

## 2020年3月期 決算説明会 音声・質疑応答

2020年4月30日  
アイシン精機株式会社

音声データ リンク先：

[https://www.aisin.co.jp/investors/voice/fy2020\\_q4\\_financial\\_results.wav](https://www.aisin.co.jp/investors/voice/fy2020_q4_financial_results.wav)

**Q1. AT 販売台数について、4Q のコロナ影響による減は、1 月時点の計画と比べて地域・顧客別に見て状況はどうか？また、中国市場での新車販売の減に比べて AT 販売台数の減がゆるやかだが、拡販の効果なのかそれとも完成車メーカーの在庫になっているのか教えてほしい。**

A1. 4Q のコロナ影響は 25 万台減で、市場別には中国 15 万台、欧州 5 万台、北米 4 万台の減となっている。顧客別には、VW-G で 8 万台、PSA・VOLVO を含む欧州他社で 8 万台、トヨタ G で 6 万台、中国民族系で 3 万台の減である。在庫水準について、中国ではコロナ影響もあり一部の民族系で積みあがっていると思われるが、メーカーが早期に手を打ったこともあり余剰とまではなっていないが引き続き注視していく。欧米顧客は 3 月後半に引きが減り一時的に在庫となっているが、大半が日本からの輸出であり調整していく。

**Q2.業績予想非公表とあるが、来期の設備投資の考え方を教えてほしい。**

A2. まだ具体的に申し上げる段階ではないが、不要不急のものは抑制的に見直しをしている。もちろん得意先の立上げ計画に間に合わないことがないように、しっかり対話をしていく。コロナ影響は大きいですが、メリハリをつけて CASE 等の将来成長への投資はしっかりしていく。

**Q3. 8速 AT の収益性改善の進捗を教えてください。また、中国の在庫について政府のインセンティブも踏まえてどう見ているか教えてください。**

A3. 8速 AT は前年比 3% の改善は達成できている。在庫については、コロナ影響は 2、3 月までで、4 月はほぼ計画通りで出荷できており、前年同月比はで 25% 増の水準。

**Q4. 25% 増とは中国向け全体でという理解でいいか。日本からの輸出も含めたものと考えていいか。**

A4. 日本からの輸出も含めた中国市場向け。終わった期でいうと、AT 販売 904 万台のうち 212 万台が中国市場向けである。

**Q5. コロナが長引いた場合の追加のコスト削減策について社内の議論の状況を教えてください。特に AW との統合について、構造改革への影響はあるのか。**

A5. 構造改革は 23 年を目指して活動しているが、社長の伊勢も言っている通り前倒しで行ってい

く。AWとの統合効果もそう。もう一つ、コロナで急激に環境が悪化した分は全社的な利益対策を進めている。テレワークの浸透など働き方が変わってきている。思い切った構造改革を進めるチャンスとして取り組んでいきたい。

**Q6. 23年に360億円の構造改革を前倒し・追加していくということか。**

A6. まずは元々の計画を早期に実現を目指す。コロナを機にいままで切り込めなかった領域についてもアイテムの洗い直しをしている。

**Q7. 事業処理費用320億円の地域別内訳とグループ会社別の内訳を教えてください。**

A7. これまで320億円と申してきたが想定通りの着地であった。減損が150億円で北米130億円、欧州9億円、インドネシア11億円の内訳。中国のAT関連で100億円。同じく中国でAMTの評価減等がある。

**Q8. 中国のATについて、4-6月が増えているというのは、1-3月で減った分の取戻し以上に回復しているということか。顧客別に差はあるのか。**

A8. 日々変わる状況を精査している段階のため、わかり次第お伝えしたい。

**Q9. 逆に、4-6月の出荷が間に合わないようなことは考えられるのか。**

A9. 状況変化に柔軟に対応できるよう準備しているが、会社としてこの先どうなるのか断定的なことが言えない状況。

**Q10. 新型コロナウイルス影響300億円は売上減に対して大きい稼働日の影響なのか。**

A10. 300億円のうち、地域別では中国で240億円、北米40億円、日本20億円の内訳。中国の240億円の内、減損が80億円。これはコロナによる稼働低下が引き金となった。その他の生産ロスもあるが中国の売上減による影響は160億円となる。

**Q11. 中国の減損80億円は事業処理320億円とは別という理解でいいか。**

A11. その通りである。

**Q12. ATについて生産能力はどう考えているか。**

A12. 20年3月時点の生産能力は新機種への切り換えによる一時的な踊り場もあるが、世界で約1100万台。6速AT、8速AT、CVT、HV含め顧客ニーズの変化にしっかり応えていく。

**Q13. 中国でコロナ影響から回復していくときには6速ATが戻るのか、8速ATが戻るのか。**

A13. 今期の結果としては6速AT、8速ATが半々程度。この先については、わかり次第お伝えしたい。

**Q14. 生産能力について、今回の決算を受けて戦略に大きな変更はあるか。**

A14. 戦略の変更はない。1300万台の台数や中身については環境が変わっている最中で今はどうしていくか練り直している段階。コロナが落ち着いた段階で改めてお話したい。

**Q15. 中国の減損80億円はコロナで稼働率が低い分を機械的に落としたということでしょうか。**

A15. 今期黒字を見込んでいたものがコロナで赤字になった。ATの戦略とは関係ない。

**Q16. 今後のFCFの状況を教えてほしい。AW株式取得費用等の財務面や投資面でどうか。CAP比率での管理への影響はあるか。**

A16. AW株式取得は4/1に実施した。期末時点ではCashで持っていたが、現在はトヨタから持分を買戻している。設備投資の見直しなどでキャッシュフローは改善しており、今期はコロナがなければ追加の資金調達は不要とみていた。コロナの影響を見極めたうえで改めてご説明したい。

**Q17. 中国のAT台数の戻りについて、得意先別の差はあるか。また、現地合弁2社の立ち上がり計画について進捗はあるか。**

A17. 4月の実績がようやく見えてきた段階で、先の話は刻々と変わるため、わかり次第お伝えする。合弁については先方と話し合いながら最適な生産能力や立ち上げ時期を検討している。

**Q18. 電動化において、営業面で進捗はあるか。**

A18. 得意先からの引き合いはたくさん頂いており精査しているが、足元はコロナ影響もありコミュニケーションを取りづらい状況。影響が落ち着いてからしっかり話していきたい。

**Q19. 配当性向の考え方について教えてほしい。**

A19. 考え方は変わっていない。安全性と効率性を保てる範囲をCAP比率で25-30%を目安にしているが、過去に20%を割るようなときには積極的に自社株買いを実施してきた。今後も配当と自社株買いでCAP比率を見ながら安定的に還元していきたい。

**Q20. コンティンジェンシープラン(不測の事態に備えた対応策)について具体例を教えてください。これを機会に他社より思い切ったことをやるのではないかと検討状況を教えてください。**

A20. 固定費の総見直しを一層加速させている。AWと分社していたことによる機能の重複は他社であればすでにできていること。一例を挙げると、ビルの清掃業者をそれぞれで手配していた。束ねることで適正な業者、頻度、単価など見えてくる。地道に積み上げるものが多いが、先行で統合した調達機能の変動費の部分も含めてスピードを上げて取り組んでいる。

**Q21. 中国で内燃機関へのインセンティブという動きがある。他地域で経済刺激策の情報はありますか。**

A21. 今のところ中国以外では聞いていないが、他の地域でそういう話があれば当社としてはあり

がたい。足元の原油価格が下がっているので CO2 規制との兼ね合いもあるが内燃機関が見直される素地はあるとみている。

**Q22. 欧州の CO2 規制延期や、北米の CAFE の見直し等の話はあるが、他になにかあるか。**

A22. 現時点では聞いていない。

以上