

2022年3月期第2四半期決算説明会 音声・質疑応答

2021年10月29日
株式会社アイシン

音声データ リンク先：

https://www.aisin.com/jp/investors/settlement/uploads/fy2022_q2_presentation.mp3

Q1. 7-9月期の売上実績は外部環境より堅調で、AT出荷台数も前年2Qより増えている。この背景について教えて欲しい。OEMの在庫になっており、下期に影響がでることを懸念している。

A1. むしろ「もっと出るはずが出なかった」という感触。昨年2Qはコロナ影響も残っており、そのことを踏まえると、今年の出荷が上回るのをおかしくない。中国民族系の在庫状況については、今のところ引き続き需要は強く、電力不足や半導体不足等の供給側の問題と考えている。本当ならもっと伸びるはずだったところからは落ちているので、在庫にはなっていないはず。

Q2. トヨタが900万台だとすると、昨年同期の1800億を上回る可能性があるのか？

A2. 昨年は残業で乗り切ったりと無理して出した数値であり、ポテンシャルを示しはしたものの、今後も継続するのは生産体制面で難しい。今期は生産変動に応じて人員を確保していくための費用増、原材料価格高騰の影響がある。

SQ2. トヨタ台数前提は900万台か？

SA2. 内示情報なども踏まえ900万台より少し高いレベルで見込んでいる。

Q3. パワトレ台数増減を補足してほしい。上期実績・下期計画の得意先別の傾向と下期計画は足元の内示と比べて問題ないか？

A3. 上期の前回公表比▲54万台の主な内訳は、トヨタG▲20万台、VW-G▲6万台、ステランティス▲8万台、欧州他社▲9万台、中国民族系▲6万台など。下期の上期比+59万台の主な内訳は、トヨタG+26万台、ステランティス+13万台、欧州他社+11万台、民族系+9万台など。

Q4. 収益性面の実力値はどこにあるのか？原材料影響を除くと営業利益率は6.5%ということによいか。また原材料上昇の価格転嫁は進むのか。

A4. 実力値としては23年度7%に対して順調と考えている。原材料のような一時的に影響をうけることもある。価格転嫁という意味では概ね転嫁可能だが、時期については得意先ごとに異なる。OEMが負担するということは車の価格が上がるということなので、そうならないように原価低減に取り組み、よりよいクルマ作りに貢献していきたい。カーボンニュートラルへの取組みもその一つ。

Q5. 北米の収益悪化について補足してほしい。何が要因か。下期に挽回する計画だが、コンテナ不足が長引けば下振れもあるのか？

A5. 稼働が下がった時に影響を受けやすいのが北米で、人員確保面で減産ロスが大きかったが、売上が戻ってくれば解消されるとみている。コンテナ不足と原材料高騰が下期内に解消できるかというところが残課題。

SQ5. 車体やブレーキのように事業別に傾向に違いはあるか？

SA5. 事業別に差はない。補足だが、テキサスのパワトレ工場は今後の電動化拠点として投資をしっかりとっている。

Q6. 得意先別売上で VW-G は健闘しているように見えるが、車種 MIX か？欧州系向けは電動化が進むと漸減するのか？

A6. 電動化については発信が足りないと感じており、11月に ESG 説明会を予定しているが、その「E」の中で製品面での環境への貢献という点で電動化の取組みを説明したい。欧州向けは減っているが、現時点では BEV 化の直接的な影響だとは考えていない。半導体影響が大きいと認識している。

Q7. eAxle の現時点での手ごたえは？BluE の状況はどうか？

A7. BluE はハイブリッドもやっているし、フルラインナップの構えで対応することに注力したい。

Q8. 仮にトヨタが 900 万台だった場合、利益計画 2,200 億に対し悪化要因となるのか、もしくは他社向けがあるのでカバーできるということなのか？

A8. 下期の挽回で上期の下振れをすべては取り戻せないくらいのペース。仮にトヨタが 900 万台だった場合は厳しい。

SQ8. 厳しいというのは利益目標達成が厳しいということか？

SA8. 本当に 900 万台だった場合は売上が足りない。現時点でカバーが必要な原材料価格高騰もあり、売上が足りないということになればもう一段ギアを上げなければいけない。

Q9. 23 年度営業利益 7%に向けて、下期材料影響除く 6.5%とするともっと前倒しできるのか？

A9. 安定して 7%を出せる体質にしたいということ。実際には今はばらつきがある。原価低減・構造改革を進めて、コンスタントに 7%出るようにしたい。23 年という時間軸はリソースシフトにより自然減での労務費・減価償却費減を志向しているため、3 年かけてやるということ。

Q10. ソフトウェアについて。トヨタ G のソフトウェアエンジニア 18000 人という数字があるが、アイシンの 3800 人はどういう数字？また、ソフトウェアはトヨタやデンソーとの役割分担はどうなっていくか？

A10. 元々ナビや電子部品をやっていた人材からスタートしている。3800 人は会社が確保してい

る外部リソースも含んだ数字。ADAS 全体の役割分担はグループ内でも結論が出ているわけではない。今アイシンと言えることは、走る・曲がる・止まるの各製品群を保有しており、アクチュエーターである程度車両の運動制御は可能となるということ。Tier0.5 はアクチュエーターからのアプローチである。

[※会議後補足]3800 人はアイシン G が 4 割、残りは外部リソース

Q11. 所在地別で、中国とアジア他で 7-9 月期の対前年で売上堅調な理由と、中国の 4-6 月期対 7-9 月期での減益理由は？

A11. 特別な要因はない。対前年で、中国は今期半導体影響を比較的受けていない。アジアは前期コロナからの回復が遅かったため。直前四半期対比の中国は生産準備費用の増。

以上