

ISUZU

2025年3月期 決算説明

2025年5月14日
いすゞ自動車株式会社

ISUZU

説明内容

1. 全体総括
2. 2025年3月期 実績（日本基準）
3. 2026年3月期 見通し（IFRS）
4. 中期経営計画 進捗状況

※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）を任意適用します。
このため、26年3月期の連結業績の見通しはIFRSに基づき作成しています。

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す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 '25年3月期実績（日本基準）



- 損益：価格対応・円安影響によるプラスを、海外市場の台数減・資材費等の上昇によるマイナスが上回り、減益。
- CV：国内向けは、先期からは台数増も、2月公表時から、期末に集中した登録業務の進捗が想定を下回り台数減。
海外向けは、バックオーダーの正常化した北米・欧州を中心に台数減。
- LCV：タイ／輸出共に厳しい市況に加えて、タイでは販売サイドの在庫調整を実施したため、大幅減。

グローバル販売台数 (千台)		'24/3期	'25/3期	前期比増減	
CV計	国内	73	89	+16	+21%
	海外	236	220	▲16	▲7%
		309	309	▲0	▲0%
LCV計	タイ	128	46	▲82	▲64%
	輸出	229	184	▲45	▲20%
		357	230	▲127	▲36%
合計		666	539	▲127	▲19%

為替実績	'24/3期	'25/3期	増減	'25/3期 (2月公表時)
USD/JPY	144.6	152.5	+7.9	93
AUD/JPY	95.1	99.5	+4.4	225
EUR/JPY	156.8	163.7	+6.9	318
THB/JPY	4.10	4.38	+0.28	45
				180
				225
				543

決算実績(億円)				
売上高	33,867	32,081	▲1,786	▲5%
営業利益	2,931	2,291	▲640	▲22%
経常利益	3,130	2,482	▲648	▲21%
当期利益*	1,764	1,344	▲420	▲24%

32,500
2,300
2,450
1,350

*親会社株主に帰属する当期純利益

3 当社の製品カテゴリを示す用語について(P.32 の付表をご参照ください)
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

全体を総括してご説明します。

まずは25年3月期実績です。

損益は、価格対応の推進、円安影響によるプラス影響はありましたが、海外市場におけるCV/LCVの台数減、資材費等の上昇によるマイナス影響が上回り、先期から減益となりました。

台数面では、CVは、国内向けが先期からは台数増となりましたが、2月に公表した台数からは、期末に集中した車両の登録業務の進捗が想定を下回ったこともあり、台数減となりました。
海外向けは、前年のバックオーダー解消需要が落ち着いた北米・欧州を中心に、台数減となりました。
LCVは、タイ国内向け・輸出向け共に厳しい市況に加えて、タイ国内向けでは、販売サイドの在庫調整を実施したため、大幅な台数減となりました。

為替実績は、記載の通りです。



全体総括 '26年3月期見通し (IFRS)

ISUZU

- CV：国内向けは、需要の高いAT免許対応車の能増・車型展開の充実により台数増を見込む。海外向けは、米国関税影響あるも、欧州・アジアを中心に台数増を見込む。
- LCV：タイ向けは、在庫調整の完了・下期からの緩やかな回復により台数増、輸出向けはアフリカ・オセアニアを中心に台数増を見込む。
- 損益：CV/LCVの台数増、価格対応の推進によるプラス影響あるも、資材費等の上昇、為替相場の円高進行、米国関税影響によるマイナス影響、将来成長に必要な開発費の増加もあり、25年3月期から▲191億円減益の2,100億円を見込む。

※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)を任意適用します。このため、26年3月期の連結業績の見通しは、IFRSに基づき作成しています。

グローバル販売台数 (千台)		'25/3期 (日本基準)	'26/3期 (IFRS)	前期比増減		<参考値> '26/3期 (日本基準)
CV計	国内	89	95	+6	+7%	95
	海外	220	245	+25	+11%	245
		309	340	+31	+10%	340
LCV計	タイ	46	72	+26	+57%	72
	輸出	184	205	+21	+12%	205
		230	277	+47	+21%	277
合計		539	617	+78	+15%	617

為替前提	'25/3期	'26/3期	増減
USD/JPY	152.5	140.0	▲12.5
AUD/JPY	99.5	90.0	▲9.5
EUR/JPY	163.7	162.0	▲1.7
THB/JPY	4.38	4.25	▲0.13

決算見通し (億円)					
売上収益*1	32,081	33,000	+919	+3%	33,000
営業利益	2,291	2,100	▲191	▲8%	2,100
税引前利益*2	2,401	2,200	▲201	▲8%	2,200
当期利益*3	1,344	1,300	▲44	▲3%	1,300
1株当たり配当	92円	92円	±0円		92円

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

続きまして、26年3月期見通しについてご説明します。

最初に、会計基準の変更について申し上げます。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)を任意適用します。このため、26年3月期見通しは、IFRSに基づいて作成しています。

台数面は、CVについて、国内向けは、需要の高いオートマ免許対応車の能増、車型展開の充実に取り組み、台数増を見込みます。海外向けは、米国の関税影響はあるものの、欧州・アジアを中心に台数増を見込みます。

LCVは、タイ国内向けが、在庫調整の完了・下期からの緩やかな回復により台数増を、輸出向けはアフリカ・オセアニアを中心に台数増を見込みます。

損益見通しは、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、資材費等の上昇、為替相場の円高進行、米国関税影響によるマイナス影響があること、また将来成長に必要な開発費の増加も織り込んでいることから、25年3月期から▲191億円の減益となる2,100億円を見込みます。

為替前提は、記載の通り、米ドル：140円としております。

ISUZU

2025年3月期

- 配当金(通期)は、前回見通しから変更せず、92円とする。(配当性向50.3%)
- 自己株式取得は750億円分を実施。取得した株式は3月に消却を完了。

2026年3月期

- 配当金(通期)の見通しは、減益見込みも減配とはせず、25年3月期と同額の92円とする。(配当性向50.4%*)
- 自己株式取得は、適正な自己資本水準を意識しつつ、機動的な実施を継続する方針に変わりはなく、現在検討中。

* 26年3月期の配当性向は、IFRSで算出

続きまして、株主還元・資本効率向上についてご説明します。

25年3月期について、通期の配当金は、前回見通しから変更せず、92円とします。自己株式取得として、24年8月～25年2月にかけて750億円分を実施しました。取得した株式は、全量3月に消却を完了しています。

26年3月期の配当金見通しについて、減益の見込みではございますが、減配とはせず、25年3月期と同額の92円を予定しています。自己株式取得については、適正な自己資本水準を意識しつつ、機動的な実施を継続する方針に変わりはありません。現在、検討中です。

全体総括は以上になります。

2. 2025年3月期 実績（日本基準）

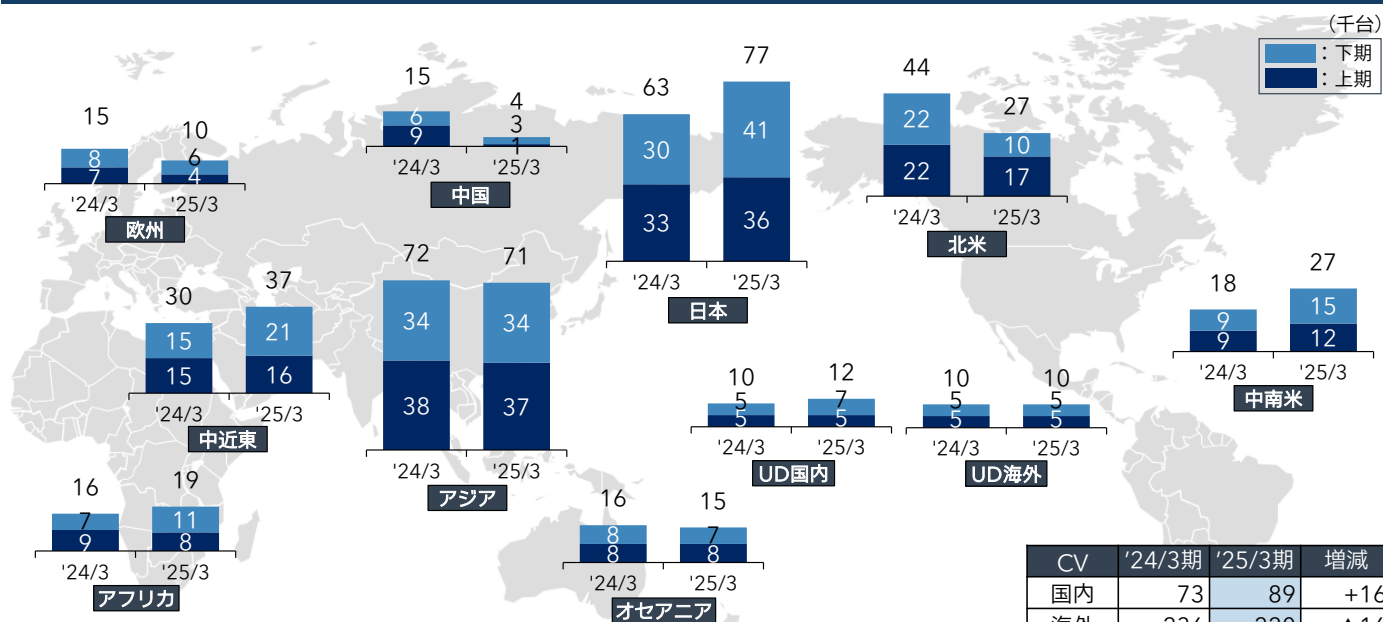
6

続きまして、25年3月期実績についてご説明します。

'25年3月期 CVグローバル販売台数実績

ISUZU

- 国内向けは、先期からは台数増も、2月公表時から、期末に集中した登録業務の進捗が想定を下回り台数減
- 海外向けは、バックオーダーが正常化した北米・欧州を中心に台数減



*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：'24/3期 … 29千台 '25/3期 … 26千台

CVグローバル販売台数です。

国内向けは、先期からは台数増となりましたが、2月公表時から、期末に集中した登録業務の進捗が想定を下回ったこともあり、台数減となりました。

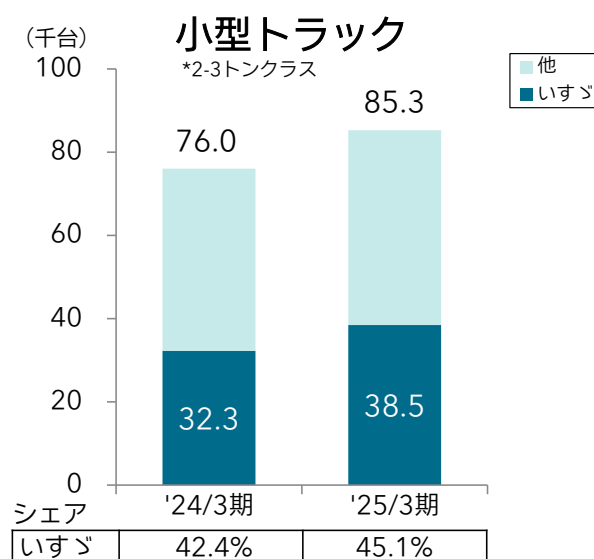
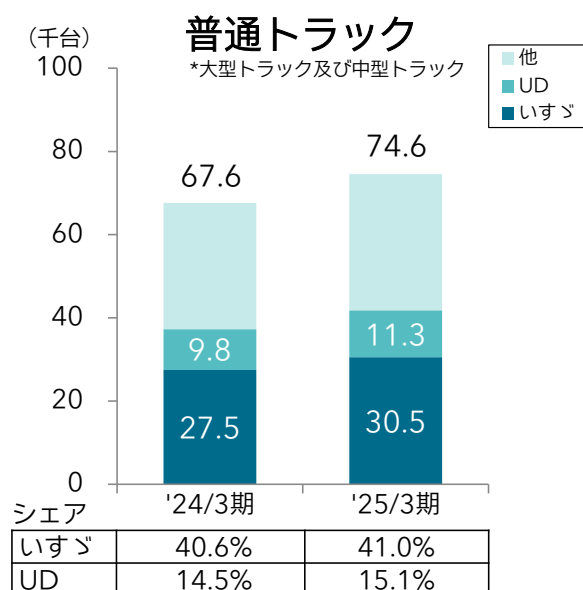
海外向けは、バックオーダーが正常化した北米・欧州を中心に台数減となりました。

ISUZU

'25年3月期 国内トラック 全需・シェア実績

ISUZU

- 全需：普通トラック・小型トラック共に増加
- シェア：普通トラック・小型トラック共に増加し、いすゞシェアは過去最高を記録



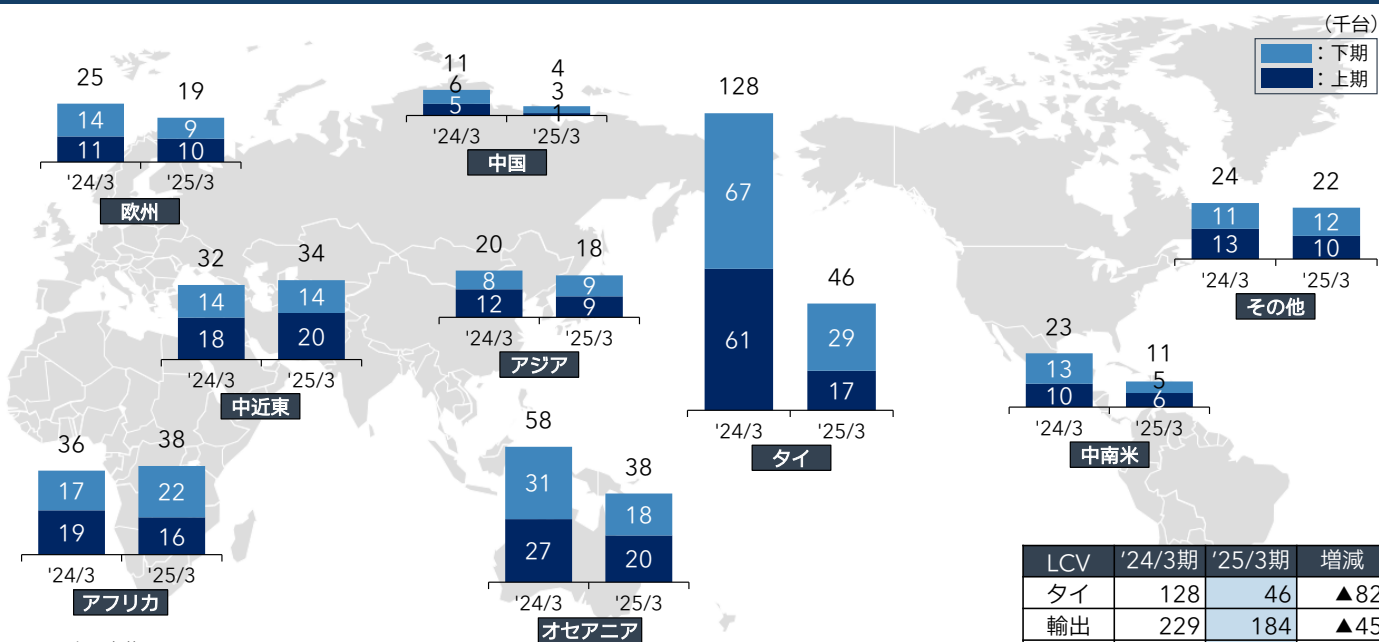
国内の全需及びシェア実績です。

全需は、普通トラック／小型トラック共に増加しました。
シェアについても、普通トラック／小型トラック共に増加し、いすゞブランドとして過去最高を記録しました。

'25年3月期 LCVグローバル販売台数実績

ISUZU

- タイ国内向けは、厳しい市況に加えて、販売サイドの在庫調整を実施したため、大幅減
- 輸出向けは、バックオーダーが正常化したオセアニアを中心に台数減



*LCV：タイ出荷

9 *中国現地での卸売台数：'24/3期…18千台 '25/3期…12千台

LCVグローバル販売台数です。

タイ／輸出共に、先期から台数減となりました。

タイ国内向けは、厳しい市況に加えて、販売サイドの在庫調整を実施したため、実需以上に大きく減少しています。

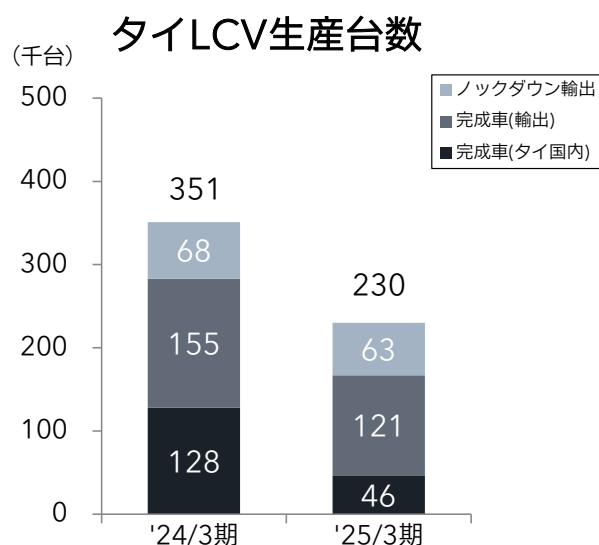
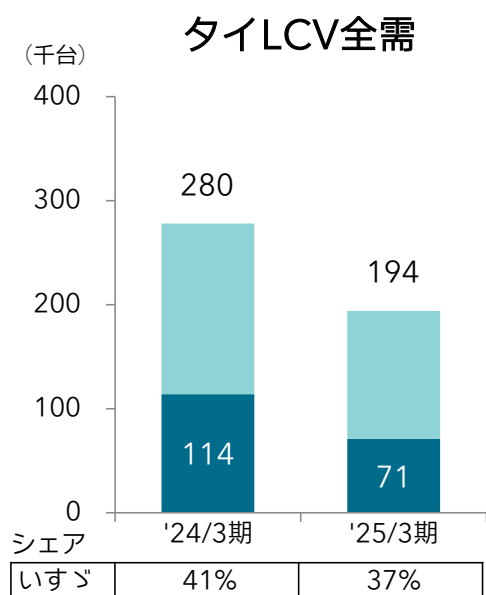
輸出向けは、バックオーダーが正常化したオセアニアを中心に減少しました。

ISUZU

'25年3月期 タイLCV 全需・シェア実績／生産台数実績

ISUZU

- 全需は、厳しい市況により前年同期比で▲31%減少、シェアは競争激化により減少
- 生産台数は、タイ国内向け・輸出向け共に大幅減



10

タイのLCV全需、シェア、及び生産台数実績です。

全需は、厳しい市況を受け、先期から▲31%減の194千台となりました。資料の最後に付表をつけておりますが、直近10年のタイLCV全需と比べてみても半分程度と、市場ポテンシャルを大きく下回る水準となっております。

シェアについても、競争環境の激化を受け、減少しました。

生産台数についても、タイ国内向け・輸出向け共に大幅減となりました。

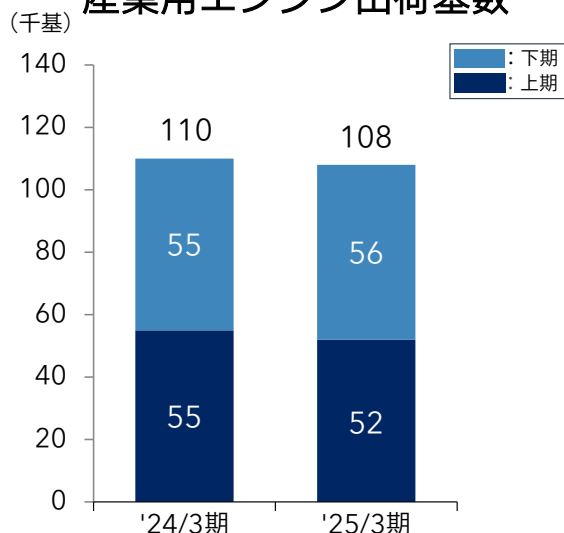
ISUZU

'25年3月期 産業用エンジン出荷/アフターセールス売上実績

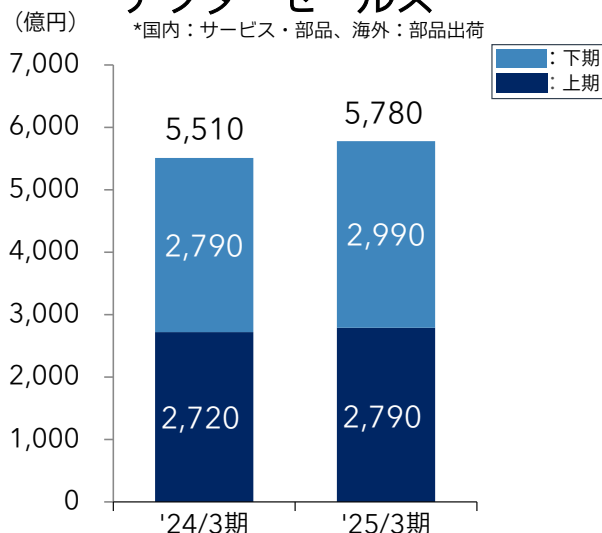
ISUZU

- 産業用エンジン：市況に大きな変化なく、先期から若干の台数減
- アフターセールス：国内を中心に需要を取り込むことで、先期から増加

産業用エンジン出荷基数



アフターセールス



産業用エンジン、アフターセールスです。

産業用エンジンの出荷実績は、市況に大きな変化はなく、先期から若干の台数減となりました。

アフターセールス売上は、国内を中心に需要を取り込むことで、先期から増加しました。こちらも、資料の最後に付表をつけておりますが、UDトラックスの取得に加え、これまでの国内外の活動が実を結び、ここ10年で2倍超の成長を実現しております。

'25年3月期 営業利益増減分析 - 前年同期比 -

ISUZU

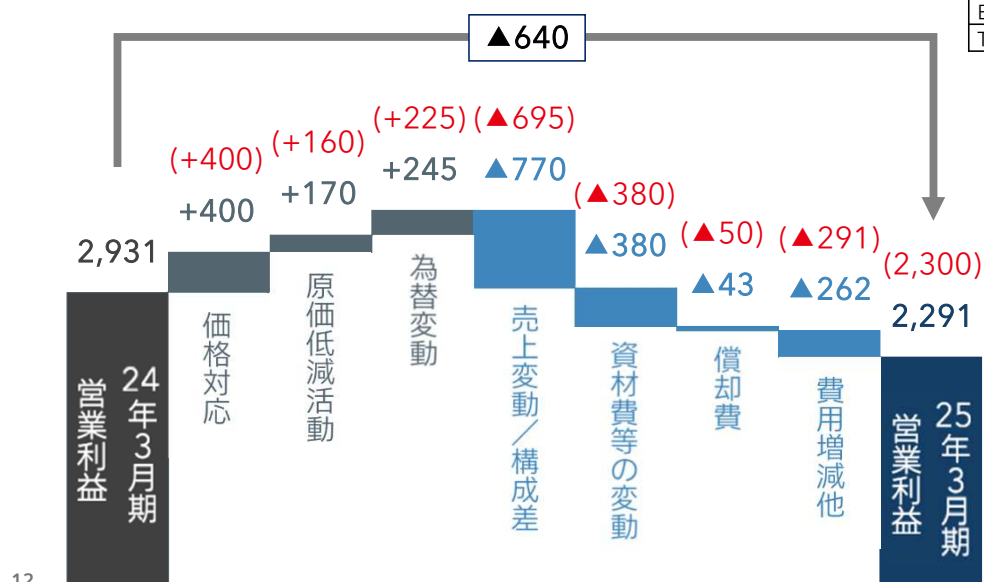
- 価格対応の推進、円安影響によるプラスあるも、海外市場の台数減、資材費等の上昇によるマイナスが上回り、▲640億円の減益

(億円)

(赤字部分：2月公表の前回見通し)

為替前提	'24/3期	'25/3期	増減	前回見通し
USD/JPY	144.6	152.5	+7.9	150.6
AUD/JPY	95.1	99.5	+4.4	100.0
EUR/JPY	156.8	163.7	+6.9	163.5
THB/JPY	4.10	4.38	+0.28	4.33

内訳	増減	前回見通し
売上変動／構成差	▲770	▲695
国内CV	+150	+210
海外CV	▲385	▲325
LCV	▲595	▲615
その他	+60	+35
為替変動	+245	+225
USD	+80	+60
AUD	+45	+52
EUR	▲25	▲25
THB他	+145	+138
資材費等の変動	▲380	▲380
資材費	▲285	▲285
物流費	▲95	▲95
電気・ガス他	+0	+0
費用増減他	▲262	▲291
開発費	▲131	▲161
労務費	▲80	▲80
一般経費他	▲51	▲50



続きまして、25年3月期の営業利益 増減分析になります。

損益は、価格対応の推進、円安影響によるプラス影響はあるものの、海外向けC V及びL C Vの大幅台数減、資材費等の上昇によるマイナス影響が上回り、先期から▲640億円の減益となりました。

為替実績は上段に記載した通りです。

ISUZU

'25年3月期 決算実績 - 前年同期比 -

ISUZU

(億円)	'24/3期	'25/3期	前期比増減	
売上高	33,867	32,081	▲1,786	▲5%
営業利益	2,931	2,291	▲640	▲22%
経常利益	3,130	2,482	▲648	▲21%
当期利益*	1,764	1,344	▲420	▲24%

	'24/3期	'25/3期		'24/3期	'25/3期
営業利益	2,931	2,291	経常利益	3,130	2,482
持分法による投資損益	+27	+103	投資有価証券売却損益、固定資産売却損等	+39	▲17
為替差損益	+75	▲32	減損損失(非支配株主持分控除後)	▲47	-
その他	+97	+120	事業再編関連損失	▲22	▲64
経常利益	3,130	2,482	法人税等	▲842	▲654
			非支配株主に帰属する当期純利益	▲494	▲403
			当期利益*	1,764	1,344

*親会社株主に帰属する当期純利益

営業利益以下の説明です。

経常利益は、営業利益2,291億円から、持分法による投資損益、為替差損益などを加減し、2,482億円となりました。持分法による投資損益については、先期に中国の持分法投資先に対する減損を計上していたため、25年3月期は大きくプラスとなりました。一方、為替差損益が先期に比べて大幅にマイナスとなりました。

当期利益は、経常利益2,482億円から、連結子会社であったIJTTの再編に伴う関連損失▲64億円、法人税等、非支配株主に帰属する当期純利益などを加減し、1,344億円となりました。

3. 2026年3月期 見通し（IFRS）

※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）を任意適用します。
このため、26年3月期の連結業績の見通しはIFRSに基づき作成しています。

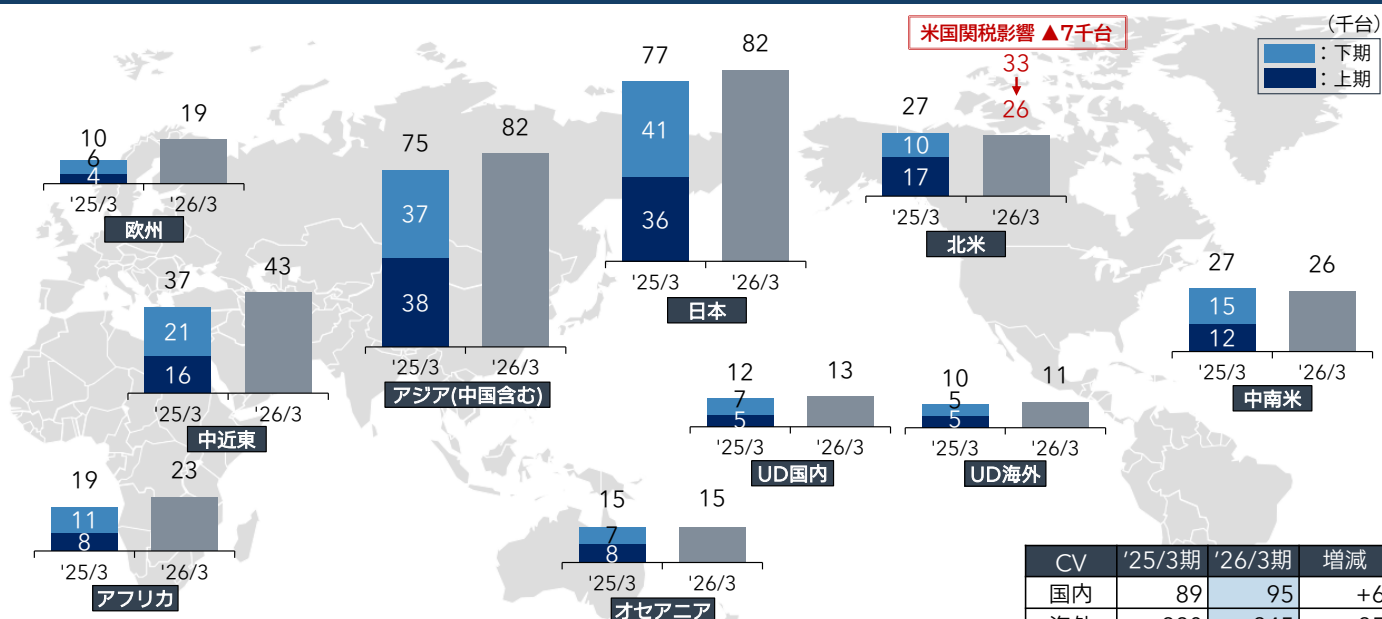
14

続きまして、26年3月期見通しについてご説明します。

'26年3月期 CVグローバル販売台数見通し

ISUZU

- 国内向けは、需要の高いAT免許対応車の能増、車型展開の充実により台数増を見込む
- 海外向けは、米国の関税影響あるも、アジア・欧州・中近東などで台数増を見込む



CVグローバル販売台数の見通しです。

国内向けは、需要の高いオートマ免許対応車の能増、車型展開の充実に取り組むことで台数増を見込みます。普通免許で運転できる小型トラック「エルフミオ」は、車型の追加・販売活動の本格化により、通期で5千台の販売を見込んでいます。

海外向けは、米国の関税影響はあるものの、アジア・欧州・中近東などで台数増を見込みます。

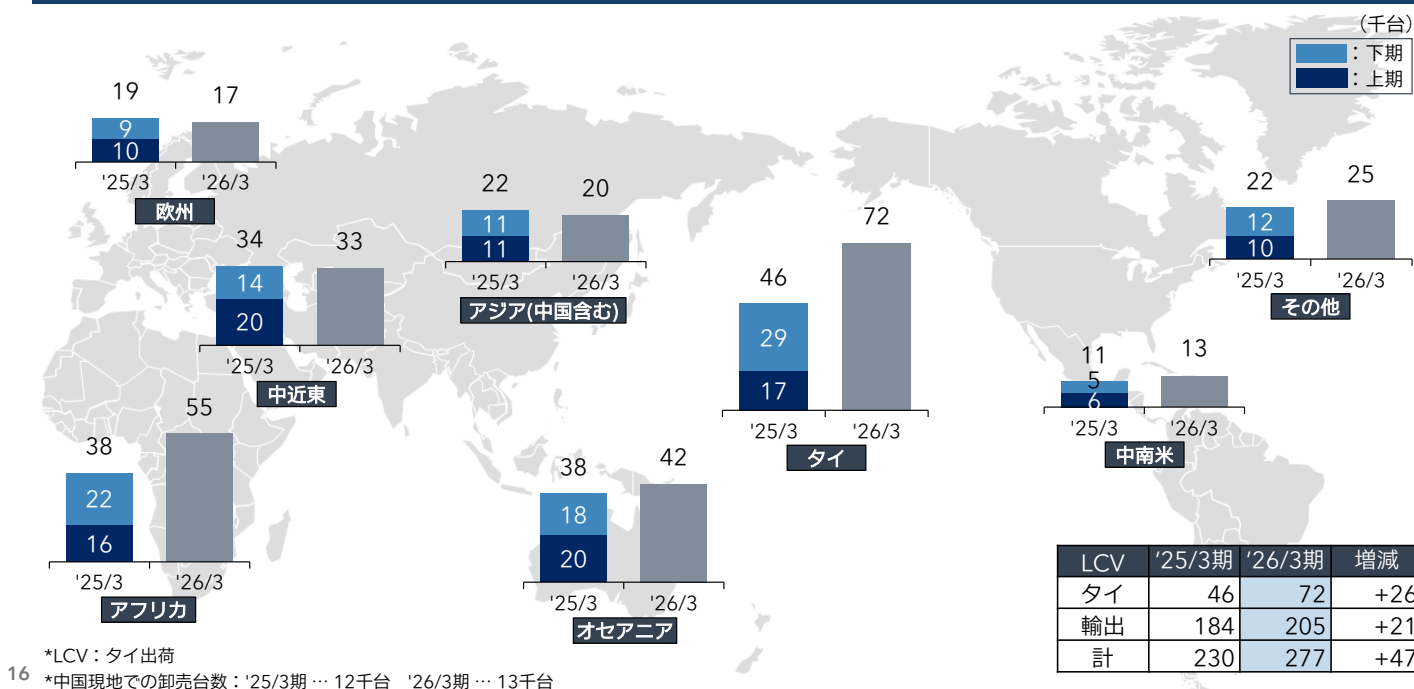
また、バッテリーEVについては、国内向けで小型トラック1.5千台、路線バス2百台、北米向けで5百台の販売を織り込んでいます。

ISUZU

'26年3月期 LCVグローバル販売台数見通し

ISUZU

- タイ国内向けは、販売サイドの在庫調整完了・下期からの緩やかな市況回復による台数増を見込む
- 輸出向けは、アフリカ・オセアニアを中心に台数増を見込む



LCVグローバル販売台数の見通しです。

タイ国内向けは、販売サイドの在庫調整完了、下期からの緩やかな市況回復による台数増を見込みます。

輸出向けは、アフリカ・オセアニアを中心に台数増を見込みます。

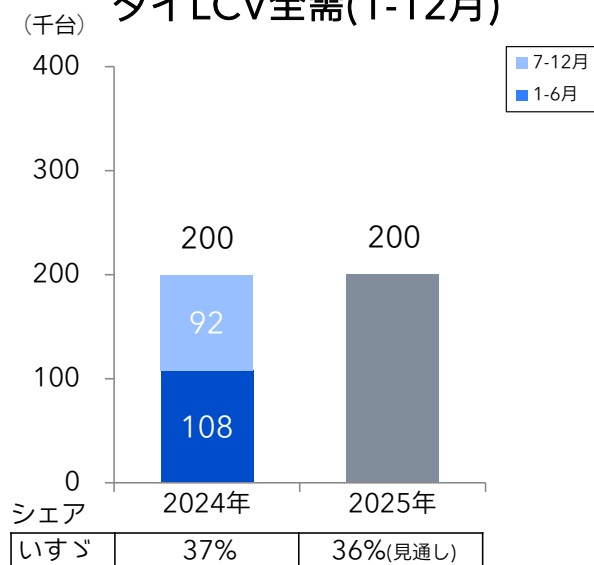
ISUZU

'26年3月期 タイLCV 全需・シェア／生産台数見通し

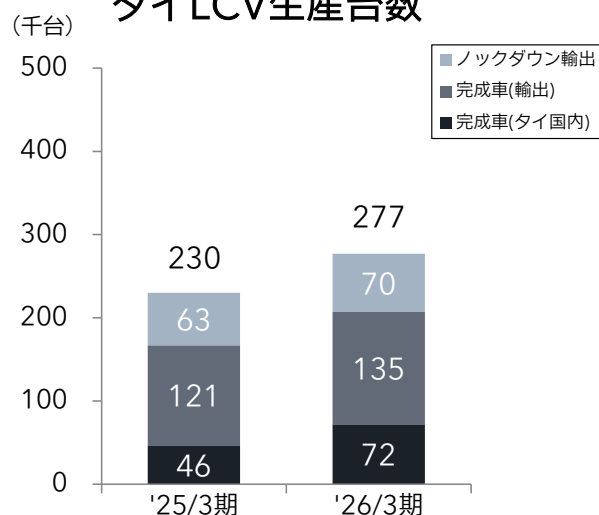
ISUZU

- 全需は、下期からの緩やかな回復を見込んでおり、先期並を見込む
- 生産台数は、タイ国内向け・輸出向け共に先期から増加

タイLCV全需(1-12月)



タイLCV生産台数



17

タイのLCV全需、シェア、及び生産台数の見通しです。

全需は、下期からの緩やかな回復を見込んでいますが、1-12月の全需としては、2024年並の200千台と、引き続き低い水準を想定しております。市場が有するポテンシャルに疑いはなく、タイ政府による施策もいくつか公表されていますが、足元で回復は確認できておりません。

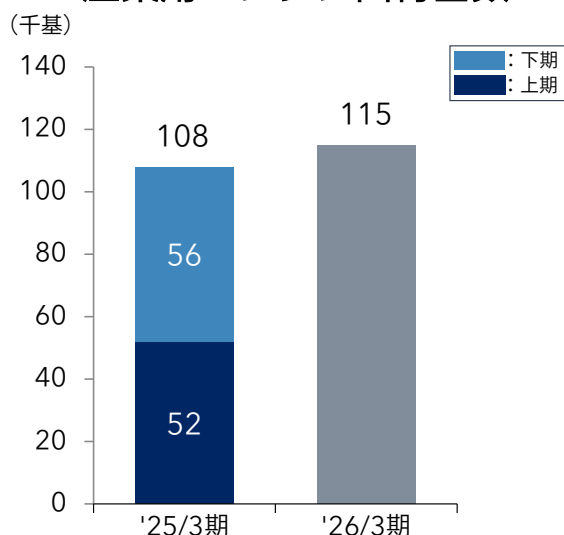
生産台数は、タイ国内向け・輸出向け共に先期から台数増を見込みます。

ISUZU

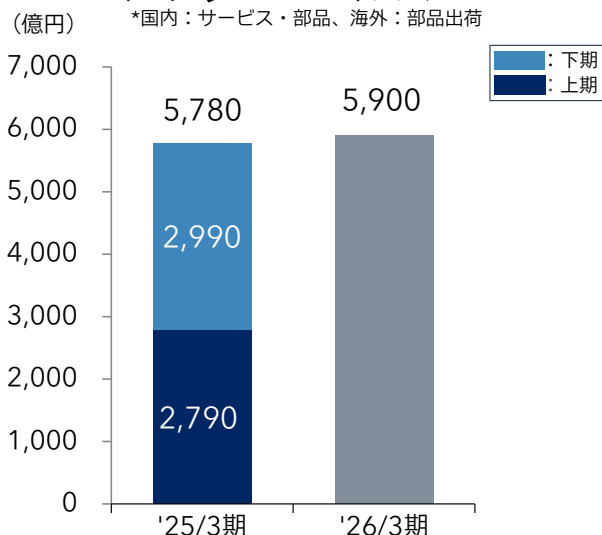
'26年3月期 産業用エンジン出荷/アフターセールス売上見通し **ISUZU**

- 産業用エンジン：各国市況の若干の改善により、台数増を見込む
- アフターセールス：国内・海外共に、需要を取り込むことで増加を目指す

産業用エンジン出荷基数



アフターセールス



産業用エンジン、アフターセールスの見通しです。

産業用エンジンの出荷基数は、各国市況の若干の改善により、台数増を見込みます。

アフターセールス売上は、国内・海外共に需要を取り込むことで、引き続き増加を目指します。

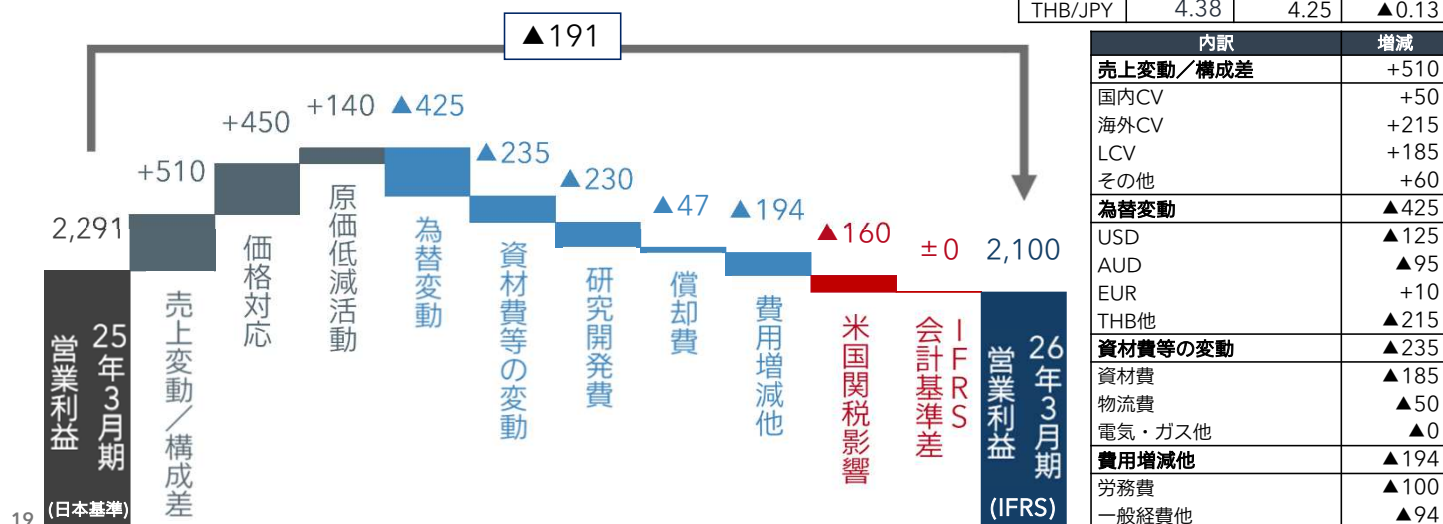
'26年3月期 営業利益見通し 増減分析 - 前年同期比 -

ISUZU

■ CV/LCVの台数増・価格対応の推進によるプラス影響に対して、資材費等の上昇・円高進行・米国の関税影響によるマイナス影響が上回る厳しい状況も、将来成長に必要な開発投資は計画通りに織り込み、営業利益は先期から▲191億円減益の2,100億円を見込む。

(億円)

為替前提	'25/3期	'26/3期	増減
USD/JPY	152.5	140.0	▲12.5
AUD/JPY	99.5	90.0	▲9.5
EUR/JPY	163.7	162.0	▲1.7
THB/JPY	4.38	4.25	▲0.13



続きまして、26年3月期の営業利益見通しの増減分析です。

損益は、CV/LCVの台数増・価格対応の推進によるプラス影響に対して、資材費等の上昇・円高進行・米国の関税影響によるマイナス影響が上回る厳しい状況ですが、将来成長に必要な開発投資は計画通りに織り込んでおり、営業利益は25年3月期から▲191億円減益の2,100億円を見込みます。

なお、会計基準の変更による影響は、ほぼゼロとなる見込みです。

為替前提は上段に記載した通りです。

ISUZU

'26年3月期 決算見通し - 前年同期比 -

ISUZU

(億円)	'25/3期 (日本基準)	'26/3期 (IFRS)	前期比増減		<参考値> '26/3期 (日本基準)
売上収益*1	32,081	33,000	+919	+3%	33,000
営業利益	2,291	2,100	▲191	▲8%	2,100
税引前利益*2	2,401	2,200	▲201	▲8%	2,200
当期利益*3	1,344	1,300	▲44	▲3%	1,300

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

<日本基準>

'25/3期

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

<IFRS>

'26/3期

営業利益	2,100
持分法による投資損益	+80
金融収支	+20
	—
	—
	—
税引前利益	2,200
法人所得税費用	▲580
非支配株主に帰属する当期利益	▲320
当期利益 (親会社の所有者に帰属する当期利益)	1,300

20

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、2,200億円となる見込みです。

当期利益は、税引前利益2,200億円から、法人所得税費用、非支配株主に帰属する当期利益などを加減し、1,300億円となる見込みです。

なお、付表にて、26年3月期の営業利益以下の項目について、会計基準の変更に
よる影響をお示ししています。営業利益、税引前利益、当期利益のいずれにおいても、
変更影響は相殺されてほぼゼロとなる見込みです。

ISUZU

4. 中期経営計画 進捗状況

21

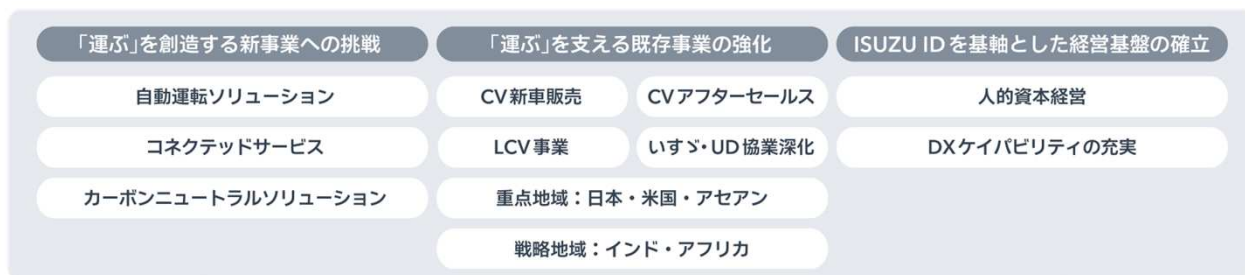
ここからは、昨年公表した、中期経営計画「Isuzu Transformation」、IXの進捗について説明します。

IX（中期経営計画）で目指す姿

ISUZU

経営方針

変更なし



いすゞが創造する価値を商品提供を含むソリューションに広げ、ビジネスモデルを変革

お客様・社会の課題を「安心×斬新」な「運ぶ」で解決する、商用モビリティソリューションカンパニーへと進化

2030年に 目指す姿

変更なし



財務面	売上高6兆円 営業利益率10%以上	2030年代に向けた 成長投資の実行	ステークホルダーへの還元
事業面	85万台の提供で世界の 物流・人流を支える	バッテリーをアセットとした エネマネ事業を複数地域で展開	自動運転ソリューション事業を 日・米で収益化
経営基盤	100万台の サプライチェーン構築	グローバル視点での グループ経営への進化	人的資本経営への進化

IXは、2030年という中長期の目線で、当社が進むべき大きな方向性を示すものです。

IXの公表から、本日までの約1年間で、米国関税をはじめとする様々な事業環境の変化がありましたが、IXの中で掲げた「経営方針」および「2030年に目指す姿」は変わりません。

当社は、足元の事業環境に左右されることなく、引き続き2030年に向け、「安心×斬新で、お客様・社会の課題を解決する、商用モビリティソリューションカンパニー」になることを目指します。

25年3月期 IX(中期経営計画) 進捗状況

ISUZU

- ・事業を取り巻く環境の変化はあるものの、中期経営計画「ISUZU Transformation - Growth to 2030(IX)」で掲げた目標達成に向け、**既存事業強化による足場固めと成長への種まき**を着実に実行

「運ぶ」を創造する 新事業への挑戦



自動運転ソリューション

- ・ティアフォー / 米 Gatik と資本業務提携
- ・米 Applied Intuition と技術提携
- ・新東名での公道実証*に続き、AIを活用した自動運転車両を開発および実路での実証開始
- ・事業化を想定した独自の公道実証を開始予定(25年度中)



コネクテッドサービス

- ・北米でBEVトラックコネクテッドサービスを開始



カーボンニュートラルソリューション

- ・国内で施設エネマネと連動したBEVトラック運用の実証開始
- ・タイでバッテリー交換式ソリューションの導入および電カインフラとの連携実証開始



「運ぶ」を支える 既存事業の強化

商品：各国の使われ方・地域状況・社会動向に適した商品を順次展開

- ・国 内：ELF mio(普通免許対応軽量小型トラック)、ERGA EV(BEVフラット路線バス)投入
→ マルチパスウェイ(ディーゼル/BEV) × フルラインナップ(軽量・小型～中型～大型/バス)を実現
- ・海 外：いすゞ・UD 共通大型トラック、Nシリーズ EV(北米向け小型BEV)、
2.2L D-MAX/MU-Xを投入、D-MAX BEV(量産開始 25年4月)
- ・その他：富士通と商用SDVの実現に向けたパートナーシップ契約を締結

CVアフターセールス

- ・ファイナンスリースからメンテナンスリースに拡大。北米を皮切りに豪州・南アフリカ・アセアンに順次展開
- ・アフターセールスの売上は、直近10年間で2倍以上の5,780億円に拡大

ものづくり、サプライチェーン

- ・北米新工場設立(稼働開始27年度)
- ・北米Fシリーズ(北米向け中型トラック)のBEV/バッテリー現地調達決定

いすゞ・UDの連携強化：国内の販売会社を統合(27年3月までに完了予定)

ISUZU IDを基軸とした 経営基盤の確立

人財マネジメント：グローバル基準の人財マネジメント基盤を整備

新人事制度を導入、従業員の専門性強化と挑戦を後押し

お客様・社会の課題を「安心 × 斬新」な「運ぶ」で解決する、ソリューションカンパニーへ

IXの初年度にあたる 25年3月期に実施した、IX実現に向けた取り組みについてご説明します。

事業を取り巻く環境は大きく変化しているものの、成長への種まきと既存事業の強化を着実に実行しました。

新規事業への挑戦は、自動運転事業化に向けた資本、技術提携やいすゞ独自の公道実証を進めています。また、カーボンニュートラルソリューションにおいても日本、タイでの実証を進めています。

既存事業強化においては、マルチパスウェイ方針のもと、商品拡充やメンテナンスリースの海外での順次展開を進めて参ります。また、米国新工場設立を決定し、ものづくりやサプライチェーンの強化に取り組んでいます。加えて、本日公表いたしました、国内販売機能の強化のため、2027年3月までに、いすゞの連結販売会社とUDトラックが自社展開する地域販売機能の、エリア単位での統合を進めてまいります。

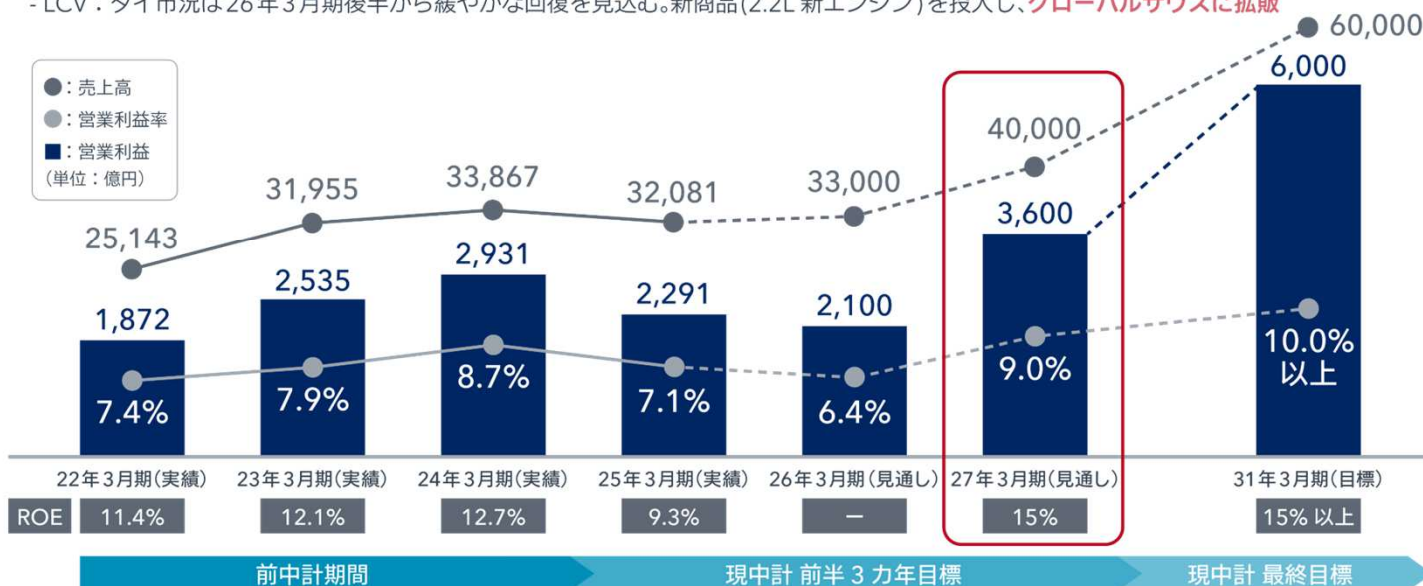
そして、経営基盤強化に向け、新人事制度を全社へ本格導入しました。これにより、社員の成長を会社の成長につなげ、社内外のグローバルな人財を活用するための運用フェーズへと進化しました。

定量値目標

ISUZU

・27年3月期は **売上高 4兆円・営業利益 3,600億円** を目指す

- 国内：普通免許対応軽量小型トラック～大型トラック、EVまでフルラインナップで提供。いすゞ・UDの販売チャネルを最大活用
- 海外：アフターサービス(メンテナンスリース)を強化。お客様ニーズに則した商品を提供し、アジア・中近東を中心に拡販
- LCV：タイ市況は26年3月期後半から緩やかな回復を見込む。新商品(2.2L 新エンジン)を投入し、グローバルサウスに拡販



24

次に、定量値目標についてご説明します。

当社は、これまでに培った商品やアフター事業の基盤を活かし、27年3月期に、売上高4兆円・営業利益率9%を目指します。

具体的には、次のような取り組みを、実施します。

国内事業は、商品をフルラインナップで用意し、いすゞ・UDの両販売チャネルを最大活用することで、既存事業の盤石化を目指します。

海外事業は、先進国においてアフターセールス事業を強化し、新興国含めて、お客さまの使われ方に適した商品を提供していきます。

LCV事業は、2.2リッターエンジンの商品力を活かし、グローバルサウスを中心に拡販していきます。

これらの取り組みを通じ、27年3月期に、売上高4兆円・営業利益率9%を目指します。そして、31年3月期には、売上高6兆円・営業利益率10%以上を達成すべく、活動していきます。

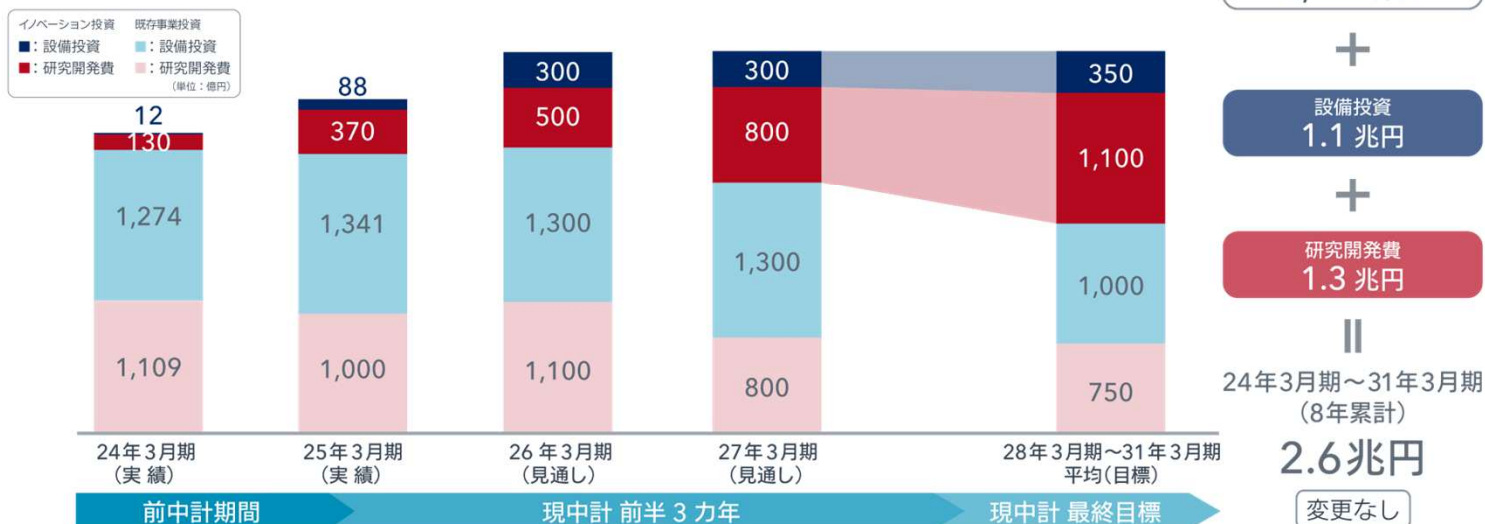
ISUZU

投資計画

ISUZU

・31年3月期までの**累計2.6兆円の投資計画は、成長に向けた技術獲得や既存インフラ強化のため、変更なし**

- 25年3月期：イノベーション投資としてカーボンニュートラル対応や自動運転関連、既存事業投資として販売・サービスインフラ強化に向けた投資を実施
- 26年3月期：電動化対応に向けた開発施設や、販売・サービスインフラ強化を図るべく、投資を継続的に実施
- 27年3月期以降：イノベーション投資のウェイトを順次拡大し、技術力のさらなる強化に取り組む



25

最後に、投資計画についてご説明します。

当社は、31年3月期までに、イノベーション投資1兆円、既存事業投資1.6兆円、合わせて2.6兆円規模の投資を計画しています。

当期から27年3月期までは、生産拠点・販売拠点・サービスインフラ等の既存事業への投資や、自動運転関連の研究開発費などのイノベーション投資を計画しています。

31年3月期にかけては、イノベーション投資のウェイトを徐々に増やしていきます。

既存事業への投資とイノベーション投資を積極的かつバランスを見ながら実行することで、長期に渡る持続的な成長を実現していきます。

中計進捗の説明は以上になります。

これをもちまして、いすゞ自動車株式会社2025年3月期 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

地球の「運ぶ」を創造する

ISUZU

(付表) 商品ラインナップ：国内



*Internal Combustion Engine Vehicle：内燃機関自動車（軽油・ガス・カーボンニュートラル燃料等の燃料を動力源とする車両）

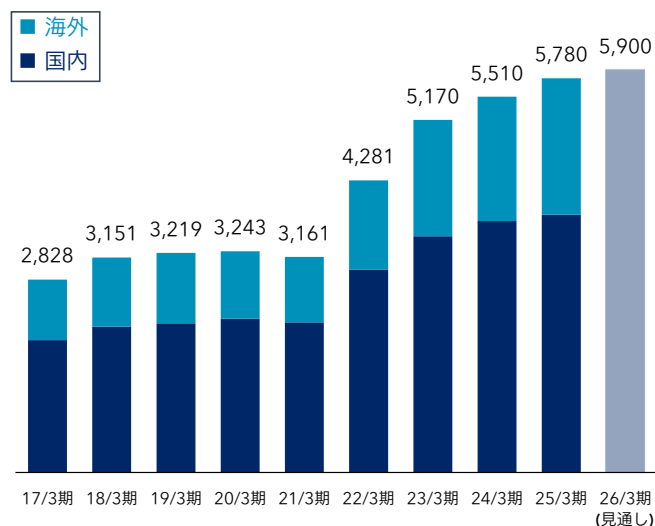


(付表) アフターセールス売上／タイLCV全需・シェア 推移

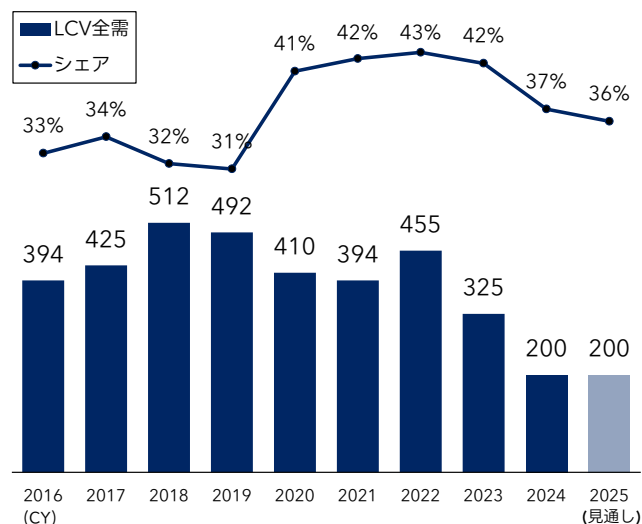
ISUZU

- ・アフターセールスは、国内外ともに堅調に拡大。10年前の水準からは2倍を超える伸び。
- ・タイLCV市況は、2023年以降厳しい状況が続くも、高水準のシェアを継続。市況回復を待つ。

アフターセールス売上推移 (単位：億円)



タイLCV全需・シェア推移 (単位：千台)



(付表) '26年3月期 決算見通し 会計基準変更影響

ISUZU

(億円)	<参考値> '26/3期 日本基準	'26/3期 IFRS	変更影響
営業利益（会計基準 変更前）	2,100	2,100	±0
のれん償却廃止	-	+40	+40
金融収支以外の営業外損益	-	▲5	▲5
投資有価証券・固定資産売却損益等の特別損益	-	▲25	▲25
その他 営業利益調整項目	-	▲10	▲10
営業利益（会計基準 変更後）	2,100	2,100	±0
持分法投資損益	80	80	
金融収支	50	20	▲30
金融収支以外の営業外損益	▲5	-	+5
経常利益	2,225	-	
投資有価証券・固定資産売却損益等の特別損益	▲25	-	+25
税引前利益*1	2,200	2,200	±0
法人所得税費用	▲580	▲580	
非支配株主に帰属する当期利益	▲320	▲320	
当期利益(親会社の所有者に帰属する当期利益)*2	1,300	1,300	±0

*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「当期利益」として表示しています。

(付表) 会計基準変更による主な変更点

ISUZU

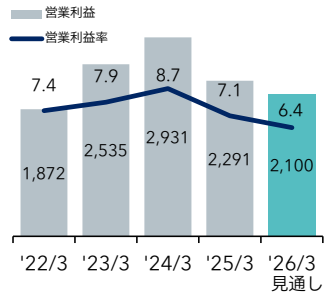
項目	日本基準	IFRS	変更内容
のれん償却	・ 20年以内で償却	・ 償却せず ・ 毎年、減損テストを実施	・ 移行日時点ののれん評価額を引き継ぎ、以降は非償却とする ・ 26/3期 PL影響 ⇒営業利益で+約40億円
研究開発費	・ 発生時に費用計上	・ 研究費は発生時に費用処理し、開発費は要件をみたす場合のみ資産計上	・ 資産化要件を満たす時点以降の開発費は資産計上 ・ 26/3期 PL影響 ⇒資産化する額と償却を開始する額が同規模のため、影響は軽微
土地再評価	・ 一部の土地について、土地再評価法に基づき、過去の時点で時価評価 ・ 評価損益を、B/S(純資産の部)に計上可能	・ IFRS初度適用免除規定(みなし原価)を適用する場合を除いて、取得原価で計上	・ 原則、取得原価で計上し、過去の再評価を取り崩す(一部の土地は、みなし原価を採用する) ・ 26/3期 BS影響 ⇒純資産の部 ▲828億円

※25年3月期実績については、2025年6月に、IFRSベースの決算短信・有価証券報告書の開示を予定しています。

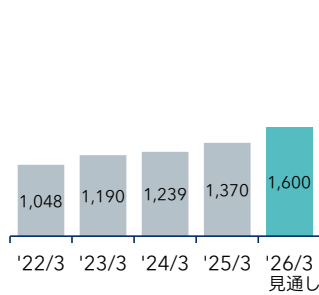
(付表) 主要事業指標推移等

ISUZU

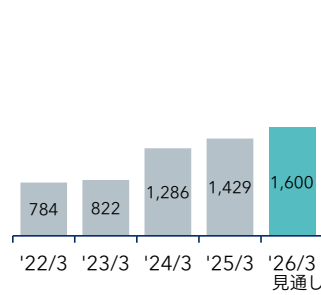
営業利益(億円)/営業利益率(%)



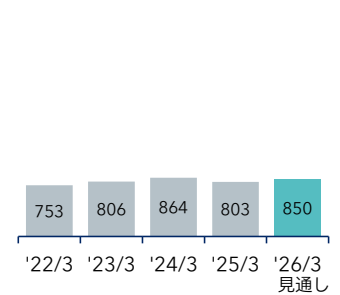
研究開発費(億円)*1



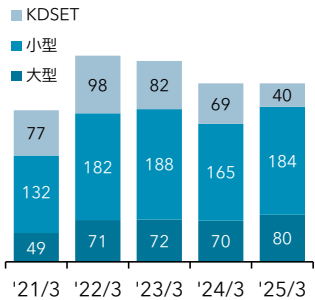
設備投資(億円)*2



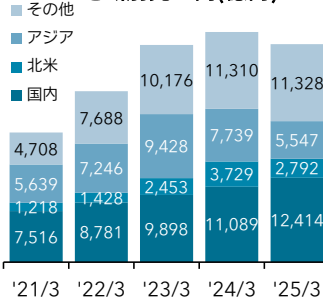
減価償却費(億円)*2



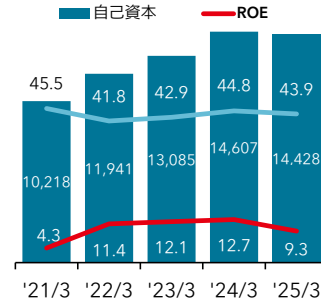
国内生産(千台)



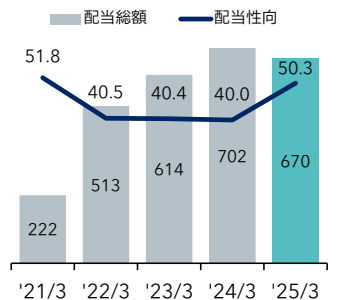
地域別売上高(億円)



自己資本(億円)/自己資本率(%) / 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 賃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

(付表) 本資料で使用している当社の製品カテゴリを示す用語について

ISUZU

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」

(付表) 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

