



2025年度 決算報告

2026年5月8日

1.決算総括

2.2025年度 実績

3.2026年度 業績見通し

4.2026年度の取り組み

2026年3月期 実績

- 不確実性が高まり、環境変化が激しさを増す中で、修正後計画通りの利益水準を確保
- 新型『デスティネーター』を含む新型車投入の着実な立ち上がり
- 営業利益755億円/当期純利益100億円/期末配当1株あたり5円(年間配当10円)

2027年3月期 見通し

- 中東リスク考慮後の営業利益900億円/当期純利益250億円/年間予想配当10円
- 地政学リスク等不透明な環境下でも、変化耐性の高い経営基盤への進化を加速
- FY25下期投入モデルの通年効果と仕向け地拡大・新型クロスカントリーSUVのローンチ

2025年度は、不確実性の高まりに加え、事業環境の変化がこれまで以上に激しさを増した一年でありました。このような状況下においても、当社は各種施策を着実に遂行し、結果として修正後計画どおりの利益水準を確保することができました。

営業利益は755億円、当期純利益は100億円となりました。また販売面では、『デスティネーター』を含む新型車投入効果の兆しが、各国で徐々に見え始めており、その成果が業績に反映されつつあります。これらの内容につきましては、後ほど詳細をご説明いたします。

続いて、通期見通しです。

中東リスク要因を一定程度織り込んだ前提において、営業利益は900億円、当期純利益は250億円、年間配当は1株あたり10円となる見込みです。地政学リスク等不透明な環境下でも、変化耐性の高い経営基盤への進化を加速することで、情勢変化に機動的に対応してまいります。

こうした中、販売面では2025年度下期に投入したモデルの通年寄与に加え、仕向け地のさらなる拡大により、台数の着実な積み上げを図ってまいります。あわせて、2026年度に向けては、次なる成長を左右する新型クロスカントリーSUVの投入を予定しており、商品力の一層の強化を図ってまいります。

1.決算総括

2.2025年度 実績

3.2026年度 業績見通し

4.2026年度の取り組み

2025年度 業績サマリー【前年度比】



(億円、千台)	年度実績				四半期別			
	FY2024	FY2025	増減		1Q	2Q	3Q	4Q
			差異	率				
売上高	27,882	28,965	+1,083	+4%	6,091	6,522	7,152	9,200
営業利益 (利益率)	1,388 (5.0%)	755 (2.6%)	-633 (-2.4pp)	-46%	56 (0.9%)	117 (1.8%)	143 (2.0%)	439 (4.8%)
経常利益	986	789	-197	-20%	48	110	168	463
当期純利益*	410	100	-310	-76%	7	-99	47	145
1株当たり配当(円)	¥15	¥10						
小売販売台数	842	797	-45	-5%	194	190	205	208

* 親会社株主に帰属する当期純利益

5

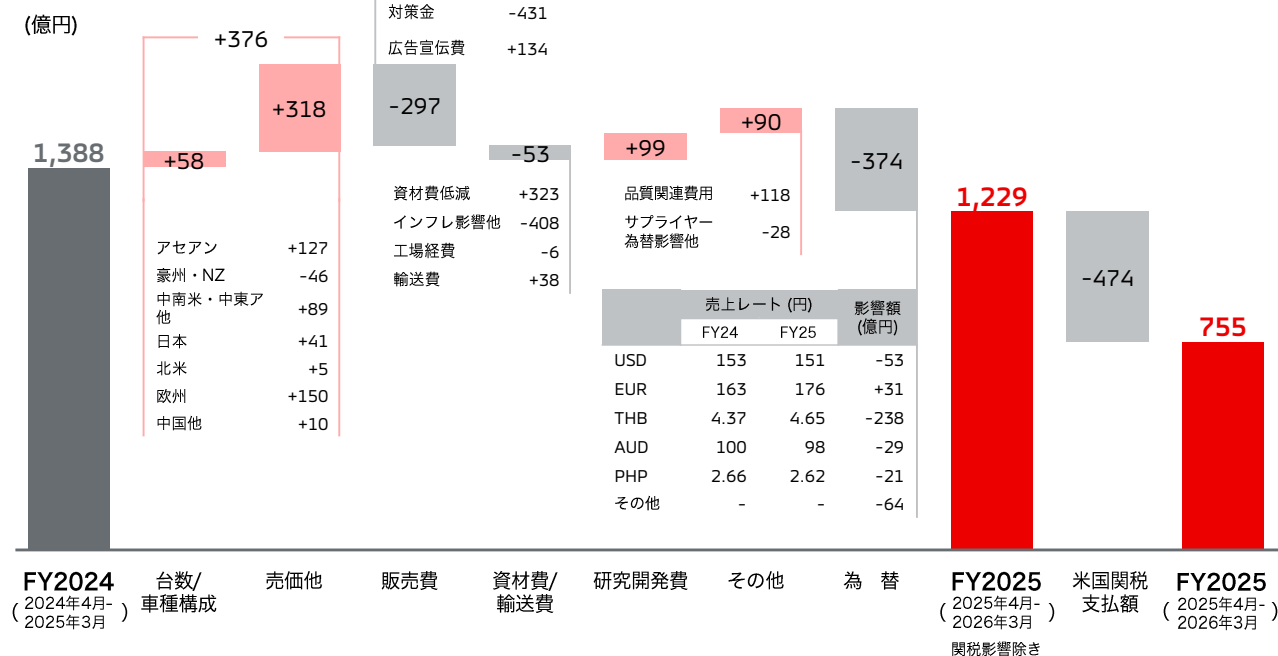
2025年度の当社を取り巻く経営環境は、米国関税の影響、中国メーカーの台頭、各国での環境規制の変更など、大きな変化が立て続けに発生し、対応に苦慮する一年であったと認識しております。さらに2026年に入ってからからは、ベネズエラ侵攻や中東情勢の悪化など、地政学リスクが顕在化し、不確実性は一段と高まってきました。

こうした環境下において、前年同期比では減益となったものの、『デスティネーター』をはじめとする新型車の販売が着実に立ち上がり、足元の収益性は改善基調にあります。結果として、修正後計画どおりの利益水準を確保することができました。

売上高は、前年同期比4%上回り、2兆8,965億円となりました。営業利益は、前年同期比46%減の755億円、営業利益率は2.6%となりました。経常利益は789億円。当期純利益は100億円となりました。これを受け、2025年度は修正後計画通り当期利益を確保できたことから、一株当たり配当は、公表通り期末5円、年間10円としております。

小売販売台数は、前年同期比5%減の797千台となりました。

2025年度 営業利益変動要因分析【前年度比】



台数/車種構成では、北米・豪州等における一部モデルの販売終了に伴う卸売台数の減少影響があったものの、車種構成の改善および売価改善等によりこれらを吸収し、全体では376億円の増益要因となりました。

販売費については、市場競争環境の激化を踏まえた対策金の積み増し影響等があったものの、広告宣伝費の抑制によりその影響を一定程度吸収し、全体では297億円の減益要因。

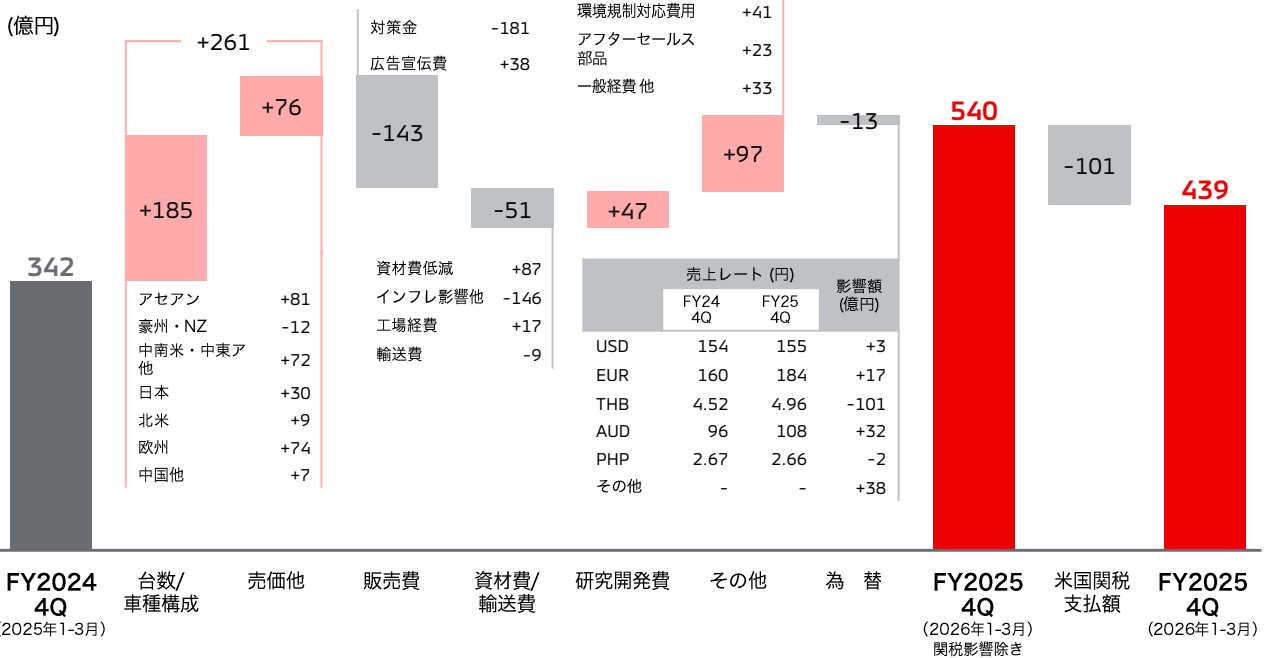
資材費/輸送費については、商品力向上に伴うコスト増やインフレ影響による資材費高騰が大きく、資材費低減活動等によりその影響を吸収したものの、結果として53億円の減益要因。

研究開発費、その他費用は、それぞれ前年度比で好転しました。

為替につきましては、前年度比で、主要通貨の対米ドルでは円高、タイバーツでは円安傾向で推移したことにより、374億円の悪化となりました。

なお、米国関税支払額については、474億円の減益要因です。

2025年度 第4四半期 営業利益変動要因分析【前年同期比】



台数/車種構成・売価他では、新型車を中心とする台数増に加え、持続的な売価改善効果もあり、全体では前年同期比で261億円の好転となりました。

販売費は、北米、オセアニア、欧州、アセアン等での対策金積み増し影響があったものの、広告宣伝費の抑制により一部を吸収し、全体では143億円の減益要因。

資材費/輸送費については、商品力向上に伴うコスト増やインフレ影響による資材費悪化を、低減活動で一部吸収し、全体では51億円の減益要因。

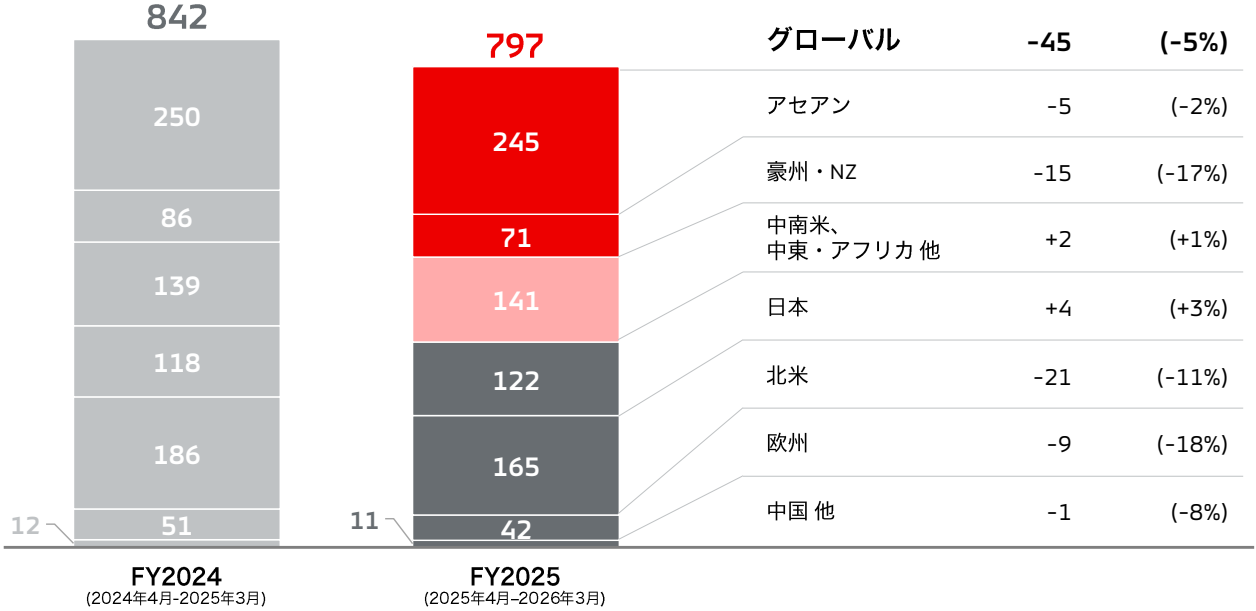
研究開発費は、新型車の開発完了などもあり、47億円の好転、その他は、環境規制対応費用やアフターセールス部品などの影響により、97億円の好転となりました。

為替につきましては、豪ドル、ユーロ等が円安に推移したものの、コスト通貨であるタイバツ高の影響で、全体では若干の悪化となりました。

なお、第4四半期の米国関税支払額影響は、101億円の減益要因です。

2025年度 小売販売台数実績【前年度比】

小売販売台数（千台）



8

全体では、新型車の好調により台数を伸ばした地域もあったものの、3月から始まったイランでの情勢悪化もあり3月は小売に急ストップがかかり、結果として、前年比5%減の797千台となりました。

地域別には、北米では関税影響に加え一部モデルの販売終了影響もあり台数減。豪州は複数モデルの販売終了影響に加え、中国メーカーの攻勢もあり台数を落とす結果となりました。中東・中南米は、中南米での新型車販売の好調に加え、中東でも期末にかけて情勢影響を受けたものの主力モデルが通年で販売を牽引し、前年を上回りました。日本は新型車の堅調な販売により台数が増加。これにより5年連続でシェア・台数とも増加となりました。

2025年度 決算ホットピック：モデル別小売販売台数推移



(千台)	Rank	Model	FY2024	FY2025	YoY
	1	TRITON/L200	133	131	-2
	2	OUTLANDER/PHEV	138	130	-8
	3	XPANDER/HEV	112	102	-10
	4	ECLIPSE CROSS/PHEV	65	59	-6
	5	RVR/OUTLANDER SPORT/ASX	55	54	-1
	6	DELICA Mini/eK SPACE	44	53	+9
	7	XFORCE/HEV	33	49	+16
	8	MIRAGE/SPACE STAR/MIRAGE G4/ATTRAGE	106	42	-64
	9	PAJERO SPORT/MONTERO SPORT	44	39	-5
	10	L300/DELICA VAN/DELICA TRUCK	34	34	±0
	11	DELICA D:5	22	26	+4
	12	DESTINATOR	0	24	+24
	13	eK X/eK X EV/eK WAGON	13	12	-1
		Other Models	43	42	-1
		Total	842	797	-45

※本資料におけるモデル名は、当社の管理区分に基づき表示しています。
市場により販売名称が異なる場合、または同一の販売名称で異なるモデルを販売している場合があります。

9

全体では、一部モデルの販売終了やイラン情勢などもあり、販売台数は前年度比で減少しています。その一方で、『デスティネーター』をはじめとする新型車の販売が着実に伸長しています。大きくは低採算のミラージュシリーズが減少し、高採算の『デスティネーター』や『エクスフォース』の台数が増えたことで、車種構成が改善し、台あたり収益が向上したことで、収益性が向上しました。

アセアン

小売販売台数・マーケットシェア（当社調べ）

	FY2024		FY2025		FY2024/下期		FY2025/下期
アセアン	250千台	→	245千台		126千台	→	133千台
タイ	27千台 (4.8%)	→	27千台 (4.1%)		14千台 (4.9%)	→	13千台 (3.8%)
インドネシア	71千台 (8.2%)	→	72千台 (8.6%)		36千台 (8.2%)	→	40千台 (8.6%)
フィリピン	92千台 (19.5%)	→	84千台 (18.8%)		46千台 (19.5%)	→	42千台 (18.9%)
ベトナム	43千台 (13.3%)	→	48千台 (14.9%)		21千台 (12.2%)	→	31千台 (16.9%)
その他	17千台	→	14千台		9千台	→	7千台

10

2025年度は、アセアン地域全体の小売販売台数は、市場の弱含みや販売環境の厳しさを背景に上期で大きく減少しましたが、下期は台数拡大に転じる事ができました。販売シェアについても、特に下期において着実に維持・拡大しています。当社調べでは、アセアン主要5か国合計での、中国メーカー含む全ブランドでのシェア順位が前年度の3位から2位へ躍進しました。

競争環境が極めて厳しい中でも、当社独自の商品やお客様ニーズに合致した商品・サービスの展開により、一定の台数・シェアを確保した上で収益の拡大も達成できた事で、継続的なアセアンでの成長に手応えを感じる事ができました。

1.決算総括

2.2025年度 実績

3.2026年度 業績見通し

4.2026年度の取り組み

2026年度 業績見通し【前年度比】



(億円、千台)	FY2025 (2025年4月-2026年3月)	FY2026 見通し (2026年4月-2027年3月)	増減	
			差異	率
売上高	28,965	32,600	+3,635	+13%
営業利益 (利益率)	755 (2.6%)	900 (2.8%)	+145 (+0.2pp)	+19%
経常利益	789	800	+11	+1%
当期純利益*	100	250	+150	+150%
1株当たり配当 (円)	¥10	¥10		
小売販売台数	797	857	+60	+8%

* 親会社株主に帰属する当期純利益

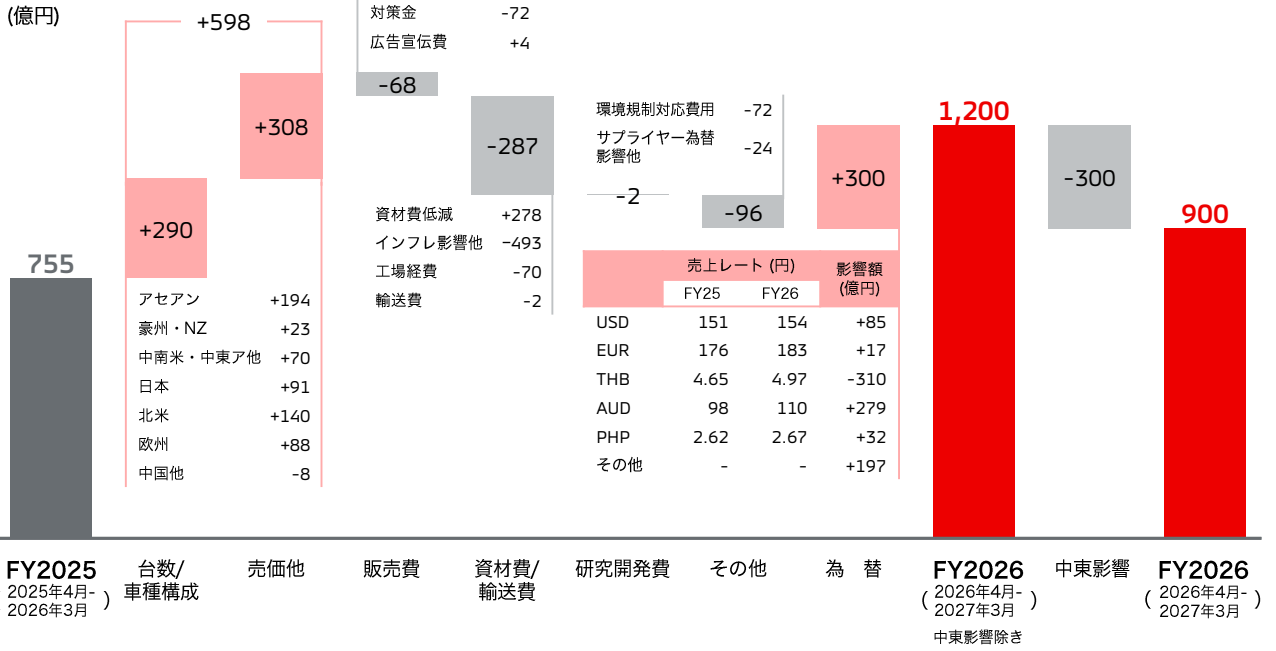
12

中東情勢の先行き不透明感に加え、材料調達面でのリスクや原材料・物流コストの上昇、インフレの長期化による需要への影響など、事業環境は引き続き厳しい状況が想定されます。

このような中でも当社としては、2025年度下期に連続投入した新型車の通年寄与に加え、仕向け地の拡大、さらには新たな新型車の投入を着実に進めてまいります。また、機動的なコスト削減や収益構造の改善にも継続して取り組むことで、増収増益を目指してまいります。

なお、配当に関しては、期初時点では一株当たり10円の配当を予定しております。事業環境の不透明感を踏まえると、足元では慎重なスタンスを取らざるを得ない状況ではありますが、いかなる局面においても、最低限、年間10円の配当を維持することを目指しております。その上で、創出されるキャッシュにつまましては、将来の成長につながる戦略的投資と株主還元のバランスを踏まえつつ、中長期的な企業価値向上を図ってまいります。

2026年度 営業利益見通し変動要因分析【前年度比】



台数／車種構成・売価他については、新型車効果による台数伸長や、持続的な売価改善の進展が見込まれることから、総計で598億円の増益効果を見通しております。

販売費については、競争環境や競合動向を踏まえた規律ある対策金運用を継続する一方、新型車モデルの立ち上がりを支援する広告宣伝費の積み増し等により、前年度比68億円の悪化を見通しております。

資材費／輸送費については、主にインフレや商品力向上に伴う資材費のコストアップ影響を、コスト低減活動により一部吸収するものの、全体では前年度比287億円の悪化を見通しております。

研究開発費については、概ね前年度並みを見込んでおります。また、その他費用については、主に環境規制対応費用や、サプライヤー為替影響等により、前年度比96億円の悪化を見通しております。

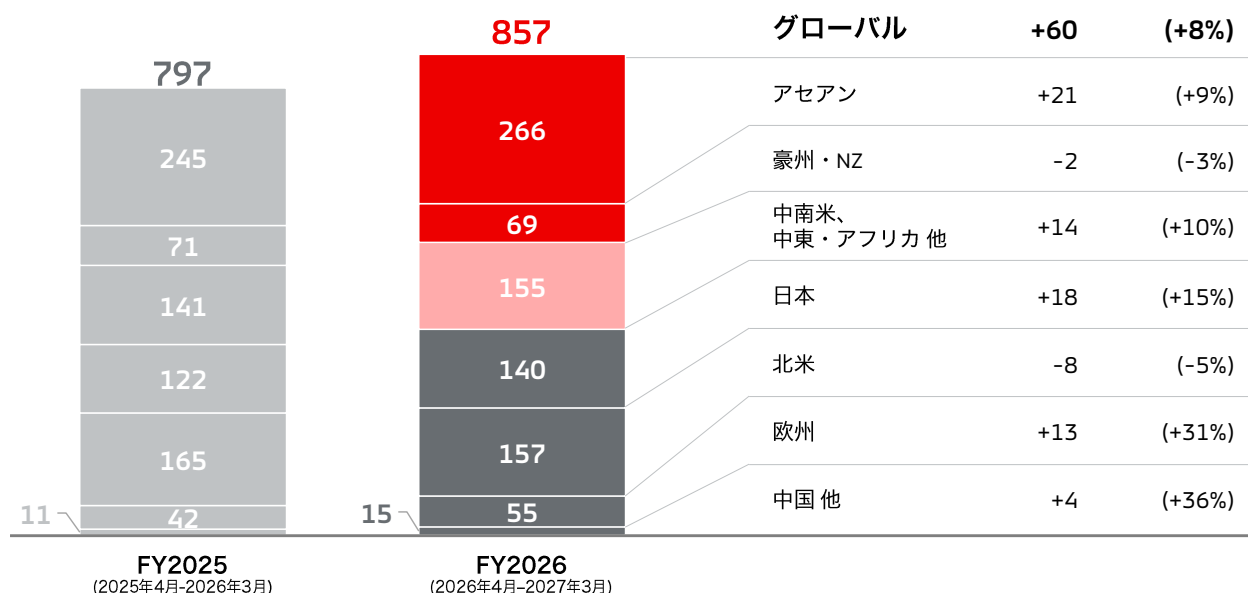
為替は全般的に円安がプラスに寄与する想定ですが、コスト通貨であるタイバーツ高については、収益へのマイナス影響を織り込んでいます。

なお、中東情勢による影響については、現時点では紛争の影響が7月末まで残存するとの前提に基づき試算した結果、300億円の悪化影響を見込んでおります。今後については、紛争の動向を注視しつつ、影響額については適宜見直していく方針です。

2026年度 小売販売台数見通し【前年度比】



小売販売台数（千台）



14

小売販売台数については、今年度、各地域において台数の伸長を目指してまいります。アセアン地域では、特にフィリピンおよびベトナムにおいて、『デスティネーター』をはじめとする新型車の通年効果を着実に取り込み、販売の底上げを図ってまいります。また、日本においては、『デリカミニ』および『デリカ D:5』を中心としたデリカシリーズの販売を一層強化することで、台数拡大を目指します。

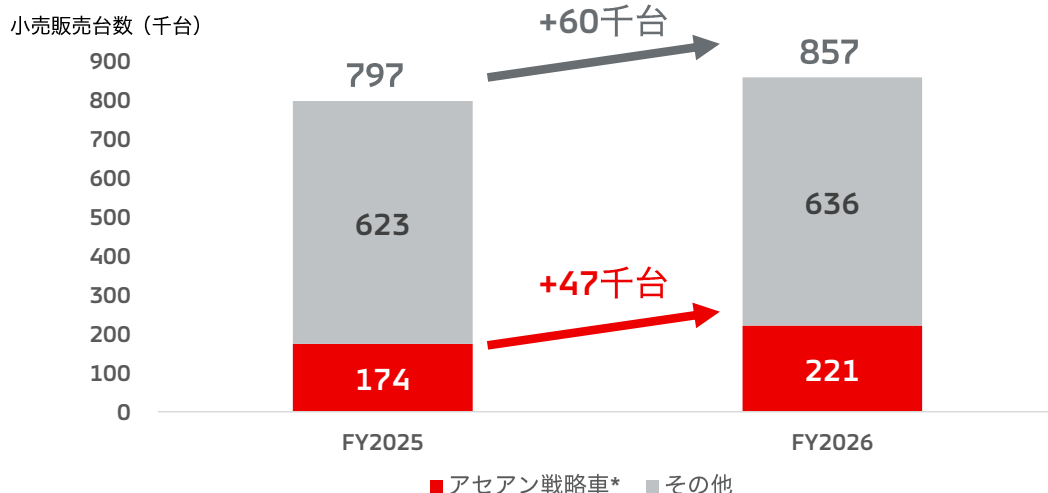
1.決算総括

2.2025年度 実績

3.2026年度 業績見通し

4.2026年度の取り組み

成長ドライバーの転換：アセアン戦略車本格展開



台数増を図るとともに、収益性の高いアセアン戦略車の比率を高める

*XPANDER(ICE/HEV)、XFORCE(ICE/HEV)、DESTINATOR

16

昨年度下期に新型車を投入したことを1つの契機として、車種構成の改善に向けた動きが見え始めてきました。足元ではアセアン戦略車の比率が着実に高まりつつあります。

今年度は、こうした構成改善を基盤として、『デスティネーター』等新型車効果の通年寄与に加え、アセアン戦略車の仕向け地拡大、さらには既存モデルの商品力強化を通じて、車種ミックスの転換を本格的に進めていきます。

その中で、新型車や上位モデルを中心とした販売構成へのシフトを進め、台当たりの収益水準を高めることで、台数の拡大に過度に依存することなく、しっかりと収益を生み出せる事業構造の構築を目指します。

アセアン・オセアニア



エクスポース

アセアン

- 新型車通年効果
- クロスカントリーSUV投入
- HEVモデルの展開

オセアニア

- 新型モデル投入・ラインナップ拡充によるブランドバリュー向上

中南米・中東ア他



トライトン

中南米

- 『L200/Triton』に注力・拡販
- 新型『デスティネーター』販売本格化
- モデルラインナップ強化による顧客層拡大

中東・アフリカ

- 新型『デスティネーター』順次展開
- SUVをコアとしてブランド確立

日本・北米・欧州



アウトランダーPHEV

日本

- デリカシリーズ販売拡大
- 新型車立ち上げ

北米

- お客様のニーズに応える類別拡充を通じディーラー小売り強化

欧州

- コアモデル：『アウトランダーPHEV』、『エクリプスクロス』、『グランディス』販売強化

まず、アセアン・オセアニア地域です。中国メーカーの台頭や価格攻勢を背景に厳しい競争環境が続く中、アセアンでは昨年度投入した新型車の通年効果に加え、HEVモデルのタイ以外の市場への展開や新型車投入を通じて、プレゼンス強化を図っていきます。オセアニアについては、新型車の投入によりラインナップを拡充し、ブランドバリューの向上に取り組みます。

次に、中南米では『L200/Triton』を軸とした拡販に加え、新型『デスティネーター』の販売本格化を進めます。中東・アフリカでは、SUVをコアとしたブランド確立と、『デスティネーター』の順次展開を推進します。

そして、日本・北米・欧州です。日本では、好調なデリカシリーズの販売モメンタムを維持・向上させるとともに、今後の新型車立ち上げを確実に成功へ導くため、入念な準備を進めていきます。北米では、お客様ニーズに応じた類別の投入を通じ、ディーラー小売強化に取り組み、欧州では、コアモデルを中心に販売強化を図っていきます。

新型車の通年効果



デスティネーター



- ▶ インドネシア・ベトナム・フィリピンに投入、各市場で好調に推移
- ▶ 中南米・中東地域等への展開拡大

エクスフォース(ICE/HEV)



- ▶ タイ・ベトナム・インドネシア・メキシコ等で台数増に貢献
- ▶ HEVモデルをタイ以外にも展開開始
- ▶ マレーシアで販売開始、好調に推移

デリカD:5・デリカミニ



- ▶ 『デリカD:5』
2025年度販売台数が過去最高を記録
- ▶ 『デリカミニ』
最上級グレードの注文が堅調に推移

好調な販売モメンタムを維持し展開拡大を進めることで販売台数伸長を目指す

18

今年度は、昨年度に投入した新型車の通年効果も台数及び収益の押し上げ要因となります。

新型『デスティネーター』は、昨年度にインドネシア、ベトナム、フィリピンへ投入し、各市場で高い評価を獲得しており、今年度は仕向け地を順次拡大していきます。

新型『エクスフォース』については、現在はタイにおいてHEVモデルを展開していますが、今年度はタイ以外の市場への展開を予定しています。また、刷新したデリカシリーズについては、既に高い評価をいただいております。その販売モメンタムを維持・向上させることで、シリーズ全体のブランド力を一層強化していきます。

以上の取り組みにより、成長ドライバーを台数の拡大から“中身”へと転換し、台数成長に過度に依存しない収益構造を確立することで、今回お示した見通しを着実に実現してまいります。



APPENDIX

2025年度 バランス・シート/フリーキャッシュフロー【前年度末比】



(億円)	FY2024 (2025年3月末)	FY2025 (2026年3月末)	増減
資産合計	22,459	24,181	+1,722
うち現金及び預金	4,525	4,389	-136
負債合計	12,723	14,548	+1,825
うち有利子負債	3,148	3,954	+806
純資産合計	9,736	9,633	-103
自己資本 (自己資本比率)	9,344 (41.6%)	9,195 (38.0%)	-149
ネットキャッシュ 【自動車事業及び消去】	3,945	4,062	+117

(億円)	FY2024 (2024年4月-2025年3月)	FY2025 (2025年4月-2026年3月)	増減
フリーキャッシュフロー 【自動車事業及び消去】	450	269	-181

2025年度 設備投資・研究開発費・減価償却費



設備投資

853億円

-15% (YoY)

研究開発費

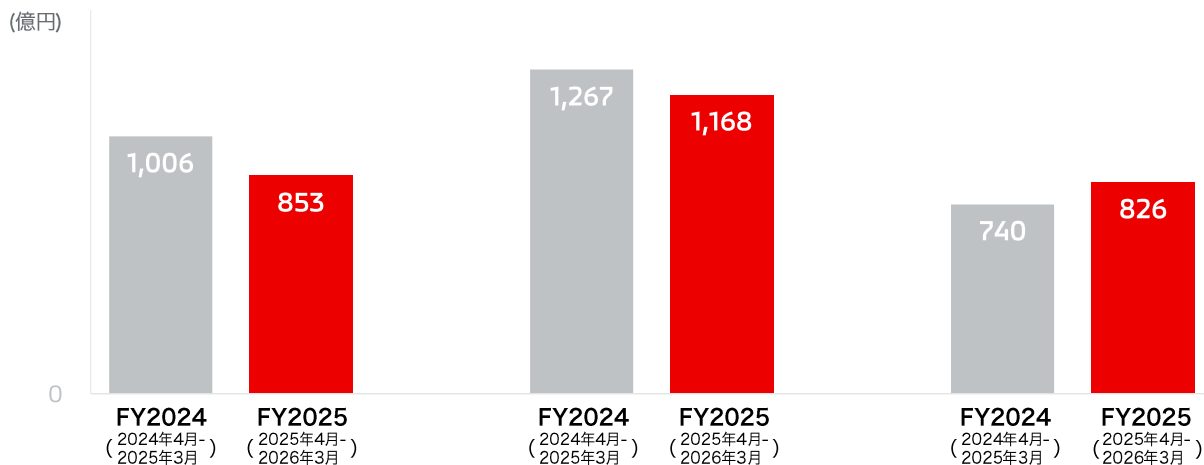
1,168億円

-8% (YoY)

減価償却費

826億円

+12% (YoY)



2025年度 地域別業績【前年同期比】



(億円)	売上高			営業利益		
	FY2024 (2024年4月-2025年3月)	FY2025 (2025年4月-2026年3月)	増減	FY2024 (2024年4月-2025年3月)	FY2025 (2025年4月-2026年3月)	増減
合計	27,882	28,965	+1,083	1,388	755	-633
- アセアン	5,664	6,135	+471	198	229	+31
- 豪州・NZ	3,211	2,860	-351	252	-75	-327
- 中南米、 中東・アフリカ 他	4,043	4,528	+485	172	143	-29
- 日本	6,316	6,594	+278	-74	178	+252
- 北米	7,342	6,617	-725	769	191	-578
- 欧州	1,271	2,120	+849	65	71	+6
- 中国 他	35	111	+76	6	18	+12

2026年度 売上高見通し【前年度比】



(億円)	FY2025 (2025年4月-2026年3月)	FY2026 見通し (2026年4月-2027年3月)	増減
合計	28,965	32,600	+3,635
- アセアン	6,135	7,100	+965
- 豪州・NZ	2,860	3,350	+490
- 中南米、 中東・アフリカ 他	4,528	4,600	+72
- 日本	6,594	7,650	+1,056
- 北米	6,617	7,100	+483
- 欧州	2,120	2,700	+580
- 中国 他	111	100	-11

2026年度 設備投資・研究開発費・減価償却費見通し



設備投資

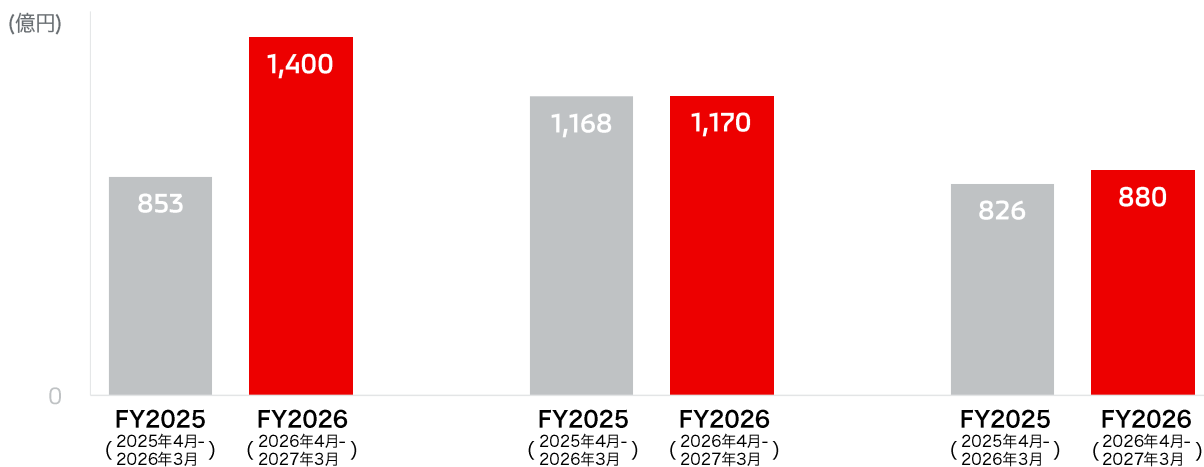
1,400億円
+64% (YoY)

研究開発費

1,170億円
±0% (YoY)

減価償却費

880億円
+7% (YoY)



2026年度 株主還元見通し



1株当たり配当金: 10円 (見通し)



本資料に記載されている将来に関する記述は、現時点で入手可能な情報に基づいており、リスクと不確実性を含んでおります。従いまして、今後の当社グループの事業領域を取り巻く経済情勢、市場の動向、金利・為替の変動、関係法令・規則の変更可能性等により、実際の業績がこれらの記述と大きく異なる可能性があることをご承知おきください。

なお、潜在的リスクや不確定要因はこれらに限られるものではありませんので、ご注意ください。また、当社は、将来生じた事象を反映するために、本資料に記載された情報を更新する義務を負っておりません。投資に関する最終的な決定は、投資家の皆様ご自身の責任をもってご判断ください。本資料に記載されている情報に基づき投資された結果、何らかの損害が発生した場合でも、当社は責任を負いかねますので、ご了承ください。