2027年３月期 第２四半期決算



2026年11月５日
トヨタ自動車株式会社

LEXUS NX

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

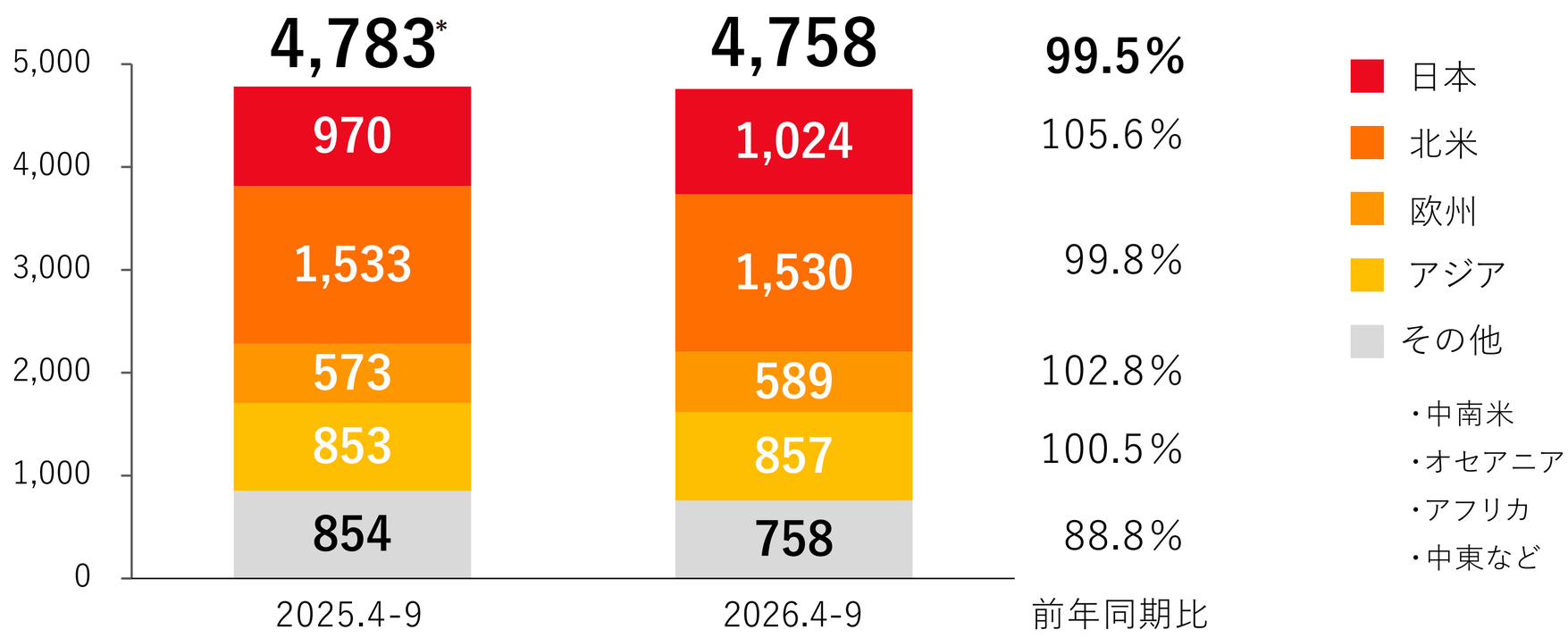
株主還元

- 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

2027年３月期 第２四半期 実績

連結販売台数（6ヶ月累計）

（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**

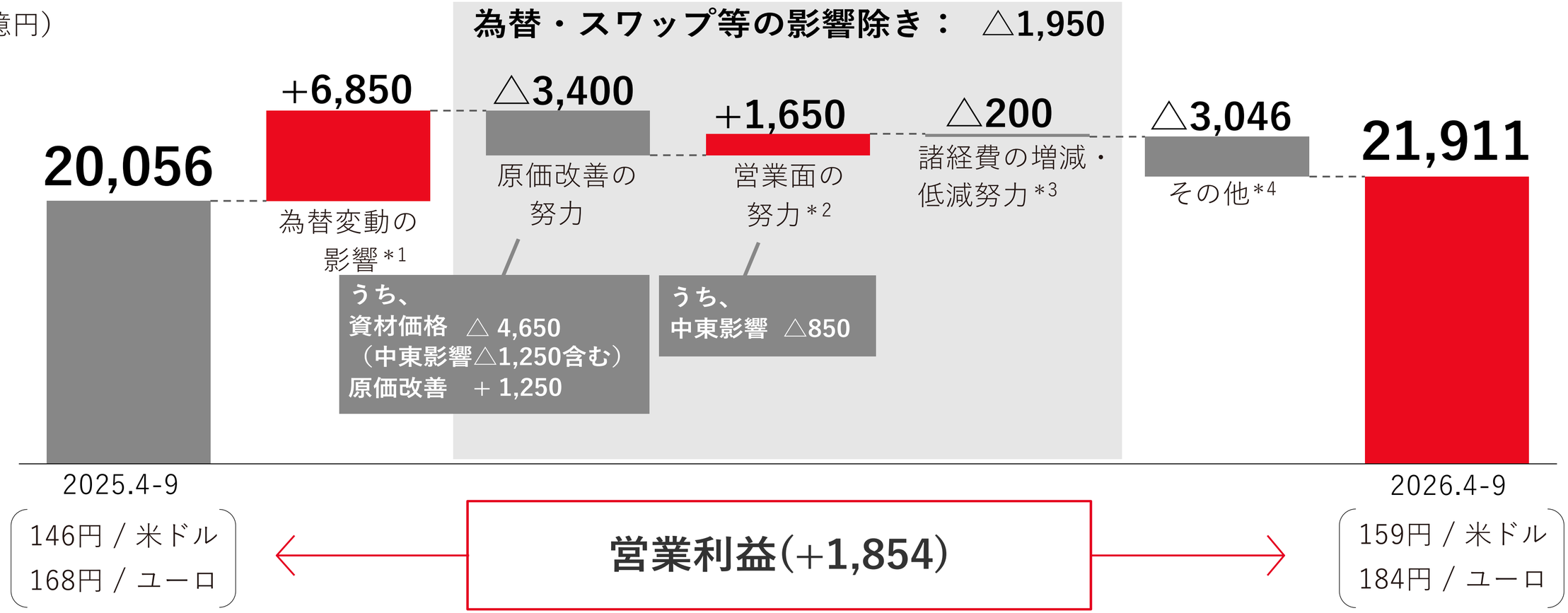
連結決算要約（6ヶ月累計）

（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）

連結営業利益増減要因（6ヶ月累計）

（単位：億円）



*1 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+5,900
- 米ドル	+3,400
- ユーロ	+850
- その他通貨	+1,650
海外子会社の営業利益換算差ほか	+950

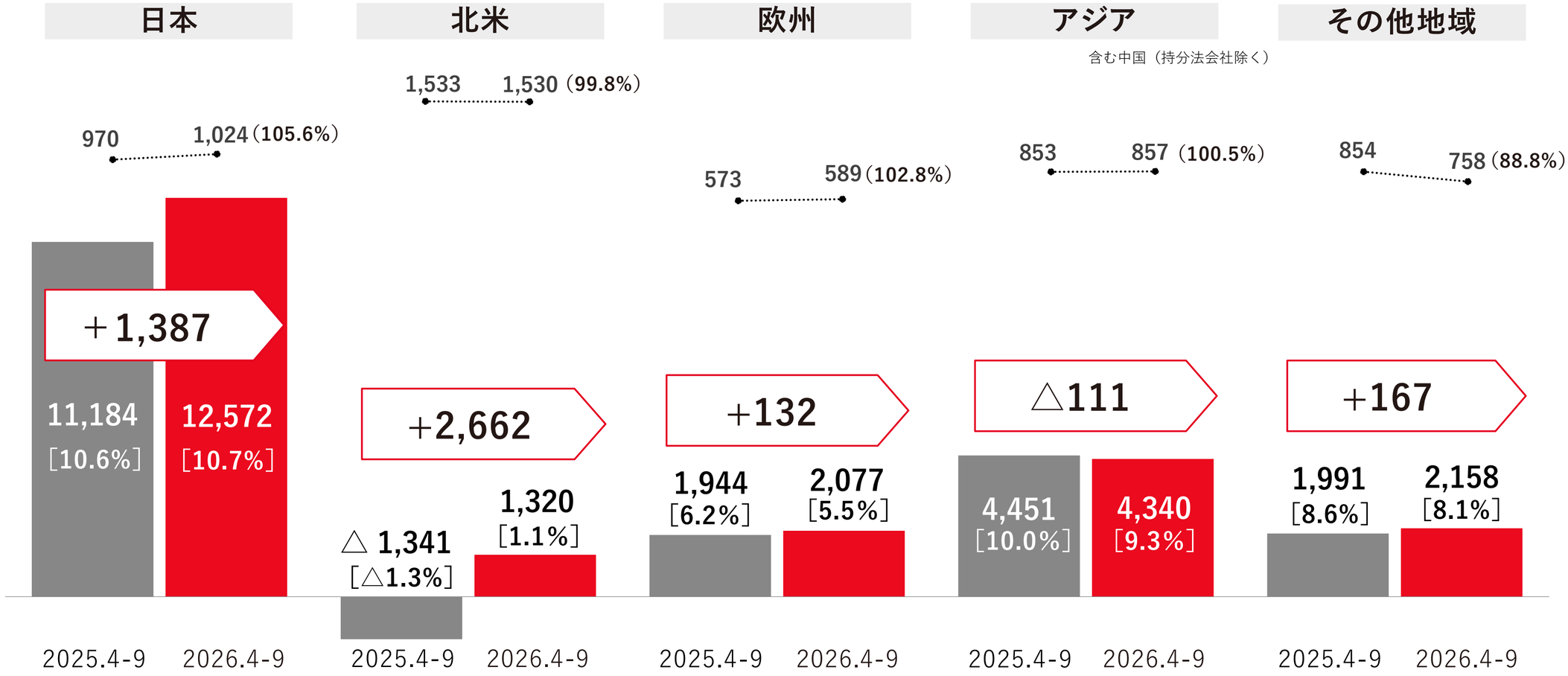
*2 内訳	
台数・構成	△1,150
バリューチェーン	+700
- 金融事業	+200
- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+500
その他	+2,100

*3 内訳	
労務費	△1,050
減価償却費	△750
研究開発費	△950
経費ほか	+2,550

*4 内訳	
スワップ等の評価損益	△430
未実現損益の調整	△2,363
その他	△253

所在地別営業利益(6ヶ月累計)

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）



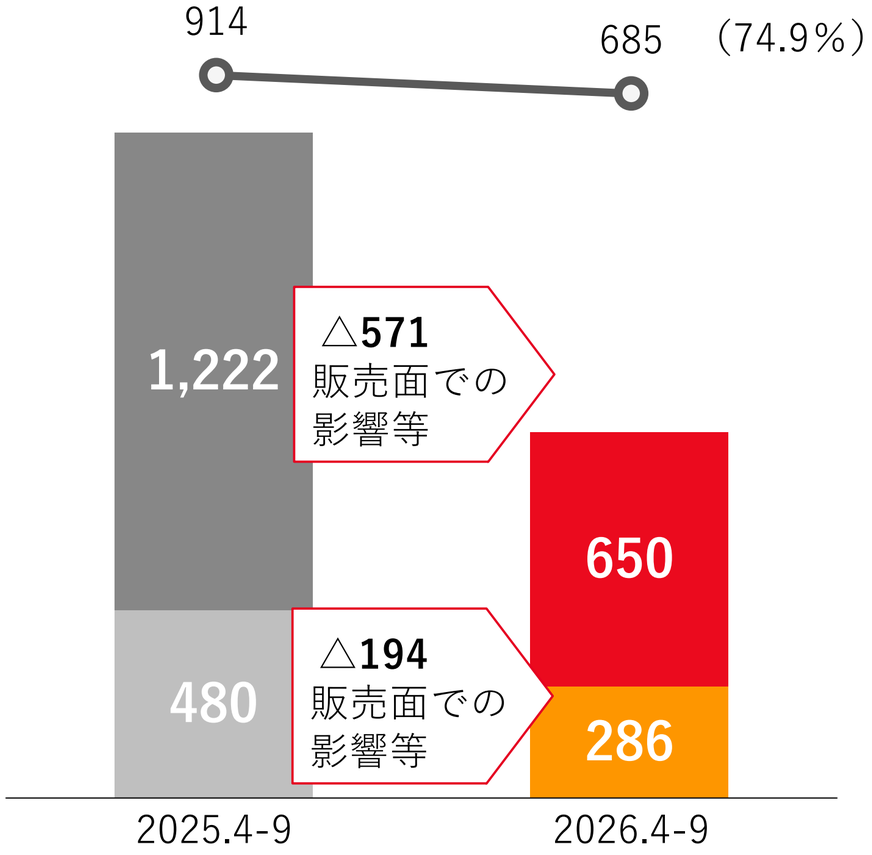
金利スワップ取引などの評価損益を含む営業利益（億円）

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

中国事業/金融セグメント（6ヶ月累計）

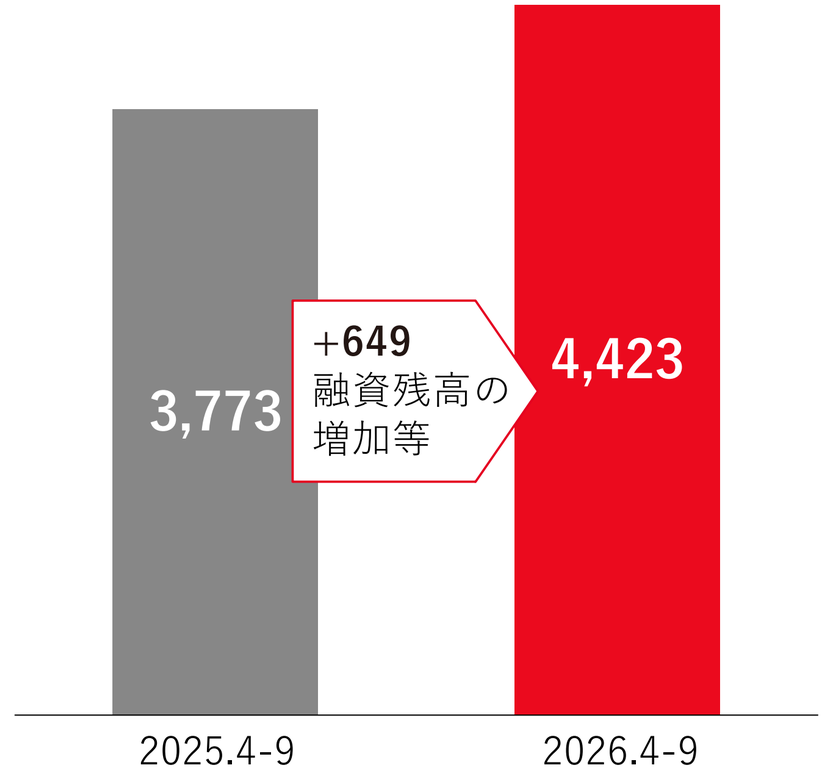
中国事業（ご参考）

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>



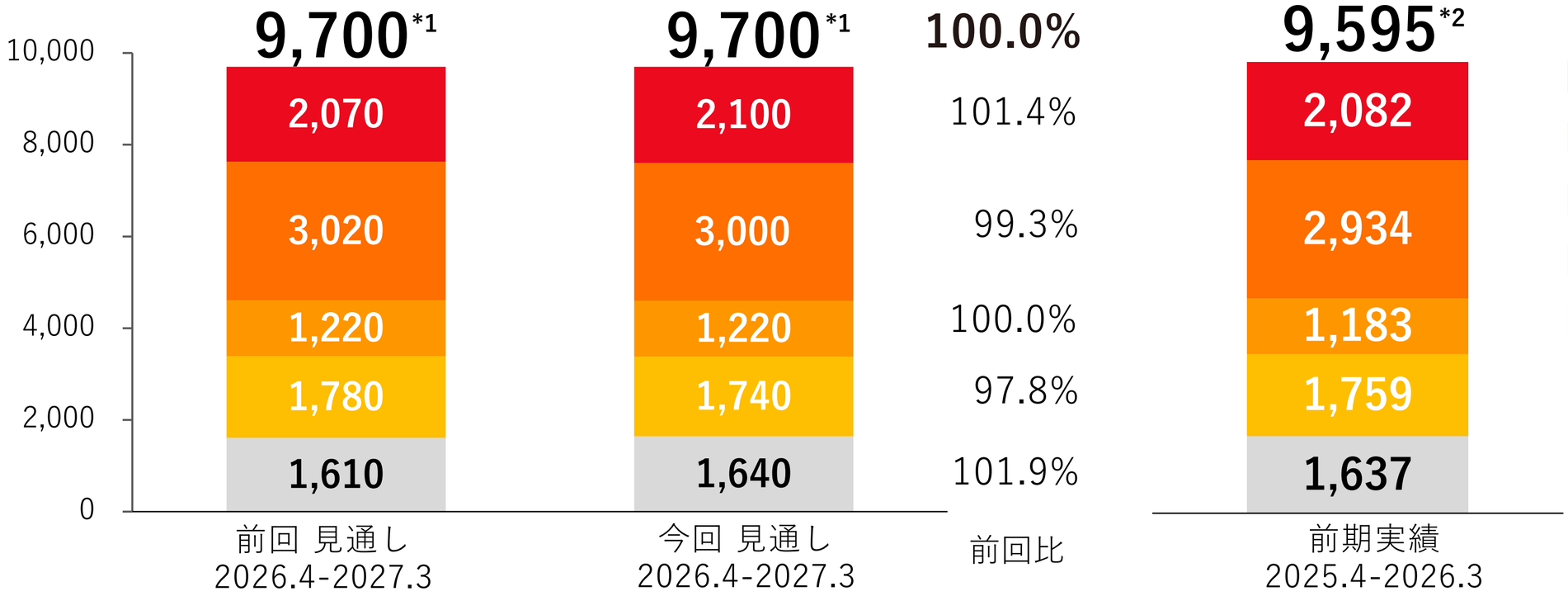
スワップなどの評価損益を含む営業利益（億円）

4,504	4,723

2027年３月期 見通し

連結販売台数見通し

（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）**

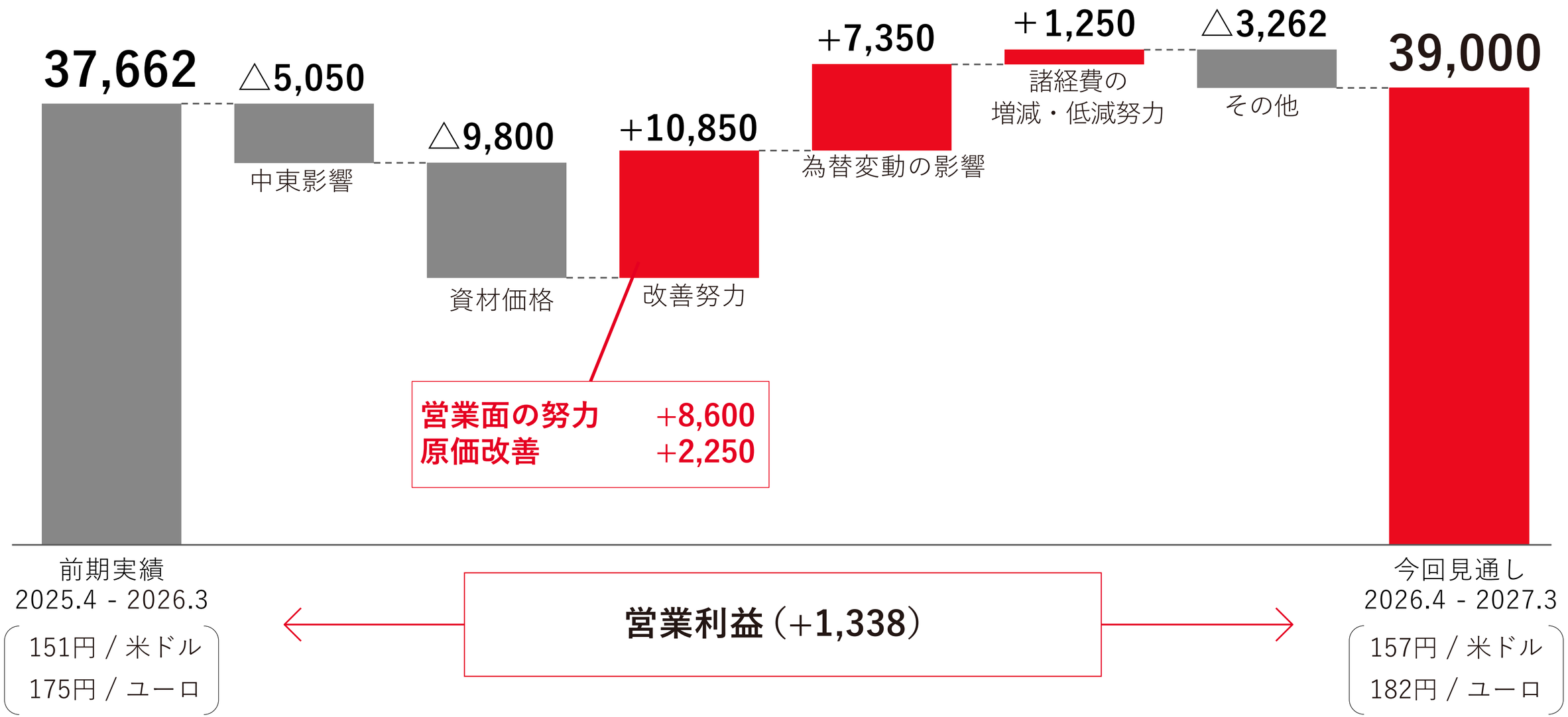
***2　2026.3期 実績には、日野ブランド車（連結販売台数 104千台、グループ総販売台数 109千台）を含む**

連結決算見通し要約

（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
為替レート ユーロ	181円	182円	1円円安	175円

連結営業利益見通し増減要因（前期差）

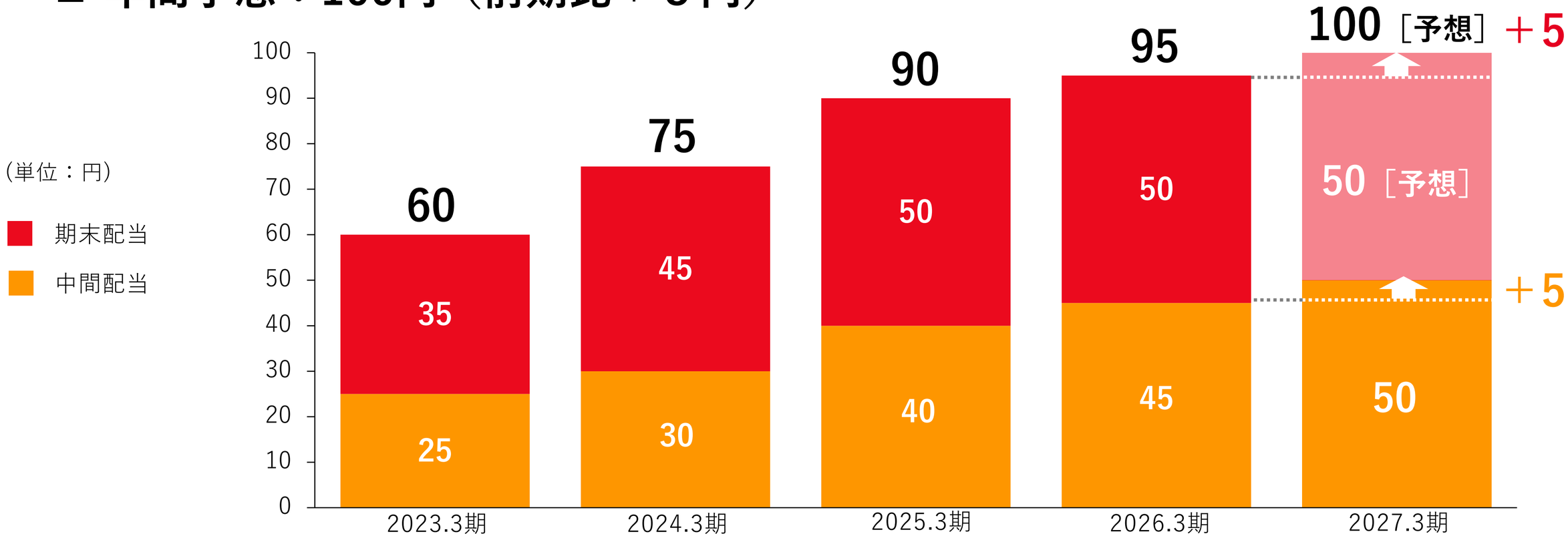
（単位：億円）



株主還元

配当・配当予想

- 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）

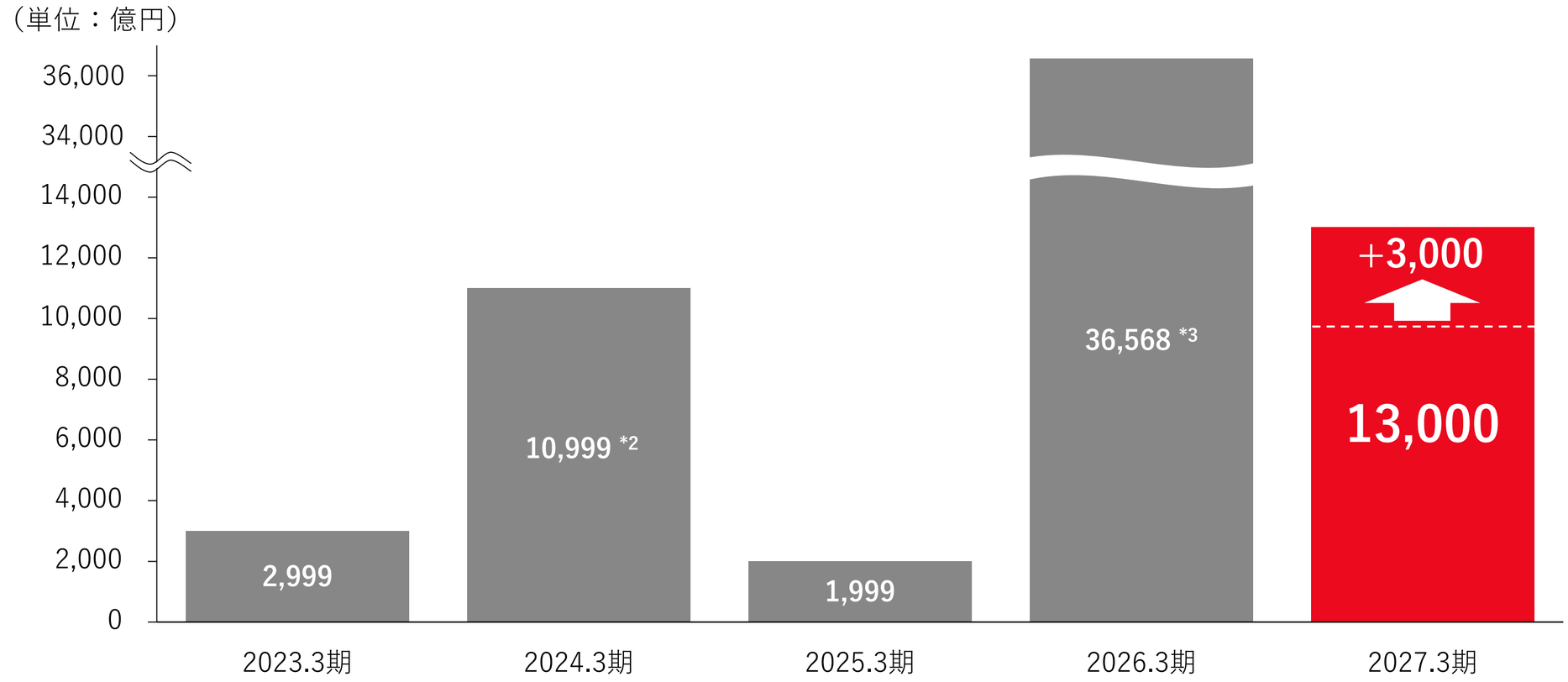


中間	配当総額（億円）	3,421	4,054	5,259	5,865	5,889
年間	配当総額（億円）	8,169	10,117	11,784	12,382	-

自己株式取得

- 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

事業構造改革の進捗について

成長の全体像 — モビリティカンパニーへのモデルチェンジ

TOYOTA

・「商品軸・地域軸経営」をブラさず、新車・バリューチェーン事業の成長を加速
・クルマづくりで培ってきた強みを生かしてロボティクスなど新たな事業領域へ進出

新車事業 × バリューチェーン事業 ＋ ロボティクス

新車事業

- 商品力・ブランド力の向上
  技術の弾込め
- 需要拡大を支える供給力
  モノづくり革新
- 原価競争力の向上
  事業の構造改革

バリューチェーン事業

お客様基盤の拡大

お客様の価値向上

2026/3期
販売台数1,050万台
営業利益3.8兆円

商品ラインアップ
5ブランド戦略
グローバル・フルラインアップ
マルチパスウェイ

VCサービス・SDV
機能アップグレード
ワンストップサービス
（メンテナンス・金融・保険）

「商品軸・地域軸」経営の基盤

ロボティクス

ファクトリーオートメーション（FA）1.0～3.0で実装加速
インナー需要起点に他産業/他領域へ展開

FA1.0
ルールベースロボットを軸とした自動化



FA2.0
生産物流システムの同期化・自動化



FA3.0
人とロボットの協働



新領域（宇宙・陸海空）

宇宙（ルナクルーザー・衛星通信）

陸海空（Lexus Journey／Joby）：お客様基盤・VCの広がり

ブレない軸 もっといいクルマづくり・町いちばん・Mobility for All・2050年CN・ヒト中心

そのための根幹 人財育成・現場中心

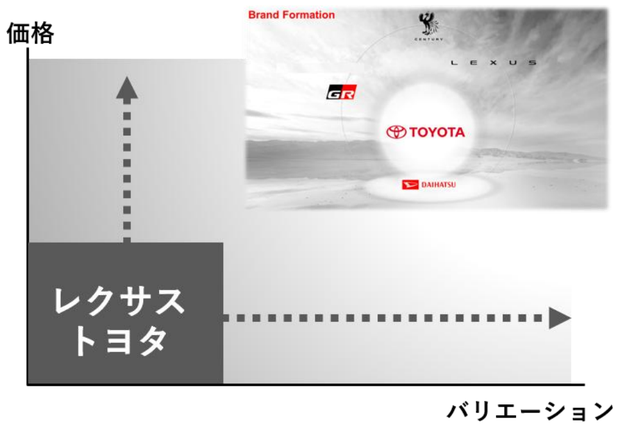
新車事業 — 稼ぐ力の引き上げ

TOYOTA

グローバルに幅広いお客様の需要に応えるため、しっかり作り、迅速にお届け

事業構造改革の進展

1．５ブランドによる商品価値向上



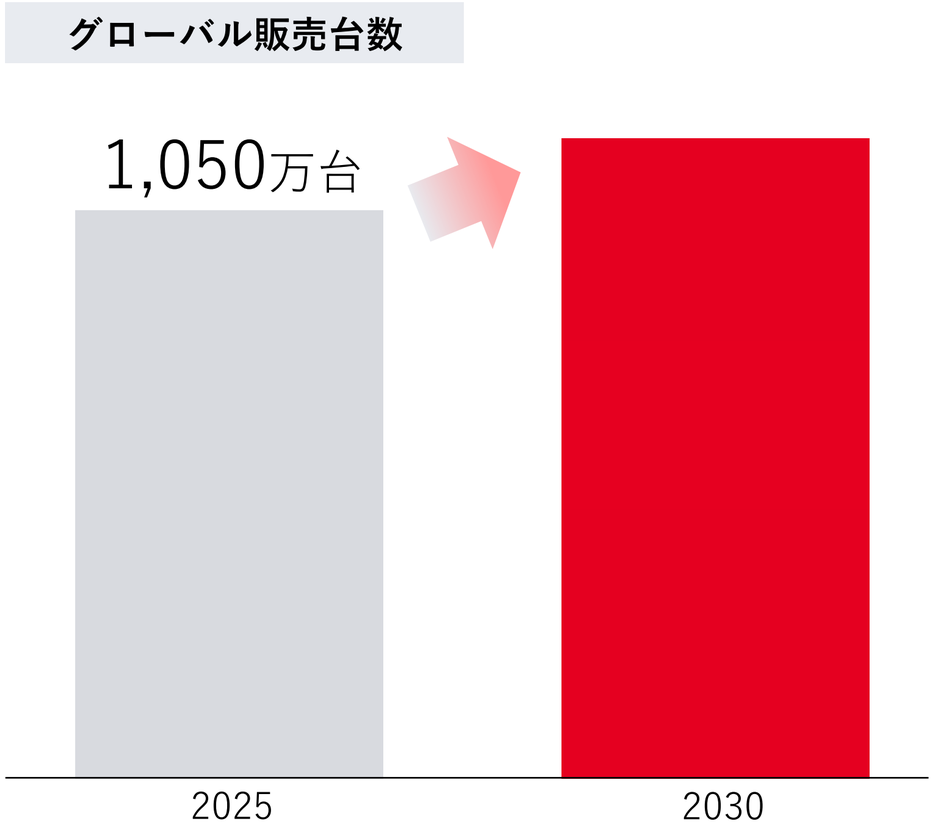
センチュリーを
筆頭とした
多様なクルマで
幅広いお客様
ニーズをカバー

2．稼ぐ力の引き上げ



生産能力のフル活用、
台当たり限界利益の
最大化へ

グローバル販売台数の伸長



電動車販売台数（万台）

26年	HEV 501	PHEV 27	BEV 46	FCEV 0.1
25年	HEV 462	PHEV 18	BEV 24	FCEV 0.1

主要地域での戦い方 — ①北米

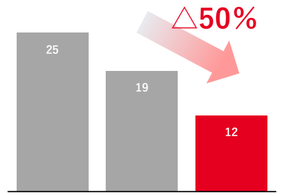
TOYOTA

北米所在地利益は関税影響により赤字転落も、商品、販売・生産オペレーションの強みを生かし、収益水準の回復を図る

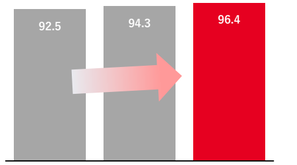
これまで高めてきた事業競争力

1．高い定着率と稼働率向上

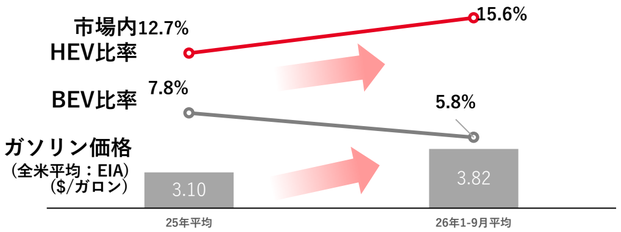
離職率（%）



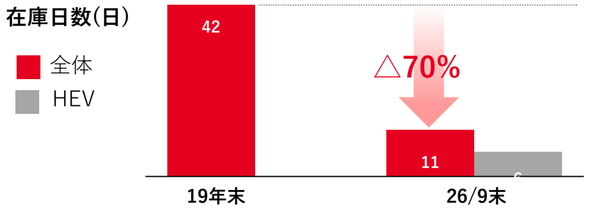
稼働率（%）



2．旺盛なHEV需要



3．在庫日数・インセンティブの低下



台当たりインセンティブ（指数）　100（20/3期）　△60%　40（26/3期）

さらなる収益力強化

1．北米でのHEV増産

・ノースカロライナ電池工場の稼働向上

2．タコマ生産をテキサス第２ラインへ移管



3．ロボット導入拡大による自動化推進



Frガラス車両搭載



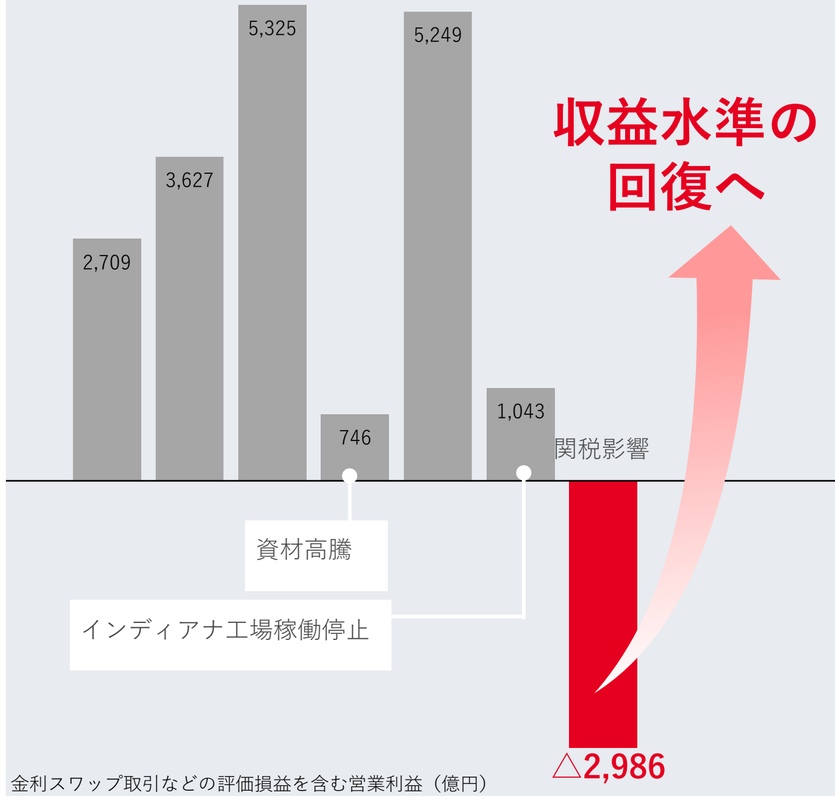
部品ピッキング

再び力強い成長軌道へ

北米所在地営業利益

※スワップ等評価損益を除く

（億円）



金利スワップ取引などの評価損益を含む営業利益（億円）

20/3	21/3	22/3	23/3	24/3	25/3	26/3
2,532	4,013	5,657	△747	5,063	1,088	△1,925

（期）

主要地域での戦い方 — ②中国

TOYOTA

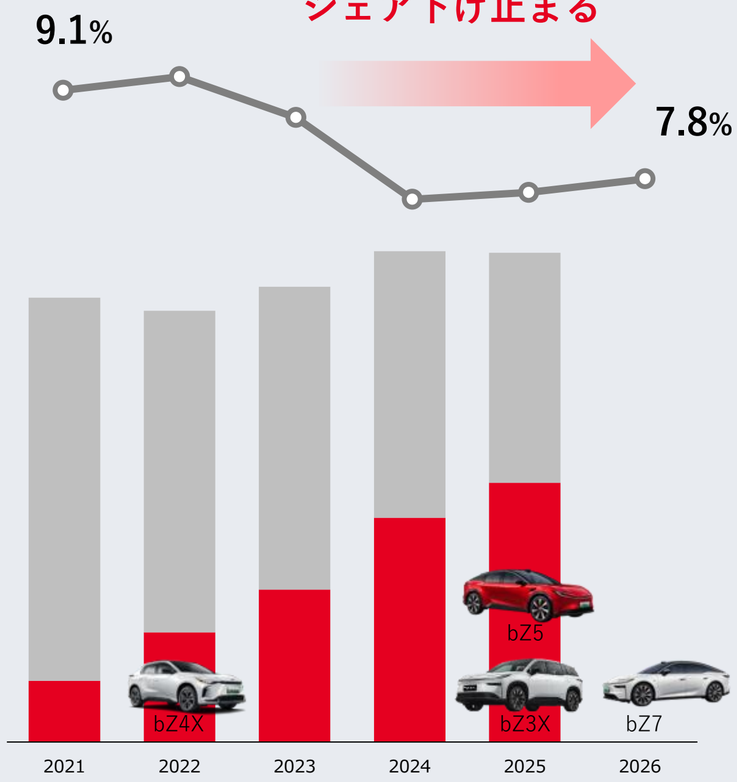
中国開発の新型NEVを続々と投入し、27年から反転攻勢

NEV拡大の中でも健闘

中国市場・トヨタシェア

NEV市場　除くNEV市場
トヨタシェア

現地ニーズに合ったクルマを投入し
シェア下げ止まる



（1-9月）

中国での学び・挑戦

1．合弁パートナーアセットをフル活用

GAC　FAW　BYD

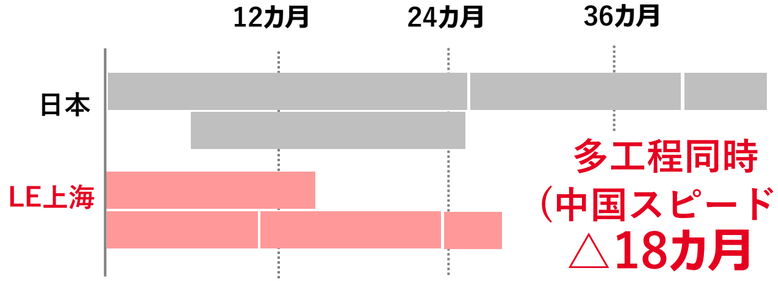
2．中国人RCE※による開発　※企画から開発まで全責任を持つ現地チーフエンジニア



3．競争力起点の仕入先採用

国籍・トヨタグループを問わず、部品・技術を採用

4．リードタイム短縮

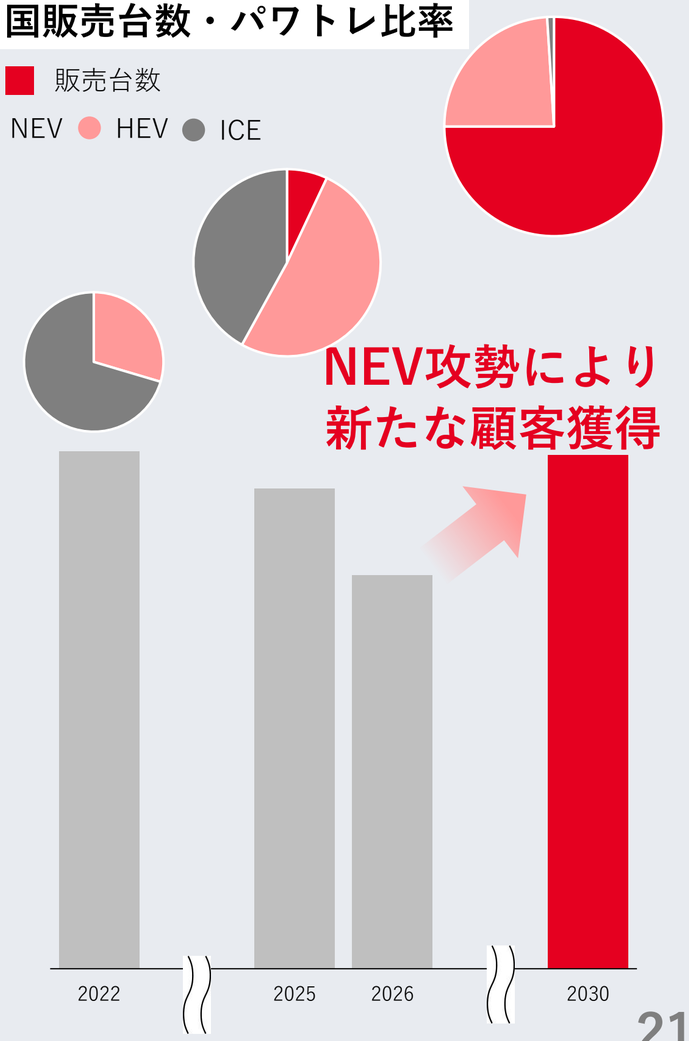


多工程同時
（中国スピード）
△18カ月

成長軌道へ回帰

中国販売台数・パワトレ比率

販売台数
NEV　HEV　ICE



NEV攻勢により
新たな顧客獲得

主要地域での戦い方 — ③アジア/グローバルサウス

TOYOTA

新プラットフォームで電動化を加速、“Mobility for All” を強化

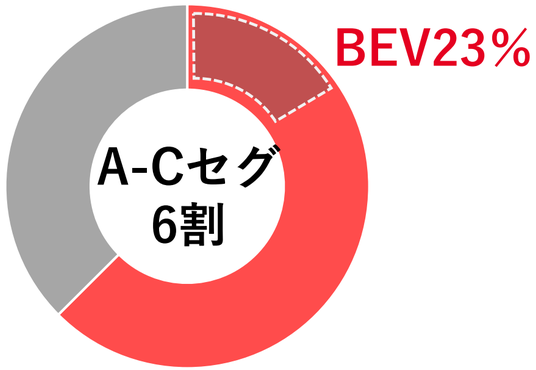
マルチパスウェイプラットフォームに刷新

- 主要なA~Cセグメントを１プラットフォームでカバー
- BEVを含む全てのパワートレインに対応
- 量を束ねて原価競争力を引き上げ

マルチパスウェイプラットフォーム
“Innovative Multi-pathway Vehicles”



アジアセグメント構成

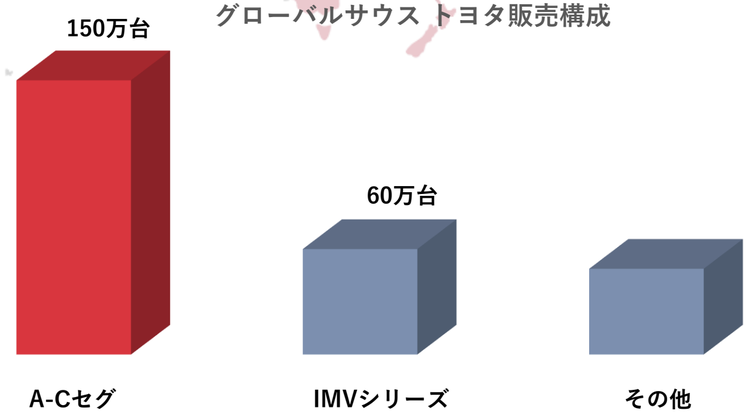


中国の学びをアジア・グローバルサウスへ横展

- 中国の学びを日系サプライヤー含めアジアに横展開
- IMVで培った調達基盤を生かしグローバルサウスへ波及
- 地域R&Dを活用し、お客様ニーズに合った商品を開発



グローバルサウス トヨタ販売構成



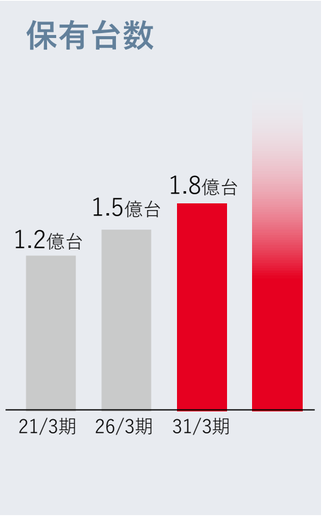
バリューチェーン事業 — 成長の方程式

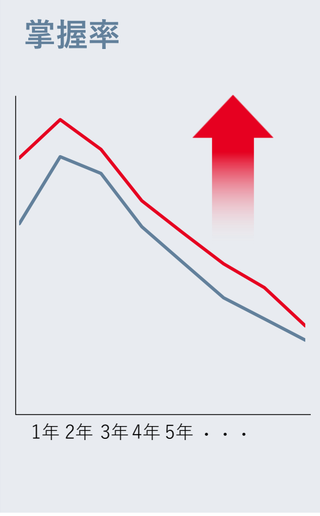
TOYOTA

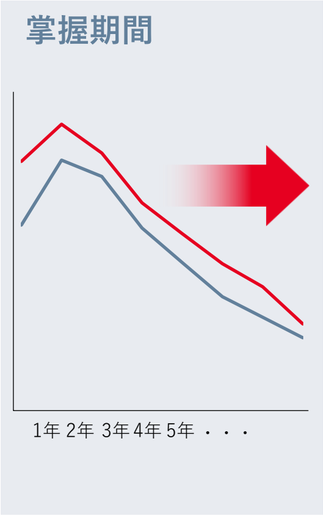
世界に広がるトヨタ車の保有基盤を起点に、引き続き、年間1,500億円レベルで収益を積み上げる

成長の方程式

保有台数の拡大 × **掌握率の向上** × **掌握期間の伸長**



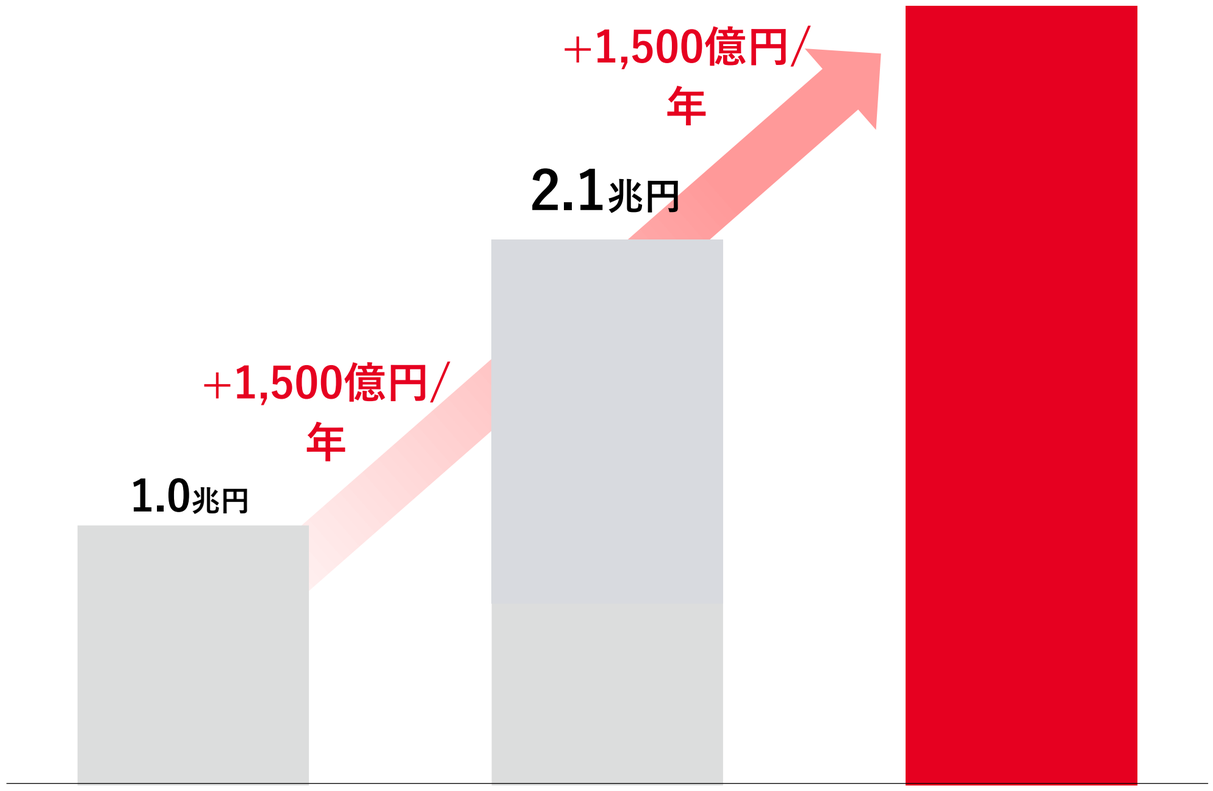




VC施策でお客様・クルマのライフタイムバリューを最大化

EW | PPM | PHYD | SAWA | KINTO | 廉価部品 | リース割賦 | SDV

バリューチェーン収益



*EW: Extended Warranty、PPM：Prepaid Maintenance、 SAWA：Service Activated Warranty、 PHYD：Pay How You Drive

新たな事業の柱

TOYOTA

黎明期 → 成長期 → 成熟期

<主な投資対象>

※()内はコミット額

先端・先行技術

- AI
- ロボティクス
- 量子技術
- 先端半導体
- 電動化
- 自動化
- 宇宙
- 革新エネルギー

社内 先端・先行開発

Toyota Invention Partners（1,000億円）

未来創生
（400億円）

- **Toyota Ventures**（1,200億円）
- **Woven Capital**（2,500億円）







コミット額　5,100億円

協業先　100社強

投資で「技術・人材・事業機会」を先取りしトヨタの競争力へ取り込む

TOYOTA

人に寄り添い、ともに成長するロボットで「幸せの量産」に貢献

開発・実装ビジョン

人の可能性を広げるロボットの普及

「自分以外の誰かのための行動力・チャレンジ力」を高める

ファクトリーオートメーション（FA）領域

人中心のモノづくりと
ロボットを融合した新たなサービス



匠の技能



現場・TPS



ロボット

生活領域

人が共感できて
安心・安全で信頼できるパートナー



生活パートナー



デリバリー



家庭内作業

ロボティクス事業 — 事業化に向けたトヨタの強み

TOYOTA

TPSのデジタル化・自働化で、生産性 と やりがいを向上
現場の良質な匠のデータを活用し、ロボットを一気に進化

FA領域

FA 1.0
ルールベースロボットを軸とした自動化



FA 2.0
生産物流システムの同期化・自動化



FA 3.0
人とロボットの協働



強み

工場管制プラットフォーム　ジャストインタイム生産システム × 交通管制システム　導入工場リードタイム△50%

Arene　自動運転ソフトウェアプラットフォームの知見をロボティクスへ拡張

ハードウェア　クルマづくりのQDRで信頼性高いロボットを提供

ロボット基盤モデル
高効率で匠から学び、人に教える

トヨタ生産方式　ムダを無くした工程を賢く自動化　**現場**　世界60工場・匠技能1.8万人の良質データ

ロボティクス事業 — 事業化の道筋

TOYOTA

トヨタ・グループ・仕入先のインナーFA需要を起点に競争力を磨き上げ
製造業・他産業・生活領域へのソリューション提供により事業成長を加速

インナーFA需要想定規模
（トヨタ・グループ・仕入先）

ロボット導入台数

累計 **40**万台



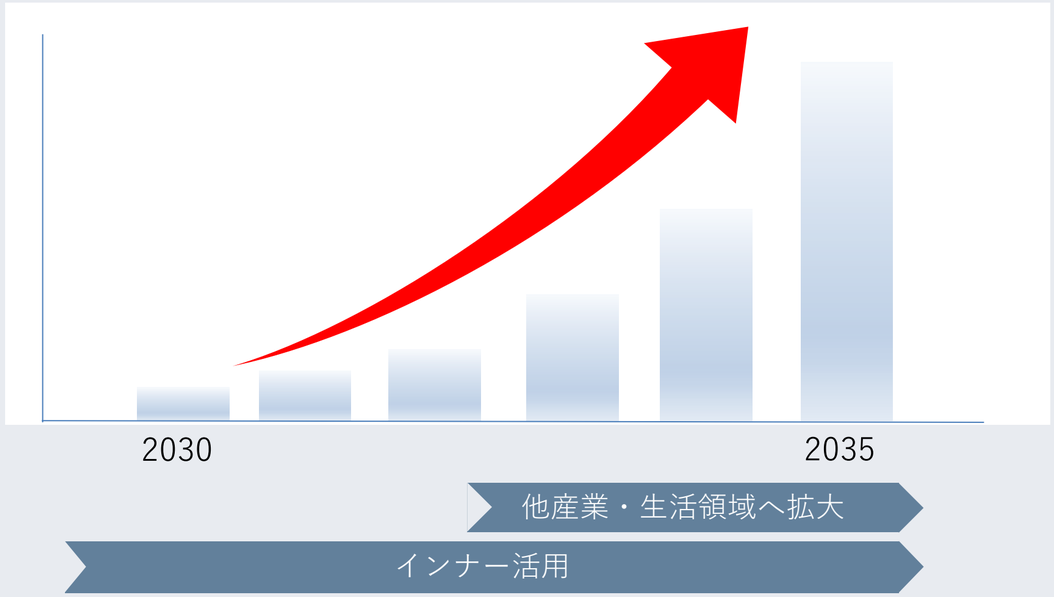
老朽更新投資

1兆円／年



期間：2028年～2040年
ロボット内訳：トヨタ・グループ15万台＋仕入先25万台（内製・購入品合計）

売上イメージ

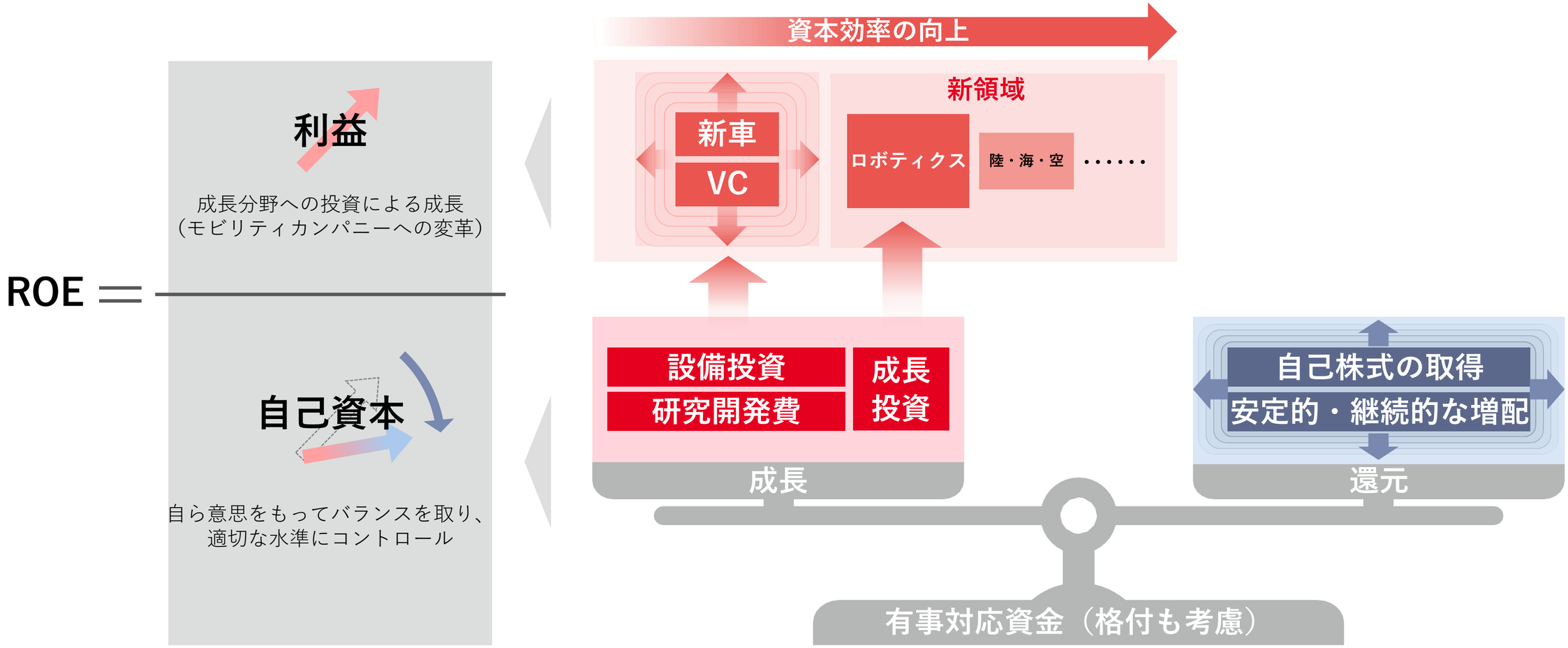


事業推進を担う全社直轄組織「トヨタロボティクス」立ち上げ（2027年１月）

自動車事業の基盤とトヨタグループの総合力でロボティクスを新たな事業の柱へ

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



TOYOTA

キャピタル・アロケーション

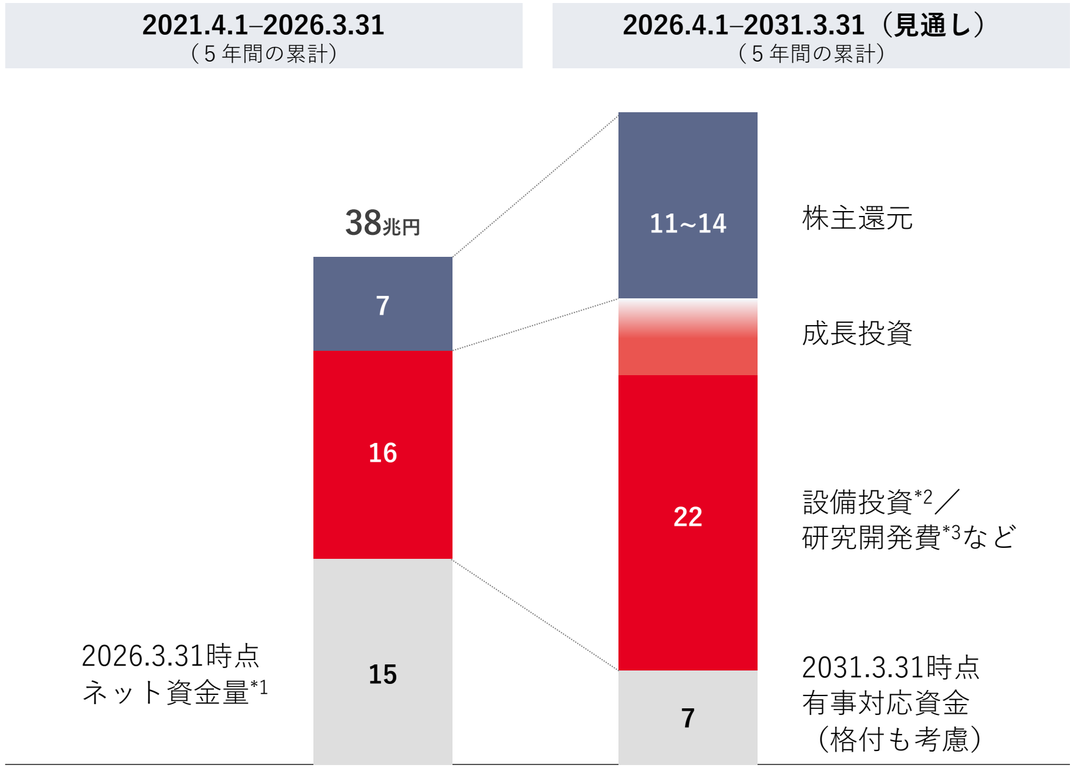
有事対応資金や財務健全性を確保した上で、投資を実施

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

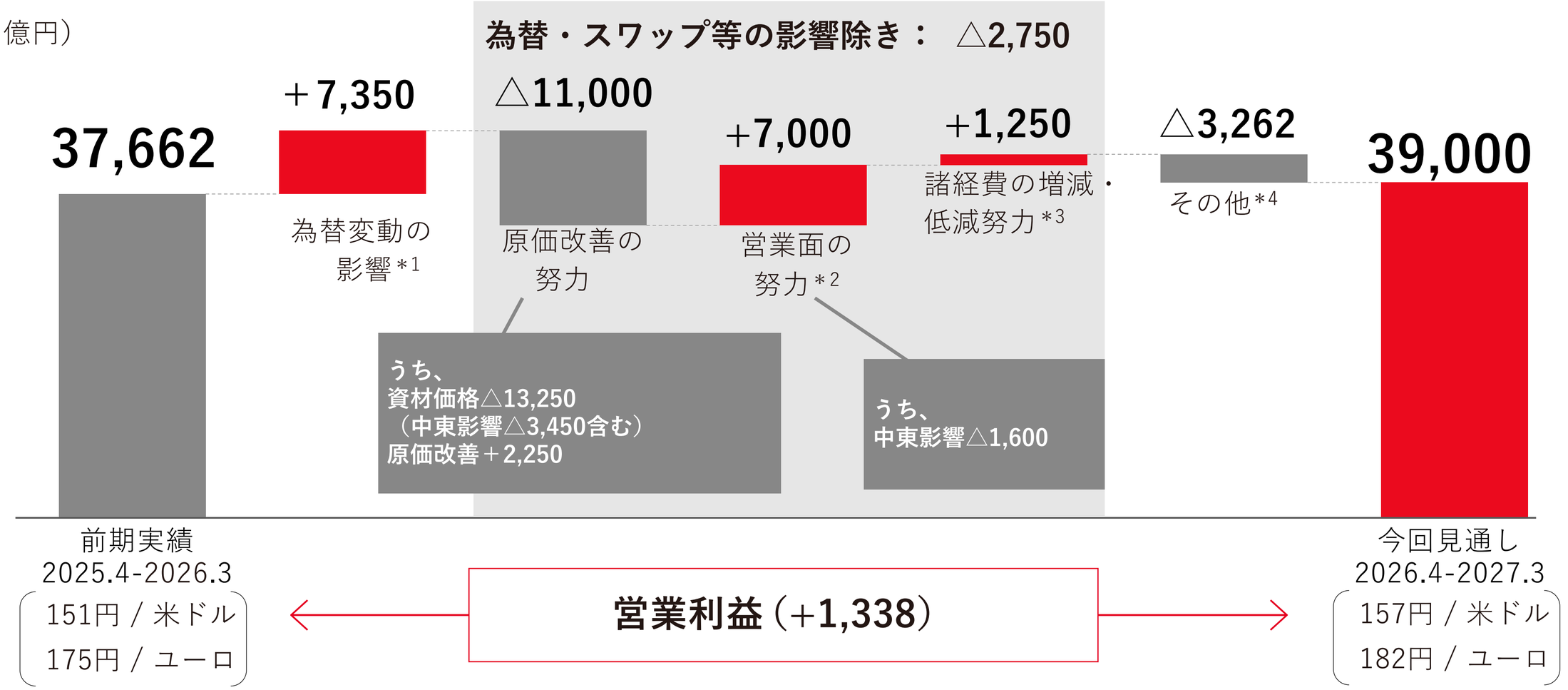
キャピタル・アロケーション



*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

（ご参考）連結営業利益見通し増減要因（前期差）

（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

（ご参考）連結営業利益見通し増減要因（前回差）

（単位：億円）



*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

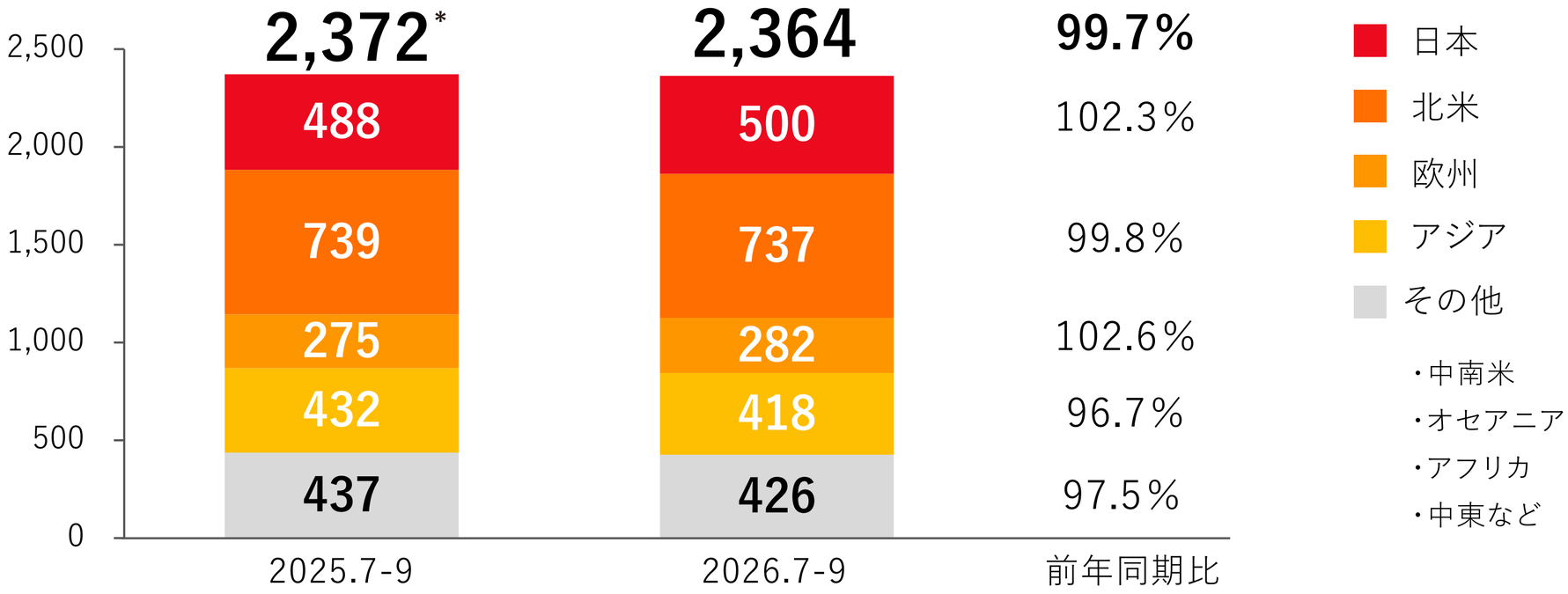
*2 内訳	
台数・構成	+800
バリューチェーン	+250
- 金融事業	±0
- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+250
その他	+350

*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）

（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**

（ご参考）連結決算要約（3ヶ月）

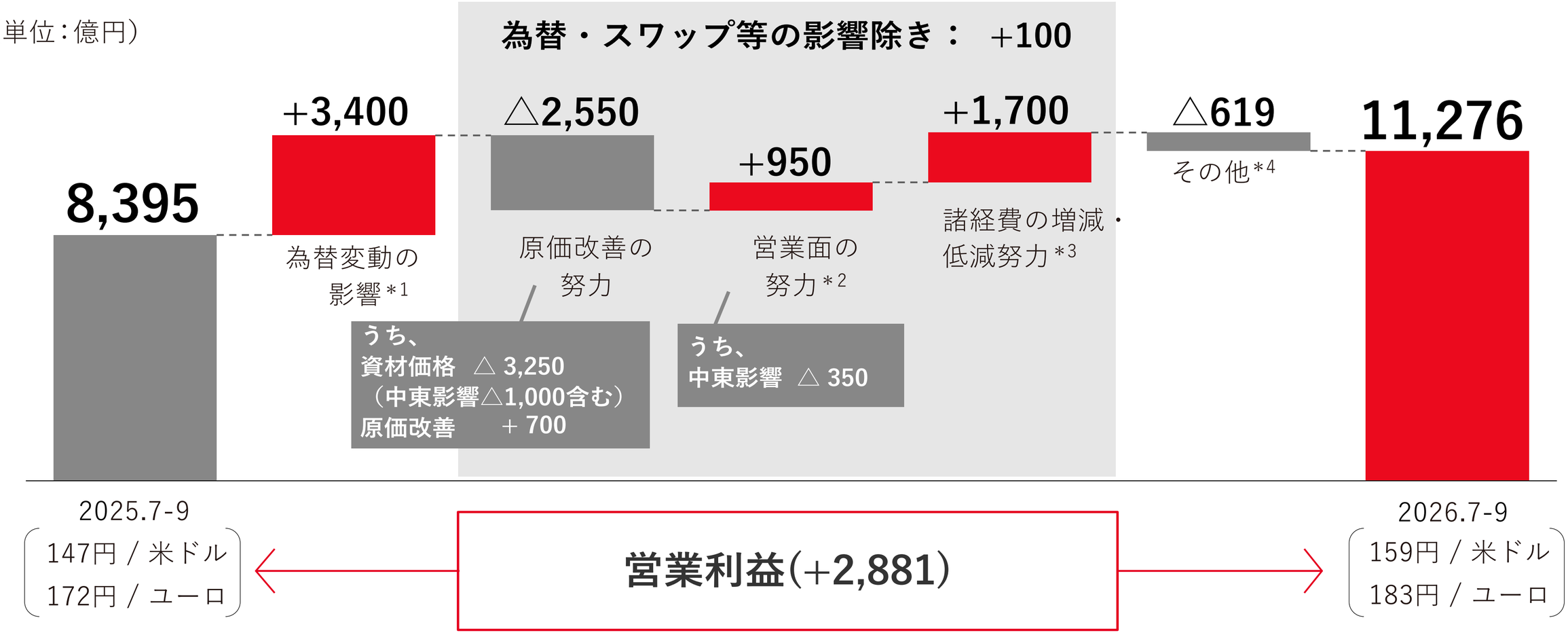
（単位：億円）

		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）

（単位：億円）



*1 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+2,550
- 米ドル	+1,400
- ユーロ	+250
- その他通貨	+900
海外子会社の営業利益換算差ほか	+850

*2 内訳	
台数・構成	△550
バリューチェーン	+400
- 金融事業	+150
- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+250
その他	+1,100

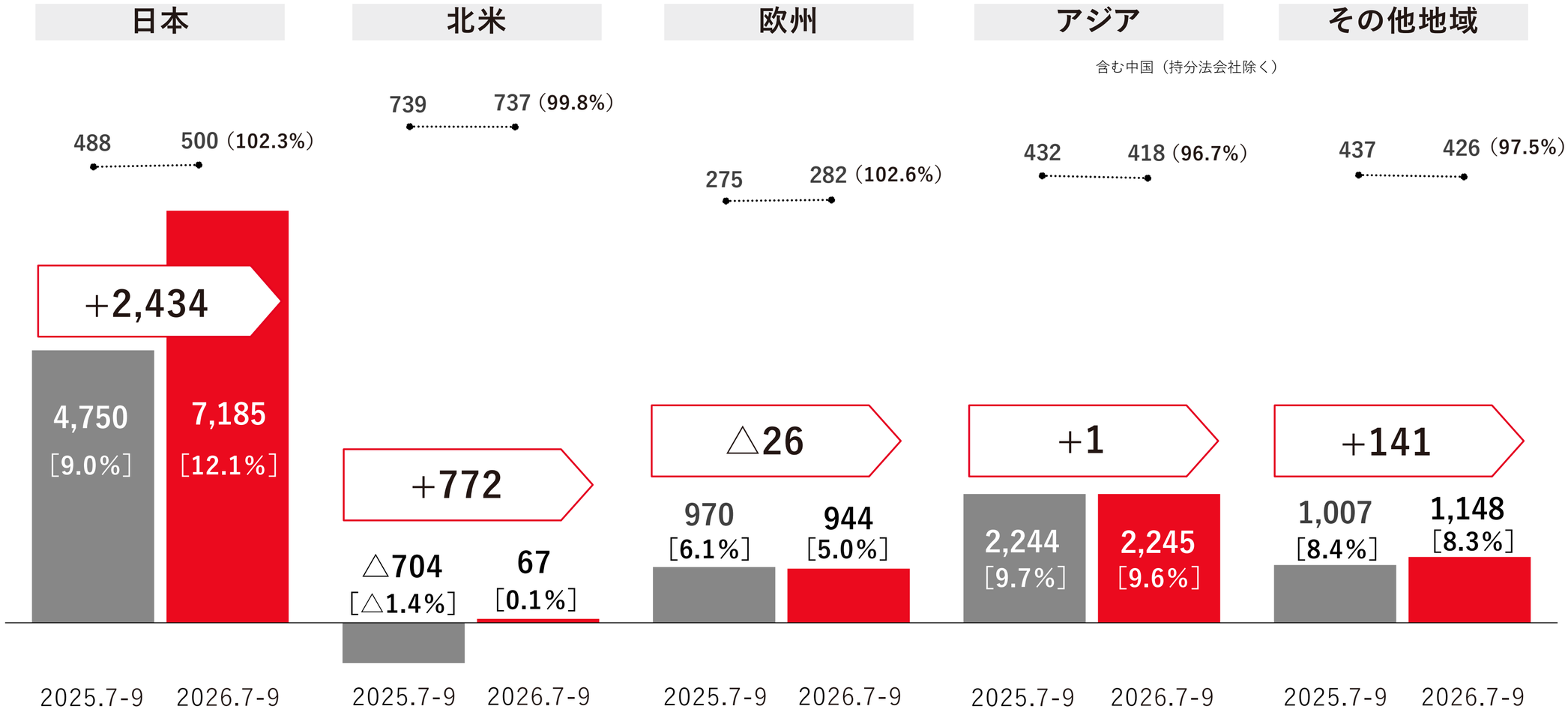
*3 内訳	
労務費	△500
減価償却費	△350
研究開発費	△600
経費ほか	+3,150

*4 内訳	
スワップ等の評価損益	△546
未実現損益の調整	+120
その他	△193

(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)



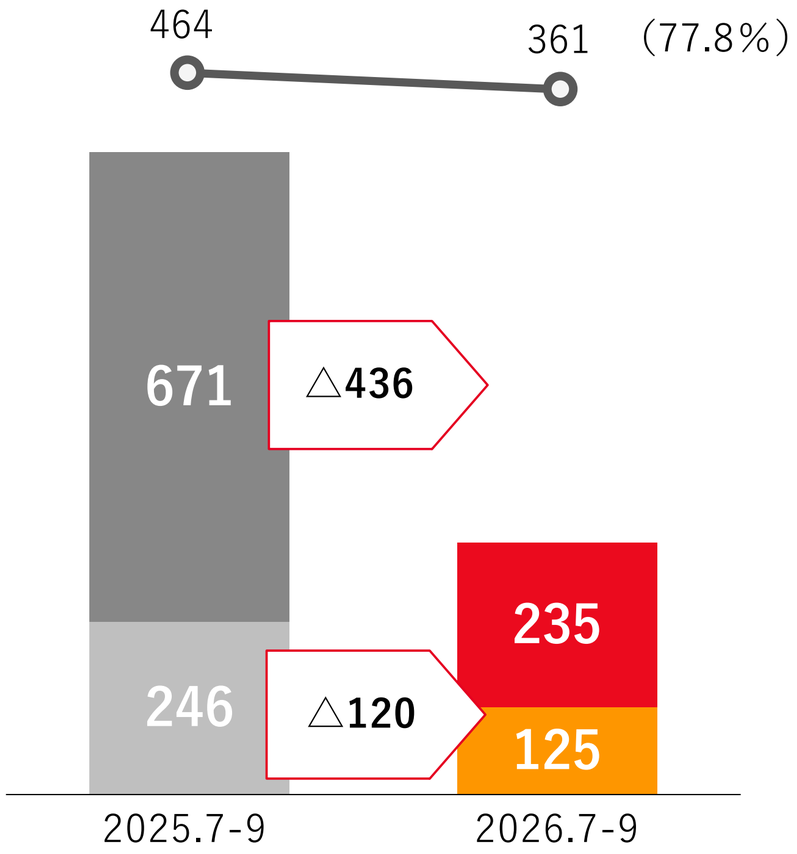
金利スワップ取引などの評価損益を含む営業利益(億円)

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

（ご参考）中国事業/金融セグメント（3ヶ月）

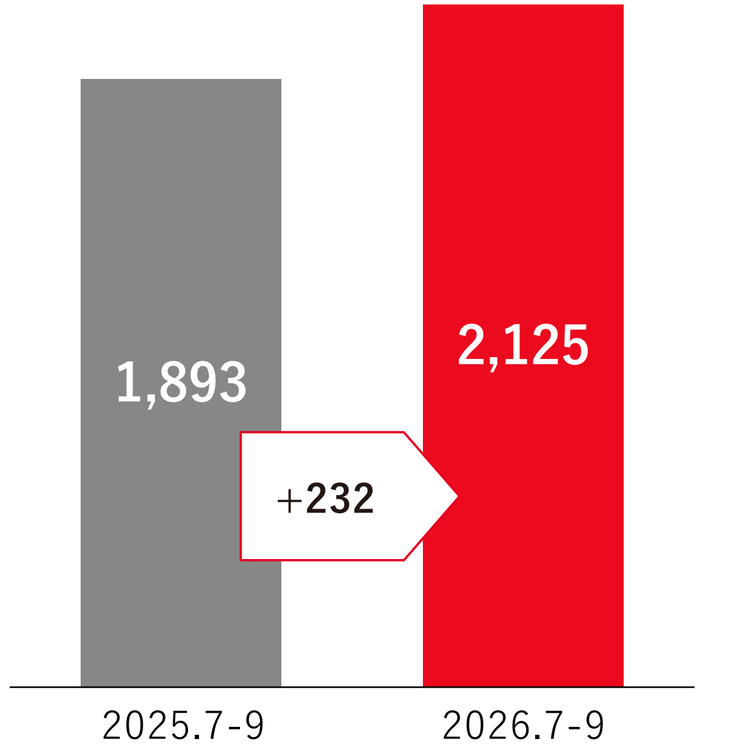
中国事業（ご参考）

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>

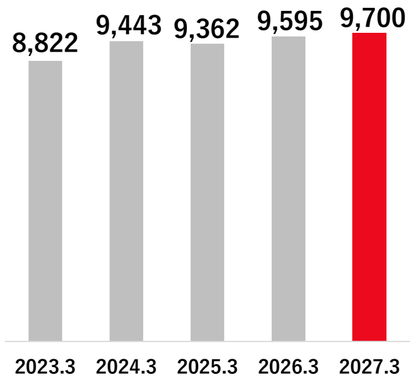


スワップなどの評価損益を含む営業利益（億円）

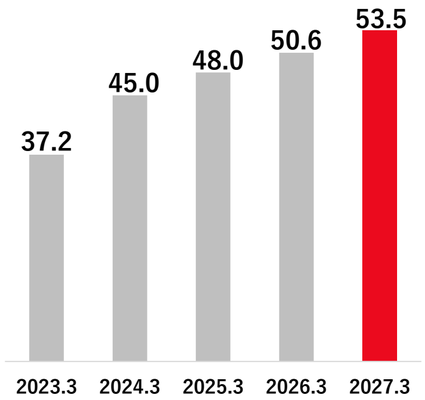
2025.7-9	2026.7-9
2,282	1,967

（ご参考）業績推移

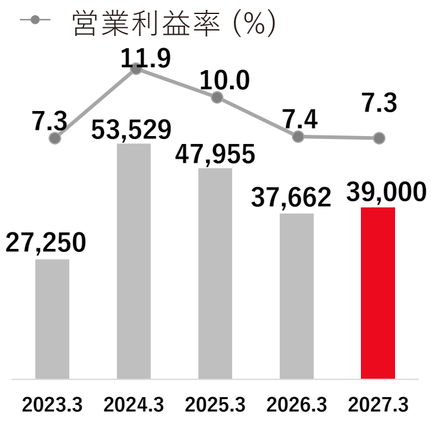
連結販売台数*1 （千台）



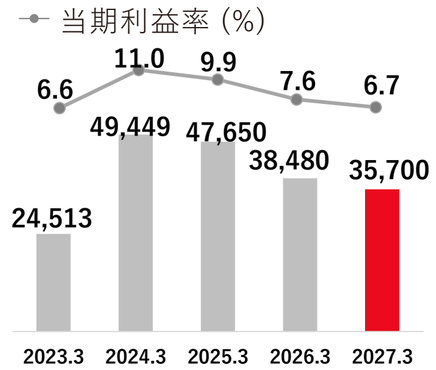
営業収益 （兆円）



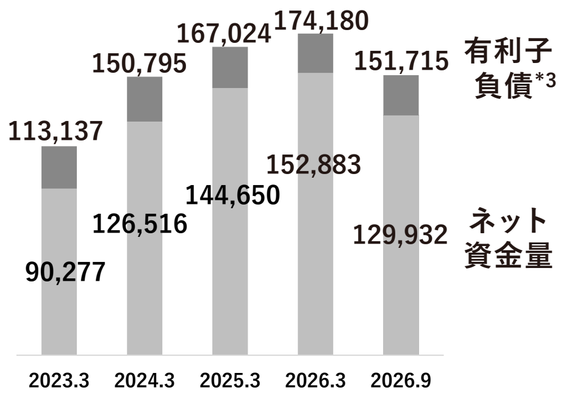
営業利益 （億円）



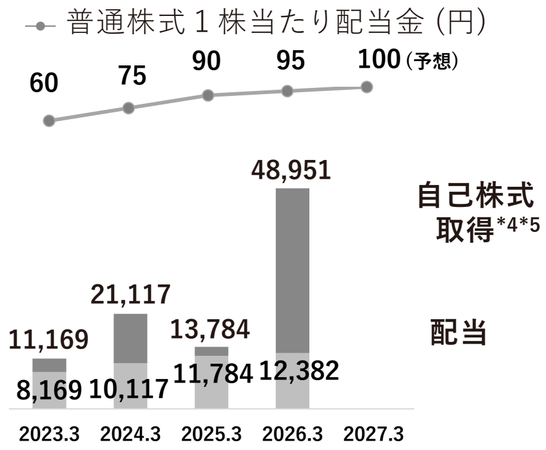
親会社の所有者に帰属する当期利益 （億円）



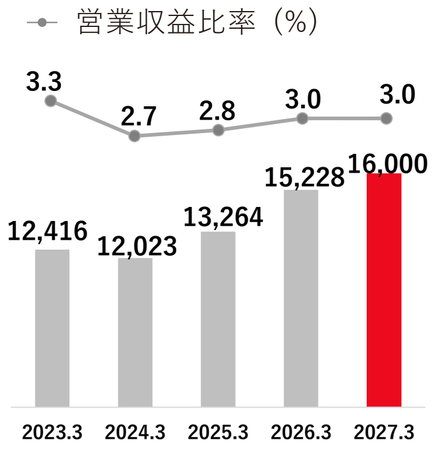
総資金量*2 （億円）



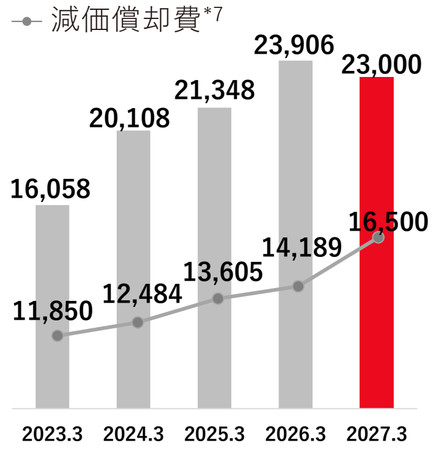
総還元額 （億円）



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 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

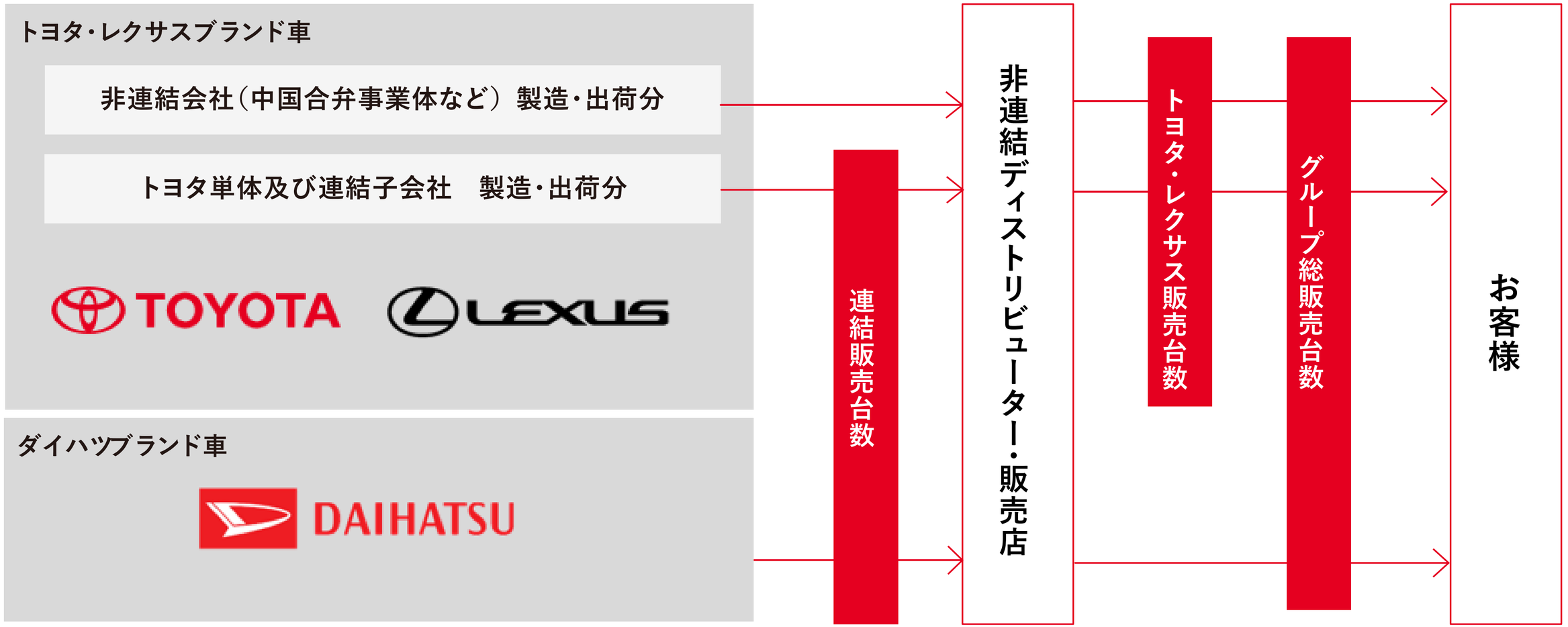
（ご参考）台数見通し

（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