

# 2026年3月期 決算説明会



2026年5月8日  
トヨタ自動車株式会社

経理本部長の東です。  
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、規制および政府政策の変更で、特にリコール等改善措置を含む安全性、貿易、環境保全、自動車排出ガス、燃費効率の面などにおいて当社の自動車事業に影響を与えるもの、または現在・将来の訴訟やその他の法的手続きの結果を含めた当社のその他の営業活動に影響を与える法律、規制および政府政策の変更など
- 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。

- 大きな環境変化が起こる中、様々な改善努力を積み上げ、影響を最小化
- 持続的成長軌道に戻すべく、中長期目線での事業構造変革を強力に推進

26年3月期  
実績

営業利益：3.8兆円（前期比△1.0兆円）

- 米国関税影響（△1.4兆円）を受けた中でも、高い商品力を背景とした販売台数増や価格改定効果に加え、バリューチェーン収益拡大など改善努力を積み上げたことにより、見通しどおりの利益を確保

27年3月期  
見通し

営業利益：3.0兆円（前期比△0.8兆円）

- 新たに加わった中東影響を吸収しきれず、減益  
中長期目線での変革を加速し、環境変化に強い事業構造を目指す

株主還元

配当 26年3月期 : 年間 95円（前期比+5円）  
27年3月期予想：年間100円（前期比+5円）

- 長期保有の株主の皆様へ報いる安定増配の方針を堅持

3

2026年3月期決算のサマリーからご説明いたします。

26年3月期の営業利益は、3.8兆円となりました。

米国関税の影響を受けた中、高い商品力を背景とした、販売台数の増加や価格改定効果に加え、バリューチェーン収益拡大など改善努力を積み上げたことにより、見通し並みの利益を確保できました。

27年3月期の見通しは、中東影響等を受け、8,000億円減益となる、営業利益3.0兆円を想定しております。

これにより、3期連続の減益となる見通しですが、この要因は、環境変化への対応が、短期でできることに留まり、中長期目線で進めるべき事業構造の変革が道半ばであることだと考えています。

今期は、持続的な成長軌道に戻すべく、取り組みを加速させてまいります。

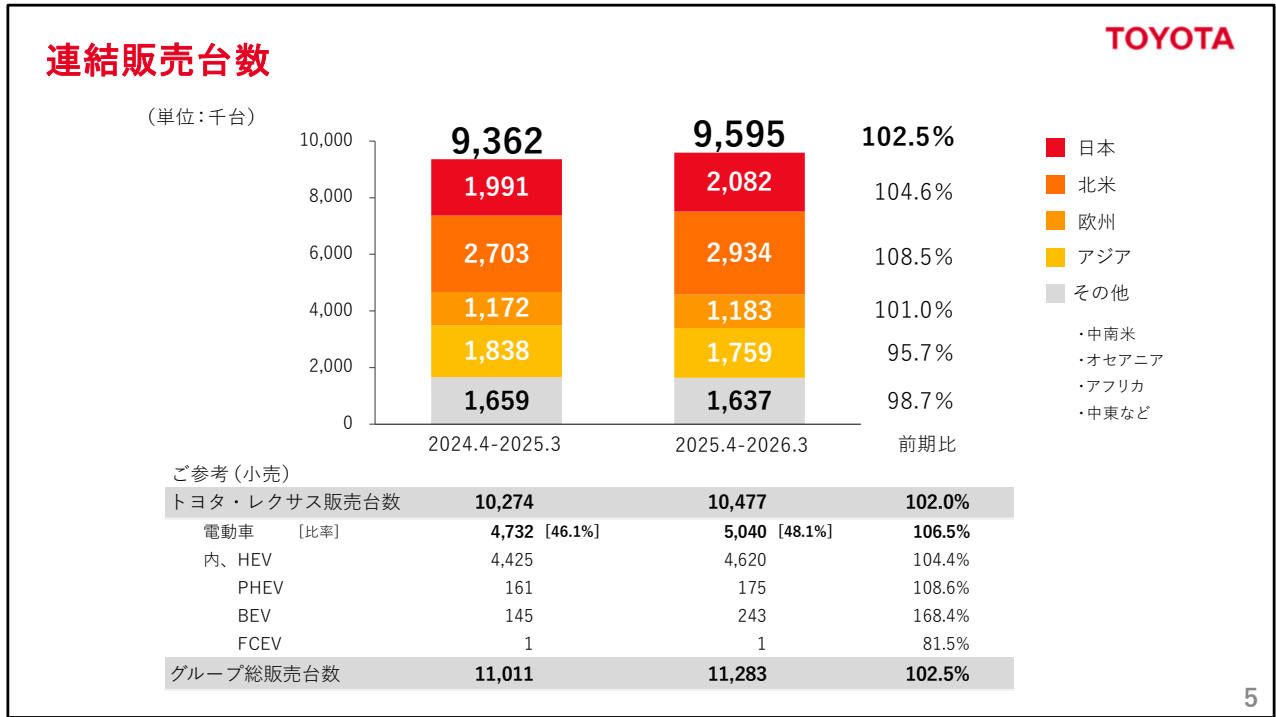
株主還元について、

26年3月期の配当は、5円増配となる年間95円、27年3月期の配当予想は、同様に5円増配となる年間100円といたします。

長期保有の株主の皆様へ報いるため、安定増配の方針を堅持してまいります。

## 2026年3月期実績

2026年3月期の実績について、ご説明いたします。



当期の連結販売台数は、  
前期比102.5%となる、959万5千台、  
トヨタ・レクサス販売台数は  
前期比102.0%となる、1,047万7千台となりました。

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

電動車の販売台数は、北米・中国など  
各地域で好評なHEVを中心に、  
PHEV・BEVも台数を伸ばし、  
初めて500万台を超えました。

## 連結決算要約

TOYOTA

(単位: 億円)	2024.4-2025.3	2025.4-2026.3	増減
営業収益	480,367	506,849	+26,482
営業利益	47,955	37,662	△10,293
営業利益率	10.0%	7.4%	
営業外損益	16,190	13,867	△2,322
持分法による投資損益	5,912	5,527 *	△384
税引前利益	64,145	51,529	△12,615
親会社の所有者に帰属する当期利益	47,650	38,480	△9,169
当期利益率	9.9%	7.6%	
為替レート			
米ドル	153円	151円	2円円高
ユーロ	164円	175円	11円円安

\* うち、日本3,542 (前期比△528)、中国1,082 (同+13)、その他901 (同+130)

6

当期の連結決算は、

営業収益 50兆6,849億円

営業利益 3兆7,662億円

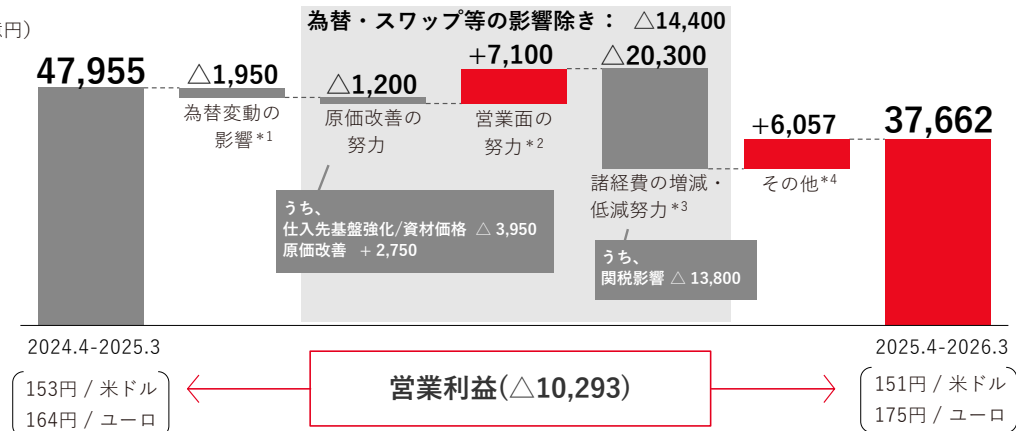
税引前利益 5兆1,529億円

当期利益 3兆8,480億円

となりました。

連結営業利益増減要因

(単位: 億円)

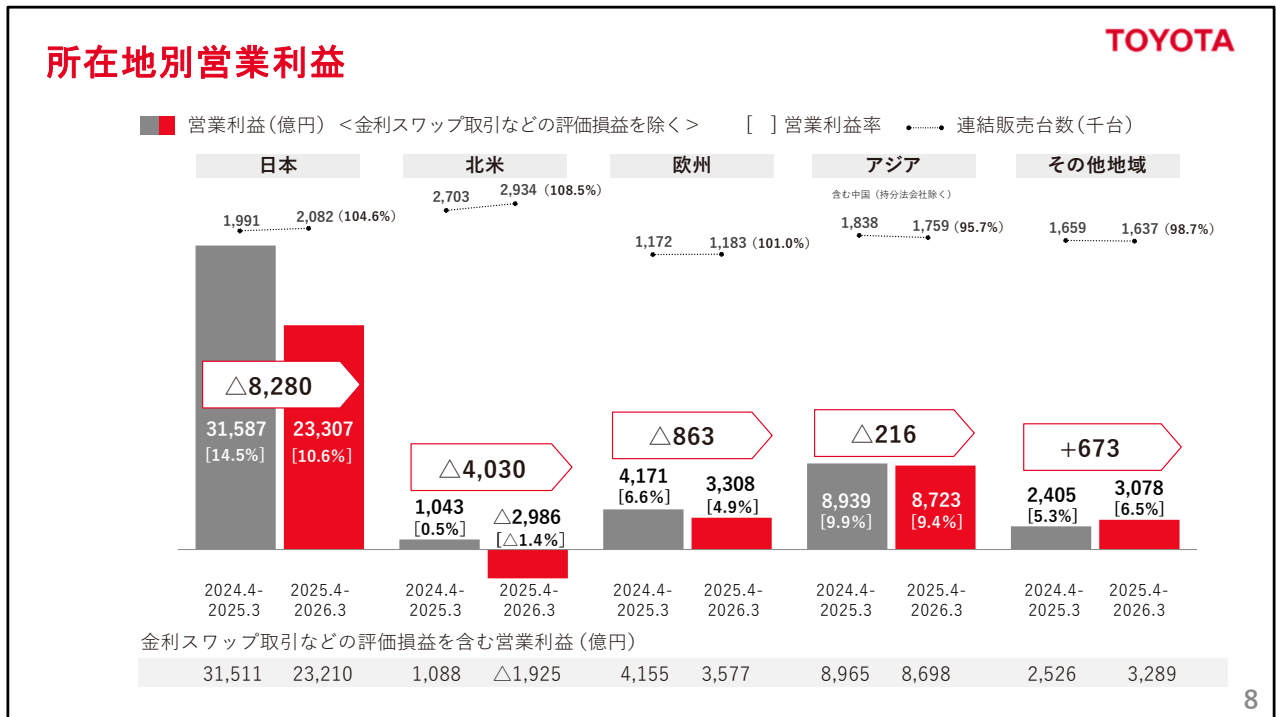


*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	△1,150	台数・構成	+2,100	労務費	△1,700	スワップ等の評価損益	+1,320
- 米ドル	△1,000	バリューチェーン	+1,650	減価償却費	△750	インフレ会計等の影響	+598
- ユーロ	+1,050	- 金融事業	+500	研究開発費	△1,800	日野北米認証関連 (前期の一時費用)	+2,721
- その他通貨	△1,200	- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+1,150	経費ほか	△16,050	その他	+1,418
海外子会社の営業利益換算差ほか	△800	その他	+3,350				

営業利益の増減要因についてご説明します。

HEVを中心とする需要の堅調さを背景とした台数増や価格改定、バリューチェーン収益などの営業面の努力により、為替変動、研究開発費・労務費の増加、資材高騰などの減益要因を吸収しました。

ただ、米国の関税影響 1兆3,800億円を補いきれず、連結営業利益は前期に比べて 1兆293億円の減益となりました。



所在地別営業利益です。

日本は、  
為替変動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、

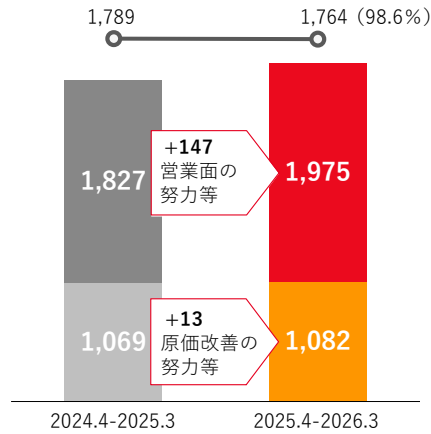
その他地域は、  
価格改定効果などにより増益となりました。

## 中国事業/金融セグメント

TOYOTA

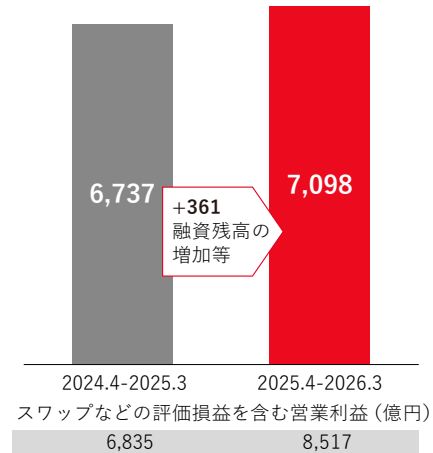
中国事業（ご参考）

- 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>



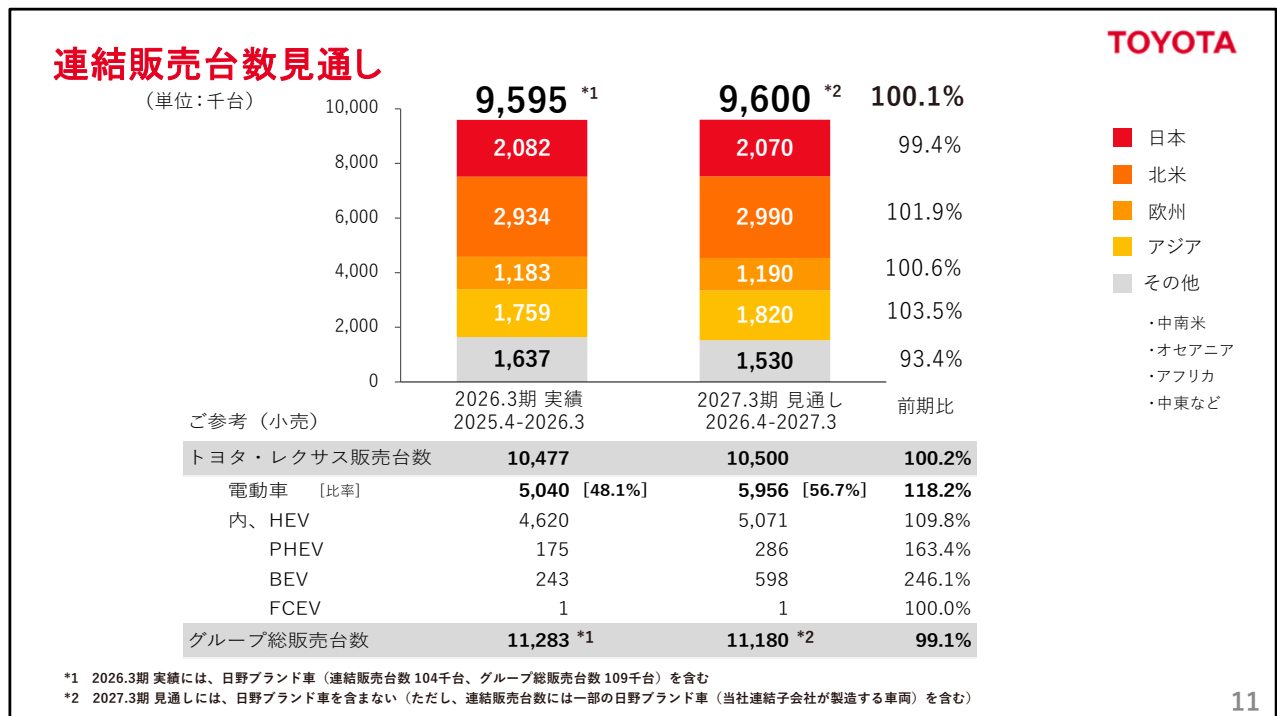
9

中国事業の営業利益は  
営業面の努力により、  
持分法による投資損益は  
原価改善の努力などにより、  
それぞれ増益となりました。

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。

## 2027年3月期 見通し

続いて、2027年3月期の見通しについて、  
ご説明いたします。



連結販売台数は、  
対前期、100.1%となる960万台を見込んでいます。

27年3月期から、  
日野自動車は連結の対象外となる一方、  
RAV4など前期にモデルを切り替えた車種の生産が  
本格化することで、前年並みの水準となります。

トヨタ・レクサス販売台数も、同様の理由で  
前期比100.2%となる1,050万台を想定しています。

なお、HEVは、今期初めて500万台を超え、  
電動車全体では約600万台に達する見通しです。

## 連結決算見通し要約

TOYOTA

(単位:億円)	2026.3期 実績 2025.4-2026.3	2027.3期 見通し 2026.4-2027.3	増減
営業収益	506,849	510,000	+3,151
営業利益	37,662	30,000	△7,662
営業利益率	7.4%	5.9%	
営業外損益	13,867	12,300	△1,567
持分法による投資損益	5,527	5,900	+373
税引前利益	51,529	42,300	△9,229
親会社の所有者に帰属する当期利益	38,480	30,000	△8,480
当期利益率	7.6%	5.9%	
1株当たり配当金	95円	100円	+5円
為替レート	米ドル 151円	150円	1円円高
	ユーロ 175円	180円	5円円安

12

次に、連結決算の見通しです。

通期の為替レート的前提は、  
ドル150円、ユーロ180円としています。

通期の業績見通しは

営業収益            51兆円

営業利益            3兆円

税引前利益        4兆2,300億円

当期利益            3兆円

を見込んでいます。

## 連結営業利益増減要因(前期差)

TOYOTA

(単位: 億円)



13

前期と比較した営業利益の増減要因です。

今期は、  
価格改定や、バリューチェーン収益の拡大などの  
営業面の努力の積み上げなどにより、  
労務費など諸経費の増加の吸収に取り組みます。

しかしながら、  
中東情勢の影響による6,700億円の減益要因を  
補うに至らず、  
対前期7,662億円の減益となる3兆円を  
見込んでいます。

## 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

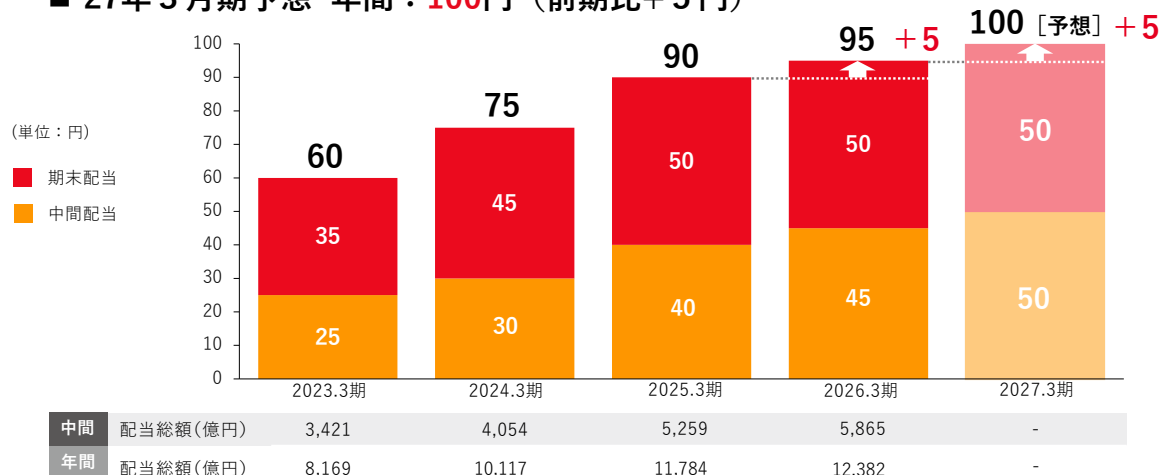
TOYOTA

■ 長期に当社株式を保有いただく株主の皆様へ報いるため

『安定的・継続的に増配を実施』

■ 26年3月期 年間：95円（前期比+5円）、期末：50円（前期比±0円）

■ 27年3月期予想 年間：100円（前期比+5円）



15

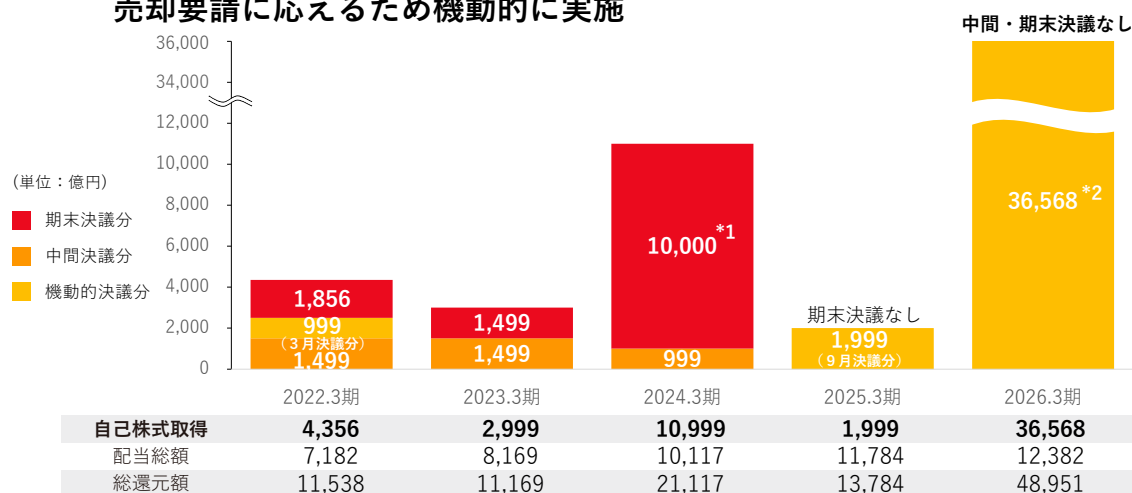
当社の配当方針は、  
長期に保有いただく株主の皆さまに報いるため、  
「安定的・継続的に増配を実施」することです。

26年3月期は減益となったものの、  
公表どおり、前期比5円の増配となる  
年間配当を95円といたしました。

27年3月期は、  
中東情勢の影響など業績が見通しにくい状況ですが、  
配当予想は、前期比5円の増配となる  
年間100円といたします。

## 自己株式取得

- 26年3月期 期末取得枠：なし
- 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



\*1 当社株式の売却要請を踏まえ設定

\*2 豊田自動織機の非公開化の一環としての公開買付けによる取得予定額。本公開買付けにより取得した自己株式は消却予定

16

自己株式取得について、  
期末は、取得枠を設定いたしません。

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  
機動的に実施してまいります。

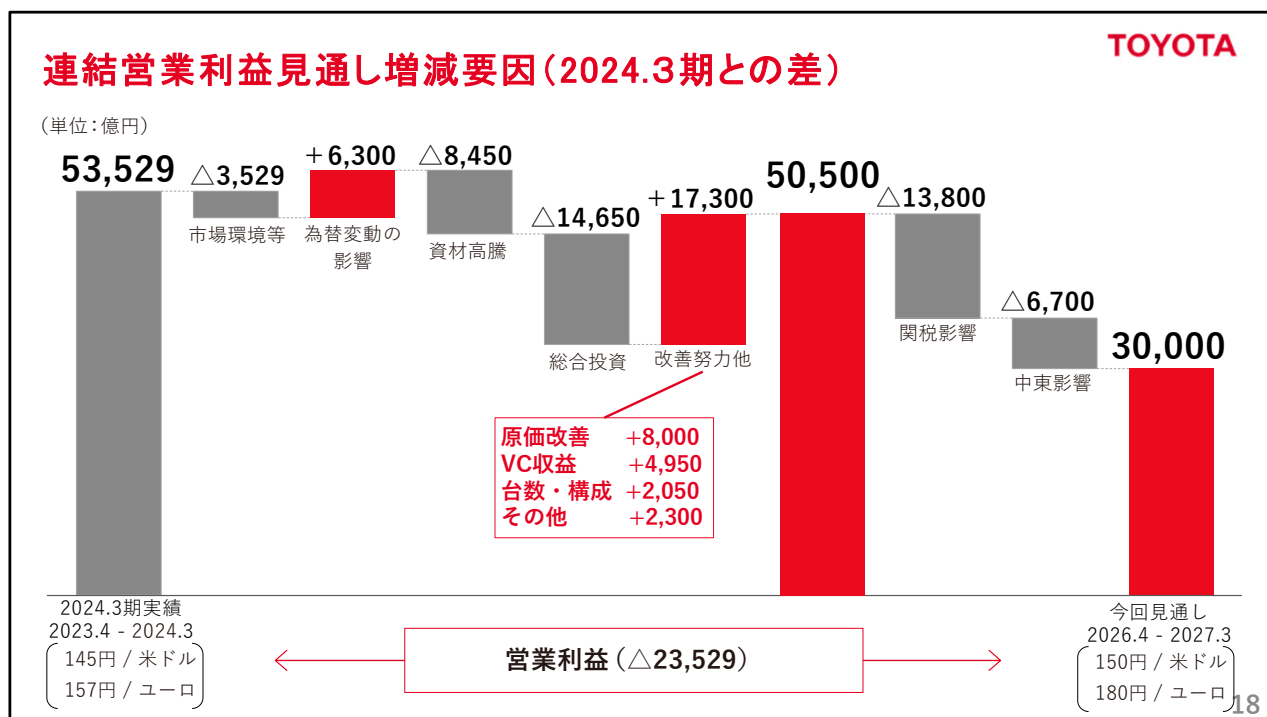
## 事業構造の変革について

17

CFOの宮崎です。

先程、経理本部長の東から申し上げましたとおり、事業環境が大変不透明な中で、3.8兆円の前期の営業利益実績と、3兆円の今期の営業利益見通しを発表できることは、従業員全員の日々の努力の積み重ねと、販売店・仕入先等、多くのステークホルダーの皆様のご支援のお陰であり、深く感謝申し上げますし、今後の活動も、そうした皆様と一緒に自信をもって進めていきたく考えております。

一方、今期は3期連続での減益見通しとなることは、CFOとして、重く受け止めております。これは、急激な事業環境変化の中で、我々の対応範囲や手段が、短期でできることに留まってしまっており、中長期目線で進めるべき事業構造の変革や、将来の種まきのスピードが遅いことが、その要因です。



こちらは、  
24年3月期実績から27年3月期見通しまでの、  
3年間の増減要因を整理したものです。

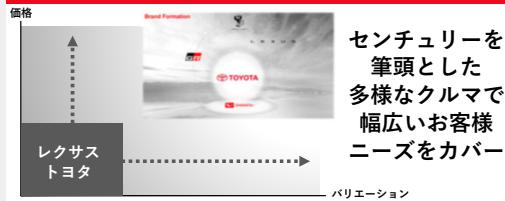
資材高騰や将来の成長に向けた「総合投資」を、  
原価低減、VC収益、台数・構成等の  
改善努力で打ち返し、5兆円の「稼ぐ力」は  
維持をしていますが、  
その一方で、米国関税や中東影響といった  
事業環境の大きな変化に伴う影響を  
跳ね返すまでには至れておりません。

ここからは、この状況をどう打破し、  
持続的な成長軌道に戻していくかについて、  
お話しさせていただきます。

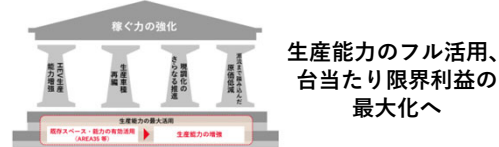
# 事業構造改革への取り組み

## 1 もっといいクルマづくり

### 取り組み① 5ブランド戦略



### 取り組み② 稼ぐ力の引き上げ



## 2 モビリティカンパニーへの変革

### 既存VC収益のさらなる拡大



お客様との接点最大化で  
収益拡大へ

### 新モビリティ



陸海空で多様な  
モビリティを展開

### SDV・ロボティクス



SDV\*・ロボティクスで  
新たな価値創出

\*ソフトウェア・ディファインド・ビークル

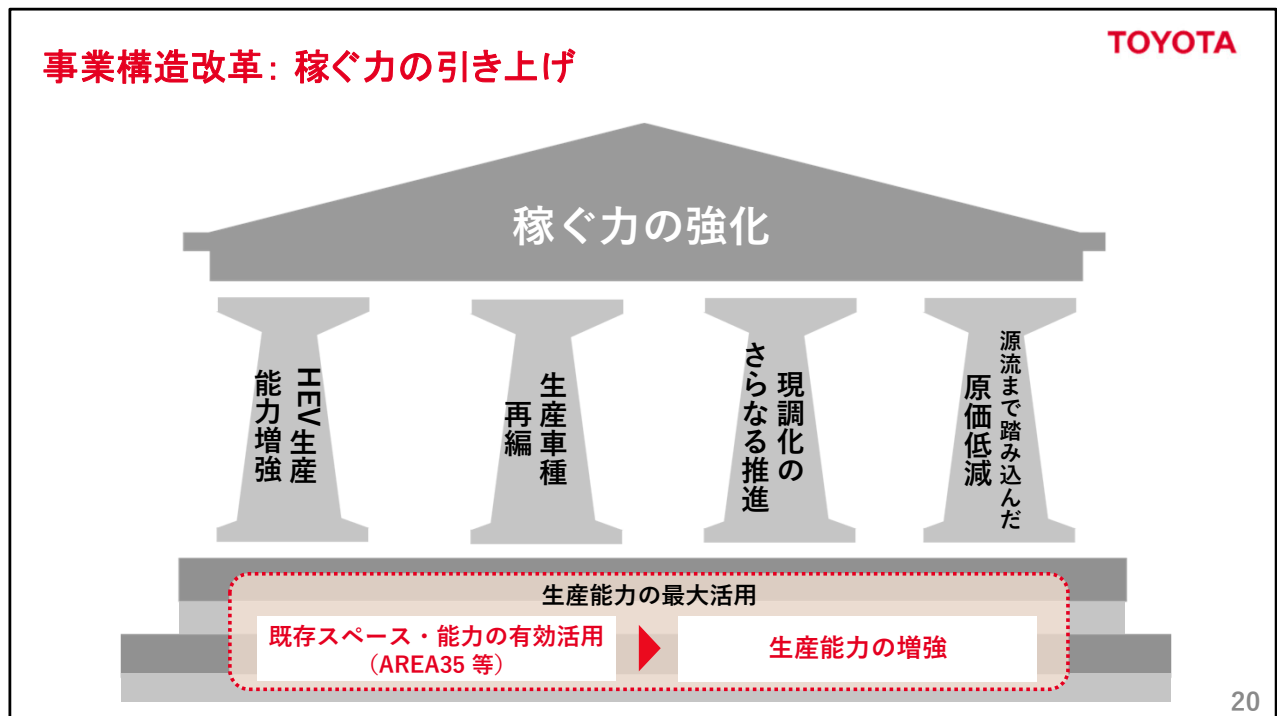
19

取り組みの大きな柱は、  
「もっといいクルマづくり」と  
「モビリティカンパニーへの変革」の2つです。

「もっといいクルマづくり」は、  
センチュリーを筆頭とした5つのブランドによる  
モデルラインアップの面での圧倒的な広がり、  
稼ぐ力の強化の掛け算で進めていきます。

一方、「モビリティカンパニーへの変革」は、  
・既存のVC収益の更なる拡大  
・陸、海、空での新たなモビリティの提供  
・そして、コネクティッドやSDV技術を活用した  
ロボティクス  
を、キー要素として取り組みを進めています。

ポイントをお話しさせていただきます。



最初に、もっといいクルマづくりの稼ぐ力についてです。5つのブランドを展開していく上で、より重要になってくるのが、「しっかり作り着実にお届け」していくことです。

その鍵は、生産能力の最大活用です。

具体的には、AREA35の活動効果を取り込みながら、既存の工場スペース・能力をフル活用した上で、既に発表している新工場等、新たな能力増強を実需を見ながら進めていきます。

加えて、稼ぐ力の一層の引き上げに向けて、

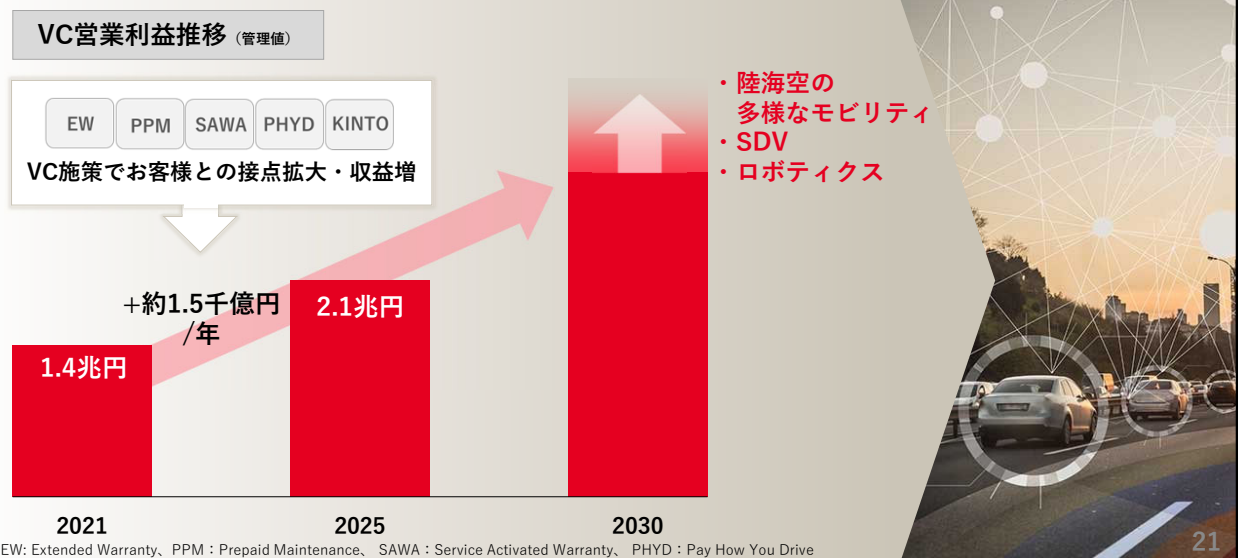
- ①世代進化と併せたHEV電池・ユニットの能力増強
- ②グローバルでの生産車種再編
- ③現調化の一層の推進
- ④部品シナリオ再構築など、源流まで踏み込んだ原価低減

などの取り組みを並行して進め、モデル切替のタイミングで各モデルの台当たり限界利益の最大化を図っていきます。

## 事業構造改革：モビリティカンパニーへの変革

TOYOTA

■ 既存VC施策に加え、新たな取り組みにより従来以上に増益幅の拡大を目指す



次に、モビリティカンパニーへの変革を、中長期的な事業構造改革にどのようにつなげていくかについて申し上げます。

既存のバリューチェーン収益は、ここ数年、年間約1,500億円のペースで上積みしてきていますが、今後も、保有台数の増加と、取り組み地域・国の拡大を通じて、足下の成長ペースを維持させていきます。

そして、

- ・ 陸、海、空の新モビリティと
  - ・ コネクティッドやSDV技術を活用したロボティクス
- を新たな取り組みに加えていきます。

## 事業構造改革：モビリティカンパニーへの変革

TOYOTA

### ■ ロボティクス活用の取り組み

#### 工場の取り組み（実証中）



#### 工場以外の取り組み



### 将来は工場以外へも展開

その他の取り組みご紹介

Toyota Research Institute

[www.tri.global/our-work/robotics](http://www.tri.global/our-work/robotics)

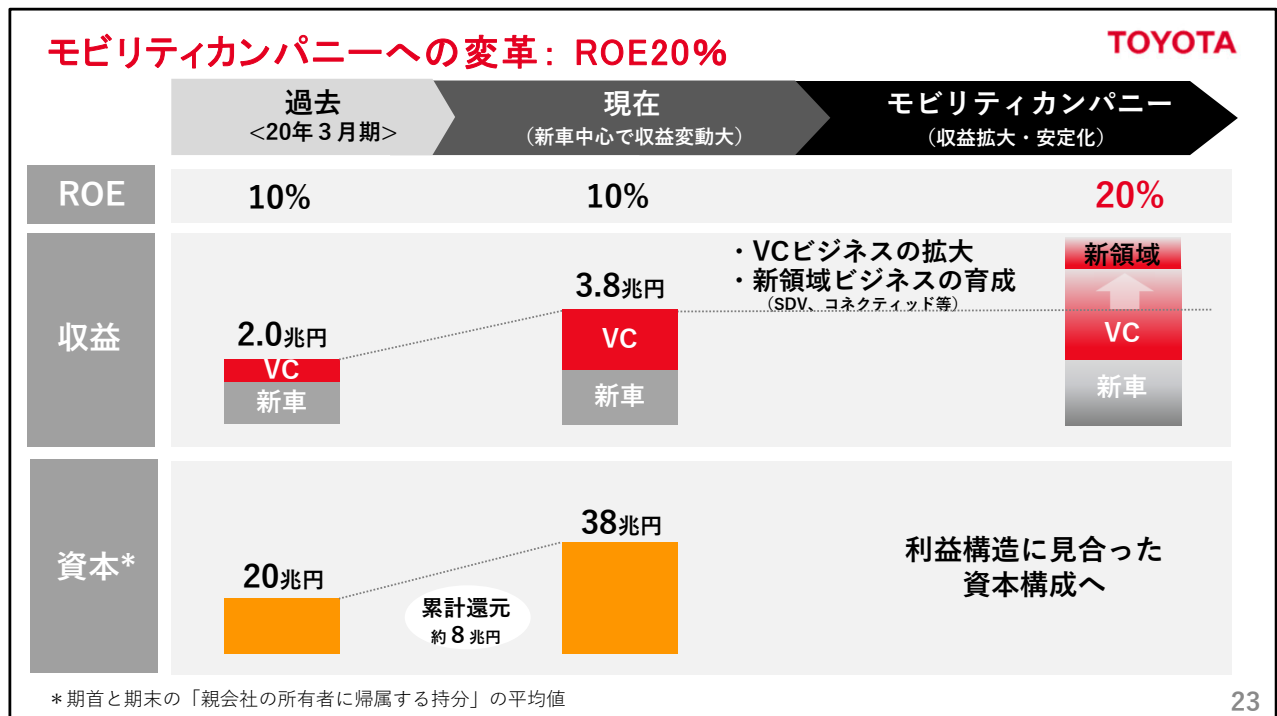
22

トヨタのロボティクスについてご説明します。

トヨタは、ヒトとロボットの協働により、生産性向上と働きやすさの改善を実現し、生活の質向上や高齢化社会の課題解決にも貢献してまいります。

トヨタには、1,000万台の生産現場、ロボットをパートナーとして成長させることができる技能員、そして、現場に根ざしたTPSがグローバルにあります。これらを基盤に、技能の伝承を通じてロボットを進化させ、さらに、ロボットがその技能をヒトに還元することで、パートナーとしてともに成長する未来を見据え、工場の景色を変えていきます。

モノづくりと智能化の融合こそが、ロボット開発におけるトヨタの強みであり、日本のモノづくり改革の一助になりえるものと考えています。



23

以上、ご説明しました内容を、中長期目線で着実に進め、損益分岐台数の改善と同時に、ROE20%に向けた歩みにしていきます。

当社は、これまでは、新車事業を中心の、収益変動の大きな事業構造の中で、株主還元を増加してまいりました。

VCビジネスの拡大や新ビジネス領域の育成などを通じて安定成長をより確実に担保できる事業構造への転換を進めることで、株主の皆様へ、

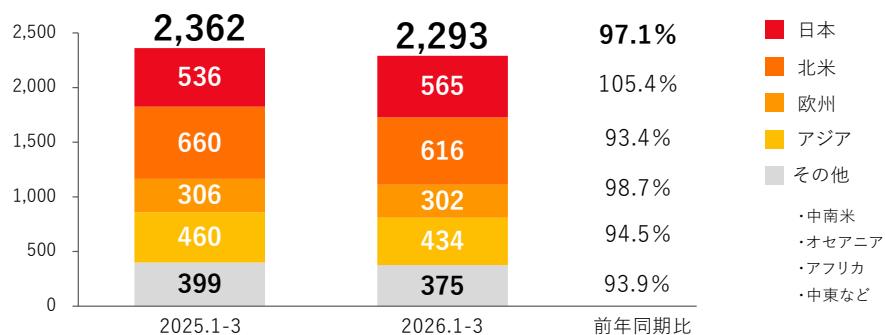
「安定的・継続的に増配」を行っていく余力を生み出していきます。

そして、資本構成の最適化を通じて、ROE20%の実現を図っていきたく考えています。

皆様の引き続きのご支援をお願い申し上げ、私からの説明を終わらせていただきます。

(ご参考)連結販売台数(3ヶ月)

(単位:千台)



ご参考(小売)

トヨタ・レクサス販売台数	2,516	2,457	97.7%
電動車 [比率]	1,228 [48.8%]	1,297 [52.8%]	105.6%
内、HEV	1,147	1,181	103.0%
PHEV	46	37	80.6%
BEV	35	79	227.4%
FCEV	0	0	64.3%
グループ総販売台数	2,715	2,677	98.6%

## (ご参考)連結決算要約(3ヶ月)

TOYOTA

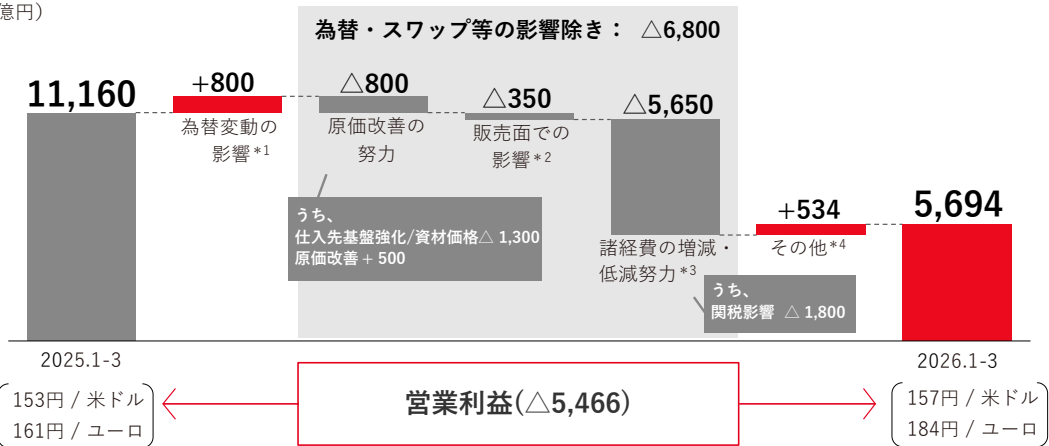
(単位:億円)

	2025.1-3	2026.1-3	増減
<b>営業収益</b>	<b>123,631</b>	<b>125,973</b>	<b>+2,341</b>
<b>営業利益</b>	<b>11,160</b>	<b>5,694</b>	<b>△5,466</b>
営業利益率	9.0%	4.5%	
<b>営業外損益</b>	<b>△1,315</b>	<b>3,950</b>	<b>+5,266</b>
持分法による投資損益	1,364	1,148*	△216
<b>税引前利益</b>	<b>9,844</b>	<b>9,645</b>	<b>△199</b>
<b>親会社の所有者に帰属する当期利益</b>	<b>6,646</b>	<b>8,172</b>	<b>+1,525</b>
当期利益率	5.4%	6.5%	
為替レート			
米ドル	153円	157円	4円円安
ユーロ	161円	184円	23円円安

\* うち、日本538 (前年同期比△245)、中国330 (同△52)、その他278 (同+81)

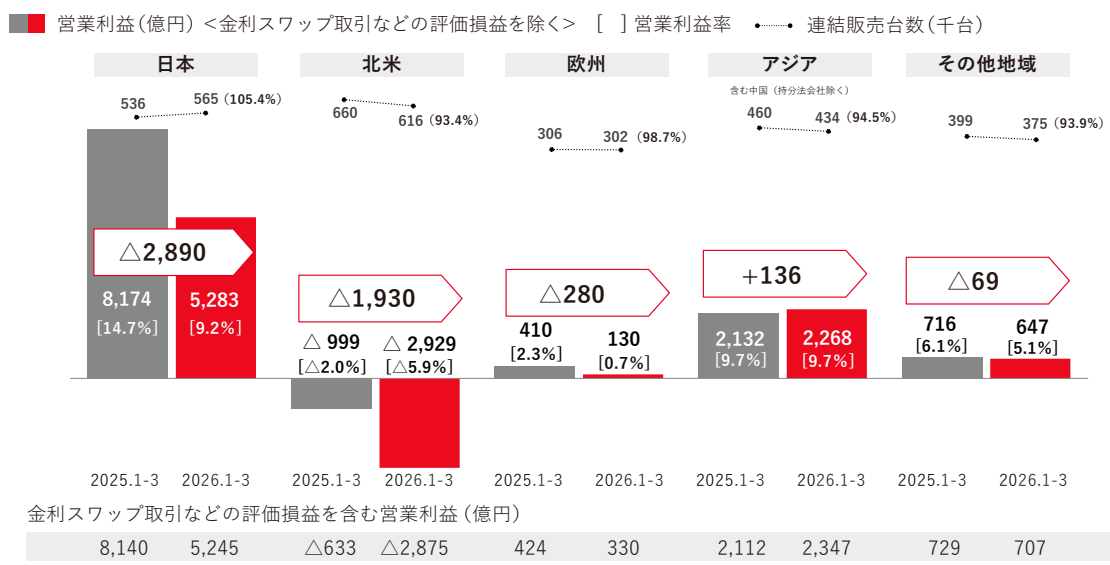
(ご参考) 連結営業利益増減要因(3ヶ月)

(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	+1,400	台数・構成	$\Delta 1,250$	労務費	$\Delta 700$	スワップ等の評価損益	+16
- 米ドル	+550	バリューチェーン	+200	減価償却費	$\Delta 300$	インフレ会計等の影響	+230
- ユーロ	+550	- 金融事業	+50	研究開発費	$\Delta 750$	その他	+288
- その他通貨	+300	- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+150	経費ほか	$\Delta 3,900$		
海外子会社の営業利益換算差ほか	$\Delta 600$	その他	+700				

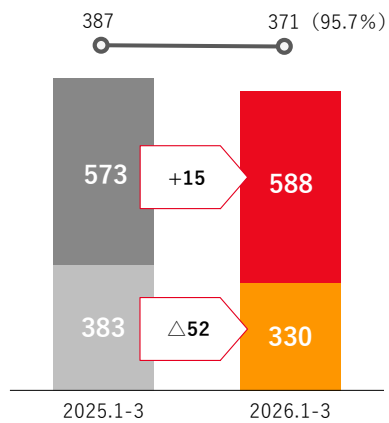
(ご参考)所在地別営業利益(3ヶ月)



(ご参考)中国事業/金融セグメント(3ヶ月)

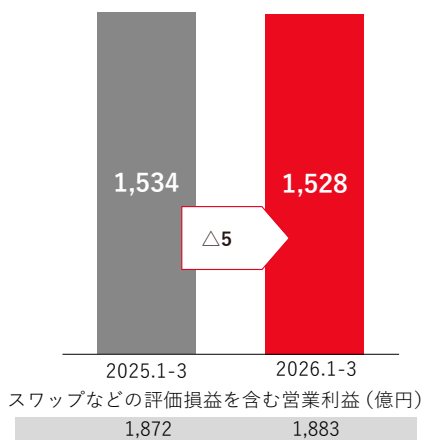
中国事業 (ご参考)

- 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)



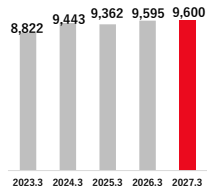
金融セグメント

- 営業利益 (億円) <スワップなどの評価損益を除く>

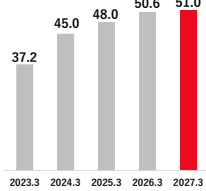


(ご参考)業績推移

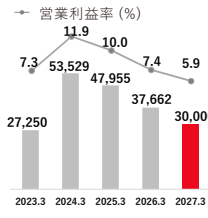
連結販売台数\*1 (千台)



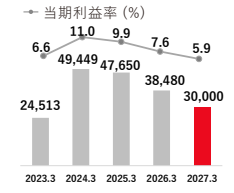
営業収益 (兆円)



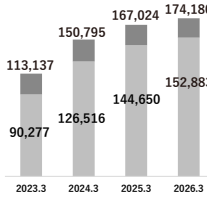
営業利益 (億円)



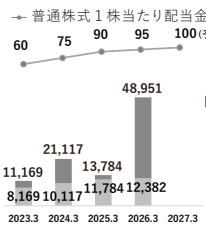
親会社の所有者に帰属する当期利益 (億円)



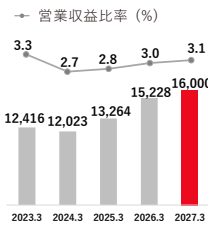
総資金量\*2 (億円)



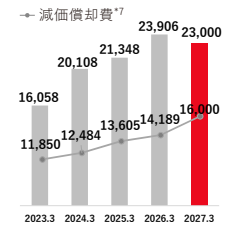
総還元額 (億円)



研究開発費\*6 (億円)



設備投資 (億円)



\*1 2026.3期実績には日野ブランド車104千台を含み、2027.3期見通しには日野ブランド車を含まない (ただし、一部の日野ブランド車 (当社連結子会社が製造する車両) を含む)  
 \*2 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 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  
 \*4 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 (ただし、2026.3期については、豊田自動織機の非公開化の一環としての公開買付けによる取得予定額を記載)  
 \*5 取得期間中に発生した研究開発活動に係る支出額  
 \*6 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  
 \*7 リース債務は含まない

■ 見通し

## (ご参考)台数見通し

TOYOTA

(単位:千台)

		2026.3期 実績 2025.4-2026.3	2027.3期 見通し 2026.4-2027.3	増減	
トヨタ・ レクサス	生産 *1	国内	3,242	3,350	+108
		海外	6,651	6,650	△1
		合計	9,893	10,000	+107
	販売 *1 (小売)	国内	1,475	1,500	+25
		海外	9,003	9,000	△3
		合計	10,477	10,500	+23
グループ総販売(小売) *1		11,283 *2	11,180 *3	△103	

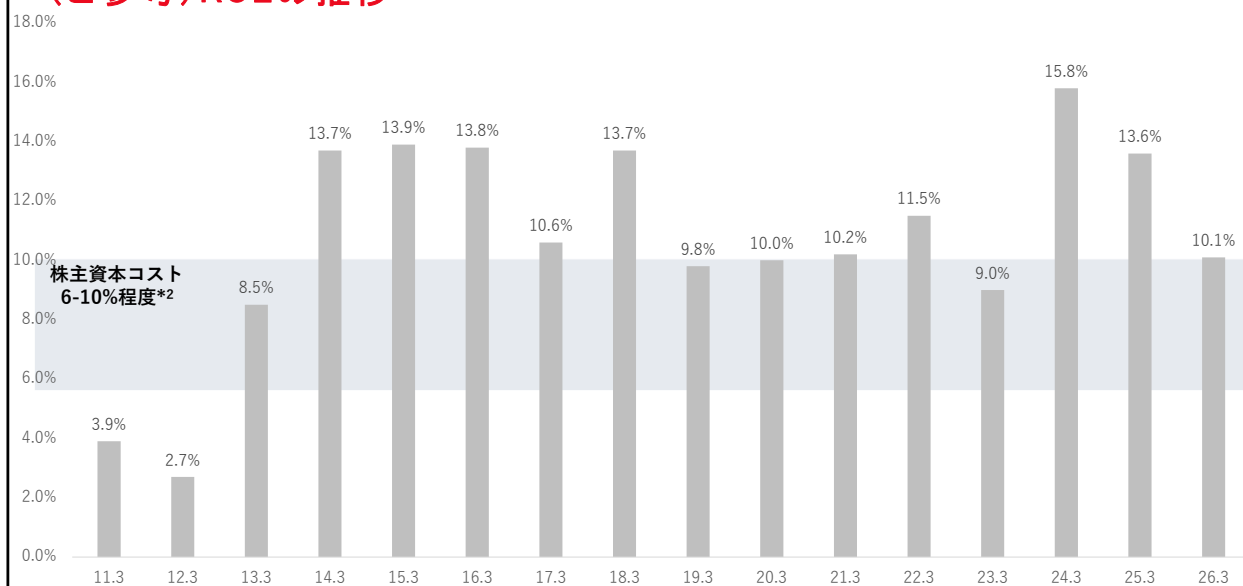
\*1 非連結会社による台数を含む

\*2 2026.3期 実績には、日野ブランド車(109千台)を含む

\*3 2027.3期 見通しには、日野ブランド車を含まない

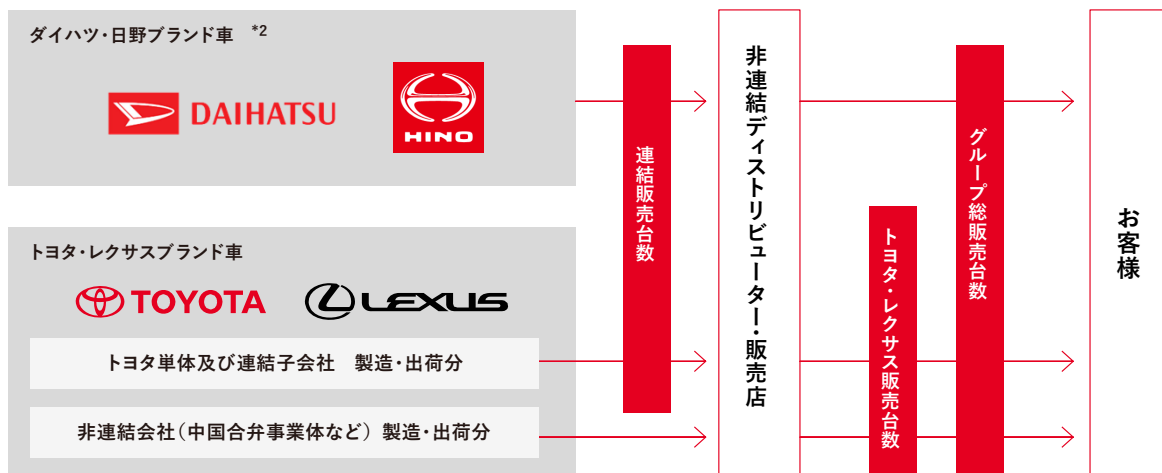
# (ご参考)ROEの推移\*1

TOYOTA



\*1 11.3期-19.3期：米国会計基準、20.3期-26.3期：国際財務報告基準 (IFRS) \*2 資本資産価格モデル(Capital Asset Pricing Model)に基づく当社推計

(ご参考)販売台数について\*1



\*1 一部例外的に、上記フローに当てはまらないケース有り

\*2 2026.3期実績には日野ブランド車を含むが、2027.3期には日野ブランド車を含まない(ただし、連結販売台数には一部の日野ブランド車(当社連結子会社が製造する車両)を含む)