株式会社アイシン

2027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/fy2027_q2_presentation.mp3

Q：通期計画修正について詳細を確認したい。当初計画の営業利益 2,350 億円に対して、どのような変動要素を織り込んでいるのか。特に、通期計画における前回公表からの差異のうち、「売上・構成変動等」による▲406 億円については、PT 台数における 60 万台減が中心になるが、PT 以外の要因もあれば、具体的にどのような要因があるのか教えてほしい。

A：PT 台数は、期初計画の 1,070 万台から 60 万台減少の 1,010 万台を見込んでいる。「売上・構成変動等」での影響は主に PT 台数の減少が大きい。PT 台数の減少要因は、中国民族系向けの減少に加え、欧州系 OEM の AT 需要が期初想定を下回っていることである。電動ユニットについては、トヨタ向けは概ね計画通りに推移している一方、トヨタ以外では一部の OEM で期初想定を下回っている。

Q：通期の PT 台数減少について、詳細な内訳を教えてほしい。

A：当初計画に対しては、中国民族系および欧州系 OEM 向けの減少が大きい。他に国内 OEM 向けの AT や eAxle についても、計画比で若干下回る見通しである。地域別では、中国を中心に、北米、アジア他での減少を見込んでいる。一方、電動ユニットについては、米系 OEM 向け HEV の減少があるものの、トヨタ向けは計画通り進捗しており、PT 台数全体としては底堅く推移すると考えている。

Q：上期実績は社内計画に対してどのような進捗であったのか。また、今回の通期計画の修正について、上期実績を踏まえた上で、下期の前提をどのように見直したのか教えてほしい。

A：上期については、PT 台数が計画よりも 40 万台弱減少しており、「売上・構成変動等」でマイナス影響となった。一方、為替が想定より円安で推移したことによる増益効果に加え、その他の取り組みも概ね順調に進捗している。固定費の見直しも進展し、計画比で良化している。これらを踏まえると、実力値では計画を上回る水準で推移したと考えている。外部環境影響として、アルミ市況は若干良化したものの、熊本地震やパナマ運河の渇水に伴う影響等もあり、営業利益は 804 億円となった。

通期見通しについては、上期実績を反映するとともに、中国市場の動向等も踏まえ、現時点で見通せる範囲のリスクを織り込んだ上で見直している。

Q：「原材料/輸送費」については、アルミ価格上昇等によるコスト増と、価格転嫁による回収をそれぞれどの程度見込んでいるのか。材料価格の前提や価格転嫁の進捗も含めて確認したい。

A：「原材料/輸送費」については、通期で 80 億円の減益影響として織り込んでいる。内訳としては、鋼材、輸送費、エネルギー、半導体等の影響が含まれている。一方、アルミ価格上昇による影響は、「中東情勢影響（アルミ高騰）」に全額計上している。今回、アルミ価格上昇の影響を明確に示すため、「原材料/輸送費」とは切り分けて表示している。これらのコスト増に対しては、使用量の低減や設計変更、調達改善に取り組むとともに、得意先への価格転嫁を進めており、中期的には影響を解消していく方針である。アルミについても、市況は上げ止まりから下落に転じつつあり、現時点では追加的な影響は見込んでいない。

Q：特殊要因は上期で 109 億円の減益影響となっている一方、通期では影響額の縮小を見込んでいる。どのような要因で改善するのか教えてほしい。

A：特殊要因のうち、その他一過性については、26 年度は上期に品質関連費用を計上している一方、25 年度は下期に一過性の品質関連費用を計上していたため、通期では一定程度オフセットされる。その結果、通期では主に熊本地震の影響やパナマ運河の渇水に伴う物流費増加の影響が残る見込みである。

Q: 中国では足元で台数減少が続いているが、今回の計画には追加的な構造改革費用をどの程度織り込んでいるのか。中国市場では今後も ICE 需要の回復が見込みにくい中、さらに踏み込んだ構造改革が必要となる可能性はあるのか。また、その場合の追加費用など、今後の業績リスクについてどのように見ているのか。

A: 中国については、生産体制の適正化や固定費の削減を進めており、必要な構造改革費用については一定程度、当初計画に織り込み済みである。今後の事業環境やオペレーションの状況次第では追加的な対応が必要となる可能性もあるが、現時点で見通せる範囲のリスクについては、今回の計画修正に織り込んでいる。

Q: 中国向け PT 台数が 28 年中期経営計画の想定を下回って推移していると思われる中、今後どの機種・製品で拡販を見込んでいるのか。特に、27 年度に向けてどのような変化点があるのか教えてほしい。

A: 28 年中期経営計画策定時と比較すると、中国では FFAT が当初想定を下回る見通しである。一方、CVT は当初想定以上に引き合いがあり、FRAT および HEV についても当初想定を上回る見通しである。

Q: 28 年中期経営計画策定時と比較して、PT 台数の目線は上がっていると考えればよいか。

A: 顧客・機種間で台数の増減はあるものの、総台数としては概ね同水準となる見通しである。

Q: 上期実績において、PT を除く電動化製品の利益貢献はどの程度あるのか。

A: 事業別で見ると、走行安全においては電動化の進展に伴い回生協調ブレーキの売上が増加している。第 8 世代回生協調ブレーキの投入効果に加え、これまで進めてきた体質改善の効果も表れている。今後も、電動化製品の拡販による利益貢献は継続していくと考えている。

Q: PT 台数の減少だけでは減益要因を説明しきれない部分があると思うが、ほかにどのようなマイナス要因があるのか。

A: PT 以外で特段の要因はない。なお、電動化製品については、中国や欧州で生産準備のフェーズにあることから、固定費が増加している。今後、AT が減少していく一方で、電動化製品が本格的に増加するまでの端境期にあり、固定費負担が相対的に重くなっている。今後、電動化製品が立ち上がり、数量が増加していけば、この負担は解消していくと考えている。

Q: 今後、電動ユニットの増加が見込まれるが、本格的な台数増加はどのタイミングから期待できるのか。

A: 今後、BMW 向け e-axle をはじめ、さまざまな電動化プロジェクトが順次立ち上がっていく。立ち上がり時期によっては年度当初からフルに台数寄与するわけではないが、順次台数増に寄与していくことで、28 年度には電動ユニット比率が 40%台まで上昇すると見込んでいる。

Q: PL の非支配持分はアドヴィックス分が寄与していると思うが、25 年度比で大きく増加していないのはなぜか。

A: 非支配持分については、アドヴィックスの利益増加だけでなく、その他の会社の業績変動も反映されるためである。

Q: 27 年度を考える上では、通期営業利益増減の「27/3 期予想(外部環境影響・特殊要因除く)」で示されている 2,329 億円が一つのベースになると考えている。26 年度にこの利益水準を達成できれば、特殊要因等の剥落により 27 年度の利益成長も期待できる印象を持った。その上で、今回の通期計画の下方修正は、足元で想定されるリスクを相応に織り込んだものと理解してよいか。

A: 「27/3 期予想(外部環境影響・特殊要因除く)」として 2,329 億円を示したのは、当社が考える実力値としてこの水準を見ていただき、27 年度以降の利益成長にも期待を持っていただきたいという考えによるものである。修正後通期計画の達成を確実にするため、社内のさらなる引き締めに加え、得意先からの費用回収についても一層加速していく。今回の計画には、こうした回収を着実に進めることも織り込んでおり、目標達成に向けてグループ一丸で取り組んでいく。

以上