

2026 年 3 月期 第 1 四半期 決算発表
機関投資家・アナリスト向け Q&A

【山口 EVP 挨拶】

1Q 業績について、販売台数は市場で強弱はあったものの、概ね計画線で進捗し、CV/LCV 共に前年同期から台数増となった。損益は、販売台数の増加、価格対応・合理化活動などの自助努力は順調に進捗したが、円高・タイバツ高による為替影響、部品調達コストの上昇、成長関連費用の増加により、前年同期から減益となった。

事業環境について、1Q は想定より円安で推移したこともあり、損益は社内計画から若干の上振れとなった一方、当初想定していた環境からの変化も出始めている。円安に加えて、米国関税が想定より下がっていること、タイ LCV の市況が足元でも回復の兆しがみられずに厳しい状況が続いていることなど、リスクもあればオポチュニティーもある状況になっている。

特に、北米向け CV・タイ向け LCV は、今期のみならず来期の損益を見極めるうえでも重要なポイントであり、現在精査を進めている。11 月の中間決算発表のタイミングで、来期に向けた両事業の最新の見通しをお示ししたい。

最後に、各種施策の取り組みについてご説明する。

5 月には、600 億円規模の株式の売出しを決議し、当社のブランド・中長期の成長戦略を投資家の方々に浸透させることによって、銀行・損保各社様が保有していた当社株式の全てを、長期的な視点に立ってご理解・ご支援いただける株主様に割り当てることができた。また同タイミングで、資本効率の上昇を狙った 500 億円を上限とする自己株式の取得を開始している。

7 月には、ボルボ・グループとの間で、開発及び品質面での技術支援と継続的なコンポーネント供給に関わる契約を新たに締結し、この契約を通じて、大型トラックの共通プラットフォーム開発をさらに進めるとともに、安定した市場導入を支える顧客サポート体制の強化に注力していく。

8 月には、海外ではグループ初となるリース会社をオーストラリアに設立することをお知らせした。従来の稼働保証体制に加え、新車販売と一体になったメンテナンスリースにより、車両の稼働をトータルライフサイクルでサポートしていくことで、お客様の事業への更なる貢献を目指す。

簡単ではあるが、決算業績、事業環境、主な取り組みについてご報告させていただいた。引き続き、皆さまからの信頼にお応えできるよう、着実に取り組みを進めていく。

以上

【質疑応答】

<26/3 期 1Q 実績について>

- 損益面 -

Q: 4-6 月実績の社内での評価について。

A: 営業利益は、社内計画比で+10 億円の上振れとなった。台数面では CV/LCV 共に想定線であるものの、インドネシア向け CV、サウジアラビア向け LCV が想定を若干下回り▲10 億円、為替影響が+20 億円となっている。

Q: 仕向地構成の悪化による減益は、具体的にはどのセグメントなのか、内訳を含めて教えてほしい。

A: 海外 CV において、台当たり利益が高い北米向け CV の台数減が大きな減益要因となっている。また、台数増となった地域でも、完成車と比べて台当たり利益が小さいロックダウン出荷の地域も相応にあるため、仕向構成が悪化している。海外 CV の売上変動構成差 ▲65 億円の内訳は、北米 ▲110 億円、その他仕向 +45 億円となっている。

<26/3 期 見通しについて>

- 北米関連 -

Q: 米国関税影響のアップデートをお願いする。

A: 期初時点では、最大で約 ▲200 億円の関税コストを見込んでいた。8 月以降の関税率が 15%に引き下げられる場合、これが ▲140 億円程度まで減少すると見込んでいる。営業利益ベースでは、様々な施策と合わせ ▲160 億円の影響としていたが、これがどうなるかについては、現地事業環境に不透明な部分もあり、精査を進めているところ。

Q: 値上げの進捗状況、事業環境について教えてほしい。

A: 価格対応については、卸売価格で 8/1 から平均 5 %程度の値上げを実施している。事業環境について、足元の小売りは想定通りだが、ディーラーによると経済動向に対する不安から様子見が継続しており、今後の見通しは不透明な部分も出始めている。また、値上げに踏み切っていない地場メーカーもあり、関税影響の縮小がどこまで収益に繋がるか、現在精査を進めている。

- タイ LCV 関連 -

Q: 26/3 期の事業環境について、どのように見ているのか。

A: タイ国内向け LCV は厳しい市況が継続しており、足元でも市況回復の兆しが出ておらず、政情不安による支援策の遅れも懸念している。

一方で、ピックアップトラックは仕事用の車でもあり、過去に販売した車の代替需要は数十万台規模になるとみており、今後、ファイナンス環境等の改善が進めば、確実に需要が顕在化するだろう。市況回復のタイミングが後ろ倒しとなる可能性はあるものの、来年度若しくは再来年度には確実に回復するとみており、中長期の見通しに変更は無い。

Q: PPV の市場はピックアップトラックと異なり堅調なのか。

A: PPV のお客様には富裕層が多く、比較的ファイナンスが付与されやすい状態だったが、徐々に厳しくなっている。

- その他市場環境・台数関連 -

Q: 国内 CV の事業環境について。

A: 1Q 全需は、他社の台数減を受け、普通トラックは前年同期から横這い、小型トラックは減少しているが、需要は堅調に推移している。受注も想定レベルでいただいており、順調な販売を見込んでいる。

Q: リスクおよびオポチュニティーについて。

A: 【リスク】

インドネシア向け CV は、前年と同レベルの全需を想定していたが、ここまで弱含みで推移しており、台数面でリスクがある。

サウジアラビア向けピックアップトラックは、計画段階からディーゼル燃料価格上昇によるマイナス影響を織り込んでいた

が、想定以上に需要面に影響が出ている。ガソリン車への流出も起きており、台数面でリスクがある。

【オポチュニティー】

アフターセールスは、国内/海外共に順調に推移し、通期でも上振れを狙っている。台数面では、アフリカ向け CV はエジプトを中心に堅調に推移しており、台数増を目指している。

- 損益面 -

Q: 足元の環境変化を受けて、26/3 期 営業利益目標 2,100 億円をどうみているか。

A: 現時点では、期初に想定した水準でのマネジメントができています。引き続き、足元の為替状況、米国関税影響、タイ LCV 市況など、様々な要素を精査した上で、目標達成に向けてしっかり取り組んでいく。

Q: 価格対応の進捗について。

A: 1Q 実績+50 億円は計画通りで、海外 CV を中心に実施。国内 CV は後半期を中心に織り込んでおり、通期見通し+450 億円についても、想定線で進捗している。

<中計関連>

- 損益面 -

Q: 27/3 期目標の 売上高 4 兆円、営業利益 3,600 億円に対する現在の目線は。

A: アフターセールスなど着実に進捗している事業もあるが、不透明感のあるタイ市況回復・米国経済の安定が重要ポイントであり、市況次第によっては、達成が 1、2 年の後ろ倒しになる可能性もある。現在、総合的な精査を進めているところであり、2Q 決算発表時には、27/3 期までの見通しをしっかりとお示ししたい。中長期の目標は変える必要はないと考えており、各種施策は着実に実行していく。

- 政策保有株式 -

Q: 政策保有株式について、保有側、被保有側、の両面から現況を説明してほしい。

A: まず当社が保有されている側について。銀行・損保各社様による売却は、今回の売出しをもって全て終了。これにより、他の株主様を含め一旦区切りがついたと認識している。次に当社が保有する株式については、個別に評価して保有意義が薄れたと判断した場合は、順次売却を進めている。金額面で上位のトヨタ自動車様及び SG ホールディングス様の 2 銘柄については、明確な保有意義があり、保有継続の方針に変化は無い。

- その他 -

Q: ボルボ・グループとの戦略的提携に関する新たな契約締結について、内容および変化点は。

A: ボルボ・グループの最新技術とコスト競争力を活かして、いすゞ・UD の共通プラットフォーム車を開発、市場投入する計画のもと、開発を着実に推進してきた。今回、構成部品・コンポーネントの内容および、今後の協業継続の枠組みなど、具体的な事項が合意に至ったことから、協業の進捗状況をご報告するべく、リリースさせていただいた。

これまでの UD トラック部品調達は、ボルボ・グループが主導してきたが、共通プラットフォーム車への移行後は、ISZ が主導し、ボルボ・グループを活用していく。

Q: 小型トラックの米国生産を検討しているとの報道があったが、2 月のプレスリリースからの変化点は。

A: 米国サウスカロライナ州での生産拠点立ち上げは、関税問題に関係なく、当初からバッテリー・エンジン等を含めた現

地調達化の推進、柔軟な生産体制の構築を目指しており、その構想に変更は無い。

Q：一部業種ではタイ情勢悪化を受けて、カンボジアからの就労者退職による影響が出たようだが、いすゞの状況は。

A：現時点で、稼働等への影響は出ていない。

以上