

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

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。

2027年３月期 第２四半期決算サマリー

TOYOTA

厳しい競争環境下でも地道に改善努力を積み上げ、前年同期比増益、見通しを上方修正

第２四半期累計実績	営業利益2.2兆円（前年同期比＋0.2兆円） ・中東情勢など外部環境の変化に迅速に対応し業績影響を抑制 ・堅調な需要に支えられ、HEVを中心に販売台数は底堅く推移
通期見通し	営業利益3.9兆円（前回比＋0.5兆円、前期比＋0.1兆円） ・資材価格高騰や震災・洪水の影響を、現場の挽回努力やグローバルの最適供給により最小化、連結販売台数を維持 ・関税負担の軽減に加え、バリューチェーン収益の拡大など改善努力を積み重ね、通期見通しを上方修正、前期比増益を見込む
株主還元	・長期保有の株主の皆様に報いる安定増配方針 中間：50円（前期比＋５円）/ 年間予想：100円（前期比＋５円） ・自己株式取得枠：3,000億円増額（今期上限1.3兆円） 自己株式消却　：10億株追加（今期累計12億株） 自己株式の保有水準を引き下げ、資本効率を意識した資本政策を推進

3

決算のサマリーについて、ご説明します。

当第２四半期累計の営業利益は2.2兆円となりました。
中東情勢など外部環境の変化に迅速に対応し、
業績への影響を抑制することができました。
販売台数も、堅調な需要を背景に、
HEVを中心に底堅く推移しました。

通期の営業利益見通しは、
前回予想から5,000億円上方修正し、3.9兆円としました。
資材価格の高騰や震災・洪水による影響はあるものの、
現場の挽回努力やグローバルでの最適供給により、
連結販売台数を維持する見通しです。
あわせて、関税負担の軽減に加え、
バリューチェーン収益の拡大など
改善努力の積み重ねにより、前期比増益を見込んでいます。

株主還元は、安定増配方針のもと、
中間配当を50円、年間配当予想は100円としています。
また、自己株式の取得枠を3,000億円増額し、
自己株式の消却は10億株を追加的に実施します。
自己株式の保有水準を引き下げ、
資本効率を意識した資本政策を推進してまいります。

TOYOTA

2027年３月期 第２四半期 実績

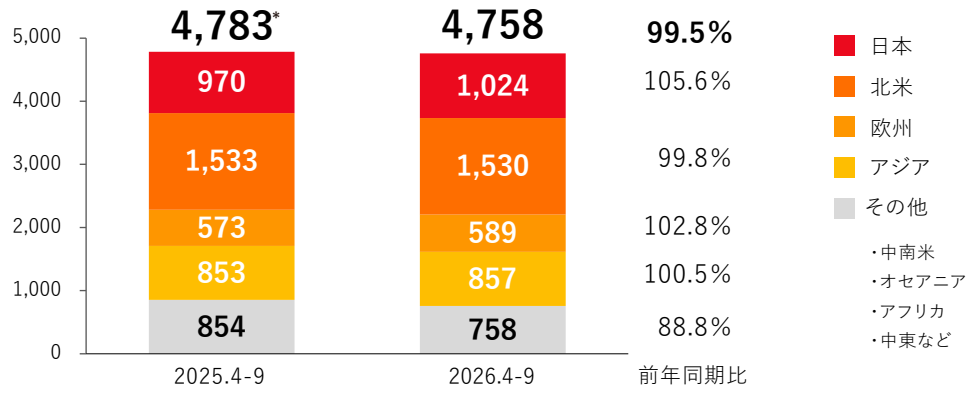
4

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）

トヨタ・レクサス販売台数	**5,267**	**5,059**	**96.0%**
電動車[比率]	**2,461** [46.7%]	**2,811** [55.6%]	**114.2%**
内、HEV	2,262	2,450	108.3%
PHEV	98	130	133.2%
BEV	101	231	227.4%
FCEV	0	0	90.8%
グループ総販売台数	**5,643**	**5,381**	**95.4%**

* 2025.4-9実績には、日野ブランド車（連結販売台数 51千台、グループ総販売台数 53千台）を含む

5

当期の連結販売台数は、
日野自動車の非連結化により、
前年同期比２万５千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・欧州を中心に、
前年同期比２万６千台の増加となりました。

トヨタ・レクサス販売台数は、
中国での需要の減退及び中東情勢の影響により、
96.0％となる、505万９千台となりました。

電動車比率は、北米・欧州のBEV・HEVを中心に増加し、
55.6％となりました。

連結決算要約（6ヶ月累計）

TOYOTA

（単位：億円）		2025.4-9	2026.4-9	増減
営業収益		**246,307**	**269,624**	**+23,317**
営業利益		**20,056**	**21,911**	**+1,854**
営業利益率		8.1%	8.1%	
営業外損益		4,724	7,632	＋2,908
持分法による投資損益		2,726	3,583＊	＋857
税引前利益		**24,781**	**29,544**	**+4,762**
親会社の所有者に帰属する当期利益		**17,734**	**22,364**	**+4,630**
当期利益率		7.2%	8.3%	
為替レート	米ドル	146円	159円	13円円安
	ユーロ	168円	184円	16円円安

＊ うち、日本2,863（前年同期比+1,026）、中国286（同△194）、その他432（同+24）

6

当期の連結決算は、

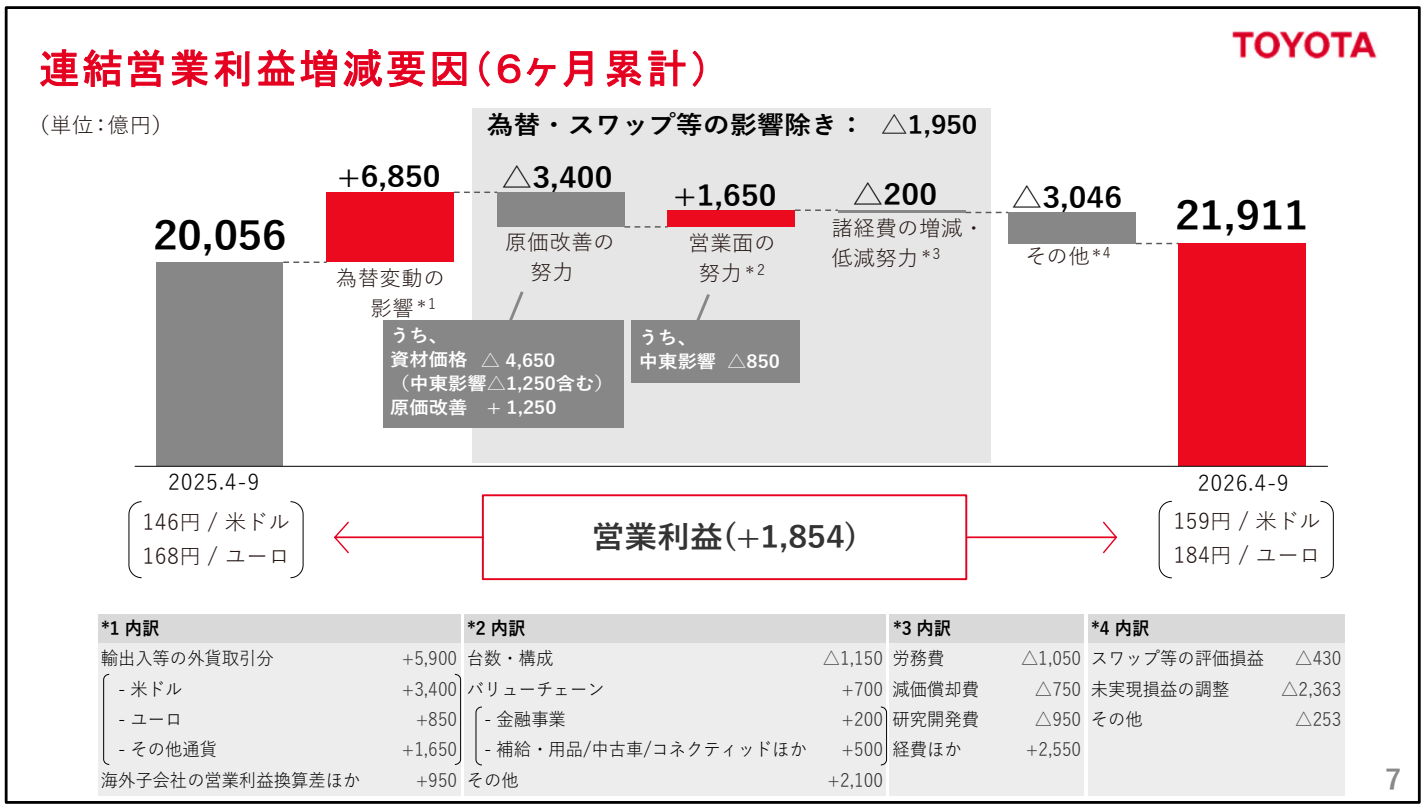
営業収益　　26兆9,624億円

営業利益　　2兆1,911億円

税引前利益　　2兆9,544億円

当期利益　　2兆2,364億円

となりました。



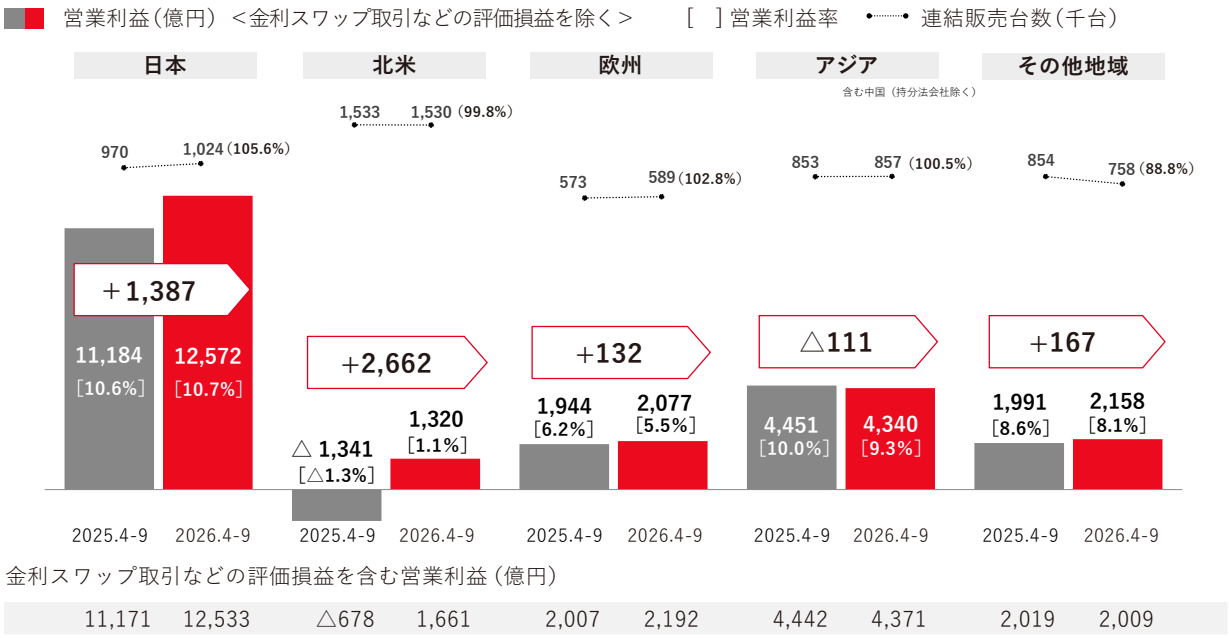
営業利益の増減要因についてご説明します。

資材価格の高騰や中東情勢の影響などがある中でも、
仕入先と一体となった原価改善、
価格改定、バリューチェーン収益の拡大など改善努力を積み上げ、
業績への影響を抑制することが出来ました。

為替影響や関税影響の軽減など環境変化による
プラス影響も取り込み、前年同期比増益となりました。

所在地別営業利益(6ヶ月累計)

TOYOTA



金利スワップ取引などの評価損益を含む営業利益(億円)

2025.4-9	2026.4-9	2025.4-9	2026.4-9	2025.4-9	2026.4-9	2025.4-9	2026.4-9	2025.4-9	2026.4-9
11,171	12,533	△678	1,661	2,007	2,192	4,442	4,371	2,019	2,009

8

次に、所在地別の営業利益です。

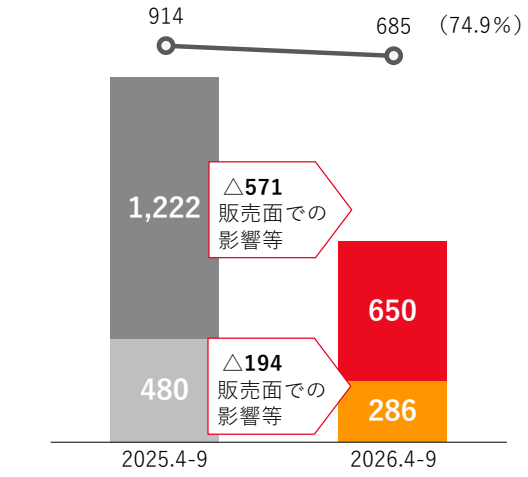
日本は、為替や台数増などにより増益、

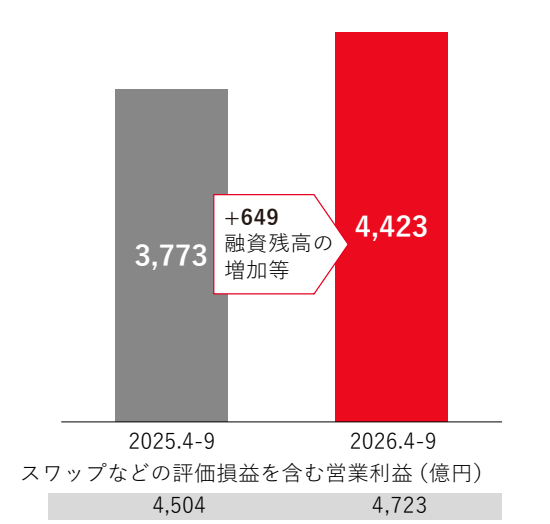
北米は、関税影響の軽減や価格改定などにより黒字転換、

欧州は、価格改定やバリューチェーン収益の増加などにより
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





9

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。

TOYOTA

2027年３月期 見通し

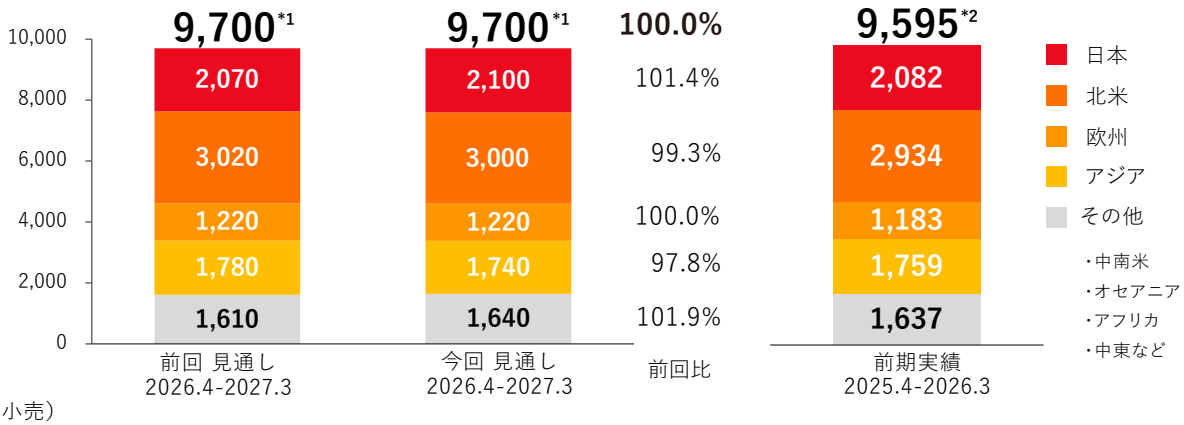
10

続いて、2027年３月期の見通しについて、
ご説明いたします。

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**	**10,300**	**98.1%**	**10,477**
電動車［比率］	**5,905**［56.2%］	**5,741**［55.7%］	**97.2%**	**5,040**［48.1%］
内、HEV	5,088	5,008	98.4%	4,620
PHEV	284	269	94.7%	175
BEV	533	463	87.0%	243
FCEV	1	1	98.5%	1
グループ総販売台数	**11,180** *1	**10,990** *1	**98.3%**	**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を据え置きました。

地域別では、日本の堅調な需要を反映した一方で、
アジアでは中国市場の減速、タイでの洪水の影響などを
織り込みました。

トヨタ・レクサス販売台数及び電動車比率は、
中国市場の減速などを反映し、下方修正しました。

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		**540,000**	**535,000**	**△5,000**	**506,849**
営業利益		**34,000**	**39,000**	**+5,000**	**37,662**
営業利益率		6.3%	7.3%		7.4%
営業外損益		11,700	10,600	△1,100	13,867
持分法による投資損益		5,800	6,000	+200	5,527
税引前利益		**45,700**	**49,600**	**+3,900**	**51,529**
親会社の所有者に帰属する当期利益		**32,500**	**35,700**	**+3,200**	**38,480**
当期利益率		6.0%	6.7%		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	160円	157円	3円円高	151円
	ユーロ	181円	182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157円、ユーロ182円としています。

通期の業績見通しは

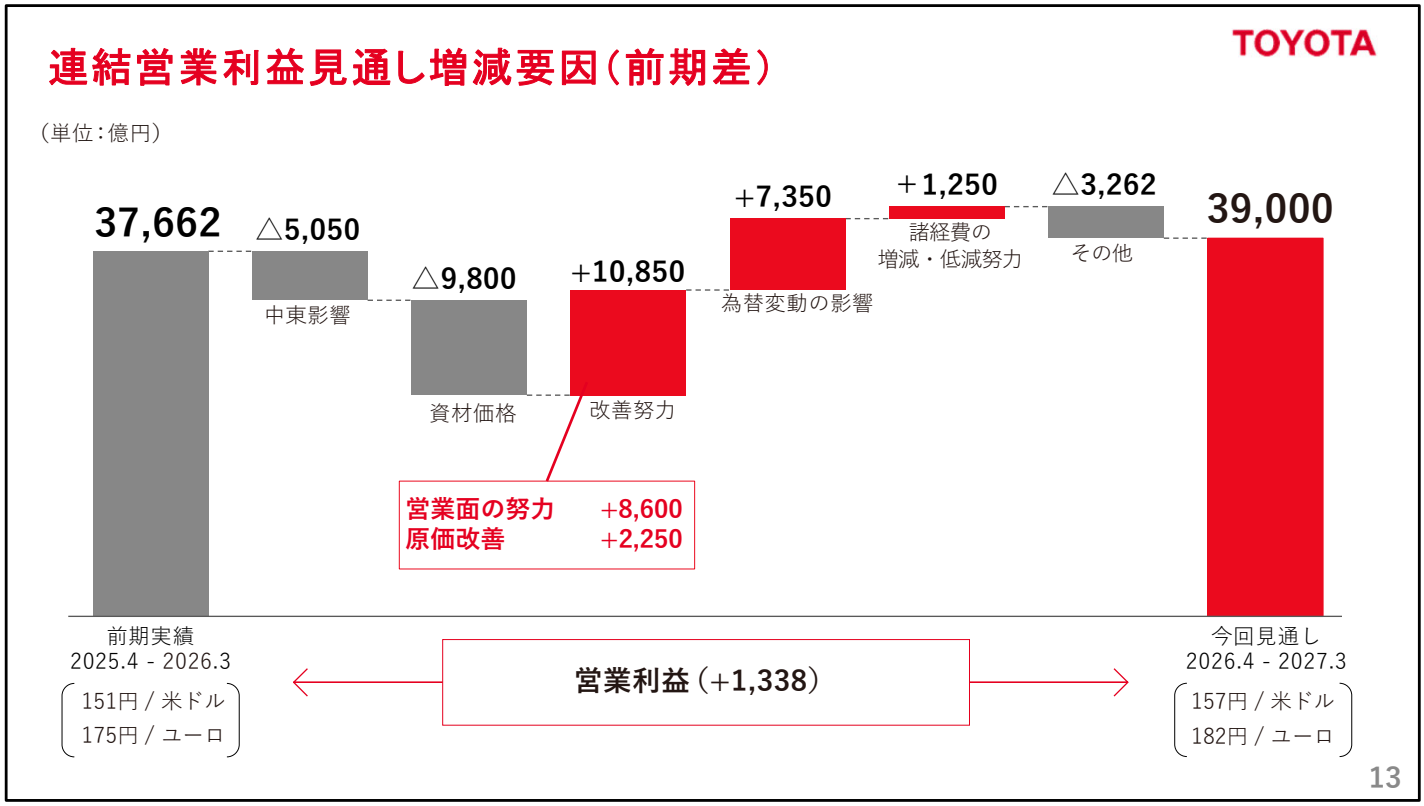
営業収益　　53兆5,000億円

営業利益　　3兆9,000億円

税引前利益　　4兆9,600億円

当期利益　　3兆5,700億円

を見込んでいます。



前期実績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。

中東情勢の影響に加え、
１兆円規模の資材価格高騰が重なる中、
営業面の努力と原価改善を積み上げることで、
資材価格高騰の影響を打ち返し、稼ぐ力を維持していきます。
加えて、環境変化のプラス要因もあり、
通期見通しは前期比増益の3.9兆円を見込んでいます。

前期比増益の見通しではありますが、
米国関税や中東情勢といった事業環境の
大きな変化に伴う影響を跳ね返していくため、
事業構造改革を進め、
全社を挙げて、収益の改善に取り組んでまいります。

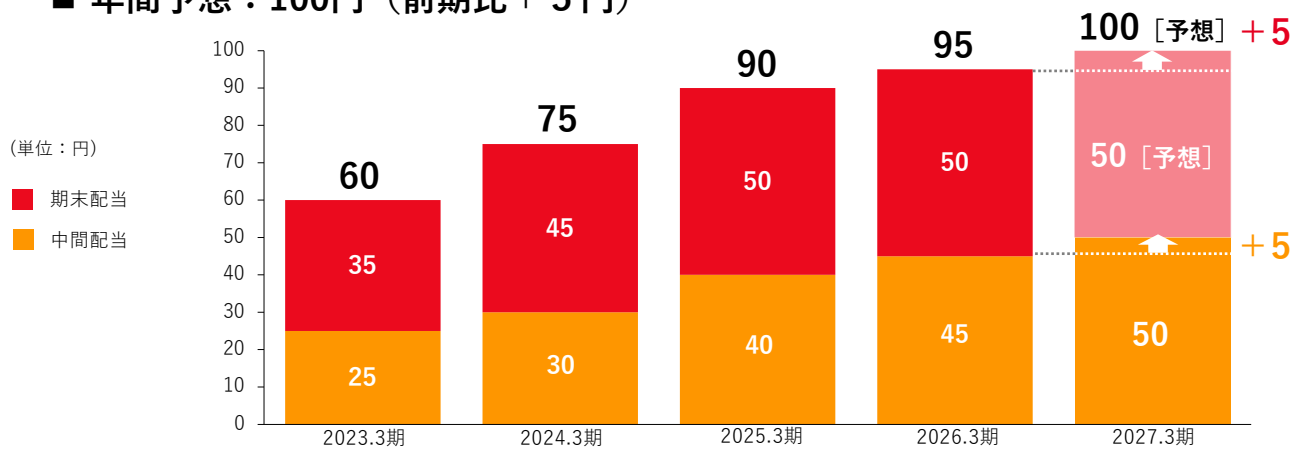


次に、株主還元についてご説明します。

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に報いるため
  『安定的・継続的に増配を実施』
- 中間：50円（前期比+５円）
- 年間予想：100円（前期比＋５円）



		2023.3期	2024.3期	2025.3期	2026.3期	2027.3期
中間	配当総額（億円）	3,421	4,054	5,259	5,865	5,889
年間	配当総額（億円）	8,169	10,117	11,784	12,382	-

15

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50円、

年間配当予想は、期初に公表しているとおり、
５円増配となる１株当たり100円としています。

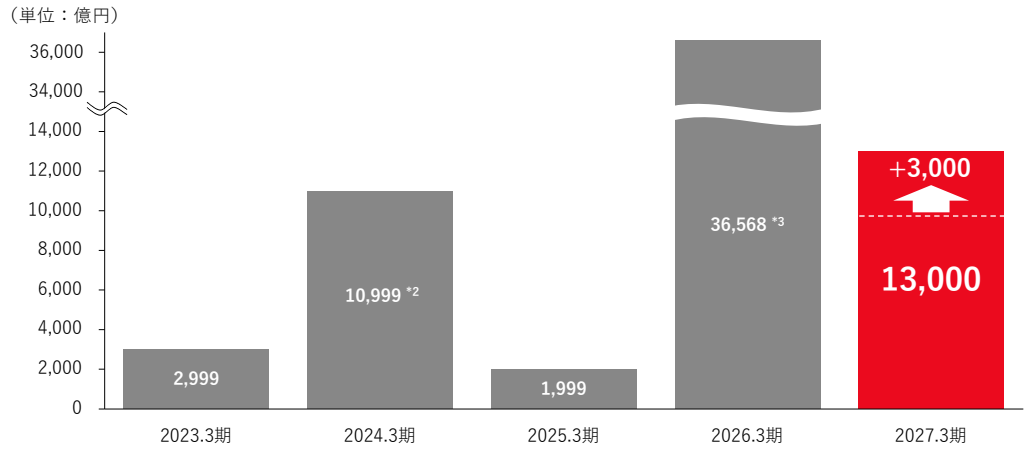
長期に保有いただく株主の皆さまに報いるため、
「安定的・継続的に増配を実施」してまいります。

自己株式取得

TOYOTA

- **自己株式取得：株主からの売却要請に応えるため取得枠を3,000億円増額（今期上限 1.3兆円）**
- **自己株式消却：10億株（今期累計 12億株/約3.5兆円相当** 2026年９月末時点 時価）
- **自己株式の保有水準を引き下げ、資本効率を意識した資本政策を推進**

自己株式取得推移*1



*1　各決算期での決議ベースで記載　*2　当社株式の売却要請を含む取得額　*3　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

16

株主からの売却要請に応えるため、
自己株式の取得枠を3,000億円増額し、
今期の上限を1.3兆円としました。
これにより、今期の総還元性向は69.4%になる見込みです。

また、自己株式の消却は、
10億株を追加し、今期の取得額を上回る水準である、
累計12億株の消却を実施します。

将来の戦略的な活用余地とのバランスを踏まえ、
自己株式の保有水準を引き下げ、
資本効率をより意識した資本政策を推進してまいります。

TOYOTA

事業構造改革の進捗について

17

CFOの宮崎です。

26年３月期の本決算では、決算報告に続けて、
米国関税や中東情勢など、事業環境が大きく変化する中で、
その影響を跳ね返していくための
「事業構造改革」についてご説明申し上げました。

本日は、それらの取り組みの進捗についてお話しし、
トヨタの中長期方針への理解と期待に
繋げていただきたく思います。

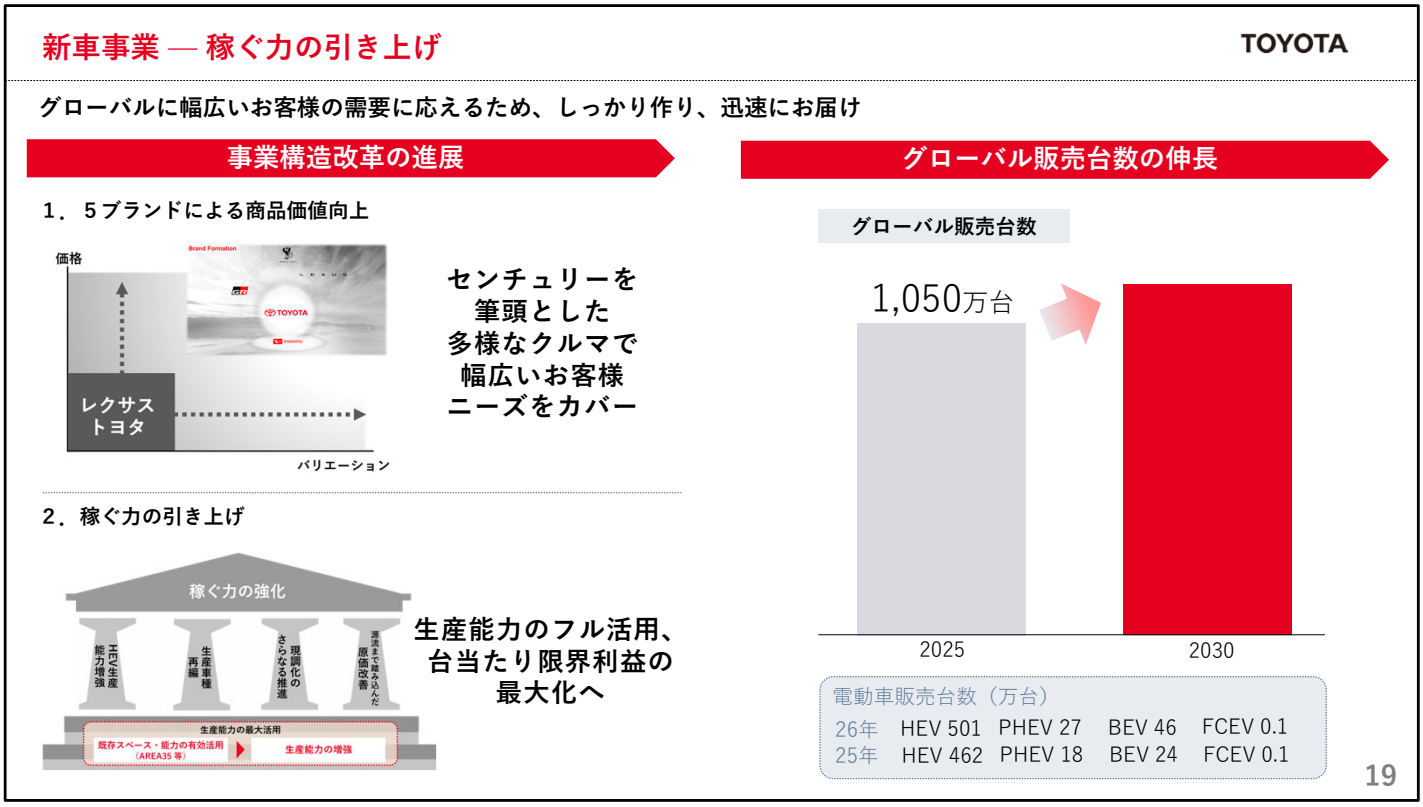


このスライドは、モビリティカンパニーへの
モデルチェンジの全体像を示したものです。
大きくは、新車・バリューチェーンの既存事業での
更なる成長を図るとともに、クルマづくりで培ってきた強みを生かし、
ロボティクスなど新たな事業領域に進出していきます。

こうした成長と事業の拡大を支えるのは、
「人財」と「現場の力」です。
この強化に向け、来年1月より、
２つの本部を新設することに致しました。

ひとつは「教育本部」で、初代本部長は会長の豊田が務めます。
幾多の困難の中で培った経験とトヨタの思想・技・所作を、
仕事を通じて伝承し、次世代を担う人財を育成していきます。

もう一つは、総務・人事本部と経理本部を統合して新設する
「看理本部」です。
ただし、カンリのカンは手と目で見る看（カン）です。
従来の「アドミ」の管理から大きく考え方を変え、
働く仲間のやりがいと、現場でのチャレンジを支える
プロのサポート集団を目指します。

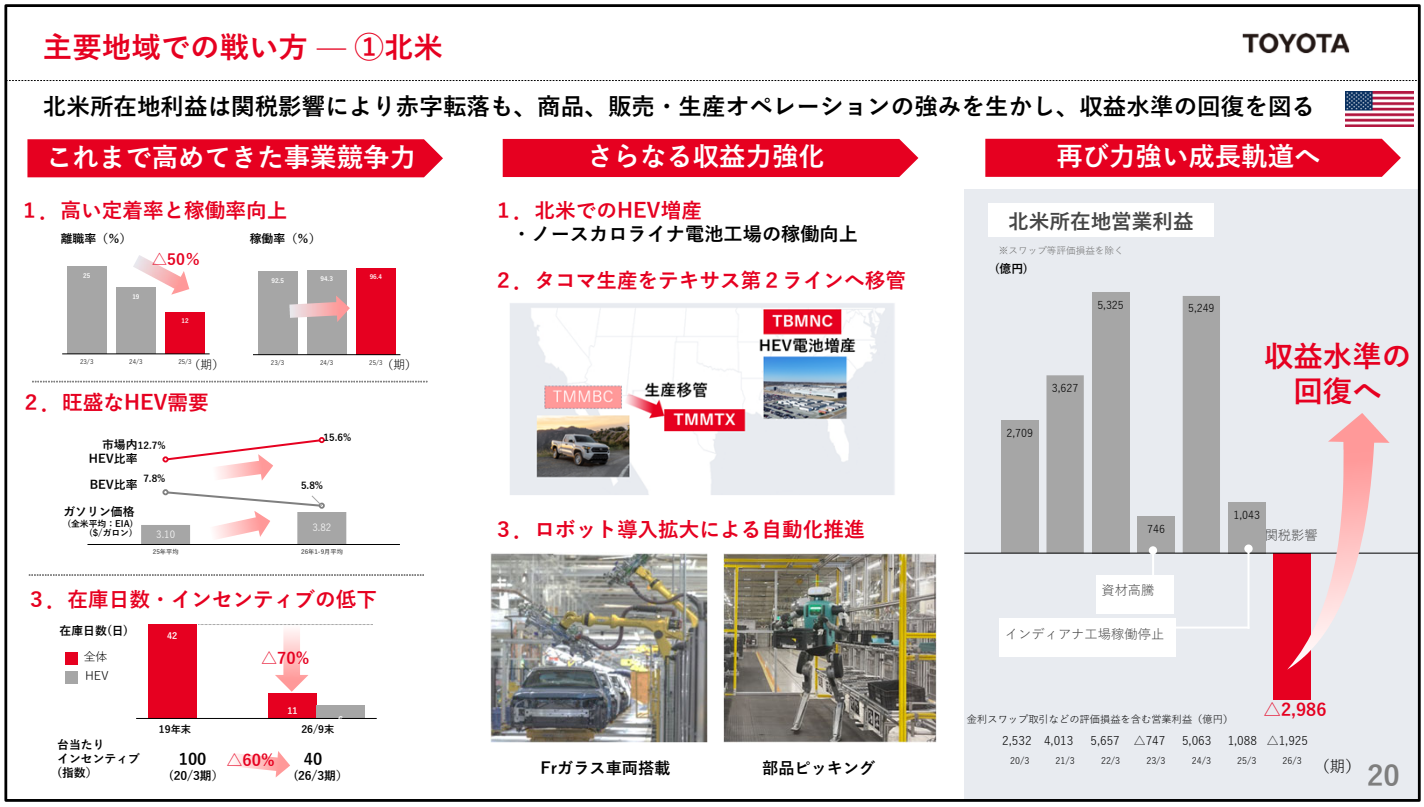


ここからは、事業構造改革の進捗を、
いくつかの領域に分けてお話しさせていただきます。

まず、新車事業です。
幅広いお客様需要に対し、しっかりと作り、迅速にお届けすることで、
米国関税や中東影響を跳ね返していきます。
その軸は、本決算でもご説明した
「５ブランドによる商品価値の向上」と、「稼ぐ力の引き上げ」です。

商品面では、5ブランドそれぞれが、
皆様にWow！と言っていただけるであろう商品を、
中嶋 CTO・ ハンフリーズCBOのリードの下、
これでもかというぐらい仕込んでいますので、
その登場を大いに期待していただきたく思います。

一方、稼ぐ力の鍵となる生産に関しては、
既存能力をフル活用するとともに、
必要な地域では新工場も立ち上げ、生産能力を引き上げていきます。
また、電動車に関しては、引き続きバックオーダーを多く抱える
HEVを中心に能力増強を進め、2030年に向けては、
HEVを中心とした１千万台の強固な事業基盤の上に、
バッテリーEVを実需ベースで上乗せしていく事業構造を
構築していきます。

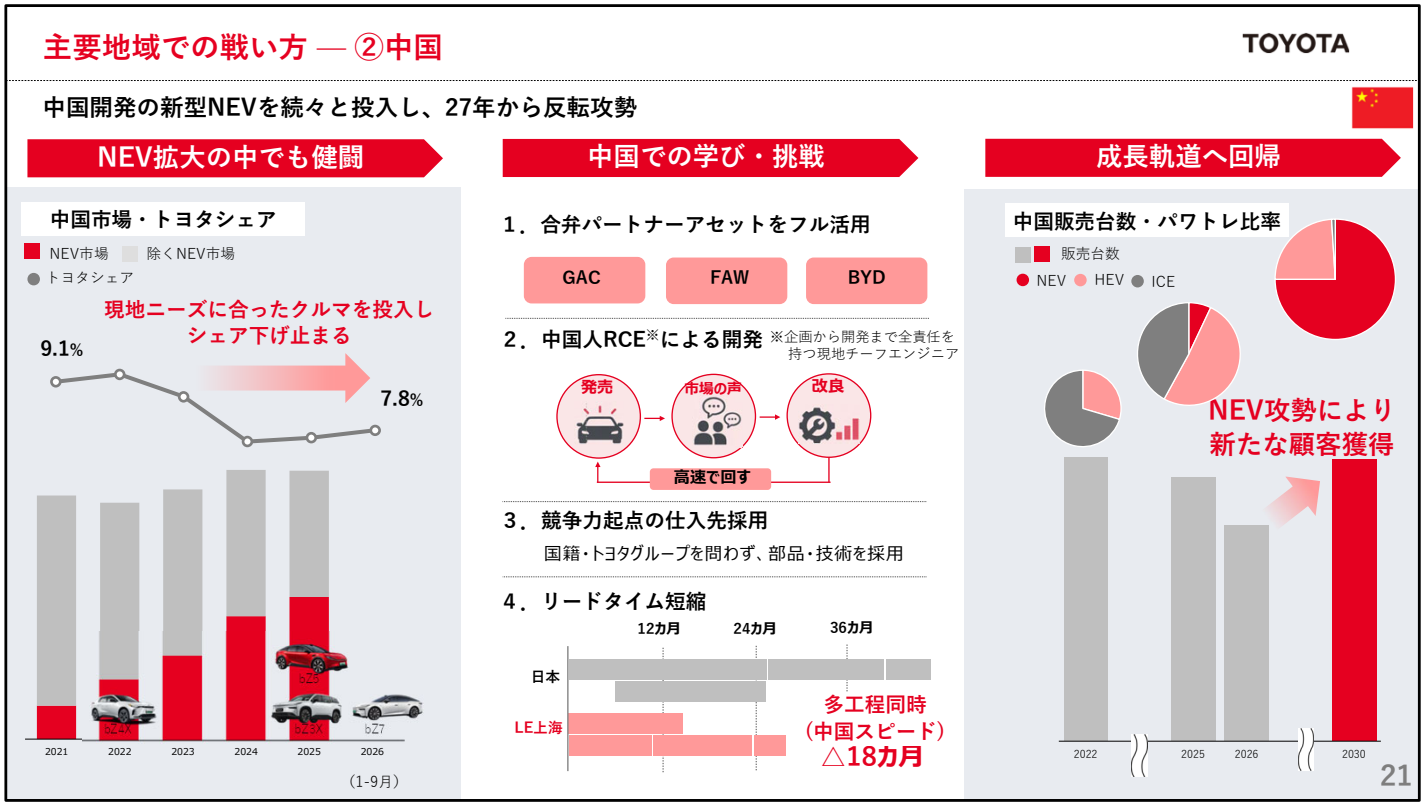


主要地域での戦い方についてお話しします。

北米では、これまでの地道な取り組みの結果、
強固な事業基盤の構築が図れています。

従業員の高い定着率と稼働率の下、
HEVを中心とした旺盛な需要により、
業界最低のインセンティブ額と在庫日数の中、
販売店との強い信頼関係で、
昨年は過去最高の販売台数を達成しています。

26年3月期の所在地利益は関税影響により赤字となりましたが、
こうした基礎力の高さから、
この第２四半期には黒字に回復しています。
今後も、需要旺盛なハイブリッド電池の増産と、
生産車種の再編を通じた外部流出コストの大幅低減、
ロボット導入による自動化等を進め、
力強い成長軌道に戻していきます。



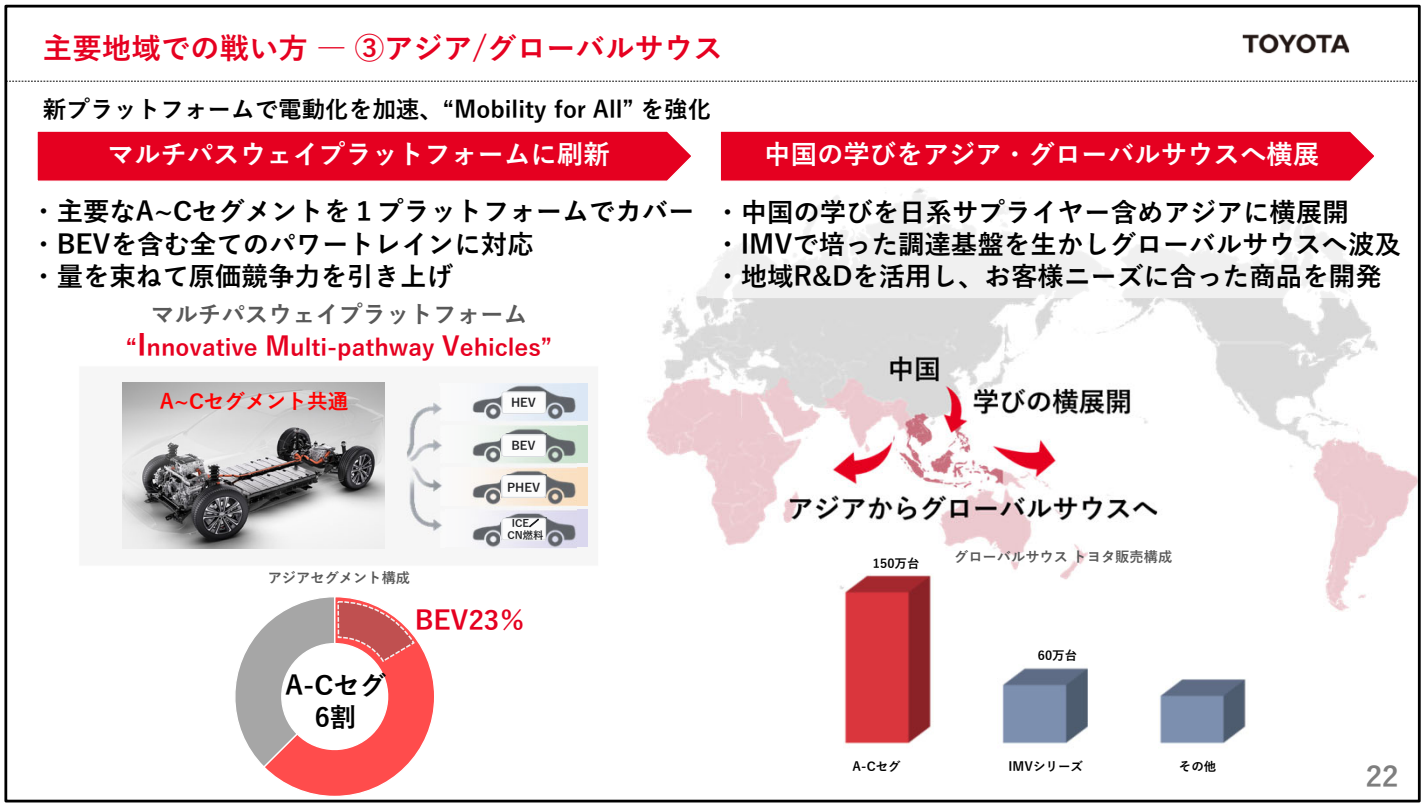
中国では、新エネ車市場が急拡大する中、
現地ニーズに合った商品を投入し、シェアは下げ止まり、
足元では底堅く推移しています。

この基盤を生かし、新エネ車でもお客様を広げていくため、
合弁パートナーの力をフルに活用し、
現地のチーフエンジニアを中心に、
市場の声を企画・開発・改良へ素早く反映していきます。

部品調達も競争力を起点に、国籍・グループ会社等を問わず、
最適な部品・技術を採用します。

さらに、こうした学びを生かし、
2027年９月に稼働予定のレクサス上海では、
開発工程を同時並行で進め、開発期間を18カ月短縮します。

来年から、「With China、For China」で開発した
競争力の高い新エネ車を続々と投入し、
新たなお客様を獲得しながら、再び成長を加速させていきます。

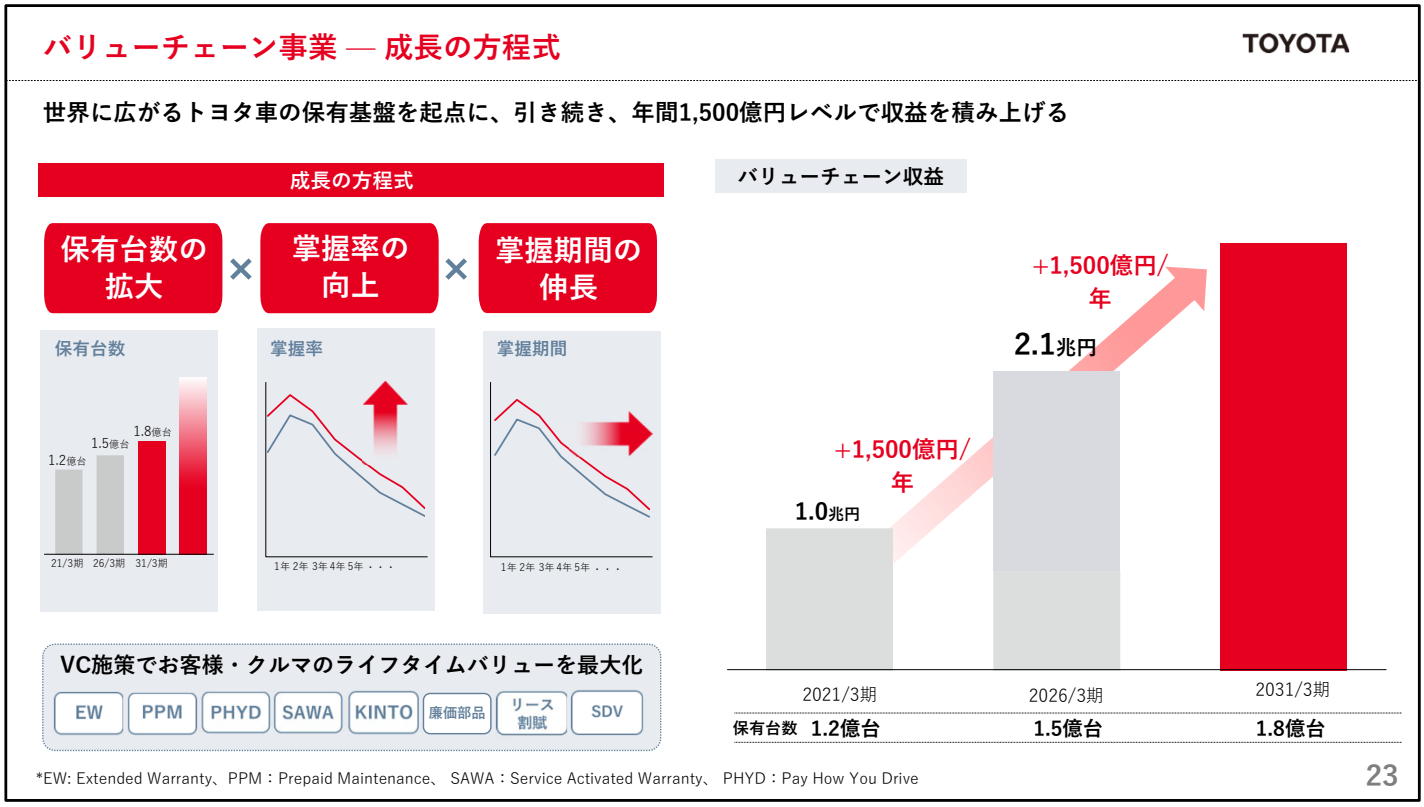


アジアでは、次世代の電動化戦略の基盤となるマルチパスウェイ・プラットフォームへの刷新を進め、Mobility for Allを強化します。

マルチパスウェイプラットフォームは、市場の中核である
A・B・Cセグメントの全てを１プラットフォームで
カバーするだけでなく、BEVに加え、
HEVやカーボンニュートラル燃料など、
多様なパワートレインにも対応できる、まさに
Innovative Multi-pathway Vehiclesのためのプラットフォームとなります。

アジアでは、BEVの比率が高まる一方、引き続き、
多様なパワートレインの需要も強くあります。
こうした需要に機動的に対応するとともに、市場の６割を占める車種を
群でカバーし、量を束ねることで、コスト競争力を高めていきます。
また、モデル展開に当たっては、中国での学びを取り込み原価競争力を
一気に引き上げます。

さらに、HiluxなどのIMVシリーズのように、世界最適の調達基盤を構築した経験を生かし、アジアからグローバルサウスに広げてまいります。
地域R&Dを使って、クルマのシルエットはそれぞれの地域ニーズにあった
良い商品を開発していく一方で、ベースとなるプラットフォームは、
グローバルサウス全体の150万台で束ねます。
各地域の需要に合った電動車を、競争力ある価格で提供し、
アジアを中心としたグローバルサウス市場を
しっかりと守り抜いていきます。

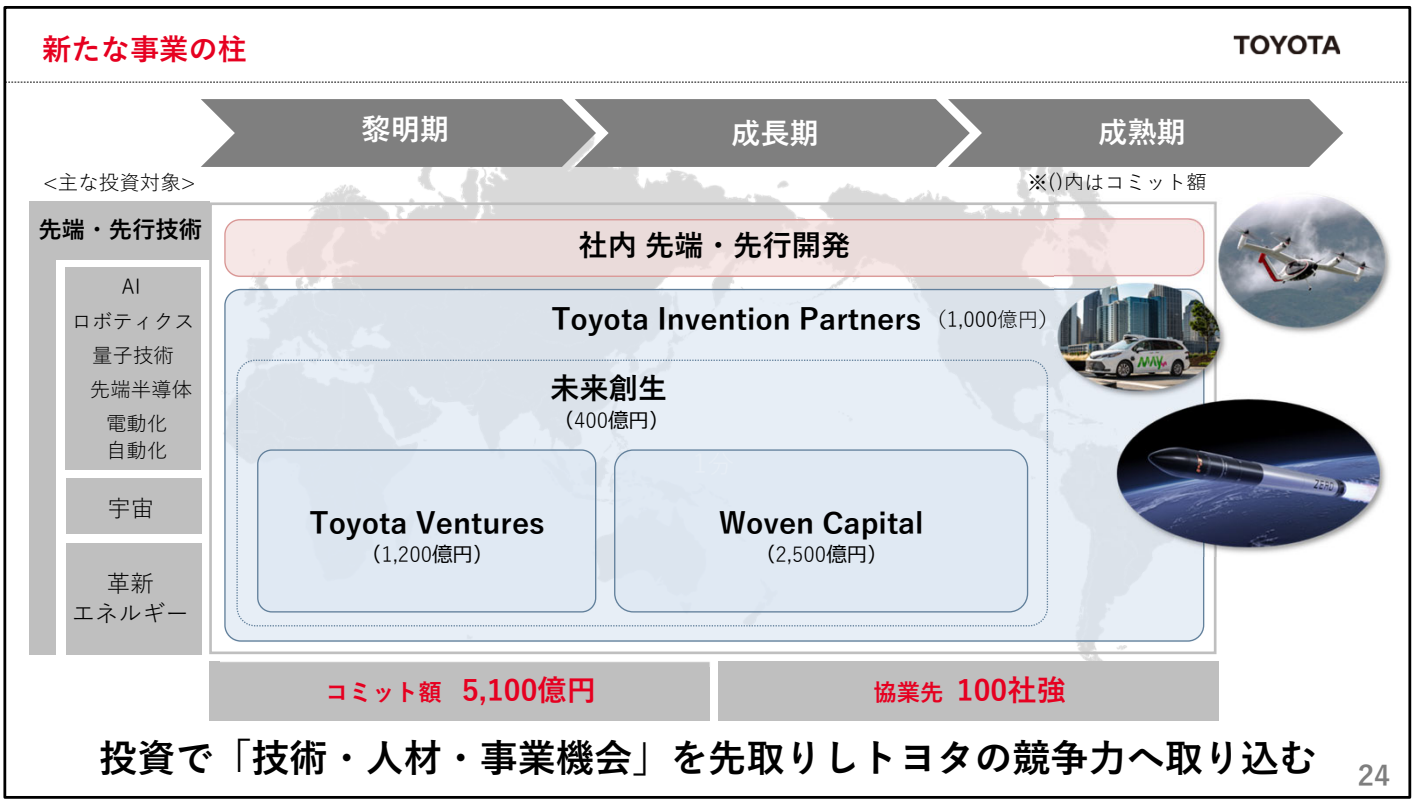


続いて、バリューチェーン事業です。

足下は２兆円を超えるレベルまで事業拡大させることができました。
そのけん引役は、世界で1.5億台の保有です。
これは、長年かけて築いてきた、
トヨタならではの資産であり、
まだ大きな成長余地があります。

引き続き、新車販売を伸ばして保有台数増を図りながら、
補給部品・メンテナンス、リース・割賦など、
お客様のカーライフ全体で接点を広げ、
お客様との繋がりをより太く・長くしていきます。
そして、コネクティッドサービスなどを通じて、
2巡目、3巡目のビジネスにもつなげていきます。

保有台数、掌握率、掌握期間の3つを伸ばすことで、
引き続き年間1,500億円レベルの成長を積み上げ、
2030年には、さらに1兆円の上積みを目指していきます。

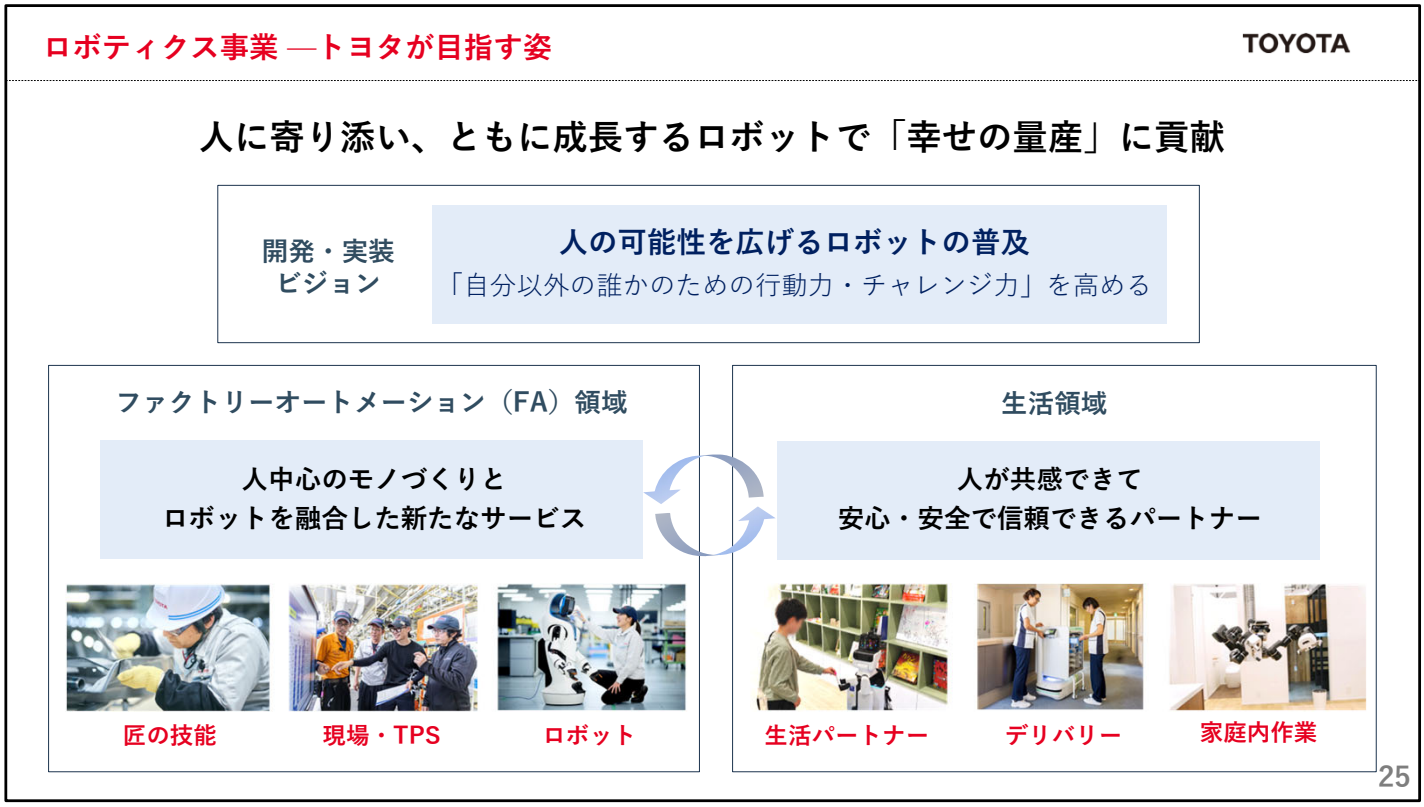


続いて、モビリティカンパニーに向けた種まきについてお話します。

トヨタでは、社内の先端・先行開発だけでなく、
Woven Capital、Toyota Ventures、Toyota Invention Partners、
さらには外部ファンドなどを通じて、黎明期・成長期・成熟期という
幅広いステージのスタートアップ企業にアンテナを張り、
自動車という枠にとらわれず、AI、ロボティクス、宇宙、
革新エネルギーなど、世界中から将来有望な技術や
ビジネスシーズを探索しています。

現在、約5,100億円の資金枠で活動を進めており、
足下での協業先は100社を超える規模になっています。

そして、こうした活動を通じて見出してきた技術・ノウハウを、
トヨタが培ってきた技術や現場力と組み合わせ、
新たな事業へとつなげていきます。
その一つとして、具体的に動き始めているのが、
ロボティクス事業です。



ロボティクスでトヨタが最も大切にしているのは、
人の可能性を広げていくことです。

AIやロボットは、人を置き換えるのではなく、
人の能力を拡張するためにあります。
ロボティクス事業においても、
「自分以外の誰かのために行動、チャレンジする人を助ける」ことで、
豊かな暮らしに貢献したく考えています。

ファクトリーオートメーション、FAの領域では、匠の技能やTPSに、
ロボットやAIの技術を融合し、人とロボットが、教え合い、助け合う。
そんな新しいモノづくりの実現を目指しています。

そして、ウーブンシティにおけるロボットの実装も加速させ、
工場で鍛えた技術や知見を、生活領域にも広げていきます。

工場から暮らしまで、人に寄り添い、
ともに成長するロボットを通じて、
「幸せの量産」を目指していきます。



トヨタのFA事業は、単にロボットを生産するものではありません。
ロボットを活用した「作業現場の生産性向上」と
「働く人のやりがい向上」が目的です。

ロボティクス事業を勝ち筋に持っていく上で、
トヨタには多くの強みがあります。
まずは「トヨタ生産方式、TPS」です。
徹底的にムダをなくしたうえで自動化することが、
ロボティクス実装の1丁目1番地であり、それは、ロボットを通じた
トヨタ生産方式のデジタル化と自動化を意味します。

次が「多様な現場」です。
トヨタでは、世界60の工場で、1.8万人の匠技能者が日々改善に
取り組んでいます。他の追随を許さない、こうした現場の良質な
データを活用し、ロボットの進化を一気に進めます。

そして、QDRに優れる「ハードウェア」、
ロボットが効率よく匠の技を学ぶ「基盤モデル」。
これらが信頼性の高いロボットの開発・生産を支えます。

さらに、自動運転の開発で培ってきた
ソフトウェアプラットフォーム「Arene」の活用、
「工場管制プラットフォーム」の導入によって、
工場全体で効果的にロボティクスを実装することができます。
こうした強みこそが、他との差別化と併せた大きな競争力になります。



事業化に向けては、まずはインナー活用で、徹底的に鍛え上げ、
その上で、本格化させていきます。

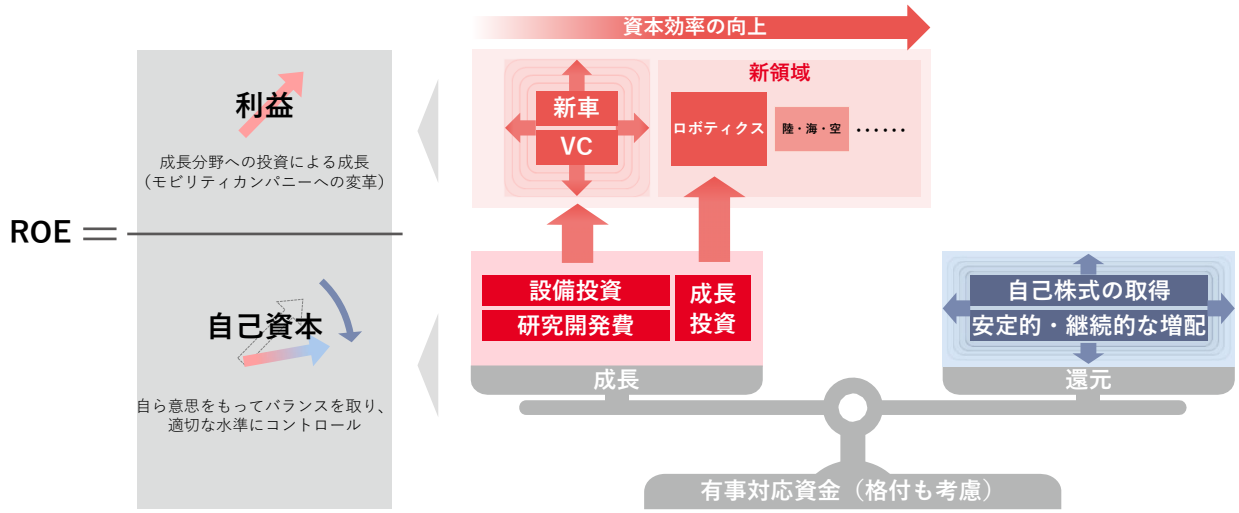
今後、トヨタのサプライチェーン全体で、
大規模なFA投資が見込まれています。
累計40万台規模のロボット導入ニーズ、
年間1兆円規模の老朽更新ニーズを、
「コスト」から新たな事業を育てる
「オポチュニティ」に転換させます。

このインナー需要を起点に、技術や人財を育て、
製造他社・他産業のお客様への外販、
更には、生活領域での事業化につなげてまいります。

2030年以降、売り上げを着実に伸ばしていけるよう、
１月１日付けで、全社直轄組織として
「トヨタロボティクス」を新たに立ち上げ、
事業の新たな柱に育てていきます。

モビリティカンパニーへの変革

ROEは、モビリティカンパニーへの変革の進捗を測る指標として、意思を持って自己資本をコントロールしつつ、持続的成長を実現



ここからは、資本戦略について、お話しします。

我々は、ROEをモビリティカンパニーへの変革の進捗を測る指標としてとらえています。

まず、分子である利益について、
新たに取り組むロボティクス事業では、
引き続き成長させていく既存事業の技術・アセットを
最大限活用することで、従来よりも大きなリターンを
実現してまいります。

一方、分母である自己資本については、
安定的・継続的な増配を前提とした
更なる株主還元を実施するとともに
適宜、機動的な自己株式の取得を行ってまいります。

成長と還元を両立させ、
自己資本を適正水準にコントロールし、
モビリティカンパニーへの変革を推進してまいります。
その過程でのキャピタル・アロケーションの考え方と
レベル感についてもお話ししたく思います。

TOYOTA

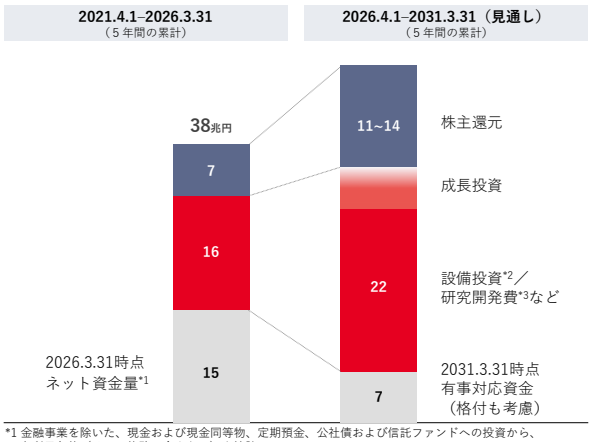
キャピタル・アロケーション

有事対応資金や財務健全性を確保した上で、投資を実施
株主還元は、安定的・継続的な増配を前提とし、余剰資金を機動的な自己株式の取得に活用

資金使途の検討方針

1. 有事資金の確保 ＋ 格付も考慮した財務健全性
2. 持続的な成長のための設備投資と研究開発費
3. モビリティカンパニーへの変革に向けた成長投資
4. 安定的・継続的な増配
5. 余剰資金を活用した、機動的な自己株式の取得

キャピタル・アロケーション



*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から、有利子負債（リース債務は含まない）を控除
*2 設備投資額はリース用車両および使用権資産を除く
*3 研究開発活動に係る支出額

29

資金使途については、
スライド左側記載の優先順位にて配分してまいります。

2026年3月期までの過去5年間においては、
総額38兆円を原資とし、
設備投資・研究開発費等に16兆円、
株主還元に7兆円配分いたしました。

今後5年間においては、有事の備えとして
ネット資金量7兆円を確保のうえ、
設備投資・研究開発費等に22兆円、
また、機動的な成長投資のための枠を確保のうえ、
株主還元については11~14兆円を配分していくことを
予定しております。

このようにして、成長へ向けた投資と株主還元を両立させ、
企業価値を持続的に高めていきます。

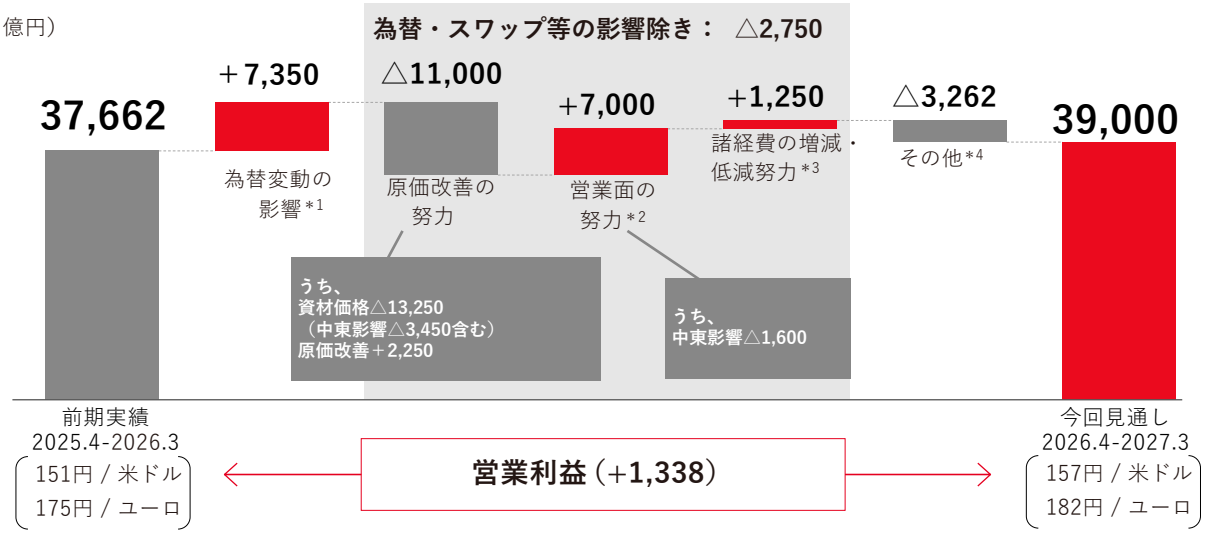
以上で説明を終わります。

皆様の益々のご支援をよろしくお願い申し上げます。
ご清聴ありがとうございました。

（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	
輸出入等の外貨取引分	+5,850
- 米ドル	+2,750
- ユーロ	+850
- その他通貨	+2,250
海外子会社の営業利益換算差ほか	+1,500

*2 内訳	
台数・構成	+200
バリューチェーン	+1,500
- 金融事業	+650
- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+850
その他	+5,300

*3 内訳	
労務費	△2,100
減価償却費	△1,800
研究開発費	△700
経費ほか	+5,850

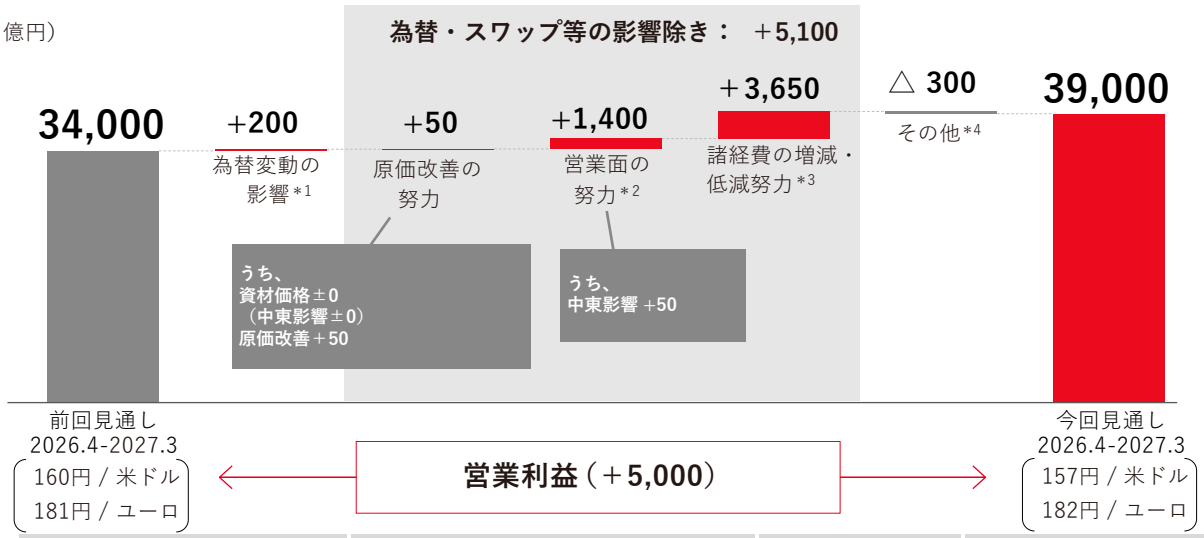
*4 内訳	
スワップ等の評価損益	△1,100
未実現損益の調整	△1,650
その他	△512

30

（ご参考）連結営業利益見通し増減要因（前回差）

TOYOTA

（単位：億円）



前回見通し
2026.4-2027.3
160円 / 米ドル
181円 / ユーロ

営業利益（＋5,000）

今回見通し
2026.4-2027.3
157円 / 米ドル
182円 / ユーロ

*1 内訳	
輸出入等の外貨取引分	±0
- 米ドル	△1,150
- ユーロ	+100
- その他通貨	+1,050
海外子会社の営業利益換算差ほか	+200

*2 内訳	
台数・構成	+800
バリューチェーン	+250
- 金融事業	±0
- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+250
その他	+350

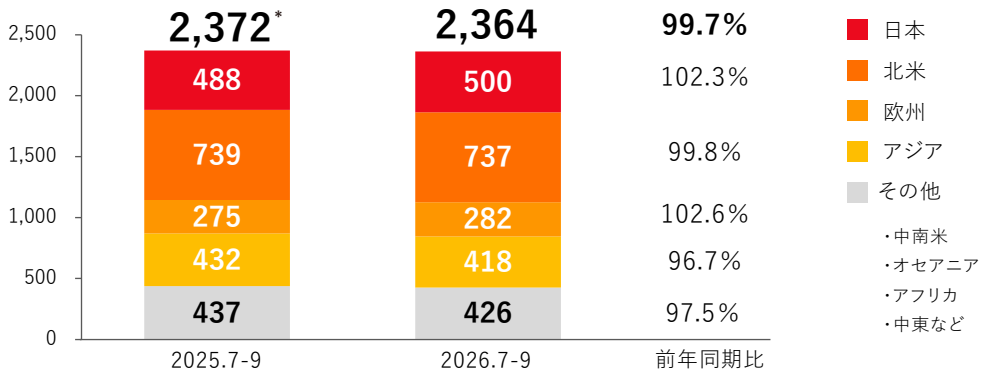
*3 内訳	
労務費	+250
減価償却費	±0
研究開発費	±0
経費ほか	+3,400

*4 内訳	
スワップ等の評価損益	△150
未実現損益の調整	±0
その他	△150

（ご参考）連結販売台数（3ヶ月）

TOYOTA

（単位：千台）



ご参考（小売）

トヨタ・レクサス販売台数	**2,624**	**2,507**	**95.6%**
電動車[比率]	1,207 [46.0%]	1,401 [55.9%]	116.1%
内、HEV	1,102	1,212	110.0%
PHEV	51	72	141.3%
BEV	54	117	215.5%
FCEV	0	0	89.8%
グループ総販売台数	**2,814**	**2,667**	**94.8%**

＊2025.7-9実績には、日野ブランド車（連結販売台数 25千台、グループ総販売台数 27千台）を含む

32

（ご参考）連結決算要約（3ヶ月）

TOYOTA

（単位：億円）

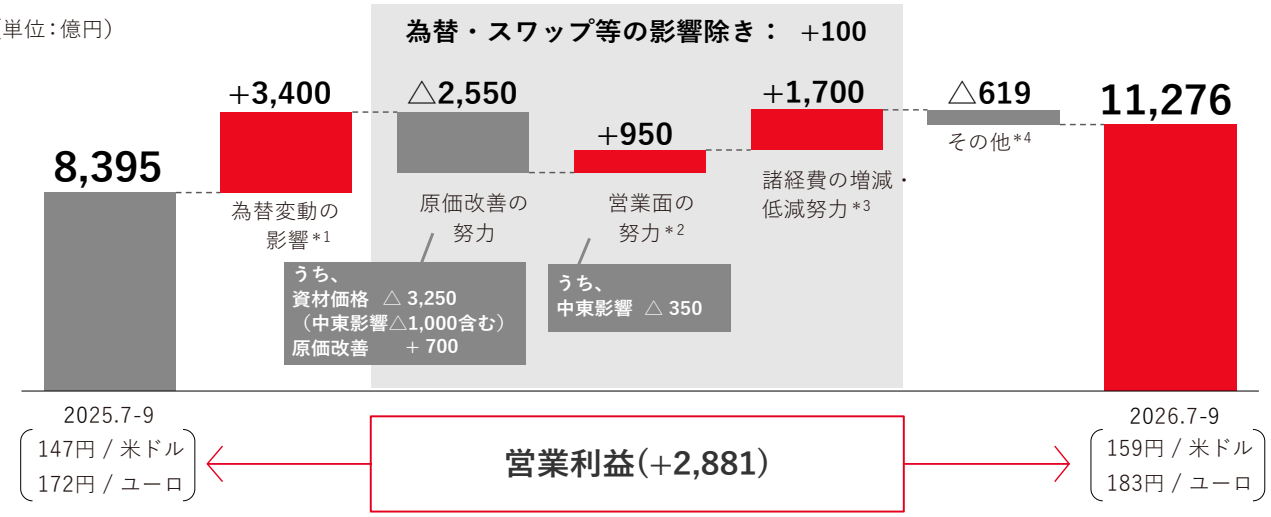
		2025.7-9	2026.7-9	増減
営業収益		**123,774**	**134,370**	**+10,596**
営業利益		**8,395**	**11,276**	**+2,881**
営業利益率		6.8%	8.4%	
営業外損益		3,864	△1,371	△5,235
持分法による投資損益		1,315	1,476 *	＋160
税引前利益		**12,259**	**9,905**	**△2,354**
親会社の所有者に帰属する当期利益		**9,320**	**7,594**	**△1,726**
当期利益率		7.5%	5.7%	
為替レート	米ドル	147円	159円	12円円安
	ユーロ	172円	183円	11円円安

＊ うち、日本1,114（前年同期比+243）、中国125（同△120）、その他235（同+37）

（ご参考）連結営業利益増減要因（3ヶ月）

TOYOTA

（単位：億円）



2025.7-9
147円 / 米ドル
172円 / ユーロ

営業利益(+2,881)

2026.7-9
159円 / 米ドル
183円 / ユーロ

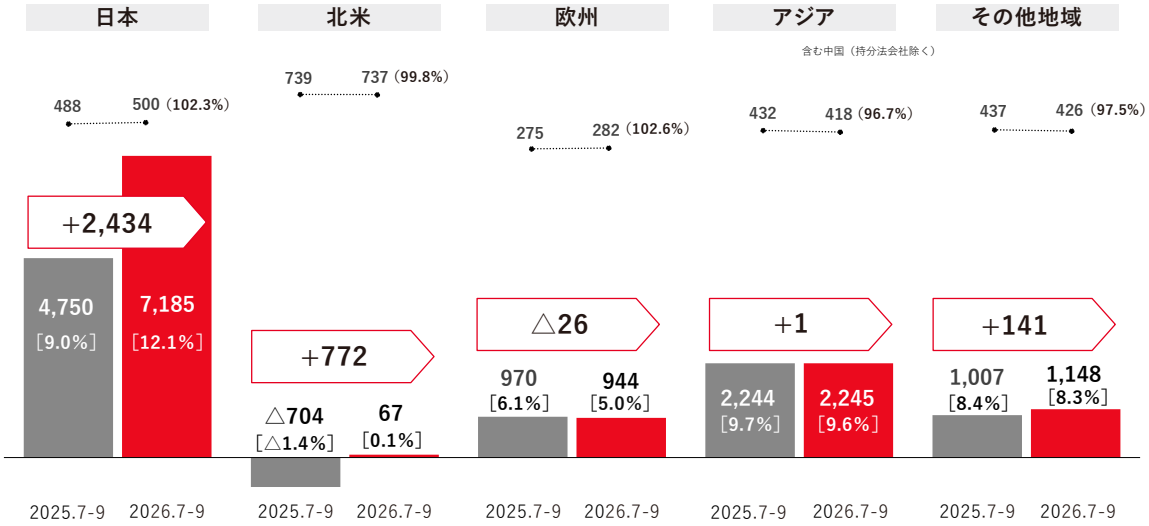
*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+2,550	台数・構成	△550	労務費	△500	スワップ等の評価損益	△546
- 米ドル	+1,400	バリューチェーン	+400	減価償却費	△350	未実現損益の調整	+120
- ユーロ	+250	- 金融事業	+150	研究開発費	△600	その他	△193
- その他通貨	+900	- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+250	経費ほか	+3,150		
海外子会社の営業利益換算差ほか	+850	その他	+1,100				

34

(ご参考)所在地別営業利益(3ヶ月)

TOYOTA

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)

4,721	7,132	△467	△192	1,037	1,119	2,285	2,288	1,078	1,084

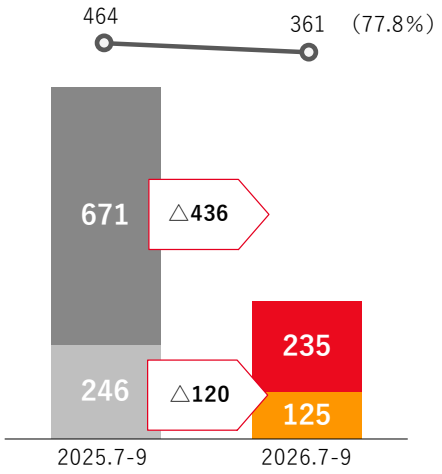
35

（ご参考）中国事業/金融セグメント（3ヶ月）

TOYOTA

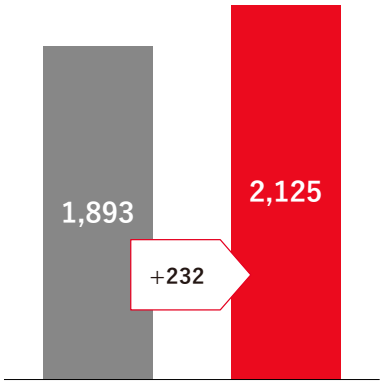
中国事業（ご参考）

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>



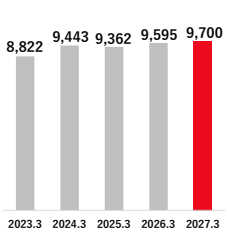
スワップなどの評価損益を含む営業利益（億円）

2,282	1,967

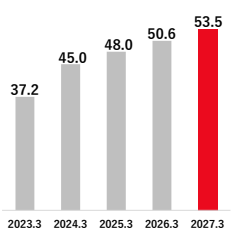
（ご参考）業績推移

TOYOTA

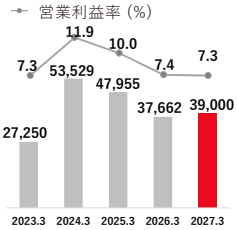
連結販売台数*1 （千台）



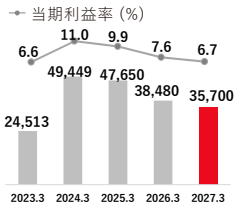
営業収益 （兆円）



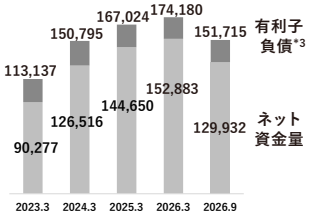
営業利益 （億円）



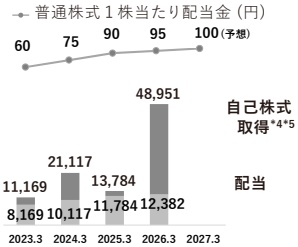
親会社の所有者に帰属する当期利益 （億円）



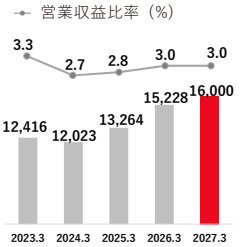
総資金量*2 （億円）



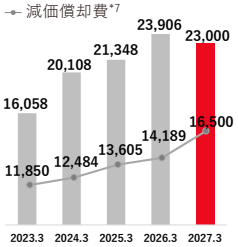
総還元額 （億円）



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

*3 リース債務は含まない

*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

見通し

（ご参考）台数見通し

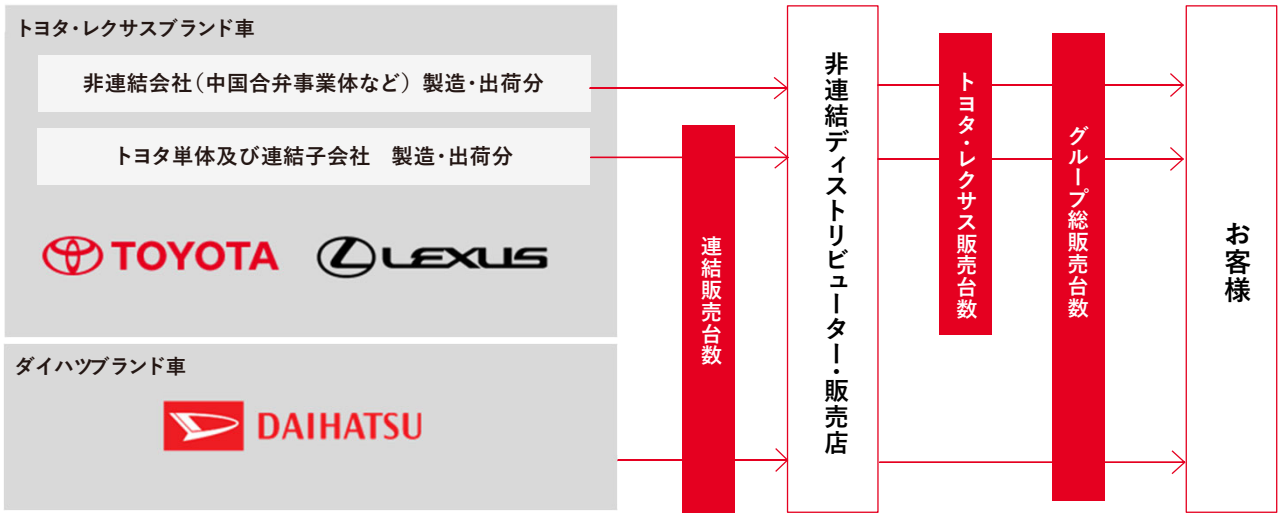
TOYOTA

（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	3,450	3,400	△50	3,242
		海外	6,550	6,400	△150	6,651
		合計	10,000	9,800	△200	9,893
	販売 *1（小売）	国内	1,500	1,550	+50	1,475
		海外	9,000	8,750	△250	9,003
		合計	10,500	10,300	△200	10,477
グループ総販売（小売）*1			11,180 *2	10,990 *2	△190	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*



*　一部例外的に、上記フローに当てはまらないケース有り

39