

2025年3月期 第4四半期決算説明会 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_q4_presentation-j.mp3

Q: 25年度の業績予想で関税影響 200 億円を織り込んでいるが、どのような前提なのか?

A: 当社は日本、メキシコ、カナダ、タイ等で生産した製品を米国の現地法人へ輸出している。北米の売上は約 1 兆円で、その 3 割強の規模が輸入額にあたる。

その全てに関税がかかる前提で算出しているが、現段階でわかっていることは輸入総額に対して 25%ということだけである。今後得意先との調整や仕入先の対象範囲も把握が必要になる。期間についても年間を通じて 25%の関税影響を受ける前提としているが、本課税の開始時期および終了時期が不透明であり、こういった背景から関税影響は一旦 200 億円で試算している。

Q: 25年度の業績見通しで関税影響 200 億円と設定した背景について、直接・間接影響や価格転嫁の見直しなど、どの程度織り込んでいると考えればよいか?

A: 関税については現段階で正確な想定をおくことは難しく、他社もどのように見込むか悩まれていると思う。当社としては、関税による自動車市場の需要の落ち込みは現段階で見込みを含めていない。特に米国市場の動向は見込みにくい状況にある。そうした中で、米国への輸出货量や関税の対象となる部品の精査を行うとともに、お客様と密に協議を行いながら価格転嫁を図っていく。加えて、仕入先からの要請にも真摯に対応していきたい。

SQ: 価格転嫁はある程度見直しがついていると理解して良いか?

SA: 関税による課税はアルミ等の資源で既に始まっており、今後、自動車部品の各製品に課税が行われ始めた際、それぞれで税率が異なってくる
と転嫁にも時間を要する。場合によっては価格転嫁の期ズレが発生することも想定している。

そうした点を総合的に勘案し、現段階での影響額として、200 億円の影響を今期業績の前提においている。

Q: これから AT、PHEV/HEV の需要が増えていく中で、30 年では合わせて 1,600 億円以上の営業利益の創出が見込まれている。そうすると 30 年の目標として掲げている ROIC13%の確度が高まっていると認識して良いか?

A: 25 年度内に次期中期経営計画と 35 年に向けた長期方針を公表する予定である。その一環として、AT と PHEV/HEV は現段階での想定に基づいて、先行的に開示を行った。本日説明した事業以外にも、ブレーキや安心快適エントリーといった各事業も、次期中期経営計画では解像度高く発信できると考えている。そうした事業の利益貢献によって、ROIC13%、ROE12%の目線が見えてくる。

Q: PHEV /HEV は 30 年に向けて営業利益 800 億円以上を目標としているが、中国市場で今後受注を拡大していけるようなオポチュニティはあるのか?

A: 中国市場は開発スピードが速く、競争が激しい市場と認識している。今後中国で需要が伸びると予測される PHEV に関しては、中国流を学びながら、中国現地仕入先活用による原価低減を進め、受注を拡大していきたい。

SQ: 25 年度に電動ユニットが 100 万台伸びる計画だがその内訳は?

SA: HEV と eAxle それぞれ 50 万台程度の伸びを想定している。26 年度以降もトヨタ外への拡販が進捗する中で、台数の更なる増加を見込んでいる。

Q: 今期会社計画の営業利益 2,050 億円は、関税 200 億円を織り込むなど保守的な考えに基づくものか?

A: 関税は先行き不透明な要素が多いことから、関税を除いた営業利益 2,250 億円がベースと考えている。企業体質改善努力・構造改革効果の 790 億円は大きなボリュームを占めており、1 年間に渡って取り組みを継続する必要があることから簡単ではないがやり切っていきたい。

SQ:トヨタはサプライヤーの関税影響を負担するとの報道もあるため、概ね価格転嫁できると想定されるが、その他の得意先で 200 億円の影響があるということか？

SA: トヨタから正式にアナウンスがあるわけではないことから、トヨタも含めて対話を進めていく。ただし、仕入先への負担と得意先への価格転嫁の計上時期が翌期にズレ込むケースも想定されることから現段階ではいったん 200 億円と考えている。なお、得意先との対話については既に開始している。

Q: 25年度のトヨタ向け PT 台数はどのように伸びる想定か？また、台数の増加に対して売上が増えないのはどのような背景か？

A: 25年度の PT 台数およびトヨタ台数は増えるが、為替と価格改定の影響で売上が目減りすることから売上高としては横ばいとなる。

Q: 北米は 24 年度の営業利益が大きく増加している。価格転嫁等があると思うが背景を教えてください。

加えて、25 年度には若干の減益を見込んでいるが先行投資などによるものか？

A: 北米は当初計画よりも上振れて実績が出ているが大きく 3 つの要因がある。1 つ目は資源高や労務費などに対する得意先からの回収が当初より大きく進んだこと。2 つ目は総台数が大きく伸びたわけではないが製品ミックスが改善したこと。3 つ目は、当初オペレーションが上手く出来ておらず、減損のリスクを見ていた拠点があったが、減損せずに済んだこと。25 年度に関しては、関税のリスクはあるもののベースとなる収益力は確実に向上しているので今後も北米は高い利益レベルを確保できると見込んでいる。

SQ:25 年度の関税影響 200 億円は北米の営業利益見込みに含まれているという理解で良いか？

SA: その理解で良い。

SQ:生産準備等の先行費用は含まれているか？

SA: 生産準備中の HEV 向け投資もあるため上期に若干は含まれているが、概ね落ち着いてきている。

Q: 回生協調ブレーキの次世代製品が25年度生産開始すると思うが、その収益改善効果はどの程度見込んでいるか。

また、中長期で回生協調ブレーキの受注の上乗せがあるか？

A: 以前より説明している通り第 8 世代の立ち上がりにより収益性が改善する。生産準備も順調に進んでおり、搭載される車種もある程度台数を見込める。そのため、25 年度中から予定通り効果が出てくる。また、既存の製品もコスト改善が進み、営業利益率も連結全体の平均に近いところまで上がっていく見込みである。

SQ:回生協調ブレーキについて HEV のように数量はもう一段増加すると見て良いか？

SA: 搭載される車種の台数は増えていくため数量は増加する。

Q: 欧州・中国での BMW 向け e-axle 受託生産準備の対応でどの程度の規模感でコストが発生するか確認したい。また、25 年度の売上には貢献する予定か？

A: 生準費の規模は両地域を合わせて数十億円規模。25 年度はまだ生産準備期間であり、売上への貢献は 20 年代後半を予定している。

Q: 自己株式取得について、今回公表した 1,200 億円はどのような背景で決定したのか。また、株式はマーケットから取得するのか、貴社の株主が政策保有株式縮減の一環で売却する株式を取得するものなのか、考え方を確認したい。

A: 24 年度は自己株式取得で 1,000 億円の取得枠を設定したが、先に株数の上限に達してしまい 839 億円に留まる結果となった。その点を踏まえ、当社としては 24 年度の 839 億円と 25 年度の 1,200 億円を合わせて 2,000 億円の自己株式取得という点に意思を込めている。取得については、機動的な自己株式取得をベースにどちらのケースにも対応できるように用意をしている。

Q: PHEV/HEV、AT の足元の営業利益額はどの程度か？

A: HEV に関しては、北米でのライン立ち上げに伴う生産準備費用や償却費等の先行費用が発生しており、目標水準と比較すると低水準に留まっている。30 年にかけて販売台数が増加する中で、利益水準は切りあがっていく。AT に関しては得意先の台数減や材料費の回収遅れの影響で目標値と同水準であるが、向こう数年は上昇し、その後緩やかに減少していく。

Q: 最新のパワートレインの需要予測を見ると PHEV/HEV が伸び、ICE が一定程度残る。中長期的な需要予測が難しい中で、フレキシビリティはどのように担保しているのか？

A: 電動化の需要の変化が激しく、足元の 3 年は特に読むのが難しいと考えている。今後も適切な投資タイミングを見極めながら、需要の下振れを考慮した最小限の構えで生産能力をコントロールしていく。

Q: 30 年にかけて PHEV/HEV と AT の台数は増加していくと思うが、受注の手応えはどうか？

A: 足元の PT 台数は 1,050 万台であるが、30 年にかけて PHEV/HEV と AT で 1,000 万台弱、そこに eAxle が加わることで台数は増加していく。

Q: 台当たり利益について、PHEV/HEV と AT で 1 台あたりの単価が異なると思うがその差は何か？ PHEV/HEV の方が収益性は高いのか？

A: 機種や構造によって異なることから一概には言えない。HEV の内製率が上がれば当社の付加価値が増える。

Q: 中期経営計画で掲げた営業利益 3,000 億円と 25 年度の見通しである 2,050 億円の差異要因を確認したい。

A: 得意先の台数減と人・将来への投資、PHEV/HEV など様々な地域での生産体制拡充に向けた追加投資および関税影響によるもの。

以上