

2021年3月24日

各位

会社名 いすゞ自動車株式会社  
代表者名 取締役社長 片山 正則  
(コード番号: 7202 東証第一部)  
問合せ先 広報・渉外部長 前田 拓生  
(03-5471-1138)

### 第三者割当による自己株式の処分に関するお知らせ

当社は、2021年3月24日開催の取締役会におきまして、トヨタ自動車株式会社（本社：愛知県豊田市トヨタ町1番地、取締役社長：豊田章男、以下「トヨタ自動車」といいます。）との資本提携（以下「本資本提携」といいます。）に関する合意書を締結することに関連して、トヨタ自動車に対する第三者割当による自己株式の処分（以下「本第三者割当」といいます。）について、下記のとおり決議いたしましたので、お知らせします。

#### 1. 処分要領

(1) 処分期日	2021年4月9日
(2) 処分株式数	39,000,000株
(3) 処分価額	1株につき1,098円
(4) 調達資金の額	42,822,000,000円
(5) 募集又は処分方法 (処分予定先)	第三者割当の方法により、全株式をトヨタ自動車に割り当てます。
(6) その他	本第三者割当の実行は、金融商品取引法に基づく有価証券届出書の効力が発生していることを条件とします。

#### 2. 処分の目的および理由

当社グループを取り巻く事業環境は、為替リスクや地政学的リスクの増大など、今後も予断を許さない状況が続くことが見込まれます。また、中長期的には、電動化やコネクテッド技術の普及など、大きな環境変化が予想されます。

このような環境変化に耐え、柔軟に適応していくために、2030年に向けて、当社グループの中長期に目指す姿を“人々の生活環境、社会の生産活動を支えるCV・LCVとパワートレインのエクセレントカンパニーとして、広く愛される会社”と定め、この中長期に目指す姿の実現に向け、社会とともに持続可能な成長をつづけていくために、お客様や社会が抱える課題に対して新しい価値・ソリューションを提供するなど、社会的価値の創造に取り組んでまいりました。

こうした経営方針のもと現在推進中の中期経営計画（2018年5月公表）において当社グループは、既存事業領域での収益の拡大に努める取り組みと並行して、先進技術開発の加速やデジタルイノベーションの革新さらには新規事業の創出など新たな領域への挑戦を念頭に商用車の電動化、コネクテッド技術、および自動運転技術（以下総じて「商用車CASE」といいます。<sup>(※)</sup>）などの技術革新に取り組んでまいりましたが、このたび、これらをさらに加速するため、以下ふたつの領域に特に重心を置いて取り組んでいくこととし同時にトヨタ自動車と資本提携に合意いたしました。

(※) 「CASE」とは、コネクテッド (Connected)、自動運転 (Autonomous)、シェアリング (Shared & Service)、電動化 (Electric) といった自動車産業を取り巻く新たな技術革新の潮流を示す総称です。)

##### (1) 物流大変革の推進

物流業界の生産性向上は、少子高齢化社会の重要課題です。当社は、モノやサービスを提供するだけでなく、お客様と共に商用車CASE技術に対応したソリューション<sup>(※1)</sup>を創出する取り組みを進めたいと考えています。このために、5G（第5世代の移動通信システム）の普及した世界でDX(デジタル・

トランスフォーメーション)へ対応し、究極的には将来の自動運転へ結び付けることを目指していきます。具体的には以下の取り組みに資金を投じることとします。

ア) 「小型商用車 FCV・EV・自動運転・電子プラットフォームに関する協業」<sup>(※2)</sup>

イ) 「当社単独による CASE 関連プロジェクト」

前述の中期経営計画の取り組みのうち、ア) については先進技術開発の加速、イ) については、先進技術開発の加速 および デジタルイノベーションの革新 に向けた取り組みを加速するものとなります。

(※1) 具体的なソリューションにつきましては、後述の「(2)脱炭素社会に向けた企業変革」に記載しました Commercial Japan Partnership Technologies 株式会社 で検討することを想定しています。

(※2) 企画段階から協働し、開発に繋げていく一連のプロセスを協業と称しています。

## (2) 脱炭素社会に向けた企業変革

2020 年 10 月日本政府はカーボンニュートラル宣言<sup>(※)</sup>を宣言。地球規模の温暖化への対応を、経済成長の制約やコストとする時代は終わり、国際的にも、成長の機会と捉える時代に突入しました。今後は従来の発想を転換し、積極的に対策を行うことが、産業構造や社会経済の変革をもたらし、次なる大きな成長に繋がっていきます。当社もこれを契機に新たな成長を目指し、脱炭素社会に向けた様々な取り組みを進めてまいります。技術革新の面では具体的には、小型トラックから電動化を進めます。また電動化の難しい分野では FC (燃料電池搭載) トラックの実用化も目指していきます。具体的には以下の取り組みに資金を投じることとします。

ウ) 「商用車コネクテッド基盤構築に関する協業」

エ) 「CASE 技術を用いた商用車ソリューションに関する協業」

前述の中期経営計画の取り組みのうち、ウ) についてはデジタルイノベーションの革新 エ) については新規事業の創出に向けた取り組みを加速するものとなります。

(※) 2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにし、脱炭素社会の実現を目指すことを宣言したものになります。

上記の(1)は、外部環境の変化に大きく影響を受けることもあり中長期的な取り組み、(2)は 2050 年までに弊社グループ製品のライフサイクル全体で温室効果ガスゼロを目指すための起点となる取り組みと考えております。

これら新たな領域での取り組みを進めるにあたり必要となる資金につきましては、今後当社の根幹となるビジネスの資本調達であることを考慮し、借入ではなくエクイティファイナンスによることといたしました。

当社は、これら取り組みにはスピードが求められることから、新技術のパートナーが必要だと考えております。また、規格やコンポーネントの共通化、ボリューム規模の確保といったコスト圧縮の観点からもアライアンスは不可欠であると考えました。

このような環境認識と考え方を背景に、本日当社は、トヨタ自動車およびそのグループ会社である日野自動車株式会社 (以下「日野自動車」といいます。) との間で、商用車 CASE 領域における 3 社業務提携 (以下「本業務提携」といいます。) について合意いたしました。

本業務提携の概要は以下の通りとなります。

### ■ 目的/ビジョン

CASE の社会実装・普及に向けたスピードを加速し、輸送業が抱える課題の解決やカーボンニュートラル社会の実現に貢献することを目指します

### ■ 新会社<sup>\*1</sup>を設立し、以下に関する協業企画を行います

- EV/FCV/自動運転技術の共同開発<sup>\*2</sup>、電子プラットフォームの共通化
- 3 社のコネクテッド基盤をつなぎ、お客様の課題解決につながる商用車コネクテッド基盤を構築
- CASE 技術を用いたソリューション提供

## ■ 協業体制

3社での議論を踏まえ、商用車におけるCASE技術・サービスの企画を行います

この協業により、乗用車でのCASE領域の取り組みで多くの蓄積があるトヨタ自動車の技術を活用し、当社と同じトラックメーカーである日野自動車と新たな協業を進めることで、商用車CASE領域の取り組みを加速してまいります。

こうした取り組みを推進するにあたり、当社とトヨタ自動車は、両社の長期的なパートナー関係の構築・推進のために、相互に株式を保有<sup>※3</sup>する形での資本提携が必要という点についても考えが一致し、本日、本資本提携につきましても、合意書を締結いたしました。

本第三者割当は、本業務提携および本資本提携の円滑な構築・推進を目指すため行われるものであり、当社が第三者割当による自己株式の処分を行い、当社株式39,000,000株(払込み総額約428億円、発行済株式総数の4.60%)をトヨタ自動車取得します。本第三者割当により一定の希薄化(総議決権数(2020年9月30日時点)に対する割合5.29%)が生じますが、当社は、トヨタ自動車および日野自動車と法的に許容される業務提携関係を構築し協業のメリットを追求してまいります。具体的には、商用車CASE領域での取り組み強化などによる、競争力強化とコスト削減の両面での収益性の向上が総合的に企業価値の向上に繋がるものと考えております。

本業務提携および本資本提携につきましては、2021年3月24日公表の「いすゞ、日野、トヨタ、商用事業でCASE対応加速 一資本提携を伴う業務上の提携について」もご参考ください。

※1: Commercial Japan Partnership Technologies 株式会社

代表者 取締役社長: 中嶋裕樹 資本金1,000万円 本社所在地 東京都文京区後楽1丁目4-18  
商用車CASE技術・サービスを共同で企画する会社です。

※2: 「FCV」は燃料電池自動車、「EV」は電気自動車の略称です。

※3: 現在当社は、トヨタ自動車の株式を保有しておりません。

## 3. 調達する資金の額、用途および支出予定時期

### (1) 調達する資金の額

① 払込金額の総額	42,822,000,000円
② 発行諸費用の概算額	15,000,000円
③ 差引手取概算額	42,807,000,000円

(注) 1. 発行諸費用の概算額には、消費税等は含まれておりません。

2. 発行諸費用の概算額の内訳は、有価証券届出書等の作成費用等です。

### (2) 調達する資金の具体的な用途

本第三者割当により調達する手取金は、「2. 処分の目的及び理由」に記載のある「小型商用車FCV・EV・自動運転・電子プラットフォームに関する協業」、「商用車コネクテッド基盤構築に関する協業」、「CASE技術を用いた商用車ソリューションに関する協業」、および「当社単独によるCASE関連プロジェクト」に従って推進する投資や費用にかかる支出に充当します。

使途（注1）	具体例	金額	支出予定時期
① 小型商用車FCV・EV・自動運転・電子プラットフォームに関する協業にかかる資金	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型商用FCVプロトタイプ（試作車）の開発および実証実験（注2）</li> <li>小型商用車自動運転の実証実験</li> <li>次世代小型EVトラックの開発（注3）</li> </ul>	230億円	2021年～2025年頃
② 商用車コネクテッド基盤構築に関する協業にかかる資金	<ul style="list-style-type: none"> <li>商用車コネクテッド基盤の整備・データ連携</li> </ul>	50億円	2021年～2025年頃
③ CASE技術を用いた商用車ソリューションに関する協業にかかる資金	<ul style="list-style-type: none"> <li>商用車CASEに対応する架装の開発（注4）</li> </ul>	50億円	2021年～2025年頃
④ 当社単独によるCASE関連プロジェクトにかかる資金	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型EVトラック開発</li> </ul>	98億円	2021年～2023年頃

投資効果につきましては、上記のとおり、資金使途は実証実験や基礎研究を対象としたものであり、当社の総合的な収益性の向上に内在した形で発現すると考えられますため、定量的な効果の算定は困難ですが、経営環境の変化が激しい自動車業界において長期的な競争力の向上および収益力の強化に繋がるものと確信しております。

なお手取金で不足する金額については、自己資金または将来の資金調達により賄うことを考えております。また、実際に支出するまでの手取金につきましては、銀行預金等にて管理する予定です。

（注1） ①～③については本業務提携にかかるプロジェクト ④については当社プロジェクトのための資金となります。また、本第三者割当により調達する手取金は、上記ふたつの取り組みの実現に向け、①および④の取り組みについては「脱炭素社会に向けた企業変革」、②および③については「物流大変革の推進」の取り組みに要する投資や費用にかかる支出に充当します。

（注2） 将来のFCトラックの実用化に向けた基礎技術等となります。

（注3） 既存車両をベースとしない小型EVトラック開発等となります。

（注4） EVトラック・FCトラック等の用途に適合した架装の開発になります。

#### 4. 資金使途の合理性に関する考え方

上記「3. 調達する資金の額、使途および支出予定時期（2）調達する資金の具体的な使途」に掲記した資金使途は、近い将来物流大変革や脱炭素時代の到来といった経営環境の激変が見込まれる中、これらの変化に対応したビジネス基盤の構築を目的とした投資であり、当社の企業価値向上と株主価値の向上につながるものです。従って、本第三者割当により調達する資金の使途としては合理的であると判断しております。

#### 5. 処分条件等の合理性

##### （1）払込金額の算定根拠およびその具体的内容

本第三者割当の払込金額については、割当予定先とも協議の結果、42,822,000,000円、処分価額については、1,098円としました。当該金額は、本第三者割当にかかる取締役会決議日（以下「本取締役会決議日」といいます。）の直前営業日（2021年3月23日）から遡った1ヶ月間（2021年2月24日から2021年3月23日まで）の東京証券取引所における当社普通株式の終値および直前営業日（2021年3月23日）から遡った3ヶ月間（2020年12月24日から2021年3月23日まで）の東京証券取引所における当社普通株式の終値を参考に、割当予定先と協議し決定しております。

処分価額の決定に際し、本取締役会決議日の直前営業日までの1ヶ月間および3ヶ月間の平均株価を参考としたのは、特定の一時点を基準にするより、一定期間の平均株価という平準化された値を採用する方が、一時的な株価変動の影響等特殊要因を排除でき、算定根拠として客観性が高く合理的であると判断したためです。

なお、当該処分価額は、本取締役会決議日の直前営業日の当社普通株式の終値1,125円に対しては2.40%のディスカウント、本取締役会決議日の直前1ヶ月間（2021年2月24日から2021年3月23日まで）の終値の単純平均値である1,128円（円未満四捨五入）に対しては2.66%のディスカウント、同直前3ヶ月間（2020年12月24日から2021年3月23日まで）の終値の単純平均値である1,067円（円未満四捨五入）に対しては2.91%のプレミアム、同直前6ヶ月間（2020年9月24日から2021年3月23日まで）の終値の単純平均値である1,016円（円未満四捨五入）に対しては8.07%のプレミアムとなります。いずれも日本証券業協会の「第三者割当増資の取扱いに関する指針」の定めた内容に沿ったものであることから、当社は、当該処分価額は、割当予定先に特に有利な金額には該当しないものと判断しました。

また、本第三者割当にかかる取締役会に出席した社外監査役3名を含む当社監査役5名全員は、本第三者割当の処分価額は、日本証券業協会の「第三者割当増資の取扱いに関する指針」に準拠したものであり、特に有利な処分条件には該当せず、適法である旨の意見を表明しております。

## (2) 処分数量および株式の希薄化の規模が合理的であると判断した根拠

本第三者割当にかかる株式数は39,000,000株（議決権個数390,000個）であり、これは、2021年3月24日現在の当社普通株式の発行済株式総数に対して4.60%（総議決権数（2020年9月30日時点）に対する割合5.29%）に相当し、これにより一定の希薄化が生じます。

しかしながら、本第三者割当によって調達された資金を投じることで期待される長期的な競争力の向上と収益力の強化、および新たな資本関係を基礎とする提携関係の構築は、当社の企業価値の向上に資するものであり、中長期的な株主価値の向上に繋がるものであることから、本第三者割当による処分数量および希薄化の規模については合理的な規模であると判断しました。当社は、本件調達による投資およびトヨタ自動車との長期的パートナーシップは、当社の中長期的な収益性の向上に寄与するものであり、その割合は本第三者割当にかかる希薄化の割合を上回る水準となると考えております。

当社は、少数株主の皆様の利益を尊重し、当該希薄化を上回る収益性の向上に努めてまいります。

## 6. 処分予定先の選定理由等

### (1) 処分予定先の概要

(1) 名 称	トヨタ自動車株式会社
(2) 所 在 地	愛知県豊田市トヨタ町1番地
(3) 代表者の役職・氏名	取締役社長 豊田 章男
(4) 事 業 内 容	自動車事業、金融事業等
(5) 資 本 金	635,401 百万円
(6) 設 立 年 月 日	1937年8月28日
(7) 発 行 済 株 式 数	(普通株式) 3,262,997,492 株 (第1回AA型種類株式) 47,100,000 株
(8) 決 算 期	3月末
(9) 従 業 員 数	(連結) 359,542 人 (2020年3月31日現在)
(10) 主 要 取 引 先	—
(11) 主 要 取 引 銀 行	—
(12) 大株主及び発行済株式（自己株式を除く）の総数に対する所有株式数の割合（注1）	㈱日本カストディ銀行 14.07% ㈱豊田自動織機 8.39% 日本マスタートラスト信託銀行㈱ 7.99% 日本生命保険(相) 4.48% ジェーピー モルガン チェース バンク

	(常任代理人 (株)みずほ銀行決済営業部) 3.76% (株)デンソー 3.16% ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー (常任代理人 (株)みずほ銀行決済営業部) 2.57% 三井住友海上火災保険(株) 2.00% 東京海上日動火災保険(株) 1.80% ザ バンク オブ ニューヨーク メロン アズ デポジタリ バンク フォー デポジタリ レシート ホルダーズ (常任代理人 (株)三井住友銀行) 1.72%			
(13) 当事会社間の関係				
資本関係	該当事項はありません。			
人的関係	該当事項はありません。			
取引関係	割当予定先の子会社である日野自動車株式会社と当社が、その株式の50%ずつをそれぞれ保有する合弁会社であるジェイ・バス株式会社（主要事業：バスの製造販売）から、車両用の架装の供給を受けています。			
関連当事者への該当状況	該当事項はありません。			
(14) 最近3年間の経営成績及び財政状態（米国会計基準）（注2）				
	決算期	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期
連結純資産		19,922,076	20,565,210	21,241,851
連結総資産		50,308,249	51,936,949	52,680,436
1株当たり連結純資産(円)		6,438.65	6,830.92	7,252.17
連結売上高		29,379,510	30,225,681	29,929,992
連結営業利益		2,399,862	2,467,545	2,442,869
連結経常利益		—	—	—
連結税金等調整前当期純利益		2,620,429	2,285,465	2,554,607
株主に帰属する当期純利益		2,493,983	1,882,873	2,076,183
基本1株当たり親会社普通株主に帰属する連結当期純利益(円)		842.00	650.55	735.61
1株当たり配当額				
普通株式(円)	220		220	220
第1回AA型種類株式(円)	158		211	264

(単位：百万円。特記しているものを除く。)

- (注) 1. 2020年9月30日現在。
2. トヨタ自動車の連結決算は米国会計基準を採用しており、「1株当たり連結純資産」に該当する項目がないため、「1株当たり連結株主資本」の数値を記載しております。
3. トヨタ自動車の連結決算は米国会計基準を採用しており、「経常利益」に該当する項目がないため記載を省略しております。
4. 処分予定先であるトヨタ自動車は、東京証券取引所市場第一部および株式会社名古屋証券取引所市場第一部に上場していますが、トヨタ自動車が東京証券取引所に提出した2020年6月24日付「コーポレート・ガバナンスに関する報告書」の内部統制システム等に関する事項において、反社会的勢力の排除を宣言する等、反社会的勢力排除に向けた基本的な考え方およびその整備状況を東京証券取引所のホームページにて確認することにより、割当予定先およびその役員が暴力もしくは威力を用い、または詐欺その他の犯罪行為を行うことにより経済的利益を享受しようとする個人、法人その他の団体（以下「特定団体等」といいます。）ではないこと、および特定団体等とは一切関係していないと判断しております。

## (2) 処分予定先を選定した理由

当社が処分予定先としてトヨタ自動車を選定した理由は、「2. 処分の目的および理由」に記載の通りです。

## (3) 処分予定先の保有方針

当社は、処分予定先のトヨタ自動車から、本第三者割当により取得する当社普通株式について、長期的に保有する方針であることを確認しております。

なお、当社は、トヨタ自動車から、割当後2年間において、トヨタ自動車の本第三者割当により取得した当社普通株式の全部または一部を譲渡した場合には、直ちに譲渡を受けた者の氏名および住所、ならびに譲渡株式数、譲渡日、譲渡価格、譲渡の理由および譲渡の方法等の内容を当社に書面により報告すること、当社が当該報告内容を東京証券取引所に書面により報告すること、当該報告内容が公衆の縦覧に供されることに同意することについて、割当日までに確約書を取得する予定です。

## (4) 処分予定先の払込みに要する財産の存在について確認した内容

当社は、トヨタ自動車の「第117期第3四半期報告書」に記載されている四半期連結財務諸表により、トヨタ自動車が現預金および現金同等物4,479,992百万円やその他流動資産の記載により、本第三者割当の払込みに要する十分な資産等を保有していることが確認できることから、かかる払込みに支障はないと判断しております。

## 7. 処分後の大株主及び持株比率

処分前 (2020年9月30日現在)		処 分 後	
三菱商事株式会社	8.62%	三菱商事株式会社	8.18%
日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	7.92%	日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	7.53%
伊藤忠自動車投資合同会社	7.17%	伊藤忠自動車投資合同会社	6.81%
株式会社日本カストディ銀行 (信託口)	5.47%	株式会社日本カストディ銀行 (信託口)	5.19%
株式会社みずほ銀行 (常任代理人 株式会社日本カストディ銀行)	2.16%	トヨタ自動車株式会社	5.02%
JFEスチール株式会社	1.95%	株式会社みずほ銀行 (常任代理人 株式会社日本カストディ銀行)	2.05%
JPMORGANCHASEBANK 385632 (常任代理人 株式会社みずほ銀行決済営業部)	1.90%	JFEスチール株式会社	1.86%
株式会社日本政策投資銀行	1.79%	JPMORGANCHASEBANK 385632 (常任代理人 株式会社みずほ銀行決済営業部)	1.80%
全国共済農業協同組合連合会 (常任代理人 日本マスタートラスト信託銀行株式会社)	1.71%	株式会社日本政策投資銀行	1.70%
株式会社日本カストディ銀行 (信託口5)	1.64%	全国共済農業協同組合連合会 (常任代理人 日本マスタートラスト信託銀行株式会社)	1.63%

(注) 1. 2020年9月30日現在の株主名簿を基準として記載しております。

2. 持株比率は、発行済株式総数 (自己株式を除く。) に対する比率 (小数点以下第三位を四捨五入) を記載しております。

## 8. 今後の見通し

当社は、本第三者割当が企業価値向上につながるものと判断しておりますが、2021年3月期の連結業績に与える影響は軽微であります。

## 9. 企業行動規範上の手続きに関する事項

本第三者割当は、①希薄化率が25%未満であること、②支配株主の異動を伴うものではないことから、東京証券取引所の定める上場規程第432条に定める独立第三者からの意見入手および株主の意思確認手続きは要しません。

## 10. 最近3年間の業績およびエクイティ・ファイナンスの状況

### (1) 最近3年間の業績（連結）

	2018年3期	2019年3期	2020年3期
連結売上高	2,070,359百万円	2,149,168百万円	2,079,936百万円
連結営業利益	166,765百万円	176,781百万円	140,582百万円
連結経常利益	173,616百万円	189,001百万円	150,876百万円
親会社株主に帰属する当期純利益	105,663百万円	113,444百万円	81,232百万円
1株当たり連結当期純利益	134.17円	150.18円	110.14円
1株当たり配当金	33円	37円	38円
1株当たり連結純資産	1,167.68円	1,260.70円	1,292.05円

### (2) 現時点における発行済株式数および潜在株式数の状況（2021年3月24日現在）

	株式数	内容
発行済株式数	848,422,669株	発行済株式は全て普通株式です。本株式は、権利内容に何ら限定の無い当社における標準となる株式です。また新株予約権等の潜在株式もありません。

### (3) 最近の株価の状況

#### ① 最近3年間の状況

	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期
始値	1,469円	1,620円	1,491円
高値	2,002.5円	1,820円	1,611.5円
安値	1,320円	1,378円	599.1円
終値	1,632円	1,454円	715円

#### ② 最近6か月間の状況

	2020年 10月	11月	12月	2021年 1月	2月	3月
始値	928.7円	875円	1,026円	957円	1,027円	1,123円
高値	997.1円	1,062円	1,058円	1,040円	1,170円	1,157円
安値	843円	869円	964円	942円	1,027円	1,094円
終値	843円	1,018円	980円	1,000円	1,114円	1,125円

(注)2021年3月の株価につきましては3月23日までの状況であります。



③ 発行決議日前営業日における株価

	2021年3月23日
始 値	1,124 円
高 値	1,154 円
安 値	1,124 円
終 値	1,125 円

- (4) 最近3年間のエクイティ・ファイナンスの状況  
該当事項はありません。

11. 処分要項

- (1) 株式の種類及び数 普通株式 39,000,000 株
- (2) 払込金額 1株につき1,098 円
- (3) 払込金額の総額 42,822,000,000 円
- (4) 処分または割当の方法 第三者割当による自己株式処分
- (5) 処分予定先 トヨタ自動車
- (6) 払込期日 2021年4月9日
- (7) 上記各号については、金融商品取引法に基づく届出の効力が発生していることを条件とする。

以 上