

2026年3月期 第3四半期 決算発表
機関投資家・アナリスト向け Q&A

【山口 EVP 挨拶】

9ヶ月実績について、販売台数はCV・LCV共に前年同期から台数増となった。

損益は、台数増に加えて、価格対応、原価低減活動が順調に進捗した一方で、円高・タイパツ高による為替影響、北米向けCVにおける関税影響および販売台数減、部品調達コストの上昇、成長関連費用の増加などのマイナス要因が上回り、営業利益は前年同期から▲243億円の減益となった。

10月～12月の3ヶ月実績については、前年同期比で増収増益となり、来期以降の増益を見据えた順調な推移と評価している。社内計画に対しては、台数面は北米向けCVが想定を下回ったものの、順調なアフターセールス、原価低減活動の積み増し、費用減に加えて、為替が想定より円安に推移したため、営業利益で+80億円程度の上振れとなった。

'26/3期 通期の損益見通しは、北米向けCVの市況を反映し台数を下方修正したものの、為替影響・原価低減活動の追加・費用の見直しなどでカバーするため、前回の見通しを据え置いている。

'27/3期の事業環境に関して、11月にご説明した見通しからは、円安の進行、プラチナ等の資源価格急騰など、日々環境が変化しているが、拡販活動・価格対応・原価低減活動への取り組み等は順調に進捗しており、'27/3期の営業利益は過去最高益を見込んでいることに変わりはない。

最後に、活動面について、本日に当社HP上でも公表した通り、'28年より大型トラックの生産拠点を埼玉県にあるUDトラックの上尾工場に集約する。生産体制の最適化によりシナジー効果を追求し、共同開発中の大型トラックについても、'28年より上尾工場での生産開始を予定している。これまでいすゞ製の大型トラックを生産していた神奈川県藤沢工場は、中・小型トラックにリソースを集中し、旗艦拠点として生産の更なる効率化を進める。

販売面でのシナジーを追求する国内販売機能の統合についても、'27年3月までの完了に向けて順調に進捗しており、引き続き、各種シナジー効果の最大化に向けた取り組みを進めていく。

以上

【質疑応答】

<'26/3期 3Q実績について>

- 損益面 -

Q: 3Q(10月-12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+80億円の上振れとなった。

内訳は、為替影響が+55億円(USD 想定 145円→実績 154円)、原価低減活動および費用減等が+25億円。台数面は、想定を下回った北米向けCVが▲40億円程度のマイナスとなったが、アフターセールス、産業用エンジン等の上振れにより相殺されている。

- 台数関連 -

Q: 国内 CV について、値上げ後の受注状況を教えてください。

A: 価格改定後の新モデルの受注は想定線で推移しており、12 月の受注台数は、普通トラックが約 2.8 千台、小型トラックが約 3.2 千台と、いずれも前年同月並まで回復している。損益面での効果は、主に 4 月以降に発生見込み。

Q: 北米向け CV の受注・販売および、現地ディーラー在庫について。

A: 年末の小売台数が想定を下回ったことを受け、'26/3 期の卸売台数を▲5 千台下方修正した。受注は、前年比で若干の増加傾向となっている。

'25/12 末の現地ディーラー在庫は、'25/9 末の 14 千台と同水準の 13 千台となった。在庫調整は概ね終了しており、'26/3 末の在庫水準も 13 千台程度と見込んでいる。

Q: タイ市場における市況・ファイナンス環境について。

A: 11 月～1 月の小売台数は、前年同月に対して若干の改善がみられる。ローン審査は、足元では申込件数が減少したため、拒否率およびローン残高は低下傾向。不良債権比率は上昇しているが、不良債権は増加しておらず、ローン残高の減少によるものであり、市況への大きな影響は見受けられない。

Q: 輸出 LCV は、10-12 月で前年同期から台数増となっているが、THB 高による影響は受けていないのか？

A: タイからの輸出採算面では、USD、AUD に対して、THB 高となっており、マイナス影響が出ているが、台数面で大きな影響は出ていない。足元では AUD 高も進行しており、AUD/THB の輸出採算は想定からそれほど悪化しないだろう。

<'26/3 期 通期見通しについて>

- 損益面 -

Q: 9ヶ月実績は堅調な一方で、'26/3 期の通期見通しを据え置いているが、4Q に何かリスク要素を織り込んでいるのか。

A: 4Q の為替前提は 145 円/USD としており、足元の水準で推移すれば上振れ要因となる。他にも上振れ/下振れ双方の要素はあるものの、現時点で特段のリスク要因は見込んでいない。

<'27/3 期 見通しについて>

- 損益面 -

Q: '27/3 期の業績見通しについて。

A: '27/3 期は、北米 CV 市場、タイ LCV 市場の回復、価格対応の推進がポイントになるが、現時点でも相応の増益が見込めることから、過去最高益を狙っていく方針は変更していない。

北米向け CV について、'26/3 期は足元の需要の弱さと経済動向に対する不透明感から販売台数を下方修正したが、'27 年後半からの回復を見込んでおり、今期からの台数増は可能と見ている。

タイ LCV は、1 月の出荷台数は小幅ながら前年を上回るなど底打ち感もあり、'27/3 期中盤から後半にかけて回復していくとの見方に変化は無い。総選挙後の政局も安定し、各種経済施策の推進が見込まれる。ファイナンス面でも質的な改善が進んでいるとの見方もあり、潜在需要は着実に顕在化していくだろう。

国内 CV は、価格改定を実施した新型車の受注活動に取り組んでおり、仕様変更・資材費上昇についてお客様への丁寧な説明を積み重ねたことをご理解いただき、受注に結び付いている。

調達面では、プラチナの高騰など資材費が上昇した場合は、お客様としっかりコミュニケーションさせていただいた上で、価格改定、合理化活動などの自助努力で対応する方針に変わりはない。

- 北米関連 -

Q: 米国関税影響のアップデートをお願いします。

A: 中・大型トラックに対する関税が発動した 11 月以降、関税のかかり方に大きな変化はない。

'27/3 期は、'26/3 期比で ▲150 億円の輸入コスト増を見込んでおり、還付等の軽減策を検討している。

他社が足元で進めている価格改定は、関税対応ではなく通常の年次改定に相当するものと見ており、市場での価格競争が厳しく、関税影響の転嫁が困難な場合を想定して、'27/3 期の事業計画を策定していく。

Q: 米国向け車両に適用される次期排ガス規制について。

A: GHG 規制は、米国現政権の方針として撤廃する方向と認識しているが、NOx 規制については現時点でも見直しの動きは無いため、27 年より規制が強化されることを前提に対応を推進している。

<その他>

- 大型トラック生産機能の移管 -

Q: 大型トラックの生産機能を UD トラックの上尾工場に移管する狙いは？

A: '28 年に投入を予定している、いすゞ・UD トラック共通プラットフォーム車の生産開始を機に、大型車の生産機能を UD トラックの上尾工場に集約する。

塗装設備の更新を含む約 400 億円の投資により、新モデルへの対応とコスト低減を狙っていく。また、上尾工場の一直体制を二直化し、生産能力の向上を図るが、近隣自治体および周辺環境にも配慮しつつ推進していく。

ISZ グループが持つ現在の生産能力で'30 年時点の台数目標に対応することは難しく、更なる台数増を目指すことも視野に、大型車の生産機能を上尾工場に、中・小型車の生産機能を藤沢工場に集約し、一層の効率化と生産性の向上を図っていく。

本件および販売面も含めた、UD トラックとのシナジーは確実に進捗しており、状況を適宜開示させていただく。

以上