

2026年3月期 第2四半期
決算説明

2025年11月12日
いすゞ自動車株式会社

説明内容

1. 全体総括
2. 2026年3月期 上期実績及び通期見通し
3. 2027年3月期 事業環境のフォローアップ

※当社は、25年3月期の有価証券報告書における連結財務諸表から、国際財務報告基準（IFRS）を任意適用しています。このため、本資料では、25年3月期・26年3月期ともにIFRSに基づいて作成しています。

将来見通しに関する注意事項

本資料には、将来の業績および計画等に関する記述が含まれています。本資料における記述のうち、過去または現在の事実に関するものを除いては、現時点で入手可能な情報に鑑みてなされた当社の仮定および判断に基づくものであり、その性質上、情報の正確性を保証するものではありません。また、当社は、これらの将来の業績および計画その他将来の情報等に関する記述につき、将来の事象および最新の情報等に基づいて随時更新する義務を負いません。

従いまして、本資料におけるかかる仮定および判断に含まれる不確定要素や将来の経済環境の変化、自動車市場の変化、為替変動、会社の経営環境の変化などを含む種々の要因によって、本資料に記載された情報は影響を受ける可能性があり、ゆえに、当社の将来の業績、経営結果等と異なる結果をもたらす可能性があります。本資料のみに依拠して投資判断されまことはお控えくださいますようお願い致します。

本資料に記載された情報に基づいて投資された結果、何らかの損害を被られましても、当社は一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

1. 全体総括

全体総括 '26年3月期 上期実績

- 損益：販売台数の増加・価格対応によるプラスあるも、為替影響・CVの仕向構成悪化・米国関税影響・資材費等の上昇によるマイナスが上回り、前年同期から▲280億円の減益
- CV：国内は概ね想定線での台数増、海外は北米が在庫調整により台数減も、中近東・アフリカを中心に台数増
- LCV：タイは、厳しい市況が続くも、在庫調整を実施していた前年同期からは台数増、輸出は、中近東で台数減もアフリカ・オセアニア中心に台数増

グローバル販売台数(千台)						<参考値>		為替実績			
		'25/3上期 (IFRS)	'26/3上期 (IFRS)	増減		'25/3上期 (日本基準)		'25/3上期	'26/3上期	増減	
CV計	国内	41	44	+3	+7%	41	USD/JPY	152.5	146.0	▲6.5	
	海外	108	115	+7	+7%	108	AUD/JPY	101.3	94.6	▲6.7	
		149	159	+10	+7%	149	EUR/JPY	165.8	168.2	+2.4	
LCV計	タイ	17	22	+5	+30%	17	THB/JPY	4.27	4.47	+0.20	
	輸出	93	101	+8	+9%	93					
		110	123	+13	+12%	110					
合計		259	282	+23	+9%	259					

決算実績(億円)

売上収益*1	15,535	16,373	+838	+5%	15,363
営業利益	1,326	1,046	▲280	▲21%	1,292
税引前利益*2	1,378	1,174	▲204	▲15%	1,353
親会社の所有者に帰属する当期利益*3	786	698	▲88	▲11%	692

※ 当社は、25/3期の有価証券報告書における連結財務諸表から、国際財務報告基準(IFRS)を任意適用しているため、25/3期・26/3期ともにIFRSに基づき作成しています。

*1 日本基準における「売上高」を「売上収益」として表示しています。
*2 日本基準における「税金等調整前当期純利益」を「税引前利益」として表示しています。

*3 日本基準における「親会社株主に帰属する当期純利益」を「親会社の所有者に帰属する当期利益」として表示しています。

当社の製品カテゴリを示す用語について(P.30の付表をご参照ください)

3 CV(Commercial Vehicle): 商用車(トラック及びバス)、LCV(Light Commercial Vehicle): ピックアップトラック及び派生車

最初に、全体を総括してご説明します。

まずは上期実績です。

損益は、販売台数の増加・価格対応の推進によるプラス影響はありましたが、為替影響・CVの仕向構成悪化・米国関税影響・資材費等の上昇によるマイナス影響が上回り、営業利益は前年同期から▲280億円の減益となりました。

台数面では、CVの国内向けは概ね想定線での台数増、海外向けは北米向けが販売サイドの在庫調整により台数減も、中近東・アフリカを中心に、全体では台数増となりました。

LCVのタイ国内向けは、厳しい市況が続いていますが、販売サイドの在庫調整を実施していた前年同期からは台数増となりました。輸出向けは、中近東で台数減も、アフリカ・オセアニアを中心に、全体では台数増となりました。

為替実績は、記載の通りです。

全体総括 '26年3月期 通期見通し(5月に公表した前回見通しとの比較) ISUZU

- CV : 国内は順調に進捗しており、5月に公表した前回見通しから変更せず、海外は、インドネシアの市況悪化により全体では▲3千台の下方修正も、中近東・アフリカ・中南米は、中計の想定以上に進捗
- LCV : タイは、今期中の市況回復が見込めず▲10千台の下方修正、輸出は、中近東を中心に▲9千台の下方修正
- 損益見通し: 販売台数の減少を為替影響・アフターセールスの積み増し・原価低減活動の追加でカバーするため、見通しは変更せず、引き続き、営業利益2,100億円からの上積みを目指す

グローバル販売台数(千台)		前回見通し (5月公表)	今回見通し (11月公表)	前回見通しからの増減		'25/3期 (IFRS)	前期比 増減
CV計	国内	95	95	+0	+0%	89	+6
	海外	245	242	▲3	▲1%	220	+22
		340	337	▲3	▲1%	309	+28
LCV計	タイ	72	62	▲10	▲13%	46	+16
	輸出	205	196	▲9	▲4%	184	+12
		277	258	▲19	▲7%	230	+28
合計		617	595	▲22	▲3%	539	+56

決算見通し(億円)

売上収益	33,000	33,000	売上収益・利益・配当の 見通しは変更せず	32,356	+644
営業利益	2,100	2,100		2,295	▲195
税引前利益	2,200	2,200		2,450	▲250
親会社の所有者に帰属する当期利益	1,300	1,300		1,401	▲101
1株当たり配当	92円	92円		92円	±0円

4 【後半期 為替前提】 今回見通し USD/JPY : 145円、AUD/JPY : 95円、EUR/JPY : 170円、THB/JPY : 4.45円
前回見通し USD/JPY : 140円、AUD/JPY : 90円、EUR/JPY : 162円、THB/JPY : 4.25円

続きまして、通期見通しについて、5月に公表した前回見通しと比較して、ご説明します。

台数面では、CVの国内向けは順調に進捗しており、前回見通しから変更していません。海外向けは、インドネシアの市況悪化により、全体では▲3千台の下方修正となりますが、中近東・アフリカ・中南米では、中計の想定以上に拡販が進捗しています。

LCVは、タイ国内向けは、今期中の市況回復が見込めないことから、▲10千台の下方修正、輸出向けは、中近東を中心に▲9千台下方修正しています。

損益見通しは、販売台数の減少を、為替影響・アフターセールスの積み増し・原価低減活動の追加でカバーするため、前回見通しから変更していません。引き続き、営業利益2,100億円からの上積みを目指し、活動してまいります。

後半期の為替前提は、下段に記載の通りです。

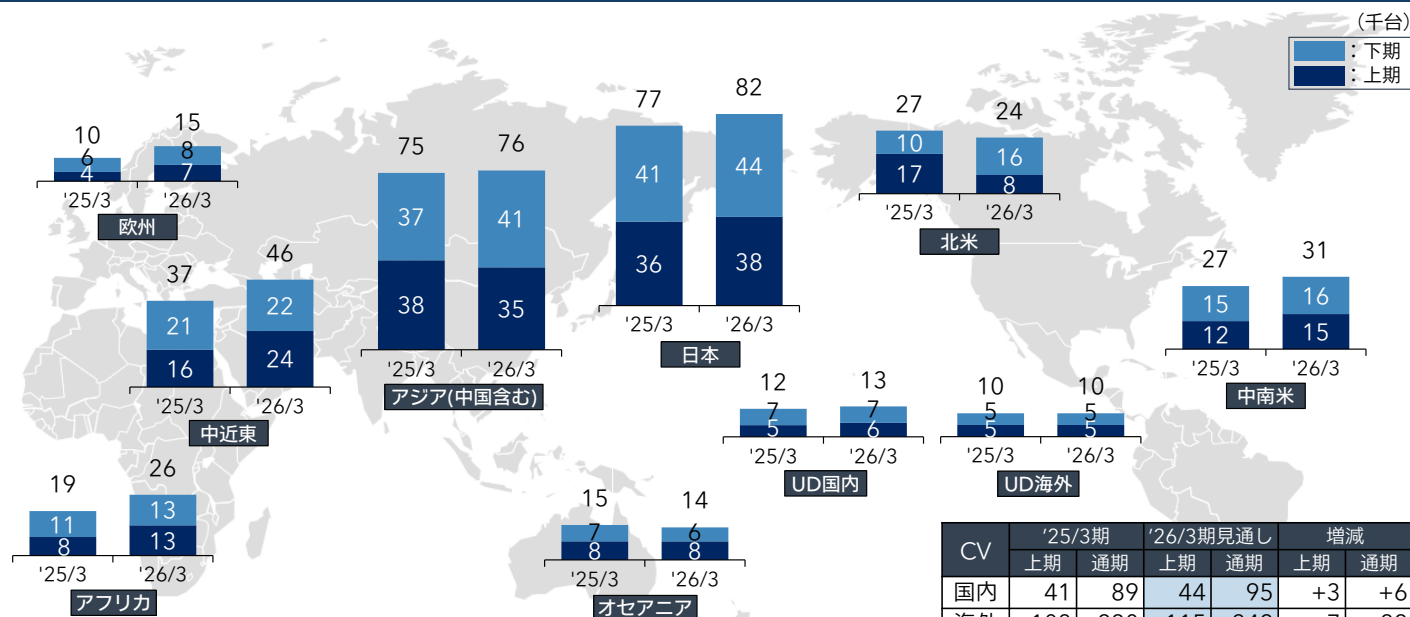
2. 2026年3月期 上期実績及び通期見通し

5

続きまして、26年3月期上期実績及び通期見通しについてご説明します。

CVグローバル販売台数① 上期実績

■ 上期実績 国内：順調な進捗により台数増
 海外：北米が販売サイドの在庫調整により台数減も、中計で拡販に注力している中近東・アフリカを中心に台数増



*国内CV：卸売／直納、海外CV：北米／豪州は現地DB卸売、その他地域は日本出荷
 6 *中国現地での卸売台数：'25/3-上期 … 13千台 '26/3-上期 … 12千台

CV	'25/3期		'26/3期見通し		増減	
	上期	通期	上期	通期	上期	通期
国内	41	89	44	95	+3	+6
海外	108	220	115	242	+7	+22
計	149	309	159	337	+10	+28

CVグローバル販売台数の上期実績です。

国内向けは、順調な進捗により台数増となりました。

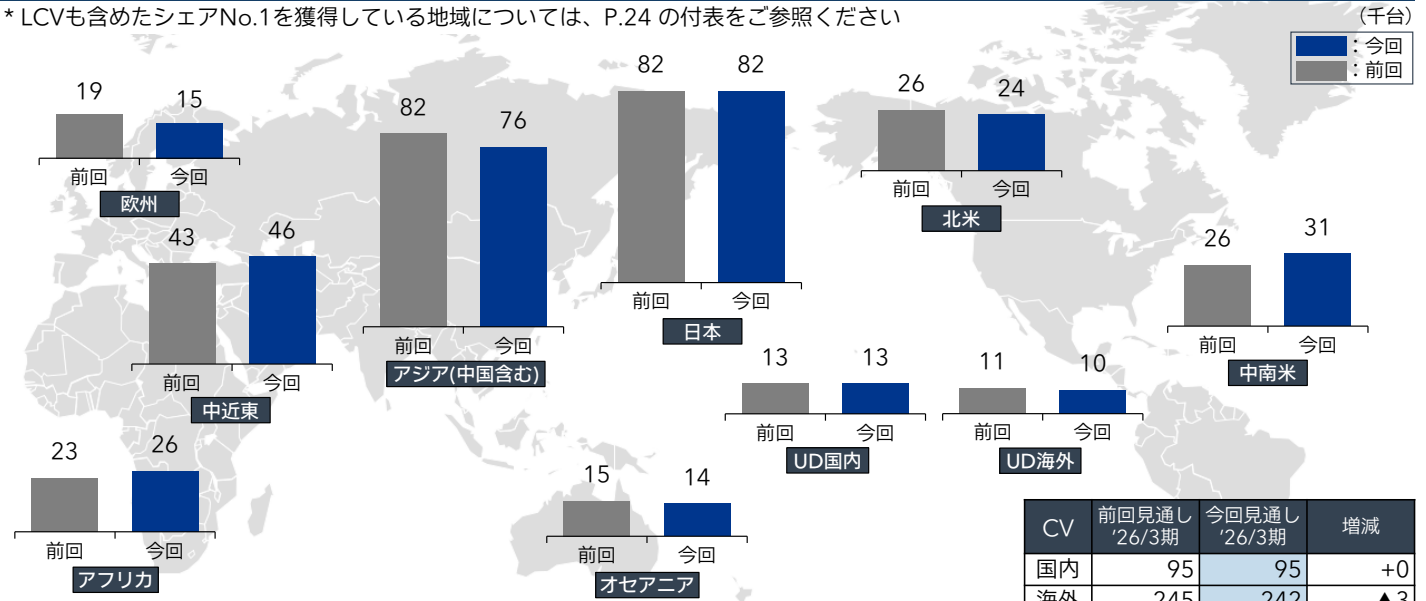
海外向けは、北米向けが販売サイドの在庫調整により台数減となったものの、中計で拡販に注力している中近東・アフリカを中心に、全体では台数増となりました。

CVグローバル販売台数② 通期見通し(前回見通しとの比較)

ISUZU

- 国内：商品の更新・販売共に順調に進捗しており、前回見通しから変更せず
- 海外：インドネシアの市況悪化もあり▲3千台の下方修正も、中近東・アフリカ・中南米は、中計の想定以上に進捗しており、北米以外の地域合計は、27/3期目標台数を1年前倒しで今期に達成を見込む

* LCVも含めたシェアNo.1を獲得している地域については、P.24の付表をご参照ください



CV	前回見通し '26/3期	今回見通し '26/3期	増減
国内	95	95	+0
海外	245	242	▲3
計	340	337	▲3

*国内CV：卸売/直納、海外CV：北米/豪州は現地DB卸売、その他地域は日本出荷

7 *中国現地での卸売台数見通し：前回…30千台 今回…28千台

こちらは、CVグローバル販売台数の通期見通しについて、前回見通しとの比較になります。

国内向けは、商品の更新・販売共に順調に進捗しており、5月に公表した前回見通し時点から変更ありません。

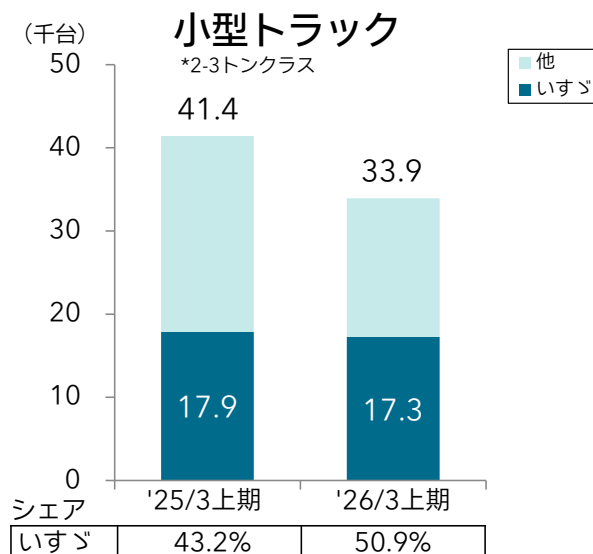
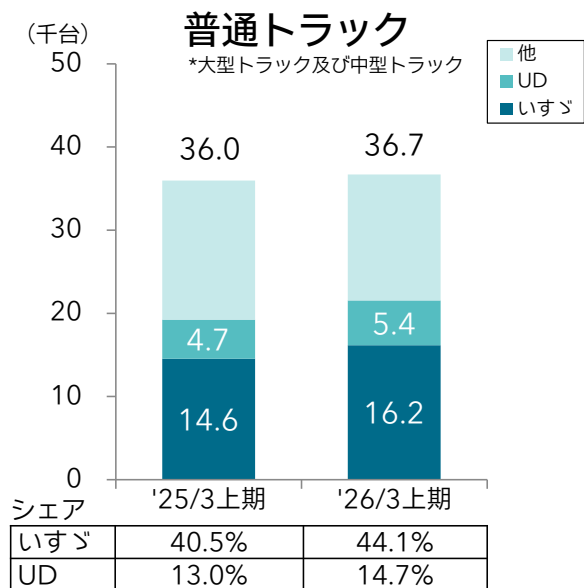
海外向けは、インドネシアの市況悪化もあり、全体では▲3千台 下方修正していますが、中近東・アフリカ・中南米では、中計の想定以上に拡販が進捗しております。北米以外の地域合計では、27年3月期の目標台数を1年前倒しで今期に達成する見込みです。

また、付表の24ページでは、LCVも含めたシェアNo.1を獲得している地域を説明しています。引き続き、グローバルでの拡販活動を進めてまいります。

ISUZU

国内トラック 全需・シェア実績 (4-9月)

- 全需：他社影響により、普通トラックは前年同期並、小型トラックは大幅減
- シェア：普通トラック／小型トラック共に増加、商品力を活かし両カテゴリで50%超を獲得



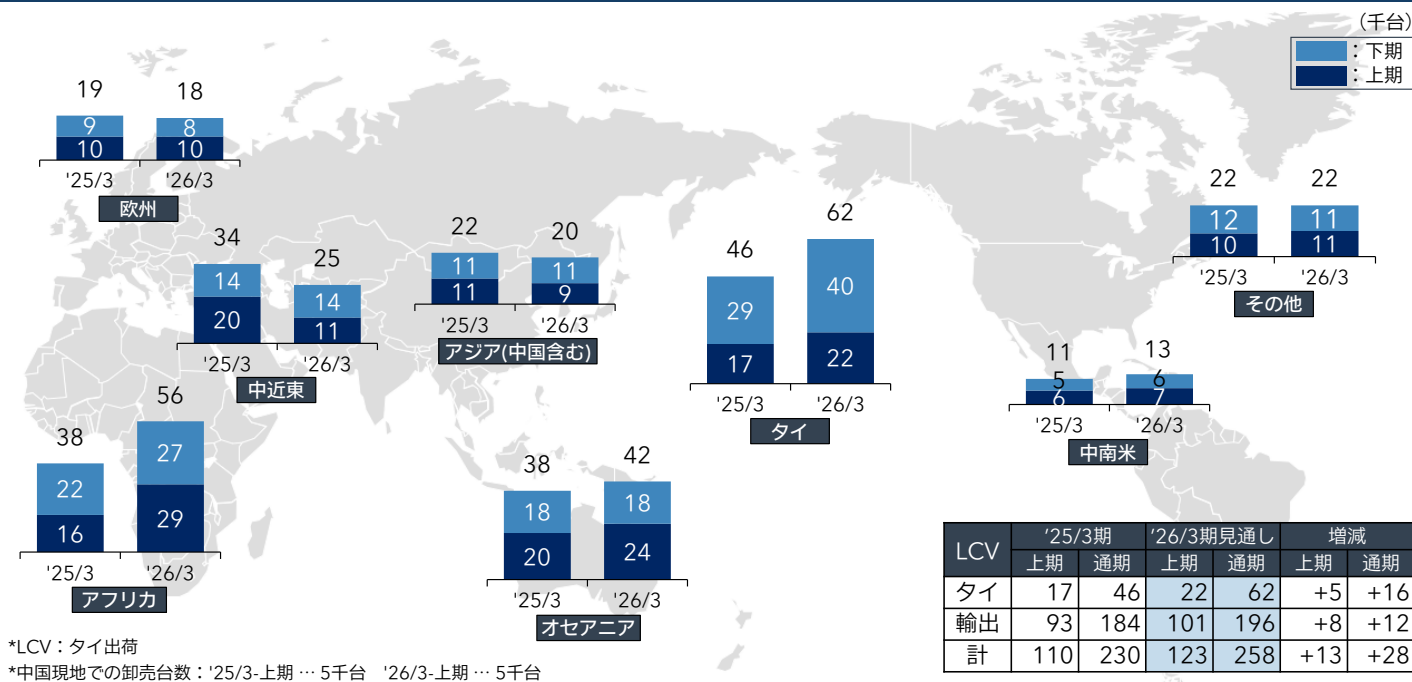
国内の全需及びシェア実績です。

全需は、他社影響により、普通トラックは前年同期並、小型トラックは大幅減となりました。

シェアは、普通トラック／小型トラック共に増加しました。商品力を活かし、両カテゴリで50%超のシェアを獲得しています。

LCVグローバル販売台数① 上期実績

■ 上期実績 タイ：厳しい市況が続くが、販売サイドの在庫調整を実施した前年同期からは台数増
 輸出：中近東は台数減も、アフリカ・オセアニアを中心に台数増



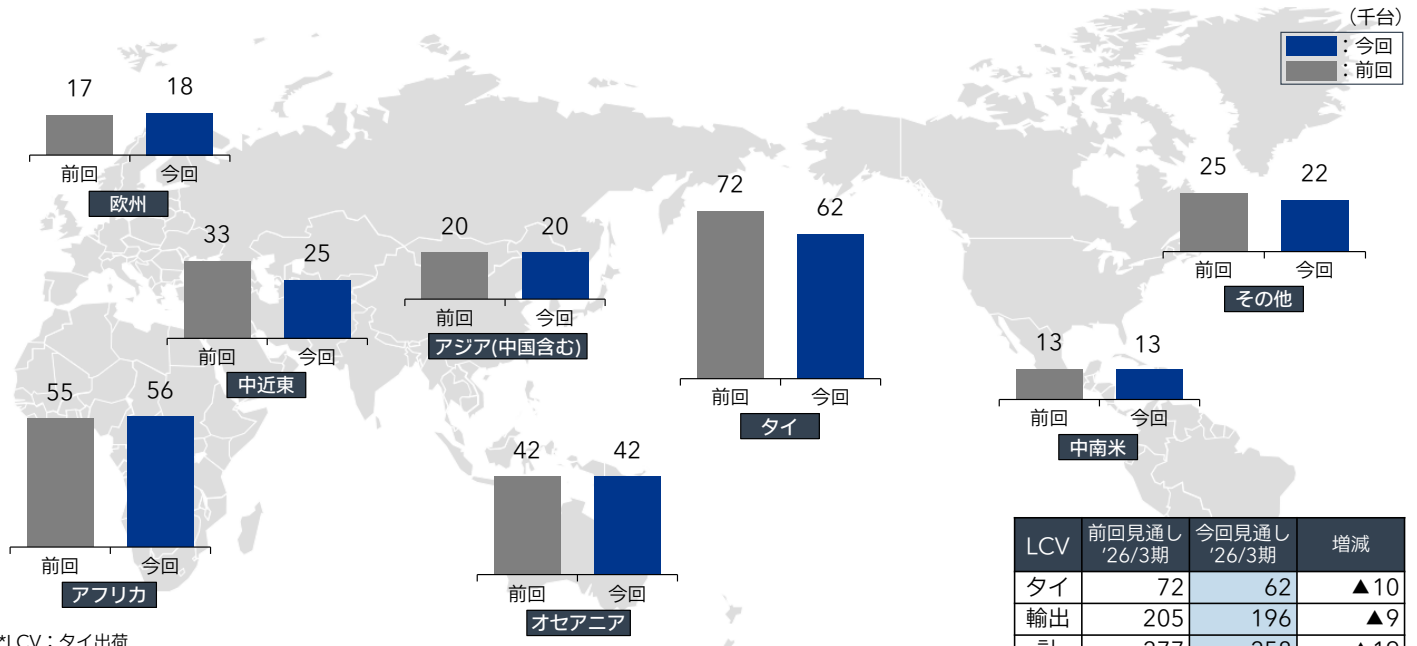
LCVグローバル販売台数の上期実績です。

タイ国内向けは、厳しい市況が続いていますが、販売サイドの在庫調整を実施した前年同期からは台数増となりました。

輸出向けは、サウジアラビアの需要減少を受けて、中近東向けが台数減となりましたが、アフリカ・オセアニアを中心に台数増となりました。

LCVグローバル販売台数② 通期見通し(前回見通しとの比較)

- タイ：足元でも厳しい市況が続いており、今期中の回復は難しく、▲10千台の下方修正
- 輸出：サウジアラビアの燃料価格上昇・競争激化を受けて、中近東を中心に▲9千台の下方修正



LCV	前回見通し '26/3期	今回見通し '26/3期	増減
タイ	72	62	▲10
輸出	205	196	▲9
計	277	258	▲19

*LCV：タイ出荷

10 *中国現地での卸売台数見通し：前回/今回共に、13千台

こちらは、LCVグローバル販売台数の通期見通しについて、前回見通しとの比較になります。

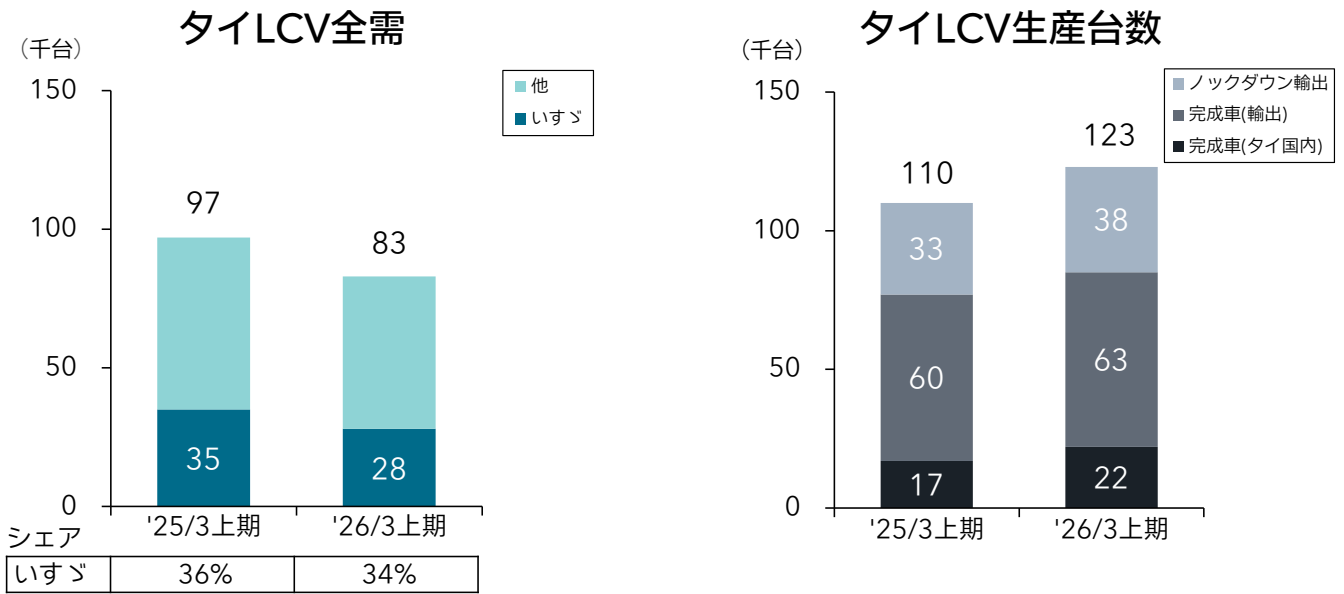
タイ向けは、足元でも厳しい市況が続いており、今期中の回復は難しく、5月に公表した前回見通しから、▲10千台減の62千台に下方修正しています。

輸出向けは、サウジアラビアでディーゼル燃料価格の上昇等による需要減少・競争激化を受けて、中近東を中心に▲9千台下方修正しています。

タイLCV全需・シェア実績／生産台数実績（4-9月）

- 全需：前年同期を下回る厳しい市況が継続、シェアは低下も、丁寧な販売活動を継続して需要回復に備える
- 生産台数：タイ国内向け・輸出向け共に増加

*タイにおける販売への取り組みについては、P.25の付表をご参照ください



11

タイのLCV全需、シェア、及び生産台数実績です。

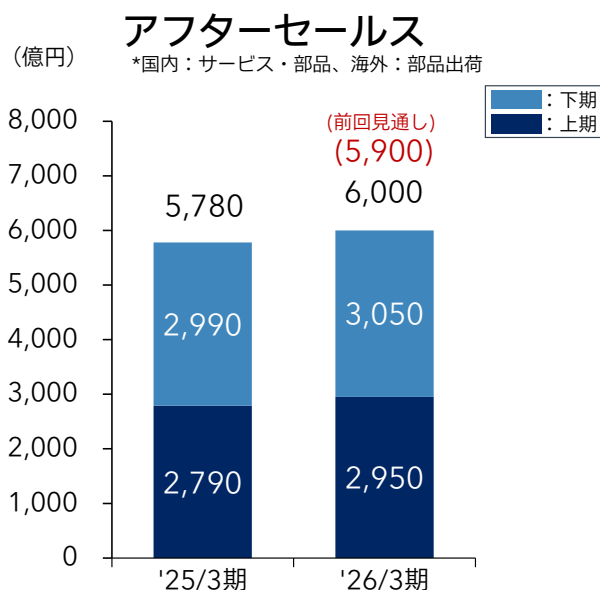
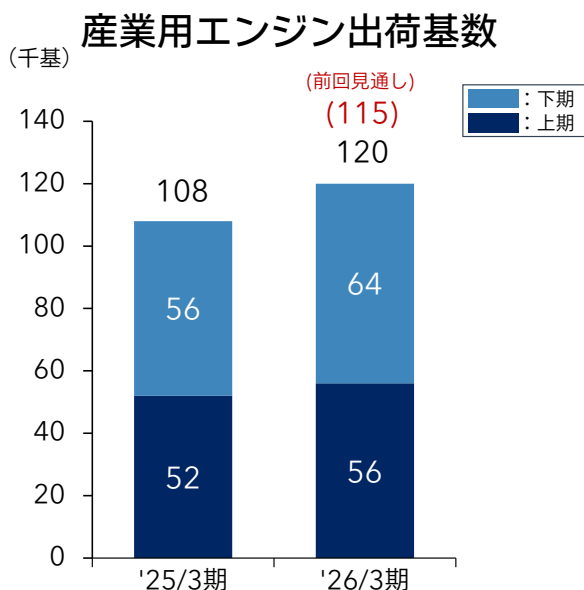
全需は、前年同期を下回る厳しい市況が継続しており、今期中の需要回復は難しい状況です。このような環境下ではありますが、引き続き丁寧な販売活動を継続することでブランド力を鍛え、需要回復に備えてまいります。

タイにおける販売への取り組みについては、付表の25ページでご説明していますので、あわせてご参照ください。

生産台数は、タイ向け・輸出向け共に増加しました。

- 産業用エンジン：上期は計画線で推移、下期における新興国向けの堅調な需要を反映し、+5千台の上方修正
- アフターセールス：国内/海外の順調な進捗を反映し、6,000億円に上方修正、1年前倒しでの目標達成を見込む

*アフターセールス事業への取り組みについては、P.26の付表をご参照ください



こちらは、産業用エンジン、アフターセールスです。

産業用エンジンの上期実績は、想定線で推移しました。
下期は、新興国向けで堅調な需要が見込まれることから、通期見通しを+5千台上方修正しています。

アフターセールス売上についても、国内/海外共に順調な推移を反映し、通期見通しを+100億円上方修正しており、中計で27年3月期の目標としていた売上6,000億円を、1年前倒しで今期に達成する見込みです。

ここ数年のアフターセールスの成長には、メンテナンスリース契約を中心とした金融サービスの成長、コネクテッドによる「運行管理」・「稼働サポート」を通じた故障の抑制・迅速な修理の実現などに加えて、大型トラックの販売台数増に伴い、保有台数も増加していることが大きく貢献しています。

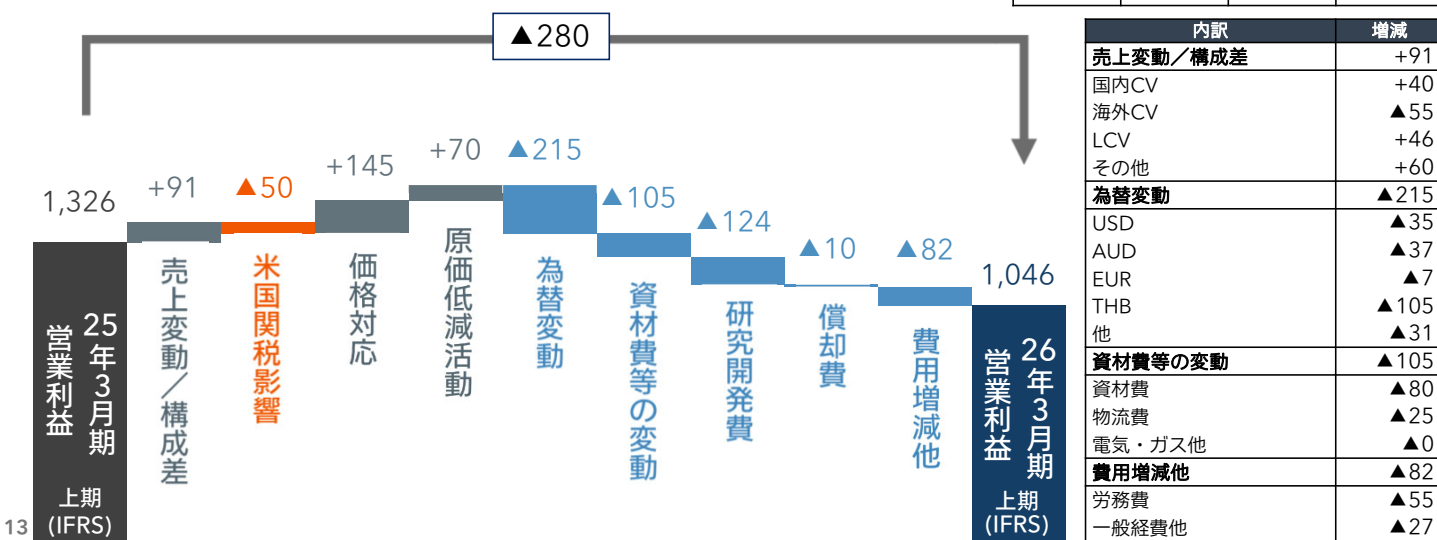
アフターセールス事業の取り組みについては、付表の26ページでもご説明していますので、あわせてご参照ください。

'26年3月期 上期実績 営業利益増減分析 - 前年同期比 -

■ CV/LCVの台数増・価格対応の推進によるプラス影響あるも、円高/パーツ高影響・CVの仕向構成悪化・米国関税影響・資材費等の上昇・成長関連費用の増加によるマイナス影響が上回り、▲280億円の減益

(億円)

為替実績	'25/3上期	'26/3上期	増減
USD/JPY	152.5	146.0	▲6.5
AUD/JPY	101.3	94.6	▲6.7
EUR/JPY	165.8	168.2	+2.4
THB/JPY	4.27	4.47	+0.20



続きまして、26年3月期上期の営業利益 増減分析になります。

損益は、CV/LCVの台数増、価格対応の推進によるプラス影響はあるものの、円高/パーツ高の影響、CVの仕向構成悪化、米国関税影響、資材費等の上昇、成長関連費用の増加によるマイナス影響が上回り、前年同期比で▲280億円の減益となりました。

為替実績は上段に記載の通りです。

'26年3月期 上期実績 – 前年同期比 –

(億円)			増減		<参考値>
	'25/3上期 (IFRS)	'26/3上期 (IFRS)			'25/3上期 (日本基準)
売上収益*1	15,535	16,373	+838	+5%	15,363
営業利益	1,326	1,046	▲280	▲21%	1,292
税引前利益*2	1,378	1,174	▲204	▲15%	1,353
親会社の所有者に帰属する当期利益*3	786	698	▲88	▲11%	692

*1 日本基準における「売上高」を「売上収益」として表示しています。

*2 日本基準における「税金等調整前当期純利益」を「税引前利益」として表示しています。

*3 日本基準における「親会社株主に帰属する当期純利益」を「親会社の所有者に帰属する当期利益」として表示しています。

	'25/3上期 (IFRS)	'26/3上期 (IFRS)
営業利益	1,326	1,046
持分法による投資損益	+41	+62
金融収支	+11	+66
税引前利益	1,378	1,174
法人所得税費用	▲394	▲294
非支配持分に帰属する当期利益	▲198	▲182
親会社の所有者に帰属する当期利益	786	698

	'25/3上期 (日本基準)
営業利益	1,292
持分法による投資損益	+47
為替差損益、受取配当金、利息等	+14
経常利益	1,353
投資有価証券売却損益、固定資産売却損等	▲12
事業再編関連損失	▲64
税金等調整前当期純利益	1,277
法人税等	▲388
非支配株主に帰属する当期純利益	▲197
当期利益 (親会社株主に帰属する当期純利益)	692

営業利益以下の説明です。

税引前利益は、営業利益1,046億円から、持分法による投資損益、金融収支を加減し、1,174億円となりました。金融収支では、為替差損益が前年同期はマイナスでしたが、今期はプラスに効いています。

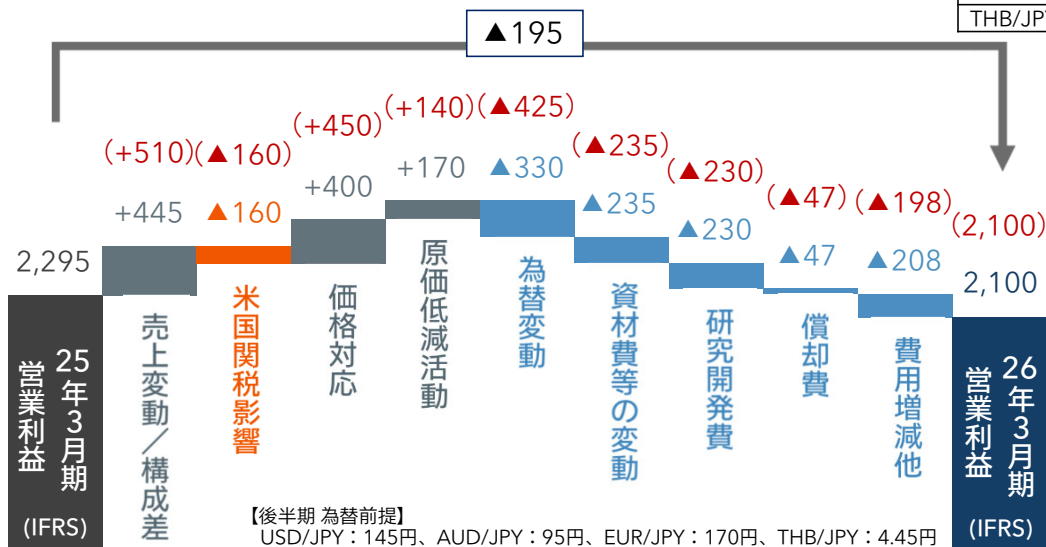
親会社の所有者に帰属する当期利益は、税引前利益1,174億円から、法人所得税費用、非支配持分に帰属する当期利益を加減し、698億円となりました。

'26年3月期 営業利益見通し 増減分析 - 前年同期比 -

- 通期見通しは、前回見通しから販売台数減によるマイナス影響あるも、為替影響・アフターセールスの積み増し・原価低減活動の追加によるプラス影響でカバーするため、変更せず
- 引き続き、合理化活動の追加等に取り組み、2,100億円からの上積みを目指す

(億円)
(赤字部分：5月に公表した前回見通し)

為替実績	'25/3期	'26/3期	増減	前回見通し
USD/JPY	152.5	145.5	▲7.0	140.0
AUD/JPY	99.5	94.8	▲4.7	90.0
EUR/JPY	163.7	169.1	+5.4	162.0
THB/JPY	4.38	4.46	+0.08	4.25



内訳	増減	前回見通し
売上変動/構成差	+445	+510
国内CV	+50	+50
海外CV	+205	+215
LCV	+90	+185
その他	+100	+60
為替変動	▲330	▲425
USD	▲75	▲125
AUD	▲52	▲95
EUR	▲30	+10
THB	▲138	▲175
他	▲35	▲40
資材費等の変動	▲235	▲235
資材費	▲185	▲185
物流費	▲50	▲50
電気・ガス他	▲0	▲0
費用増減他	▲208	▲198
労務費	▲100	▲100
一般経費他	▲108	▲98

続きまして、通期 営業利益見通しの増減分析になります。

赤字で記載した前回見通しと比較して、販売台数減によるマイナス影響はありますが、為替影響・アフターセールスの積み増し・原価低減活動の追加によるプラス影響でカバーするため、通期見通しは変更していません。

引き続き、合理化活動の追加など、各種活動に取り組むことで、2,100億円からの上積みを目指してまいります。

後半期の為替前提は下段に記載の通りです。

'26年3月期見通し - 前年同期比 -

(億円)	'25/3期 (IFRS)		'26/3期 (IFRS)		増減		<参考値> '25/3期 (日本基準)
売上収益*1	32,356	33,000	+644	+2%			32,081
営業利益	2,295	2,100	▲195	▲8%			2,291
税引前利益*2	2,450	2,200	▲250	▲10%			2,401
親会社の所有者に帰属する当期利益*3	1,401	1,300	▲101	▲7%			1,344

*1 日本基準における「売上高」を「売上収益」として表示しています。

*2 日本基準における「税金等調整前当期純利益」を「税引前利益」として表示しています。

*3 日本基準における「親会社株主に帰属する当期純利益」を「親会社の所有者に帰属する当期利益」として表示しています。

	'25/3期 (IFRS)	'26/3期 (IFRS)
営業利益	2,295	2,100
持分法による投資損益	+92	+90
金融収支	+63	+10
税引前利益	2,450	2,200
法人所得税費用	▲640	▲580
非支配持分に帰属する当期利益	▲409	▲320
親会社の所有者に帰属する当期利益	1,401	1,300

	'25/3期 (日本基準)
営業利益	2,291
持分法による投資損益	+103
為替差損益、受取配当金、利息等	+88
経常利益	2,482
投資有価証券売却損益、固定資産売却損等	▲17
事業再編関連損失	▲64
税金等調整前当期純利益	2,401
法人税等	▲654
非支配株主に帰属する当期純利益	▲403
当期利益 (親会社株主に帰属する当期純利益)	1,344

営業利益以下の説明です。

税引前利益は、営業利益2,100億円から、持分法による投資損益、金融収支を加減し、2,200億円を見込んでいます。

親会社の所有者に帰属する当期利益は、税引前利益2,200億円から、法人所得税費用、非支配持分に帰属する当期利益を加減し、1,300億円を見込んでいます。

3. 2027年3月期 事業環境のフォローアップ

17

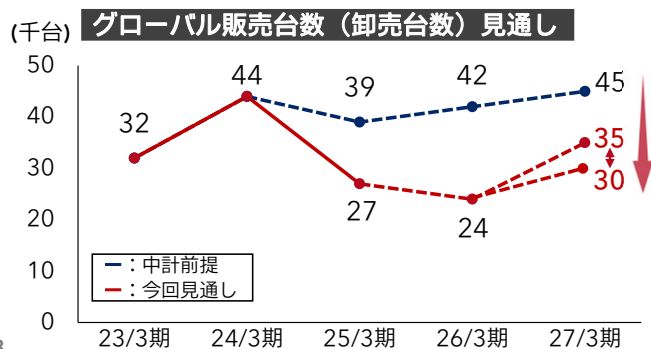
ここからは、中期経営計画の中間地点である、27年3月期の事業環境について、フォローアップさせていただきます。

< 27年3月期 北米市場見通し >

- 足元の市場は、経済動向・関税影響に対する様子見により不透明も、一時的なものであり、成長市場との認識は変わらず
- 関税影響は残るも、緩やかな市況回復と共に、販売サイドの在庫補充が始まることを想定
- 小売台数は、今期並をボトムとして、販売活動の強化による台数増を目指す

⇒ **グローバル販売台数（卸売台数）は、中計前提4.5万台から▲1万台～▲1.5万台減となる3万台～3.5万台レベルを想定。**

※11月から適用されている「中・大型トラックに対する25%の追加関税」、「3.75%の関税還付制度」に関する影響は確認中。



卸売台数・小売台数・ディーラー在庫台数推移

(千台)	23/3期	24/3期	25/3期	26/3期 (見通し)	27/3期 (見通し)
卸売台数	32	44	27	24	30~35
小売台数	26	32	29	30	30~35
販売サイド在庫台数	12	23	20	14	14~16

18

まずは、北米向けCVの事業環境です。

足元の市場は、経済動向・関税影響に対する様子見により不透明となっておりますが、一時的なものであり、成長市場であるとの認識は変わっていません。

27年3月期は、関税影響は残るものの、緩やかな市況の回復と共に、販売サイドの在庫補充が始まることを想定しています。

小売台数は、右下の表に記載の通り、今期並をボトムとして、販売活動の強化による台数増を目指します。

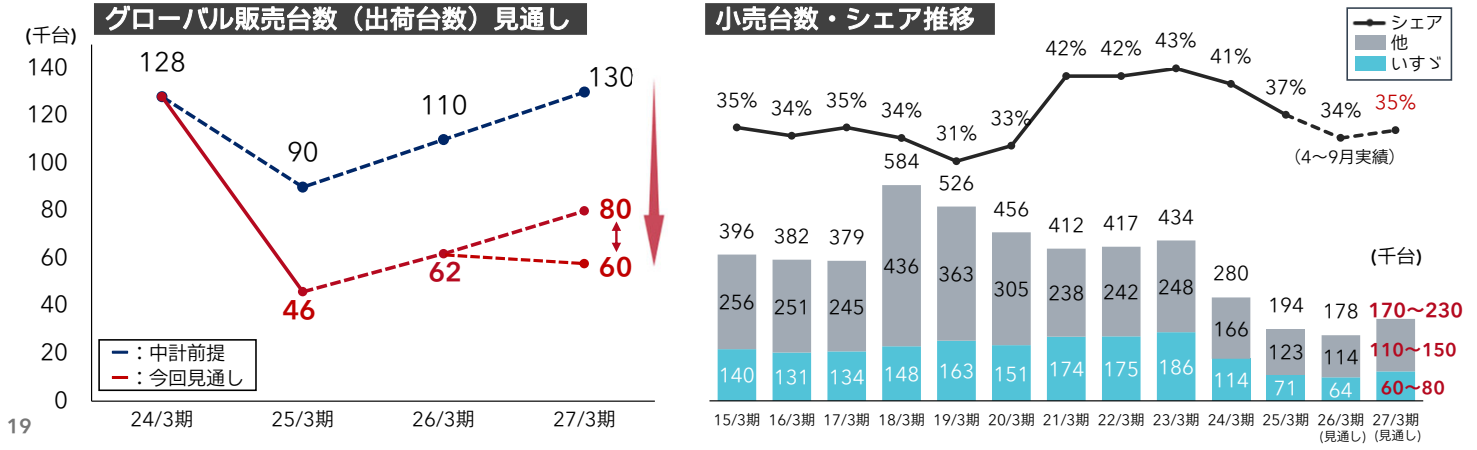
このような環境を前提として、グローバル販売台数は、中計前提の4.5万台に対して、▲1万台～▲1.5万台減の、3万台～3.5万台を想定しています。

なお、11月より適用されている、「中・大型トラックに対する25%の追加関税」及び「3.75%の関税還付制度」による影響は、現在確認中です。

< 27年3月期 タイLCV市場見通し >

- 自動車全需は、乗用車セグメントで回復傾向も、農家・商人のお客が多いピックアップトラックは、ファイナンス厳格化の影響が大きく、乗用車と比べて回復が遅れ、全需に占める割合が低い状況が続く
- 景気低迷・ローン保証などの各種支援策の遅れ・政権交代もあり、ファイナンス環境の改善には時間を要し、緩やかな需要回復に留まる見通し

⇒ **グローバル販売台数（出荷台数）は、中計前提13万台から▲5万台～▲7万台減となる
6万台～8万台レベルを想定**



続きまして、タイLCVの事業環境です。

27年3月期のタイ自動車全需は、乗用車セグメントで回復傾向も、農家・商人のお客が多いピックアップトラックセグメントは、ファイナンス厳格化の影響が大きく、乗用車と比べて回復が遅れ、全需に占める割合は低い状態が続く見通しです。

景気低迷・ローン保証などの各種支援策の遅れ・政権交代もあり、ファイナンス環境の改善には時間を要することが見込まれますので、LCVの全需は、緩やかな需要回復に留まる見通しです。

このため、グローバル販売台数は、中計前提の13万台に対して▲5万台～▲7万台減の、6万台～8万台を想定しています。

国内CV	<ul style="list-style-type: none"> 堅調な市場において、商品力を活かし、中計目標である10万台への台数増は射程圏 UDトラックスとのシナジー効果最大化に取り組み
北米CV	<ul style="list-style-type: none"> 関税影響に起因した様子見により一時的に足踏みも、中長期での成長ポテンシャルは不変
タイLCV	<ul style="list-style-type: none"> 歴史的な市況悪化により、需要回復には時間を要する見込みで、短期の販売目標は要修正
輸出LCV 海外CV	<ul style="list-style-type: none"> 輸出LCVは、中近東を中心に、中計想定に対して弱含み 海外CVは、中計想定の前倒し達成を見込めるレベルに伸長しており、輸出LCVを十分にカバー
アフター セールス	<ul style="list-style-type: none"> 中計想定27/3期売上6,000億円は前倒しで達成見込み 引き続き、保有台数の増加、実行中のアフター拠点の能力増強を活かし、国内・海外共に、更なるビジネス取り込みを目指す
採算面	<ul style="list-style-type: none"> 価格対応の推進は、後追いながら、資材費の大幅な上昇を着実にカバー 27/3期は新規の取り組みに加えて、今期実施分のフルイヤーでの寄与により大きな効果を見込む 原価低減活動は、ものづくり部門が連携し、もう一段の強化 25/3期実績 +170億円、26/3期見通し +170億円+α、27/3期は更なる積み上げを目指す

27/3期は、26/3期 営業利益見通し2,100億円からの大幅な増益を見込む

20

最後に、27年3月期の事業環境全体をフォローアップさせていただきます。

国内CVは、堅調な市場において商品力を活かした拡販を進めており、中計目標の10万台への台数増を射程圏に捉えています。

UDトラックスとのシナジー効果についても、引き続き、最大化に取り組みます。

北米CVは、関税影響に起因した様子見により一時的に足踏みも、中長期での成長ポテンシャルに、変わりはありません。

タイLCVは、歴史的な市況悪化により需要回復には時間を要する見込みで、短期の販売目標は、修正が必要な状況です。ただし、ピックアップトラックのお客様がSUVやEVなど他のセグメントに移るような構造変化は起きておりませんので、市況が改善した場合、相当程度の台数回復が見込まれます。

輸出LCVは、中近東を中心に中計想定に対して弱含みとなっています。一方で、北米以外の海外CVは、中計で想定した台数の前倒し達成を見込めるレベルに伸長しており、輸出LCVを十分にカバーできる見通しです。

アフターセールスにおいても、売上目標6,000億円を前倒しで達成見込みです。引き続き、保有台数の増加、国内で実行中のアフター拠点の能力増強を活かし、国内・海外共に更なるビジネス取り込みを目指してまいります。

採算面では、まずは価格対応の推進が、後追いながらも、資材費の大幅な上昇を着実にカバーしています。27年3月期は、新規の取り組みに加えて、今期の実施分がフルイヤーで寄与することで、大きな効果を見込んでいます。

原価低減活動は、ものづくり部門が連携し、もう一段強化することで、今期も+αの上積み、27年3月期は更なる積み上げを目指します。

このような事業環境を踏まえ、27年3月期の営業利益は、26年3月期見通しの2,100億円から、大幅な増益を見込んでおります。引き続き、収益拡大を目指して活動してまいります。

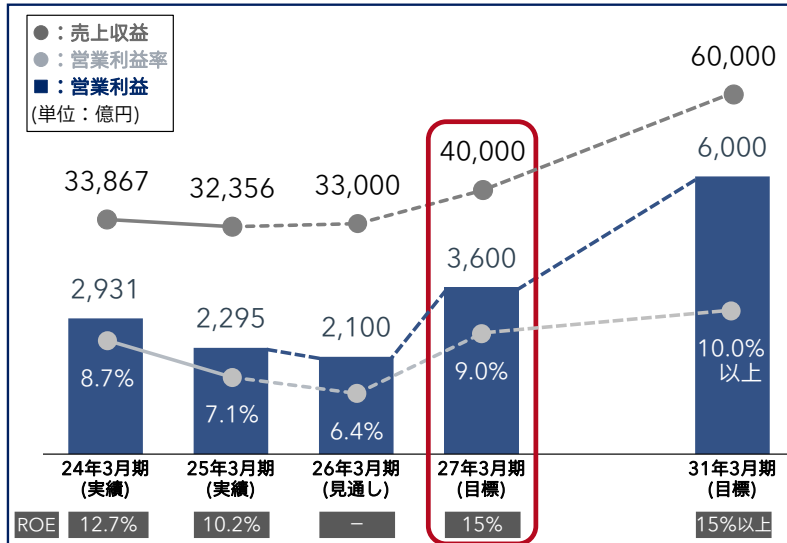
地球の「運ぶ」を創造する

ISUZU

これをもちまして、いすゞ自動車株式会社2026年3月期第2四半期 決算説明を終了します。
ご視聴いただき、有難うございました。

(付表) 中計策定時における'27年3月期目標

定量値目標



前中計期間 (日本基準) → 現中計 前半3カ年目標 (IFRS) → 現中計 最終目標

販売台数目標

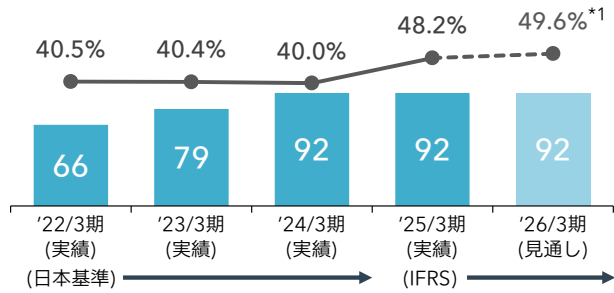
(千台/億円)	24/3期 (実績)	25/3期 (実績)	26/3期 (見通し)	27/3期 (目標)
販売台数/売上収益				
国内CV	73	89	95	100
海外CV	236	220	242	260
北米向け	44	27	24	45
北米以外の地域	192	193	218	215
LCV	357	230	258	360
タイ	128	46	62	130
輸出	229	184	196	230
産業用エンジン	110	108	120	120
アフターセールス	5,510	5,780	6,000	6,000
売上収益				

※24年3月期 決算説明資料より、25年3月期以前を実績値に更新して掲載

配当金・配当性向推移

(単位：円)

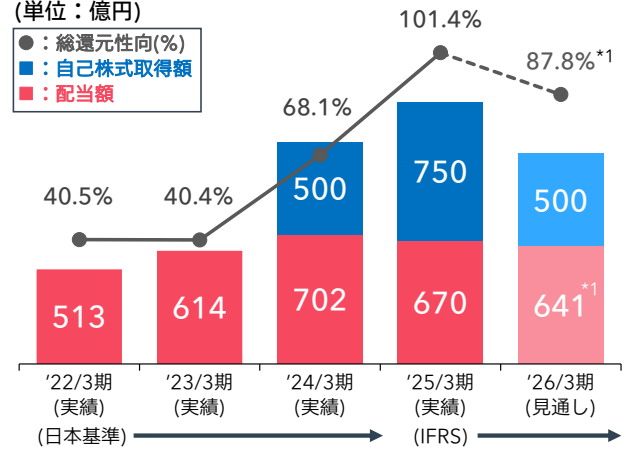
- ：配当性向(%)
- ：1株当たり配当金



株主還元総額・総還元性向推移

(単位：億円)

- ：総還元性向(%)
- ：自己株式取得額
- ：配当額

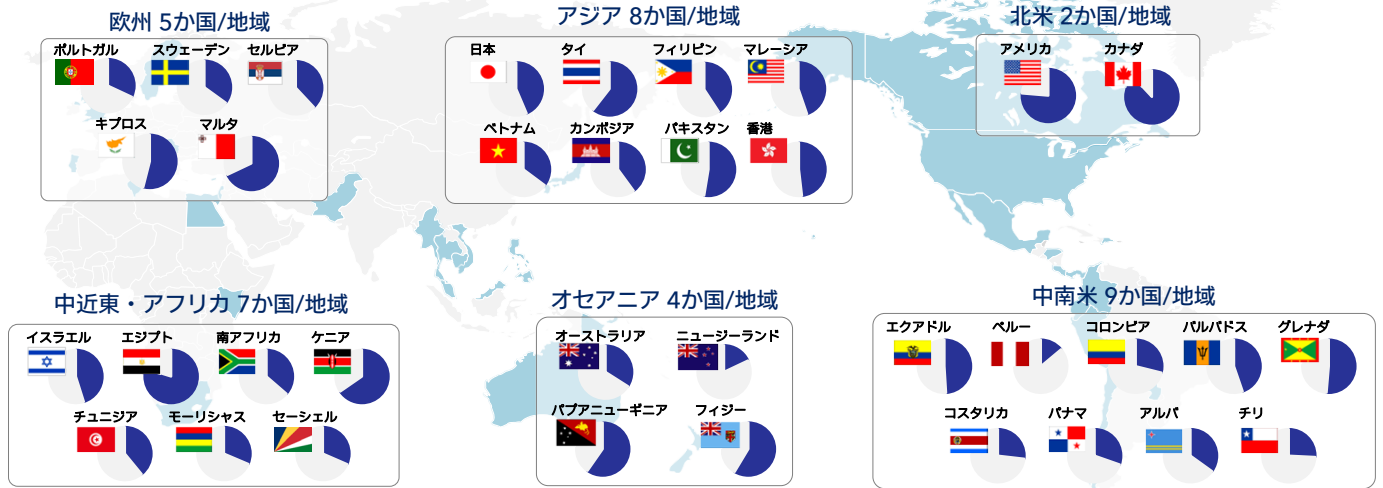


*1：25年10月末時点の自己株式数を基に算出

(付表) シェアNo.1を保有している地域

世界35の国/地域においてシェアNo.1の車種を保有 (自社調べ・2024年暦年実績)

シェアNo.1国/地域の詳細はHPをご参照ください。 <https://www.isuzu.co.jp/company/glance.html>



(注1) 出所:各国・地域の自動車工業会のデータなど入手可能なデータを集計の上で当社が算出した自社調べ

(注2) 各国・地域におけるシェアNo.1商品例は次の通り。ポルトガル:ピックアップトラック(最大積載量1t)、スウェーデン:ピックアップトラック(最大積載量1t)、セルビア:ピックアップトラック(最大積載量1t)、キプロス:ピックアップトラック(最大積載量1t)、マルタ:ピックアップトラック(最大積載量1t)、イスラエル:小型・中型トラック(車両総重量6.1-12t)、エジプト:小型トラック(車両総重量4.9t)、南アフリカ:小型トラック(車両総重量3.5-8.5t)、ケニア:小型&中型トラック(車両総重量3.5-19t)、チュニジア:ピックアップトラック(最大積載量1t)、モーリシャス:小型トラック(車両総重量3.0-9t)、セーシェル:小型トラック(車両総重量3.0-9t)、日本:小型トラック(最大積載量2-3t)、中型トラック(最大積載量4t)、大型トラック(最大積載量6t以上)、大型バス(全幅2.5m)、タイ:トラック(最大積載量2t以上)、フィリピン:トラック+バス(車両総重量3t超)、マレーシア:トラック(車両総重量3t以上(除くトラクター))、ベトナム:トラック(車両総重量3.5-24t)、カンボジア:トラック、パキスタン:トラック(トラック全カテゴリー(バス除く))、香港:トラック(車両総重量3.5-44t)、アメリカ:キャブオーバーハイトトラック(車両総重量4.5t-8.8t)、カナダ:キャブオーバーハイトトラック(車両総重量4.5-8.8t)、オーストラリア:トラック(全車型合計)、ニュージーランド:トラック(全車型合計)、バブアニューギニア:トラック(最大積載量1t以上)、フィジー:トラック(最大積載量1.5t以上(バス除く))、エクアドル:ピックアップトラック(最大積載量1t)、ペルー:トラック(車両総重量3t以上)、コロンビア:トラック(車両総重量3t以上)、パルバドス:トラック、グレナダ:ピックアップトラック(最大積載量1t)、コスタリカ:トラック、パナマ:トラック、アルバ:ピックアップトラック(最大積載量1t)、チリ:小型トラック(車両総重量3-9t)

(付表) LCV事業：タイにおける取り組み

いすゞのピックアップトラックのメインユーザーは商用ニーズの農家・商人であり、保有車両の資産価値を保つ販売方法をとることで、タイにおいて根強い購買層を獲得

- ✓ 1961年に小型ボンネットトラックをタイ市場に投入して以来、商用ニーズに応える「堅牢かつ燃費性能の良い商品づくり」とブランド力の強化に努め、2002年の初代 D-MAX以降も使用用途・デザインをタイ市場のニーズに合わせて継続的に刷新し、市場シェアを着実に拡大
- ✓ 規律ある販売政策によって安売りを避け、高いリセールバリューを維持するなど、地道な取り組みにより、ISUZUブランドは、タイで確固たる地位を獲得

タイの産業に根差したいすゞブランド

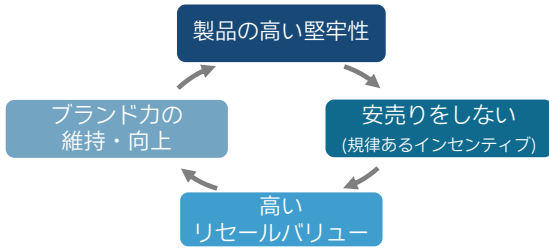
- タイの労働人口で1位2位の農家・商人がメインユーザーであり、**ピックアップトラック購買層の約5割が商用ユース（乗商兼用含む）**

<主な使用用途>

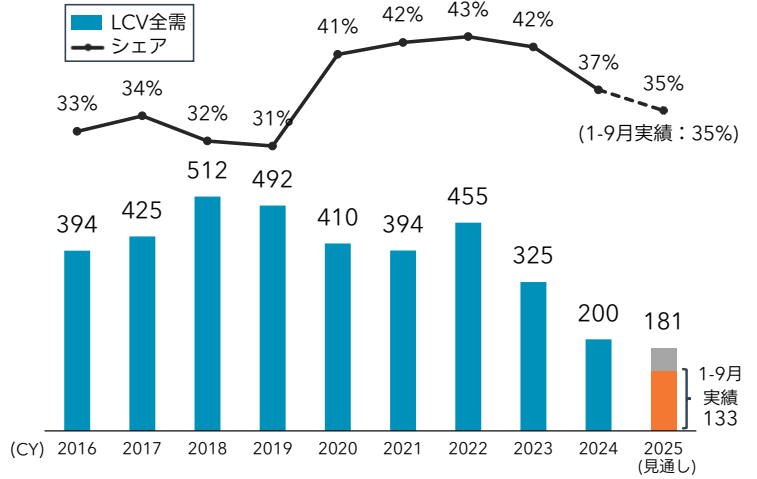
野菜など重量商品の運搬に活用



商用ニーズに耐えうる製品の堅牢さ、家計の支えとなる製品の高い資産価値



タイLCV全需・シェア推移 (単位：千台)



(付表) アフターセールス事業への取り組み

これまで培ってきた「トータルライフサイクルで稼働を支えるサービス」を海外へ展開し、更に強化

今までの取り組み
市場近接化による顧客接点拡大とアフター重視の構造改革

- 顧客との接点となる販売・サービス拠点拡充
- アフターサポート体制を見据えた営業

国内	サービス	海外
400拠点以上	拠点数	3,500拠点以上

<CV保有台数・アフター売上高> (※保有台数は自社集計値)

	国内		海外	
	保有台数(CV)	アフター売上	保有台数(CV)	アフター売上
20/3期	129万台	2,206億円	261万台	1,036億円
25/3期	132万台	3,830億円	282万台	1,950億円

<主なサービス展開>

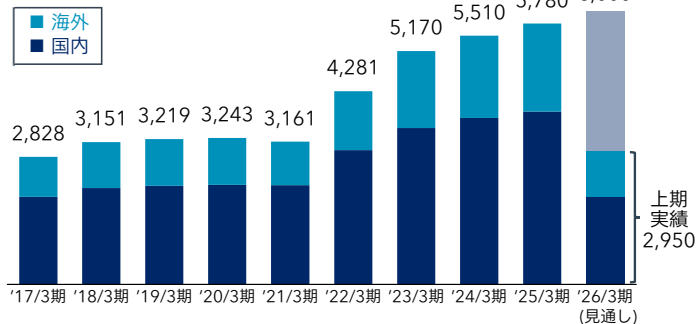
	国内	海外
【パーツ販売】 補修向け部品を販売・輸出	✓	✓
【車両サービス】 豊富な拠点を基に整備サービス提供	✓	成長 余地
【ファイナンス】 メンテナンスリースを強みに、 金融サービスを提供	✓	
【コネクテッド】 『運行管理』『稼働サポート』で、 故障の抑制・迅速な修理を実現	✓	

- 海外CV保有台数は国内と比べて多いが、アフター売上は国内比少なく、海外のアフターセールス事業は更なる収益オポチュニティあり
- また、国内も引き続きアフター拠点の強化・効率UPで増収を目指す

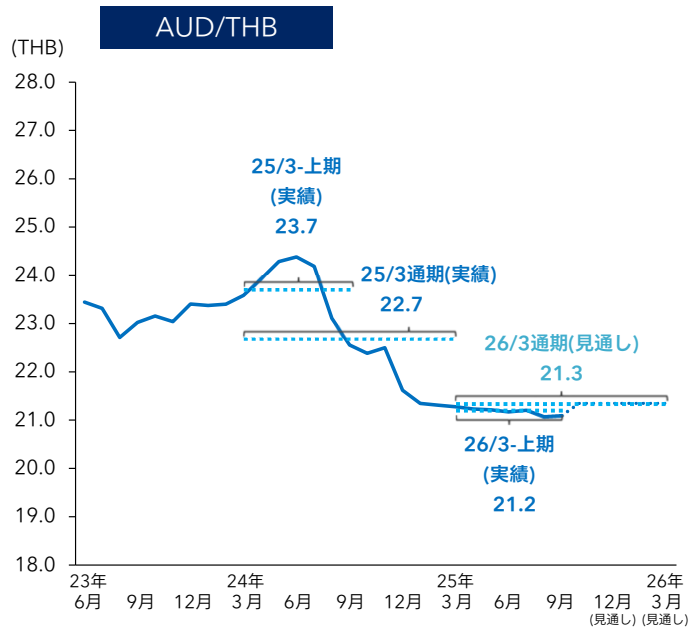
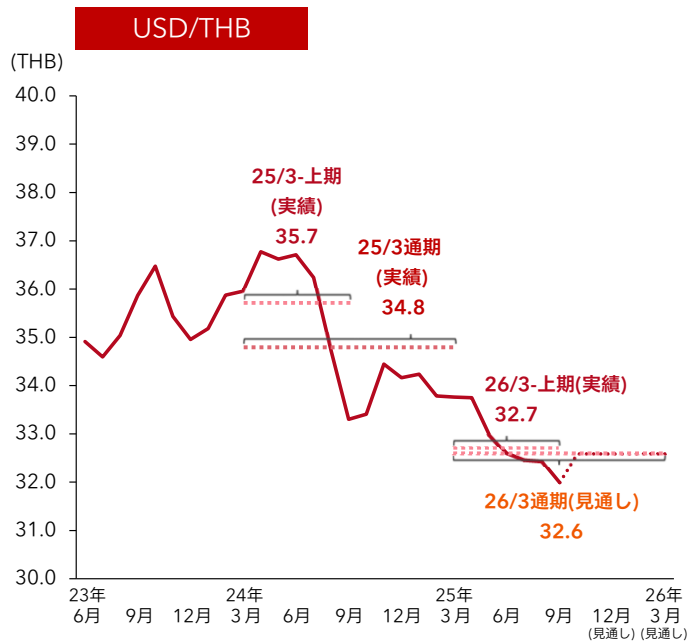
海外アフターに成長余地 ⇒ これからの取り組み
海外CV「稼働を守るバリュープロバイダー」へと転換

- オペレーション品質と部品供給価格の均質化
 - コネクテッドとメンテナンスリースの海外展開の加速
- Evision** : 商用EV導入に必要なプログラムを展開
 - 北米 : メンテナンスリース+海外コネクテッドを導入
 - 豪州/アセアン : メンテナンスリース体制を整備、UDメンテナンスパックを含めサービス展開

<アフターセールス売上高 推移>



(付表) USD/THB、AUD/THB 為替レート推移



(付表) '25年3月期 会計基準変更影響

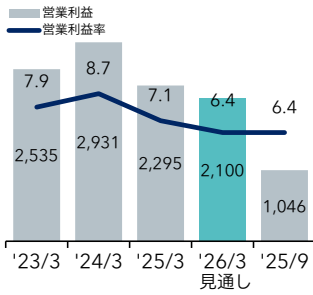
(億円)	'25/3上期			'25/3 通期		
	日本基準	IFRS	変更影響	日本基準	IFRS	変更影響
営業利益 (会計基準 変更前)	1,292	1,292	-	2,291	2,291	-
のれん償却廃止	-	+20	+20	-	+40	+40
開発費資産化	-	+7	+7	-	+7	+7
営業外損益・特別損益から営業損益に表示組替	-	▲23	▲23	-	▲27	▲27
その他 営業利益調整項目	-	+30	+30	-	▲16	▲16
営業利益 (会計基準 変更後)	1,292	1,326	+34	2,291	2,295	+4
持分法投資損益	+47	+41	▲6	+103	+92	▲11
金融収支	+15	+11	▲4	+80	+63	▲17
金融収支以外の営業外損益	▲1	-	+1	+8	-	▲8
経常利益	1,353			2,482		
固定資産売却損益等の特別損益	▲22	-	+22	▲35	-	+35
投資有価証券売却損益	+10	-	▲10	+18	-	▲18
事業再編関連損失	▲64	-	+64	▲64	-	+64
税引前利益*1	1,277	1,378	+101	2,401	2,450	+49
法人所得税費用	▲388	▲394	▲6	▲654	▲640	+14
非支配持分に帰属する当期利益	▲197	▲198	▲1	▲403	▲409	▲6
親会社の所有者に帰属する当期利益*2	692	786	+94	1,344	1,401	+57

*1 日本基準における「税金等調整前当期純利益」を「税引前利益」として表示しています。

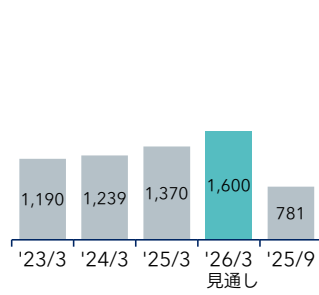
*2 日本基準における「親会社株主に帰属する当期純利益」を「親会社の所有者に帰属する当期利益」として表示しています。

(付表) 主要事業指標推移等

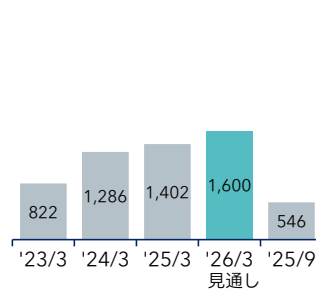
営業利益(億円)/営業利益率(%)



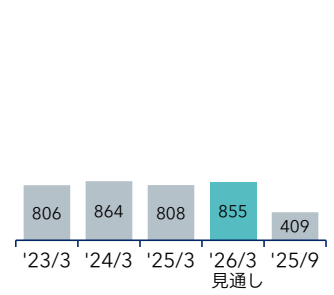
研究開発費(億円)^{*1}



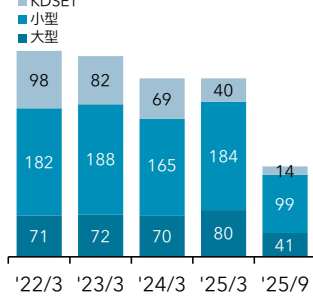
設備投資(億円)^{*2}



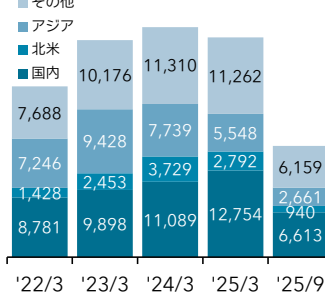
減価償却費(億円)^{*2}



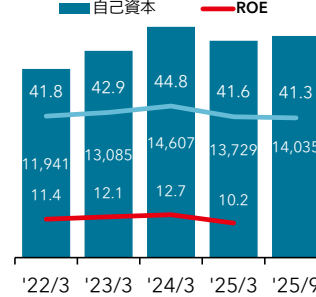
国内生産(千台)



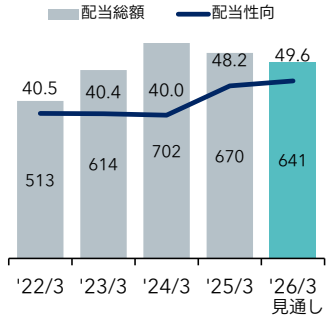
地域別売上収益(億円)



自己資本(億円)^{*3}/自己資本率(%)^{*4}/ROE(%)



配当総額(億円)/配当性向(%)



*1 報告期間中に発生した研究開発活動に係る支出額であり、連結損益計算書(IFRS)上の研究開発費とは異なる

*2 貸貸用車両及び使用権資産に係る設備投資・減価償却費は含まず

29 *3 IFRSにおける「資本」の内、「親会社の所有者に帰属する持分合計」を「自己資本」として表示、*4 IFRSにおける「親会社の所有者に帰属する持分比率」を「自己資本比率」として表示

CV (Commercial Vehicle)

- トラック及びバスの総称
- トラックは、主に日本を拠点に生産・輸出（いすゞ拠点：神奈川県 藤沢工場、UDトラックス拠点：埼玉県 上尾工場）
- バスは、日野自動車との合併企業であるジェイ・バスで生産され、いすゞ/日野の両ブランドで販売

<主なラインナップ>



大型トラック「ギガ/クオン」



中型トラック「フォワード」



小型トラック「エルフ」



路線バス「エルガ」



観光バス「ガーラ」

LCV (Light Commercial Vehicle)

- 1トン積みピックアップトラック、及び同車をベースにしたPPV(Pick-up Passenger Vehicle)の総称
- 主にタイを拠点に生産・輸出

<主なラインナップ>



ピックアップトラック「D-MAX」



PPV「MU-X」

(附表) 販売台数の集計ポイントについて

連結販売台数：決算短信の「連結販売実績」に記載される台数

