

2025年3月期 第1四半期決算説明会 音声・質疑応答

決算説明会音声データ リンク先:

https://www.aisin.com/jp/investors/settlement/uploads/fy2025_q1_presentation.mp3

Q: 1Q 実績について、一過性の変動要因の有無と計画に対しての進捗状況を教えてください。また通期の見通しは為替要因を除くと台数が増加した分がそのまま増益となるのか?

A: 1Q 実績については一過性のもではなく想定通りの着地。トヨタの国内台数減などの影響はあるが、円安の効果もあった。通期についても、為替の前提が変わらず台数が上振れすれば増益になると考えている。また、資源高や労務費の転嫁なども計画通りに進捗している。

Q: BMW 向け e-axle 受託生産の中身や背景を補足してほしい。今後の拡販方針や他の顧客への拡販状況はどうか?

A: 今回の受託は過去から BMW のパートナーとして AT を生産してきた中で、アイシンのグローバルな生産体制が評価された結果だと考えている。本件を機に他社への拡販も積極的に取り組んでいきたいと考えている。

Q: 企業体質改善努力・構造改革効果の 130 億円については、4 月公表時の 700 億円に対してどのような進捗なのか? 4月公表時に含まれていなかった追加の改善効果も一部 130 億円の中にも含まれていることもあるのか?

A: 通期予想の 700 億円に対して 1Q では想定通りに進んでいる。前年までに取り組んできたことの刈り取りや今期新たに取り組む内容を中心に活動を推進し、通期で 700 億円の目標を達成していく。

SQ: 期中で全く新しい活動が出てきているというよりも決めた事を進めているという事で理解すればいいのか?

SA: 基本的にはその通り。例えば、2024 年物流問題については以前より課題意識を持ちながら効率化を加速させる活動を進めており、今年度から生産本部を上げたことで横断的に優れた取組みを各工場などで展開出来るような体制を構築している。

Q: 2Q 以降のリスクとオポチュニティを教えてください。中国は日系 OEM が厳しいと見られ、また ASEAN も厳しい状況が続くと思うが、どのように見ているか?

A: トヨタははじめ台数減のリスクはあると見ているが、もともとリスクを織込んで計画していたことや、今後の車両の挽回生産についても期待しているので生産面では大きな懸念はないと考えている。また、為替については利上げが進めば円高にもなると思うが、しばらくは想定よりも円安効果を楽しむことができると考えている。

Q: 中国に関して、為替変動除くと300億円売上が下がっているなかで、利益がそこまで落ちなかった背景は何か。機種構成なのか、吉利向けの AT が増えている影響か。

A: ご指摘のとおり、日系 OEM は中国で苦戦しており、その影響は少なからず当社にもあるが、吉利をはじめとした民族系 OEM の台数が昨年に比べて増加しており、これが下支えになっている。また、得意先の台数が減少した際の合理化(社内改善)や固定費の削減の取組みを素早く進めてきた結果でもある。得意先の台数に対して、生産の体制を柔軟にできるような力がついてきた。こういった取組みが、落ち込みを最低限に抑えられている要因だと考えている。

SQ: ガソリン車の輸出が続けば、同じような状況が継続すると考えてよいか。

SA: 今年度については同じような状況が続くと考えている。日系 OEM の 2Q 以降の台数がどうなるかというのは注視する必要がある。

Q: 事業別の売上をみると、走行安全関連が増えてきている。回生協調ブレーキなどが増えてきているのか？HEV が増えれば回生協調ブレーキも増えていくのか？他社展開などのアップデートはあるか？

A: 走行安全については、HEV 向けの回生協調ブレーキが増加しており、増産の投資も行っている。今後電動化が進めば、アドヴィックスのブレーキの台数も増加していくと考えている。

SQ:トヨタ以外の他社展開の予定はあるか？

SA:日系 OEM や中国民族系 OEM に対する拡販活動を行っている。今後、HEV や BEV が増えてくる局面ではオポチュニティをしっかりと活かすことを考えている。

Q: 資本政策について、ハイブリッド債の資本性の考え方等、Cap 比率の管理方針に変更はあるか？

A: 考え方や方針に変更はない。今後も財務の安全性と資本の効率性のバランスを考慮しつつ財務施策を実施していく。

SQ:足元の自社株買いを踏まえるとどの程度の比率になるのか？

SA:年間を通じて株式を取得していくので、完了したタイミングで公表したいと考えている。

Q: HEV ユニットの受注状況のアップデートしてほしい。足元の引き合いのうち受注に至ったものはあるか？

A: トヨタに限らず、トヨタ外についても当期の下期から立ち上がってくるものもあり、生産体制の拡充は順調に進んでいる。受注活動についても継続的に取り組んでいる。

Q: 1Q の利益は低めだが、季節性影響などの要因があるのか？また期末に向けてどのように利益が積み上がるのか？

A: 1Q の利益の出方が低いのは、まず開発費など年間契約をしている案件の費用が先行しているということに加え、資源高や賃上げの影響はまず支払いが先行して後から回収という状況が季節性の要因として挙げられる。これらはもともと計画していることなので、期末に向けて利益が積み上がってくると考えている。

Q: 中国セグメントおよびアジア他(特にタイ)セグメントの利益増減要因について詳細を教えてください。

A: まずどちらの地域も費用面でのコントロールが上手くできているということが要因ではあるが、特にタイについては国内の需要は弱含んでいるが北米向けの輸出が堅調だったことも要因。

SQ:中国で AT が増えているというのは、日本セグメントの利益になるのか？中国セグメントの利益になるのか？

SA:民族系 OEM 向けビジネスについては、日本から直接輸出している分は日本セグメントでの利益になるが、台数が増えている吉利向けは中国生産が多いので、そこは中国セグメントの利益増の要因になっている。

Q: 北米の状況について、去年と比べて黒字化できているがどういう要因があるのか？

A: 北米の改善の要素は二つあり、一つ目は非効率によって不採算となっていた会社の改善で生産ラインの自動化などに取り組んできたことが少しずつ実を結んできた。二つ目はこれまで生産準備を進めてきた電動化製品が立ち上がり、利益に貢献している。

SQ:通期の企業体質改善努力・構造改革効果の中身として新製品効果が多かったと思うが、その内訳として、例えばカムリは全量 HEV 化する予定で、それに対する生産の構えを進めているため、下期で電動化領域の新製品投入効果が出てくるという理解でよいか？

SA:カムリ向けの HEV が今期立ち上がって下期からフル生産になる予定。生産準備は順調に来ており、下期から新製品の効果が出てくる。

Q: 自社株買いを 1,000 億円実施することについて、持ち合い解消の対応という意味合いと Cap 比率の適正化を狙ったことだと思うが、今後、営業利益 3,000 億円を達成することを前提にすると、Cap 比率適正化のためにさらなる還元が必要だと考えるがその理解でよいか？

A: 来年の計画を考えると Cap 比率は相当程度低下していく。成長投資とのバランスも考えながら株主還元も実施する。

SQ: 継続的な還元ということでは配当とのバランスはどうか? DOE 採用等の検討状況はどうか?

SA: 今まで配当性向 30%レベルとしてきたが、DOE、総還元性向などを採用することを検討している。

SQ: 検討というのはいつ頃を想定している?

SA: 23 年 9 月の中長期事業戦略説明会の中でキャピタルアロケーションの考え方を示したが、今後、中期でどうしていくかという事とセットで開示していく。

Q: 研究開発費について、計画と比べて増加する傾向なのか?

A: 計画通りに進捗している。今後も総額をコントロールしつつ中身を成長領域にシフトしていく。

SQ: 開発プロセスに AI を活用するなどの取組みはあるのか?

SA: 効率的に研究開発を進め、成長領域に原資をシフトさせるために AI 等は積極的に活用している。

Q: ギガキャストの検討進捗状況を教えてほしい。追加的な投資はあるのか?

A: 現時点では既存の設備を活用して、いくつかに分割して生産することを考えている。大規模なギガキャスト関連の投資は今後検討していくことになる。具体的な計画が固まった段階で成長投資の一つとして取り組んでいく。

SQ: 複数に分割するアイデアについては、OEM からも受け入れられているのか?

SA: 継続的に議論を進めているが、輸送コストや修理性などを考えると分割することが現実的な選択肢の一つとして OEM と協議をしている。

Q: BMW 向け e-axle 受託生産について、チェコ拠点についてはどのような投資を行っていくのか? 既存設備の転用なども可能なのか? また BEV は OEM 内製での生産が多い傾向にあるが、今後もこのような電動化製品の受託生産の形態が増えていくと考えているか?

A: BMW との話し合いの中で今回はこのような結論になったため、積極的に受託生産を増やしていくという考えではないものの、従来のように日本からの輸出で対応していた AT 事業に比べ、BEV となると各国の CN 政策との関係で現地生産が必要になってくると考えている。そのため、今後の供給体制の構築を考えて今回のプロジェクトを機に欧州他社も含め取引が拡大していくことに期待している。現時点では欧州にパワートレインユニットの生産拠点がいないため多少なりとも投資はかかり、新設の設備も出てくることにはなると思うが、既存設備の活用ももちろん考えながら進めていく予定である。

SQ: eAxle は日本からの輸出が難しいと思うので欧州生産が今後増えてくると思っており、まずは BMW だと思いが実際の生産はいつごろからなのか?

SA: 生産タイミングは顧客との関係もあり具体的に申し上げられないが、2020 年代後半からを予定している。

以上