

2027年3月期 第1四半期 決算説明会

2026年7月31日
株式会社アイシン

2027年3月期 第1四半期 決算のポイント

実績

売上収益は、得意先車両生産台数およびパワートレイン(PT)ユニット販売台数の減少があったものの、円安効果などにより前年同期に比べ増収。
営業利益は、前年以上に企業体質改善努力を積み増したものの、PTユニット販売台数の減少や中東情勢による資材価格高騰などが影響し、前年同期に比べ減益。

業績予想

第1四半期は、中東情勢による資材価格高騰などの影響で費用負担が先行したものの、企業体質改善努力が計画以上に進捗していることや、為替が想定よりも円安基調であることから、業績は概ね計画通りに推移しており前回公表を据え置く。

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1,000億円（上限）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。

2027年3月期 第1四半期 実績

1

2027年3月期 第1四半期 実績 決算サマリー

	2026年3月期 第1四半期実績		2027年3月期 第1四半期実績		増減	増減率 %
売上収益	12,203	-	13,156	-	+953	+7.8
営業利益	478	(3.9)	365	(2.8)	▲113	▲23.6
税引前利益	573	(4.7)	478	(3.6)	▲95	▲16.5
当期利益*1	395	(3.2)	318	(2.4)	▲77	▲19.4

*1：親会社の所有者に帰属する当期利益

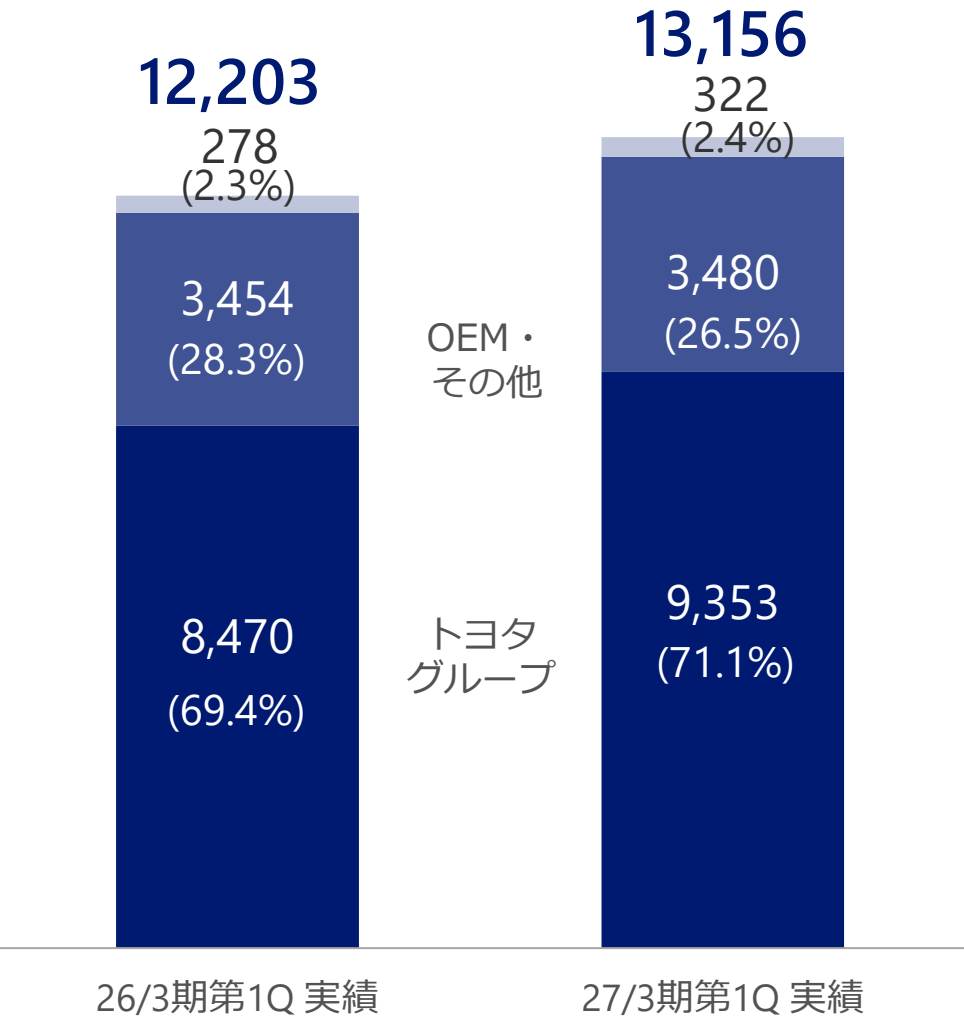
前提条件	為替レート	米ドル	144	円	159	円	+15	円	+10.4
		中国元	20.0	円	23.4	円	+3.4	円	+17.0
	トヨタ生産台数		254	万台	241	万台	▲13	万台	▲5.3
	パワーtrainユニット 販売台数*2		263	万台	253	万台	▲10	万台	▲3.9
	(内 電動ユニット*3)		(61)		(83)		(+22)		(+35.4)

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

2027年3月期 第1四半期 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	2026年3月期 第1四半期 実績	2027年3月期 第1四半期 実績	増減	増減率 (%)
スズキ	471	588	+117	+24.9
Stellantis	544	492	▲52	▲9.7
VW&Audi	411	316	▲95	▲23.1
ホンダ	183	209	+26	+14.3
日産	154	184	+30	+19.4
ボルボ	240	181	▲59	▲24.8
三菱	185	180	▲5	▲2.4
いすゞ	102	115	+13	+12.0
マヒンドラ	92	111	+19	+20.8
SUBARU	101	110	+9	+8.7
その他	971	994	+23	+2.5
合計	3,454	3,480	+26	+0.8
(参考) 中国民族系	465	394	▲71	▲15.3

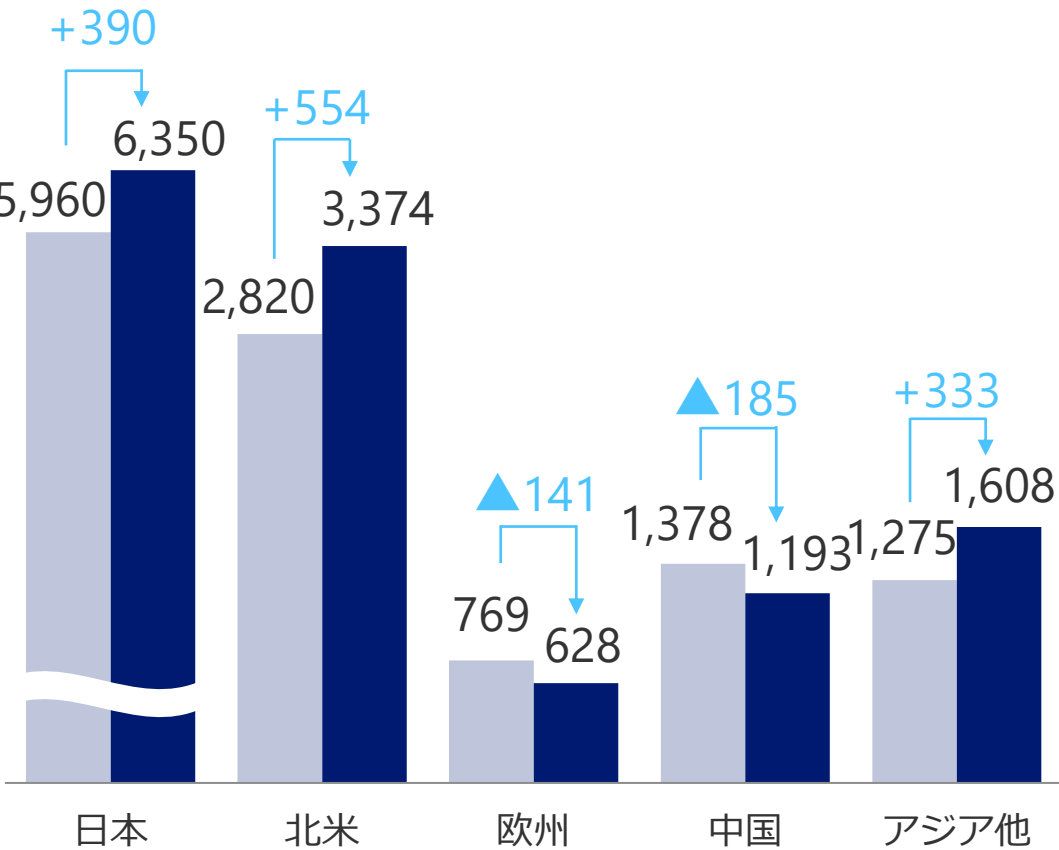
2027年3月期 第1四半期 実績 所在地別セグメント

2026年3月期 第1四半期 実績

2027年3月期 第1四半期 実績

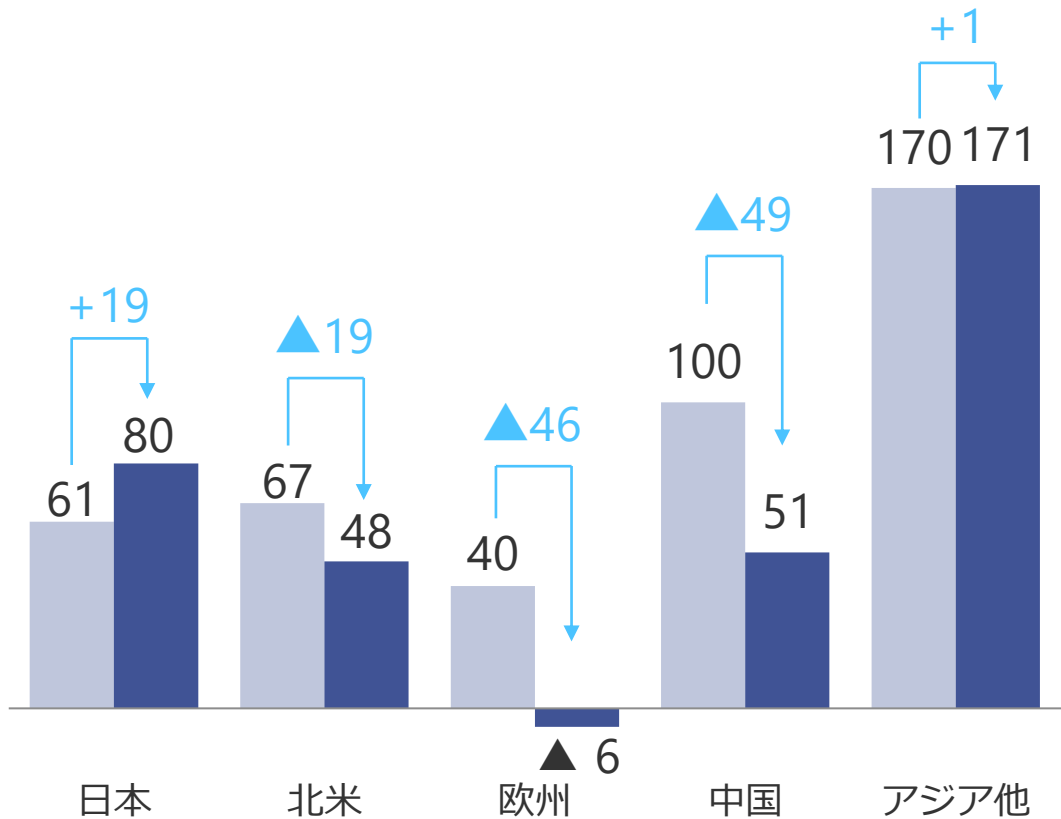
【単位：億円】

売上収益（前期比+953）



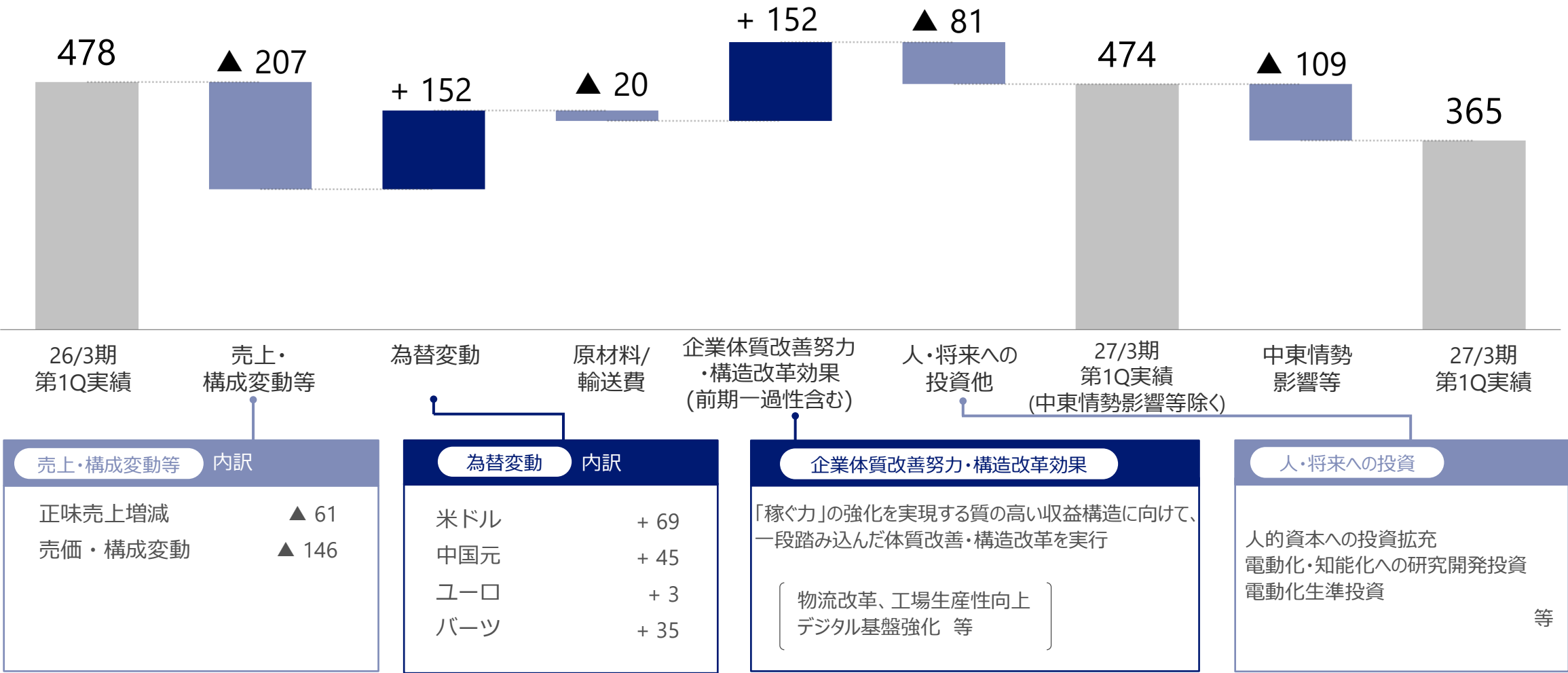
※外部顧客への売上収益

営業利益（前期比▲113）



2027年3月期 第1四半期 実績 営業利益増減

【単位：億円】



【参考】2027年3月期 通期 予想 決算サマリー（4月28日公表値）

() 内は売上収益比率【単位：億円】

	2026年3月期 実績		2027年3月期 予想		増減	増減率 %
売上収益	51,177	-	52,500	-	+1,323	+2.6
営業利益	2,287	(4.5)	2,350	(4.5)	+ 63	+ 2.7
税引前利益	2,479	(4.8)	2,450	(4.7)	▲ 29	▲ 1.2
当期利益*1	1,716	(3.4)	1,500	(2.9)	▲ 216	▲ 12.6

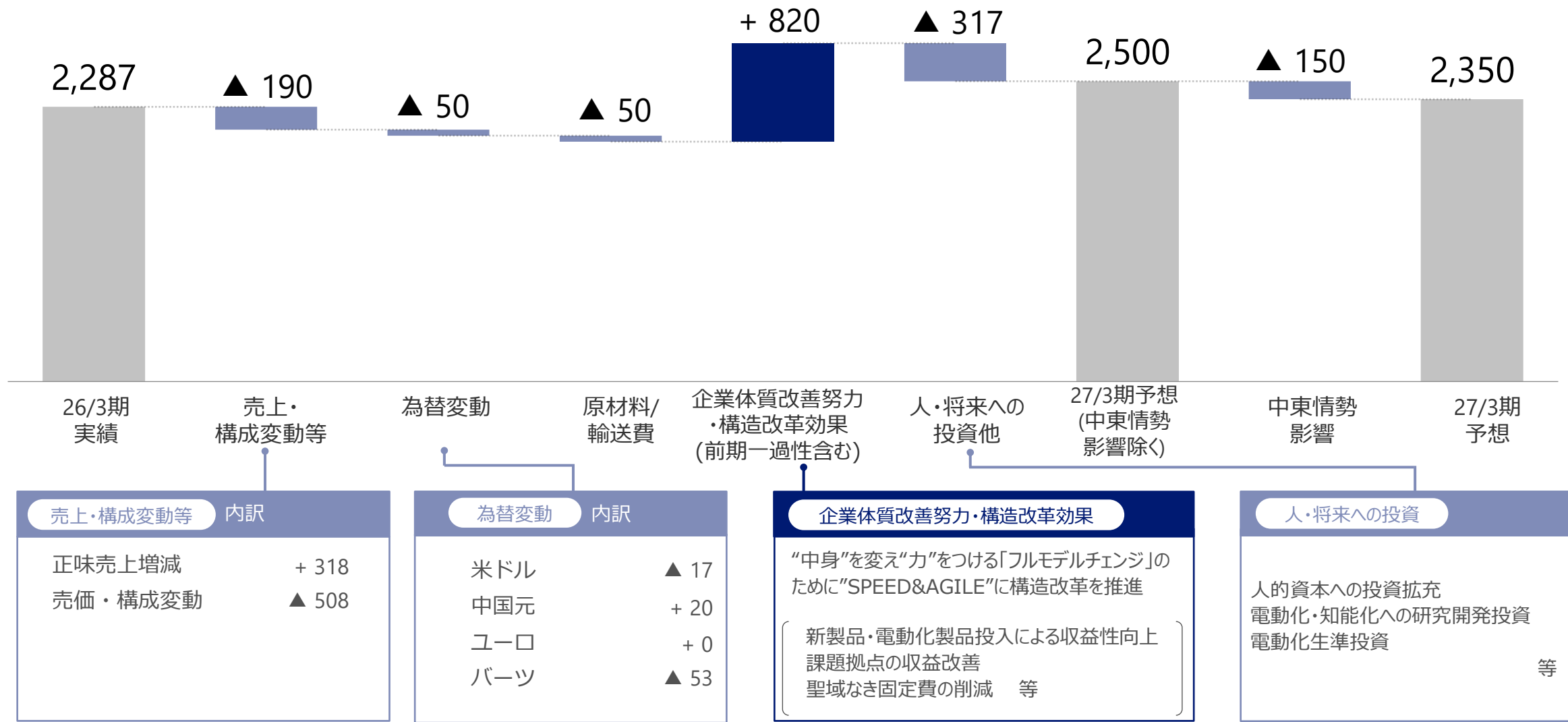
*1：親会社の所有者に帰属する当期利益

前提条件	為替レート	米ドル	151	円	150	円	▲ 1	円	▲ 0.7
		中国元	21.2	円	21.5	円	+ 0.3	円	+ 1.4
	パートレインユニット 販売台数*2		1,019	万台	1,070	万台	+ 51	万台	+ 5.0
		(内 電動ユニット*3)	(269)		(375)		(+ 106)		(+ 39.3)

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

【参考】2027年3月期 通期 予想 営業利益増減（4月28日公表値）

【単位：億円】



2028年中期経営計画の進捗・トピックス

2

バッテリーEV向け電動化製品の拡販

ダイハツ初の量産軽商用BEVバンにeAxleが採用

株式会社BluE Nexus、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、**ダイハツ初の量産BEVである軽商用車「e-ハイゼット カーゴ」・「e-アトレー」に搭載**



e-ハイゼット カーゴ 4シーター 2WD



e-アトレー RS 2WD



搭載製品（eAxleカットモデル）

- 荷物積載時にも力強く坂道を駆け上がる走行性能と、航続距離の延伸に貢献する高い電費を実現
- 日本の「働く」を支えてきた「ハイゼット カーゴ」・「アトレー」をベース車としたBEVにおいて、実用性と環境性能の両立に寄与

eAxleの採用実績を積み上げ、バッテリーEV市場におけるプレゼンスを拡大

ブレーキ新製品の開発および拡販（1/2）

ブレーキロードマップ

2025

2030



ブレーキ新製品の開発および拡販（2/2）

環境対応と制動力を兼ね備えたパッドを新開発

株式会社アドヴィックスが、環境対応*1と制動力を兼ね備えたブレーキパッド「サステナ（新環境規制対応）パッド」を開発。2026年5月に国内発売されたMAZDA「CX-5」に採用

*1 欧州連合が定める自動車の新環境規制「Euro7」のブレーキ粉塵規制値をクリア



MAZDA「CX-5」



搭載製品（サステナパッド）

- 材料に石綿や銅を含まないノンアスベスト材をベースに耐熱性に優れた有機材や無機材、セラミックなどの配分を高め、環境規制値*2を満たしながら高い制動力を実現
- 開発にはAIによる配合パターンのシミュレーションなども活用し、多数の試験評価を経て製品化

*2 走行時にブレーキから発生する粒子状物質（PM10）が規制対象

Euro7対応技術の実用化により、環境規制強化を採用拡大の機会へ転換

新規事業の創出に向けた取り組み

意思疎通支援アプリシリーズ「YYSystem」

YYSystemの概要・特長

- ・ 音声を可視化し、リアルタイムで高精度な文字起こしを実現するとともに、騒音環境下でも安定した認識性能を発揮
- ・ 会話内容に加え、周囲の反応やコミュニケーションのニュアンスまで伝達可能（31カ国語対応）



導入実績

- ・ ダウンロード数 : 累計300万ダウンロード突破
- ・ 法人向け契約件数 : 鉄道、ホテルなど250社へ導入

事例

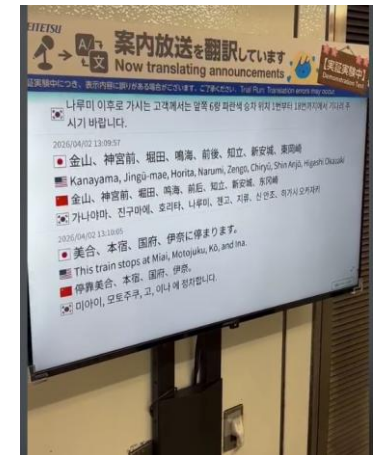
独自技術「Myエンジン」を鉄道分野で実装

- ・ Microsoftとの連携で開発した独自音声認識技術を活用
- ・ 利用者の話し方や特性をAIで学習し、認識精度を向上
- ・ 個人利用から鉄道分野での商用活用へ進展



▲ ユーザー（個人）とMicrosoft サティア・ナデラCEOとの面談をMyエンジンでサポート（2025年3月）

▶ 名古屋鉄道が名古屋駅のホームアナウンスで活用（2026年4月）



認識精度が大幅に向上（導入前80%⇒導入後97%*）

*約半年間分の音声の学習により認識精度が向上

Topics

国会でYYSystemが正式採用

- ・ 国会での採用など、公共分野での活用も拡大

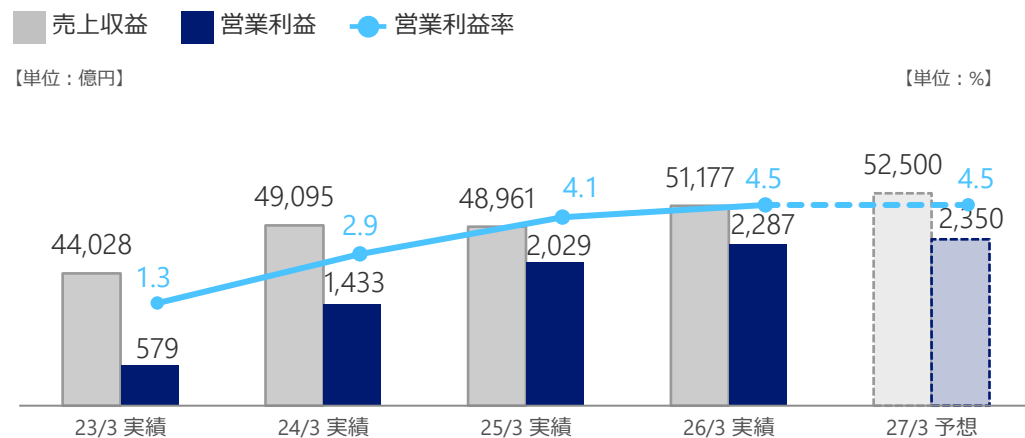
“移動”を妨げる課題の解決を通じて、モビリティの発展に継続的に貢献

参考情報

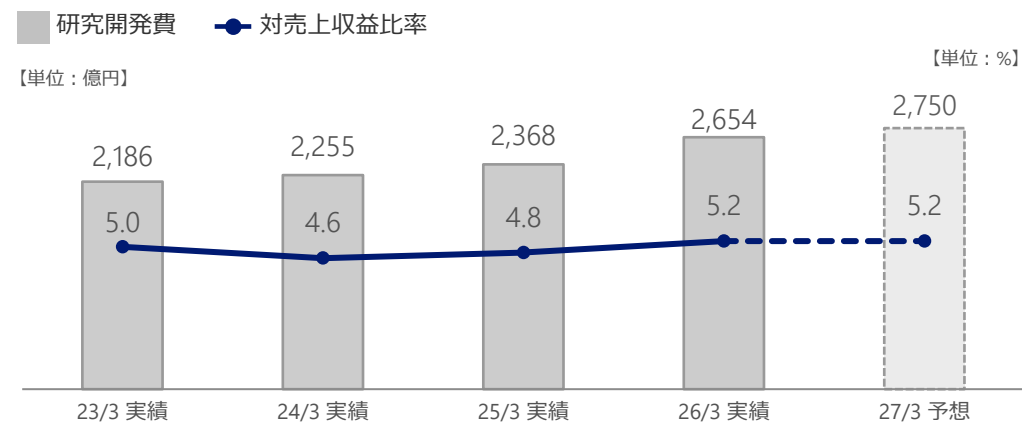
3

業績ハイライト

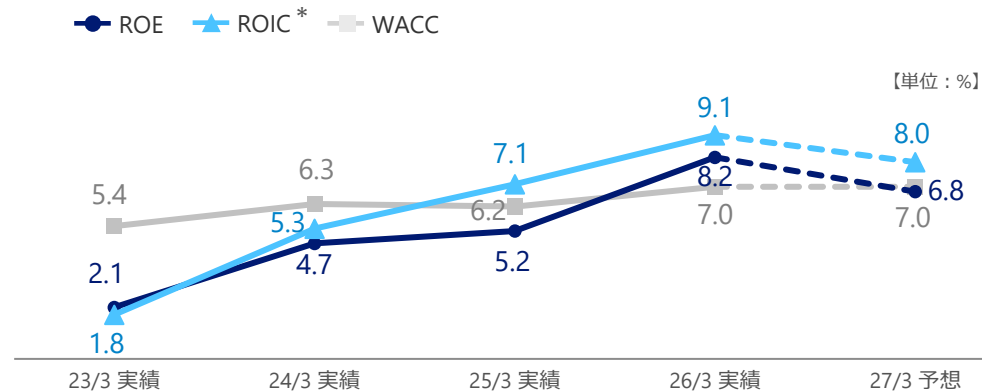
売上収益／営業利益／営業利益率



研究開発費／対売上収益比率

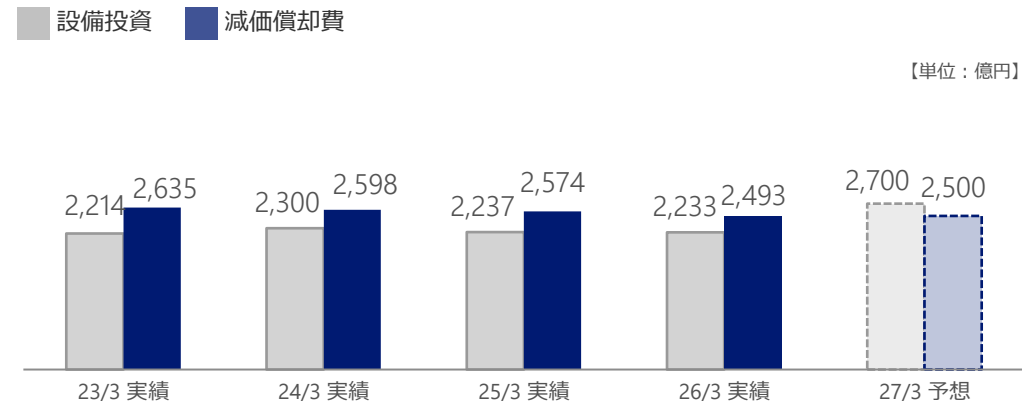


自己資本利益率／投下資本利益率／加重平均資本コスト



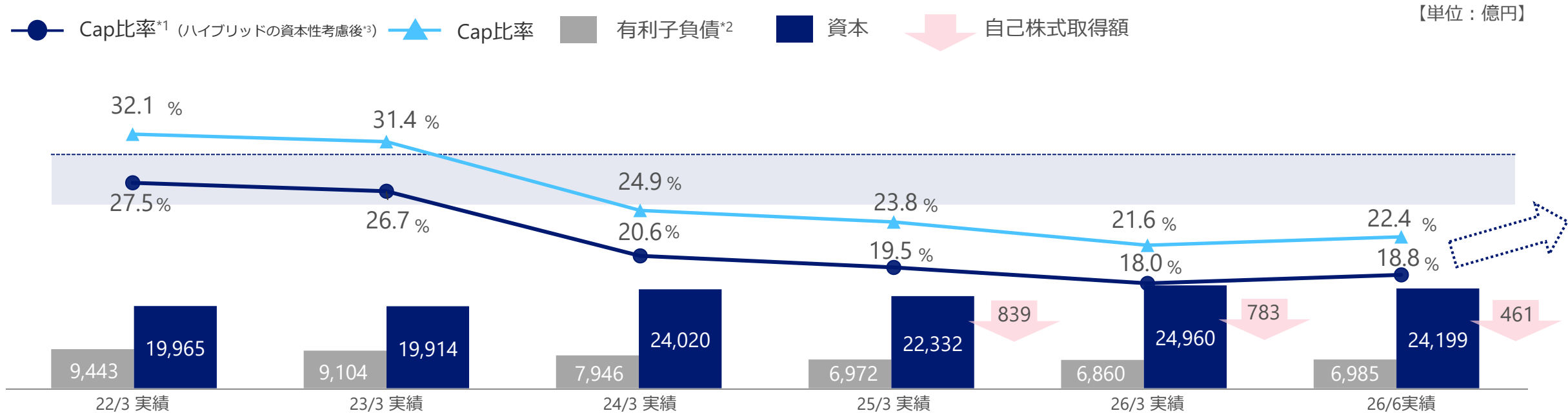
*税引き後営業利益÷(棚卸資産+有形固定資産+無形資産)

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^{*1}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。



最適資本構成の実現に向け、2026年度は1,000億円を上限に自己株式取得を実施中（1Q実績は461億円）。
今後も資本効率を高め、キャピタリゼーション比率を中長期的に望ましい水準へと引き上げていく。

^{*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

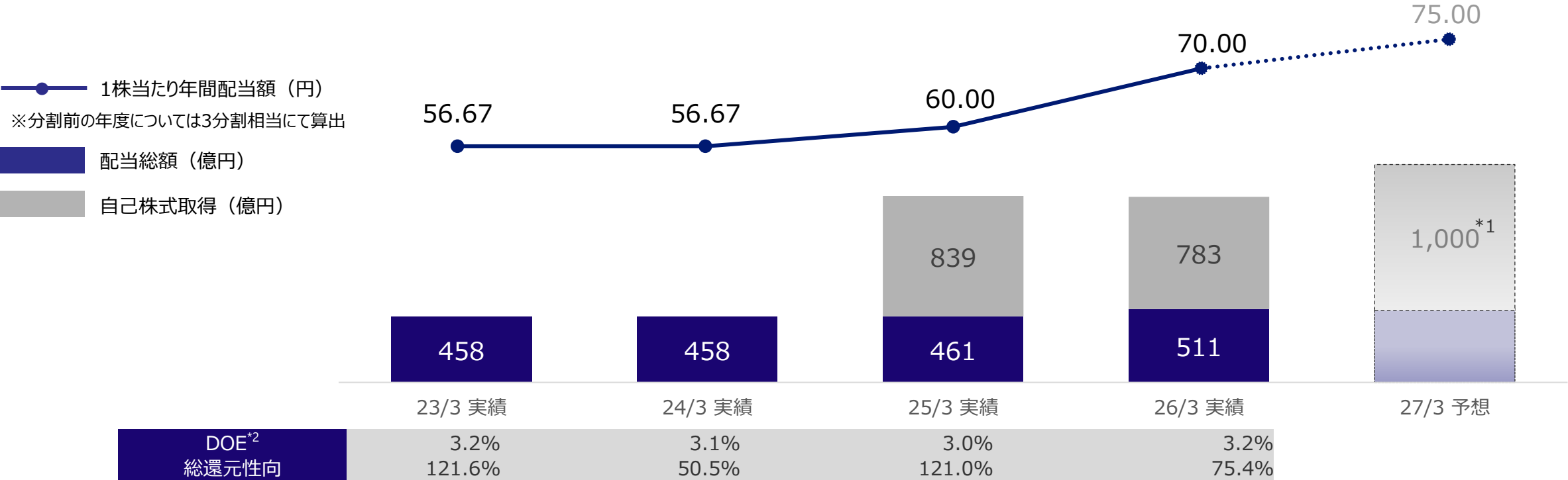
^{*3}：ハイブリッド調達残高の50%を格付上の資本とみなしている

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。

26年度は、25年度に続いて増配、及び自己株式取得1,000億円を予定*1

- ◆ 配当 25年度の年間配当は10円増配により70円（中間30円/期末40円）、26年度は更に5円増配の75円（中間35円/期末40円）を実施予定
- ◆ 自己株式取得 25年度783億円を実施、26年度は1,000億円を決定*1



*1 自己株式取得は決議額ベース *2 DOEのベースとなる「親会社の所有者に帰属する持分」は為替や市場環境による変動の大きい「その他の資本の構成要素」を除外した調整後の数値を使用



【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。