

# 2026年3月期 第2四半期決算



2025年11月5日  
トヨタ自動車株式会社

CENTURY

トヨタのクルマをご愛顧いただいている  
世界中のお客様、そして私たちの取り組みを  
支えてくださる株主の皆様、  
販売店・仕入先、全てのステークホルダーの皆様  
に深く感謝申し上げます。

## 将来予測・インサイダー取引について

本資料には、当社（連結子会社を含む）の見通し等の将来に関する記述が含まれております。これらの将来に関する記述は、当社が現在入手している情報を基礎とした判断および仮定に基づいており、判断や仮定に内在する不確実性および今後の事業運営や内外の状況変化等による変動可能性に照らし、将来における当社の実際の業績と大きく異なる可能性があります。なお、上記の不確実性および変動可能性を有する要素は多数あり、以下のようなものが含まれます。

- 日本、北米、欧州、アジアおよび当社が営業活動を行っているその他の国の自動車市場に影響を与える経済情勢、市場の需要ならびにそれらにおける競争環境
- 為替相場（主として日本円、米ドル、ユーロ、豪ドル、加ドルおよび英国ポンドの相場）、株価および金利の変動
- 金融市場における資金調達環境の変動および金融サービスにおける競争激化
- 効果的な販売・流通を実施する当社の能力
- 経営陣が設定したレベル、またはタイミングどおりに生産効率の実現と設備投資を実施する当社の能力
- 当社が営業活動を行っている市場内における法律・規制の変更およびその他の政府行為で、当社の事業に影響を与えるもの（特にリコール等改善措置を含む安全性、環境保全、自動車排出ガスおよび燃費効率に関する法律・規制および政府行為、ならびに関税およびその他の貿易政策）、ならびに現在・将来の訴訟やその他の法的手続き、当局手続きおよび調査
- 当社が営業活動を行っている市場内における政治的および経済的な不安定さ
- タイムリーに顧客のニーズに対応した新商品を開発し、それらが市場で受け入れられるようにする当社の能力
- ブランド・イメージの毀損
- 仕入先への部品供給の依存
- 原材料価格の上昇
- デジタル情報技術および情報セキュリティへの依存
- 当社が材料、部品、資材などを調達し、自社製品を製造、流通、販売する主な市場における、燃料供給の不足、電力・交通機能のマヒ、ストライキ、作業の中断、または労働力確保が中断されたり、困難である状況など
- 生産および販売面への影響を含む、自然災害および感染症の発生・蔓延、不安定な政治・経済、燃料供給の不足、社会基盤の障害、戦争、テロ、ストライキなどによる様々な影響
- 気候変動および低炭素経済への移行の影響
- 有能で多様な人材を確保・維持する能力

以上の要素およびその他の変動要素全般に関する追加情報については、当社の有価証券報告書または米国証券取引委員会に提出された年次報告書（フォーム20-F）をご参照ください。

**インサイダー取引に関するご注意：**

企業から直接、未公開の重要事実の伝達を受けた投資家（第一次情報受領者）は、当該情報が「公表」される前に株式売買等を行うことが禁じられています（金融商品取引法166条）。

同法施行令により、二以上の報道機関に対して企業が当該情報を公開してから12時間が経過した時点、または、証券取引所に通知し

かつ内閣府令で定める電磁的方法（TDnetの適時開示情報閲覧サービス）により掲載された時点を以って「公表」されたものとみなされます。

商品力を活かし、未来へのチャレンジを継続しつつ、環境変化に強い収益構造を目指す

第2四半期  
累計実績

**営業利益2.0兆円（前年同期比△0.5兆円）**

- ・米国関税影響がある中、商品力を背景とした強い需要に支えられ、日本・北米を中心に販売台数が増加、バリューチェーン収益も拡大

通期  
見通し

**営業利益3.4兆円（前期比△1.4兆円）**

- ・米国関税影響下でも、台数増・原価改善・バリューチェーン収益拡大など改善努力を積み上げ
- ・未来に向けた総合投資を生産性の向上やリターンの拡大に着実につなげ、損益分岐台数の改善にこだわる

株主還元

長期保有の株主の皆様へ報いる安定増配の方針を堅持

- ・中間：45円（前期比+5円）・年間予想：95円（前期比+5円）

ブランド  
商品戦略

トヨタグループの5ブランドを改めて明確にし、ブランドの方向性を明示  
お一人おひとりに応える多様な商品で、お客様の選択肢を更に拡大

決算のサマリーからご説明します。

当第2四半期累計の営業利益は2兆円となりました。  
関税影響がある中、商品力を背景とした強い需要に支えられ、  
日本・北米を中心に販売台数が増加、  
バリューチェーン収益も拡大しました。

通期見通しは営業利益3.4兆円、  
関税影響下でも、販売台数の増加や原価改善、  
バリューチェーン収益拡大など、  
改善努力を積み上げることができました。  
また、未来に向けた総合投資を、生産性の向上や  
リターンの拡大に繋げ、  
損益分岐台数の改善にこだわってまいります。

株主還元は、長期保有の株主の皆様へ報いるため、  
中間配当は45円、年間配当予想は95円としました。

ジャパンモビリティショーでお示しした通り、  
トヨタグループの5ブランドを改めて明確にし、  
ブランドの方向性を明示しました。  
お一人おひとりに応える多様な商品で、  
お客様の選択肢を更に拡大してまいります。

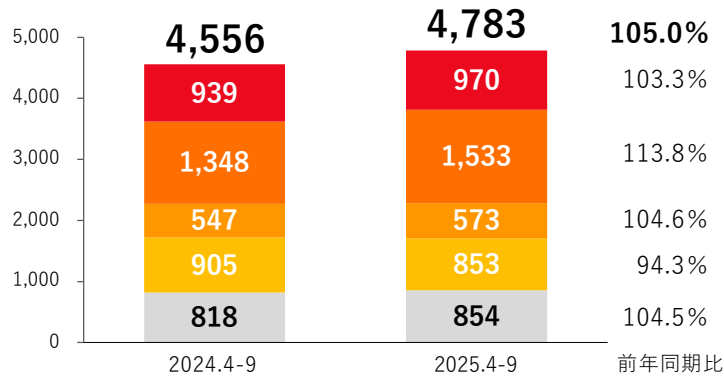
## 2026年3月期 第2四半期 実績

続いて、第2四半期決算の実績について、ご説明します。

## 連結販売台数（6ヶ月累計）

TOYOTA

(単位:千台)



ご参考(小売)

	2024.4-9	2025.4-9	前年同期比 (%)
トヨタ・レクサス販売台数	5,029	5,267	104.7%
電動車 [比率]	2,231 [44.4%]	2,471 [46.9%]	110.7%
内、HEV	2,077	2,271	109.3%
PHEV	75	98	129.8%
BEV	78	101	129.8%
FCEV	1	0	52.1%
グループ総販売台数	5,373	5,643	105.0%

5

当期の連結販売台数は、前年同期の105.0%となる、478万3千台、トヨタ・レクサス販売台数は、104.7%となる、526万7千台となりました。

世界中のお客様からの強い需要に支えられ、日本や北米を中心に販売台数が増加しました。

電動車比率は、北米・中国など各地域で好調なHEVを中心に増加し、46.9%となりました。

## 連結決算要約（6ヶ月累計）

TOYOTA

(単位: 億円)	2024.4-9	2025.4-9	増減
営業収益	232,824	246,307	+13,483
営業利益	24,642	20,056	△4,585
営業利益率	10.6%	8.1%	
営業外損益	2,678	4,724	+2,045
持分法による投資損益	2,643	2,726*	+83
税引前利益	27,320	24,781	△2,539
親会社の所有者に帰属する当期利益	19,071	17,734	△1,336
当期利益率	8.2%	7.2%	
為替レート			
米ドル	153円	146円	7円円高
ユーロ	166円	168円	2円円安

\* うち、日本1,836（前年同期比△48）、中国480（同+102）、その他408（同+28）

6

当期の連結決算は、

営業収益 24兆6,307億円

営業利益 2兆 56億円

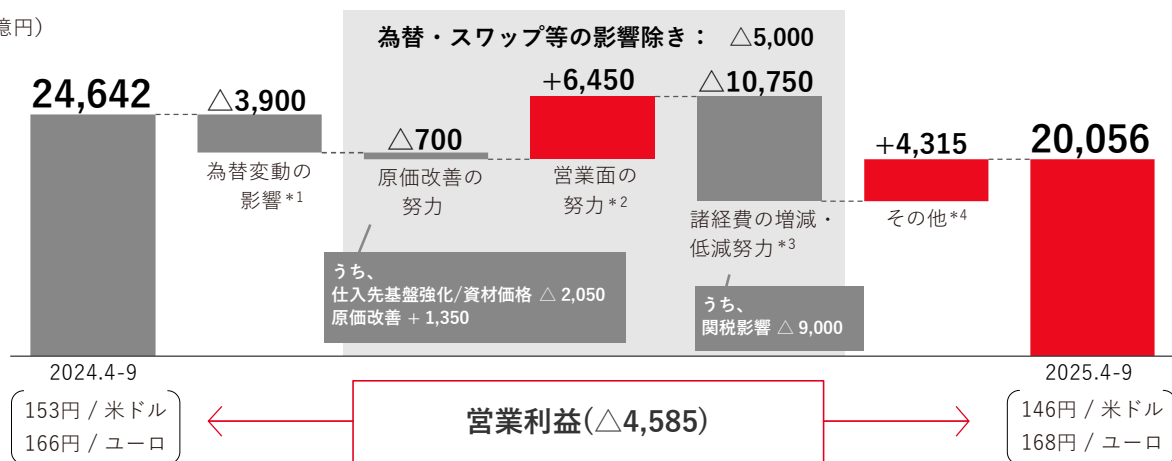
税引前利益 2兆4,781億円

当期利益 1兆7,734億円

となりました。

# 連結営業利益増減要因（6ヶ月累計）

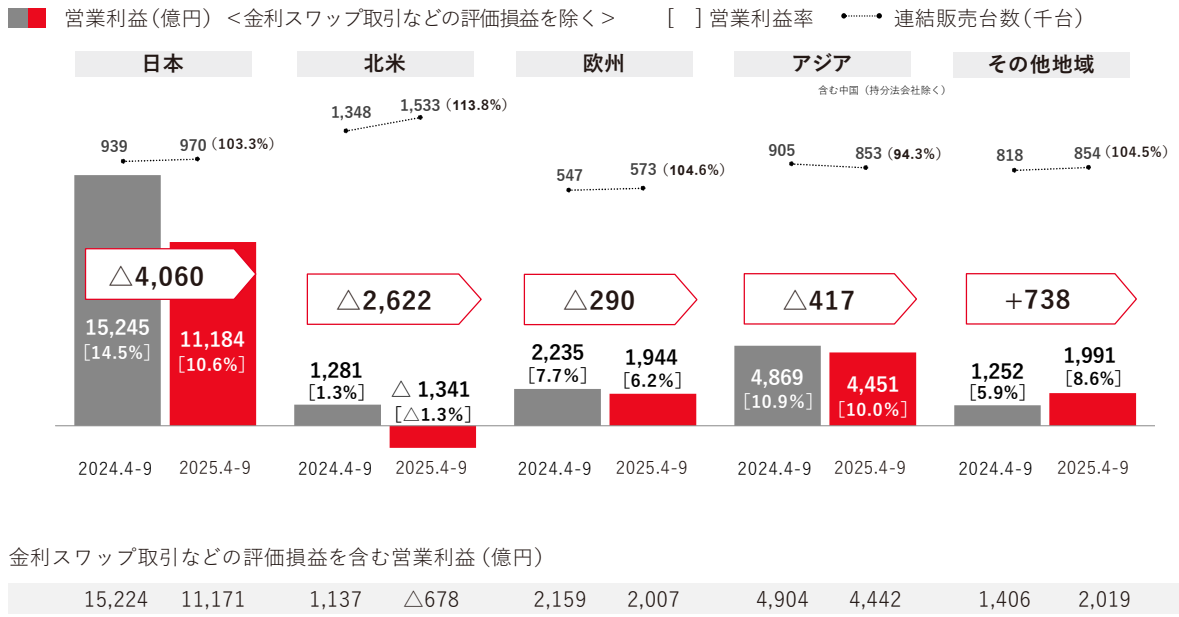
（単位：億円）



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	△3,100	台数・構成	+3,100	労務費	△800	スワップ等の評価損益	+783
- 米ドル	△1,750	バリューチェーン	+1,300	減価償却費	△50	インフレ会計等の影響	+392
- ユーロ	+100	- 金融事業	+600	研究開発費	△700	日野北米認証関連 (前期の一時費用)	+2,300
- その他通貨	△1,450	- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+700	経費ほか	△9,200	その他	+840
海外子会社の営業利益換算差ほか	△800	その他	+2,050				

営業利益の増減要因は、スライドに記載のとおりです。

# 所在地別営業利益(6ヶ月累計)



次に、所在地別の営業利益です。

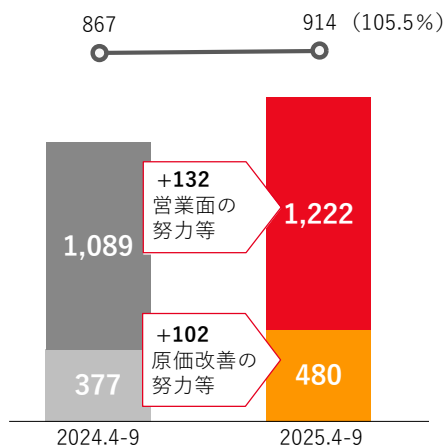
日本は、為替変動の影響や諸経費の増加などにより減益、  
 北米は、関税の影響により減益、  
 その他地域は、台数・構成影響などにより  
 増益となりました。

## 中国事業/金融セグメント（6ヶ月累計）

TOYOTA

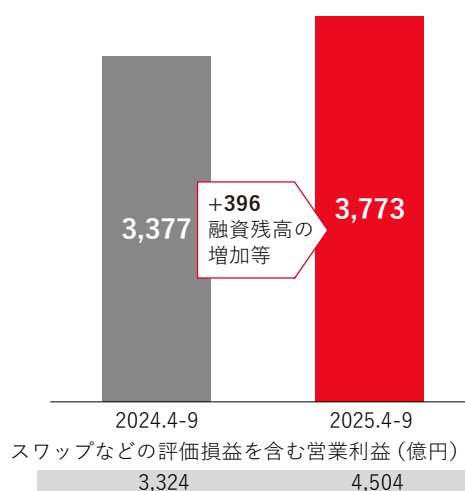
中国事業（ご参考）

- 連結子会社 営業利益（億円）
- 持分法適用会社 持分法による投資損益（億円）
- トヨタ・レクサス販売台数（千台）



金融セグメント

- 営業利益（億円） <スワップなどの評価損益を除く>



9

中国事業の営業利益および持分法による投資損益は、営業面および原価改善の努力等により、増益となりました。

金融セグメントは、融資残高の増加等により、増益となりました。

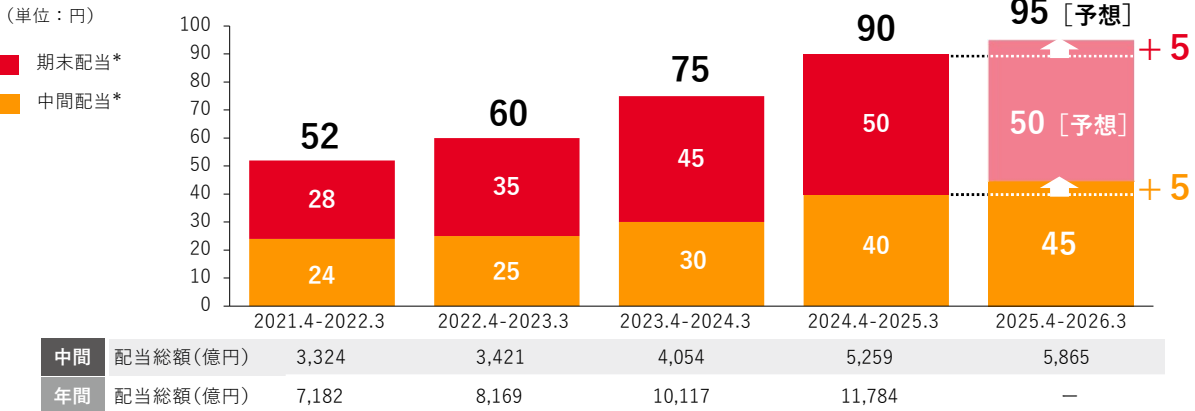
## 株主還元

次に、株主還元についてご説明します。

## 配当・配当予想

TOYOTA

- 長期保有の株主の皆様へ報いるため、安定的・継続的に増配を実施
- 中間：45円（前期比+5円）
- 年間予想：95円（前期比+5円）



\* 2021年10月1日に当社普通株式1株につき5株の割合で株式分割を実施。'22.3期の期首に当該分割が行われたと仮定して算出。

11

当期の中間配当は、前期と比べて  
5円増配となる1株当たり45円、  
年間配当予想は、  
5円増配となる1株当たり95円としました。

引き続き、長期保有の株主の皆様へ報いるため、  
安定的・継続的に増配してまいります。

なお、自己株式取得については、  
本年6月に豊田自動織機の非公開化の一環として、  
約3.2兆円の取得枠の決議を行ったため、  
今回、新たな枠の設定は行いません。

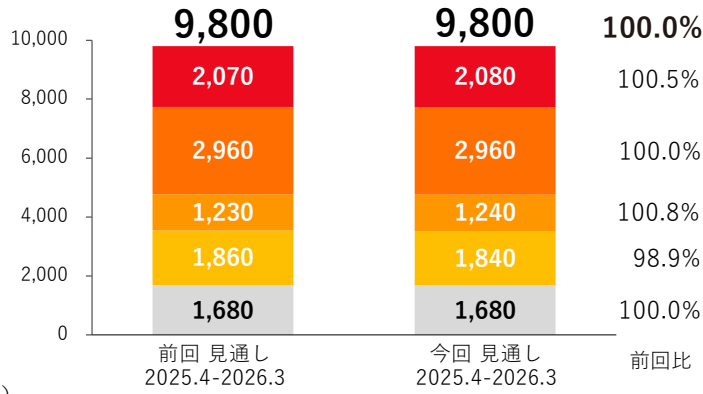
引き続き、株価水準等を鑑みながら、  
機動的に実施してまいります。

## 2026年3月期 見通し

続いて、2026年3月期の見通しについて、  
ご説明いたします。

連結販売台数見通し

(単位:千台)



- 日本
- 北米
- 欧州
- アジア
- その他
  - ・中南米
  - ・オセアニア
  - ・アフリカ
  - ・中東など

ご参考 (小売)

トヨタ・レクサス販売台数	10,400	10,500	101.0%	10,274
電動車 [比率]	5,123 [49.3%]	5,133 [48.9%]	100.2%	4,748 [46.2%]
内、HEV	4,625	4,667	100.9%	4,441
PHEV	188	187	99.5%	161
BEV	308	277	89.9%	145
FCEV	1	1	100.0%	1
グループ総販売台数	11,200	11,300	100.9%	11,011

連結販売台数は前回据え置き、  
トヨタ・レクサス販売台数は10万台上方修正し、  
1,050万台といたしました。

高い商品力を背景に、  
北米を中心とした強い需要に応じてまいります。

## 連結決算見通し要約

TOYOTA

(単位: 億円)	前回見通し 2025.4-2026.3	今回見通し 2025.4-2026.3	増減	前期実績 2024.4-2025.3
営業収益	485,000	490,000	+5,000	480,367
営業利益	32,000	34,000	+2,000	47,955
営業利益率	6.6%	6.9%		10.0%
営業外損益	6,700	7,800	+1,100	16,190
持分法による投資損益	5,500	5,500	±0	5,912
税引前利益	38,700	41,800	+3,100	64,145
親会社の所有者に帰属する当期利益	26,600	29,300	+2,700	47,650
当期利益率	5.5%	6.0%		9.9%
1株当たり配当金	95円	95円	±0円	90円
為替レート				
米ドル*	145円	146円	+1円	153円
ユーロ*	160円	169円	+9円	164円

\* 第2四半期実績: 米ドル146円/ユーロ168円、'25年10月以降の前提為替レート: 米ドル145円/ユーロ170円

14

次に、連結決算の見通しです。

通期の為替レートの前提は、  
ドル146円、ユーロ169円としています。

通期の業績見通しは

営業収益 49兆円

営業利益 3兆4,000億円

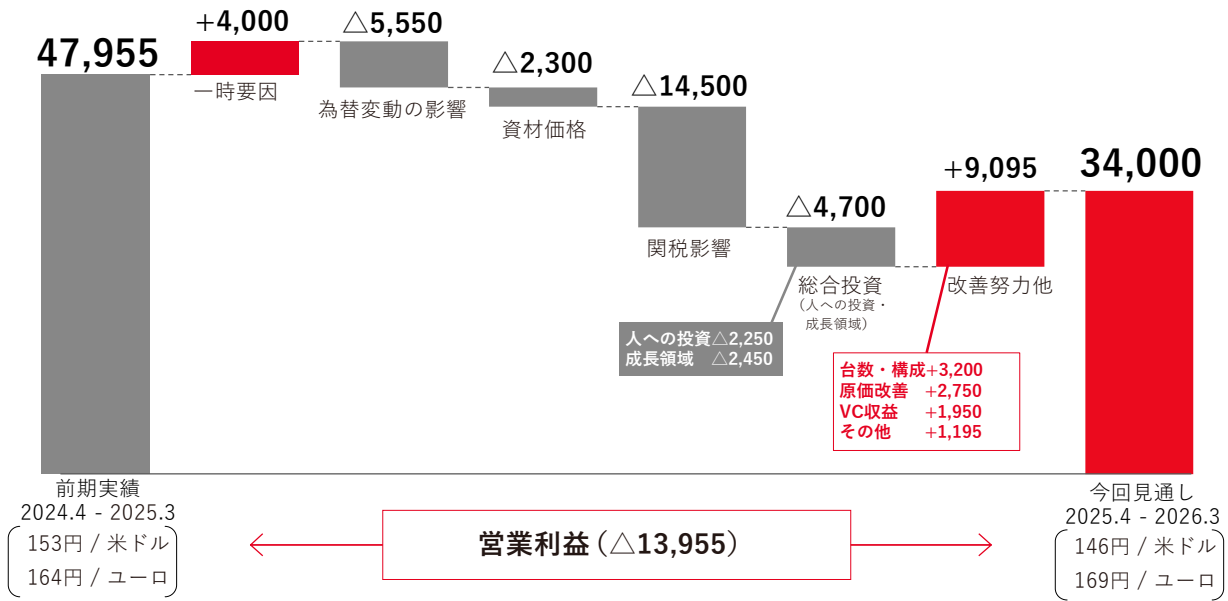
税引前利益 4兆1,800億円

当期利益 2兆9,300億円

を見込んでいます。

## 連結営業利益増減要因（前期差）

（単位：億円）



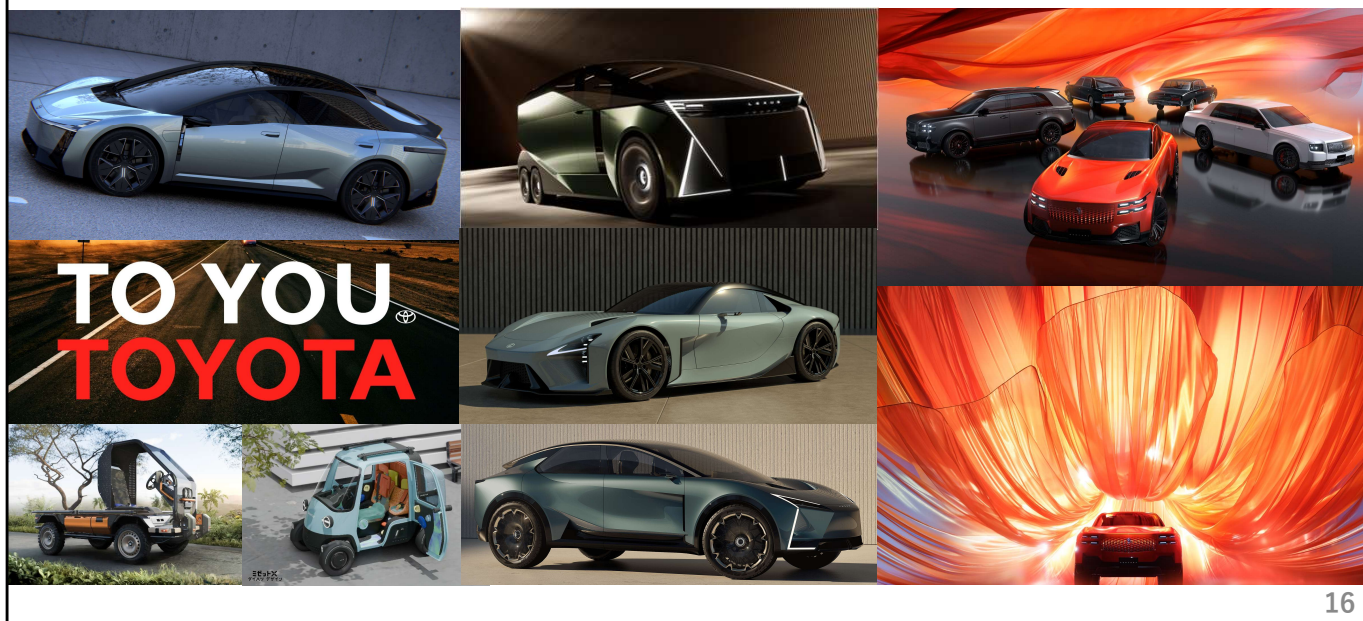
15

前期と比較した営業利益の増減要因は、スライドに記載のとおりです。

米国関税影響1.45兆円がある中、台数・構成、原価改善、バリューチェーン収益など0.9兆円の改善努力を積み上げました。

「稼ぐ力」の維持・強化に向け、仕入先・販売店を含むステークホルダーの皆様とともに、足場固めの成果を、生産性の向上につなげてまいります。

世界中のあらゆる人々のために、発明を続け、クルマの新たな未来を切り拓く



みなさま、ジャパンモビリティショーでは、当社が発表したモデルを見て頂いていると思います。そのクルマ達は、私よりも多くを語ってくれていますが、1つ1つの商品は、一朝一夕ではできません。

トヨタは商品で経営する会社です。多くの方々が、長い間積み上げてきたものです。開発、生産、仕入先、販売店、そしてお客様、市場が作ってきたものです。

今回の収益は、その結果だと思えますし、クルマ達がしっかりと収益を生んでくれたと考えております。

### Brand Formation



17

そして今、トヨタ、レクサス、ダイハツ、GRに加えて、  
新たなセンチュリーブランドを提案することができました。

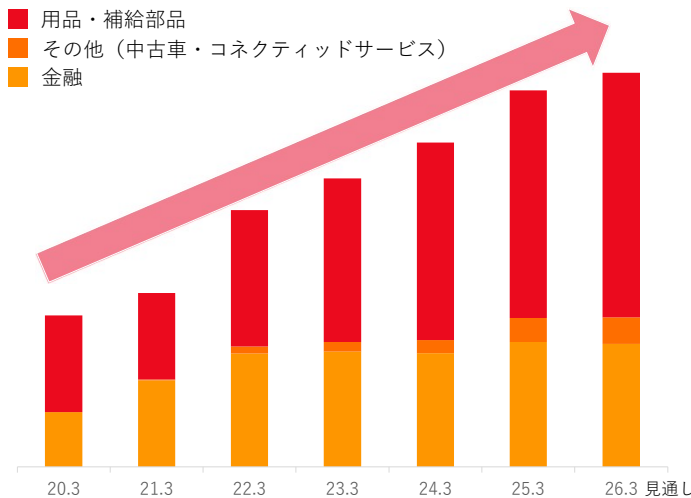
トヨタグループの各ブランドが、  
これまで以上に明確な役割を持ち、  
補完し合う関係になり、  
お一人おひとりに応える多様な商品で、  
お客様の選択肢を更に拡大してまいります。

これからのトヨタにもっとご期待頂きたいと思えます。

## 収益基盤

新車・バリューチェーン事業の相乗効果により、収益基盤を更に強固に

### バリューチェーン営業利益推移



ソフトウェアづくりプラットフォーム  
「Arene」をRAV4に初搭載



RAV4 CORE (プロトタイプ)

18

こうした強いブランドに支えられた多様な商品が、世界中で1.5億台の保有につながり、バリューチェーン事業は営業利益2兆円規模にまで拡大しました。

修理のし易さや補給部品の供給力も含めた商品力や高水準の残価をサービス、金融、中古車販売、保険などの現場が、1台1台の価値を最大限に活かそうと努力した結果だと思っております。

新型RAV4では、ソフトウェアを効率的に開発するためのプラットフォームAreneを初めて搭載します。

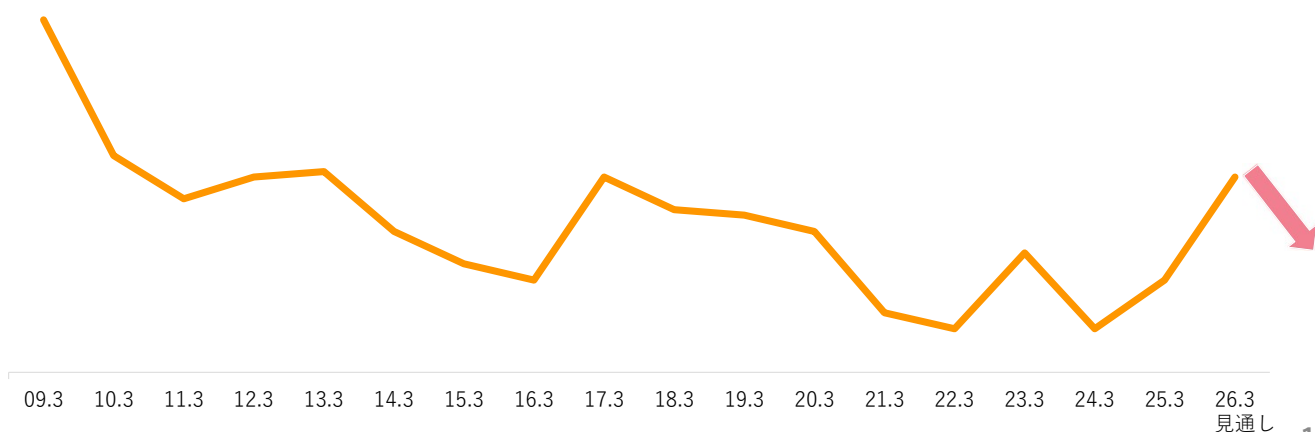
RAV4は年間100万台を販売する最量販のグローバルモデルです。敢えてこの難しい車種を頭出しにチャレンジしました。

世界中の道と車から集まる膨大なデータを活用して、SDVをお客様と共に鍛え育ててまいります。新車とバリューチェーン事業の好循環に、SDV戦略が加わることで、収益基盤を更に強固にしてまいります。

## 収益構造

- 足場固めの活動により、安全・品質の徹底や余力創出を実現、生産が安定化  
一方、米国関税影響も重なり、損益分岐台数は直近2年で大幅上昇  
⇒ヒト・モノ・カネの構えを見直し、稼ぐ力につなげる

損益分岐台数推移



19

この2年、認証問題や余力不足に向き合い、足場固めの活動を行ってまいりました。これにより、安全・品質の徹底や余力創出を実現、生産が安定しました。一方で、人への投資や未来への投資が拡大、米国関税影響も重なり、足元では、損益分岐台数が大幅に上昇しております。

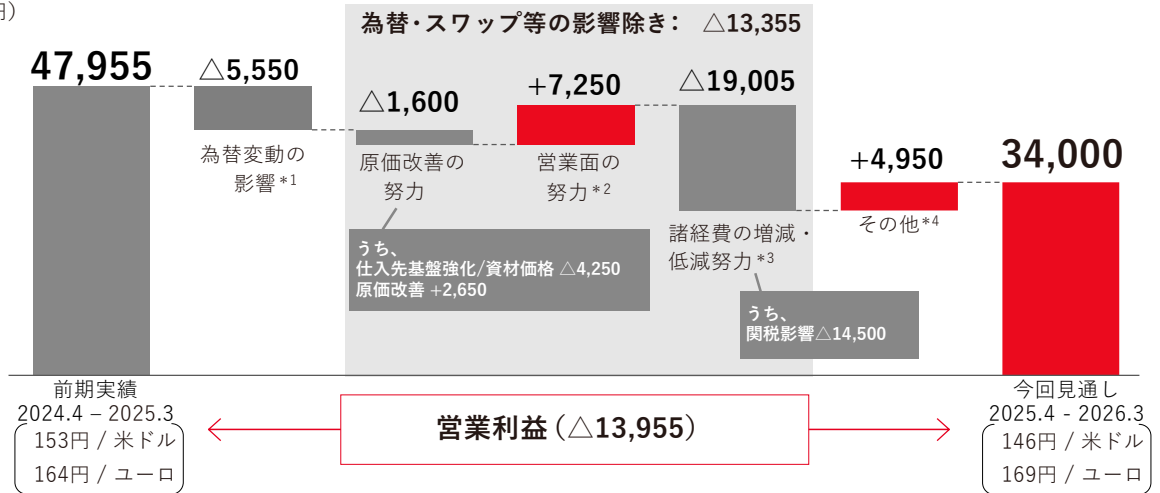
これを再び低下基調に戻すために、私たちは全社一丸となった取組みをスタートします。ヒト・モノ・カネの構えを見直し、足場固めの成果を稼ぐ力につなげてまいります。

ムダのない正味作業を追求し、生産性を向上し、そして、損益分岐台数の改善にこだわってまいります。

以上で決算説明を終わらせていただきます。

(ご参考) 連結営業利益増減要因 (前期差)

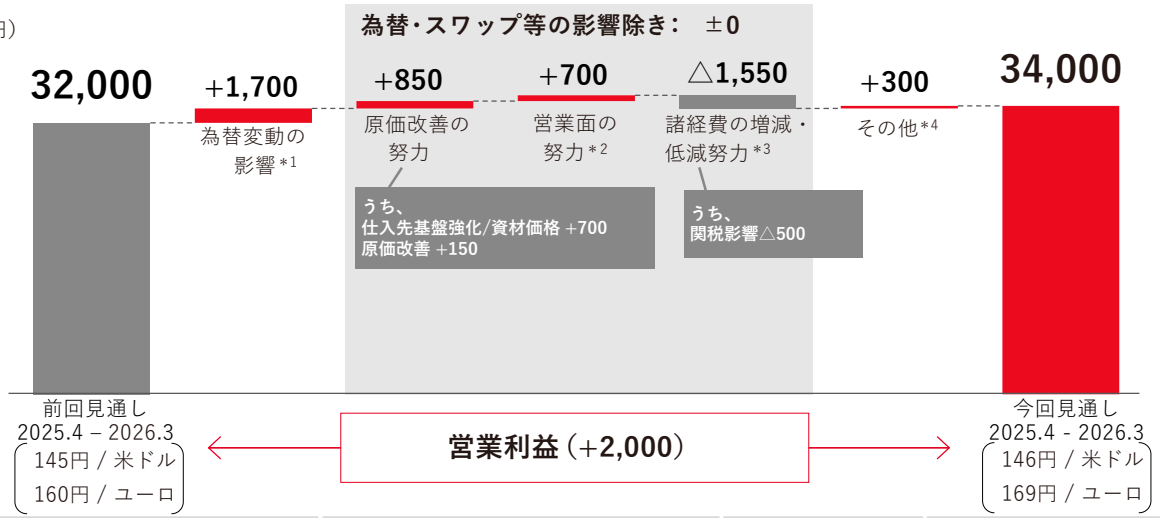
(単位: 億円)



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	$\Delta 5,400$	台数・構成	$+3,200$	労務費	$\Delta 1,650$	スワップ等の評価損益	$+650$
- 米ドル	$\Delta 3,550$	バリューチェーン	$+1,950$	減価償却費	$\Delta 1,600$	インフレ会計等の影響	$+465$
- ユーロ	$+450$	- 金融事業	$+750$	研究開発費	$\Delta 1,000$	日野認証関連	$+2,805$
- その他通貨	$\Delta 2,300$	- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	$+1,200$	経費ほか	$\Delta 14,755$	その他	$+1,030$
海外子会社の営業利益換算差ほか	$\Delta 150$	その他	$+2,100$				

# (ご参考) 連結営業利益増減要因 (前回見通し差)

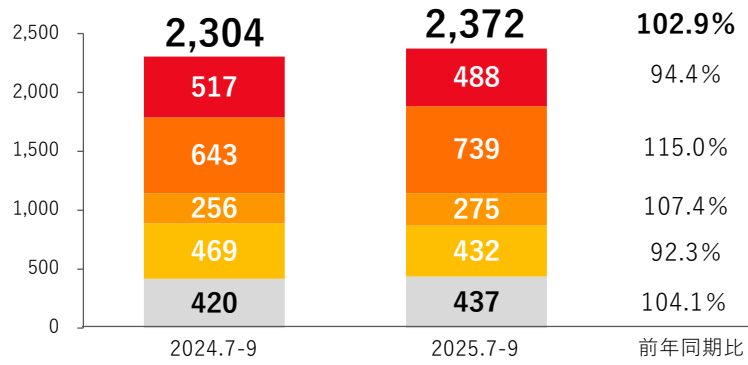
(単位: 億円)



*1 内訳	*2 内訳	*3 内訳	*4 内訳
輸出入等の外貨取引分 (- 米ドル) (- ユーロ) (- その他通貨) 海外子会社の営業利益換算差ほか	台数・構成 バリューチェーン (- 金融事業) (- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか) その他	労務費 減価償却費 研究開発費 経費ほか	スワップ等の評価損益 インフレ会計等の影響 日野認証関連 その他
+1,550 +450 +800 +300 +150	+150 +100 +300 ±0 +300	+100 +300 +300 ±0 +300	+400 △69 ±0 △31

# (ご参考) 連結販売台数 (3ヶ月)

(単位:千台)



- 日本
- 北米
- 欧州
- アジア
- その他
  - ・中南米
  - ・オセアニア
  - ・アフリカ
  - ・中東など

## ご参考 (小売)

トヨタ・レクサス販売台数	2,538	2,624	103.4%
電動車 [比率]	1,156 [45.5%]	1,211 [46.2%]	104.8%
内、HEV	1,079	1,106	102.5%
PHEV	41	51	122.5%
BEV	35	54	153.4%
FCEV	0	0	69.1%
グループ総販売台数	2,737	2,814	102.8%

## (ご参考) 連結決算要約 (3ヶ月)

TOYOTA

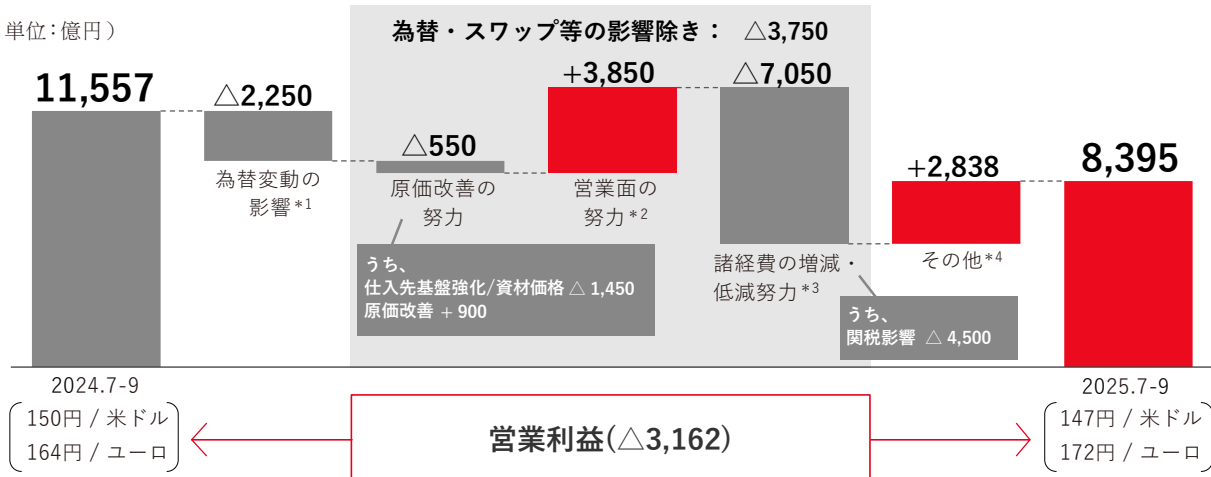
(単位: 億円)

	2024.7-9	2025.7-9	増減
営業収益	114,445	123,774	+9,328
営業利益	11,557	8,395	△3,162
営業利益率	10.1%	6.8%	
営業外損益	△2,959	3,864	+6,823
持分法による投資損益	993	1,315*	+322
税引前利益	8,598	12,259	+3,661
親会社の所有者に帰属する当期利益	5,737	9,320	+3,583
当期利益率	5.0%	7.5%	
為替レート			
米ドル	150円	147円	3円円高
ユーロ	164円	172円	8円円安

\* うち、日本870 (前年同期比+286)、中国246 (同+18)、その他197 (同+17)

(ご参考) 連結営業利益増減要因 (3ヶ月)

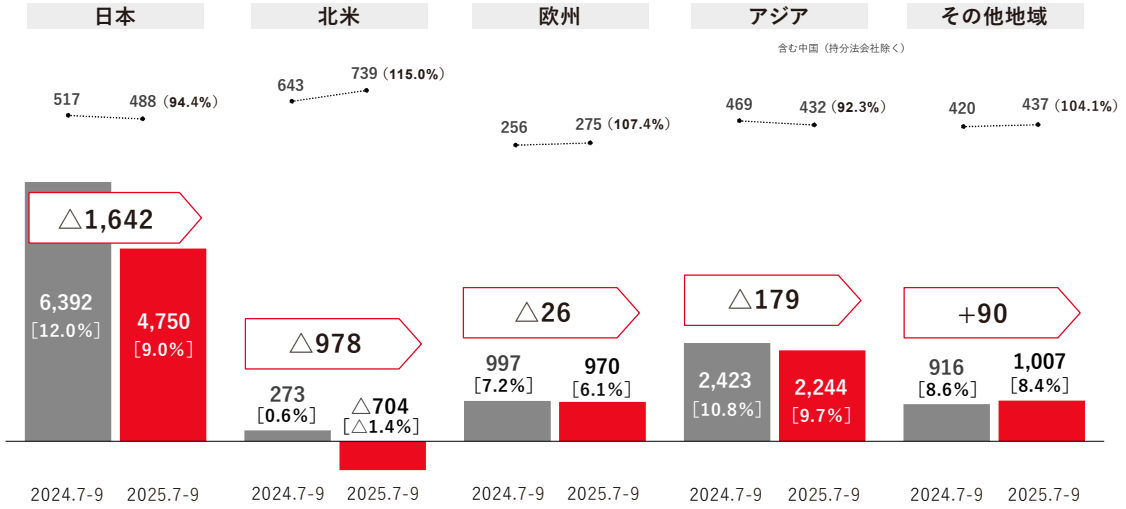
(単位: 億円)



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	$\Delta 650$	台数・構成	$+1,500$	労務費	$\Delta 450$	スワップ等の評価損益	$+349$
- 米ドル	$\Delta 400$	バリューチェーン	$+700$	減価償却費	$\Delta 100$	インフレ会計等の影響	$\Delta 23$
- ユーロ	$+200$	- 金融事業	$+300$	研究開発費	$\Delta 250$	日野北米認証関連 (前期の一時費用)	$+2,300$
- その他通貨	$\Delta 450$	- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	$+400$	経費ほか	$\Delta 6,250$	その他	$+212$
海外子会社の営業利益換算差ほか	$\Delta 1,600$	その他	$+1,650$				

(ご参考)所在地別営業利益 (3ヶ月)

■ 営業利益(億円) <金利スワップ取引などの評価損益を除く> [ ] 営業利益率 ●---● 連結販売台数(千台)



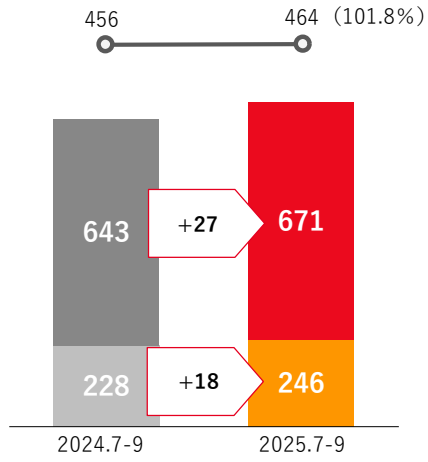
金利スワップ取引などの評価損益を含む営業利益 (億円)

2024.7-9	2025.7-9	2024.7-9	2025.7-9	2024.7-9	2025.7-9	2024.7-9	2025.7-9	2024.7-9	2025.7-9
6,411	4,721	287	△467	912	1,037	2,444	2,285	988	1,078

# (ご参考) 中国事業/金融セグメント (3ヶ月)

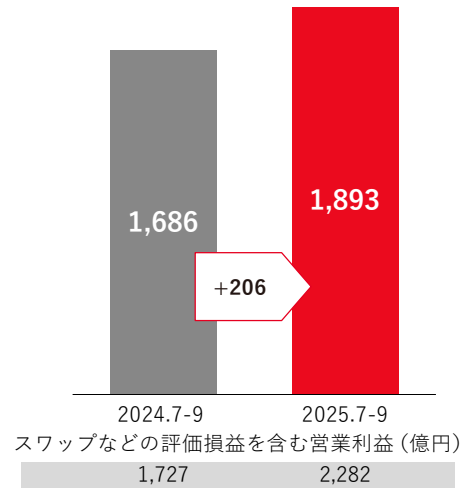
## 中国事業 (ご参考)

- 連結子会社 営業利益(億円)
- 持分法適用会社 持分法による投資損益(億円)
- トヨタ・レクサス販売台数(千台)



## 金融セグメント

- 営業利益(億円) <スワップなどの評価損益を除く>

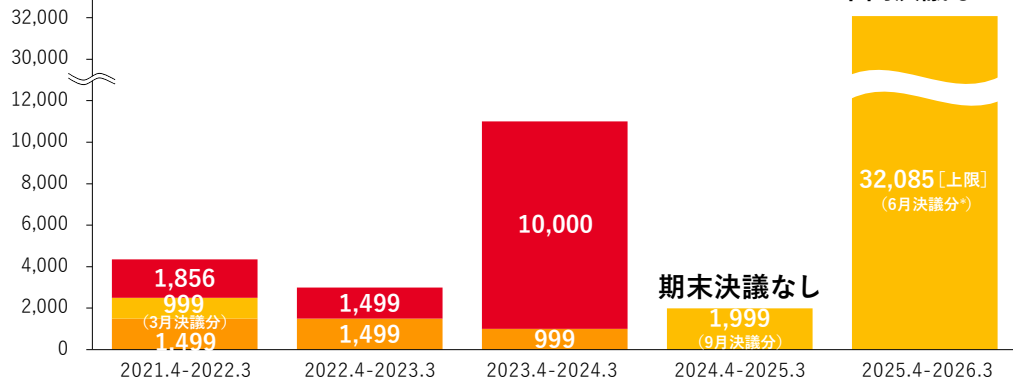


**(ご参考) 自己株式取得**

- 26年3月期 中間取得枠：なし（6月に約3.2兆円決議済み）
- 今後、株価水準等を踏まえ、また、必要に応じて当社株式の売却要請に応えるため機動的に実施

(単位：億円)

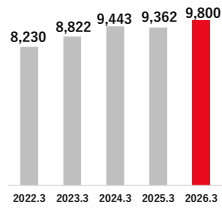
- 期末決議分
- 中間決議分
- 機動的決議分



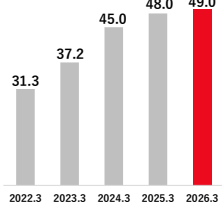
\*豊田自動織機の非公開化の一環として決議。本決議分により取得した自己株式は売却予定。

# (ご参考) 業績推移

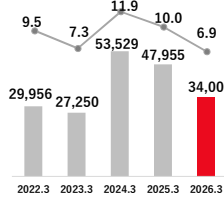
連結販売台数 (千台)



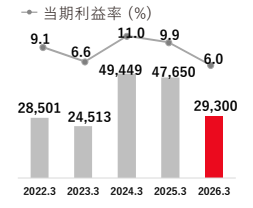
営業収益 (兆円)



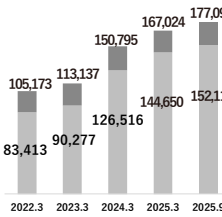
営業利益 (億円)



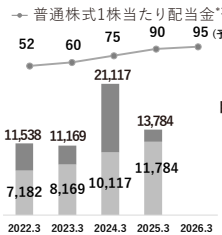
親会社の所有者に (億円)



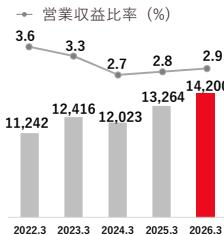
総資金量\*1 (億円)



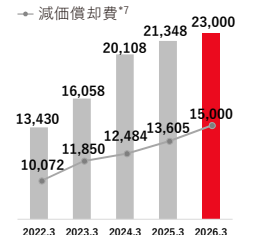
総還元額 (億円)



研究開発費\*6 (億円)



設備投資 (億円)



\*1 金融事業を除いた、現金および現金同等物、定期預金、公社債および信託ファンドへの投資

\*3 1株当たり配当額は株式分割（当社普通株式1株につき5株の割合で2021年10月1日に実施）後ベース

\*4 単元未満株式の買取請求に基づく取得および取得にかかる委託手数料を除く

\*5 取得期間終了前は取得価額の上限、取得期間終了後は取得した実績を記載 \*6 報告期間中に発生した研究開発活動に係る支出額

\*7 減価償却費・設備投資額はリース車両および使用権資産を除く

■ 見通し

## (ご参考) 台数見通し

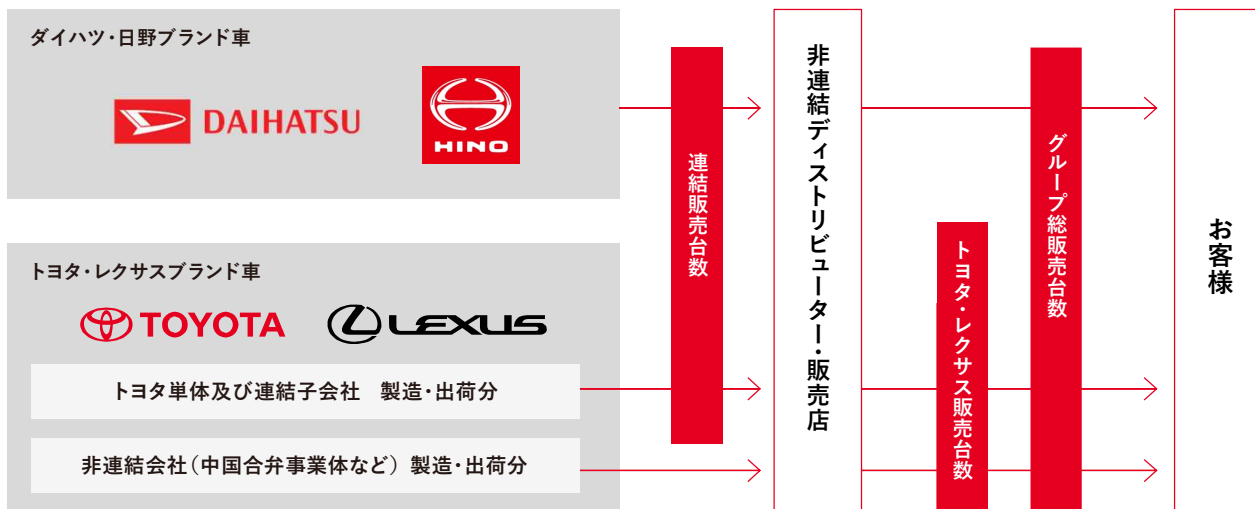
TOYOTA

(単位:千台)

		前回見通し 2025.4-2026.3	今回見通し 2025.4-2026.3	増減	前期実績 2024.4-2025.3	
トヨタ・ レクサス	生産 *	国内	3,300	± 0	3,236	
		海外	6,700	± 0	6,446	
		合計	10,000	10,000	± 0	9,683
	販売 (小売) *	国内	1,500	1,500	± 0	1,505
		海外	8,900	9,000	+ 100	8,768
		合計	10,400	10,500	+ 100	10,274
グループ総販売 (小売) *		11,200	11,300	+ 100	11,011	

\* 非連結会社による台数を含む

# (ご参考) 販売台数について



\*一部例外的に、上記フローに当てはまらないケース有り