

2025年3月期 第3四半期 決算説明会

2025年1月31日
株式会社アイシン

2025年3月期 第3四半期 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、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、売上減少や人・将来への投資があったものの、円安効果や企業体質改善努力の成果により、品質関連費用を計上した前年同期に比べ増益。

通期 業績予想

第3四半期は前回公表に対し、概ね計画通りに進捗しており前回公表を据え置く。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

資本コスト低減に向けた資本政策の一環である自己株式取得は取得終了。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3四半期 実績

1

2025年3月期 第3四半期 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3四半期実績		2025年3月期 第3四半期実績		増減	増減率 %
売上収益	37,287	-	36,021	-	▲1,266	▲3.4
営業利益	937	(2.5)	1,159	(3.2)	+222	+23.7
税引前利益	1,055	(2.8)	923	(2.6)	▲132	▲12.4
当期利益*1	673	(1.8)	497	(1.4)	▲176	▲26.1

*1：親会社の所有者に帰属する当期利益

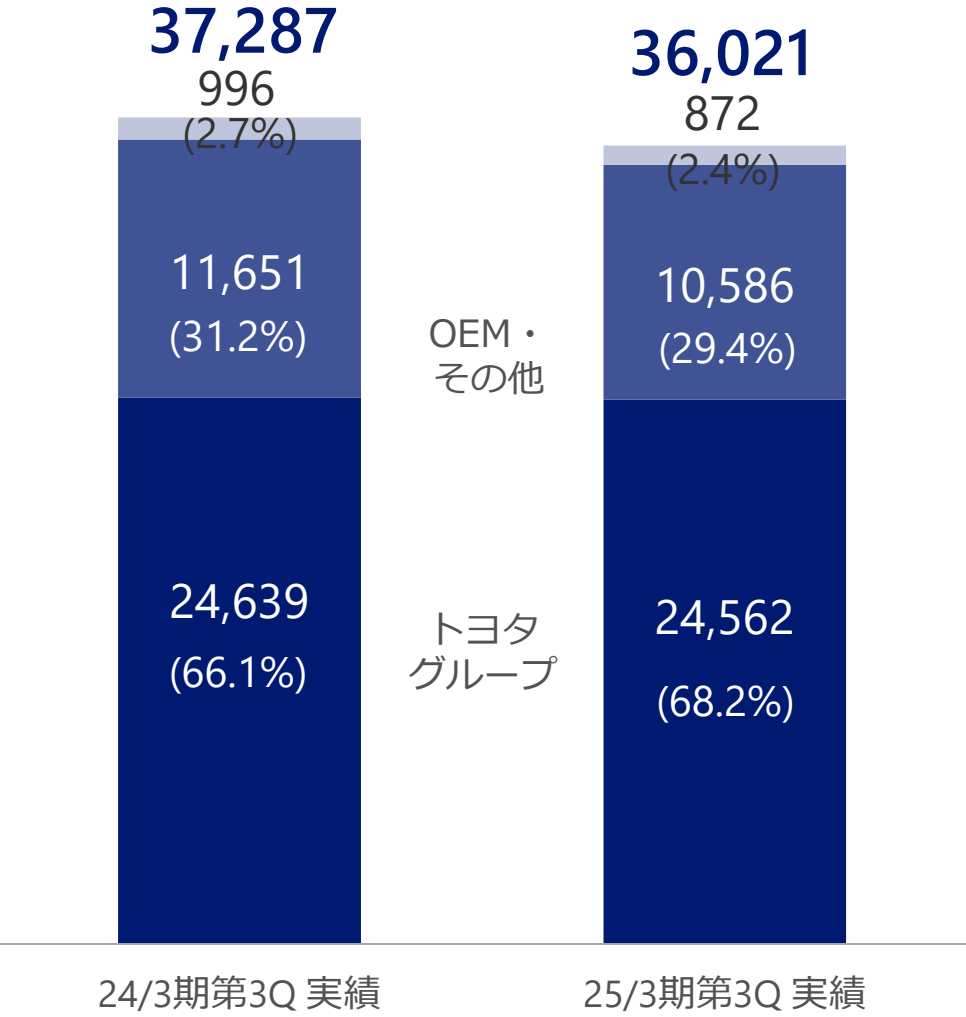
前提条件	為替レート	米ドル	144	円	153	円	+9	円	+6.3
		中国元	20.0	円	21.2	円	+1.2	円	+6.0
	トヨタ生産台数		753	万台	737	万台	▲16	万台	▲2.1
	パワーtrainユニット 販売台数*2		809	万台	760	万台	▲49	万台	▲6.0
	(内 電動ユニット*3)		(171)		(172)		(+1)		(+0.6)

*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3四半期 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3四半期 実績	2025年3月期 第3四半期 実績	増減	増減率 (%)
Stellantis	2,101	1,661	▲440	▲20.9
スズキ	1,208	1,389	+181	+15.0
VW & Audi	1,489	1,200	▲289	▲19.4
ボルボ	792	697	▲95	▲11.9
ホンダ	620	621	+1	+0.2
日産	569	523	▲46	▲8.1
三菱	562	507	▲55	▲9.9
吉利汽車	301	428	+127	+42.3
第一汽車	355	361	+6	+1.7
長安汽車	400	331	▲69	▲17.4
その他	3,254	2,868	▲386	▲11.9
合計	11,651	10,586	▲1,065	▲9.1
(参考) 中国民族系	1,725	1,677	▲48	▲2.8

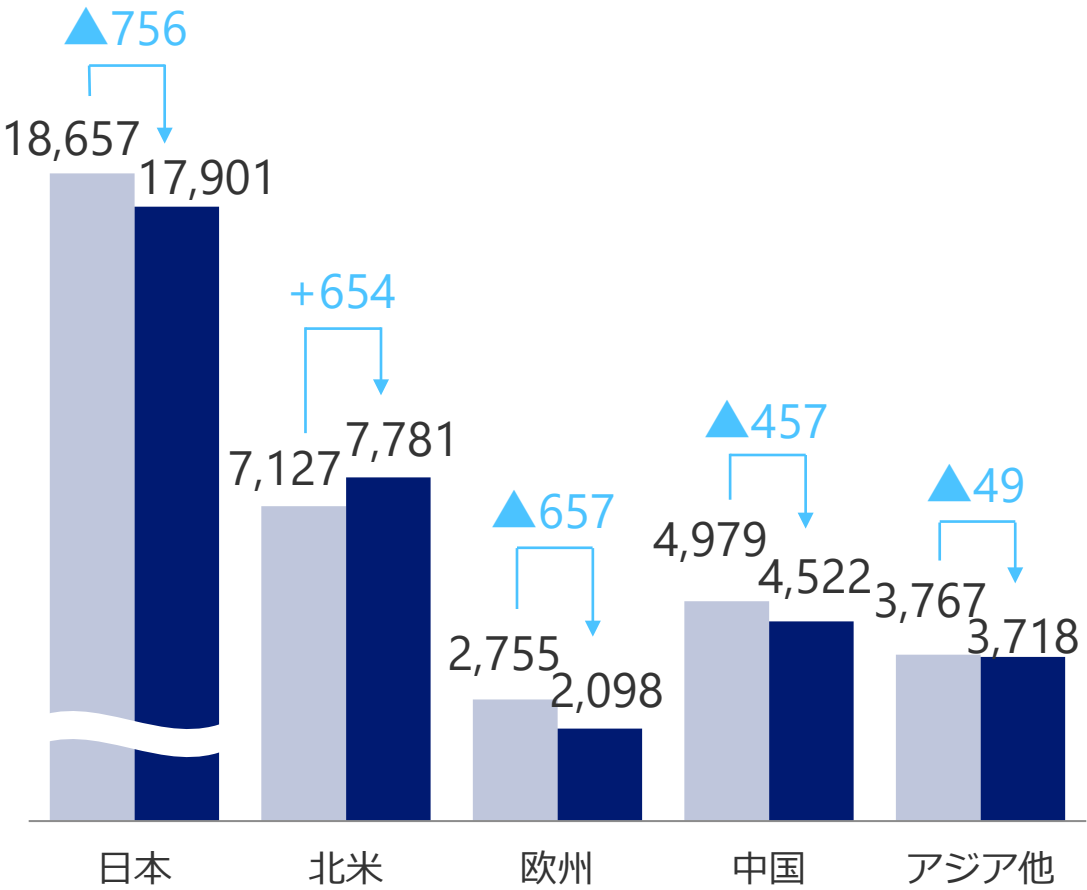
2025年3月期 第3四半期 実績 所在地別セグメント

2024年3月期 第3四半期 実績（品質関連費用除く）

2025年3月期 第3四半期 実績

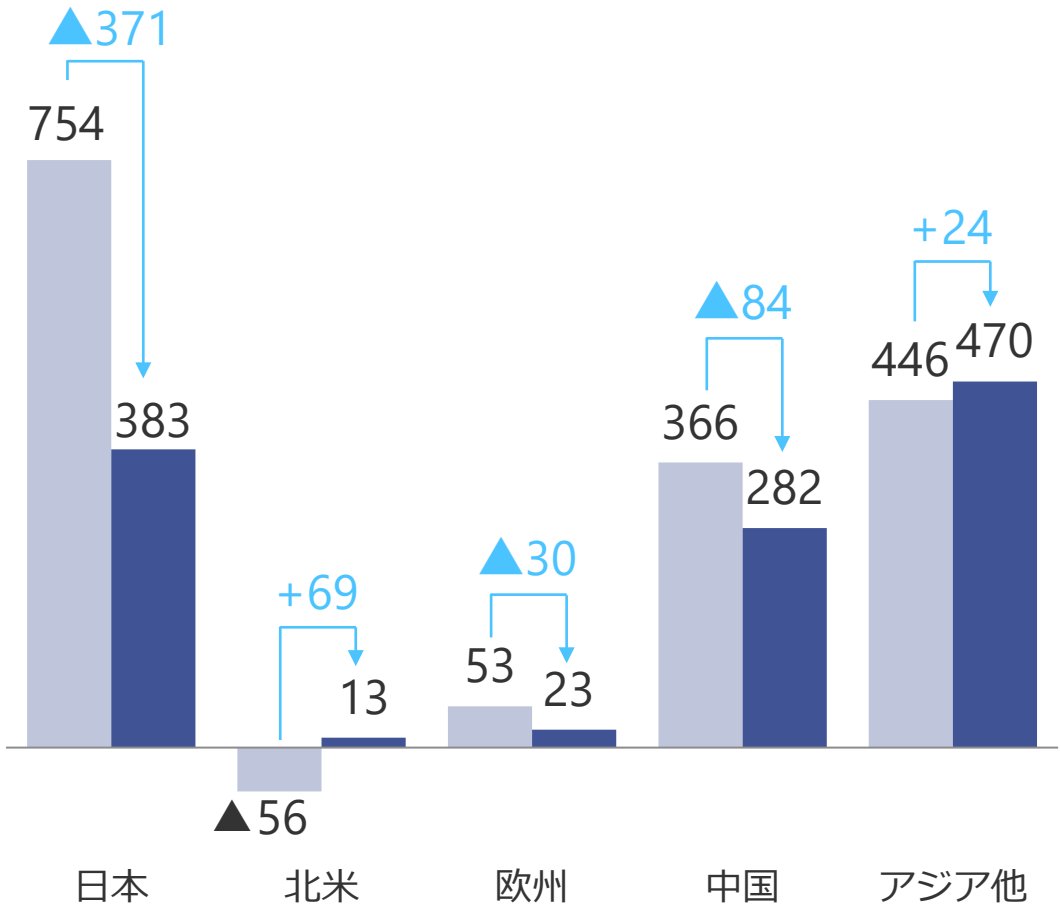
【単位：億円】

売上収益（前期比▲1,266）



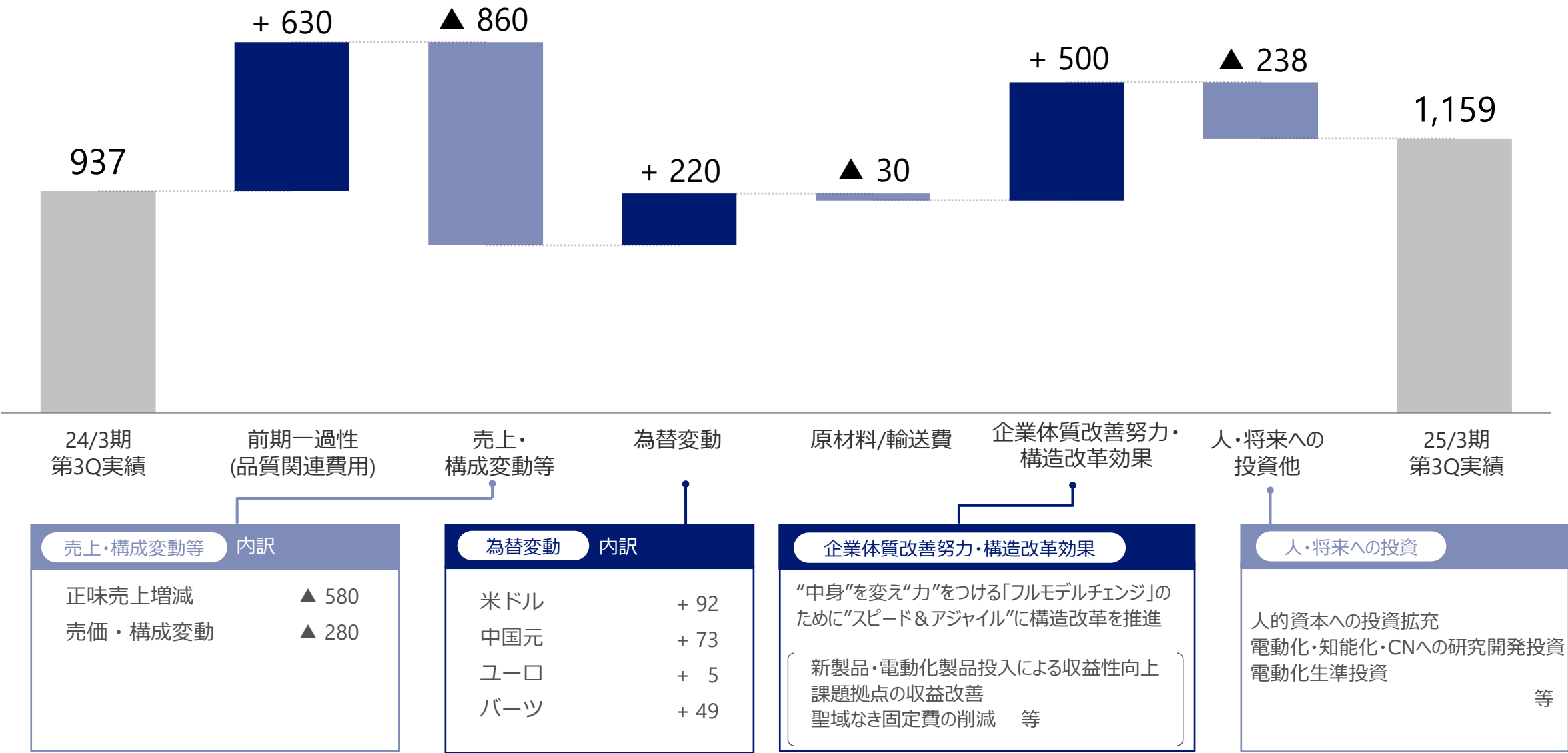
※外部顧客への売上収益

営業利益（前期比▲408 *） *品質関連費用630億円除く



2025年3月期 第3四半期 実績 営業利益増減

【単位：億円】



【参考】2025年3月期 通期 予想 決算サマリー（10月31日公表値）

() 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	-	48,000	-	▲ 1,095	▲ 2.2
営業利益	1,433	(2.9)	2,000	(4.2)	+567	+39.5
税引前利益	1,498	(3.1)	1,650	(3.4)	+152	+10.1
当期利益*1	908	(1.8)	1,000	(2.1)	+92	+10.1

*1：親会社の所有者に帰属する当期利益

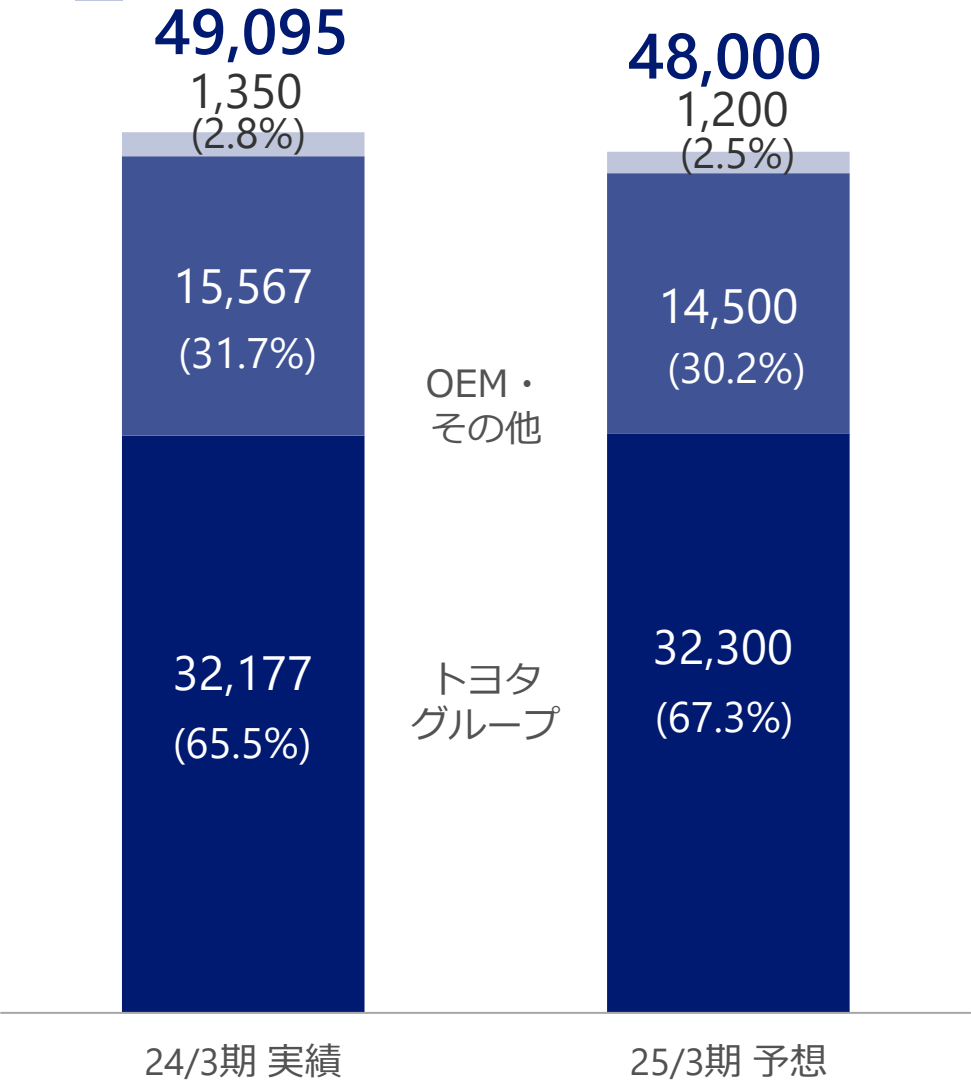
前提条件	為替レート	米ドル	145	円	146	円	+1	円	+0.7
		中国元	20.2	円	20.6	円	+0.4	円	+2.0
	パワートレインユニット 販売台数*2		1,052		1,000		▲ 52		▲ 4.9
				万台		万台		万台	
		(内 電動ユニット*3)	(226)		(232)		(+6)		(+2.7)

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

【参考】2025年3月期 通期 予想 得意先別売上収益（10月31日公表値）

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】



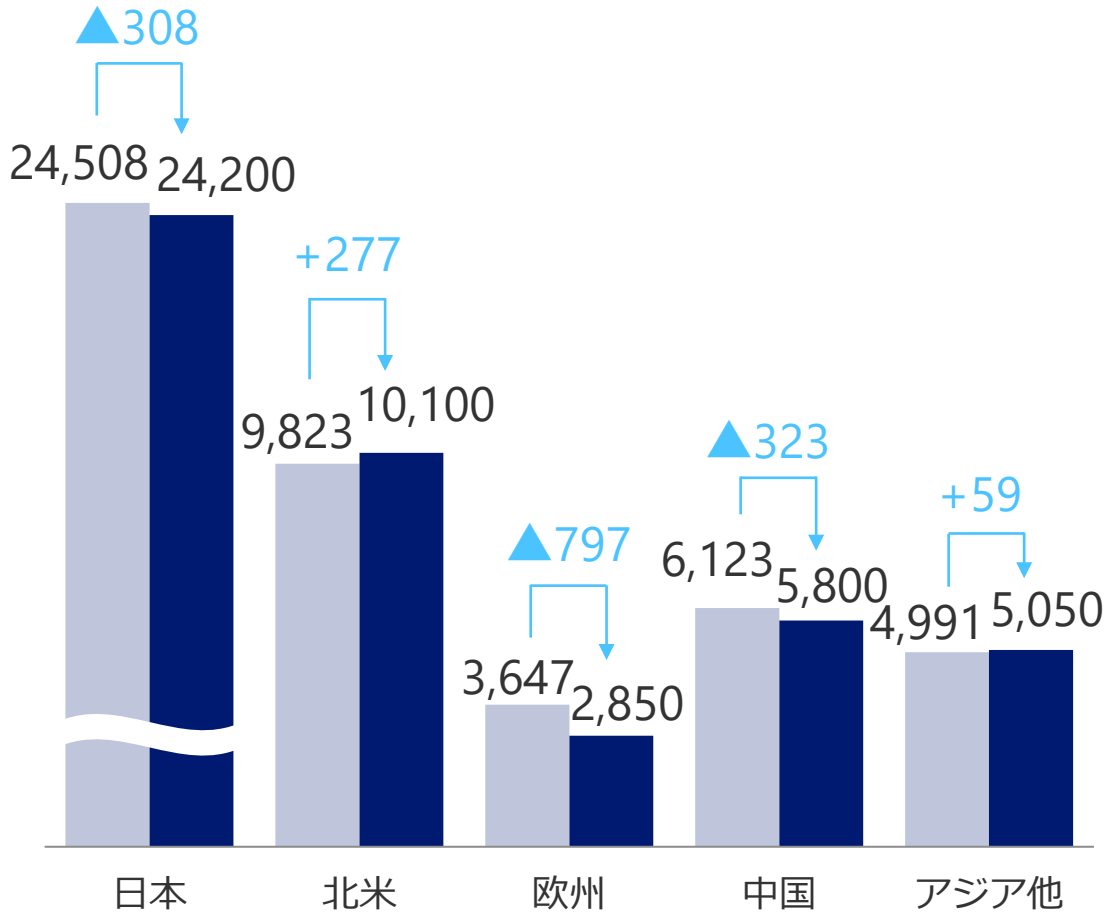
得意先別（OEM・その他）				
得意先	2024年3月期 実績	2025年3月期 予想	増減	増減率 (%)
Stellantis	2,819	2,270	▲549	▲19.5
スズキ	1,685	1,900	+215	+12.7
VW & Audi	1,940	1,500	▲440	▲22.7
ボルボ	1,100	940	▲160	▲14.6
ホンダ	844	840	▲4	▲0.5
日産	790	750	▲40	▲5.1
三菱	783	690	▲93	▲11.9
吉利汽車	422	530	+108	+25.4
第一汽車	437	470	+33	+7.4
いすゞ	518	400	▲118	▲22.9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

【参考】2025年3月期 通期 予想 所在地別セグメント（10月31日公表値）

2024年3月期 実績（品質関連費用除く） 2025年3月期 予想

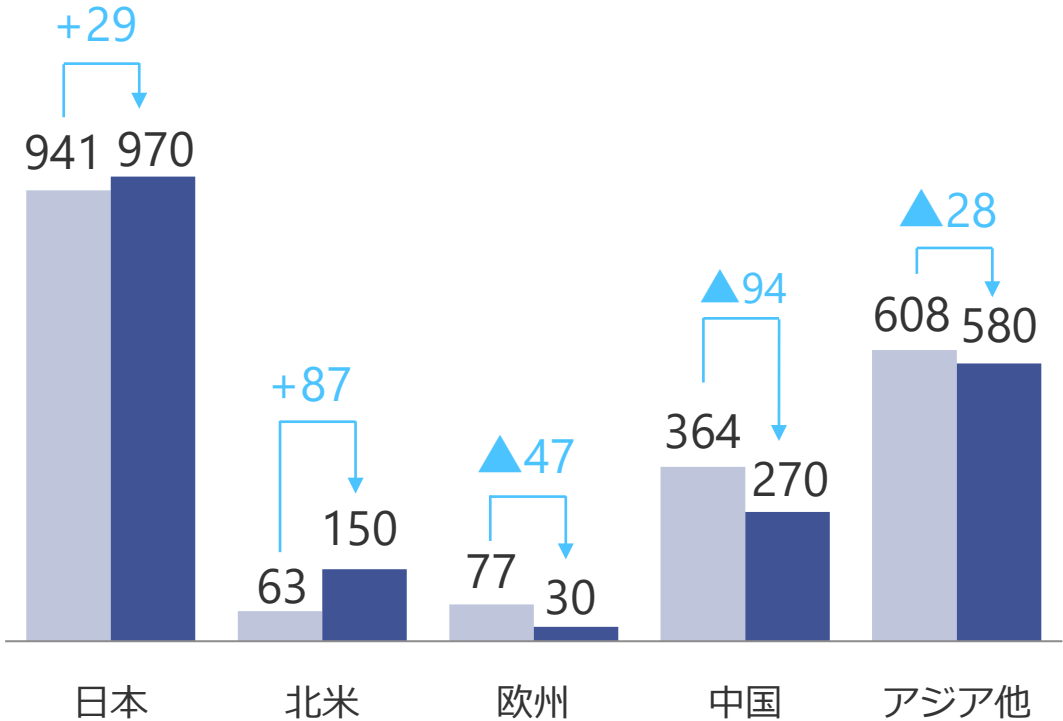
【単位：億円】

売上収益（前期比▲1,095）



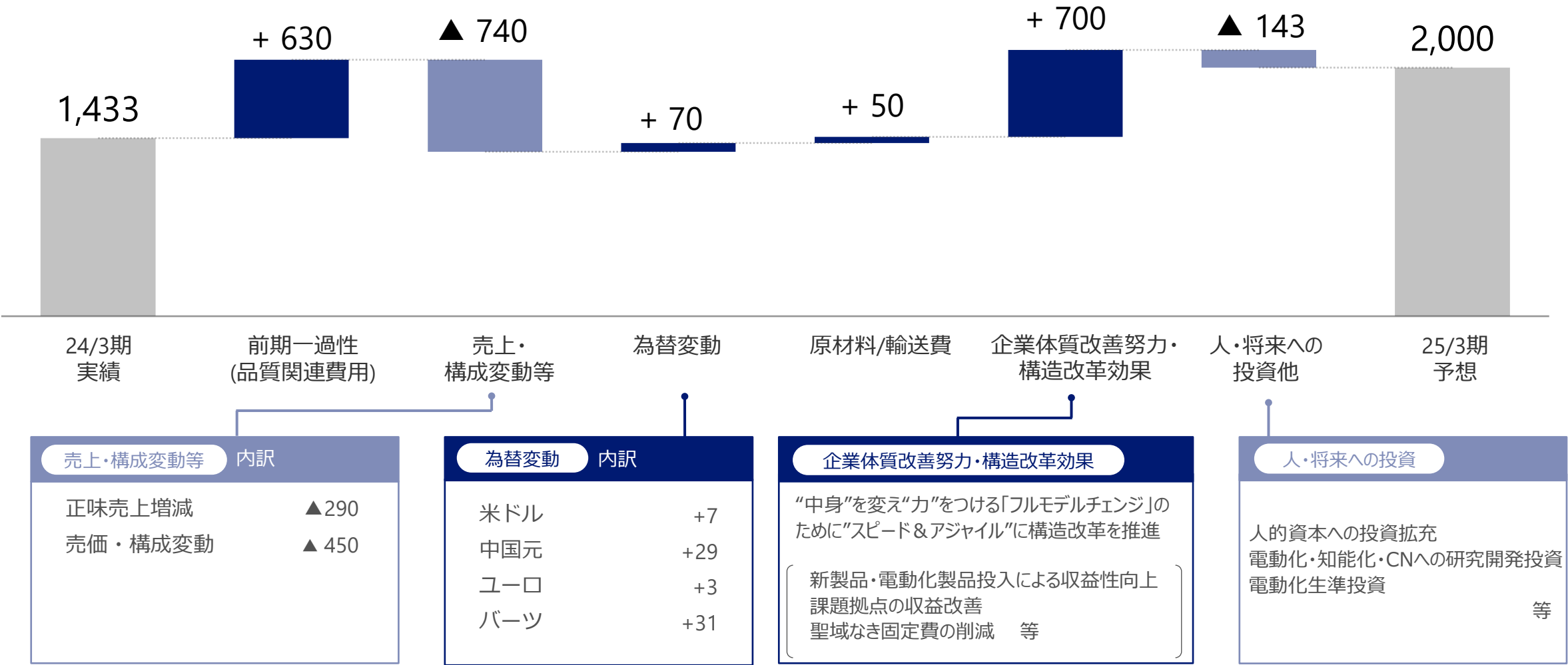
※外部顧客への売上収益

営業利益（前期比▲63*） *品質関連費用630億円除く



【参考】2025年3月期 予想 営業利益増減（10月31日公表値）

【単位：億円】



トピックス

2

バッテリーEV向け電動化製品の拡販

スズキ初のバッテリーEV「e VITARA」にeAxle採用

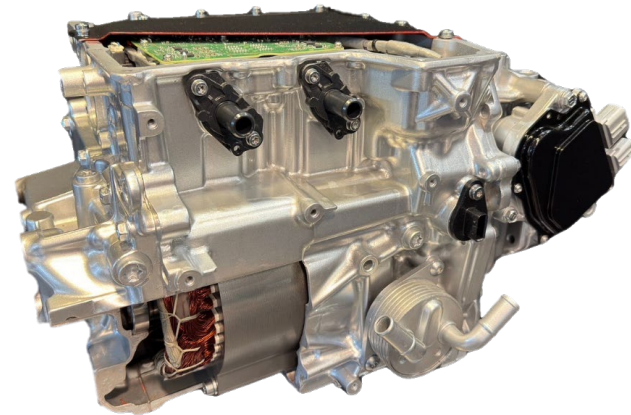
株式会社BluE Nexus（以下BluE）と、株式会社アイシン（以下アイシン）、株式会社デンソー（以下デンソー）が共同開発したeAxleが、スズキ初となるバッテリーEV（BEV）の量産モデル「e VITARA」に搭載されます。

本製品は、車両生産を行うスズキ・モーター・グジャラート社と同じインド国内で生産し、BluEのインド法人であるBluE Nexus Automotive India Pvt. Ltd.から供給します。これにより、スズキの市場ニーズに合わせた世界各国でのBEV展開に貢献します。

今後も、BluE、アイシン、デンソーは、それぞれの強みとノウハウを生かし、小型、高効率、低コストな製品開発を進めていきます。また、BluEを通じて、あらゆる電動車に製品を搭載いただくことで、社会のカーボンニュートラルに貢献していきます。



スズキ初となるバッテリーEV（BEV）の
量産モデル「e VITARA」



e VITARA向け eAxle

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※862億円資金創出）

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

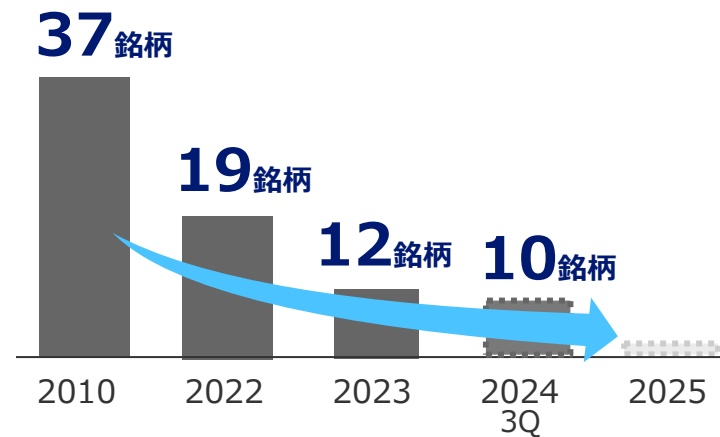
- ・余剰資産の構造改革
- ・生産法人統廃合（活動中）

政策保有株式

政策保有株式売却を実行
（累計※1,138億円資金創出）

1,000億円以上売却

ゼロ化を目指す



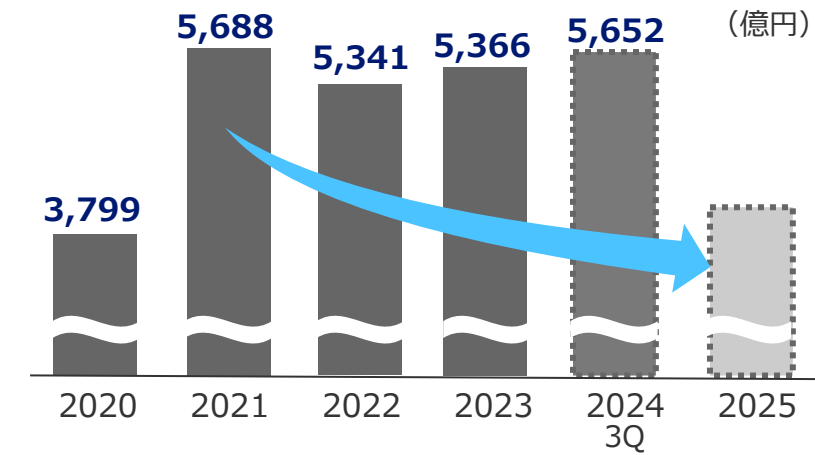
グローバル在庫

グローバル在庫圧縮
（21年度比36億円資金創出）

21年度為替レート前提の場合：679億円資金創出

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

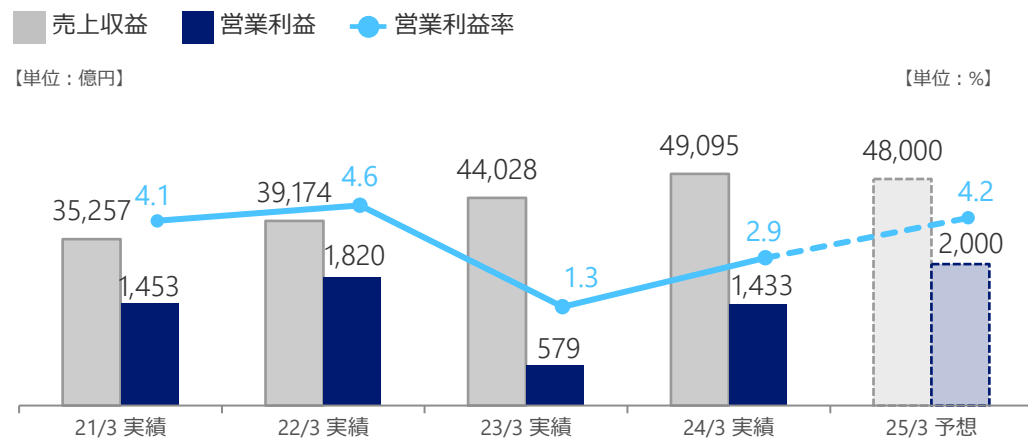
25年度までに総資産の10%（4,000億円）を目標に保有資産圧縮を推進

参考情報

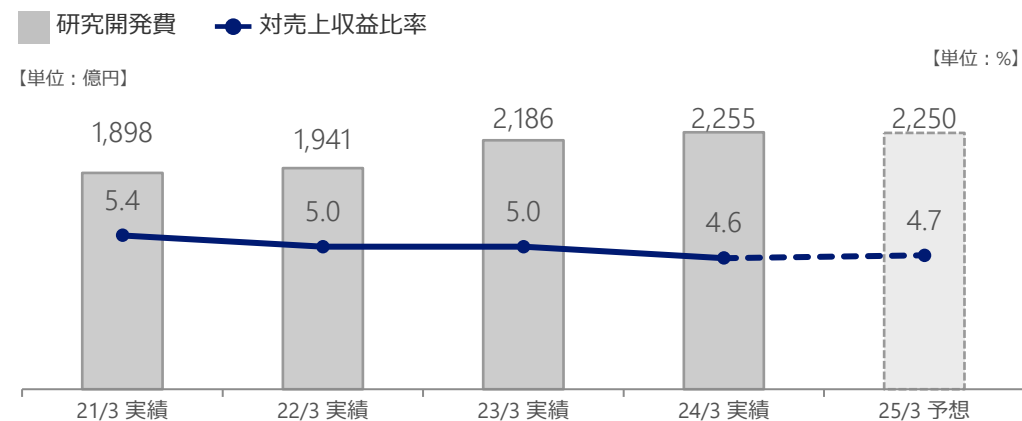
3

業績ハイライト

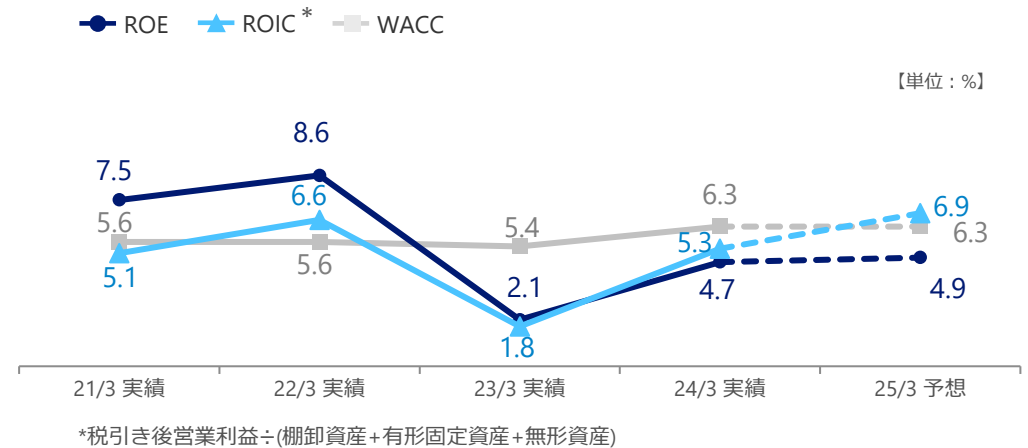
売上収益／営業利益／営業利益率



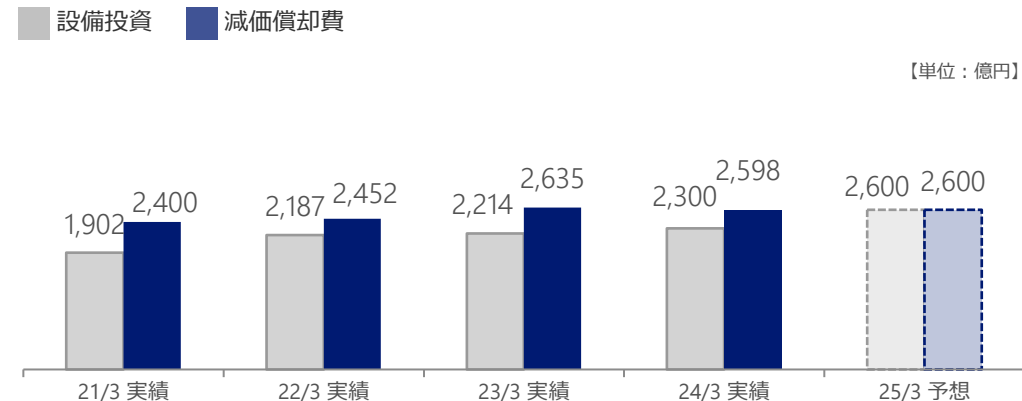
研究開発費／対売上収益比率



自己資本利益率／投下資本利益率／加重平均資本コスト

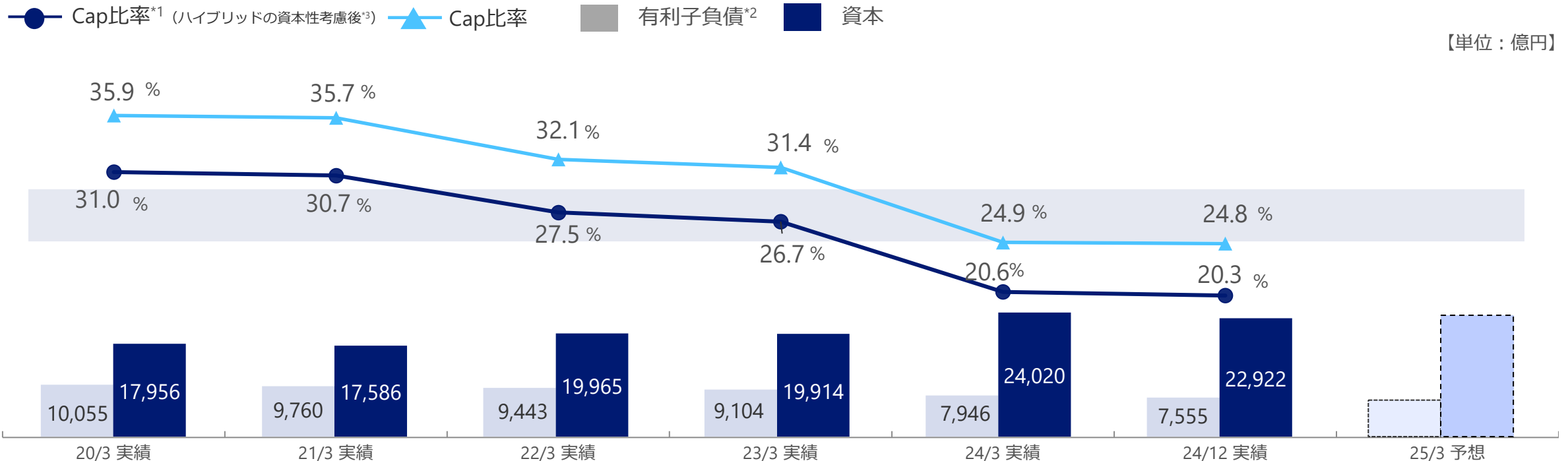


設備投資／減価償却費



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。



**資本効率性の追求を目的とした自己株式取得は、買付株数上限に達し1月で完了（取得価額の総額839億円）。
今後も財務の安全性を確保した上で、自己株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

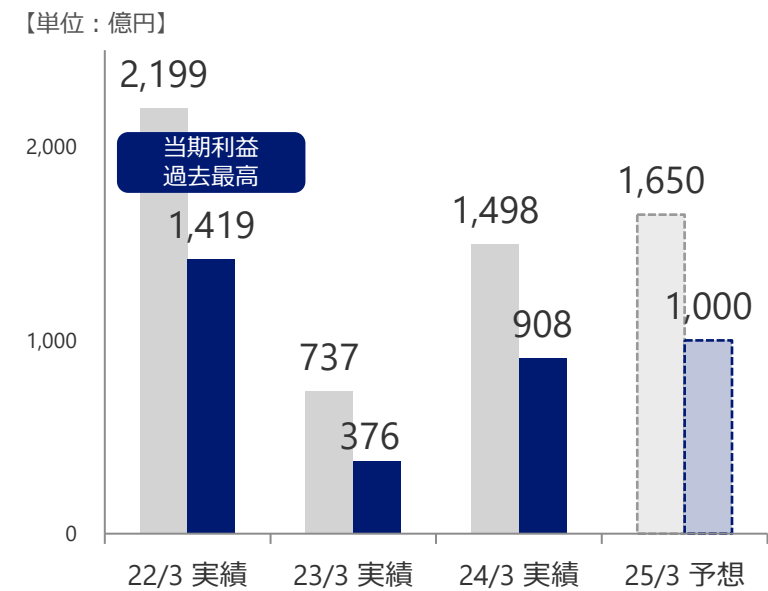
*3：ハイブリッド調達残高2,725億円の50%を格付上の資本とみなしている

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。

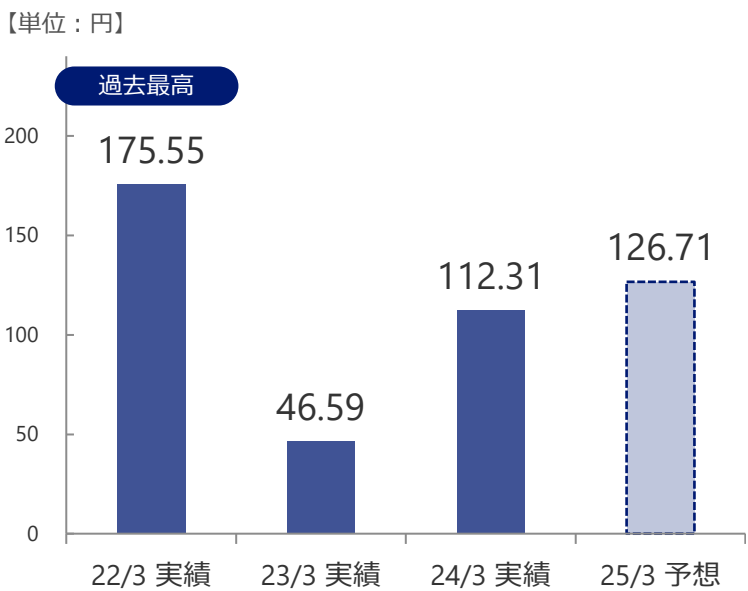
税引前利益／ 親会社の所有者に帰属する当期利益

■ 税引前利益 ■ 親会社の所有者に帰属する当期利益



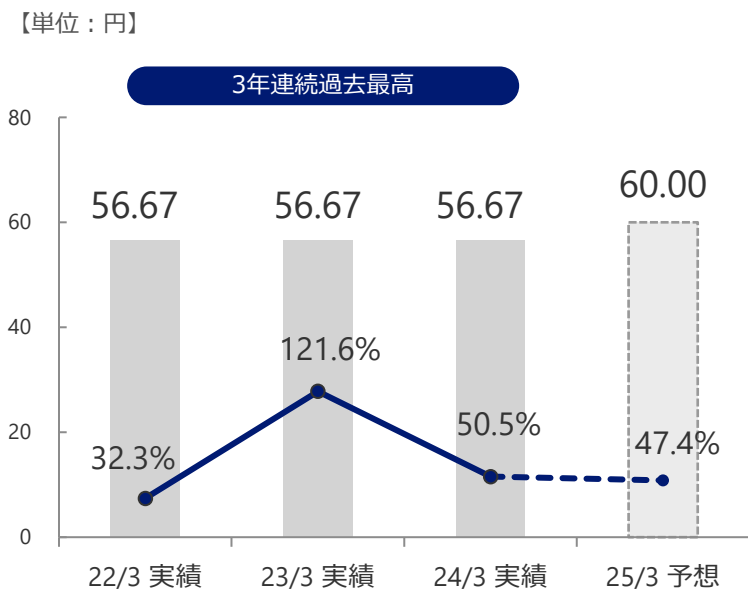
EPS (基本的1株当たり当期利益)

■ EPS (基本的1株当たり当期利益) ※株式分割後換算



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





【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。