

# トヨタ自動車株式会社

アニュアルレポート 2007

2007年3月期

Building a **Platform** for **Growth**





1937年の創立以来、今年で創業70周年を迎えたトヨタ自動車は、今日、世界を代表する自動車メーカーのひとつへと発展を遂げました。そして現在トヨタグループは、「トヨタ」「レクサス」「ダイハツ」「日野」ブランドのもと、2007年3月期は世界170以上の国と地域に年間850万台を超えるクルマをお届けしています。また、生産活動においても海外26の国と地域に52の事業体で車両と部品を生産し、地域社会に根ざした事業を推進しています。2007年3月末の総従業員数(連結)は約30万人となっています。

#### 将来予測表明に関する特記

本資料には、当社(連結子会社を含む)の見通し、目標、計画、戦略などの将来に関する記述が含まれております。これらの将来に関する記述は、当社が現在入手している情報に基づく判断および仮定に基づいており、判断や仮定に内在する不確実性および今後の事業運営や内外の状況変化等による変動可能性に照らし、将来における当社の実際の業績または展開と大きく異なる可能性があります。なお、上記の不確実性および変動可能性を有する要素は多数あり、以下のようなものが含まれます。(1)日本、北アメリカ、ヨーロッパおよびトヨタが営業活動を行っているその他の国の自動車市場に影響を与える経済情勢、市場の需要ならびにそれらにおける競争的環境 (2)為替相場の変動、特に日本円、米ドル、ユーロ、豪ドル及びイギリス・ポンドの相場変動 (3)経営陣が設定したレベル、またはタイミングどおりに生産効率および向上と設備投資を実施するトヨタの能力 (4)トヨタが営業活動を行っている市場内における法律、規制及び政府政策の変更で、特に貿易、環境保全、自動車排ガス、燃費効率、安全性の面などにおいてトヨタの自動車事業に影響を与えるもの、または将来の訴訟やその他の法的手続きを含めたトヨタのその他の営業活動に影響を与える法律、規制及び政府政策の変更など (5)トヨタが営業活動を行っている市場内における政治的な不安定さ (6)タイムリーに新商品を開発し、それらが市場で受け入れられるようにするトヨタの能力 (7)トヨタが材料、部品、資材などを調達し、自社製品を製造、流通、販売する主な市場における、燃料供給の不足、交通機能のマヒ、ストライキ、作業の中断、または労働力確保が中断されたり、困難である状況

以上の不確実性および変動要素全般に関する追加情報については、当社の有価証券報告書または米国証券取引委員会に提出された年次報告書(フォーム20-F)をご参照ください。

# 目次

## 3 財務ハイライト

## 4 業績の概況

### 6 会長メッセージ 取締役会長 張 富士夫

“私たちは常に「モノづくり」の原点に忠実に、世界のお客さまに喜んでいただけるクルマづくりに専念しています。”

### 8 社長メッセージ&インタビュー 取締役社長 渡辺 捷昭

“私は、これからも時流に先んじる革新と、強固な経営基盤づくりに努め、トヨタの企業価値を着実に高めていく決意です。”

### 16 経理担当副社長からのメッセージ 取締役副社長 木下 光男

“好調な海外販売による台数の増加や原価改善などにより、大幅な増益を達成することができました。”

## 20 特集

# 生産競争力強化への挑戦

— 持続的成長への足許固めに向けて —

製造業であるトヨタの競争力の源泉は「モノづくり」であり、将来成長のためには生産の競争力を高めることが不可欠です。ここでは、生産の国際競争力の強化に向けたトヨタの取り組みについてご紹介します。

## 32 事業概況

当期の活動についてご報告します。

### 33 自動車事業

### 44 金融事業

### 46 その他事業

## 47 経営&会社情報

企業理念やコーポレート・ガバナンス、環境・社会への取り組み、トヨタの歩み、事業拠点一覧など、トヨタの経営と会社に関するさまざまな情報を掲載しています。

## 69 財務セクション

## 136 投資家情報



# Building a Platform for Growth

クルマの基本性能や走りのフィーリングに大きな影響を及ぼす“プラットフォーム”。基礎となる部分がしっかりしていなくては、快適で安定した走りは得られません。それは会社も同様で、クルマのプラットフォームに相当する「基盤」の強さが、会社の持続的成長を支える力になるのです。

成長の原動力となるのは「技術力」「供給力」「販売力」であり、「品質」「原価」「人材」がそれらを支える基盤です。トヨタは、これらの経営基盤を磐石なものにすることが、将来飛躍するための推進力になると考えています。当アニュアルレポートでは、会長メッセージにおいて、いつの時代も「モノづくり」の精神を大切にし、人材の育成に注力してきたトヨタの姿勢をご紹介します。

また、社長インタビューでは、「足許固め」<sup>あしもと</sup>の施策や将来に向けた経営戦略をお話しています。さらに特集セクションでは、製造業のベースである「生産」の国際競争力強化というテーマを取り上げ、「足許固め」と将来の成長に向けた数々の取り組みを紹介しています。このレポートを通して、読者の皆さまがトヨタへの理解を深めていただければ幸いです。



# 財務ハイライト

トヨタ自動車株式会社  
3月31日終了会計年度

## 米国会計基準に基づく主要連結業績

	金額: 百万円			金額: 百万米ドル <sup>注</sup>		増減率 (%)
	2005年	2006年	2007年	2007年	2006年 vs 2007年	
<b>会計年度:</b>						
売上高 .....	¥18,551,526	¥21,036,909	¥23,948,091	\$202,864		+13.8
営業利益 .....	1,672,187	1,878,342	2,238,683	18,964		+19.2
当期純利益 .....	1,171,260	1,372,180	1,644,032	13,927		+19.8
自己資本当期純利益率 (ROE) .....	13.6%	14.0%	14.7%	—		—
<b>会計年度末:</b>						
総資産 .....	¥24,335,011	¥28,731,595	¥32,574,779	\$275,941		+13.4
純資産 .....	9,044,950	10,560,449	11,836,092	100,263		+12.1
	金額: 円			金額: 米ドル <sup>注</sup>		増減率 (%)
	2005年	2006年	2007年	2007年	2006年 vs 2007年	
<b>1株当たりデータ:</b>						
当期純利益 .....	¥ 355.35	¥ 421.76	¥ 512.09	\$ 4.34		+21.4
年間配当金 .....	65.00	90.00	120.00	1.02		+33.3
純資産 .....	2,767.67	3,257.63	3,701.17	31.35		+13.6
<b>株価情報 (3月31日):</b>						
株価 .....	¥3,990	¥6,430	¥7,550	\$63.96		+17.4
時価総額 (百万円、百万米ドル) .....	¥14,403,890	¥23,212,284	¥27,255,481	\$230,881		+17.4

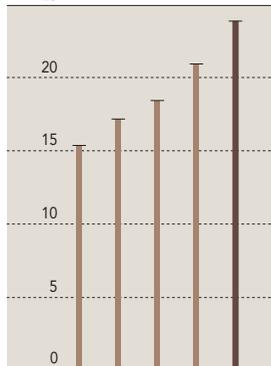
注: 表示されている米ドル金額は、2007年3月30日現在のおよその実勢為替相場1米ドル=118.05円により換算しています。

### 売上高



(兆円)

25



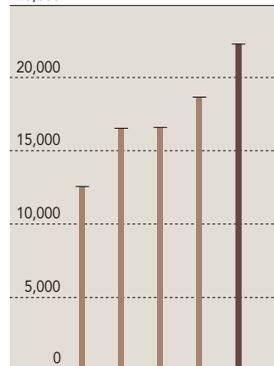
会計年度 '03 '04 '05 '06 '07

### 営業利益



(億円)

25,000



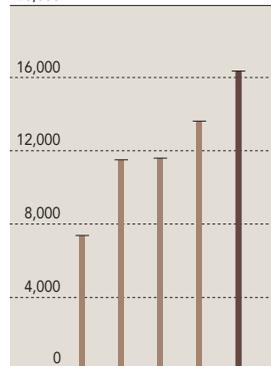
会計年度 '03 '04 '05 '06 '07

### 当期純利益



(億円)

20,000



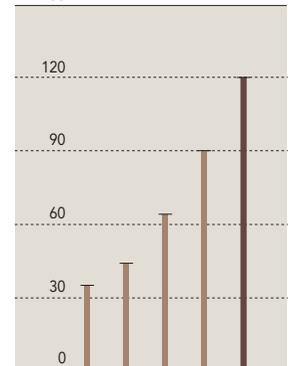
会計年度 '03 '04 '05 '06 '07

### 1株当たり年間配当金



(円)

150



会計年度 '03 '04 '05 '06 '07

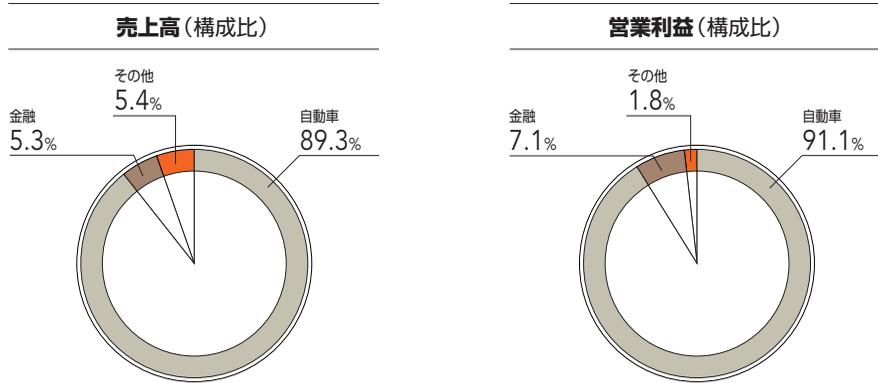
注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

# 業績の概況

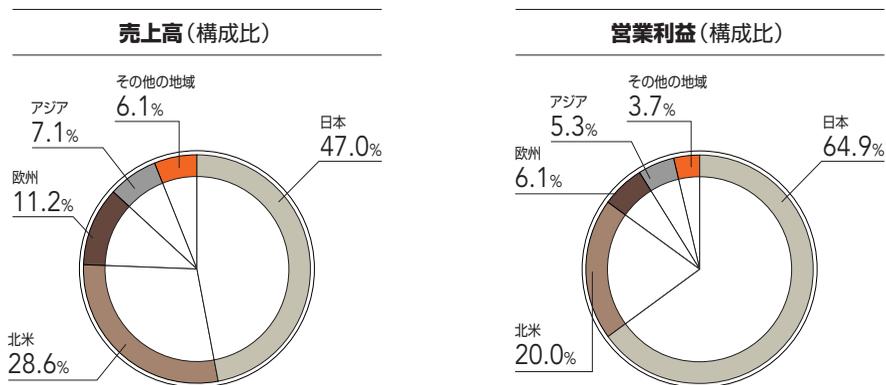
トヨタ自動車株式会社  
3月31日終了会計年度

## 連結セグメント情報

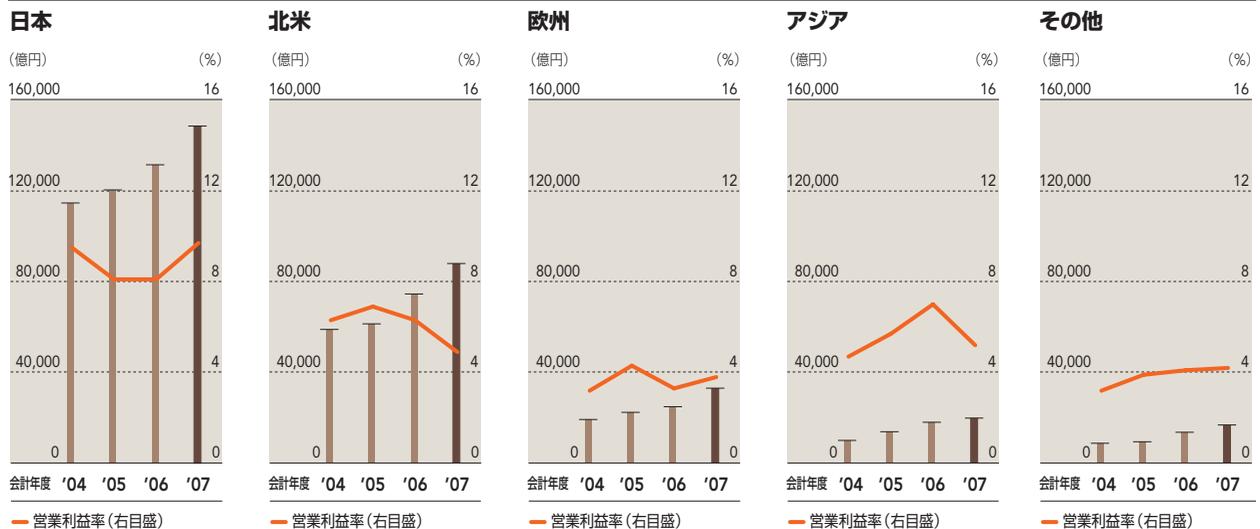
### 事業別（2007年3月期）



### 所在地別（2007年3月期）



### 売上高推移



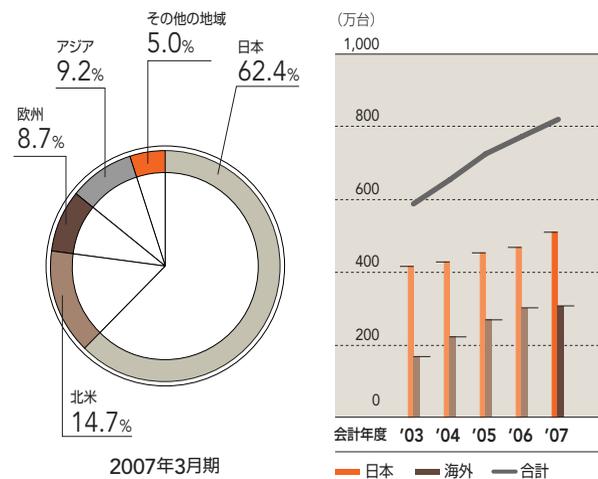
注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

連結車両生産台数および販売台数

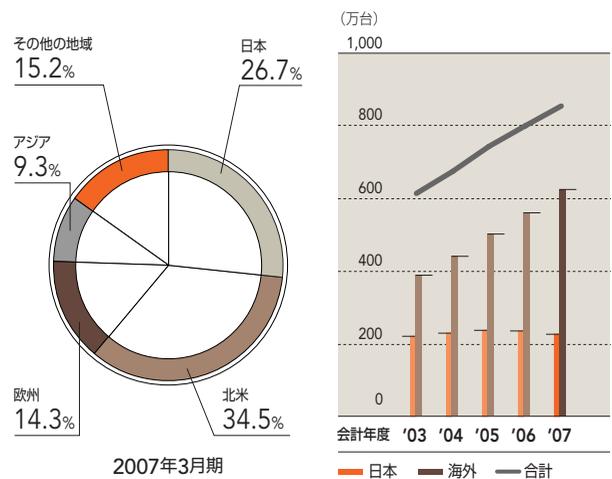
	単位：千台			増減率(%)
	2005年	2006年	2007年	2006年 vs 2007年
<b>所在地別連結車両生産台数：</b>				
日本 .....	4,534	4,684	<b>5,100</b>	+8.9
海外計 .....	2,697	3,027	<b>3,080</b>	+1.8
北米 .....	1,156	1,201	<b>1,205</b>	+0.3
欧州 .....	596	623	<b>709</b>	+13.9
アジア .....	647	836	<b>755</b>	-9.7
その他の地域 .....	298	367	<b>411</b>	+12.0
連結計 .....	7,231	7,711	<b>8,180</b>	+6.1
<b>仕向地別連結車両販売台数：</b>				
日本 .....	2,381	2,364	<b>2,273</b>	-3.9
海外計 .....	5,027	5,610	<b>6,251</b>	+11.4
北米 .....	2,271	2,556	<b>2,942</b>	+15.1
欧州 .....	979	1,023	<b>1,224</b>	+19.6
アジア .....	833	880	<b>789</b>	-10.3
その他の地域 .....	944	1,151	<b>1,296</b>	+12.6
中南米 .....	185	233	<b>284</b>	+21.8
オセアニア .....	239	251	<b>268</b>	+6.7
その他 .....	520	667	<b>744</b>	+11.6
連結計 .....	7,408	7,974	<b>8,524</b>	+6.9
<b>ブランド別車両生産台数：</b>				
トヨタ、レクサス .....	6,393	6,848	<b>7,225</b>	+5.5
ダイハツ .....	745	763	<b>855</b>	+12.1
日野 .....	93	100	<b>100</b>	0.0
連結計 .....	7,231	7,711	<b>8,180</b>	+6.1
トヨタグループ計 <sup>注</sup> .....	7,719	8,460	<b>9,080</b>	+7.3

注：米国（ゼネラルモーターズ(GM)との合併会社NUMMI生産分）、中国、フィリピン、マレーシアなど、連結対象外の事業体の生産台数（2005会計年度488千台、2006会計年度749千台、2007会計年度900千台）を含みます。

連結車両生産台数



連結車両販売台数



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

## 会長メッセージ



東京本社にて撮影

“ 私たちは常に「モノづくり」の原点に忠実に、世界のお客さまに喜んでいただけるクルマづくりに専念しています。”

株主・投資家の皆さまには、当期もトヨタが好業績を達成できたことをご報告するとともに、日頃からのご理解とご支援に厚く御礼を申し上げます。また、当社の発展を支えてくださっているお客さま、サプライヤーをはじめ、地域社会など、すべてのステークホルダーの皆さまにも、感謝の念をお伝えしたいと思います。

トヨタは今年、創業70周年の節目を迎えました。この間の発展を思い返してみますと、すべては「モノづくり」の原点に忠実に、お客さまに喜んでいただけるクルマづくりに専念してきた賜物であると強く感じています。そもそも「モノづくり」とは、機械や材料を使って単に製品をつくるということではありません。そこには、何度も試行錯誤を繰り返しながら先人たちが辿りついたノウハウや技能、誇りや喜びまで含まれています。「モノづくり」は「人づくり」、この考え方のもとトヨタは人材育成に注力し、長期的な視野で「モノづくり」に取り組んできました。どれだけ会社の規模が大きくなろうとも、この「モノづくり」の精神を次の世代に伝えていくことが私の大きな責務であり、トヨタの発展には不可欠であると考えています。

「上下一致、至誠業務に服し、産業報国の実を挙げべし」。これはトヨタ自動車の源流となった豊田佐吉の理念を明文化した「豊田綱領」の最初の一文です。トヨタはこの「豊田綱領」を経営の原点とし、その精神を守り抜いてきました。そして今後も「豊田綱領」を行動の規範とし、自社の発展のみならず、自動車産業や国際社会の発展に寄与し続けられる存在になりたいと考えています。また、環境問題や社会貢献活動にも一層積極的に取り組み、いつの時代にも世界中の皆さまから信頼され尊敬される企業となるよう、努力を重ねてまいります。

2007年7月

取締役会長

張 富 士 夫

## 社長メッセージ



ミッドランドスクエア内のレクサスギャラリー（愛知県名古屋市）にて撮影

“私は、これからも時流に先んじる革新と、強固な経営基盤づくりに努め、トヨタの企業価値を着実に高めていく決意です。”

## Building a Platform for Growth

当期のトヨタ自動車の連結業績は、前期に引き続き売上高およびすべての利益項目において過去最高を記録するとともに、株主の皆さまへの配当も8期連続の増配とすることができました。自動車業界を取り巻く経営環境は例年にも増して厳しいものでしたが、こうした逆風の中にあって増収増益を達成できたことは高く評価できると考えています。

世界の自動車市場は、エマージング市場を中心に今後も中長期的に拡大していくことは間違いなく、成長産業としての潜在力を持っていると確信しています。しかし一方で、企業間競争は激化の一途にあり、さまざまな環境変化に的確に対応できる柔軟性を備えなければ生き残れない時代に入ってきました。そうした危機感を常に持ちながら、私は攻めと守りのバランスを考えた経営を推進しています。

「成長を続けながら、足許を固める」。これは私がトヨタの社長に就任して以来、この2年間言い続けてきた言葉です。成長への要は「技術革新」であり、今後も魅力的なクルマづくりに向けた研究開発投資を効率的な活用を図りながら投入していくつもりです。また、足許固めについては、品質・コスト競争力・人材育成の3つのテーマに着実に取り組んでまいります。

こうした当たり前のことを「愚直に、地道に、そして徹底的に」進めていくことがトヨタの伝統であり強みです。私は、これからも現状に甘えることなく時流に先んじる革新を続け、強固な経営基盤づくりに邁進することで、トヨタの企業価値を高めていく決意です。株主・投資家の皆さまには、変わらぬご支援をお願い申し上げます。

2007年7月

取締役社長

渡辺捷昭



取締役社長 渡辺 捷昭

## 市場概況

**Q** 初めに当期を振り返って業界や市場の動きを総括してください。

**A** 環境技術とコスト競争力を軸にした企業間競争が熾烈化しています。

世界全体を見渡したときの自動車需要の根強さは、これまでと変わりはありません。しかし地域別には、やや温度差の出た1年だったと実感しています。米国市場や欧州市場は堅調に推移し、中国市場は引き続き高成長を維持しましたが、アジア市場はインドネシアや台湾を中心に落ち込みを見せました。また日本国内も、登録車を中心に市場規模が前年を下回りました。

一方商品需要の面から見ますと、世界的なガソリン価格の高騰や環境問題への関心の高まりから、低燃費車やコンパクト車へ需要がシフトしています。資源価格の高止まりや、各国での環境規制強化の影響で、この傾向は続くと見ています。こうした背景もあって世界の自動車業界における企業間競争は、環境技術とコスト競争力を軸に、一層厳しさを増していくものと予想しています。

## 業績評価

**Q** そうした市場環境の中で当期の業績をどのように評価していますか。

**A** 厳しい経営環境の中、増収増益を達成しました。

将来へ向けた投資をしながら、過去最高の業績を更新できたことは、評価に値すると考えています。原材料価格の高騰や販売競争の激化によって経営環境は厳しさを増しており、設備投資や研究開発費などの固定費も高水準で推移していますが、当期はグローバルな販売台数の伸びと原価低減努力の成果によって、増益を達成できました。また、地域ごとにバランスのとれた収益構造になってきたと考えています。

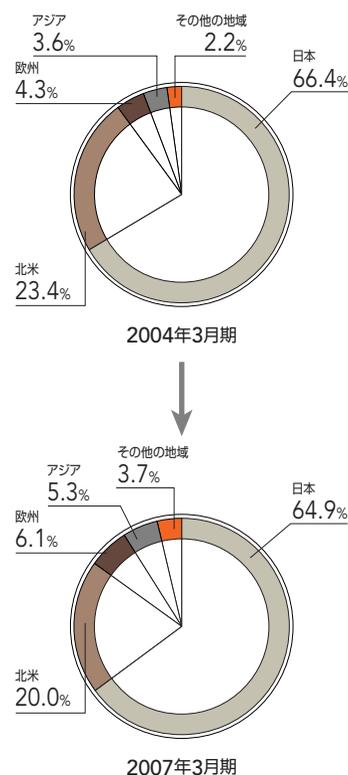
## 経営課題

**Q** 持続的成長を実現していくための課題認識についてお話しください。

**A** 課題やリスクをチャンスに転換していくことが持続的成長の条件です。

世界の自動車保有台数は、過去20年を見ると5年毎に1億台のペースで伸びており、2010年には10億台を超える見通しです。市場成長を牽引するのは、BRICsを中心とするエマージング市場になると思われますが、普及が進んだ欧米の各

所在地別営業利益（構成比）の推移



国においても、新しい技術やコンセプトを持ったクルマへの需要拡大は安定的に続くものと期待されます。

しかしこうした成長市場の恩恵を受けるためには、自動車会社として克服すべき課題がまた多いことも事実です。環境・安全対策への対応、エネルギー多様化への対応、世界同一品質の確保、低コスト化技術の開発、資材高騰に対応した原価低減など、挙げ出したら切りがありません。しかし、考え方を変えれば、こうした課題やリスクはそれを克服した時に大きなビジネスチャンスを生み出すはずで、私は、そうした発想で一つひとつの課題をクリアし、トヨタの成長につなげていきたいと考えています。

## 経営理念と経営目標

**Q** 経営の基本的考え方とともに、トヨタの経営目標を聞かせてください。

**A** あらゆる面での質の向上を図り、中長期的に営業利益率10%を目指します。

私は就任以来、一貫して社内で「質の向上なくして成長なし」と言い続けています。自動車会社としての誇りは、お客さまにどれだけ喜んでいただけるクルマづくりが実現できるか、「質」的な面にあると思っているからです。ですから私は、「世界一良いものを、世界一早く、世界一安くつくり、世界一の販売・サービスを提供する」ことを実現するために、あらゆる面での「質」の向上を図っています。そして、将来の飛躍に向けた磐石な基盤を築いていきたいと考えています。

こうした体質強化を通じて高い収益性が実現できると思っていますが、収益性の目標としては、中長期的に連結営業利益率10%の達成・維持を目指しています。高い収益性を維持することで、売上高の伸びが収益拡大に直結する形をつくるのが大切だと考えています。

## 足許固め

**Q** 足許固めのための具体的施策についてお話しください。

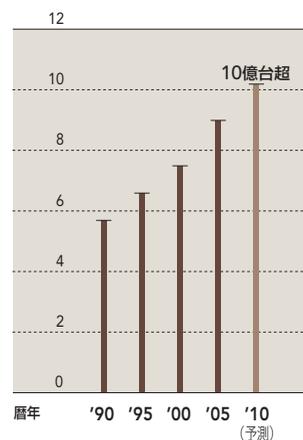
**A** トヨタの品質レベルを一段と高めていきます。

成長を持続していくための足許固めについては、品質・原価・人材育成の3つのテーマを定めています。このうち品質は、この1年私自身が最優先で取り組んできた課題です。品質はトヨタの生命線であり、サプライヤーと販売店も含めグループ一丸となって品質向上に努めてきました。

そこで当社では、CF (Customer First) 活動として、お客さまの視点に立って品質をつくり込める仕組みづくりを再強化しています。まず、品質の源流である

## 世界の自動車保有台数

(億台)



注: 当社予測  
会計年度の数字とは異なります。

設計段階で問題の発生原因を解析し、「設計品質」を高める取り組みを徹底しました。また、生産ラインにおいては、インライン計測の導入による品質解析の強化策や、生産現場での人材育成を図るための「チームリーダー制」の導入により、「品質は工程で造り込む」という基本を再徹底しています。また、サプライヤーの皆さんと共に、開発や製造などのプロセスで一体となって品質向上を行う「仕入先一体活動」にも取り組んでいます。こうしたさまざまな取り組みによって着実に成果は出つつあります。ただし、品質は永遠の課題であるだけに、現状に満足せず、トヨタの品質レベルを一段と高める契機にしていきたいと考えています。

---

**Q** 原価低減活動の現状についてもお話してください。

**A** 資材価格高騰の影響を吸収して、なお増益に寄与する原価低減の成果を上げています。

---

当社では当期に約1,000億円の原価低減を達成しましたが、これは資材価格の高騰による大きなマイナスを吸収した上で実現した成果です。コスト競争力を強化するための原価低減活動は、今後の事業環境の変化を考えるとますます重要になってきています。第一に資材価格の上昇が続いていること。第二に、コンパクト車の需要拡大が予想されること。第三に環境・安全対策の強化で新技術の導入が進んでいること。こうした環境下で高収益を確保し、市場競争に勝つためには、原価低減を確実に実現させる必要があります。

原価低減の具体的な取り組みとして、2005年よりシステム単位で開発・設計段階から原価を考えるVI（バリューイノベーション）活動を推進し、2010年モデルまで対策が立案されています。次期発売される新型車から効果が実現してきます。

---

**Q** 人材育成面での取り組みはいかがでしょうか。

**A** 「モノづくり」の原点は「人づくり」の基本精神で人材育成に努めています。

---

人と技術の融合こそが企業競争力の源泉になると考える当社では、「モノづくり」は「人づくり」の精神で人材育成を進めています。開発、生産、販売などそれぞれの部門で要求される知識や技能の習得のみならず、トヨタの企業文化や価値観も共有できるよう、トヨタウェイを理解してもらおうプログラムもグローバル規模で展開しています。

また人材を育てる上で重要なことは、同じ会社で働く者同士が、同じ目的意識の下でチームワークを発揮できるような仕組みをつくっていくことだと思っています。そのため今年から「チームリーダー制」を導入し、職場の中でも先輩社員がOJTで部下の育成がしやすいようにしました。「相談したり」「相談されたり」

という関係の中で、職場のコミュニケーションも円滑になり、人が育つスピードも速まると思っています。

## 成長戦略

**Q** 中長期的な視野に立ったトヨタの成長戦略についてお話しください。

**A** 時代に先駆けた技術革新を将来に向けた成長の推進力にします。

将来への飛躍のために要となるのは技術革新です。製品開発技術のみならず、生産技術も含め、圧倒的な技術力を持つことが何より重要だと考えています。特に、環境・エネルギー・安全の各分野における先行技術開発は、自動車メーカーであるトヨタに課せられたミッションであると同時に、熾烈化する市場競争に勝ち残る条件でもあります。他社に先駆けて、そうした技術開発に徹底的に取り組むことで、将来的には「走れば走るほど空気がきれいになるクルマ」「事故を起こさず人を傷つけないクルマ」など夢のクルマづくりの実現を目指し挑戦していきます。

近年のトヨタの技術開発への取り組みを少し具体的にお話しすると、まず環境技術については、ハイブリッドを「環境問題の解決に貢献できるコア技術」と位置付け、次世代システムの開発を進めています。1997年に世界初の量産ハイブリッド車「プリウス」を発売して以来、ハイブリッド搭載モデルのラインアップ拡充を進め、本年5月にはハイブリッド車累計販売台数がグローバルで100万台を突破しました。ハイブリッド車はガソリンエンジン車と比較してCO<sub>2</sub>の排出抑制効果があり、地球温暖化の原因のひとつとされるCO<sub>2</sub>の削減に大きく寄与することができたと考えています。プラグインハイブリッドも実用化に向けて拍車をかけていきます。

またエネルギー多様化への対応としては、エネルギー事情は国や地域によって異なることから、地域毎のインフラの状況やお客さまのニーズに沿い「適時・適地・適車」という考え方の下で、環境対応技術の開発やエコカーの展開を推進しています。昨年いすゞとディーゼルエンジンの共同開発で合意しているほか、エタノール車が普及しているブラジルでエタノール100%対応のFFV（フレックス・フューエル・ビークル）の「カローラ」を発売しています。

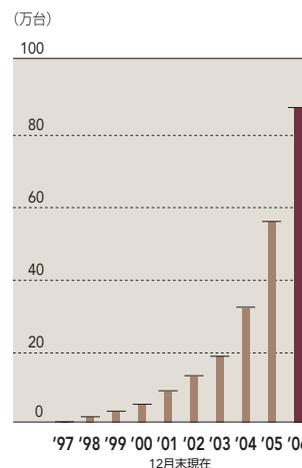
**Q** 今後の販売計画とそのベースとなる市場戦略をお話しください。

**A** 魅力ある新商品の積極投入で、世界販売の拡大を計画しています。

中期的な販売計画としては、2008年（暦年）のグループ販売台数\*を980万台程度としています。ちなみに2006年の実績は881万台で、2007年は934万台を計画し

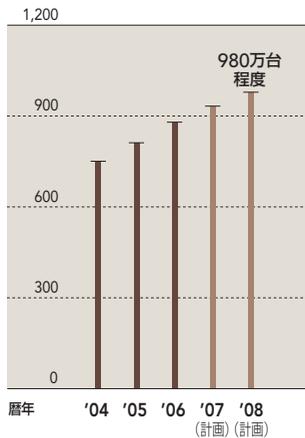


ハイブリッド車の累計販売台数



## グループ販売台数

(万台)



ています(2006年12月22日発表時点)。今後も、お客さまにとって魅力ある新製品の投入を積極的に進め、グローバル規模で販売を着実に伸ばしていきたいと考えています。

2007年5月には「レクサスLS」のハイブリッド車が日本で発売され、世界各地で順次販売が開始されます。当期に日本で販売開始したグローバルコアモデルの新型「カローラ」は、世界市場に投入されつつあり、また日欧戦略車の「オーリス」も欧州各国で既に発売されています。この他、北米市場では新型「タンドラ」の生産・販売が本格化し、さらに国内でも2007年後半には前年を上回る数の新型車が投入されます。市場創造型の商品の投入を通して、市場を活性化していきたいと考えています。

トヨタの強みは、フルラインの商品構成によって、世界全地域においてバランスのとれた販売を実現している点にあります。加えて、商品開発から生産、販売まで地域特性に合わせたきめ細かな事業戦略を展開していることも競争優位をもたらす大きな要因になっています。これからも各地のニーズをクルマづくりに反映させることによって、多くのお客さまに喜んでいただきたいと考えています。

\*トヨタ・ダイハツ・日野のグローバル小売販売台数で、連結販売台数とは基準が異なります。

Q

急増する世界需要に対応するための施策を聞かせてください。

A

現地生産能力の継続的拡充により、商品供給力を高めていきます。

商品供給力は技術力・販売力と並び、安定的な成長を持続するためのもう一つの柱です。トヨタでは、世界各地域における需要拡大に対応するため、継続的に海外での生産能力を増強しています。2006年には、中国・広州と米国・テキサスで新工場が稼働を始めたほか、フランスやタイの工場でも生産能力を増強しました。2007年に入ってから、タイと中国・天津で新工場が稼働し、富士重工業の北米工場での委託生産も開始しました。こうした一連のプロジェクト推進により、海外生産能力は、2005年1月から2007年5月末の約2年半で110万台以上も増強されました。今後も、2007年末にはロシア新工場が立ち上がるほか、2008年にはカナダ第2工場、2010年頃には米国・ミシシッピに新工場立ち上げが予定されています。トヨタでは、これからもグローバルにバランスのとれた形で生産能力を高めるとともに、「需要のあるところで生産する」という基本方針に基づき、海外事業体の自立化を図り、地域経済と一体となった成長を目指していきます。

## 業績予想

**Q** 次期(2008年3月期)の業績見通しについてお話しください。

**A** 世界全地域での販売増により、引き続き増収増益を見込んでいます。

次期の業績見通しについては、連結販売台数889万台(当期比+36.6万台)、売上高25兆円(同+4.4%)、営業利益2兆2,500億円(同+0.5%)、当期純利益1兆6,500億円(同+0.4%)を見込んでいます。(業績予想の前提など詳細は16ページの「経理担当副社長からのメッセージ」をご覧ください。)

販売台数については、当期に販売減となったアジアをはじめ、世界各地で販売増を見込んでいます。収益については、為替変動や資材価格の動向など経営環境は決して楽観を許さない状況にありますが、将来の成長に向けた投資をしながら、次期も増収増益を達成したいと考えています。

## 株主還元と資本政策

**Q** 株主への利益還元や資本政策に関する基本方針を聞かせてください。

**A** 連結配当性向30%を目標にしつつ、事業拡大への積極投資も継続します。

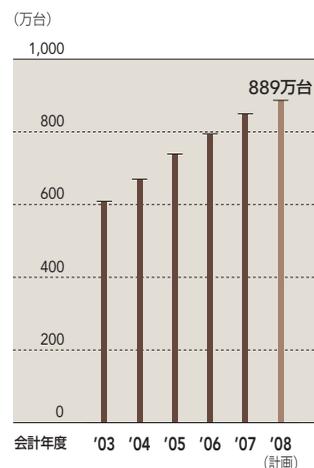
株主の皆さまへの利益還元については、配当と自己株式の取得により、着実に成果の配分を高めていきたいと考えています。まず配当ですが、この数年の業績拡大に歩調を合わせながら、毎年着実な増配を実現しています。当社では配当方針として、中長期に連結配当性向を30%とする目標を掲げており、当期の配当につきましても、前期より30円増の年間120円としました。この結果、当期の連結配当性向は23.4%になっています。

自己株式の取得についても資本効率の向上を目的として機動的に実施しており、2007年6月の株主総会で、3,000万株、2,500億円という授權枠につき、ご承認いただいています。

自動車産業は成長産業であり、事業の拡大には膨大な資金を要します。私は、株主の皆さまへの利益還元をしっかりと果たしつつ、一層の収益拡大と企業価値の増大に向けた投資もさらに積極的に行っていく考えです。具体的には、商品力向上や次世代技術確立に向けた先行開発投資や、もう一段のグローバル事業の拡大に向けた生産・販売体制の整備などに有効活用してまいります。

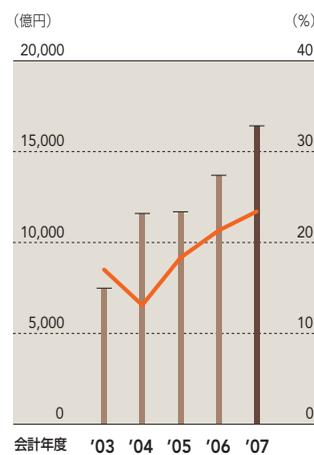
株主・投資家の皆さまには、今後も一層のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

## 連結販売台数



注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

## 当期純利益と連結配当性向



— 連結配当性向(右目盛)

注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

# 経理担当\* 副社長からのメッセージ



取締役副社長 木下 光男

## ■ 当期の業績について

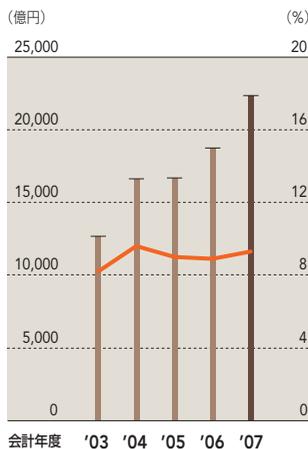
### 1. 業績概観

2007年3月期の当社の連結決算は、販売台数が前期比55万台増の852万4千台、売上高が前期比13.8%増の23兆9,480億円、営業利益は同19.2%増の2兆2,386億円、また当期純利益は同19.8%増の1兆6,440億円となり、いずれも過去最高を記録しました。このうち、営業利益については、業容の拡大による諸経費の増加が3,597億円あった一方、営業面の努力が3,300億円、原価改善の努力が1,000億円、そして為替変動の影響が2,900億円と、合計7,200億円の増益要因があったことにより、前期に比べて3,603億円の大幅な増益となり、当社初となる営業利益2兆円超えを達成することができました。

2007年3月期決算の評価としては、将来のための技術開発・商品開発を推進しながらも、好調な海外販売による台数の増加や、原価改善などにより、大幅な増益を達成することができました。また、当期は欧州や中南米の増益により、一層グローバルにバランスのとれた収益構造に近づいたと評価しています。

これからも、「技術力」「供給力」「販売力」とそれらを支える「品質」「原価」「人材」のすべてにおいて質の向上を図り、磐石な基盤を築いてまいります。そして、すべての地域・すべての商品セグメントにおいて、チャンスを取り込み、リスクを回避・吸収しながら、長期安定的な成長を目指していきます。

### 営業利益



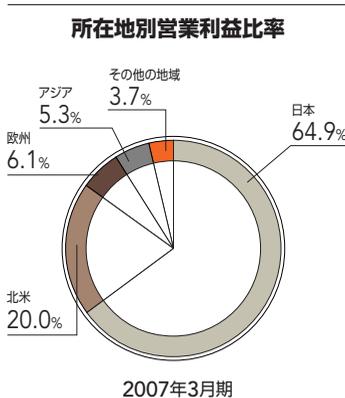
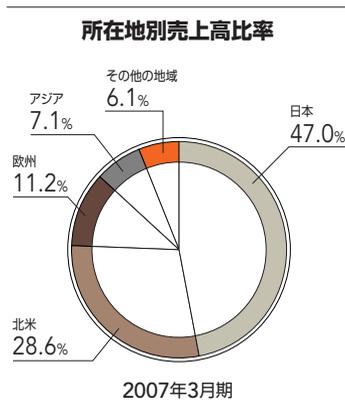
注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

### 2. 所在地別セグメントの状況

日本については、売上高が前期比13.0%増の14兆8,153億円、営業利益は前期比35.4%増の1兆4,572億円と、大幅な増益となりました。海外の拡大する需要に対応するため、前期に国内で生産能力の増強を行った結果、輸出台数が大きく伸び、増益に寄与しました。

北米については、売上高が前期比17.5%増の9兆297億円、営業利益は前期比9.3%減の4,496億円となりました。テキサス工場の立ち上がりに伴う一時的な費用負担が発生したものの、RAV4、カムリ、FJクルーザー、ヤリスなどの新型車の販売が好調に推移したことにより、依然として高い利益水準を確保しています。

\*: 経理分野を主たる業務分野に含む(54ページ「役員一覧」をご参照ください)



**財務戦略ポリシー**



欧州については、売上高が前期比29.9%増の3兆5,421億円、営業利益は前期比46.2%増の1,373億円となり、大幅な増益となりました。ヤリス・アイゴ・RAV4などの中核となるモデルの好調な販売に支えられ、高い収益レベルを達成しています。

アジアについては、売上高が前期比8.9%増の2兆2,256億円、営業利益は前期比19.2%減の1,176億円となり、減益となりました。これは、主にインドネシアや台湾など一部の市場の落ち込みにより、販売台数が減少したことによるものです。

その他の地域については、売上高が前期比20.0%増の1兆9,227億円、営業利益は前期比24.3%増の835億円となり、増益となりました。これは中南米・アフリカでのIMV\*、オセアニアのカムリなどの販売が好調に推移したことによるものです。

なお、持分法投資損益は国内関連会社や中国合弁事業体を中心に業績が好調であったことにより、前期比27.5%増の2,095億円となりました。

**財務戦略**

当社の財務戦略の基本方針は、「成長性」「効率性」「安全性」の3つの柱から成り立っています。当社は、中長期的にバランスをとりながらこれらの3つのポリシーを実施していくことが、安定的かつ持続的な成長を可能にし、ひいては企業価値の増大につながると考えています。

**1. 「成長性」: 技術力、供給力、販売力の質向上のための継続的な先行投資**

新たに市場を創造するための技術力、グローバルな需要に応えるための供給力、市場ニーズを的確に捉えるための販売力を向上させるべく、研究開発・設備投資を積極的かつ継続的に行っていくことが重要と考えています。これまでの先行投資の成果によって、2007年3月期においては、約1兆5,000億円の設備投資\*\*と、約8,900億円の研究開発費を投じつつも、プラスのフリーキャッシュフローを実現いたしました。今後も、長期にわたる持続的な成長のための積極的な投資を、継続して行ってまいります。

\*IMV: Innovative International Multi-purpose Vehicleの略で、トヨタが世界市場向けに海外で開発・生産するSUV、ピックアップトラックなど多目的車の総称。

\*\*： 賃貸資産を除く



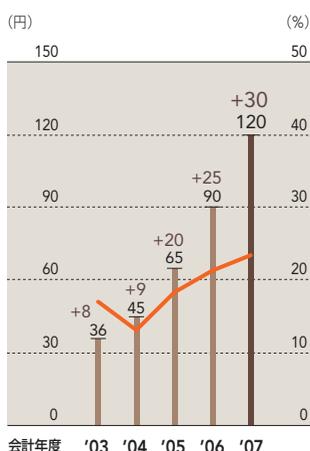
## 2. 「効率性」：収益性と資本効率の維持・向上

2007年3月期の売上高営業利益率は9.3%、ROEIは14.7%となりました。5期前の2002年3月期の売上高営業利益率7.7%、ROEI7.8%と比較すれば、大幅な向上が図られています。今後も、グローバルコアモデルの展開による効率的な商品投入、革新的な原価低減活動である「VI活動」の成果の実現、国内外の工場をリンクさせるグローバル・リンク生産体制の拡充、高岡工場の革新ラインに代表される高効率な生産技術の開発・導入などにより、高水準な収益性を維持していきます。また、自己株式の取得を継続的に実施することも併せ、収益性と資本効率の維持・向上を図ってまいります。

## 3. 「安全性」：強固な財務基盤の維持

2007年3月期末の総資金量\*は4.2兆円、株主資本は11.8兆円と、当社は豊富な流動性と安定した株主資本を持つことにより、強固な財務基盤を維持しています。これにより、市場環境や経営環境が激変したときにも、将来の成長に向けた投資を継続することができ、また、借入債務に対する信用格付けを高水準に保つことで、低コストかつ安定的な資金調達が可能となっています。今後も世界的な自動車市場の成長を見込む中、商品力の向上・次世代技術開発などの先行投資・もう一段のグローバルな事業拡大に向けた国内外の生産販売体制の整備には、十分な手元資金を持つことが必要不可欠であると考えています。

### 1株当たり年間配当金



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

### ■ 配当と自己株式の取得

当社は株主の皆さまへの積極的な利益還元を重要な経営方針のひとつとして位置付け、1株当たり利益の継続的な増加に努めています。今後の配当方針につきましては毎期の業績、新規投資計画等を勘案しながら、連結配当性向を中長期的に30%とすることを目標として、成果の配分を高めていきたいと考えています。こうした方針のもと、2007年3月期の1株当たり年間配当金は前期より30円増の120円と、大幅な増配をさせていただきました。これは、過去最高かつ8期連続の増配であり、連結配当性向は2006年3月期の21.3%から2007年3月期は23.4%に上昇しています。

\*：金融子会社を除く

自己株式の取得については、昨年の第102回定時株主総会にてご承認頂いた3,000万株、総額2,000億円の授権枠については、ほぼ取得を完了いたしました。なお、2007年3月期としては4,495万株、2,995億円の自己株式の取得を実施しました。自己株式の取得を開始した1997年3月期から2007年6月末までの、累積取得額は2兆5,419億円、株式数は6億8,129万株に達しています。また、本年の第103回定時株主総会において3,000万株、総額2,500億円の授権枠につき、ご承認いただいています。昨年11月の株式の売り出しなどによって、公的機関からの当社株式の放出による需給悪化リスクはほぼ解消されておりますが、今後も経営環境の変化に対応するとともに、資本効率の向上を図るため、継続して自己株式の取得を実施していきたいと考えています。

#### ■ 2008年3月期の連結業績見通し

2008年3月期の連結業績見通しは、販売台数が889万台、売上高は25兆円、営業利益は2兆2,500億円、また当期純利益は1兆6,500億円を見込んでいます。業績見通しの前提となる為替レートは1ドルが115円、1ユーロが150円です。また、設備投資\*は1兆5,000億円、減価償却費\*は1兆200億円の見通しです。なお、研究開発費については、効率的な活用を念頭に置きつつ、将来の成長領域を開拓するための技術力の向上を目指し、2007年3月期に比べて約500億円の増額となる9,400億円を計画しております。2008年3月期も将来の成長に向けた先行投資を継続しつつ、販売台数の増加や原価改善の努力などにより、2007年3月期を上回る利益レベルを目指してまいります。

2007年7月

取締役副社長 木下光男

\*: 賃貸資産を除く

# 特集：生産競争力強化への挑戦

— 持続的成長への足許固めに向けて —

トヨタはこれまで「世界中のお客さまに喜ばれるクルマづくりに邁進する」という極めて明快な使命感を持って歩んできました。グローバルに事業が急拡大する現在、これからも持続的に成長していくための「足許固め」には、あらゆる面で更なる「質の向上」を図ることが求められています。製造業であるトヨタの競争力の源泉は「モノづくり」であり、将来成長のためには生産の競争力を高めることが不可欠です。今年のアニュアルレポートでは、生産の国際競争力の強化に向けたトヨタの取り組みについてご紹介します。

## Part I：生産活動の現状

P21

世界各地でトヨタ車をお求めくださるお客さまが広がる中、過去に例のないペースで生産拡大を実現しているトヨタの現状をご紹介します。

## Part II：副社長インタビュー

P22

### 「国際競争力の強化に向けて」

トヨタの生産活動における基本的な考え方とともに、グローバル生産の急拡大に伴う課題について、内山田竹志副社長に聞きました。

## Part III：生産革新の現場

P24

いまトヨタの生産現場ではどのような国際競争力強化への取り組みが進められているのか。生産体制、生産技術革新、海外生産事業体の自立化など多方面からレポートします。

## Part I : 生産活動の現状

近年、トヨタの車両販売台数は増加の一途をたどっています。これに伴い、グローバルの生産台数も、海外を中心に年々大幅に伸びてきています。トヨタでは、世界中のより多くのお客さまにトヨタ車をお届けできるよう、生産能力の拡充と生産技術革新に取り組んでいます。

### 急拡大を続けるグローバル生産

トヨタグループの車両生産台数は、ここ数年、毎年50~60万台というペースで急速に増加しており、過去5年間では実に287万台もの増加となっています。この間トヨタでは、世界各地での増産や新工場の建設で需要の急増に対応してきました。その結果、2007年6月末時点のトヨタの海外生産体制は、26の国および地域、52の事業体で車両と部品を生産するまでに広がっています。今後もグローバルな需要の拡大を背景に、供給力を高めていくための生産体制拡充は不可欠であり、着実な取り組みを継続しています。

2006年には、米国・テキサスと中国・広州で計40万台規模の新工場を立ち上げたほか、フランス工場やタイ工場でも生産能力の増強を図りました。2007年に入ってから、すでにタイ第3工場や中国・天津第3工場の操業を開始しています。また北米でもSIA（富士重工業の北米工場）で「カムリ」の生産委託をスタートしました。2007年後半以降も、年末のロシア新工場に続き、2008年にはカナダの第2工場、2010年には米国・ミシシッピの新工場を順次立ち上げる予定です。

### 生産部門の役割と「モノづくり」革新

現在まで成長を続けてきた世界の自動車市場は、今後も新興国市場や北米地

域を中心に、成長を持続していくことが予想されます。トヨタはこれまで生産の現地化を進め、グローバルな需要増に対応してきました。現地化の推進にあたっては、設備投資の効率化、世界同一品質の確保や、生産活動を支える人材の早期育成といったさまざまな課題を克服してきました。しかし、今後グローバル市場における競合状況はますます厳しくなってくると考えられます。真の競争力を持つ企業のみが、この競争に勝ち残ることができる時代に入ってきたわけです。

私たちメーカーにとって、競争力の原点は「モノづくり」です。トヨタはこのモノづくりを支える生産技術革新に今後も取り組み、国際競争力を強化することで、ダイナミックな成長を持続するとともに、世界中のお客さまに喜んでいただけるクルマづくりを進めていきます。

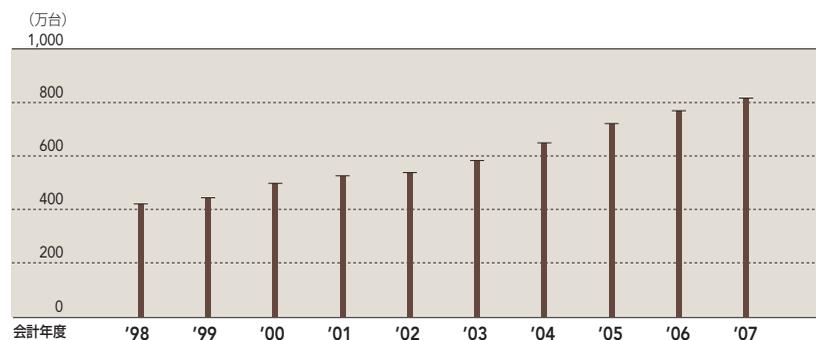
Part IIでは、生産分野担当の内山田副社長よりトヨタの生産に関する基本的な考え方や課題について説明し、Part IIIでは、具体的な取り組みを通じて現在の生産革新の現場をレポートします。

### 海外生産能力の拡大実績と計画

	2006年	2007年	2008年	2010年頃
北米	テキサス 20万台	SIA* 生産委託 10万台 メキシコ +2万台	カナダ第2 15万台	ミシシッピ 15万台
欧州	フランス +3万台	ロシア 2万台		
中国	広州 20万台	天津第3 20万台		
アジア他	タイ +9万台	タイ第3 10万台 南アフリカ +9万台		

注：生産能力は2007年6月現在。 \*SIA：富士重工業の北米工場

### 連結車両生産台数の推移



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

## Part II：副社長インタビュー「国際競争力の強化に向けて」



“メーカーである私たちは、生産の現場が常に進化し続けることが何より大切だと考えています。トヨタの強みは、技術人材の豊富さと、「トヨタ生産方式」をベースにした生産技術革新の機会に恵まれていることだと思っています。”

取締役副社長 生産分野担当  
内山田 竹志

「高品質なクルマを、タイムリーに、安く、かつ安定的に」世界のお客さまへお届けするためには、生産部門の競争力を継続的に強化していくことが不可欠です。グローバルに事業を急拡大していく中、トヨタの生産部門はいまどのような課題に直面し、またそれをどのように乗り越えようとしているのか。生産分野を担当する内山田副社長に話を聞きました。

**Q** 初めに、トヨタの生産活動における基本的な考え方についてお話しください。

**A** 「需要のあるところで生産」と、**不断の「生産技術革新」を基本にしています。**

2つあります。第1に、“需要のあるところで生産する”という考え方です。需要地で生産することによって、受注から生産までのリードタイムが短縮され、また現地での雇用創出や地域経済の発展にも貢献できます。第2に、効率的な生産を行いつつ世界同一品質を確保するための“革新的な生産技術・生産体制を追求する”ということです。この2つの考え方を基本として、トヨタは生産部門の強化に努めてきました。

これまで「需要のあるところで生産」を進めてきた結果、トヨタの生産拠点

は今や世界各地に広がり、各市場へのトヨタ車の安定供給と需要変動に対するリスクヘッジに大きく役立っています。一方生産技術面では、連続的に着実な成果を求めていく「改善」と、一気に段違いの成果を求める「改革」とを組み合わせて進め、持続的かつ飛躍的に競争力を高める努力を続けています。

**Q** グローバルに事業が急拡大する中、生産部門における現在の課題を教えてください。

**A** 「**需要変動への対応」「生産技術革新」「海外生産事業体の自立化」が主な課題です。**

トヨタ車の世界的な需要拡大を受け、トヨタの連結海外生産台数は308万台に達し、わずか5年で2倍近くに増加しました。これほど急速な拡大はトヨタの

長い歴史の中でも例がありません。

こうした状況の下、生産部門の課題は大きく3つあると考えています。第1に、世界各地で刻々と変動する需要への対応力。第2に、世界中の工場の効率と品質を大きく高めていくための生産技術革新。そして、海外生産事業体の自立化です。

**Q** 1つ目の課題である需要変動への対応について、どのような取り組みを図っていますか。

**A** **需要変動に柔軟・迅速に対応できる「リンク生産」の仕組みを進化させています。**

すべての工場が常に高稼働率を保てるほど、世界各地の需要がいつも安定していればいいのですが、現実には違います。地域軸、時間軸、商品軸の狭間で

需要は変動し、その結果、各工場の稼働率にも差が出てきます。

例えば、海外工場で生産が追いつかない一方で、国内工場では生産余力があるという状況が起こります。この状態を放置すれば、機会損失が生じ、全体的な稼働率も低下しますが、ここで、国内工場が海外工場の生産を一部肩代わりすることができれば話は別です。工場の生産ラインに多車種生産に対応できる柔軟性を備えていることが前提ですが、それができれば機会損失を減らし、稼働率も高めることができます。また海外工場では、生産能力増強のための投資を抑えることができます。これが「リンク生産」の考え方で、グローバルな需要変動への有力な対応策のひとつとなっているのです。（「リンク生産」の詳細は、Part III：生産革新の現場をご覧ください。）

**Q** 次に、生産技術革新への取り組みについてお聞かせください。

**A** **効率と品質を向上させるための生産技術開発を強化しています。**  
当社には創業以来、「トヨタ生産方式」といわれる「モノづくり」の基本的な考え方が根付いています。それは、より良い製品をより早く、そしてより安くお客さまに提供するために、効率と品質を向上させる生産技術革新を追求し続けるという姿勢で、当社の財産といえるものです。

そのため当社では、どのような発想で、どのような設備を使い、どのようなつくり方をすれば、高品質の製品を

効率良くつくり、またメンテナンスも容易で環境負荷も低減できるかといったさまざまな観点で、徹底した取り組みを図っています。それも、従来値に比べて10%や20%の改善ではなく、2分の1や5分の1、さらには10分の1といった桁違いの効果を生み出す技術革新を目指しています。（「生産技術革新」の詳細は、Part III：生産革新の現場をご覧ください。）

**Q** 3つ目の課題である「海外生産事業体の自立化」についてはいかがですか。

**A** **生産の現場を支える人材の育成を、さらに加速していきます。**  
最近の生産台数の急増に伴い、この5年間で海外で新たに16の工場（車両および部品工場）が生産を開始しました。今後も新工場の計画が目白押しです。これら海外の工場が、日本からの支援がなくても十分に競争力を発揮できるよう、自立化を進めなくてはなりません。

自立化に最も必要なことは、生産の現場を支える人材を早期に育成することです。当社では人材育成の仕組みやプログラムを導入し、これまで大きな成果を上げてきましたが、今後はさらにその活動を加速していく考えです。「モノづくりの原点は人づくりにあり」との信念に基づき、トヨタは今後も国内外を問わず人材の育成に大いに力を注いでいきます。（「海外生産事業体の自立化」の詳細については、Part III：生産革新の現場をご覧ください。）



**Q** 最後に、トヨタが生産革新を続けていく上での強みについてお話しください。

**A** **技術人材の豊富さと、生産技術革新の機会に恵まれていることが、強みになっています。**

メーカーである私たちは、生産の現場が常に進化し続けることが何より大切だと考えています。近年のグローバルな事業の急拡大で、生産部門は新工場の立ち上げやラインの切り替えなどで繁忙を極めていますが、それだけ新たな生産技術を導入する機会も多いといえます。会社の成長が滞ってはいは、生産技術革新のスピードもここまで速まらなかったことでしょう。

また当社には、生産部門から独立した生産技術専門の部署を設けていますが、これほど生産技術部隊を充実させている自動車メーカーは他にはないと思います。多数の技術要員が、次から次に押し寄せてくる課題を解決しながら、新たな目標に向かって生産技術開発に取り組んでいるのです。トヨタの強みは、この技術人材の豊富さと、「トヨタ生産方式」をベースにした生産技術革新の機会に恵まれていることだと思っています。

## Part III：生産革新の現場

トヨタでは現在、グローバルな需要変動に柔軟に対応するための生産体制づくりや、生産効率を画期的に高めるための生産技術開発を積極的に推進しています。また、海外生産事業体の自立化に向けた人材育成も加速させるなど、生産の国際競争力を強化するための施策を総合的に進めています。この章では、その具体的な取り組みの数々をご紹介します。

### 需要変動への対応

**生産拡大と需要変動リスク：**現在、世界のさまざまな地域においてトヨタ車への需要は拡大の一途をたどっています。こうした需要の急拡大に対し、各工場の生産・供給力が追いつかなければ販売機会を逸することになります。

一方、各工場がそれぞれの地域需要に追いつくことだけを考えた設備投資を続ければ、将来の需要変動局面では生産能力を持て余すこととなり、経営を悪化させるリスクをはらむことになります。世界の、そして各地域ごとの需要を先読みしつつ、刻々の変化にタイムリーかつ柔軟に対応することは、グローバル競争力を維持するための必須条件なのです。

### 「グローバル・リンク生産体制」で需要変動を吸収

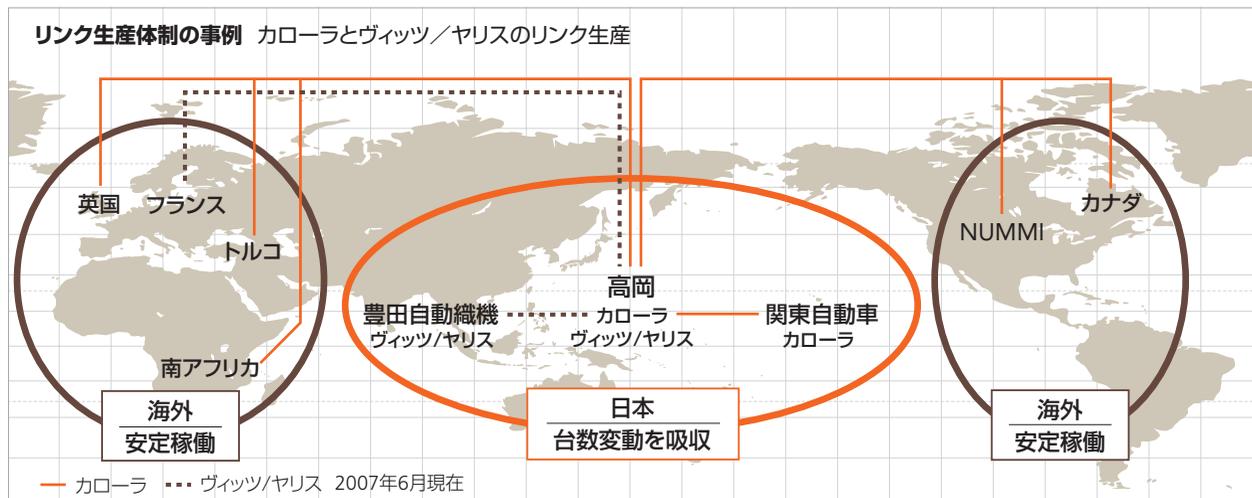
トヨタでは、グローバルな需要変動に柔軟に対応するための施策として、「グローバル・リンク生産体制（リンク生産）」を導入しています。これは簡単に言えば、稼働率の低い工場が、稼働率の高い工場の生産を一部肩代わりするというものです。世界各地の需要動向や工場の稼働状況を俯瞰し、グローバル規模の相互支援体制を敷くことで、トヨタグループ全体としての稼働率や生産能力の底上げを狙っています。

その前提として、各工場の持つ能力最大化や多車種生産に対応するための柔軟性向上にも努めており、「リンク生産」の推進によってグローバルに生産能力を柔軟に変動させることが可能に

なるメリットも生まれています。当社では世界各地で広く生産されている「カローラ」や「ヤリス（日本名ヴィッツ）」「カムリ」「IMV\*」など、グローバルモデルを中心に「リンク生産」を取り入れています。

\* Innovative International Multi-purpose Vehicleの略で、トヨタが世界市場向けに海外で開発・生産するSUV、ピックアップトラックなど多目的車の総称。

**変貌する「リンク生産」の役割：**この「リンク生産」自体は、当社にとって特段に目新しい取り組みではありません。元々は、海外の新工場立ち上げに際し、日本の親工場が初期品質の確保や安定供給のために併産体制を取るところに、「リンク生産」の原型があります。しかし、グローバル化の進展により





フランス工場 (TMMF)

その仕組みは、より世界的な広がりを見せて複雑化してきています。そして現在、トヨタの「リンク生産」は、単なる国内親工場による海外工場の生産支援という役割を超え、グローバル需要の拡大にトヨタグループの総力を結集して対応するための施策へと、その役割を大きく変貌させているのです。加えて、将来の安定供給と需要変動に対応するリスクヘッジの役割も担いながら進化を続けています。

**「内・外」から「外・外」へ進化：**「リンク生産」の基本形は、生産拡大が続く海外工場は安定稼働を目指しつつ、日本の工場は多車種をフレキシブルに生産できる能力を高め、海外工場の需要変動に柔軟かつ迅速に対応することにあります。つまり「内・外」間の工場をリンクするというもので、例えば欧州で「ヤリス（日本名ヴィッツ）」を生産するフランス工場（TMMF）は、日本の高岡工場とリンクをかけて需要変動に対応しています。

また、最近では「外・外」間の工場をリンクした生産も本格化し、例えば世界最適生産・供給体制の構築を目指す

### 「リンク生産」で販売機会ロスを回避

トヨタでは、中長期的な需要予測をベースとする生産計画を策定しています。しかし、原油価格や為替といったマクロな風向きひとつで、自動車需要はめまぐるしく変動します。生技・生産部門では「保有リソースを最大限に活用し、新規投資を極力抑え、台数・収益ともに最大化できる生産体制構築」を使命と考え、このような需要変動ロスを低減するために「リンク生産」の充実を図っています。

「リンク生産」が、当社の発展に大きく貢献していることは間違いありません。最近でも原油価格の高騰などにより、「カローラ」や「ヤリス」など低燃費車・小型車への需要が世界規模で急拡大しましたが、販売機会を逃すことなく商品をタイムリーに供給できたのは、「リンク生産」が有効に機能したためと言えます。



グローバル生産企画部  
戦略企画グループ 主査  
三浦 紀文

IMVプロジェクトでは、タイ、インドネシア、南アフリカ、アルゼンチンの各工場が相互にリンクしています。海外工場間の「リンク生産」は、トヨタのグローバルな生産体制が着実な進化を遂げていることを如実に物語っています。

**最小リンクで最大効果を目指す：**需要変動リスクへの対応の一例として「リンク生産」をご紹介してきましたが、むやみにリンクを増やしていけば、かえって投資効率や生産効率を低下させかねません。当社としては、将来も最小のリンク体制で最大の効率を引き出せるよう、緻密なグローバル・リンク体制づくりを進めています。

また今後は、各生産事業体の持つ能力をフルに引き出し、生産の柔軟性と稼働率をさらに高めていくことが重要となってきます。その意味において、世界の各工場がさらにフレキシブルな稼働ができるよう生産技術革新を強力

に進めていくことが、もうひとつの大きな課題としてクローズアップされてくるのです。



ヤリス



IMVシリーズ「ハイラックスVIGO」の生産ライン

## 次世代への生産技術革新

**生産技術革新の方向性：**トヨタが進める生産技術革新は多岐にわたっていますが、大きな方向性としては次の3つに集約することができます。

■ **生産ラインのフレキシビリティを高めること。**

■ **シンプル&スリムな生産手法や生産設備を開発すること。**

■ **生産工程で高い品質を確保すること。**

これらの課題は、生産部門が国際競争力を維持していくためには、いつの時代にあっても普遍なものです。そのため、生産活動を取り巻く環境の変化に対応しながら、常に新たな目標を設定し、その実現に向けた技術革新を進めています。特に現在のように、グローバルな事業の急拡大により海外に新しい生産事業体が次々と立ち上がる局面においては、新たな問題解決に向けた取り組みが必要になっているのです。

■ **真の生産効率とは：**単純な生産効率だけを考えるなら、ひとつの車種を専用ラインで大量に生産し続けることが最も効果的です。しかし、こうした硬直的な生産ラインは、フル稼働時の効率は高くても、万一その車種の売れ行きが落ち込んだときに稼働率は一気に落ち込み、他の車種へのライン切り替えも容易ではありません。

しかし、最初から複数の車種をひとつのラインで混流生産できるなど、生産ラインのフレキシビリティが確保されていれば、さまざまな環境変化への対応

力を高める決め手になります。市場の販売動向を睨みながら柔軟な生産計画も立てやすくなり、生産車種の切り替えや急な車種の追加にも、最小限の時間と労力で対応できるため、工場の稼働率を高く維持できるメリットもあります。

■ **「GBL」の革新性：**トヨタはこれまで、世界の自動車市場でニーズの多様化と短納期化が進む中、多車種をより効率的に生産することができる生産ラインの開発に努めてきました。その代表的な事例が「GBL（グローバルボディライン）」です。

「GBL」は、トヨタが誇る革新的なボディ溶接ラインで、1996年から国内外

の工場に順次導入され、現在では世界中のボディ溶接ラインが「GBL」となっています。通常クルマのボディは、約300点ものプレス部品を4,000~5,000のスポット溶接により、いくつかのプロセスを経ながら組み立てられますが、ここで重要なのがその精度です。ボディは、車両のデザインや乗り心地、動力性能などを実現するための基礎となるため、溶接工程では図面に対して±1mm以下という精度の組み付けが要求されます。このボディ精度を実現するために、各プレス部品は「治具」と呼ばれる位置決め装置にセットされ溶接されるのです。「GBL」は、その「治具」の仕組みを革新することで生産効率を大幅に高め、

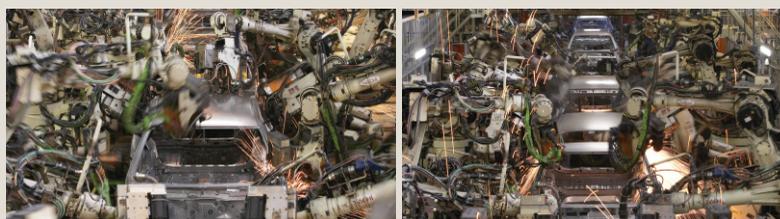
### 進化する「GBL」

トヨタは、1985年に「FBL（フレキシブルボディライン）」というボディ溶接ラインの開発で、車両の切り替え時に発生する治具の入れ替え作業を画期的に短縮し、4~5車種の混流生産も実現しました。その後1996年には、従来の常識を覆す発想の転換により、FBLの利点はそのままだに、さらに急激な車種生産変動にも対応できる「GBL（グローバルボディライン）」を開発しました。GBLは、日米欧等の工場における量産ラインから、ベトナムやフィリピンの工場等における少量生産ラインまで対応が可能で、現在ほぼすべての生産拠点に導入されています。

GBLの導入によってボディ工程の効率は飛躍的に高まりました。FBLと比較して、車種切り替え・車種追加のコストは70%減、初期投資額、敷設スペース、メンテナンスコスト、CO<sub>2</sub>の排出量は50%減を実現し、さらに最大8車種の混流生産も可能になりました。当社では現在、このGBLをさらに進化させるべく、高岡工場で次世代ラインの開発を進めています。



ボディ生技部  
ボディ計画室 室長  
市野 晃稔





革新的なボディ溶接ライン「GBL」

かつ大量生産工場から少量生産工場まで柔軟に対応できるシステムを実現しました。

それ以前の「FBL（フレキシブルボディライン）」ではボディの外側に「治具」を配置し、専用の「治具」パレットを循環させていたため、月産2万台のラインでは50台もの「治具」および「治具」搬送機が必要でした。しかし「GBL」では「治具」をボディの内側に配する工夫をすることで、必要な「治具」は1台で済むなど、設備投資の大幅な削減も実現できたのです。また、「治具」がボディ内側にあるため外側からのアクセスが容易になり、手作業で溶接を行う少量生産工場でも、部品セットや溶接などの作業性が格段に向上したことが大きな特長になっています。

**「SPS」でライン短縮：**生産ラインにおける技術革新は、塗装されたボディに内外装部品やエンジンなどのユニット部品を組み付ける組立工程でも進んでいます。この組立工程における近年の生産革新の一例が「SPS（セットパーツシステム）」です。

組立工程での部品点数はクルマ1台で数千点にもなりますが、これらの部品は搬送コンベア上でボディに組み付

けられていきます。この組立工程は、人が中心となって作業を行う工程という特徴があり、作業者が働きやすい環境をつくることが重要です。「SPS」の革新性は、組立ラインから部品棚をなくし、作業者の作業環境と効率を大幅に高めた点にあります。これまでは、ボディに組み付ける内外装部品は、ラインに併設された部品棚に用意されていました。そのため作業者は、その都度必要な部品を取りに棚まで足を運び、部品を選択し、持って移動する手間がありました。「SPS」では、組立部品をすべて別のスペースに移動し、車両ごとに必要な部品を事前に作業箱に用意して、車両と一緒にラインに流す仕組みにしたのです。

この結果、作業者はわざわざ部品棚まで必要な部品を取りに行き、部品を選択する必要がなくなり、組み付け作業に専念できるようになりました。さらに部品棚を廃止することで、ラインの長さも半分以上に縮小することができ、作業効率や生産リードタイムも大幅に改善しました。当社では、これらの生産システムを着実に進化させながら、世界の工場でも順次導入を図っています。

**シンプル&スリムな生産設備：**シンプル・スリムな生産設備でシンプルな「モノづくり」を追求する。これはトヨタの生産方式の基本です。そしてその効果は、生産効率、スペース効率、初期投資、品質、保全性、新工場立ち上げ、人材育成、環境など、あらゆる面に広がっています。



SPSで部品棚をなくした生産ライン

生産設備が小さくなれば、設置スペースは小さくなり、設備間の搬送距離も短くなります。その結果、ライン全体の長さも短くなり、生産リードタイムも短縮できます。また、小さい設備は、小さい工場づくりを可能にし、生産効率や投資効率を画期的に高めることになるのです。また設備のシンプル化は、「モノづくり」のシンプル化にも役立ち、「モノづくり」のシンプル化は、技術習得やメンテナンスの容易化、さらには品質向上にもつながってきます。言葉で言うのは簡単ですが、実際には相当の技術革新が必要となり、また当社が設定しているハードルも決して低くはありません。

**発想の転換：**シンプル・スリムな生産設備の開発は、既成概念を取り払った発想の転換によって進められています。例えばバンパーなどの樹脂部品をつくる射出成形機。従来の発想や製造法では、数千トンの高圧をかけて樹脂を金型に流し込む必要性から、設備も金型も極めて大型なものになっていました。メンテナンスも、作業員が命綱をつけて設備によじ上るほど大変なものでした。

そこで、樹脂を射出する圧力を大幅に下げることができれば、設備も金型ももっと小さくできるのではないかという発想の転換が生まれました。もちろんそれを実現するには、クリアすべき技術的課題が山積していたのですが、それら一つひとつの解決に取り組みました。その結果現在では、バンパーの樹脂射出成形機の体積と金型の体積はそれぞれ2分の1と3分の1に、金型を閉じる力は4分の1にスリム化されています。

こうした一連の生産技術革新の進展は、既存工場の競争力を高めるだけでなく、新工場の立ち上げに要する労力やコストの大幅削減にも貢献することか

ら、トヨタのグローバル展開を加速させる原動力となっています。以前であれば、海外の新工場ではラインが立ち上がってからフル稼働状態になるまで3カ月近く要していましたが、今では3週間程度に短縮され、また新工場建設の初期コストもかつての約半分になるなど、その効果は絶大なものとなっています。

**品質確保の仕組み**：生産部門における技術革新の柱のひとつに、品質強化に向けた取り組みも含まれています。お客さまがトヨタ車を選んでくださる一番の理由は品質の高さであり、品質はまさにトヨタの生命線なのです。

クルマの構造や性能がますます複雑化・高度化し、かつ海外生産が急増する中、世界同一品質の確保に向けて、当社は妥協なき取り組みを進めています。

高い品質を確保するには、設計段階での周到な検討と、求められる品質基準を満たす生産工程や生産設備を整えることが大事です。そのためトヨタでは、設計・試作の早い段階から生産技術のエキスパートが参画し、品質確保がしやすく、つくりやすい設計構造にするための活動を行っています。この活動を通して、生産に関わる各関連部署のスタッフは、自らに求められている品質水準を理解し、生産工程と設備にそれを反映させることができる仕組みになっています。

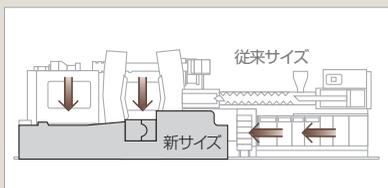
**品質のつくり込み**：トヨタには元来「品質は工程で造り込む」という考え方が定着しています。これは、品質は検査員が保証するのではなく、作業員一人ひとり、設備一台一台が保証し、後工程に不良品を絶対に流さないというものです。そのため生産ラインにおいては、不良などの異常がある場合、その場で生産ラインを止め、後工程へ不良品を流さない仕組みにしています。不良品をたくさんつくってしまったから手直しするのではなく、その場で品質を確保してから次の工程に流すことを徹底しています。

最近の新しい取り組みとしては、「インライン計測」の導入を強化しています。これは各生産工程において製品の精度を常時測定し、そのデータを蓄積する

### シンプル・スリムへの挑戦

生産設備は、どこまでシンプルにスリムにすることが可能か？ 私たちは常に既成概念や先入観と戦いながら、自社オリジナルな生産技術の開発と革新に挑戦しています。例えばトヨタで使う産業用ロボットは、人が入れないような狭いスペースでも作業できるので、徹底した工程短縮が可能です。また、従来の数十トン・数十メートルもある搬送システムを10分の1以下の重量と長さのロボットシステムに置き換えることも可能となりました。さらにプレス機、成形機、鋳造機などの加工機についても加工の本質を見直すことにより、製品の大きさに合ったシンプル・スリムな機械に生まれ変わりました。

一方、シンプル・スリム化は生産設備のみならず、生産管理システム革新のコンセプトにもなりつつあります。例えば現場の異常場所を表示した「アンドン」は、文字の代わりに図的なシンボルに置き換えることにより、先ほどの設備のシンプル・スリム化と併せて、世界中「いつでも、どこでも、誰でも」簡単に操作と保全ができるようになり、現在の急激なグローバル展開に大きな効果を発揮しています。



バンパー射出成形機の小型化



工程革新推進室  
室長  
中村 尚範



アンドン



インライン計測工程

ことで傾向値管理を行うというものです。製品精度データが限界値に近づく傾向を把握することで、製品の不良発生を事前検知し、同時に生産設備を常に良好な状態で稼働させることが可能になります。傾向値の把握による不良品の発生の予知だけでなく、万が一不良品が発生した場合でも、ロット単位ではなく単品単位で対応できるメリットもあります。こうした取り組みもまた、「品質は工程で造り込む」ための特徴的な施策です。

### 海外生産事業体の自立化に向けて

**自立化推進へ：**トヨタでは、これからも全世界に良いクルマをタイムリーに、より安く安定的に供給していくために、海外生産事業体の自立化を推進しています。急速な海外生産の拡大で、国内生産台数を追い越す勢いとなってきており、従来からの日本の親工場が全面的にバックアップする体制から、グローバル協業体制への移行を目指しています。

そこで当社が特に注力してきたのが、生産の現場を支える人材の早期育成です。現地で採用した従業員が一日でも早く技能を習得し、戦力となれるようさまざまな施策を実施してきました。また生

### 「インライン計測」で傾向値管理

「インライン計測」は、不良品をはねるためではなく、不良品を出さないための工程管理である点が大きな特長です。従来は、最終工程品であるメインボディの精度管理をしていましたが、それに加え、前工程から各ステップで精度管理することにより、各工程単位でのきめ細かな精度づくり込みができるようになりました。

さらに日常の生産で傾向値管理を行うことにより、どの工程で変化が起きたかすぐ分かり、限界値に近づく前に対策を行うことができ、不良品の発生を未然に防ぐことができるようになりました。また万が一単発で不具合が発生しても、データが蓄積されているので前後の工程も含めて不具合の因果関係を解析し、原因を特定することができます。現在当システムは海外の工場へも順次展開を図っています。



堤工場車体部  
技術員室 室長  
吉川 哲昭



インライン計測



インライン計測(赤外線レーザーで計測)

産技術面では、生産設備や生産システムの簡素化・標準化を世界規模で進め、新工場の立ち上げや自立化がより容易になるよう改革を進めてきました。この他にも、海外生産事業体の自立化に向けた支援プログラムを多数進めています。

### グローバルな人材育成は「GPC」から：

海外で現地採用した従業員は、生産ラインに従事する前に徹底した技能訓練を行います。当社では「トヨタ生産方式」のベースである標準作業をグローバルに展開してきましたが、標準作業を正しく行うためには技能習得が不可欠です。その技能習得をより効率的にスピード

アップを図る目的で2003年7月に設立したのが「グローバル生産推進センター（GPC）」です。元町工場に併設された「GPC」では、国内工場のベテラン技能員を集め、技能訓練のための訓練機器やアニメーションなどのビジュアルを駆使したマニュアルを使った訓練方法を開発・展開してきました。標準化された集中的な技能訓練方式により、技能習得期間は従来の半分以下に短縮されるという成果を上げています。

「GPC」を巣立った卒業生は、開設以来の約4年間で延べ1万人を超えました。現在では日本に加え、北米(米国)、欧州(英国)、豪亜(タイ)の各地域にも「GPC」

を新設し、日本人が海外のスタッフをトレーニングする従来のフェーズから、現地のトレーナーが現地のスタッフを、さらには他国のスタッフをトレーニングするという新たなフェーズに進み、グローバルに並行して多くの技能訓練を実施しています。

### ショップ軸活動の概要

#### 生産工程別のショップ軸活動を推進

	プレス軸活動	塗装軸活動	組立軸活動	.....
元町工場	プレス担当	塗装担当	組立担当	
高岡工場	プレス担当	塗装担当	組立担当	
堤工場	プレス担当	塗装担当	組立担当	
⋮	⋮	⋮	⋮	
生産技術	プレス担当	塗装担当	組立担当	

**「ショップ軸」の支援体制：**進化を続ける生産技術や生産手法を、世界の工場で標準化し浸透させていくため、トヨタでは「ショップ軸活動」と呼ばれる生産工程別の改善活動を行っています。これまで海外工場への技術支援は、主に日本の親工場が担当していましたが、新技術の導入や現地専用車の生産増で、このやり方にも課題が生じてきました。そこで、国内各工場・各生産技術のプレスや塗装など各生産工程(ショップ)の担当者が横

断的に連携し、グローバルベストを追求する仕組みがつけられました。ショップ別に担当者が集い、海外工場の技術移転や人材育成に関する情報の共有化と、具体的な展開手法を検討しています。

また日本の各親工場は、長い歴史の中で独自に「モノづくり」を進化させてきたことから、海外工場の支援方法も同一なものではなくなってきたため、「工場基本要件」という形で共通となる部分の標準化を図り、海外事業体自ら

が学びながら自立化できるツールを整備しました。当社ではこうした取り組みも通して、海外生産事業体の自立化を支援しています。

**グローバル人材育成：**トヨタの海外生産事業体の自立化に向けた人材育成は、生産現場を支える従業員の技能訓練だけでは留まりません。グローバル規模で生産活動に携わる人材を中長期的に育成していくプログラムも多数導入しています。

例えば、「Pro-WIN (Professional-Will Interact Needs)」プログラムでは、生産部門のプロ人材を3年間で育成する取り組みを進めています。また将来、海外で生産管理や運営ができる人材を育成するため、若手社員を研修生として海外拠点に派遣する「OT-Clab (Overseas Trainee-Culture And Business)」や、反対に海外生産事業体の社員を期限付きで日本で受け入れる「ICT (Intra Company Transferee)」など、人材交流プログラムを年間250人以上の規模で実施しています。

**自立化の現状：**多面的に推進してきた諸施策の成果により、海外生産事業体の自立化に向けた歩みは着実な成果を

### 海外GPCの現状

欧州グローバル生産推進センター(E-GPC)は、本社GPC(愛知県豊田市)の欧州プランチとして、2006年3月に英国工場内に設立されました。私たちの仕事は、欧州各工場における生産部門現場のトレーナーを育成することです。私も2004年2月に本社GPCに派遣され、トレーナーになるための教育を受けました。その経験を生かして、今度は私が欧州地域でトレーナーを育成する立場になったわけです。

E-GPCがカバーする工場は、ここ英国工場のほかに、フランス、トルコ、ポーランド、ポルトガル、チェコ、南アフリカ、そしてロシアの各工場が含まれます。言語はもとより、生活習慣や文化の違う国々から研修生が集まってくるので、いろいろと苦労する面もありますが、やりがいを感じています。平均約1週間の研修を受けた受講者たちは、ここで学んだノウハウや技能を各工場に持ち帰り、チームメンバーの育成に努めています。今後、英国だけでなく、ヨーロッパの各工場の方々にE-GPCにてトレーナーを担いいただくことを計画しています。



欧州グローバル生産推進センター  
シニア・マネージャー  
Richard Finchett



上げています。ケンタッキー工場での「カムリ」生産を例にすると、前回のモデルチェンジの際は、親工場である堤工場からの支援要員が延べ1,000人／月以上におよび、シャットダウン期間も1カ月近くを要しました。しかし2006年の新型モデルへの切り替えでは、堤工場からの出張支援は実質ゼロで、シャットダウン期間も半減されました。

さらに最近では、メキシコ新工場やテキサス新工場の立ち上げを、日本に親工場を置かない北米自立化モデルと位置付け、前者はケンタッキー工場が、また後者はインディアナ工場がそれぞれ親工場となり現地で支援することで順調な立ち上がりを実現しました。今後こうした成果は他の海外生産事業体にも波及し、自立化を成し遂げる工場が増えてくるはずです。

### グローバル生産戦略サミット開催

2006年4月、「グローバル生産戦略サミット」が開催され、世界各国の生産事業体のトップが東京に集結しました。同サミットでは、各生産事業体の自立化に向けた会社方針が発表されると同時に、参加者には自立化に向けた計画の策定が求められました。さらに同年11月には、本社（愛知県豊田市）で第2回サミットを開催。各事業体の自立化に向けた課題や対応策について事業体からの提案を基に意見交換が行われ、各事業体トップからは、今後の取り組み方針として「自立化5カ年計画」が発表されました。

さらに2007年4月には、各地域の生産統括会社が米国に集結し、各地域の自立化に向けた「統括会社サミット」が開催され、より詳細な自立化方策の議論がなされました。当社では、こうしたサミットを今後も定期的で開催することで、それぞれの事業体が相互研鑽しながら自立化に向けた取り組みが加速することを期待しています。



グローバル生産企画部  
生産事業体支援室 室長  
神田 敬一

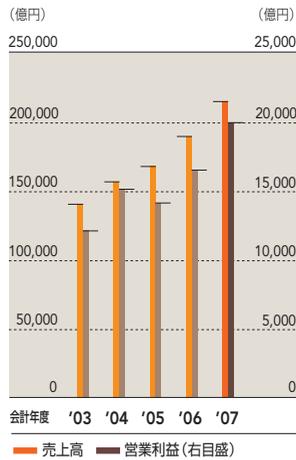


生産の国際競争力を高めるための取り組みは、これからもトヨタがグローバル市場で優位性を確保していく上で、一層重要性を持つてくるものと考えています。「モノづくり」の基本思想を支える「トヨタ生産方式」、次々と生み出される革新的な生産技術、そしてクルマづくりにかける世界の従業員の真摯な情熱。これらを融合していくことで、トヨタはこれからも世界のお客さまに喜んでいただけるクルマをタイムリーにお届けしていきます。



# 事業概況

## 売上高と営業利益

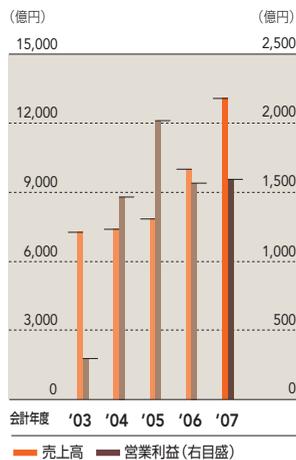


## 自動車事業

売上高 ..... 21兆9,280億円 (+13.4%)  
 営業利益 ..... 2兆388億円 (+20.4%)

当期の自動車事業の売上高は、日本とアジアで販売台数が前期実績を下回ったものの、北米や欧州などの地域における販売が好調に推移し、前期比13.4%増の21兆9,280億円となりました。これにより、営業利益も前期比20.4%増の2兆388億円となりました。営業利益の増加は、業容拡大にともなう諸経費等の増加があったものの、生産・販売台数の好調な伸び、為替変動の影響、原価改善の努力などによるものです。

## 売上高と営業利益

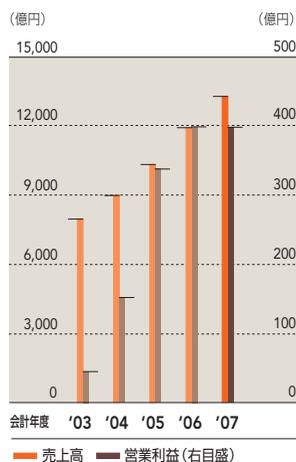


## 金融事業

売上高 ..... 1兆3,005億円 (+30.5%)  
 営業利益 ..... 1,585億円 (+1.7%)

当期の金融事業の売上高は、好調な自動車販売にともなう販売金融の取扱高拡大により、前期比30.5%増の1兆3,005億円となりました。一方営業利益は、前期比1.7%増の1,585億円となりました。営業利益の増加は、北米の販売金融子会社において、金利スワップ取引などの時価評価による評価損が計上されたものの、融資残高が順調に増加したことなどによるものです。

## 売上高と営業利益



## その他事業

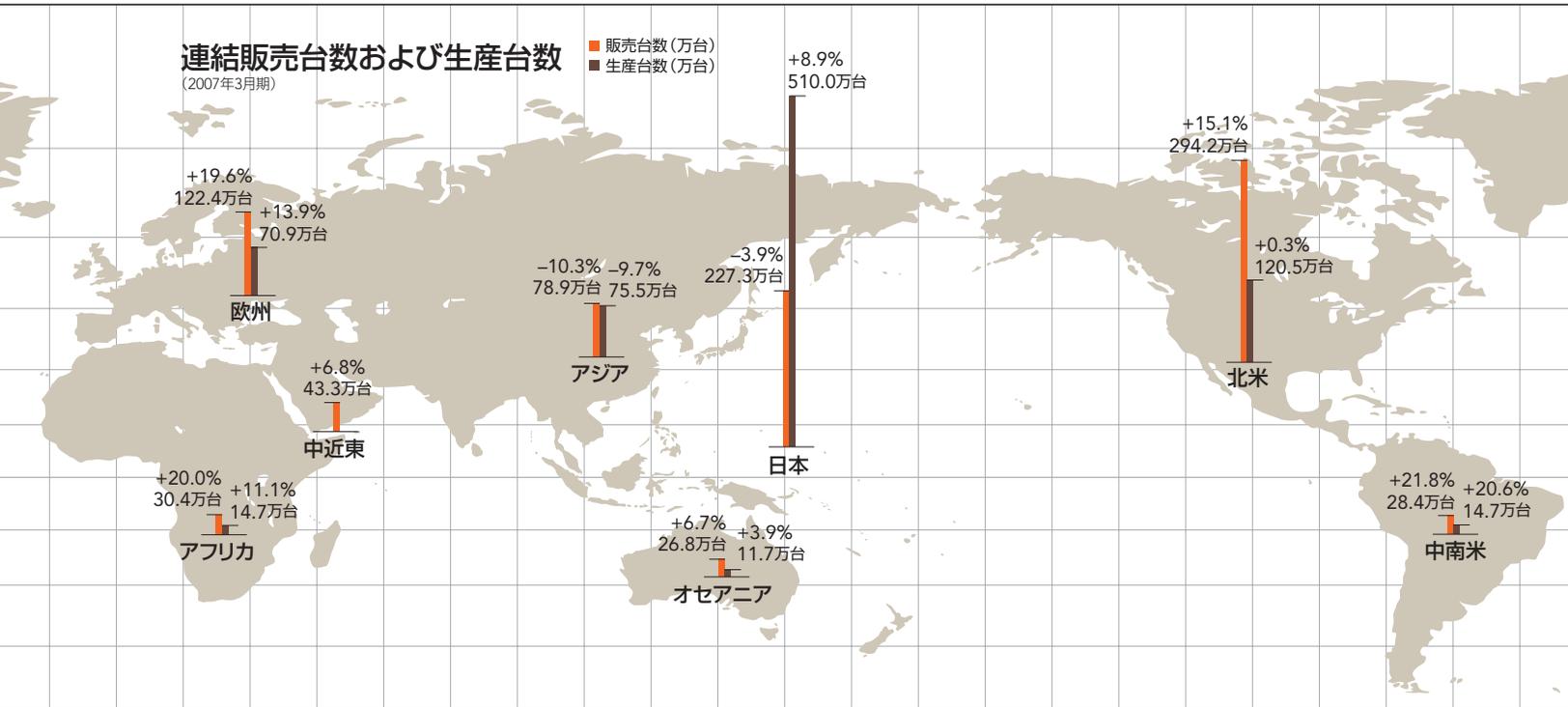
売上高 ..... 1兆3,237億円 (+11.2%)  
 営業利益 ..... 396億円 (-0.2%)

当期のその他事業の売上高は、前期比11.2%増の1兆3,237億円に、また営業利益は、前期と同水準の396億円となりました。住宅事業は当社グループの販売戸数が過去最高を記録し、収益に貢献しています。

注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

# Market Summary

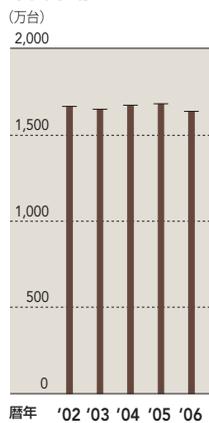
市場サマリー



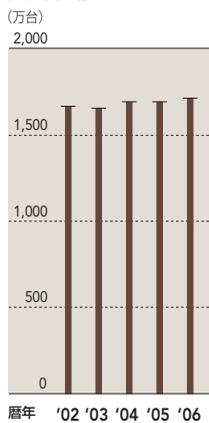
## 主要市場データ

自動車市場規模(総販売台数)の推移

### 米国市場



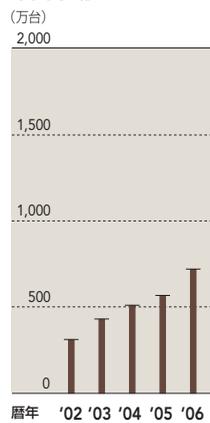
### 欧州市場



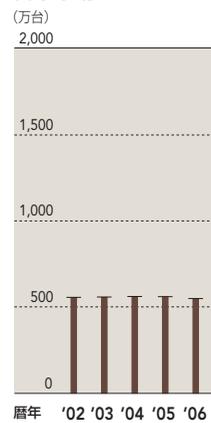
### アジア市場



### 中国市場



### 日本市場



資料: トヨタ自動車 注: 市場の定義 欧州: ドイツ、フランス、イギリス、イタリア、スペイン、オランダ、ベルギー、ポルトガル、デンマーク、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、オーストリア、フィンランド、スイス、ノルウェー、ポーランド、ハンガリー、チェコ アジア: インドネシア、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、ベトナム、台湾、韓国 日本: 軽自動車も含む

自動車事業

金融事業

その他事業

# LEXUS レクサス



LS600hL



IS220d



GS450h



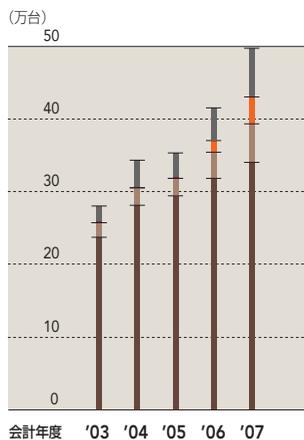
SC430



GS430

「レクサス」は世界のラグジュアリー市場で、グローバルプレミアムブランドとして確固たる地位を確立すべく、さらなる進化を遂げています。

## 「レクサス」の世界販売台数



会計年度 '03 '04 '05 '06 '07  
 ■ 北米 ■ 欧州 ■ 日本 ■ その他

注1: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。  
 注2: 「レクサス」の販売台数は小売ベースで、連結販売台数(出荷)とは異なります。

## 販売戦略

### グローバル市場での「レクサス」ブランド確立に向けて

「レクサス」の当期の世界販売は、前期比20%増の約49万台に達しました。当社では「レクサス」をグローバルプレミアムブランドと位置付け、北米市場を中心に日本、欧州、中国でブランド力の強化と販売拡大に取り組んでいます。世界販売のうち、6割以上は北米で販売されていますが、今後は北米以外の地域での販売を大きく伸ばし、「レクサス」

ブランド車の成長の牽引力としていく考えです。そして2007年(暦年)には世界販売台数50万台超を見込んでいます。

北米市場での当期の「レクサス」販売は、前期比6%増の約34万台と、引き続き好調に推移しました。2006年(暦年)の米国の高級ブランド車カテゴリーでは約16%のシェアを収め、7年連続で販売ランキングNo.1の座を獲得しました。

「レクサス」ブランドの初導入から2期目を迎えた日本では、店舗ネットワークが初年度の151店舗から163店舗まで拡大し、当期の販売台数も3.6万台以上となりました。プレミアムブランドとしての評価を定着させ、着実な顧客獲得に努めます。

欧州では、「レクサス」専用店舗網の拡充を図り、またディーゼル車やハイブリッド車の投入を強化した結果、当期は前期比48%増の5万台以上を販売しました。

アジアでは、中国での販売強化に注力し、中国を含むアジアでの当期の販売台数は前期比48%増の約6.7万台となりました。中国国内の「レクサス」専売店の出店も大都市部を中心に積極的に進めた結果、現在23店舗まで増えています。

注：「レクサス」の販売台数は小売ベースで、連結販売台数(出荷)とは異なります。

## 商品戦略

### 最先端技術と匠の技で

#### 「高級の本質」を追求

2006年秋より、「レクサス」ブランドのフラッグシップモデル「LS」の新型車が

世界市場に順次投入されました。最先端の技術と匠の技を融合し、「高級の本質」を妥協なきまでに追求して開発された「LS460」は発売当初から人気を博し、好調な販売を続けています。当社は「LS460」の開発を通して、卓越した走行性能、先進の安全技術、高い環境性能、究極のつくり込みなど、「新しい時代のプレミアムカー」の姿を提示できたと考えています。

「LS460」は、お客さまはもとより各方面から高い評価をいただき、国内では2006年11月に「2006-2007日本カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞しました。また海外でも各国で名誉ある賞を多数いただき、2007年4月には世界の自動車ジャーナリストが選ぶ2007年の「世界カー・オブ・ザ・イヤー」を日本車として初めて受賞しました。また、「LS460」以外でも「IS」が欧州で「ゴールデンステアリング賞」を受賞するなど、各モデル、各地域でご好評をいただいています。

「レクサス」の商品戦略については、今後段階的に車種ラインアップを充実させるとともに、走行性能と環境性能の両面での商品力強化を継続的に図っていく考えです。新車種については、2007年1月の北米国際自動車ショーに新型スポーツカーコンセプト「LF-A」を発表するなど、新たなカテゴリーへの投入を検討しています。ハイブリッド戦略では、すでに2005年4月にはSUVの「RX」に、また2006年3月には「GS」にハイブリッドモデルを追加していますが、2007年5月にはフラッグシップモデルの「LS」にも搭載されました。

この「LS600h」の市場投入により、「レクサス」の目指す「新しい時代のプレミアムカー」の世界が一層大きな広がりを見せるものと期待しています。

### 「匠(たくみ)」の技が生きるレクサス

高級の本質を追求し、妥協のない究極の「モノづくり」を目指しているのが「レクサス」です。「レクサス」を生産する田原工場では、最先端の生産設備・生産技術と、熟練工による匠の技を融合し、グローバルプレミアムブランドに相応しい品質の確保を図っています。そして、この匠の技を次世代にも継承していくために「匠制度」を導入し、レクサスの生産に関わる者へ「こだわりをもった教育と訓練」を課しています。

「レクサス」が誇る未来の製造品質と、人の感覚でしか導き出すことのできない品質、すなわち匠の技を高次元で融合させた「究極の品質」を目指しています。



クランクシャフトの鏡面仕上げの検査

## 事業概況

自動車事業

金融事業

その他事業

# Japan 日本



カローラアクシオ



オーリス



カローラフィールダー



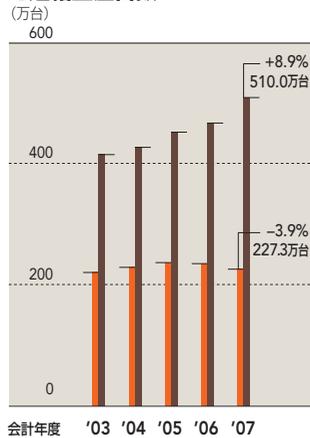
エスティマハイブリッド



ブレイド

トヨタは厳しい環境が続く国内市場にあって、需要創造に向けた新商品の開発強化と、高シェアの維持・向上で、強固な収益基盤づくりを目指しています。

### 国内における連結販売台数と連結生産台数



### 軽自動車を含む国内市場シェア (トヨタ、ダイハツ、日野)



### 市場環境

#### 厳しい環境が続き、回復が遅れる国内市場

当期の軽自動車を含む国内新車市場は前期比4.1%減の562万台に、また軽自動車を除く市場も同8.3%減の358万台と、前年同期を下回りました。近年日本では、個人消費が伸び悩み、お客さまがクルマの買い替え時期を少しずつ遅らせています。加えて、軽自動車や中古車への需要シフトが進み、軽自動車を除く市場は、ここ数年400万台を下回る

レベルで推移しており、2008年3月期も前期並みと予想しています。

### 業績概況

#### 販売台数は減少するも、市場シェアは過去最高を記録

当期の国内連結販売台数(ダイハツ・日野を含む)は、厳しい市場環境の中、積極的な商品展開を図ったものの、前年をわずかに下回る約227万台となりました。連結生産台数については、海外需要の拡大を受け、前期比8.9%増の510万台となりました。

一方で、軽自動車を含む市場シェアは前期の40.9%から当期は41.5%に上昇して過去最高を記録しました。車種別の動向では、2006年10月にフルモデルチェンジした主力車種「カローラ」をはじめ新型車の販売が好調に推移し、その結果、2006年(暦年)の国内登録車販売ランキング(軽自動車を除く)では、「カローラ」が4年連続首位となったほか、上位10車種中トヨタ車が7車種を占めるなど、国内市場においてトヨタの存在感を一層高めることができました。

### 市場戦略

#### 市場創造型商品の開発で需要を喚起

当社では厳しい環境が続く日本国内の自動車市場において、市場を活性化し中長期的な成長を実現するために、お客さまにとってより魅力ある市場創造型の新商品の開発に積極的に取り組んでいます。特にこれからの新型車開発に当たっては、燃費等の環境性能をさらに向上させ、安全対策についても先進の技術や装備の搭載を拡充するなど、トヨタの総合力を生かしたクルマづくりを強化します。2007年も後半期以降、相次いで新型車を市場投入するなど、積極的な販売戦略を展開する計画です。

またトヨタブランドの販売体制の面では、2004年に再編した「トヨタ店」「トヨペット店」「カローラ店」「ネット店」の国内4チャンネル体制を今後も維持していきます。お客さま第一の考え方に基つき、販売・アフターサービス面で多様な価値観を持つお客さまのニーズや構造変化に的確に対応することで、4チャンネル体制のメリットを最大化していく方針です。

#### 当期の国内商品(トヨタブランド)展開

2006年	6月	「エスティマハイブリッド」をフルモデルチェンジ
	10月	「カローラ」「カローラフィールダー」をフルモデルチェンジ 「オーリス」を新発売
	12月	「ブレイド」(最上級ハッチバック)を新発売

#### 10代目となる新型「カローラ」登場

2006年10月、当社は「カローラ」を6年ぶりにフルモデルチェンジし、セダンは車名を「カローラアクシオ」としました。「カローラ」は、国内トップの販売台数を誇るだけでなく、世界140以上の国と地域で年間約140万台を販売し、これまでの累計販売台数も3,000万台を超えるトヨタを代表するベストセラーカーです。

新型「カローラ」は、これまでのコンパクトカーの既存概念にとらわれることなく、確かな基本性能と上質感を深化させました。セダンには後退時に後方映像を映すバックモニターを全車標準装備したほか、予防安全・衝突安全のためのプリクラッシュセーフティシステム(ミリ波レーダー方式)やインテリジェントパーキングアシストなど、従来のコンパクトカーにはない画期的な先進装備も採用しました。また新開発の1.8LエンジンとSuper CVT-i(自動無段変速機)により、優れた走行性能と環境性能を実現しています。



プリクラッシュセーフティシステム



インテリジェントパーキングアシスト

# North America 北米



トヨタは、自動車市場の拡大が期待される北米で一層の現地化を進め、地域社会と共に発展を目指していきます。

北米における連結販売台数と連結生産台数



— 連結販売台数 — 連結生産台数  
 (連結生産台数には非連結子会社NUMMIで生産されたトヨタ車は含まれていません)  
 注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

米国市場シェア (暦年)



注: 会計年度の数字とは異なります。

## 市場環境

### 将来に向け堅調な需要拡大が見込める北米自動車市場

当期の米国市場は、前期比3.1%減の1,650万台となりました。一方カナダの市場は162万台で、2年連続で前年実績を上回りました。北米市場ではガソリン価格高騰の影響で、当期も前期に引き続き大型車の販売が苦戦する中、燃費の良い中・小型車の需要が拡大しました。また最近では大型車についても燃費の良いクルマへの関心が高まっ

ており、今後はすべてのセグメントで低燃費車の需要拡大が予想されます。

中長期的な米国市場の展望については、引き続き堅調な経済環境と人口増加を背景に、自動車需要は拡大を続けると考えられます。

### 業績概況

#### 米国市場での販売台数は11期連続で過去最高記録を更新

当期の北米におけるトヨタの連結販売台数は過去最高の294万台に、また連結生産台数は120万台に達しました(非連結子会社NUMMIで生産されたトヨタ車を含めると生産台数は約157万台)。米国でのトヨタの販売台数(小売)は260万台となり、11期連続で過去最高記録を更新しました。

車種別の販売動向は、前期にフルモデルチェンジした「カムリ」の販売が好調で、米国では2006年も5年連続で乗用車におけるベストセラーカーの地位を獲得しました。当期は、ケンタッキー工場で「カムリハイブリッド」の生産を開始し、「カムリ」人気に拍車をかけました。このほか、「RAV4」や「ヤリス」、「プリウス」に加え、米国専用車の「FJクルーザー」の販売も引き続き好調でした。一方、若年層(ジェネレーションY)市場の開拓を目指す「サイオン」も着実に販売実績を上げています。また、2007年2月から発売を開始したフルサイズピックアップトラックの新型「タンドラ」も好調な滑り出しとなっています。

### 市場戦略

#### 現地化の推進と商品力の強化で持続的成長を実現

当社は、北米市場での需要拡大に対応すべく、段階的に現地生産能力の増強を図っています。2006年11月には、北米で6番目の車両生産拠点となるテキサス新工場が稼働を始め、新型「タンドラ」をラインオフしました。また2007年4月には、当社と資本関係にある富士重工業(株)の北米工場(インディアナ)にて、北米向け「カムリ」の委託生産を開始しました。2008年にはカナダ第2工場が稼働を始め、「RAV4」の生産を開始する予定です。さらに2007年2月に、ミシシッピ州に新工場を建設する計画を発表しました。2010年頃の稼働を目標に、SUV「ハイランダー」の生産を予定しています。

商品戦略面では、これまで進めてきたハイブリッド車のラインアップ拡充や「サイオン」の新型車投入など、若年層を狙った商品の積極投入に加え、今後は新型「タンドラ」の発売を機にトラックビジネスの強化を図ります。

#### 2010年頃の北米生産能力は217万台に拡大(計画)

① カナダ第1工場(TMMC)	27万台	
② カリフォルニア工場(NUMMI)*	40万台	
③ ケンタッキー工場(TMMK)	50万台	
④ インディアナ工場(TMMI)	35万台	
⑤ テキサス工場(TMMTX)	20万台	(2006年11月稼働開始)
⑥ 富士重工北米工場への生産委託	10万台	(2007年4月生産開始)
⑦ メキシコ工場(TMMBC)	5万台	(2007年中に3万台から5万台へ)
⑧ カナダ第2工場(TMMC)	15万台	(2008年稼働開始予定)
⑨ ミシシッピ工場(TMMMS)	15万台	(2010年頃稼働開始予定)

\*:カリフォルニア工場(NUMMI)はゼネラルモーターズ(GM)との合弁会社で持分法適用会社です。GM向け車両の生産能力も含んでいます。

注:略称の正式名称については、66ページの海外生産会社一覧をご参照ください。

#### ミシシッピ州に新工場建設

トヨタは地域に根ざした事業の拡大に向け、2010年頃の稼働を目標にミシシッピ州に新工場を建設します。この新工場は、トヨタにとっては北米で8番目の車両生産工場となります。工場概要は以下の通りです。

会社名: Toyota Motor Manufacturing, Mississippi, Inc. (TMMMS)

所在地: ミシシッピ州ユニオン郡 ブルー・スプリングス

生産車種: ハイランダー

生産能力: 年間15万台

投資額: 約13億ドル

従業員数: 約2,000名



ミシシッピ工場建設予定地での式典

# Europe 欧州



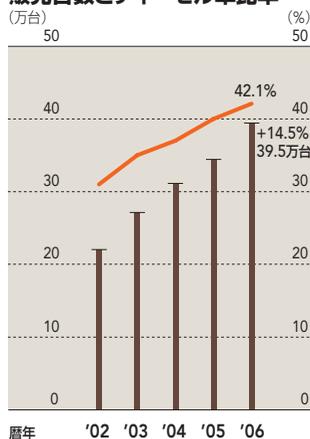
トヨタは、多くの自動車メーカーが競争にしのぎを削る欧州市場で、  
確かな商品力と品質で差別化を図り、トヨタブランドの存在感を高めています。

欧州における連結販売台数と  
連結生産台数



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

欧州におけるディーゼル車の  
販売台数とディーゼル車比率



注：会計年度の数字とは異なります。

## 市場環境

### 1,700万台規模の安定需要を維持する欧州市場

当期の欧州(19カ国)の総自動車販売(市場規模)は、前期と同規模の1,718万台となりました。欧州は、競合自動車メーカーが多いことに加え、国ごとに自動車に対するニーズや価値観が異なる競争環境の厳しい市場です。

需要動向については、地域ごとにややバラツキはあるものの、欧州全体ではこの数年1,700万台前後の市場規模で

推移しています。現地自動車メーカーをはじめ世界の自動車メーカーが販売競争と収益拡大にしのぎを削る中、欧州市場は今後も安定的な需要が見込まれています。

### 業績概況

#### 9年連続の販売記録更新でトヨタのプレゼンス向上

当期の欧州におけるトヨタの連結販売台数は、9年連続で過去最高となる122万台を記録し、市場シェア(19カ国)も5.8%になり、欧州乗用車市場におけるトヨタブランドのランキングは8位となっております。連結生産台数も、好調な販売に支えられて70万台を超えました。

欧州でのトヨタ車は、最量販モデルとしての地位を確立した「ヤリス」の販売が引き続き好調で、現地生産拠点として2001年に操業を開始したフランス工場での生産台数が、2006年12月に累計で100万台を突破しました。さらに2005年からチェコの合併会社の工場生産を開始した小型乗用車「アイゴ」の販売も当初計画通りの年間10万台規模に達しました。また2007年2月以降、英国を皮切りに欧州各国で、日欧戦略車として開発した「オーリス」の発売を開始しています。

欧州で過半数のシェアを占めるディーゼル車への対応については、ディーゼル車の販売強化に努めた結果、2006年(暦年)のトヨタのディーゼル車比率は42%となりました。

### 市場戦略

#### コアモデルの育成と高品質アピールでブランド力を強化

当社は欧州で、各セグメントにおけるコアモデルの育成と一層の品質強化により、トヨタブランドの市場浸透に努めています。また、地域特性を踏まえ、ディーゼル車比率の向上とハイブリッド車の積極投入を図っています。

生産面では、引き続き現地生産能力の拡大と現地調達率の向上に努め、地域に根付いた事業を推進しながら、収益力を強化していきます。2007年からは英国工場とトルコ工場、新型車「オーリス」の生産を開始したほか、「ヤリス」を生産するフランス工場でも2006年より年間生産能力を24万台から27万台へ拡大しました。また、マニュアルトランスミッションを生産するポーランド工場でも、現在60万基の生産能力を2009年央までに72万基に増強する計画を進めています。さらに、サンクトペテルブルク市に建設中のロシア工場も、2007年12月から年間2万台規模で「カムリ」の生産を開始する予定です。

#### 2008年の欧州生産能力(計画)

① 英国(TMUK)	28.5万台
② フランス(TMMF)	27万台
③ トルコ(TMMT)	15万台
④ ポルトガル(TCAP)	1万台
⑤ チェコ(TPCA)	10万台*
⑥ ロシア(TMMR)	2万台 (将来的に5万台)
計	83.5万台

\*: トヨタブランド車のみ

注: 略称の正式名称については、66ページの海外生産会社一覧をご参照ください。

#### フランス工場の「ヤリス」生産が100万台突破

2006年12月、欧州における「ヤリス」(日本名「ヴィッツ」)生産拠点であるフランス工場(TMMF)で「ヤリス」の累計生産が100万台に達しました。フランス工場は、2001年1月に年間15万台規模で生産を開始して以来段階的に生産能力を増強し、現在では3,950名の従業員と年間27万台の生産能力を持つまでになりました。「ヤリス」は、2000年欧州カー・オブ・ザ・イヤーを受賞するなど、欧州で高い評価を得ており、2006年までに160万台以上を販売しています。



100万台目のヤリス

自動車事業

金融事業

その他事業

# Asia and Other Regions アジア・その他の地域



カムリ



カローラ



ハイラックス VIGO



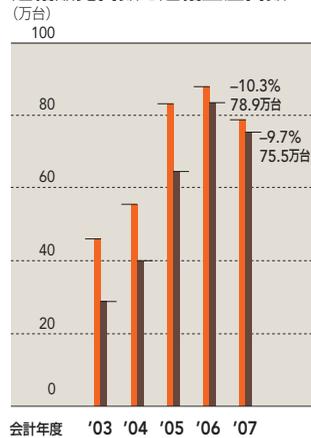
イノバ



タイのバンポー工場

トヨタは、自動車需要の急拡大が続くアジアや中南米などエマージング市場での事業展開を強化し、将来への成長基盤づくりを加速しています。

## アジアにおける 連結販売台数と連結生産台数



注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

## その他地域における 連結販売台数と連結生産台数



注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

## 市場環境

### アジア市場は縮小するも、それ以外の地域は市場規模を拡大

当期のアジア市場は、インドネシアや台湾などの主力市場が、原油高の影響等で落ち込みを見せました。一方、中国市場は引き続き力強い成長を継続し、世界有数の自動車市場へと発展を遂げています。また、中南米やアフリカの各市場の自動車需要も順調に拡大しています。

今後の市場見通しについては、中南米やアフリカ、中近東地域で引き続き市場規模の拡大が続くと思われます。

業績概況

対照的となったアジアとその他地域の販売実績

当期のアジアにおけるトヨタの連結販売台数は、インドネシアや台湾での販売低迷により、前期を約10%下回る約78万台となりました。同様に連結生産台数も前期を約9%下回り約75万台となりました。

その他の地域における連結販売台数は、IMV\*シリーズや「カムリ」の販売が伸びたことにより、129万台に達しました。連結生産台数も、41万台超に拡大しました。

\* Innovative International Multi-purpose Vehicleの略。トヨタでは、アジア、アルゼンチン、南アフリカを軸に調達も含めた最適生産体制を確立し、世界140以上の国や地域へ多目的車の供給を進めている。2007年6月現在、世界9カ国でピックアップトラックやミニバン、SUV（スポーツ・ユーティリティ・ビークル）の生産が行われている。

IMVプロジェクト

タイ新工場の稼働でIMVの世界への供給力が向上

IMVプロジェクト関連では、タイで3番目の工場となるバンポー新工場が完成し、2007年1月からピックアップトラック「ハイラックス」の生産を開始しました。同工場は年間10万台の生産能力を有し、タイ国内のみならず世界90カ国以上の市場向けに同車両を供給していきます。

この他、IMVの中心的な生産拠点であるインドネシア、南アフリカ、アルゼンチンの各工場でも順調に生産を拡大し、世界各国へ完成車を輸出しています。当期のIMVの世界販売台数は、前期比7.3%増の57万台に達しています。

中国戦略

ブランド価値の向上で販売台数の大幅拡大を狙う

急速な市場拡大を続ける中国では、引き続き将来の需給動向を慎重に見極めながら、現地生産能力の増強と、ブランド価値の向上に向けた商品戦略を着実に進めていく方針です。

2006年5月には、広州トヨタで新型「カムリ」の生産が本格的に始まりました。「カムリ」の中国での販売は極めて好調で、当期は9.5万台の販売を記録しました。当期の中国での販売台数\*は、約30万台となっています。また2007年5月からは、天津一汽トヨタで、新型「カローラ」の生産を開始したほか、2008年の年央からは広州トヨタで「ヤリス」の生産も開始する予定です。当社では今後もコアモデルの量産体制を確立しつつ、商品ラインアップの充実と販売・サービス網の整備を同時に進め、販売台数を着実に伸ばしていく計画です。

\* 中国の販売台数は、国産車と日本からの輸出車両の台数です。

中国事業の概要



中国事業：この1年の主な動き

2006年	5月	広州トヨタ、「カムリ」の生産を開始
	6月	四川一汽トヨタ、「ランドクルーザープラド」の生産能力を増強
	12月	広州トヨタ、2008年年央からの「ヤリス」生産を決定
2007年	4月	天津一汽トヨタエンジン、第2工場での生産を開始
	5月	天津一汽トヨタ、第3工場で新型「カローラ」の生産を開始

天津一汽トヨタ第3工場  
新型「カローラ」の生産を開始

第一汽車集团公司とトヨタの生産合弁会社である天津一汽トヨタは、2007年5月より天津市に完成した第3工場、新型「カローラ」の生産を開始しました。第3工場の生産能力は年間20万台で、これにより天津一汽トヨタでは年間47万台の生産体制が整いました。同工場で生産される新型「カローラ」は、一汽トヨタ販売有限会社が中国全土に展開する約260店舗で販売されます。



カローラのラインオフ式

中国における販売台数と生産台数



## 事業概況

自動車事業

金融事業

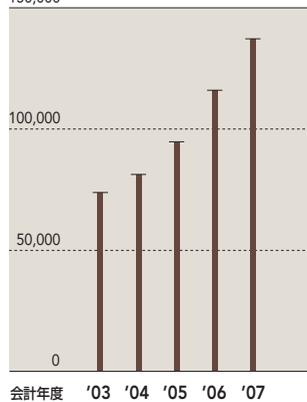
その他事業

トヨタは、自動車事業のグローバルな事業戦略に合わせ、金融事業においても営業地域の拡大と地域特性に応じた需要創造型の自動車販売金融サービスの提供に努めています。



### 金融事業の総資産

(億円)  
150,000



注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

### 業績概況

**好調な自動車販売と需要創造型の金融サービスの提供により  
過去最高の新規契約件数を更新**

当期の金融事業の業績は、売上高1兆3,005億円、営業利益1,585億円と順調に拡大しており、新規契約件数は254万件と過去最高を更新しています。これはトヨタ車、レクサス車の販売好調に加え、地域統括会社、ディストリビューター、販売店との一層の連携により、各国の市場特性に合わせた商品・サービスの開発・提供を推進した成果といえます。

### 地域戦略

**世界31の国と地域で自動車販売金融サービスを提供**

当社の金融事業は、国内外の金融子会社を傘下におくトヨタファイナンシャルサービス株式会社(TFS)を統括会社として、日本を含む世界31の国と地域で約680万人のお客さまに、自動車ローンやリースを中心とした自動車販売金融サービスを提供しています。特に成長著しい新興国での事業に積極的に取り組み、中国では2007年3月期に北京から広州・天津・深圳・上海まで営業地域

を拡大、2008年3月末までには広東省の他地域や江蘇省、浙江省などへも進出を予定しており、トヨタ車マーケットの60%以上をカバーする体制の早期実現に取り組んでいます。また、インドネシアでは開業1年で営業拠点を7拠点から14拠点に拡大しました。今後も、経営資源の配分や地域特性に十分な注意を払いながら、他地域への進出も検討してまいります。

一方、欧米・豪州・日本などの主要市場では、過剰流動性を背景とした銀行等との競争の激化、インターネットの普及によりお客さまが金融情報を容易に入手できるなど、自動車金融を取り巻く環境は大きく変わりつつあります。こうした変化に対応し、長期的な成長を図るためには、お客さまとの関係をより密接にする必要があると考え、「Customer for Life」プロジェクトを推進しております。その一環として、日本や米国等でクレジットカードを発行しています。

なおトヨタファイナンス(株)の発行する「TS CUBIC CARD」においては、トヨタ販売店を中心とした会員獲得活動に加え、提携カードの拡大等により、有効会員数は600万人を超えました。また、2006年4月からは、少額決済市

場においてQUICPay\*サービスを開始しました。加盟店の開拓と会員獲得に鋭意取り組んでおり、QUICPayの会員数はこの1年間で100万人を超えました。

\*QUICPay(クイックペイ):電子マネーのひとつで、事前の入金が必要なポストペイ(後払い)型の支払いサービス

**事業戦略**

**顧客基盤の拡大と長期的利益成長の実現に向けて**

TFSグループは、昨年に続き、「Growth, Efficiency, Change」をスローガンに「カスタマー・ファーストの徹底」「新興国への事業展開」「利益成長のための新たな取り組み」「ローコスト・ビジネスモデルへの転換」などに着実に取り組んできました。

中核である販売金融事業においては、世界各地域の販売統括会社・ディスプレイ・販売店との連携を強化するとともに、お客さまにイージーペイメントを訴求する残価設定型商品や若者向け長期ローンに加え、保険やメンテナンスをセットにしたパッケージ型ローン、地域特性や顧客ニーズに対応した商品として、米国での「タン德拉向けリース」、欧州での「オーリス・キーフォーキー」を提供しています。日本

においても、「レクサス・オーナーズ・リース」\*や「らくちんカローラクレジット」\*\*など需要創造型の金融サービス提供に取り組みました。また、中古車やフリート金融への取り組みも強化するなど、顧客基盤の拡大や長期的な視点でのトヨタ車販売のサポートに取り組んでいます。

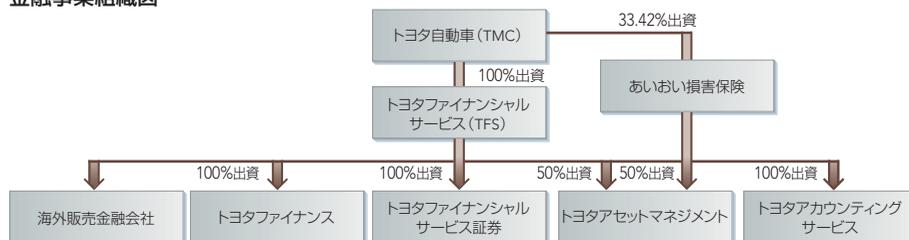
\*レクサス・オーナーズ・リース:レクサス車ならではの車両下取り予定価格の設定により月々の支払い負担額を軽くするリースプラン

\*\*らくちんカローラクレジット:3年後、5年後の車両下取り予定価格の設定により月々の支払い負担額を軽くする支払いプラン

**トヨタの金融事業の概要**  
(2007年3月末時点)

総資産	13兆7,354億円
売上高	1兆3,005億円
営業利益	1,585億円
格付け	AAA/Aaa
展開地域	世界31の国と地域
市場カバー率	約90%
顧客数	約1,290万人
従業員数	約8千人

**金融事業組織図**



## 事業概況

自動車事業

金融事業

その他事業

トヨタは自動車事業で培った技術やノウハウを活用し、その周辺領域をはじめ、ITS・情報通信関連、住宅、マリン、環境等の各事業を積極的に推進しています。

### ITS関連事業

トヨタは、持続可能なモビリティ社会の実現を目指し、「安全」「環境」「快適」の3つの領域で、ITS (Intelligent Transport Systems : 高度道路交通システム) の実用化に向けた商品やシステムの開発に注力しています。

(詳細は、<http://www.toyota.co.jp/jp/tech/its/index.html>をご覧ください)

### 情報通信事業

トヨタは、クルマの利便性や快適性を一層高めるには、クルマと通信をより密に融合することが不可欠と考えています。現在、携帯電話、国内・国際通信(固定電話、インターネット)をカバーするKDDIを主たるパートナーに、携帯電話を中心とする通信関連商品やサービスの企画・商品化に取り組んでいます。併せて同社の携帯電話を中心とした販売代理店事業も進めています。

### e-TOYOTA事業

トヨタは、1998年にインターネットを使った情報提供サービス「GAZOO(ガズー)」を立ち上げました。現在では750万人の会員を対象に、新車や中古車、関連サービスの多彩な情報を提供しています。また、車載端末向け情報サービス「G-BOOK」によりテレマティクス分野に事業を拡大。「G-BOOK ALPHA」、レクサス向け「G-Link」、2007年5月にはより進化した「G-BOOK mX」を発売し、サービスを充実させました。一方海外では、タイ、豪州、中国で、お客さまとの長期的な信頼関係の構築に向け、最先端のCRM (Customer Relationship Management) ネットワークシステム「e-CRB」(evolutionally Customer Relationship Building) を導入しています。

(詳細は、[http://www.toyota.co.jp/jp/more\\_than\\_cars/gazoo/index.html](http://www.toyota.co.jp/jp/more_than_cars/gazoo/index.html)をご覧ください)

### 住宅事業

トヨタは、時代のニーズに応えた高品質な商品の開発・提供で、住宅事業の拡大に努めています。当期も、防犯性能や、耐震性、快適性、耐久性に優れた新商品を投入し、住宅販売戸数は前期比5.1%増の5,807戸を記録しました。

(詳細は[http://www.toyota.co.jp/jp/more\\_than\\_cars/housing/index.html](http://www.toyota.co.jp/jp/more_than_cars/housing/index.html)をご覧ください)



### マリン事業

当社は自動車で培った先進技術・エンジン技術を生かし、モーターボートおよびエンジンを製造・販売しています。当期も、各種プレジャーボートの拡販に取り組みました。

(詳細は、[http://www.toyota.co.jp/jp/more\\_than\\_cars/marine/index.html](http://www.toyota.co.jp/jp/more_than_cars/marine/index.html)をご覧ください)

### バイオ・緑化事業

トヨタは資源循環型社会の構築に貢献するため、バイオ・緑化事業に積極的に取り組んでいます。豪州や中国での植林事業、インドネシアでのサツマイモ栽培および加工事業、日本では花卉事業・屋上緑化事業等を展開しています。さらに、バイオプラスチックについては、当社広瀬工場内に実証プラントを建設し、2005年5月から稼働を始めています。また、畜産農家向けに、効率的で悪臭低減など環境負荷の少ない「堆肥化促進剤(resQ45)」を(株)メニコンと共同開発し、2006年7月から販売を開始しました。

(詳細は、[http://www.toyota.co.jp/jp/more\\_than\\_cars/bio/index.html](http://www.toyota.co.jp/jp/more_than_cars/bio/index.html)をご覧ください)

## 経営&会社情報

### 目次

---

48 企業理念

---

50 コーポレート・ガバナンス

---

54 役員一覧

---

56 環境・社会への取り組み

---

58 研究開発および知的財産

---

61 研究開発拠点

---

62 事業等のリスク

---

64 トヨタの歩み

---

65 国内生産拠点

---

66 海外生産会社

---

68 モータースポーツ活動

---

トヨタは創業以来、時代をリードする製品とサービスの提供に努めることによって、社会の発展に貢献してきました。その基本は「トヨタ基本理念」とその解説書の「社会・地球の持続可能な発展への貢献」にあります。

### ■ トヨタ基本理念

「トヨタ基本理念」(1992年制定、1997年改正)は、創業以来確立されたトヨタ独自の経営上の考え方・価値観・手法を踏まえ、「どのような会社でありたいか」をまとめたものです。その内容を理解・共有し、企業活動を通し、社会に貢献することを目指しています。

- [ 1. ] 内外の法およびその精神を遵守し、オープンでフェアな企業活動を通じて、国際社会から信頼される企業市民をめざす
- [ 2. ] 各国、各地域の文化、慣習を尊重し、地域に根ざした企業活動を通じて、経済・社会の発展に貢献する
- [ 3. ] クリーンで安全な商品の提供を使命とし、あらゆる企業活動を通じて、住みよい地球と豊かな社会づくりに取り組む
- [ 4. ] 様々な分野での最先端技術の研究と開発に努め、世界中のお客様のご要望にお応えする魅力あふれる商品・サービスを提供する
- [ 5. ] 労使相互信頼・責任を基本に、個人の創造力とチームワークの強みを最大限に高める企業風土をつくる
- [ 6. ] グローバルで革新的な経営により、社会との調和ある成長をめざす
- [ 7. ] 開かれた取引関係を基本に、互いに研究と創造に努め、長期安定的な成長と共存共栄を実現する

### ■ 社会・地球の持続可能な発展への貢献

「トヨタ基本理念」の解説書として、2005年1月に「社会・地球の持続可能な発展への貢献」を策定、すべてのステークホルダーを重視し、社会・地球の持続可能な発展に対してどう貢献するのかを明記しました。

[ 序文 ]

- 私たち(トヨタ自動車株式会社およびその子会社)は、「トヨタ基本理念」に基づき、グローバル企業として、社会・地球の調和のとれた持続可能な発展に率先して貢献します。
- 私たちは、国内外・国際的な法令並びにそれらの精神を遵守し、誠意を尽くし誠実な事業活動を行います。
- 私たちは、持続可能な発展のために、以下のとおり全てのステークホルダーを重視した経営を行い、オープンで公正なコミュニケーションを通じて、ステークホルダーとの健全な関係の維持・発展に努めます。

お客様

- 私たちは、「お客様第一主義」という信念に基づき、世界中の人々の生活を豊かにするために、お客様の様々な期待に応える革新的・安全かつ卓越した高品質な製品とサービスを開発・提供します。(基本理念3,4)
- 私たちは各国の法およびその精神を遵守し、お客様の個人情報保護の徹底に努めます。(基本理念1)

<p style="text-align: center;">従業員</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 私たちは、「事業活動の成功は従業員一人一人の創造力と優れたチームワークによってこそ達成される」との信念のもと、従業員を尊重し、個々人の成長を支援します。(基本理念5)</li> <li>● 私たちは、均等な雇用機会を提供するとともに、従業員の多様性・一体感の確保に努力します。また、従業員に対する差別を行いません。(基本理念5)</li> <li>● 私たちは、全従業員に対し公正な労働条件を提供し、安全かつ健康的な労働環境を維持・向上するよう努めます。(基本理念5)</li> <li>● 私たちは、事業活動に関わる全ての人々の人権を尊重し、いかなる形であれ強制労働・児童労働は行いません。(基本理念5)</li> <li>● 私たちは、従業員との誠実な対話と協議を通じ、「相互信頼・相互責任」の価値観を構築し共に分かち合います。そして、従業員と会社がお互いに繁栄するよう共に努力します。(基本理念5)</li> <li>● 私たちは、経営トップの率先垂範のもと、倫理的な行動を促す企業文化を育て、それを実践していきます。(基本理念1,5)</li> </ul>
<p style="text-align: center;">取引先</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 私たちは、サプライヤー・販売店などの取引先を尊重し、長期的な視野に立って相互信頼に基づく共存共栄の実現に取り組みます。(基本理念7)</li> <li>● 私たちは、取引先の決定にあたっては、全ての候補に対しその国籍または規模に関わらず門戸を開き、その総合的な強みに基づき判断します。(基本理念7)</li> <li>● 私たちは、各国の競争法の規定と精神を遵守し、公正かつ自由な取引を維持します。(基本理念1,7)</li> </ul>
<p style="text-align: center;">株 主</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 私たちは、株主の利益のために、長期安定的な成長を通じ企業価値の向上を目指します。(基本理念6)</li> <li>● 私たちは、株主および投資家に対して、事業・財務状況と成果の適時かつ適正な開示を行います。(基本理念1, 6)</li> </ul>
<p>地域社会・グローバル社会</p> <p style="text-align: center;">－ 環 境 －</p> <p style="text-align: center;">－ 社 会 －</p> <p style="text-align: center;">－ 社会貢献 －</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 私たちは、あらゆる事業活動を通じ環境保全に努め、環境と経済を両立する技術の開発と普及に取り組むとともに、社会の幅広い層との連携を図り、環境との調和ある成長を目指します。(基本理念3)</li> <li>● 私たちは、各国の文化・慣習・歴史および法令を尊重し、「人間性尊重」の経営を実践します。(基本理念2)</li> <li>● 私たちは、社会が求めるサステナブル・モビリティの実現に向けて、安全でクリーンかつ社会のニーズを満たす優れた技術を常に追求し、製品の開発を行います。(基本理念3, 4)</li> <li>● 私たちは政府や取引先による贈収賄を許さず、行政府諸機関と誠実かつ公正な関係を維持します。(基本理念1)</li> <li>● 私たちは、事業活動を行うあらゆる地域において、独自にまたはパートナーと協力して、コミュニティの成長と豊かな社会づくりを目指し、社会貢献活動を積極的に推進します。(基本理念2)</li> </ul>

## コーポレート・ガバナンス

### コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方

当社は、長期安定的な企業価値の向上を経営の最重要課題としています。また、内外の法およびその精神を遵守し、オープンでフェアな企業活動を通じて、国際社会から信頼される企業市民となることを経営の基本理念にしています。そしてその実現のためには、株主の皆さまやお客さまをはじめ、取引先、地域社会、従業員等の各ステークホルダーと良好な関係を築き、お客さまに満足していただける商品を提供することにより長期安定的な成長を遂げていくことが重要と考えています。この考え方は、経営の基本方針である「トヨタ基本理念」にも記されており、また2005年1月には、これをより具体的に明記した「社会・地球の持続可能な発展への貢献」を「トヨタ基本理念」の解説書として策定し、公表、展開しています。このような中で、グローバル企業としての競争力を一層強化していくために、さまざまな施策を講じて、コーポレート・ガバナンスの充実を図っています。

具体的な施策としては、グローバルな戦略展開の迅速な意思決定およびオペレーションのスピードアップを期し、独自の経営制度を導入しています。また、社会的責任を果たしつつ経営の透明性を高めていくために、従来から社内に各種の協議会や委員会等を設置し、さまざまなステークホルダーの観点から経営や企業行動のあり方について審議、モニタリングを実施しています。

しかしながら、どのようなガバナンスの仕組みや体制を構築しても、最終的にはそれを運用する人の意識が低ければ、決して有効に機能することはありません。当社には、事実即判断する「現地現物主義」や、問題を直ちに顕在化・共有化する「見える化」といった、問題解決と再発防止を優先する独自の企業風土があります。つまり、「品質は工程で造り込む」という考え方のもと、日々の業務から、その業務の質を向上させていくことが、ガバナンスの強化に繋がっていると言えます。こうしたチェック&バランス機能を経営陣と従業員が共有することにより、高い倫理観に基づいた意思決定と業務の執行に努めています。

### トヨタの経営制度

現行の経営制度は、2003年に導入されたものです。それ以前との主な違いは、取締役数を減らすとともに、取締役ではない「常務役員」を新設したことです。現行制度では、全社のさまざまな機能のオペレーションに関して、取締役である「専務」が最高責任者の役割を担い、「常務役員」が実務を遂行するという仕組みになっています。「専務」を経営に特化させるのではなく、当社の強みである「現場重視」の考え方の中で、経営と現場の繋ぎ役と位置付けていることが、大きな特徴です。この結果として、現場意見の全社経営戦略への反映や、経営意思決定事項のオペレーションへの迅速な展開を通じて、現場に直結した意思決定をすることが可能になっています。

また、取締役報酬の会社業績さらには株主利益との連動性を一層高め、任期毎の職務や成果を反映した透明性の高い報酬体系とするため、当社は経営改革の一環として、2006年6月の定時株主総会終結の時をもって、取締役の退職慰労金制度を廃止しました。

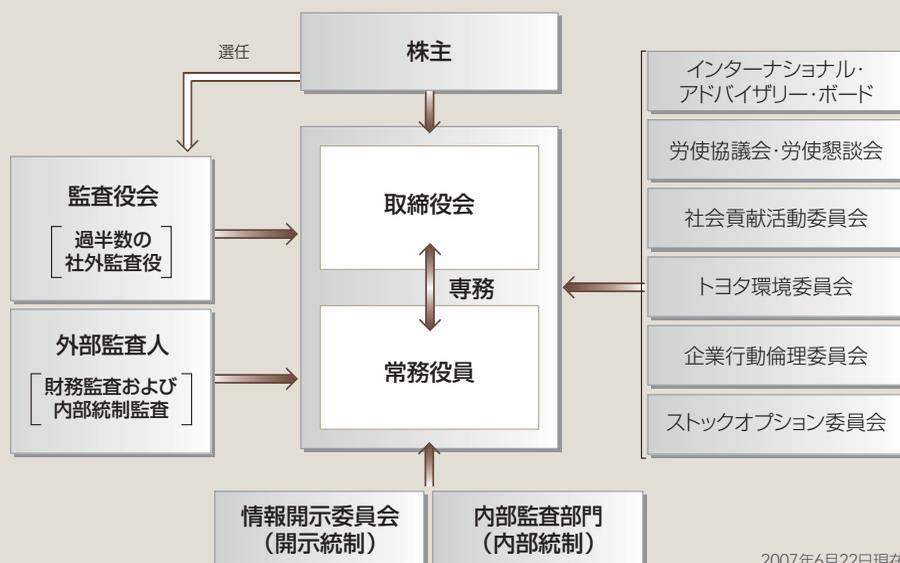
経営を監視する仕組みとしては、当社は日本の会社法に基づく監査役制度を採用しています。監査役7名中4名を社外監査役とすることで、企業行動の透明性を一層高めています。各監査役は、監査役会で定めた監査の方針および実施計画に従って監査活動を実施し、コーポレート・ガバナンスの一翼を担っています。(2007年6月22日現在)

### 適切な経営を確保する仕組み

トヨタでは適切な経営を確保する仕組みとして、1996年から、政治、経済、環境、ビジネスなどさまざまな分野における海外の有識者10名前後で構成するインターナショナル・アドバイザー・ボード(IAB)を毎年開催しています。ここではさまざまな経営課題について、グローバルな視点からアドバイスをいただいております。その他当社では、社内に「労使協議会・労使懇談会」「社会貢献活動委員会」「トヨタ環境委員会」「ストックオプション委員会」等各種の協議会・委員会を設置し、さまざまなステークホルダーの観点から経営や企業行動のあり方について審議、モニタリングを実施しています。

## トヨタのコーポレート・ガバナンス

現場重視+多方面からのモニタリング



### アカウンタビリティ(説明責任)

当社は、企業情報や財務情報の適正開示は、コーポレート・ガバナンスの重要課題のひとつと認識し、株主や投資家の皆さまへの説明責任の充実に努めています。

財務情報については、四半期ごとの決算情報開示に加え、2004年3月期より連結財務諸表を米国基準に統一し、財務諸表の適時性、透明性、分かりやすさを向上させました。また、2006年3月期決算より、次期の連結業績見通しを開示しております。さらに、米国企業改革法の制定を受け、全社的な活動として「情報開示委員会」を設置し、当社の開示すべき重要情報の正確性・公正性および適時性の確保に努めています。

### コンプライアンス(法令遵守)

トヨタでは、企業倫理の確立およびコンプライアンスの徹底のため、副社長以上の取締役および監査役の代表で構成される「企業行動倫理委員会」を設置しており、企業倫理、コンプライアンスおよびリスク管理に関する重要課題ならびにその対応について審議しています。

従業員に対しては、社外弁護士を受付窓口とした「企業倫理相談窓口」を設けるとともに、社内各部署においてコンプライアンスリスクを再点検し、その対策の実施と定着化を進めています。今後とも「トヨタ基本理念」や、社員の心構え・行動指針である「トヨタ行動指針」の一層の浸透を図るとともに、各階層・各機能における教育や研修を通じて、企業倫理の徹底に努めていきたいと考えています。

また、内部監査に関しては、経営者および直轄の独立した専任組織が体制面の充実を図り、財務報告に関わる内部統制の有効性を2007年3月期より適用された米国企業改革法404条に従い、評価しています。内部監査に、監査役による監査、外部監査人による会計監査を加えた3つの監査機能は、財務報告に対する信頼性向上のため、定期的、あるいは必要に応じて随時会合を開き、それぞれの監査計画と結果について情報共有、意思疎通を図りながら、効率的で実効性のある監査を実施しています。

## 社会的責任

企業が国際社会の中で長期にわたって安定成長を持続していくためには、社会や人びとから尊敬され信頼される存在にならなければなりません。それには、事業活動によって経済の発展に貢献するだけでなく、良き企業市民として社会との調和ある成長を果たしていく必要があります。トヨタでは、こうした側面からも経営や企業行動のあり方のチェックを目的とする機能として、社内に「社会貢献活動委員会」や「トヨタ環境委員会」などを設置しています。

## 内部統制に関する基本的な考え方およびその整備状況

当社は、「トヨタ基本理念」および「トヨタ行動指針」に基づき、子会社を含めて健全な企業風土を醸成しています。実際の業務執行の場においては、業務執行プロセスの中に問題発見と改善の仕組みを組み込むとともに、それを実践する人材の育成に不断の努力を払っています。

以上の認識を基盤とし、内部統制の整備に関しては以下の基本方針に従い取り組んでいます。

[1] 取締役の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

- ① 倫理規程、取締役に必要な法知識をまとめた解説書等を用い、新任役員研修等の場において、取締役が法令及び定款に則って行動するよう徹底します。
- ② 職務執行にあたっては、取締役会及び組織横断的な各種会議体で、総合的に検討したうえで意思決定を行います。また、これらの会議体への付議事項を定めた規定に基づき、適切に付議します。
- ③ 企業倫理、コンプライアンス及びリスク管理に関する重要課題と対応について企業行動倫理委員会等で適切に審議します。また、組織横断的な各種会議体で各機能におけるリスクの把握及び対応の方針と体制について審議し、決定します。

[2] 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

取締役の職務の執行に係る情報は、関係規程並びに法令に基づき、各担当部署に適切に保存及び管理させます。

[3] 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

- ① 予算制度等により資金を適切に管理するとともに、稟議制度等により所定の権限及び責任に基づいて業務及び予算の執行を行います。重要案件については、取締役会や各種会議体への付議基準を定めた規定に基づき、適切に付議します。
- ② 資金の流れや管理の体制を文書化する等、適正な財務報告の確保に取り組む他、情報開示委員会を通じて適時適正な情報開示を確保します。
- ③ 安全、品質、環境等のリスク並びにコンプライアンスについて、各担当部署が、必要に応じ、規則を制定し、或いはマニュアルを作成し配布すること等により管理します。
- ④ 災害等の発生に備えて、マニュアルの整備や訓練を行う他、必要に応じて、リスク分散措置及び保険付保等を行います。

[4] 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

- ① 中長期の経営方針及び年度毎の会社方針を基に、組織の各段階で方針を具体化し、一貫した方針管理を行います。
- ② 本部統括取締役が、経営と執行のつなぎ役として経営方針に基づいて常務役員を指揮監督するとともに、常務役員に各部門における執行の権限を与えて機動的な意思決定を行います。
- ③ 随時、外部の有識者をはじめとした様々なステークホルダーの意見を聞く機会を設け、経営や企業行動のあり方に反映させます。

- [5] 使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制
- ① 各組織の業務分掌を明確化するとともに、継続的な改善を図る土壌を維持します。
  - ② 法令遵守及びリスク管理の仕組みを不断に見直し、実効性を確保します。そのため、各部署が点検し、企業行動倫理委員会等に報告する等の確認を実施します。
  - ③ コンプライアンスに関わる問題及び疑問点に関しては、企業倫理相談窓口等を通じて、法令遵守並びに企業倫理に関する情報の早期把握及び解決を図ります。
- [6] 株式会社並びにその親会社及び子会社から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制
- ① グループ共通の行動憲章として、トヨタ基本理念やトヨタ行動指針を子会社に展開し、グループの健全な内部統制環境の醸成を図ります。人的交流を通じてトヨタ基本理念やトヨタ行動指針の浸透も図ります。
  - ② 子会社の財務及び経営を管理する部署と事業活動を管理する部署の役割を明確化し、子会社の多面的な管理を図ります。これらの部署は、子会社との定期及び随時の情報交換を通じて子会社の業務の適正性と適法性を確認します。
- [7] 監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する体制
- 監査役室を設置し、専任の使用人を数名置きます。
- [8] 前号の使用人の取締役からの独立性に関する事項
- 監査役室員の人事については、事前に監査役会又は監査役会の定める常勤監査役の同意を得ます。
- [9] 取締役及び使用人が監査役に報告をするための体制その他の監査役への報告に関する体制
- ① 取締役は、主な業務執行について担当部署を通じて適宜適切に監査役に報告する他、会社に著しい損害を及ぼす恐れのある事実を発見した時は直ちに監査役に報告します。
  - ② 取締役、常務役員及び使用人は、監査役の求めに応じ、定期的に、また随時監査役に事業の報告をします。
- [10] その他監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制
- 主要な役員会議体には監査役の出席を得るとともに、監査役による重要書類の閲覧、会計監査人との定期的及び随時の情報交換の機会、必要に応じた外部人材の直接任用等を確保します。

トヨタとニューヨーク証券取引所に上場している米国企業のコーポレート・ガバナンス慣行の重要な相違点につきましては、米国証券取引委員会に提出された年次報告書(フォーム20-F)をご参照ください。なお、フォーム20-Fにつきましては、弊社ホームページに掲載されております (<http://www.toyota.co.jp/jp/ir/library/sec/index.html>)。

# 役員一覧

2007年6月22日現在

## [ 代表取締役 ]

### 取締役会長



張 富士夫

### 取締役副会長



中川 勝弘

### 取締役社長



渡辺 捷昭

### 取締役副社長 (主たる業務分野を記載)



浦西 徳一

グローバル営業企画、  
海外関係(米州、欧州・アフリカ、中国、  
豪亜中近東)



岡本 一雄

技術(技術統括、技術管理、デザイン、  
商品開発、車両技術、モータースポーツ)



笹津 恭士

事業開発、調達、住宅事業



木下 光男

経営企画・調査、渉外広報、グローバル監査、  
総務人事、経理、情報システム、CSR・環境



内山田 竹志

生産、TQM



瀧本 正民

品質保証、技術(パワートレイン、FP)、  
FC開発



豊田 章男

商品企画、情報事業、グローバル営業企画、  
国内営業、カスタマーサービス、品質保証

[ 取締役および監査役 ]

専務取締役 (本部長または副本部長となっている本部、常勤の海外事業体を記載)



**布野 幸利**  
米州本部  
米国トヨタ自動車販売 (株)



**井川 正治**  
生産技術本部  
FC開発本部



**小澤 哲**  
総務・人事本部



**鈴木 武**  
事業開発本部  
経理本部



**伊奈 功一**  
生産企画本部  
製造本部



**James E. Press**  
トヨタモーターノースアメリカ(株)



**新美 篤志**  
調達本部



**吉田 健**  
商品開発本部

取締役名誉会長



**豊田 章一郎**



**高田 坦史**  
グローバル営業企画本部



**小吹 信三**  
パワートレーン本部

取締役相談役



**奥田 碩**



**立花 貞司**  
渉外・広報本部  
住宅事業本部



**佐々木 昭**  
中国本部  
豊田汽車(中国)投資有限公司



**佐々木 眞一**  
品質保証本部



**川上 博**  
カスタマーサービス本部

常勤監査役

天野 吉和  
山口 千秋  
中津川 昌樹

監査役

茅 陽一  
森下 洋一  
岡田 明重  
松尾 邦弘



**岡部 聰**  
豪亜中近東本部



**荒島 正**  
欧州・アフリカ本部  
トヨタモーターヨーロッパ(株)



**一丸 陽一郎**  
国内営業本部



**古橋 衛**  
渉外・広報本部

注) 監査役 茅陽一、監査役 森下洋一、監査役 岡田明重、監査役 松尾邦弘は、会社法第2条第16号に定める社外監査役である。

# 環境・社会への取り組み

## [ 環境 ]

### エネルギー／温暖化

開発設計と生産・物流の両側面からCO<sub>2</sub>低減の取り組みを進めるとともに、交通流改善や植林など総合的な取り組みを推進。

- ・ハイブリッド車累計販売台数100万台突破(2007年5月末)
- ・固定発生源からのCO<sub>2</sub>排出量の目標を達成
- ・モーダルシフトの本格利用、総走行距離の低減等により、物流分野におけるCO<sub>2</sub>排出量の目標を達成

### 資源循環

資源生産性を念頭に、資源有効利用の推進、水使用量の低減、リサイクル設計の取り組みを推進。

- ・社外排出物低減を目標化
- ・国内外自動車リサイクル法に対応し、フロン類、エアバッグ類、ASR\*のリサイクル等の着実な実施
- ・ASRリサイクル技術の一層の高度化に向け、ASR中樹脂の分別技術等の実証実験を開始

\* ASR: 自動車シュレッダーダスト

### 環境負荷物質

「車両に対し確実な対応」を基本方針に、製品、生産の両面から全社システムでの管理やグローバルな活動を展開。

- ・環境負荷4物質全廃車(レクサスLS460、カローラ)を導入
- ・PRTR\*対象物質排出量の目標を達成

\* PRTR: 環境汚染物質排出・移動登録

### 大気環境

排出ガス低減とVOC\*排出量低減を取組項目に挙げ、製品は低エミッション技術の開発、各国の状況に応じた低排出ガス車を導入。また、生産は塗料の水性化を推進。

- ・超一低排出ガスレベル(平成17年基準排出ガス50%および75%低減レベル)の適合車を97.7%に拡大
- ・水性塗料導入を全工場で完了し、全ボディ塗装ラインのVOC排出量の平均値は27g/m<sup>2</sup>

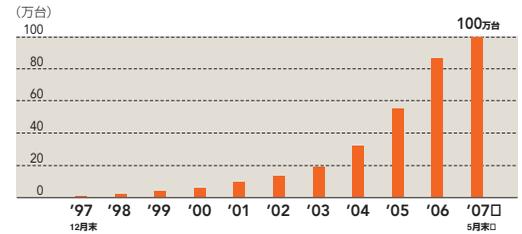
\* VOC: 揮発性有機化合物

### 環境経営

第4次「トヨタ環境取組プラン」初年度に当たり、プランに沿って着実に取り組みを始め、確実に進捗。

- ・2007年3月、中国環境委員会がスタートし、5地域環境委員会体制に
- ・エコ・ファクトリー活動継続
- ・第1回グローバル環境表彰実施

ハイブリッド車累計販売台数(全世界)



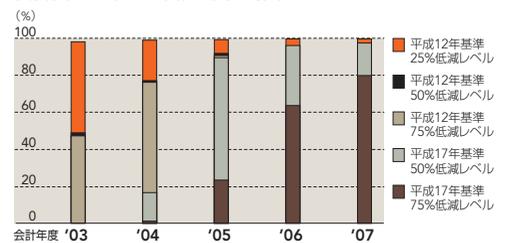
特定3物質の再資源化等の実績(2007年3月期)

	実績		実績
ASR引取台数	957千台	払い渡しを受けた預託金	8,092百万円
エアバッグ引取台数	186千台		
フロン引取台数	713千台	再資源化等に要した費用	8,434百万円
再資源化率	ASR 66%		
	エアバッグ 94%	収支	△342百万円



カローラアクシオ

低排出ガス車生産台数比率の推移



注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

グローバルな環境経営の推進体制



## [ 社会 ]

### お客様とのかかわり

モノづくりの原点である「改善活動」を基本に、開発、調達・生産、販売に至るオールトヨタの取り組みの中でお客様満足度向上を追求。

- 「お客様第一主義」の原点である品質追求のため、オールトヨタ「CF活動」推進継続
- トヨタユニバーサルデザインの一つとして「ポルテフレンドマチック車 ウェルドライブ」発売

### 従業員とのかかわり

「労使相互信頼・長期安定」「コミュニケーション」を基盤に、従業員一人ひとりが職場力向上に向けた取り組みを推進。

- 職場コミュニケーションの円滑さを点検する「8万人職場コミュニケーション総点検活動」を実施
- R&Dラーニングセンターの開設
- BRキャリア・ライフデザイン室を新設し、女性の自立的なキャリア形成と能力を活かせる職場づくりを促進

### ビジネスパートナーとのかかわり

取引先をビジネスパートナーとして尊重し、強い連携のもと、国際社会の持続可能な発展に貢献できるビジネスを展開。

- CSRを議題に含む「グローバル仕入先総会」開催
- 全国の販売店経営者を対象に弁護士による講演会を含む「CSR説明会」を開催

### 地域社会・グローバル社会（安全への取り組み）

人を中心に、より安全なクルマを開発し、社会との協調を図る「安全基本理念」のもと総合的なアプローチを推進。

- 先進の予防安全およびプリクラッシュセーフティ技術をLS460、カローラアクシオに採用
- 国土交通省の「歩行者頭部保護性能試験」でエスティマがレベル5（最高位）獲得

### 地域社会・グローバル社会（社会貢献）

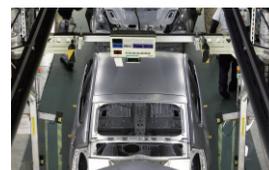
「社会から信頼される良きグローバル企業市民」を目指し、豊かな社会づくりとその持続的発展のため国内外で社会貢献活動を推進。

- NPOとともに6年計画で2,500haの植林を完了。北京近郊の砂漠化防止に貢献。
- 「トヨタ技術会」のメンバーが講師を務める「小学生向け科学工作教室」を全国各地の科学館・博物館で開催

### 地域社会・グローバル社会（コミュニケーション）

多くの文化施設を基点に、ビジョン、企業活動を広く紹介。「トヨタグローバルサイト」をリニューアルし、情報発信を充実。

- 「トヨタのCSR・環境」をテーマに、第6回トヨタ・ステークホルダー・ダイアログ実施



プリウスラインのインライン計測センサーゲート



設計者の役割、責任を再確認する「設計者の心得」講座



「グローバル仕入先総会」におけるサプライヤー表彰

#### アダプティブクルーズコントロール



「空力ボディ」レクチャーで空気抵抗について学ぶ子どもたち



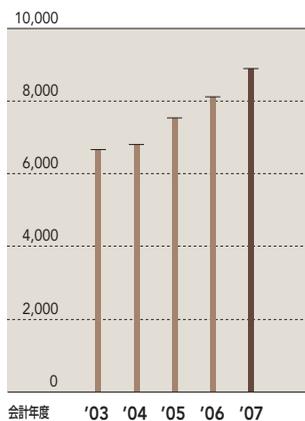
第6回トヨタ・ステークホルダー・ダイアログ

## 研究開発および知的財産

当社は、世界のお客さまに高品質・低コストの魅力ある商品を提供するため、積極的な研究開発活動を推進しています。また研究開発活動から生み出される知的財産については、重要な経営資源と認識し、企業価値の最大化に寄与するよう保護・活用しています。

### 研究開発費

(億円)



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

### 研究開発方針

当社の研究開発における基本理念は、第一に「クリーンで安全な商品の提供を使命とし、あらゆる企業活動を通じて、住みよい地球と豊かな社会づくりに取り組む」、第二に「様々な分野での最先端技術の研究と開発に努め、世界中のお客様のご要望にお応えする魅力あふれる商品・サービスを提供する」です。こうした理念を実現し、また技術力の向上によって高品質で魅力ある商品づくりを行うために、当社は毎年積極的な研究開発活動を展開しています。

当連結会計年度における研究開発費は、前期比9.6%増の8,907億円となり、売上高に占める割合は3.7%になりました。近年、当社の研究開発投資は高水準にあります。これは新型車の投入や、環境技術、安全技術などに関する先行・先端技術開発を積極化していることによります。今後も、グローバル規模の技術開発競争が激化する中、技術面や商品面で当社が競争優位を維持していくために、高水準の研究開発投資を継続していく方針です。

一方、研究開発活動を効率的に推進するための方策として、基礎研究、先端研究、先行開発、製品開発など各研究開発フェーズ相互の連携・融合を促進しています。特に、エネルギー・環境、情報・通信、材料など、長期にわたる基礎研究分野については、外部の意見も参考に定期的な評価や見直しを図るなどし、研究費の適正なコントロールを図っています。さらに、製品開発や先行・先端技術開発については、プロジェクト別に投資基準を明確化し、効率的な開発投資に努めています。

**基礎研究：** 開発の方向性を探るフェーズ。  
クルマの基本に関わる基礎技術の研究。

**先行技術開発：** コンポーネント、システムなどの技術的ブレークスルーを必要とするフェーズ。  
他社に先駆けた高度で最新のコンポーネントやシステムの開発。

**製品開発：** 新型車両の開発を中心に担当するフェーズ。  
新型車両の開発と既存車両の改良など。

## 各地の研究開発拠点



トヨタテクニカルセンター  
(愛知県豊田市)



トヨタモーターエンジニアリング &  
マニュファクチャリングノースアメ  
リカ(株)  
(米国ミシガン州)



トヨタモーターヨーロッパ R&D/  
マニュファクチャリング  
(ベルギー ブラッセル)

## 研究開発体制

日本では、トヨタ、(株)豊田中央研究所を中心に研究開発活動を推進し、ダイハツ工業(株)、日野自動車(株)、トヨタ車体(株)、関東自動車工業(株)などの関係各社もトヨタの研究開発とも密接に連携しながら製品開発を進めています。さらに、海外各地域の顧客ニーズに的確に応えたクルマづくりのために、テクニカルセンターを北米、欧州、アジア・オセアニアの各地域に設置しています。これらの拠点に加えて、デザインやモータースポーツの領域においても研究開発拠点を各地に整備するなど、グローバルな研究開発体制を構築しています。

なお当社では2006年11月に、いすゞ自動車と業務提携することで合意しました。これは環境対応技術として重要なディーゼルエンジンについて、相互の経営・技術資源を有効に活用し、次世代小型系エンジンの先行共同開発を目指すものです。

注：詳細は、61ページの研究開発拠点をご参照ください。

## 研究開発活動

当社は、環境負荷や交通事故等クルマが持つネガティブな面の最小化と、走りの楽しさや快適性・利便性などクルマが持つポジティブな面を最大化することを商品・技術開発の基本ビジョンとしています。ときに二律背反するこの2つのテーマを、同時に高いレベルで実現していくことで、クルマ社会の新しい未来を切り開いていきたいと考えています。

安全技術開発については、予防安全・衝突安全の両面から、さらにはこれらをつなぐプリクラッシュセーフティの領域にて、引き続き積極的な取り組みを図っています。当社は、近年「統合安全コンセプト」に基づく技術開発に注力しています。これは、すべての運転ステージで安全性を確保するため、それぞれのステージで個別に制御していた安全システムを相互にリンクさせるというものです。「VDIM (Vehicle Dynamics Integrated Management)」にステアリング制御機能や車両姿勢制御機能を追加して進化させるとともに、カメラやレーダーによる認知・判断機能にて実現した「PCS (Pre-Crash Safety System)」を統合的にマネジメントすることで事故回避性能を高めたのはその一例です。このように当社は、クルマの安全性能を今後とも大きく進化させたいと考えています。

環境技術開発については、自動車の持つ利便性を高めながら地球環境保全にも貢献できる、サステイナブル・モビリティ\*の実現に向けた取り組みを強化しています。中でも自動車の環境性能向上の根幹となるパワートレインの技術開発では、「CO<sub>2</sub>削減に向けた燃費の向上」「大気汚染防止に寄与する排出ガスのクリーン化」「エネルギー多様化への対応」という3つの観点を重視しています。

\* サステイナブル・モビリティ：持続可能な移動社会。WBCSD(持続可能な発展のための世界経済人会議)の定義によると、現在や将来における他の人間や生態系の基本的価値を犠牲にすることなく、自由に移動し、目的地へ到達し、連絡をとり、交易をし、関係を樹立するための社会の必要性を満たす能力。

エネルギー多様化への対応については、その動向に合わせて、必要な国や地域に、必要な時期に、必要なクルマを提供するという「適時、適地、適車」の考え方で対応しています。当社が注力するハイブリッド技術は、あらゆるパワートレーンに適用することができる“環境対応のコア技術”であり、次世代システムの開発を現在積極的に進めています。

### 知的財産の考え方

当社は、他に先んじた研究開発に挑戦し続けることで商品力と技術力を高め、競争力の源泉としてきました。そうした研究開発によって生み出された製品の根幹には、必ず発明やノウハウなどの知的財産が存在し、当社の重要な経営資源となっています。そしてこの知的財産を適切に保護し、有効に活用することで、「企業活動の自由度」を確保し、同時に「企業価値を最大化」することを、基本理念としています。

### 知的財産活動の体制

当社は、研究開発活動と知的財産活動を組織的に連携させる体制をとり、その中で、良い開発テーマを選定しそのテーマから強い特許ポートフォリオを構築するよう推進しております。また、経営、研究開発、知的財産三位一体の活動体制としては「知的財産委員会」を設置しており、経営に資する重要な知的財産の取得と活用あるいは知的財産に絡む経営リスクへの対処方針について審議しております。

### 知的財産戦略

当社は、研究開発分野毎に特許状況を解析しており、その解析結果を研究開発戦略の策定に活用しています。さらには個々の技術開発テーマから特許を取得すべき領域を明確にして特許出願し権利化することでグローバルな特許ポートフォリオを構築しています。

また、知的財産を経営資源として活用するに際し、当社は、環境・安全分野など社会と共存する良い技術の普及を後押しし、サステイナブル・モビリティに貢献することも常に念頭に置いています。このような考え方に基づき、ライセンスに関しては基本的にオープンライセンスポリシーのスタンスをとっており、適切な条件で知的財産権を広く世の中に提供しています。例えば近年では、環境エネルギー対応の中核技術と位置付けるハイブリッドシステムについて、他社への特許ライセンスを行っているのは、その好例と言えます。

# 研究開発拠点

2007年3月31日現在



日本		
① トヨタテクニカルセンター (本社内)	設立	1954年
	所在地	愛知県豊田市トヨタ町
	業務	製品の企画・デザイン・設計・試作・車両評価など
② (株)豊田中央研究所	設立	1960年
	所在地	愛知県愛知郡長久手町
	業務	基礎研究
③ 東富士研究所	設立	1966年
	所在地	静岡県裾野市御宿
	業務	車両およびエンジンの新技術研究
④ 土別試験場	設立	1984年
	所在地	北海道土別市温根別町
	業務	車両の高速走行テスト、寒冷地試験および評価
米国		
⑤ トヨタモーターエンジニアリング & マニュファクチャリングノースアメリカ (株)*	設立	1977年
	所在地	ミシガン州、カリフォルニア州、アリゾナ州、ワシントンD.C.
	業務	車両開発、試験・評価、認証、技術調査
⑥ キャルティ デザインリサーチ (株)	設立	1973年
	所在地	カリフォルニア州(ニューポートビーチ)
	業務	外形・室内・カラーデザイン

欧州		
⑦ トヨタモーターヨーロッパ R&D/ マニュファクチャリング	設立	1987年
	所在地	ベルギー(ブリッセル)、イギリス(ダービー)
	業務	車両開発、試験・評価、認証、技術調査
⑧ トヨタ ヨーロッパ デザインディベロップメント	設立	2000年
	所在地	フランス(ニース)
	業務	外形・室内・カラーデザイン
⑨ トヨタモーター スポーツ	設立	1993年
	所在地	ドイツ(ケルン)
	業務	F1カーの開発、F1レースへの参加
アジア・その他		
⑩ トヨタ・モーター・アジア・パシフィック・エンジニアリング& マニュファクチャリング(株)	設立	2003年**
	所在地	タイ(サムットプラカン県)
	業務	アジア地域の現地生産車の開発、評価、同地域の生産事業会社への業務支援
⑪ トヨタテクニカルセンター アジア・パシフィック オーストラリア(株)	設立	2003年
	所在地	オーストラリア(メルボルン)
	業務	車両開発、ソフト開発、試験・評価、技術調査

\*: 北米における研究開発・製造統括会社

\*\*：掲載年は、トヨタテクニカルセンター・アジア・パシフィック・タイ株式会社(TTCAP-タイ)の設立時点で、2007年4月にトヨタ・モーター・アジア・パシフィック(株)との統合によってトヨタ・モーター・アジア・パシフィック・エンジニアリング&マニュファクチャリング(株)が設立されています。

## 事業等のリスク

トヨタの事業その他のリスクについて、投資家の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項は以下のとおりです。ただし、以下はトヨタに関するすべてのリスクを網羅したものではなく、記載されたリスク以外のリスクも存在します。かかるリスク要因のいずれによっても、投資家の判断に影響を及ぼす可能性があります。

### 業界・経営リスク

#### 世界の自動車市場は競争の激しいものです

世界の自動車市場では激しい競争が繰り広げられています。トヨタは、ビジネスを展開している各々の地域で自動車メーカーとの競争に直面しています。世界の自動車産業におけるグローバル化と整理統合が進むことにより、競争が今後更に激化する可能性があります。競争に影響を与える要因としては、製品品質・機能、革新・開発に要する期間、価格、信頼性、安全性、燃費、カスタマー・サービス及び自動車金融の利用条件が挙げられます。競争が激化すれば、車両販売台数が減少し在庫が増加する可能性があります。それにより更なる価格低下圧力が生じ、トヨタの財務状況と経営成績に悪影響を与える可能性があります。トヨタにとって競争力を保つことは、既存・新規市場における今後の成功及びトヨタの市場シェアにおいて最も重要なことです。トヨタが将来においても有効に競争できる保証はありません。

#### 世界の自動車市場は大きく変動します

トヨタが参入している各市場では、需要が従来から大きな変動を示してきました。自動車の販売需要は、各市場の一般・社会・政治・経済状況及び新しい自動車と技術の投入に大きく左右されます。トヨタの売上は日本、北米及びヨーロッパなど、全世界の市場における販売によるものであり、これらの国と地域の経済情勢はトヨタにとって特に重要です。また、需要は、販売・金融インセンティブ、原材料・部品等の価格、燃料価格、政府規制（関税、輸入規制その他の租税を含む）など、自動車の価格及び自動車の購入・維持費用に直接に関わる要因により、影響を受ける場合があります。需要が変動する場合、自動車の販売台数が減少し在庫が増加する可能性があります。それにより価格低下圧力がさらに強まる可能性があります。トヨタの財務状況と経営成績が悪影響を受ける可能性があります。

#### トヨタの今後の成功は、顧客の需要に速やかに対応し満足させる革新的で価格競争力のある新商品を投入する能力に依存します

製品開発の期間を短縮させ、魅力のある新しい自動車商品で顧客の需要に対応し満足させることは、自動車メーカーにとっては成功をもたらす重要な要素です。急速に変化する顧客の好みと需要に対応した新しい自動車モデルをタイムリーにかつ競争力ある価格で投入することは、トヨタの成功にとっては最重要です。トヨタが、品質、スタイル、信頼性、安全性その他の性能に関する顧客の好みと需要をタイムリーに十分に気づき、確認できる保証はありません。トヨタが顧客の好みと需要を認識・発見できたとしても、その保有している技術、知的財産、原材料と部品の調達先（及びその調達方法）、製造能力またはその他生産性に関わる要因により、価格競争力のある新製品をタイムリーに開発・製造できる保証はありません。また、トヨタがその経営陣が計画したとおりの水準と期間で設備投資を実施できる保証はありません。顧客の需要に対応する製品を開発・提供できなかった場合、市場シェアの縮小ならびに売上額と利益率の低下を引き起す可能性があります。それによりトヨタの財務状況と経営成績が悪影響を受ける可能性があります。

#### 効果的な販売・流通を実施する能力とブランド・イメージの維持は、成功する売上には不可欠です

トヨタの自動車販売の成功は、顧客に迎合した流通網と販売手法をもとに効果的な販売・流通を実施する能力、ならびに進出先の各市場におけるブランド・イメージを維持し発展させる能力に依存します。トヨタがその参入している各主要市場につき顧客の好みまたは規制環境の変化に効果的に応えた流通網と販売手法を展開できる保証はありません。また、トヨタがそのブランド・イメージを育て上げ、保持する保証はありません。トヨタが高度

な販売手法・流通網またはブランド・イメージを維持できな  
かった場合、売上と市場シェアが減少し、それによりトヨタ  
の財務状況と経営成績に悪影響が及ぶ可能性があります。

### 世界の金融サービス業界は競争の激しいものです

世界の金融サービス業界では激しい競争が繰り広げられ  
ています。北米とヨーロッパを中心にローンで購入する  
消費者が増えているなか、自動車金融の市場は拡大して  
きました。自動車金融の競争激化は、利益率の減少を引  
き起す可能性があります。トヨタの金融サービス事業に  
影響する要因として、トヨタ車販売台数の減少、中古車の  
価格低下による残存価値リスクの増加、資金調達費用の  
増加が挙げられます。トヨタの金融サービス事業へのネ  
ガティブな影響は、トヨタの財務状況及び経営成績に悪  
影響を及ぼす可能性があります。

### 政治・規制・経済リスク

#### トヨタの事業は為替と金利の変動による影響を受けます

トヨタは、外国為替相場の変動に敏感であり、主として  
日本円、米ドル、ユーロ、及び程度がより少ないものの、  
豪ドルとイギリス・ポンドの価値変動から影響を受けます。  
トヨタの連結財務諸表は、日本円で表示されているため、  
換算リスクと取引リスクという形で為替変動の影響を受  
けます。為替相場の変動は、外国通貨で販売する製品及  
び調達する材料の価格に影響する可能性があります。特に、  
米ドルに対する円高の進行は、トヨタの経営成績に重要  
な悪影響を与える可能性があります。

トヨタは、デリバティブ金融商品を利用し、生産の現地  
化を進めることにより、金利・為替変動の影響を軽減した  
が、全て排除したわけではなく、年によってその影響が大  
きい場合もあり得ます。それでもなお、為替相場と金利  
の変動により生じる不利な影響は、トヨタの財務状況と  
経営成績に悪影響を与える可能性があります。為替・金利  
の変動及びデリバティブ金融商品の利用に関しては、「経  
営者による財政状態および経営成績に関する説明および  
分析－概観－為替の変動」(76ページ)、「市場リスクに関  
する定量および定性情報の開示」(92ページ)及び連結財  
務諸表の注記20及び21(121ページ)をご参照下さい。

#### 自動車産業には様々な政府規制と法的手続が適用されて います

世界の自動車産業は、自動車の安全性や排ガス、燃費、騒  
音、公害をはじめとする環境問題などに関する様々な法  
律と政府規制の適用を受けています。多くの政府は、現  
地の内容を規制したり、関税等の貿易障壁、租税や課徴  
金を設けたり、価格管理や為替管理を制定します。  
トヨタは、これらの規制に適合するために多額の費用を  
負担し、今後も多額の法令遵守費用が発生すると予想し  
ています。新しい法律または現行法の改正により、トヨタ  
の今後の費用負担が増える可能性があります。また、  
トヨタは、複数の係属中の法的手続の当事者となってい  
ます。これらの係属中の法的手続で不利な決定がなされ  
た場合、トヨタの今後の財務状況と経営成績に悪影響が  
及ぶ可能性があります。

#### トヨタは、政治動乱、燃料供給の不足、交通機能の障害、 自然災害、戦争、テロまたはストライキにより、悪影響を 受ける場合があります

トヨタは、世界中で事業を展開することに関連する様々  
なリスクにさらされています。これらのリスクとは、政治・経  
済の不安定な局面、自然災害、燃料供給の不足、交通機能  
の障害、戦争、テロ、ストライキ、操業の中断などを含み  
ます。トヨタがその製品を製造するための材料・部品・  
資材などを調達し、またはその製品が製造・流通・販売さ  
れる主な市場において、これらの事象が起きた場合、トヨタ  
の事業運営に障害または遅延を来す可能性があります。  
トヨタの事業運営において、大規模または長期間の障害  
または遅延が発生した場合、トヨタの財務状況及び経営  
成績に悪影響が及ぶ可能性があります。

## トヨタの歩み

トヨタ自動車の創業者・豊田喜一郎は1894年(明治27年)に生まれました。織機の発明家である豊田佐吉の「研究と創造」の精神を受け継いだ息子の喜一郎は、当時の日本では未知の分野であった自動車づくりに生涯をかけました。苦心の末、1935年にA1型試作乗用車を完成、トヨタの自動車生産の第一歩をしるしました。

1930年代	
1933年(昭和8年)	(株)豊田自動織機製作所内で、自動車の研究を開始
1935年(昭和10年)	A1型試作乗用車完成。G1型トラックを発表
1936年(昭和11年)	AA型乗用車を発表
1937年(昭和12年)	トヨタ自動車工業(株)設立
1938年(昭和13年)	拳母工場(現、本社工場)で自動車の生産開始
1940年代	
1947年(昭和22年)	国内生産累計10万台達成
1950年代	
1950年(昭和25年)	トヨタ自動車販売(株)を設立し、販売業務を移管
1955年(昭和30年)	「トヨベツ・クラウン」発表
1957年(昭和32年)	国産乗用車対米輸出第1号(クラウン) 米国トヨタ自動車販売(株)設立
1960年代	
1961年(昭和36年)	「パブリカ」発表
1966年(昭和41年)	「カローラ」発表
1970年代	
1972年(昭和47年)	国内生産累計1000万台を達成
1973年(昭和48年)	米国にキャルティデザインリサーチ設立
1977年(昭和52年)	トヨタテクニカルセンターUSA(現TEMA*)設立
*TEMAは北米の研究開発・製造を統括	
1980年代	
1982年(昭和57年)	トヨタ自動車工業とトヨタ自動車販売が合併してトヨタ自動車(株)に
1984年(昭和59年)	米国でトヨタ・GM合併会社(NUMMI)生産開始
1987年(昭和62年)	欧州テクニカルセンター(現TME*)設立
1988年(昭和63年)	米国ケンタッキー工場(現TMMK)生産開始
1989年(平成元年)	北米に「レクサス」を導入
*TMEは欧州事業全体を統括	
1990年代	
1992年(平成4年)	米国にトヨタ・サプライヤー・サポート・センター設立 英国工場(TMUK)生産開始
1997年(平成9年)	ハイブリッド車「プリウス」発表
1999年(平成11年)	ニューヨークとロンドンの証券取引所に株式上場 国内生産累計1億台を達成
2000年代	
2000年(平成12年)	四川トヨタ自動車有限公司(現 四川一汽豊田汽車有限公司)生産開始
2002年(平成14年)	人材育成機関「トヨタインスティテュート」設立 自動車レースの最高峰、F1へ参戦
2005年(平成17年)	チェコでPSAプジョー・シトロエンとの合併会社(TPCA)生産開始 日本国内に「レクサス」を導入



A1型試作乗用車



拳母工場生産ライン



対米輸出第1号のクラウン



初代カローラ



ハイブリッド車、初代「プリウス」



国内生産累計1億台を達成

# 国内生産拠点

2007年3月31日現在

国内の生産拠点		
	主な生産品目	操業開始(年)
本社工場	ランドクルーザーのシャシー、鍛造部品、足廻り機械部品	1938
元町工場	クラウン、プレビス、プログレ、マークIIプリット、マークX、エスティマ	1959
上郷工場	エンジン	1965
高岡工場	カローラ、ヴィッツ、イスト、ラクティス、オーリス	1966
三好工場	駆動関係部品、冷鍛・焼結部品	1968
堤工場	プリウス、カムリ、プレミオ、アリオン、カルディナ、ウィッシュ	1970
明知工場	足廻り鋳物部品、足廻り機械部品	1973
下山工場	エンジン、ターボチャージャー、VVT、触媒コンバーター	1975
衣浦工場	駆動関係部品	1978
田原工場	LS、GS、GSハイブリッド、IS、RAV4、4ランナー、ランドクルーザープラド、エンジン	1979
貞宝工場	機械設備、鋳鍛造型および樹脂成型	1986
広瀬工場	電子制御装置、IC等の研究開発および生産	1989

国内の生産子会社および車両生産関連会社				
会社名	主な生産品目	操業開始(年)	議決権比率(%)*	資本金(百万円)
トヨタ自動車九州株式会社	ハリアー、ハリアーハイブリッド、クルーガー クルーガーハイブリッド、IS、ES	1992	100.00	45,000
トヨタ自動車北海道株式会社	オートマチックトランスミッション、トランスファー アルミホイールなど自動車部品	1992	100.00	27,500
トヨタ自動車東北株式会社	メカトロ部品の生産	1998	100.00	3,300
トヨタ車体株式会社	ランドクルーザー、コースター、ハイエース、ライトエース タウンエース、エスティマ、エスティマハイブリッド、イプサム レジアスエース、プリウス、ヴォクシー、ノア、アルファード	1945	57.02	10,371
関東自動車工業株式会社	クラウン、カローラ、センチュリー、セリカ、コンフォート アイシス、マークX、ベルタ、SC、ブレイド、オーリス	1946	50.64	6,850
セントラル自動車株式会社	カローラ、ラウム、MR-S	1950	76.61	1,300
岐阜車体工業株式会社	ハイエース、ハイメディック	1940	47.71	1,175
ダイハツ工業株式会社	bB、プロボックス、サクシード、パッソ、ラッシュ、ポルテ、シエンタ	1907	51.61	28,404
日野自動車株式会社	ダイナ、ダイナディーゼルハイブリッド、トヨエース トヨエースディーゼルハイブリッド、ハイラックス ライトエース、タウンエース	1942	50.45	72,717
株式会社豊田自動織機	ヴィッツ、RAV4	1926	24.81	80,462

\*:米国会計基準における、子会社が保有する議決権を含む

# 海外生産会社

(トヨタ/レクサス車両生産・組立工場およびトヨタが設立した部品生産会社を記載)  
2007年3月31日現在



北米				
	会社名	操業開始年月	議決権比率(%)*	主な生産品目
カナダ	① Canadian Autoparts Toyota Inc. (CAPTIN)	1985. 2	100.00	アルミホイール
	② Toyota Motor Manufacturing Canada Inc. (TMMC)	1988. 11	100.00	カローラ、マトリックス、RX、エンジン
アメリカ	③ TABC, Inc.	1971. 11	100.00	触媒コンバーター、プレス部品、ステアリングコラム、荷台
	④ New United Motor Manufacturing, Inc. (NUMMI)**	1984. 12	50.00	カローラ、タコマ
	⑤ Toyota Motor Manufacturing, Kentucky, Inc. (TMMK)	1988. 5	100.00	アバロン、カムリ、カムリハイブリッド、カムリソラーラ、エンジン
	⑥ Bodine Aluminum, Inc.	1993. 1	100.00	アルミ鑄造部品
	⑦ Toyota Motor Manufacturing, West Virginia, Inc. (TMMWV)	1998. 11	100.00	エンジン、トランスミッション
	⑧ Toyota Motor Manufacturing, Indiana, Inc. (TMMI)	1999. 2	100.00	タンドラ、セコイア、シエナ
	⑨ Toyota Motor Manufacturing, Alabama, Inc. (TMMAL)	2003. 4	100.00	エンジン
	⑩ Toyota Motor Manufacturing, Texas, Inc. (TMMTX)	2006. 11	100.00	タンドラ
	⑪ Subaru of Indiana Automotive, Inc. (SIA)**	2007. 4***	—	カムリ
	⑫ Toyota Motor Manufacturing de Baja California S.de R.L.de C.V. (TMMBC)	2004. 9	100.00	荷台、タコマ
中南米				
	会社名	操業開始年月	議決権比率(%)*	主な生産品目
アルゼンチン	⑬ Toyota Argentina S.A. (TASA)	1997. 3	100.00	ハイラックス、フォーチュナー
ブラジル	⑭ Toyota do Brasil Ltda.	1959. 5	100.00	カローラ、フィールダー、ハイラックス足廻り部品
コロンビア	⑮ Sociedad de Fabricacion de Automotores S.A.	1992. 3	28.00	ランドクルーザープラド
ベネズエラ	⑯ Toyota de Venezuela Compania Anonima (TDV)**	1981. 11	90.00	カローラ、ダイナ、ランドクルーザー、フォーチュナー、ハイラックス
欧州				
	会社名	操業開始年月	議決権比率(%)*	主な生産品目
チェコ	⑰ Toyota Peugeot Citroën Automobiles Czech, s. r. o. (TPCA)**	2005. 2	50.00	アイゴ
フランス	⑱ Toyota Motor Manufacturing France S.A.S.(TMMF)	2001. 1	100.00	ヤリス、エンジン
ポーランド	⑲ Toyota Motor Manufacturing Poland SP.zo.o.(TMMF)	2002. 4	94.00	トランスミッション、エンジン
	⑳ Toyota Motor Industries Poland SP.zo.o. (TMIP)	2005. 3	60.00	エンジン
ポルトガル	㉑ Toyota Caetano Portugal, S.A. (TCAP)	1968. 8	27.00	ダイナ、ハイエース、オフティモ
トルコ	㉒ Toyota Motor Manufacturing Turkey Inc. (TMMT)	1994. 9	90.00	オーリス、カローラヴァーン
イギリス	㉓ Toyota Motor Manufacturing (UK) Ltd. (TMUK)	1992. 9	100.00	アベンシス、オーリス、エンジン
アフリカ				
	会社名	操業開始年月	議決権比率(%)*	主な生産品目
ケニア	㉔ Associated Vehicle Assemblers Ltd. (AVA)	1977. 8	—	ランドクルーザー
南アフリカ	㉕ Toyota South Africa Motors (Pty) Ltd. (TSAM)	1962. 6	75.00	カローラ、ダイナ、ハイエース、ハイラックス、フォーチュナー、エンジン



アジア				
	会社名	操業開始年月	議決権比率(%)*	主な生産品目
中国	① 天津豊田汽車底盤部件有限公司 (TJAC)	1997. 10	30.00	ステアリング、プロペラシャフト
	② 天津豊田汽車伝動部件有限公司 (TFAP)	1998. 5	90.00	等速ジョイント、アクセル
	③ 天津一汽豊田発動機有限公司 (TFTE)	1998. 7	50.00	エンジン
	④ 天津豊田汽車鍛造部件有限公司 (TTFC)	1998. 12	100.00	鑄造部品
	⑤ 天津一汽豊田汽車有限公司 (TFTM)	2002. 10	50.00	ヴィオス、カローラ、クラウン、レイツ
	⑥ 一汽豊田(長春)発動機有限公司 (FTCE)	2004. 12	50.00	エンジン
	⑦ 豊田一汽(天津) 模具有限公司 (TFTD)	2004. 12	90.00	大物プレス金型
	⑧ 広汽豊田発動機有限公司 (GTE)	2005. 1	70.00	エンジン部品(カムシャフト、クランクシャフト)、エンジン
	⑨ 四川一汽豊田汽車有限公司 (SFTM)**	2000. 12	45.00	コースター、ランドクルーザー、プラド、プリウス
	⑩ 広州豊田汽車有限公司 (GTMC)	2006. 5	50.00	カムリ
台湾	⑪ 國瑞汽車股份有限公司	1986. 1	56.66	カムリ、カローラ、ダイナ、ヴィオス、ウィッシュ、ゼイス、エンジン、プレス部品
インド	⑫ Toyota Kirloskar Motor Private Ltd. (TKM)	1999. 12	89.00	イノーバ、カローラ
	⑬ Toyota Kirloskar Auto Parts Private Ltd. (TKAP)	2002. 7	64.30	アクセル、プロペラシャフト、トランスミッション
インドネシア	⑭ PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia	1970. 5	95.00	キジャンイノーバ、フォーチュナー、ダイナ、エンジン
	⑮ P.T. Astra Daihatsu Motor (ADM)**	2004. ***	—	アバンザ、ラッシュ
マレーシア	⑯ Assembly Services Sdn. Bhd. (ASSB)	1968. 2	—	カローラ、フォーチュナー、ハイエース、ハイラックス、イノーバ、ヴィオス、エンジン
	⑰ Perodua Manufacturing Sdn. Bhd. (PMSB)**	2005. ***	—	アバンザ
パキスタン	⑱ Indus Motor Company Ltd. (IMC)**	1993. 3	12.50	カローラ、ハイラックス
フィリピン	⑲ Toyota Motor Philippines Corp. (TMP)	1989. 2	34.00	カローラ、イノーバ
	⑳ Toyota Autoparts Philippines Inc. (TAP)	1992. 9	95.00	トランスミッション、等速ジョイント
タイ	㉑ Toyota Motor Thailand Co., Ltd. (TMT)	1964. 12	86.43	フォーチュナー、カムリ、カローラ、ハイラックス、ソルナーヴィオス、ヤリス、ウィッシュ
	㉒ Toyota Auto Body Thailand Co., Ltd. (TABT)	1979. 5	48.97	プレス部品
	㉓ Thai Auto Work Co., Ltd. (TAW)	1988. 5	40.00	フォーチュナー、ハイラックスヴィーゴ
	㉔ Siam Toyota Manufacturing Co., Ltd. (STM)	1989. 7	96.00	エンジン、プロペラシャフト(ブロック、ヘッド)
ベトナム	㉕ Toyota Motor Vietnam Co., Ltd. (TMV)	1996. 8	70.00	カムリ、カローラ、ハイエース、イノーバ、ランドクルーザー、ヴィオス
バングラデッシュ	㉖ Aftab Automobiles Ltd.**	1982. 6	—	ランドクルーザー

オセアニア				
	会社名	操業開始年月	議決権比率(%)*	主な生産品目
オーストラリア	㉗ Toyota Motor Corporation Australia Ltd. (TMCA)	1963. 4	100.00	カムリ、エンジン(組付、機械加工、鑄造)

今後稼働予定の生産事業体				
	会社名	操業開始年月	議決権比率(%)*	主な生産品目
アメリカ	Toyota Motor Manufacturing, Mississippi, Inc. (TMMMS)	2010年頃	—	ハイランダー
ロシア	Toyota Motor Manufacturing Russia LLC. (TMMR)	2007. 12	—	カムリ

\*: 米国会計基準における、子会社が保有する議決権を含む \*\*: トヨタおよびレクサスブランド以外の生産品目を含む \*\*\*: トヨタ車生産開始年月

## モータースポーツ活動



2007年、トヨタのモータースポーツ活動は50周年となる節目を迎えました。クルマの持つ限りない可能性や素晴らしさをより多くの人びとに伝えるため、トヨタはこれまでさまざまなカテゴリーでモータースポーツに挑戦してきましたが、これからも積極的な取り組みを続けていきます。2007年については「フォーミュラ・ワン世界選手権 (F1)」、米国の「NASCAR\*」、日本の「SUPER GT」「フォーミュラ・ニッポン」等のトップカテゴリーへの参戦と、有望なドライバーの育成を柱にモータースポーツ活動を推進していきます。

「F1」において、2006年は表彰台を獲得したものの、前年を上回る好成績を残すことができず、厳しいシーズンでした。参戦6年目となる2007年は、新開発のV8エンジンを搭載し、空力性能や重量配分の見直しによりレイアウトを一新した新型F1カー「TF107」を投入しました。また、ドライバーは実績を重視して昨シーズン同様にラルフ・シューマッハーとヤルノ・トゥルーリを起用し、技術開発面のトップマネジメント体制の強化も図りました。また、エンジン技術を評価され、ウィリアムズにエンジン供給を行っています。

米国の「NASCAR」では、参戦3年目となる2006年は「トヨタ タンドラ」が「クラフツマン・トラック・シリーズ」で12回の勝利を取めるとともにマニファクチャーズタイトルも獲得しました。さらに2007年には、NASCAR最高峰の「ネクステル・カップ・シリーズ」と「ブッシュ・シリーズ」に「トヨタ カムリ」で参戦しています。

日本では、トップカテゴリーの「SUPER GT」参戦6チームへの支援を継続するとともに、GT500クラスの車両をすべて「レクサスSC430」としてタイトル獲得に挑みます。また、フォーミュラカーのトップカテゴリーである「フォーミュラ・ニッポン」においても、7チーム14台のエンジン供給を継続します。

一方、世界トップクラスで活躍できるレーシングドライバーの育成を目的とした「トヨタ・ヤング・ドライバーズ・プログラム (TDP)」も引き続き推進しています。このプログラムは、意欲と才能に溢れる人材を発掘し、それぞれが実力に応じてステップアップできるような育成プログラムであり、実戦での取り組みとともにF1テストへの参画等、幅広い機会を捉えて資質の向上を図っています。

\*: アメリカ合衆国で最大のモータースポーツ統括団体NASCAR (ナスカー、National Association for Stock Car Auto Racing) が統括するストックカーレースの総称。四輪市販車をベースに改造を施した車両(ストックカー)のレースで、主に北米大陸で行われる独自のレースカテゴリー。

### 2007年F1日本グランプリが富士スピードウェイで開催



2007年9月、富士スピードウェイでF1日本グランプリが開催されます。富士スピードウェイ株式会社は1966年に開業し、世界でも有数の超高速サーキットとして約40年にわたり、数々の国際・国内レースを開催してきました。トヨタは2000年より経営に参画しています。2005年には施設を全面リニューアルし、同サーキットの特徴である長い直線路を生かしながら、コース後半はテクニカルなレイアウトへと変貌を遂げています。富士スピードウェイでのF1開催は、日本初開催となった1976年と翌1977年の過去2回に次いで、30年ぶりとなります。

## 財務セクション

### 目次

70 米国会計基準に基づく連結財務サマリー	97 連結株主持分計算書
72 セグメント情報	98 連結キャッシュ・フロー計算書
73 連結四半期財務サマリー	99 連結財務諸表への注記
74 経営者による財政状態および 経営成績に関する説明および分析	133 財務報告に係る内部統制に関する 経営陣の年次報告
94 連結貸借対照表	134 独立登録会計事務所の報告書
96 連結損益計算書	

# 米国会計基準に基づく連結財務サマリー

トヨタ自動車株式会社  
3月31日終了会計年度

	金額：百万円			
	1998年	1999年	2000年	2001年
<b>会計年度：</b>				
売上高：				
商品・製品売上高 .....	¥11,160,345	¥12,174,404	¥11,892,900	¥12,402,104
金融収益 .....	525,799	583,692	528,349	553,133
計 .....	¥11,686,144	¥12,758,096	¥12,421,249	¥12,955,237
売上原価並びに販売費及び一般管理費：				
売上原価 .....	¥ 8,888,646	¥ 9,613,707	¥ 9,839,833	¥10,218,599
金融費用 .....	402,298	456,781	401,998	427,340
販売費及び一般管理費 .....	1,566,175	1,937,200	1,480,857	1,518,569
計 .....	¥10,857,119	¥12,007,688	¥11,722,688	¥12,164,508
営業利益 .....	¥829,025	¥750,408	¥698,561	¥790,729
売上高営業利益率 .....	7.1%	5.9%	5.6%	6.1%
税金等調整前当期純利益 .....	873,065	875,674	880,680	1,107,289
法人税等 .....	458,906	425,851	422,731	523,876
当期純利益 .....	436,935	451,646	481,936	674,898
自己資本当期純利益率 (ROE) .....	—	6.8%	7.1%	9.6%
営業活動からのキャッシュ・フロー .....	¥ 1,047,401	¥ 1,741,966	¥ 1,098,925	¥ 1,428,018
投資活動からのキャッシュ・フロー .....	(1,646,507)	(1,936,028)	(1,388,517)	(1,318,738)
財務活動からのキャッシュ・フロー .....	268,623	330,621	550,267	(166,713)
研究開発費 .....	444,401	487,334	451,177	475,716
資本的支出* .....	812,719	1,016,482	838,309	762,274
減価償却費 .....	759,217	864,224	822,315	784,784
<b>会計年度末：</b>				
純資産 .....	¥ 6,544,937	¥ 6,655,283	¥ 6,912,140	¥ 7,077,411
総資産 .....	14,822,143	15,879,185	16,440,960	17,019,783
長期借入債務 .....	2,802,224	2,997,725	2,913,759	3,083,344
現金及び現金同等物 .....	1,226,507	1,334,058	1,529,268	1,510,892
自己資本比率 .....	44.2%	41.9%	42.0%	41.6%
金額：円				
	1998年	1999年	2000年	2001年
<b>1株当たりデータ：</b>				
当期純利益 (基本的) .....	¥114.86	¥119.47	¥ 128.27	¥ 180.65
年間配当金 .....	23	23	24	25
純資産 .....	—	—	1,844.02	1,921.29
<b>株式情報 (3月31日)：</b>				
株価 .....	¥3,550	¥3,430	¥5,370	¥4,350
株式時価総額 (百万円) .....	¥13,504,810	¥12,899,030	¥20,134,306	¥16,029,739
発行済株式数 (株) .....	3,804,172,073	3,760,650,129	3,749,405,129	3,684,997,492

\* 賃貸資産を除く

金額: 百万円							増減率(%)
2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2006年 vs 2007年	
¥13,499,644	¥14,793,973	¥16,578,033	¥17,790,862	¥20,059,493	<b>¥22,670,097</b>	+13.0	
690,664	707,580	716,727	760,664	977,416	<b>1,277,994</b>	+30.8	
¥14,190,308	¥15,501,553	¥17,294,760	¥18,551,526	¥21,036,909	<b>¥23,948,091</b>	+13.8	
¥10,874,455	¥11,914,245	¥13,506,337	¥14,500,282	¥16,335,312	<b>¥18,356,255</b>	+12.4	
459,195	423,885	364,177	369,844	609,632	<b>872,138</b>	+43.1	
1,763,026	1,891,777	1,757,356	2,009,213	2,213,623	<b>2,481,015</b>	+12.1	
¥13,096,676	¥14,229,907	¥15,627,870	¥16,879,339	¥19,158,567	<b>¥21,709,408</b>	+13.3	
¥1,093,632	¥1,271,646	¥1,666,890	¥1,672,187	¥1,878,342	<b>¥2,238,683</b>	+19.2	
7.7%	8.2%	9.6%	9.0%	8.9%	<b>9.3%</b>	—	
972,101	1,226,652	1,765,793	1,754,637	2,087,360	<b>2,382,516</b>	+14.1	
422,789	517,014	681,304	657,910	795,153	<b>898,312</b>	+13.0	
556,567	750,942	1,162,098	1,171,260	1,372,180	<b>1,644,032</b>	+19.8	
7.8%	10.4%	15.2%	13.6%	14.0%	<b>14.7%</b>	—	
¥ 1,532,079	¥ 1,940,088	¥ 2,186,734	¥ 2,370,940	¥ 2,515,480	<b>¥ 3,238,173</b>	+28.7	
(1,810,230)	(2,001,448)	(2,216,495)	(3,061,196)	(3,375,500)	<b>(3,814,378)</b>	-13.0	
392,148	37,675	242,223	419,384	876,911	<b>881,768</b>	+0.6	
589,306	668,404	682,279	755,147	812,648	<b>890,782</b>	+9.6	
940,547	1,005,931	945,803	1,068,287	1,523,459	<b>1,425,814</b>	-6.4	
809,841	870,636	969,904	997,713	1,211,178	<b>1,382,594</b>	+14.2	
¥ 7,264,112	¥ 7,121,000	¥ 8,178,567	¥ 9,044,950	¥10,560,449	<b>¥11,836,092</b>	+12.1	
19,305,730	20,152,974	22,040,228	24,335,011	28,731,595	<b>32,574,779</b>	+13.4	
3,722,706	4,137,528	4,247,266	5,014,925	5,640,490	<b>6,263,585</b>	+11.0	
1,657,160	1,592,028	1,729,776	1,483,753	1,569,387	<b>1,900,379</b>	+21.1	
37.6%	35.3%	37.1%	37.2%	36.8%	<b>36.3%</b>	—	
金額: 円							増減率(%)
2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2006年 vs 2007年	
¥ 152.26	¥ 211.32	¥ 342.90	¥ 355.35	¥ 421.76	<b>¥ 512.09</b>	+21.4	
28	36	45	65	90	<b>120</b>	+33.3	
2,015.82	2,063.43	2,456.08	2,767.67	3,257.63	<b>3,701.17</b>	+13.6	
¥3,650	¥2,635	¥3,880	¥3,990	¥6,430	<b>¥7,550</b>	+17.4	
¥13,332,491	¥9,512,343	¥14,006,790	¥14,403,890	¥23,212,284	<b>¥27,255,481</b>	+17.4	
3,649,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	<b>3,609,997,492</b>	—	

# セグメント情報

トヨタ自動車株式会社  
3月31日終了会計年度

	金額：百万円						増減率(%)
	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2006年 vs 2007年
<b>事業別：</b>							
売上高：							
自動車 .....	¥13,067,428	¥14,311,451	¥15,973,826	¥17,113,535	¥19,338,144	<b>¥21,928,006</b>	+13.4%
金融 .....	698,022	724,898	736,852	781,261	996,909	<b>1,300,548</b>	+30.5%
その他 .....	728,848	795,217	896,244	1,030,320	1,190,291	<b>1,323,731</b>	+11.2%
消去 .....	(303,990)	(330,013)	(312,162)	(373,590)	(488,435)	<b>(604,194)</b>	—
計 .....	¥14,190,308	¥15,501,553	¥17,294,760	¥18,551,526	¥21,036,909	<b>¥23,948,091</b>	+13.8%
営業利益：							
自動車 .....	¥1,057,948	¥1,246,925	¥1,518,954	¥1,452,535	¥1,694,045	<b>¥2,038,828</b>	+20.4%
金融 .....	45,115	30,328	145,998	200,853	155,817	<b>158,495</b>	+1.7%
その他 .....	(2,954)	4,529	15,247	33,743	39,748	<b>39,679</b>	-0.2%
消去 .....	(6,477)	(10,136)	(13,309)	(14,944)	(11,268)	<b>1,681</b>	—
計 .....	¥1,093,632	¥1,271,646	¥1,666,890	¥1,672,187	¥1,878,342	<b>¥2,238,683</b>	+19.2%
<b>所在地別：</b>							
売上高：							
日本 .....	¥10,217,719	¥10,845,627	¥11,589,987	¥12,004,155	¥13,111,457	<b>¥14,815,282</b>	+13.0%
北米 .....	5,719,958	6,218,839	6,127,639	6,373,453	7,687,942	<b>9,029,773</b>	+17.5%
欧州 .....	1,322,337	1,599,821	2,164,341	2,479,427	2,727,409	<b>3,542,193</b>	+29.9%
アジア .....	—	—	1,243,521	1,625,422	2,042,806	<b>2,225,528</b>	+8.9%
その他の地域 .....	1,161,506	1,546,744	1,118,362	1,183,702	1,601,736	<b>1,922,742</b>	+20.0%
消去 .....	(4,231,212)	(4,709,478)	(4,949,090)	(5,114,633)	(6,134,441)	<b>(7,587,427)</b>	—
計 .....	¥14,190,308	¥15,501,553	¥17,294,760	¥18,551,526	¥21,036,909	<b>¥23,948,091</b>	+13.8%
営業利益：							
日本 .....	¥ 844,049	¥ 944,290	¥1,108,127	¥ 987,242	¥1,075,890	<b>¥1,457,246</b>	+35.4%
北米 .....	264,759	279,988	390,977	447,559	495,638	<b>449,633</b>	-9.3%
欧州 .....	(24,147)	8,305	72,475	108,541	93,947	<b>137,383</b>	+46.2%
アジア .....	—	—	60,277	93,772	145,546	<b>117,595</b>	-19.2%
その他の地域 .....	13,049	45,626	36,636	47,454	67,190	<b>83,497</b>	+24.3%
消去 .....	(4,078)	(6,563)	(1,602)	(12,381)	131	<b>(6,671)</b>	—
計 .....	¥1,093,632	¥1,271,646	¥1,666,890	¥1,672,187	¥1,878,342	<b>¥2,238,683</b>	+19.2%

# 連結四半期財務サマリー

トヨタ自動車株式会社  
3月31日終了会計年度

	金額：億円							
	2006年				2007年			
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
売上高	¥49,817	¥49,714	¥53,333	¥57,505	<b>¥56,381</b>	<b>¥58,337</b>	<b>¥61,465</b>	<b>¥63,297</b>
対前年同期比	10.5%	10.1%	14.8%	17.8%	<b>13.2%</b>	<b>17.3%</b>	<b>15.2%</b>	<b>10.1%</b>
営業利益	4,051	4,043	4,822	5,867	<b>5,124</b>	<b>5,810</b>	<b>5,747</b>	<b>5,705</b>
対前年同期比	-9.7%	-3.2%	14.0%	53.2%	<b>26.5%</b>	<b>43.7%</b>	<b>19.2%</b>	<b>-2.8%</b>
営業利益率	8.1%	8.1%	9.0%	10.2%	<b>9.1%</b>	<b>10.0%</b>	<b>9.4%</b>	<b>9.0%</b>
税金等調整前当期純利益	4,218	4,341	6,399	5,915	<b>5,546</b>	<b>6,115</b>	<b>6,159</b>	<b>6,005</b>
対前年同期比	-10.3%	-2.0%	43.1%	50.0%	<b>31.5%</b>	<b>40.9%</b>	<b>-3.8%</b>	<b>1.5%</b>
当期純利益	2,668	3,037	3,975	4,041	<b>3,715</b>	<b>4,057</b>	<b>4,267</b>	<b>4,401</b>
対前年同期比	-6.9%	2.1%	34.1%	39.0%	<b>39.2%</b>	<b>33.6%</b>	<b>7.3%</b>	<b>8.9%</b>

## 事業別セグメント情報：

売上高：								
自動車	¥46,206	¥45,239	¥49,000	¥52,936	<b>¥51,876</b>	<b>¥52,966</b>	<b>¥56,657</b>	<b>¥57,781</b>
金融	2,174	2,446	2,620	2,729	<b>2,846</b>	<b>3,148</b>	<b>3,343</b>	<b>3,668</b>
その他	2,344	3,015	2,899	3,645	<b>2,950</b>	<b>3,472</b>	<b>3,105</b>	<b>3,710</b>
消去	(907)	(986)	(1,186)	(1,805)	<b>(1,291)</b>	<b>(1,249)</b>	<b>(1,640)</b>	<b>(1,862)</b>
計	¥49,817	¥49,714	¥53,333	¥57,505	<b>¥56,381</b>	<b>¥58,337</b>	<b>¥61,465</b>	<b>¥63,297</b>

営業利益：								
自動車	¥3,668	¥3,545	¥4,273	¥5,454	<b>¥4,594</b>	<b>¥5,327</b>	<b>¥5,241</b>	<b>¥5,226</b>
金融	397	438	468	255	<b>477</b>	<b>322</b>	<b>413</b>	<b>373</b>
その他	15	83	115	184	<b>52</b>	<b>158</b>	<b>81</b>	<b>105</b>
消去	(29)	(23)	(34)	(26)	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>1</b>
計	¥4,051	¥4,043	¥4,822	¥5,867	<b>¥5,124</b>	<b>¥5,810</b>	<b>¥5,747</b>	<b>¥5,705</b>

## 所在地別セグメント情報：

売上高：								
日本	¥ 29,920	¥ 30,409	¥ 33,758	¥ 37,028	<b>¥ 34,223</b>	<b>¥ 35,880</b>	<b>¥ 38,062</b>	<b>¥ 39,988</b>
北米	18,357	17,916	20,270	20,336	<b>21,816</b>	<b>21,630</b>	<b>23,781</b>	<b>23,070</b>
欧州	6,731	6,277	6,666	7,600	<b>8,323</b>	<b>8,503</b>	<b>8,837</b>	<b>9,758</b>
アジア	5,071	4,899	5,010	5,448	<b>4,846</b>	<b>5,401</b>	<b>5,619</b>	<b>6,390</b>
その他	3,634	3,967	4,164	4,252	<b>4,531</b>	<b>5,154</b>	<b>5,111</b>	<b>4,431</b>
消去	(13,896)	(13,754)	(16,535)	(17,159)	<b>(17,358)</b>	<b>(18,231)</b>	<b>(19,945)</b>	<b>(20,340)</b>
計	¥ 49,817	¥ 49,714	¥ 53,333	¥ 57,505	<b>¥ 56,381</b>	<b>¥ 58,337</b>	<b>¥ 61,465</b>	<b>¥ 63,297</b>

営業利益：								
日本	¥1,884	¥1,975	¥2,811	¥4,089	<b>¥2,930</b>	<b>¥3,914</b>	<b>¥3,835</b>	<b>¥3,893</b>
北米	1,378	1,307	1,278	993	<b>1,401</b>	<b>1,104</b>	<b>991</b>	<b>1,000</b>
欧州	167	234	266	272	<b>365</b>	<b>295</b>	<b>348</b>	<b>365</b>
アジア	398	356	386	315	<b>300</b>	<b>313</b>	<b>281</b>	<b>282</b>
その他	170	192	147	163	<b>159</b>	<b>202</b>	<b>310</b>	<b>164</b>
消去	54	(21)	(66)	35	<b>(31)</b>	<b>(18)</b>	<b>(18)</b>	<b>1</b>
計	¥4,051	¥4,043	¥4,822	¥5,867	<b>¥5,124</b>	<b>¥5,810</b>	<b>¥5,747</b>	<b>¥5,705</b>

# 経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

当セクションに記載されるすべての財務情報は、当アニュアルレポートにおいて開示される連結財務諸表に基づいています。同財務諸表は、米国において一般に公正妥当と認められる会計原則に基づき作成されています。

## 概観

当社および連結子会社（以下、トヨタという。）の事業セグメントは、自動車事業、金融事業およびその他の事業で構成されています。自動車事業は最も重要な事業セグメントで、2007会計年度においてトヨタの売上高合計（セグメント間売上控除前）の89%、営業利益合計（セグメント間売上および売上原価控除前）の91%を占めています。自動車事業の利益の増加により、トヨタの営業利益合計に占める自動車事業の割合は、2006会計年度と比較して1%増加しています。2007会計年度における車両販売台数ベースによるトヨタの主要な市場は、日本（27%）、北米（35%）、欧州（14%）およびアジア（9%）となっています。

## ■ 自動車市場環境

世界の自動車市場は、非常に競争が激しく、また予測が困難な状況にあります。さらに、自動車業界の需要は、社会、政治および経済の状況、新車および新技術の導入ならびにお客様が自動車を購入または利用される際に負担いただく費用といった様々な要素の影響を受けます。これらの要素は各市場および各タイプの自動車に対するお客様の需要に年を追って多大な変化をもたらします。

次の表は、過去3会計年度における各仕向地域別の連結販売台数を示しています。

	千台		
	3月31日に終了した1年間		
	2005年	2006年	2007年
日本	2,381	2,364	<b>2,273</b>
北米	2,271	2,556	<b>2,942</b>
欧州	979	1,023	<b>1,224</b>
アジア	833	880	<b>789</b>
その他	944	1,151	<b>1,296</b>
海外計	5,027	5,610	<b>6,251</b>
合計	7,408	7,974	<b>8,524</b>

トヨタの日本における連結販売台数は、2006会計年度および2007会計年度ともに減少しましたが、2007会計年度は市場が前会計年度を下回る状況のもと、全国販売店の努力により軽自動車を除くトヨタ・レクサスブランドの販売シェアおよび軽自動車を含む販売シェア（含むダイハツおよび日野ブランド）ともに過去最高を更新しました。トヨタの海外における連結販売台数は、2006会計年度および2007会計年度ともに増加しました。2006会計年度は北米・欧州・アジア・その他のすべての地域で販売台数が増加しました。2007会計年度はインドネシアや台湾など

一部の国で市場が前会計年度を下回ったためにアジアにおいて減少したものの、各地域に応じた商品ラインナップの充実などにより、特に北米・欧州において販売台数が大きく増加しました。

各市場における全車両販売台数に占めるトヨタのシェアは、製品の品質、価格、デザイン、性能、安全性、信頼性、経済性および実用性についての他社との比較により左右されます。また、時機を得た新車の導入やモデルチェンジの実施も、お客様の需要を満たす重要な要因です。変化し続けるお客様の嗜好

を満たす能力も、売上および利益に大幅な影響をもたらします。

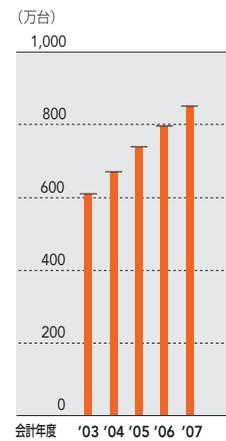
自動車事業の収益性は実に多様な要因により左右されます。これらには次のような要因が含まれます。

- 車両販売台数
- 販売された車両モデルとオプションの組み合わせ
- 部品・サービス売上
- 価格割引およびその他のインセンティブのレベルならびにマーケティング費用
- 顧客からの製品保証に関する請求およびその他の顧客満足のための修理等にかかる費用
- 研究開発費等の固定費
- コストの管理能力
- 生産資源の効率的な利用
- 日本円およびトヨタが事業を行っている地域におけるその他通貨の為替相場の変動

法律、規制、政策の変更およびその他の政府による措置についても自動車事業の収益性に著しい影響を及ぼすことがあります。これらの法律、規制および政策には、車両の製造コストを大幅に増加させる環境問題、車両の安全性、燃費および排ガスに影響を及ぼすものが含まれます。欧州連合は、廃棄自動車に関して各自動車メーカーが回収費用を負担し、確実に、廃棄自動車を解体するに十分な施設を整備し、スクラップ前に有害物質やリサイクル可能な部品を自動車から取り除くように要求する指令を発効させました。これらの法律、規制および政策の議論に関しては「廃棄自動車に関する法律」および米国SECに提出するフォーム20-Fの「Information on the Company—Business Overview—Governmental Regulation, Environmental and Safety Standards」および連結財務諸表注記23をご参照ください。

多くの国の政府が、現地調達率を規定し、関税およびその他の貿易障壁を課し、あるいは自動車メーカーの事業を制限したり本国への利益の移転を困難にするような価格管理あるいは為

連結車両販売台数



替管理を行っています。このような法律、規則、政策その他の行政措置における変更は、製品の生産、ライセンス、流通もしくは販売、原価、あるいは適用される税率に影響を及ぼすことがあります。トヨタは現在、米国シャーマン反トラスト法に違反しているとして、集団訴訟の一被告として提訴されています。トヨタでは、問題ある行為はなかったと考えてはいますが、早期解決を勧告し、2006年2月に原告側と和解契約を締結しました。現在、原告およびトヨタは、連邦地方裁判所の承認を待っており、同承認が下り次第、原告側が各州でのトヨタに対する訴訟を取り下げ、全ての訴訟が終了する予定であります。この訴訟に関しては、連結財務諸表注記23をご参照ください。

世界の自動車産業は、グローバル化の時期にあり、この傾向は予見可能な将来まで続く可能性があります。また、トヨタが事業を展開する競争的な環境は、さらに激化する様相を呈しています。トヨタは一独立企業として自動車産業で効率的に競争するための資源、戦略および技術を予見可能な将来において有していると考えています。

2004年10月に、トヨタ車体(株)はアラコ(株)から分割された車両事業を承継しました。さらに、車両事業分割後のアラコ(株)、タカニチ(株)および豊田紡織(株)が合併し、トヨタ紡織(株)(以下、トヨタ紡織という。)となりました。合併によりトヨタ紡織に対する出資比率は49.63%となり、2005会計年度の後半期より持分法を適用しております。合併前については、アラコ(株)およびタカニチ(株)はトヨタの連結子会社でありそれぞれの財務数値をトヨタの連結財務諸表に含めておりました。トヨタ紡織の事業領域は自動車内装部品およびフィルター部品等の開発、製造および販売であります。

## ■ 金融事業

自動車金融の市場は、ローンで購入する消費者の増加(特に北米および欧州)により拡大しており、大変競争が激しくなっています。自動車金融の競争激化は、利益率の減少を引き起す可能性があり、また、顧客がトヨタ車を購入する際にトヨタ以外の金融サービスを利用するようになる場合、マーケット・シェアが低下することも考えられます。

トヨタの金融サービス事業は、主として、顧客および販売店に対する融資プログラムおよびリース・プログラムの提供を行っております。

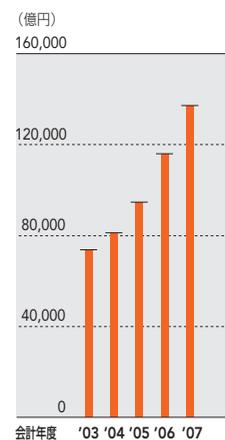
トヨタは、顧客に対して資金を提供する能力は、顧客に対しての重要な付加価値サービスであると考え、金融子会社のネットワークを各国へ拡大しております。

小売融資およびリースにおけるトヨタの主な競争相手には、商業銀行、消費者信用組合、その他のファイナンス会社が含まれます。一方、卸売融資における主な競争相手には、商業銀行および自動車メーカー系のファイナンス会社が含まれます。

トヨタの金融資産は、主に北米での金融事業の継続的な拡大の結果、2007会計年度において増加しました。

以下の表は、過去2会計年度におけるトヨタの金融債権およびオペレーティング・リースに関する情報です。

### 金融事業の総資産



	金額：百万円	
	3月31日現在	
	2006年	2007年
<b>金融債権</b>		
小売債権.....	¥ 5,930,822	¥ 7,005,631
ファイナンス・リース.....	741,280	756,421
卸売債権およびその他のディーラー貸付金.....	1,998,814	2,342,926
	8,670,916	10,104,978
繰延融資初期費用.....	92,798	106,063
未稼得収益.....	(334,796)	(367,829)
金融損失引当金.....	(101,383)	(112,116)
金融債権<純額>合計.....	8,327,535	9,731,096
控除：一年以内に期限の到来する債権.....	(3,497,319)	(4,036,363)
長期金融債権<純額>.....	¥ 4,830,216	¥ 5,694,733
<b>オペレーティング・リース (賃貸用車両及び器具)</b>		
車両.....	¥ 2,503,064	¥ 3,202,674
器具.....	102,362	106,663
	2,605,426	3,309,337
控除：減価償却累計額.....	(579,896)	(763,485)
賃貸用車両及び器具<純額>.....	¥ 2,025,530	¥ 2,545,852

トヨタは、車両リースを継続的に提供してまいりました。当該リース事業によりトヨタは残存価額のリスクを負っています。これは車両リース契約の借手が、リース終了時に車両を購入するオプションを行使しない場合に発生する可能性があります。リース終了時に返却される車両台数は近年減少しています。例えば、米国の金融子会社であるトヨタ モーター クレジット(株)によるリースに関して、返却率は2005会計年度中には約40%、2006会計年度中には約30%、2007会計年度中には約20%と、設定残価とリース終了時の車両の時価との差額が減少しているために減少しております。リース終了時に返却される車両から生じる損失を回避するためには、車両の残存価額以上の価格で再販売もしくは再リースしなければなりません。車両の残存価額をカバーできない場合には、リース終了時に損失が生じます。このような損失は、リースによる利益を減らす要因になります。セールス・インセンティブが販売促進活動(新車価格の値引きおよび所有コストの減少要因)の重要な一環であり続ける限り、中古車の再販価格、およびそれに対応するトヨタのリース車両の公正価値は引下げ圧力を受ける可能性があります。残価損失は2006会計年度および2007会計年度ともに返却される車両台数の減少などにより減少しました。詳細につきましては、重要な会計上の見積りのセクションのオペレーティング・リースに対する投資、および連結財務諸表注記2の残価損失引当金をご参照ください。

トヨタは、金利の変動および為替相場の変動に対するエクスポージャーを緩和するために、一般的なリスク管理方針を採用しています。トヨタは固定金利借入債務を機能通貨建ての変動金利借入債務へ転換するために、金利スワップおよび金利通貨スワップ契約を結んでいます。トヨタは、ヘッジ取引に対するリスク管理方針文書と同様に、デリバティブ金融商品とヘッジ対象との関係を正式に文書化して保持しています。トヨタが会計処理方法として公正価値ヘッジを選択する場合、デリバティブ金融商品はトヨタの連結貸借対照表に計上されている特定の負債をヘッジするものとして指定され、デリバティブ金融商品の公正価値変動を構成するすべての要素は四半期ごとに行われるヘッジの有効性の評価に含められています。金利スワップ取引は、大部分が特定の負債取引の不可分な一部として実行されており、ヘッジ会計適用のための条件を満たすものとなっています。トヨタは、元本および(あるいは)利息の支払にかかる為替変動に対するエクスポージャーを全般的にヘッジするために、また金利変動に対するエクスポージャーを管理するために、金利通貨スワップ契約を利用しています。特定のデリバティブ金融商品は、経済的企業行動の見地からは金利リスクをヘッジするために契約されていますが、トヨタの連結貸借対照表における特定の資産および負債をヘッジするものとしては指定されていません。したがって、トヨタの連結貸借対照表における特定の資産および負債をヘッジするものとして指定されなかったデリバティブに生

じる未実現評価損益は、その期間の損益として計上されます。その結果、当期純利益はヘッジ指定されないデリバティブの影響を受けることとなります。ヘッジ指定されないデリバティブにかかる未実現損益の影響は当期純利益に対し、2005会計年度は利益、2006会計年度は損失、2007会計年度は損失となりました。トヨタは、トレーディング目的ではデリバティブ金融商品を利用していません。詳細につきましては、公正価値計上のデリバティブ等の契約に関する重要な会計上の見積りのセクションおよび市場リスクに関する定量および定性情報の開示のセクションをご参照ください。

資金調達コストは、金融事業の収益性に影響を及ぼす可能性があります。資金調達コストは、数多くの要因により影響を受けますが、その中にはトヨタがコントロールできないものもあります。これには、全般的な景気、金利およびトヨタの財務力などが含まれます。2006会計年度および2007会計年度の資金調達コストは、主に米国における市場金利の上昇と借入債務残高の増加により増加しました。

トヨタは、2001年4月に日本でクレジットカード事業を立ち上げました。カード会員数は、2006年3月31日現在5.4百万人と、2005年3月31日から0.7百万人の増加となりました。また、2007年3月31日現在6.1百万人と、2006年3月31日から0.7百万人の増加となりました。それに伴い、カード債権は2006年3月31日現在1,712億円と、2005年3月31日から270億円の増加となりました。また、2007年3月31日現在2,012億円と、2006年3月31日から300億円の増加となりました。

## ■ その他の事業

トヨタのその他の事業には、プレハブ等住宅の製造・販売を手掛ける住宅事業、情報通信事業・ITS関連事業・ガズー事業等の情報技術関連事業、マリノ事業およびバイオ・環境緑化事業が含まれます。

トヨタは、その他の事業は連結業績に大きな影響を及ぼすものではないと考えています。

## ■ 為替の変動

トヨタは、為替変動による影響を受けやすいといえます。トヨタは日本円の他に主に米ドルおよびユーロの価格変動の影響を受けており、また、米ドルやユーロほどではないにしても英国ポンドや豪ドルについても影響を受けることがあります。日本円で表示されたトヨタの連結財務諸表は、換算リスクおよび取引リスクによる為替変動の影響を受けています。為替の変動はトヨタの売上高、売上総利益、営業費用、営業利益、当期純利益および剰余金に対して好影響または悪影響を及ぼします。

換算リスクとは、特定期間もしくは特定日の財務諸表が、事業を展開する国々の通貨の日本円に対する為替の変動による影響

を受けるリスクです。たとえ日本円に対する通貨の変動が大きく、前会計年度との比較において、また地域ごとの比較においてかなりの影響を及ぼすとしても、換算リスクは報告上の考慮事項に過ぎず、その基礎となる業績を左右するものではありません。トヨタは換算リスクに対してヘッジを行っていません。

取引リスクとは、収益と費用および資産と負債の通貨が異なることによるリスクです。取引リスクは主にトヨタの日本製車両の海外売上に関係しています。

トヨタは、生産施設が世界中に所在しているため、取引リスクは大幅に軽減されていると考えています。グローバル化戦略の一環として、車両販売を行う主要市場において生産施設を建設することにより、その大半の生産を現地化してまいりました。2005年(暦年)および2006年(暦年)において、トヨタの海外における車両販売台数のそれぞれ62.0%および61.1%が海外で生産されています。北米では2005年(暦年)および2006年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ61.1%および54.7%が現地で生産されています。欧州では2005年(暦年)および2006年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ59.6%および70.7%が現地で生産されています。生産の現地化により、トヨタは生産過程に使用される供給品および原材料の多くを現地調達することができ、現地での収益と費用の通貨のマッチングをはかることが可能です。

トヨタは、取引リスクの一部に対処するために為替の取引およびヘッジを行っています。これにより為替変動による影響は軽減されますが、すべて排除されるまでには至っておらず、年によってその影響が大きい場合もあり得ます。為替変動リスクをヘッジするためにトヨタで利用されるデリバティブ金融商品に関する追加的な情報については、連結財務諸表注記20および21をご参照ください。

一般的に、円安は売上高、営業利益および当期純利益に好影響を及ぼし、円高は悪影響を及ぼします。日本円の米ドルおよびユーロに対する期中平均相場は、2006会計年度および2007会計年度ともに前会計年度に比べて円安に推移しました。また、日本円の米ドルおよびユーロに対する決算日の為替相場は、2006会計年度末および2007会計年度末ともに前会計年度末に比べて円安となりました。詳細につきましては、為替リスクのセクションをご参照ください。

2006会計年度および2007会計年度において、米ドルおよびユーロ等の主要通貨に対する期中平均相場は、上記の通り前会計年度から変動しました。「業績－2007会計年度と2006会計年度の比較」および「業績－2006会計年度と2005会計年度の比較」に記載した為替の影響を除いた業績は、それぞれ前会計年度の期中平均相場を適用して算出した売上高、すなわち比較対象年度において為替相場の変動がなかったと仮定した2007会計年度および2006会計年度における売上高を表示しています。為替の影響を除いた業績数値は、トヨタの連結財務諸表上の数値とは

異なっており、よって米国会計原則に則ったものではありません。トヨタは、為替の影響を除いた業績の開示が米国会計原則に基づく開示に代わるものとは考えておりませんが、為替の影響を除いた業績が投資家の皆様にトヨタの本邦通貨での営業成績に関する有益な追加情報を提供するものと考えています。

## ■ セグメンテーション

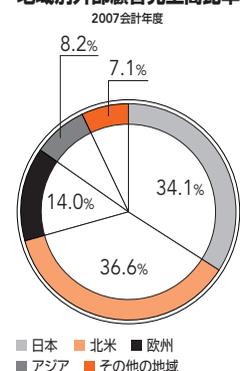
トヨタの最も重要な事業セグメントは、自動車事業セグメントです。トヨタは、世界の自動車市場においてグローバル・コンペティターとして自動車事業を展開しています。マネジメントは世界全体の自動車事業を一つの事業セグメントとして資源の配分やその実績の評価を行っています。トヨタは国内・海外または部品等のような自動車事業の一分野を個別のセグメントとして管理していません。

自動車事業の経営は、機能ベースで成り立っており、各機能別の組織には監督責任者を有しています。マネジメントは自動車事業セグメント内で資源を配分するために、販売台数、生産台数、マーケット・シェア、車両モデルの計画および工場のコストといった財務およびそれ以外に関するデータの評価を行っています。

## 地域別内訳

次の表は、過去3会計年度のトヨタの地域別外部顧客向け売上高を示しており、当社または連結子会社の所在国の位置を基礎として集計しています。

地域別外部顧客売上高比率



	金額：百万円		
	3月31日に終了した1年間		
	2005年	2006年	2007年
日本 .....	¥7,408,136	¥7,735,109	<b>¥8,152,884</b>
北米 .....	6,187,624	7,455,818	<b>8,771,495</b>
欧州 .....	2,305,450	2,574,014	<b>3,346,013</b>
アジア .....	1,572,113	1,836,855	<b>1,969,957</b>
その他.....	1,078,203	1,435,113	<b>1,707,742</b>

## 業績—2007会計年度と2006会計年度の比較

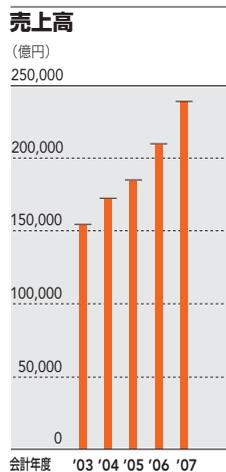
### ■ 売上高

2007会計年度の売上高は23兆9,480億円と、前会計年度に比べて2兆9,111億円(13.8%)の増収となりました。この増収は主に、車両販売台数の増加、金融事業の拡大、部品売上の増加による影響および為替換算レート変動による影響を反映しています。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2007会計年度の売上高は約23兆1,958億円と、前会計年度に比べて10.3%の増収であったと考えられます。売上高は商品・製品売上高および金融収益で構成されており、2007会計年度の商品・製品売上高は22兆6,701億円と、前会計年度に比べて13.0%の増収となり、金融収益は1兆2,779億円と、前会計年度に比べて30.8%の増収となりました。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2007会計年度の商品・製品売上高は約21兆9,634億円と、前会計年度に比べて9.5%の増収であり、金融収益は約1兆2,324億円と、前会計年度に比べて26.1%の増収であったと考えられます。2007会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では5.4%、北米では17.6%、欧州では30.0%、アジアでは7.2%、その他の地域では19.0%の増収となりました。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2007会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では5.4%、北米では13.9%、欧州では19.7%、その他の地域では17.0%の増収となり、アジアでは2.4%の減収であったと考えられます。

以下は、トヨタの各事業セグメントの売上に関する説明です。記載された売上高は、セグメント間売上控除前の数値です。

#### ● 自動車事業セグメント

自動車事業の売上高は、トヨタの売上高のうち最も高い割合を占めます。2007会計年度における自動車事業セグメントの売上高は21兆9,280億円と、前会計年度に比べて2兆5,899億円(13.4%)の増収となりました。この増収は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化の影響を相殺した約1兆2,000億円の影響(純額)、為替換算レート変動による影響7,046億円および部品売上の増加などによるものです。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2007会計年度における自動車事業の売上高は約21兆2,234億円と、前会計年度に比べて9.7%の増収であったと考えられます。日本における増収は、主として輸出車両の販売台数増加によるものですが、販売構成の変化の影響などによ



り一部相殺されています。北米における増収は、車両販売台数の増加の影響および為替換算レート変動の影響によるものです。欧州における増収は、主として車両販売台数の増加の影響および為替換算レート変動の影響によるものです。アジアにおける増収は、主として為替換算レート変動の影響によるものですが、車両販売台数の減少の影響などにより一部相殺されています。その他の地域における増収は、主としてIMVシリーズの好調な販売による販売台数の増加によるものです。

#### ● 金融事業セグメント

2007会計年度における金融事業セグメントの売上高は1兆3,005億円と、前会計年度に比べて3,036億円(30.5%)の増収となりました。この増収は、主に北米における融資残高の増加および為替換算レート変動の影響によるものです。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2007会計年度における金融事業の売上高は約1兆2,542億円と、前会計年度に比べて25.8%の増収であったと考えられます。

#### ● その他の事業セグメント

2007会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は1兆3,237億円と、前会計年度に比べて1,334億円(11.2%)の増収となりました。この増収は主に、住宅事業の販売が好調であったことおよびITS関連事業の拡大によるものです。

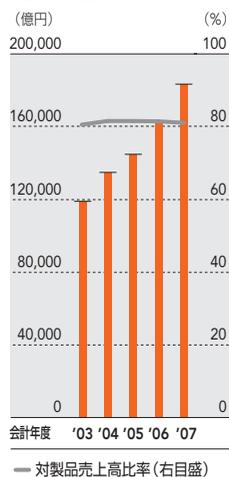
### ■ 営業費用

2007会計年度における営業費用は21兆7,094億円と、前会計年度に比べて2兆5,508億円(13.3%)の増加となりました。この増加は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化の影響を相殺した約9,000億円の影響(純額)、為替換算レート変動の影響7,085億円、研究開発費の増加781億円、業容拡大に伴う諸経費の増加および部品売上の増加の影響などにより、資材・部品の値上げの影響を含む原価改善の努力による影響約1,000億円(純額)により一部相殺されています。

鉄鋼、貴金属、非鉄金属(アルミ等)、樹脂関連部品などの資材・部品の値上げの影響により一部相殺されていますが、継続的な原価改善の努力により、2007会計年度の営業費用は原価改善が行われなかった場合に比べて約1,000億円減少しました。原価改善の努力は、継続的に実施されているVE(Value Engineering)・VA(Value Analysis)活動、部品の種類の絞込みにつながる部品共通化、ならびに車両生産コストの低減を目的としたその他の製造活動に関連しています。

2007会計年度における売上原価は18兆3,563億円と、前会計年度に比べて2兆210億円(12.4%)の増加となりました。この増加(セグメント間金額控除前)は自動車事業セグメントにおける2兆55億円(12.8%)の増加およびその他の事業セグメントに

## 売上原価

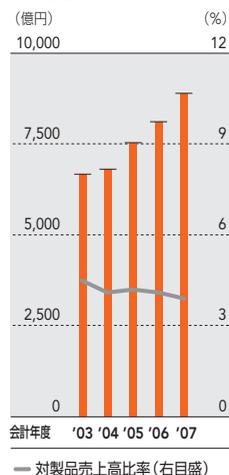


おける1,189億円(11.7%)の増加を反映しています。自動車事業セグメントにおける売上原価の増加は主に、車両販売台数の増加と商品販売構成の変化を相殺した影響、部品売上の増加の影響、研究開発費の増加の影響および為替換算レート変動の影響によるものですが、継続的な原価改善の努力により一部相殺されています。その他の事業セグメントにおける売上原価の増加は、主に売上高の増加によるものです。

2007会計年度における金融費用は8,721億円と、前会計年度に比べて2,624億円(43.1%)の増加となりました。この増加は主に、米国の金利上昇と金融事業の拡大に伴う借入債務残高の増加による支払利息の増加、各期末時点においてヘッジ指定されずに時価評価されたデリバティブ金融商品にかかる評価損の増加によるものです。

2007会計年度の販売費及び一般管理費は2兆4,810億円と、前会計年度に比べて2,674億円(12.1%)の増加となりました。この増加(セグメント間金額控除前)は、自動車事業における2,396億円(11.9%)の増加、金融事業における353億円(15.5%)の増加およびその他の事業における146億円(10.9%)の増加を反映しています。自動車事業における増加は主に、業容拡大に伴う諸経費の増加および為替換算レート変動の影響によるものです。金融事業における増加は、諸経費の増加および為替換算レート変動の影響によるものです。

## 研究開発費



一 対製品売上高比率(右目盛)

2007会計年度における金融費用は8,721億円と、前会計年度に比べて2,624億円(43.1%)の増加となりました。この増加は主に、米国の金利上昇と金融事業の拡大に伴う借入債務残高の増加による支払利息の増加、各期末時点においてヘッジ指定されずに時価評価されたデリバティブ金融商品にかかる評価損の増加によるものです。

2007会計年度の研究開発費(売上原価および一般管理費)は8,907億円と、前会計年度に比べて781億円(9.6%)の増加となりました。この増加は、将来の競争力の更なる強化のための、ハイブリッド・燃料電池などの環境技術、または衝突安全性能・走行制御などの安全技術といった先端技術開発への積極的な取り組みや、グローバル展開に伴う開発車種の拡充によるものです。

## 営業利益

2007会計年度における営業利益は2兆2,386億円と、前会計年度に比べて3,603億円(19.2%)の増益となりました。この増益は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化を相殺した影響、部品売上の増加、継続的な原価改善の努力の影響および為替換算レート変動の影響などによりますが、研究開発費の増加および業容拡大に伴う諸経費の増加により一部相殺されています。その結果、2007会計年度の営業利益率は前会計年度の8.9%から9.3%に増加しました。

2007会計年度における営業利益(セグメント間利益控除前)は前会計年度と比較して、日本では3,813億円(35.4%)の増益、北米では460億円(9.3%)の減益、欧州では434億円(46.2%)の増益、アジアでは279億円(19.2%)の減益、その他の地域では163億円(24.3%)の増益となりました。

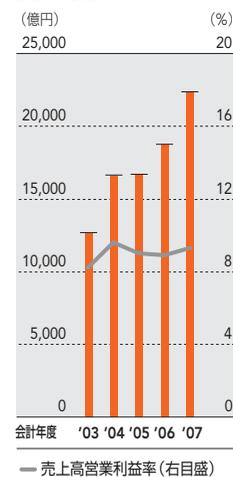
日本における増益は、主に輸出車両の販売台数増加と販売構成の変化を相殺した影響、継続的な原価改善の努力の影響および為替換算レート変動の影響によるものですが、研究開発費の増加などにより一部相殺されています。北米における減益は、主に販売台数の増加、現地製造事業体による原価改善の努力および為替換算レート変動の影響があったものの、テキサス工場の立ち上がりに伴う一時的な費用の発生や金利スワップ取引などの時価評価による評価損の計上などにより相殺されたためです。欧州における増益は、主に生産および販売台数の増加、現地製造事業体による原価改善の努力ならびに為替換算レート変動の影響によるものです。アジアにおける減益は、主に生産および販売台数が減少したことなどによるものです。その他の地域における増益は、IMVシリーズを中心として生産および販売台数が増加したことなどによるものです。

以下は、トヨタの各事業セグメントの営業利益に関する説明です。記載されている営業利益の金額は、セグメント間売上および売上原価控除前の数値です。

### 自動車事業セグメント

2007会計年度における自動車事業セグメントの営業利益は2兆388億円と、前会計年度に比べて3,448億円(20.4%)の増益となりました。この増益は主に、車両販売台数の増加、部品売上の増加、継続的な原価改善の努力の影響および為替換算レート変動の影響によるものですが、研究開発費の増加、業容拡大に伴う諸経費の増加により一部相殺されています。

## 営業利益



一 売上高営業利益率(右目盛)

### ● 金融事業セグメント

2007会計年度における金融事業セグメントの営業利益は1,585億円と、2006会計年度に比べて27億円(1.7%)の増益となりました。この増益は、主として北米における融資残高の増加および為替換算レート変動の影響によるものですが、金利スワップ取引などの時価評価による評価損の計上により一部相殺されています。

### ● その他の事業セグメント

2007会計年度におけるその他の事業セグメントの営業利益は396億円と、前会計年度と同水準になりました。

### ■ その他の収益・費用

2007会計年度における受取利息及び受取配当金は1,320億円と、前会計年度に比べて380億円(40.4%)の増加となりました。この増加は、主に米国子会社における有価証券の運用増加によるものです。

2007会計年度における支払利息は493億円と、自動車事業における支払利息の増加により前会計年度に比べて277億円(2.3倍)の増加となりました。

2007会計年度における為替差益<純額>は330億円と、前会計年度に比べて222億円(3.1倍)の増加となりました。為替差損益は外国通貨建ての売上を取引時の為替相場で換算した価額と、先物為替契約を利用して行う決済を含め、同会計年度における決済金額との差額を示すものです。

2007会計年度におけるその他<純額>は282億円の利益と、前会計年度に比べて976億円(77.6%)の減少となりました。この減少は、主に2006会計年度に株式の交換差益1,433億円を計上したことによるものです。この株式交換差益は、(株)三菱東京フィナンシャル・グループと(株)UFJホールディングスの合併に伴うものであり、発生問題専門委員会(Emerging Issues Task Force、以下、EITFという。)の合意であるEITF 91-5「原価法で計上されている投資の非貨幣性交換(Nonmonetary Exchange of Cost-Method Investments)」に従って、従来から保有する旧(株)UFJホールディングス普通株式と引換えに新しく交付された(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ普通株式の時価評価額と旧(株)UFJホールディングス普通株式の取得原価の差額を計上したものです。

### ■ 法人税等

2007会計年度における法人税等は8,983億円と、主に税金等調整前当期純利益の増益により、前会計年度に比べて1,032億円(13.0%)の増加となりました。前会計年度の実効税率と比較して、2007会計年度の実効税率に重要な変動はありません。

### ■ 少数株主持分損益および持分法投資損益

2007会計年度における少数株主持分損益は497億円と、前会計年度に比べて347億円(41.1%)の減少となりました。この減少は、主に2006会計年度に、EITF 91-5に従い国内連結子会社が保有していた旧(株)UFJホールディングス普通株式と合併後の(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ普通株式の交換取引から生じた株式交換差益を計上したことによるものです。

2007会計年度における持分法投資損益は2,095億円と、前会計年度に比べて452億円(27.5%)の増加となりました。この増加は持分法適用関連会社の業績好調による増益によるものです。

### ■ 当期純利益

2007会計年度の当期純利益は1兆6,440億円と、前会計年度に比べて2,719億円(19.8%)の増益となりました。

### ■ その他の包括損益

2007会計年度におけるその他の包括損益は、1,730億円の利益と、前会計年度に比べて3,449億円(66.6%)の利益の減少となりました。この減少は主に、未実現有価証券評価損益が当会計年度の388億円の利益に対し、2006会計年度は国内株式市場における株価の上昇により、2,446億円の利益であったこと、および外貨換算調整額が前会計年度の2,684億円の利益に対して2007会計年度は1,307億円の利益に減少したことなどによるものです。

### 当期純利益とROE



### 業績—2006会計年度と2005会計年度の比較

#### ■ 売上高

2006会計年度の売上高は21兆369億円と、前会計年度に比べて2兆4,854億円(13.4%)の増収となりました。この増収は主に、車両販売台数の増加、部品売上の増加、金融事業の拡大による影響および為替換算レート変動による影響を反映しています。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2006会計年度の売上高は約20兆4,051億円と、前会計年度に比べて10.0%の増収であったと考えられます。売上高は商品・製品売上高および金融収益で構成されており、2006会計年度の商品・製品売上高は20兆595億円と、前会計年度に比べて12.8%の増収となり、金融収益は9,774億円と、前会計年度に比べて28.5%の増収となりました。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、

2006会計年度の商品・製品売上高は約19兆4,724億円と、前会計年度に比べて9.5%の増収であり、金融収益は約9,327億円と、前会計年度に比べて22.6%の増収であったと考えられます。2006会計年度の上高は前会計年度に比べて、日本では4.4%、北米では20.5%、欧州では11.6%、アジアでは16.8%、その他の地域では33.1%の増収となりました。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2006会計年度の上高は前会計年度に比べて、日本では4.4%、北米では14.2%、欧州では9.2%、アジアでは11.1%、その他の地域では24.4%の増収となりました。

以下は、トヨタの各事業セグメントの売上に関する説明です。記載された売上高は、セグメント間売上控除前の数値です。

#### ●自動車事業セグメント

自動車事業の売上高は、トヨタの売上高のうち最も高い割合を占めます。2006会計年度における自動車事業セグメントの売上高は19兆3,381億円と、前会計年度に比べて2兆2,246億円(13.0%)の増収となりました。この増収は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化の影響を相殺した約1兆2,000億円の影響(純額)、為替換算レート変動による影響5,859億円および部品売上の増加などによるものです。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2006会計年度における自動車事業の売上高は約18兆7,522億円と、前会計年度に比べて9.6%の増収であったと考えられます。日本における増収は、主として輸出車両の販売台数増加によるものですが、販売構成の変化の影響などにより一部相殺されています。北米における増収は、車両販売台数の増加の影響および為替換算レート変動の影響によるものです。欧州における増収は、主として車両販売台数の増加の影響および為替換算レート変動の影響によるものです。アジアにおける増収は、主としてIMVシリーズのアジア地域内外への好調な販売による販売台数の増加および為替換算レート変動の影響によるものです。その他の地域における増収は、主としてIMVシリーズの好調な販売による販売台数の増加によるものです。

#### ●金融事業セグメント

2006会計年度における金融事業セグメントの売上高は9,969億円と、前会計年度に比べて2,157億円(27.6%)の増収となりました。この増収は、主に北米における融資残高の増加および為替換算レート変動の影響によるものです。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2006会計年度における金融事業の売上高は約9,520億円と、前会計年度に比べて21.9%の増収であったと考えられます。

#### ●その他の事業セグメント

2006会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は1兆1,903億円と、前会計年度に比べて1,600億円(15.5%)の増収

となりました。この増収は主に、住宅事業の販売が好調であったことおよびITS関連事業の拡大によるものです。

#### ■営業費用

2006会計年度における営業費用は19兆1,586億円と、前会計年度に比べて2兆2,793億円(13.5%)の増加となりました。この増加は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化の影響を相殺した約1兆円の影響(純額)、為替換算レート変動の影響5,872億円、研究開発費の増加575億円、厚生年金基金代行部分返上益の減少472億円、業容拡大に伴う諸経費の増加および部品売上の増加の影響などによりますが、資材・部品の値上げの影響を含む原価改善の努力による影響約1,300億円(純額)により一部相殺されています。

2001年に、確定給付企業年金法が制定され、企業が国に代行部分を返上することが認められることになりました。これに伴い、当社および一部の国内子会社は将来分支給義務免除の申請を行い、代行部分返上について厚生労働大臣の認可を受けました。さらに過去分の返上、認可を受けた後、2005会計年度において複数の国内子会社が代行部分に相当する年金資産を国に返上しました。返還に関連して生じた損益については、EITF 03-02「厚生年金基金の代行部分の国への返上に関する会計処理 (Accounting for the Transfer to the Japanese Government of the Substitutional Portion of Employee Pension Fund Liabilities)」にしたがって会計処理しています。

これにより、代行部分返上に伴う清算損失として、2005会計年度において売上原価に659億円、販売費及び一般管理費に84億円の計743億円の営業費用が計上されています。また、代行部分返上により消滅した退職給付債務と実際に返上した年金資産との差額 (Government Subsidy) が、販売費及び一般管理費のマイナスとして2005会計年度において1,215億円含められています。この一連の代行返上の会計処理により、2005会計年度において営業費用のマイナスが472億円(純額)計上されています。詳細については連結財務諸表注記19をご参照ください。

鉄鋼、貴金属、非鉄金属(アルミ等)、樹脂関連部品などの資材・部品の値上げの影響により一部相殺されていますが、継続的な原価改善の努力により、2006会計年度の営業費用は原価改善が行われなかった場合に比べて約1,300億円減少しました。原価改善の努力は、継続的に実施されているVE (Value Engineering)・VA (Value Analysis) 活動、部品の種類の絞込みにつながる部品共通化、ならびに車両生産コストの低減を目的としたその他の製造活動に関連しています。

2006会計年度における売上原価は16兆3,353億円と、前会計年度に比べて1兆8,351億円(12.7%)の増加となりました。この増加(セグメント間金額控除前)は自動車事業セグメントにおける1兆7,905億円(12.9%)の増加およびその他の事業セグメント

における1,422億円(16.3%)の増加を反映しています。自動車事業セグメントにおける売上原価の増加は主に、車両販売台数の増加と商品販売構成の変化を相殺した影響、部品売上の増加の影響、研究開発費の増加の影響および為替換算レート変動の影響によるものですが、継続的な原価改善の努力、代行部分返上に伴う清算損失の減少により一部相殺されています。その他の事業セグメントにおける売上原価の増加は、主に売上高の増加によるものです。

2006会計年度における金融費用は6,097億円と、前会計年度に比べて2,399億円(64.8%)の増加となりました。この増加は主に、米国の金利上昇と金融事業の拡大に伴う借入債務残高の増加による支払利息の増加、各期末時点においてヘッジ指定されずに時価評価されたデリバティブ金融商品にかかる評価損の計上によるものです。

2006会計年度の販売費及び一般管理費は2兆2,136億円と、前会計年度に比べて2,044億円(10.2%)の増加となりました。この増加(セグメント間金額控除前)は、自動車事業における1,926億円(10.6%)の増加、金融事業における232億円(11.4%)の増加およびその他の事業における118億円(9.6%)の増加を反映しています。自動車事業における増加は主に、代行部分返上に伴うGovernment Subsidyの減少の影響、業容拡大に伴う諸経費の増加および為替換算レート変動の影響によるものです。金融事業における増加は、諸経費の増加および為替換算レート変動の影響によるものです。

2006会計年度の研究開発費(売上原価および一般管理費)は8,126億円と、前会計年度に比べて575億円(7.6%)の増加となりました。この増加は、将来の競争力の更なる強化のための、ハイブリッド・燃料電池などの環境技術、または衝突安全性能・走行制御などの安全技術といった先端技術開発への積極的な取り組みや、グローバル展開に伴う開発車種の拡充によるものです。

## ■ 営業利益

2006会計年度における営業利益は1兆8,783億円と、前会計年度に比べて2,062億円(12.3%)の増益となりました。この増益は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化を相殺した影響、部品売上の増加、継続的な原価改善の努力の影響、その他の事業セグメントにおける増益および為替換算レート変動の影響などによりますが、厚生年金基金代行部分返上益の減少、研究開発費の増加、業容拡大に伴う諸経費の増加および金融事業における減益により一部相殺されています。その結果、2006会計年度の営業利益率は前会計年度の9.0%から8.9%に減少しました。

2006会計年度における営業利益(セグメント間利益控除前)は前会計年度と比較して、日本では887億円(9.0%)の増益、北米では481億円(10.7%)の増益、欧州では146億円(13.4%)の減益、

アジアでは517億円(55.2%)の増益、その他の地域では198億円(41.6%)の増益となりました。日本における増益は、主に輸出車両の販売台数増加と販売構成の変化を相殺した影響、継続的な原価改善の努力の影響および為替換算レート変動の影響によるものですが、厚生年金基金代行部分返上益減少の影響、研究開発費の増加などにより一部相殺されています。北米における増益は、主に生産および販売台数の増加、現地製造事業者による原価改善の努力および為替換算レート変動の影響によるものです。欧州における減益は、主に現地製造事業者による原価改善の努力、生産および販売台数の増加ならびに為替換算レート変動の影響があったものの、業容拡大に伴う諸経費増加などにより相殺されたためです。アジアにおける増益は、主としてIMVシリーズの好調な販売により、生産および販売台数が増加したことなどによるものです。その他の地域における増益は、IMVシリーズを中心として生産および販売台数が増加したことなどによるものです。

以下は、トヨタの各事業セグメントの営業利益に関する説明です。記載されている営業利益の金額は、セグメント間売上および売上原価控除前の数値です。

### ● 自動車事業セグメント

2006会計年度における自動車事業セグメントの営業利益は1兆6,940億円と、前会計年度に比べて2,415億円(16.6%)の増益となりました。この増益は主に、車両販売台数の増加、部品売上の増加、継続的な原価改善の努力の影響および為替換算レート変動の影響によるものですが、厚生年金基金代行部分返上益の減少の影響、研究開発費の増加、業容拡大に伴う諸経費の増加により一部相殺されています。

### ● 金融事業セグメント

2006会計年度における金融事業セグメントの営業利益は1,558億円と、前会計年度に比べて450億円(22.4%)の減益となりました。この減益は、主として北米における融資残高の増加および為替換算レート変動の影響があったものの、金利スワップ取引などの時価評価による評価損の計上および2005会計年度において販売金融子会社が行った過年度損益の修正の影響(詳細については連結財務諸表注記24をご参照ください)があったためです。

### ● その他の事業セグメント

2006会計年度におけるその他の事業セグメントの営業利益は397億円と、前会計年度に比べて60億円(17.8%)の増益となりました。この増益は、主に住宅事業の生産および販売が好調であったことおよびITS関連事業の拡大によるものです。

## ■ その他の収益・費用

2006会計年度における受取利息及び受取配当金は940億円と、前会計年度に比べて265億円(39.2%)の増加となりました。この増加は、主に米国子会社における有価証券の運用増加によるものです。

2006会計年度における支払利息は216億円と、自動車事業における有利子負債の増加により前会計年度に比べて27億円(14.0%)の増加となりました。

2006会計年度における為替差益<純額>は108億円と、前会計年度に比べて106億円(49.6%)の減少となりました。為替差損益は外国通貨建ての売上を取引時の為替相場で換算した価額と、先物為替契約を利用して行う決済を含め、同会計年度における決済金額との差額を示すものです。

2006会計年度におけるその他<純額>は1,258億円の利益と、前会計年度に比べて1,134億円(10.1倍)の増加となりました。この増加は、主に株式の交換差益1,433億円の計上によるものです。

## ■ 法人税等

2006会計年度における法人税等は7,951億円と、主に税金等調整前当期純利益の増益により、前会計年度に比べて1,372億円(20.9%)の増加となりました。前会計年度の実効税率と比較して、2006会計年度の実効税率に重要な変動はありません。

## ■ 少数株主持分損益および持分法投資損益

2006会計年度における少数株主持分損益は844億円と、前会計年度に比べて195億円(30.0%)の増加となりました。この増加は、連結子会社の業績好調による増益およびEITF 91-5に従い国内連結子会社が保有していた旧(株)UFJホールディングス普通株式と合併後の(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ普通株式の交換取引から生じた株式交換差益を計上したことによるものです。

2006会計年度における持分法投資損益は1,643億円と、前会計年度に比べて249億円(17.8%)の増加となりました。この増加は持分法適用関連会社の業績好調による増益によるものです。

## ■ 当期純利益

2006会計年度の当期純利益は1兆3,721億円と、前会計年度に比べて2,009億円(17.2%)の増益となりました。

## ■ その他の包括損益

2006会計年度におけるその他の包括損益は5,179億円の利益と、前会計年度に比べて3,940億円(4.2倍)の利益の増加となりました。この増加は主に、未実現有価証券評価損益が前会計年度の384億円の利益に対し、2006会計年度は国内株式市場における株価の上昇により2,446億円の利益であったこと、および

外貨換算調整額が前会計年度の757億円の利益に対して2006会計年度は2,684億円の利益に増加したことによるものですが、最小年金債務調整額に関連するその他の包括損益が前会計年度の98億円の利益に対し、2006会計年度が49億円の利益に減少したことにより一部相殺されています。

## 2008会計年度の見通し

トヨタは、米国景気の動向、中国の景気拡大ペースの変化および原油価格の動向などの懸念がある中で、2008会計年度の世界の景気は全体として2007会計年度の拡大基調を維持していくものと考えています。トヨタは、世界の自動車市場は概ね同水準で推移するものと考えています。また、2008会計年度の見通しに関して、通期の平均為替レートを1米ドルあたり115円、1ユーロあたり150円となるものと想定しています。こうした前提のもと、トヨタの2008会計年度の売上高については、主にその他の地域およびアジアにおける販売台数増により、増収を見込んでいます。営業利益の増益要因としては、販売面の努力による販売台数増の効果および原価改善の努力があります。一方、営業利益の減益要因としては、2008会計年度の前提為替レートを2007会計年度に比べてやや円高としていることによる影響、積極的な設備投資に伴う減価償却費の増加およびハイブリッド車・燃料電池等の環境技術や安全技術などの次世代技術開発のための研究開発費の増加等があり、増益要因を相殺します。また、原価改善の効果は資材価格の影響を受けます。その結果、トヨタの2008会計年度の営業利益は、2007会計年度に比べて、概ね同程度になるものと考えられます。トヨタの2008会計年度の税金等調整前当期純利益および当期純利益についても、2007会計年度に比べて、概ね同程度になるものと考えられます。また、為替の変動がトヨタの業績に与える影響は大きく、特に米ドルに対して円高となった場合、トヨタの業績に重要な悪影響を及ぼすことがあります。詳細については、「概観－為替の変動」をご参照ください。

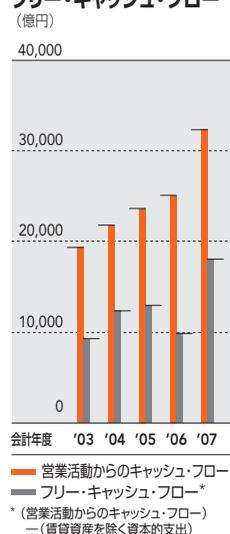
前記は、将来予測についての記述であり、為替レート、トヨタの商品に対する需要、市場環境その他の要因に関するマネジメントの判断および仮定に基づくものであるため、「将来予測表明に関する特記」の対象となります。トヨタの実際の業績は上記の要因および「事業等のリスク」に記載されるその他の要因に変化があった場合、その結果として見通しの数値から大きく変動する可能性があります。

## 流動性と資金の源泉

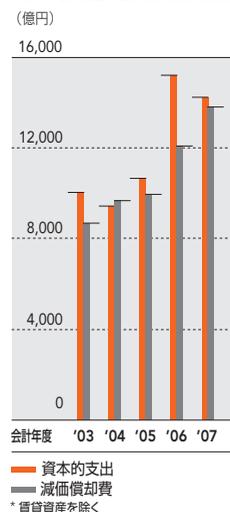
トヨタは従来、設備投資および研究開発活動のための資金を、主に営業活動から得た現金により調達してきました。

2008会計年度については、トヨタは設備投資および研究開発活動のための十分な資金を、主に手許の現金及び現金同等物と営業活動から得た現金により調達する予定です。2004年4月1日から2007年3月31日までに行われた重要な設備投資および処分に関する情報、ならびに現在進行中の重要な設備投資および処分に関する情報は、フォーム20-Fの「Information on the Company—Business Overview—Capital Expenditures and Divestitures」をご参照ください。

### 営業活動からの キャッシュ・フローと フリー・キャッシュ・フロー\*



### 資本的支出\*と減価償却費



顧客や販売店に対する融資プログラムおよびリース・プログラムで必要となる資金について、トヨタは営業活動から得た現金と金融子会社の借入金によりまかなっています。トヨタは、金融子会社のネットワークを拡大することにより、世界中の現地市場で資金を調達する能力を向上させるよう努めています。

2007会計年度における営業活動から得た現金<純額>は、前会計年度の2兆5,154億円に対し、3兆2,381億円となりました。この増加は、主に当期純利益の増加によるものです。

2007会計年度における投資活動に使用した現金<純額>は、前会計年度の3兆3,755億円に対し、3兆8,143億円となりました。この増加は、主に金融債権に対する投資の増加、賃貸資産の購入および有価証券および投資有価証券の購入の増加によりますが、金融債権の回収の増加により一部相殺されています。

2007会計年度における財務活動から得た現金<純額>は、前会計年度の8,769億円に対し、8,817億円となりました。この増加は、主に長期借入債務の増加によりますが、長期借入債務の返済の増加により一部相殺されています。

2007会計年度における賃貸資産を除く資本的支出は、前会計年度

の1兆5,234億円から6.4%減少し、1兆4,258億円となりました。この資本的支出の減少は、主に国内連結子会社の設備投資の減少によるものです。

2007会計年度における賃貸資産に対する資本的支出は、前会計年度の1兆2,477億円から13.0%増加し、1兆4,100億円となりました。この増加は、主に北米および日本の金融子会社における賃貸資産の増加によるものです。

2008会計年度において、賃貸資産を除く設備投資額は約1兆5,000億円となる予定です。設備投資予定額の地域別内訳は、日本8,000億円、北米4,000億円、欧州1,100億円、アジア1,100億円およびその他800億円となっています。

現在入手可能な情報によれば、トヨタは、環境問題が2008会計年度における財政状態、経営成績、流動性もしくはキャッシュ・フローに重大な影響を及ぼすとは考えていません。しかしながら、フォーム20-Fの「Information on the Company—Business Overview—Governmental Regulation, Environmental and Safety Standards」で開示されているとおり、現在および将来の環境法制のもとで、トヨタにとって実質的な金銭の負担を伴う不確実性が存在しています。

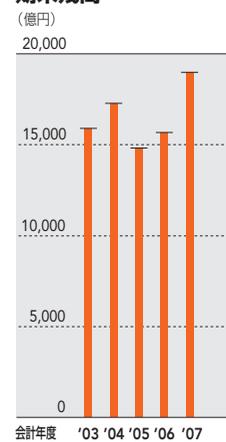
現金及び現金同等物は2007年3月31日現在で1兆9,003億円でした。現金及び現金同等物の大部分は円建てまたは米ドル建てであります。また、2007年3月31日現在における定期預金は267億円、有価証券は4,354億円でした。

トヨタは、現金及び現金同等物、定期預金、市場性ある負債証券および信託ファンドへの投資を総資金量と定義しており、2007会計年度において総資金量は、4,084億円(10.0%)増加し4兆5,052億円となりました。

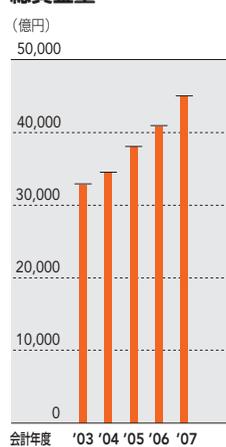
2007会計年度における受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>は、432億円(2.2%)増加し2兆238億円となりました。これは売上の増加による影響および為替算レート変動の影響によるものです。

2007会計年度におけるたな卸資産は、1,830億円(11.3%)増加し1兆

### 現金及び現金同等物 期末残高



### 総資金量\*



\* 現金及び現金同等物、定期預金、市場性のある負債証券および信託ファンドへの投資

8,039億円となりました。これは取引量の増大および為替換算レート変動の影響によるものです。

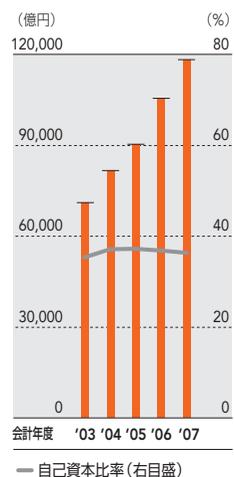
2007会計年度における金融債権<純額>合計は、9兆7,310億円と、1兆4,035億円(16.9%)増加しました。この増加は、販売台数の増加による小売割賦債権の増加、卸売債権の増加、不動産融資および販売店の運転資金融資を含むその他のディーラー貸付金の増加およびファイナンス・リースの増加によるものです。2007年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、北米64.5%、日本13.1%、欧州10.2%、アジア3.6%、その他の地域8.6%でした。トヨタは、特別目的事業体を通じて金融債権を売却するプログラムを保有しており、2007会計年度においてこの証券化取引により、購入および留保持分控除後で、690億円の売却収入を得ました。

有価証券及びその他の投資有価証券(流動資産計上のものを含む)は、主として当社および北米の連結子会社による国債等への投資により、前会計年度に比べて2,279億円(5.6%)増加し4兆2,653億円となりました。

2007会計年度における有形固定資産は、9,939億円(14.1%)増加しました。これは主に設備投資によりますが、減価償却の影響により一部相殺されています。

2007会計年度における支払手形及び買掛金は1,250億円(6.0%)増加しました。これは取引量の増大および為替換算レート変動の影響によるものです。

#### 自己資本と自己資本比率



2007会計年度における未払費用は2,041億円(13.9%)増加しました。これは業容拡大に伴う諸経費の増加の影響によるものです。

2007会計年度における未払法人税等は737億円(21.2%)増加しました。これは、主に課税所得の増加の影響によるものです。

2007会計年度における借入債務合計は1兆7,317億円(16.7%)増加しました。トヨタの短期借入債務は、加重平均金利3.17%の借入金と、加重平均金利4.95%のコマーシャル・ペーパーにより構成されています。2007会計年度における短期借入債務は、前会計年度に比べて4,643億円(15.3%)増加し、3兆4,973億円となりました。トヨタの長期借入債務は、利率が0.01%から18.00%、返済期限が2007年から2047年の無担保の借入金、担保付きの借入金、メディアム・ターム・ノート、無担保普通社債、および長期キャピタル・リース債務により構成されています。2007会計年度の1年以内に返済予定の長期借入債務は6,443億円(37.4%)増加し、2兆3,681億円となり、返済期限が1

年超の長期借入債務は6,231億円(11.0%)増加し、6兆2,635億円となりました。借入債務合計の増加は、主に金融事業の拡大によるものです。2007年3月31日現在で、長期借入債務の約39%は米ドル建て、約24%は日本円建て、約11%はユーロ建て、約26%はその他の通貨によるものでした。トヨタは、金利スワップを利用することにより固定金利のエクスポージャーをヘッジしています。トヨタの借入必要額に重要な季節的変動はありません。

2006年3月31日現在におけるトヨタの自己資本に対する有利子負債比率は98.5%でしたが、2007年3月31日現在では102.5%となりました。

トヨタの長期借入債務は、2007年3月31日現在、スタンダード・アンド・プアーズによって「AAA」、ムーディーズによって「Aaa」、格付投資情報センターによって「AAA」と格付けされています。これらの格付けは、スタンダード・アンド・プアーズ、ムーディーズおよび格付投資情報センターによる長期借入債務の最高格付けです。信用格付けは株式の購入、売却もしくは保有を推奨するものではなく、何時においても撤回もしくは修正され得ます。各格付けはその他の格付けとは個別に評価されるべきです。

トヨタの財務方針は、すべてのエクスポージャーの管理体制を維持し、相手先に対する厳格な信用基準を厳守し、市場のエクスポージャーを積極的にモニターすることです。トヨタは、トヨタファイナンシャルサービス(株)に金融ビジネスを集中させ、同社を通じて金融ビジネスの全世界的効率化を目指しています。

金融政策の主要な要素は、収益の短期的変動に左右されず費用効率の高いベースで研究開発活動、設備投資および金融事業に投資できるような、安定した財務基盤を維持することです。トヨタは、現在必要とされる資金水準を十分満たす流動性を保持していると考えており、また、高い信用格付けを維持することにより、引き続き多額の資金を比較的安いコストで外部から調達することができると考えています。高い格付けを維持する能力は、数多くの要因に左右され、その中にはコントロールできないものも含まれています。これらの要因には、日本およびトヨタが事業を行うその他の主要な市場の全体的な景気、ならびにトヨタの事業戦略を成功させることができるかなどが含まれています。

2007会計年度における未積立年金債務は2,825億円と、前会計年度に比べて242億円(7.9%)減少しました。これは主に当社および日本国内の子会社に関連したものです。未積立額は、トヨタによる将来の現金拠出または対象従業員に対するそれぞれの退職日における支払いにより解消されます。未積立年金債務の減少は、主に年金資産への拠出額の増加および年金資産の市場価値の増加によるものです。詳細につきましては、連結財務諸表注記19をご参照ください。

## オフバランス化される取引

### ■証券化取引による資金調達

トヨタは金融事業のための資金調達の一つの方法として証券化プログラムを利用しています。トヨタは、証券化取引は低コストな資金調達方法であり、金融事業の重要な要素と考えています。

債権を証券化することにより、トヨタは流動性が高くかつ効率的な資本市場において取引を行うことが可能になるとともに、資金調達方法が多様化し、より多くの投資家と取引を行うことが可能になります。証券化取引が連結貸借対照表、連結損益計算書、連結キャッシュ・フロー計算書に与える影響については、連結財務諸表注記7をご参照ください。

トヨタの証券化プログラムには二段階のステップがあります。まず、トヨタの全額出資であり倒産隔離されている特別目的事業体(以下、SPEという。)に一定の小売債権をまとめて売却します。次にSPEは当該小売債権を、適格特別目的事業体(以下、QSPEまたは証券化信託という。)が発行する証券からの収入と交換に証券化信託に移転します。債権がQSPEに移転した時点で当該債権はトヨタの資産ではなくなるとともに、トヨタの連結貸借対照表に計上されなくなります。QSPEが発行する証券は売却した債権の回収金により担保されており、また当該証券には優先証券と劣後証券があります。

一般的な証券化取引の流れを図解すると次のとおりとなります。



トヨタの証券化取引のためのSPEの利用は証券化市場の慣習に従っています。SPEへの売却により、売却した債権を証券保有者の利益のためにトヨタの他の債権者から倒産隔離させています。また、会計上必要となる条件を満たしている限り、債権の売却は売却したものとして会計上処理されます。証券化取引に対する投資家がトヨタに対して有する遡及権は、証券化された債権の契約上のキャッシュ・フロー、トヨタが留保した劣後持分の、現金積立準備金およびリボルビング・リクイディティ・ノートを発行した金額に限定されています。トヨタは証券化信託が発行した証券に対して保証を行っていません。SPEは存在目的が限

定されており、債権を購入、販売するためだけに利用されます。個々の証券化信託の存続期間は限られており、一般的に投資家が保有するすべてのアセットバック証券について全額の支払が完了した時点で消滅します。

証券化信託との取引の中で、SPEは一部の持分を留保しています。SPEの留保持分は証券化信託が発行した劣後証券、および超過金利を受取る権利である利息のみストリップを含みます。留保持分は劣後持分たる性質を有するため、これを留保することにより、証券化信託が発行する優先証券の信用力を強化することとなっています。留保持分は使途限定資産としてSPEが保有し、トヨタのいかなる債務の弁済にも使用できません。将来キャッシュ・フローの予測の結果、留保持分の公正価値の下落が一時的でないと判断した場合、公正価値が帳簿価額を下回った額を減損として連結損益計算書上において認識します。会計上、これらの留保持分はトヨタが購入した優先証券とともに連結貸借対照表に計上されています。

優先証券に対して損失が発生するリスクを低減するために、上記の他に次のような各種の信用補完を行っています。

#### • 現金積立準備金及び使途制限現金

証券化信託は、アセットバック証券の売出による収入の一部を、区分された積立準備金として保有しており、この積立準備金は、売却した債権の回収金が投資家に対する証券の元本および利息の支払いに不足する場合、その支払に充当される場合があります。また、証券化信託が一定水準以上の債権償却を実施したり、債務の不履行を受けた場合、証券化信託が保有する債権の回収金のうちの一部を、追加的な積立準備金として積み立てます。

#### • リボルビング・リクイディティ・ノート

特定の証券化取引においては、現金積立準備金の代わりに、リボルビング・リクイディティ・ノート(以下、RLNという。)契約を利用する場合があります。証券化信託はRLNにより資金を調達し、投資家に対する利息および元本の支払のための資金不足を補います。トヨタはRLNの引き出しに対して資金を拠出し、また、RLNの契約条件のもとでは、証券化信託は引き出した金額に発生した利息分を加算した金額を返済する義務を負うこととされています。RLNの元本および利息の支払は、アセットバック証券の元本および利息の支払に対して劣後し、また、特定の場においては現金積立準備金に対しても劣後するものとされています。回収金がRLNの未返済残高の返済に十分でない場合、トヨタは当該未返済残高に対して損失を認識します。トヨタの短期無担保債に対するムーディーズおよびスタンダード・アンド・プアーズの格付けがそれぞれP-1とA-1を下回った場合、トヨタはRLNにおける利用可能額全額の資金を拠出することが義務付けられています。マネジメントはそのような損失および格付けの引き

下げの見込みはほとんどないと考えております。2006年3月31日および2007年3月31日現在、RLNの引き出し残高はなく、また公正価値を有する重要なRLNはありません。トヨタはRLNの引き出しに対して資金の拠出が必要となることがないと考えているため、RLNに関する負債を計上しておりません。

トヨタは証券化信託とスワップ契約を締結する場合があります。このスワップ契約のもとでは、証券化信託はトヨタからアセットバック証券の変動金利の利息に相当する金額を受取る代わりに、トヨタに対して固定金利を支払います。このスワップ契約により、証券化信託は保有している債権の契約上の利息とは異なる利息での証券を発行することができます。

トヨタは売却した債権のサービサー業務を行っており、サービサー報酬を受取ります。トヨタはサービサーとして、債権の回収と、受益権保有者へ分配するために受託会社に送金する義務を負っています。証券化信託に対して売却した債権のサービサー業務を行っている一方、トヨタは自己が保有する債権に対して適用しているサービス業務方針や手続を、売却した債権の債務者に対して適用しており、当該融資顧客とは通常関係を維持しています。

証券化取引に関連した、他の重要な契約上の条項は次のとおりです。

#### ● 債権の買戻し義務

トヨタは証券化取引において売却した債権に関連して、SPEに対し保証を行っており、それに対応してSPEは証券化信託に保証を行っています。トヨタとSPEは、保証条項に関して何らかの不履行があり、その結果SPEまたは証券化信託に著しい不利益を与えた場合には、債権を買戻す義務を負っています。さらに、トヨタは債権のサービサーとして、サービサー契約に違反し、その結果証券化信託に著しい不利益を与えた場合、もしくは、トヨタが、サービサーとして利息の減額を填補することを約することが出来ないような債権の延長や契約条件の修正があった場合には、債権を買戻す義務を負います。買戻しの際の取引額は債権の元本残高と未払利息の合計となります。こうした買戻し条項は証券化取引において慣例的な条項になっています。

#### ● 資金拠出条項

トヨタはサービサーとして、債務者による証券化信託への支払額の不足に備えて、証券化信託に対して資金を拠出します。この資金の拠出は、売却した債権の将来の回収金により返済されると考えられる範囲内でのみ行われます。一般的に証券化信託は、すべての債権の回収金から、他の支払いよりも優先してトヨタにこの資金拠出の返済をすることが要求されています。当該資金拠出条項は証券化取引において慣例的な条項になっています。

## 貸出コミットメント

### ■ クレジットカード会員に対する貸出コミットメント

トヨタは金融事業の一環としてクレジットカードを発行しています。トヨタは、クレジットカード事業の慣習に従い、カード会員に対する貸付の制度を有しています。貸出はお客様ごとに信用状態の調査を実施した結果設定した限度額の範囲内で、お客様の要求により実行されます。カード会員に対する貸付金には保証は付されませんが、貸倒損失の発生を最小にするため、また適切な貸出限度額を設定するために、トヨタは、提携関係にある金融機関からの財務情報の分析を含むリスク管理方針により与信管理を実施するとともに、定期的に貸出限度額の見直しを行っています。2007年3月31日現在のカード会員に対する貸出未実行残高は2兆5,195億円です。

### ■ 販売店に対する貸出コミットメント

トヨタは金融事業の一環として販売店に対する融資の制度を有しています。貸付は買取、設備の改装、不動産の購入、運転資金の確保のために行われます。これらの貸付金については、通常担保権が設定されており、販売店の不動産、車両在庫、その他販売店の資産等、場合に応じて適切と考えられる物件に対して設定しています。さらに慎重な対応が必要な場合には販売店が指名した個人による保証または販売店グループが指名した法人による保証を付しています。貸付金は通常担保または保証が付されていますが、担保または保証の価値がトヨタのエクスポージャーを十分に補うことができていない可能性があります。トヨタは融資制度契約を締結することによって生じるリスクに従って融資制度を評価しています。トヨタの金融事業は、販売店グループと呼ばれる複数のフランチャイズ系列に対しても融資を行っており、しばしば貸出組合に参加することでも融資を行っています。こうした融資は、融資先の卸売車両の購入、買取、設備の改装、不動産の購入、運転資金の確保等を目的とするものです。2007年3月31日現在の販売店に対する貸出未実行残高は1兆6,379億円です。

### ■ 保証

トヨタは、トヨタの製品販売にあたり、販売店と顧客が締結した割賦契約について、販売店の要請に応じ顧客の割賦債務の支払に関し保証を行っています。保証期間は2007年3月31日現在において1ヶ月から35年に渡っており、これは割賦債務の弁済期間と一致するよう設定されていますが、一般的に、製品の利用可能期間よりも短い期間となっています。顧客が必要な支払を行わない場合には、トヨタに保証債務を履行する責任が発生します。将来の潜在的保証支払額は、2007年3月31日現在、最大で1兆3,339億円です。トヨタは、保証債務の履行による損失の発生に備え未払費用を計上しており、2007年3月31日現在の残高は、36億円です。保証債務を履行した場合、トヨタは、保証の対象となった主たる債務を負っている顧客から保証支払額を回収する権利を有します。

## 契約上の債務および義務

今後5年間に於ける各年の満期別の金額を含む借入債務、キャピタル・リース債務、オペレーティング・リース債務およびその他債務に関しては、連結財務諸表注記13、22および23をご参照ください。また、トヨタはその通常業務の一環として、一定の原材料、部品およびサービスの購入に関して、仕入先と長期契約

を結ぶ場合があります。これらの契約は、一定数量または最低数量の購入を規定している場合があります。トヨタはかかる原材料またはサービスの安定供給を確保するためにこれらの契約を締結しています。

次の表は、2007年3月31日現在のトヨタの契約上の債務および商業上の契約債務を要約したものです。

	金額：百万円				
	合計	返済期限			
		1年未満	1年以上 3年未満	3年以上 5年未満	5年以上
契約上の債務：					
短期借入債務(注記13)					
借入金	¥ 1,055,918	¥1,055,918			
コマーシャル・ペーパー	2,441,473	2,441,473			
長期借入債務*(注記13)	8,580,815	2,355,863	¥3,359,711	¥1,634,152	¥1,231,089
キャピタル・リース債務(注記13)	50,886	12,253	13,235	24,303	1,095
解約不能オペレーティング・リース債務(注記22)	56,141	11,364	15,345	9,862	19,570
有形固定資産及びその他の資産の購入に関する 契約債務(注記23)	132,443	87,310	21,951	21,061	2,121
合計	¥12,317,676	¥5,964,181	¥3,410,242	¥1,689,378	¥1,253,875

\* 長期借入債務の金額は、将来の支払元本を表しています。

なお、トヨタは2008会計年度において、退職金制度に対し132,447百万円を拠出する予定です。

	金額：百万円				
	合計	債務の満了期限			
		1年未満	1年以上 3年未満	3年以上 5年未満	5年以上
商業上の契約債務：(注記23)					
通常の事業から生じる最大見込保証債務	¥1,333,961	¥417,260	¥610,228	¥246,190	¥60,283
合計	¥1,333,961	¥417,260	¥610,228	¥246,190	¥60,283

## 関連当事者との取引

トヨタは、関連会社と通常の業務上を行う取引以外に、重要な関連当事者との取引を行っていません。詳細については、連結財務諸表注記12をご参照ください。

## 廃棄自動車に関する法律

2000年10月に、欧州連合は加盟国に以下を実施する法令を制定することを要求する指令を発効させました。

●各自動車メーカーは2002年7月1日以降に販売した自動車を対象に、廃棄自動車の回収およびその後の解体とリサイクル費用のすべて、または多くの部分を負担する。2007年1月1日

以降には、各自動車メーカーは2002年7月1日より前に販売した自動車についてもかかる費用を負担する。

- 各自動車メーカーは2003年7月以降に販売される自動車に特定有害物質を使用してはならない。
- 2008年12月15日以降、型式認証されて市場に出される車両は車重の最低85%がリユースとリサイクルが可能で、最低95%がリユースとリカバリーが可能でなければならない。
- 廃棄自動車に関しては、2006年までに、車重の80%をリユースし85%をリカバリーする目標を実際に達成しなければならず、2015年までに、それぞれ85%と95%に引き上げられる。詳細につきましては、連結財務諸表注記23をご参照ください。

## 最近の米国会計基準に関する公表

2006年2月、FASBは米国財務会計基準書第155号(以下、FAS 155という。)[特定の複合型金融商品の会計処理 (Accounting for Certain Hybrid Instruments)]を公表しました。FAS 155は、従来米国財務会計基準書第133号(以下、FAS 133という。)[デリバティブ商品およびヘッジ活動に関する会計処理 (Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities)]にて分離処理が要求されていた組込デリバティブを含む特定の複合型金融商品について公正価値測定をすることが認められるようになりました。また、FAS 155は証券化媒体によって発行される受益権についてFAS 133が要求する会計処理の対象としています。FAS 155は2006年9月15日以降に開始する連結会計年度より適用となります。マネジメントはこの基準書の適用はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えています。

2006年3月、FASBは米国財務会計基準書第156号(以下、FAS 156という。)[金融資産のサービス業務に関する会計処理 (Accounting for Servicing of Financial Assets)]を公表しました。FAS 156は、米国財務会計基準書第140号(以下、FAS 140という。)[金融資産の譲渡およびサービス業務ならびに負債の消滅に関する会計処理 (Accounting for Transfers and Servicing of Financial Assets and Extinguishments of Liabilities)]を修正するものであり、別々に認識されたサービス資産およびサービス負債の会計処理について規定しています。FAS 156は2006年9月15日以降に開始する連結会計年度より適用となります。マネジメントはこの基準書の適用はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えています。

2006年9月、FASBは米国財務会計基準書第157号(以下、FAS 157という。)[公正価値測定 (Fair Value Measurements)]を公表しました。FAS 157は、公正価値を定義し、公正価値の測定に係る枠組みを確立し、また公正価値測定に関する開示範囲を拡大しています。FAS 157は2007年11月15日以降に開始する連結会計年度および期中会計期間より適用となります。この基準書の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については評価中です。

2006年9月、FASBは米国財務会計基準書第158号(以下、FAS 158という。)[給付建年金および他の退職後給付制度に関する事業主の会計処理—FASB基準書第87、88、106および132 (R) 号の修正 (Employers' Accounting for Defined Benefit Pension and Other Postretirement Plans—an amendment of FASB Statements No. 87, 88, 106, and 132 (R)))]を公表しました。FAS 158は、事業主に対し確定給付退職後制度の積立超過また

は積立不足を資産または負債として貸借対照表に認識し、当該財政状態の変動は、その変動が生じた会計年度中に包括利益の変動として認識することを要求しています。トヨタは2006年12月15日以降に終了する連結会計年度より、FAS 158の財政状態の認識および開示に関する規定を適用しました。この規定の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については、連結財務諸表注記19をご参照ください。また、FAS 158は、事業主に対し確定給付退職後制度の財政状態を貸借対照表日現在で測定することを要求しています。FAS 158の測定日に関する規定は、2008年12月15日以降に終了する連結会計年度より適用となります。この規定の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については評価中です。

2007年2月、FASBは米国財務会計基準書第159号(以下、FAS 159という。)[金融資産および金融負債のための公正価値オプション—FASB基準書第115号の修正を含む (The Fair Value Option for Financial Assets and Financial Liabilities—Including an amendment of FASB Statement No. 115)]を公表しました。FAS 159は、事業体に多くの金融商品と特定のその他の資産および負債を商品ごとに公正価値で測定することを認めており、当該公正価値の変動はその変動が生じた各会計年度の損益に計上することとなります。FAS 159は2007年11月15日以降に開始する連結会計年度より適用となります。この基準書の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については評価中です。

2006年6月、FASBは米国財務会計基準審議会解釈指針第48号(以下、FIN 48という。)[法人所得税の不確実性の会計処理—FASB基準書第109号の解釈 (Accounting for Uncertainty in Income Taxes—an interpretation of FASB Statement No. 109)]を公表しました。FIN 48は、税務上の見解に関して不確実な点がある場合の会計処理を明確化し、税務上の見解が税務技術的な観点から税務当局の調査において支持される可能性が高い場合には、その税務上の見解による影響額を財務諸表において認識するよう要請しています。FIN 48は2006年12月15日以降に開始する連結会計年度より適用となります。この指針の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については評価中です。

## 重要な会計上の見積り

トヨタの連結財務諸表は、米国において一般に公正妥当と認められる会計原則に基づき作成されています。これらの連結財務諸表の作成にあたって、連結貸借対照表上の資産、負債の計上額、および連結損益計算書上の収益、費用の計上額に影響を与える見積り、判断ならびに仮定を使用する必要があります。トヨタの重要な会計方針のうち、判断、見積りおよび仮定の割合が高いものは以下に挙げられています。

### ■ 製品保証

トヨタは、製品における一定の製造およびその他の欠陥に対して保証しています。製品保証は、一定期間または使用方法に対して提供するものであり、製品の性質、販売地域およびその他の要因により保証内容は異なります。いずれの製品保証も商慣習に沿ったものです。トヨタは、製品の売上を認識する際に、売上原価の構成要素として見積製品保証費を引当金に計上します。この製品保証引当金は、保証期間内に不具合が発生した部品を修理または交換する際に発生すると見積られる費用の総額を、販売時に最善の見積りに基づき計上するものであり、修理費用に関する現在入手可能な情報はもとより、製品の不具合に関する過去の経験を基礎として金額を見積もっています。製品保証引当金の見積りには、仕入先に対する補償請求により回収できる金額の見積りも反映しています。このように、製品保証引当金の計算には重要な見積りが必要となること、また、一部の製品保証は何年も継続するものであることから、この計算は本質的に不確実性を内包しています。したがって、実際の製品保証費は見積りと異なることがあり、製品保証引当金を追加計上する必要が生じる可能性があります。これらの要因によりトヨタの製品保証費が大幅に増加した場合、将来の自動車事業の業績に悪影響を与える可能性があります。

### ■ 貸倒引当金および金融損失引当金

トヨタのセールス・ファイナンスおよびファイナンス・リース債権は、乗用車および商用車により担保されている分割払い小売販売契約からなります。回収可能性リスクは、お客様もしくは販売店の支払不能や、担保価値（売却費用控除後）が債権の帳簿価額を下回る場合を含んでいます。トヨタの会計方針として貸倒引当金および金融損失引当金を計上しており、この引当金は、金融債権、売掛債権およびその他債権の各ポートフォリオの減損金額に対するマネジメントによる見積りを反映しています。貸倒引当金および金融損失引当金は、信用リスク評価プロセスの一環として行われている体系的かつ継続的なレビューおよび評価、過去の損失の実績、ポートフォリオの規模および構成、現在の経済的な事象および状況、担保物の見積公正価値およびその十分性、ならびにその他の関連する要因に基づき算定されてい

ます。この評価は性質上判断を要するものであり、重要な変動の可能性のある将来期待受取キャッシュ・フローの金額およびタイミングを含め、重要な見積りを必要とするものです。マネジメントは、現在入手可能な情報に基づき、貸倒引当金および金融損失引当金は十分であると考えていますが、(i) 資産の減損に関するマネジメントの見積りまたは仮定の変更、(ii) 将来の期待キャッシュ・フローの変化を示す情報の入手、または (iii) 経済およびその他の事象または状況の変化により、追加の引当金が必要となってくる可能性があります。新車の価格を押し下げる効果をもつセールス・インセンティブが販売プロモーションの重要な構成要素であり続ける限り、中古車の再販価格およびそれに伴うセールス・ファイナンスならびにファイナンス・リース債権の担保価値は更なる引下げの圧力を受ける可能性があります。これらの要因によりトヨタの貸倒引当金および金融損失引当金を大幅に増加させる必要が生じた場合、将来の金融事業の業績に悪影響を与える可能性があります。これらの引当金のうち、トヨタの業績に対してより大きな影響を与える金融損失引当金のレベルは、主に損失発生頻度と損失の重要性の2つの要因により影響を受けます。トヨタは、金融損失引当金を評価する目的で、金融損失に対するエクスポージャーを「お客様」と「販売店」という2つの基本的なカテゴリーに分類します。トヨタの顧客ポートフォリオは比較的少額の残高を持つ同質の小売債権およびリース債権から構成されており、販売店ローンは卸売金融およびその他の販売店融資に関連したローンです。金融損失引当金は少なくとも四半期ごとに見直しを行っており、その際には、引当金残高が将来発生する可能性のある損失をカバーするために十分な残高を有しているかどうかを判断するために、様々な仮定や要素を考慮しています。

### ● 感応度分析

トヨタの業績に重大な影響を与える金融損失の程度は、主に損失発生頻度、損失の重要性という2つの要素の影響を受けます。金融損失引当金は様々な仮定および要素を考慮して、少なくとも四半期ごとに評価されており、発生しうる損失を十分にカバーするかどうか判断しています。次の表は、トヨタが金融損失引当金を見積るにあたり、重要な見積りの一つであると考えている予想損失程度の仮定の変化を示したものであり、他のすべての条件は一定とみなしています。金融損失引当金がトヨタの金融事業に対して与える影響は重要であり、予想損失程度の仮定の変化に伴う金融損失引当金の変動が金融事業に与える影響を示しています。

	金額：百万円
	2007年3月31日現在の 金融損失引当金に与える影響
見積り損失程度の10%の上昇 .....	¥6,139

## ■ オペレーティング・リースに対する投資

トヨタが賃貸人となっているオペレーティング・リース用車両は、取得原価で計上し、その見積耐用年数にわたって見積残存価額になるまで定額法で減価償却しています。トヨタは、これらの車両に関して、業界の公開情報および自社の過去実績に基づき見積残存価額を計算しています。残存価額の下落を示す事象が発生した場合には、リース車両の帳簿価額の回収可能性について減損の有無を評価し、減損が認められた場合には、残価損失引当金を計上しています。新車の価格を押し下げる効果をもつセールス・インセンティブが販売プロモーションの重要な構成要素であり続ける限り、中古車の再販価格およびそれに伴うリース車両の公正価値は引下げの圧力を受ける可能性があります。中古車の再販価格が下がれば、見積残存価額を減少させるための追加的な費用計上により、将来の金融事業の業績に悪影響を及ぼすと考えられます。リース期間を通じて、マネジメントは、契約上の残存価額の決定において用いられた見積りが合理的かどうかを判断するため、リース期間終了時における公正価値の見積額の評価を定期的に行っています。リース期間終了時における残存価値の見積りに影響する要素として、新車インセンティブプログラム、新車の価格設定、中古車の供給、予測車両返却率および残価損失の予測感応度等が挙げられます。車両返却率は、ある期間において、リース契約終了時に返却されトヨタが売却したリース車両の台数が、リース開始日において当該期間中にリース契約が終了することが予定されていたリース契約の件数に占める割合を表しています。車両返却率が上昇すると、トヨタのリース終了時における損失のリスクが上昇します。残価損失の感応度は、リース終了時におけるリース車両の公正価値がリース車両の残存価額を下回る程度を表しています。

### ● 感応度分析

次の表は、残価損失の見積りにあたり、トヨタが重要な見積りの一つであると考えている車両返却率の仮定の変化を示したものであり、他のすべての条件は一定とみなしています。残価損失がトヨタの金融事業に対して与える影響は重要であり、車両返却率の変化に伴う残価損失の変動が金融事業に与える影響を示しています。

金額：百万円	
2007年4月1日以降リース期間終了までの残価損失に与える影響	
車両返却率の1%の上昇 .....	¥1,062

## ■ 長期性資産の減損

トヨタは必要に応じて、のれんおよびその他の無形資産を含む、使用中の長期性資産および処分予定の長期性資産の帳簿価額を定期的にレビューしています。このレビューは、将来の見積キャッシュ・フローをもとに行っています。長期性資産の帳簿価額に減損が生じていると判断した場合、当該資産の帳簿価額が公正価値を超える金額を減損として計上します。マネジメントは、その将来の見積キャッシュ・フローおよび公正価値の算定は合理的に行われたものと考えていますが、キャッシュ・フローや公正価値の見積りを修正した場合には、評価の結果が変わり、将来の自動車事業の業績が悪影響を受ける可能性があります。

## ■ 退職給付費用

退職給付費用および退職給付債務の計算は、割引率、発生した給付額、利息費用、年金資産の期待収益率、死亡率などの要素が含まれています。これらの仮定と実際の結果との差額は累計され、将来の会計期間にわたって償却するため、原則として将来の会計期間に費用化されます。マネジメントは、使用した仮定は妥当なものと考えていますが、実績との差異または仮定自体の変更により、トヨタの年金費用および債務に影響を与える可能性があります。

退職給付費用および退職給付債務の計算に影響を与える最も重要な仮定は、割引率と年金資産の期待収益率です。割引率は、現在利用可能で、かつ、年金給付の支払期日までの間利用可能と予想される高格付で確定利付の社債および確定利付の国債の利回りなどを考慮して決定しております。期待収益率は、保有している年金資産の構成、運用手法から想定されるリスク、過去の運用実績、運用基本方針および市場の動向等を考慮して決定しております。トヨタが2007会計年度の退職給付費用の計算に適用した加重平均の割引率および期待収益率はそれぞれ2.6%および3.0%です。また、2007会計年度の退職給付債務の計算に適用した加重平均の割引率は2.7%です。

### ● 感応度分析

次の表は、退職給付引当金の見積りにあたり、トヨタが重要な見積りであると考えている加重平均の割引率と年金資産の期待収益率の仮定の変化を示したものであり、他のすべての条件は一定とみなして計算しています。

	金額：百万円	
	2008年3月31日に終了する1年間の利益(税効果考慮前)への影響	2007年3月31日現在の予測給付債務への影響
割引率		
0.5%の減少 .....	¥(10,603)	¥127,860
0.5%の増加 .....	10,243	(110,149)
期待収益率		
0.5%の減少 .....	¥(7,127)	
0.5%の増加 .....	7,127	

## ■ 公正価値計上のデリバティブ等の契約

トヨタは、通常の業務の過程において、為替および金利変動に対するエクスポージャーを管理するために、デリバティブ商品を利用してしています。デリバティブ商品の会計処理は複雑なものであり、かつ継続的に改訂されます。また、市場価格がない場合、公正価値の算定には多くの判断および見積りが必要となります。これらの見積りは、それぞれの場合に照らして妥当と思われる評価方法に基づいていますが、異なる仮定を用いることにより見積り公正価値が大きく変化することがあります。

## ■ 市場性ある有価証券

トヨタは、投資の公正価値が帳簿価額を下回り、かつその下落が一時的ではない場合、その帳簿価額を実現可能価額まで減損する処理を会計方針として採用しています。価値の下落が一時的かどうかを判断する際には、トヨタは帳簿価額を下回った期間の長さおよび下落幅、当該会社の財務状況および将来の展望、ならびにトヨタが当該会社の株式を公正価値が回復するまで保有する能力と意思の有無を考慮します。

## 市場リスクに関する定量および定性情報の開示

トヨタは、為替、金利、特定の商品先物および株価の変動による市場リスクにさらされています。為替および金利の変動によるリスクを管理するために、トヨタは様々なデリバティブ金融商品を利用してしています。

デリバティブ商品に関するトヨタの会計処理の詳細は、連結財務諸表注記2に記載されており、さらに連結財務諸表注記20および21に関連する情報が開示されています。

トヨタは、金融市場が予測不可能であることを認識した上で、業績に悪影響を及ぼし得るリスクを軽減するための総合的リスク管理プログラムを設け、その一環として、このような財務的リスクの監視および管理にあたっています。

市場リスク分析に含まれる金融商品は、すべての現金及び現金同等物、市場性ある有価証券、金融債権、投資、短期・長期借入債務およびすべてのデリバティブ金融商品により構成されます。デリバティブ金融商品のポートフォリオには、先物為替予約、通貨オプション契約、金利スワップ契約、金利通貨スワップ契約および金利オプション契約が含まれます。デリバティブ・ヘッジの対象となる外国通貨建ての予定取引は市場リスク分析には含まれていません。オペレーティング・リースを含めることは要求されていませんが、金利リスクを評価するにあたり同リースを含めています。

## ■ 為替リスク

トヨタは、事業を行う現地の通貨以外の通貨による売買および融資に関連して為替リスクを負っています。すなわち、外国通貨建ての事業によるキャッシュ・フローおよび様々な金融商品を原因とする将来における収益もしくは資産および負債に関連する為替リスクにさらされています。最も影響を受ける為替リスクは、米ドルおよびユーロに関連するものです。

トヨタは、為替の変動に対するリスクを評価するための方法として、バリュー・アット・リスク(value-at-risk)を採用しています。合計した為替のバリュー・アット・リスクは、税引前利益における潜在的損失を示すものであり、2006年3月31日および2007年3月31日現在で、それぞれ519億円および331億円と見積られています。トヨタの総合的な為替のエクスポージャー(デリバティブを含む。)に基づき、2007会計年度中の税引前キャッシュ・フローに対する為替変動のリスクは、最高331億円、最低276億円、平均309億円でした。

バリュー・アット・リスクはモンテカルロ・シミュレーションを利用して見積られており、認識日における信頼レベルを95%とし、10日間の保有期間を仮定しています。

## ■ 金利リスク

トヨタは、融資活動、投資活動およびキャッシュマネジメント活動において金利の変動リスクにさらされています。金利変動リスクを望ましいレベルに維持するため、また、支払利息を最小限に抑えるために、トヨタは様々な金融商品取引を行っています。金利が100ベース・ポイント上昇したと想定した場合の金融商品の公正価値の潜在的な減少額は、2006年3月31日および2007年3月31日現在において、それぞれ756億円および995億円であると見積られています。

前記の感応度分析には特定の欠点があります。同モデルは、金利が即時にイールドカーブに対して平行移動すると仮定しています。しかし、実際にはこうした変動が即時に起こることはほとんどありません。満期までの期間もしくは再値付けの期間が似通った特定の資産または負債であっても、市場金利の変動に対して、同様に変動しない場合があります。また、資産および負債に対する金利は、市場金利の変動と同時に変動する場合もあれば、市場金利の変動に遅れて変動する場合もあります。金融債権は、金利が変動した場合の前払リスクが少ないため、トヨタが採用しているモデルでは、自動車関連の金融債権における前払リスクに言及していません。しかし、金利が変動する中で、実際のローンの前払いがモデル上で仮定した条件と大きく異なることも考えられます。

## ■ 商品価格リスク

商品価格リスクとは、トヨタが自動車生産に使用する非鉄金属(アルミなど)、貴金属(パラジウム、白金、ロジウムなど)、合金鉄をはじめとする商品価格変動によるコスト変動のリスクをいいます。トヨタはこれらの商品の調達に関する価格リスクをヘッジするためのデリバティブ商品を使っておらず、最低限の在庫しか持たないことにより商品の価格リスクを管理しています。

## ■ 株価リスク

トヨタは、価格リスクの影響を受けやすい様々な売却可能有価証券への投資を行っています。2006年3月31日および2007年3月31日現在における売却可能有価証券の公正価値は、それぞれ1兆4,691億円および1兆6,798億円です。価格が10%変動したと仮定した場合の売却可能有価証券の公正価値の潜在的な変動額は、2006年3月31日現在および2007年3月31日現在において、それぞれ1,469億円および1,680億円です。

# 連結貸借対照表

トヨタ自動車株式会社  
3月31日現在

資産の部	金額：百万円		金額：百万米ドル
	2006年	2007年	2007年
<b>流動資産</b>			
現金及び現金同等物 .....	¥ 1,569,387	¥ 1,900,379	\$ 16,098
定期預金 .....	50,349	26,709	226
有価証券 .....	634,879	435,463	3,689
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>貸倒引当金残高： 2006年—19,491百万円 2007年—24,782百万円(210百万米ドル) .....	1,980,680	2,023,818	17,144
金融債権<純額> .....	3,497,319	4,036,363	34,192
未収入金 .....	416,336	486,170	4,118
たな卸資産 .....	1,620,975	1,803,956	15,281
繰延税金資産 .....	520,494	551,503	4,672
前払費用及びその他 .....	444,803	519,762	4,403
流動資産合計 .....	10,735,222	11,784,123	99,823
<b>長期金融債権&lt;純額&gt;</b> .....	4,830,216	5,694,733	48,240
<b>投資及びその他の資産</b>			
有価証券及びその他の投資有価証券 .....	3,402,523	3,829,852	32,443
関連会社に対する投資及びその他の資産 .....	1,828,369	2,058,177	17,435
従業員に対する長期貸付金 .....	75,094	96,742	819
その他 .....	793,543	1,050,633	8,900
投資及びその他の資産合計 .....	6,099,529	7,035,404	59,597
<b>有形固定資産</b>			
土地 .....	1,215,897	1,233,137	10,446
建物 .....	3,156,613	3,444,764	29,181
機械装置 .....	8,482,832	9,184,751	77,804
貸貸用車両及び器具 .....	2,605,426	3,309,337	28,033
建設仮勘定 .....	397,076	349,465	2,960
	15,857,844	17,521,454	148,424
減価償却累計額<控除> .....	(8,791,216)	(9,460,935)	(80,143)
有形固定資産合計 .....	7,066,628	8,060,519	68,281
<b>資産合計</b> .....	¥28,731,595	¥32,574,779	\$ 275,941

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

負債、少数株主持分及び資本の部	金額：百万円		金額：百万米ドル
	2006年	2007年	2007年
<b>流動負債</b>			
短期借入債務.....	¥ 3,033,019	¥ 3,497,391	\$ 29,626
1年以内に返済予定の長期借入債務.....	1,723,888	2,368,116	20,060
支払手形及び買掛金.....	2,086,587	2,211,586	18,735
未払金.....	730,184	807,481	6,840
未払費用.....	1,464,263	1,668,337	14,133
未払法人税等.....	347,488	421,196	3,568
その他.....	643,306	793,063	6,718
流動負債合計.....	10,028,735	11,767,170	99,680
<b>固定負債</b>			
長期借入債務.....	5,640,490	6,263,585	53,059
未払退職・年金費用.....	679,918	640,586	5,427
繰延税金負債.....	1,092,995	1,312,400	11,117
その他.....	139,428	126,702	1,073
固定負債合計.....	7,552,831	8,343,273	70,676
<b>少数株主持分</b> .....	589,580	628,244	5,322
<b>資 本</b>			
資本金			
発行可能株式総数：2006年3月31日現在—9,740,185,400株 2007年3月31日現在—10,000,000,000株			
発行済株式総数：2006年3月31日および 2007年3月31日現在—3,609,997,492株.....	397,050	397,050	3,363
資本剰余金.....	495,250	497,593	4,215
利益剰余金.....	10,459,788	11,764,713	99,659
その他の包括利益累計額.....	437,316	701,390	5,941
自己株式			
自己株式数：2006年3月31日現在—368,240,025株 2007年3月31日現在—412,060,800株.....	(1,228,955)	(1,524,654)	(12,915)
資本合計.....	10,560,449	11,836,092	100,263
<b>契約債務及び偶発債務</b>			
<b>負債、少数株主持分及び資本合計</b> .....	¥28,731,595	¥32,574,779	\$ 275,941

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。



# 連結株主持分計算書

トヨタ自動車株式会社  
3月31日に終了した1年間

	金額：百万円					
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	その他の包括利益(損失)累計額	自己株式	合計
<b>2004年3月31日現在残高</b> .....	¥397,050	¥495,179	¥ 8,326,215	¥(204,592)	¥ (835,285)	¥ 8,178,567
当期発行額 .....		528				528
包括利益						
当期純利益 .....			1,171,260			1,171,260
その他の包括利益						
外貨換算調整額 .....				75,697		75,697
未実現有価証券評価益						
<組替修正考慮後> .....				38,455		38,455
最小年金債務調整額 .....				9,780		9,780
包括利益合計 .....						1,295,192
配当金支払額 .....			(165,299)			(165,299)
自己株式の取得及び処分 .....					(264,038)	(264,038)
<b>2005年3月31日現在残高</b> .....	397,050	495,707	9,332,176	(80,660)	(1,099,323)	9,044,950
当期発行額 .....		(457)				(457)
包括利益						
当期純利益 .....			1,372,180			1,372,180
その他の包括利益						
外貨換算調整額 .....				268,410		268,410
未実現有価証券評価益						
<組替修正考慮後> .....				244,629		244,629
最小年金債務調整額 .....				4,937		4,937
包括利益合計 .....						1,890,156
配当金支払額 .....			(244,568)			(244,568)
自己株式の取得及び処分 .....					(129,632)	(129,632)
<b>2006年3月31日現在残高</b> .....	397,050	495,250	10,459,788	437,316	(1,228,955)	10,560,449
当期発行額 .....		2,343				2,343
包括利益						
当期純利益 .....			1,644,032			1,644,032
その他の包括利益						
外貨換算調整額 .....				130,746		130,746
未実現有価証券評価益						
<組替修正考慮後> .....				38,800		38,800
最小年金債務調整額 .....				3,499		3,499
包括利益合計 .....						1,817,077
米国財務会計基準書第158号適用						
初年度における調整額 .....				91,029		91,029
配当金支払額 .....			(339,107)			(339,107)
自己株式の取得及び処分 .....					(295,699)	(295,699)
<b>2007年3月31日現在残高</b> .....	<b>¥397,050</b>	<b>¥497,593</b>	<b>¥11,764,713</b>	<b>¥ 701,390</b>	<b>¥(1,524,654)</b>	<b>¥11,836,092</b>

	金額：百万米ドル					
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	その他の包括利益(損失)累計額	自己株式	合計
<b>2006年3月31日現在残高</b> .....	\$3,363	\$4,195	\$88,605	\$3,705	\$(10,411)	\$ 89,457
当期発行額 .....		20				20
包括利益						
当期純利益 .....			13,927			13,927
その他の包括利益						
外貨換算調整額 .....				1,107		1,107
未実現有価証券評価益						
<組替修正考慮後> .....				329		329
最小年金債務調整額 .....				29		29
包括利益合計 .....						15,392
米国財務会計基準書第158号適用						
初年度における調整額 .....				771		771
配当金支払額 .....			(2,873)			(2,873)
自己株式の取得及び処分 .....					(2,504)	(2,504)
<b>2007年3月31日現在残高</b> .....	<b>\$3,363</b>	<b>\$4,215</b>	<b>\$99,659</b>	<b>\$5,941</b>	<b>\$(12,915)</b>	<b>\$100,263</b>

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

# 連結キャッシュ・フロー計算書

トヨタ自動車株式会社  
3月31日に終了した1年間

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2005年	2006年	2007年	2007年
<b>営業活動からのキャッシュ・フロー</b>				
当期純利益	¥ 1,171,260	¥ 1,372,180	¥ 1,644,032	\$ 13,927
営業活動から得た現金<純額>への当期純利益の調整				
減価償却費	997,713	1,211,178	1,382,594	11,712
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	63,154	62,646	71,862	609
退職・年金費用<支払額控除後>	(52,933)	23,860	(32,054)	(272)
固定資産処分損	49,159	54,981	50,472	428
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	2,324	4,163	4,614	39
繰延税額	84,711	33,262	132,308	1,121
少数株主持分損益	64,938	84,393	49,687	421
持分法投資損益	(139,471)	(164,366)	(209,515)	(1,775)
資産及び負債の増減ほか				
受取手形及び売掛金の増加	(178,363)	(297,598)	(212,856)	(1,803)
たな卸資産の増加	(191,545)	(248,823)	(133,698)	(1,133)
その他の流動資産の(増加)減少	34,674	(89,723)	(108,767)	(921)
支払手形及び買掛金の増加	153,747	188,702	104,188	883
未払法人税等の増加	41,228	54,052	74,255	629
その他流動負債の増加	190,450	203,075	264,490	2,240
その他	79,894	23,498	156,561	1,326
営業活動から得た現金<純額>	2,370,940	2,515,480	3,238,173	27,431
<b>投資活動からのキャッシュ・フロー</b>				
金融債権の増加	(5,594,375)	(6,476,979)	(7,343,474)	(62,206)
金融債権の回収	4,609,383	5,615,276	6,152,499	52,118
金融債権の売却	65,536	102,854	84,083	712
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(1,068,287)	(1,523,459)	(1,425,814)	(12,078)
賃貸資産の購入	(854,953)	(1,247,781)	(1,410,003)	(11,944)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	69,396	89,578	64,421	546
賃貸資産の売却	316,456	410,683	359,923	3,049
有価証券及び投資有価証券の購入	(1,165,791)	(957,296)	(1,068,205)	(9,049)
有価証券及び投資有価証券の売却	121,369	157,707	148,442	1,257
有価証券及び投資有価証券の満期償還	452,574	533,325	676,729	5,732
関連会社への追加投資支払<当該関連会社保有現金控除後>	(901)	(1,802)	(1,651)	(14)
投資及びその他の資産の増減ほか	(11,603)	(77,606)	(51,328)	(435)
投資活動に使用した現金<純額>	(3,061,196)	(3,375,500)	(3,814,378)	(32,312)
<b>財務活動からのキャッシュ・フロー</b>				
自己株式の取得	(264,106)	(129,629)	(295,699)	(2,505)
長期借入債務の増加	1,863,710	1,928,788	2,890,000	24,481
長期借入債務の返済	(1,155,223)	(1,187,506)	(1,726,823)	(14,628)
短期借入債務の増加	140,302	509,826	353,397	2,994
配当金支払額	(165,299)	(244,568)	(339,107)	(2,873)
財務活動から得た現金<純額>	419,384	876,911	881,768	7,469
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	24,849	68,743	25,429	216
現金及び現金同等物純増加(減少)額	(246,023)	85,634	330,992	2,804
現金及び現金同等物期首残高	1,729,776	1,483,753	1,569,387	13,294
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,483,753	¥ 1,569,387	¥ 1,900,379	\$ 16,098

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

# 連結財務諸表への注記

トヨタ自動車株式会社

## 1. 事業の概況：

トヨタは、主にセダン、ミニバン、2BOX、スポーツユーティリティビークル、トラック等の自動車とその関連部品・用品の設計、製造および販売を世界的規模で行っております。また、トヨタは、トヨタが

製造する自動車および他の製品の販売を補完するための金融ならびに車両および機器のリース事業を、主として販売代理店およびその顧客に対して行っております。

## 2. 重要な会計方針の要約：

当社および日本の子会社は、日本会計基準に従って会計帳簿を保持し、財務諸表を作成しております。また、当社の海外子会社は、その子会社が所在する国において一般に公正妥当と認められる会計原則に従っております。連結財務諸表においては、米国会計基準に適合するために、特定の修正および組替えを反映しております。

上記の修正事項を反映した後の重要な会計方針は以下のとおりであります。

### ■ 連結の方針ならびに関連会社に対する投資の会計処理

トヨタの連結財務諸表は、当社および当社が過半数の株式を所有する子会社の勘定を含んでおります。連結会社間の重要な取引ならびに債権債務は、すべて消去しております。トヨタが支配はしていないが重要な影響を及ぼしている関連会社に対する投資は、取得原価に当該各社の未分配利益に対するトヨタの持分額を加算した金額をもって計上しております。当期純利益は、これらの会社の、未実現内部利益控除後の当連結会計年度に係る損益に対するトヨタの持分額を含んでおります。トヨタが重要な影響を及ぼしていない非上場会社（一般に20%未満の持分所有会社）に対する投資は取得原価で計上しております。米財務会計基準審議会解釈指針第46 (R) 号「変動持分事業体の連結 (2003年改訂版) — ARB 51の解釈 (Consolidation of Variable Interest Entities (revised December 2003) — an interpretation of ARB No. 51)」で定義される変動持分事業体の勘定残高は、該当する場合において連結財務諸表に含めております。

### ■ 連結財務諸表作成上の見積り

米国会計基準に従った連結財務諸表を作成するにあたり、マネジメントは、連結財務諸表および注記の金額に影響を与える見積りおよび仮定を行っております。結果として、このような見積りと実績額とは相違する場合があります。主要な見積りとしては、製品保証引当金、貸倒引当金および金融損失引当金、賃貸資産の残存価額、長期性資産の減損、退職後給付費用および債務、デリバティブ金融商品の公正価値および市場性ある有価証券の一時的ではない価値の下落による損失などがあります。

### ■ 外貨換算

海外子会社および関連会社の財務諸表項目の換算については、資産ならびに負債勘定を決算日の為替相場によって円貨に換算し、収益ならびに費用勘定を期中平均相場によって円貨に換算しております。その結果生じた換算差額は、その他の包括利益累計額の項目として表示しております。

外貨建金銭債権および債務は、決算日の為替相場によって換算し、その結果生じた為替差損益は当該連結会計年度の損益に計上しております。

### ■ 収益認識

完成車両および部品売上高は、下記の場合を除き、原則として販売代理店が製品の所有権を取得し、かつ所有することによるリスクと便益が実質的に移転したとみなされる引渡時点で認識しております。

トヨタの販売奨励プログラムは、主に、販売代理店が特定期間に販売した車両台数またはモデルに基づいて算定される販売代理店への現金支払の形態をとっております。トヨタは、プログラムで定める車両の販売時に、これらの販売奨励金をプログラムで定める金額だけ売上高から控除しております。

車両の最低再販売価額をトヨタが条件付きで保証する場合の収益は、リース会計と類似の方法により売上の日から保証の最初の実行日までの間に期間配分して計上しております。これらの取引の対象になっている車両は資産として計上し、トヨタの減価償却方針に従い償却しております。

小売金融およびファイナンス・リースの収益は、実効利回り法に基づき計上しております。オペレーティング・リースの収益は、リース期間にわたり均等に計上しております。

トヨタは、限定遡求条項を含む取引として金融債権を売却することがあります。当該売却は信託機関に対して行いますが、債権の管理および回収はトヨタが行い、サービス業務報酬を受け取っております。金融債権の売却に係る損益は当該売却の行われた年度に認識しております。

### ■ その他費用

広告宣伝費および販売促進費は発生時に費用処理しております。2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間の広告宣伝費は、それぞれ379,702百万円、397,599百万円および451,182百万円(3,822百万米ドル)であります。

トヨタは通常、製品の製造過程およびその他の理由による製品の欠陥に対して保証を行っております。製品保証規定は、期間および使用方法あるいはそのいずれかに対応して決めており、製品の特性、販売地域およびその他の要因によって異なります。トヨタは製品販売時点において、当該製品の保証期間中に発生が予想される製品部品の修理または取替に係る費用を製品保証引当金として見積計上しております。製品保証引当金の金額は、主に、修理費用に関する現在の情報および製品の欠陥に関する過去の実績に基づいて見積もっております。製品保証費用に関する引当は、仕入先が負担すべき製品保証費用の見積りも考慮しております。

研究開発費は発生時に費用処理しており、2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間の研究開発費は、それぞれ755,147百万円、812,648百万円および890,782百万円(7,546百万米ドル)であります。

## ■ 現金及び現金同等物

現金及び現金同等物は、容易に既知の金額に換金可能であり、かつ満期日まで短期間であるために利率の変化による価額変動が僅少なもので、一般に契約上の満期が3ヶ月以内である流動性の高い投資を含んでおります。

## ■ 市場性ある有価証券

市場性ある有価証券は負債証券および持分証券から成っております。売却可能証券に区分される負債証券および持分証券は公正価値で評価し、未実現評価損益は税効果考慮後の金額で資本の部におけるその他の包括利益累計額の項目として表示しております。特定の売却可能証券に区分される有価証券の価値の下落が一時的でないとは判断される場合は、当該証券の帳簿価額は、正味実現可能価額まで減額されます。価値の下落が一時的でないかどうかの判断においてトヨタが考慮するのは、主に、公正価値が帳簿価額を下回っている期間と程度、被投資会社の財政状態と将来の見通し、および将来市場価値の回復が予想される場合に、それまでの十分な期間にわたり当該会社に対して投資を継続するトヨタの能力および意思であります。実現した売却資産の簿価は平均原価法に基づいて計算し、差額を損益に反映させております。

## ■ 非上場会社に対する有価証券投資

非上場会社に対する有価証券投資は、その公正価値を容易に算定できないため、取得原価で計上しております。非上場会社に対する有価証券投資の実質価額が下落し、その下落が一時的なものではないと判断された場合には、トヨタは当該投資に対して減損を認識し、帳簿価額を公正価値まで引き下げております。減損の判定は、経営成績、事業計画および見積将来キャッシュ・フロー等を考慮して行っております。公正価値は、主として被投資会社の最新の財務情報を利用して決定しております。

## ■ 金融債権

金融債権はファイナンス・リースの残存価額を含み、関連する将来キャッシュ・フローの現在価値で計上しております。

## ■ 金融損失引当金

顧客の支払不能から生じる金融債権に対する損失に備えるため金融損失引当金を計上しております。金融損失引当金は、主として損失発生頻度と重要性に基づいて計上しております。計上すべき引当金の算定にあたっては、債権の回収可能性に影響を与えるその他の要因も勘案しております。

支払額の受取および担保の回収ができないと判断された時点、または関連する担保を回収し、売却した時点において、損失額について金融損失引当金の取崩を行っております。また、回収した担保の売却価額が当該担保物件の帳簿価額を下回る金額についても、金融損失引当金の取崩を行っております。償却債権の回収額は金融損失引当金残高を増額する処理を行っております。

## ■ 残価損失引当金

トヨタは、リース期間の終了したリース資産の売却収入が、リース期間の終了時における当該資産の帳簿価額を下回るために、その売却時に損失が生じるというリスクにさらされております。トヨタは保有しているポートフォリオの未保証残存価値に関し予想される損失に備えるため、残価損失引当金を計上しております。引当金は、見積車両返却率および見積損失の程度を考慮して評価しております。見積車両返却率および見積損失の程度を決定する際の考慮要因には、中古車販売に関する過去の情報や市場情報、リース車両返却の趨勢や新車市場の趨勢、および一般的な経済情勢が含まれております。マネジメントはこれらの要因を評価し、いくつかの潜在的な損失のシナリオを想定したうえで、引当金が予想される損失を補うに十分であるかを判断するため引当金残高の妥当性を検討しております。

トヨタは保有しているポートフォリオに関して予想される損失に対して十分な金額を残価損失引当金として計上しております。残価損失引当金は、資産の売却時に帳簿価額の純額と売却収入との差額について調整が行われます。

## ■ たな卸資産

たな卸資産は市場価格を超えない範囲において取得原価で評価しております。たな卸資産の取得原価は、個別法あるいは後入先出法により算定している一部の子会社の製品を除き、総平均法によって算定しております。後入先出法により評価しているたな卸資産は、2006年3月31日および2007年3月31日現在、それぞれ329,205百万円および357,055百万円(3,025百万米ドル)であります。後入先出法を採用している子会社のたな卸資産に先入先出法を適用したと仮定すると、2006年3月31日および2007年3月31日現在のたな卸資産は、連結貸借対照表上の金額に比べて、それぞれ17,070百万円および13,780百万円(117百万米ドル)増加します。

## ■ 有形固定資産

有形固定資産は、取得原価で評価しております。重要な更新および改良のための支出は資産計上しており、少額の取替、維持および修理のための支出は発生時の費用として処理しております。有形固定資産の減価償却は、当該資産の区分、構造および用途等により見積もられた耐用年数に基づき、主として、当社および日本の子会社においては定率法、海外子会社においては定額法で、それぞれ計算しております。見積耐用年数は、建物については2年から65年を、機械装置および器具備品については2年から20年を使用しております。

賃貸用車両及び器具は第三者に対する賃貸であり、販売代理店が賃貸を開始して特定の連結子会社が取得したものであります。そうした子会社は、各社が直接取得した資産についても賃貸を行っております。賃貸用車両及び器具は見積残存価額まで、主として5年のリース期間にわたり定額法で償却しております。

## ■ 長期性資産

トヨタは、関連会社への投資を含む長期性資産について、その帳簿価額の回収可能性について疑義を生じさせる事象または状況変化がある場合に減損の判定を行っております。帳簿価額が長期性資産の使用および最後の処分から得られる割引前の見積キャッシュ・フローを超えている場合に、減損が計上されます。計上する減損の金額は、帳簿価額が公正価値を超過する場合のその超過額であり、公正価値は主に割引キャッシュ・フロー評価法を用いて決定しております。

## ■ のれんおよび無形資産

のれんはトヨタの連結貸借対照表に対して重要ではありません。

無形資産は主としてソフトウェアであります。耐用年数が明確な無形資産については主として5年の見積耐用年数を使用して定額法で償却を行っております。耐用年数が不明確な無形資産については資産(資産グループ)の帳簿価額の回収可能性について疑義を生じさせる事象や状況がある場合に減損テストを行っております。

減損は、資産の帳簿価額が割引前の見積キャッシュ・フローを超える場合に認識しており、当該見積キャッシュ・フローは公正価値を決定する際に使用しております。減損損失は、主として割引キャッシュ・フロー評価法に基づく資産の公正価値と帳簿価額との差額を計上しております。

## ■ 退職給付債務

トヨタは、従業員の退職給付に関して確定給付制度および確定拠出制度の双方を有しております。退職給付債務の測定は、米国財務会計基準書第87号(以下、FAS 87という。)[「事業主の年金会計(Employer's Accounting for Pensions)」]に従って年金数理計算に基づき行われております。

2007年3月31日より、米国財務会計基準書第158号(以下、FAS 158という。)[「給付建年金および他の退職後給付制度に関する事業主の会計処理—FASB基準書第87、88、106および132(R)号の修正(Employers' Accounting for Defined Benefit Pension and Other Postretirement Plans – an amendment of FASB Statements No. 87, 88, 106, and 132(R))」]の財政状態の認識および開示に関する規定を適用しており、確定給付退職後制度の積立超過または積立不足を前払退職・年金費用または未払退職・年金費用として連結貸借対照表に認識し、当該財政状態の変動は、その変動が生じた連結会計年度中に包括給付債務が未払退職・年金費用を上回っている場合に、最小年金債務を認識しておりましたが、FAS 158の適用後は最小年金債務の計上を行っておりません。

## ■ 環境問題

トヨタが現在行っている事業に関連して発生する環境対策支出は、すべて適切に費用処理または資産計上されております。また、現在あるいは将来の収益に貢献することのない、過年度の事業に関連して発生している環境対策支出は費用処理しております。環境対策改善のための費用は、それらの支出が発生する可能性が高く、かつ合理的に見積もることができる場合に計上しており、一般的には遅くとも環境対策の改善に関する実行可能性の検討が終了した時点または改善計画の実行をトヨタが約した時点までには計上しております。それぞれの環境対策のための負債は、現行の法制度のもとで社内内で利用可能な技術を用い、様々な工学、財務および法律専門家により見積もっております。この負債は、想定される保険会社からの回収額と相殺せず、また現在価値への割引も行いません。連結貸借対照表で開示されている期間の負債計上額に関してこれまで重要な変更は発生しておりません。

## ■ 法人税等

税金費用は連結損益計算書上の税金等調整前当期純利益を基礎として計算しております。資産と負債の帳簿価額と税務上の評価額との間の一時差異に対して将来見込まれる税効果について、資産負債法により繰延税金資産・負債を認識しております。翌期以降の税金減額効果の実現が期待できないと予想される場合は、繰延税金資産を減額させるため評価性引当金を計上しております。

## ■ デリバティブ金融商品

トヨタは、金利および為替の変動によるリスクを管理するために、先物為替予約取引、通貨オプション取引、金利スワップ取引、金利通貨スワップ取引および金利オプション取引を含むデリバティブ金融商品を利用しております。トヨタはデリバティブ金融商品を投機もしくは売買目的で使用しておりません。デリバティブ商品の公正価値の変動は、そのデリバティブ商品がヘッジ手段として指定されているか否か、およびヘッジ取引の種類に従って当該期間の損益またはその他の包括損益に計上しております。すべてのヘッジ取引の非有効部分は損益に計上しております。

## ■ 1株当たり当期純利益

基本1株当たり当期純利益は当期純利益を加重平均発行済株式数で除すことにより計算しております。希薄化後1株当たり当期純利益の算定方法は基本1株当たり当期純利益の算定方法と類似しておりますが、加重平均発行済株式数の算定において、潜在的なストック・オプションの行使からもたらされる希薄化の影響を考慮しております。

## ■ 株式を基礎とした報酬

トヨタは、株式を基礎とした報酬制度に係る報酬費用を2006年4月1日より始まる連結会計年度より当該報酬の付与日における公正価値に基づき測定しております。トヨタは株式を基礎とした報酬に関して、米国財務会計基準書第123(R)号(以下、FAS 123(R)という。)[「株式を基礎とした報酬(2004年改訂版)(Share-Based Payment (revised 2004))」]に従い会計処理を行っております。

トヨタは、従来、当該報酬に関して、会計原則審議会(Accounting Principles Board、以下、APBという。)意見書第25号(以下、APB 25という。)[「従業員に発行した株式の会計処理(Accounting for Stock Issued to Employees)」]および関連する解釈指針における認識と測定原則に従い当該報酬費用を本源的価値基準法により測定しておりました。当該報酬制度のもとでは、付与されるオプションの行使価格は付与日現在の株価よりも高いため、株式を基礎とした報酬費用は損益には計上されておられません。従業員に対する株式を基礎とした報酬に関し、FAS 123(R)適用前の2006年3月31日に終了した1年間において、米国財務会計基準書第123号(以下、FAS 123という。)[「株式を基礎とする報酬の会計処理(Accounting for Stock-Based Compensation)」]の公正価値認識の規定を適用した場合の当期純利益および1株当たり当期純利益に与える影響は次のとおりであります。オプション・プライシング・モデルにおいて使用した加重平均想定率については、注記18をご参照ください。

		金額：百万円	
		3月31日に終了した1年間	
		2005年	2006年
<b>当期純利益</b>			
報告数値		¥1,171,260	¥1,372,180
控除：すべての報酬を公正価値法により評価した場合の 株式を基礎とした報酬費用合計額（税引後純額）		(1,571)	(1,449)
仮定数値		¥1,169,689	¥1,370,731
<b>1株当たり当期純利益</b>			
基本	報告数値	¥355.35	¥421.76
	仮定数値	354.87	421.32
希薄化後	報告数値	¥355.28	¥421.62
	仮定数値	354.80	421.18

## ■ その他の包括利益

その他の包括利益は、収益、費用、利益および損失のうち、米国会計基準のもとで包括利益に含まれるものの、当期純利益には含まれず、資本の調整項目として資本の部に直接計上する項目として定義されております。トヨタの場合、その他の包括利益は、主として売却可能有価証券未実現評価損益、外貨換算調整額およびトヨタの確定給付退職後制度に関して最小年金債務を認識するために計上する調整額であります。

## ■ 会計方針の変更

2004年11月、米国財務会計基準審議会 (Financial Accounting Standards Board、以下、FASBという。)は米国財務会計基準第151号(以下、FAS 151という。)[「棚卸資産原価 — ARB 第43号第4章の修正 (Inventory Costs—an amendment of ARB No. 43, Chapter 4, "Inventory Pricing")」]を公表しました。FAS 151は、会計調査公報 (Accounting Research Bulletin、以下、ARBという。)第43号第4章「棚卸資産の評価」において定められている指針を修正し、遊休設備に関連する費用、運送料、出荷手数料、および消費材(毀損品)に係る異常な金額についての会計処理を明確化したものであります。従来のARB第43号第4章第5項では、「一定の状況下においては、遊休設備に関連する費用、過剰な毀損品、二重の運送費、および再出荷手数料等の項目は極めて異常なものとみなされ、発生時において一括費用処理を行う必要がある」と規定されておりました。FAS 151のもとでは、これらの項目は「極めて異常な」という条件に合致しているか否かに係らず発生時の費用として処理することが求められております。さらに、当該基準書においては、固定製造間接費の棚卸資産原価への配分は、生産設備の通常の生産能力に基づいてなされることとなります。トヨタは2005年6月15日以降に開始する連結会計年度において発生した棚卸資産原価からFAS 151を適用しましたが、この基準書の適用はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではありません。

2004年12月、FASBはFAS 123 (R) を公表しました。FAS 123 (R) はFAS 123を改訂するとともに、APB 25および同意見書に関連する適用指針を無効とするものであります。FAS 123 (R) のもとでは、公開企業は、資本商品を報酬として受け取った従業員の勤務に関する費用は、当該報酬の付与日における公正価値に基づいて測定することが求められています。さらに、FAS 123 (R) においては負債商品を報酬として受け取った従業員の勤務に関する費用を当該商品の

公正価値に基づいて測定することが求められており、当該報酬の公正価値を決済時までの各期末において再測定したうえで、公正価値の変動を各期の報酬費用として認識する必要があります。FAS 123 (R) では2005年6月15日以降に開始する最初の期中会計期間または連結会計年度からFAS 123 (R) を適用するよう定めていますが、米国証券取引委員会による当該適用日の修正に基づき、トヨタは2006年4月1日より始まる連結会計年度よりFAS 123 (R) を適用しております。この基準書の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については、注記18をご参照下さい。

2005年5月、FASBは米国財務会計基準第154号(以下、FAS 154という。)[「会計方針の変更および誤謬の修正 — APB意見書第20号および米国財務会計基準第3号の修正 (Accounting Changes and Error Corrections—a replacement of APB No.20 and FAS No.3)」]を公表しました。FAS 154はAPB意見書第20号「会計方針の変更 (Accounting Changes)」と米国財務会計基準第3号「期中財務諸表における会計方針の報告 (Reporting Accounting Changes in Interim Financial Statements)」を無効とし、会計方針の変更に係る会計処理および報告についての従来の要件を変更するものであります。FAS 154はすべての任意による会計方針の変更に対して適用されます。また、FAS 154は、具体的な経過措置が定められていない会計基準を適用することによる会計方針の変更にも適用されます。従来はAPB意見書第20号の規定により、任意による会計方針の変更の多くは、会計方針の変更を行った期間の当期純利益に新たな会計方針への変更の累積的影響を含めることとされておりました。FAS 154のもとでは、会計方針の変更を過去に遡って過年度の財務諸表に対して適用することとなります。トヨタは2005年12月15日以降に開始する連結会計年度よりFAS 154を適用しております。この基準書の適用は当連結会計年度においてトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではありません。

2006年9月、FASBはFAS 158を公表しました。FAS 158は、事業主に対し確定給付退職後制度の積立超過または積立不足を資産または負債として貸借対照表に認識し、当該財政状態の変動は、その変動が生じた会計年度中に包括利益の変動として認識することを要求しております。トヨタは2006年12月15日以降に終了する連結会計年度よりFAS 158の財政状態の認識および開示に関する規定を適用しております。この規定の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については、注記19をご参照下さい。

## ■ 将来適用予定の最近公表された会計基準

2006年2月、FASBは米国財務会計基準書第155号(以下、FAS 155という。)[「特定の複合型金融商品の会計処理(Accounting for Certain Hybrid Instruments)」]を公表しました。FAS 155は、従来米国財務会計基準書第133号(以下、FAS 133という。)[「デリバティブ商品およびヘッジ活動に関する会計処理(Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities)」]にて分離処理が要求されていた組込デリバティブを含む特定の複合型金融商品について公正価値測定をすることが認められるようになりました。また、FAS 155は証券化媒体によって発行される受益権についてFAS 133が要求する会計処理の対象としています。FAS 155は2006年9月15日以降に開始する連結会計年度より適用となります。マネジメントはこの基準書の適用はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えております。

2006年3月、FASBは米国財務会計基準書第156号(以下、FAS 156という。)[「金融資産のサービス業務に関する会計処理(Accounting for Servicing of Financial Assets)」]を公表しました。FAS 156は、米国財務会計基準書第140号(以下、FAS 140という。)[「金融資産の譲渡およびサービス業務ならびに負債の消滅に関する会計処理(Accounting for Transfers and Servicing of Financial Assets and Extinguishments of Liabilities)」]を修正するものであり、別々に認識されたサービス資産およびサービス負債の会計処理について規定しています。FAS 156は2006年9月15日以降に開始する連結会計年度より適用となります。マネジメントはこの基準書の適用はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えております。

2006年9月、FASBは米国財務会計基準書第157号(以下、FAS 157という。)[「公正価値測定(Fair Value Measurements)」]を公表しました。FAS 157は、公正価値を定義し、公正価値の測定に係る枠組みを確立し、また公正価値測定に関する開示範囲を拡大しています。FAS 157は2007年11月15日以降に開始する連結会計年度および期中会計期間より適用となります。この基準書の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については評価中であります。

## 3. 米ドルによる表示額：

連結財務諸表および注記に表示されている米ドル金額は、読者の便宜のためだけに記載されており、監査されておりません。これらの米ドル表示額は、円金額が実際の米ドルを表したり、または、米ドルに換算されたり、あるいは換算されうると解すべきものではありません。

## 4. キャッシュ・フローに関する補足情報：

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間における法人税等の支払額は、それぞれ694,985百万円、730,469百万円および741,798百万円(6,284百万米ドル)であります。また、2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間における利息の支払額は、それぞれ226,615百万円、

2006年9月、FASBはFAS 158を公表しました。FAS 158は、事業主に対し確定給付退職後制度の財政状態を貸借対照表日現在で測定することを要求しています。FAS 158の測定日に関する規定は、2008年12月15日以降に終了する連結会計年度より適用となります。この規定の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については評価中であります。

2007年2月、FASBは米国財務会計基準書第159号(以下、FAS 159という。)[「金融資産および金融負債のための公正価値オプション—FASB基準書第115号の修正を含む(The Fair Value Option for Financial Assets and Financial Liabilities—Including an amendment of FASB Statement No.115)」]を公表しました。FAS 159は、事業体に多くの金融商品と特定のその他の資産および負債を商品ごとに公正価値で測定することを認めており、当該公正価値の変動はその変動が生じた各会計年度の損益に計上することとなります。FAS 159は2007年11月15日以降に開始する連結会計年度より適用となります。この基準書の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については評価中であります。

2006年6月、FASBは米国財務会計基準審議会解釈指針第48号(以下、FIN 48という。)[「法人所得税の不確実性の会計処理—FASB基準書第109号の解釈(Accounting for Uncertainty in Income Taxes—an interpretation of FASB Statement No. 109)」]を公表しました。FIN 48は、税務上の見解に関して不確実な点がある場合の会計処理を明確化し、税務上の見解が税務技術的な観点から税務当局の調査において支持される可能性が高い場合には、その税務上の見解による影響額を財務諸表において認識するよう要請しています。FIN 48は2006年12月15日以降に開始する連結会計年度より適用となります。この指針の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については評価中であります。

## ■ 勘定科目の組替え再表示

特定の過年度の金額は、2007年3月31日に終了した1年間の表示に合わせて組替えが行われ再表示されております。

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間における法人税等の支払額は、それぞれ694,985百万円、730,469百万円および741,798百万円(6,284百万米ドル)であります。また、2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間における利息の支払額は、それぞれ226,615百万円、

332,337百万円および550,398百万円(4,662百万米ドル)であります。

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間において、キャピタル・リース債務として新たに計上された額は、それぞれ3,571百万円、6,673百万円および6,559百万円(56百万米ドル)であります。

## 5. 買収および譲渡：

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間に行った買収に関して、取得した資産および承継した負債に重要性はありませんでした。

## 6. 有価証券及びその他の投資有価証券：

有価証券及びその他の投資有価証券は、負債証券および持分証券を含んでおり、これらの取得原価、未実現評価損益および公正価値は次のとおりであります。

	金額：百万円			
	2006年3月31日現在			
	取得原価	未実現評価益	未実現評価損	公正価値
<b>売却可能証券</b>				
負債証券.....	¥2,432,905	¥ 4,597	¥29,356	¥2,408,146
持分証券.....	661,412	807,937	198	1,469,151
合計.....	¥3,094,317	¥812,534	¥29,554	¥3,877,297

	金額：百万円	
	2007年3月31日現在	
	取得原価	公正価値
<b>市場性のない証券</b>		
負債証券.....	¥ 18,863	
持分証券.....	141,242	
合計.....	¥160,105	

	金額：百万円			
	2007年3月31日現在			
	取得原価	未実現評価益	未実現評価損	公正価値
<b>売却可能証券</b>				
負債証券.....	¥2,454,283	¥ 18,141	¥12,172	¥2,460,252
持分証券.....	859,628	821,518	1,259	1,679,887
合計.....	¥3,313,911	¥839,659	¥13,431	¥4,140,139

	金額：百万円	
	2007年3月31日現在	
	取得原価	公正価値
<b>市場性のない証券</b>		
負債証券.....	¥ 24,322	
持分証券.....	100,854	
合計.....	¥125,176	

	金額：百万米ドル			
	2007年3月31日現在			
	取得原価	未実現評価益	未実現評価損	公正価値
<b>売却可能証券</b>				
負債証券.....	\$20,790	\$ 154	\$103	\$20,841
持分証券.....	7,282	6,959	11	14,230
合計.....	\$28,072	\$ 7,113	\$114	\$35,071

	金額：百万米ドル	
	2007年3月31日現在	
	取得原価	公正価値
<b>市場性のない証券</b>		
負債証券.....	\$ 206	
持分証券.....	855	
合計.....	\$1,061	

2006年3月31日および2007年3月31日現在、12ヶ月を超えて継続的に発生している未実現評価損の総額に重要性はありません。

2006年3月31日および2007年3月31日現在、売却可能証券に分類されている負債証券は主に1年から10年満期の国債および社債で構成されております。

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間における売却可能証券の売却収入は、それぞれ121,369百万円、157,707百万円および148,442百万円(1,257百万米ドル)であります。これらの売却収入に係る実現総利益は、それぞれ14,551百万円、2,104百万円および8,832百万円(75百万米ドル)であり、実現総損失は、それぞれ231百万円、1,207百万円および317百万円(3百万米ドル)であります。

トヨタはEITF91-5「原価法で計上されている投資の非貨幣性交換(Nonmonetary Exchange of Cost-Method Investments)」に従い、2006年3月31日に終了した1年間において、2005年10月1日に(株)三菱東京フィナンシャル・グループと(株)UFJホールディングスが合併したことにより、従来から保有する旧(株)UFJホールディングス普通株式と引換えに新しく交付された(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ普通株式の時価評価額と旧(株)UFJホールディングス普通株式の取得原価との差額である株式交換差益143,366百万円を、連結貸借対照表の「その他の包括利益累計額」に含まれる未実現有価証券評価益から、その他の収益として連結損益計算書の「その他<純額>」に振替えて計上しております。当該株式交換差益はキャッシュ・インフローの生じない利益であり、売却可能証券に分類されている持分証券の取得原価に含まれております。

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間において、トヨタは売却可能証券に対して、それぞれ2,324百万円、4,163百万円および4,614百万円(39百万米ドル)の減損を認識し、連結損益計算書の「その他<純額>」に含めて計上しております。

トヨタは、通常のビジネスの過程で多くの非上場会社発行の有価証券を投資有価証券として保有しており、その公正価値が容易に算定できないため、取得原価で「有価証券及びその他の投資有価証券」に含めております。マネジメントは、これらの各企業に対する投資に

減損が生じていないか、およびその減損が一時的なものであるか否かを判断するために、各社の財務的健全性および各社が事業を行っている市場の状態を検討することで、各投資の回収可能性を評価するという規則的な手法を採用しております。トヨタは半年に一度、取得原価で評価されている重要な投資について減損の判定を行っており、減損が一時的でないとは判断された場合には、帳簿価額を減損金額だけ切り下げ、その損失は当該連結会計年度の損益として計上しております。

## 7. 金融債権：

金融債権の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2006年	2007年	2007年	
小売債権	¥ 5,930,822	¥ 7,005,631	\$ 59,344	
ファイナンス・リース	741,280	756,421	6,408	
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	1,998,814	2,342,926	19,847	
	8,670,916	10,104,978	85,599	
繰延融資初期費用	92,798	106,063	899	
未稼得収益	(334,796)	(367,829)	(3,116)	
金融損失引当金	(101,383)	(112,116)	(950)	
金融債権<純額>合計	8,327,535	9,731,096	82,432	
控除：一年以内に期限の到来する債権	(3,497,319)	(4,036,363)	(34,192)	
長期金融債権<純額>	¥ 4,830,216	¥ 5,694,733	\$ 48,240	

2007年3月31日現在の小売債権、ファイナンス・リースの将来最低受取リース料、卸売債権およびその他のディーラー貸付金の契約上の満期は、次のとおりであります。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	小売債権	ファイナンス・リース	卸売債権およびその他のディーラー貸付金	小売債権	ファイナンス・リース	卸売債権およびその他のディーラー貸付金
2008年	¥1,991,266	¥198,701	¥1,908,054	\$16,868	\$1,683	\$16,163
2009年	1,761,151	130,854	144,754	14,919	1,109	1,226
2010年	1,438,970	115,295	97,027	12,189	977	822
2011年	981,354	46,186	74,150	8,313	391	628
2012年	511,974	19,794	69,235	4,337	168	587
2013年以降	320,916	1,455	49,706	2,718	12	421
合計	¥7,005,631	¥512,285	¥2,342,926	\$59,344	\$4,340	\$19,847

ファイナンス・リースの内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2006年	2007年	2007年	
最低受取リース料	¥ 472,725	¥512,285	\$4,340	
未保証見積残存価額	268,555	244,136	2,068	
	741,280	756,421	6,408	
繰延融資初期費用	1,462	1,335	11	
控除：未稼得収益	(102,241)	(64,673)	(548)	
控除：金融損失引当金	(6,140)	(4,999)	(42)	
ファイナンス・リース-純額	¥ 634,361	¥688,084	\$5,829	

トヨタは小売債権およびリース債権を売却するプログラムを有しております。このプログラムのもと、トヨタの証券化取引は主として適格特別目的事業体(QSPE)を利用して行われるため、FAS 140の規定に従い売却処理を行っております。トヨタは、QSPEたる証券化信託に対して債権を移転した時点で金融債権の売却から生じる損益を認識しております。これら証券化取引に関連して、トヨタはサービス権を留保しており、証券化した債権の月次未回収元本残高合計の1%をサービス業務報酬として契約上受け取る権利を有しております。また、劣後する範囲内において、トヨタはこれら証券化取引に対して、利息のみストリップ、劣後証券および現金積立準備金を留保しております。トヨタは、これらの留保持分を限定的な遡求権条項に從

う用途限定資産として保有することにより、トヨタの証券化取引における優先証券に対して信用補完を行っております。これらの留保持分は、トヨタの何らかの義務を解消するために使用することはできません。証券化取引に対する投資家がトヨタに対して有する遡求権は、証券化された債権の契約上のキャッシュ・フロー、トヨタが留保した劣後持分、現金積立準備金およびリボルビング・リクイディティ・ノートを発行した金額に限定されております。留保持分に関連するトヨタのエクスポージャーは、関連する証券が完済される時点まで継続して存在しますが、債権が期限内に回収されない場合等における、投資家が有するトヨタに対する遡求権は、トヨタが保有する他の資産には及ぶことはありません。

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間における、証券化信託との間のキャッシュ・フローの要約は次のとおりであります。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2005年	2006年	2007年	2007年
新規証券化による収入				
(購入および留保証券控除後).....	¥48,958	¥ 88,698	<b>¥69,018</b>	<b>\$585</b>
受取サービス業務報酬.....	3,762	2,297	<b>1,881</b>	<b>16</b>
利息のみストリップから生じた超過利息.....	9,140	4,219	<b>2,818</b>	<b>24</b>
債権の再購入.....	(34,675)	(50,086)	—	—
サービス業務立替金.....	(215)	(453)	<b>(234)</b>	<b>(2)</b>
サービス業務立替金の回収.....	860	793	<b>234</b>	<b>2</b>

トヨタはこれらのプログラムのもとで金融債権を売却し、2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間において、見積金融損失引当金計上後の金額で、これらの売却に基づく利益(税効果考慮前)を、それぞれ323百万円、837百万円および1,589百万円(136百万米ドル)認識しております。売却益は、売却した時点における売却した資産の帳簿価額を基に計算されます。売却した資産の帳簿価額は、売却した時点における相対的な公正価値の比率に基づき、売却した資産および留保持分に配分されます。留保持分の公正価値を、債権の売却時および売却後において測定するための主要な経済的仮定には、市場利率の環境、金融損失の重要性や発生率および債権の早期返済速度が含まれております。トヨタは、留保

持分の評価に用いる主要な経済的仮定を定期的に見直しており、必要に応じて改訂しております。

2006年3月31日および2007年3月31日現在、証券化に関連するトヨタの留保持分の残高は、信託受益権、利息のみストリップおよび未収入金を含んでおり、それぞれ18,316百万円および16,033百万円(136百万米ドル)であります。

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間において、トヨタは留保持分に対する減損を計上しておりません。減損は、マネジメントの見積りを反映した割引キャッシュ・フローその他の主要な経済的仮定を用いて計算しております。

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間に完了した証券化取引について、証券化した日における留保持分の公正価値を測定するために用いた主要な経済的仮定はそれぞれ次のとおりであります。

	3月31日に終了した1年間		
	2005年	2006年	2007年
証券化に関する早期返済速度.....	0.7%–1.1%	0.7%–1.4%	<b>0.7%–1.4%</b>
加重平均契約期間(年数).....	1.85	1.72–2.06	<b>1.90–2.57</b>
年間期待信用損失.....	0.30%	0.05%–0.18%	<b>0.05%–0.12%</b>
留保持分の割引率.....	15.0%	5.0%	<b>5.0%</b>

証券化の期間を通じた期待累積静的プール損失は、期末日までに発生した実績損失および予測将来損失を合算したうえ、その合算値を各資産プールの原残高で除すことによって計算しております。

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間において証券化された小売債権に対する期待累積静的プール損失は、それぞれ0.40%、0.19%および0.16%であります。

主要な経済的仮定、およびこれらの経済的仮定がトヨタにとって不利な方向に10%および20%即時に変動した場合における留保持分の公正価値の感応度は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2007年3月31日現在		2007年3月31日現在	
早期返済速度の仮定(年間レート).....	<b>0.7%–1.5%</b>			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響 .....	¥ (86)		\$(1)	
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響 .....	(173)		(1)	
残存キャッシュ・フロー割引率(年間レート).....	<b>5.0%–12.0%</b>			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響 .....	¥(138)		\$(1)	
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響 .....	(274)		(2)	
期待信用損失(年間レート).....	<b>0.05%–0.38%</b>			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響 .....	¥ (26)		\$(0)	
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響 .....	(63)		(1)	

この仮説上のシナリオは期待される将来の市況を反映しておらず、将来の実績に対する予想として用いるべきものではありません。公正価値の変動は、上記の数値が示しているように直線的なものではない可能性があります。さらに、上記の表においては、ある特定の仮定の変化が留保持分の公正価値に及ぼす影響は他のすべての仮定

が変化しないものとして計算されております。ある要素が実際に変化すると他の要素も変化する可能性があり、それにより感応度が拡大し、または縮小する可能性があります。また、実際のキャッシュ・フローは上記の分析とは異なる可能性があります。

2006年3月31日および2007年3月31日現在、トヨタが管理している小売債権およびリース債権の残高および延滞金額は、次のとおりであります。なお、それぞれの金額には自己で保有している債権および証券化した債権の両方を含めて表示しております。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2006年	2007年	2007年	
未回収元本 .....	¥6,543,496	<b>¥7,569,490</b>	<b>\$64,121</b>	
60日以上延滞金額 .....	32,799	<b>58,662</b>	<b>497</b>	
構成内容：				
自己保有債権 .....	¥6,337,306	<b>¥7,394,223</b>	<b>\$62,636</b>	
証券化した債権 .....	206,190	<b>175,267</b>	<b>1,485</b>	

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間におけるトヨタが管理している小売債権およびリース債権に係る信用損失(償却後回収との純額)はそれぞれ34,455百万円、46,427百万円および63,428百万円(537百万米ドル)であります。

## 8. 未収入金：

未収入金には、部品メーカーとの委託製造契約に係る債権が含まれており、当該債権はトヨタによる委託製造部品の購入に係る債務と相殺されます。

## 9. たな卸資産：

たな卸資産の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2006年	2007年	2007年	
製 品 .....	¥1,097,203	<b>¥1,204,521</b>	<b>\$10,203</b>	
原材料 .....	221,285	<b>291,006</b>	<b>2,465</b>	
仕掛品 .....	239,450	<b>236,749</b>	<b>2,006</b>	
貯蔵品およびその他 .....	63,037	<b>71,680</b>	<b>607</b>	
合計 .....	¥1,620,975	<b>¥1,803,956</b>	<b>\$15,281</b>	

## 10. 賃貸用車両及び器具：

オペレーティング・リースとして賃貸されている車両および器具の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2006年	2007年	2007年
車両	¥2,503,064	¥3,202,674	\$27,130
器具	102,362	106,663	903
	2,605,426	3,309,337	28,033
控除：減価償却累計額	(579,896)	(763,485)	(6,467)
賃貸用車両及び器具<純額>	¥2,025,530	¥2,545,852	\$21,566

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間において、オペレーティング・リースとして賃貸されている車両および器具からのレンタル収入は、それぞれ291,205百万円、395,870百万円および508,095百万円(4,304百万米ドル)であります。

オペレーティング・リースとして賃貸されている車両および器具に係る将来の最低レンタル収入は、分割払いで支払いがなされるものであり、各年度における収入額は次のとおりであります。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2008年	¥ 549,940	\$ 4,659
2009年	401,385	3,400
2010年	210,476	1,783
2011年	74,709	633
2012年	19,454	165
2013年以降	9,859	83
将来の最低レンタル収入合計	¥1,265,823	\$10,723

上記の将来の最低レンタル収入は、将来の現金回収額を示すものではありません。

## 11. 貸倒引当金および金融損失引当金：

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間における受取手形及び売掛金等に係る貸倒引当金の分析は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日に終了した1年間		3月31日に終了した1年間	
	2005年	2006年	2007年	2007年
貸倒引当金期首残高	¥ 61,121	¥55,751	¥62,088	\$526
繰入(戻入)額	15,752	10,361	(841)	(7)
債権償却	(12,855)	(1,819)	(3,154)	(27)
その他	(8,267)	(2,205)	(27)	0
貸倒引当金期末残高	¥ 55,751	¥62,088	¥58,066	\$492

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間における「その他」には、連結範囲の異動に伴う貸倒引当金の増減および外貨換算調整額が含まれております。

2006年3月31日および2007年3月31日現在の貸倒引当金残高の一

部は長期の債権に係るものであり、「投資及びその他の資産－その他」に、それぞれ42,597百万円および33,284百万円(282百万米ドル)が計上されております。

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間における金融債権および賃貸用車両及び器具に係る金融損失引当金の分析は次のとおりであります。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に 終了した1年間
	2005年	2006年	2007年	2007年
金融損失引当金期首残高.....	¥ 87,462	¥ 91,829	¥101,383	\$ 859
繰入額.....	47,402	52,285	72,703	616
債権償却（回収額と相殺）.....	(44,587)	(50,324)	(63,879)	(541)
その他.....	1,552	7,593	1,909	16
金融損失引当金期末残高.....	¥ 91,829	¥101,383	¥112,116	\$ 950

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間における「その他」には、主として外貨換算調整額が含まれております。

## 12. 関連会社および変動持分事業体：

### ■ 関連会社への投資および取引

持分法で評価されている関連会社の要約財務情報は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2006年	2007年	2007年
流動資産.....	¥ 6,259,683	¥ 7,355,056	\$ 62,305
固定資産.....	10,148,606	11,352,883	96,170
資産合計.....	¥16,408,289	¥18,707,939	\$158,475
流動負債.....	¥ 4,925,104	¥ 5,753,115	\$ 48,735
固定負債.....	5,262,042	5,945,795	50,367
資本.....	6,221,143	7,009,029	59,373
負債および資本合計.....	¥16,408,289	¥18,707,939	\$158,475
資本に対するトヨタの持分額.....	¥ 1,820,717	¥ 2,027,281	\$ 17,173
期末における持分法適用会社数.....	56	56	

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に 終了した1年間
	2005年	2006年	2007年	2007年
売上高.....	¥15,359,634	¥18,332,304	¥23,368,250	\$197,952
売上総利益.....	¥ 1,900,344	¥ 2,197,699	¥ 2,642,377	\$ 22,384
当期純利益.....	¥ 420,640	¥ 559,686	¥ 701,816	\$ 5,945

トヨタの関連会社に対する投資額のうち、重要な部分を占める会社は、(株)デンソー、あいおい損害保険(株)、(株)豊田自動織機、アイシン精機(株)および豊田通商(株)であります。

特定の関連会社は、いくつかの証券市場に上場しており、それらの持分法による評価額は、2006年3月31日および2007年3月31日現在、

それぞれ1,487,708百万円および1,683,093百万円(14,257百万米ドル)でありました。また、これらの関連会社の市場価格の総計は、それぞれ2,818,476百万円および2,800,848百万円(23,726百万米ドル)でありました。

関連会社に対する債権債務残高および取引高は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2006年	2007年	2007年
受取手形及び売掛金ならびに未収入金.....	¥221,006	¥256,761	\$2,175
支払手形及び買掛金ならびに未払金.....	551,514	605,598	5,130

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に 終了した1年間
	2005年	2006年	2007年	2007年
売上高.....	¥1,150,523	¥1,394,071	¥1,475,220	\$12,497
仕入高.....	2,923,325	3,356,626	4,028,260	34,123

持分法で評価されている関連会社からの配当金は、2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間において、それぞれ22,164百万円、30,011百万円および45,234百万円(383百万米ドル)であります。

### ■ 変動持分事業体

トヨタは、特定の特別目的事業体を通じて証券化取引を行っております。しかしながら、実質的にすべての証券化取引はFAS 140に

おける適格特別目的事業体と判定される事業体を通じて行っているため、これらの証券化取引に関連して重要な変動持分事業体(VIE)はありません。

トヨタが投資を行っている特定のジョイント・ベンチャーは、トヨタが第一受益者ではないVIEであると判断されます。しかしながら、これらのジョイント・ベンチャーの全体的な規模、およびトヨタとこれらの事業体との関係は、トヨタの連結財務諸表において重要な影響はありません。

### 13. 短期借入債務および長期借入債務：

2006年3月31日および2007年3月31日現在の短期借入債務の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2006年	2007年	2006年	2007年
借入金(主として銀行借入)				
[加重平均金利：2006年 年2.20%				
2007年 年3.17%]	¥ 986,128	¥1,055,918		\$ 8,944
コマーシャル・ペーパー				
[加重平均金利：2006年 年3.32%				
2007年 年4.95%]	2,046,891	2,441,473		20,682
	¥3,033,019	¥3,497,391		\$29,626

2007年3月31日現在、トヨタには2,790,890百万円(23,642百万米ドル)の未使用の短期借入枠があり、うち877,573百万円(7,434百万米ドル)はコマーシャル・ペーパーのプログラムに関するものであり

ます。これらのプログラムによって、トヨタは、360日以内の借入に適用される一般的な利率で短期の資金調達を行うことができます。

2006年3月31日および2007年3月31日現在の長期借入債務の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2006年	2007年	2006年	2007年
無担保の借入金(主として銀行借入)				
[2006年 — 利率：年0.04%~20.00%、返済期限：2006年~2025年;				
2007年 — 利率：年0.20%~18.00%、返済期限：2007年~2027年]	¥1,009,001	¥ 1,009,634		\$ 8,553
担保付きの借入金(主として銀行借入)				
[2006年 — 利率：年0.35%~5.60%、返済期限：2006年~2019年;				
2007年 — 利率：年0.35%~5.60%、返済期限：2007年~2019年]	15,766	14,307		121
メディアム・ターム・ノート(連結子会社の発行)				
[2006年 — 利率：年0.01%~ 9.75%、返済期限：2006年~2035年;				
2007年 — 利率：年0.01%~15.25%、返済期限：2007年~2047年]	4,364,260	5,269,107		44,635
無担保普通社債(当社の発行)				
[2006年 — 利率：年1.33%~3.00%、返済期限：2008年~2018年;				
2007年 — 利率：年1.33%~3.00%、返済期限：2008年~2018年]	500,000	500,000		4,235
無担保普通社債(連結子会社の発行)				
[2006年 — 利率：年0.34%~7.11%、返済期限：2006年~2031年;				
2007年 — 利率：年0.34%~9.07%、返済期限：2007年~2031年]	1,417,010	1,787,767		15,144
長期キャピタル・リース債務				
[2006年 — 利率：年0.37%~9.33%、返済期限：2006年~2017年;				
2007年 — 利率：年0.31%~9.33%、返済期限：2007年~2017年]	58,341	50,886		431
	7,364,378	8,631,701		73,119
控除：1年以内に返済予定の額	(1,723,888)	(2,368,116)		(20,060)
	¥ 5,640,490	¥ 6,263,585		\$ 53,059

2007年3月31日現在、長期借入債務の通貨は、約39%が米ドル、約24%が日本円、約11%がユーロ、約26%がその他の通貨となっております。

2007年3月31日現在、帳簿価額89,233百万円(756百万米ドル)の

有形固定資産が連結子会社の借入債務等の担保に供されております。これに加えて、その他資産のうち合計で36,488百万円(309百万米ドル)が、連結子会社の借入債務等の担保に供されております。

長期借入債務の翌年度以降5年間の各年度別返済予定額は次のとおりであります。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2008年	¥2,368,116	\$20,060
2009年	1,778,730	15,068
2010年	1,594,216	13,505
2011年	792,424	6,713
2012年	866,031	7,336

邦銀数行との取引約定書には、トヨタは当該銀行から要求があれば担保(当該銀行に対する預金を含む)あるいは保証を提供する旨の条項が含まれております。この約定書その他により供される担保は、当該銀行に対する現在および将来のすべての借入債務に適用されます。

2007年3月31日に終了した1年間において当該条項に基づいて担保あるいは保証の提供を求められたもので重要なものはありません。

2007年3月31日現在、トヨタには4,710,944百万円(39,906百万米ドル)の未使用の長期借入枠があります。

#### 14. 製品保証：

トヨタは、製品の販売の際に顧客との間で締結する保証約款に基づき、主に製造過程に起因する一定の欠陥に対して製品保証を行っております。トヨタは保証約款に従って、将来発生が見込まれる見積製品保証費用を引当計上しております。連結貸借対照表上の未払費

用に含まれている2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間における製品保証引当金の増減の内訳は以下のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日に終了した1年間		3月31日に終了した1年間	
	2005年	2006年	2007年	2007年
製品保証引当金期首残高	¥ 291,747	¥ 330,552	¥ 377,879	\$ 3,201
当期支払額	(214,876)	(252,453)	(279,597)	(2,368)
繰入額	255,610	298,719	336,543	2,851
既存の製品保証にかかる変動額	(3,654)	(9,457)	(29,458)	(250)
その他	1,725	10,518	7,085	60
製品保証引当金期末残高	¥ 330,552	¥ 377,879	¥ 412,452	\$ 3,494

その他には主として外貨換算調整額および連結子会社の増減の影響が含まれております。

上記の製品保証に加えて、トヨタは製品の安全性確保の観点や顧客満足の立場から、欠陥品となることが予想される部品の修理や取

替を行う、リコールまたは無償のサービスキャンペーンを実施しております。トヨタはこれらの活動に伴い発生する費用に対しても、マネジメントの見積りに基づいて引当を行っておりますが、この費用の内訳は上記の調整表には含まれておりません。

#### 15. 未払金：

未払金は主に有形固定資産の購入および非製造関連の購買に関するものであります。

#### 16. 法人税等：

税金等調整前当期純利益の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日に終了した1年間		3月31日に終了した1年間	
	2005年	2006年	2007年	2007年
税金等調整前当期純利益：				
当社および日本国内子会社	¥ 946,626	¥1,159,116	¥1,412,674	\$11,967
海外子会社	808,011	928,244	969,842	8,215
合計	¥1,754,637	¥2,087,360	¥2,382,516	\$20,182

法人税等の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日に終了した1年間		3月31日に終了した1年間	
	2005年	2006年	2007年	2007年
税金費用－当年度分:				
当社および日本国内子会社 .....	¥376,845	¥451,593	¥591,840	\$5,013
海外子会社 .....	196,354	310,298	174,164	1,475
当年度分合計 .....	573,199	761,891	766,004	6,488
税金費用(利益)－繰延税額:				
当社および日本国内子会社 .....	34,820	76,503	51,740	438
海外子会社 .....	49,891	(43,241)	80,568	683
繰延合計 .....	84,711	33,262	132,308	1,121
税金費用合計 .....	¥657,910	¥795,153	¥898,312	\$7,609

トヨタは、所得に対して種々の税金を課せられておりますが、これらを総合すると、日本国内における法定税率は、2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間において

約40.2%であります。この法定税率は翌連結会計年度以降に解消することが予想される一時差異に係る税効果の計算に使用されております。法定税率と実効税率との差は、次のとおり分析されます。

	3月31日に終了した1年間		
	2005年	2006年	2007年
法定税率 .....	40.2%	40.2%	40.2%
税率増加(減少)要因:			
損金に算入されない費用項目 .....	0.3	0.4	0.5
海外子会社および持分法適用関連会社の未分配利益に係る繰延税金負債の増加 .....	1.8	2.8	3.1
評価性引当金 .....	(0.1)	(0.4)	0.1
控除税額 .....	(3.4)	(4.1)	(3.9)
その他 .....	(1.3)	(0.8)	(2.3)
実効税率 .....	37.5%	38.1%	37.7%

繰延税金資産および負債の主な内訳は、次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2006年	2007年	2007年	2007年
<b>繰延税金資産：</b>				
未払退職・年金費用 .....	¥ 183,824	¥ 104,470	\$ 885	
製品保証引当金および未払費用 .....	208,654	218,125	1,848	
従業員に関するその他の未払給与 .....	115,143	120,004	1,016	
税務上の繰越欠損金 .....	44,293	35,629	302	
たな卸資産 .....	50,407	57,698	489	
有形固定資産およびその他資産 .....	162,872	168,535	1,428	
その他 .....	308,317	349,933	2,964	
繰延税金資産総額 .....	1,073,510	1,054,394	8,932	
控除：評価性引当金 .....	(93,629)	(95,225)	(807)	
繰延税金資産合計 .....	979,881	959,169	8,125	
<b>繰延税金負債：</b>				
未実現有価証券評価益 .....	(451,282)	(465,280)	(3,941)	
海外子会社および持分法適用関連会社の未分配利益 .....	(502,232)	(559,591)	(4,740)	
資産の取得価額の相違額 .....	(36,135)	(37,778)	(320)	
リース取引 .....	(335,294)	(419,259)	(3,552)	
退職給付信託への株式抛出品 .....	(66,523)	(66,523)	(564)	
その他 .....	(61,321)	(80,380)	(681)	
繰延税金負債総額 .....	(1,452,787)	(1,628,811)	(13,798)	
繰延税金負債純額 .....	¥ (472,906)	¥ (669,642)	\$ (5,673)	

評価性引当金は、主として税務上の繰越欠損金を有する連結子会社の繰延税金資産のうち、実現が見込めない部分に対するものであります。2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に

終了した各1年間における、繰延税金資産に対する評価性引当金の増減の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日に終了した1年間		3月31日に終了した1年間	
	2005年	2006年	2007年	2007年
評価性引当金期首残高	¥104,083	¥102,737	¥ 93,629	\$ 793
増加	21,249	10,285	20,785	176
減少	(22,829)	(19,084)	(19,015)	(161)
その他	234	(309)	(174)	(1)
評価性引当金期末残高	¥102,737	¥ 93,629	¥ 95,225	\$ 807

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間において、「その他」には、連結範囲の異動に伴う影響等が含まれております。

繰延税金負債純額は、次のとおり連結貸借対照表に含まれております。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2006年	2007年	2007年	2007年
<b>繰延税金資産：</b>				
繰延税金資産（流動資産）	¥ 520,494	¥ 551,503	\$ 4,672	
投資及びその他の資産－その他	106,715	98,043	830	
<b>繰延税金負債：</b>				
流動負債－その他	(7,120)	(6,788)	(58)	
繰延税金負債（固定負債）	(1,092,995)	(1,312,400)	(11,117)	
繰延税金負債純額	¥ (472,906)	¥ (669,642)	\$ 5,673	

海外子会社の未分配利益のうち、予見可能な将来において配当することを予定していない未分配利益については、再投資される予定のため税金引当を行っておりません。2007年3月31日現在、当該未分配利益は合計で2,506,679百万円(21,234百万米ドル)であり、トヨタはこれらの未分配利益がすべて日本において課税対象になったと仮定した場合に算定される追加的税金引当額を229,863百万円(1,947

百万米ドル)と見積っております。

2007年3月31日現在の連結子会社の税務上の繰越欠損金は約101,156百万円(857百万米ドル)であり、当該子会社の将来の課税所得から控除できます。これらの繰越欠損金は、一部を除き2008年から2027年の間に繰越期限が到来します。

## 17. 株主持分：

発行済普通株式数の変動内容は次のとおりであります。

	3月31日に終了した1年間		
	2005年	2006年	2007年
<b>発行済普通株式：</b>			
期首残高	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492
期中発行	—	—	—
買入消却	—	—	—
期末残高	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492

日本の会社法の下では、当社および日本の子会社の実施した剰余金の配当により減少する剰余金の額の10%を、資本準備金または利益準備金として積立てることが要求されております。資本準備金と利益準備金の総額が資本金の25%に達した場合は、その後の積立は要求されておられません。

2006年3月31日および2007年3月31日現在のトヨタの利益準備金積立残高は、それぞれ145,103百万円および151,102百万円(1,280百万米ドル)でありました。また、日本の会社法の下では、当社および日本の子会社の利益準備金はその使用を制限されており、分配可能額の計算上控除されております。

2006年3月31日および2007年3月31日現在の当社の分配可能額は、それぞれ5,255,265百万円および5,680,249百万円(48,117百万米ドル)であります。日本での会計慣行に従い、期末の剰余金処分はその期間の財務諸表には計上されず、その後株主による承認が得られた事業年度において計上されることとなります。2007年3月31日

現在の利益剰余金は、2007年6月22日に開催された定時株主総会で承認された、期末現金配当金223,856百万円(1,896百万米ドル)、1株当たり70円(0.59米ドル)を含んでおります。

2007年3月31日現在の利益剰余金には、持分法適用関連会社の未分配利益に対するトヨタの持分相当額1,232,413百万円(10,440百万米ドル)が含まれております。

2004年6月23日に開催された定時株主総会において、当社の株主は、日本の旧商法に従って、次期定時株主総会の終結のときまでの期間において、普通株式65百万株および250,000百万円を上限として自己株式を取得することができる旨を承認するとともに、取締役会の決議のみをもって自己株式を買受けることができる旨の定款の変更を承認しました。この結果、当社は普通株式約59百万株を取得しました。

2005年6月23日に開催された定時株主総会において、次期定時株主総会の終結のときまでの期間において、普通株式65百万株および250,000百万円を上限として自己株式を取得することができる旨を承

認しました。この結果、当社は普通株式約38百万株を取得しました。

2006年6月23日に開催された定時株主総会において、翌日から1年間を取得期間として、普通株式30百万株および200,000百万円を上限として自己株式を取得することができる旨を承認しました。この結果、当社は普通株式約28百万株を取得しました。

2007年6月22日に開催された定時株主総会において、翌日から1年間を取得期間として、普通株式30百万株および250,000百万円を上限として自己株式を取得することができる旨を承認しました。なお、定時株主総会における当該承認は、現行の制度上、必ずしも要求されるものではありません。

1997年(米国基準による連結財務諸表の作成開始)より前に、トヨタは新株式を株式分割により無償発行しましたが、日本では株式分割については何ら会計処理は求められておりません。仮に、当該株式分割が米国企業によって通常行われている方法で会計処理された場合、利益剰余金2,576,606百万円(21,826百万米ドル)が適切な資本勘定に振り替えられることになります。

その他の包括利益(損失)累計額の税引後純額での、2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日現在の残高の内訳、ならびに同日に終了した各1年間における増減の内訳は、次のとおりであります。

	金額:百万円				
	外貨換算調整額	未実現有価証券評価益	最小年金債務調整額	年金債務調整額	その他の包括利益(損失)累計額
<b>2004年3月31日現在残高</b> .....	¥(515,030)	¥336,924	¥(26,486)	¥ —	¥(204,592)
その他の包括利益.....	75,697	38,455	9,780	—	123,932
<b>2005年3月31日現在残高</b> .....	(439,333)	375,379	(16,706)	—	(80,660)
その他の包括利益.....	268,410	244,629	4,937	—	517,976
<b>2006年3月31日現在残高</b> .....	(170,923)	620,008	(11,769)	—	437,316
その他の包括利益.....	130,746	38,800	3,499	—	173,045
米国財務会計基準書第158号適用初年度における調整額.....	—	—	8,270	82,759	91,029
<b>2007年3月31日現在残高</b> .....	<b>¥ (40,177)</b>	<b>¥658,808</b>	<b>¥ —</b>	<b>¥82,759</b>	<b>¥ 701,390</b>

	金額:百万米ドル				
	外貨換算調整額	未実現有価証券評価益	最小年金債務調整額	年金債務調整額	その他の包括利益(損失)累計額
<b>2006年3月31日現在残高</b> .....	\$(1,448)	\$5,252	\$(99)	\$ —	\$3,705
その他の包括利益.....	1,107	329	29	—	1,465
米国財務会計基準書第158号適用初年度における調整額.....	—	—	70	701	771
<b>2007年3月31日現在残高</b> .....	<b>\$ (341)</b>	<b>\$5,581</b>	<b>\$ —</b>	<b>\$701</b>	<b>\$5,941</b>

その他の包括利益の各項目に係る税効果額の2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間の内訳は、次のとおりであります。

	金額:百万円		
	税効果考慮前	税効果	税効果考慮後
<b>2005年3月31日に終了した1年間:</b>			
外貨換算調整額.....	¥ 76,089	¥ (392)	¥ 75,697
未実現有価証券評価益:			
当期発生未実現利益.....	87,266	(35,081)	52,185
控除: 当期純利益への組替修正額.....	(22,960)	9,230	(13,730)
最小年金債務調整額.....	16,354	(6,574)	9,780
その他の包括利益.....	¥156,749	¥ (32,817)	¥123,932
<b>2006年3月31日に終了した1年間:</b>			
外貨換算調整額.....	¥272,214	¥ (3,804)	¥268,410
未実現有価証券評価益:			
当期発生未実現利益.....	555,789	(223,427)	332,362
控除: 当期純利益への組替修正額.....	(146,710)	58,977	(87,733)
最小年金債務調整額.....	8,260	(3,323)	4,937
その他の包括利益.....	¥689,553	¥(171,577)	¥517,976
<b>2007年3月31日に終了した1年間:</b>			
外貨換算調整額.....	¥133,835	¥ (3,089)	¥130,746
未実現有価証券評価益:			
当期発生未実現利益.....	78,055	(31,378)	46,677
控除: 当期純利益への組替修正額.....	(13,172)	5,295	(7,877)
最小年金債務調整額.....	5,854	(2,355)	3,499
その他の包括利益.....	¥204,572	¥(31,527)	¥173,045

	金額：百万米ドル		
	税効果考慮前	税効果	税効果考慮後
<b>2007年3月31日に終了した1年間：</b>			
外貨換算調整額 .....	\$1,133	\$ (26)	\$1,107
未実現有価証券評価益：			
当期発生未実現利益 .....	661	(266)	395
控除：当期純利益への組替修正額 .....	(111)	45	(66)
最小年金債務調整額 .....	49	(20)	29
その他の包括利益 .....	\$1,732	\$(267)	\$1,465

### 18. 株式を基礎とした報酬：

1997年6月、当社の株主は、取締役を対象としたストックオプション制度を承認しました。2001年6月、株主はこれに加えて特定の従業員を当該制度の対象者に含めることを承認しました。当該制度承認以降、株主は、トヨタの普通株式を購入するオプションを付与する権利を与えることを毎年認めてきました。株主が承認したものの未付与のままとなった株式については、次年度以降付与することはできません。2002年8月以降に付与されたストックオプションは、6年から8年間の期間を有して、権利付与日の株価（終値）に1.025を乗じた価格を権利行使価格としております。通常、権利行使は、権利付与日から2年間経過後に実行可能となります。

2007年6月22日に開催された定時株主総会において、株主は、当社および当社関係会社の取締役、常務役員および従業員等を対象に、3,500,000株を上限とするストックオプションを追加付与する権限を取締役に与えることを承認しました。

トヨタは2006年4月1日より始まる連結会計年度よりFAS 123 (R)を適用しております。2007年3月31日に終了した1年間において、販売費及び一般管理費に計上した株式を基礎とした報酬費用は、1,936百万円(16百万米ドル)であります。

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間のオプション付与日におけるオプション1単位当たりの加重平均公正価値は、それぞれ1,139円、723円および1,235円(10米ドル)であります。付与されたオプションの公正価値は、2006年3月31日までは、連結財務諸表注記2に記載している当期純利益の仮定数値の算定にあたってオプションの権利確定までの期間にわたり費用計上されております。また、2006年4月1日以降は、オプションの権利確定までの期間にわたり費用計上されており、連結損益計算書の当期純利益の算定に含まれております。上記の付与日における公正価値はブラック・ショールズ・モデルにより、次の加重平均想定率に基づいて計算されております。

	2005年	2006年	2007年
配当率 .....	1.5%	2.1%	1.5%
無リスク金利 .....	1.2%	0.7%	1.4%
期待ボラティリティ .....	32%	27%	27%
期待保有期間 .....	5.3年	4.0年	5.0年

ストックオプションの実施状況は次のとおりであります。

	オプション数	金額：円		金額：百万円
		加重平均 権利行使価格	加重平均 残存契約期間(年)	本源的価値 合計額
<b>2004年3月31日現在残高</b> .....	4,896,400	3,401	3.83	
付与 .....	2,021,000	4,541		
行使 .....	(810,300)	2,995		
喪失 .....	(606,800)	4,105		
<b>2005年3月31日現在残高</b> .....	5,500,300	3,802	3.86	
付与 .....	2,104,000	4,377		
行使 .....	(1,354,000)	3,052		
喪失 .....	(1,463,400)	4,085		
<b>2006年3月31日現在残高</b> .....	4,786,900	4,180	4.52	
付与 .....	3,176,000	6,140		
行使 .....	(1,233,100)	4,008		
喪失 .....	(437,100)	4,590		
<b>2007年3月31日現在残高</b> .....	<b>6,292,700</b>	<b>¥5,175</b>	<b>5.53</b>	<b>¥14,947</b>
2005年3月31日現在行使可能 .....	1,740,300	¥3,641	1.69	
2006年3月31日現在行使可能 .....	946,900	¥3,078	3.09	
2007年3月31日現在行使可能 .....	1,282,700	¥3,990	2.90	¥ 4,567

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間において、行使されたストックオプションの本源的価値合計額は、それぞれ897百万円、3,273百万円および3,866百万円(33百万米ドル)であります。

2007年3月31日現在における、付与されたストックオプションの未認識報酬費用は、2,423百万円(21百万米ドル)であります。この未認識報酬費用は加重平均された1.2年間の期間にわたり認識される予定であります。

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間において、ストックオプションの行使により受け取った現金は、それぞれ2,427百万円、4,133百万円および4,942百万円(42百万米ドル)であります。

2007年3月31日現在におけるオプション残高および権利行使可能なオプションに関する内容は次のとおりであります。

権利行使価格		残高			権利行使可能		
		加重平均権利行使価格	加重平均権利行使価格	加重平均残存期間	加重平均権利行使価格	加重平均権利行使価格	
円	株式数	円	米ドル	年	株式数	円	米ドル
¥2,958-4,500	2,370,000	¥4,112	\$35	3.89	489,000	¥3,095	\$26
4,501-6,140	3,922,700	5,816	49	6.52	793,700	4,541	38
2,958-6,140	6,292,700	5,175	44	5.53	1,282,700	3,990	34

## 19. 従業員給付制度：

### ■ 年金および退職金制度

当社および日本の子会社の従業員は、通常、各社で設定している退職給付に関する規則に従い、退職時にその時点における給与と勤続年数または、これらを基礎とするポイントに基づいて計算された退職一時金または年金の受給資格を有します。定年前に退職した場合の最低支給額は、通常、自己都合による退職に基づいた金額となります。定年を含む会社都合による退職の場合、加算金を加えた退職金が支給されます。

2004年10月1日に、当社は退職金制度を改定しポイント制退職給付制度を導入しました。新制度では、退職給付に関する規則に従い、各年度に付与されたポイントの累計数に基づいて計算された退職一時金または年金の受給資格を有します。

ポイントは、勤続年数に応じて付与される「勤続ポイント」、資格に応じて付与される「資格ポイント」、各年度の考課に応じて付与される「考課ポイント」などから構成されます。定年前に退職した場合の最低支給額は、通常、自己都合による退職に基づいた調整率を加味した金額となります。定年を含む会社都合による退職の場合、加算金を加えた退職金が支給されます。

2005年10月1日に、当社は退職金制度の一部を改定しキャッシュバランス類似制度を導入しました。新制度では、企業年金基金制度は従来の確定利率給付方式から変動利率給付方式に変更されております。この制度変更による、2006年3月31日現在の予測給付債務に対する重要な金額的影響はありません。

当社および日本の大部分の子会社は、確定給付企業年金法に基づく企業年金基金制度に加入しております。年金基金へ拠出された資金は、関係法令に従い、数社の金融機関により運用されております。これらの年金資産は、主として国債、株式、確定利回り証券および保険契約によって投資運用されております。

海外の大部分の子会社は、従業員を対象とする年金制度または退職一時金制度を有し、この制度に基づく退職給付費用は、各期に拠出による積立を行うかあるいは引当計上しております。これらの制度に基づく給付額は、主に退職時の給与と勤続年数に基づいて計算されております。

トヨタは大部分の退職金制度において、3月31日を測定日として使用しております。

### ■ 厚生年金基金の代行部分の返上について

従来、当社および日本の大部分の子会社は、厚生年金保険法に基づく厚生年金基金制度を有してまいりました。厚生年金基金は、厚生年金保険法により規定されている老齢厚生年金報酬比例部分について、国を代行して掛金の徴収・積立・給付を行う代行部分と、企業独自の制度による加算部分から構成されております。

2001年6月に確定給付企業年金法が制定され、従来、厚生年金基金が国を代行して運用・管理していた代行部分について、厚生労働大臣の認可を受けることにより、代行業務を取りやめることが可能となりました。これを受け、当社の厚生年金基金制度であったトヨタ自動車厚生年金基金は2003年9月に、代行部分の従業員に対する支給義務の免除に関する認可を厚生労働大臣から受け、同時に、トヨタ自動車厚生年金基金はトヨタ自動車企業年金基金に組織を改めました。トヨタ自動車企業年金基金は2004年1月に、代行部分に相当する年金資産を国に返還しました。厚生年金基金制度を有してきた日本の子会社についても、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した1年間において当社と同様の手続きを経て、代行部分に相当する年金資産の返還を完了しました。

トヨタはEITF03-2「厚生年金基金の代行部分の国への返上に関する会計処理(Accounting for the Transfer to the Japanese Government of the Substitutional Portion of Employee Pension Fund Liabilities)」に従い、一連の返還過程を単一の清算取引とみなし、代行部分に該当する年金資産の返還が完了した時点で会計処理を行いました。トヨタは2005年3月31日に終了した1年間において、96,066百万円の清算損失を純期間年金費用として認識しました。これは厚生年金基金全体で返還直前までに発生した純未認識損失のうち、厚生年金基金全体の予測給付債務と清算される予測給付債務の割合に比例する金額であります。トヨタは、従来、引当計上していた将来昇給部分の予測給付債務消滅の結果として、2005年3月31日に終了した1年間において21,722百万円の収益を純期間年金費用の減少として計上しました。さらに、トヨタは2005年3月31日に終了した1年間において、清算された債務と国へ返還された年金資産との差額である121,553百万円を収益として計上しました。これらの損益が2005年3月31日に終了した1年間における連結損益計算書に与える影響は以下のとおりであります。

	金額：百万円		
	2005年3月31日に終了した1年間		
	売上原価	販売費及び 一般管理費	合計
清算損失	¥(85,379)	¥(10,687)	¥(96,066)
引当計上していた将来昇給部分の予測給付債務の消滅	19,494	2,228	21,722
清算された債務と国へ返還された年金資産との差額	—	121,553	121,553
合計	¥(65,885)	¥113,094	¥47,209

これらすべての損益は、非資金損益項目であり、2005年3月31日に終了した1年間の連結キャッシュ・フロー計算書においては、「退職・年金費用<支払額控除後>」に含めて純額で報告しております。

なお、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間においては、厚生年金基金の代行部分の返上に関わる同様の費用または収益は認識しておりません。

#### ■ FAS 158の適用による影響

トヨタは2007年3月31日に、FAS 158の財政状態の認識および開示に関する規定を適用しました。当該規定に従い、確定給付退職後制度の積立超過または積立不足を前払退職・年金費用または未払退職・年金費用として連結貸借対照表に認識しており、適用による調整額は税効果調整後でその他の包括利益累計額に計上しております。当該規定の適用による、2007年3月31日現在における連結貸借対照表への主な影響は以下のとおりであります。なお、2007年3月31日に終了した1年間における連結損益計算書への影響はありません。

	金額：百万円		
	適用前	調整額	適用後
投資及びその他の資産—その他 (前払退職・年金費用)	¥246,499	¥142,520	¥389,019
未払費用(未払退職・年金費用)	—	30,951	30,951
未払退職・年金費用	672,154	(31,568)	640,586
その他の包括利益・(損失)累計額 (税効果考慮前)	(26,337)	133,437	107,100
その他の包括利益・(損失)累計額 (税効果考慮後)	(8,270)	91,029	82,759

	金額：百万米ドル		
	適用前	調整額	適用後
投資及びその他の資産—その他 (前払退職・年金費用)	\$2,089	\$1,207	\$3,296
未払費用(未払退職・年金費用)	—	262	262
未払退職・年金費用	5,694	(267)	5,427
その他の包括利益・(損失)累計額 (税効果考慮前)	(223)	1,130	907
その他の包括利益・(損失)累計額 (税効果考慮後)	(70)	771	701

## ■ 年金および退職金制度の関連情報

トヨタの年金および退職金制度の関連情報は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2006年	2007年	2007年
<b>予測給付債務の変動</b>			
期首予測給付債務 .....	¥1,450,739	¥1,582,958	\$13,409
勤務費用 .....	64,582	80,414	681
利息費用 .....	40,196	48,128	408
従業員による拠出額 .....	578	1,988	17
制度改定 .....	(3,468)	(197)	(2)
年金数理純損失 .....	33,878	65,227	553
買収およびその他 .....	59,956	5,927	50
退職給付支払額 .....	(63,503)	(76,476)	(648)
期末予測給付債務 .....	1,582,958	1,707,969	14,468
<b>年金資産の変動</b>			
期首年金資産公正価値 .....	934,684	1,276,204	10,811
年金資産実際運用収益 .....	276,416	87,471	741
買収およびその他 .....	35,908	2,734	23
会社による拠出額 .....	92,121	133,530	1,131
従業員による拠出額 .....	578	1,988	17
退職給付支払額 .....	(63,503)	(76,476)	(648)
期末年金資産公正価値 .....	1,276,204	1,425,451	12,075
年金状況 .....	¥ 306,754	¥ 282,518	\$ 2,393

2006年3月31日現在における年金状況から連結貸借対照表に計上した純額への調整は次のとおりであります。

	金額：百万円
	2006年3月31日現在
年金状況 .....	¥ 306,754
未認識年金数理純損失 .....	(2,657)
未認識過去勤務債務 .....	152,200
未認識基準適用開始時純債務 .....	(11,346)
連結貸借対照表に計上した純額 .....	¥ 444,951

2006年3月31日現在における連結貸借対照表に計上されている金額の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円
	2006年3月31日現在
未払退職・年金費用 .....	¥ 679,918
投資及びその他の資産—その他 (前払退職・年金費用) .....	(190,987)
投資及びその他の資産—その他 (無形資産) .....	(7,112)
その他の包括損失累計額 .....	(36,868)
連結貸借対照表に計上した純額 .....	¥ 444,951

2007年3月31日現在における連結貸借対照表に計上されている金額の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2007年		2007年	
未払費用(未払退職・年金費用).....	¥	30,951	\$	262
未払退職・年金費用.....		640,586		5,427
投資及びその他の資産－その他 (前払退職・年金費用).....		(389,019)		(3,296)
連結貸借対照表に計上した純額.....	¥	282,518	\$	2,393

2007年3月31日現在におけるその他の包括利益累計額に計上されている金額の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2007年		2007年	
年金数理純損失.....	¥	(14,041)	\$	(119)
過去勤務債務.....		130,543		1,106
基準適用開始時純債務.....		(9,402)		(80)
その他の包括利益累計額に計上した金額.....	¥	107,100	\$	907

すべての確定給付年金制度の累積給付債務は、2006年3月31日および2007年3月31日現在において、それぞれ1,474,574百万円および1,552,827百万円(13,154百万米ドル)であります。

累積給付債務が年金資産を上回る制度について予測給付債務、累積給付債務および年金資産の公正価値は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2006年	2007年	2007年	
予測給付債務.....	¥535,482	¥529,354	\$4,484	
累積給付債務.....	511,668	498,127	4,220	
年金資産の公正価値.....	83,790	95,274	807	

純退職・年金(利益)・費用の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円			金額：百万米ドル	
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間	
	2005年	2006年	2007年	2007年	
勤務費用.....	¥ 60,715	¥ 64,582	¥ 80,414	\$ 681	
利息費用.....	37,790	40,196	48,128	408	
年金資産期待運用益.....	(27,517)	(24,278)	(38,139)	(323)	
過去勤務債務の償却.....	(16,599)	(17,037)	(17,301)	(146)	
年金数理純損失の償却.....	22,366	19,489	8,299	70	
代行部分返還から生じた清算損失.....	74,344	—	—	—	
基準適用開始時純債務の償却.....	9,981	1,944	1,944	16	
純退職・年金費用.....	¥161,080	¥ 84,896	¥ 83,345	\$ 706	

2008年3月31日に終了する1年間において、その他の包括利益累計額から、退職・年金(利益)・費用として償却予定の過去勤務債務、年金数理純損失および、基準適用開始時純債務の見積金額は、それぞれ(17,300)百万円(147百万米ドル)、3,400百万円(29百万米ドル)、1,900百万円(16百万米ドル)であります。

トヨタは2007年3月31日にFAS 158の財政状態の認識および開示

に関する規定を適用するまでは、年金資産控除後の累積給付債務が未払退職・年金費用を上回っている制度について、最小年金債務を認識しております。2006年3月31日現在における最小年金債務の計上額は、43,980百万円であります。最小年金債務の変動額は、その他の包括利益に最小年金債務調整額として計上しております。その他の包括利益に含まれる最小年金債務調整額は次のとおりであります。

	金額：百万円			金額：百万米ドル	
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間	
	2005年	2006年	2007年	2007年	
その他の包括利益に含まれる最小年金債務調整額.....	¥9,780	¥4,937	¥3,499	\$ 29	

なお、FAS 158の財政状態の認識および開示に関する規定を適用したことにより、2007年3月31日現在における最小年金債務の計上額を全額消去しております。

2006年3月31日および2007年3月31日現在における給付債務を算定するために用いられた加重平均想定率は次のとおりであります。

	3月31日現在	
	2006年	2007年
割引率 .....	2.6%	2.7%
長期昇給率 .....	0.1-11.0%	0.1-10.0%

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間における純退職・年金(利益)・費用を算定するために用いられた加重平均想定率は次のとおりであります。

	3月31日に終了した1年間		
	2005年	2006年	2007年
割引率 .....	2.2%	2.6%	2.6%
年金資産期待収益率 .....	2.1%	2.9%	3.0%
長期昇給率 .....	0.5-9.7%	0.1-9.7%	0.1-11.0%

年金資産期待収益率は、保有している年金資産の構成、運用手法から想定されるリスク、過去の運用実績、運用基本方針および市場の動向等を考慮し決定しております。

2006年3月31日および2007年3月31日現在におけるトヨタの年金制度における、資産区分ごとの加重平均資産配分は次のとおりであります。

	3月31日現在	
	2006年	2007年
持分証券 .....	68.2%	67.2%
負債証券 .....	18.8	20.8
不動産 .....	0.5	0.7
その他 .....	12.5	11.3
合計 .....	100.0%	100.0%

年金資産の運用に際しては、将来にわたって年金給付の支払いの必要性を満たすため、許容できるリスクのもとで可能な限りの運用成果をあげるよう努めております。運用における資産配分は、長期的に基金全体の資産運用において最適となる資産構成を想定した運用ガイドラインに基づいて行っております。また、個別の投資対象としての判断にあたっては、事前にリスク、取引コスト、流動性等につ

いて慎重に検討しております。運用成績の評価は、個々の資産ごとにベンチマークとなる収益率を設定し、これを資産区分ごとの構成比に応じて組み合わせた収益率と、実際の収益率を比較することにより行っております。

トヨタは、2008年3月31日に終了する1年間において、退職金制度に対し132,447百万円(1,122百万米ドル)を拠出する予定であります。

今後支払われる年金給付の予想額は次のとおりであります。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2008年 .....	¥ 74,946	\$ 635
2009年 .....	82,650	700
2010年 .....	79,124	670
2011年 .....	76,904	652
2012年 .....	73,085	619
2013-2017年 .....	375,621	3,182
合計 .....	¥762,330	\$6,458

## ■ 退職者に対する退職年金以外の給付債務および休職者に対する給付債務

当社の米国子会社は、適格退職者に対して健康保険および生命保険給付を行っております。さらに、トヨタは、雇用後で退職前の休職者等に対する給付を行っております。これらの給付は、様々な保険

会社および健康保険提供機関を通して行われますが、現在外部積立は行われておりません。これらの費用は、従業員として勤務する期間にわたって費用認識されます。これらの制度に関連するトヨタの債務額に重要性はありません。

## 20. デリバティブ金融商品：

トヨタは、金利および為替の変動によるリスクを管理するために、先物為替予約取引、通貨オプション取引、金利スワップ取引、金利通貨スワップ取引および金利オプション取引等のデリバティブ金融商品を利用してあります。トヨタはデリバティブ金融商品を投機もしくは売買目的で使用していません。

### ■ 公正価値ヘッジ

トヨタは、主に固定金利借入債務を変動金利借入債務に変換するために金利スワップ取引および金利通貨スワップ取引を利用してあります。トヨタは、金利の変動によるリスクを管理するために金利スワップ取引を利用してあります。金利スワップ取引は、特定の借入取引とひも付きで、もしくは包括的に実行されます。トヨタは、外貨建債務の元本および利息の支払における為替変動リスクを全体的にヘッジするために、金利通貨スワップ取引を利用してあります。外貨建債務は、外貨建元本および利息を、あらかじめ合意された為替レートおよび金利でそれぞれの機能通貨建債務に変換する金利通貨

スワップ取引を同時に実行することによりヘッジされております。

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間における公正価値ヘッジの非有効部分に関連する利益に金額の重要性はありません。公正価値ヘッジに関しては、デリバティブ評価損益のすべての構成要素をヘッジの有効性の評価に含めております。

### ■ ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品

トヨタは、為替および金利の変動によるリスクを管理するために、先物為替予約取引、通貨オプション取引、金利スワップ取引、金利通貨スワップ取引および金利オプション取引等を経済的な企業行動の観点から利用してありますが、ヘッジ会計を適用することができない、もしくは適用することを選択しなかったものがあります。これらのデリバティブ商品に生じた未実現損益は、実現した損益と同様に連結損益計算書において「金融費用」および「為替差益<純額>」に含めて計上しております。

## 21. その他金融商品：

トヨタは通常の事業において生じる金融資産、負債を含む金融商品およびオフバランスシートの金融商品を保有してあります。これらの金融商品は信用度の高い金融機関と取引を行っており、事実上ほとんどの外国通貨による契約は、米ドル、ユーロおよびその他の主要先進国通貨で構成されてあります。金融商品は、程度の違いはありますが、金融商品の市場価格変動によるマーケット・リスク、および取引の相手側の契約不履行による信用リスクを含んであります。取引相手が為替関連または金利関連商品の契約上の諸条件を満たすことができないという予期せぬ事象が生じた場合においても、トヨタ

のリスクはこれら商品の公正価値に限定されます。トヨタは取引相手の契約不履行により損失を被ることになる可能性があります。取引相手の性質により重要な損失は見込んでおりません。トヨタの金融商品取引の相手側は、一般的に国際的な金融機関であるうえに、トヨタは特定の取引先に対して重要なエクスポージャーはありません。これらの金融機関の信用力の下において、相手側およびトヨタともに一般的に担保の提供をしておりません。トヨタはこれらの金融商品に対する全体的な信用リスクに関して、重要性は低いと確信しております。

金融商品(有価証券、その他の投資有価証券、および関連会社に対する投資及びその他の資産を除く)の見積公正価値は次のとおりであります。

	金額：百万円	
	2006年3月31日現在	
	簿 価	見積公正価値
資産(負債)		
現金及び現金同等物.....	¥ 1,569,387	¥ 1,569,387
定期預金.....	50,349	50,349
金融債権<純額>合計.....	7,601,838	7,413,229
未収入金.....	416,336	416,336
短期借入債務.....	(3,033,019)	(3,033,019)
長期借入債務(1年以内に返済予定の長期借入債務を含む).....	(7,306,037)	(7,297,826)
先物為替予約.....	(8,136)	(8,136)
金利通貨スワップ.....	101,890	101,890
買建てオプション.....	2,994	2,994
売建てオプション.....	(3,035)	(3,035)

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2007年3月31日現在		2007年3月31日現在	
	簿 価	見積公正価値	簿 価	見積公正価値
<b>資産(負債)</b>				
現金及び現金同等物 .....	¥ 1,900,379	¥ 1,900,379	\$ 16,098	\$ 16,098
定期預金 .....	26,709	26,709	226	226
金融債権<純額>合計 .....	8,938,284	8,998,023	75,715	76,222
未収入金 .....	486,170	486,170	4,118	4,118
短期借入債務 .....	(3,497,391)	(3,497,391)	(29,626)	(29,626)
長期借入債務(1年以内に返済予定の長期借入債務を含む) .....	(8,580,815)	(8,595,301)	(72,688)	(72,811)
先物為替予約 .....	(4,327)	(4,327)	(37)	(37)
金利通貨スワップ .....	115,640	115,640	980	980
買建てオプション .....	3,249	3,249	28	28
売建てオプション .....	(2,341)	(2,341)	(20)	(20)

以下はデリバティブ金融商品以外の金融資産、負債に関する概要であります。

#### ■ 現金及び現金同等物、定期預金、および未収入金

通常の事業において、ほとんどすべての現金及び現金同等物、定期預金、および未収入金はきわめて流動性が高く、その貸借対照表価額は概ね公正価値であります。

#### ■ 金融債権<純額>

変動金利金融債権の貸借対照表価額は、2006年3月31日および2007年3月31日において入手可能な市場利率で評価されているた

め、概ね公正価値で計上されております。固定金利金融債権の公正価値は、将来予測キャッシュ・フローを、同様の信用力と満期の貸付を2006年3月31日および2007年3月31日現在において行った場合に適用される利率で割引くことにより見積っております。

#### ■ 短期借入債務および長期借入債務

短期借入債務および長期借入債務(1年以内に返済予定の長期借入債務を含む)の公正価値は、類似した負債をトヨタが新たに借入れる場合に適用される利率を用いて、将来キャッシュ・フローを現在価値に割引くことにより見積っております。

## 22. リース契約：

トヨタは、一部の資産をキャピタル・リースおよびオペレーティング・リースにより使用しております。キャピタル・リースに該当するリース資産の内容は次のとおりであります。

資産の種類	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2006年	2007年	2007年	
建物 .....	¥ 12,095	¥ 13,560	\$ 115	
機械装置 .....	139,063	147,926	1,253	
控除：減価償却累計額 .....	(112,495)	(126,178)	(1,069)	
	¥ 38,663	¥ 35,308	\$ 299	

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間のキャピタル・リースに係る償却費は、それぞれ12,725百万円、11,348百万円および10,559百万円(89百万米ドル)であります。

キャピタル・リースのもとにおける将来最低支払リース料の2007年3月31日現在の総額および現在価値は次のとおりであります。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2008年 .....	¥ 12,829	\$ 109
2009年 .....	8,569	73
2010年 .....	7,805	66
2011年 .....	24,441	207
2012年 .....	1,075	9
2013年以降 .....	1,129	9
最低支払リース料総額 .....	55,848	473
控除：利息相当額 .....	(4,962)	(42)
最低支払リース料現在価値 .....	50,886	431
控除：短期債務 .....	(12,253)	(104)
長期キャピタル・リース債務 .....	¥ 38,633	\$ 327

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間のオペレーティング・リースに係る賃借料は、それぞれ83,784百万円、93,867百万円および107,301百万円(909百万米ドル)であります。

2007年3月31日現在における当初解約不能期間または残存解約不能期間が1年以上の土地、建物および器具等に係るオペレーティング・リースの最低賃借料は次のとおりであります。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2008年	¥11,364	\$ 96
2009年	8,413	71
2010年	6,932	59
2011年	5,380	46
2012年	4,482	38
2013年以降	19,570	166
将来の最低賃借料合計	¥56,141	\$476

### 23. 契約債務および偶発債務ならびに将来の事業に影響を与えるリスクの集中：

2007年3月31日現在の有形固定資産およびその他の資産の購入に関する契約債務は、132,443百万円(1,122百万米ドル)であります。

トヨタは、トヨタの製品販売にあたり、販売店と顧客が締結した割賦契約について、販売店の要請に応じ顧客の割賦債務の支払いに関し保証を行っております。保証期間は2007年3月31日現在において1ヶ月から35年に渡っており、これは割賦債務の弁済期間と一致するよう設定されておりますが、一般的に、製品の利用可能期間よりも短い期間となっております。顧客が必要な支払を行わない場合には、トヨタに保証債務を履行する責任が発生します。将来の潜在的保証支払額は、2007年3月31日現在、最大で1,333,961百万円(11,300百万米ドル)であります。トヨタは、保証債務の履行による損失の発生に備え未払費用を計上しており、2007年3月31日現在の残高は、3,614百万円(31百万米ドル)であります。保証債務を履行した場合、トヨタは、保証の対象となった主たる債務を負っている顧客から保証支払額を回収する権利を有します。

2003年2月に、トヨタのほか、GM、フォード、ダイムラークライスラー、ホンダ、日産、BMWおよびそれらの米国およびカナダの販売子会社、ならびに米国自動車ディーラー協会およびカナダ自動車ディーラー協会は、米国で2001年1月1日以降の新車購入者を代表する全国的な集団訴訟の被告として指名されました。26件の類似訴訟が、カリフォルニア、イリノイ、ニューヨーク、マサチューセッツ、フロリダ、ニュージャージーおよびペンシルベニアの連邦地方裁判所で提起されました。また、カリフォルニア、ミネソタ、ニューメキシコ、ニューヨーク、テネシー、ウィスコンシン、アリゾナ、フロリダ、アイオワ、ニュージャージーおよびネブラスカでも、同様の新車購入者を代表する集団訴訟が州裁判所で56件提起されました。2005年4月1日までに、連邦地方裁判所の訴訟はすべてメイン州にて併合され、カリフォルニア州とニュージャージー州の州裁判所における訴訟も併合されております。

これらは、ほぼ同じ内容の訴えであり、被告らがディーラーと共に相互に結託し、カナダの市場向けに製造された車両の米国民への販売を妨害し、シャーマン反トラスト法に違反した、と主張するものであります。訴えでは、カナダでの新車価格は米国より10%から30%低くなっており、これらの車両の米国民への販売を妨害したことにより、米国の消費者は同じ車種に対し不当に高い価格を支払うことになっていると主張しております。訴えでは、当該独占禁止法違反の永久的な差止めおよび独占禁止法に基づく3倍の損害賠償を求めています。具体的な損害賠償金額は提示されておられません。

2004年3月に、メイン州における連邦地方裁判所は、(1)カナダトヨタ(株)を含む一部のカナダ販売子会社については、同裁判所に管轄権なしとして却下しましたが、他のカナダ企業については却下せず、または却下判決を留保しており、(2)シャーマン反トラスト法に基づく損害賠償請求を却下しましたが、主張されている独占禁止法違反行為に対する差止請求は却下しませんでした。原告はこれに対し、各州の独占禁止法に基づく損害賠償請求を追加した修正訴状を提出し、トヨタは原告の新たな訴えに対応してきております。トヨタでは、問題ある行為はなかったと考えておりますが、早期解決を勘案し、2006年2月に原告側と和解契約を締結しました。現在、原告およびトヨタは、連邦地方裁判所の承認を待っており、同承認が下り次第、原告側が各州でのトヨタに対する訴訟を取り下げ、全ての訴訟が終了する予定であります。

トヨタに対して、米国における製造物責任に関する請求を含む、様々な訴訟、行政手続や賠償請求が行われております。これらのうち、潜在的には重要な損害をもたらす案件もありますが、トヨタは、現時点では、これらの訴訟等に関連する賠償責任の有無およびそれに伴う損害賠償の金額を判断することができません。しかしながら、現時点でトヨタにとって利用可能な情報に基づき、トヨタは、これらの訴訟等から損失が生じたとしても、トヨタの財政状態、経営成績もしくはキャッシュ・フローに重大な影響を与えることはないと考えております。

2000年10月に、欧州連合は加盟国に以下を実施する法令を制定することを要求する指令を発効しました。：(1)各自動車メーカーは2002年7月1日以降に販売した自動車を対象に、廃棄自動車の回収およびその後の解体とリサイクル費用のすべて、または多くの部分を負担する。2007年1月1日以降には、各自動車メーカーは2002年7月1日より前に販売した自動車についてもかかる費用を負担する。(2)各自動車メーカーは2003年7月以降に販売される自動車に特定有害物質を使用してはならない。(3)2008年12月15日以降、型式認証されて市場に出される車両は車重の最低85%がリユースとリサイクルが可能で、最低95%がリユースとリカバリーが可能でなければならない。(4)廃棄自動車に関しては、2006年までに、車重の80%をリユースし85%をリカバリーする目標を実際に達成しなければならず、2015年までに、それぞれ85%と95%に引き上げられる。2007年1月加盟のブルガリア、ルーマニアを含めた全加盟国で、指令を実施するための法令が施行されております。現時点では、特に自動車メーカーの責任および結果として生じる費用負担に関し、それぞれ

の加盟国で制定される法令の実施面において、不確実性が存在しております。さらにこの指令では、加盟国は、各自動車メーカー、販売店およびその他の自動車関連業者が適切な廃車処理ルートを構築し、自動車の廃棄前に有害物質とリサイクル可能な部品を取り除くようにする措置を取らなければなりません。この指令は欧州連合で販売されるトヨタ車に影響します。トヨタは、加盟国が指令に従って採択した措置に沿った自動車を投入する予定であります。現時点で成立している法令に基づき、トヨタは2007年3月31日現在存在する対象自動車に関し、見積債務を計上しております。今後採用される

法令やその他の状況によっては、トヨタは、当該法令で要求される見積費用を追加で引当計上する可能性があります。トヨタは、指令を遵守することで重要な現金支出が必要になるとは考えておりませんが、引き続き、将来の法令の制定がトヨタの経営成績、キャッシュ・フローおよび財政状態に与える影響を評価しております。

トヨタは材料費の概ね10%を、ある特定の関連会社より購入しております。

社の大部分の従業員は労働協約のもとで勤務しておりますが、現行の協約の有効期間は2008年12月31日に終了する予定であります。

## 24. セグメント情報：

以下に報告されているオペレーティング・セグメントは、そのセグメントの財務情報が入手可能なもので、その営業損益がマネジメントによって経営資源の配分の決定および業績の評価に定期的に使用されているものであります。

トヨタの世界的事業の主要部分は、自動車および金融で成り立っております。自動車セグメントでは、セダン、ミニバン、2BOX、スポーツユーティリティビークル、トラック等の自動車とその関連部品・用品の設計、製造および販売を行っております。金融セグメントでは、主として当社および当社の関係会社が製造する自動車および他の製品の販売を補完するための金融ならびに車両および機器の

リース事業を行っております。その他セグメントでは、住宅の設計、製造および販売、情報通信事業等を行っております。

以下は、2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日現在あるいは同日に終了した各1年間におけるトヨタの事業の種類別セグメント、所在地別セグメントおよび海外売上高に関する情報であります。なお、前連結会計年度より、所在地別セグメントおよび海外売上高に関する情報において、アジア地域をその他地域から別掲しております。これにあわせて前々連結会計年度についても、アジア地域をその他地域から別掲しております。

### ■ 事業の種類別セグメント情報

2005年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間：

	金額：百万円				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客に対する売上高	¥17,098,415	¥ 760,664	¥ 692,447	¥ —	¥18,551,526
セグメント間の内部売上高	15,120	20,597	337,873	(373,590)	—
売上高計	17,113,535	781,261	1,030,320	(373,590)	18,551,526
営業費用	15,661,000	580,408	996,577	(358,646)	16,879,339
営業利益	¥ 1,452,535	¥ 200,853	¥ 33,743	¥ (14,944)	¥ 1,672,187
総資産	¥11,141,197	¥9,487,248	¥1,025,517	¥2,681,049	¥24,335,011
持分法適用会社に対する投資	1,271,044	215,642	—	75,746	1,562,432
減価償却費	754,339	220,584	22,790	—	997,713
資本的支出	1,161,757	726,777	50,555	(15,849)	1,923,240

2006年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間：

	金額：百万円				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客に対する売上高	¥19,325,616	¥ 977,416	¥ 733,877	¥ —	¥21,036,909
セグメント間の内部売上高	12,528	19,493	456,414	(488,435)	—
売上高計	19,338,144	996,909	1,190,291	(488,435)	21,036,909
営業費用	17,644,099	841,092	1,150,543	(477,167)	19,158,567
営業利益	¥ 1,694,045	¥ 155,817	¥ 39,748	¥ (11,268)	¥ 1,878,342
総資産	¥12,354,827	¥11,613,508	¥1,191,261	¥3,571,999	¥28,731,595
持分法適用会社に対する投資	1,459,556	287,326	—	73,835	1,820,717
減価償却費	880,360	301,734	29,084	—	1,211,178
資本的支出	1,615,814	1,110,191	45,282	(47)	2,771,240

2007年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間:

	金額:百万円				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客に対する売上高.....	¥21,914,168	¥ 1,277,994	¥ 755,929	¥ —	¥23,948,091
セグメント間の内部売上高.....	13,838	22,554	567,802	(604,194)	—
売上高計.....	21,928,006	1,300,548	1,323,731	(604,194)	23,948,091
営業費用.....	19,889,178	1,142,053	1,284,052	(605,875)	21,709,408
営業利益.....	¥ 2,038,828	¥ 158,495	¥ 39,679	¥ 1,681	¥ 2,238,683
総資産.....	¥13,297,362	¥13,735,434	¥1,459,965	¥4,082,018	¥32,574,779
持分法適用会社に対する投資.....	1,664,938	303,271	—	59,072	2,027,281
減価償却費.....	950,762	402,876	28,956	—	1,382,594
資本的支出.....	1,570,875	1,268,186	47,948	(51,192)	2,835,817

	金額:百万米ドル				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客に対する売上高.....	\$185,635	\$ 10,826	\$ 6,403	\$ —	\$202,864
セグメント間の内部売上高.....	117	191	4,810	(5,118)	—
売上高計.....	185,752	11,017	11,213	(5,118)	202,864
営業費用.....	168,481	9,674	10,877	(5,132)	183,900
営業利益.....	\$ 17,271	\$ 1,343	\$ 336	\$ 14	\$ 18,964
総資産.....	\$112,642	\$116,353	\$12,367	\$34,579	\$275,941
持分法適用会社に対する投資.....	14,104	2,569	—	500	17,173
減価償却費.....	8,054	3,413	245	—	11,712
資本的支出.....	13,307	10,743	406	(434)	24,022

2005年3月31日に終了した1年間の金融セグメントの外部顧客に対する売上高および営業利益は、米国の販売金融子会社が行った過年度損益の修正の影響(米国財務会計基準書第91号に従い、融資の

実行に直接要した支出を過年度の支出分も含めて資産計上したこと等)を、14,991百万円含んでおります。

## ■ 所在地別セグメント情報

2005年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間:

	金額:百万円						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客に対する売上高....	¥ 7,408,136	¥ 6,187,624	¥2,305,450	¥1,572,113	¥1,078,203	¥ —	¥18,551,526
セグメント間の							
内部売上高.....	4,596,019	185,829	173,977	53,309	105,499	(5,114,633)	—
売上高計.....	12,004,155	6,373,453	2,479,427	1,625,422	1,183,702	(5,114,633)	18,551,526
営業費用.....	11,016,913	5,925,894	2,370,886	1,531,650	1,136,248	(5,102,252)	16,879,339
営業利益.....	¥ 987,242	¥ 447,559	¥ 108,541	¥ 93,772	¥ 47,454	¥ (12,381)	¥ 1,672,187
総資産.....	¥10,740,796	¥7,738,898	¥2,242,566	¥ 945,635	¥ 998,172	¥ 1,668,944	¥24,335,011
長期性資産.....	3,110,123	1,708,147	544,597	247,507	185,220	—	5,795,594

2006年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間:

	金額: 百万円						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客に対する売上高....	¥ 7,735,109	¥7,455,818	¥2,574,014	¥1,836,855	¥1,435,113	¥ —	¥21,036,909
セグメント間の							
内部売上高.....	5,376,348	232,124	153,395	205,951	166,623	(6,134,441)	—
売上高計 .....	13,111,457	7,687,942	2,727,409	2,042,806	1,601,736	(6,134,441)	21,036,909
営業費用.....	12,035,567	7,192,304	2,633,462	1,897,260	1,534,546	(6,134,572)	19,158,567
営業利益.....	¥ 1,075,890	¥ 495,638	¥ 93,947	¥ 145,546	¥ 67,190	¥ 131	¥ 1,878,342
総資産.....	¥12,177,125	¥9,199,818	¥2,471,258	¥1,255,350	¥1,299,072	¥ 2,328,972	¥28,731,595
長期性資産.....	3,395,553	2,403,211	666,543	347,892	253,429	—	7,066,628

2007年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間:

	金額: 百万円						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客に対する売上高....	¥ 8,152,884	¥ 8,771,495	¥3,346,013	¥1,969,957	¥1,707,742	¥ —	¥23,948,091
セグメント間の							
内部売上高.....	6,662,398	258,278	196,180	255,571	215,000	(7,587,427)	—
売上高計 .....	14,815,282	9,029,773	3,542,193	2,225,528	1,922,742	(7,587,427)	23,948,091
営業費用.....	13,358,036	8,580,140	3,404,810	2,107,933	1,839,245	(7,580,756)	21,709,408
営業利益.....	¥ 1,457,246	¥ 449,633	¥ 137,383	¥ 117,595	¥ 83,497	¥ (6,671)	¥ 2,238,683
総資産.....	¥12,992,379	¥10,890,157	¥2,917,183	¥1,563,742	¥1,575,255	¥ 2,636,063	¥32,574,779
長期性資産.....	3,558,695	2,931,037	794,984	466,338	309,465	—	8,060,519

	金額: 百万米ドル						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客に対する売上高....	\$ 69,063	\$74,303	\$28,344	\$16,687	\$14,467	\$ —	\$202,864
セグメント間の							
内部売上高.....	56,437	2,188	1,662	2,165	1,821	(64,273)	—
売上高計 .....	125,500	76,491	30,006	18,852	16,288	(64,273)	202,864
営業費用.....	113,156	72,682	28,842	17,856	15,580	(64,216)	183,900
営業利益.....	\$ 12,344	\$ 3,809	\$ 1,164	\$ 996	\$ 708	\$ (57)	\$ 18,964
総資産.....	\$110,058	\$92,250	\$24,712	\$13,247	\$13,344	\$ 22,330	\$275,941
長期性資産.....	30,146	24,829	6,734	3,950	2,622	—	68,281

売上高は、外部顧客に対して販売している当社または連結子会社の所在国の位置を基礎とした地域別に集計されております。

売上高、営業費用、営業利益、総資産および長期性資産について、その他に含まれている国で個別に金額的重要性のある国はありません。

全社資産は主に、全社共通の目的で保有している現金及び現金同等物ならびに市場性ある有価証券で構成されており、2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日現在の残高は、それぞれ3,308,055百万円、4,231,148百万円および4,758,410百万円(40,308百万米ドル)であります。

事業の種類別もしくは所在地別セグメント間取引は、マネジメントが独立企業間価格であると考えている価格で行っております。報告

セグメントの損益を測定するにあたって、営業利益は売上高から営業費用を控除したものと計算しております。

## ■ 海外売上高

以下は、2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間におけるトヨタの本邦以外の国または地域における売上高であります。

トヨタは、米国財務会計基準書第131号「企業のセグメント及び関連情報に関する開示 (Disclosure about Segments of an Enterprise and Related Information)」で要求される開示に加え、財務諸表利用者にとって有用な情報を提供するため、当該情報を開示しております。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に 終了した1年間
	2005年	2006年	2007年	2007年
北米.....	¥6,374,235	¥7,687,738	¥9,039,560	\$ 76,574
欧州.....	2,365,525	2,607,819	3,345,001	28,335
アジア.....	1,776,554	2,005,777	2,248,031	19,043
その他.....	2,089,210	2,721,981	3,168,580	26,841

## ■ 自動車等セグメントと金融セグメントを区分した連結財務諸表

トヨタは自動車等の非金融ビジネス(以下、自動車等という。)および金融ビジネスに関してセグメント別財務諸表情報を作成しております。

## ■ 貸借対照表

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2006年	2007年	2007年
<b>自動車等</b>			
流動資産			
現金及び現金同等物.....	¥ 1,418,022	¥ 1,714,722	\$ 14,525
有価証券.....	633,036	433,434	3,672
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>.....	2,002,577	2,044,729	17,321
たな卸資産.....	1,620,975	1,803,956	15,281
前払費用及びその他.....	1,480,043	1,617,554	13,702
流動資産合計.....	7,154,653	7,614,395	64,501
投資及びその他の資産.....	5,702,376	6,464,204	54,758
有形固定資産.....	5,207,760	5,689,383	48,195
資産合計.....	18,064,789	19,767,982	167,454
<b>金融</b>			
流動資産			
現金及び現金同等物.....	151,365	185,657	1,573
有価証券.....	1,843	2,029	17
金融債権<純額>.....	3,497,319	4,036,363	34,192
前払費用及びその他.....	710,847	742,040	6,286
流動資産合計.....	4,361,374	4,966,089	42,068
長期金融債権<純額>.....	4,830,216	5,694,733	48,240
投資及びその他の資産.....	563,050	703,476	5,959
有形固定資産.....	1,858,868	2,371,136	20,086
資産合計.....	11,613,508	13,735,434	116,353
消去.....	(946,702)	(928,637)	(7,866)
資産合計.....	¥28,731,595	¥32,574,779	\$275,941

(注)自動車等セグメントは全社資産を含んでおります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2006年	2007年	2007年	2007年
<b>自動車等</b>				
流動負債				
短期借入債務 .....	¥ 797,969	¥ 726,822	\$ 6,157	
1年以内に返済予定の長期借入債務 .....	68,299	249,750	2,115	
支払手形及び買掛金 .....	2,084,399	2,212,598	18,743	
未払費用 .....	1,357,335	1,537,918	13,028	
未払法人税等 .....	328,360	404,388	3,426	
その他 .....	1,138,529	1,258,905	10,664	
流動負債合計 .....	5,774,891	6,390,381	54,133	
固定負債				
長期借入債務 .....	730,072	537,887	4,557	
未払退職・年金費用 .....	676,999	636,221	5,390	
その他 .....	823,540	976,488	8,271	
固定負債合計 .....	2,230,611	2,150,596	18,218	
負債合計 .....	8,005,502	8,540,977	72,351	
<b>金融</b>				
流動負債				
短期借入債務 .....	2,932,799	3,404,713	28,841	
1年以内に返済予定の長期借入債務 .....	1,662,589	2,189,367	18,546	
支払手形及び買掛金 .....	9,273	16,286	138	
未払費用 .....	111,133	135,106	1,145	
未払法人税等 .....	19,128	16,808	142	
その他 .....	305,136	417,457	3,537	
流動負債合計 .....	5,040,058	6,179,737	52,349	
固定負債				
長期借入債務 .....	5,071,482	5,851,882	49,571	
未払退職・年金費用 .....	2,919	4,365	37	
その他 .....	408,883	462,614	3,919	
固定負債合計 .....	5,483,284	6,318,861	53,527	
負債合計 .....	10,523,342	12,498,598	105,876	
消去 .....	(947,278)	(929,132)	(7,871)	
負債合計 .....	17,581,566	20,110,443	170,356	
少数株主持分 .....	589,580	628,244	5,322	
資本合計 .....	10,560,449	11,836,092	100,263	
負債、少数株主持分及び資本合計 .....	¥ 28,731,595	¥32,574,779	\$275,941	

## ■ 損益計算書

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日に終了した1年間		3月31日に終了した1年間	
	2005年	2006年	2007年	2007年
<b>自動車等</b>				
売上高 .....	¥17,800,357	¥20,068,284	¥22,679,078	\$192,114
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価 .....	14,497,252	16,335,340	18,361,641	155,541
販売費及び一般管理費 .....	1,813,288	1,993,528	2,230,734	18,897
計 .....	16,310,540	18,328,868	20,592,375	174,438
営業利益 .....	1,489,817	1,739,416	2,086,703	17,676
その他の収益<純額> .....	68,736	201,978	145,570	1,233
税金等調整前当期純利益 .....	1,558,553	1,941,394	2,232,273	18,909
法人税等 .....	578,709	736,909	844,797	7,156
少数株主持分損益及び持分法投資損益前当期純利益 .....	979,844	1,204,485	1,387,476	11,753
少数株主持分損益 .....	(63,952)	(82,401)	(49,513)	(419)
持分法投資損益 .....	131,849	142,139	193,130	1,636
当期純利益 .....	1,047,741	1,264,223	1,531,093	12,970
<b>金融</b>				
売上高 .....	781,261	996,909	1,300,548	11,017
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価 .....	376,150	613,563	879,203	7,448
販売費及び一般管理費 .....	204,258	227,529	262,850	2,226
計 .....	580,408	841,092	1,142,053	9,674
営業利益 .....	200,853	155,817	158,495	1,343
その他の費用<純額> .....	(4,764)	(9,859)	(8,171)	(69)
税金等調整前当期純利益 .....	196,089	145,958	150,324	1,274
法人税等 .....	78,748	58,241	53,548	454
少数株主持分損益及び持分法投資損益前当期純利益 .....	117,341	87,717	96,776	820
少数株主持分損益 .....	(988)	(1,992)	(174)	(2)
持分法投資損益 .....	7,622	22,227	16,385	139
当期純利益 .....	123,975	107,952	112,987	957
消去 .....	(456)	5	(48)	(0)
当期純利益 .....	¥ 1,171,260	¥ 1,372,180	¥ 1,644,032	\$ 13,927

## ■ キャッシュ・フロー計算書

	金額：百万円			金額：百万円		
	2005年3月31日に終了した1年間			2006年3月31日に終了した1年間		
	自動車等	金融	連結	自動車等	金融	連結
<b>営業活動からのキャッシュ・フロー</b>						
当期純利益 .....	¥ 1,047,741	¥ 123,975	¥ 1,171,260	¥ 1,264,223	¥ 107,952	¥ 1,372,180
営業活動から得た現金<純額>への 当期純利益の調整						
減価償却費 .....	777,129	220,584	997,713	909,444	301,734	1,211,178
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額 .....	15,752	47,402	63,154	10,361	52,285	62,646
退職・年金費用<支払額控除後> .....	(53,401)	468	(52,933)	22,664	1,196	23,860
固定資産処分損 .....	48,334	825	49,159	54,614	367	54,981
売却可能有価証券の未実現評価損<純額> .....	2,324	—	2,324	4,163	—	4,163
繰延税額 .....	29,398	54,860	84,711	31,370	1,889	33,262
少数株主持分損益 .....	63,952	988	64,938	82,401	1,992	84,393
持分法投資損益 .....	(131,849)	(7,622)	(139,471)	(142,139)	(22,227)	(164,366)
資産及び負債の増減ほか .....	(97,535)	203,762	130,085	(214,507)	138,766	(166,817)
営業活動から得た現金<純額> .....	1,701,845	645,242	2,370,940	2,022,594	583,954	2,515,480
<b>投資活動からのキャッシュ・フロー</b>						
金融債権の増加 .....	—	(9,562,203)	(5,594,375)	—	(11,407,390)	(6,476,979)
金融債権の回収及び売却 .....	—	8,586,796	4,674,919	—	10,545,425	5,718,130
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く> .....	(1,049,572)	(18,715)	(1,068,287)	(1,516,658)	(6,801)	(1,523,459)
賃貸資産の購入 .....	(146,891)	(708,062)	(854,953)	(144,391)	(1,103,390)	(1,247,781)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く> .....	60,034	9,362	69,396	81,950	7,628	89,578
賃貸資産の売却 .....	84,450	232,006	316,456	112,692	297,991	410,683
有価証券及び投資有価証券の購入 .....	(1,053,417)	(112,374)	(1,165,791)	(764,016)	(193,280)	(957,296)
有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還 .....	471,614	102,329	573,943	561,948	129,084	691,032
関連会社への追加投資支払 <当該関連会社保有現金控除後> .....	(901)	—	(901)	(1,802)	—	(1,802)
投資及びその他の資産の増減ほか .....	84,979	(16,485)	(11,603)	(3,292)	(83,104)	(77,606)
投資活動に使用した現金<純額> .....	(1,549,704)	(1,487,346)	(3,061,196)	(1,673,569)	(1,813,837)	(3,375,500)
<b>財務活動からのキャッシュ・フロー</b>						
自己株式の取得 .....	(264,106)	—	(264,106)	(129,629)	—	(129,629)
長期借入債務の増加 .....	27,363	1,862,012	1,863,710	33,904	1,930,823	1,928,788
長期借入債務の返済 .....	(59,689)	(1,160,710)	(1,155,223)	(59,778)	(1,233,336)	(1,187,506)
短期借入債務の増加(減少) .....	564	178,956	140,302	86,731	513,602	509,826
配当金支払額 .....	(165,299)	—	(165,299)	(244,568)	—	(244,568)
その他 .....	(7,000)	7,000	—	—	—	—
財務活動から得た(に使用した)現金<純額> ...	(468,167)	887,258	419,384	(313,340)	1,211,089	876,911
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額 ...	21,276	3,573	24,849	58,211	10,532	68,743
現金及び現金同等物純増加(減少)額 .....	(294,750)	48,727	(246,023)	93,896	(8,262)	85,634
現金及び現金同等物期首残高 .....	1,618,876	110,900	1,729,776	1,324,126	159,627	1,483,753
現金及び現金同等物期末残高 .....	¥ 1,324,126	¥ 159,627	¥ 1,483,753	¥ 1,418,022	¥ 151,365	¥ 1,569,387

	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	2007年3月31日に終了した1年間			2007年3月31日に終了した1年間		
	自動車等	金融	連結	自動車等	金融	連結
<b>営業活動からのキャッシュ・フロー</b>						
当期純利益	¥ 1,531,093	¥ 112,987	¥ 1,644,032	\$ 12,970	\$ 957	\$ 13,927
営業活動から得た現金<純額>への 当期純利益の調整						
減価償却費	979,718	402,876	1,382,594	8,299	3,413	11,712
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	(841)	72,703	71,862	(7)	616	609
退職・年金費用<支払額控除後>	(33,319)	1,265	(32,054)	(282)	10	(272)
固定資産処分損	49,193	1,279	50,472	417	11	428
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	4,614	—	4,614	39	—	39
繰延税額	42,698	89,643	132,308	362	759	1,121
少数株主持分損益	49,513	174	49,687	419	2	421
持分法投資損益	(193,130)	(16,385)	(209,515)	(1,636)	(139)	(1,775)
資産及び負債の増減ほか	182,548	125,700	144,173	1,546	1,065	1,221
営業活動から得た現金<純額>	2,612,087	790,242	3,238,173	22,127	6,694	27,431
<b>投資活動からのキャッシュ・フロー</b>						
金融債権の増加	—	(14,046,532)	(7,343,474)	—	(118,988)	(62,206)
金融債権の回収及び売却	—	12,776,507	6,236,582	—	108,230	52,830
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(1,414,468)	(11,346)	(1,425,814)	(11,982)	(96)	(12,078)
賃貸資産の購入	(153,163)	(1,256,840)	(1,410,003)	(1,297)	(10,647)	(11,944)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	56,040	8,381	64,421	475	71	546
賃貸資産の売却	107,270	252,653	359,923	909	2,140	3,049
有価証券及び投資有価証券の購入	(889,008)	(179,197)	(1,068,205)	(7,531)	(1,518)	(9,049)
有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還	708,130	117,041	825,171	5,998	991	6,989
関連会社への追加投資支払 <当該関連会社保有現金控除後>	(1,651)	—	(1,651)	(14)	—	(14)
投資及びその他の資産の増減ほか	(21,751)	15,250	(51,328)	(185)	130	(435)
投資活動に使用した現金<純額>	(1,608,601)	(2,324,083)	(3,814,378)	(13,627)	(19,687)	(32,312)
<b>財務活動からのキャッシュ・フロー</b>						
自己株式の取得	(295,699)	—	(295,699)	(2,505)	—	(2,505)
長期借入債務の増加	31,509	2,897,028	2,890,000	267	24,541	24,481
長期借入債務の返済	(41,833)	(1,694,407)	(1,726,823)	(354)	(14,353)	(14,628)
短期借入債務の増加(減少)	(83,651)	362,078	353,397	(709)	3,067	2,994
配当金支払額	(339,107)	—	(339,107)	(2,873)	—	(2,873)
財務活動から得た(に使用した)現金<純額>	(728,781)	1,564,699	881,768	(6,174)	13,255	7,469
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	21,995	3,434	25,429	187	29	216
現金及び現金同等物純増加額	296,700	34,292	330,992	2,513	291	2,804
現金及び現金同等物期首残高	1,418,022	151,365	1,569,387	12,012	1,282	13,294
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,714,722	¥ 185,657	¥ 1,900,379	\$ 14,525	\$ 1,573	\$ 16,098

## 25. 1株当たり情報：

2005年3月31日、2006年3月31日および2007年3月31日に終了した各1年間の基本および希薄化後1株当たり当期純利益の差異の調整は次のとおりであります。

	金額：百万円	単位：千株 加重平均 株式数	金額：円 1株当たり 当期純利益	金額：米ドル 1株当たり 当期純利益
<b>2005年3月31日に終了した1年間</b>				
普通株式に係る基本1株当たり当期純利益.....	¥1,171,260	3,296,092	¥355.35	
希薄化の影響				
希薄化効果を有するストック・オプション.....	(1)	662		
普通株式に係る希薄化後1株当たり当期純利益.....	¥1,171,259	3,296,754	¥355.28	
<b>2006年3月31日に終了した1年間</b>				
普通株式に係る基本1株当たり当期純利益.....	¥1,372,180	3,253,450	¥421.76	
希薄化の影響				
希薄化効果を有するストック・オプション.....	(5)	1,049		
普通株式に係る希薄化後1株当たり当期純利益.....	¥1,372,175	3,254,499	¥421.62	
<b>2007年3月31日に終了した1年間</b>				
普通株式に係る基本1株当たり当期純利益.....	¥1,644,032	3,210,422	¥512.09	\$4.34
希薄化の影響				
希薄化効果を有するストック・オプション.....	(2)	1,812		
普通株式に係る希薄化後1株当たり当期純利益.....	¥1,644,030	3,212,234	¥511.80	\$4.34

特定のストック・オプションは、権利行使価格が普通株式の期中平均株価より高かったため、2005年3月31日に終了した1年間の希薄化後1株当たり当期純利益の計算には含まれておりません。

2006年3月31日および2007年3月31日現在における1株当たり純資産額は次のとおりであります。

なお、1株当たり純資産額は、連結貸借対照表の純資産額を期末発行済株式数(自己株式を除く)で除すことにより計算しております。トヨタは、米国財務会計基準書第128号「一株当たり利益(Earnings per Share)」で要求される開示に加え、日本における財務諸表利用者には有用な情報を提供するため、当該情報を開示しております。

	金額：百万円	単位：千株 期末発行済株式数 (自己株式を除く)	金額：円 1株当たり 純資産額	金額：米ドル 1株当たり 純資産額
2006年3月31日現在.....	¥10,560,449	3,241,757	¥3,257.63	
2007年3月31日現在.....	11,836,092	3,197,936	3,701.17	\$31.35

## 財務報告に係る内部統制に関する経営陣の年次報告

トヨタの経営陣には財務報告に係る有効な内部統制を構築・維持する責任がある。財務報告に係る内部統制とは、米国において一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠した財務報告および外部報告目的の財務諸表の作成に関する信頼性について合理的な保証を提供するために整備されたプロセスである。トヨタの財務報告に係る内部統制には以下に関する方針および手続きが含まれる。

- (1) 合理的な詳細さでトヨタの資産の取引および処分を正確かつ公正に反映する記録の維持。
- (2) 米国において一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠した財務諸表が作成されていると認めるに足るものとして取引が記録されていることおよびトヨタの収入と支出がトヨタの経営陣および取締役の承認によってはじめて実行されることについての合理的な保証。
- (3) 財務諸表に重要な影響を及ぼす可能性のあるトヨタの資産についての未承認の取得、使用または処分に関しての防止または適時の発見についての合理的な保証。

固有の限界により、財務報告に係る内部統制は、虚偽記載を防止または発見できないかもしれない。また、有効性の評価は将来の事業年度において、状況の変化のため、統制が不十分になるかもしれないリスク、または方針または手続への遵守の程度が悪化しているかもしれないリスクにさらされている。

トヨタの経営陣は、財務報告に係る内部統制の有効性に関する評価を米国のトレッドウェイ委員会組織委員会(COSO)が発表した「内部統制の統合的枠組み」に基づき実施した。

評価の結果、経営陣は2007年3月31日時点における財務報告に係る内部統制は有効であると判断した。

2007年3月31日時点の経営陣による財務報告に係る内部統制の有効性に関する評価は、独立登録会計事務所であるあらた監査法人(PricewaterhouseCoopers Aarata)により監査されており、本報告書内の同監査法人の監査報告書に記載されている。

# 独立登録会計事務所の報告書

(Report of Independent Registered Public Accounting Firm)

トヨタ自動車株式会社の株主各位及び取締役会へ

私どもは、米国公開企業会計監視委員会基準 (the standards of the Public Company Accounting Oversight Board (United States)) に準拠して、トヨタ自動車株式会社の2007年3月31日に終了した事業年度の連結財務諸表および2007年3月31日現在の会社の財務報告に係る内部統制の統合監査、並びに2005年および2006年3月31日に終了した事業年度の連結財務諸表の監査を実施した。監査の結果に基づく私どもの意見は以下のとおりである。

## 連結財務諸表

私どもは、添付の連結貸借対照表並びに連結損益計算書、連結株主持分計算書及び連結キャッシュ・フロー計算書が、トヨタ自動車株式会社およびその子会社の2006年及び2007年3月31日現在の財政状態並びに2007年3月31日に終了した3年間の各会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローを、米国において一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠し、すべての重要な点において適正に表示していると判断した。これらの財務諸表は、会社の経営者の責任で作成されたものである。私どもの責任は、私どもの監査に基づいてこれらの財務諸表についての意見を表明することである。私どもは、米国公開企業会計監視委員会基準 (the standards of the Public Company Accounting Oversight Board (United States)) に準拠して、これらの財務諸表の監査を実施した。これらの基準は、財務諸表に重要な虚偽記載がないかどうかについて合理的な確証を得るよう、私どもが監査を計画し、実施することを要求している。財務諸表の監査は、財務諸表における金額や開示の基礎となる証拠の試査による検証、経営者が採用した会計原則及び経営者が行った重要な見積りの検討、及び財務諸表全体の表示に関する評価を含んでいる。監査の結果、私どもは意見表明のための合理的な基礎を得たと確信している。

連結財務諸表注記2に記載されているとおり、会社は2007年3月31日より給付建年金および他の退職後給付制度に関する会計処理方法を変更した。

## 財務報告に係る内部統制

また、私どもは、添付の財務報告に係る内部統制に関する経営陣の年次報告に含まれる、会社が2007年3月31日現在において財務報告に係る有効な内部統制を維持しているという経営者による評価は、トレッドウェイ委員会組織委員会 (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO)) が公表した「内部統制の統合的枠組み」で確立された規準に基づき、すべての重要な点において適正に陳述されていると判断した。さらに、私どもは、会社はCOSOが公表した「内部統制の統合的枠組み」で確立された規準に基づき、すべての重要な点において2007年3月31日現在において財務報告に係る有効な内部統制を維持していると判断した。会社の経営者は、財務報告に係る有効な内部統制の維持および財務報告に係る内部統制の有効性についての評価につき責任を負うものである。

私どもの責任は、私どもの監査に基づいて、経営者による評価についての意見および財務報告に係る会社の内部統制の有効性についての意見を表明することである。私どもは米国公開企業会計監視委員会基準 (the standards of the Public Company Accounting Oversight Board (United States)) に準拠して、財務報告に係る内部統制について監査を実施した。これらの基準は、財務報告に係る有効な内部統制がすべての重要な点において維持されているかどうかについて合理的な確証を得るよう、私どもが監査を計画し、実施することを要求している。財務報告に係る内部統制の監査は、財務報告に係る内部統制についての理解、経営者による評価、内部統制の整備・運用状況の有効性についての検証および評価、並びに状況に応じて必要と考えられる他の手続の実施を含んでいる。監査の結果、私どもは意見表明のための合理的な基礎を得たと確信している。

財務報告に係る内部統制は、一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠した財務報告および外部報告目的の財務諸表の作成に関する信頼性について合理的な保証を提供するために整備されたプロセスである。財務報告に係る会社の内部統制には、(i) 合理的な詳細さで会社の資産の取引および処分を正確かつ公正に反映する記録の維持に関係し、(ii) 一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠した財務諸表が作成されていると認めるに足るものとして取引が記録されていることおよび会社の収入と支出が会社の経営者および取締役の承認によってはじめて実行されることについて合理的な保証を提供し、(iii) 財務諸表に重要な影響を及ぼす可能性のある会社の資産についての未承認の取得、使用または処分に関しての防止または適時の発見についての合理的な保証をする方針および手続が含まれる。

固有の限界により、財務報告に係る内部統制は、虚偽記載を防止又は発見できないかもしれない。また、有効性の評価は将来の事業年度において、状況の変化のため、統制が不十分になるかもしれないリスク、または方針または手続への遵守の程度が悪化しているかもしれないリスクにさらされている。

*PricewaterhouseCoopers Arata*

日本 名古屋

2007年6月22日

# 投資家情報

2007年3月31日現在

## トヨタ自動車株式会社

会社情報		株式の概要	
創立	1937年8月28日	証券コード	7203 (日本)
資本金	397,049百万円	会社が発行する株式の総数	10,000,000,000株
従業員数	67,650人 (連結: 299,394人)	発行済株式総数	3,609,997,492株
決算期	3月31日	株主数	408,504名
ホームページ	企業情報 <a href="http://www.toyota.co.jp">http://www.toyota.co.jp</a> 投資家情報サイト <a href="http://www.toyota.co.jp/jp/ir">http://www.toyota.co.jp/jp/ir</a>	一単元の株式数	100株
		上場証券取引所	国内 — 東京、名古屋、大阪、福岡、札幌 海外 — ニューヨーク、ロンドン

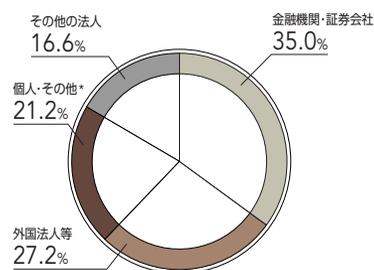
投資家窓口	
本社	〒471-8571 愛知県豊田市トヨタ町1番地 電話: (0565) 28-2121 ファクシミリ: (0565) 23-5800
東京本社	〒112-8701 東京都文京区後楽1丁目4番18号 電話: (03) 3817-7111 ファクシミリ: (03) 3817-9092
ニューヨーク	Toyota Motor North America, Inc. 9 West 57th St., Suite 4900, New York, NY 10019, U.S.A. 電話: (212) 223-0303 ファクシミリ: (212) 759-7670
ロンドン	Toyota Motor Europe Curzon Square, 25 Park Lane, London W1K 1RA, U.K. 電話: (020) 7290-8500 ファクシミリ: (020) 7290-8501

株式関連業務	
株主名簿管理人	三菱UFJ信託銀行株式会社 〒100-8212 東京都千代田区丸の内1丁目4番5号 電話: (03) 3212-1211 フリーダイヤル: (0120) 232-711
米国預託証券の名義書換・預託代理人	The Bank of New York 101 Barclay Street, New York, NY 10286, U.S.A. 電話: (212) 815-3700 フリーダイヤル (米国内): 888-269-2377 (888-BNY-ADRS) <a href="http://www.adrbny.com">http://www.adrbny.com</a> 比率: 1ADR=2普通株 ティッカーシンボル: TM

### 主要大株主 (2007年3月31日現在)

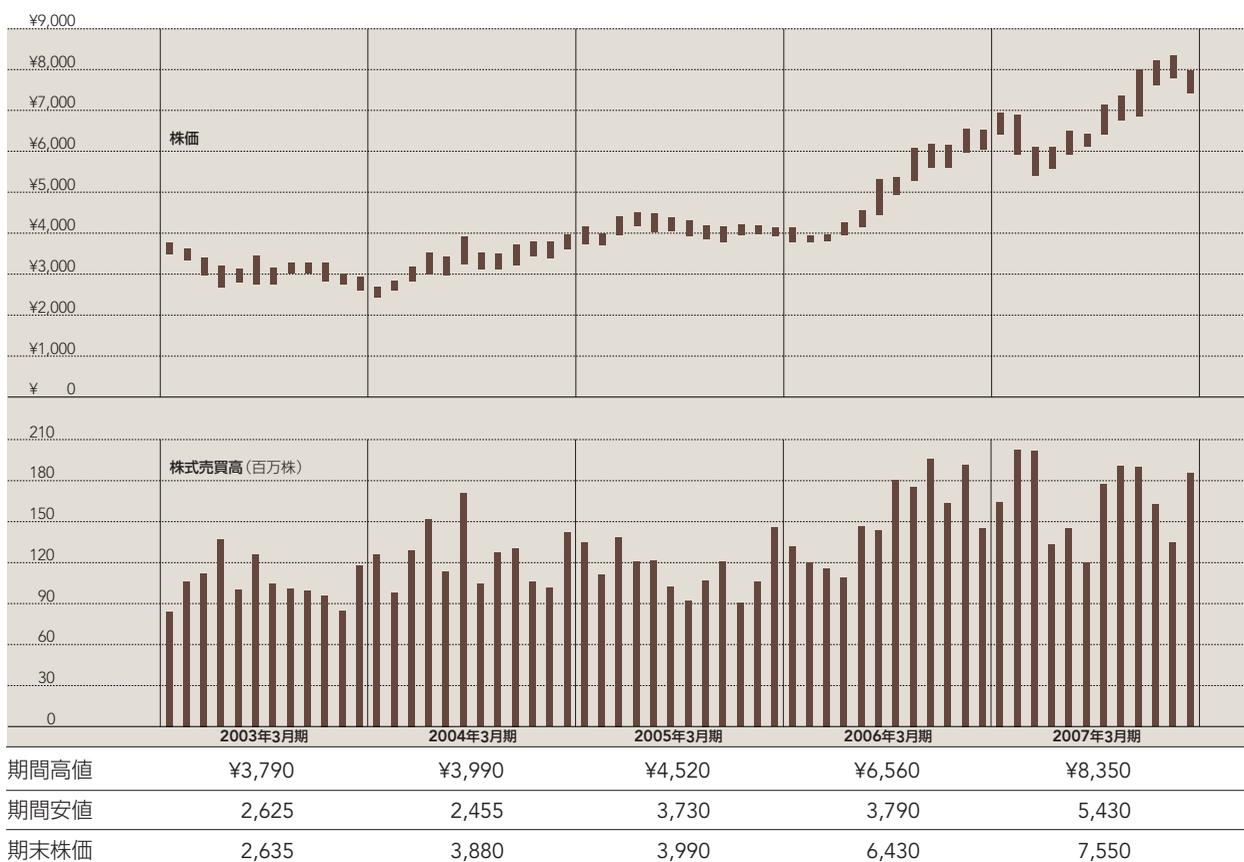
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	218,291 (千株)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社	217,535
株式会社豊田自動織機	200,195
ヒーローアンドカンパニー	142,558
日本生命保険相互会社	131,684
ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー	130,282
資産管理サービス信託銀行株式会社	107,818
東京海上日動火災保険株式会社	83,821
三井住友海上火災保険株式会社	65,166
株式会社デンソー	58,678

### 所有者別状況



2007年3月31日現在  
\*自己株412百万株を含む

### 東京証券取引所におけるトヨタの株価および売買高



**トヨタ自動車株式会社**  
<http://www.toyota.co.jp>



**R100**  
全紙/全ラミネーション100%再生紙を使用

**R70**  
全紙/全ラミネーション70%再生紙を使用

**R60**  
全紙/全ラミネーション60%再生紙を使用



**FSC** ミックス品  
FSC認証林、管理された森林、リサイクルされた木材や木材繊維からの製品から作られています。  
www.fsc.org Cert no. SA-COC-1544  
© 1996 Forest Stewardship Council

本文69頁から136頁までFSC認証用紙を使用



**VOC FREE**  
T&K

Printed in Japan