



2026年3月期 決算説明会

株式会社SUBARU

代表取締役社長 CEO 大崎 篤

2026年5月15日

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

皆さま、こんにちは。SUBARUの大崎でございます。

本日はお忙しい中、株式会社SUBARU 2026年3月期 決算説明会にご参加いただき、誠に有難うございます。

また平素は、弊社の事業活動に、多大なるご理解、ご支援を賜り、重ねて御礼を申し上げます。

収益の状況

- 米国追加関税や為替、原材料高騰と合わせて3,000億円レベルの影響
- 米国環境規制の大幅な緩和を受けた環境クレジットおよびBEV関連の大口費用は26年3月期をピークとして計上し、営業利益401億円

取り組み実績

- 関税影響や原材料高騰に対し、開発・生産・販売の各面で機動的な対応を実行
- 経営基盤の強靱化とともに「存在感と魅力ある企業」であり続けるための道筋として「2025方針」を策定・発信

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

2

まずはじめに、2026年3月期の実績です。

2026年3月期は、様々な外部環境の影響を受けた1年となりました。
米国追加関税や為替変動、原材料高騰などにより、3,000億円レベルの影響が発生。
加えて、米国環境規制の大幅な緩和を受け、
環境クレジットおよびバッテリーEVに係る減損損失と
それらに関わる費用を計上したことにより、営業利益は401億円となりました。

なお、現時点で想定しうるバッテリーEV関連の費用は、2026年3月期をピークとして、概ね計上を完了しております。

一方で、関税や原材料の高騰などの影響を完全に打ち返すには至らなかったものの
開発・生産・販売の各領域で連携し、
環境変化に迅速に対応することにより成果を創出しました。

当社の環境変化への適応力と柔軟かつ機動的な対応力を
改めて確認できた1年でした。

そして、2025年11月には、経営基盤の強靱化とともに
「存在感と魅力ある企業」であり続けるための道筋として、
中長期的な考え方を整理した「2025方針」を策定し、発信しました。

モノづくりにおける「柔軟性の徹底的追求」と、「価値づくり」、
そしてブランドを際立てることにより、今以上に存在感を高め、
ヒトや地域、社会にとって、なくてはならない企業を目指していくことを、発信しました。

2025方針の進捗

- 開発：
BEV開発を契機に、デジタルを活用したアジャイルで短期間の開発プロセスを確立
- 生産：
柔軟なモノづくりの基盤としてBEV／ICE車の混流生産を整備中

今後の注力領域

- 商品：
自社開発BEV導入を延期し、開発リソースをICE系商品のラインアップ拡充へシフト
- バリューチェーン：
SUBARUの強みである「お客様との繋がり」を収益につなぐ施策を展開
- コスト改革：
異次元のコスト構造改革「原価維新20-30」を着実に遂行

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

3

続いて、「2025方針」の進捗と「今後の注力領域」について、お話しします。

まずは「2025方針」の進捗を「開発」「生産」の面からお話しします。

「開発」面では、バッテリーEV開発を契機に、デジタルを活用したアジャイルで短期間の開発プロセスを確立し、その知見をICE車へ展開するという大きな手ごたえを得ています。

「生産」面では、先般よりお伝えしてきた通り、矢島工場において、半年間の工事を経て、バッテリーEVとICE車の混流生産の基盤構築が完了し、2月より、まずはバッテリーEVの生産を開始しました。

続いて、「今後の注力領域」として、「商品」「バリューチェーン」「コスト改革」の3点について、お話しします。

「商品」面では、自社開発のバッテリーEV導入時期を延期し、開発リソースをICE系商品へシフトします。
今後は、バッテリーEV開発で得られた短期間で開発するプロセスや技術資産、知見を活用し、タイムリーなクルマづくりとラインアップの拡充を図ります。
なお、自社開発のバッテリーEVの導入時期は延期しますが、バッテリーEVが将来のカーボンニュートラル社会の実現に重要な選択肢であるという考え方には変わりはなく、バッテリーやeAxeなど、将来に不可欠な基盤技術の開発は継続します。

なお、足元では、2026年よりグローバル市場に投入したバッテリーEVである「トレイルシーカー」や米国市場で発表した3列SUV「ゲッタウェイ」が市場から高い評価をいただいています。
トヨタ自動車様とのアライアンスにより、投資を抑制しながら、バッテリーEVを市場に投入できたことは、お客様の選択肢を増やすことにつながり、かつ、商品面での評価にとどまらず、今後活かす技術の蓄積という視点においても、非常に大きな成果であると考えています。

「バリューチェーン」については、SUBARUの強みである「お客様との繋がり」を収益につなぐ施策を展開します。昨年度に実施したアフター領域の組織改編を皮切りに、新型車の商品企画段階から用品企画を織り込み、同時に、用品を活用した車両の企画や販売も強化しました。

また、今後はコネクティッドサービスのサブスクリプション加入者基盤をさらに拡大し、持続的な収益創出にも挑戦していきます。

「コスト改革」では、新型車の開発初期段階から、製造や調達、販売部門まで入り込み、開発手番・部品点数・生産工程の半減を目指すトリプルハーフを念頭に、徹底的にコスト低減を追求します。

また、「原価維新20-30」の着実な遂行にあたって、そのコスト構造改革の土台となる、お取引様の生産面での困りごとを品質の適正化と部品統合によって改善するEase of Production(EP)活動などをお取引先様とともに強力に推し進めます。

外部環境による収益影響

- 原材料高騰や貴金属市況の悪化に加え、中東情勢の影響もあり
1,300億円以上の業績押し下げリスクを想定

今後の取り組み

- 「2025方針」の成果を収益へ結び付けるとともに
昨年来拡充してきたICE系商品により、グローバル全体で販売を拡大し、
営業利益1,500億円を目指す

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

4

続いて、2027年3月期の見通しです。

2026年3月期に対し、関税影響や環境関連費用の軽減により
業績 押上げが見込まれる一方で、
原材料価格の高騰や貴金属市況の悪化、中東情勢の影響もあり
1,300億円以上の業績 押し下げリスクを想定しています。

このような状況ではありますが、2027年3月期は
「2025方針」に基づく取り組みの成果を着実に収益へと結び付けていく1年とします。

また、昨年来、拡充してきたフォレスターやクロストレックの
ハイブリッドモデルなどのICE系商品や
アライアンス開発のバッテリーEVなど、
新商品が本格的に出そろうタイミングとなります。

こうした商品の拡充に加え、お客様需要を的確に捉えたグレード構成の最適化や
市場間のアロケーションなどもさらに機動的に推し進めます。

これらにより、足元では、競争が激化している主力の米国市場において
堅調な販売を維持するとともに、
日本、カナダなどグローバル市場での更なる売り伸ばしを図り、
営業利益1,500億円を目指します。

- 2030年を見据えた長期目標として
「業界高位の収益力の確保」と「ROE10%以上の追求」を目指す
- 中長期的な資本効率向上につながる成長投資と株主還元を実行
 - ＜株主還元＞
 - ・株主還元の基本となる配当はDOE3.5%(*)に基づき実施
 - ・1,500億円を上限とする自己株式取得を決議
- 「2025方針」の具現化による収益拡大とあわせ資本収益性の向上を実現

(*) 為替変動等で大きく増減する「その他の資本構成の要素」を除く
 $DOE = \text{年間配当総額} \div (\text{親会社の所有者に帰属する持分} - \text{その他の資本の構成要素})$

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

5

そして、将来を見据え、資本収益性のさらなる向上にも取り組んでいきます。

先行き不透明な経営環境が続いていますが、
2030年に向けて掲げる
「業界高位の収益力」と「ROE10%以上」という目標に変わりはありません。

この目標を達成すべく、中長期的な資本効率向上につながる
「財務健全性と安定性の実現」「成長投資」「株主還元」という
3つの柱のバランスをとっていきます。

株主還元については、2025年3月期より導入したDOEに基づく配当に加え、
本日発表した、上限1,500億円の自己株式取得を行います。

これらに加え、先にお話した「2025方針」の取り組みを強力に推進し、
収益力を一層強化することで、資本収益性を向上していきます。



2026年3月期 決算説明会

株式会社SUBARU

取締役常務執行役員 CFO 戸田 真介

2026年5月15日

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

皆さま、こんにちは。SUBARUの戸田でございます。
2026年3月期の決算について、ご説明します。

2026年3月期 実績

通期実績 連結完成車販売台数・生産台数

(千台)

	2025年3月期 通期実績(a)	2026年3月期 前回見通し*2(b)	2026年3月期 通期実績(c)	増減 (c)-(a)	増減 (c)-(b)
米国生産	345	-	355	+11	-
国内生産	602	-	525	-77	-
生産台数*1 合計	946	900	880	-66	-20

	2025年3月期 通期実績(a)	2026年3月期 前回見通し(b)	2026年3月期 通期実績(c)	増減 (c)-(a)	増減 (c)-(b)
連結完成車販売台数 合計	936	920	896	-41	-24

*1 トヨタ向けGR86の台数を含む。トヨタ自動車との共同開発/バッテリーEVの台数は含まない。

*2 2026年2月6日発表値

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

8

生産台数は、前年度比6万6千台減の88万台となりました。

米国の生産台数は1万1千台の増加。国内の生産台数は7万7千台減となりましたが、バッテリーEVの自社生産の工事に伴い、矢島工場の1ラインを一時的にシャットダウンしていた影響です。工事は無事に完了し、2月よりバッテリーEVの自社生産を開始しております。

なお、矢島工場で生産するトヨタ自動車との共同開発でのバッテリーEVの生産台数は、トヨタ自動車からの委託生産であり、当社の生産実績には含んでおりません。

連結販売台数については、前年度比4万1千台減の89万6千台となりました。

通期実績 連結完成車販売台数（市場別）

（千台）

	2025年3月期 通期実績(a)	2026年3月期 前回見通し(b)	2026年3月期 通期実績(c)	増減 (c)-(a)	増減 (c)-(b)
登録車	91	-	87	-4	-
軽自動車	13	-	16	+2	-
国内合計	104	104	103	-1	-1
米国	662	-	641	-21	-
カナダ	70	-	67	-3	-
北米合計	732	727	708	-24	-19
欧州	23	-	23	-0	-
豪州	44	-	31	-12	-
中国	3	-	2	-1	-
その他	31	-	29	-3	-
海外合計	832	816	793	-39	-23
合計	936	920	896	-41	-24

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

9

続いて、市場別の連結販売台数実績です。

市場別では、海外市場での販売台数が減少したものの、フォレスターは主要市場の米国・日本・カナダで販売増を達成しました。

米国市場は前年度比2万1千台減となりましたが、矢島工場のシャットダウン、および年初に発生した寒波の影響によるものです。

また、中東情勢の緊迫化に伴い、輸送船舶の運航に影響が生じたことで、海外市場向けの出荷・販売が一部制約を受けました。

通期実績 連結業績

(億円)

	2025年3月期 通期実績(a)	2026年3月期 前回見通し(b)	2026年3月期 通期実績(c)	増減 (c)-(a)	増減 (c)-(b)
売上収益	46,858	48,000	47,850	+992	-150
国内	6,514	-	6,999	+485	-
海外	40,344	-	40,851	+507	-
営業利益	4,053	1,300	401	-3,652	-899
税引前利益	4,485	1,800	1,075	-3,410	-725
親会社の所有者に帰属する 当期利益	3,381	1,250	908	-2,472	-342
為替レート US\$	¥152	¥150	¥150	-¥2	+¥0
EURO	¥162	¥173	¥174	+¥12	+¥1
CAN\$	¥110	¥110	¥109	-¥1	-¥1

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

10

続いて、連結業績です。

売上収益は、販売台数の減少や、USDドルが約2円の円高に進んだことに伴う減収影響がありましたが、価格構成の改善を進めた結果、4兆7,850億円となりました。

営業利益は、前回見通し比899億円減の401億円となりました。減益要因の詳細については、次項で説明します。

税引前利益は1,075億円、親会社の所有者に帰属する当期利益は908億円となっております。

	減益額	主な減益要因
販売台数の減少	▲220億円	・年初に米国で発生した寒波の影響や、中東情勢の緊迫化に伴い、海外市場向け輸送船舶の運航に影響が生じた結果、販売台数は2.4万台減少
BEV関連費用の計上	▲578億円	・電動車の中長期需要の変化を受けた、BEV開発資産の減損損失、ならびに関連費用の計上
為替影響	▲100億円	・期末時点の為替レートが円安となったことにより、外貨建て保証修理引当金の円換算評価が増加 (3Q末レート:157円→4Q末レート:160円)

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

11

続いて、第3四半期決算で発表した、営業利益見通し1,300億円に対する、主な減益要因についてご説明します。

まずは、販売台数の減少です。年初に米国で発生した寒波の影響や、中東情勢の緊迫化に伴い、海外市場向け輸送船舶の運航に影響が生じた結果、販売台数は24千台減少となったことを主因に、220億円の減益となりました。

次に、バッテリーEV関連費用です。米国の環境規制の大幅な変更を受け、環境規制クレジット等に係る費用を計上することを前回の決算説明で発表しました。

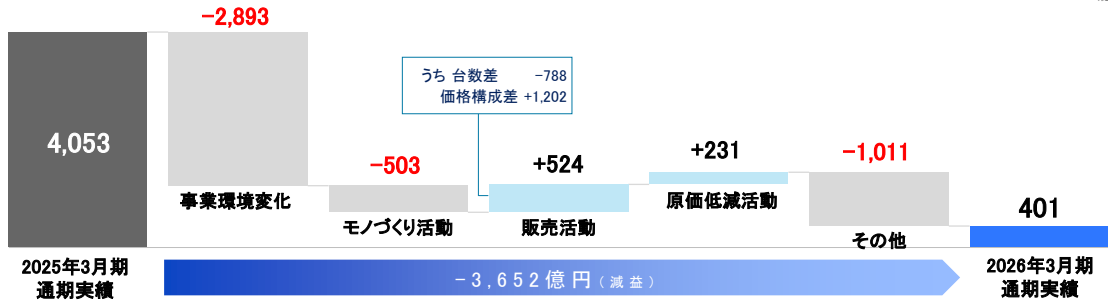
一方、大幅な規制変更は、電動車の中長期需要や、当社のバッテリーEVの販売見通しにも大きな影響を及ぼす可能性を今般認識しております。これに伴い、バッテリーEVに係る開発資産について回収可能性を再検討し、減損損失を計上しました。併せて、当該見直しに伴う関連費用について、現時点で入手可能な情報に基づく合理的な見積りを行い、合計で578億円の費用計上を行いました。

最後に、為替影響です。期末時点の為替レートが160円と円安に進行し、外貨建て保証修理引当金の円換算評価が増加したこと等により、100億円の減益となりました。

以上の要因により、営業利益実績は401億円となっております。

前年実績対比
通期実績 営業利益増減要因

(億円)



事業環境変化	-2,893	モノづくり活動	-503	販売活動	+524	原価低減活動	+231	その他	-1,011
米国追加関税影響	-2,269	研究開発費	-270	台数差・価格構成差	+414	原価低減	+231	BEV関連費用	-578
原材料・市況	-386	製造固定費	-233	販売関連費	+64			保証修理費	-343
為替影響*	-238			販売奨励金	+41			環境規制クレジット等に係る費用	-201
・売上仕入レート差	-127			部品用品	-67			その他	+111
・未実現利益分	+73			自動車その他利益	+72				
・期末日レート差	-184								

*海外向け売上分において、為替レートの変動により影響を受けたものは「売上仕入レート差」と「未実現利益分」。外貨建て引当金残高を円換算評価する際に生じた影響は「期末日レート差」。
<https://www.subaru.co.jp/ir/>

続いて、営業利益の前年実績比 増減要因です。

米国での追加関税影響、原材料・市況の悪化などの事業環境変化により、2,893億円の減益となりました。また、モノづくり活動では、今後導入する新商品の研究開発費の増加などにより503億円の減益となりました。

これらの減益要因に対し、販売活動では価格構成の改善等を図り524億円の増益、原価低減で231億円の増益となりました。

なお、その他で1,011億円の減益となりましたが、こちらには米国の環境規制クレジット等に係る費用、およびバッテリーEV関連費用の計上の影響が含まれています。

	2025年3月期 通期実績	2026年3月期 通期実績	
営業活動によるCF	4,921	3,582	
投資活動によるCF	-4,041	-1,147	
フリーCF	881	2,436	
財務活動によるCF	-1,873	-2,178	
現金及び現金同等物の為替影響額	-73	381	
	2025年3月末	2026年3月末	増減
定期預金含む現金及び現金同等物 (A)	15,897	14,534	-1,363
内、現金及び現金同等物	9,415	10,053	+639
定期預金	6,482	4,480	-2,002
有利子負債 期末残高* (B)	3,995	3,845	-150
定期預金含むネットキャッシュ(A-B)	11,902	10,689	-1,213

* リース負債は上記の実績に含んでおりません。

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

13

続いて、キャッシュフローおよび手元資金の状況です。

営業活動によるキャッシュフローは3,582億円、
投資活動によるキャッシュフローは-1,147億円となり、
その結果、フリーキャッシュフローは2,436億円となりました。

定期預金を含む現金及び現金同等物は、前期末に対し1,363億円減となる1兆4,534億円、
有利子負債残高は、前期末に対し150億円減の3,845億円となりました。
その結果、定期預金を含むネットキャッシュは、前期末に対し1,213億円減の1兆689億円
となっております。

設備投資・減価償却費・研究開発支出

(億円)

	2025年3月期 通期実績(a)	2026年3月期 前回見直し(b)	2026年3月期 通期実績(c)	増減 (c)-(a)	増減 (c)-(b)
設備投資 * 1	1,761	2,300	2,102	+341	-198
減価償却費 * 1	968	1,000	1,036	+67	+36
研究開発支出 * 2	1,600	1,600	1,580	-19	-20

*1 リース取引および無形資産に係る設備投資、減価償却費は上記の実績に含んでおりません。

*2 報告期間中に発生した研究開発活動に係る支出額を記載。
尚、IFRSでは当該支出のうち資産性の認められる一部の支出を無形資産として計上し、見積耐用年数に基づき償却するため、連結損益計算書上の「研究開発費」と異なります。（日本基準における連結損益計算書上の研究開発費と一致）

設備投資などの実績については、ご覧の通りです。

2027年3月期 見通し

通期見通し 連結完成車販売台数・生産台数

(千台)

	2026年3月期 通期実績	2027年3月期 通期見通し	増減
米国生産	355	—	—
国内生産	525	—	—
生産台数* 合計	880	900	+20

	2026年3月期 通期実績	2027年3月期 通期見通し	増減
連結完成車販売台数 合計	896	940	+44

* トヨタ向けGR86の台数を含む。トヨタ自動車との共同開発バッテリーEVの台数は含まない。

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

16

続いて、2027年3月期 通期計画についてご説明します。

生産台数は、前年度比2万台増の90万台を目指します。なお、先ほど申し上げた理由により、当社生産台数には、トヨタ自動車との共同開発バッテリーEVの生産台数は含まれません。連結販売台数は、前年度比4万4千台増の94万台を目指します。

通期見通し 連結完成車販売台数（市場別）

（千台）

	2026年3月期 通期実績	2027年3月期 通期見通し	増減
国内合計	103	108	+5
北米	708	736	+28
北米以外	85	96	+11
海外合計	793	832	+39
合計	896	940	+44

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

17

続いて、市場別の連結販売台数見通しです。

海外市場で前年度比3万9千台増、うち北米市場で2万8千台増を、国内市場を含むグローバル全体で4万4千台の販売台数増加を計画しています。昨年来導入したICE系新商品の需要を着実に取り込むとともに、市場ごとの需要に応じたモデル・グレード・仕向け地の機動的な生産・販売調整を図り、達成を目指します。

なお、今年2月よりバッテリーEV生産を行っている矢島工場の生産ラインでは、夏頃からICE車との混流生産を開始し、その後、徐々に稼働率を高めながら、下期後半よりフル生産体制へ移行予定です。フル生産体制への移行後は、需要を最大限取り込みつつ、販売台数の更なる拡大にも挑戦してまいります。

	2026年3月期 通期実績	2027年3月期 通期見通し	増減
売上収益	47,850	52,000	+4,150
国内	6,999	-	-
海外	40,851	-	-
営業利益	401	1,500	+1,099
税引前利益	1,075	1,800	+725
親会社の所有者に帰属する 当期利益	908	1,300	+392
為替レート US\$	¥150	¥155	+¥5
EURO	¥174	¥180	+¥6
CAN\$	¥109	¥110	+¥1

続いて、連結業績見通しです。

売上収益は5兆2,000億円、営業利益は1,500億円を目指します。

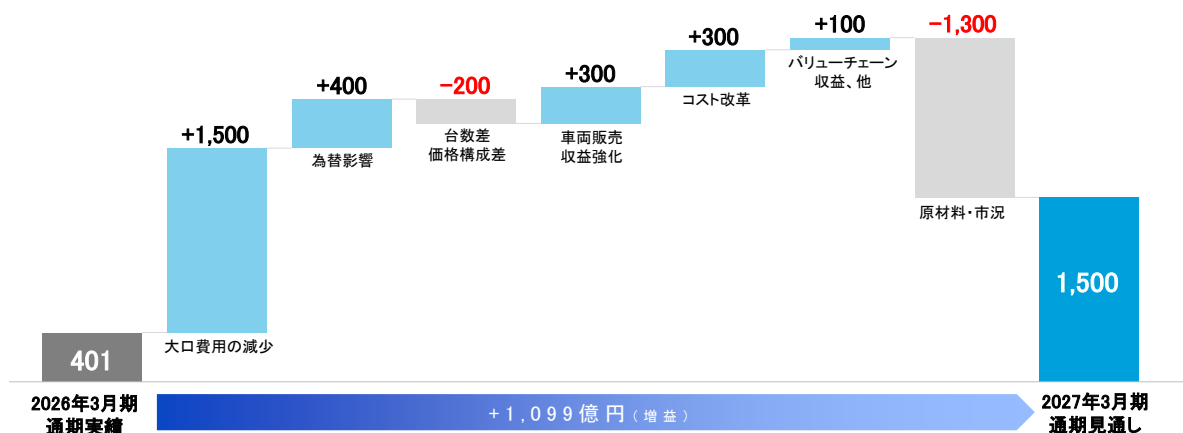
営業利益については、原材料価格の高騰・市況悪化により、調達コストが大きく上昇するリスクがありますが、こういった中でも、収益挽回策を実行し、営業利益1,500億円の達成を目指します。

なお、税引前利益は1,800億円、親会社の所属者に属する当期利益は1,300億円を目指します。

前年実績対比

通期見通し 営業利益増減要因

(億円)



<https://www.subaru.co.jp/ir/>

19

こちらは、営業利益の増減要因を示したものです。

棒グラフの右から2番目ですが、原材料や市況の悪化は、足下の価格水準が1年間継続する前提で計算した場合、1,300億円の試算となっております。

設備投資・減価償却費・研究開発支出

(億円)

	2026年3月期 通期実績	2027年3月期 通期見通し	増減
設備投資 * 1	2,102	1,600	-502
減価償却費 * 1	1,036	1,250	+214
研究開発支出 * 2	1,580	1,450	-130

* 1 リース取引および無形資産に係る設備投資、減価償却費は上記の実績に含んでおりません。

* 2 報告期間中に発生した研究開発活動に係る支出額を記載。
尚、IFRSでは当該支出のうち資産性の認められる一部の支出を無形資産として計上し、見積耐用年数に基づき償却するため、連結損益計算書上の「研究開発費」と異なります。(日本基準における連結損益計算書上の研究開発費と一致)

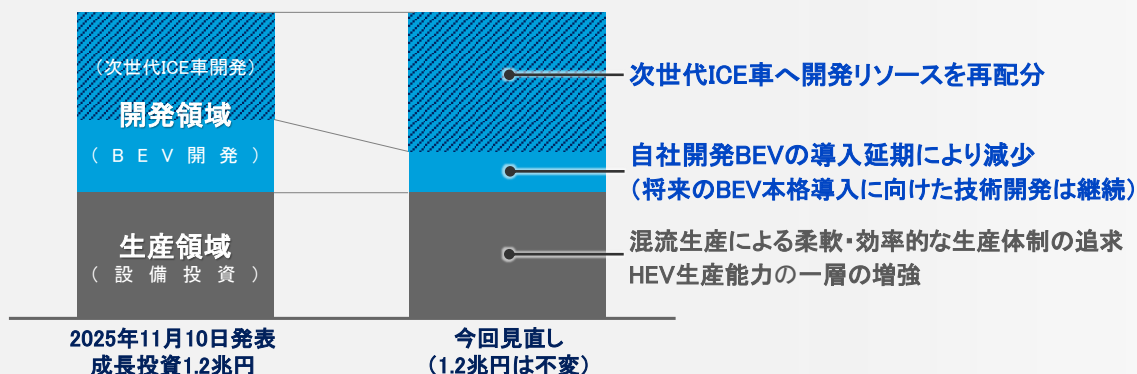
<https://www.subaru.co.jp/ir/>

20

設備投資・減価償却費・研究開発支出については、ご覧の通りです。

設備投資は、米国工場でのフォレスター生産、および矢島工場でのバッテリーEV自社生産の開始に向け投資を行った前年度と比べ、502億円減となります。

研究開発支出は、自社開発バッテリーEVの研究開発支出の見直しなどにより、前年度比130億円減となっております。



<https://www.subaru.co.jp/ir/>

21

続いて、成長投資の見直しについてです。

先ほどのCEO大崎からの説明のとおり、自社で開発するバッテリーEVの導入を当初想定時期よりも延期し、自社開発バッテリーEVの量産開発のリソースをICE系商品へ再配分しました。昨年11月10日に発表した成長投資1.2兆円は不変とするものの、投資領域を柔軟に組み換え、実行していく計画です。

株主還元

(円)

	2025年3月期 実績	2026年3月期 前回予想	2026年3月期	2027年3月期 予想
中間配当金	48.0	57.0	57.0	58.0
期末配当金	67.0	58.0	58.5	58.0
年間配当金	115.0	115.0	115.5	116.0
DOE *	3.5%		3.5%	
自己株式取得	500億円	未定	1,500億円	未定

* 為替変動等で大きく増減する「その他の資本の構成要素」を除く。
DOE = 年間配当総額 ÷ (親会社の所有者に帰属する持分－その他の資本の構成要素)

自己株式の取得

取得株数	8,000万株(上限)
取得金額	1,500億円(上限)
取得期間	2026年5月18日～2027年3月16日(予定)

* 取得する自己株式は全数消却予定

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

22

続いて、株主還元についてご説明します。

当社は、配当を株主還元の基本と位置づけ、DOE3.5%に基づき配当を実施しております。

2026年3月期の期末配当は、前回予想から0.5円増の58円50銭、年間配当は、中間配当と合わせて115円50銭を予定しております。

加えて、先ほどCEOの大崎からもお話した通り、本日開催の取締役会において、1,500億円を上限とする自己株式の取得に関する決議をいたしました。取得した株式は全数消却の予定です。

なお、2027年3月期の1株当たり配当の予想は、DOE3.5%に基づき年間116円としております。

「財務健全性と安定性の実現」「成長投資」「株主還元」のバランスをとった資本配分

財務健全性と安定性の実現

不確実性の高い事業環境下においても、**中長期的な資本効率向上**を念頭に、

- キャッシュ保有の上限目安をネットキャッシュ^{*1}2.5月商と定めコントロール

成長投資の見直し

成長投資総額1.5兆円の内、**残額1.2兆円**について、

- 自社開発BEVの導入延期による開発リソース減少分を**次世代ICE車へ再配分**
(将来のBEV本格導入に向けた技術開発は継続)

株主還元方針の変更

毎期の業績、投資計画、経営環境などを総合的に勘案し、

- 配当を株主還元の基本と位置づけ、累進的な配当を目指し、DOE3.5%^{*2}を設定
- 還元水準の目安は、総還元性向40%以上
- 実績及び市場状況に応じた自己株式取得の実施

中長期的な資本効率向上を念頭に、

毎期の業績、投資計画、経営環境などを総合的に勘案し、

- 配当を株主還元の基本と位置づけ、累進的な配当を目指し、DOE3.5%^{*2}を設定
- 業績および市場状況に応じた、**増配や機動的な自己株式取得**の実施

^{*1} 定期預金を含む現金及び現金同等物から有利子負債を控除したもの

^{*2} 為替変動等で大きく増減する「その他の資本の構成要素」を除く。DOE = 年間配当総額 ÷ (親会社の所有者に帰属する持分－その他の資本の構成要素)

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

23

最後に、資本政策についてご説明します。

中長期的な資本効率向上を念頭に置きつつ、「財務健全性と安定性の実現」「成長投資」「株主還元」という3つの柱のバランスをとった資本配分を実施していくことに変わりはありません。

「財務健全性と安定性の実現」については、キャッシュ保有の上限目安をネットキャッシュ2.5月商分と定め、その範囲内でキャッシュコントロールをしていきます。不確実性が高い事業環境下ではあるものの、過度なキャッシュの積み上がりを抑制しつつ、健全な成長に向けた財務基盤を維持していきます。

「成長投資」については、先ほど述べた通りです。

株主還元については、今回、株主還元方針を一部変更します。従前より掲げる、配当を株主還元の基本と位置づけ、DOE3.5%に基づき実施していくことに変更はありません。

中長期的な資本効率向上を目指すべく、先ほど述べたキャッシュコントロールの考え方も念頭に、業績および市場状況に応じた増配や機動的な自己株式取得の実施に取り組むことで、今後も積極的に株主の皆様へ報いてまいります。

以上で2026年3月期決算の説明を終わります。ありがとうございました

ご参考

- ・ セグメント情報（事業別 / 所在地別）
- ・ 海外売上収益
- ・ 連結財政状態計算書
- ・ 単独販売台数
- ・ 米国子会社業績
- ・ 第4四半期（3ヵ月）連結業績実績
- ・ 2026年3月期実績（四半期別）
- ・ 生産台数 / 小売台数 推移

通期実績 事業セグメント情報

(億円)

	売上収益			営業利益		
	2025年3月期 通期実績	2026年3月期 通期実績	増減	2025年3月期 通期実績	2026年3月期 通期実績	増減
自動車	45,690	46,383	+693	4,204	321	-3,883
航空宇宙	1,116	1,417	+301	-196	35	+231
その他	51	50	-2	37	36	-1
消去・全社	-	-	-	9	9	+1
合計	46,858	47,850	+992	4,053	401	-3,652

自動車事業セグメント 営業利益（管理値）

（億円）

	2025年3月期 通期実績	2026年3月期 通期実績	増減
新車	2,388	-1,482	-3,870
部品用品	1,544	1,503	-41
その他*	272	300	+28
合計	4,204	321	-3,883

* 金融、コネクト、中古車、整備による利益

通期実績 所在地別セグメント情報

(億円)

	売上収益			営業利益		
	2025年3月期 通期実績	2026年3月期 通期実績	増減	2025年3月期 通期実績	2026年3月期 通期実績	増減
日本	9,438	9,804	+365	3,127	-1,107	-4,234
北米	36,278	36,927	+649	1,009	1,081	+72
その他	1,141	1,119	-22	5	49	+44
消去・全社	-	-	-	-89	378	+467
合計	46,858	47,850	+992	4,053	401	-3,652

通期実績 海外売上収益

(億円)

	2025年3月期 通期実績	2026年3月期 通期実績	増減
北米	37,108	37,805	+697
欧州	982	1,058	+76
アジア	367	253	-114
その他	1,886	1,735	-152
合計	40,344	40,851	+507

連結財政状態計算書

(億円)

	2025年3月末	2026年3月末	増減
資産合計	50,882	54,923	+4,041
流動資産	31,912	33,744	+1,832
非流動資産	18,970	21,179	+2,209
負債合計	23,725	27,106	+3,381
有利子負債	3,995	3,845	-150
資本合計	27,157	27,817	+660
利益剰余金	21,065	20,673	-392
親会社の所有する帰属持分	27,145	27,804	+659
親会社の所有者に帰属する持分比率	53.3%	50.6%	-2.7%
D/Eレシオ	0.15	0.14	-0.01

通期実績 単独販売台数

(千台)

	2025年3月期 通期実績	2026年3月期 通期実績	増減
国内生産*	602	525	-77
国内売上	111	108	-3
登録車	97	91	-6
軽自動車	14	17	+3
輸出台数	503	437	-66
海外生産用部品	337	350	+13
単独合計売上	951	894	-56

* トヨタ向けGR86の台数を含む。トヨタ自動車との共同開発バッテリーEVの台数は含まない。

通期実績 米国子会社業績

(Million US\$)

SOA *1	2025年3月期 通期実績	2026年3月期 通期実績	増減
売上高	21,994	22,758	+764
営業利益	279	563	+284
当期純利益	334	561	+227
小売販売台数(千台)	679	617	-62
SIA *2	2025年3月期 通期実績	2026年3月期 通期実績	増減
売上高	9,960	10,365	+405
営業利益	239	74	-165
当期純利益	239	114	-125
生産台数(千台)	345	355	+11

*1 SOA: Subaru of America, Inc. *2 SIA: Subaru of Indiana Automotive, Inc.

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

第4四半期(3ヵ月)実績 連結完成車販売台数(市場別)

(千台)

	2025年3月期 4Q実績	2026年3月期 4Q実績	増減
登録車	25	21	-5
軽自動車	3	4	+1
国内合計	29	25	-4
米国	156	162	+6
カナダ	18	15	-3
欧州	7	8	+1
豪州	12	4	-8
中国	1	0	-0
その他	7	5	-1
海外合計	200	195	-5
合計	229	220	-9

第4四半期(3ヵ月)実績 連結業績

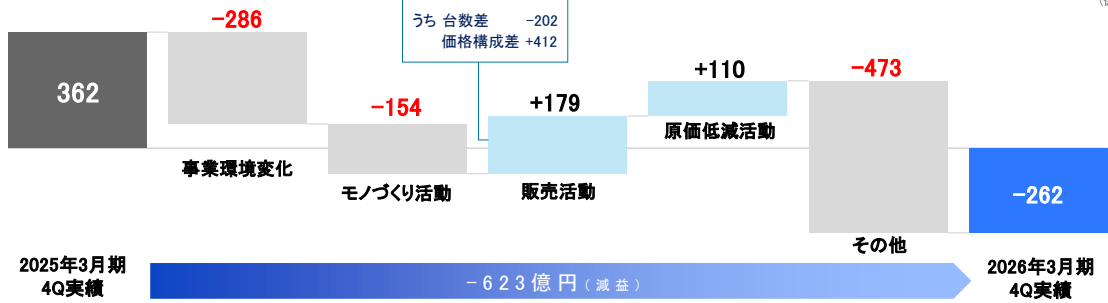
(億円)

	2025年3月期 4Q実績	2026年3月期 4Q実績	増減
売上収益	11,494	12,660	+1,166
国内	1,776	1,884	+108
海外	9,718	10,776	+1,058
営業利益	362	-262	-623
税引前四半期利益	225	-115	-340
親会社の所有者に帰属する 四半期利益	207	78	-129
為替レート US\$	¥154	¥156	+¥2
EURO	¥160	¥183	+¥24
CAN\$	¥108	¥114	+¥6

前年実績対比

第4四半期(3ヵ月)実績 営業利益増減要因

(億円)



事業環境変化	-286	モノづくり活動	-154	販売活動	+179	原価低減活動	+110	その他	-473
為替影響*	+2	製造固定費	-153	台数差・価格構成差	+210	原価低減	+110	BEV関連費用	-578
・売上仕入レート差	+180	研究開発費	-1	販売奨励金	-70			保証修理費	-50
・未実現利益分	-8			販売関連費	+34			環境規制クレジット等に係る費用	+77
・期末日レート差	-170			部品用品	-37			その他	+78
原材料・市況	-185			自動車その他利益	+42				
米国追加関税影響	-103								

*海外向け売上分において、為替レートの変動により影響を受けたものは「売上仕入レート差」と「未実現利益分」。外貨建て引当金残高を円換算評価する際に生じた影響は「期末日レート差」。

<https://www.subaru.co.jp/ir/>

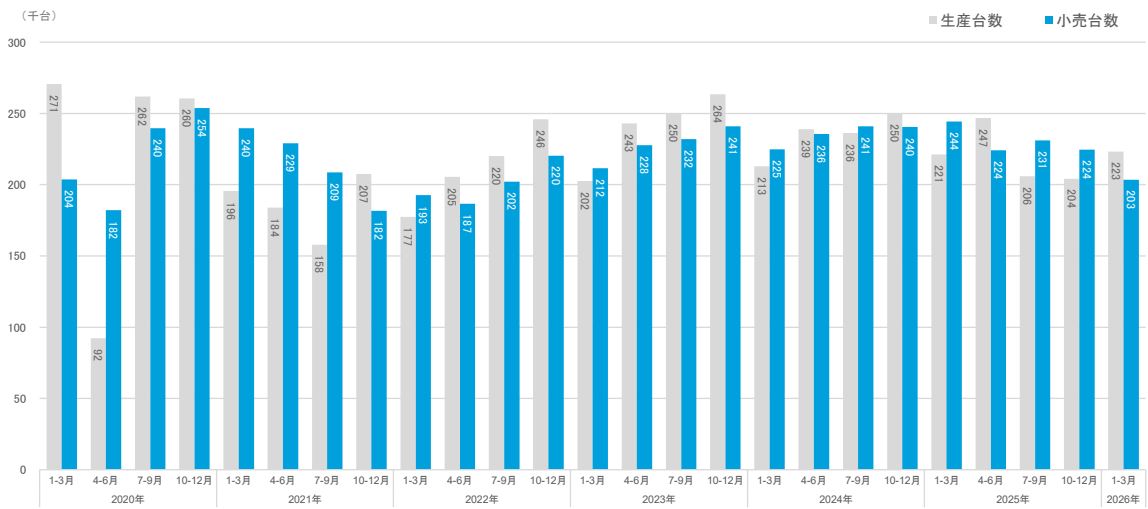
2026年3月期実績(四半期別)

(億円)

	2026年3月期			
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績
連結販売台数(千台)	244	229	203	220
生産台数*(千台)	247	206	204	223
売上収益	12,141	11,716	11,333	12,660
営業利益	764	263	-364	-262
親会社の所有者に帰属する 四半期利益	548	356	-73	78
為替レート US\$	¥146	¥146	¥152	¥156

* トヨタ向けGR86の台数を含む。トヨタ自動車との共同開発バッテリーEVの台数は含まない。

生産台数／小売台数 推移



* トヨタ向けGR86の台数を含む。トヨタ自動車との共同開発バッテリーEVの台数は含まない。

<https://www.subaru.co.jp/ir/>



本資料に記載されている計画、戦略などのうち、歴史的事実でないものは、現在入手可能な情報、予測に基づいた仮定、および判断であり、様々なリスクや不確実性を含みます。将来における当社の実際の業績は、当社を取り巻く経済情勢、需要や為替レートの変動などにより、これらと異なる結果となる場合がございます。従いまして、この見通しのみに全面的に依拠されることは避けて頂きますようお願い致します。