

# 2026年3月期 第3四半期決算



2026年2月6日  
トヨタ自動車株式会社

GR GT3、GR GT

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定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、上記の不確定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て「公表」されたものとみなされます。

## 2026年3月期 第3四半期決算サマリー

TOYOTA

商品軸・地域軸経営をブレずに推進しつつ、正味率※を高め「稼ぐ力」を一層強化

※付加価値を高める作業の割合

### 第3四半期 累計実績

**営業利益 3兆1,967億円（前年同期比△4,827億円）**

- ・ 米国関税影響が継続するなか、商品力を背景とした強い需要が維持され、**販売台数は増加、価格改定効果もあり高水準の利益を確保**

### 通期 見通し

**営業利益 3兆8,000億円（前期比△9,955億円）**

- ・ 今年度新たに生じた関税影響 1兆4,500億円のマイナス要因に対し、**原価改善や営業面の努力を積み上げてきたことで、減益幅を縮小**

### 収益構造 強化

- ・ 全社一丸で**損益分岐台数の引き下げ**に向けた活動を開始
- ・ 一方で、中長期的な競争力向上に向けた**足場固めは継続**
- ・ **仕入先の方々とともに、生産性を高めることにより成長への原資を生み出し、日本のモノづくりを守り抜く**

3

当第3四半期累計の営業利益は3兆1,967億円となりました。関税影響が継続する中、商品力を背景とした強い需要が維持され、販売台数は増加し、加えて価格改定の効果もあり、高水準の利益を確保しました。

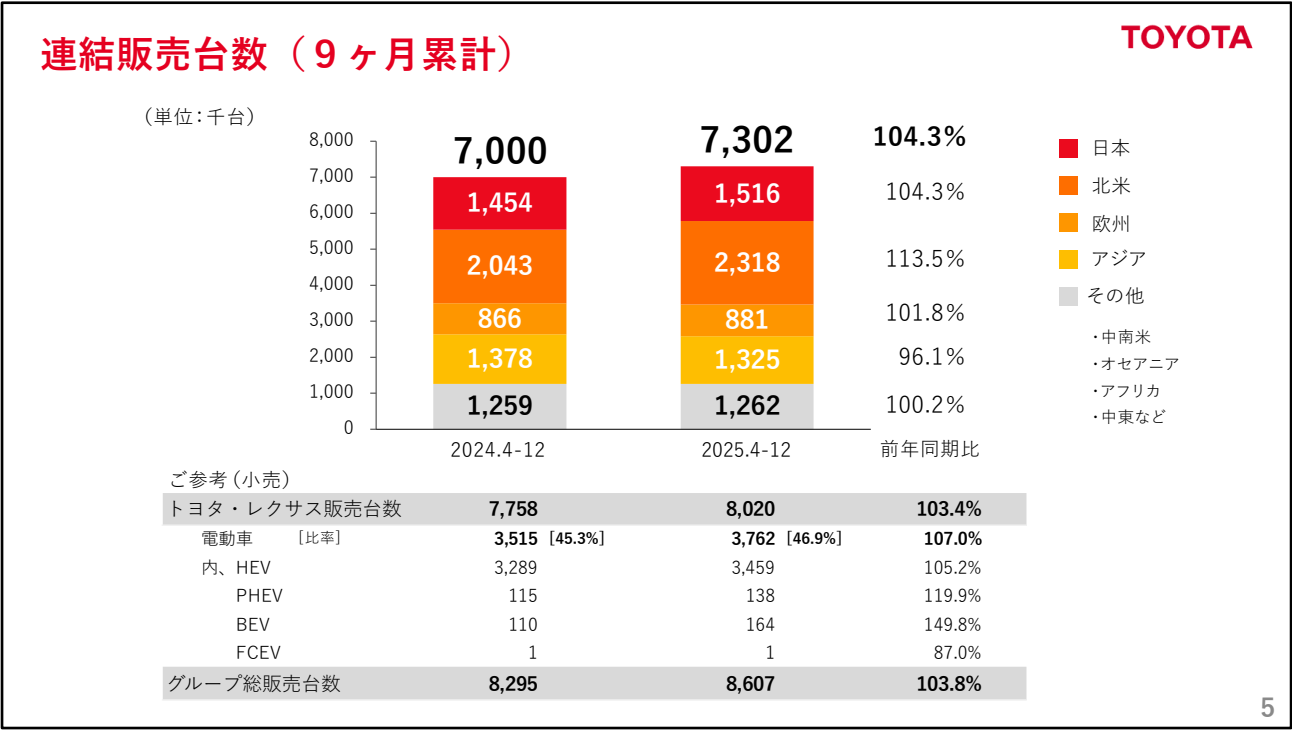
通期見通しは、営業利益3兆8,000億円としています。今年度新たに生じた関税影響1兆4,500億円のマイナス要因が大きい中、原価改善や営業面の努力を積み上げてきたことで、減益幅を縮小してきました。

収益構造を強化し、「稼ぐ力」を高めるため、全社一丸で、損益分岐台数の引き下げに向けた活動を開始しました。一方で、中長期的な競争力向上に向けて、一律ではなく、必要な足場固めを継続していきます。仕入先の方々とともに、生産性を高めることにより、成長への原資を生み出していき、日本のモノづくりを守り抜いてまいります。

## 2026年3月期 第3四半期 実績

4

続いて、第3四半期決算の実績について、ご説明いたします。



当期の連結販売台数は、前年同期に対して104.3%となる、730万2千台、トヨタ・レクサス販売台数は、前年同期に対して103.4%となる、802万台となりました。

世界中のお客様からの強い需要に支えられ、日本、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を中心に引き続き上昇し、46.9%となりました。

連結決算要約（9ヶ月累計）

TOYOTA

（単位：億円）		2024.4-12	2025.4-12	増減
営業収益		356,735	380,876	+24,140
営業利益		36,794	31,967	△4,827
営業利益率		10.3%	8.4%	
営業外損益		17,506	9,917	△7,588
持分法による投資損益		4,547	4,379 *	△168
税引前利益		54,300	41,884	△12,416
親会社の所有者に帰属する当期利益		41,003	30,308	△10,694
当期利益率		11.5%	8.0%	
為替レート	米ドル	153円	149円	4円円高
	ユーロ	165円	172円	7円円安

\* うち、日本3,003（前年同期比△282）、中国752（同+65）、その他623（同+49）

当期の連結決算は、

営業収益                    38兆 876億円

営業利益                    3兆1,967億円

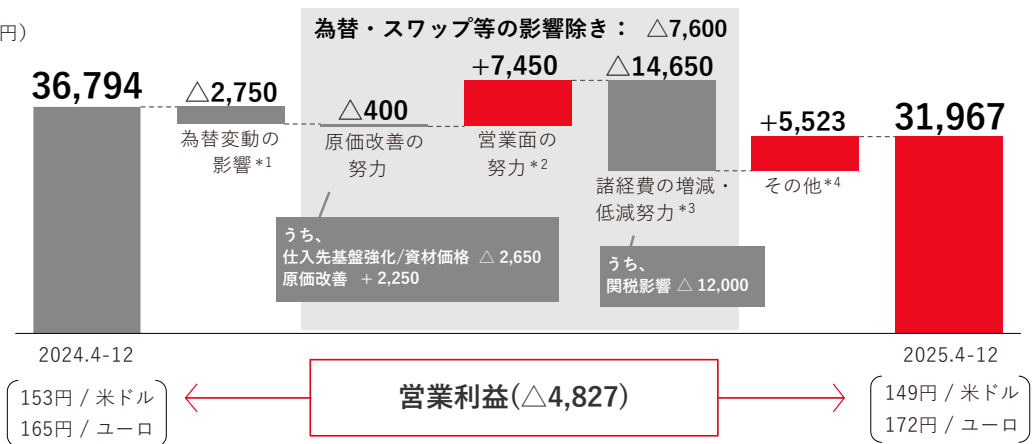
税引前利益                4兆1,884億円

当期利益                    3兆 308億円

となりました。

連結営業利益増減要因（9ヶ月累計）

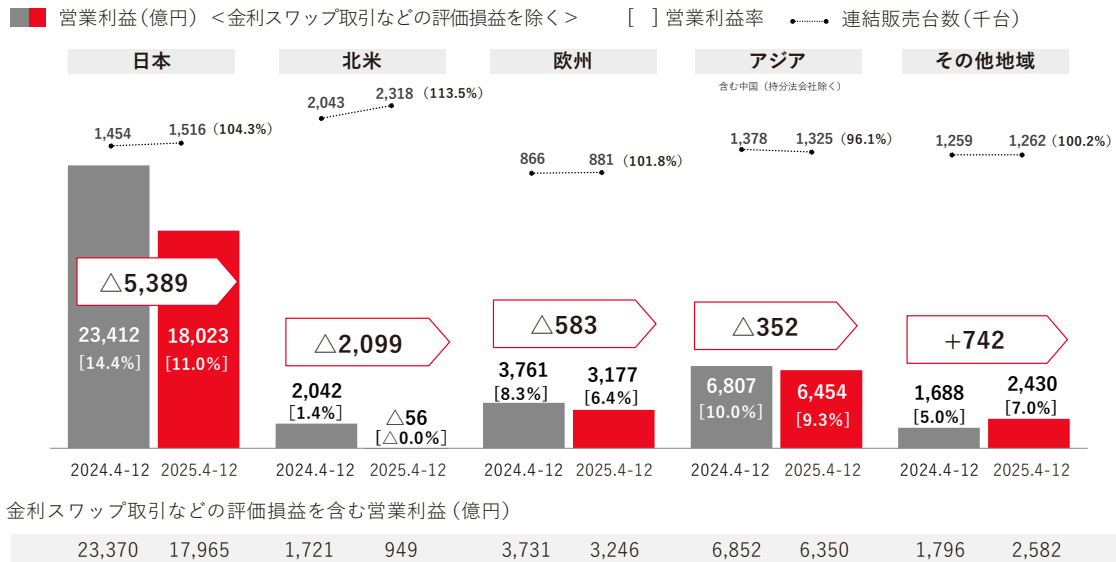
（単位：億円）



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	$\Delta 2,550$	台数・構成	$+3,350$	労務費	$\Delta 1,000$	スワップ等の評価損益	$+1,304$
- 米ドル	$\Delta 1,550$	バリューチェーン	$+1,450$	減価償却費	$\Delta 450$	インフレ会計等の影響	$+368$
- ユーロ	$+500$	- 金融事業	$+450$	研究開発費	$\Delta 1,050$	日野北米認証関連 (前期の一時費用)	$+2,797$
- その他通貨	$\Delta 1,500$	- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	$+1,000$	経費ほか	$\Delta 12,150$	その他	$+1,054$
海外子会社の営業利益換算差ほか	$\Delta 200$	その他	$+2,650$				

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（9ヶ月累計）



所在地別営業利益です。

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。

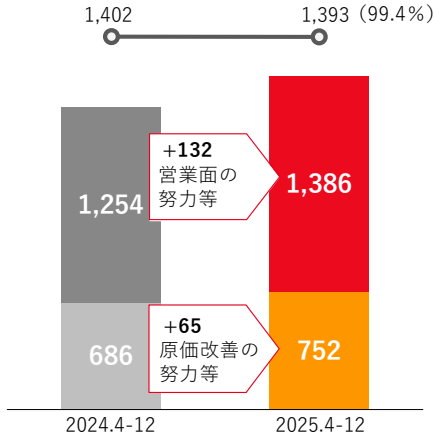


## 中国事業/金融セグメント（9ヶ月累計）

中国事業（ご参考）

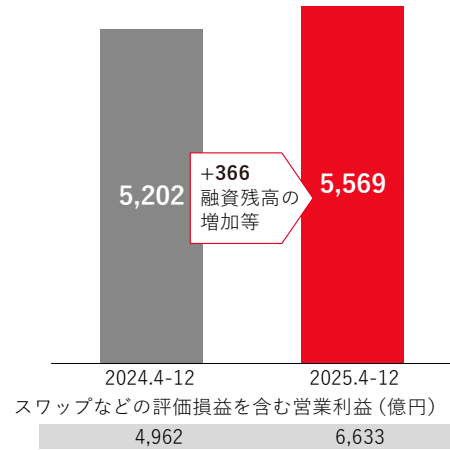
■ 連結子会社 営業利益（億円）  
 ■ 持分法適用会社 持分法による投資損益（億円）

○ 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＞



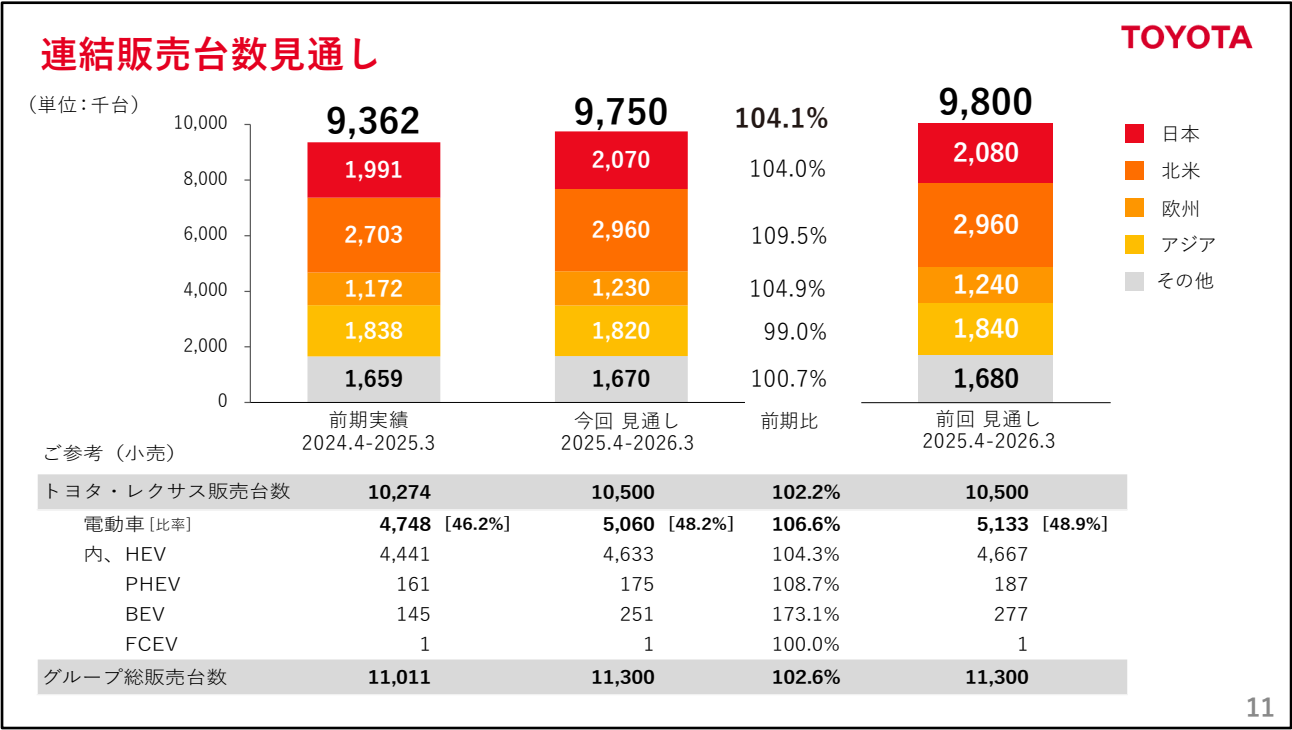
中国事業の営業利益、および持分法による投資損益は、営業面および原価改善の努力などにより、増益となりました。

金融セグメントは、融資残高の増加などにより増益となりました。

## 2026年 3 月期 見通し

10

続いて、2026年 3 月期の見通しについて、ご説明いたします。



前期実績

2024.4-2025.3

今回 見通し

2025.4-2026.3

前期比

ご参考（小売）

トヨタ・レクサス販売台数	10,274	10,500	102.2%	10,500
電動車[比率]	4,748 [46.2%]	5,060 [48.2%]	106.6%	5,133 [48.9%]
内、HEV	4,441	4,633	104.3%	4,667
PHEV	161	175	108.7%	187
BEV	145	251	173.1%	277
FCEV	1	1	100.0%	1
グループ総販売台数	11,011	11,300	102.6%	11,300

連結販売台数は対前期104.1%となる975万台を見込んでいます。

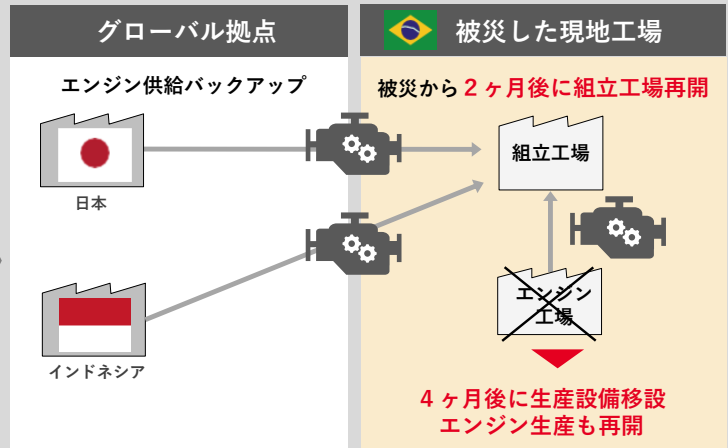
新型車立ち上げ時の品質確認、天候や設備故障による稼働停止により、前回見通しより5万台引き下げましたが、足場固めの活動が進み、生産体制は着実に改善しています。

トヨタ・レクサス販売台数は、対前期102.2%となる1,050万台を見込んでいます。

## 地域軸経営によるグローバル生産の強み

ブラジル ポルトフェリス工場被災からの生産復旧

暴風雨によるエンジン工場倒壊  
組立工場稼働停止



共通のエンジンをグローバルに複数拠点で生産していることにより  
有事の際にも拠点間でのエンジン供給が可能

12

「地域軸経営」の生産面での特徴を表す事例を紹介します。

昨年9月にブラジルのエンジン工場が暴風雨により被災しました。  
幸いに人命に関わる被害はありませんでしたが、  
工場の屋根が全損するなど建屋の被害は甚大でした。

工場が被災したことで、エンジンの供給が止まり、  
ブラジル国内にある2つの組立工場の稼働も停止しました。

生産停止による影響を最小限に抑えるべく、  
グローバルトヨタが一丸となって復旧対応に取り組みました。

日本や海外の工場がエンジンや部品の供給をバックアップすることで、  
被災からわずか2ヶ月で組立工場の稼働を再開することができました。  
そして、被災から4ヶ月後の本年1月には、生産設備を代替地に移設し、  
現地でのエンジン生産も再開しています。

地域軸経営の下、共通のエンジンをグローバルに複数拠点で  
生産しているからこそ、有事の際に拠点間でのエンジン供給が可能です。  
これはサプライチェーンも含めたトヨタの生産体制の強靱さでもあります。

このような災害時においても、強い供給体制の下、  
しっかりとお客様にクルマをお届けする体制を構築してまいります。

# 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	490,000	500,000	+10,000	480,367
営業利益	34,000	38,000	+4,000	47,955
営業利益率	6.9%	7.6%		10.0%
営業外損益	7,800	12,200	+4,400	16,190
持分法による投資損益	5,500	5,600	+100	5,912
税引前利益	41,800	50,200	+8,400	64,145
親会社の所有者に帰属する当期利益	29,300	35,700	+6,400	47,650
当期利益率	6.0%	7.1%		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*	146円	4円円安	153円
	ユーロ*	169円	5円円安	164円

\* 第3四半期実績：米ドル149円/ユーロ172円、'26年1月以降の前提為替レート：米ドル155円/ユーロ180円

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150円、ユーロ174円としています。

通期の業績見通しは

営業収益            50兆円

営業利益            3兆8,000億円

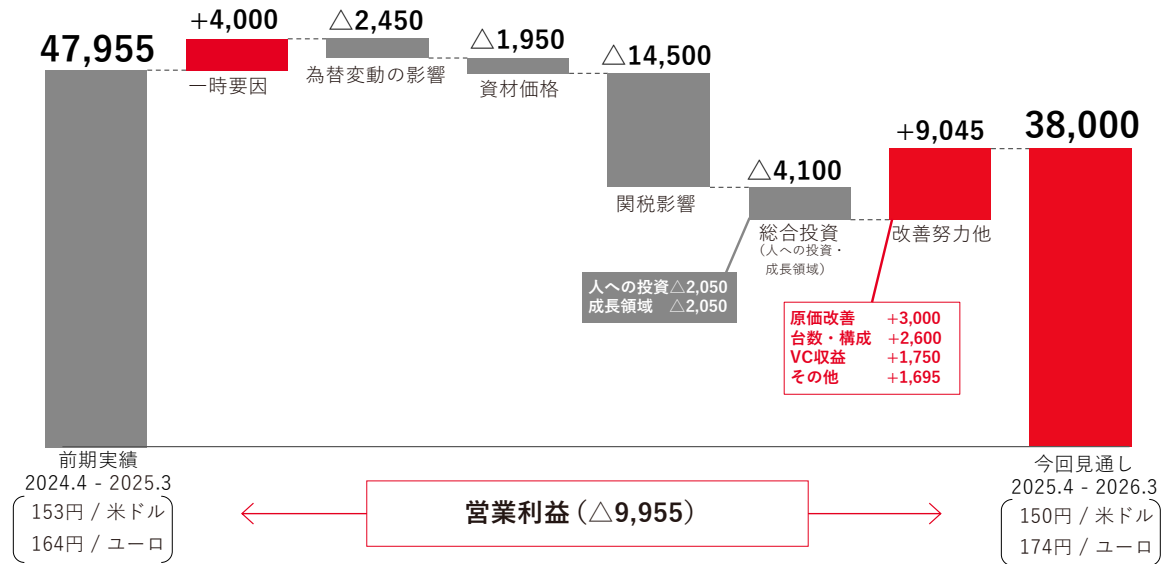
税引前利益   5兆   200億円

当期利益            3兆5,700億円

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）



14

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。

関税影響 1 兆4,500億円がある中、原価改善や、  
各地域での販売努力に加え、バリューチェーン収益向上の  
取り組みなど9,000億円の改善努力を着実に遂行していき、  
減益幅を縮小することで、営業利益は 3 兆8,000億円を  
見込んでいます。

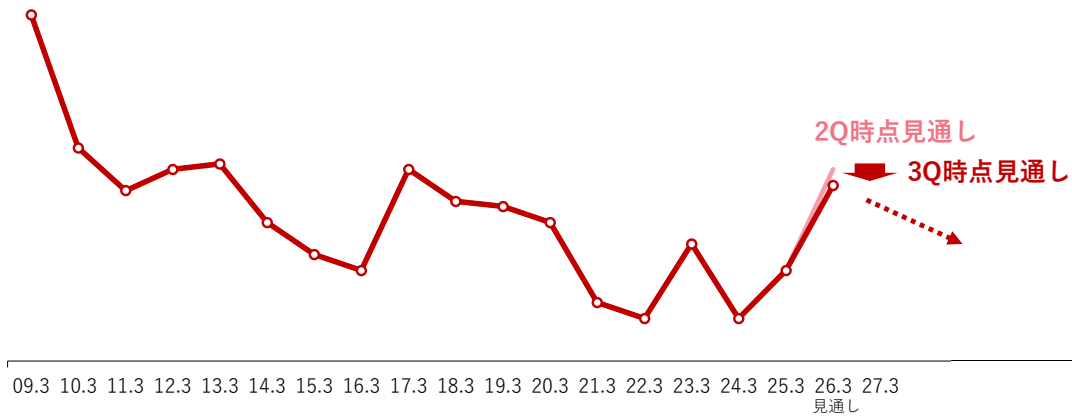
こういう時こそ、事業環境の急激な変化に耐えうる  
強固な収益基盤を維持するため、  
損益分岐台数の改善にこだわり、引き下げに向けて  
全社一丸となった活動を進めてまいります。

以上で決算説明を終わらせていただきます。

## (ご参考) 損益分岐台数改善に向けた活動

- ・ 固定費低減に原価改善やバリューチェーン収益向上も加え、全社一丸での活動を開始
- ・ 単なる一律カットではなく、生産性や正味率にこだわり、持続的な活動となるよう推進
- ・ 来期の本格反転に向け今期から活動を開始、更に弾みをつけたい

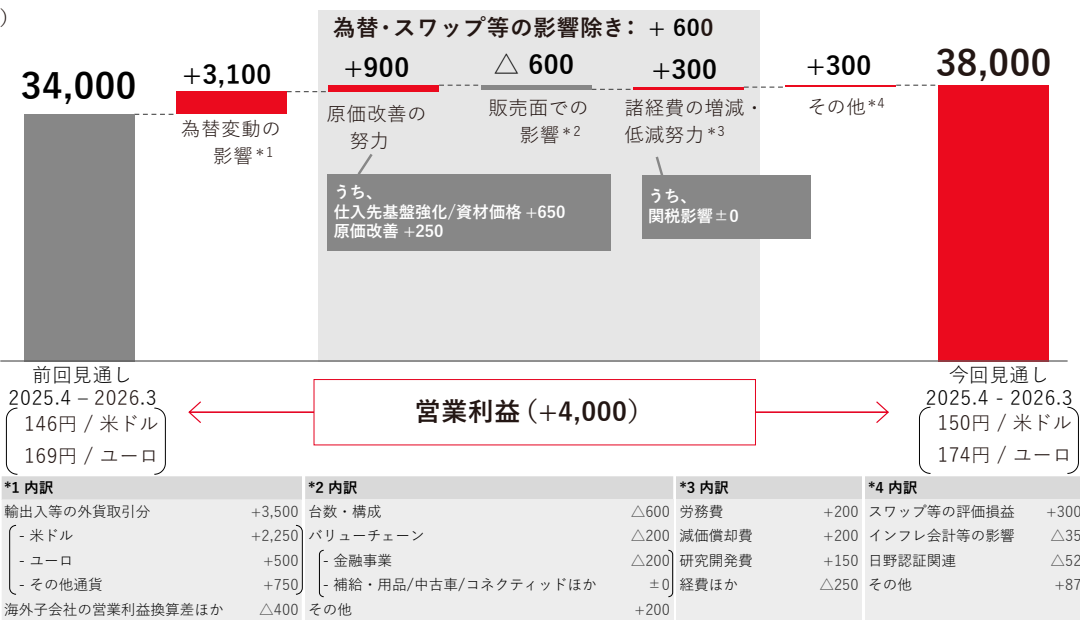
損益分岐台数推移



(ご参考) 連結営業利益増減要因 (前回見通し差)

TOYOTA

(単位: 億円)

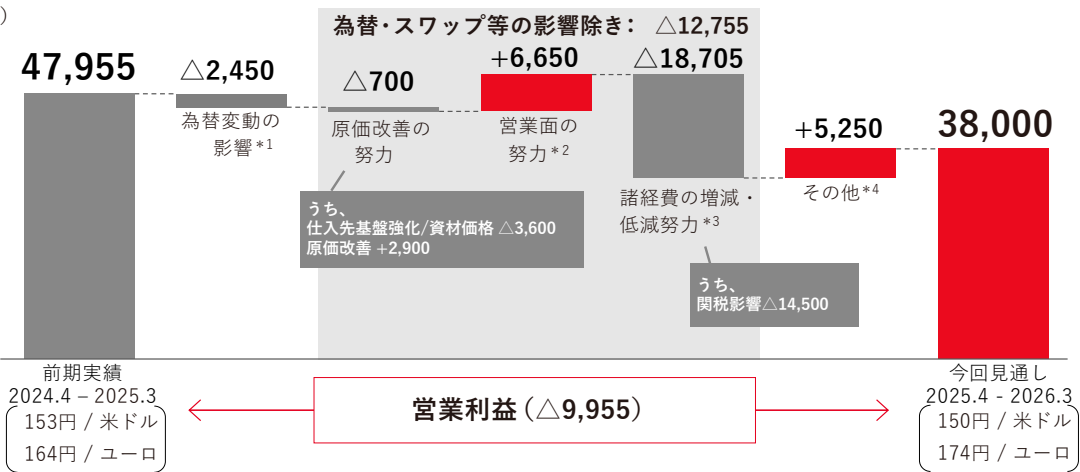




(ご参考) 連結営業利益増減要因 (前期差)

TOYOTA

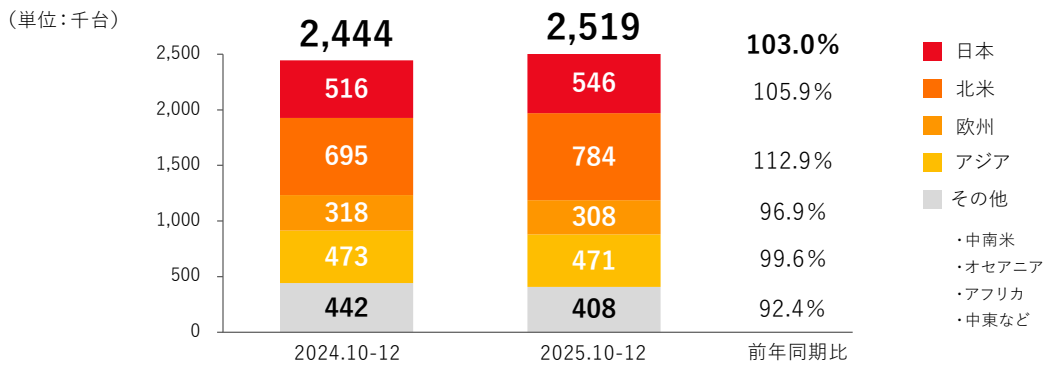
(単位: 億円)



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	△1,900	台数・構成	+2,600	労務費	△1,450	スワップ等の評価損益	+950
- 米ドル	△1,300	バリューチェーン	+1,750	減価償却費	△1,400	インフレ会計等の影響	+430
- ユーロ	+950	- 金融事業	+550	研究開発費	△850	日野認証関連	+2,754
- その他通貨	△1,550	- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+1,200	経費ほか	△15,005	その他	+1,116
海外子会社の営業利益換算差ほか	△550	その他	+2,300				

(ご参考) 連結販売台数 (3ヶ月)

TOYOTA



ご参考 (小売)

トヨタ・レクサス販売台数	2,729	2,753	100.9%
電動車 [比率]	1,284 [47.0%]	1,291 [46.9%]	100.6%
内、HEV	1,212	1,188	98.0%
PHEV	40	40	101.1%
BEV	32	63	199.1%
FCEV	0	1	179.0%
グループ総販売台数	2,922	2,964	101.4%

(ご参考) 連結決算要約 (3ヶ月)

TOYOTA

(単位: 億円)

(単位: 億円)

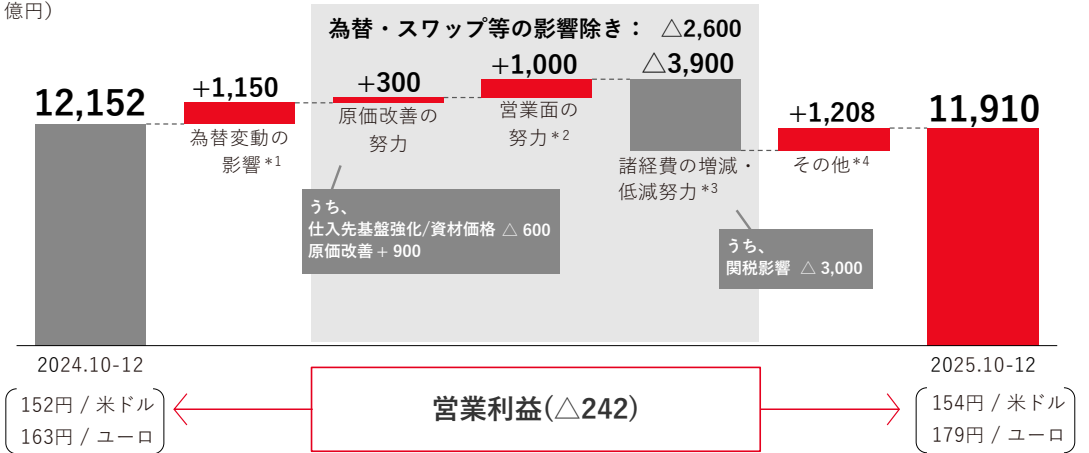
	2024.10-12	2025.10-12	増減	
営業収益	123,910	134,568	+10,657	
営業利益	12,152	11,910	△242	
営業利益率	9.8%	8.9%		
営業外損益	14,827	5,193	△9,634	
持分法による投資損益	1,904	1,652 *	△251	
税引前利益	26,980	17,103	△9,876	
親会社の所有者に帰属する当期利益	21,932	12,574	△9,358	
当期利益率	17.7%	9.3%		
為替レート	米ドル	152円	154円	2円円安
	ユーロ	163円	179円	16円円安

\* うち、日本1,166 (前年同期比△234)、中国271 (同△37)、その他213 (同+21)

(ご参考) 連結営業利益増減要因 (3ヶ月)

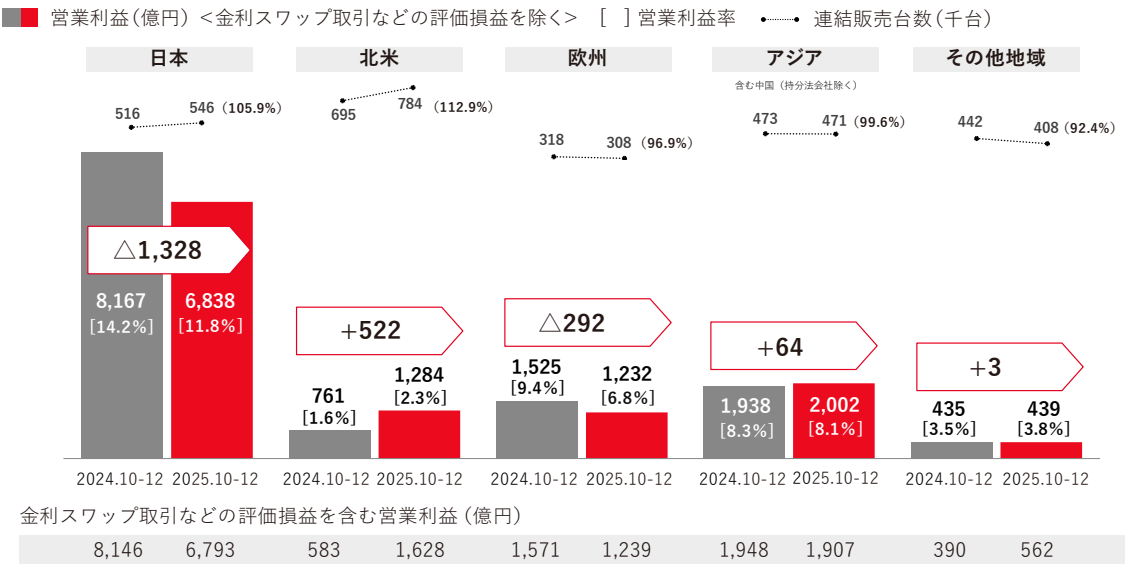
TOYOTA

(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	+550	台数・構成		+250	労務費	△200	スワップ等の評価損益	+521
└ 米ドル	+200	バリューチェーン		+150	減価償却費	△400	インフレ会計等の影響	△24
└ ユーロ	+400	└ 金融事業		△150	研究開発費	△350	日野北米認証関連 (前期の一時費用)	+497
└ その他通貨	△50	└ 補給・用品/中古車/コネクティッドほか		+300	経費ほか	△2,950	その他	+214
海外子会社の営業利益換算差ほか	+600	その他		+600				

(ご参考) 所在地別営業利益（3ヶ月）

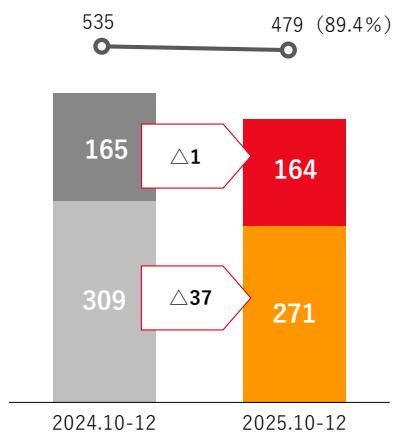


(ご参考) 中国事業/金融セグメント (3ヶ月)

TOYOTA

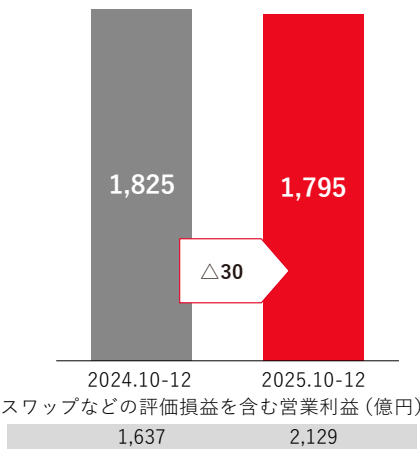
中国事業 (ご参考)

- 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>



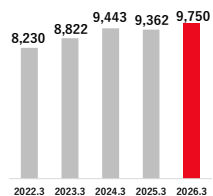
スワップなどの評価損益を含む営業利益 (億円)

Item	2024.10-12	2025.10-12
スワップなどの評価損益を含む営業利益 (億円)	1,637	2,129

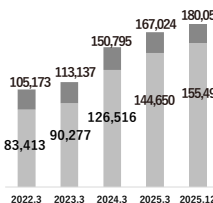
## (ご参考) 業績推移

TOYOTA

連結販売台数 (千台)



総資金量\*1 (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

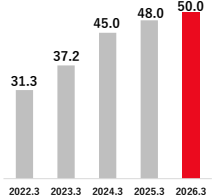
\*3 1株当たり配当額は株式分割（当社普通株式1株につき5株の割合で2021年10月1日に実施）後ベース

\*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

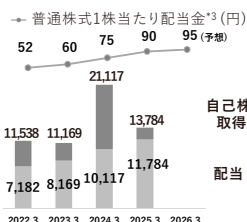
\*5 取得期間終了前は取得価額の上限、取得期間終了後は取得した実績を記載 \*6 報告期間中に発生した研究開発活動に係る支出額

\*7 減価償却費・設備投資額はリース用車両および使用権資産を除く

営業収益 (兆円)



総還元額 (億円)



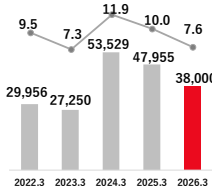
→ 普通株式1株当たり配当金\*3 (円)

→ 営業利益率 (%)

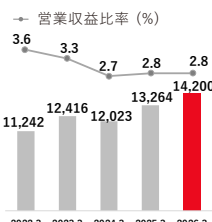
→ 営業収益比率 (%)

→ 減価償却費\*7

営業利益 (億円)



研究開発費\*6 (億円)



→ 営業利益率 (%)

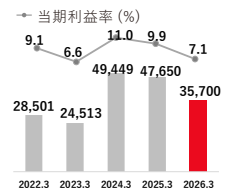
→ 営業収益比率 (%)

→ 減価償却費\*7

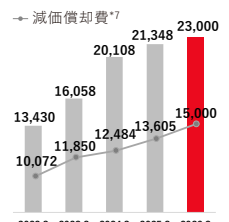
→ 減価償却費\*7

親会社の所有者に

帰属する当期利益



設備投資 (億円)



→ 減価償却費\*7

→ 減価償却費\*7

→ 減価償却費\*7

→ 減価償却費\*7

■ 見通し

(ご参考) 台数見通し

TOYOTA

(単位:千台)

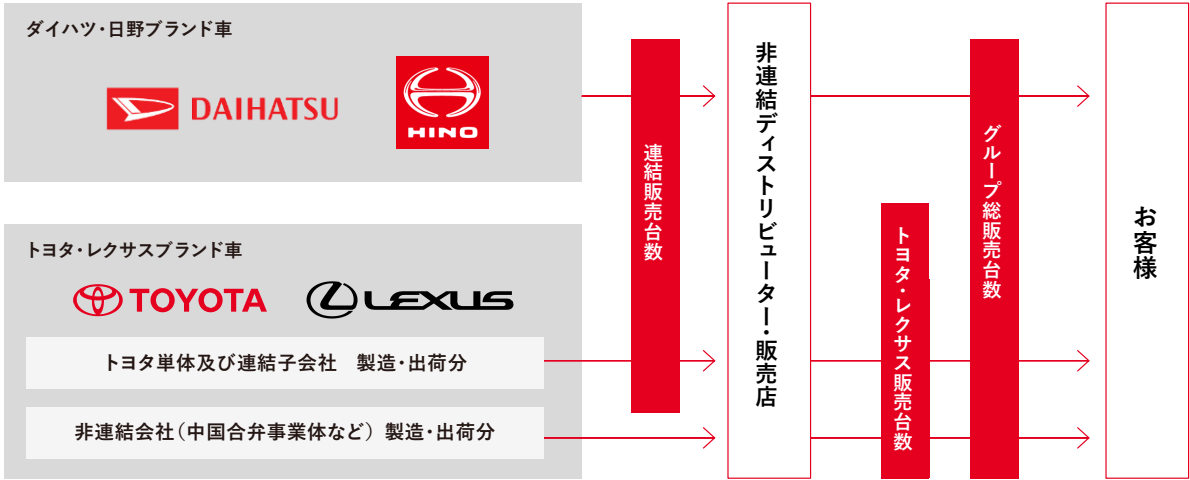
		前回見通し 2025.4-2026.3	今回見通し 2025.4-2026.3	増減	前期実績 2024.4-2025.3	
トヨタ・レクサス	生産 *	国内	3,300	3,250	△50	3,236
		海外	6,700	6,700	±0	6,446
		合計	10,000	9,950	△50	9,683
	販売 (小売) *	国内	1,500	1,500	±0	1,505
		海外	9,000	9,000	±0	8,768
		合計	10,500	10,500	±0	10,274
	グループ総販売(小売) *		11,300	11,300	±0	11,011

\* 非連結会社による台数を含む



(ご参考) 販売台数について

TOYOTA



\*一部例外的に、上記フローに当てはまらないケース有り