

2027年3月期 第1四半期決算



2026年8月4日
トヨタ自動車株式会社

ランドクルーザー“FJ”

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。

そして、令和8年熊本地震により亡くなられた方々の、
ご冥福をお祈り申し上げますとともに、
被災された皆様に心よりお見舞い申し上げます。

将来予測・インサイダー取引について

TOYOTA

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って「公表」されたものとみなされます。

- 環境変化が大きい中でも改善努力で前年同期並みの利益を確保、見通しを上方修正
- 競争力強化・事業構造改革・資本効率向上を通じ引き続き企業価値向上に取り組む

第 1 四半期
実績

営業利益：1.1兆円（前年同期比△0.1兆円）

- 中東情勢の影響を受ける中でも、為替影響に加え、原価改善、バリューチェーン収益の拡大や競争力の高いHEVの増販により、**前年同期並みの水準を確保**

通期
見通し

営業利益：3.4兆円（前回比+0.4兆円）

- 為替前提など外部環境の変化に加え、中東向けの代替物流ルート構築など**営業面の努力により上方修正**

※令和 8 年熊本地震の状況や当社事業への影響を精査中、見通しには未反映

株主還元

自己株式取得枠：1 兆円（上限）、自己株式消却：2 億株

- **株式市場からの評価や足元の株価水準などを踏まえ**、自己株式の取得枠を設定し、**機動的に市場買付を実施**。併せて自己株式を消却
- 強固なキャッシュ創出力と財務基盤を活かし、成長投資と株主還元を両立**稼ぐ力の強化と資本効率の向上を推進**

3

決算サマリーについて、ご説明します。

当第 1 四半期の営業利益は1.1兆円となりました。
中東情勢の影響を受ける中でも、為替影響に加え、
原価改善やバリューチェーン収益の拡大、
そして、競争力の高いHEVの増販により、
前年同期並みの水準を確保しました。

通期の営業利益見通しは、
前回から4,000億円の上方修正となる、3.4兆円としました。
為替前提など外部環境の変化に加え、中東向けの
代替物流ルートの構築など、営業面の努力を反映しました。

また、株式市場からの評価や足元の株価水準を踏まえ、
自己株式の取得枠を設定し、
機動的に市場買付を実施いたします。
なお、取得と併せ、2 億株の自己株式を消却します。

強固なキャッシュ創出力と財務基盤を活かし、
成長投資と株主還元の両立を図り、「稼ぐ力の強化」と
「資本効率の向上」を進めてまいります。

2027年3月期 第1四半期 実績

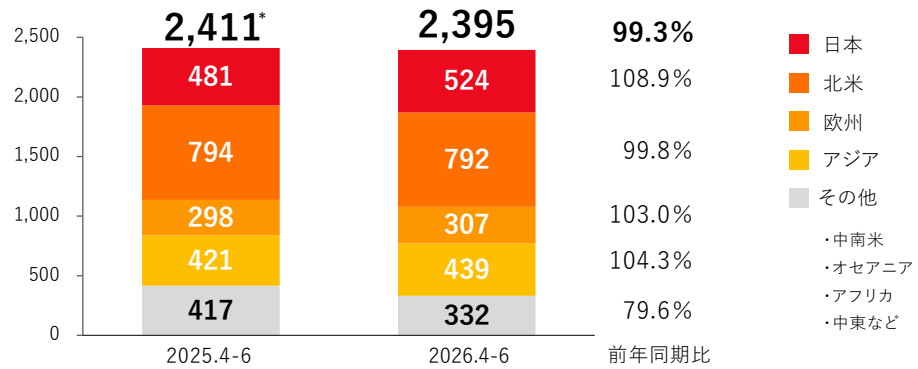
4

続いて、第1四半期決算の実績について、ご説明します。

連結販売台数

TOYOTA

(単位: 千台)



ご参考 (小売)

トヨタ・レクサス販売台数	2,643	2,552	96.5%
電動車 [比率]	1,254 [47.4%]	1,410 [55.3%]	112.4%
内、HEV	1,160	1,238	106.7%
PHEV	47	58	124.5%
BEV	47	114	241.1%
FCEV	0	0	92.3%
グループ総販売台数	2,829 *	2,714	95.9%

* 2025.4-6実績には、日野ブランド車 (連結販売台数 26千台、グループ総販売台数 26千台) を含む

5

連結販売台数は、
中東情勢の影響や日野自動車の非連結化により、
前年同期比 1 万 6 千台の減少となりました。
一方、日野の影響を除いた連結販売台数は、
日本・アジアを中心とした堅調な需要に支えられ、
前年同期比 1 万台の増加となりました。

トヨタ・レクサス販売台数は、
中東情勢の影響により総台数は減少したものの、
電動車販売は着実に拡大しております。

電動車比率は、北米・欧州のBEV・HEVを中心に増加し、
55.3%となりました。

連結決算要約

TOYOTA

(単位: 億円)	2025.4-6	2026.4-6	増減
営業収益	122,533	135,254	+12,720
営業利益	11,661	10,634	△1,026
営業利益率	9.5%	7.9%	
営業外損益	860	9,003	+8,143
持分法による投資損益	1,410	2,106*	+696
税引前利益	12,521	19,638	+7,117
親会社の所有者に帰属する当期利益	8,413	14,770	+6,356
当期利益率	6.9%	10.9%	
為替レート	米ドル	145円	160円
	ユーロ	164円	185円

* うち、日本1,749 (前年同期比+782)、中国160 (同△73)、その他197 (同△13)

6

当期の連結決算は、

営業収益 13兆5,254億円

営業利益 1兆634億円

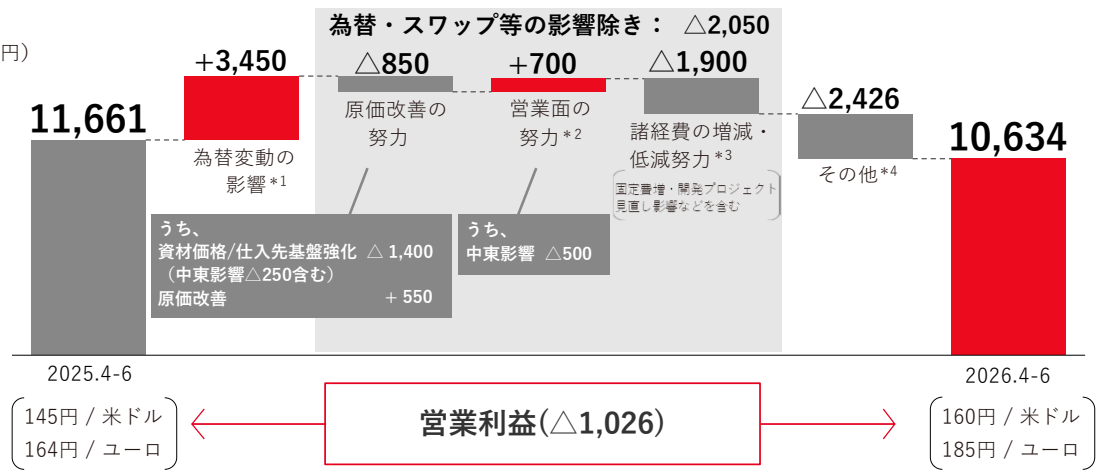
税引前利益 1兆9,638億円

当期利益 1兆4,770億円

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	+3,350	台数・構成	$\Delta 600$
- 米ドル	+2,000	バリューチェーン	+300
- ユーロ	+600	- 金融事業	+50
- その他通貨	+750	- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+250
海外子会社の営業利益換算差ほか	+100	その他	+1,000
		労務費	$\Delta 550$
		減価償却費	$\Delta 400$
		研究開発費	$\Delta 350$
		経費ほか	$\Delta 600$
		スワップ等の評価損益	+116
		未実現損益の調整	$\Delta 2,483$
		その他	$\Delta 59$

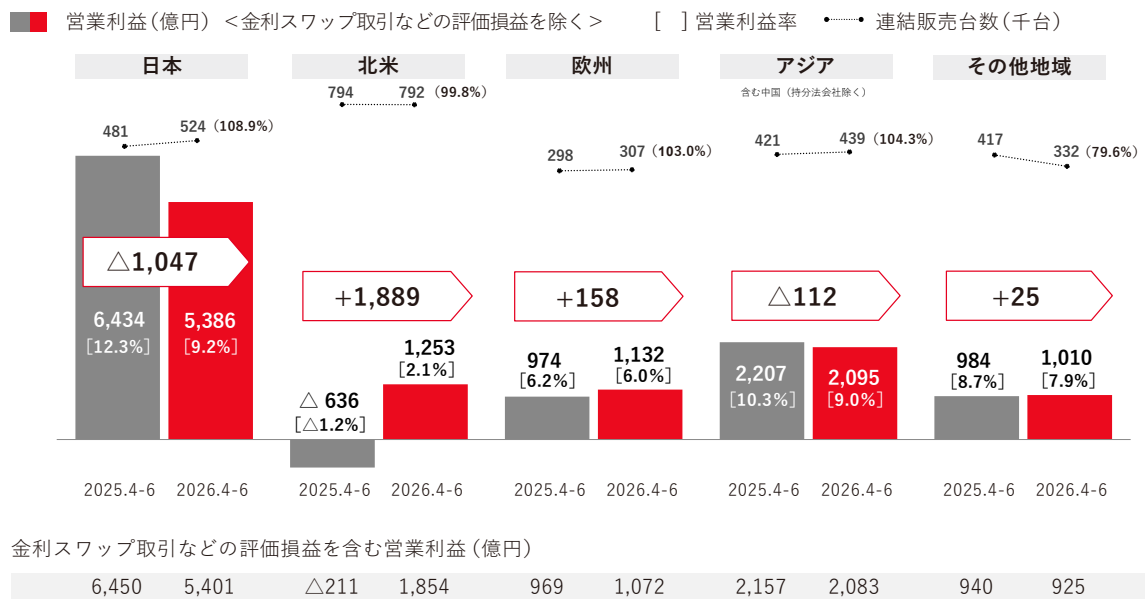
7

営業利益の増減要因についてご説明します。

中東情勢の影響や
開発プロジェクトの見直しなどがある中でも、
為替影響に加え、原価改善の努力、
バリューチェーン収益の拡大など、
収益改善努力を積み上げ、
前年同期並みの水準を確保することが出来ました。

所在地別営業利益

TOYOTA



8

次に、所在地別の営業利益です。

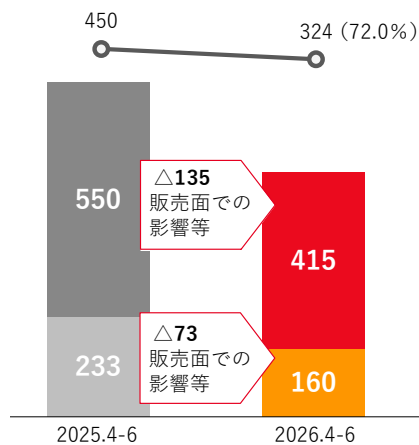
日本は、諸経費の増加などにより減益、

北米は、価格改定や為替、関税の低減などにより黒字転換、

欧州は、価格改定効果などにより増益となりました。

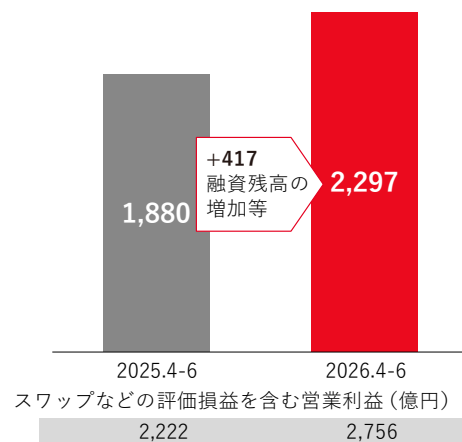
中国事業（ご参考）

- 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、販売面での影響などにより、減益となりました。

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。

2027年 3 月期 見通し

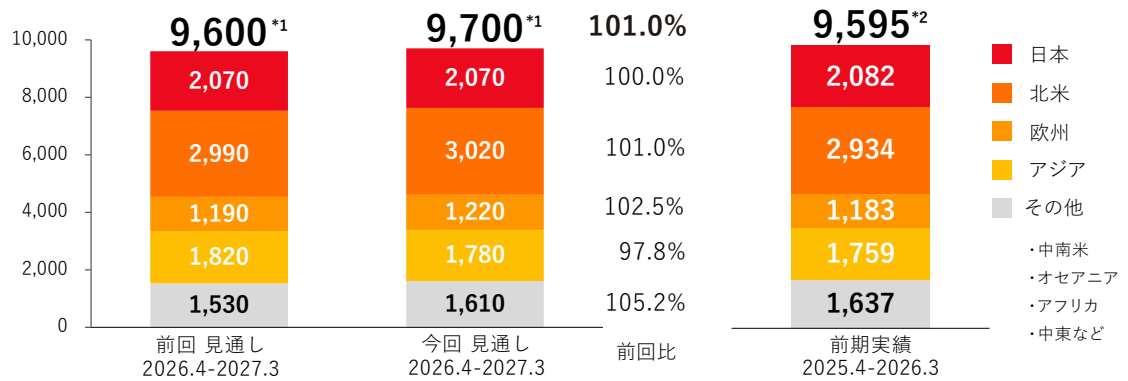
10

続いて、2027年 3 月期の見通しについて、
ご説明します。

連結販売台数見通し

TOYOTA

(単位：千台)



ご参考（小売）

トヨタ・レクサス販売台数	10,500	10,500	100.0%	10,477
電動車 [比率]	5,956 [56.7%]	5,905 [56.2%]	99.1%	5,040 [48.1%]
内、HEV	5,071	5,088	100.3%	4,620
PHEV	286	284	99.0%	175
BEV	598	533	89.1%	243
FCEV	1	1	90.9%	1
グループ総販売台数	11,180 ^{*1}	11,180 ^{*1}	100.0%	11,283 ^{*2}

*1 2027.3期 見通しには、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）

*2 2026.3期 実績には、日野ブランド車（連結販売台数 104千台、グループ総販売台数 109千台）を含む

11

連結販売台数は、前回見通しから10万台引き上げ、970万台としました。

地域別では、北米・欧州は堅調な需要を反映したほか、その他地域では、中東向け代替物流ルートの構築による販売回復を織り込みました。

連結決算見通し要約

TOYOTA

(単位: 億円)	前回見通し 2026.4-2027.3	今回見通し 2026.4-2027.3	増減	前期実績 2025.4-2026.3
営業収益	510,000	540,000	+30,000	506,849
営業利益	30,000	34,000	+4,000	37,662
営業利益率	5.9%	6.3%		7.4%
営業外損益	12,300	11,700	△600	13,867
持分法による投資損益	5,900	5,800	△100	5,527
税引前利益	42,300	45,700	+3,400	51,529
親会社の所有者に帰属する当期利益	30,000	32,500	+2,500	38,480
当期利益率	5.9%	6.0%		7.6%
1株当たり配当金	100円	100円	±0円	95円
為替レート 米ドル	150円	160円	10円円安	151円
為替レート ユーロ	180円	181円	1円円安	175円

12

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160円、ユーロ181円としています。

通期の業績見通しは

営業収益 54兆円

営業利益 3兆4,000億円

税引前利益 4兆5,700億円

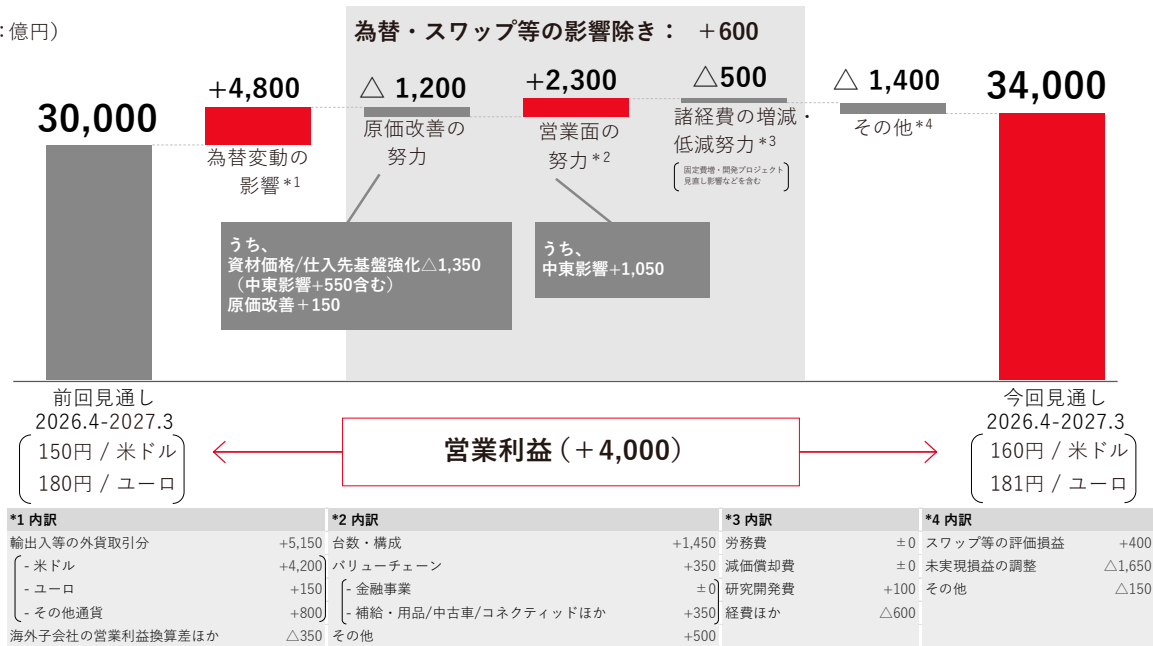
当期利益 3兆2,500億円

を見込んでいます。

連結営業利益見通し増減要因（前回差）

TOYOTA

（単位：億円）



13

前回見通しと比較した営業利益見通しの増減要因は、スライドに記載のとおりです。

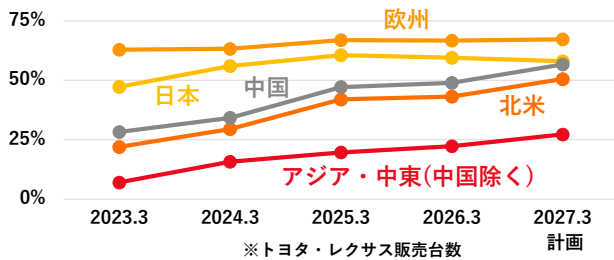
為替前提の見直しに加え、中東向けの代替物流ルートの構築による増販やバリューチェーン収益の拡大など、営業面での努力を着実に積み上げたことにより、営業利益の見通しを前回から4,000億円引き上げ、3兆4,000億円としました。

中東情勢について、今後も業績見通しへの影響を継続的に注視してまいります。

また、令和8年熊本地震による影響について、「人命第一」・「地域の復興」を最優先に、被災地の状況や事業への影響を精査しています。なお、震災に起因する影響は業績見通しに反映しておりません。

事業構造改革：稼ぐ力の引き上げ

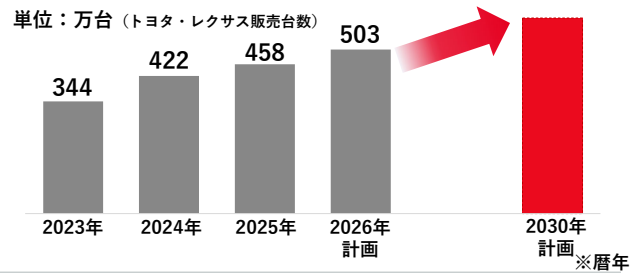
① 各地域でHEV比率が上昇



① HEV生産能力増強

TOYOTA

② HEV台数を30年に向けて伸長



③ HEV電池の生産を拡大



HEV用電池の進化による競争力強化

現行の
HEV用電池

27～28年に60万台
規模で切り替え

次世代
HEV用電池



性能向上

電池の世代進化と共に
性能も向上



コスト競争力向上

電池の世代進化により
原価を低減

お客様の需要にお応えするため、HEV供給能力を着実に拡大

14

今年5月の決算発表で、
事業構造改革への取り組みについてご説明しました。
本日は、その取り組みの中から、
「稼ぐ力の引き上げ」の進捗をご紹介します。

まず、「HEV生産能力の増強」です。
足元でもHEVへの引き合いは強く、グローバルで見ても
多くの地域でHEV比率の上昇が続いています。

トヨタのHEV販売は、2026年に初めて500万台を超える
計画です。お客様の需要に着実に応えるため、
HEV電池の生産能力を拡大してまいります。

例えば、日本では27年から28年にかけて
60万台規模のHEV用電池の生産ラインを
性能とコスト競争力を備えた次世代電池に切り替えます。
あくまでこれは一例ですが、
さらなるHEV用電池の一段の拡大に向けた検討を
進めているところです。

こうした取り組みによりHEVの競争力を強化することで、
さらなる需要増と収益増につなげまいります。

お客様のニーズを踏まえ、最適な生産・商品ポートフォリオへ



テキサス工場

2026年7月7日公表



生産強化

タコマ生産（15万台/年）

2030年稼働開始

地産地消で現地の需要に対応



インド

2026年5月11日公表



供給強化

第4工場新設（10万台/年）

2029年稼働開始

成長市場に対応

26年稼働の第3工場（10万台/年）と併せ20万台/年の能増



海外拠点の活用



拠点間連携

海外拠点から日本向けにランドクルーザー“FJ”や
ノア・ヴォクシーを供給

1台でも多く、1日でも早く、
お客様にお届けする



15

次に、「生産車種再編」についてです。

テキサス第2工場の新設は、
米国のお客様の多様なニーズにお応えするとともに、
地域に根差した競争力のある生産体制を
さらに強化することを目的としています。

また、将来的な需要拡大が見込まれるインドでは、
2つの新工場の建設を進めており、
インドおよび周辺地域への供給体制を
強化してまいります。

さらに、ミニバンなどの車種については、
お客様に長期間お待ちいただいている状況を踏まえ、
海外工場の生産能力も最大限に活用しながら、
1台でも多く、1日でも早くお届けできるよう、
最適な供給体制の構築を進めています。

株主還元

16

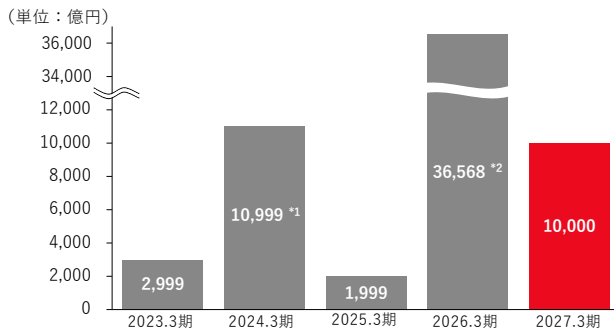
次に、株主還元についてご説明します。

自己株式取得

TOYOTA

- 取得枠：1兆円（上限） 取得方法：市場買付
- 自己株式消却：2億株（発行済株式総数の1.37%）
- 株式市場からの評価や株価水準も踏まえ、自己株式取得を機動的に実施
- 強固なキャッシュ創出力と財務基盤を活用し、成長投資と株主還元を両立
稼ぐ力の強化と資本効率の向上を推進

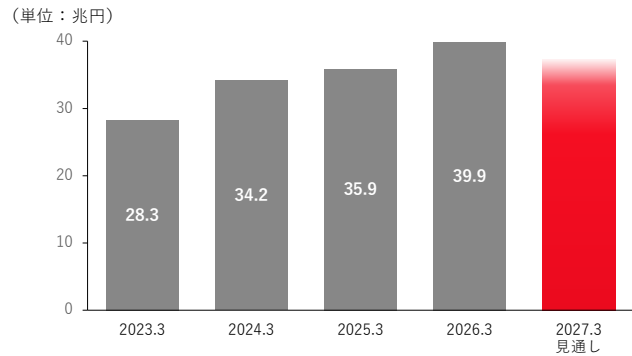
自己株式取得推移



*1 当社株式の売却要請を含む取得額

*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額

純資産額推移



17

株式市場全体の動きに対する当社株式の評価や
足元の株価水準を踏まえ、
自己株式の取得を機動的に実施します。

上限1兆円の取得枠を設定し、
取得方法は市場買付になります。

また、取得と併せ、2億株、
発行済株式総数の1.37%分の
自己株式の消却をおこないます。

強固なキャッシュ創出力と財務基盤を活かし、
成長投資と株主還元を両立する適切な資本配分を
進めてまいります。
その上で、ROE20%を一つのモノサシとして、
稼ぐ力の強化と資本効率の向上に取り組んでまいります。

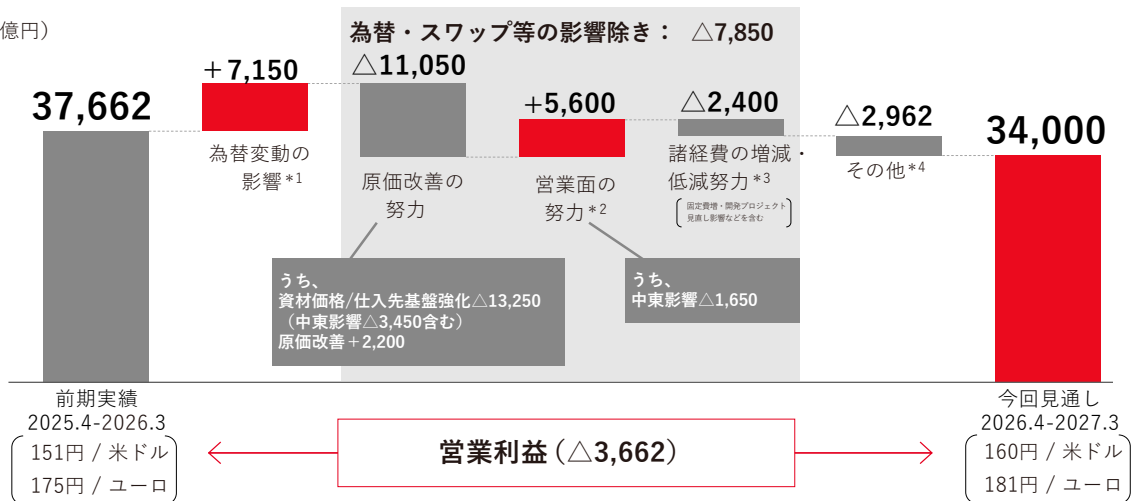
今後も、資本配分の状況を踏まえながら、
機動的に自己株式取得を実施してまいります。

以上でご説明を終わらせていただきます。

（ご参考）連結営業利益見通し増減要因（前期差）

TOYOTA

（単位：億円）

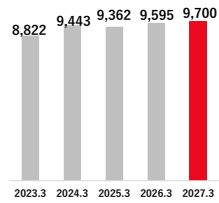


*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+5,850	台数・構成	△600	労務費	△2,350	スワップ等の評価損益	△950
- 米ドル	+3,900	バリューチェーン	+1,250	減価償却費	△1,800	未実現損益の調整	△1,650
- ユーロ	+750	- 金融事業	+650	研究開発費	△700	その他	△362
- その他通貨	+1,200	- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+600	経費ほか	+2,450		
海外子会社の営業利益換算差ほか	+1,300	その他	+4,950				

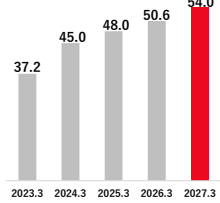
（ご参考）業績推移

TOYOTA

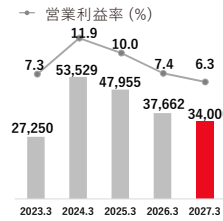
連結販売台数*1 (千台)



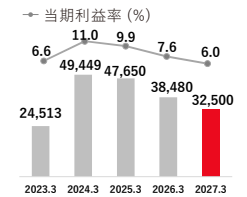
営業収益 (兆円)



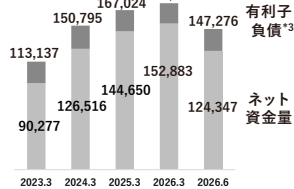
営業利益 (億円)



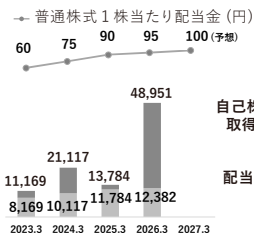
親会社の所有者に
帰属する当期利益 (億円)



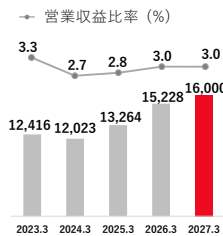
総資金量*2 (億円)



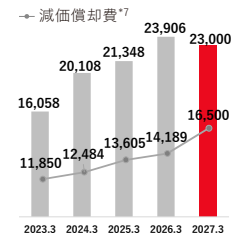
総還元額 (億円)



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

*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

*3 リース債務は含まない

*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

見通し

(ご参考) 台数見通し

TOYOTA

(単位:千台)

		前回見通し 2026.4-2027.3	今回見通し 2026.4-2027.3	増減	前期実績 2025.4-2026.3	
トヨタ・レクサス	生産 *1	国内	3,350	3,450	+100	3,242
		海外	6,650	6,550	△100	6,651
		合計	10,000	10,000	±0	9,893
	販売 *1 (小売)	国内	1,500	1,500	±0	1,475
		海外	9,000	9,000	±0	9,003
		合計	10,500	10,500	±0	10,477
グループ総販売 (小売)*1		11,180*2	11,180*2	±0	11,283*3	

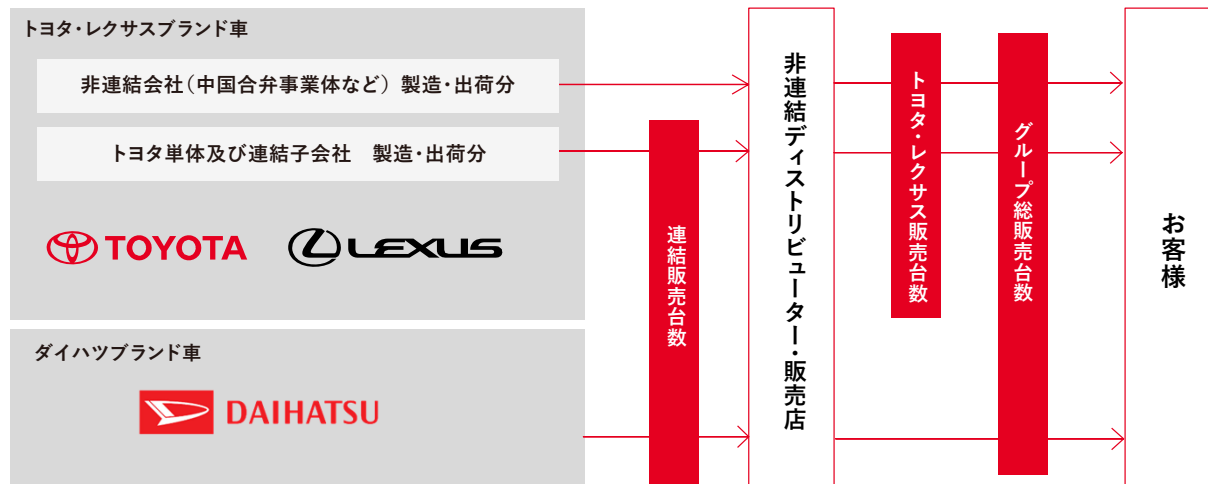
*1 非連結会社による台数を含む

*2 2027.3期 見通しには、日野ブランド車を含まない

*3 2026.3期 実績には、日野ブランド車 (109千台) 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