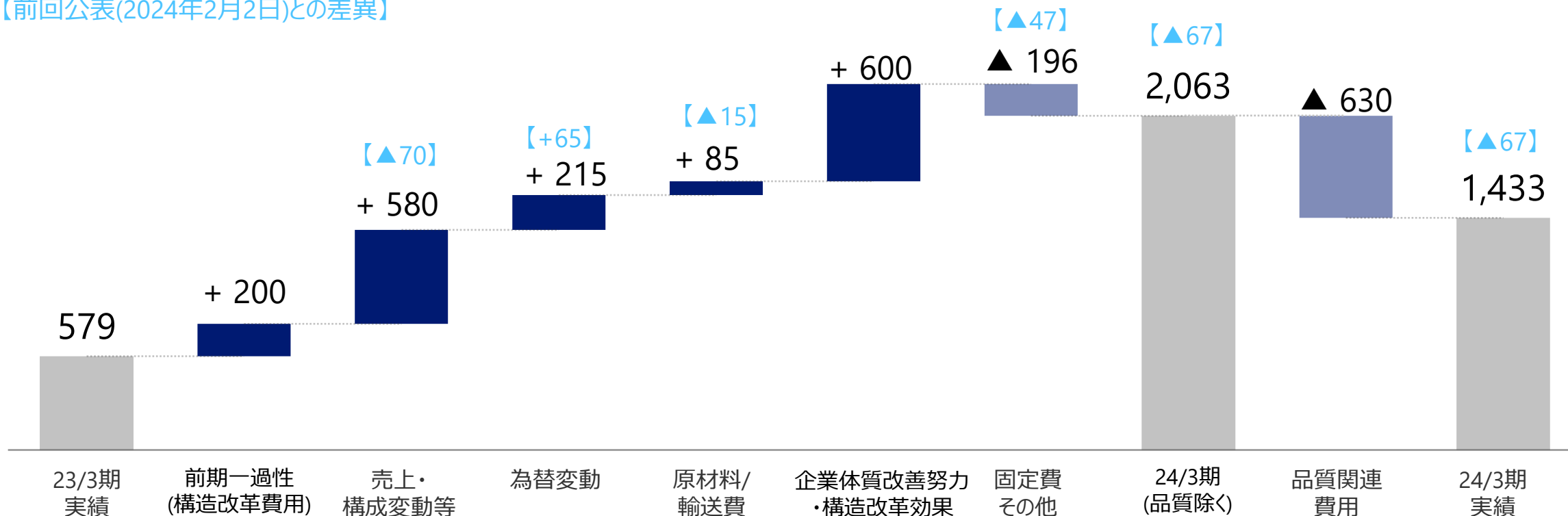
営業利益 (前期比+1,484*) *品質関連費用630億円除く



2024年3月期 実績 営業利益増減

【単位：億円】

【前回公表(2024年2月2日)との差異】



売上・構成変動等	
内訳	
正味売上増減	+ 980
売価・構成変動	▲ 400

為替変動	
内訳	
米ドル	+107
中国元	+30
ユーロ	+16
パーツ	+62

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	
〔既存領域の収益改善活動の加速 (HEV、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	
成長領域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	
〔電動化・知能化・CNへの研究開発投資〕	
MBD・DXの活用による開発効率向上 BEV商材を中心とした生産準備 既存資産の活用等による投資低減	

2025年3月期 予想

2

2025年3月期 予想 決算サマリー

() 内は売上収益比率【単位：億円】

	2024年3月期 実績		2025年3月期 予想		増減	増減率 %
売上収益	49,095	-	49,200	-	+105	+0.2
営業利益	1,433	(2.9)	2,200	(4.5)	+767	+53.4
税引前利益	1,498	(3.1)	2,250	(4.6)	+752	+50.1
当期利益 ^{*1}	908	(1.8)	1,300	(2.6)	+392	+43.2

*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	145	円	145	円	+0	円	+0.0
		中国元	20.2	円	20.0	円	▲0.2	円	▲1.0
	パートレインユニット 販売台数 ^{*2} (内 電動ユニット*3)	1,052	万台	1,020	万台	▲32	万台	(+20)	▲3.0

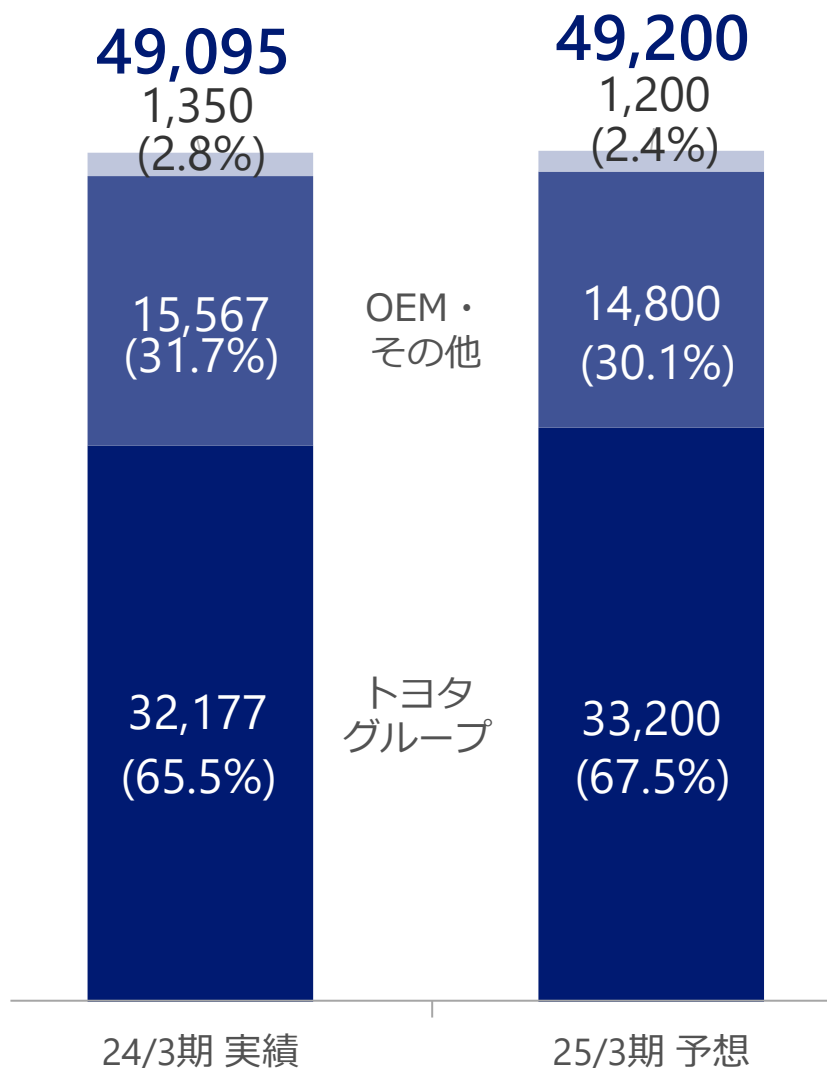
*2：AT, CVT, HEV, eAxleの合計販売台数 *3：HEV, eAxleの合計販売台数

2025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	2024年3月期 実績	2025年3月期 予想	増減	増減率 (%)
Stellantis	2,819	2,350	▲469	▲16.6
スズキ	1,685	1,840	+155	+9.2
VW & Audi	1,940	1,550	▲390	▲20.1
ボルボ	1,100	940	▲160	▲14.6
ホンダ	844	850	+6	+0.7
日産	790	800	+10	+1.2
三菱	783	660	▲123	▲15.7
第一汽車	437	480	+43	+9.7
いすゞ	518	450	▲68	▲13.3
吉利汽車	422	430	+8	+1.7
その他	4,229	4,450	+221	+5.4
合計	15,567	14,800	▲767	▲4.9
(参考) 中国民族系	2,184	2,120	▲64	▲3.0

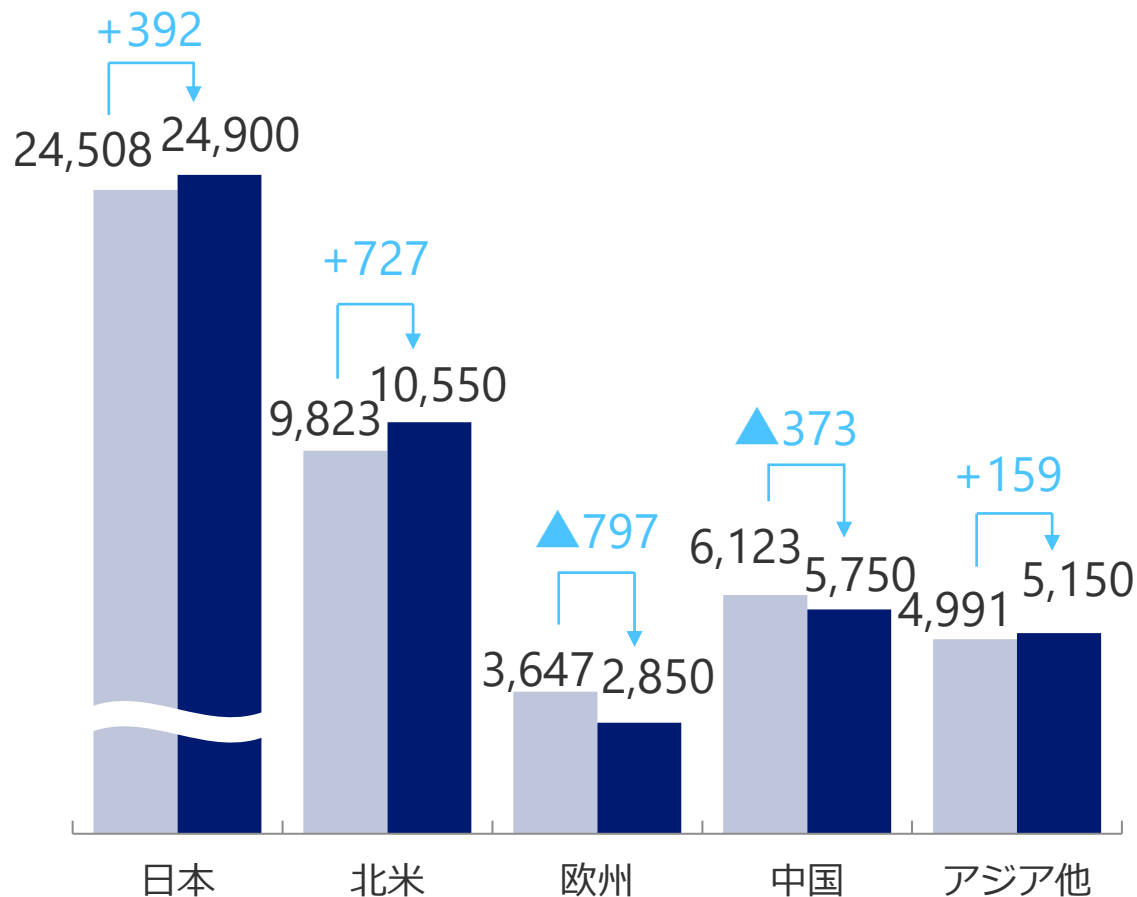
2025年3月期 予想 所在地別セグメント

2024年3月期 実績 (品質関連費用除く)

2025年3月期 予想

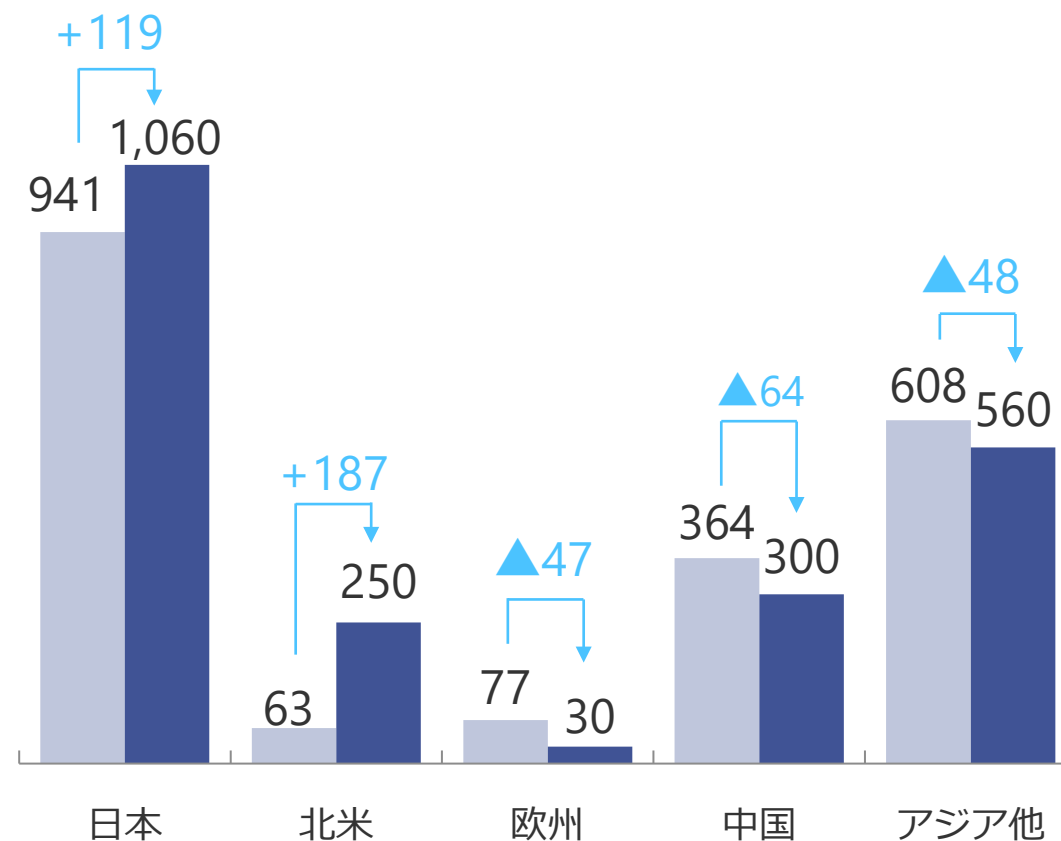
【単位：億円】

売上収益 (前期比+105)



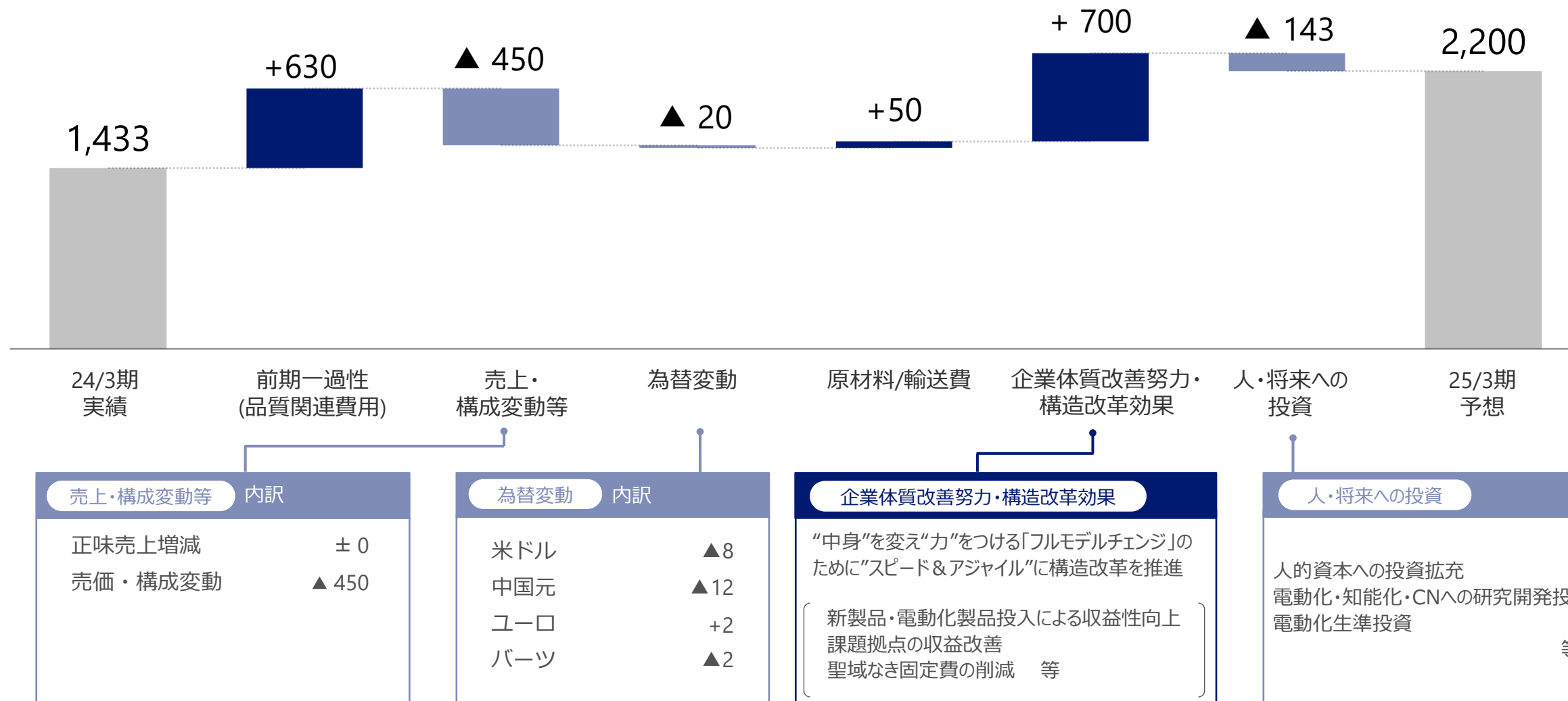
※外部顧客への売上収益

営業利益 (前期比+137*) *品質関連費用630億円除く



2025年3月期 予想 営業利益増減

【単位：億円】



トピックス

3

バッテリーEV向け電動化製品の拡販

SUBARUとアイシン、次世代電動車両用電動駆動モジュール※に関する協業を開始 (3/12発表)



**SUBARUが2020年代後半から
生産開始するバッテリーEVに搭載する
電動駆動モジュールを
共同開発・分担生産することに合意**



電動駆動モジュールのイメージ図

※駆動モータとギアボックス

海外OEM含めた複数社のプロジェクトが内定しており、拡販は着実に進捗している

バッテリーEV向け電動化製品の拡販

LUXGENの電気自動車「n7」にアドヴィックスのブレーキ製品が初採用

鴻海精密工業股份有限公司傘下の鴻華先進科技股份有限公司（フォックストロン）が設計したSUV「モデルC」を基にした台湾ブランドLUXGEN（ルクスジェン）が販売するEV「n7」にアドヴィックス製品が採用。

主な搭載製品



「n7」のベースとなるフォックストロンが設計した車両 モデルC

回生協調ブレーキシステム



キャリア一体式電動 パーキングブレーキ



30年の目標達成に向けて、様々なニーズに対応する豊富なラインナップで拡販を進める

アイシンのHEVの強み

製品開発

20年以上にわたる
技術力とラインナップ



1モータHEV



2モータHEV

PHEV・HEV双方の実績あり
AT以上の収益性

PHEV向け次世代製品を
24年度中に実車評価予定

HEVユニットを供給可能な
サプライヤーは限られている

生産リソース

グローバルの
HEV生産体制

累計生産台数700万台以上

地域	23年度 量産実績	24年度 量産予定
日本	○	○
北米	○	○
中国	○	○
ASEAN		○

24年度からASEANでも生産開始

顧客基盤

主要顧客の強固な基盤

引き合い件数：10件以上

受注確定：複数社内定

HEV台数見通し

(単位：万台)



拡大するHEVのOEMニーズに対し、アイシンの優位性を発揮し事業を拡大

中期経営計画の進捗（バランスシート改革による資金創出）

事業資産

事業資産圧縮
(当期239億円資金創出)

1,000億円以上圧縮

『託す』事業の譲渡推進と
既存事業資産の徹底した圧縮

パートナーへ譲渡

- ・シート事業
- ・シャワートイレ事業
- ・他プロジェクト（活動中）

低効率資産の早期圧縮

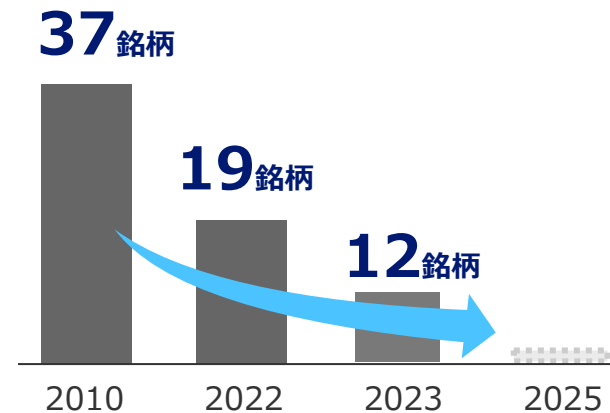
- ・余剰資産の構造改革
- ・生産法人統廃合（活動中）

政策保有株式

政策保有株式売却を実行
(当期1,117億円資金創出)

1,000億円以上売却

ゼロ化を目指す

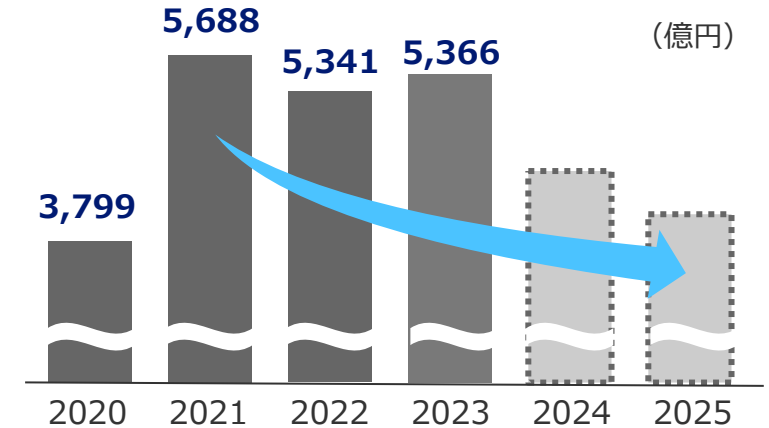


グローバル在庫

グローバル在庫圧縮
(21年度比322億円資金創出)

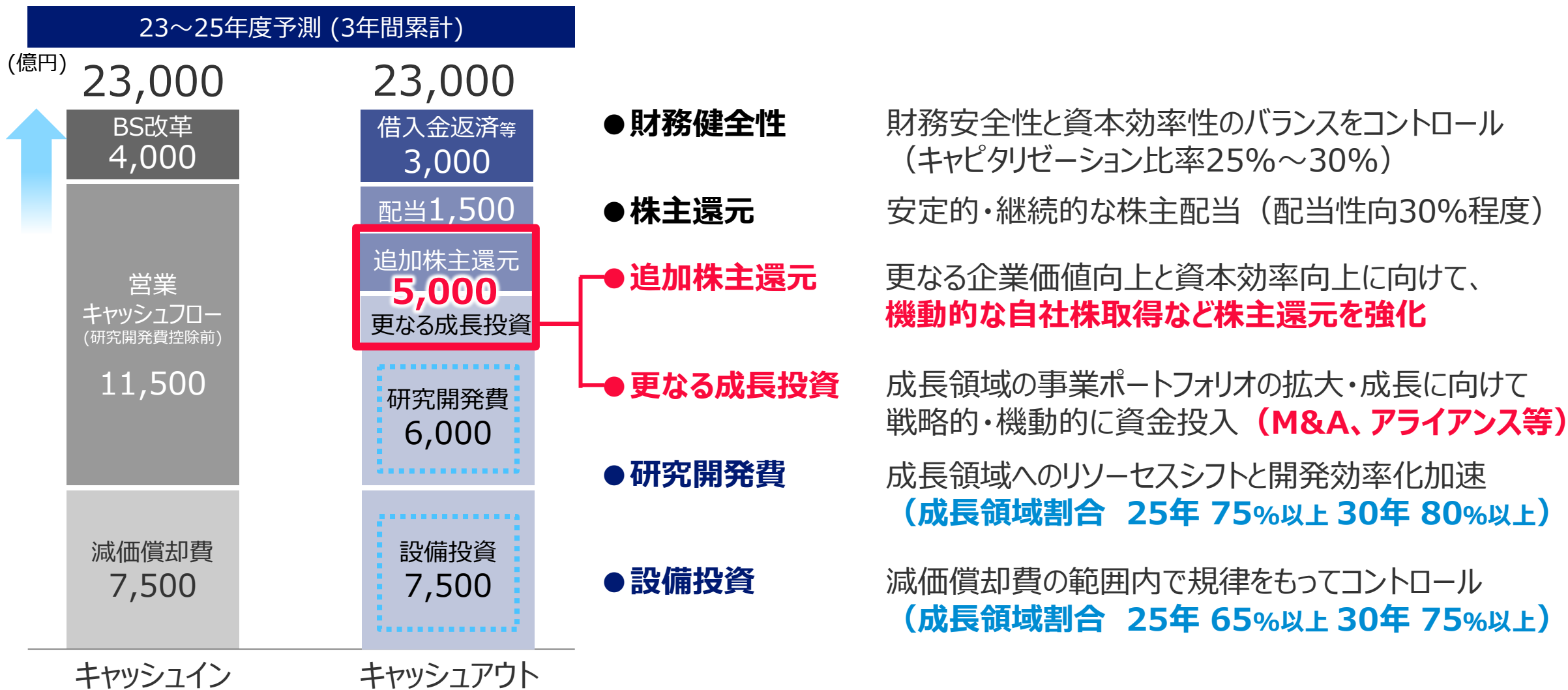
1,000億円以上圧縮

25年度末までに
コロナ前水準まで圧縮



25年度までに総資産の10%（4,000億円）を目標に保有資産圧縮を推進

2025年に向けたキャピタルアロケーション



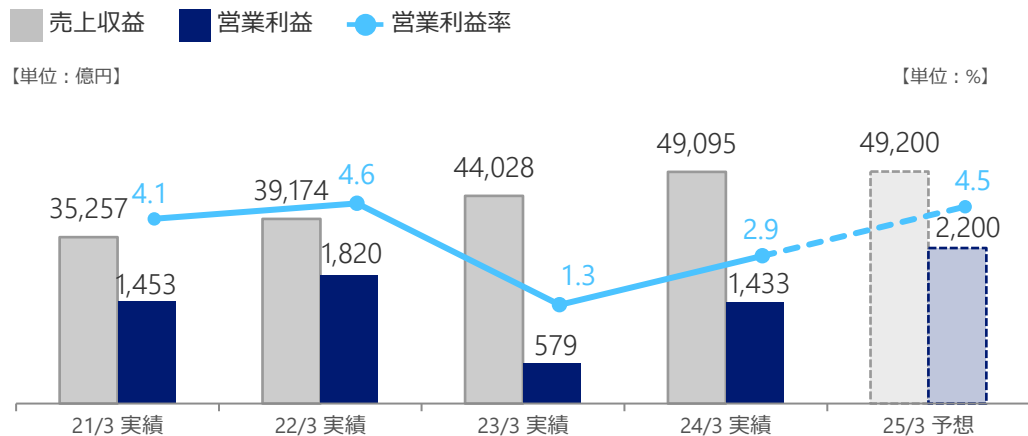
創出したキャッシュを更なる成長投資・株主還元積極的に投入し、PBR1倍超をめざす

参考情報

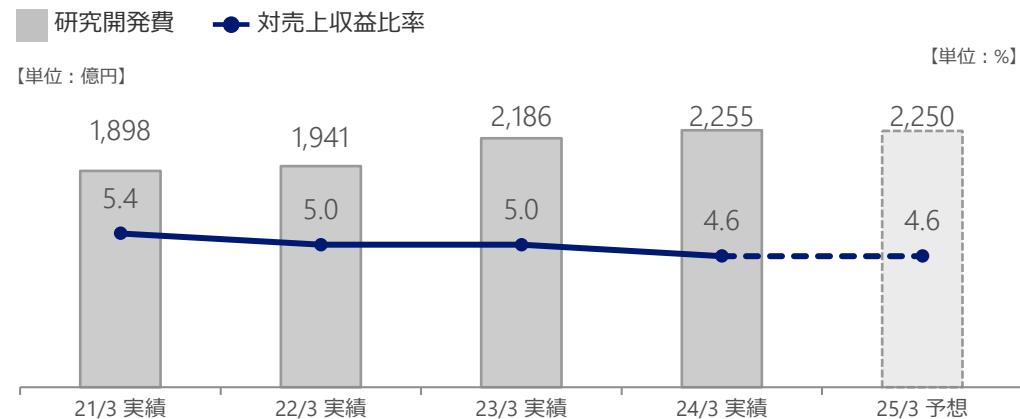
4

業績ハイライト

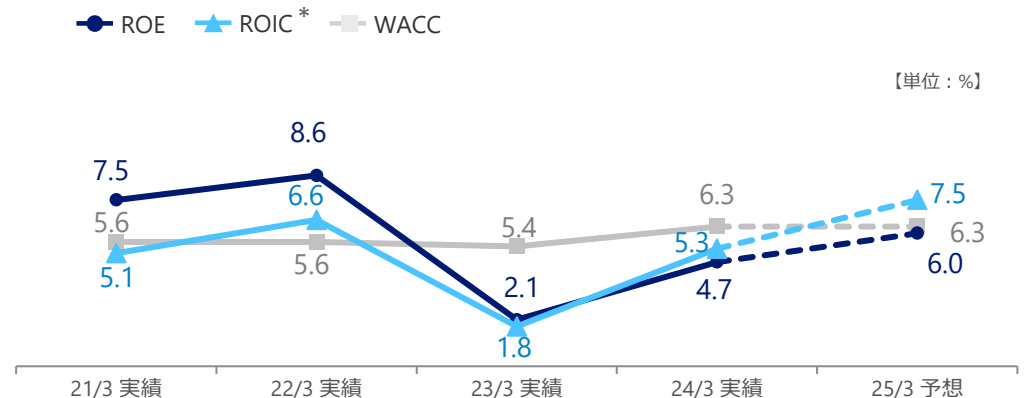
売上収益／営業利益／営業利益率



研究開発費／対売上収益比率

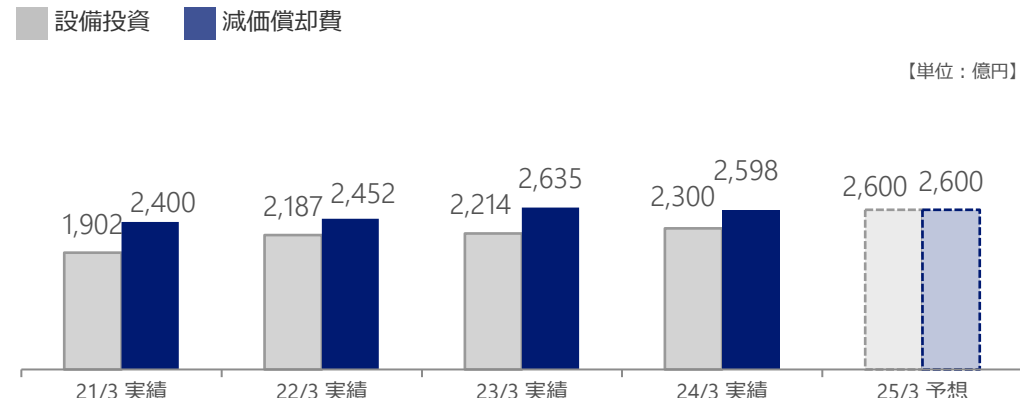


自己資本利益率／投下資本利益率／加重平均資本コスト



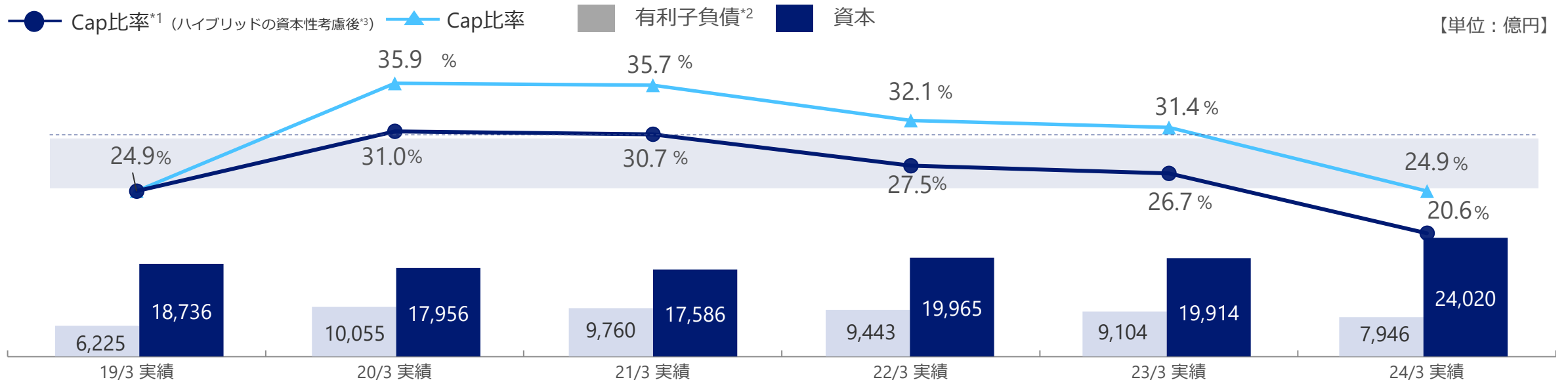
*税引き後営業利益÷(棚卸資産+有形固定資産+無形資産)

設備投資／減価償却費



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。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

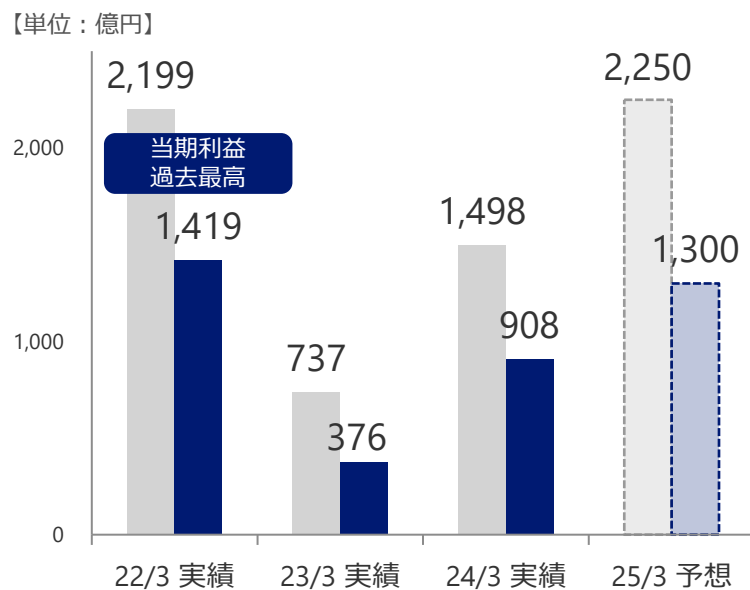
株主還元

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。

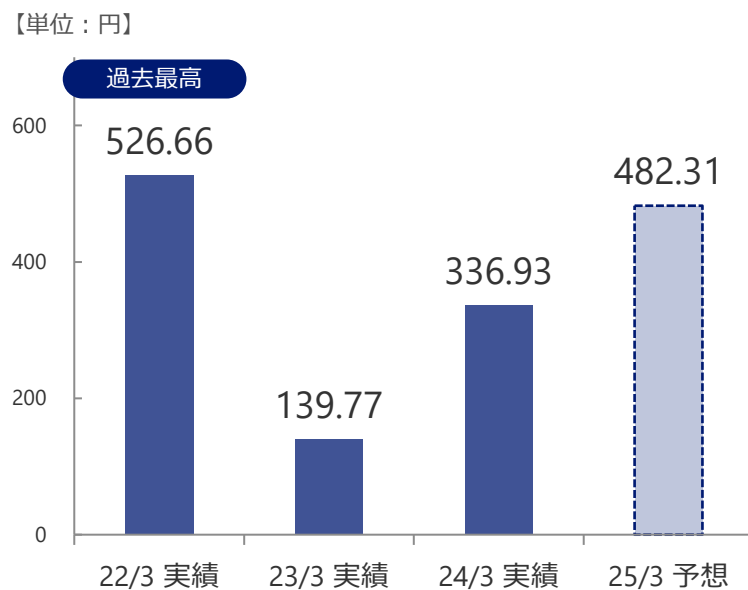
税引前利益／ 親会社の所有者に帰属する当期利益

■ 税引前利益 ■ 親会社の所有者に帰属する当期利益



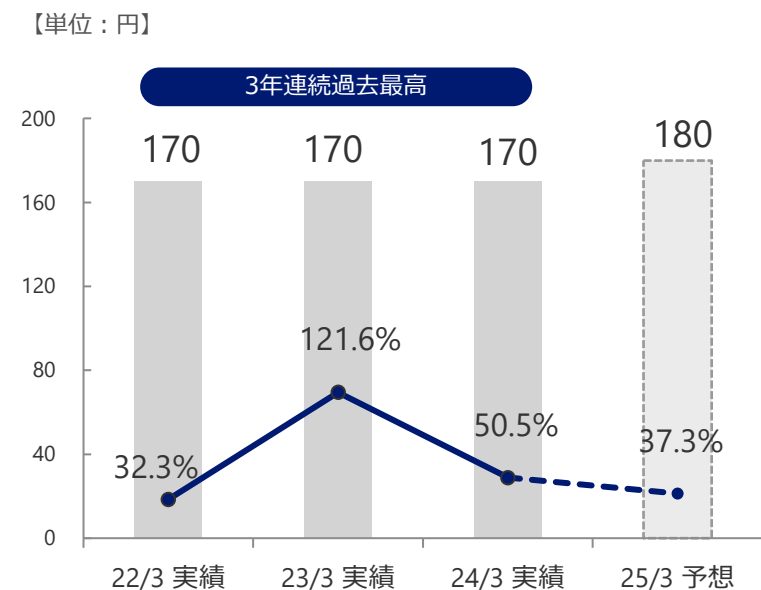
EPS (基本的1株当たり当期利益)

■ 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。