

2025年3月期 第2四半期
決算説明会

2024年10月31日
株式会社アイシン

2025年3月期 第2四半期 決算のポイント

実績

売上収益は、円安効果があったものの、中国・欧州向けパワートレインユニット販売台数の減少などにより、前年同期に比べ減収。

営業利益は、円安効果や企業体質改善努力の成果があったものの、売上減少や人・将来への投資などにより、前年同期に比べ減益。

通期業績予想

通期業績予想は、4月公表に対して、得意先の車両生産減少などの外部環境の変化を反映し、売上収益 4兆8,000億円、営業利益 2,000億円 へ見直し。

電動化商品の拡販、商品競争力強化・グループ経営強化に向けた取り組みは今後も強化・継続していく。

株主還元

通期業績予想は見直すものの、年間配当予想は180円※を維持。

また、資本コスト低減に向けた資本政策の一環として、自己株式取得1,000億円（上限）を実施中。

今後も中長期での安定的・継続的な株主還元を検討していく。

2025年3月期 第2四半期 実績

1

2025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】

	2024年3月期 第2四半期実績		2025年3月期 第2四半期実績		増減	増減率 %
売上収益	24,547	-	23,525	-	▲1,022	▲4.2
営業利益	908	(3.7)	561	(2.4)	▲347	▲38.1
税引前利益	1,082	(4.4)	195	(0.8)	▲887	▲81.9
当期利益*1	696	(2.8)	80	(0.3)	▲616	▲88.4

*1：親会社の所有者に帰属する当期利益

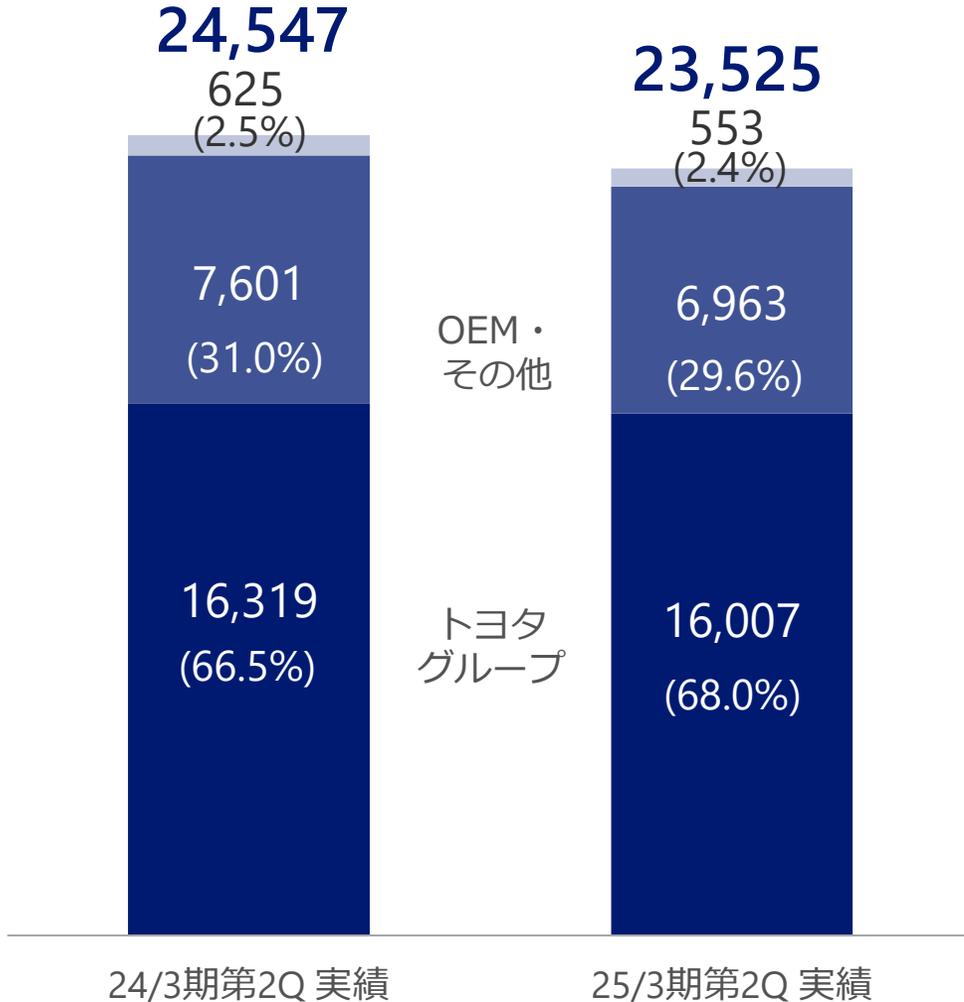
前提条件	為替レート	米ドル	142	円	153	円	+11	円	+7.7
		中国元	19.8	円	21.1	円	+1.3	円	+6.6
	トヨタ生産台数		493	万台	480	万台	▲13	万台	▲2.5
	パワーtrainユニット 販売台数*2		534	万台	501	万台	▲33	万台	▲6.2
	(内 電動ユニット*3)		(110)		(110)		(▲0)		(▲0.1)

*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 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	2024年3月期 第2四半期 実績	2025年3月期 第2四半期 実績	増減	増減率 (%)
Stellantis	1,420	1,135	▲285	▲20.0
スズキ	771	909	+138	+17.9
VW & Audi	1,002	789	▲213	▲21.2
ボルボ	518	462	▲56	▲10.7
ホンダ	372	403	+31	+8.2
日産	360	341	▲19	▲5.3
三菱	388	322	▲66	▲16.8
吉利汽車	166	277	+111	+66.8
第一汽車	234	251	+17	+7.3
いすゞ	281	193	▲88	▲31.5
その他	2,089	1,881	▲208	▲10.0
合計	7,601	6,963	▲638	▲8.4
(参考) 中国民族系	1,032	1,083	+51	+4.9

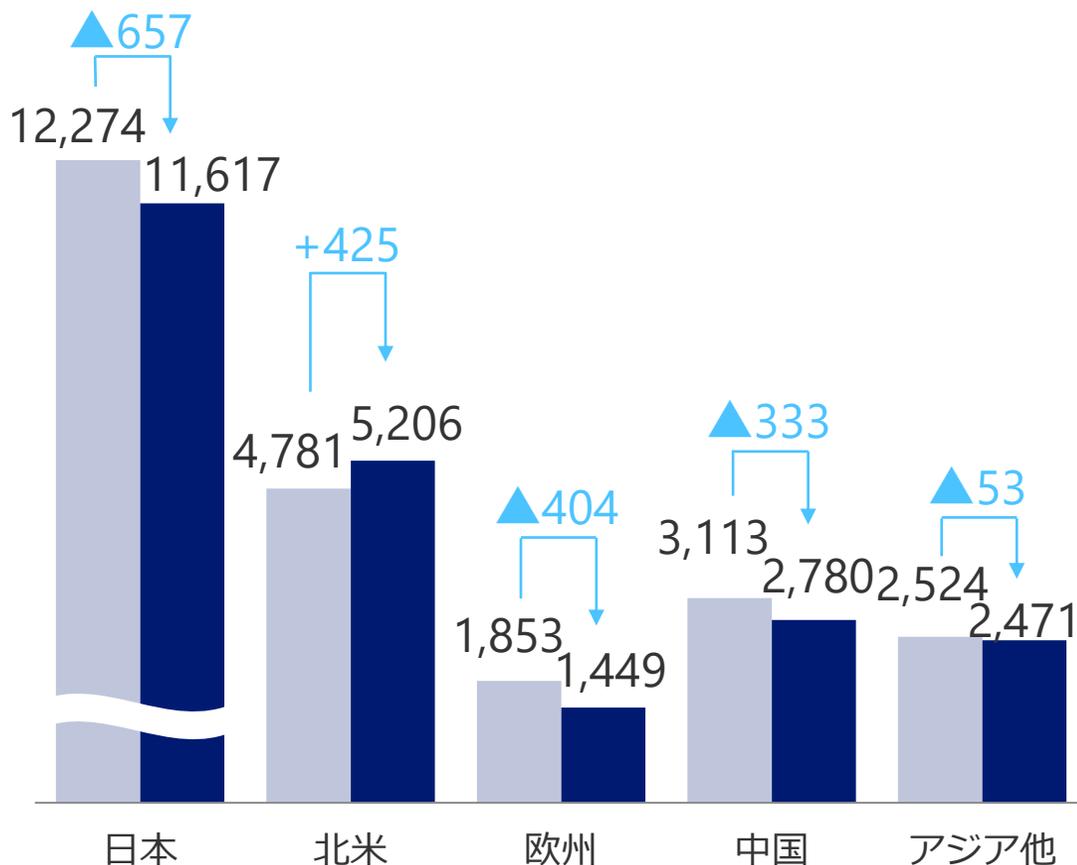
2025年3月期 第2四半期 実績 所在地別セグメント

2024年3月期 第2四半期 実績

2025年3月期 第2四半期 実績

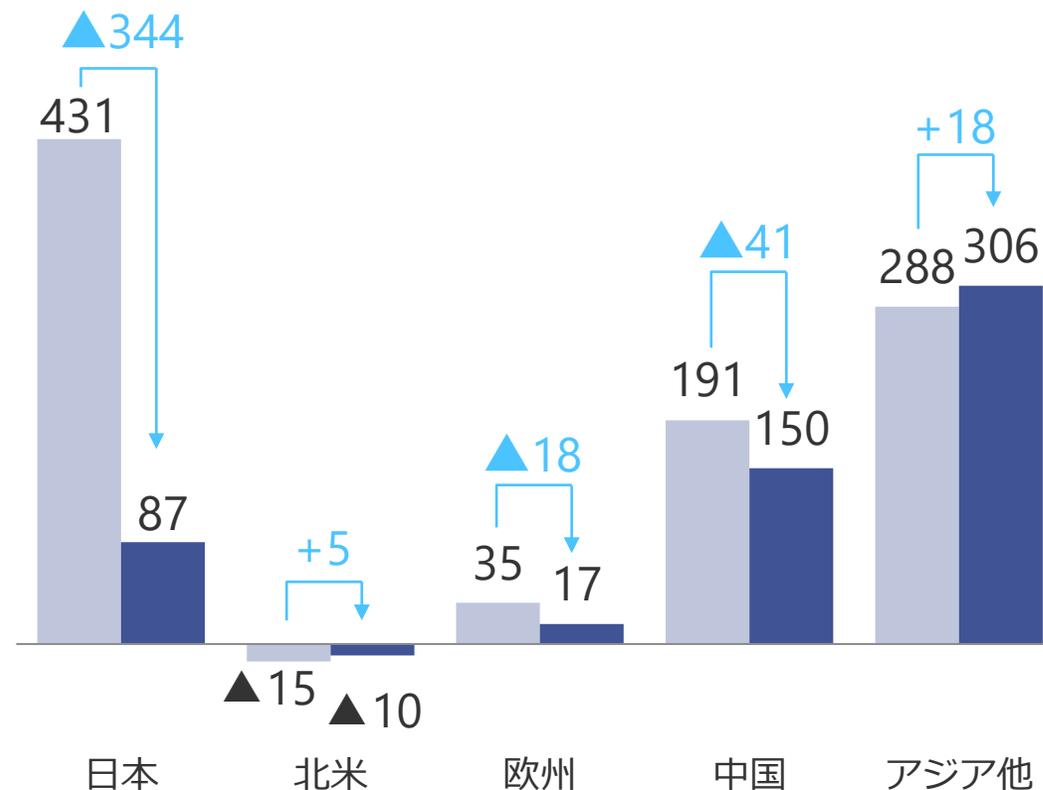
【単位：億円】

売上収益（前期比▲1,022）



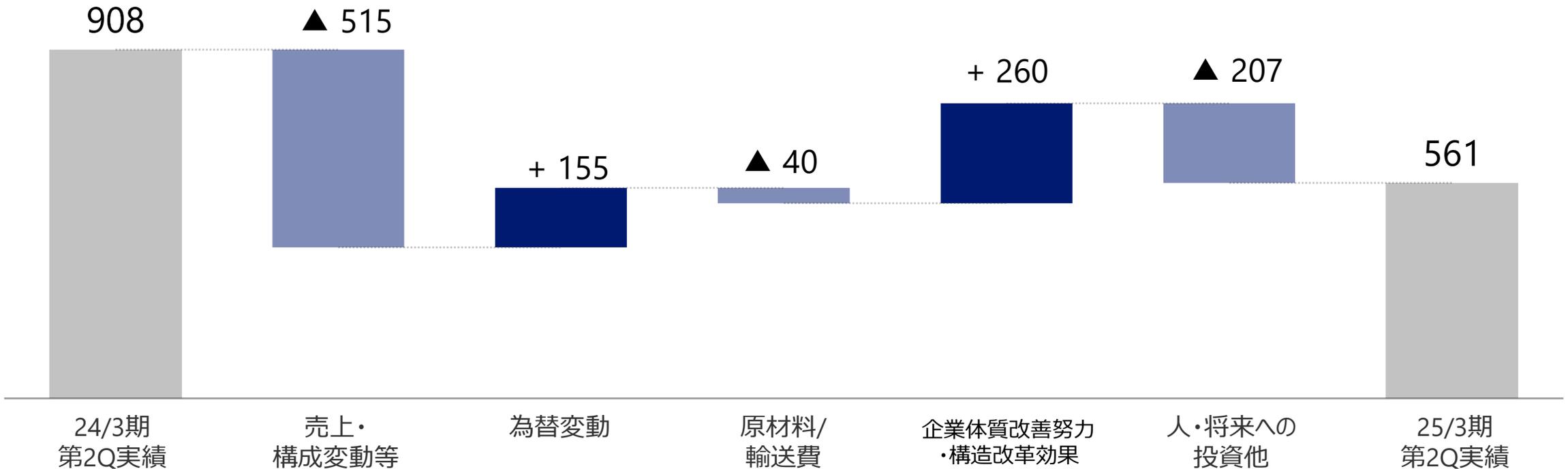
※外部顧客への売上収益

営業利益（前期比▲347）



2025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	▲ 305
売価・構成変動	▲ 210

為替変動	
内訳	
米ドル	+74
中国元	+51
ユーロ	+5
パーツ	+25

企業体質改善努力・構造改革効果	
“中身”を変え“力”をつける「フルモデルチェンジ」のために“スピード&アジャイル”に構造改革を推進 新製品・電動化製品投入による収益性向上 課題拠点の収益改善 聖域なき固定費の削減 等	

人・将来への投資	
人的資本への投資拡充 電動化・知能化・CNへの研究開発投資 電動化生準投資 等	

2025年3月期 通期 予想

2

2025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】

	2024年3月期 実績		2025年3月期 予想		増減	増減率 %	2025年3月期 予想(4月26日公表値)	
売上収益	49,095	-	48,000	-	▲1,095	▲2.2	49,200	-
営業利益	1,433	(2.9)	2,000	(4.2)	+567	+39.5	2,200	(4.5)
税引前利益	1,498	(3.1)	1,650	(3.4)	+152	+10.1	2,250	(4.6)
当期利益*1	908	(1.8)	1,000	(2.1)	+92	+10.1	1,300	(2.6)

*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	146	円	+1	円	+0.7	145	円
		中国元	20.2	円	20.6	円	+0.4	円	+2.0	20.0	円
	ハワートレインユニット 販売台数*2	1,052	万台	1,000	万台	▲52	万台	▲4.9	1,020	万台	
	(内 電動ユニット*3)	(226)		(232)		(+6)		(+2.7)	(246)		

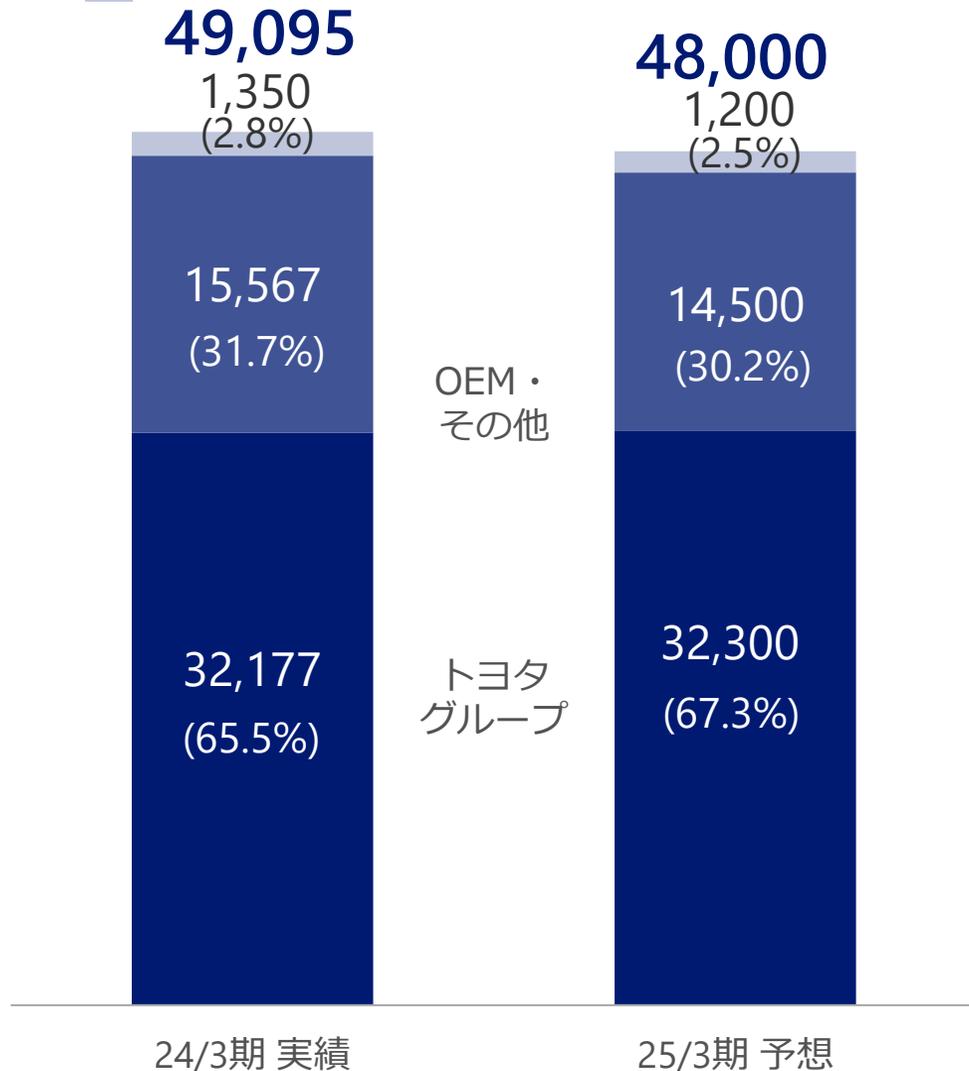
*2：AT, CVT, HEV, eAxleの合計販売台数 *3：HEV, eAxleの合計販売台数

2025年3月期 通期 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】



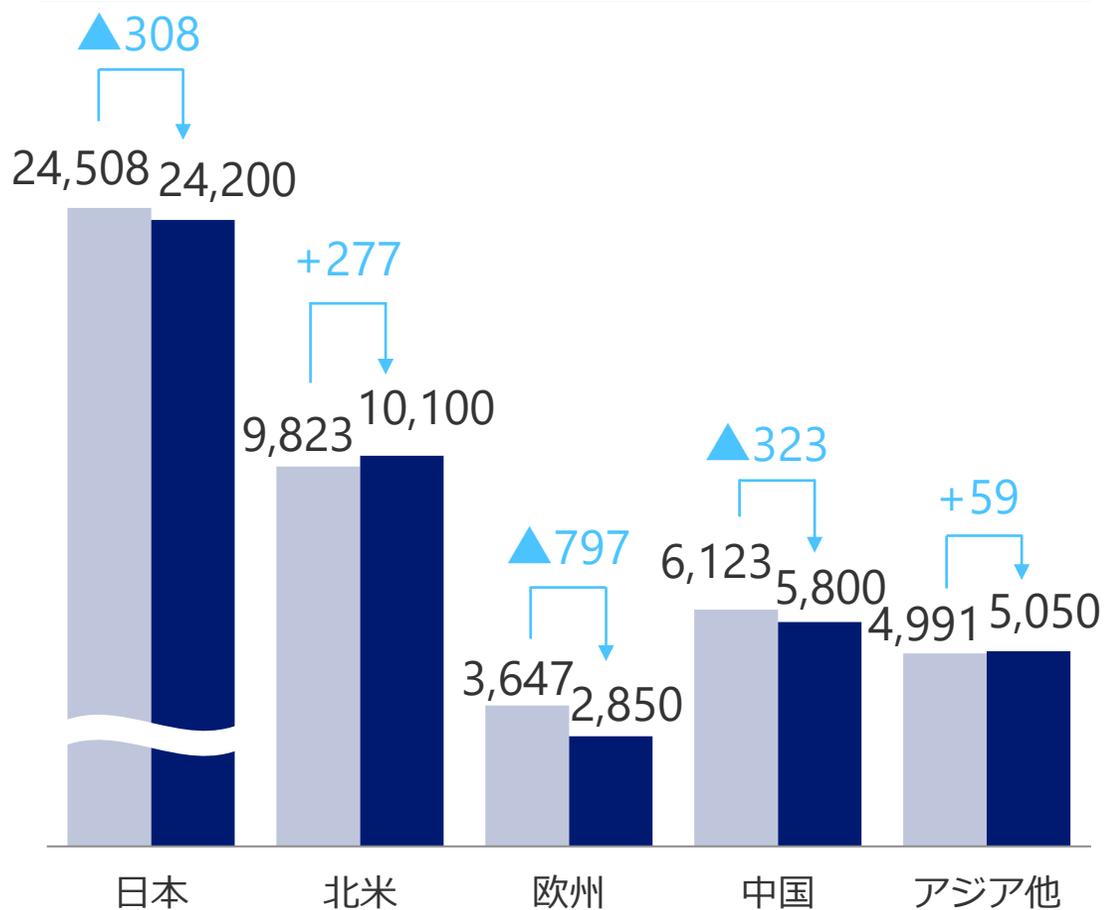
得意先別 (OEM・その他)				
得意先	2024年3月期 実績	2025年3月期 予想	増減	増減率 (%)
Stellantis	2,819	2,270	▲549	▲19.5
スズキ	1,685	1,900	+215	+12.7
VW & Audi	1,940	1,500	▲440	▲22.7
ボルボ	1,100	940	▲160	▲14.6
ホンダ	844	840	▲4	▲0.5
日産	790	750	▲40	▲5.1
三菱	783	690	▲93	▲11.9
吉利汽車	422	530	+108	+25.4
第一汽車	437	470	+33	+7.4
いすゞ	518	400	▲118	▲22.9
その他	4,229	4,210	▲19	▲0.3
合計	15,567	14,500	▲1,067	▲6.9
(参考) 中国民族系	2,184	2,150	▲34	▲1.6

2025年3月期 通期 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

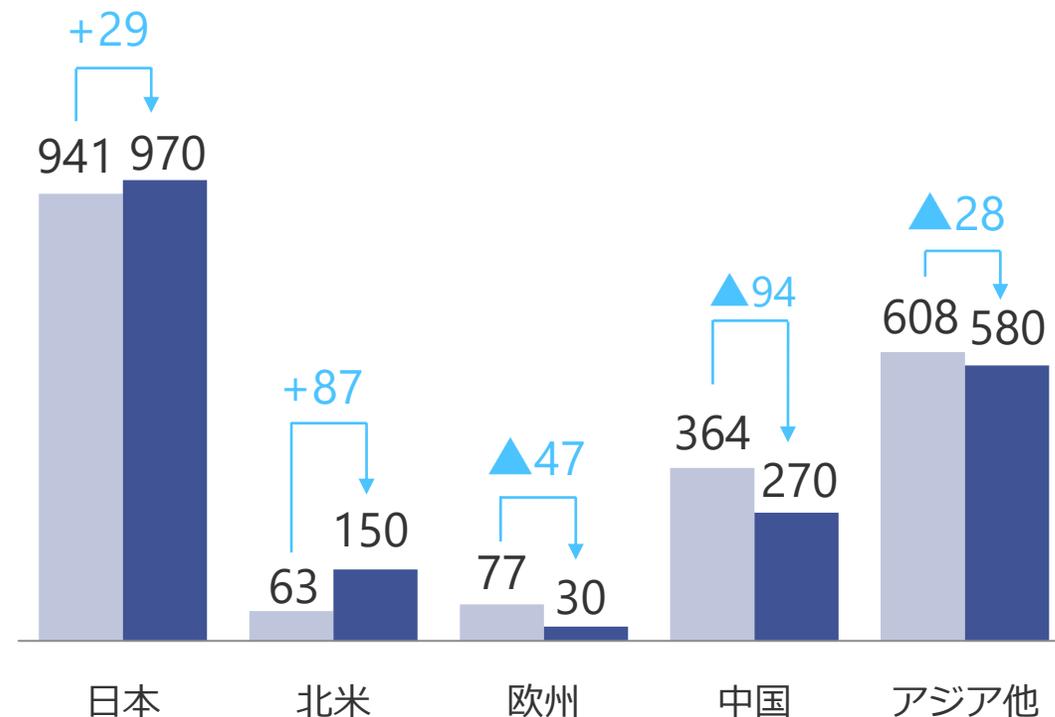
【単位：億円】

売上収益 (前期比▲1,095)



※外部顧客への売上収益

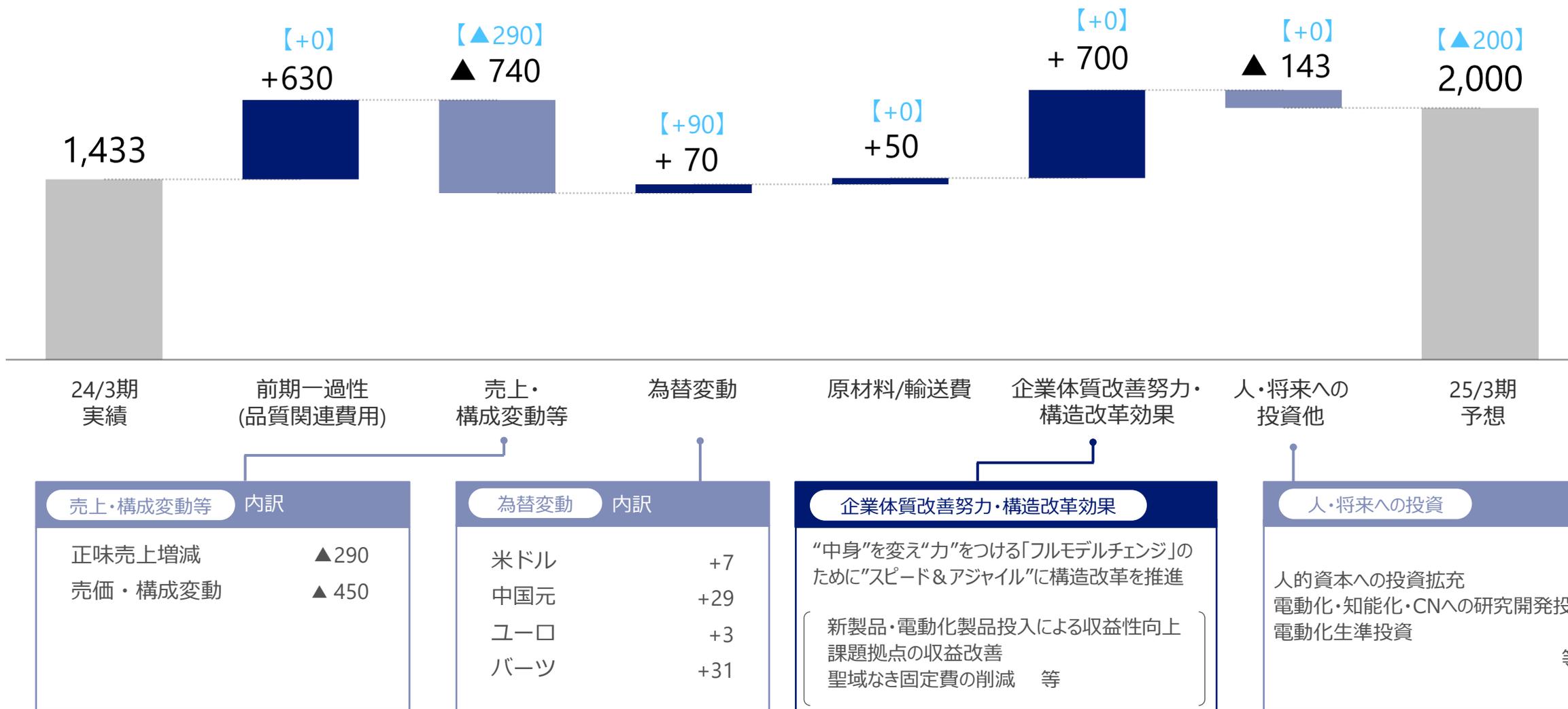
営業利益 (前期比▲63*) *品質関連費用630億円除く



2025年3月期 予想 営業利益増減

【前回公表(2024年4月26日)との差異】

【単位：億円】



トピックス

3

三菱電機との次世代電動化事業関連製品の開発に関する業務提携契約を締結

(開示事項の変更) 三菱電機モビリティ、アイシンの次世代電動化事業関連製品の開発に関する業務提携契約を締結

三菱電機モビリティ株式会社（取締役社長：加賀 邦彦、以下「三菱電機モビリティ」）及び株式会社アイシン（取締役社長：吉田 守孝、以下「アイシン」）は、次世代電動化関連製品の開発に関する業務提携契約（以下「本契約」）を本日締結しました。これに伴い、三菱電機株式会社（執行役社長：漆間 啓、以下「三菱電機」。三菱電機と三菱電機モビリティを総称して「三菱電機グループ」）、三菱電機モビリティ及びアイシンが 2024 年 5 月 24 日付で開示した「三菱電機、三菱電機モビリティ、アイシンが次世代電動化関連製品に関する合弁会社設立に基本合意」を解消いたしました。

三菱電機グループとアイシンは、本年 5 月、次世代電動化関連製品事業に関する合弁会社の設立に基本合意し、合弁会社設立に向けた検討を進めてまいりました。カーメーカーの電動化に対するニーズが多様化する中、限られた経営資源を適切に配置し、新たな魅力ある製品を様々なお客様にスピード感を持って提供していくためには、本契約の締結が現時点では最善であるという判断に至りました。本契約に基づき両社で取り組むプロジェクトは、アイシンで先行開発を進める電動車向けの電動駆動モジュール※とし、本契約締結後、速やかに三菱電機モビリティとアイシンによる開発を開始する予定です。三菱電機モビリティとアイシンの技術力のシナジー効果を最大化することで競争力のある商品を生み出し、2020 年代後半の市場投入を目指します。

なお、将来における協業のあり方として合弁会社の設立のスコープ・設立タイミング等については、継続協議してまいります。

三菱電機グループとアイシンは、それぞれの強みを生かし連携することで、多様化する電動化へのニーズに応え、社会全体の課題であるカーボンニュートラルの実現に貢献していきます。

※電動駆動モジュールは BluE Nexus を通じた販売を想定しています。

グループ経営の更なる強化 (アイシン化工の吸収合併)

連結子会社との事業再編(合併)について

株式会社アイシン（以下、当社）は、本日、連結子会社であるアイシン化工株式会社（以下、アイシン化工）を吸収合併（以下、本合併）することに基本合意しましたのでお知らせいたします。

自動車業界を取り巻く環境は大きく変わりつつあり、カーボンニュートラルやモビリティの電動化、知能化の流れがより一層加速しています。特にクルマの電動化に関しては、BEV化によりクルマそのものの構造やユーザーの求める価値、サプライチェーンのあり方など産業全体のバリューチェーンが大きく変化しています。

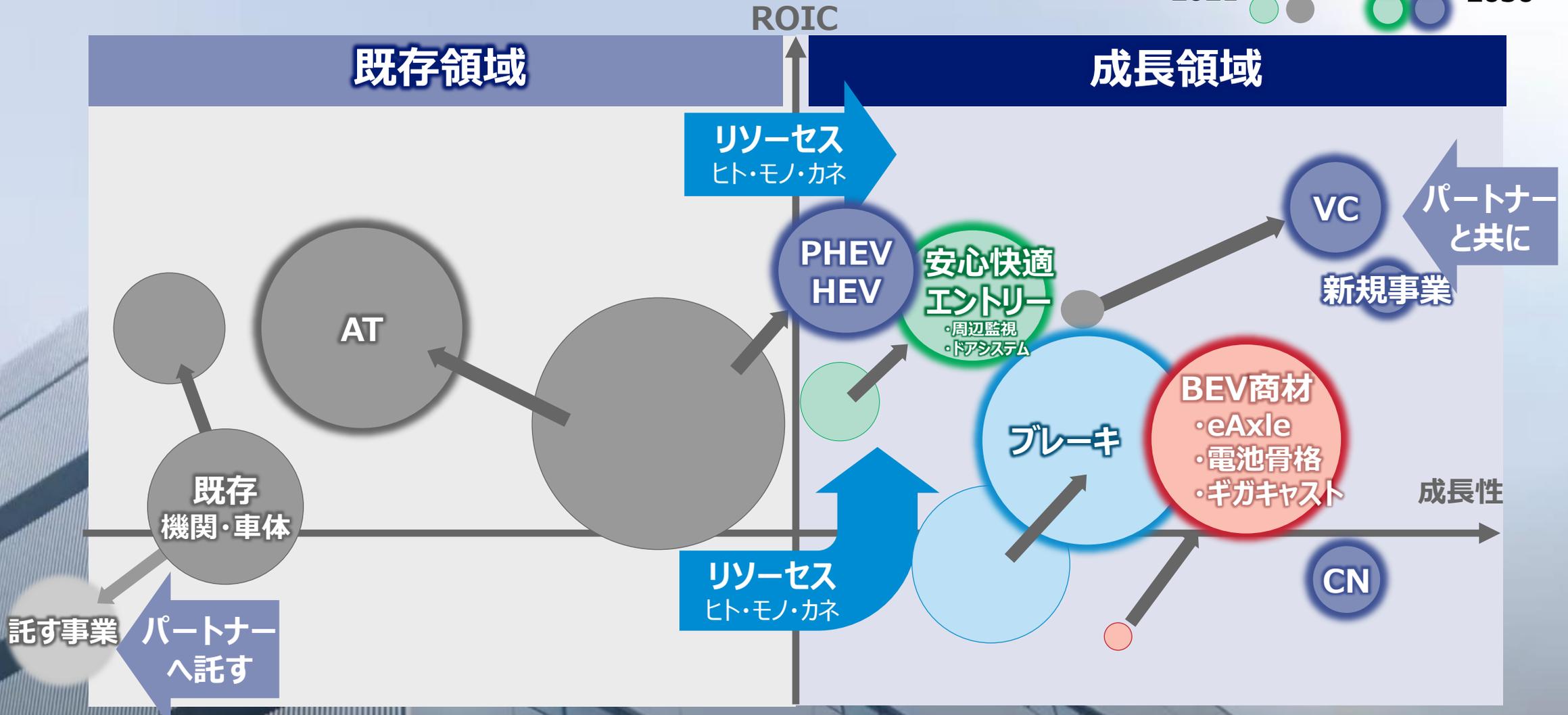
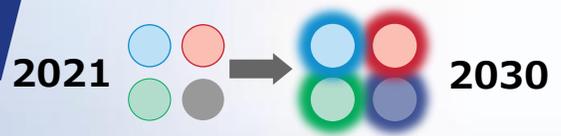
当社は、このような環境変化を事業機会に変えるべく、社会課題を解決する事業を成長領域と位置づけ、事業ポートフォリオの変革を推進しています。この変革の実現に向け、グループ全体でリソースを最適に配分・活用することを目的に、分社化経営からグループ経営へと舵を切り、成長領域のさらなる強化・拡大をめざします。

アイシン化工はこれまで自動車用化成品・摩擦材・樹脂部品など複数の事業領域を担ってききましたが、グループ内各社の事業と重複する部分もあり、それぞれの領域の強みをスピード感をもって活かしつつグループ全体として効率的に成長していくために、アイシンと一体化して事業領域を再編するという判断に至りました。

本合併によりアイシン化工が当社と一体となることで、経営リソースを最適に配分・活用し、当社グループの成長戦略の中で経営効率を高めていきます。

ポートフォリオ改革の一環として、次世代電動化関連製品の開発加速とグループ経営の更なる強化を推進

30年を見据えた事業ポートフォリオの変革



HEV/PHEVについても成長領域と位置付け、次世代製品の開発を推進

電動化・知能化 開発進捗状況

北海道豊頃試験場で「電動化・知能化 技術試乗体験会」を開催

2024年8月下旬に、北海道豊頃町のアイシン豊頃試験場で「電動化・知能化 技術試乗体験会」開催。
報道関係者などに開発中の最新技術（電動ユニット・ブレーキ・空力デバイス・車両統合制御等）を披露しました。



北海道 豊頃試験場



技術試乗体験会の様子

電動化・知能化 開発進捗状況

電動化・知能化 技術試乗体験会 出展製品

電動ユニット

試乗会出展



小型化



Xin1



2モーター
HEV

コンポーネント
高効率・小型化の追求
部品統合から機能統合へ

ブレーキ

試乗会出展



回生協調ブレーキ



電動ブレーキ

熱マネジメントデバイス



冷却モジュール



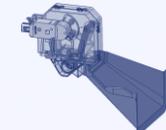
冷媒モジュール

空力デバイス

試乗会出展



グリル
シャッター



可動
スパツ



可動リア
スポイラー

電池骨格/ギガ・メガキャスト



ロッカーEA



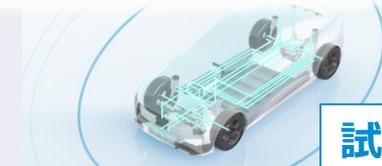
バッテリー
ヒートシンク



アルミ
ボデー骨格

知能化・統合制御

複数の製品をソフトウェアでつなぐ



試乗会出展

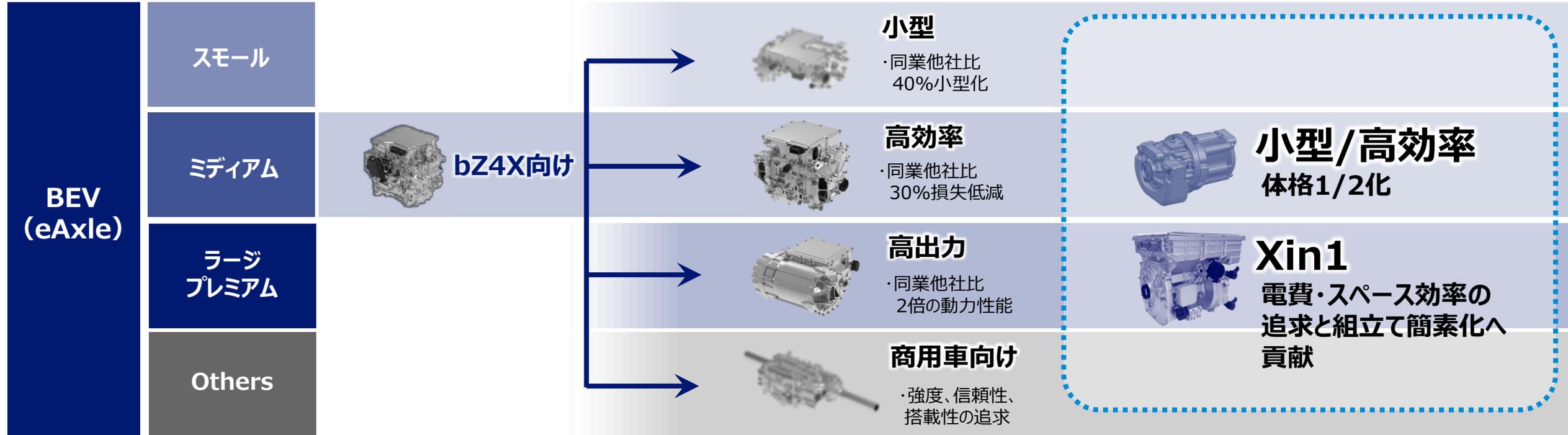
制御
運動制御から統合制御へ

電動化・知能化 開発進捗状況（電動ユニットラインアップ）

2020

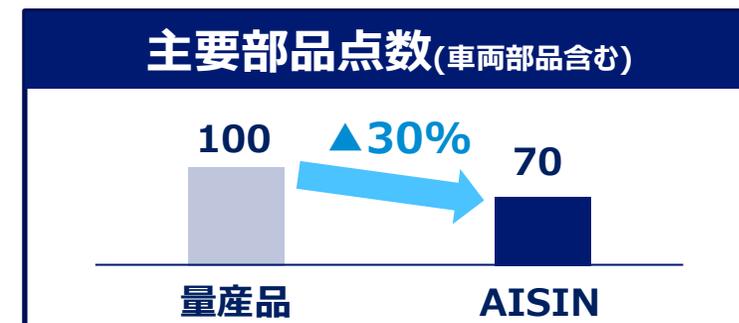
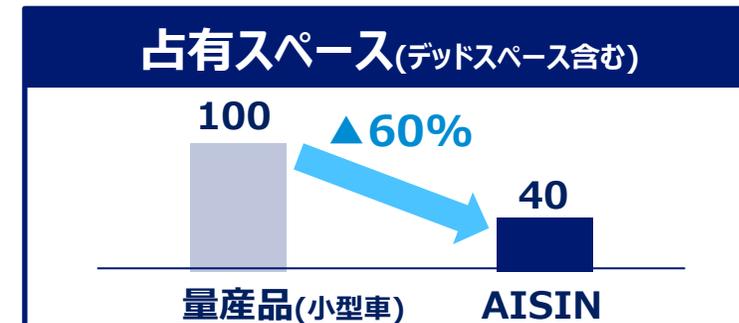
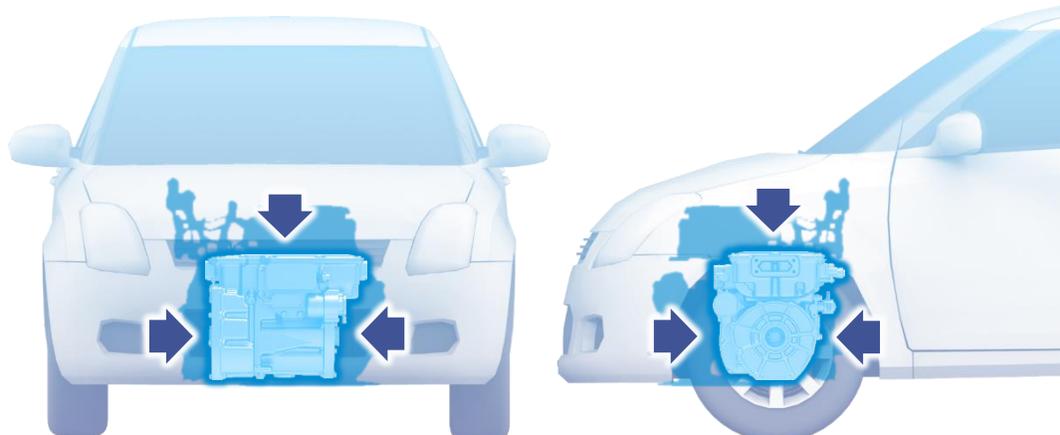
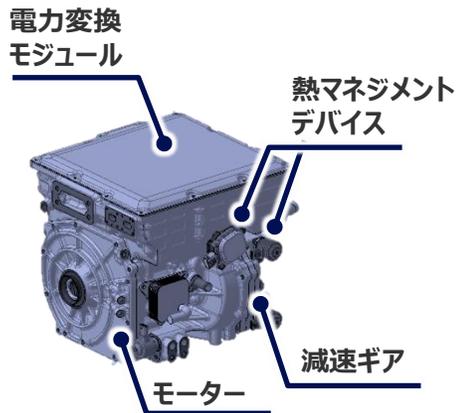
2025

2030



電動車市場の動向を見据え、必要な時期に必要な商品を投入すべく開発を進める

電動化・知能化 開発進捗状況 (アイシンの強みを活かしたXin1)



機能

3in1

熱マネジメント

電力変換

技術

小型化技術
(体格1/2)

パッケージ技術

統合制御

×

アライアンス等の活用

第3世代技術・熱マネ、アライアンスを活用したアイシンにしかできないXin1を20年代後半めざし開発中

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
 （累計※729億円資金創出）

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
- ・エクセディ資本関係解消
- ・他プロジェクト（活動中）

低効率資産の早期圧縮

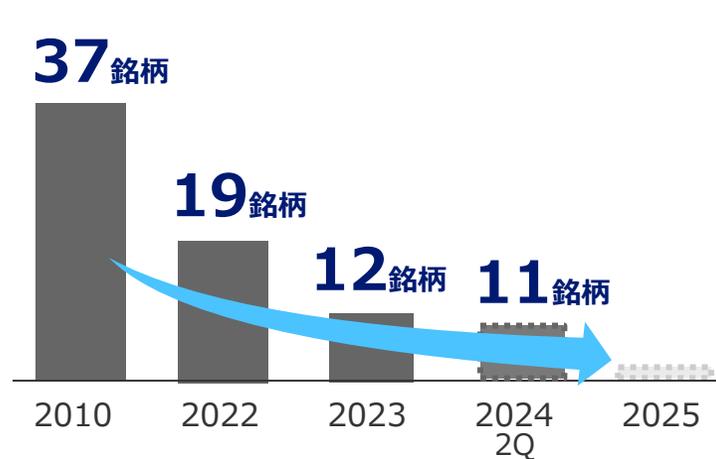
- ・余剰資産の構造改革
- ・生産法人統廃合（活動中）

政策保有株式

政策保有株式売却を実行
 （累計※1,137億円資金創出）

1,000億円以上売却

ゼロ化を目指す

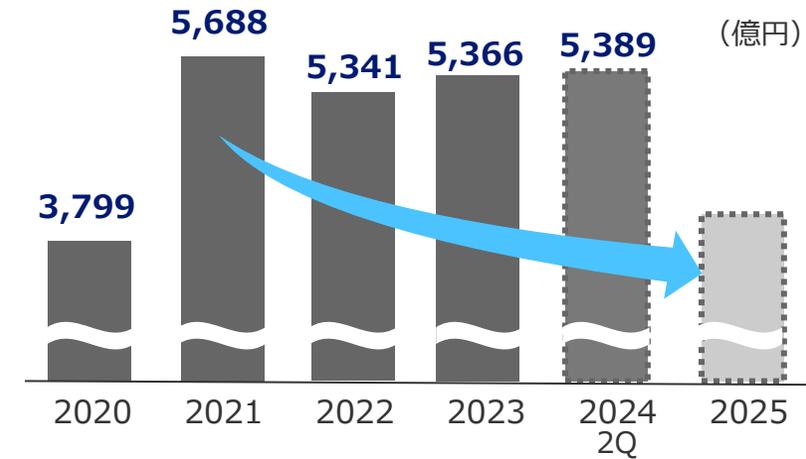


グローバル在庫

グローバル在庫圧縮
 （21年度比299億円資金創出）

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



※23年度から当期までの累計

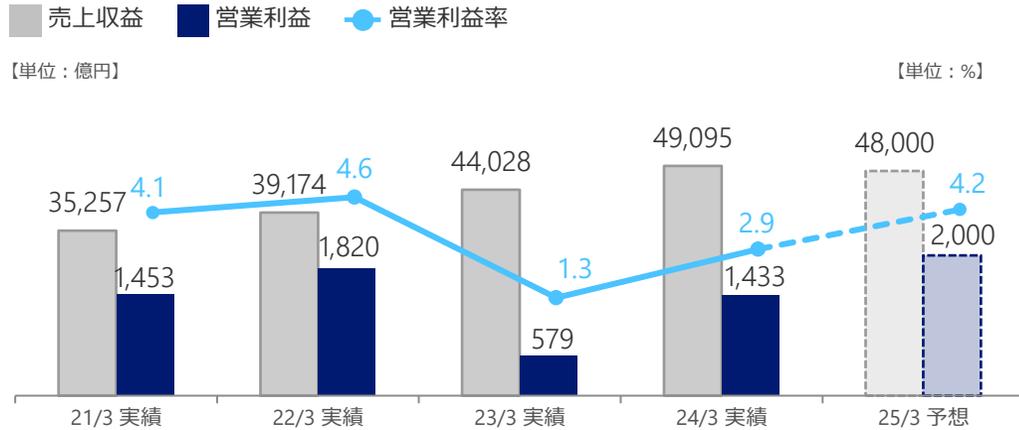
25年度までに総資産の10%（4,000億円）を目標に保有資産圧縮を推進

参考情報

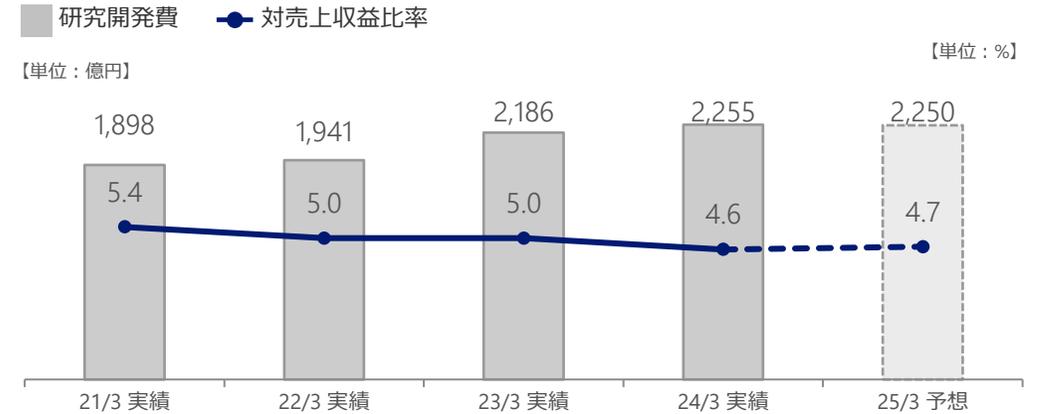
4

業績ハイライト

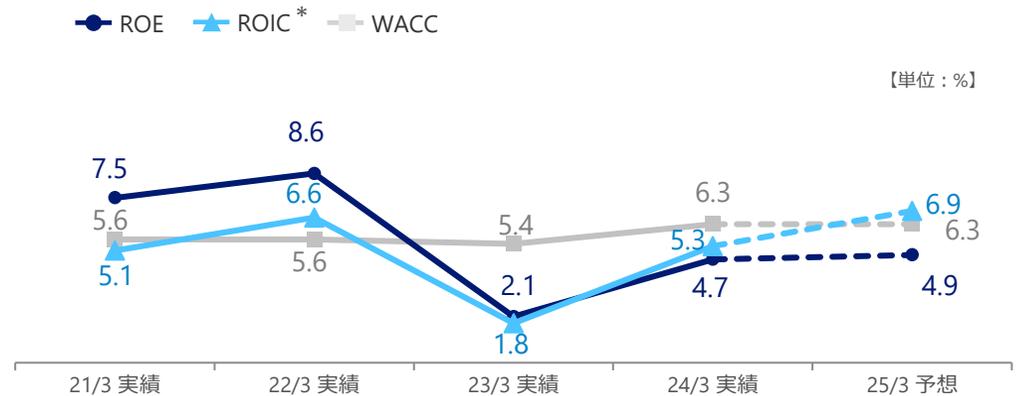
売上収益／営業利益／営業利益率



研究開発費／対売上収益比率

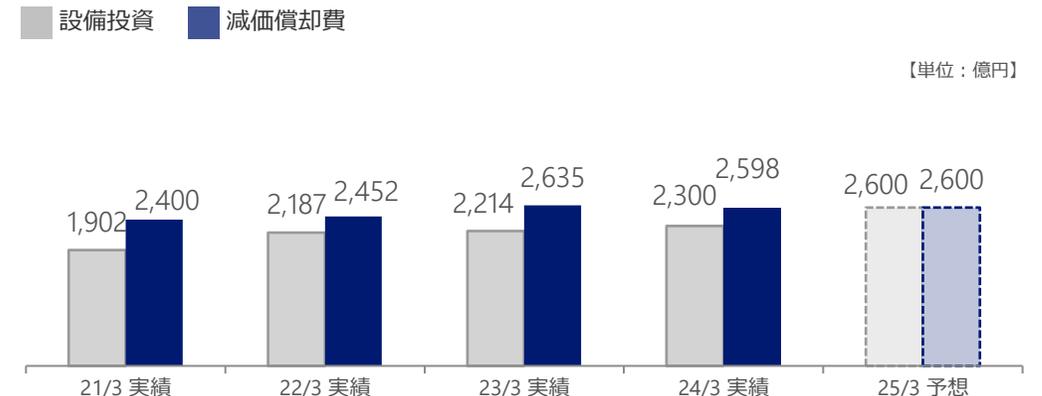


自己資本利益率／投下資本利益率／加重平均資本コスト



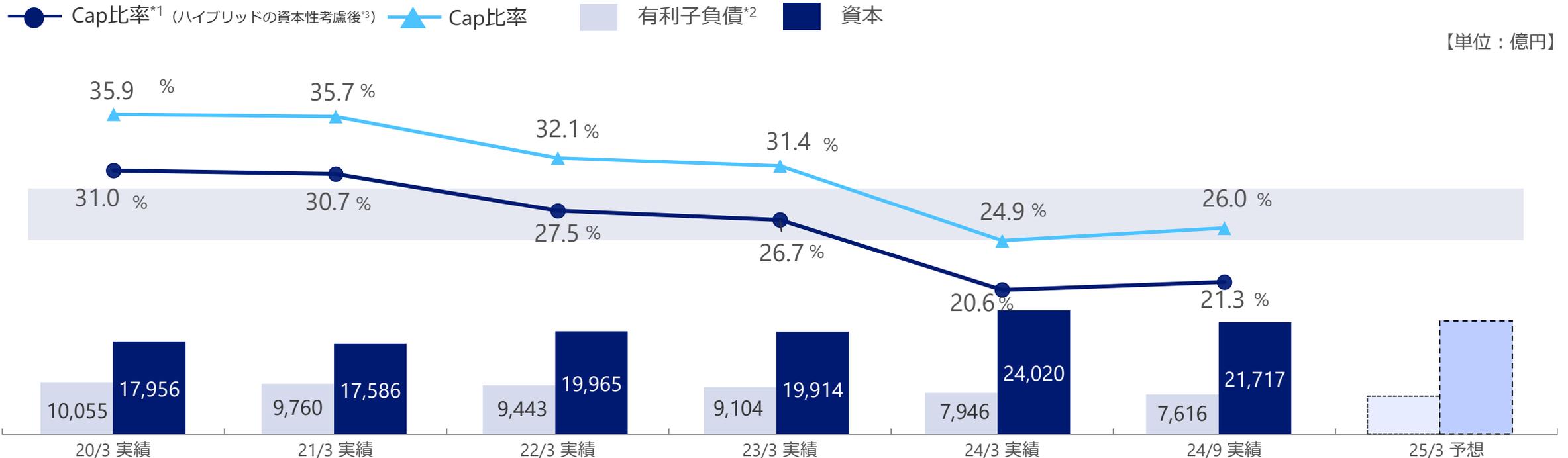
*税引き後営業利益÷(棚卸資産+有形固定資産+無形資産)

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。



今期は資本効率性を追求することを目的として1,000億円を上限に自己株式取得中（2024.7～）。
 今後も財務の安全性を確保した上で、自己株式取得等の株主還元の実施を検討していく。

*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

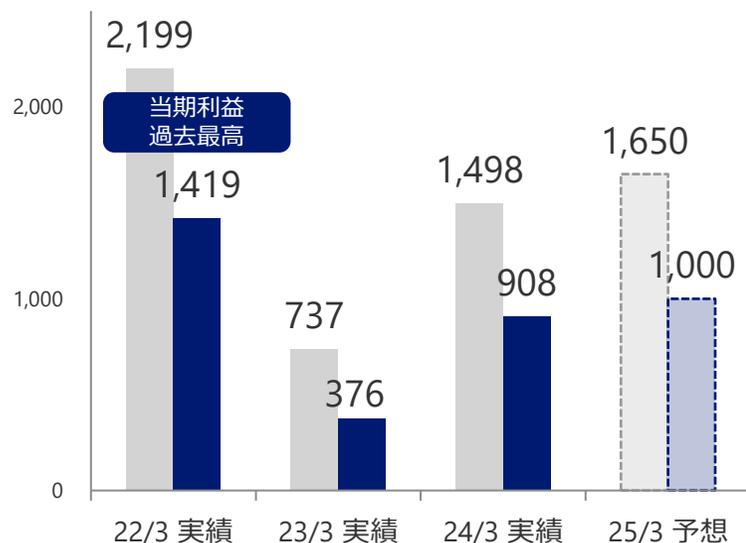
株主還元

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、自己株式取得の継続的な実施を検討しています。

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

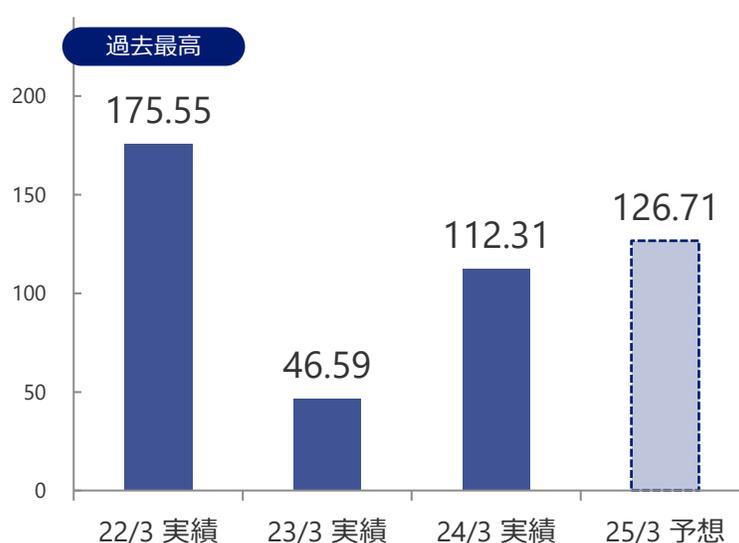
【単位：億円】



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) ※株式分割後換算

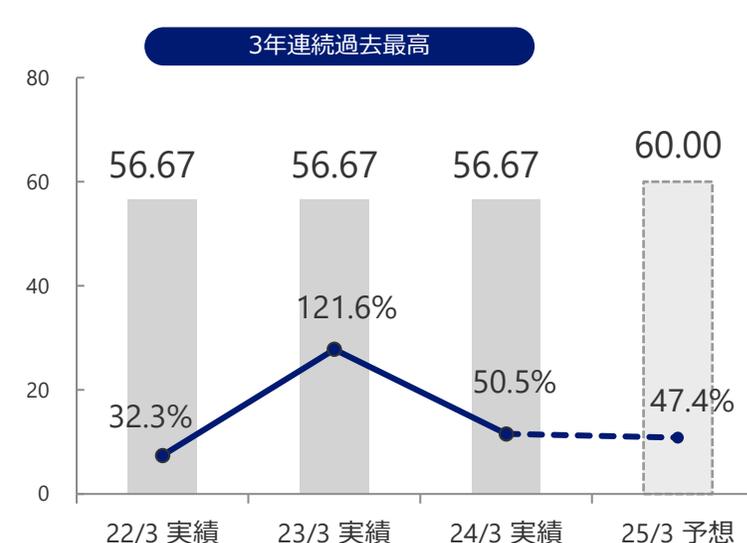
【単位：円】



1株当たり配当金／配当性向

■ 1株当たり配当金 ● 配当性向 ※株式分割後換算

【単位：円】





【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。