

2026年3月期 第3四半期

決算説明

2026年2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 第3四半期実績及び通期見通し

※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 第3四半期実績（9ヶ月累計）

- 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・海外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が上回り、前年同期から▲243億円の減益。
- CV：国内は想定線での台数増、海外は北米が在庫調整・市況弱含みにより台数減も、中近東・アフリカを中心に台数増。
- LCV：タイは、在庫調整を実施し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・オセアニアを中心に台数増。

グローバル販売台数 (千台)		<参考値>				為替実績				
		'25/3期 9ヶ月累計 (IFRS)	'26/3期 9ヶ月累計 (IFRS)	増減		'25/3期 9ヶ月累計 (日本基準)	'25/3期 9ヶ月累計	'26/3期 9ヶ月累計	増減	
CV計	国内	63	67	+4	+6%	63	USD/JPY	152.5	148.8	▲3.7
	海外	162	173	+11	+7%	162	AUD/JPY	100.7	96.8	▲3.9
		225	240	+15	+6%	225	EUR/JPY	164.7	171.9	+7.2
LCV計	タイ	34	44	+10	+30%	34	THB/JPY	4.34	4.58	+0.24
	輸出	130	145	+15	+12%	130				
		164	189	+25	+15%	164				
合計		389	429	+40	+10%	389				

決算実績 (億円)

売上収益*1	23,845	25,115	+1,270	+5%	23,558
営業利益	1,968	1,725	▲243	▲12%	1,925
税引前利益*2	2,083	1,956	▲127	▲6%	1,969
親会社の所有者に帰属する当期利益*3	1,226	1,212	▲14	▲1%	1,099

※ 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.31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9ヶ月累計の実績です。

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・海外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、営業利益は前年同期から▲243億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、海外向けは北米で販売サイドの在庫調整、市況弱含みにより台数減も、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。

なお、10月から12月の3ヶ月累計の業績は、前年同期から増収増益となっております。20ページから24ページの補足資料に記載しておりますので、ご参照ください。

全体総括 '26年3月期 通期見通し(11月に公表した前回見通しとの比較)

- CV：国内は、概ね想定線で進捗しており、11月に公表した前回見通しから変更せず。
海外は、北米が下期を通じて市況が想定を下回る見込みであり、▲5千台の下方修正。
- LCV：タイ/輸出共に想定線で進捗しており、見通しは変更せず。
- 損益見通し：北米向けCVの台数減を、為替影響・原価低減活動の追加・費用の見直し等でカバーするため、変更せず。

グローバル販売台数(千台)

		前回見通し (11月公表)	今回見通し (2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	-	-	89	+6
	海外	242	237	▲5	▲2%	220	+17
		337	332	▲5	▲1%	309	+23
LCV計	タイ	62	62	-	-	46	+16
	輸出	196	196	-	-	184	+12
		258	258	-	-	230	+28
合計		595	590	▲5	▲1%	539	+51

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	-

【4Q(2026年1-3月)為替前提】 USD/JPY: 145円、AUD/JPY: 95円、EUR/JPY: 170円、THB/JPY: 4.45円
(いずれも前回見通しから変更なし)

4

続きまして、通期見通しについて、25年11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の国内向けは概ね想定線で進捗しており、前回見通しから変更していません。海外向けは、北米向けが下期を通じて市況が想定を下回る見込みであることを受け、▲5千台下方修正しています。

LCVは、タイ/輸出共に想定線で進捗しており、前回見通しから変更していません。

損益見通しは、北米向けCVの台数減を、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、前回見通しから変更していません。

第4四半期の為替前提は、下段に記載の通りです。こちらも前回見通しから変更していません。

全体総括 株主還元・資本効率向上について

◆ 株主還元

- 26年3月期の配当金（通期見通し）は、配当性向 40%以上の方針をベースに、減配はせず、過去最高益を計上した24年3月期と同額の92円を維持。

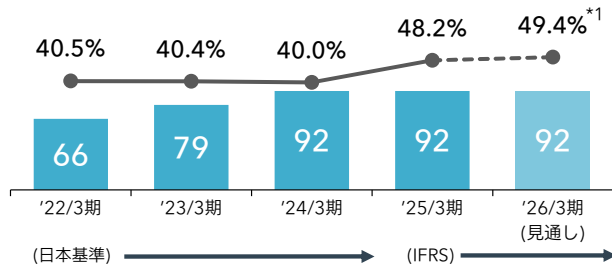
◆ 資本効率

- 500億円分の自己株式取得は、25年12月に完了し、26年2月に消却予定。

配当金・配当性向推移

(単位：円)

●：配当性向(%)
■：1株当たり配当金

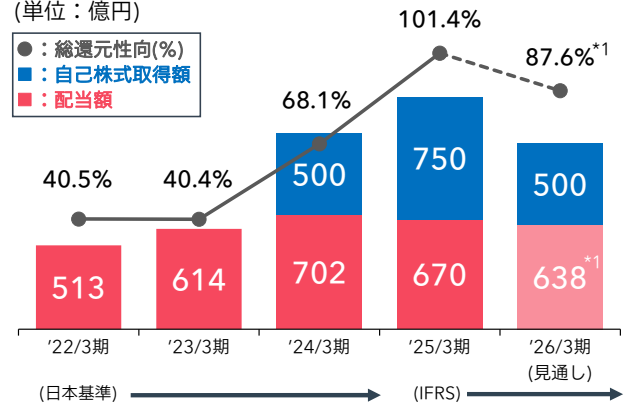


*1：25年12月末時点の自己株式数を基に算出

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



続きまして、株主還元・資本効率の向上についてご説明します。

26年3月期 配当金の通期見通しは、配当性向40%以上の方針をベースに、減配はせず、これまでの公表通り、過去最高益を計上した24年3月期と同額の92円を維持します。

500億円分の自己株式取得については、25年12月に取得が完了し、今月、2月13日に消却を予定しております。

2. 2026年3月期 第3四半期実績及び通期見通し

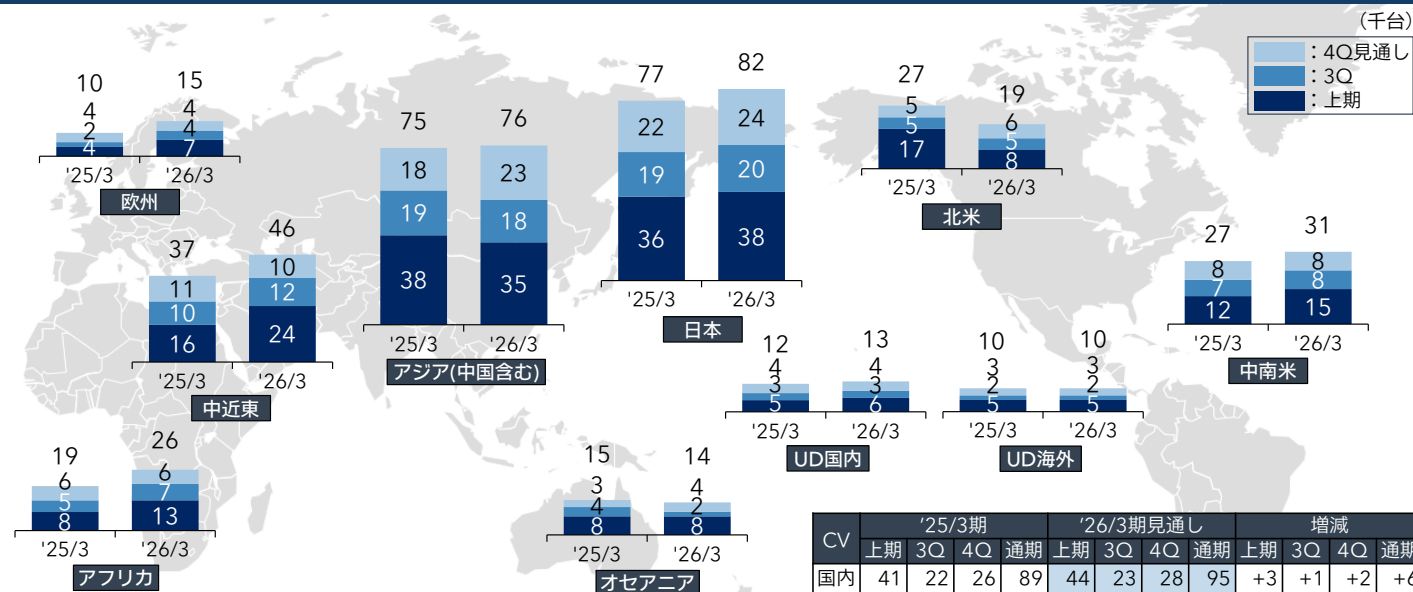
6

ここからは、26年3月期第3四半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

(9ヶ月累計)

- 国内：想定線での進捗により台数増
- 海外：北米が販売サイドの在庫調整・3Qの市況弱含みにより台数減も、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
 *中国現地での卸売台数：'25/3期：9ヶ月19千台、通期26千台 '26/3期：9ヶ月18千台、通期見通し 25千台

CVグローバル販売台数の9ヶ月累計実績です。

国内向けは、想定線での進捗により台数増となりました。

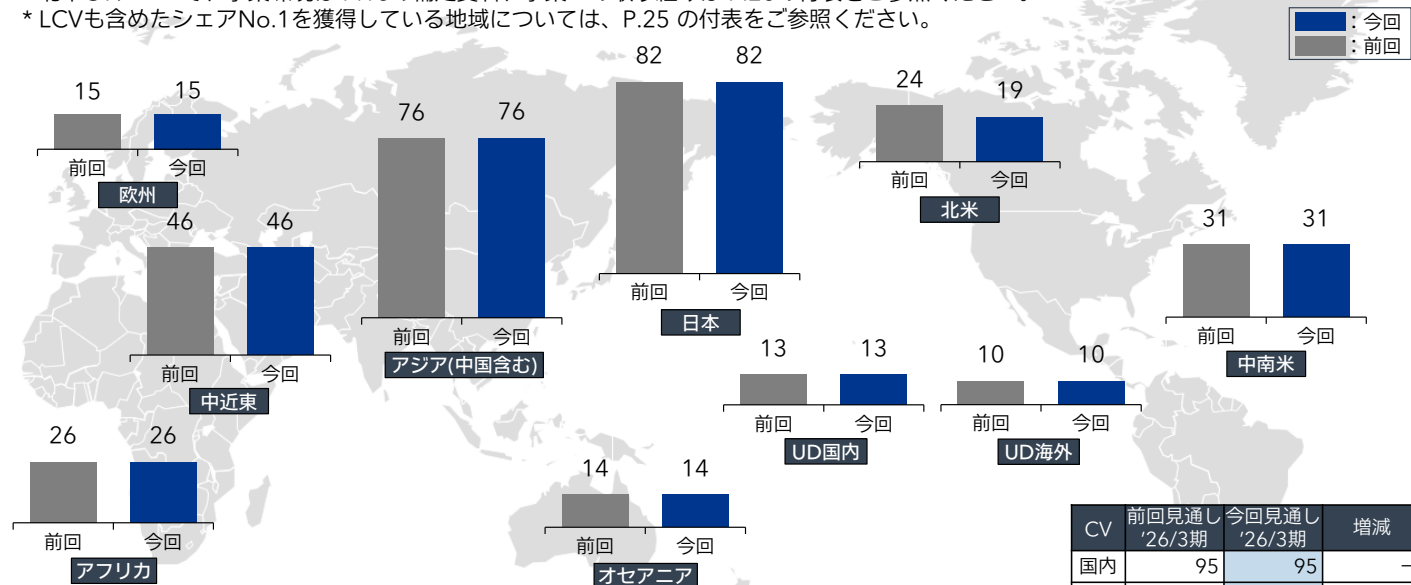
海外向けは、北米向けが販売サイドの在庫調整、第3四半期の市況弱含みにより台数減となったものの、中計で拡販に注力している中近東・アフリカを中心に、全体では台数増となりました。

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)

- 国内：概ね想定線で進捗しており、前回見通しから変更せず
- 海外：北米が、下期を通じて市況が想定を下回る見込みであり、▲5千台の下方修正

* 北米CVについて、事業環境は P.18の補足資料、事業への取り組みは P.26の付表をご参照ください。
 * 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.25 の付表をご参照ください。

(千台)



CV	前回見通し '26/3期	今回見通し '26/3期	増減
国内	95	95	-
海外	242	237	▲5
計	337	332	▲5

*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
 *中国現地での卸売台数見通し：前回… 28千台 今回… 25千台

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、概ね想定線で進捗しており、11月に公表した前回見通し時点から変更ありません。

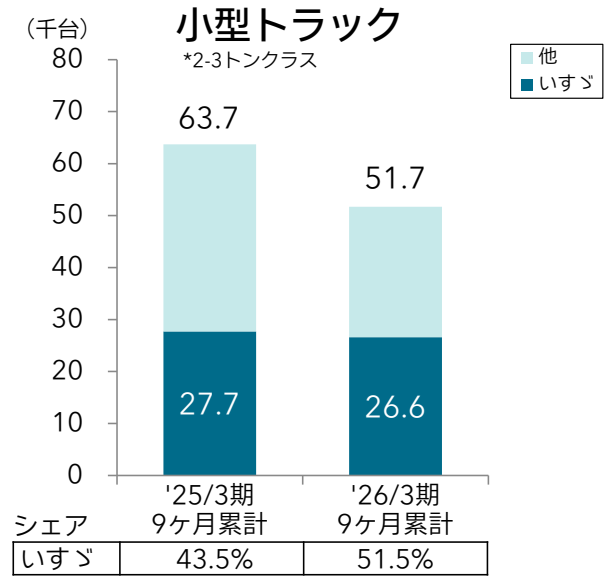
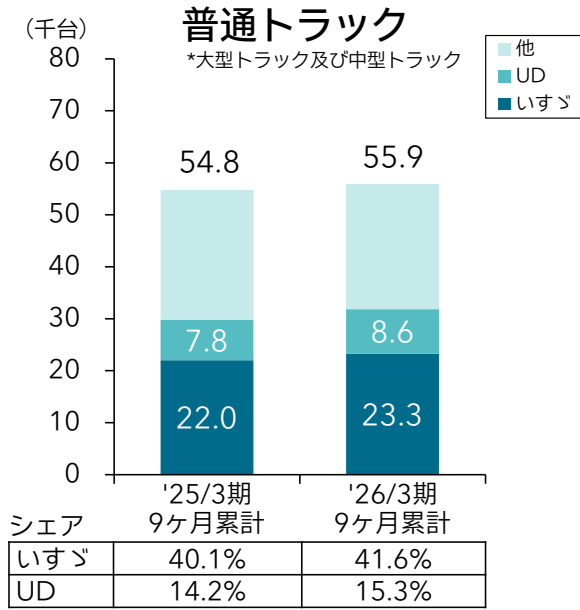
海外向けは、北米が、下期を通じて市況が想定を下回る見込みを受けて、▲5千台下方修正しております。

北米CVの事業環境については18ページの補足資料で、事業への取り組みについては26ページの付表でご説明しておりますので、あわせてご参照ください。

また、LCVも含めたシェアNo.1を獲得している地域を25ページの付表で説明しています。引き続き、グローバルでの拡販活動を進めてまいります。

国内トラック 全需・シェア実績（9ヶ月累計）

- 全需：普通トラックは前年同期並、小型トラックは他社影響により大幅減
- シェア：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、普通トラックは前年同期並、小型トラックは他社影響により大幅減となりました。

シェアは、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。

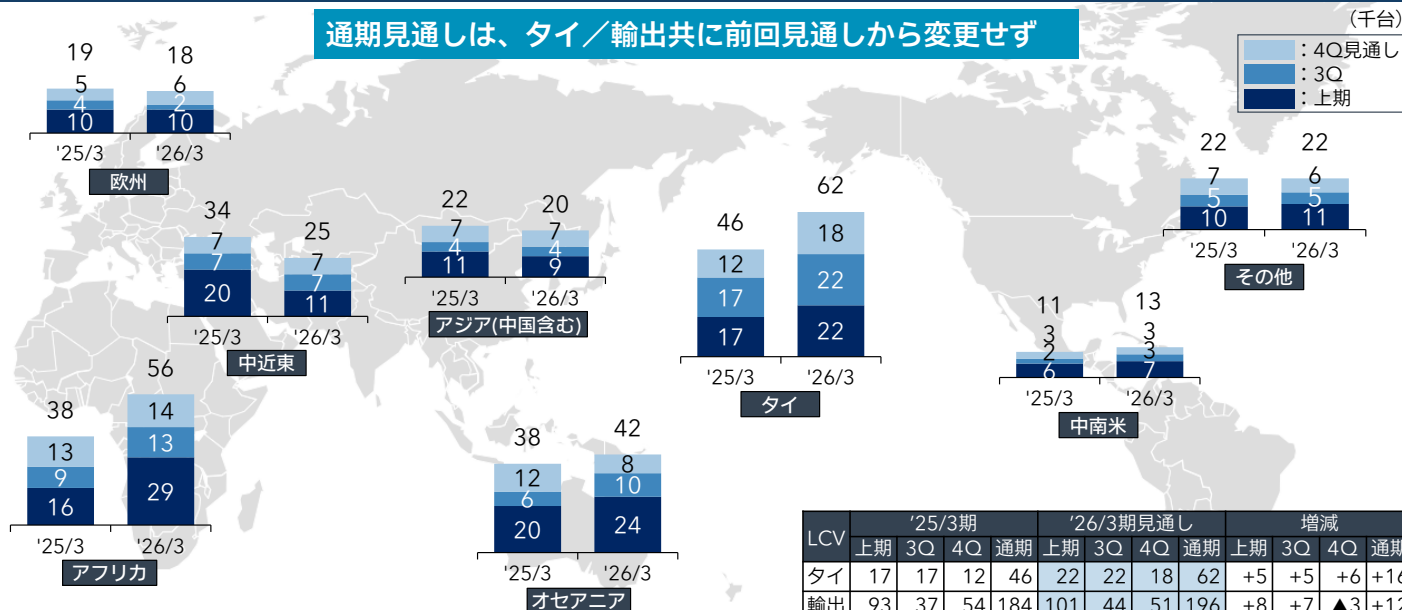
また、12月・1月の受注は、価格改定後ではありますが、前年同月並の受注をいただいております、順調に推移しております。

LCVグローバル販売台数

(9ヶ月累計)

- タイ：厳しい市況が継続も、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

通期見通しは、タイ／輸出共に前回見通しから変更せず



LCV	'25/3期				'26/3期見通し				増減			
	上期	3Q	4Q	通期	上期	3Q	4Q	通期	上期	3Q	4Q	通期
タイ	17	17	12	46	22	22	18	62	+5	+5	+6	+16
輸出	93	37	54	184	101	44	51	196	+8	+7	▲3	+12
計	110	54	66	230	123	66	69	258	+13	+12	+3	+28

*LCV：タイ出荷
 *中国現地での卸売台数：'25/3期…9ヶ月9千台、通期12千台 '26/3期…9ヶ月8千台、通期見通し11千台

こちらは、LCVグローバル販売台数の9ヶ月累計実績です。

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。

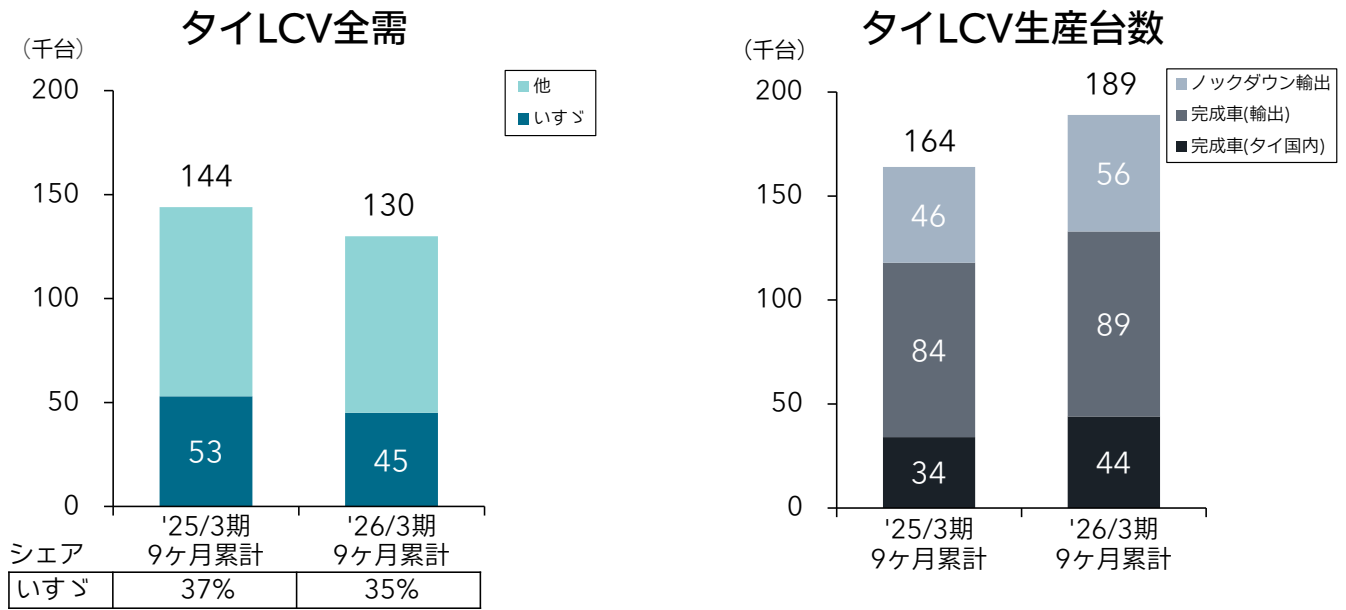
輸出向けは、サウジアラビアの需要減少を受けて、中近東向けが台数減となりましたが、アフリカ・オセアニアを中心に台数増となりました。

なお、通期見通しは、タイ／輸出共に想定線で進捗しているため、前回見通しから変更しておりません。

タイLCV全需・シェア実績／生産台数実績（9ヶ月累計）

- 全需：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LCVについて、事業環境は P.19 の補足資料、販売への取り組みは P.27 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。

タイ向けは、厳しい市況が続いていますが、丁寧な販売活動を継続して、需要回復に備えております。

なお、タイLCVの全需・いすゞ小売台数は、25年10月までは前年同月を下回って推移していましたが、11月以降は前年レベルまで回復しており、底打ち感が見えてきております。月別の全需・いすゞ小売台数の推移など、事業環境の詳細は19ページの補足資料をご参照ください。

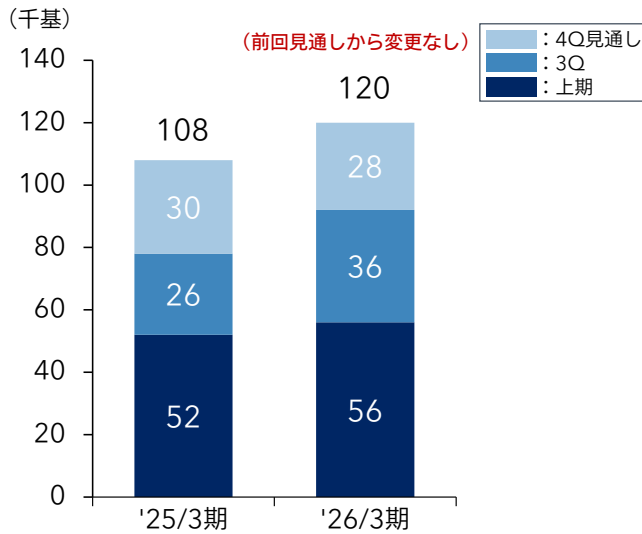
また、タイにおける取り組みについては27ページの付表でご説明していますので、あわせてご参照ください。

生産台数は、タイ向け・輸出向け共に増加しました。

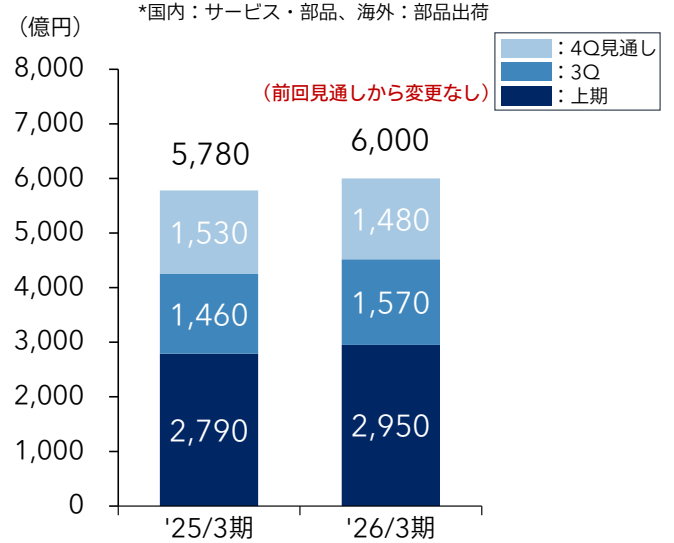
- 産業用エンジン：市況に大きな変化なく、想定線で進捗
- アフターセールス：国内/海外共に、通期売上目標 6,000億円に向けて順調に進捗

*アフターセールス事業への取り組みについては、P.28 の付表をご参照ください。

産業用エンジン出荷基数



アフターセールス



こちらは、産業用エンジン、アフターセールスです。

産業用エンジンは、新興国向けで堅調な需要を受け、想定通りに進捗しています。

アフターセールスについても、国内/海外共に、通期の売上目標 6,000億円に向けて順調に進捗しております。

このため、産業用エンジン・アフターセールス共に、通期見通しは変更していません。

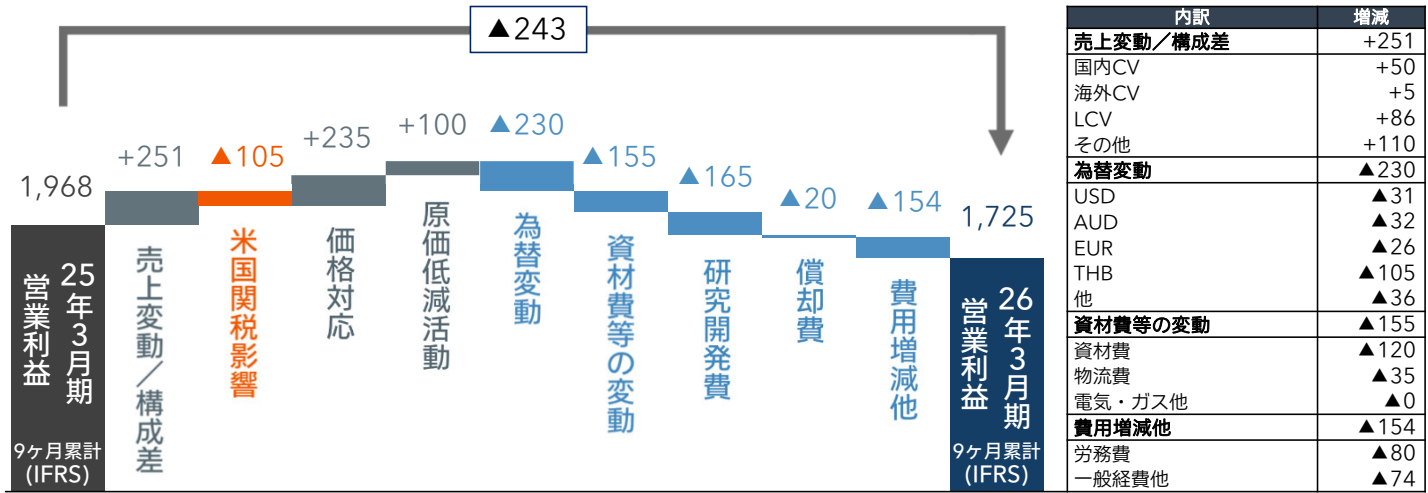
アフターセールス事業の取り組みについては、28ページの付表でご説明していますので、あわせてご参照ください。

'26年3月期 第3四半期 営業利益増減分析(9ヶ月累計)-前年同期比- ISUZU

■ 販売台数の増加・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・海外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、▲243億円の減益

(億円)

為替実績	'25/3期 9ヶ月累計	'26/3期 9ヶ月累計	増減
USD/JPY	152.5	148.8	▲3.7
AUD/JPY	100.7	96.8	▲3.9
EUR/JPY	164.7	171.9	+7.2
THB/JPY	4.34	4.58	+0.24



13

続きまして、9ヶ月累計の営業利益 増減分析になります。

損益は、CV/LCVの販売台数増・価格対応の推進によるプラス影響はありましたが、円高/パーツ高の影響・海外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、前年同期から▲243億円の減益となりました。

'26年3月期 第3四半期実績(9ヶ月累計) – 前年同期比 –

(億円)	'25/3期 9ヶ月累計 (IFRS)	'26/3期 9ヶ月累計 (IFRS)	増減		<参考値>
					'25/3期 9ヶ月累計 (日本基準)
売上収益 ^{*1}	23,845	25,115	+1,270	+5%	23,558
営業利益	1,968	1,725	▲243	▲12%	1,925
税引前利益 ^{*2}	2,083	1,956	▲127	▲6%	1,969
親会社の所有者に帰属する当期利益 ^{*3}	1,226	1,212	▲14	▲1%	1,099

*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。

<参考値>

'25/3期
9ヶ月累計
(日本基準)

	'25/3期 9ヶ月累計 (IFRS)	'26/3期 9ヶ月累計 (IFRS)		'25/3期 9ヶ月累計 (日本基準)
営業利益	1,968	1,725	営業利益	1,925
持分法による投資損益	+60	+127	持分法による投資損益	+69
金融収支	+55	+104	為替差損益、受取配当金、利息等	+52
税引前利益	2,083	1,956	経常利益	2,046
法人所得税費用	▲555	▲453	投資有価証券売却損益、固定資産売却損等	▲13
非支配持分に帰属する当期利益	▲302	▲291	事業再編関連損失	▲64
親会社の所有者に帰属する当期利益	1,226	1,212	税金等調整前当期純利益	1,969
			法人税等	▲574
			非支配株主に帰属する当期純利益	▲296
			当期利益(親会社株主に帰属する当期純利益)	1,099

営業利益以下の説明です。

税引前利益は、営業利益1,725億円から、持分法による投資損益、金融収支を加減し、1,956億円となりました。

持分法における投資損益では、関連会社において一時的な配当収入がありました。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1,956億円から、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、1,212億円となりました。

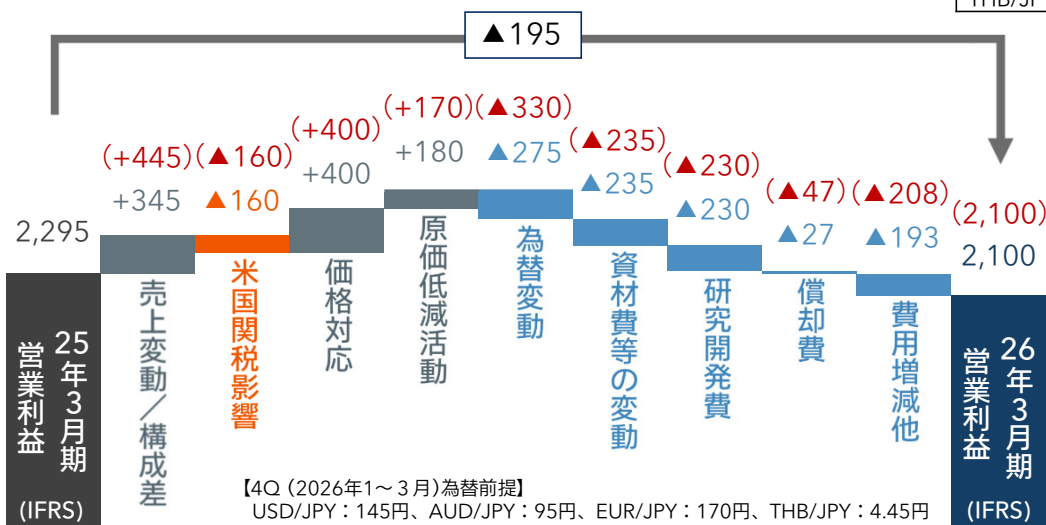
'26年3月期 営業利益見通し 増減分析 - 前年同期比 -

■ 通期見通しは、前回見通しから北米向けCV台数減によるマイナス影響あるも、為替影響・原価低減活動の追加・費用見直しによるプラス影響でカバーするため、変更せず

(億円)

(赤字部分：25年11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	147.8	▲4.7	145.5
AUD/JPY	99.5	96.4	▲3.1	94.8
EUR/JPY	163.7	171.5	+7.8	169.1
THB/JPY	4.38	4.55	+0.17	4.46



内訳	増減	前回見通し
売上変動/構成差	+345	+445
国内CV	+50	+50
海外CV	+105	+205
LCV	+90	+90
その他	+100	+100
為替変動	▲275	▲330
USD	▲50	▲75
AUD	▲37	▲52
EUR	▲35	▲30
THB	▲117	▲138
他	▲36	▲35
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	▲193	▲208
労務費	▲100	▲100
一般経費他	▲93	▲108

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、北米向けCVの販売台数減によるマイナス影響はありますが、為替影響・原価低減活動の追加・費用の見直し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。

第4四半期の為替前提は下段に記載の通りです。こちらも前回見通しから変更していません。

'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年11月に公表した前回見通しから変更なし)

	'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。

こちら、増減の内訳も含めて、前回見通しから変更はありません。

わたくしからの説明は以上でございます。

地球の「運ぶ」を創造する

ISUZU

17

これをもちまして、いすゞ自動車株式会社 2026年3月期第3四半期 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。

ISUZU

< 26年3月期 見通し >

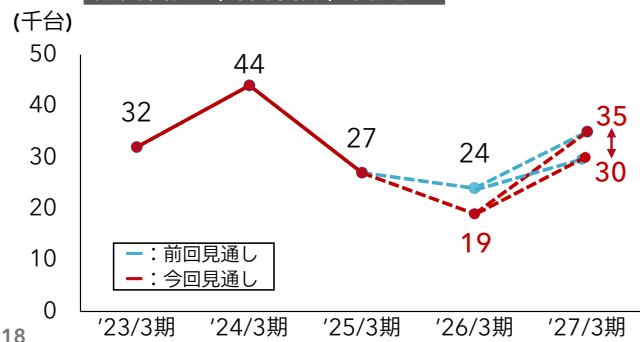
- 不透明な経済動向・関税影響に加えて、貨物輸送量の減少もあり、市況は想定を下回る見込み。
 小売台数：11月～12月は想定を下回っており、30千台から26千台へ▲4千台の下方修正。
 卸売台数：販売サイドの追加の在庫調整▲1千台も加わり、▲5千台の下方修正。

< 27年3月期 見通し >

- 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想定は、前回から変わらず。
 ⇒ **販売台数（卸売台数）は、3万台～3.5万台レベルを想定（11月公表時から変更なし）**

※3.75%の関税還付制度に関する影響は、引き続き確認中

販売台数（卸売台数）見通し



卸売台数・小売台数・ディーラー在庫台数推移

(千台)	(実績)			(今回見通し)		(前回見通し)	
	'23/3期	'24/3期	'25/3期	'26/3期	'27/3期	'26/3期	'27/3期
卸売台数	34	44	27	19	30~35	24	30~35
小売台数	26	32	29	26	30~35	30	30~35
販売サイド 在庫台数	12	23	20	13	13~15	14	14~16

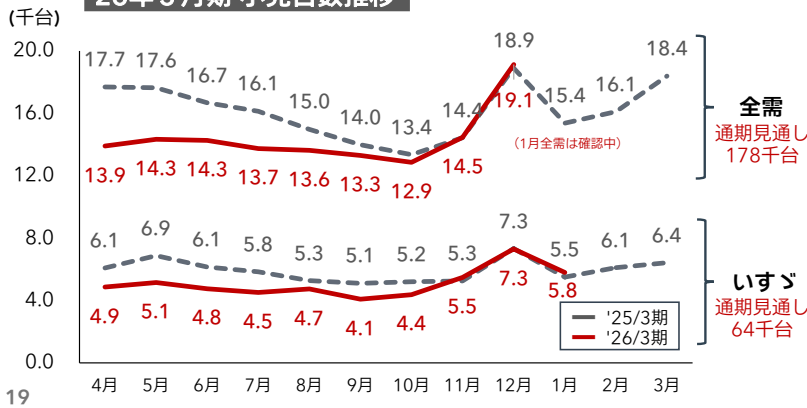
< 26年3月期 見通し >

■ 小売台数は、4月～10月は前年同月を下回る台数で推移していたが、11月以降は全需・いすゞ共に前年レベルまで回復。販売台数（出荷台数）・小売台数共に、前回想定から変更なし。

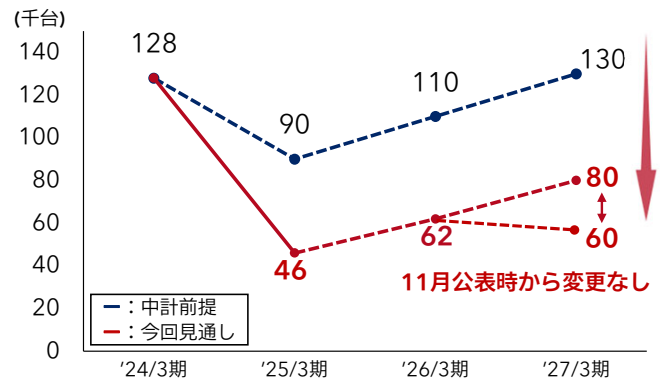
< 27年3月期 見通し >

■ ファイナンス環境の改善には時間を要するものの、緩やかな需要回復が始まる想定は、前回から変わらず。
 ⇒ **販売台数（出荷台数）は、6万台～8万台レベルを想定（11月公表時から変更なし）**

26年3月期 小売台数推移



販売台数（出荷台数）見通し



グローバル販売台数 (千台)		'25/3期 10-12月 (IFRS)	'26/3期 10-12月 (IFRS)	増減		<参考値>		為替実績	'25/3期 10-12月	'26/3期 10-12月	増減
						'25/3期 10-12月 (日本基準)					
CV計	国内	22	23	+1	+3%	22		USD/JPY	152.5	154.2	+1.7
	海外	54	58	+4	+7%	54		AUD/JPY	99.4	101.3	+1.9
		76	81	+5	+6%	76		EUR/JPY	162.6	179.5	+16.9
LCV計	タイ	17	22	+5	+30%	17		THB/JPY	4.48	4.80	+0.32
	輸出	37	44	+7	+18%	37					
		54	66	+12	+22%	54					
合計		130	147	+17	+12%	130					

決算実績 (億円)

売上収益*1	8,310	8,742	+432	+5%	8,195
営業利益	642	679	+37	+6%	633
税引前利益*2	705	782	+77	+11%	692
親会社の所有者に帰属する当期利益*3	440	514	+74	+17%	407

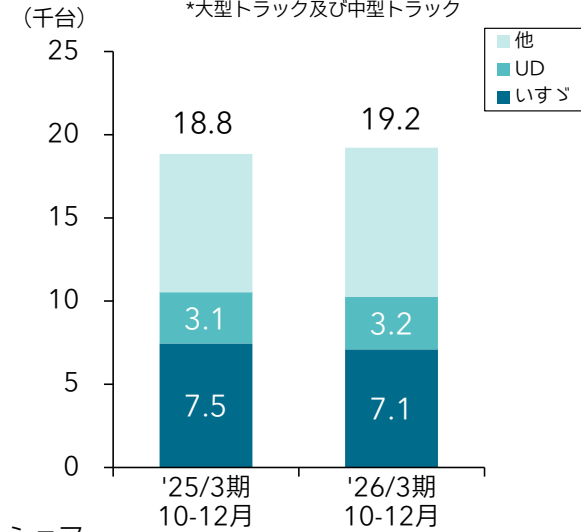
*1 日本基準における「売上高」を「売上収益」として表示しています。

*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。

普通トラック

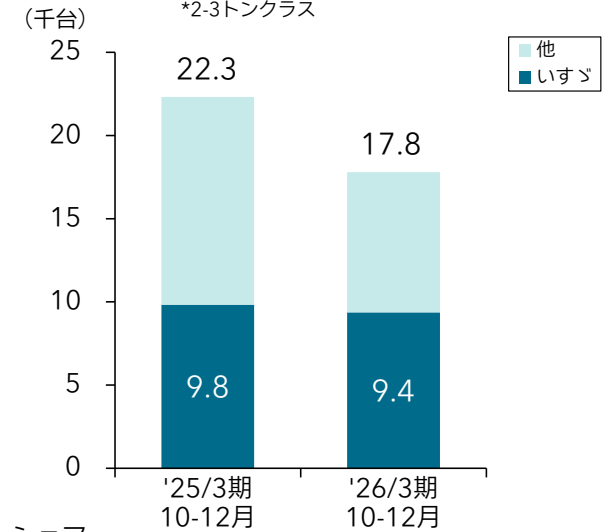
*大型トラック及び中型トラック



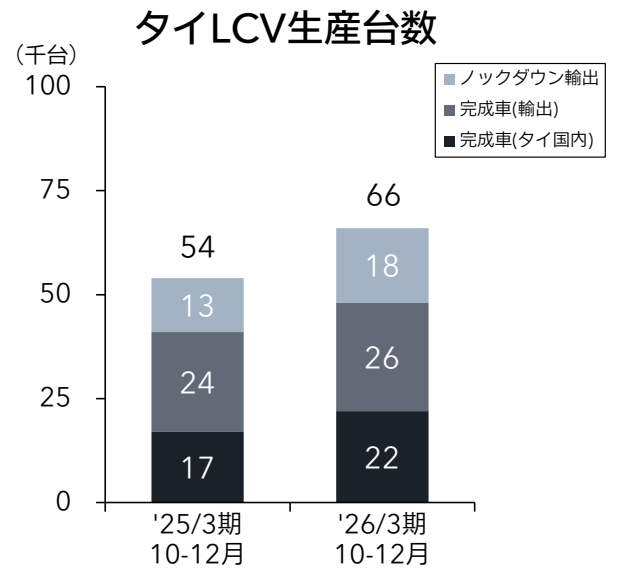
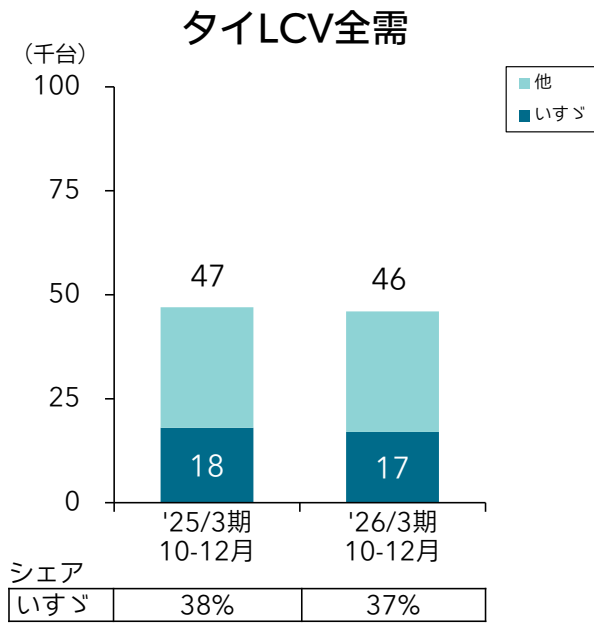
シェア		'25/3期 10-12月	'26/3期 10-12月
いすゞ		39.6%	37.0%
UD		16.3%	16.5%

小型トラック

*2-3トンクラス



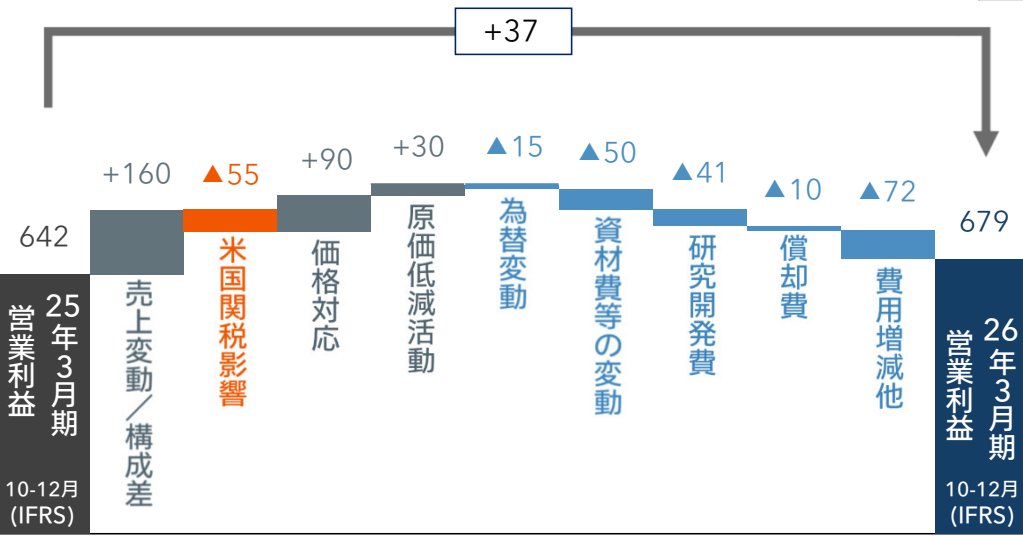
シェア		'25/3期 10-12月	'26/3期 10-12月
いすゞ		44.1%	52.6%



【補足資料】 '26年3月期 第3四半期 営業利益増減分析(10-12月)- 前年同期比 - ISUZU

為替実績	'25/3期 10-12月	'26/3期 10-12月	増減
USD/JPY	152.5	154.2	+1.7
AUD/JPY	99.4	101.3	+1.9
EUR/JPY	162.6	179.5	+16.9
THB/JPY	4.48	4.80	+0.32

(億円)



内訳	増減
売上変動/構成差	+160
国内CV	+10
海外CV	+60
LCV	+40
その他	+50
為替変動	▲15
USD	+4
AUD	+5
EUR	▲19
THB	+0
他	▲5
資材費等の変動	▲50
資材費	▲40
物流費	▲10
電気・ガス他	▲0
費用増減他	▲72
労務費	▲25
一般経費他	▲47

【補足資料】 '26年3月期 第3四半期実績(10-12月) – 前年同期比 –

<参考値>

(億円)	'25/3期 10-12月 (IFRS)	'26/3期 10-12月 (IFRS)	増減		'25/3期 10-12月 (日本基準)
売上収益*1	8,310	8,742	+432	+5%	8,195
営業利益	642	679	+37	+6%	633
税引前利益*2	705	782	+77	+11%	692
親会社の所有者に帰属する当期利益*3	440	514	+74	+17%	407

*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。

<参考値>

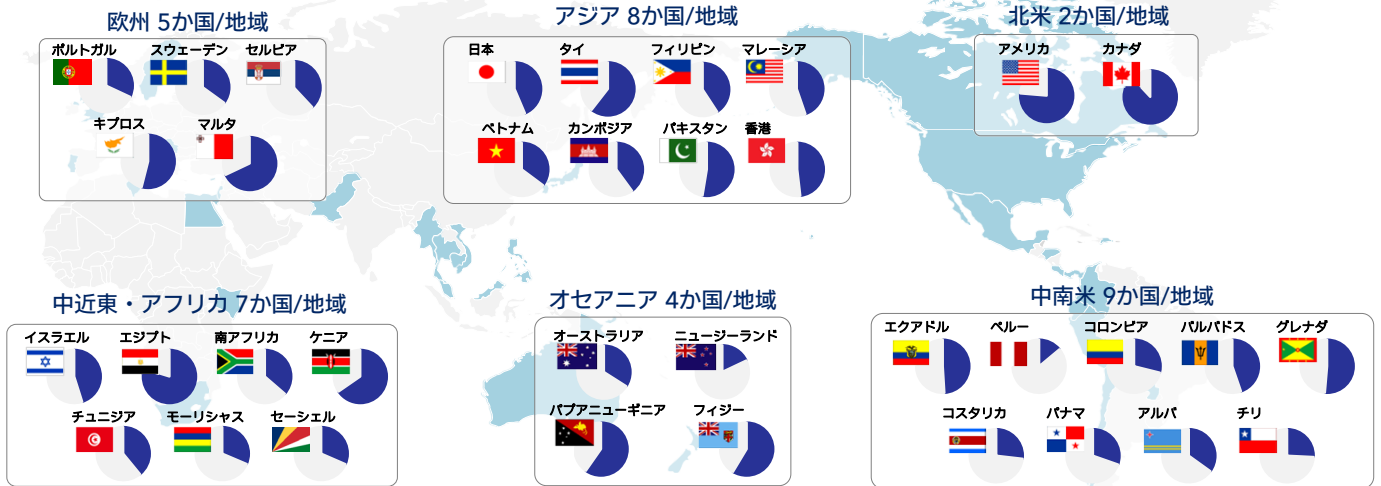
	'25/3期 10-12月 (IFRS)	'26/3期 10-12月 (IFRS)
営業利益	642	679
持分法による投資損益	+19	+65
金融収支	+44	+38
税引前利益	705	782
法人所得税費用	▲161	▲159
非支配持分に帰属する当期利益	▲104	▲109
親会社の所有者に帰属する当期利益	440	514

	'25/3期 10-12月 (日本基準)
営業利益	633
持分法による投資損益	+22
為替差損益、受取配当金、利息等	+38
経常利益	693
投資有価証券売却損益、固定資産売却損等	▲1
税金等調整前当期純利益	692
法人税等	▲186
非支配株主に帰属する当期純利益	▲99
当期利益 (親会社株主に帰属する当期純利益)	407

(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起)、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(バス除く))、香港:トラック(車両総重量3.5-44t)、アメリカ:キャブオーバーパートトラック(車両総重量4.5t-8.8t)、カナダ:キャブオーバーパートトラック(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) 海外CV事業：北米における取り組み

北米の商用車市場では、長距離輸送を担う「大型のボンネット型」トラック等が主流のなか、いすゞは、「小型～中型のキャブオーバー型」という競合の少ないニッチな市場にて、ポジションを確立

- ✓ 北米のキャブオーバー型市場は、主に都市部の市街地配送を中心とした用途で使用されるニッチな市場だが、競合他社の撤退もあり、いすゞは圧倒的なシェアを獲得
- ✓ 米国・カナダで350拠点を超えるディーラーネットワークを展開、都市部や配送用途を中心にキャブオーバー型の「小回りが利く」特徴を活かし、拡販を推進

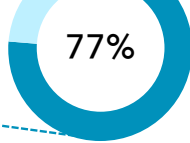
現在のいすゞのポジショニング

Class3-5*市場の車両タイプ構成 キャブオーバー型に占めるシェア
※ いすゞブランドのみ対象

ボンネット型等



全需
12.1万台
(CY24)



ニーズに対応した商品ラインナップ

小型トラック(Class 3-5*)

中型トラック(Class 6-7**)



ディーゼル
エンジン



ガソリン
エンジン



BEV



ディーゼル
エンジン

北米生産拠点の立ち上げ

- 北米での供給体制強化のため、2025年2月 米国サウスカロライナ州に新工場設立を決定
- 2027年中に稼働開始予定、2030年には年間約5万台の生産を目指す
- 総投資額は約2.8億ドル（約430億円）で、環境規制に対応できる内燃機関・電動車双方の柔軟な生産方式を導入する



新生産拠点の外観
(画像提供：Collier's International)

26 *Class3-5：車両総重量約4.5-8.8t ** Class6-7：車両総重量約8.8-15t

(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

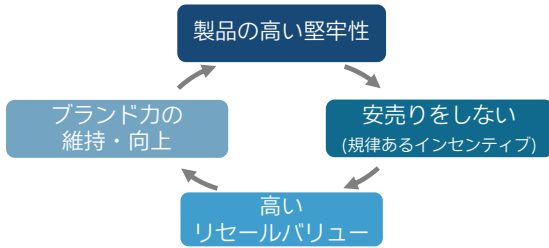
- タイの労働人口で1位2位の農家・商人がメインユーザーであり、**ピックアップトラック購買層の約5割が商用ユース（乗商兼用含む）**

<主な使用用途>

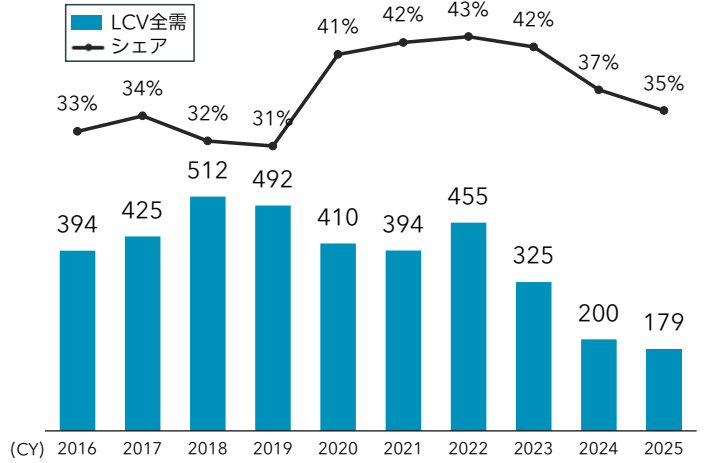
野菜など重量商品の運搬に活用



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

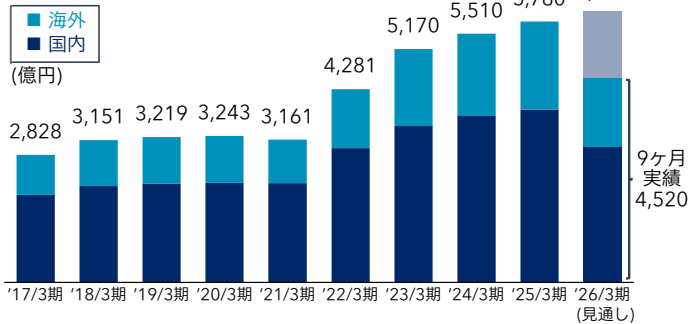
海外アフターに成長余地 ⇒ これからの取り組み

海外CV「稼働を守るバリュープロバイダー」へと転換

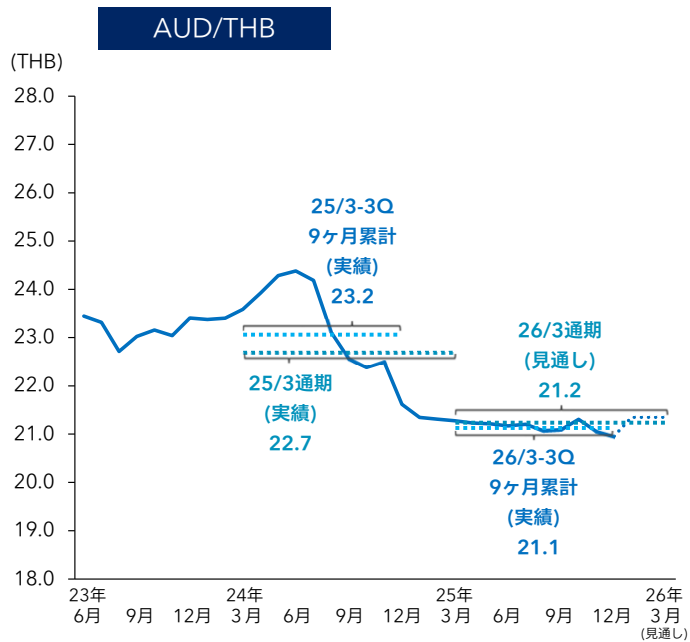
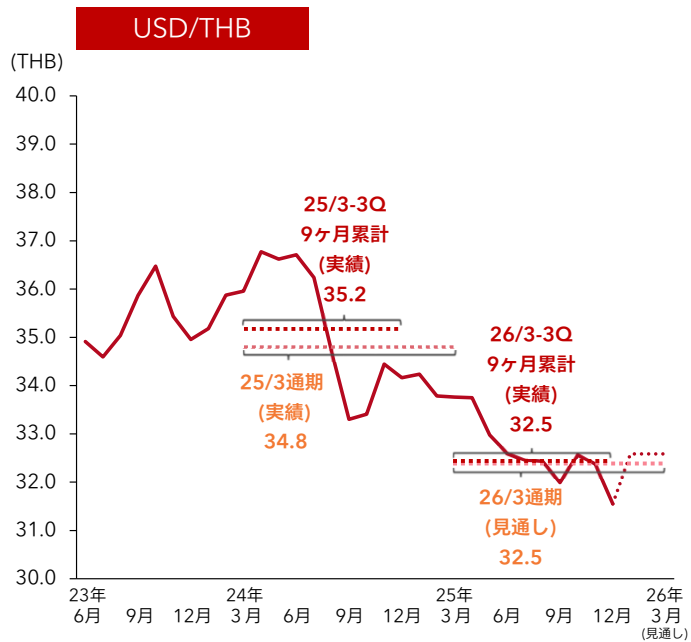
- オペレーション品質と部品供給価格の均質化
- コネクテッドとメンテナンスリースの海外展開の加速

ISUZU 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期 (9ヶ月累計)			'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)	1,925	1,925	-	2,291	2,291	-
のれん償却廃止	-	+30	+30	-	+40	+40
開発費資産化	-	▲8	▲8	-	+7	+7
営業外損益・特別損益から営業損益に表示組替	-	▲16	▲16	-	▲27	▲27
その他 営業利益調整項目	-	+37	+37	-	▲16	▲16
営業利益 (会計基準 変更後)	1,925	1,968	+43	2,291	2,295	+4
持分法投資損益	+69	+60	▲9	+103	+92	▲11
金融収支	+43	+55	+12	+80	+63	▲17
金融収支以外の営業外損益	+9	-	▲9	+8	-	▲8
経常利益	2,046			2,482		
固定資産売却損益等の特別損益	▲25	-	+25	▲35	-	+35
投資有価証券売却損益	+12	-	▲12	+18	-	▲18
事業再編関連損失	▲64	-	+64	▲64	-	+64
税引前利益*1	1,969	2,083	+114	2,401	2,450	+49
法人所得税費用	▲574	▲555	+19	▲654	▲640	+14
非支配持分に帰属する当期利益	▲296	▲302	▲6	▲403	▲409	▲6
親会社の所有者に帰属する当期利益*2	1,099	1,226	+127	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。

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

