



2008年3月期 第1四半期決算説明会

2007年7月26日

株式会社 **デンソー**

DENSO

2008年3月期 第1四半期 決算のポイント

1. 好調な海外日系車生産に加え、大幅な円安効果により、
増収・増益

2. 海外セグメントは全地域ともに2桁の増益

3. 海外セグメントの好調な業績、足元の為替水準を踏まえ、
上期予想を上方修正

2008年3月期 第1四半期 連結決算概要

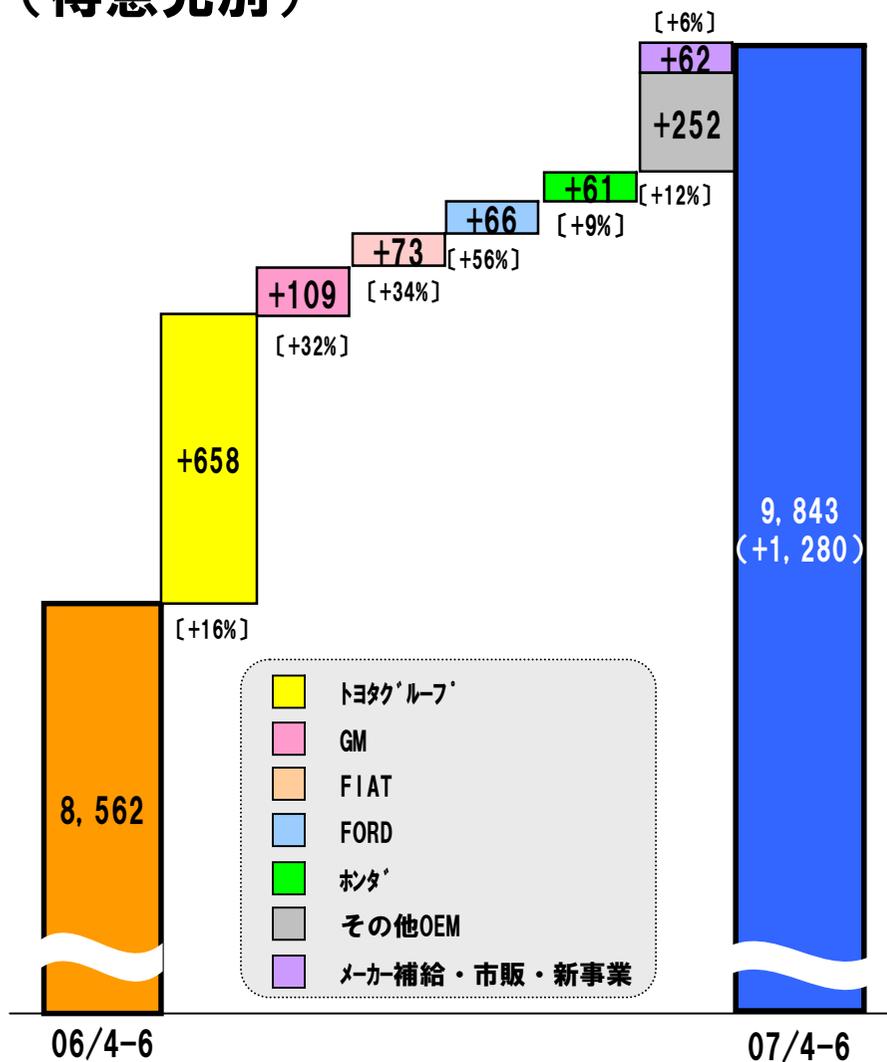
2/15

【単位：億円】

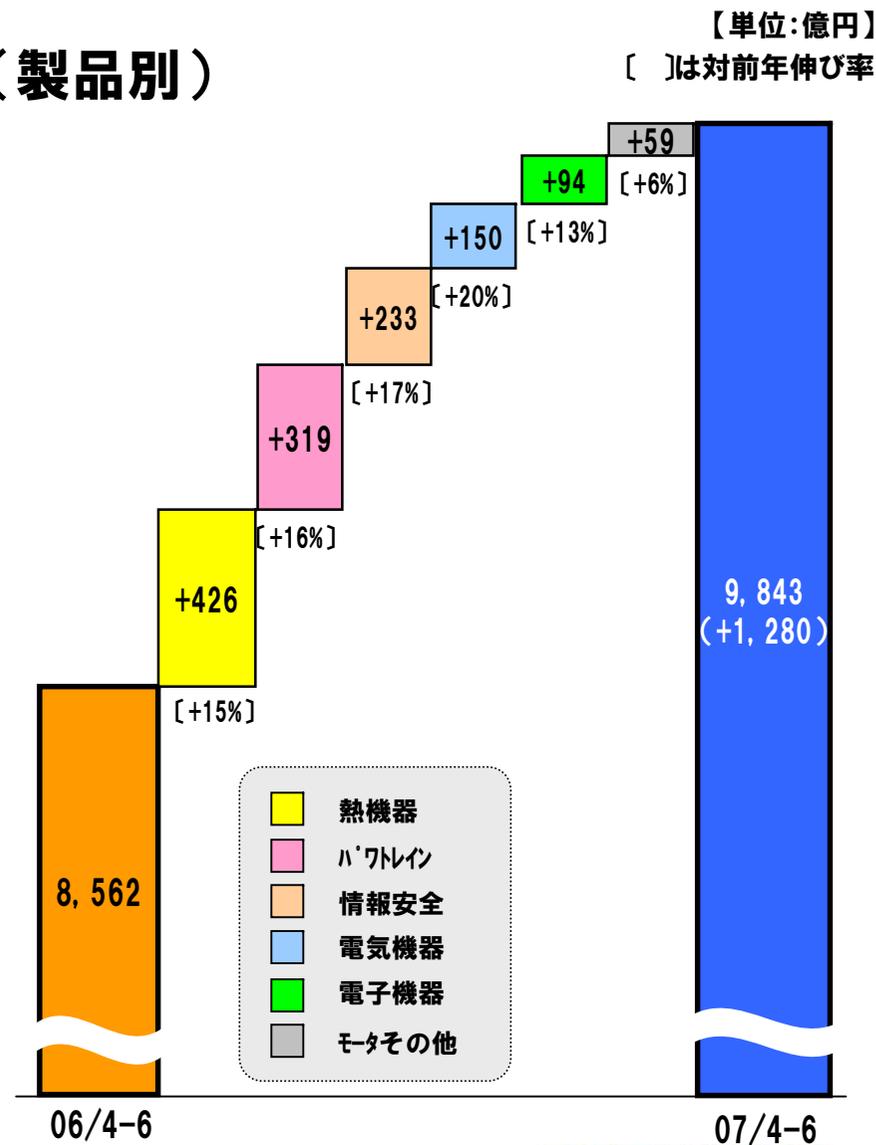
| | 07/4-6 | 06/4-6 | 増減額 | 増減率 |
|--------------------|---------------------|---------------------|-----------------|---------------|
| 売上高 | 9,843 | 8,562 | +1,280 | +15.0% |
| 営業利益 | (9.5%) 933 | (9.6%) 825 | +108 | +13.1% |
| 経常利益 | (10.7%) 1,049 | (10.5%) 902 | +147 | +16.2% |
| 税引前利益 | 1,018 | 899 | +119 | +13.2% |
| 当期純利益 | (6.8%) 673 | (6.8%) 585 | +88 | +15.0% |
| 為替レート | 120円/ドル 161円/ユーロ | 114円/ドル 144円/ユーロ | 6円 円安 17円 円安 | |
| 国内車両生産 (うちトヨタ) | 273万台 (103万台) | 274万台 (101万台) | ▲1万台 (+2万台) | ▲0% (+2%) |
| 海外日系車生産 (うちトヨタ) | 310万台 (111万台) | 272万台 (104万台) | +38万台 (+7万台) | +14% (+7%) |

2008年3月期 第1四半期 連結売上高増減要因 (得意先別/製品別)

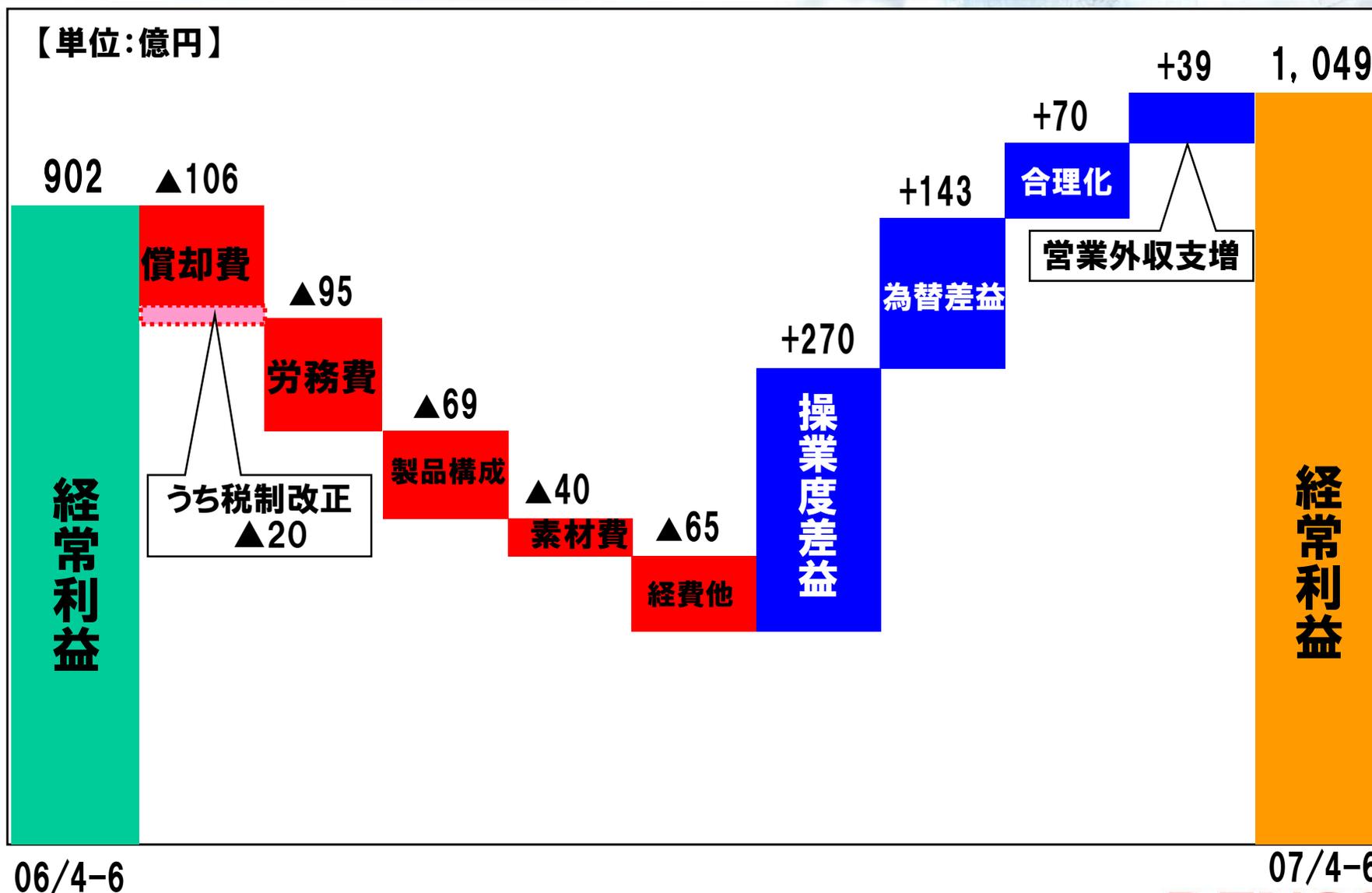
(得意先別)



(製品別)



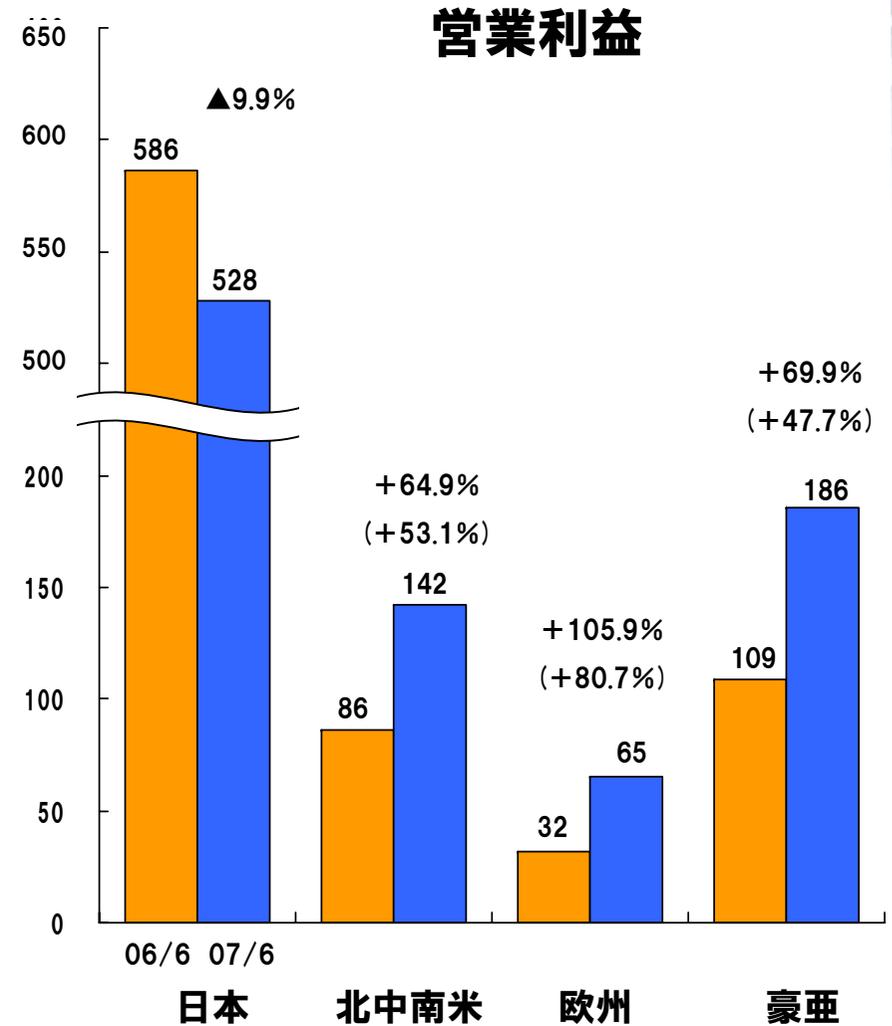
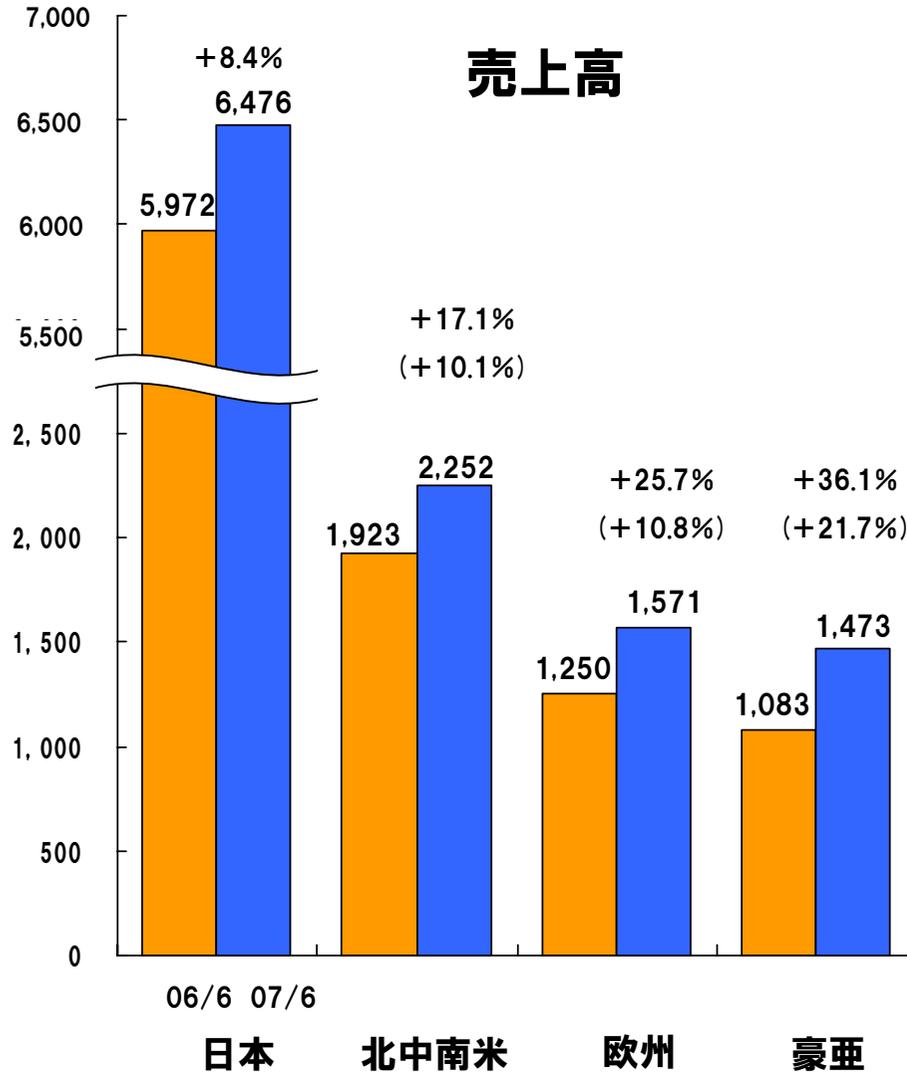
2008年3月期 第1四半期 経常利益増減要因(前年同期比)



2008年3月期 第1四半期 所在地別セグメント情報(前年同期比) 5/15

【単位:億円】

※増減は円貨ベースで表示
()は為替の影響を除いた現地通貨ベース



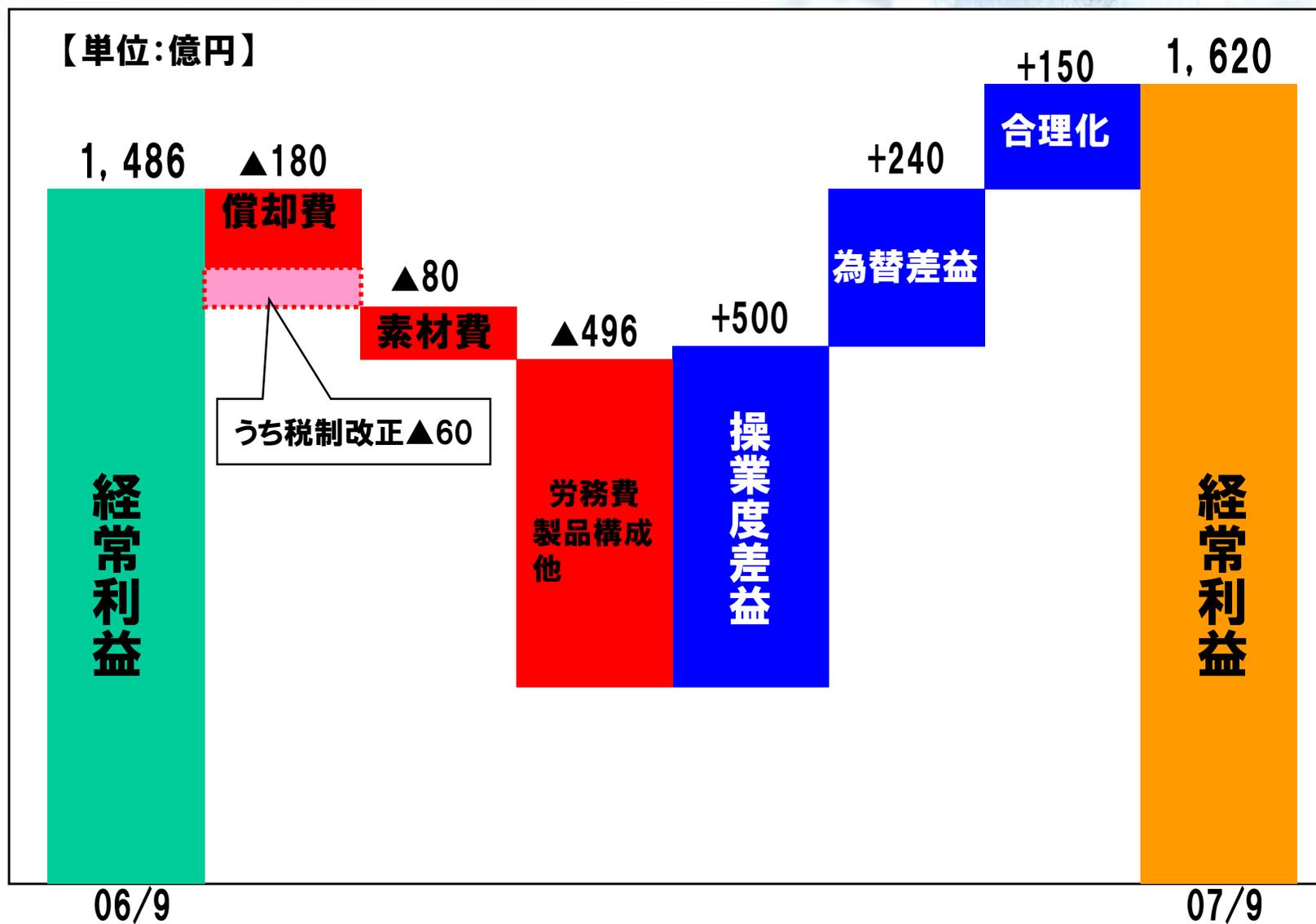
2008年3月期 上期予想

6/15

【単位：億円】

| | 07/9当初 | 07/9最新 | 06/9 | 増減額 | 増減率 |
|----------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------|---------------|
| 売上高 | 18,300 | 19,300 | 17,017 | +2,283 | +13.4% |
| 営業利益 | (7.7%) 1,400 | (7.8%) 1,500 | (8.1%) 1,383 | +117 | +8.5% |
| 経常利益 | (8.1%) 1,490 | (8.4%) 1,620 | (8.7%) 1,486 | +134 | +9.0% |
| 税引前利益 | 1,490 | 1,589 | 1,474 | +115 | +7.8% |
| 当期利益 | (5.2%) 950 | (5.2%) 1,000 | (5.5%) 941 | +59 | +6.2% |
| 為替レート | 115円/ドル 150円/ユーロ | 120円/ドル 160円/ユーロ | 114円/ドル 145円/ユーロ | 6円 円安 15円 円安 | |
| 国内車両生産 (うちトヨタ) | 563万台 (204万台) | 553万台 (205万台) | 553万台 (200万台) | ±0万台 (+5万台) | ±0% (+2%) |
| 海外日系車生産 (うちトヨタ) | 618万台 (220万台) | 613万台 (224万台) | 550万台 (206万台) | +63万台 (+18万台) | +11% (+9%) |

2008年3月期 上期經常利益増減要因(前年同期比)

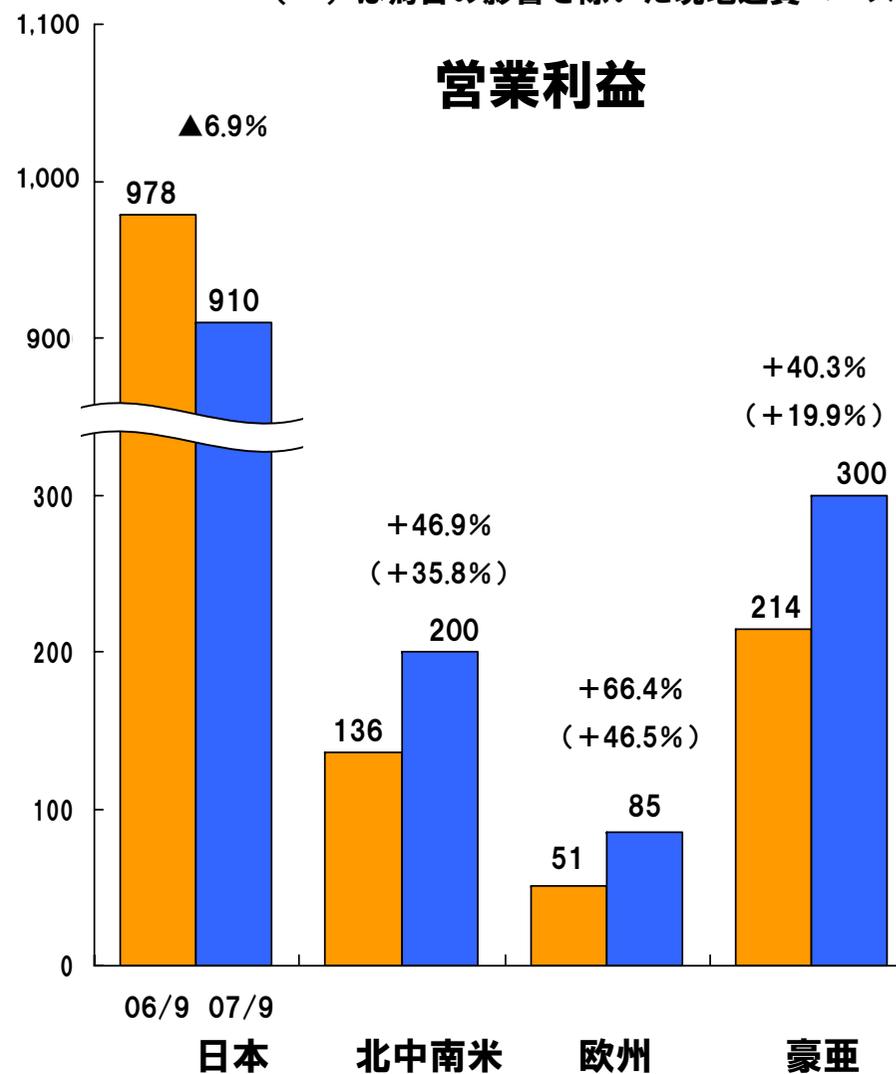
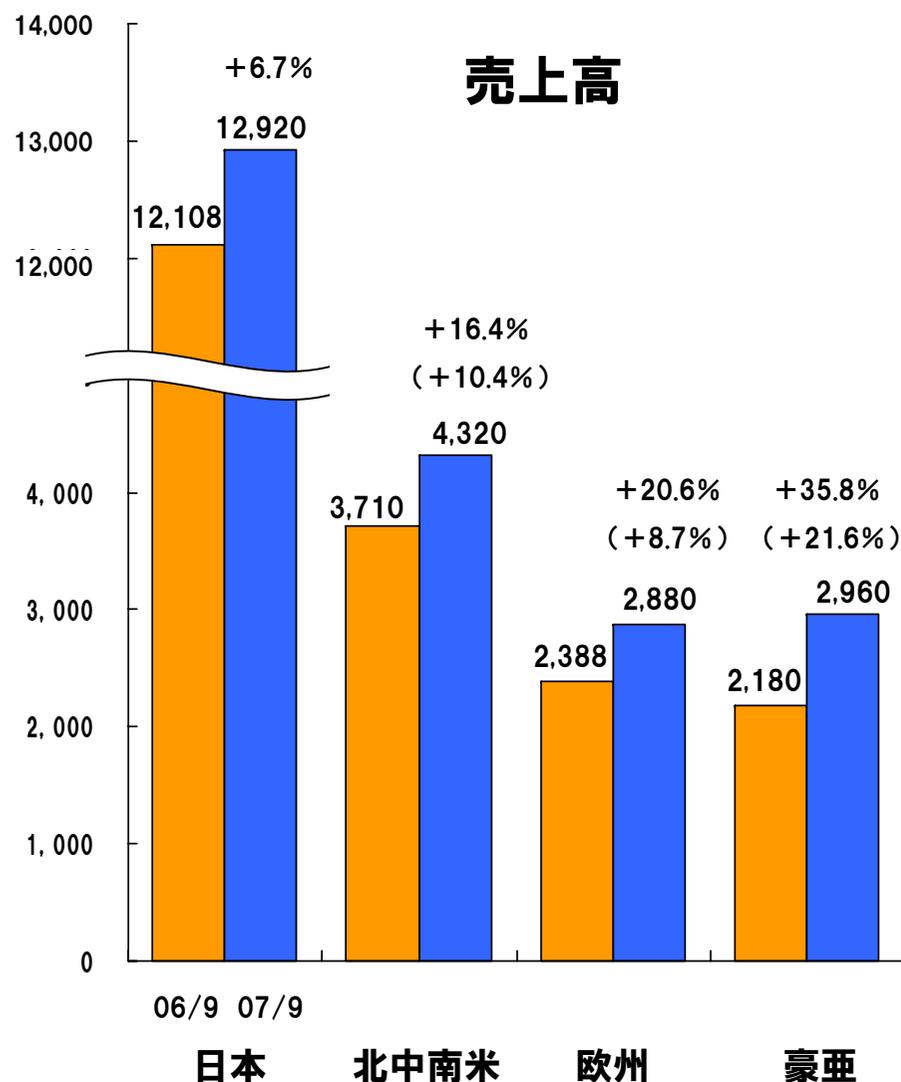


2008年3月期 上期所在地別セグメント(前年同期比)

【単位:億円】

※増減は円貨ベースで表示

() は為替の影響を除いた現地通貨ベース



設備投資・償却費・研究開発費

【単位：億円】

| | | 07/3 | | 08/3 | | 07/4-6 | |
|-----------------|------|---------------|-----------------|---------------|-----------------|--------|-------|
| | | 06/4-6 | | 07/4-6 | 予想 | 増減率 | 進捗率 |
| 設備投資 | 日本 | 407 | 2,107 | 528 | 2,490 | +29.8% | 21.2% |
| | 北中南米 | 89 | 404 | 84 | 440 | ▲6.2% | 19.1% |
| | 欧州 | 37 | 248 | 65 | 240 | +76.2% | 27.1% |
| | 豪亜 | 91 | 366 | 92 | 360 | +1.6% | 25.6% |
| | 合計 | 624 | 3,125 | 769 | 3,530 | +23.3% | 21.8% |
| 償却費 | 日本 | 348 | 1,533 | 415 | 1,870 | +19.8% | 22.3% |
| | 北中南米 | 57 | 244 | 72 | 275 | +26.3% | 26.0% |
| | 欧州 | 50 | 214 | 60 | 230 | +20.9% | 26.1% |
| | 豪亜 | 47 | 207 | 60 | 225 | +28.3% | 26.6% |
| | 合計 | 501 | 2,199 | 606 | 2,600 | +21.1% | 23.4% |
| 研究開発費 (売上高比) | | 618 (7.2%) | 2,799 (7.8%) | 695 (7.1%) | 3,050 (8.0%) | +12.5% | 22.8% |

単独決算概要（参考）

10/15

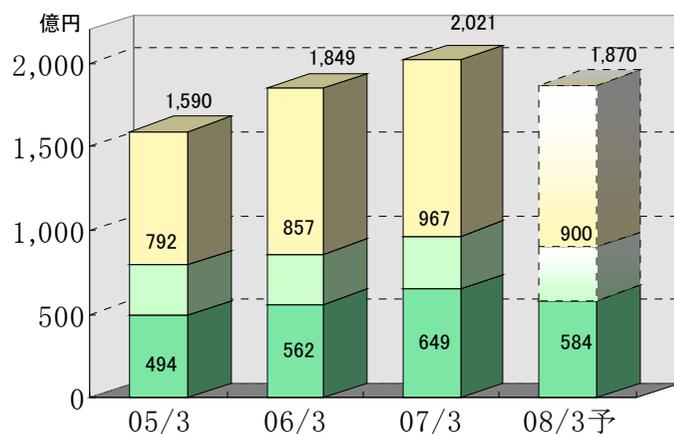
損益計算書

()内は売上高比

(単位:億円, %)

| 科 目 | 07/6 | | 06/6 | | 前年同期比 | | 08/3上期予想 | | 前年同期比 | |
|-------------|-----------------|-----|-----------------|-----|-------|--------|------------------|------------------|-------|-------|
| | 増減額 | 増減率 | 増減額 | 増減率 | 増減額 | 増減率 | 当初予想 | 最新予想 | 増減額 | 増減率 |
| 売上高 | (100.0) 5,883 | | (100.0) 5,381 | | 502 | 9.3 | (100.0) 11,380 | (100.0) 11,700 | 799 | 7.3 |
| 売上原価 | (86.9) 5,109 | | (85.6) 4,605 | | 504 | | | | | |
| 販売費及び一般管理費 | (5.8) 343 | | (5.5) 297 | | 46 | | | | | |
| 営業利益 | (7.3) 431 | | (8.9) 479 | | △ 48 | △ 10.0 | (6.4) 730 | (6.3) 740 | △ 20 | △ 2.6 |
| 営業外収支 | 153 | | 170 | | △ 17 | | 160 | 160 | △ 47 | |
| 経常利益 | (9.9) 584 | | (12.1) 649 | | △ 65 | △ 10.0 | (7.8) 890 | (7.7) 900 | △ 67 | △ 6.9 |
| 特別損益 | △ 27 | | △ 3 | | △ 24 | | - | △ 27 | 4 | |
| 税引前当期純利益 | (9.5) 557 | | (12.0) 646 | | △ 89 | △ 13.8 | (7.8) 890 | (7.5) 873 | △ 63 | △ 6.7 |
| 当期純利益 | (6.7) 395 | | (8.5) 459 | | △ 64 | △ 14.0 | (5.4) 610 | (5.3) 620 | △ 42 | △ 6.4 |
| 国内車両生産 | 273万台 | | 274万台 | | | | 563万台 | 553万台 | | |
| 為替レート(US\$) | 120円 | | 114円 | | | | 115円 | 120円 | | |
| 為替レート(ユーロ) | 161円 | | 144円 | | | | 150円 | 160円 | | |

経常利益の推移



経常利益増減要因(06/6→07/6)

(単位:億円)

| プラス要因 | | マイナス要因 | |
|-------|-----|-------------|--------|
| 操業度差益 | 130 | 製品構成変化 | △ 86 |
| 為替差益 | 95 | 労務費増 | △ 60 |
| 合理化努力 | 25 | 償却費増 | △ 52 |
| | | (うち、税制改正影響) | △ 14) |
| | | 素材費増 | △ 20 |
| | | 経費増他 | △ 80 |
| | | 営業外収支減 | △ 17 |
| 計 | 250 | 計 | △ 315 |
| 経常利益減 | | | △ 65億円 |

前提となる為替レート／車両生産台数

【単位】為替：円、車両：万台

| | 07/4-6 | | | 08/3上期 | | | | 08/3下期 | | | 08/3通期 | | |
|-----------|--------|-----|-----------|--------|------|------|-----------|--------|------|----------|--------|-------|----------|
| | 前期 | 実績 | 前年同期比 | 前期 | 当初予想 | 最新予想 | 前年同期比 | 前期 | 当初予想 | 前年同期比 | 前期 | 当初予想 | 前年同期比 |
| 為替 (US\$) | 114 | 120 | 6円 円安 | 114 | 115 | 120 | 6円 円安 | 118 | 115 | 3円 円高 | 116 | 115 | 1円 円高 |
| 為替 (ユーロ) | 144 | 161 | 17円 円安 | 145 | 150 | 160 | 15円 円安 | 153 | 150 | 3円 円高 | 149 | 150 | 1円 円安 |
| 国内生産 | 274 | 273 | ▲0% | 553 | 563 | 553 | ±0% | 597 | 611 | +2% | 1,150 | 1,174 | +2% |
| うちトヨタ | 101 | 103 | +2% | 200 | 204 | 205 | +2% | 219 | 230 | +5% | 419 | 434 | +4% |
| 北米日系車生産 | 109 | 117 | +7% | 217 | 237 | 228 | +5% | 228 | 237 | +4% | 445 | 474 | +7% |
| うちトヨタ | 42 | 44 | +4% | 81 | 89 | 87 | +7% | 83 | 89 | +7% | 164 | 178 | +9% |
| 海外日系車生産 | 272 | 310 | +14% | 550 | 618 | 613 | +11% | 589 | 644 | +9% | 1,139 | 1,262 | +11% |
| うちトヨタ | 104 | 111 | +7% | 206 | 220 | 224 | +9% | 212 | 234 | +10% | 418 | 454 | +9% |

1. ハイブリッド車用製品の開発

2. コモンレールシステム供給体制の強化

ハイブリッド車用新製品の開発(レクサスLS600h向け)

開発コンセプト: 小型・軽量化、高性能化により、製品競争力を向上

1. 高出力パワーコントロールユニット(PCU)



製品概要

主電池の電圧(288V)をシステム最大電圧(650V)まで昇圧するコンバータと、直流電圧を交流電圧に変換し、モータを駆動するインバータを一体化したユニット

特色

車載用としては世界で初めて積層冷却構造を採用し、大電力化に伴う温度上昇を抑えながら、小型・軽量化を実現(*)

(*) 単位体積当りの出力(出力電圧÷製品体積)を約60%向上

2. 電池冷却システム



製品概要

主電池を冷却するクーリングユニット

特色

従来は車室内の空気だけで冷却を行うのに対し、後席エアコンの冷風を利用することで、約半分の風量で同等の冷却性能を実現(*)

(*) 送風騒音を約30%低減



レクサスLS600hL

他の搭載製品

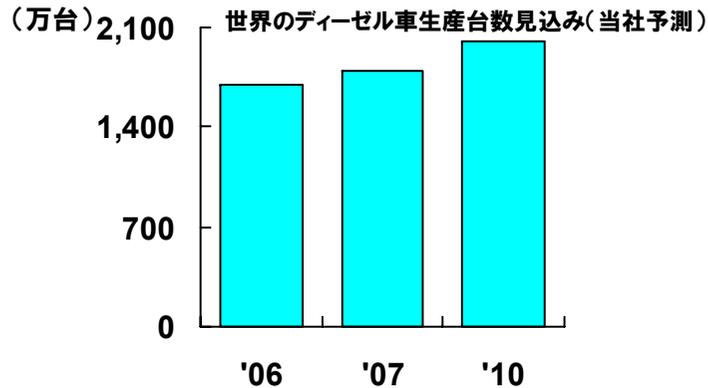
DC-DCコンバータ、電池監視ユニット
システムメインリレー、電流センサ等

DENSO

コモンレールシステム供給体制の強化

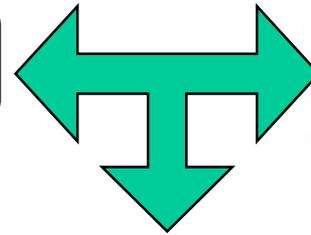
1. 世界のディーゼル車市場動向

低燃費・低CO₂排出量を背景に
ディーゼル車市場の拡大



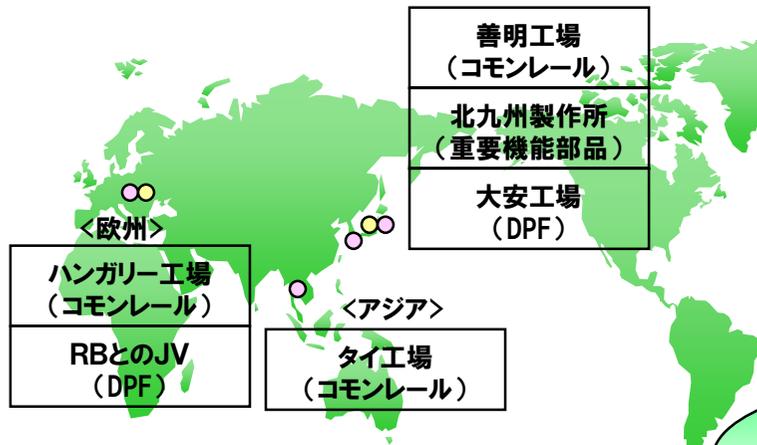
世界的な排出ガス規制強化

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|----|--------------|------|---------------|------|------|
| 日本 | 新長期規制 | | ポスト新長期規制 | | |
| 欧州 | EURO4 | | EURO5 | | |
| 米国 | Tier2bin5 | | | | |
| 中国 | EURO4 北京市 | | EURO4 全国展開 | | |



コモンレール
システム
需要拡大

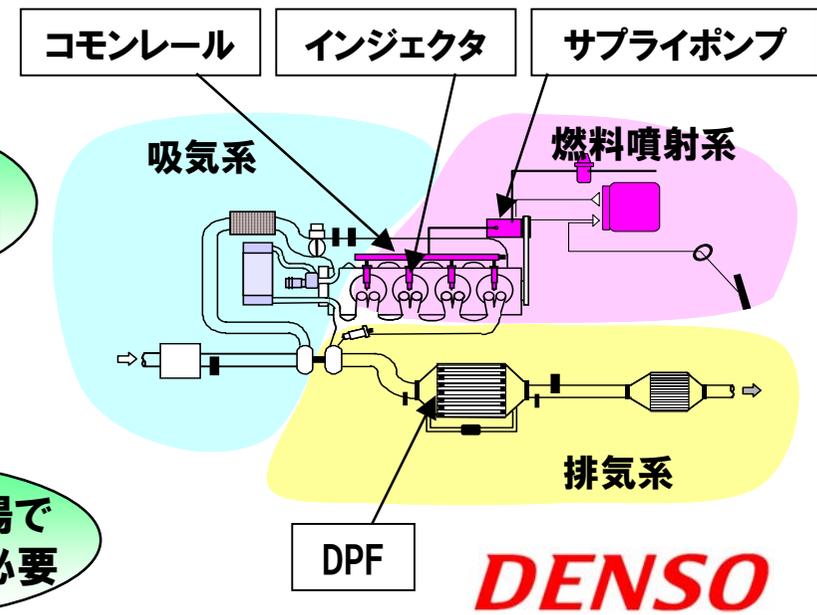
2. 当社のコモンレール供給体制の現状



世界3極
300万台体制



拡大する中国市場で
供給体制強化が必要



コモンレールシステム供給体制の強化

3. 新会社設立の背景

環境保護への関心の高まりにより
中国でも排ガス規制強化の動き

需要拡大の見込まれる大型ディーゼル車向け
コモンレールシステムを現地生産

4. 中国コモンレールシステムの生産分担の考え方

日本

集中生産のメリットが出せる部品、
高難易度の精密加工部品の生産

中国新会社

顧客への品質対応の観点から、
組付・重要加工工程を実施

中国既存会社(上海)

列型ポンプで培ったノウハウが
活かせる大物部品を加工

5. 新会社の概要

| | |
|------|---|
| 社名 | 電装(常州)燃油噴射系統有限公司(略称DMCF) DENSO (CHANGZHOU) FUEL INJECTION SYSTEM CO., LTD. |
| 会社設立 | 2007年6月1日 |
| 所在地 | 江蘇省常州市 常州国家高新技术産業開発区 |
| 資本金 | 25.4百万US\$(約28億円)[当社グループ100%出資] |
| 投資額 | 約40億円 |
| 稼動時期 | 2009年7月 |
| 売上目標 | 約180億円(2012年計画) |
| 従業員数 | 約450人(2012年計画) |





クルマがずっと愛されるために

DENSO