

2026年3月期 第3四半期決算説明会 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_q3_presentation.mp3

Q: 3Qまでの進捗は計画通りのことだが、利益がしっかりと積みあがっている印象。企業体質改善の進捗も順調で、関税についても支払い・回収が拮抗しているということからすると、通期でアップサイドを期待できるのではないか？通期計画を変更していない理由の背景にある、4Qの考え方を確認したい。

A: 3Q 累計で1,400億円の営業利益を見込んでいた中で、結果的に163億円上振れた。この上振れには為替、原材料、企業体質改善が寄与している。一方で、売上の面でPT台数がやや弱含んでいることに加えて、研究開発費が計画を上回る水準で進捗している。また固定費の中に、3Qで発生すべきものが4Qに期ズレしたものもあり、こうした要因を含みながら結果的に計画比では上振れとなっている。4Qの考え方については、為替は円安傾向が継続すると見ている。関税については、現段階で4Q業績への大きなマイナス影響は想定していない。そうした環境下において、将来の成長に向けて、研究開発費の積み増しを見込んでいる。また、構造改革の一環でグローバル生産の構えの適正化を計画しており、特に中国を中心に構造改革費用の計上を見込んでいる。一部積極的に費用を使っていく部分があるが、通期営業利益については当初計画線での着地を想定している。

Q: 来期に向けた事業環境を整理したい。業界を取り巻く環境として、インフレコストの増加や、DRAMの不足懸念等、コストアップ要因・生産リスクが顕在化している。それぞれのリスクに対してどのような備えを行っているのか？

A: 自動車市場はグローバルで堅調で、特に北米を中心にHEVの評価が高まっており、当社にとっては追い風の環境と認識している。HEVを中心としたPT台数増加によるミックス良化、および企業体質改善の継続で利益水準の向上を見込んでいる。一方、リスクへの備えであるが、ご指摘のインフレコストの増加については、これまでの取り組みの結果、得意先への価格転嫁のフローが整備できつつある。コスト増加分については顧客との協議の下で、適切に請求していきたい。また、DRAMの不足については、当社単体での影響は軽微と考えるが、自動車のサプライチェーン上で停止リスクが表面化する可能性はある。加えて、現段階で明確に想定しにくいリスクとして地政学リスクがある。これに対しては、サプライチェーンの複線化や現地化へのシフトを中長期で着実に実行していく。

Q: 3Qで一過性の費用が発生したか教えてほしい。

A: 特に大きな一過性要因はないが、一部3Qで発生する予定であった費用が、4Qに50億円ほどズレこんでいる。

Q: 来期以降の設備投資をどのように考えているか？

A: 来期以降の立ち上がり分については、既に開示しているBMW向けe-axleや、北米でのHEV増産等があり、生産準備で投資が発生する見込み。また、インドや南米などのグローバルサウスでのAT需要がもう一段見込めるところから、こういったところに対して現地生産という観点を含めて計画を始めている。そうした点を勘案し、28年に向けた設備投資は、毎年2,500億円をベースに考えている。詳細は次期中経営計画の中で改めてご説明させていただきたいが、過去の水準を大きく上回る投資というものは現段階で考えていない。

Q: 3Qで北米の営業利益が好調な要因は？

A: HEVの立ち上がりで台数が増えたことが大きな要因。今後も台数増加に伴い利益貢献すると考えている。

Q: eAxeの台数が3Qで増加しているが、どのように利益に寄与しているのか？

A: 事業として考えるとまだイニシャルの固定費や償却費、開発費が発生している。今後、台数増加により売上が増えてくるにつれて利益貢献していく。原価企画ベースでは適正な利益構成になっており、今後台数増加に伴い、利益の上積み要因になる。

Q: 4Qで中国の構造改革関連費用を見込んでいるということだが、どの程度の金額か？

A: 最終的な精査を行っている段階だが、数十億程度を見込んでいる。

Q: 研究開発費の進捗が早い背景を改めて確認したい。今後、車両統合制御等ソフトウェア領域への対応に伴い、研究開発費の更なる積み増しが発生する可能性があるか？

A: 新製品の適合開発等が先行して発生しており、今期は研究開発費が計画を上回る見込み。この先は知能化の拡大に伴いソフトウェア領域での研究開発も拡大していくことになる。ただし、リソースには限りがあるため既存領域はデジタル活用等により効率化を推進し、そこで生み出したリソースを成長領域に投入していくことで、全体のバランスを取りながら成長領域の割合を増やしていくべく社内でコントロールを進めている。全体としては一定の水準を維持していくが、ソフトウェアに係るリソースについては今後増やしていく方向で考えている。

Q: 30年に向けて研究開発費が売上比率で更に上昇するイメージか？

A: 今後も 5%の目線を基準に考えていきたい。

Q: 中期的な目線で見ると、企業体質改善による収益改善は今までのペースと同じか？

A: 企業体質改善の取り組みは、次期中期経営計画の中でも大きなテーマである。今期までに取り組んできたアイテムは比較的刈り取りが早いものであり、この先はよりハードルが高まっていくため、これまでと同様のペースで進めていくことには難しさがある。できる限り改善のペースを落とさないように努めていくが、詳細は次期中期経営計画の中でご説明させていただく。

Q: ブレーキ事業の売上が前年比で大きく増加している要因は？

A: 主な売上増加要因は得意先の生産台数増加や売価の見直し等である。回生協調ブレーキの第 8 世代が新型 RAV4 に搭載されたが、台数が増加するのは来期以降のため 3Q 実績への影響は大きくない。

SQ: ブレーキ事業の営業利益率は連結全体の営業利益率と比較してどの程度の水準か？

SA: ブレーキ事業の収益体質は改善ってきており、営業利益率は連結全体の平均に近いところまでできている。来期以降、さらに収益体質強化を進め、連結全体の平均を超えるレベルまで引き上げたいと考えている。

Q: レアースの調達懸念や、銅価格上昇が目立っている。4Q の影響分は価格転嫁の時期が来期になることを想定した場合に、4Q業績にどのような影響を与える可能性があるかコメントをお願いしたい。

A: 当社としては、顧客への供給影響が発生しないように適切に申請を進めている。また、中長期でレアース調達のリスクを低減するために、レアースレスの製品、またはレアースの使用量が少ない製品の開発を進めている。同時にサプライチェーンの複線化にも努めており、足元でレアース調達に伴う、大きな影響は発生していない。

SQ: 銅価格の上昇影響をどのように考えているか？

SA: 銅については使用量がそれほど多くないことから利益影響は軽微である。

Q: eAxle の損益分岐点について教えてほしい。新型 bZ4X の販売も好調な中、今後、eAxle の収益がどのタイミングで上がってくるか？

A: 次の 3 年でBMW他、新たなプロジェクトが立ち上がってくるため生産費用等のコストが先行する。そうしたことから 26~28 年にかけて損益分岐点を迎えると見込んでいる。足元では引き続き、開発・生産体制の構築にリソースを割いていく。

Q: 関税影響については、3Q 実績で 198 億円のマイナス影響だが、通期ではどの程度まで圧縮することができるか見込んでいるか？

また、来期に向けた見通しについて教えてほしい。

A: 関税の請求・回収のサイクルが固まりつつある。回収まで概ね 2 ル月かかるのが標準的なリードタイムと考えており、4Q は一定程度圧縮できると見込んでいる。来期以降は関税の請求・回収のサイクルが落ち着くことから、損益影響は発生しないと考えている。

以上