

AISAN

愛三工業株式会社 | 東証PM・名証PM 7283

企業分析レポート

自動車部品サプライヤー
パワートレイン・電動化・水素事業の現状と展望

投資評価：ややポジティブ

※本資料は2/2決算説明会、3/17～3/19開催の水素燃料電池展愛三工業展示ブース訪問、中期経営計画、2026年3月特許情報などをもとに作成

主要指標

売上高（通期予想）

3,200億円

営業利益（同）

185億円★

EPS（同）

217.6円

ROE（予想）

9.1%

予想PER

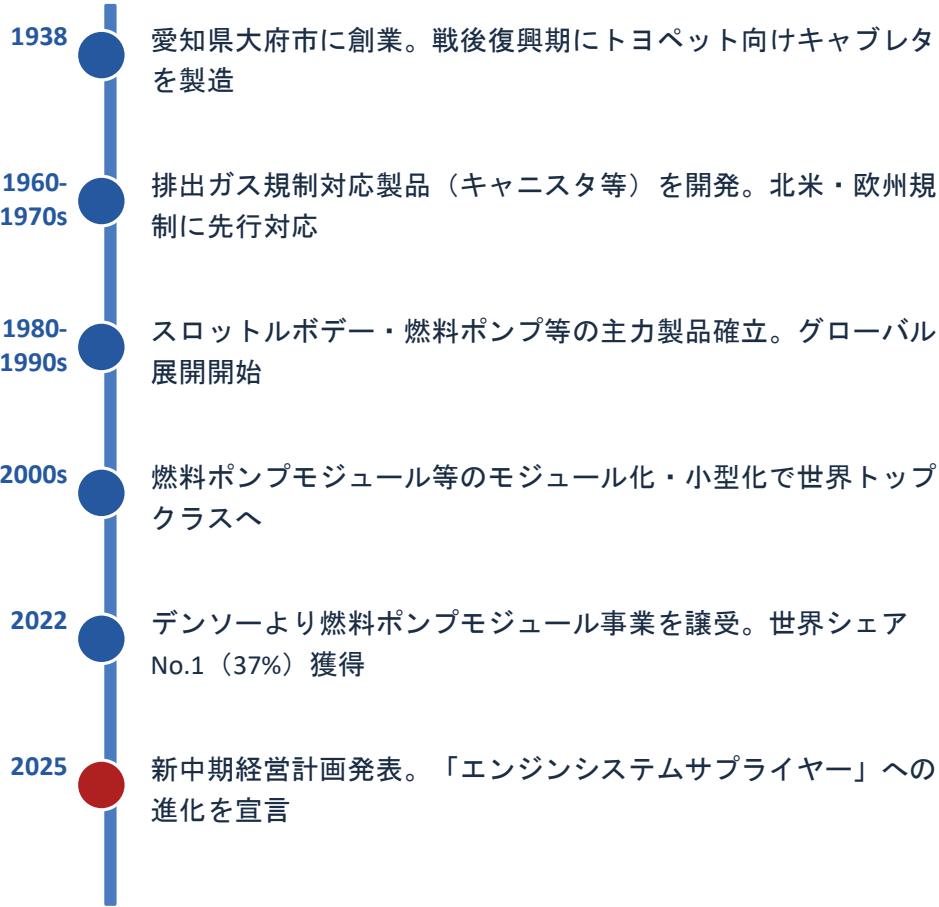
約8.8倍

配当（予想）

77円

会社概要	
社名	愛三工業株式会社
設立	1938年12月
本社	愛知県大府市
事業内容	自動車部品の製造・販売
従業員数	10,962名（連結）
売上高	3,372億円（FY25/3実績）
主要顧客	トヨタ自動車グループ（57%）
上場市場	東証プライム・名証プレミア
格付	A（JCR）※FY26/3に格上げ
拠点数	30社・12カ国

発展の歩みと主要マイルストーン



主要製品と世界市場シェア

§1 事業概要

燃料ポンプモジュール

No.1

世界シェア

37%

タンク内燃料の安定供給・圧力制御。
22年にデンソーより事業譲受し世界首位へ。カーボンニュートラル燃料（E100等）対応品を開発中

スロットルボデー

No.2

世界シェア

15%

エンジンへの吸気量を精密制御。世界最軽量製品を2020年に開発。軽量化・低コストで競合を引き離す

EGRバルブ

No.2

世界シェア

17%

排気ガス再循環で燃費向上・NOx低減。大型車向けDCモータ式で2倍の流量達成。文部科学大臣表彰受賞

キャニスタ

No.1

世界シェア

17%

燃料蒸発ガスを吸着し大気汚染を防止。1960年代の米国規制対応から開発。世界初の蓄熱材採用製品等で技術優位を維持

※世界市場シェアはいずれも2024年度愛三工業調べ。燃料ポンプはデンソーよりの事業譲受後の統合シェア

FY26/3 第3四半期累計 損益サマリー

§2 3Q業績動向

■ 売上高は円高・販売数量減により前年同期比2.4%減。営業利益は米国関税影響・賃上げ・将来への先行投資費用が加わり11.0%減益。一方、累計純利益は特益（投資有価証券売却）計上で1.9%増益となった。

売上高	営業利益	営業利益率	経常利益	四半期純利益
2,472億円	148億円	6.0%	158億円	120億円
前年同期 2,531億円	前年同期 166億円	前年同期 6.6%	前年同期 171億円	前年同期 117億円
▲59億円 ▲2.4%	▲18億円 ▲11.0%	▲0.6pt	▲13億円 ▲7.4%	+2億円 +1.9%

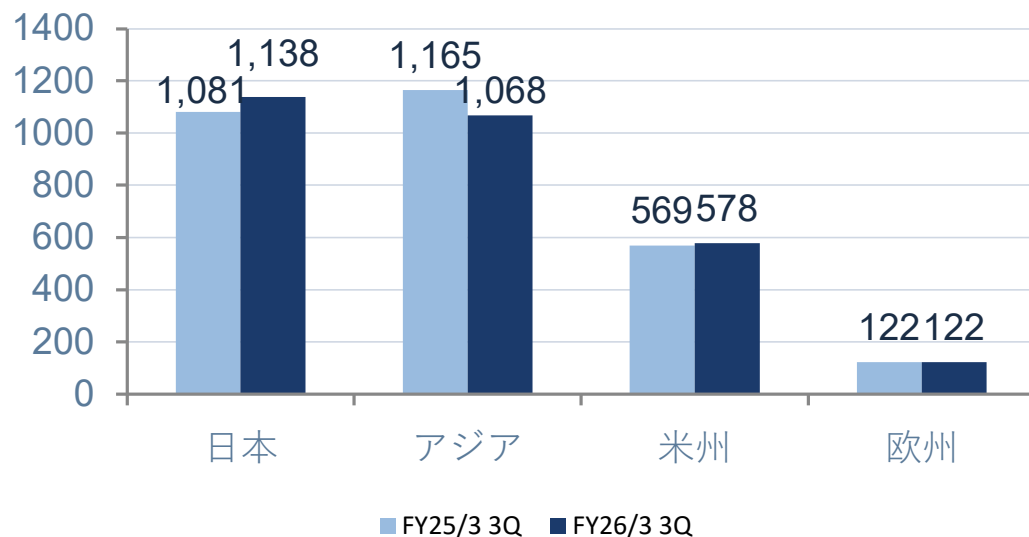
参考指標

設備投資	研究開発費	想定為替	自己資本比率
188億円	103億円	149円/USD	45.2%
前年同期比+105億円（新工場稼働）	前年同期比+4億円（4.2%/売上比）	前年同期153円より4円円高	前年同期末45.1%から安定維持

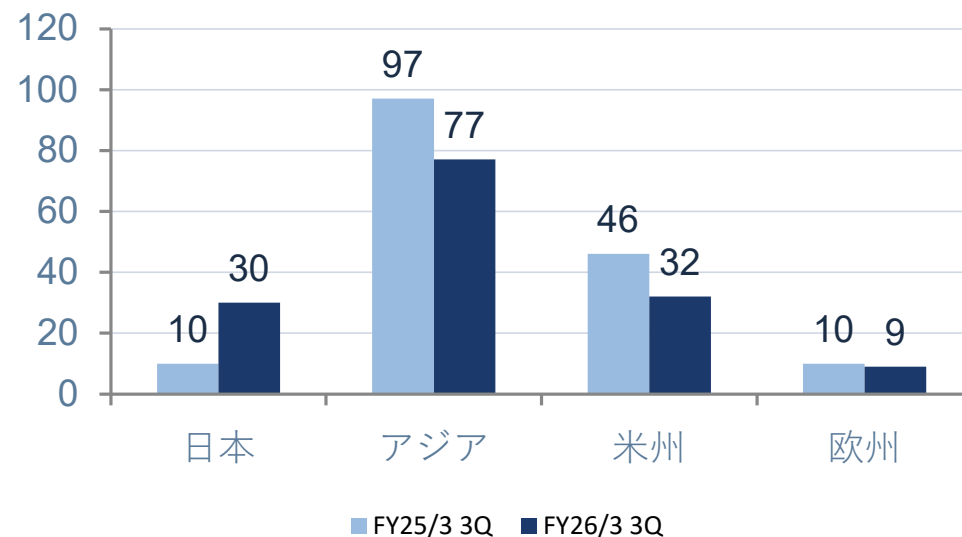
FY26/3 3Q累計 地域別・製品別業績動向

§2 3Q業績動向

地域別売上高（億円）



地域別営業利益（億円）



日本

▲1億（売上）
+20億（利益）

海外子会社向け部品販売増で売上増収。
品質費用減少・一時的費用回収で利益が
前年同期の3倍に急増

アジア

▲97億（売上）
▲20億（利益）

中国での日系OEM内燃機関販売減が響く。
韓国Gは品質事案巻替え品の反動で大
幅減収・米国孫会社の関税影響

米州

+9億（売上）
▲15億（利益）

販売数量はほぼ横ばいも、輸入関税の影
響で利益が31%減益。関税回収に向け顧
客交渉を継続中

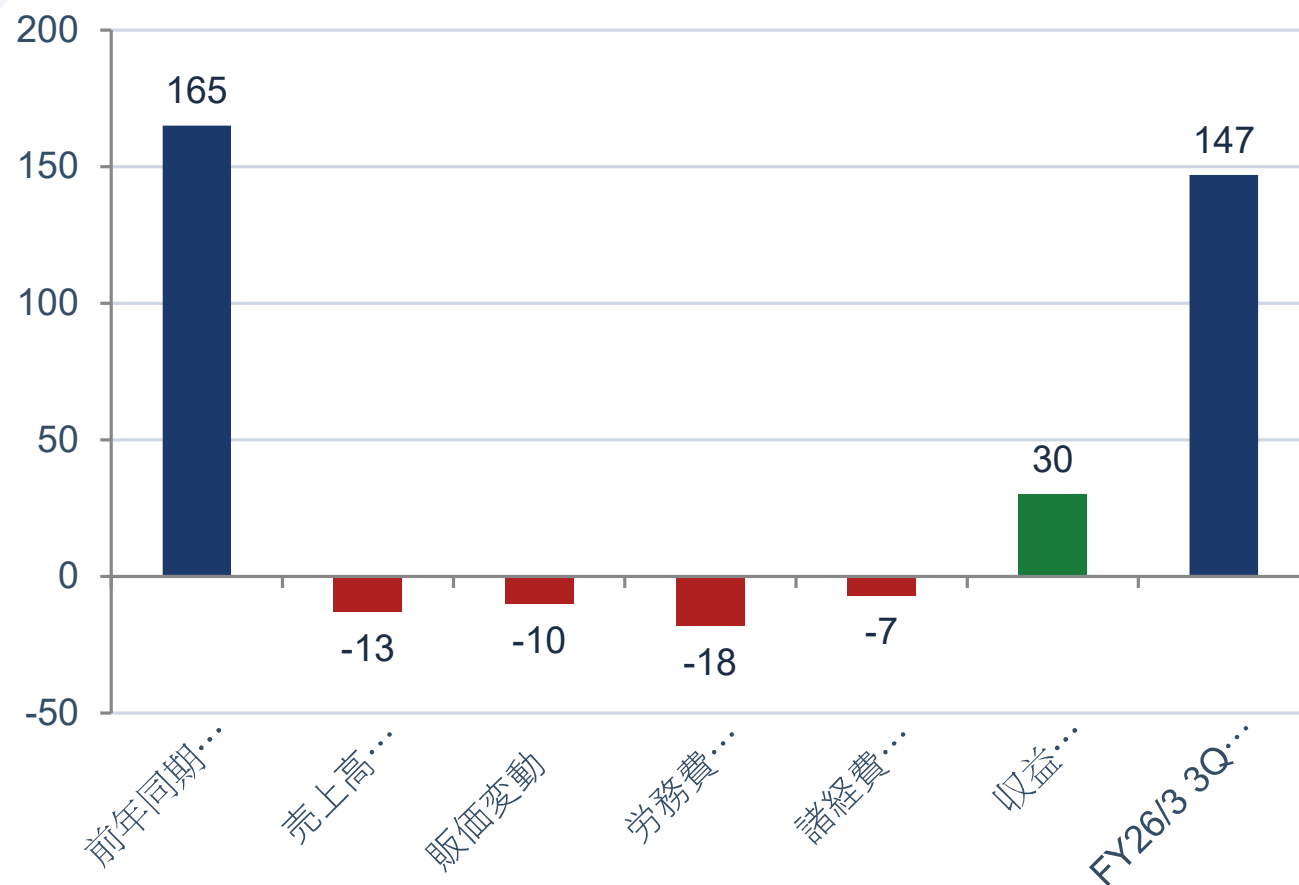
欧州

±0億（売上）
▲2億（利益）

為替プラス効果で売上微増。諸経費増加
により営業利益は15%減益

FY26/3 3Q累計 営業利益増減要因分析（前年同期比）

§2 3Q業績動向



(億円)

◎ 収益改善活動が貢献

MMK活動のグローバル展開、品質費用の減少、一時的費用回収で+30億円。デンソー譲受事業の自前化ノウハウ蓄積が収益向上に寄与。

▲ 米国関税が収益圧迫

主に韓国G（米国孫会社）に影響が集中。顧客との回収交渉を継続しつつサプライチェーン見直しも着手。4Qに関税回収が集中する見込み。

▲ 先行投資費用を織込み

FPM事業の自前化（燃料ポンプ検査・工程）および将来製品（電動化・水素）向け先行開発費が増加。

▲ 賃上げで労務費+18億円

国内の賃金改定（春闘）が主因。海外も現地賃金上昇が継続。ただし従業員エンゲージメント向上・人財確保の観点から必要な投資と位置付け。

FY26/3 通期予想 上方修正（前回比・前期比）

§3 通期予想

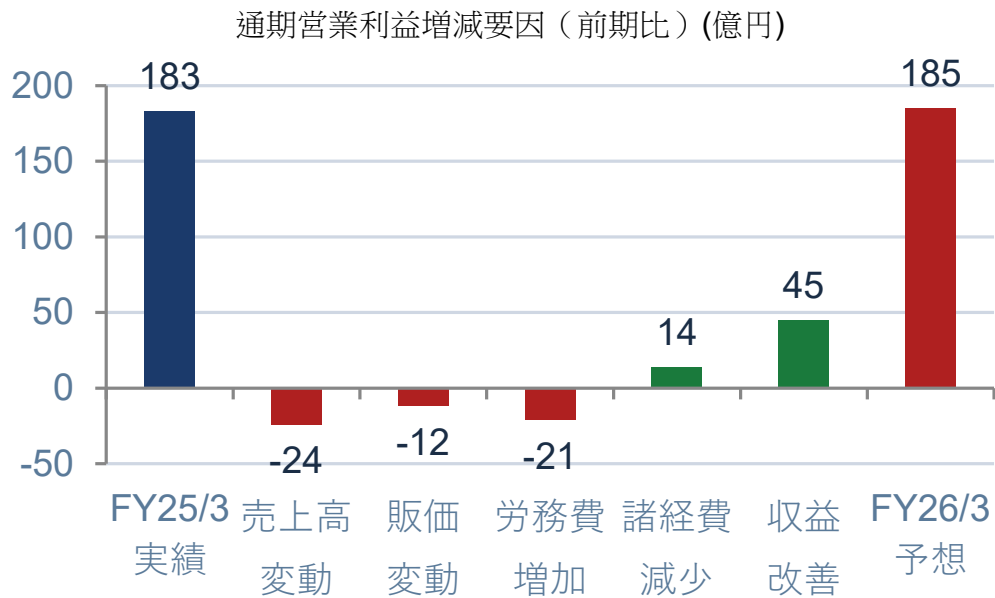
★修正ポイント：3Q進捗を踏まえ売上・経常・純利益を上方修正。為替前提を143円→149円（4Q以降150円）に見直し。営業利益は過去最高の185億円を予想（前回予想比は変わらず）。配当は2円増配し77円（配当性向35.4%）

	FY25/3 実績	前回予想 (10/30公表)	今回予想 (2/2修正)	前回比	前期比
売上高（億円）	3,372	3,100	3,200	+100	▲172（▲5.1%）
営業利益（億円）	183（5.4%）	185（6.0%）	185★（5.8%）	±0	+2（+0.9%）
経常利益（億円）	193（5.7%）	180（5.8%）	190（5.9%）	+10	▲3（▲1.5%）
当期純利益（億円）	132（3.9%）	120（3.9%）	125（3.9%）	+5	▲7（▲5.5%）
EPS（円）	211.86	208.96	217.60	+8.64	+5.74（+2.7%）
配当（円）	68円（性向32.1%）	75円	77円（性向35.4%）	+2円	+9円（+13.2%）

★過去最高 ※設備投資FY26/3予想260億円（前期比+134億円） 研究開発費140億円（同+6億円） 為替前提149円/USD（4Q以降150円）

FY26/3 通期予想 営業最高益更新の背景と4Q留意点

§3 通期予想



収益改善活動が+45億円

MMKグローバル展開が進み600件/年の改善提案。取引価格適正化・品質費用削減が主要因。FPM譲受事業の自前化で原価低減余地が拡大中。

諸経費削減が+14億円

前期の一時的費用（品質事案）の反動減。FPM事業自前化に向けた先行費用は継続するものの、品質費用反動+84億円が大きく寄与。

4Q見通しに注意（売上729億円）

中国旧正月・ASEANのラマダン休暇による稼働日減少、為替前提を150円/USDに設定。売上は3Q比▲112億、営業利益は▲16億（38億円）を想定。

関税回収が4Qに集中する想定

米国・韓国での関税影響に対する顧客回収交渉が4Qに集中。実際の回収状況次第で不透明な点も残る。

四半期別業績推移（FY26/3）

	1Q	2Q	3Q(累計)	4Q(予想)	通期(予想)
売上高（億円）	799	831	841（2,471）	729	3,200
営業利益（億円）	35	58（7.1%）	54（6.4%）	38（5.1%）	185（5.8%）★
					★過去最高

新中期経営計画（2025-2030） 骨子

§4 中期経営計画

VISION2030「この手で笑顔の未来を」実現に向けた6カ年計画。エンジン領域深化と電動化・水素・ものづくりソリューションの2軸で展開。

FY28/3 中間目標（2027年度）	
売上高	3,500億円
営業利益（率）	270億円（7.7%）
純利益	175億円
ROE	12.0%
ROIC	9.5%
配当性向	35%以上
設備投資（3年累計）	500億円
研究開発費（同）	430億円
戦略投資（M&A等）（同）	500億円

FY31/3 最終目標（2030年度）	
売上高	5,500億円
営業利益（率）	440億円（8.0%）
純利益	280億円
ROE	14.0%
ROIC	11.0%
PBR	1倍以上
カーボンニュートラル 知的財産蓄積	500件（累積）
ソフトウェア・電子人財	270名
女性マネージャー	110名（13%）

※FY25/3実績：売上3,372億円、営業利益183億円（5.4%）、ROE9.8%から大幅な成長を目指す。2027年度は新中計折り返し点として中間KPIとして設定。

新中計の事業戦略 – 2軸での成長 –

§4 中期経営計画

① モビリティ軸 （既存強化）

1 パワートレイン事業の深化

燃料ポンプモジュールの自前化推進（利益率改善余地大）。カーボンニュートラル燃料（e-fuel・バイオ燃料・E100）対応製品ラインナップ拡充。インド・ASEAN最重点地域として積極投資。

2 エンジンシステムサプライヤーへ

現在の部品単品供給から脱し、サブシステム・エンジンシステム設計まで対応領域を拡大。M&A・アライアンスを活用して技術ギャップを補完。FY30の売上目標1,500億円（M&A等）を設定。

3 電動化製品事業の確立

電池セルケース・カバー（FY26/3より量産開始）、バスバーエンド、小型モビリティ用コントローラを受注済み。二輪から四輪へ事業拡大。電池システムの自社設計を目指す。

② 未来社会軸 （新規育成）

1 クリーンエネルギー技術活用

LPG/CNGガス活用技術を展開し、アンモニア・水素の利用技術を確立。アンモニアから水素を取り出し発電するシステムを開発中。Aisanみらい工場でFY25/3下期に試運転開始予定。

2 燃料電池・水素部品の展開

FCVへの機能部品搭載実績・知見を活かし、小型FCモジュールの開発を推進。2024年5月の人とくるまのテクノロジー展で実機展示。非モビリティ領域（発電機・インフラ・宇宙産業）への展開を目指す。

3 ものづくりソリューション提供

自社製造現場で培った生産技術・IoT活用ノウハウを協働ロボットパッケージとして外部提供。仕様検討から工程改善まで一気通貫で支援。軽量部品の単純作業工程に低コストで導入可能な形で提案。

電動化製品事業 – エンジン技術から電池・電動システムへ –

§5 電動化事業

戦略背景：エンジン制御（燃料・気体精密制御）で培った技術を転用し、電池制御・熱マネジメント・電動システムへ展開。ソフトウェアエンジニア育成（3年で100名突破）が完了し、FY26/3より電池セルケース量産を開始。後発ながら既存ものづくり強みで差別化する戦略

電池システム事業

取組状況

電池セルケース・カバーの量産開始（FY26/3）。プレス・異物管理技術を活用。

展開計画

二輪・小型モビリティ（2025年）→四輪HEV/PHEV（2028年以降）→電池システム自社設計（2030年）。

受注済

バスバーエンド（HEV向けバッテリー構成部品）・高電圧分岐BOX等。

電動システム事業

取組状況

小型モビリティ用コントローラを受注。48Vモータシステム開発に着手（FY28/3技術取得目標）。

目標

車両制御ユニット開発を視野に、電動システムの自社設計化（FY30前後）。

強み

機械系エンジニアのリスクリング完了。「車載システムが自立開発できるレベル」のソフトウェア人材105名在籍。

受注・展示・実績

受注済

バスバーエンド・コントローラ・高電圧BOX・電池セルケース&カバー（FY26/3量産）。

展示実績

2024年5月「人とくるまのテクノロジー展」にて小型FCシステム実機を展示。

課題と方針

出口戦略（事業化）の明確化が引き続き課題。ものづくり強みで競合との差異化を図る。

電動化製品 電池システムロードマップ

- 電池システムは、2030年までに自社設計・量産化を目指す
- 電動システムは、2035年までに自社設計を目指す



受注済製品

- すでに複数の電動化製品の受注が完了

バスバーエンド



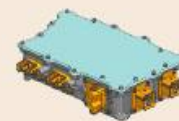
2025年
生産開始

小型モビリティ用コントローラ



2025年
生産開始

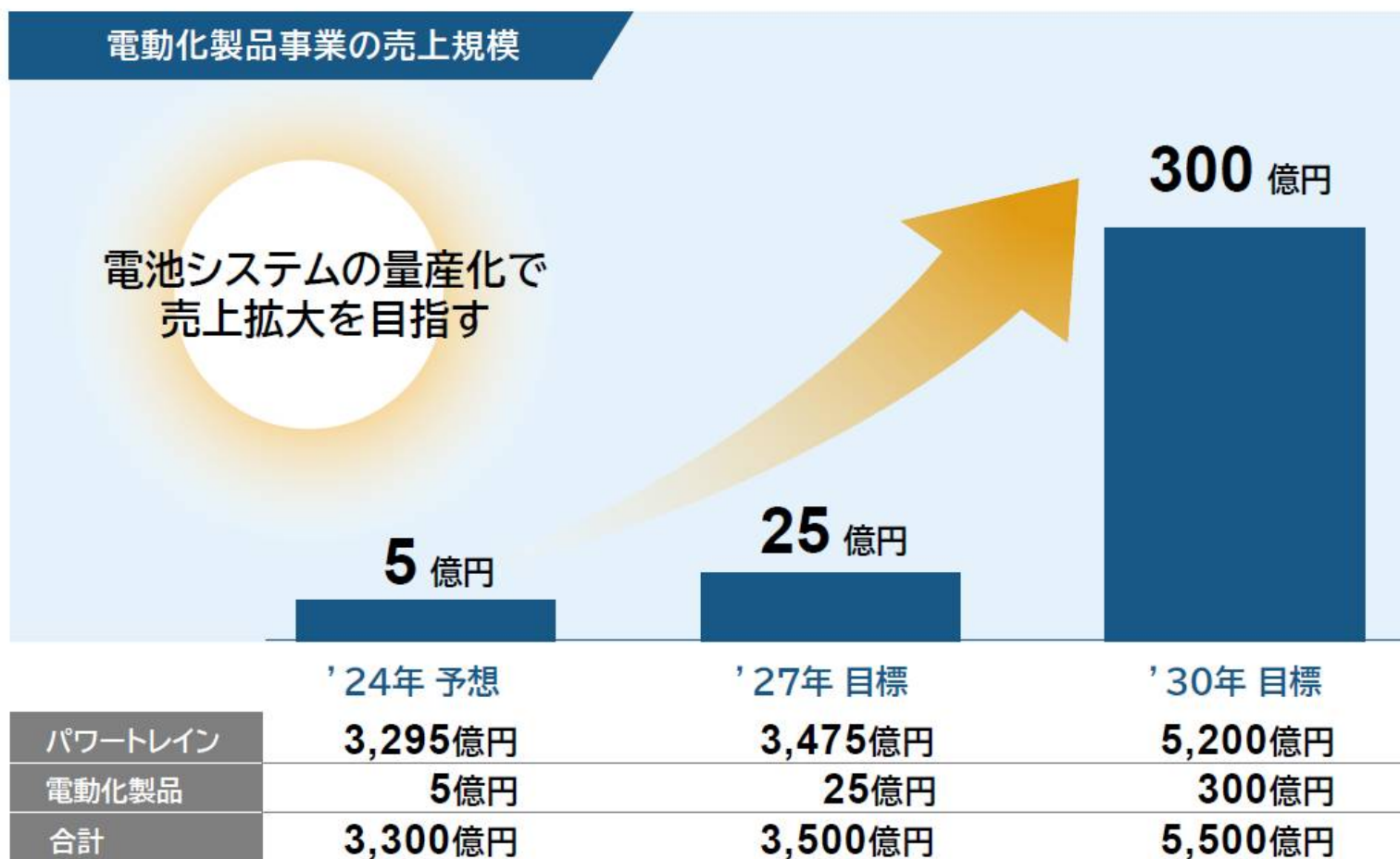
高電圧分岐BOX



2027年
生産開始

電動化製品 事業計画2030年度300億円目標

■ 電池システムの量産化により事業規模を拡大



クリーンエネルギー技術活用 – アンモニア・水素・FCモジュール –

§6 燃料電池・水素

事業の背景：燃料電池自動車（FCV）向け機能部品（水素供給ユニット・エア系バルブ）で知見を蓄積。キャニスタで培ったガス吸着・脱離技術をアンモニア→水素変換に応用。ガス燃料システムのパイオニアとしてモビリティの枠を超えた領域へ展開する。

小型FCモジュール

燃料電池の発電効率向上・長寿命化・排熱制御技術の研究開発を推進。

2024年5月「人とくるまのテクノロジー展」にて実機展示。燃料電池車向け部品（エア系バルブ・水素供給ユニット）の搭載実績多数。

小型FCシステムの商用化に向け開発を継続中。

アンモニア・水素発電システム（定置式）

アンモニアから水素を取り出し発電するシステムを開発。2023年6月から実証実験開始。

2025年5月竣工のAisanみらい工場で小型10kW発電システムの試運転を予定。自社開発のアンモニア・水素発電で工場電力の一部を賄う。

将来的にはエネルギーインフラ・発電機・宇宙産業分野への展開を視野。

水素社会への技術展開

培ってきた流体制御・ガス管理技術を活用しアンモニア・水素燃料への対応を進める。

カーボンニュートラル燃料対応の知的財産蓄積数：2030年度に500件（累積）を目標。産学官連携件数：2024年度19件→2030年度25件目標。

IPランドスケープによる分析でアンモニアエンジン関連の特許ポジションを強化中。

小型FCモジュールの開発状況

FCV部品の搭載実績

水素供給ユニット・エア系バルブ・燃料電池製品等がすでに量産FCV向けに搭載されており、FCシステムへの知見は深い。

小型FCシステム実機展示（2024/5）

「人とくるまのテクノロジー展2024」にて実機を展示。燃料電池発電制御技術の研究開発成果を対外的に披露した。

アンモニア燃料電池発電ユニット

アンモニアから水素を取り出す方式での発電ユニットを開発。Aisanみらい工場での実証実験設備が準備中（FY25/3下期に試運転予定）。

既存技術の転用（強み）

キャニスタのガス吸着・脱離技術、FCV機能部品知見、燃料精密制御技術が水素利用技術への足掛かりとなっている。

Aisanみらい工場と実証計画

竣工：2025年5月

愛知県安城市に完成。環境技術の集大成として設計。「カーボンニュートラル・サーキュラーエコノミー・ネイチャーポジティブ」の3本柱を体现した次世代工場。

アンモニア・水素発電

小型10kW発電システムの実用化に向けた実証実験設備を設置中。FY25/3下期に試運転開始予定。自社開発の発電システムで工場電力の一部を賄う計画。

太陽光発電・ZEB認証

屋根上太陽光発電を設置（計5,500MWh/年の再エネ創出）。事務エリアはZEB認証取得。帯水層蓄熱システム（地下90m）で空調エネルギーを50%削減。

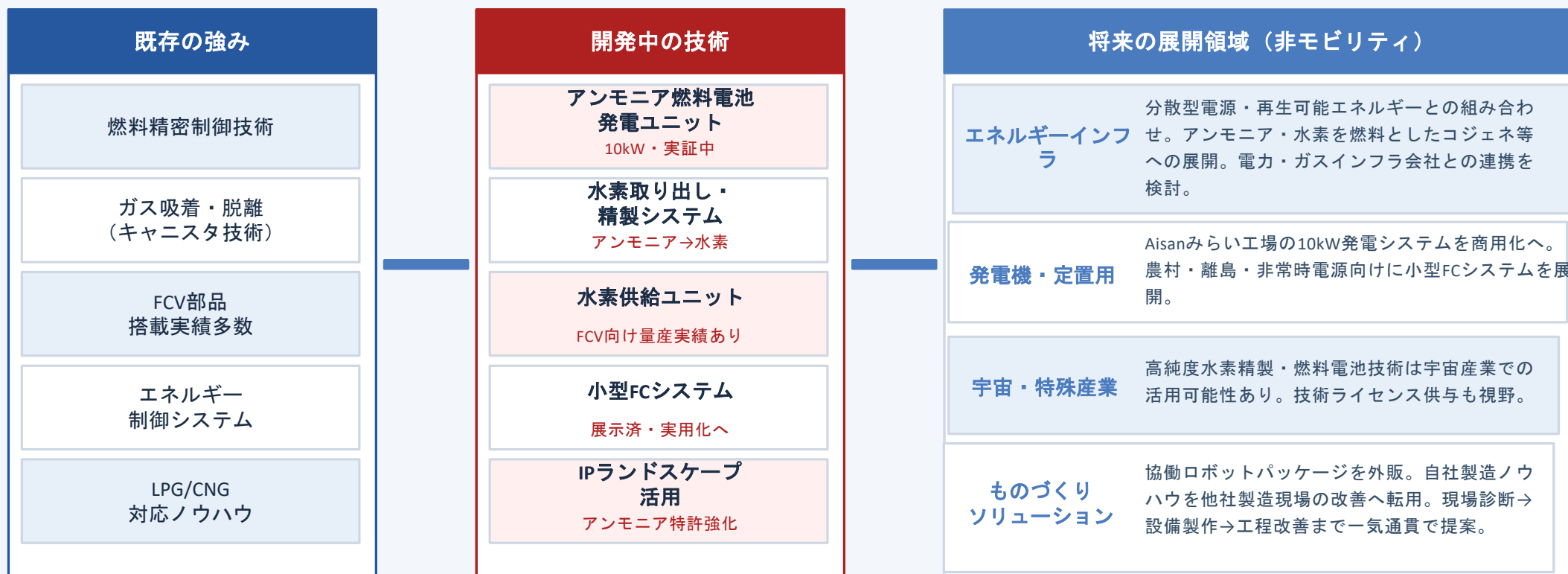
協働ロボット・IoTの活用

AIとビッグデータを活用したロボット共存型生産現場を構築。24時間無人化ラインの構築を目指す革新ものづくりのロールモデル拠点。

水素社会・非モビリティ展開 – 長期の潜在成長ドライバー –

§6 燃料電池・水素

既存技術 → アンモニア・水素 → 非モビリティ領域 → エネルギーインフラ・宇宙産業



本事業は長期的な潜在成長ドライバーであり、現時点では業績への貢献は限定的。実証実験の成否と事業化判断のタイミングが評価上のカギとなる。

非モビリティ領域への挑戦

アンモニア水素発電

- モビリティ事業で培った燃料の制御技術を活用しながら
水素・アンモニア活用技術を確立し、非モビリティ領域にも挑戦

蓄積技術(つよみ)

- 蒸発ガスの吸着・脱離技術(キャニスタ)
- 燃料電池車(FCEV)への機能部品搭載多数



未来社会への貢献

ノウハウ

- 開発で得た特許技術を外部へライセンス供与
- エネルギーやインフラの会社と協力してエネルギー供給に貢献

システム・製品

- 燃料電池発電システム
- 水素関連部品 他

なぜ「アンモニア」なのか？

水素の課題



気体で体積が大きい

常温では気体のため
大量輸送が困難



貯蔵コストが高い

-253℃に冷却するか
700気圧に圧縮が必要



インフラ未整備

水素ステーションなど
供給インフラが不足



アンモニアが解決策



液化が容易

常温・8気圧で液化
既存タンクローリーで運搬可能



水素密度が高い

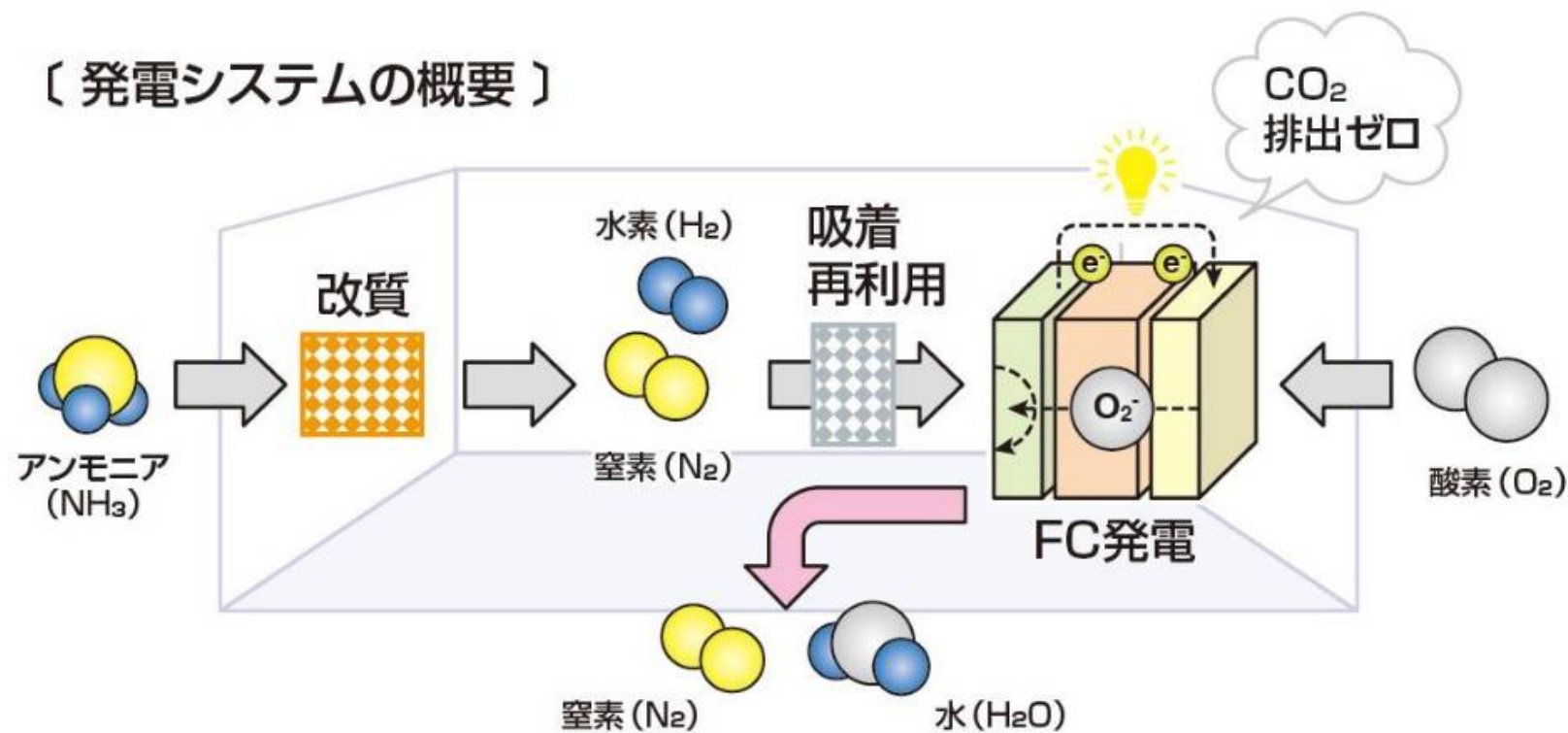
1リットルあたりの水素量が
圧縮水素より多い



既存インフラ活用

年間1.8億トンが生産され
肥料用の流通網が既に存在

アンモニア水素発電の仕組み（3ステップ）



CO₂排出 ゼロ | 発電効率 60%以上 | SOFC（固体酸化物形）燃料電池を使用

愛三工業の強み ～ 自動車技術の応用 ～

80年以上の自動車燃料系部品開発で培った3つの「コア技術」がそのまま活きる



吸着・脱離技術

自動車での実績

キャニスタ

ガソリン蒸気を活性炭で
捕集・放出する技術



アンモニアへの応用

アンモニア吸着

未反応アンモニアを
除去し安全に処理



材料劣化対応技術

自動車での実績

燃料ポンプ

多様な燃料環境に
耐える材料開発力



アンモニアへの応用

耐腐食性確保

強アルカリ性の
アンモニアに耐える材料



システム制御技術

自動車での実績

エンジン制御

燃料噴射・排気制御を
高精度に最適化



アンモニアへの応用

熱マネジメント

発電排熱を改質に再利用
ヒーターレス起動も研究

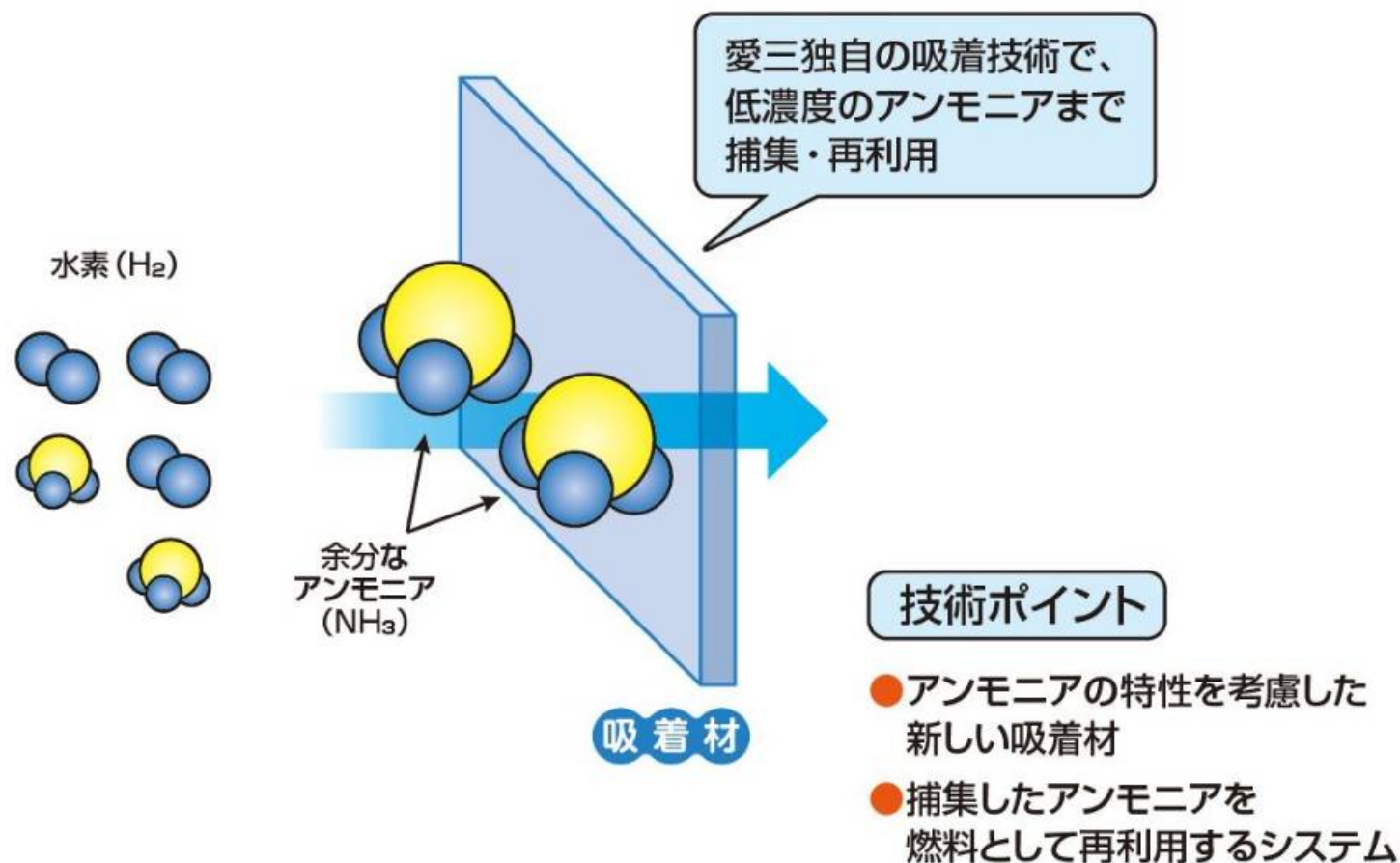
他方式との違い ～ 世界初の高効率方式 ～

	直接燃焼方式	愛三工業の方式 (SOFC燃料電池)
仕組み	アンモニアをそのまま燃やす	アンモニアから水素を取り出し 燃料電池で発電
CO ₂ 排出	ゼロ	ゼロ
NOx（有害物質）	発生しやすい	発生しない (吸着技術で除去)
発電効率	30～40%程度	60%以上
排熱利用	限定的	排熱をアンモニア分解に再利用 → 高効率の源泉



ポイント： SOFCの排熱（700℃以上）をアンモニアの熱分解に利用できるため、外部からの加熱が最小限で済み、システム全体の効率が飛躍的に向上。これが「世界初の高効率方式」の根幹。

安全性確保とアンモニアの無駄の無い「アンモニア吸着処理術」



実用化ロードマップ ～ 2030年の事業化を目指して ～



成長への布石



安城新工場

総工費約85億円
水素関連製品・電動化製品の
次世代ものづくり拠点



産学連携

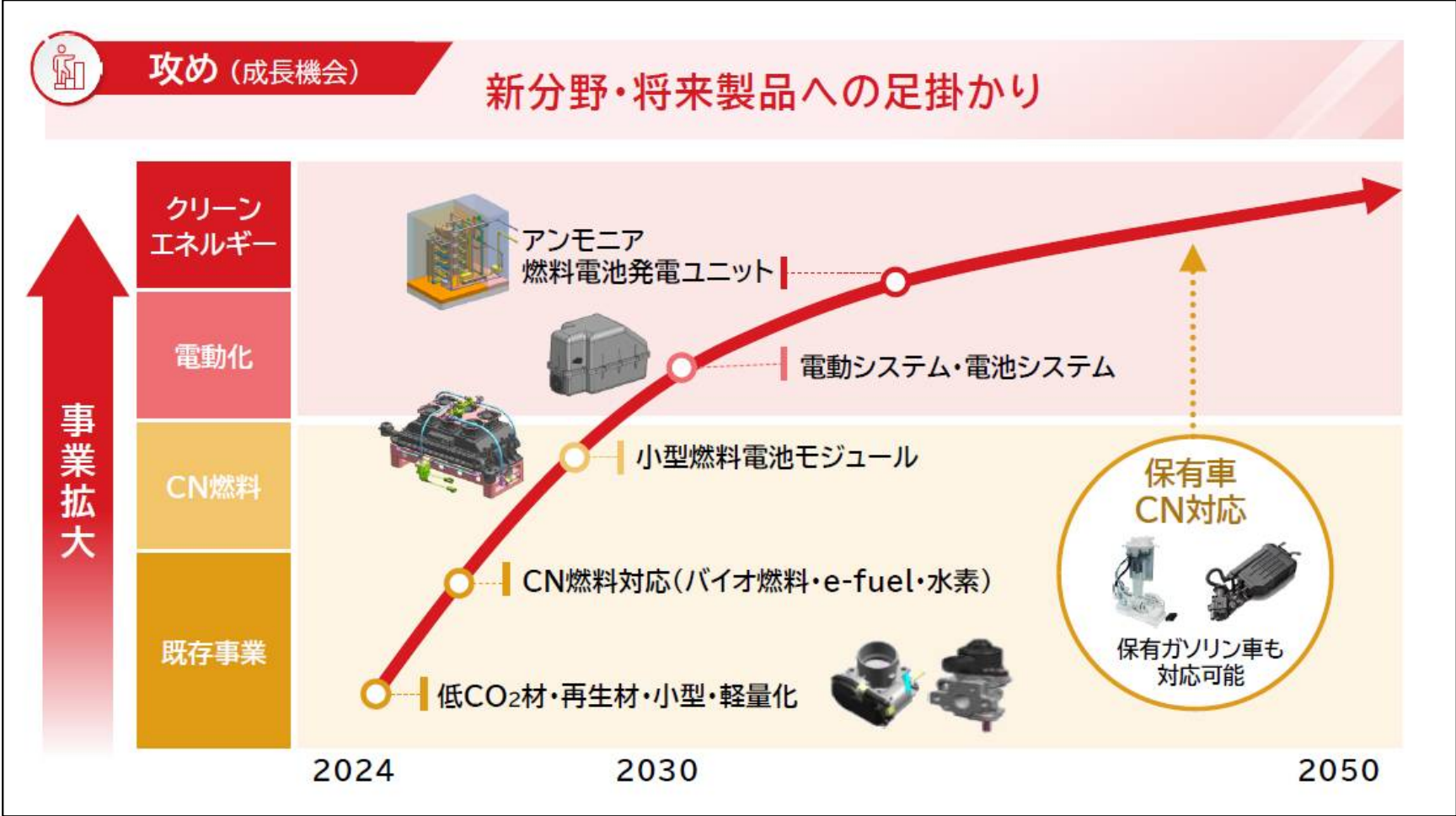
広島大学との共同研究
マグネクス社を子会社化
(FC技術・特許保有)



設備投資

26/3期 設備投資260億円
研究開発費140億円
(過去最高水準)

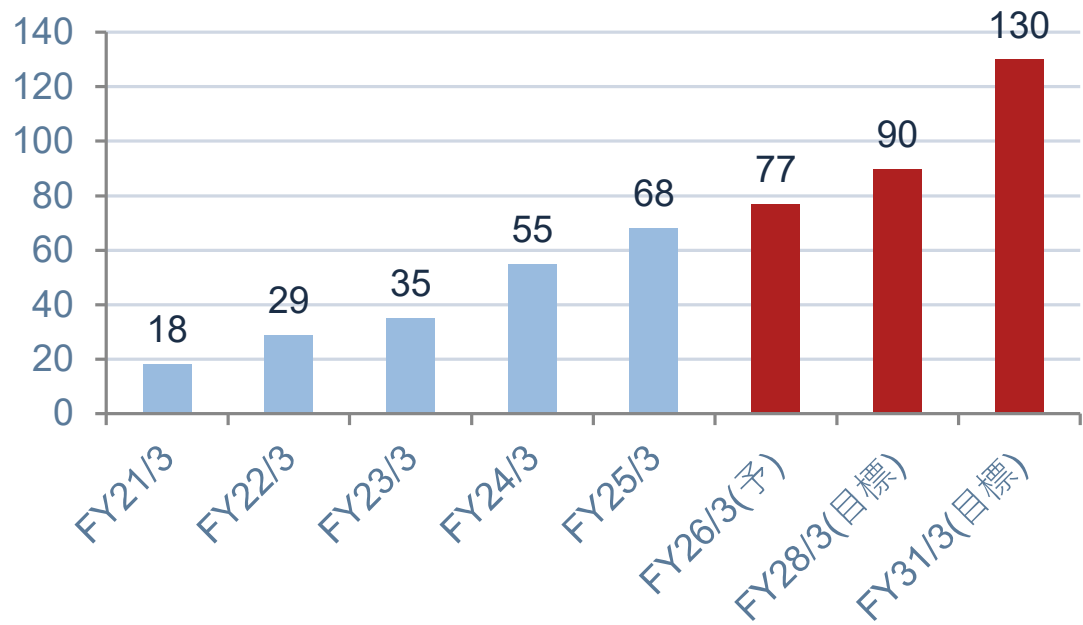
サステナブル経営の推進



株主還元・財務KPIと資本効率経営

§4 中期経営計画

1株当たり配当金推移・目標（円）



※FY28/3・FY31/3は当研究所推計。配当性向35%以上の方針を前提に試算。

資本効率KPIと目標

指標	FY25/3実績	FY28/3目標	FY31/3目標
ROE	9.8%	12.0%	14.0%
ROIC	8.1%	9.5%	11.0%
PBR	0.98倍	1倍以上目標	→持続的向上
EPS（円）	211.86	～270	～490
配当性向	32.1%	35%以上	35%以上
ROE-株主資本コスト差	+1.9%pt	目標：拡大	

FY25-27 3年間キャッシュアロケーション（計画）

営業CF 1,400億円 (3年累計)	設備投資 500億円	研究開発投資 430億円	M&A等戦略投資 500億円	株主還元 270億円 (配当性向35%以上)
---------------------------	---------------	-----------------	-------------------	------------------------------

投資評価：「ややポジティブ」

愛三工業は世界トップシェアのエンジン機能部品サプライヤーとして、FY26/3に営業利益の過去最高更新を見込む収益基盤を有する。割安なバリュエーション・増配基調・電動化&水素技術の萌芽を総合し「ややポジティブ」と評価する。なお関税リスク継続・電動化の事業化比率の低さ等を踏まえ、PERは割安感があるものの強気評価は時期尚早とみる。

ポジティブ要因

- 営業利益は過去最高（185億円）を更新見通し
- 燃料ポンプモジュール世界No.1（37%シェア）の安定収益基盤
- 収益改善活動（MMK）が着実に成果（+45億円/年）
- JCR格付が「A-」→「A」に格上げ（FY26/1月）
- 配当77円（前期比+9円増配）・配当性向35%達成
- インド・ASEAN重点地域での設備拡張（需要拡大期待）
- FPM自前化進行で利益率改善余地が残存

リスク・留意点

- トヨタグループ依存度57%の高い集中リスク
- 米国・韓国での輸入関税影響が継続中（顧客回収交渉中）
- 中国市場で日系OEM販売は引き続き厳しい環境
- 電動化（BEV普及）によるエンジン部品需要の長期縮小リスク
- FY30売上5,500億円は現状比63%増と達成難易度高い
- 電動化・水素事業の事業化タイミングの不確実性
- 設備投資額の大幅増（260億円）で短期的なFCF圧迫

バリュエーション

- 予想EPS 217.6円×株価約1,915円→PER≒8.8倍
- 自動車部品セクター平均PER≒21.3倍→大幅割安
- PBR（FY24/3末）0.98倍。早期1倍超を目標に自社株買い実施
- ROE 9.1%は株主資本コスト（7.9%推計）を上回る
- 配当利回り約4.0%（77円/1,915円）で相応の下値サポート

補足資料 – チャートと類似企業相対株価比較

愛三工業(株)の株価チャート



相対株価推移



資料出所・調査メモ・注記

【資料出所】 ① 2026年3月期第3四半期決算説明会資料（スクリプト付き）2026年2月2日 ② 2026年3月期第3四半期決算短信〔日本基準〕2026年2月2日 ③ 統合報告書2025（2025年3月期） ④ チャートはヤフーから添付

【調査メモ】 2026年3月17～19日開催「FC・水素展 2026（水素・燃料電池展）」ブース訪問（Aisanみらい工場の実証展示・FCシステム実機確認）。2026年2月2日 決算説明会（証券アナリスト・機関投資家向け）出席。中期経営計画発表会（2025年2月）資料参照。