

# 2026年3月期 第2四半期 決算説明会

2025年10月31日  
株式会社アイシン

# 2026年3月期 第2四半期 決算のポイント

## 実績

売上収益は、円高影響があったものの、パワートレインユニット販売台数などの増加により前年同期に比べ増収。  
営業利益は、関税影響や人・将来への投資があったものの、生産台数の増加や企業体質改善努力等の成果などにより前年同期に比べ増益。

## 業績予想

第2四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・グループ経営強化を加速させ、売上収益4兆9,000億円、営業利益2,050億円の増収・増益を見込む。

## 株主還元

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。



# 2026年3月期 第2四半期 実績

# 1

2026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】

|        | 2025年3月期<br>第2四半期実績 |       | 2026年3月期<br>第2四半期実績 |       | 増減     | 増減率<br>% |
|--------|---------------------|-------|---------------------|-------|--------|----------|
| 売上収益   | 23,525              | -     | 24,720              | -     | +1,195 | +5.1     |
| 営業利益   | 561                 | (2.4) | 960                 | (3.9) | +399   | +70.9    |
| 税引前利益  | 195                 | (0.8) | 1,064               | (4.3) | +869   | +443.8   |
| 当期利益*1 | 80                  | (0.3) | 698                 | (2.8) | +618   | +765.1   |

\*1：親会社の所有者に帰属する当期利益

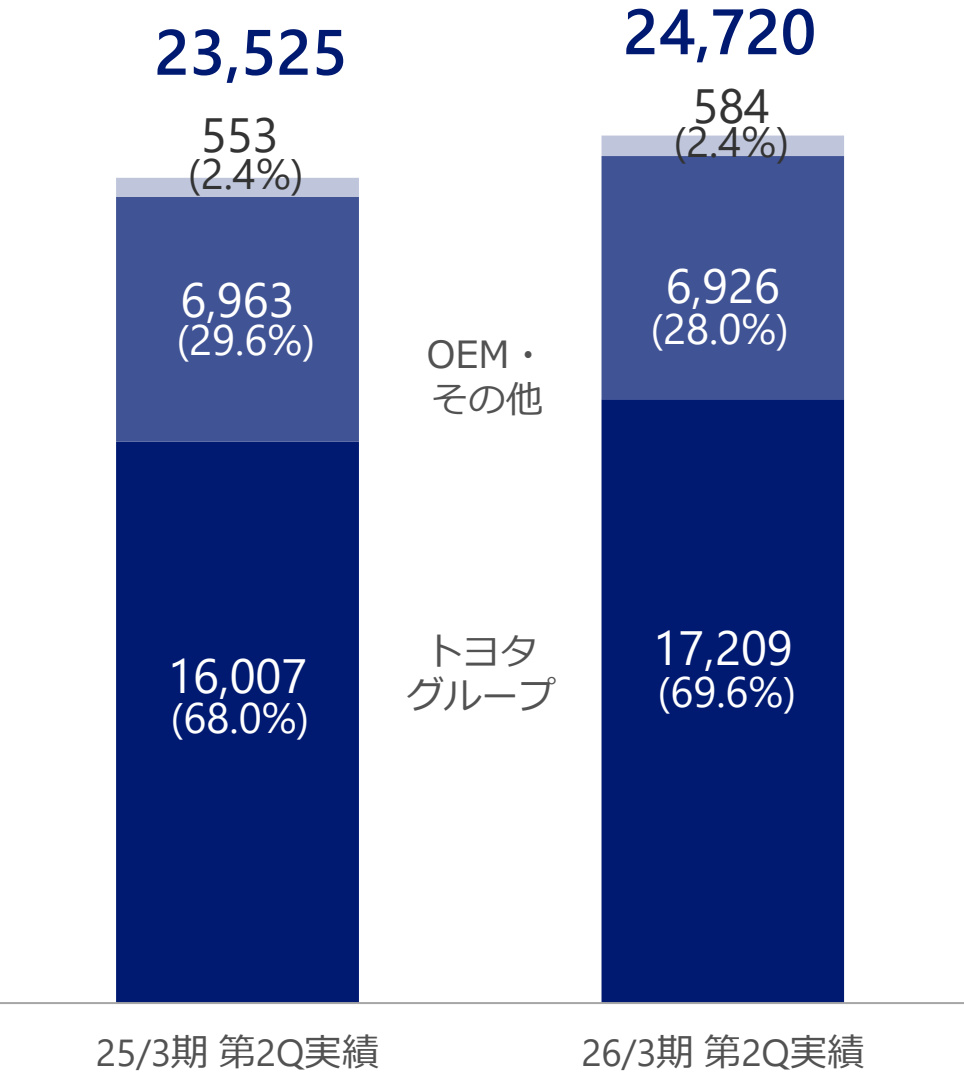
|      |                        |     |       |    |       |    |       |    |        |
|------|------------------------|-----|-------|----|-------|----|-------|----|--------|
| 前提条件 | 為替レート                  | 米ドル | 153   | 円  | 146   | 円  | ▲7    | 円  | ▲4.6   |
|      |                        | 中国元 | 21.1  | 円  | 20.3  | 円  | ▲0.8  | 円  | ▲3.8   |
|      | トヨタ生産台数                |     | 480   | 万台 | 508   | 万台 | +28   | 万台 | +5.7   |
|      | パワーtrainユニット<br>販売台数*2 |     | 501   | 万台 | 517   | 万台 | +16   | 万台 | +3.1   |
|      | (内 電動ユニット*3)           |     | (110) |    | (120) |    | (+10) |    | (+8.9) |

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

# 2026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           | 2025年3月期<br>第2四半期<br>実績 | 2026年3月期<br>第2四半期<br>実績 | 増減   | 増減率<br>(%) |
| スズキ           | 909                     | 1,019                   | +110 | +12.0      |
| Stellantis    | 1,135                   | 985                     | ▲150 | ▲13.3      |
| VW&Audi       | 789                     | 797                     | +8   | +1.0       |
| ボルボ           | 462                     | 433                     | ▲29  | ▲6.3       |
| 三菱            | 322                     | 387                     | +65  | +20.1      |
| ホンダ           | 403                     | 380                     | ▲23  | ▲5.7       |
| 日産            | 341                     | 305                     | ▲36  | ▲10.6      |
| 吉利汽車          | 277                     | 271                     | ▲6   | ▲2.0       |
| 第一汽車          | 251                     | 230                     | ▲21  | ▲8.3       |
| いすゞ           | 193                     | 217                     | +24  | +12.8      |
| その他           | 1,881                   | 1,902                   | +21  | +1.2       |
| 合計            | 6,963                   | 6,926                   | ▲37  | ▲0.5       |
| (参考)<br>中国民族系 | 1,083                   | 990                     | ▲93  | ▲8.5       |

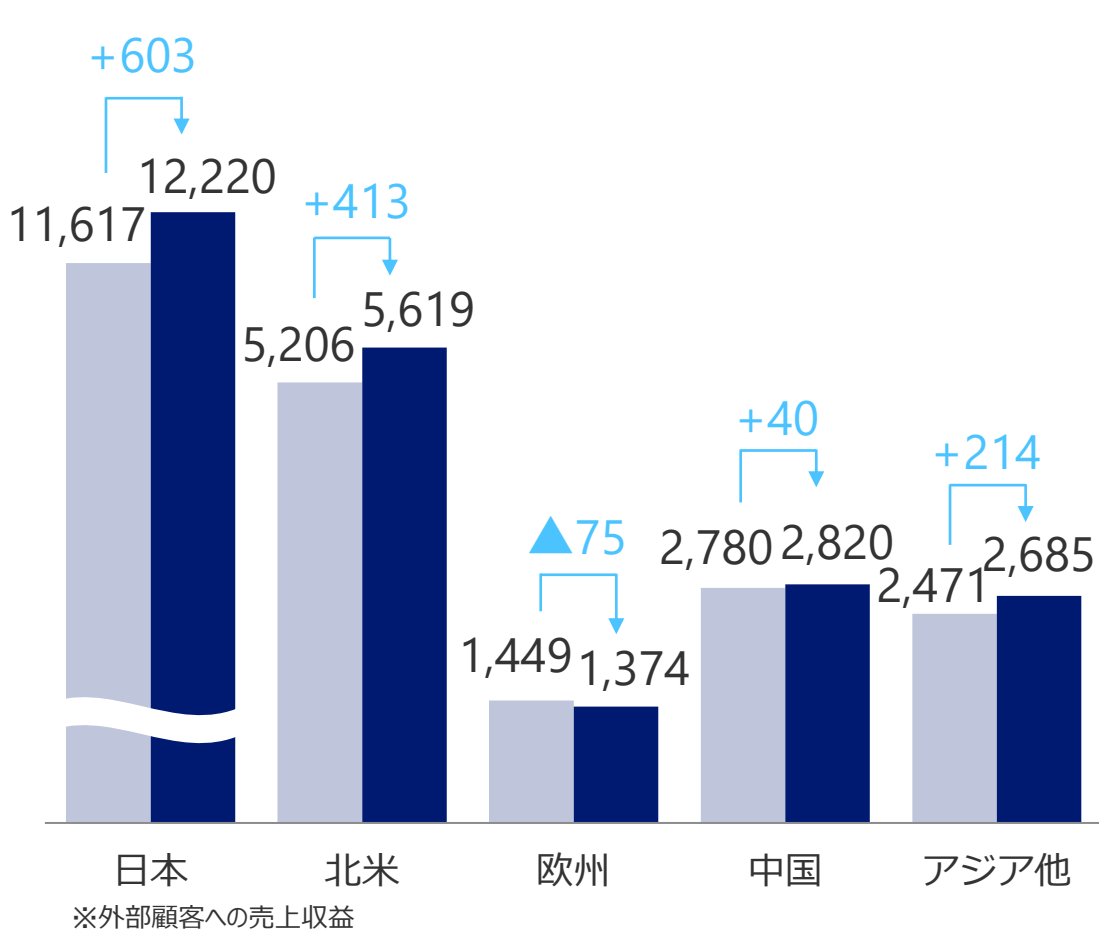
# 2026年3月期 第2四半期 実績 所在地別セグメント

2025年3月期 第2四半期 実績

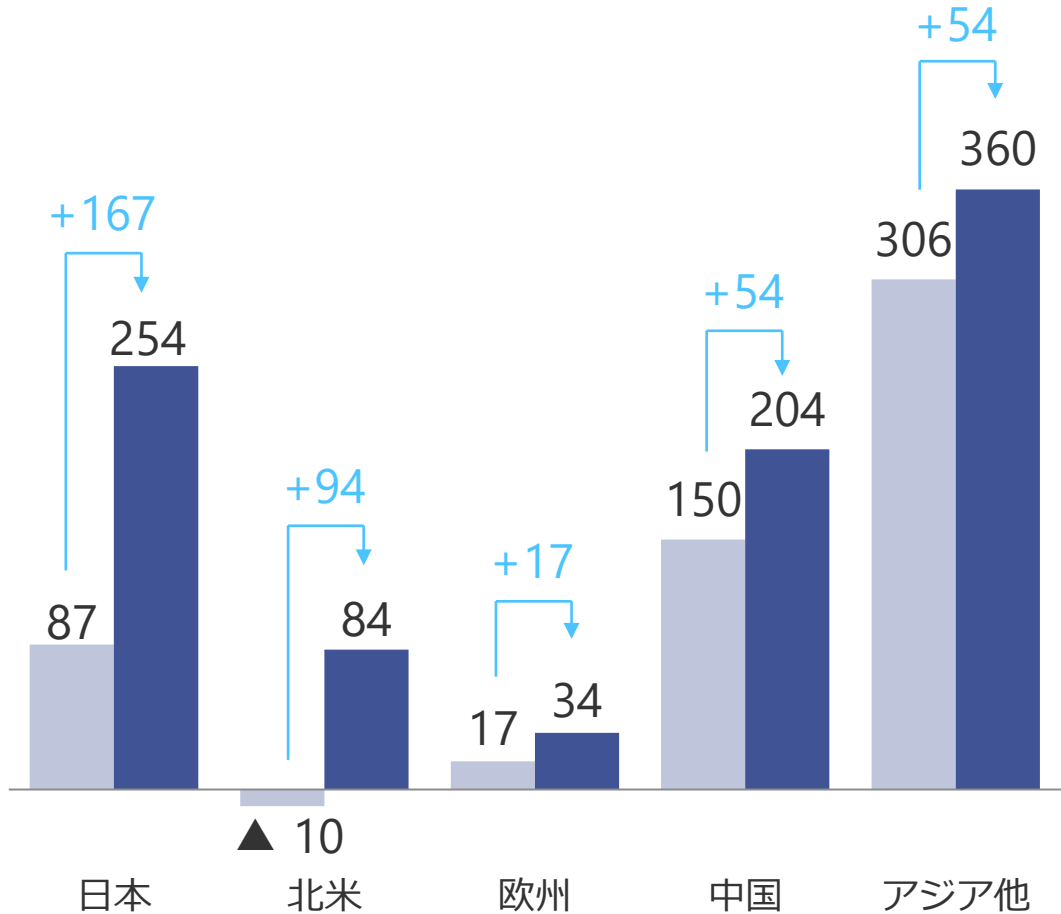
2026年3月期 第2四半期 実績

【単位：億円】

## 売上収益（前期比+1,195）

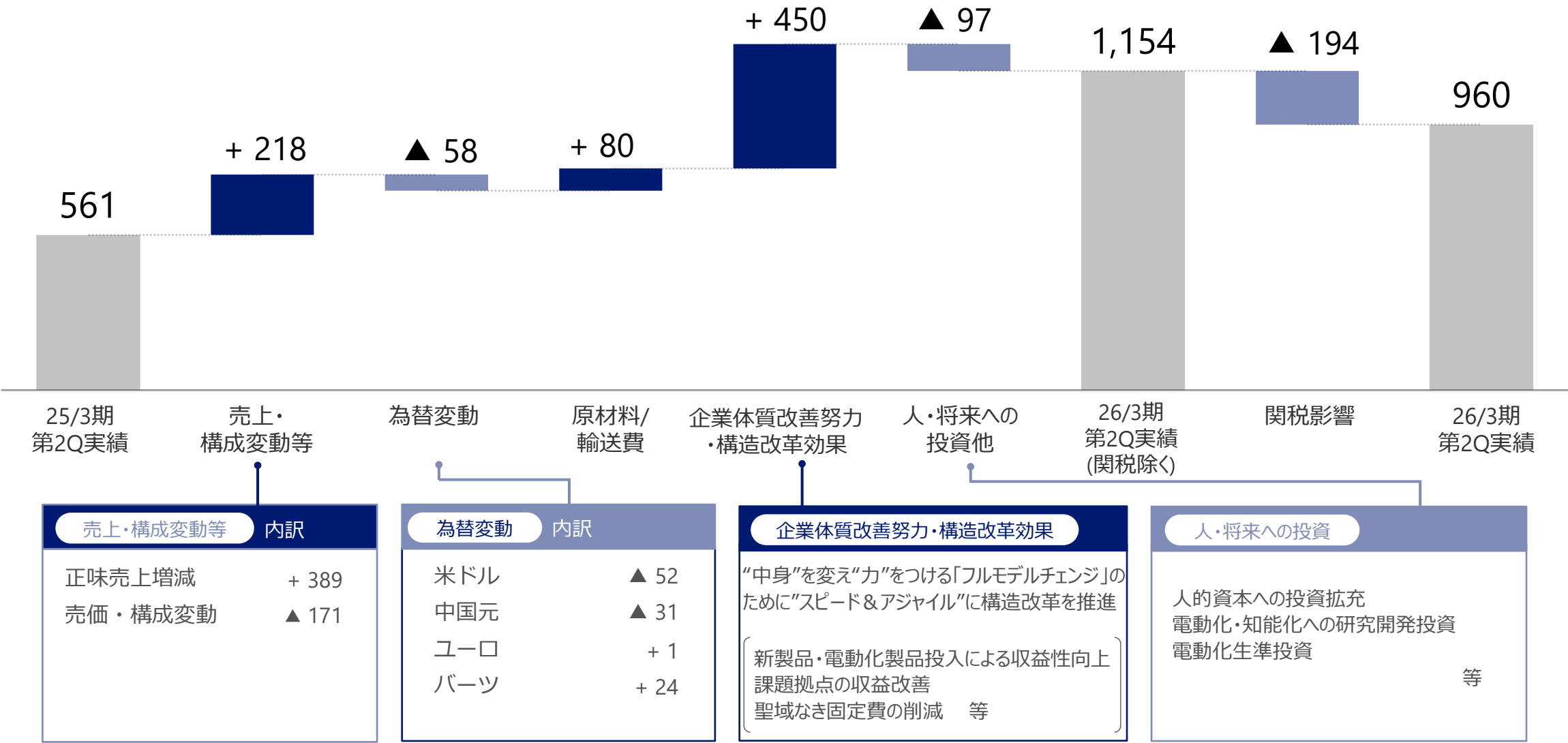


## 営業利益（前期比+399）



# 2026年3月期 第2四半期 実績 営業利益増減

【単位：億円】



【参考】2026年3月期 通期 予想 決算サマリー（4月25日公表値）

( ) 内は売上収益比率【単位：億円】

|        | 2025年3月期<br>実績 |       | 2026年3月期<br>予想 |       | 増減   | 増減率<br>% |
|--------|----------------|-------|----------------|-------|------|----------|
| 売上収益   | 48,961         | -     | 49,000         | -     | +39  | +0.1     |
| 営業利益   | 2,029          | (4.1) | 2,050          | (4.2) | +21  | +1.0     |
| 税引前利益  | 1,734          | (3.5) | 2,150          | (4.4) | +416 | +24.0    |
| 当期利益*1 | 1,075          | (2.2) | 1,250          | (2.6) | +175 | +16.2    |

\*1：親会社の所有者に帰属する当期利益

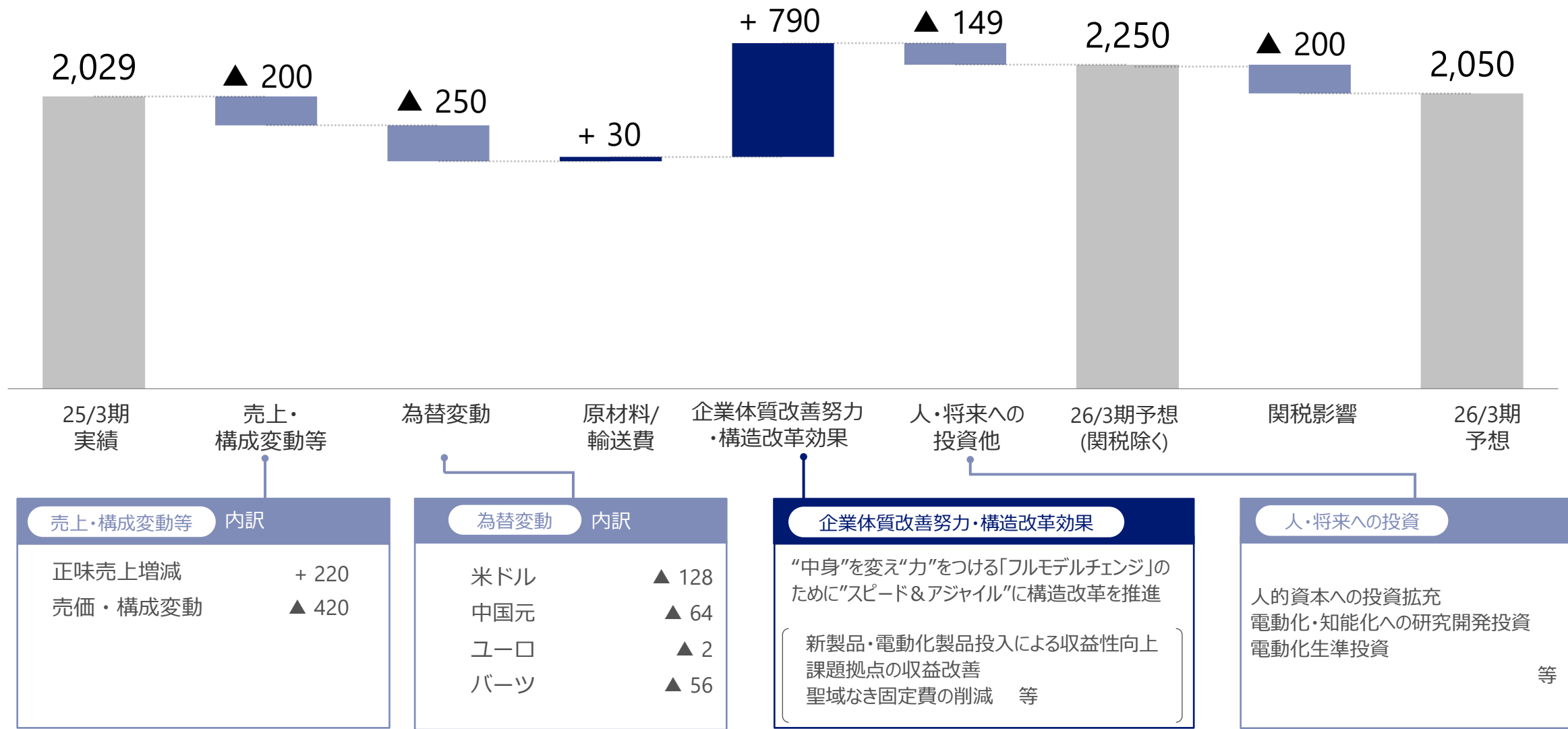
|      |                      |              |       |    |       |    |        |    |         |
|------|----------------------|--------------|-------|----|-------|----|--------|----|---------|
| 前提条件 | 為替レート                | 米ドル          | 153   | 円  | 145   | 円  | ▲8     | 円  | ▲5.2    |
|      |                      | 中国元          | 21.1  | 円  | 20.0  | 円  | ▲1.1   | 円  | ▲5.2    |
|      | パートレインユニット<br>販売台数*2 |              | 1,014 |    | 1,050 |    | +36    |    | +3.5    |
|      |                      |              |       | 万台 |       | 万台 |        | 万台 |         |
|      |                      | (内 電動ユニット*3) | (231) |    | (332) |    | (+101) |    | (+43.5) |

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



【参考】2026年3月期 通期 予想 営業利益増減（4月25日公表値）

【単位：億円】



# トピックス

# 2

# eAxleラインアップと拡販戦略

2020

2025

2030

## 第1世代

## 第2世代

## 第3世代

### 戦い方

短  
中  
期

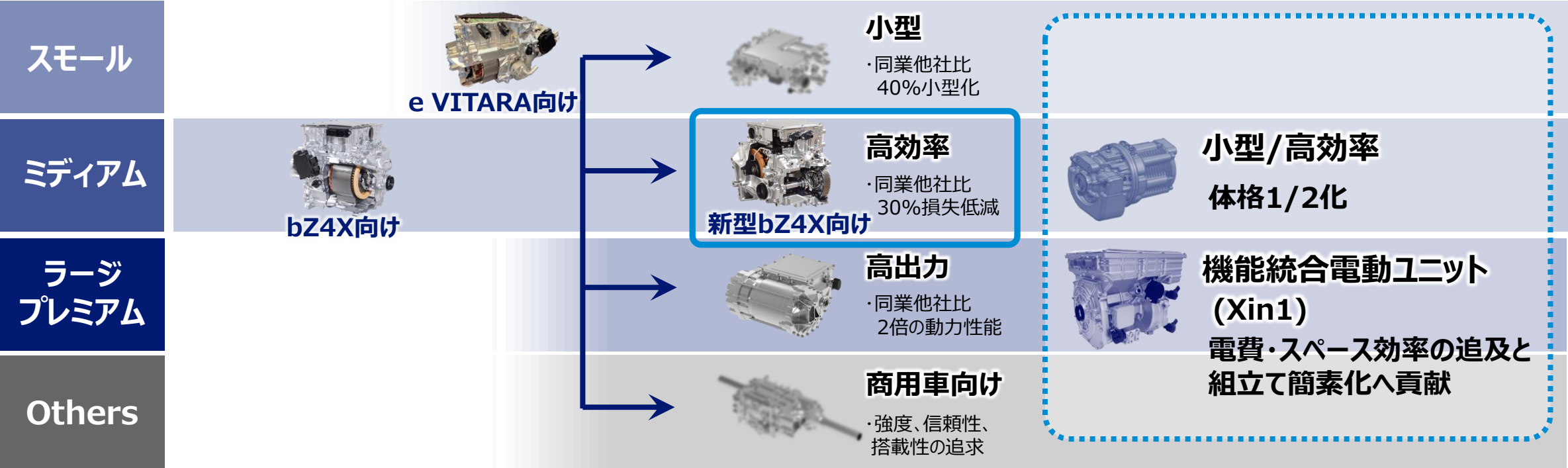
### フルラインアップ化による顧客対応

- ・多様化する仕様への対応
- ・高効率化、小型化を低コストで実現

中  
長  
期

### BEV本格拡大期に向け世界No.1製品開発加速

- ・革新構造による圧倒的な高効率&小型化実現
- ・小型化/パッケージ技術を活用した機能統合電動ユニット (Xin1)



※BluE Nexus、デンソーとの共同開発品

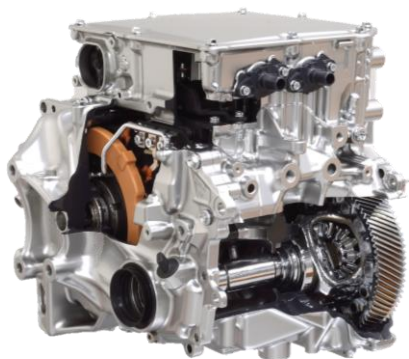
将来的なBEVの拡大を見据えて、eAxle第2世代の製品を開発

# バッテリーEV向け電動化製品の拡販（eAxle第2世代）

## 新開発のeAxleがTOYOTA新型「bZ4X」に採用

[（外部リンク：2025年10月10日ニュース）](#)

株式会社BluE Nexusと、株式会社アイシン、株式会社デンソーは、小型で高い動力性能を実現し、車両の電費向上に貢献するeAxleを共同で開発しました。本製品は、TOYOTA新型「bZ4X」に搭載されます。



フロント向けeAxle（167kW）



リア向けeAxle（88kW）

### 【概要】

- SiCパワー半導体や冷却技術などを進化させた平置き両面冷却構造を持つ新型インバーターの搭載により、出力密度や効率が向上
- ギヤの精度向上とケーシング形状の最適化によるオイルの攪拌抵抗の低減により、伝達効率を向上
  - 前モデル比で約40%の損失低減を実現
  - フロント向けeAxleは体格を維持しながら最高出力を向上（150kWから167kWに向上）



# バッテリーEV向け電動化製品の拡販（eAxle第1世代）

## いすゞ初のバッテリーEVピックアップ「D-MAX EV」にeAxle採用

[（外部リンク：2025年8月1日ニュース）](#)

株式会社BluE Nexusと、株式会社アイシン、株式会社デンソーが共同開発したeAxleが、2025年4月に生産開始されたいすゞ初のバッテリーEV（BEV）ピックアップ「D-MAX EV」に搭載されました。



いすゞ初のバッテリーEV（BEV）  
ピックアップ「D-MAX EV」

### 【概要】

- ・ フロントとリアに新開発のeAxleを組み合わせ、フルタイム4WD<sup>\*1</sup>システム化
- ・ ピックアップトラックに求められるタフな基本性能<sup>\*2</sup>と、BEV特有のリニアな加速感と低騒音・低振動の両立に貢献

\*1 フルタイム4WD：オフロード・オンロードなど路面の状況を問わず、常に前輪と後輪の両方に動力を伝えながら走行する駆動方式

\*2 耐久性/積載・牽引性能/悪路走破性

# 無段自動変速機（CVT）のインド現地生産に向けて

## 自動変速機の海外生産実証事業が経済産業省の補助金に採択

[\(外部リンク：2025年10月17日ニュース\)](#)

当社は、経済産業省が公募する「令和6年度補正グローバルサウス未来志向型共創等事業費補助金（大型実証 非ASEAN加盟国）」に応募し、「インド/日本品質自動変速機の海外生産実証事業」が採択されました。



無段自動変速機（CVT）

### 【概要】

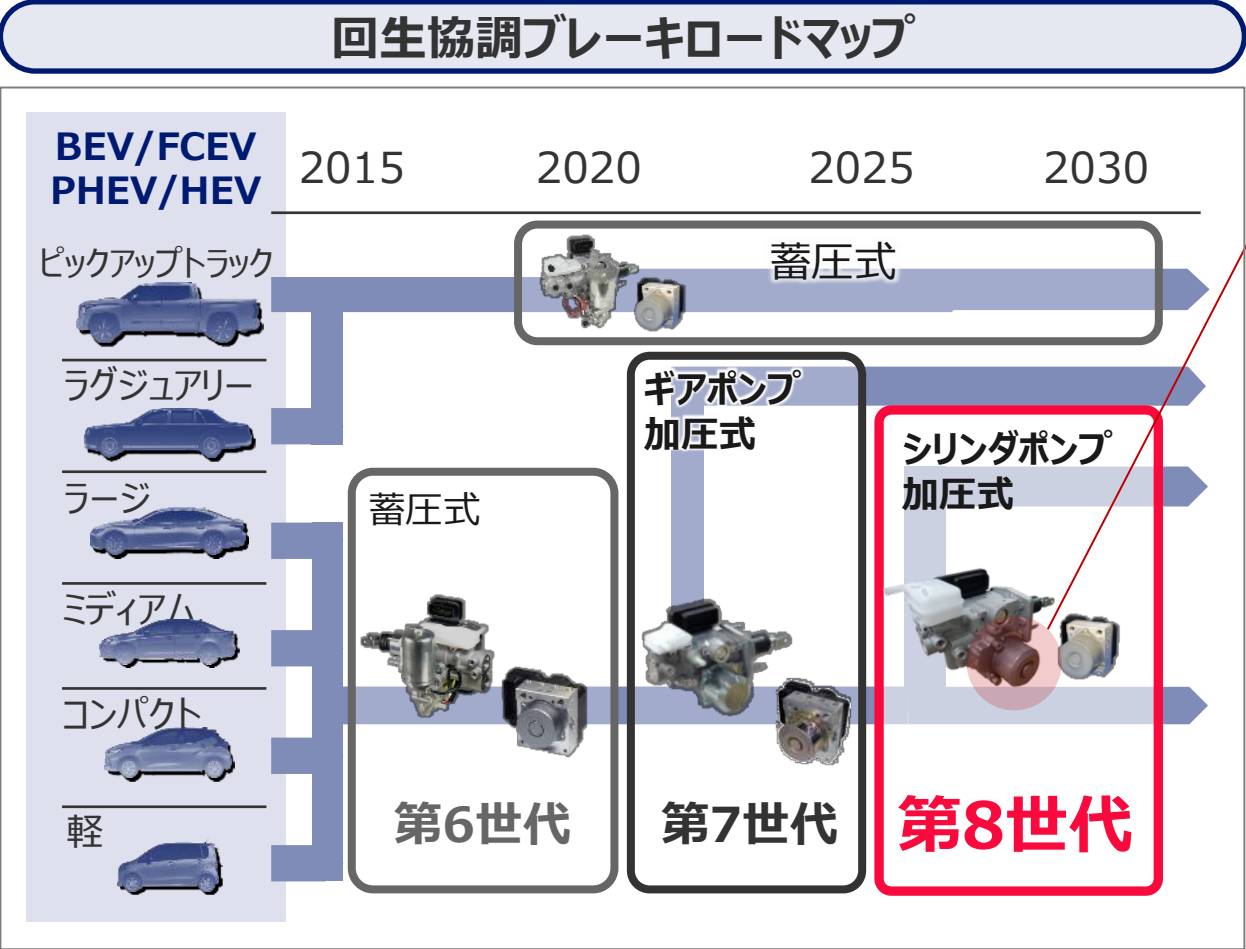
- ・ **インド現地法人\***に生産設備を設置しCVTの生産実証を開始
  - 日本と同等の品質を維持しながら、低コストでのCVT生産をめざす
  - 現地仕入先の育成・活用を通じて、現地調達の可能性についても検証
- ・ インドにおいてCVTの現地生産を実現することで、**需要および生産の拡大に加え、日本からの部品輸出による市場拡大や現地での雇用を創出**

\*AISIN AUTOMOTIVE HARYANA Pvt. Ltd. (AHL)

# 回生協調ブレーキの拡販

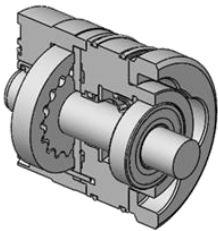
## 回生協調ブレーキ第8世代がTOYOTA新型「RAV4」に採用

従来型が持つ前後輪独立制御による高機能を有しながらも、制御を担うユニットをギヤポンプからシリンダへ構造変更することで生産性向上を実現し、さらなる普及拡大に貢献します。本製品はTOYOTA新型「RAV4」に搭載されます。



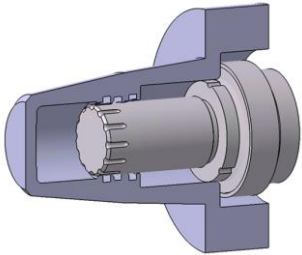
- 加圧源をギヤポンプから電動シリンダへ変更

【現行型】



固有技術により  
小型、高性能

【新型】



汎用技術により  
生産性向上

- TOYOTA新型RAV4に採用



# 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

目標 1,000億円以上圧縮

累計\*1 1,163億円資金創出

『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）

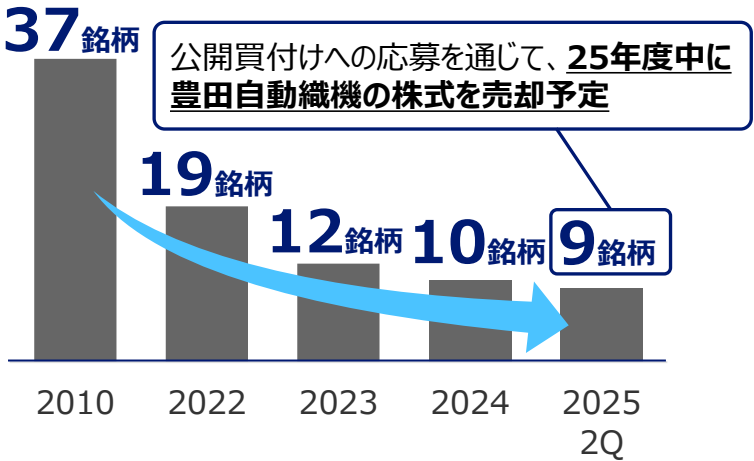
## 政策保有株式

政策保有株式売却を実行

目標 1,000億円以上売却

累計\*1 1,176億円資金創出

ゼロ化を目指す



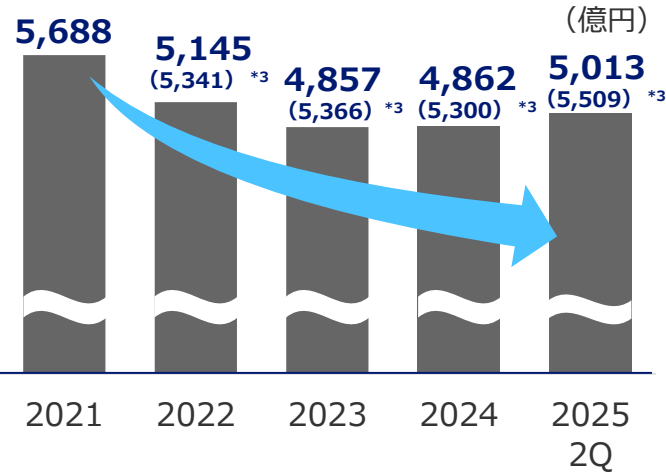
## グローバル在庫

グローバル在庫圧縮

目標 1,000億円以上圧縮

21年度比 675億円資金創出\*2

25年度末までに  
コロナ前水準まで圧縮



\*1 23年度から当期までの累計

\*2 21年度為替レート前提

\*3 ( ) 実績為替レート前提

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



# 統合報告書2025発行

(外部リンク: [アイシン統合報告書](#))

投資家をはじめとしたあらゆるステークホルダーの皆様に持続的な企業価値向上に向けた取り組みをご理解いただくことを目的に「統合報告書2025」を発行しました。



© AISIN CORPORATION All Rights Reserved.

イントロダクション

トップメッセージ

企業価値の向上

稼ぐ力の強化

経営資本の価値最大化

経営の質向上

データ

77

座談会

取締役会議長  
×  
独立社外取締役

自動車業界が直面する難局に打ち勝つため、  
事業戦略・サステナビリティの課題に加え、  
アイシンのガバナンス改革について  
意見を交わしました

新任のお二人から見た  
アイシンの印象を教えてください。

廣田 私は三菱商事およびアシックスにおいて企業経営を経験していますが、アイシンのような巨大メーカーの経営に関与するのは初めての経験で、規模感に新鮮な驚きを感じています。独立社外取締役就任にあたり、コムセンター（展示館）や工場視察の機会を設定していただき、カーボンニュートラル実現に向けたアイシンの技術や移動を支える幅広い事業の歴史について学ぶことができました。本日も、「品質・安全・防火」をテーマとした教育スペースであるアイシン伝承館を見学し、品質至上へのこだわりについて肌感覚を養うことができました。従業員の皆さんとの対話を通じて、アイシンには品質や安全・安心に対する厳しい水準を守ろうとする真摯で真面目な姿勢だけでなく、技術革新に対する前向きな社風が感じられることも印象的です。

星野 私は2023年6月に社外取締役に就任し、今期で3年目を迎えます。「電動化」と「知能化」という、自動車産業を取り巻く2つの外部環境変化に対して、私が社外取締役に就任した頃の取締役会でも議論を重ねていました。その議論は今なお続いていると思いますが、こうした経営にかかわる本質的な議論に真摯に取り組む姿勢を持つ会社なのだと、その当時から実感しています。私もお二人と同じで、一人ひとりの従業員が「移動」に感動を、未来に笑顔を。」を自分事として捉え、いい

取締役社長  
取締役会議長  
吉田 守孝

独立社外取締役  
廣田 康人

独立社外取締役  
達脇 恵子

独立社外取締役  
星野 次彦

しました。デロイトトーマツでは、長年にわたりESG、CSR、内部統制に関するコンサルティングに従事していました。アイシンの理念体系にも組み込まれているサステナビリティ経営の推進を中心に、これまでの経験を活かし社外の視点で経営を監督していきます。事業や業界の仕組みを知らないままに議論に参加することは難しく、現場見学の機会をいただくことは大変に助かっています。先日視察した西尾ダイカスト工場では、アルミの製造過程で大量に排出されるCO<sub>2</sub>の分離回収の実証実験を既に開始するなど、環境課題の解決に技術力をもって必死に取り組む強い意欲を感じることができました。また私もコムセンターを数年前に訪問したのですが、展示内容が大きく変わっており、電動化・知能化に関するものが圧倒的に増えていることに驚かされました。わずか数

株式会社アイシン 統合報告書 2025

**AISIN** We Touch the Future

2026年3月期 第2四半期決算説明会 / 2025.10.31 / © AISIN CORPORATION All Rights Reserved.

16/20

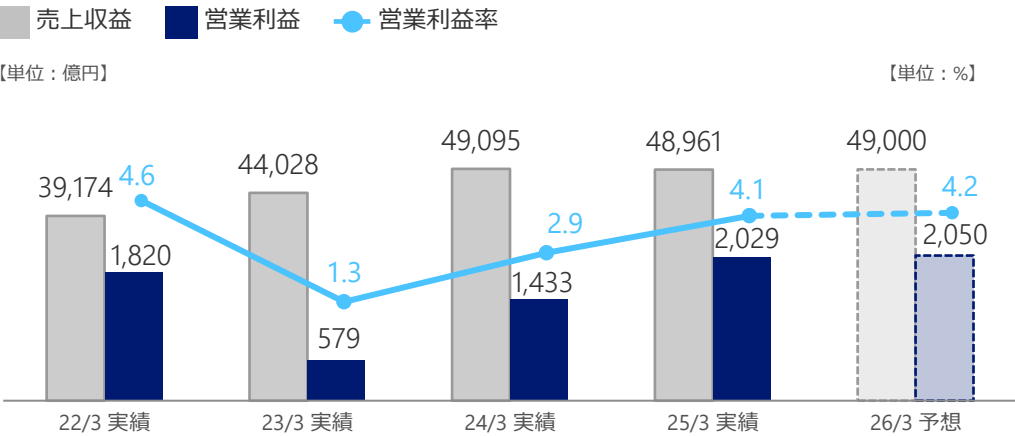
# 参考情報

# 3

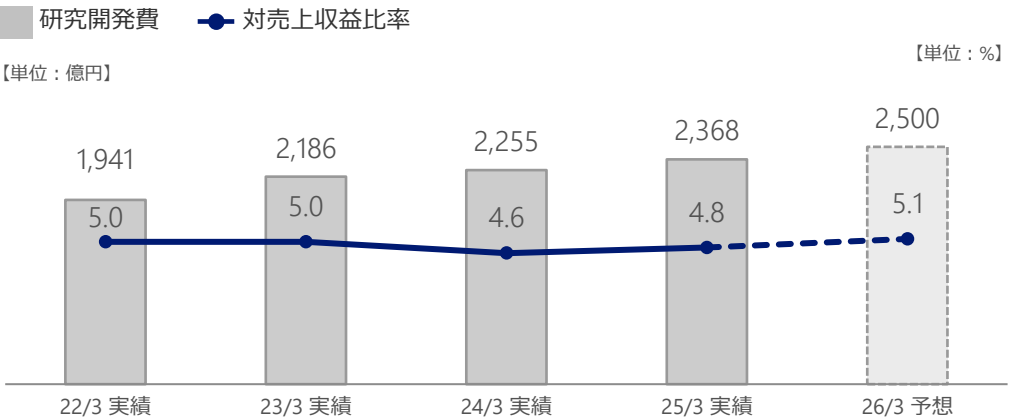


# 業績ハイライト

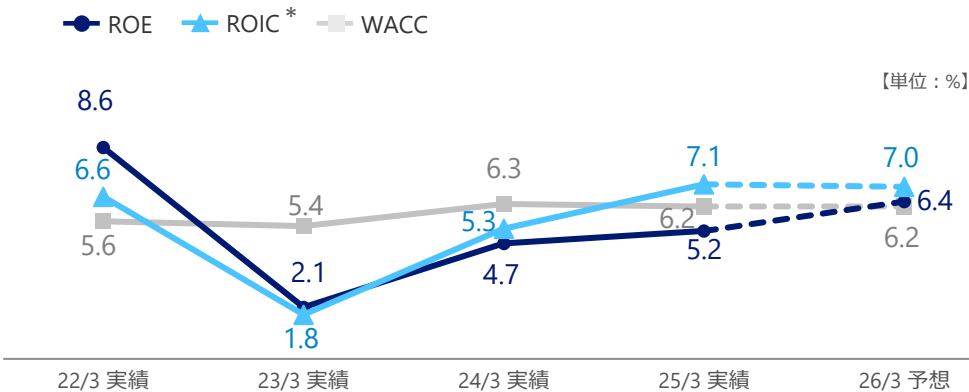
## 売上収益／営業利益／営業利益率



## 研究開発費／対売上収益比率

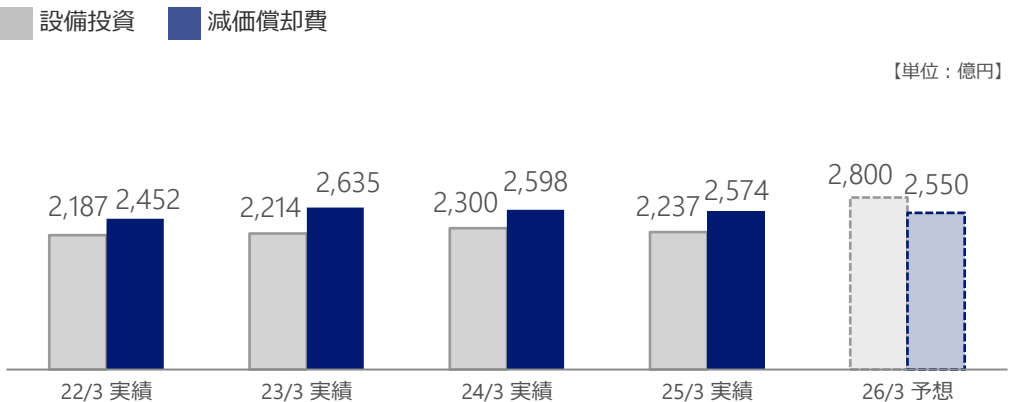


## 自己資本利益率／投下資本利益率／加重平均資本コスト



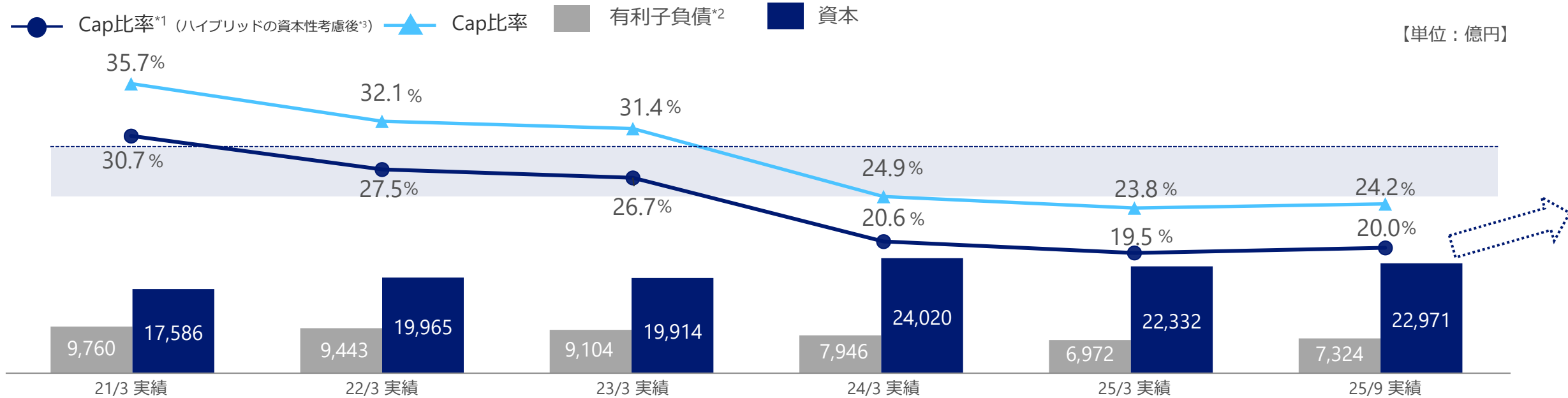
\*税引き後営業利益÷(棚卸資産+有形固定資産+無形資産)

## 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<sup>\*1</sup>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。



足許の財務安全性の高まりを受け、資本効率性の向上を目的に自己株式取得を実施中。  
今後も機動的な自己株式取得を中心に積極的な株主還元を行い、最適な資本構成水準を目指す。

\*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：ハイブリッド調達の残高の50%を格付上の資本とみなしている



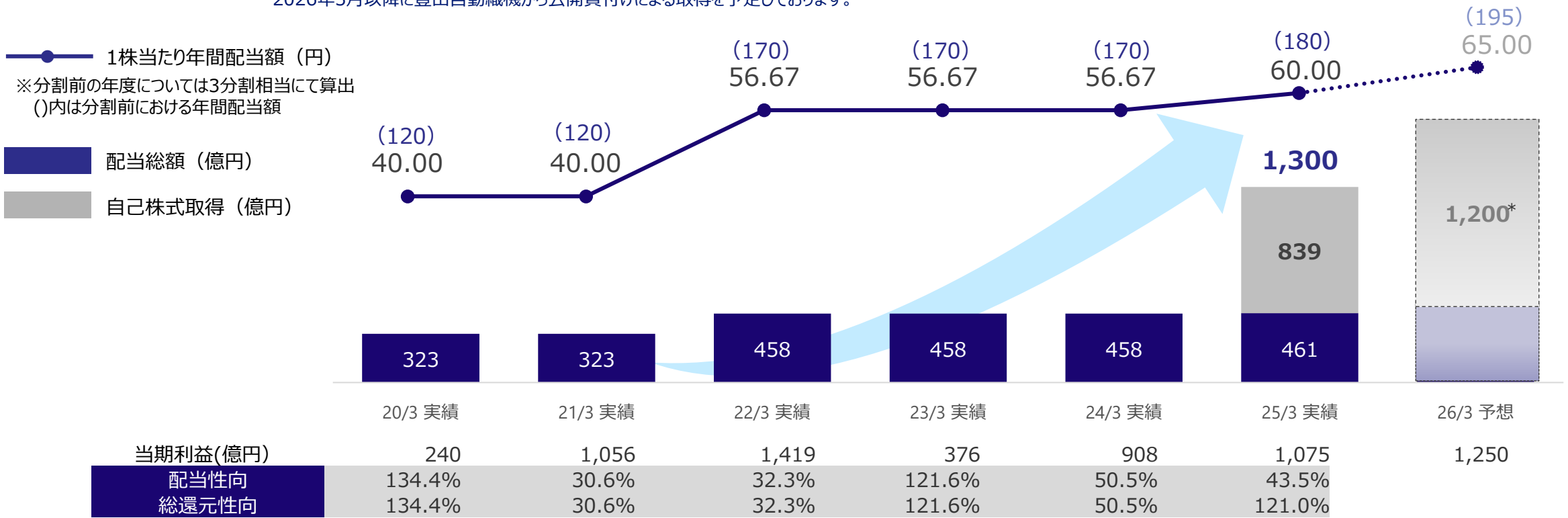
# 株主還元

中長期での安定的・継続的な株主配当を基本とし、更なる企業価値の向上と資本効率性向上に向けて、機動的な自己株式取得など、株主還元強化を図っていきます。

**25年度の1株当たり年間配当額及び総還元額は過去最高を予定** (\*自己株式取得は決議額をもとに算出)

◆ **配当** 24年度の年間配当は60円（中間30円/期末30円）、  
25年度は5円増配の65円（中間30円/期末35円）を実施予定

◆ **自己株式取得** 24年度839億円を実施、\*25年度は1,200億円を決定  
\*2025年6月3日及び2025年10月6日付プレスリリースでご案内のとおり、1,200億円の内約416億円につきましては、  
2026年3月以降に豊田自動織機から公開買付けによる取得を予定しております。





### 【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。