

2026年3月期 第2四半期決算説明会 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_q2_presentation.mp3

Q: 年間計画に対して上期は概ね計画通りとのことだが、1Qに続いて2Qも強く利益が出ており、社内計画よりも上振れてしている印象がある。通期見通しを修正しないのは、半導体の供給など、様々なリスクを懸念していることが理由か？

A: 2Q計画は850億円程度を見込んでおり、結果的に110億円程度上振れた。主な理由は、為替が円安方向に動いたことに加えて、1Qの体質改善がここまで順調にきていることによるもの。1Qに発生した固定費の期ズレは、その一部を2Qで消化している。全体としては1Qに発生した上振れ分がそのまま2Qに表れたと考えている。

下期に向けては、為替や半導体供給等のリスクもあり不確定要素が多い状況であるが、当社としては、体質改善で掲げる目標を着実に達成していけるよう、外部環境の変化に適切に対応しながら進めていきたい。

SQ: 2Qまでの進捗からすると通期見通しの据え置きは現実的ではないように見える。下期に何かネガティブな要素があるのか？

SA: 通期の営業利益見通しについて、下期に特段のネガティブ要素を見込んでいるわけではない。ただし、関税影響は2Qがピークと考えているが、支払から回収までのリードタイムが不確定な状況にあることは変わらない。今後、関税の発生から回収に至る期間を概ね2か月程度まで短縮できれば、通期で若干の上振れ要素にはなり得る。

Q: 2Qで回収した関税の金額は？

A: 回収額については支払額に対してまだ僅かであり、具体的には10~20億円ほど。実際に支払いが発生した金額は200億円超であり、1Qに発生した支払いに対する回収が始まったところである。

Q: 2Qでの一過性要因の有無について確認したい。また、足元でPTの内示がどのように変化しているのか教えてほしい。下期に台数の減少がない場合、昨年度は下期に1,400億円程度の営業利益を計上していることから、関税の回収次第で計画から上振れするイメージを持ってよいのか？

A: 2Qは特に一過性要因はない。これが通常の状態と捉えていただきたい。台数については下期に大きく減少することはないと想定しているが、関税の影響を背景に、北米での需要が今後も継続するか不透明である。また、中国は補助金の影響で需要が高まっている側面もあるため、その動向によってはリスク要因と認識している。こうしたリスクがある一方で、今後の状況次第ではアップサイドの可能性も想定される。なお、昨年度は上期・下期で営業利益の計上額に差があったが、それはベアや資源高影響等の価格転嫁が下期にずれ込んだことも要因であった。今年度は既に得意先との妥結が進んでおり、期中での回収も実現していることから昨年度ほどの差は発生しないと考えられる。

Q: 足元の環境規制緩和により、PTの新たな引き合いがあると思う。PTミックスの改善に関しては、今後どのような変化を期待できるか？

また、説明の中で、回生協調ブレーキの世代交代によりミックスが良くなるという話もあったが、足元の引き合いに関して今後出荷台数に影響が出てくるのはいつ頃を想定しているか？

A: PTのミックスに関しては、まずeAxleについては得意先の受託生産が20年代後半から開始することもあり、現在の受注計画の通り進捗すると台数が増加していくと見ている。また、HEVについても、今後3年程度を見通す中で台数の増加を期待でき、世代交代も伴って収益面でプラスに働いてくると考えている。こうした結果、PT全体の台数としても増加を見込んでいる。

回生協調ブレーキに関しては、第8世代の搭載が本格化してくるのが26年以降である。ブレーキの事業として、30年に営業利益率8%を目標としているが、第8世代の回生協調ブレーキが収益向上のドライバーとなって、今後3年間で利益率も上昇していくと見込んでいる。

Q: HEVの台数はどこかのタイミングで大きく増加するのか？

A: 28年に向けて台数が増加していく。一方でBEVの鈍化によりeAxleが想定ほど増えないため、その分自動車市場の総台数が減少するのか、またはHEVやICEに振り替わるのか状況を注視していく必要がある。足元としてはBEVが減った分、HEVやICEが増加することで総台数は変わっていない。

Q: 上期のPTの利益について、関税の影響で一時的に低下しているのか？ 1Q時点の説明では、営業利益の多くがPTから出ているように思う。ブレーキの改善も含めて教えてほしい。

A: 関税影響はPTが最も大きい。北米ではHEVが立ち上がり、台数が増えてきていることから、今期は増益の見込みである。車体系は現調化が進んでいるため影響は軽微。ブレーキも一部関税影響はあるが、売価改善などである程度カバーできている。

Q: 1Qでは一過性が60億円ほどあり、それを踏まえると実力値は400億円程度と考えている。2Qは関税を除くと600億円程度の実力と考えている一方、数量はあまり変わっていない。営業利益が伸びた要因は何か？

A: 内容的に2Qの方がPTのミックスが良くなった。為替も2Qは円安に推移しており、体質改善も1Qから継続している。

Q: 営業利益でみると、四半期で600億円程度の稼働力が付いているように思える。来期に向けて現中計での営業利益目標であった3,000億円水準も射程圏内に入ってきていると思えるが、現段階で何か目線を持っているか？ 新中計に向けて、業績面やバランスシート等の議論でアップデートいただけるものがあれば教えてほしい。

A: 現中計で営業利益3,000億円の目標を掲げた際、社内の体質改善と得意先の台数増で達成を目指すとして申し上げた。台数については当初見込みには届いていないが、体質改善は計画に沿って進捗している。元々想定していた台数を達成できれば、営業利益3,000億円は十分に達成できると考えている。体質改善の取り組みは今後も手を緩めることなく継続していく。

Q: 中国で堅調に利益が出ている。トヨタ向け、または中国民族系でプラスの変化が起きているのか？ 下期の継続性についても見解を伺いたい。

A: トヨタ向けのビジネスは堅調に進捗している。中国民族系ではATが堅調な一方で、一部電動化商品の拡販が従来の計画よりも下振れている。その他OEMについては個社ごとに状況が異なり、先行きは不透明。足元では中国でもICE需要が増加しており、収益を大きく圧迫する環境とは見込んでいないが、今後2,3年を見据えると構造改革を一段と進める必要があると認識している。また、資産適正化などの取り組みも積極的に行っていく。

Q: 計算上は中国セグメントで営業利益が下期赤字になる(25年度通期見込み:190億円、同上期実績:204億円)。今見えているリスクがあれば教えてほしい。

A: 中国セグメントは下期に赤字になるとは考えていない。構造改革を一層加速させるためには、中長期目線で生産品目の入れ替えや拠点統廃合の検討が必要だと考えている。現状、中国民族系のビジネスはICE向けが多いが、今後電動化が一段と進んでいく。中国市場は依然として厳しいことを考えれば、もう一段競争力を上げていく必要があると考えている。

Q: 北米でのPT生産が26年度に増加するとのことで、北米の利益は更に改善していくと思う。改善幅については、台数と利益は比例していくものか？

A: 総台数が増えてきている中で、とりわけHEVの比率が高まってきていることにより、収益面でプラスに作用している。今後、HEVの増産に加えて、ICEからの転換によりミックス改善効果が期待できる。

Q: トヨタが米国で工場を建設するという報道があるが、米国におけるアイシンの生産体制について考え方を教えてほしい。

A: 現時点で申しあげられることは特にないが、現地で生産することを基本としている。得意先の生産体制に合わせて柔軟に対応していきたい。

Q: 研究開発費が前年同期比で増加している。今後、統合制御への取り組み等を加速させていく中で、研究開発費の水準は上昇していくのか?

A: 新製品の立ち上げに向けてリソースを割いていることや、BEV の鈍化を受けて AT の需要に対する新たな引き合いもあり、それに対する適合に向けた追加開発も発生している。知能化の取り組みでは、ソフトウェア等への投資が増加することになるが、デジタルの力は不可欠であることから、効率よく開発を進めていく。売上収益比率 5%を目線に今後もコントロールしてやっていきたい。

Q: 株主還元についてはどのように考えているか?

A: 今後の株主還元のあり方については、社内で議論を行っている。現中計については、事業から獲得するキャッシュをベースに、成長投資と株主還元バランスよく配分する考えで進めてきている。ただ、成長投資については BEV の鈍化によって投資時期が後ろ倒しになっている。そうした点も踏まえながら、新中計では成長投資を優先しつつ、同時に ROE の水準を高めていけるような資本のあり方や株主還元のあり方を整理して公表できればと考えている。

以上