

2026 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/fy2026_q1_minutes-j.mp3

Q: 通期計画に対して 1Q の進捗は概ね計画通りとのことだが、その中で一過性の要因等があったのか教えてほしい。

A: 営業利益は当初 24 年度並の水準を見込んでいた。社内の企業体質改善が予定通り進捗したことに加えて、当初計画に無かった一過性要因も含まれている。また、1Q で発生を見込んでいた一部費用で 2Q に遅れるものもあり、結果 478 億円の営業利益となった。

SQ: 関税影響の当初見通し 200 億円の変化点や、得意先への請求状況について教えてほしい。

SA: 米国の輸入総額は期初から変化しないが、本日時点で税率が見込みよりも下がったため、関税の支払額も減少するとみている。支払額の減少に伴い関税影響も軽減されると考えているが、本格的な支払いは 7 月以降に発生することから、今後の実績を踏まえて精査していく。ただし、関税影響として当初見込んでいた 200 億円を超えるということは、現段階で想定していない。得意先への価格転嫁については、先方との協議を進めながらしっかりと対応していきたい。

Q: 1Q 実績について、一過性の要因はどういった内容か？ また、企業体質改善は 24 年度に比べると好調な進捗と捉えている。通期計画と照らし合わせた場合に、2Q 以降の上振れ要因になるのか？

A: 一過性の要因は欧州や北米、日本で発生したもので、24 年度に高騰した労務費やロス費用を遡って 25 年度に回収できたものである。企業体質改善は、主には北米の体質改善や中国での固定費削減等による結果である。予定よりも前倒しで実施しているものもあるため、2Q でも同額の効果が出るということではない。2Q 決算に向けて通期での上振れ可能性の有無を見極めていく。

Q: 1Q 営業利益の上振れについて、営業利益増減のどの部分に含まれているか詳しく教えてほしい。

A: 一過性要因のうち、得意先からの費用回収は売上上に計上されるため、売上構成変動等に含まれている。その他の要因で上振れしているものについては、企業体質改善努力・構造改革効果に含まれている。主には中国のように固定費低減を進めていることや、営業・調達の合理化や改善等である。

SQ: 企業体質改善努力・構造改革効果に含まれているものは、数十億単位で計画から上振れているのか？

SA: 少しずつ前倒しで進めることができている部分と期ズレが起きている部分があるが、数十億単位で含まれている。

Q: 北米の 1Q 営業利益が改善された背景を教えてほしい。また、下期に HEV が増加すると思われるが、通期で上振れる可能性はあるのか？

A: 改善の背景は 2 点ある。1 点目は 23 年度から進めてきた電動ユニットの生産が本格化したため、製品ミックスの改善として損益の改善に寄与している。なお、一部生産準備が続いているものについても、下期から本格的に台数として表れてくる予定である。2 点目は、過去、人手不足や労務費高騰により生産効率を落としていたが、直近 2~3 年の改善取り組みにより 1Q の収益に結び付いた。北米の収益力は着実に向上していると考えている。

Q: PT 販売台数は 1Q で 263 万台となり、通期 1,050 万台に向けて順調な進捗と評価している。一方で電動ユニットについては進捗が芳しくないように見えるがどのように考えればよいのか？ 今後の受注見通しも含めて教えてほしい。

A: 電動ユニットについては、24 年度比で通期 101 万台の増加を見込んでいる。1Q については 5 万台の増加だが、その大部分が HEV によるものである。HEV については、トヨタ以外の OEM を含めて 25 年度後半に新しいプロジェクトの立ち上げを予定している。その効果が下期から本格的に顕在化してくることを考慮すると、HEV については現段階では計画線上で推移していると認識している。一方で、eAxle の拡販については BEV 化の減速に伴って、当初計画からは後ろ倒しの状況になっているものもある。電動ユニットについては年間を通じて 300 万台を超える水準の確度は高いものと考えているが、24 年度から 100 万台水準の増加については、

若干下回る可能性がある。

Q: PT 販売台数が 1Q で通期計画の 25%以上進捗している。特に AT が上振れている印象だが、上振れの背景や下期にスローダウンする可能性について教えてほしい。また、北米での BEV 化の減速による ICE 需要増は大きなオポチュニティになると思うが、どのように見通しているか？

A: 北米向けの FR が好調で、特にトヨタ向けが当初計画より多くなっている。なお、FR については北米に限らず底堅い需要があり、一定の台数を確保できていると考えている。今後、ICE が HEV に置き換わる可能性はあるが、BEV が減少する分は HEV または ICE に置き換わっていくと認識しており、下期に減少する要因はないと考えている。

SQ: 1Q 特有で発生する要因はあるのか？

SA: 特にそのような要因はないと認識している。

Q: 新たに eAxle や HEV が立ち上がったスズキ、三菱の売上が増加している。これらの新製品は利益に貢献しているのか？

A: まだ立ち上がって間もなく、台数も限定的であるため、利益に貢献してくるのはこれから。AT や CVT が好調だったことも売上が増加した要因である。

Q: ブレーキの次世代製品および生産性改善の進捗は？

A: 25 年度中に立ち上げ予定である第 8 世代回生協調ブレーキは順調に生産準備が進んでいる。ブレーキ事業の採算も安定してきており、30 年に向けては収益性をしっかり上げていける見込み。ブレーキはこの先、電動化がどのように進展しても需要が増加していくため、順調に伸ばしていきたい。

Q: 自動車部品関税には該当しないアルミ・鉄鋼、銅に対する関税について、アイシンに与える影響を教えてください。

A: 米国での輸入の 1 割程度がアルミ・鉄鋼であるが、この部分については関税の影響を折り込み済みである。一方で銅は折り込んでいないが輸入がほとんどなく影響は少ないと考えている。

Q: 中国レアアース輸出規制の影響はあるか？

A: 大きな影響はない。輸出許可申請をしながら対応している。今後の対策としては、レアアースを使用しない、もしくは使用量を減らしていく製品の開発を進めている。

Q: 政策保有株式について、トヨタ株を今後どのように扱っていくのか？ 売却する場合は、売却から生まれる資金をどのように活用していくのか？

A: 政策保有株式の縮減は計画通りに進めている。トヨタ株の保有の考え方については、先方とも話し合いを進めており、将来の成長投資が必要な際に資金化し、成長投資の資金として利用したいと考えている。その旨、先方からも理解・賛同いただいている。

Q: 保有するトヨタ株について、売却後の資金用途としてどういった領域や取り組みへの投資を考えているか？

A: 足元で新中期経営計画を検討しており、4Q での公表を予定している。同計画の主要な論点は電動化・知能化の更なる進化ということになるが、BEV 化の減衰で HEV や ICE への揺り戻しも考慮する必要がある。いずれにしても、当社事業の競争力強化に向けてバリューアップが図れる領域に優先的にリソースを配分したい。

現中期経営計画の中では、BEV 化の後ろ倒しに伴って一部の設備投資を除いて、BEV 向けの大規模投資を控えている。投資タイミングは引き続き冷静に見極める必要があるが、必要な時期に設備投資以外に M&A 等を含めて検討・実行していきたい。

SQ: 新中期経営計画のターゲットはどのタイミングを見込んでいるのか？ また、トヨタグループ再編も可能性として考えられるが、今後、グループ内のアセットを取り込むこともあるか？

SA: 新中期経営計画は 26 年度から 3 カ年の計画を想定している。加えて、35 年を見据えた長期ビジョンの検討も進めており、その中で当社の事業ポートフォリオの有様等を検討している。そうした検討を通じて、従来以上に具体性を伴った成長戦略や成長投資を公表していきたいと考えている。また、非連続な成長を志向する中では、脱自前・アセットライトといった従来の発想にとらわれない投資が肝要であると考えている。相手がある話なので当社の一存で判断できるものではないが、その手段としてグループ内再編についても具体的なテーマがあれば検

討したい。新興国需要の取り込みに向けた事業基盤拡大や、電動化・知能化領域のリソース強化に向けた投資テーマについては、アライアンスも含めて考えていく。

Q：世間ではトヨタグループの再編に関心が集まっているが、トヨタグループ内でアイシンはどのような役割を担っていくのか？

A： 当社はアクチュエーションの部分で、油圧やモーターを使いモノを上手く動かすところが得意な領域だと考えている。その上位のレイヤーでの制御は従来以上に対応領域を拡大できると期待している。クルマ全体の統合 ECU 等の機能配置については、OEM によって異なるため、どのレイヤーで戦っていくか幅広い視野で考えていきたい。

現在検討を進めている長期ビジョンでは、得意分野である制御やソフトの領域でどこまで踏み込むか、どこまでの機能を束ねて付加価値を提供していくかについて、アンダーボディや車室空間も踏まえて検討している最中である。

Q：トヨタグループの持ち合い解消が進んでいるが、トヨタ不動産との持ち合いについて変更する予定はあるか？

A： 現段階で大きな変更はない。先日、豊田自動織機株式の非公開化が公表されたが、過去から位置付けは変わっておらず、今後もグループが協調していくための重要な会社と考えている。

Q：事業資産圧縮で他プロジェクト活動中とあるがどの程度の規模感か？

A： 事業資産の圧縮については、パートナーに託していく部分は複数のプロジェクトを対象に検討している。今後、ダイナミックにポートフォリオ変革を進めていくにあたっては、全体を俯瞰しながら、全体最適の目線で検討していく必要があると考えている。

以上