

トヨタ自動車株式会社

アニュアルレポート 2008

2008年3月期

Driving to Innovate New Value



目次

2 業績概況

- 業績ハイライト ●トヨタの1年

6 トップメッセージ

6 会長メッセージ 取締役会長 張 富士夫

“世界中の人びとに高品質なクルマをお届けし、豊かで快適な社会の実現に寄与することで、長期安定的な成長を目指してまいります。”

8 社長メッセージ&インタビュー 取締役社長 渡辺 捷昭

“しなやかで強靱な企業体質を構築し、企業価値を向上してまいります。”

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

“将来の成長に向け、企業体質の強化を図ります。”

20 特集

3つのサステナビリティ

—社会・地球の持続的な発展に貢献するために。—

「研究開発」「モノづくり」「社会貢献」の分野でサステイナブルなあり方を追求することによって、地球環境保全と経済成長を両立し、「豊かな低炭素社会」の実現に貢献していきます。

29 事業概況

当期の活動についてご報告します。

- 将来を見据えた磐石な基盤づくり ●2008年3月期事業概況
- 自動車事業 ●金融事業 ●その他事業 ●モータースポーツ活動

51 経営・会社情報

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。

- 企業理念 ●コーポレート・ガバナンス ●役員一覧 ●事業等のリスク
- 研究開発および知的財産 ●研究開発拠点 ●国内生産拠点
- 海外生産会社 ●トヨタの歩み

69 財務セクション

134 投資家情報

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、カナダドルおよびイギリス・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、規制およ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、規制およ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。

表紙：新型クラウン（2008年2月フルモデルチェンジ）



Driving to Innovate New Value

» トヨタは1937年の創立以来、多くの皆さまに支えられてモノづくりを続けてきました。現在、海外27の国と地域、53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展開しています。また、当期（2008年3月期）は、「トヨタ」「レクサス」「ダイハツ」「日野」ブランドのもと、世界170の国と地域に、連結で約891万台のクルマをお届けしました。

自動車業界が大きな転換期を迎えるなか、トヨタはさらなる持続的な成長を目指して、変化に柔軟に対応できる強靱な企業体質の構築を推進しています。今までにも増してグループ全体の力を結集し、将来の成長に向けた歩みをゆるめることなく、新たな価値を創造し続けていきます。



業績ハイライト

トヨタ自動車株式会社 3月31日終了会計年度

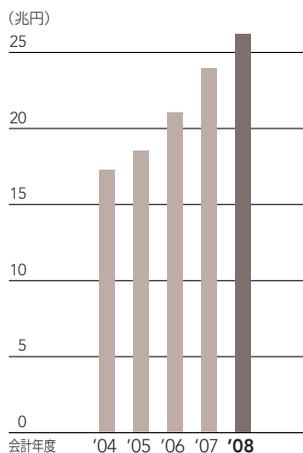
米国会計基準に基づく主要連結業績

	金額：百万円			金額：百万米ドル*		増減率(%) 2007年vs2008年
	2006年	2007年	2008年	2008年		
会計年度：						
売上高	¥21,036,909	¥23,948,091	¥26,289,240	\$262,394		+9.8
営業利益	1,878,342	2,238,683	2,270,375	22,661		+1.4
当期純利益	1,372,180	1,644,032	1,717,879	17,146		+4.5
自己資本当期純利益率 (ROE)	14.0%	14.7%	14.5%	—		—
会計年度末：						
総資産	¥28,731,595	¥32,574,779	¥32,458,320	\$323,968		-0.4
純資産	10,560,449	11,836,092	11,869,527	118,470		+0.3
	金額：円			金額：米ドル*		増減率(%) 2007年vs2008年
	2006年	2007年	2008年	2008年		
1株当たりデータ：						
当期純利益	¥ 421.76	¥ 512.09	¥ 540.65	\$ 5.40		+5.6
年間配当金	90.00	120.00	140.00	1.40		+16.7
純資産	3,257.63	3,701.17	3,768.97	37.62		+1.8
株価情報 (3月31日)：						
株価	¥6,430	¥7,550	¥4,970	\$49.61		-34.2
時価総額 (百万円、百万米ドル)	¥23,212,284	¥27,255,481	¥17,136,548	\$171,041		-37.1

*：表示されている米ドル金額は、2008年3月31日現在のおよその実勢為替相場1米ドル=100.19円により換算しています。

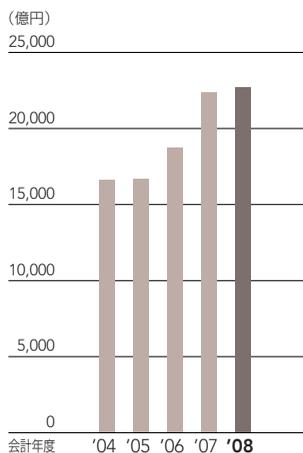
売上高

+9.8%
26兆2,892億円



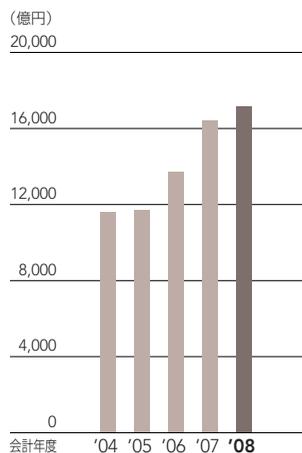
営業利益

+1.4%
2兆2,703億円



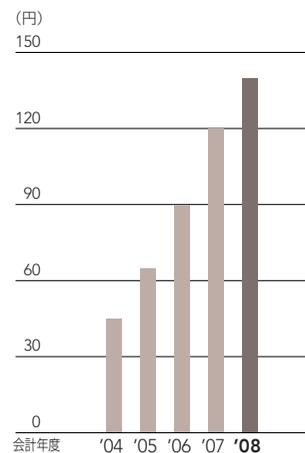
当期純利益

+4.5%
1兆7,178億円



1株当たり年間配当金

+20円
年間配当金140円



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

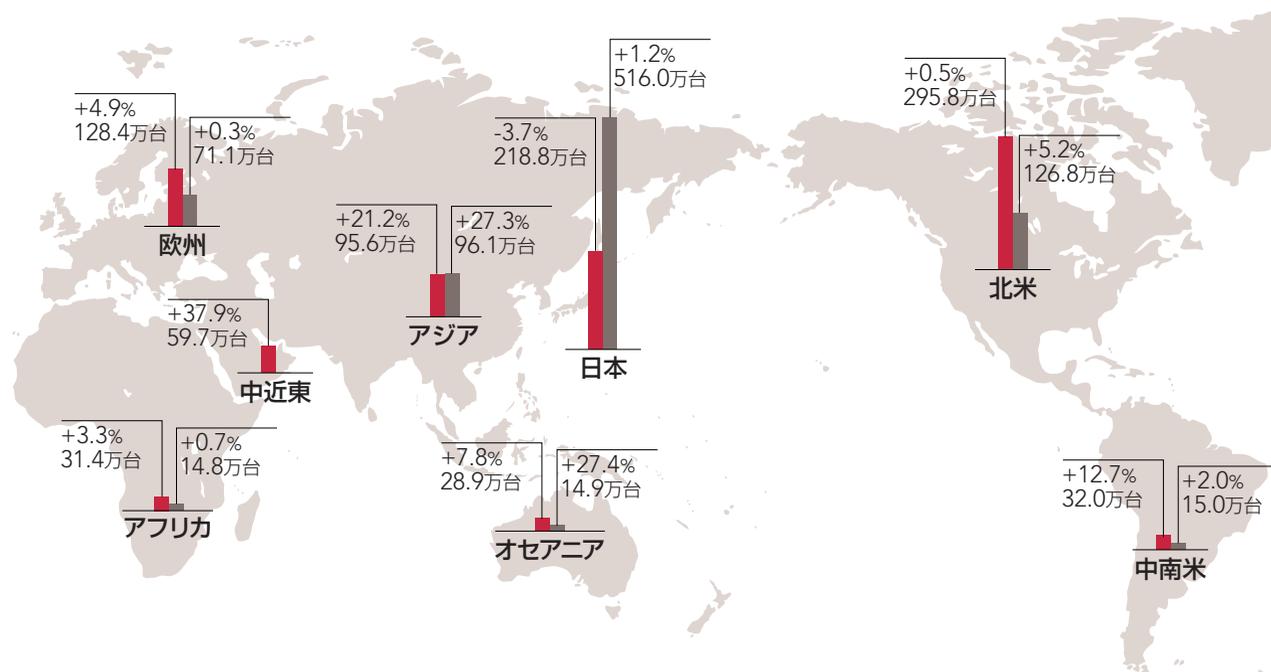
連結車両生産台数および販売台数

	単位：千台			増減率(%)
	2006年	2007年	2008年	2007年vs2008年
所在地別連結車両生産台数：				
日本	4,684	5,100	5,160	+1.2
海外計	3,027	3,080	3,387	+10.0
北米	1,201	1,205	1,268	+5.2
欧州	623	709	711	+0.3
アジア	836	755	961	+27.3
中南米	122	147	150	+2.0
オセアニア	113	117	149	+27.4
アフリカ	132	147	148	+0.7
連結計	7,711	8,180	8,547	+4.5
仕向地別連結車両販売台数：				
日本	2,364	2,273	2,188	-3.7
海外計	5,610	6,251	6,725	+7.6
北米	2,556	2,942	2,958	+0.5
欧州	1,023	1,224	1,284	+4.9
アジア	880	789	956	+21.2
中南米	233	284	320	+12.7
オセアニア	251	268	289	+7.8
アフリカ	253	304	314	+3.3
中近東	406	433	597	+37.9
その他	8	7	7	0.0
連結計	7,974	8,524	8,913	+4.6

連結車両販売台数および生産台数

2008年3月期

■販売台数 ■生産台数



トヨタの1年

■中国の天津一汽トヨタエンジン、第2工場での生産を開始

■トヨタと富士重、富士重北米工場でのトヨタ車ラインオフ式を実施

トヨタと富士重工業(株)の長期的な相互の競争力強化と発展に向けた包括的な協業の枠組みに基づき、富士重の北米生産拠点であるSubaru of Indiana Automotive, Inc. (SIA)で、トヨタ車「カムリ」のラインオフ式を実施。北米向けの「カムリ」を、2007年より年間10万台の生産能力のもとで生産を開始した。



■ハイブリッド車の累計販売台数が100万台を突破

1997年に世界初の量産ハイブリッド乗用車「プリウス」を発売して以来、国内と海外を合わせたハイブリッド車の累計販売台数が2007年5月末までに約104万7千台となり、100万台を突破した。

今後もハイブリッドシステムの高い応用性を活かし、2010年代のできるだけ早い時期までに年間100万台販売の実現に向け、積極的な取り組みを展開していく。



■トヨタといすゞ、小型ディーゼルエンジンの開発および生産・供給に関する業務提携について基本合意

トヨタといすゞ自動車(株)は、小型ディーゼルエンジンの開発および生産・供給に関して業務提携を行うことで合意。両社が有する技術力およびノウハウを最大限に活用して、欧州市場向けトヨタ車への搭載を目的とした排気量1.6リットルクラスのアルミブロック製のエンジンについて、開発および生産に取り組んでいく。生産の開始時期は2012年頃を予定。

2007年

4月	5月	6月	7月	8月	9月
----	----	----	----	----	----

■生産(モノづくり)

■開発

■販売

■イベント等

■中国での砂漠化防止緑化プロジェクト、第3期目の調印式を実施

■中国の天津一汽トヨタ、第3工場で新型「カローラ」の生産を開始



■ブラジルでFFV*を販売

トヨタは、バイオエタノール燃料が広く普及し、FFVが市場の主流を占めてきているブラジルにおいて、バイオエタノール混合率100%燃料にも対応する「カローラFlex」および「カローラフィールダーFlex」を製造・販売子会社であるブラジルトヨタで製造し、販売を開始した。

*FFV: Flex Fuel Vehicle (ガソリンとエタノールなどを任意の比率で混合した燃料が使用可能な自動車)

■生産面での環境対応強化に向けて、「サステナブル・プラント」活動を開始

■プラグインハイブリッド車の国土交通大臣認定を取得

トヨタは、プラグインハイブリッド車「トヨタプラグインHV」を開発。プラグインハイブリッド車の公道走行を可能とする初めての大臣認定を国土交通省より取得した。



■燃料電池ハイブリッド車「トヨタFCHV*」で大阪-東京間約560kmを水素補充することなく完走

燃料電池ハイブリッド車「トヨタFCHV」の公道走行試験の一環として、大阪-東京間約560kmの長距離走行試験を実施。エアコンを稼働させたまま走行し、途中で燃料の水素を補充することなく完走した。

*FCHV: Fuel Cell Hybrid Vehicle

■「サステイナブル・モビリティ」の実現を目指し、新たなコンセプトを提示（東京モーターショー）

クルマのあり方を原点から見つめ直した環境コンセプトカーや、クルマづくりの既存概念を覆す超高効率パッケージカーなど、参考出品車を出展。



環境コンセプト「1/X(エックス分の1)」



心健やかコンセプト「RiN(リン)」

■「サステイナブル・プラント」活動の海外モデル工場を決定

米州のToyota Motor Manufacturing, Mississippi, Inc. (TMMMS)、欧州はイギリスのToyota Motor Manufacturing (UK) Ltd. (TMUK)とフランスのToyota Motor Manufacturing France S.A.S. (TMMF)、アジアはタイのToyota Motor Thailand Co., Ltd. (TMT)をモデル工場として活動を展開していく。

■ロシア工場のラインオフ式を実施

ロシアのトヨタ販売の主力車種である「カムリ」の生産をLimited Liability Company "TOYOTA MOTOR MANUFACTURING RUSSIA" (TMMR)で開始した。TMMRはロシアで初めてのトヨタ車両生産拠点として設立され、当初の生産能力は年間5万台。

■カーナビゲーションと運動し安全運転を支援する「ナビ・ブレーキアシスト」を開発

■「クラウン」をフルモデルチェンジ



2008年

10月

11月

12月

1月

2月

3月

■限りなく実走行に近い試験環境を追求した世界最高レベルの「ドライビングシミュレーター」を開発

ドライバーの運転特性の解析および事故低減技術の開発とその効果の検証に有効な「ドライビングシミュレーター」を開発し、トヨタの東富士研究所に設置した。



■リチウムイオン電池搭載のプラグインハイブリッド車販売を発表（北米国際自動車ショー）

2008年北米国際自動車ショー（デトロイトモーターショー）において、リチウムイオン電池を搭載したプラグインハイブリッド車を2010年までに、米国をはじめとした地域でフリートユーザー向けに販売することを発表。搭載されるリチウムイオン電池は、トヨタと松下グループが共同出資しているパナソニックEVエナジー（株）での量産化を検討している。

■バイオエタノール混合率10%燃料対応車の国土交通大臣認定を取得

■超高効率パッケージカー「iQ」を出展（ジュネーブモーターショー）

2008年ジュネーブモーターショーにおいて、超高効率パッケージカー「iQ」を出展。クルマづくりの既存概念を覆す超高効率パッケージによって優れた燃費性能を追求するとともに、全長3m未満のコンパクトなボディながらゆとりを持った室内空間を確保した。



会長メッセージ

世界中の人びとに高品質なクルマをお届けし、
豊かで快適な社会の実現に寄与することで、
長期安定的な成長を目指してまいります。



東京本社にて撮影



トヨタは当期（2008年3月期）も引き続き好業績を収めることができました。これもひとえに、株主・投資家の皆さまのご支援の賜物と厚く御礼を申し上げます。また、お客さまはもとより、取引先の皆さま、地域社会など、当社の成長を支えていただいている、あらゆるステークホルダーの方々に心より感謝を申し上げます。

昨今、世界中で環境への関心が一層深まるなか、自動車メーカーへの期待や要請はさらに高まっており、トヨタが国際社会において果たすべき役割はますます大きくなってまいります。なかでも環境保全への対応は最も重大な責務です。トヨタは従来からハイブリッドをはじめとする環境対応技術の開発に注力してまいりましたが、これをさらに加速していきたいと考えており、加えて世界中の人びとに高品質なクルマをお届けすることで、豊かで快適な社会の実現に寄与したいと考えております。

また、トヨタは世界各国で地域に根ざした事業活動を展開し、その国々の経済発展に貢献する企業でありたいと考えておりますが、真のグローバル企業であるためには、グローバルな人材の育成と、各国文化との調和が大切です。これまで培ってきた「モノづくり」の精神や価値観を世界中の従業員と共有するために、従来にも増してグローバルな「人づくり」に尽力し、事業活動を通じて地球環境保全と経済成長を両立できる社会の実現に貢献したいと考えております。

トヨタは創業以来70年以上にわたって、最先端技術と匠の技の融合を図りつつ、世界中のお客さまに喜んでいただけるクルマづくりに全力を傾注してまいりました。今後も、真摯かつ果敢な経営を推し進めることによって長期安定的な成長を実現し、企業価値のさらなる向上を果たしてまいります。

株主・投資家の皆さまにおかれましては、一層のご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2008年7月

取締役会長

張 富 士 夫

社長メッセージ

しなやかで強靱な企業体質を構築し、
企業価値を向上してまいります。



堤工場（愛知県豊田市）にて撮影



トヨタの当期(2008年3月期)の連結業績は、売上高およびすべての利益項目において過去最高を達成することができました。また、株主の皆さまへの配当につきましても、9期連続の増配とすることができました。経営環境が厳しさを増すなかで増収増益が達成できたことは、これまで講じてきた諸施策が成果に結び付いたものと考えております。

現在、世界の自動車市場は、先進国の一部で景気減速による市場停滞感があるものの、資源国・新興国では市場規模が急速に拡大しております。一方で、自動車産業を取り巻く状況は、環境・エネルギー問題をはじめ、原材料価格の一段の高騰や急激な為替変動など、著しく変化しております。

トヨタは、こうした変化が激しい状況のときこそ、企業体質を変える絶好のチャンスであると考えております。仕事のやり方や仕組みをもう一度見直し、問題を明確にしなが、ひとつひとつ解決していき、世界中のお客さまに認めていただけるクルマづくりに注力してまいります。また、こういうときこそ本当に強い人づくりができると考え、変えるべきことは勇気を持って変えていける「改善マインド」を持った人材の育成に徹底して取り組んでまいります。

「疾風^{しつぽう}に勁草^{けいそう}を知る」という言葉がありますが、厳しい環境を乗り越えた先にこそ、変化に柔軟に対応できる、しなやかで強靱な企業体質が構築されると確信しております。今後も、さらなる企業価値の向上に努めてまいりますので、株主・投資家の皆さまには、一層のご支援をお願い申し上げます。

2008年7月

取締役社長

渡辺捷昭

社長インタビュー

変化に柔軟に対応
できる企業体質を
つくる。

取締役社長 渡辺 捷昭



営業概況

Q. 当期を振り返って、市場の動きとトヨタの販売状況を総括ください。

A. 厳しい市場環境のなか、販売台数は過去最高を更新しました。

当期の連結の販売台数は、前期に比べ約39万台増加し891万台となりました。日本では自動車市場が縮小傾向にあるなか、多数の新型車の投入などにより、販売台数は減少しましたがシェアは拡大しました。北米については、上半期は堅調でしたが、下半期からは原油価格高騰やサブプライムローン問題による金融不安などにより、自動車市場も縮小傾向となりました。しかし、一昨年フルモデルチェンジした「カムリ」や「プリウス」の販売が好調で、通期の販売台数は若干増加し、米国におけるトヨタのシェアは過去最高となりました。欧州については、市場全体が伸び悩むなか、西欧での「オーリス」や「プリウス」、ロシアや東欧の「カムリ」や「アベンシス」が好調だったことにより、販売台数が増加しました。一方、アジアではタイ、インドネシアにおけるIMV*や「ヤリス」が好調で、その他の地域においては中南米の「カローラ」やIMV、オーストラリアの「カムリ」などへの需要が旺盛で、アジア、その他の地域ともに販売台数が大きく増加しています。

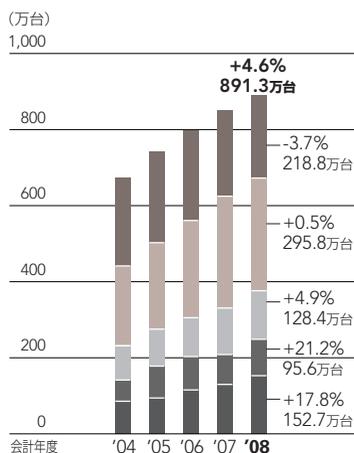
*IMV: Innovative International Multi-purpose Vehicleの略で、トヨタが世界市場向けに海外で開発・生産するSUV、ピックアップトラックなど多目的車の総称。

Q. 当期の収益については、どのように評価されていますか。

A. 地域的にバランスの良い収益構造になってきています。

業績面につきましては、売上高から営業利益、当期純利益まで、すべての項目で過去最高を更新しました。地域別の収益バランスを見ましても、アジア、中南米、

所在地別販売台数

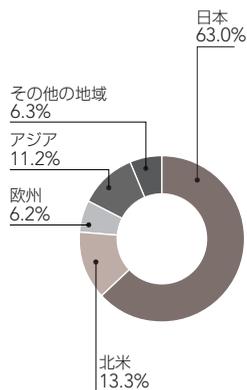


■ 日本
■ 北米
■ 欧州
■ アジア
■ その他の地域

注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

所在地別営業利益（構成比）

2008年3月期



オセアニア、アフリカなど資源国・新興国における収益拡大により、大変バランスの良いものとなってきたと考えています。また、営業利益に反映されない持分法投資損益につきましても、中国を中心に大幅に伸びており、この4年間で2倍以上拡大しています。当社の成長シナリオである「フルラインの商品構成により世界全地域でチャンスを獲得する」という取り組みの成果が、業績面でも着実に表れてきたものと考えています。

経営課題

Q. 鋼材など原材料の価格が高騰するなか、原価低減の施策についてお聞かせください。

A. 設計段階から見直しを図ることで、コスト削減に取り組んでいきます。

当期は、鋼材をはじめ貴金属などの原材料価格の高騰があったものの、仕入先の皆さんを含めグループ全体で原価低減活動に取り組んだ結果、原材料のコスト上昇分を吸収した上で1,200億円の原価改善を達成することができました。原価低減における具体的な取り組みとしましては、VI*活動を推進しています。従来は部品の品目単位のコスト低減活動でしたが、VI活動では設計思想の変革に踏み込み、サプライヤーと連携しながらシステム単位での設計見直しを図り、原価低減に取り組んでいます。樹脂部品については性能はそのままで厚さを半分程度にすることによって材料の使用量を3割低減し、原価を下げることができました。VI活動による原価低減効果は、当期モデルチェンジした「クラウン」や「アルファード」、新型車「ヴェルファイア」から実現し始めています。また、600種類以上あった鋼板の種類を2割削減することや、歩留まりを向上させることによっても、コストダウンを図っています。

*VI: Value Innovation

Q. 製造業にとって最も重要となる品質に対する取り組みについてお話しください。

A. 「自工程完結」という考え方のもと、開発から製造、販売まで一貫して品質向上を実践しています。

品質は製造業であるトヨタグループにとって生命線ですから、仕入先の皆さんや販売店の方々とも一体となって品質向上に努めています。大切なことは、お客さまの視点に立って品質を高めていくことです。2005年からCF*活動の取り組みを始め、市場に不具合を流出させない、早期発見・早期解決を実践しています。このCF活動をさらに原点に立ち返って進化させたのが、「自工程完結」という活動です。自工程完結は「品質は各工程で造り込み、後工程に最高品質の仕事を手渡す」というもので、工程内において不具合が発生した場合は原因を究明し、図



面に反映する設備や管理条件を見直すなど、源流での対策に改善サイクルを回していきます。これは製造部門だけでなく、開発、販売、サービス、管理部門に至るまで徹底して実践しています。これらの活動により新車の初期品質の問題指摘件数が顕著に減少しています。今後は活動の海外展開を強化していきます。

*CF: Customer First

Q. グローバルな視点での人材育成の取り組みについてお聞かせください。

A. グローバル生産推進センター（GPC）を世界中に展開し、グローバルな人材育成を推進しています。

現在トヨタグループは、27の国と地域で53の事業体で生産活動を行っています。また、販売につきましては170以上の国と地域で展開していますので、人材についてもグローバルに育成していく必要があります。トヨタ独自の信念・価値観を共有するための「トヨタウェイ」を策定し、トヨタ生産方式の考え方を伝授するため、元町工場内にグローバル生産推進センター（GPC）を設置し、集中的な技能訓練により短期間で高い技術を習得できるシステムを開発しています。開設以来5年間で国内外から1万人以上の人材が技術や考え方を習得し、その卒業生たちが各国の現場に戻り、それぞれの拠点で学んだノウハウを現場のスタッフに伝承しています。このGPCを米国、英国、タイにも設置することで、さらにグローバルな人材育成を推進しています。一方、販売面においては、2002年に設立したグローバル・ナレッジ・センター（GKC）を中心として、全世界のディストリビューターや販売店とともに、ベストプラクティスの共有とプロセス改善を通して、販売のトヨタウェイを促進しています。また、経営人材の育成としては、2001年に設立した「トヨタインスティテュート」において、トヨタウェイを実践する経営幹部候補生やミドルマネジメントの育成を行っています。

成長戦略

Q. 販売台数増に向けた今後の戦略をお聞かせください。

A. 資源国・新興国での需要を取り込み、販売台数増加を図っていきます。

資源国・新興国においては、昨今の景気拡大により、自動車市場が急速に拡大しており、当社も大幅に販売台数を伸ばすことができました。これらの市場については、小型車からSUV、高級車までフルラインの商品構成を有するメーカーとしての総合力を活かし、地域によって異なるニーズに的確に対応する商品を投入しながら、さらなる販売増を図っています。

中国市場ではフルラインアップの構築を目指して、生産体制の確立を図っています。昨年は天津一汽トヨタで生産する「クラウン」や「カローラ」、広州トヨタで

生産する「カムリ」などが好調に推移し、2008年5月からは広州トヨタで「ヤリス」の生産を開始しています。市場の成長が著しいインドにおいては、第2工場の建設を決定しました。この工場は、年産10万台の生産能力で2010年の操業開始を予定しており、現地ニーズに応える新開発小型車を生産する計画です。また、中近東地域では、レクサスブランドや「ランドクルーザー」などが好調ですが、今後さらに重要な市場になると思いますので、ニーズを見極めながら、この地域への供給体制の拡大を目指していきます。また、ブラジルなど中南米地域につきましても、引き続き市場が伸びると想定しています。資源国・新興国については、現地生産の拡大とともに、日本や他地域からの供給を振り向けることで、旺盛な需要に対応し成長機会を拡大していきます。

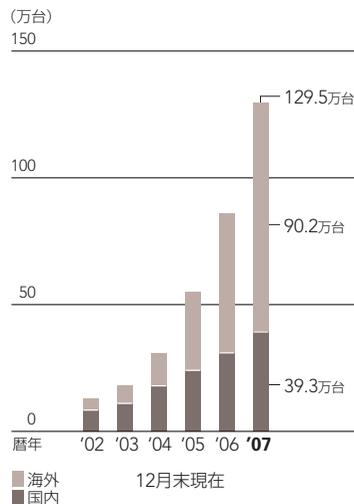
Q. 燃費向上やCO₂排出削減など、環境対応に向けた取り組みについて、お話しください。

A. ハイブリッド車の拡充や超高効率パッケージ車を投入していきます。

燃費の向上やCO₂の低減、排出ガスのクリーン化のすべてに貢献できるのがハイブリッドシステムの技術です。トヨタのハイブリッド車の累計販売台数は、すでに2008年6月時点で150万台に達しています。今後、ハイブリッドの搭載車種を拡大し、2010年代の早い時期に年間100万台の販売を目指すとともに、さらにハイブリッドシステムの性能・燃費の向上や小型化・軽量化・低コスト化に取り組み、2020年頃にはすべての車種にハイブリッドシステムを搭載する計画を立てています。

また、クルマの既成概念を覆す超高効率パッケージカー「iQ」を、2008年内に日本と欧州で発売を予定しており、新たな市場の創造を目指しています。これは、全長3m未満ながらゆとりを持った室内空間を確保したクルマで、CO₂排出量の削減を念頭に、優れた燃費性能を追求したモデルです。今後も、新たな付加価値を備えた市場創造型商品を積極的に投入し、市場を活性化させていきたいと考えています。

ハイブリッド車の累計販売台数



将来成長に向けた取り組み

Q. 中長期的なビジョンや成長戦略について教えてください。

A. 社会と地球に貢献できる事業展開を通じて、持続可能な企業集団を目指します。

基本的な姿勢としましては、「世の中のためにどれだけ貢献できるか」ということを軸に企業活動を進めていくべきだと考えています。具体的な取り組みとしては、「3つのサステナビリティ」というコンセプトのもと、「研究開発」「モノづくり」「社会貢献」のサステナビリティに向けた活動を推進しています。

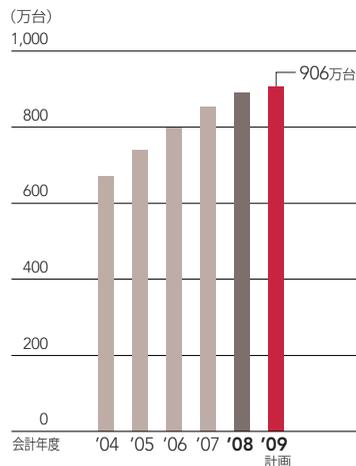


研究開発については、「環境・エネルギー・安全・感動」を重点テーマとして、人と地球が共生できるクルマ社会を目指した「サステイナブル・モビリティ」の実現に向けた取り組みを進めています。まず、環境・エネルギー面では、ハイブリッド技術をコア・テクノロジーと位置付け、ハイブリッド車の販売台数増とハイブリッド搭載車種拡大に取り組んでいます。また、家庭用電源から充電可能なプラグインハイブリッド車も、公道での実証試験を開始しており、実用化に向けた開発を加速しています。バイオ燃料への対応としては、エタノール100%対応のFFV（フレックス・フューエル・ビークル）を開発し、昨年ブラジルで「カローラ」「カローラフィールダー」にFFVを投入しました。

安全性能の向上につきましては、予防安全、衝突安全などすべてのステージで「交通事故を起こさないクルマ」の実現を目指しています。前方の歩行者検知、後方車両への対応機能を持つ「プリクラッシュセーフティシステム」が実用化したほか、側面衝突時の衝撃を緩和する「サイドエアバッグ」「カーテンシールドエアバッグ」を、今後発表する新車に積極的に採用していきます。

クルマだけがサステイナブルになるのではなく、モノづくりにおけるサステイナビリティも追求しています。生産現場においては、画期的な生産性の向上と省エネルギーを実現する「サステイナブル・プラント」活動を実践しています。ハイブリッド車「プリウス」を生産する堤工場では、太陽光発電により約2,000キロワットの電力を確保しているほか、外壁に光触媒塗装を施すことで窒素酸化物や硫黄酸化物などの排出物に対し、ポプラ樹木2,000本に相当する浄化効果を見込んでいます。また、高岡工場では、昨年8月に革新生産技術を導入したラインが稼働を開始しました。生産設備をシンプル・スリム化し、ラインの規模をダウンサイジングさせていくことで、生産効率だけでなく、エネルギー効率も飛躍的に向上させるという取り組みです。これら「サステイナブル・プラント」活動の取り組みを、国内はもとより海外工場にも順次展開していきます。

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。

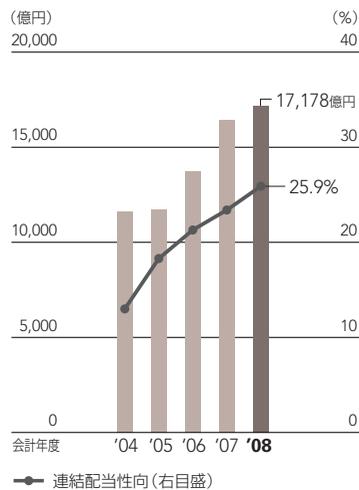
業績予想

Q. 次期(2009年3月期)の業績見通しについて教えてください。

A. 原材料価格の高騰や円高基調の為替の影響により、減収減益となる見通しです。

次期の見通しにつきましては、北米においては販売台数が減少することを想定していますが、アジアや中近東など資源国・新興国を中心に販売台数を伸ばしていくことで、グループ全体では当期より14万7,000台増の906万台の販売を計画しています。連結販売台数に含まれない中国では17万台増の64万台の販売を計画しています。収益面では、連結売上高25兆500億円(当期比4.9%減)、連結営業利益1兆6,000億円(当期比29.5%減)、連結当期純利益1兆2,500億円(当期比27.2%減)を予想しています。(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。)

当期純利益と連結配当性向



注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

株主還元

Q. 株主への利益配分の考え方について教えてください。

A. 中長期的な成長と積極的な株主還元により、株主の皆さまのご期待に応えていきます。

当社は株主の皆さまへの利益還元を重要な経営方針のひとつと位置付け、企業体質の充実・強化を図りながら積極的な事業展開を推進していきます。利益還元については、連結配当性向30%をできるだけ早期に実現し、また、1株当たり配当の増額基調の継続に努めていきます。当期の配当につきましては前期より20円増加の年間140円とさせていただき、当期の連結配当性向は25.9%となりました。

自己株取得につきましては資本効率の向上を目指し継続的に実施しております。本年の株主総会では3,000万株、2,000億円の授権枠につき、ご承認いただいております。

また、当期末において1億6,200万株の金庫株を消却しましたが、残る金庫株約3億株については経営のフレキシビリティを確保するため継続保有していき、今後取得する自己株式については原則として消却していく計画です。

今後も株主の皆さまへの利益還元をしっかりと果たしながら、企業価値向上のための研究開発や生産設備・販売網拡大のための設備投資を積極的に行ってまいります。また、しなやかで強靱な体質を構築し、世界中から認められる商品を提供し続ける会社にしていきたいと考えております。株主・投資家の皆さまには、中長期の視点で当社を見ていただき、今後と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。

経理担当*副社長からのメッセージ

将来の成長に向け、
企業体質の強化を
図ります。

取締役副社長 木下 光男



当期の業績について

1. 業績概観

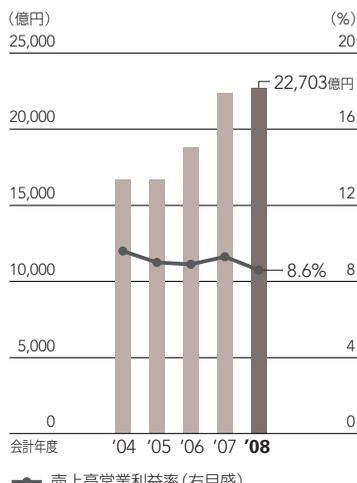
2008年3月期の当社の連結決算は、販売台数が前期比38万9千台増の891万3千台、売上が同9.8%増の2兆2,892億円、営業利益は同1.4%増の2兆2,703億円、また当期純利益は同4.5%増の1兆7,178億円となり、いずれも過去最高を記録しました。このうち営業利益については、増益要因として、営業面の努力が2,900億円、原価改善の努力が1,200億円と合計4,100億円ありました。一方、減益要因として、諸経費の増加ほか3,302億円、金利スワップ評価損益の影響が481億円と合計3,783億円あったことにより、前期に比べて317億円の増益となりました。また、当期純利益については、持分法投資損益が606億円の大幅増益となったことなどにより、前期に比べて738億円の増益となりました。

2008年3月期決算の評価としては、まず、アジアや中南米・オセアニア・アフリカなどの資源国・新興国の収益拡大により、地域的にバランスの良い収益構造となってきたことが挙げられます。これは、当社の成長シナリオである「フルライン・全地域でチャンスを獲得する」という取り組みの成果が、着実に表れてきたものであると考えております。

二点目は、業績の最終的な利益である当期純利益が着実に増加していることです。これは、グローバルな事業展開による営業利益の伸びと持分法投資損益の拡大が、当期純利益の増加に寄与したものです。特に、持分法投資損益は、近年、中国を中心として大幅に増加しており、この4年間で2倍以上に拡大しています。

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まいります。

営業利益

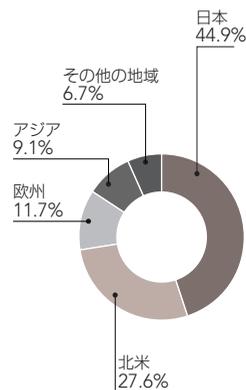


注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

*: 経理分野を主たる業務分野に含む (58ページ「役員一覧」をご参照ください)。

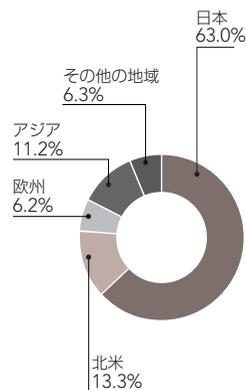
所在地別売上高比率

2008年3月期



所在地別営業利益比率

2008年3月期



2. 各セグメントの状況

日本については、売上高が前期比3.4%増の1兆3,158億円、営業利益は前期比1.2%減の1兆4,403億円となり、前期に続いて極めて高い水準を維持しました。国内の柔軟な生産体制により、資源国・新興国を中心とした海外の旺盛な需要を取り込んだ結果、輸出台数を伸ばしました。

北米については、売上高が前期比4.4%増の9兆4,232億円、営業利益は前期比32.1%減の3,053億円となりました。米国市場が前期を下回るなかで、当社の米国における販売シェアは16.3%と過去最高となりました。一方、米国の金利が急速に低下したために、販売金融子会社における金利スワップ取引などの時価評価による評価損が前期比667億円増加し、914億円となりました。金利スワップ評価損益の影響を除いた場合、北米における営業利益は約4,000億円と依然として高いレベルで推移しています。

欧州については、売上高が前期比12.7%増の3兆9,934億円、営業利益は前期比3.0%増の1,415億円となりました。市場が急速に拡大しているロシアや東欧諸国では、「カムリ」や「アベンシス」などを中心に販売が好調に推移し、増益に寄与しました。

アジアについては、売上高が前期比40.2%増の3兆1,209億円、営業利益は前期比2.2倍の2,564億円となり、大幅な増益となりました。インドネシアやタイを中心に、IMV*や「ヤリス」の販売が好調であったことに加え、タイにおける生産能力増強がIMVのアジア域外輸出の増加に寄与し、収益の拡大につながりました。

中南米、オセアニア、アフリカについては、売上高が前期比19.3%増の2兆2,941億円、営業利益は前期比72.4%増の1,439億円となり、大幅な増益となりました。現地ニーズを取り込んで開発されたブラジルの「カローラ」やアルゼンチンのIMV、オーストラリアの「カムリ」など、すべての地域で販売台数が増加しました。

金融セグメントにおいては、売上高は前期比15.2%増の1兆4,983億円、営業利益は前期比45.4%減の865億円となりました。これは、金利スワップ取引などの時価評価による評価損が前期比481億円増加し、680億円となったことが大きく影響しています。また、米国経済における信用収縮などの影響により、昨年後半から貸倒れ率が上昇したことも、金融事業の主な減益要因となっています。しかし、当社は従来から保守的な融資姿勢を守っており、さらに昨年秋以降、与信管理や回収体制のより一層の強化を図っています。一方、販売台数の増加に伴う融資残高の増加や、融資利鞘の拡大が収益に貢献しています。

持分法投資損益は中国合弁事業体や国内グループ会社を中心に業績が好調であったことにより、前期比28.9%増の2,701億円となりました。特に、中国の合弁事業体では、現地の需要に対応して、生産・販売の基盤整備を着実に進めてきており、その成果が持分法投資損益の拡大につながり、当期純利益の増加に貢献しました。

2009年3月期の連結業績見通し

2009年3月期の連結業績見通しは、販売台数が906万台、売上高は25兆円、営業利益は1兆6,000億円、また当期純利益は1兆2,500億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米ドルが100円、1ユーロが155円です。

*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。



連結営業利益見通しについては、増益要因として営業面の努力1,800億円を見込む一方、減益要因として為替変動の影響6,900億円、諸経費の増加ほか1,603億円により、合計6,703億円の減益となる見通しです。なお、原価改善の努力については、原材料価格の高騰の影響を大きく受け、0円となっていますが、当社の原価改善の実力は依然として高いレベルを維持しています。

設備投資*は1兆4,000億円、減価償却費*は1兆1,000億円の見通しです。研究開発費については9,200億円を計画しております。

2009年3月期は、厳しい事業環境にありますが、従来以上に効率化を図りながら、将来の成長に向けて積極的な投資を継続します。また、これを改善の好機と捉え、企業体質の強化を図ってまいります。

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・設備投資を効率化を図りながら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、2008年3月期においては、1兆4,802億円の設備投資*と、9,588億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に必要な投資を、継続して行ってまいります。

2. 「効率性」：収益性と資本効率の維持・向上

2008年3月期の売上高営業利益率は8.6%、ROEは14.5%となりました。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、今年発売のモデルからその成果が実現し始めた「VI**活動（原価低減活動）」のさらなる推進、需要の強い地域へフレキシブルに商品を供給する生産・販売体制の整備、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

2008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、原材料価格の高騰や急激な為替変動など厳しい事業環境においても、

財務戦略ポリシー

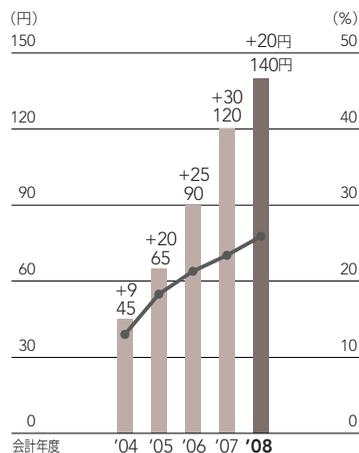


*: 賃貸資産を除く

**： Value Innovation

***: 金融子会社を除く

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。

設備投資や研究開発など、将来の成長に向けた投資を継続することができます。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、一時的な信用収縮局面においても、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、中長期的には世界的な自動車市場の成長を見込むなか、商品力の向上・次世代技術開発などの先行投資・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。

株主還元

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、企業体質の充実・強化を図りつつ積極的な事業展開を推進し、1株当たり利益の継続的な増加に努めます。配当金については、2008年3月期の1株当たり年間配当金は140円と、前期より20円の増配をさせていただきました。これは、過去最高かつ9期連続の増配であり、連結配当性向は2007年3月期の23.4%から2008年3月期は25.9%に上昇しています。今後も、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30%の早期実現を目指すとともに、1株当たり配当金の増配基調の継続に努めていきます。

自己株式の取得については、昨年の第103回定時株主総会にてご承認いただいた3,000万株、総額2,500億円の授權枠に対し、全株式数の取得を完了いたしました。また、本年2月の取締役会にて、さらに1,200万株、総額600億円の自己株式の追加取得を決議し、2008年3月末日までに、株式数952万株、総額599億円の取得を完了いたしました。なお、2008年3月期としては4,900万株、総額3,170億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2008年6月末までの、累積取得株式数は約7億2,204万株、取得総額は約2兆7,960億円に達しています。

また、資本効率の向上をより明確にするため、2008年3月期末において1億6,200万株の金庫株を消却いたしました。なお、残る金庫株約3億株は、経営のフレキシビリティを確保するために継続して保有し、今後取得する自己株式については、原則として消却する予定です。本年の第104回定時株主総会においては、3,000万株、総額2,000億円の授權枠につき、ご承認いただいています。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く予定です。

これからも中長期的な成長と積極的な株主還元により、株主の皆さまのご期待に応えていきたいと考えております。

2008年7月

取締役副社長 木下光男

3つのサステナビリティ



Technology
研究開発



Manufacturing
モノづくり



Society
社会貢献

社会・地球の持続的な発展に貢献するために。

トヨタは創業以来、自動車を通じて豊かな社会づくりに貢献することを基本理念として事業活動を展開してきました。現在、地球環境問題とエネルギー問題への対応なくして自動車の未来はないという強い危機意識を持って、地球と共生できるクルマづくりに取り組んでいます。

社会・地球の将来にわたる持続可能な発展に貢献するためのキーワードは「3つのサステナビリティ」。すなわち「研究開発」「モノづくり」「社会貢献」の分野でサステナブルなあり方を追求することによって、地球環境保全と経済成長を両立し、「豊かな低炭素社会」の実現に貢献していきたいと考えています。



Technology 研究開発

「サステナブル・モビリティ」の実現に向けて

将来にわたって豊かな社会・地球に貢献していくためには、環境保全と経済成長の両立が必要で、その鍵を握るのは技術革新です。トヨタは地球と共生できるクルマ社会、すなわち「サステナブル・モビリティ」の実現に向け、研究開発に取り組んでいます。

クルマ社会への課題とトヨタの目指す方向性

トヨタは、「ゼロノイズ&マキシマイズ」というビジョンを掲げ、自動車が人や環境に与えるネガティブな側面を最小化するとともに、自動車が持つ利便性や快適さ、楽しさや感動といったポジティブな側面を最大化していくことを目指しています。この考えに基づき、「環境」「エネルギー」「安全」「感動」を重点テーマとして研究開発を進めています。

特に「環境」「エネルギー」の面では、自動車に関わる課題は大きく3点に集約され、それらを同時に解決することが重要だと考えています。

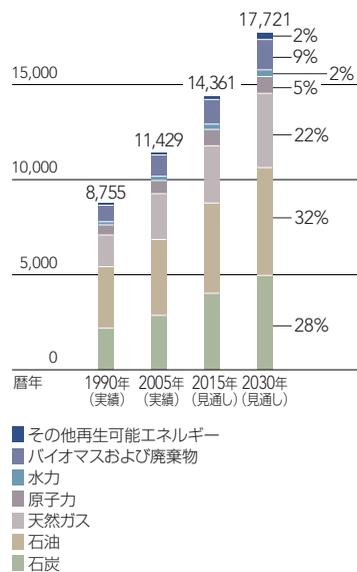
1. 石油代替エネルギーへの対応
2. CO₂排出量の削減(地球温暖化対策)
3. 大気汚染の防止

化石燃料は限りある資源ですので、石油に代わる多様なエネルギーを活用する必要があります。自動車が利用しやすいエネルギーを選択して、それに合わせたパワートレインを開発すると同時に、化石燃料を利用する場合でも、CO₂排出量の削減と排出ガスのクリーン化を実現していくことが不可欠です。

トヨタは、従来から究極のエコカーを目指して、ガソリンエンジンやディーゼルエンジンを進化させるとともに、バイオ、電気、水素など、多様なエネルギーに対応できるパワートレインの研究開発を進めてきました。なかでもハイブリッド技術は、あらゆるパワートレインに応用することができる「コア技術」と位置付け、積極的に開発を進めています。こうした研究開発の成果を商品に織り込み、「適時・適地・適車」という考え方のもと、適切な時期に、適切な地域に、適切なクルマを提供していきます。

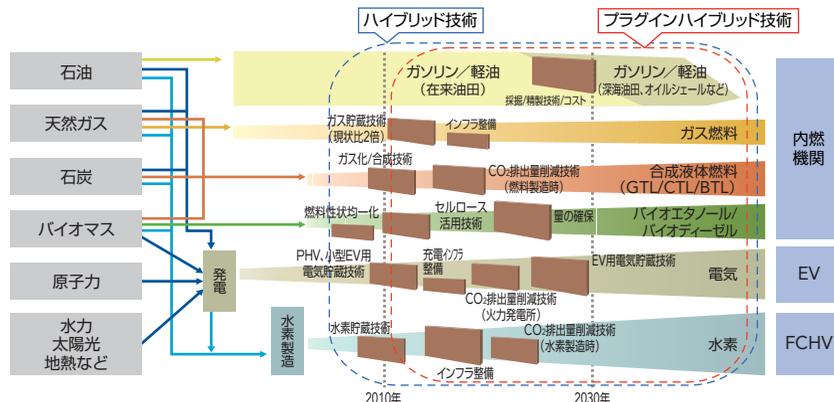
世界の燃料別エネルギー需要の推移と見通し

(石油換算 百万トン)
20,000



出典: 資源エネルギー庁ホームページ

環境・エネルギー問題への対応シナリオ



自動車の環境性能向上

» CO₂排出量の削減に向けた燃費の向上と排出ガスのクリーン化

パワーTRAINについては、ガソリンエンジン、ディーゼルエンジンとトランスミッションの効率を向上させるよう、2010年までに新シリーズへの切り替えを実施し、ハイブリッド技術についてもさらなる進化と設定車種の拡大を進めていきます。

燃費の向上とCO₂排出量の削減には、車体の小型化・軽量化も重要です。小型化の回答のひとつが、2008年に日本と欧州で発売を予定している超高効率パッケージカー「iQ」です。全長3m未満というコンパクトなボディサイズのなかに、4人が乗車可能という革新的なパッケージを実現しました。また、軽量化の将来ビジョンを示したものが、2007年の東京モーターショーで発表したコンセプトカー「1/X」で、将来はこうした小型・軽量化技術をすべての車両に採用していく必要があると考えています。



超高効率パッケージカー「iQ」



環境コンセプト「1/X (エックス分の1)」

ガソリンエンジン

ガソリンエンジンには、最新の技術や最先端の電子制御技術を導入し、低燃費や排出ガスのクリーン化を達成するとともに、燃焼効率の改善を図り、優れたエンジン性能を実現しています。2008年中に1.3Lと2.5Lの新型エンジンを導入し、エンジンラインアップの一新が完了します。この新型1.3Lのガソリンエンジンには、2003年発売の「ヴィッツ」で採用した「トヨタ インテリジェント アイドリングストップシステム」を改良した、新開発の「トヨタ ストップ&スタート システム」を採用しています。これは、車両が赤信号などで停止するとエンジンを停止させるもので、燃費向上とCO₂排出量の削減に貢献します。



2.5L新型ガソリンエンジン

ディーゼルエンジン

トヨタのディーゼルエンジンは、1.4Lから4.5Lまで幅広いラインアップを持ち、グローバルでの生産累計は、2008年2月に2,000万基を達成しています。また、以前より欧州市場を中心にクリーンディーゼルの展開を、積極的に進めています。世界で初めて開発した排気処理技術DPNR (Diesel Particulate-NOx Reduction System) は、PM (特定粒子状物質)とNOx (窒素酸化物)を同時に低減する独自の技術で、排出ガスのクリーン化に大きく貢献しています。こういった最先端システムを採用し、CO₂排出量の削減と排出ガスのクリーン化を実現しています。



DPNR付ディーゼルエンジン

トヨタは、サステナブル・モビリティ社会の実現に貢献していきます。



取締役副社長 瀧本 正民

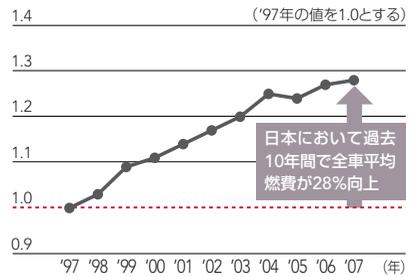
現在、ほとんどの自動車が、ガソリン、軽油を燃料としていますが、このことは、エネルギー密度が極めて高く、経済性に優れた「石油」が地球に存在したからだと思います。CO₂問題も考慮したサステナブルな石油代替エネルギーとしては、バイオ、電気、水素などがありますが、現時点では、これらを自動車に活用するうえで解決すべき多くの課題がありますので、それぞれの特徴を生かした「サステナブルな新たな交通機関の体系=サステナブルなモビリティ社会」を構築する必要があると考えています。

サステナブル・モビリティの候補としては、小型EV、バイオ燃料PHV、FCHVなどに加え、新たな交通機関としてのパーソナル・モビリティや新公共交通システムなどが考えられ、それぞれ一長一短がありますので、その特性に応じた使い分けをすることになると考えられます。トヨタは、サステナブルなモビリティ社会の実現のために全力を挙げたいと考えています。

トヨタのハイブリッド技術

トヨタは、「プリウス」を発売した1997年からの10年間で、日本国内で販売したトヨタ車全車の平均燃費を約28%向上させました。これはガソリン車・ディーゼル車の燃費向上に加えてハイブリッド化を進めてきた結果です。

トヨタ全車の平均燃費の推移(乗用車)



ハイブリッド車

ハイブリッドシステムは「排出ガスのクリーン化」「CO₂排出量の削減」「燃費の向上」のすべてに貢献できるトヨタのコア技術であり、設定車種を拡大するなど、積極的に普及を促進しています。2008年4月に「プリウス」は累計販売100万台を達成、2008年6月にはハイブリッド車の累計販売が150万台に達しており、2010年代のできるだけ早い時期にハイブリッド車の年

間販売100万台を目指しています。そのためにはハイブリッドシステムの性能・燃費を飛躍的に向上させる必要があり、今後はモーター、インバーター、電池などについて、高性能化と併せて一層の小型・軽量化、低コスト化を推進していきます。現在、ハイブリッドシステムの大きさ・重量・コストを初代「プリウス」の4分の1にするという目標の必達に向けて開発を進めています。



クラウン ハイブリッド



ハリアー ハイブリッド



レクサス LS600hL

エネルギー多様化への対応

化石燃料は限りある資源ですので、石油に代わる代替エネルギーに対応する技術開発を進めています。代替エネルギーは、各国のエネルギー事情を考慮する必要がありますが、サステナブルなエネルギーとしては、バイオ、電気、水素が中心だと考えています。

バイオ (FFV*)

トヨタは2006年には、世界で販売する全車種にE10 (エタノール10%混合ガソリン) が使用できるように、車両の対応を完了しています。バイオエタノールが主流であるブラジルの市場には、2007年にE100 (エタノール100%) 対応のバイオ燃料車 (FFV) 「カローラFlex」を投入し、2008年にはタイでE20 (エタノール20%) 対応の「カローラ」ほか3車種を投入しています。また、北米にはE85 (エタノール85%) 対応の「タンドラFFV」および「セコイアFFV」の導入を予定しており、

今後も各地のニーズに応じた仕様のクルマを投入していきます。

*FFV: Flex Fuel Vehicle
(ガソリンとエタノールなどを任意の比率で混合した燃料が使用可能な自動車)



カローラFlex

電気(PHV*/EV**)

電気は供給量が確保しやすく、排出ガスとCO₂が出ないというメリットがあります。一方、現状では電池のエネルギー密度が小さいことや、充電設備などインフラの課題もあります。

電気自動車(EV)は、排出ガスが全く出ないクリーンな走行が可能です。走行可能距離、コスト、充電時間、インフラなどの課題があり、当面は近距離通勤者としての用途が現実的であると考えています。トヨタは以前から小型EVの開発を進めてきましたが、さらに量産化を目指して開発を加速していきます。

プラグインハイブリッド車(PHV)は、トヨタが培ってきたハイブリッド技術をベースに、モーターのみでの走行可能距離を拡大するとともに、家庭用電源からも充電可能な機能を備えています。市街地のような近距離での走行は、主に電気のみで走行し、高速走行時は必要に応じてエンジンがサポートします。また、長距離の場合は通常のハイブリッド車として走行するため、走行可能距離を心配する必要はありません。セルロースエタノールなど次世代バイオ燃料とPHVを組み合わせた「バイオ燃料PHV」に、太陽光発電によって得られた電

気を充電することで、一次エネルギーからトータルでのCO₂ゼロの走行も可能となります。

燃費の向上によるCO₂排出量の削減や燃料の消費抑制、大気汚染の防止に加え、深夜電力の利用など電気代も含めた経済的な効果も期待できます。PHVは、現時点で、電気エネルギーを活用する最も現実的なアプローチであると考えており、すでに実証テストで燃費向上効果を確認しています。今後は普及に向けた開発を加速させ、2010年までにリチウムイオン電池搭載のPHVを、フリートユーザー向けに導入する予定です。

PHVやEVのさらなる進化に重要な鍵を握る電池に関しては、2008年6月に「電池研究部」を新設し、リチウムイオン電池の性能を超える革新的な次世代電池の研究開発に取り組んでいます。さらに、車載用電池の共同開発を行っている、松下グループとの合弁会社パナソニックEVエナジー(株)では、2009年よりリチウムイオン電池の少量生産を開始し、2010年より本格生産を実施する予定です。

*PHV: Plug-in Hybrid Vehicle
**EV: Electric Vehicle



プラグインハイブリッド車

水素(FCHV*)

燃料電池ハイブリッド車(FCHV)は、新設計の高性能燃料電池「トヨタFCスタック」を搭載した「トヨタFCHV-adv」を開発し、2008年6月に国土交通省より型式認証を取得しました。燃費効率を約25%向上させるとともに、自社開発の高圧水素タンクを搭載することで、一回の水素充填による航続距離は約830km(10・15モード走行、JC08モード走行では約760km。社内測定

値)と、従来型車に比べ2倍以上の性能向上を達成しています。マイナス30°Cの寒冷地においても始動・走行を実現するなどFCHVの技術的な課題を着実に克服しており、今後は、耐久性の確保、コスト低減などの課題解決に向けた取り組みを推進していきます。

*FCHV: Fuel Cell Hybrid Vehicle



トヨタFCHV-adv

代替燃料供給の取り組み

トヨタは代替燃料の供給面でもさまざまな取り組みを行っています。

バイオ燃料については、食糧との競合を避けて、雑草・間伐材など供給を確保しやすいセルロースを原料とし、日本で培われた酵母の技術を活用したエタノールの製造技術開発を推進しています。また、軽油代替のバイオ燃料としては、酸化安定性を画期的に向上させ、軽油と同等の性能を持つ水素処理バイオ軽油(BHD)について、新日本石油(株)と共同研究を実施しています。このほかに、セルロースも含めたあらゆるバイオマスをガス化した後に合成して得られる、バイオ液化燃料(BTL)についても研究を進めています。

トヨタの安全技術

トヨタは予防安全・衝突安全の向上はもちろん、最適なドライバー支援に向けて、「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、各種センサーがクルマの挙動や交通環境、ドライバーの状態などを検知し、コンピュータが支援を判断して予防安全システムを作動させ、ドライバーを的確にサポートするものです。例えば、「プリクラッシュセーフティシステム」は、ミリ波レーダーにより道路上の障害物（先行車など）を検知し、衝突する危険性が高いと判断した場合、ドライバーに警報ブザーなどで知らせます。衝突不可避と判断した場合には、プリクラッシュブレーキが自動的に作動して衝突速度を低減するとともに、プリクラッシュシートベルトを作動させて衝突被害を軽減させます。

2008年2月にモデルチェンジした「クラウン」では、ドライバーの目の開閉状態を検知する機能を追加した、「進化したドライ

バーモニター付プリクラッシュセーフティシステム」を搭載。ステアリング上に設置されたカメラがドライバーの顔の向きや眼の開き具合を測定し、衝突の可能性があると判断した場合、より早いタイミングで警報ブザーや表示で注意を促します。さらに衝突の可能性が高まり、引き続きドライバーの状態が改善されない場合には、警報ブレーキにより、体感的に警告します。

こうした安全技術の開発を通じて、トヨタはさらに安心できるクルマ社会の実現に努めています。




ドライビングシミュレーター

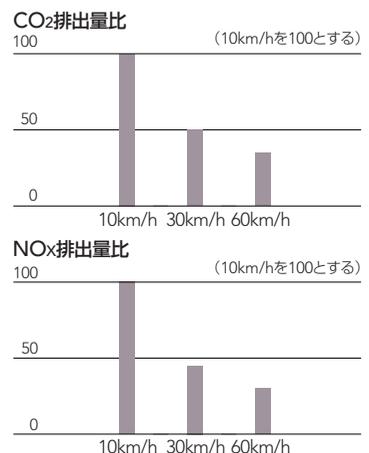
トヨタは、2007年11月、交通事故の低減を目指し、予防安全技術の開発を促進するために、ドライバーの運転特性の解析および事故低減技術の効果の検証に有効な「ドライビングシミュレーター」を開発し、東富士研究所に設置しました。トヨタが開発したドライビングシミュレーターは、ドライバーに模擬運転であることを極力感じさせず、限りなく実走行に近い試験環境を追求、安全技術・車両開発の高度化、開発速度の向上、開発コストの低減など幅広い導入効果が見込まれています。

交通環境の研究

トヨタは、「人・クルマ・交通環境」における社会全体での取り組みを推進し、究極の願いである「交通事故死傷者ゼロ」の実現を目指しています。交通環境の分野においては、「安全運転支援システム」などの研究と実証実験を推進しており、2006年12月から6カ月間、愛知県豊田市で「安全運転支援システム」の公道走行実験を実施しました。ドライブレコーダーを装備した車両100台を対象に、公道でのさまざまな運転状況下におけるドライバーの運転行動データを収集・分析しました。クルマが道路や信号などの情報を取り入れて安全運転支援を行うインフラ協調システムなど、交通事故低減に向けた調査・研究を推進しています。

また、旅行時間予測や渋滞回避ルートのご案内など新たな交通情報をドライバーに提供することで交通の流れをスムーズにし、CO₂排出量の削減にもつなげるプローブ交通情報システムなどの開発・実用化にも積極的に参画しています。

平均速度による排出ガス量の相違



出典：(財)日本自動車研究所



Manufacturing モノづくり

「サステナブル・プラント」活動の実践

トヨタはモノづくりの実践の場である工場においてもサステナビリティを追求しています。2007年7月より、「自然を活用し、自然と調和する工場づくり」を目指して、「サステナブル・プラント」活動を開始しています。

これまでのCO₂排出量低減の実績と目標

トヨタは、1992年にトヨタ環境委員会を設立し、1993年には具体的取り組み項目や目標を設定した「トヨタ環境取組プラン」を定め、CO₂排出量低減をはじめとする、環境対応に取り組んできました。現在は2010年度（2011年3月期）目標に向けた、第4次「トヨタ環境取組プラン」を実施中で、CO₂排出量低減においては目標値をすでにクリアすることができました。新たに2010年度に向けたより高いチャレンジ目標を追加設定し、取り組みを強化しています。

2010年度CO₂排出量低減目標と実績

地域	項目	2010年度目標	2007年度実績	2010年度チャレンジ目標 (追加)
グローバル*	売上高当たり CO ₂ 排出量	2001年度比 20%減	2001年度比 32%減	2001年度比 35%減
国内(トヨタ)	売上高当たり CO ₂ 排出量	1990年度比 35%減	1990年度比 55%減	1990年度比 60%減
	CO ₂ 総排出量	1990年度比 20%減	1990年度比 25%減	1990年度比 30%減

*環境連結会社: 国内外約120社

注: 年度は4月1日より開始する各年度を示します。

「サステナブル・プラント」活動の展開

「サステナブル・プラント」活動は、「低CO₂生産技術の開発・導入と日常カイゼン活動によるエネルギー低減」「太陽光など再生可能エネルギーの活用によるエネルギー転換」「工場の森づくりによる地域交流、生態系保護」の3つの観点を踏まえてグローバルに展開しています。

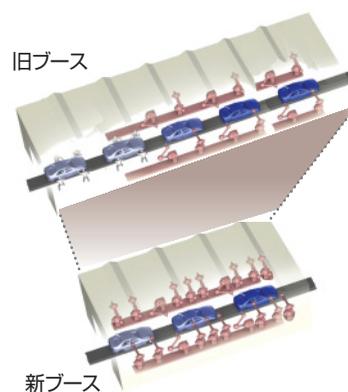
低CO₂生産技術の開発・導入

生産設備をどこまで「シンプル・スリム」にできるか、というテーマに対し、高岡工場では革新的な生産技術を駆使して、ラインの長さを可能な限り短縮し、同時に使うエネルギーの大幅な削減を目指しています。高岡工場の第一ラインは2007年8月に稼働を開始しており、塗装工程では、ブース長

さの短縮や乾燥炉の廃止などにより、CO₂排出量を約15%低減しました。

CO₂排出量低減、コスト低減と、高品質を同時に実現するこの革新ラインは、さらに改善しながらトヨタの工場すべてに展開していく予定です。

塗装工程におけるCO₂排出量低減の例 (イメージ図)



スリムロボットの開発・導入によって塗装ブースの長さを短縮化し、使用エネルギーを削減することによってCO₂排出量を低減。

再生可能エネルギーの活用

堤工場では、一般家庭500軒分に相当し、自動車生産工場では世界最大級*となる定格出力約2,000kWの太陽光発電システムを導入しました。このシステムによるCO₂排出量低減効果は年間740トンを見込んでおり、ドラム缶1,500本分の原油に相当します。



堤工場の太陽光発電

*: トヨタ調べ

工場の森づくり活動

工場の森づくりについては、地域本来の植生種で森づくり、多様な生物を育むことによる生態系保護を目指しています。堤工場では2008年5月に地域住民と従業員およびその家族約5千人が参加し、約5万本の植樹を実施しました。このような活動をグローバルに展開し、世界中で植樹や森づくりにチャレンジしていきます。



堤工場での植樹

海外モデル工場

米州では、Toyota Motor Manufacturing, Mississippi, Inc. (TMMMS、2010年稼働予定)をモデル工場に設定しました。「環境と地域社会との共生」をコンセプトに、革新ラインの導入に加えて、森のなかの工場として植樹および緑化活動も積極的に展開予定です。

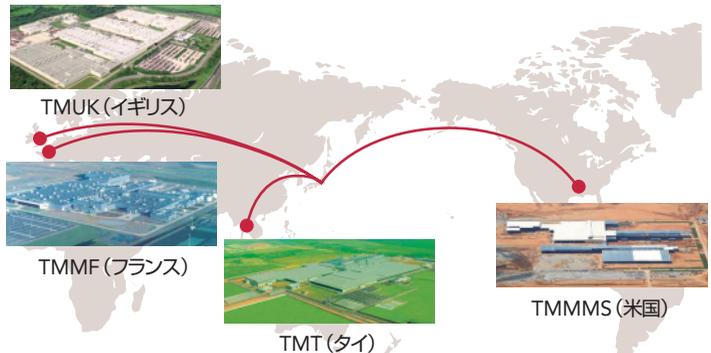


タイバンポー工場の太陽光発電

欧州では、イギリスのToyota Motor Manufacturing (UK) Ltd. (TMUK)とフランスのToyota Motor Manufacturing France S.A.S. (TMMF)の2つをモデル工場に設定して活動を展開しています。

アジアでは、タイのToyota Motor Thailand Co., Ltd. (TMT)をモデル工場として活動を展開。バンポー工場では、すでにコジェネレーションシステムと太陽光発電の併用、排水のリサイクル、ボディ塗装ラインへの水性塗料の導入を実施しており、操業当初から埋立廃棄物ゼロを達成しています。2008年8月には「工場の森づくり」として、タイ国内でも最大規模の1万人による10万本の植樹を実施予定です。

「サステナブル・プラント」のグローバルモデル工場



日本の堤工場と海外4工場をモデル工場と位置付け、グローバルで「サステナブル・プラント」活動を展開。

トヨタの実効ある取り組みと環境マインドを世界に広げていきます。



取締役副社長
内山田 竹志

「サステナブル・プラント」の効果をCO₂排出量削減の観点から言うと、省エネルギーで生産すること、自然のエネルギーを活用すること、さらにもうひとつは植樹によるCO₂吸収効果が挙げられます。従業員の啓発のために自分たちで植樹をして育て、環境マインドを高めるとともに、工場に訪れる地域の方々にも公開し、その地域への波及効果も見込んでいます。

「サステナブル・プラント」の構想を掲げるとすぐに海外の工場からも反応があり、モデル工場を設定しましたが、モデル工場以外でも自主的に植樹を始めるなど取り組みが加速されており、非常に高い環境マインドが世界の従業員に共有されていることを改めて確認することができました。トヨタは、環境にやさしい商品を、環境にやさしい工場でつくる、「サステナブル・プラント」活動を、さらに広めていきたいと思っています。



Society 社会貢献

環境分野の社会貢献活動

トヨタは、「社会から信頼される良きグローバル企業市民」となることを目指し、豊かでサステナブルな社会づくりのため、国内外で幅広く社会貢献活動を推進しています。

サステナブルな地球環境のために

持続可能な地球環境の保全に向けては、国際社会や国レベルでの取り組みとともに、地域に根ざした地道な活動の積み重ねが重要という考えのもと、「森づくり」「人づくり」「地域づくり」を柱とする活動を、各国・各地域で推進。環境教育への取り組みや、持続可能な植林モデルの構築、また、環境問題の解決を目指す活動への支援など、さまざまな社会貢献活動に積極的に取り組んでいます。

トヨタの森

1997年、愛知県豊田市で活動開始。里山再生モデルとして、自然体験プログラム、森林整備活動、里山調査活動などの取り組みを実施しています。



学童の自然ふれあい体験学習への参加

トヨタ白川郷自然学校

2005年、岐阜県白川村に開校。自然を守り、人びとの意識の向上を図るため、自然体験プログラムや森林保全プロジェクトなどに取り組んでいます。



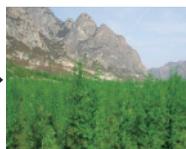
トヨタ白川郷自然学校

砂漠化防止プロジェクト

2001年、深刻な砂漠化が見られる中国河北省の豊寧県において、植林活動を開始。現在、2,600haの植林を行い、北京や天津の重要な水源地である豊寧県の実地環境保全に貢献しました。砂漠化の原因である過放牧等の対策をとるとともに、果樹等を取り入れた植林を実施し、地域住民の生活と環境保護の両立への取り組みを行っています。2008年5月には、これまでの活動の現地定着化を図るため、緑化を担う技術者の育成や緑化技術の情報発信等の拠点となる緑化交流センターをオープンしました。



植林前



植林後

熱帯林再生プロジェクト

2007年、フィリピン・ルソン島北部にて3年間で1,772haの植林活動を開始。森林荒廃の原因となっている焼き木採取に対し、焼き木林を設置したり、住民の生活向上のためマンゴーなどの果樹を植栽していきます。中国で培ったノウハウや植林技術を提供することで、地域住民の生活と森林再生を両立させる「持続可能な植林」を目指します。

トヨタ環境活動助成プログラム

「環境改善に資する環境技術・人づくり」をテーマとして、2000年度に開始。開始以来8年間で、世界42カ国140件のプロジェクトを助成しました。

「研究開発」「モノづくり」「社会貢献」。

トヨタは、高い環境マインドを世界の人びとと共有し、
3つのサステナビリティに真摯に取り組んで、
社会・地球の持続可能な発展に貢献します。

事業概況

30 将来を見据えた磐石な基盤づくり

34 2008年3月期事業概況

36 自動車事業

36 日本

38 北米

40 欧州

42 アジア

44 中南米・オセアニア・アフリカ・中近東

46 金融事業

48 その他事業

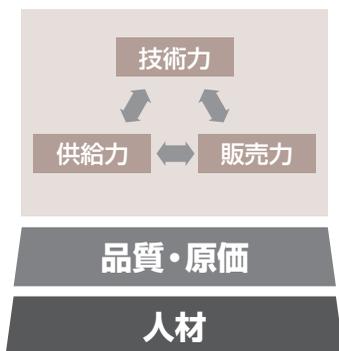
50 モータースポーツ活動



将来を見据えた磐石な基盤づくり

将来のさらなる成長を確実なものにしていくため、あらゆる面で「質の向上」を図り、磐石な基盤を築いていきます。

磐石な基盤づくり



トヨタが新たな成長の礎を築くには、たとえ厳しい外部環境のなかにあっても、「質」のNo.1を追求していかなければなりません。成長の推進力となる「技術力」「供給力」「販売力」、そしてそれらを支える「品質」「原価」「人材」、これらすべての面において「質」を高めていくことがトヨタにおける不変的なテーマといえます。「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」ために、事業の基盤となる「品質」「原価」「人材」を磐石なものにして、将来のさらなる成長を実現していきたいと考えています。

「品質」はトヨタの生命線

トヨタでは、「お客さま第一」「品質第一」の視点に立ち、2005年にCF*活動推進委員会を立ち上げ、市場に不具合を流出させない、「お客さまへのご迷惑“ゼロ”」を目指す「CF活動」を推進してきました。2007年1月には、さらに原点に立ち返り、「自工程完結」の再認識と徹底を図る活動を推進しています。

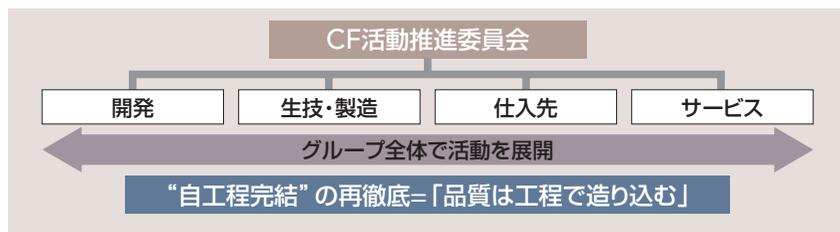
「自工程完結」とは、「品質は各工程で造り込み、後の工程に最高の品質の仕事を手渡す」という考え方で、スタッフ自身が仕事の良し悪しをその場で判断でき、その場で対処できる状態を目指すものです。この「自工程完結」はすべての仕事に通じる基本的な考え方ですので、従来は製造現場を中心に活動を進めてきましたが、現在は管理・間接部門、仕入先も含めて取り組んでいます。

*CF: Customer First

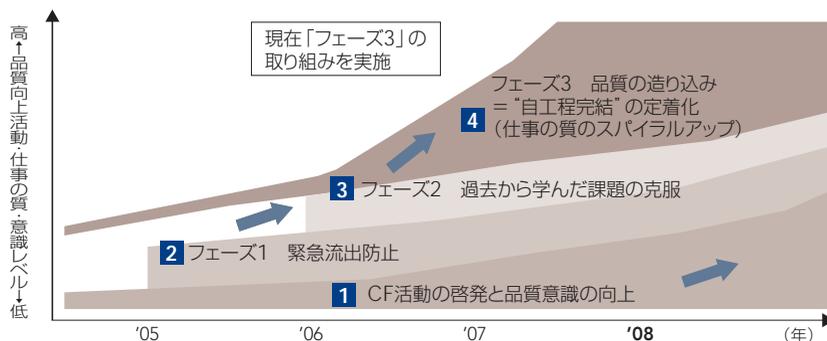


仕入先の製造工程を確認するトヨタのスタッフ

CF活動推進委員会



これまでのCFの取り組み





インライン計測工程



赤外線レーザーによるインライン計測

» 質を維持・向上させるための取り組み

近年、クルマの構造や性能がますます複雑化・高度化し、お客さまの使用状況も多様化しています。トヨタではそうした環境変化に対応するため、開発段階から品質を向上させる取り組みを行っています。例えば、クルマの保有期間が長期化することにより発生しうる問題に対しては、10年以上使用されたクルマを市場から回収して、部品の経年劣化の状態を調べ、耐久性などの向上にも取り組んでいます。また、新型車を1年間に10~20万km走らせて、それによって生じる問題を把握することで、トラブルが発生する前に対処できるように予兆の発見にも努めています。

生産ラインでは、「品質の見える化」に向けて、「インライン計測」の導入を強化しています。これは従来、技能員のカンやコツに頼っていた工程内における製品の精度を計測器が常時測定し、そのデータを蓄積することで傾向値を管理するものです。この傾向値の管理により、不良品の発生を未然に防ぐことができ、万が一不良が発生した場合でもどこの工程で不具合が起きたのか把握できるようになりました。

また、調達分野では、仕入先から納品される部品についても、これまで以上の品質を確保するため、開発・生産・調達部門担当者と仕入先が一体となって、仕入先内における問題点を洗い出し、抜本的な問題解決を図る「品質向上一体活動」を定着化させています。

これらの取り組みにより、生産開始から1年以内の「初期品質」は着実に向上しています。しかし、引き続き、お客さまに「ダントツの品質」を提供するためには、取り組むべき課題がまだまだあります。今後も、品質向上の基本となる「自工程完結」の考え方を徹底し、海外事業体や仕入先との活動強化を図るとともに、一人ひとりが仕事の質を向上させることで、将来にわたって世界トップ品質の維持・向上に努めていきます。

競争力の源泉となる「原価」低減

近年、自動車産業を取り巻く環境は、鋼材などの資材価格の高騰やコンパクト車の需要拡大、環境・安全への新技術導入など、コスト競争力の強化を必要とする変化が起きています。こうしたコストアップの影響を、トヨタが強みとするさまざまな原価低減努力によって吸収し、収益性向上へとつなげていくよう取り組んでいます。

» コスト競争力を高める原価低減プロジェクト

「より良いクルマをより安く」提供するために、トヨタは2000年7月から原価低減プロジェクト「CCC21*」をスタートさせました。これは、クルマの主要部品を対象に、世界最安値の原価を目標として、個々の「部品」単位で原価を見直す活動で、図面を作成する段階から仕入先と一体となって取り組み、成果を上げてきました。

そして、2005年4月から「CCC21」を進化させた「VI**活動」をスタートしています。VI活動は、設計思想にまで踏み込んで見直しを図る、開発の「先行段階」か

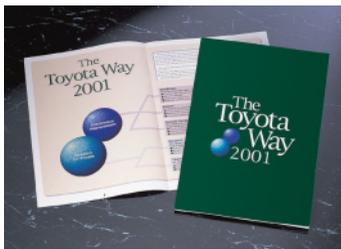
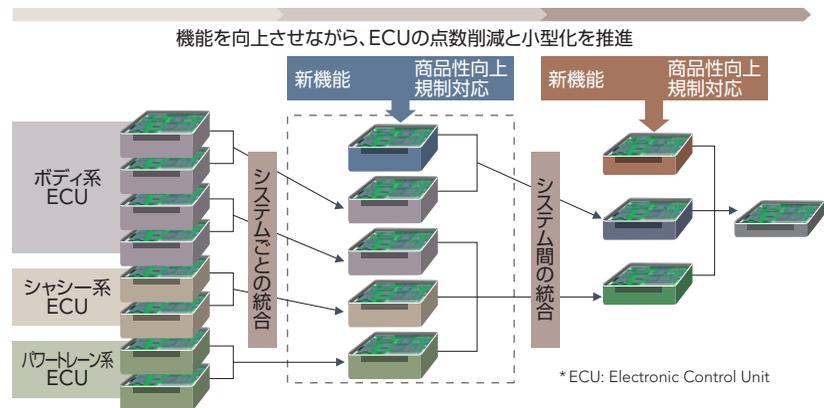


ら取り組む活動です。原価低減の活動対象は、従来の「部品」単位に加えて、複数の部品を組み合わせた「システム」の単位にまで拡大しています。クルマに搭載されるエンジン系統や安全装備系統など、システムごとの機能や配置を見直し、同じ機能を持つ部品やシステムを統合することで部品の数を削減するなど、従来、常識としていた工法を見直すことにより、商品の品質は落とさずに、使用部品の数や材料使用量を低減しています。VI活動の効果は、2008年2月に発売した新型「クラウン」から成果が実現し始めており、今後は、海外生産車やコンパクト車の収益性向上に重点を置きながら、活動をより前進させコスト競争力を高めていきます。

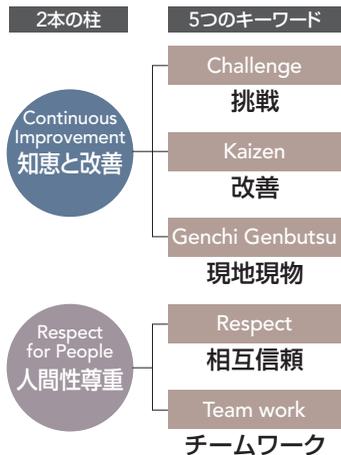
*CCC21: Construction of Cost Competitiveness for the 21st Century

**VI: Value Innovation

VI活動の事例 (ECU*の統合)



「トヨタウェイ」



「品質」と「原価」を支える「人材」

トヨタでは「モノづくりは人づくり」の精神に基づき、人材育成に努めてきました。事業領域の拡大に伴って人材が多様化するなか、人材育成の面でもグローバルな取り組みを推進することが重要課題のひとつとなっています。世界で働くトヨタの人びとが、同じ価値観を持ちながら仕事を進めていくために、これまで暗黙知として伝承されてきたトヨタの価値観や手法を明文化した「トヨタウェイ」を全世界で共有しながら、人材の育成を進めています。

また、グローバルで需要が変動するなか、全世界で良いクルマをタイムリーに安定供給するために、日本からの支援がなくても海外でスムーズに現地生産を開始できるなど、海外生産事業体の「自立化」に向けた取り組みを行っています。

» 自立化を支援するさまざまなプログラム

これまでトヨタには「親工場制」という仕組みがあり、海外生産事業体の人材育成は日本の「親工場」を中心に行っていました。しかし、海外の事業体が増えるにつれて、育成内容にバラツキが発生してきました。そこで、世界のどこでも同じ品質のクルマをつくるという、「Made by TOYOTA」の思想をより強固にするため、2003年7月、元町工場内に「グローバル生産推進センター（GPC）」を設立しました。



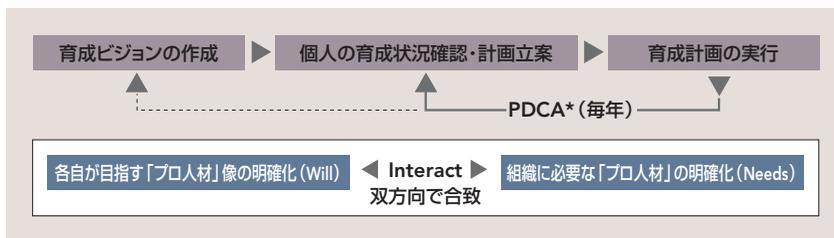
タイGPCでの技能研修

GPCでは、海外のスタッフがより早くトヨタのモノづくりのベースである基本技能を習得できるように、国内工場より高技能の技能員を集め、技能訓練機器やアニメーションなどのビジュアルによる訓練を行っています。2003年の設立以来、2008年5月までに、約13,000人が研修に参加しました。2006年にはGPCの海外ブランチを米国、英国、タイの3カ国に設立し、これまでの日本人スタッフが海外のスタッフをトレーニングするフェーズから、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、グローバルで技能訓練が推進されています。

また、生産準備、生産管理、物流、工場運営など、さまざまな分野において、グローバルで生産活動に携わる人材を育成するための教育プログラム「Pro-WIN*」では、生産部門のプロ人材を3年間で育成する取り組みも進め、海外生産事業体の自立化を支援しています。

*Pro-WIN: Professional-Will Interact Needs

Pro-WINプログラムのフロー



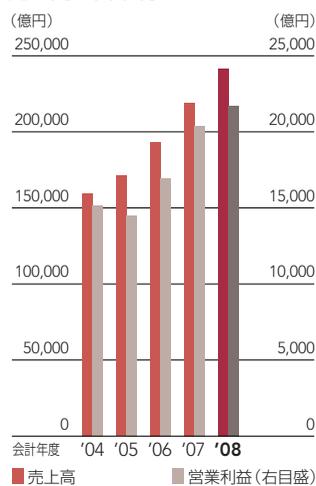
*PDCA: Plan, Do, Check, Action

GPCの海外展開



2008年3月期事業概況

売上高と営業利益



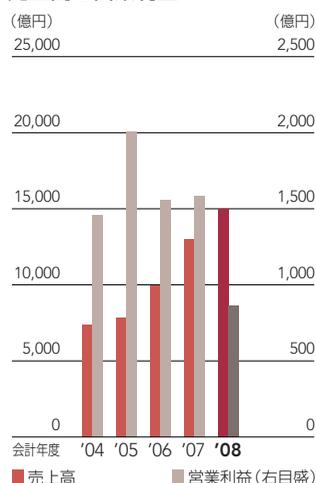
自動車事業

売上高 24兆1,773億円 (+10.3%)

営業利益 2兆1,719億円 (+6.5%)

当期の自動車事業の売上高は、日本における販売台数が伸び悩んだものの、アジアや中南米・オセアニア・アフリカなど資源国・新興国における販売が好調に推移し、前期比10.3%増の24兆1,773億円となりました。営業利益も諸経費の増加などによる影響があったものの、生産・販売台数の増加、原価改善の努力などにより、前期比6.5%増の2兆1,719億円となりました。

売上高と営業利益



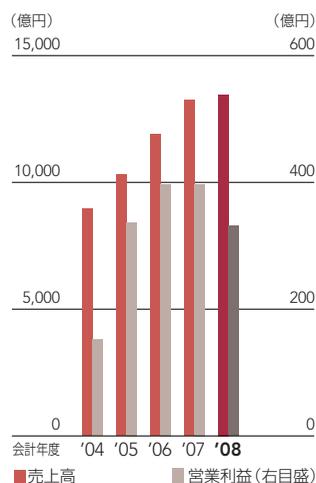
金融事業

売上高 1兆4,983億円 (+15.2%)

営業利益 865億円 (-45.4%)

当期の金融事業の売上高は、積極的な販売金融の取扱高拡大により、前期比15.2%増の1兆4,983億円となりました。融資残高は順調に推移したものの、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481億円増加したことなどにより、営業利益は前期比45.4%減の865億円となりました。

売上高と営業利益



その他事業

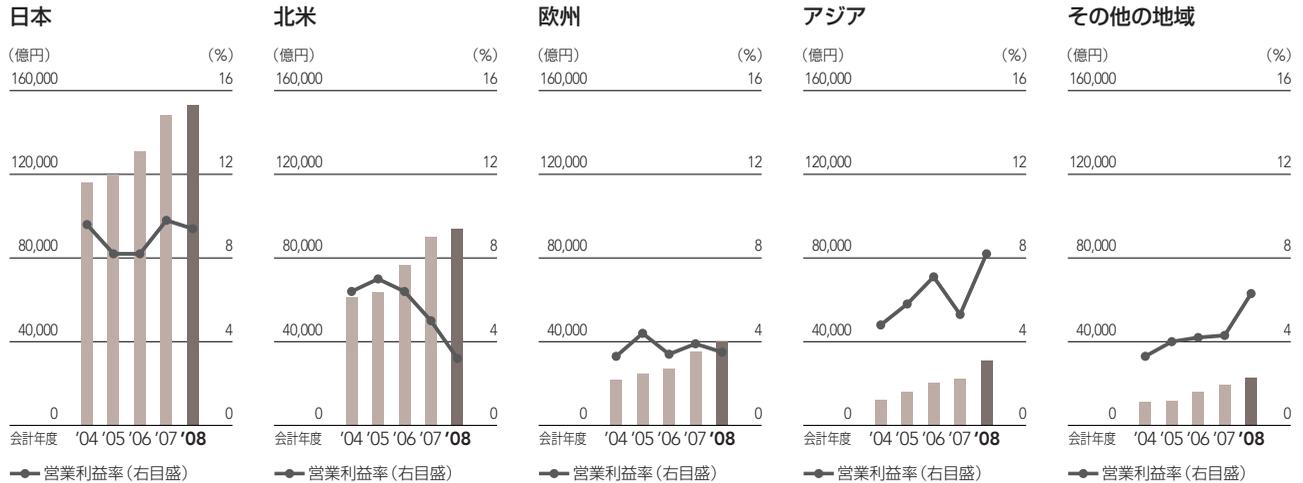
売上高 1兆3,469億円 (+1.8%)

営業利益 330億円 (-16.6%)

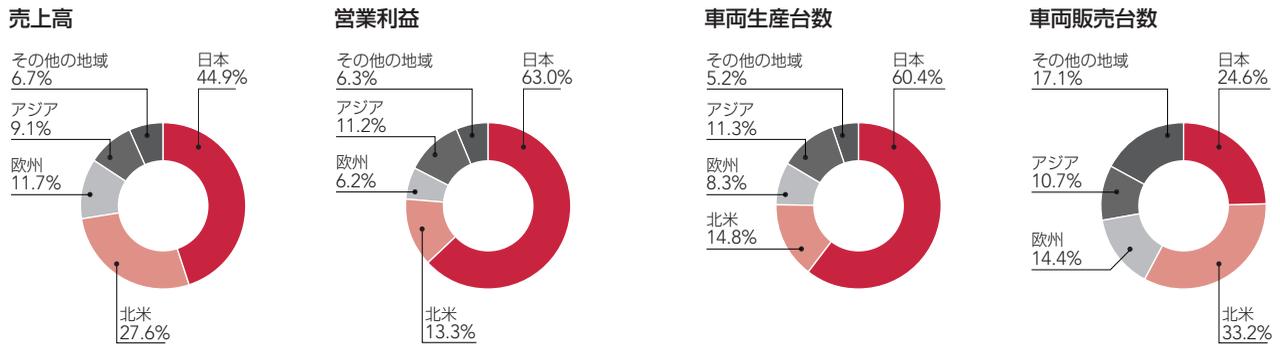
当期のその他事業の売上高は、前期比1.8%増の1兆3,469億円となりました。営業利益は、住宅事業における当社グループの販売戸数の減少などにより、前期比16.6%減の330億円となりました。

注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

所在地別売上高推移



所在地別構成比 2008年3月期



主要市場データ



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、ブルネイ 日本: 軽自動車も含む

自動車事業

日本 Japan

積極的な需要喚起策で、国内市場の活性化を図っています。



ヴァンガード

重点ポイント

- ・市場創造型の
新商品の開発、提供
- ・乗る機会、楽しんでいただく
機会の提案

» **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

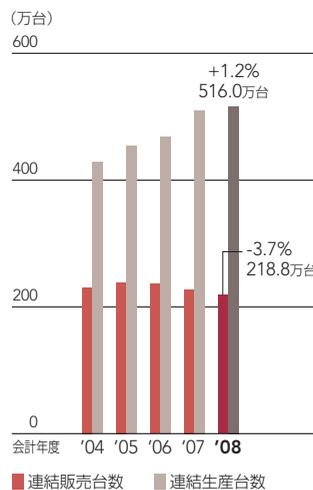
当期の国内連結販売台数(ダイハツ・日野を含む)は、新型車の投入による販売台数増の効果があつたものの、国内市場の落ち込みにより、約218万台と3

年連続前年を下回る結果となりました。このうち「レクサス」の販売台数は約3.1万台となっています。国内の市場環境は引き続き厳しいものでしたが、軽自動車を含む市場シェアは42.0%と過去最高を記録しました。また2007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5年連続首位となったほか、上位10車種中トヨタ車が6車種を占めています。

車種別の動向では、「マークX ジオ」、「カローラ ルミオン」といった新型車に加え、モデルチェンジした「ヴォクシー」「ノア」や「プレミオ」「アリオン」なども好調に推移しました。また、2008年2月に日本の高級車をリードしてきた伝統ブランドである「クラウン」をフルモデルチェンジし、順調に販売台数を伸ばしています。

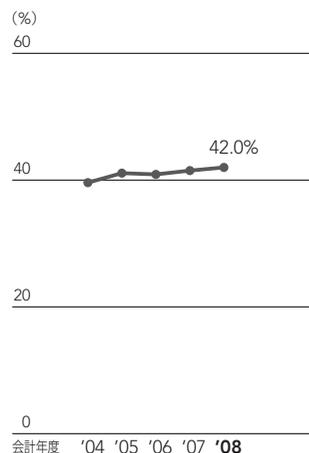
連結生産台数については、海外需要の拡大を受け、前期比1.2%増の516万台となりました。

連結販売台数
および連結生産台数



注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

軽自動車を含む
国内市場シェア



注: トヨタ、ダイハツ、日野



クラウン



カローラ ルミオン



レクサス LS600hL



マークX ジオ



ランドクルーザー

» **市場環境および地域戦略**
厳しさが続く国内市場。市場活性化に向けて2つの柱で取り組む

当期の軽自動車を含む国内新車市場は前期比5.3%減の532万台になりましたが、軽自動車を除く市場も同4.5%減の342万台と、前年を下回る厳しい結果となっています。国内市場は、若年層による免許取得率の低下や高齢層のクルマ離れによる総需要の低下傾向、新車の代替え期間の延長などにより活性化が図られにくい環境となっています。

トヨタは国内市場の活性化に向け、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、提供と、クルマをより楽しんでいただける環境づくりという2つの柱をもって取り組んでいきます。

省資源や環境に配慮した魅力ある新商品の開発および積極的な投入を図るとともに、関東で初めてトヨタが建設したオートモール「トレッサ横浜」をオープンするなど、クルマの性能の進化を直接感じながら、お客さまに楽しんでいただける機会の提供をしていきます。

今後も多様な価値観を持つお客さまのニーズや構造変化に対応する必要のある日本市場において、国内4チャンネル体制、5,000店舗のサービスネットワークを持っていることを強みとして、お客さまのご意見を、スピードをもって取り入れ、魅力ある商品づくりに生かしていきます。

当期の商品展開

2007年	5月	レクサス「LS600h」「LS600hL」を新発売
	6月	「プレミオ」「アリオン」をフルモデルチェンジ 「ヴォクシー」「ノア」をフルモデルチェンジ
	7月	「イスト」をフルモデルチェンジ
	8月	「ヴァンガード」を新発売
	9月	「ランドクルーザー」をフルモデルチェンジ 「マークX ジオ」を新発売
	10月	「カローラ ルミオン」を新発売
2008年	12月	レクサス「IS F」を新発売
	1月	「タウンエース」「ライトエース」をフルモデルチェンジ
	2月	「クラウン」をフルモデルチェンジ



自動車事業

北米 North America

北米における現地生産能力の増強と収益力の確保を図っています。



カローラ

重点ポイント

- ・環境や燃費に配慮した市場創造型の新商品の開発、提供
- ・「サステイナブル・モビリティ」の実現に向けたさまざまな先進技術開発および投入

» 業績概況

12期連続で販売台数 最高記録を更新

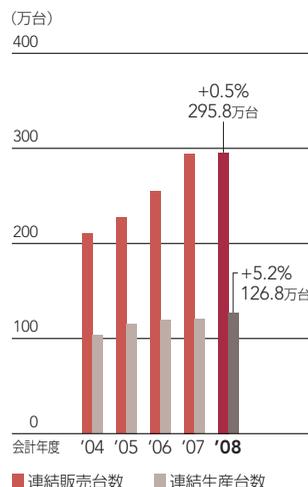
当期の北米におけるトヨタの連結販売台数は、米国市場の低迷の影響はあるものの、ピックアップトラック「タンドラ」のフルモデルチェンジ効果により、

過去最高の295万台に達しました。米国でのトヨタの販売台数（小売）は約258万台となり、12期連続で最高記録を更新しました。トヨタの米国における販売シェア（暦年）は16.2%となっています。また当期の北米における「レクサス」の販売台数は、35万台となっています。

車種別の販売動向については、「カムリ」の販売が引き続き好調に推移し、6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。また「プリウス」の日本での生産能力を増強した結果、販売台数が前期比30%増の17.9万台と大幅に増加しています。この他、「カムリハイブリッド」「レクサス LS」「ヤリス」などが好調に推移しました。

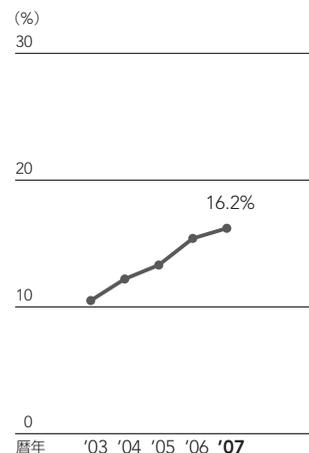
連結生産台数については、前期比5.2%増の126万台となりました（非連結子会社NUMMIや生産委託をしている富士重工業の北米工場（SIA）で生産されたトヨタ車を含めると生産台数は約166万台）。

連結販売台数
および連結生産台数



注: 1. 連結生産台数には非連結子会社で生産されたトヨタ車は含まれていません。
2. 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



注: 上記の数字は暦年であり、会計年度の数字とは異なります。



タンドラ



ハイランダー



レクサス ES



サイオン xD



プリウス

» 市場環境および地域戦略 引き続き収益力の確保に 向けて取り組む

堅調な経済環境と人口増加を背景に、米国市場における自動車需要は安定的に推移するとみられていましたが、ガソリン価格高騰などの影響により、下半期より厳しさを増し、市場としては前年を4.1%下回る1,583万台となりました。一方、好調に推移しているカナダの市場は、167万台と3年連続で前年実績を上回っています。

北米市場は当面厳しい環境が続くと思われませんが、「ヤリス」「プリウス」など低燃費のクルマに対する需要が高まっていくことが予想されます。市場のニーズが大型車から小型車に移行しているなか、さまざまなコスト低減努力を通じて、引き続き収益力の確保に向けて取り組んでいきます。

また、現地生産能力の増強により北米事業基盤の強化を図っています。2007年4月には富士重工業の北米工場で「カムリ」の委託生産を開始しました。2008年秋にはカナダ第2工場を稼働させ、「RAV4」の生産を開始する予定となっています。また、地域に根ざした事

業の拡大に向け、2010年の稼働を目指し、ミシシッピ工場の建設を進めています。トヨタは、この工場を「環境と地域社会との共生」をコンセプトに、森のなかの工場として「サステナブル・プラント」活動のモデル工場と位置付けています。

北米における車両生産能力	
工場名	生産台数
カナダ第1工場 (TMMC)	27万台
カリフォルニア工場 (NUMMI) *	40万台
ケンタッキー工場 (TMMK)	50万台
インディアナ工場 (TMMI)	35万台
テキサス工場 (TMMTX)	20万台
富士重工業北米工場 (SIA) への生産委託	10万台
メキシコ工場 (TMMBC)	5万台
カナダ第2工場 (TMMC)	15万台 (2008年秋生産開始予定)
ミシシッピ工場 (TMMMS)	15万台 (2010年稼働開始予定)
2010年の北米生産能力	217万台を計画

*: カリフォルニア工場 (NUMMI) はゼネラルモーターズ (GM) との合併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。

自動車事業

欧州 Europe

競争環境の厳しい欧州市場で、確かな商品力と品質でトヨタブランドの市場浸透を図っています。



アイゴ

重点ポイント

- ・ 環境や燃費に配慮した市場創造型の新商品の開発、提供
- ・ CO₂排出規制への対応を含む環境への取り組みなど先進技術開発および投入

» **業績概況**

10年連続で販売台数最高記録を更新

当期の欧州におけるトヨタの連結販売台数は、市場が急拡大しているロシアや東欧諸国が牽引し、10年連続で過去最高となる128万台を記録し、市場シェア

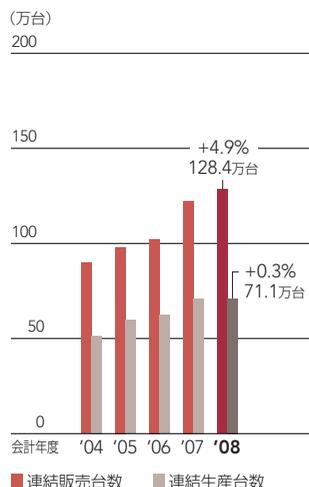
（19カ国）は5.5%になりました。また「レクサス LSハイブリッド」が台数を増やし、欧州における「レクサス」の販売台数は6.2万台となっています。

車種別の販売動向については、最量販モデルである「ヤリス」が伸び悩んだものの、日欧戦略車として発売した「オーリス」や「プリウス」「アイゴ」が好調に推移しました。また、ロシアや東欧では「カムリ」「アベンシス」が好調に推移しました。

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、2007年（暦年）のトヨタのディーゼル車比率は44.3%となりました。

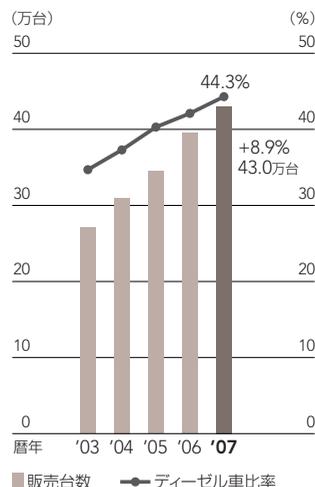
連結生産台数については、好調な販売に支えられて前期比0.3%増の71万台となりました。

連結販売台数および連結生産台数



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：上記の数字は暦年であり、会計年度の数字とは異なります。



オーリス



アベンシス



レクサス IS220d



ヤリス



RAV4

» 市場環境および地域戦略

現地需要への対応と

環境技術の追求

国ごとに自動車に対するニーズや価値観が異なり、競合自動車メーカーが多い厳しい市場である欧州（19カ国）における当期の総自動車販売（市場規模）は、1,788万台となりました。地域ごとに、ややばらつきはあるものの、欧州の需要動向はここ数年1,700万台前後の市場規模で推移しています。

欧州の一部の国が、CO₂の排出量に応じて税金を掛けていく制度を採用するなど、今後CO₂排出規制への対応を含む環境への取り組みが重要になっています。

欧州市場における競争激化が想定されるなか、市場ニーズに応えるためにも、当社はディーゼル車比率の向上を図る

とともに、ハイブリッド車の積極投入に加え、超高効率パッケージカー「iQ」の販売も検討しており、低燃費や環境性能もアピールすることでトヨタブランドの市場浸透に努めていきます。

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ます。好調なロシアでは、2007年12月からロ

シア工場で「カムリ」の生産を開始しています。現在は年間2万台規模ですが、将来的には5万台規模まで生産能力を増加させる予定です。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年の年央までに72万基に増強する計画を進めています。

2008年の欧州における車両生産能力

工場名	生産台数
英国 (TMUK)	28.5万台
フランス (TMMF)	27万台
トルコ (TMMT)	15万台
ポルトガル (TCAP)	1万台
チェコ (TPCA)*	10万台
ロシア (TMMR)	2万台
合計	83.5万台

*: チェコ (TPCA) はPSAプジョー・シトロエンとの合併会社で持分法適用会社です。生産能力はトヨタブランド車のみです。

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。

自動車事業

アジア Asia



ハイラックス ヴィーゴ

安定した収益基盤として急成長するアジア市場におけるプレゼンスを高めています。

重点ポイント

- ・ 現地生産の拡大とラインアップの充実
- ・ 収益力の向上

» **市場環境**

**大幅な増加となったアジアの
販売および生産実績**

当期のアジアにおけるトヨタの連結販売台数は、タイやインドネシアでIMV*や「ヤリス」の販売が好調に推移したことなどによって前期を大幅に上回る約95万台

台となり、トヨタの成長ドライバーとしての位置付けを強めています。また、タイの生産能力増強に伴って、IMVの域外輸出が増加しました。

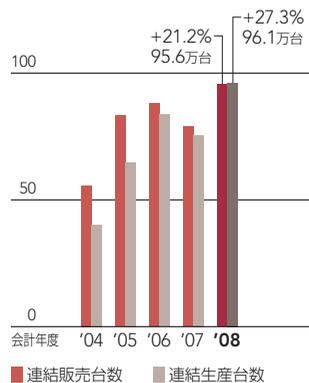
車種別の販売動向については、IMVのミニバンやピックアップトラック、「カムリ」の販売が引き続き好調に推移しました。この他、「カローラ」「アバンザ」「ヴィオス」が好調に推移しました。

連結生産台数については、好調な販売に支えられて、前期比27.3%増の96万台となりました。

*: 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。

アジアにおける連結販売台数
および連結生産台数

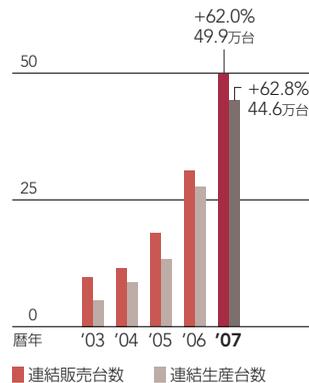
(万台)
150



注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

中国における連結販売台数
および連結生産台数

(万台)
75



注: 上記の数字は暦年であり、会計年度の数字とは異なります。

» **市場環境および地域戦略**

**順調に拡大する自動車需要を
捉え、現地生産能力を向上する**

アジア市場

当期のアジア市場は、台湾において低迷が続いているものの、インドネシア市場の回復に加え、世界有数の自動車市



カムリ

場へと発展を遂げている中国市場やタイ市場が堅調に推移しています。またインド市場も自動車需要が順調に拡大しています。

IMVプロジェクト関連では、2007年1月からピックアップトラック「ハイラックス」の生産を開始したタイのバンポー工場、タイ国内のみならず世界各国へ完成車を輸出しています。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ました。

当期のIMVの世界販売台数は、前期比21.6%増の70万台に達しています。



カローラ



フォーチュナー



レクサス IS300

中国事業

急速な市場拡大を続ける中国における2007年（暦年）の販売台数*は、約49万台となっています。特に「カムリ」の販売は極めて好調に推移しており、2007年（暦年）は16万台の販売を記録しました。

広州トヨタでの「カムリ」の生産に加え、2007年5月からは、天津一汽トヨタで新型「カローラ」の生産を開始するなど

今後もコアモデルの量産体制を確立していきます。また、商品ラインアップの一層の充実に向け、2008年5月末から広州トヨタで「ヤリス」の生産を開始しました。

トヨタは、引き続き将来の市場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。

*: 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。

中国での現地生産

地域	生産開始	生産車種
長春	2003年 10月:	ランドクルーザー
	2005年 12月:	プリウス
天津	2002年 10月:	ヴィオス
	2004年 2月:	カローラ
	2005年 3月:	クラウン
	10月:	レイツ
	2007年 5月:	新型カローラ
四川	2000年 12月:	コースター
	2003年 9月:	ランドクルーザープラド
広州	2006年 5月:	カムリ
	2008年 5月:	ヤリス

自動車事業

中南米・オセアニア・アフリカ・中近東 Central and South America, Oceania, Africa, the Middle East, etc.

次の成長の原動力となる中南米や中近東など
資源国・新興国における基盤づくりを加速しています。



ハイラックス

重点ポイント

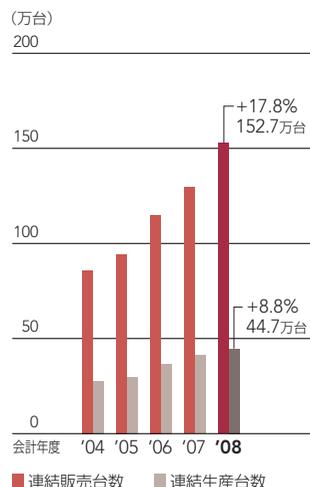
- ・ 現地生産の拡大と供給体制の拡充
- ・ 収益力の向上

» 業績概況

着実な成長と高まる
収益への貢献

当期の中南米・オセアニア・アフリカ・中近東などにおける連結販売台数は、前期比17.8%、23万台増の152万台と、す

中南米・オセアニア・アフリカ・中近東
における連結販売台数
および連結生産台数



注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

すべての地域で販売台数が増加しました。中南米では、IMVのピックアップトラックや「ヤリス」などを中心として、販売台数を伸ばしています。また、「カローラ」がモデル最終年にもかかわらず、前期並みで推移しました。アフリカでは、「カローラ」が苦戦したものの、IMVシリーズや「ヤリス」「アバンザ」などが大幅に伸びています。オセアニアでは、「カローラ」「カムリ」が好調を維持しています。その他中近東では、特に「ランドクルーザーワゴン」「カムリ」「カローラ」に加え、「ハイラックス」を中心とした商用車も大きく伸びています。

連結販売台数内訳

地域	万台	前期比
中南米	32.0	+12.7%
オセアニア	28.9	+7.8%
アフリカ	31.4	+3.3%
中近東	59.7	+37.9%
その他	0.7	0.0%
合計	152.7	+17.8%



カローラ



ランドクルーザー



ヤリス



カムリ

こうした販売台数の増加に加え、生産台数も、前期比8.8%増の44万台と、引き続き順調に拡大しています。

» 市場環境および地域戦略

成長市場のニーズに沿った商品展開

中南米では、域内の資源国・新興国を中心に市場が拡大していますが、この高い需要を背景に、アルゼンチンではIMVのピックアップトラック・SUVの生産を拡大しており、IMVプロジェクトにおける重要な役割を果たしています。また、FFV*が市場の主流となってきているブラジル

で、現地ニーズを取り込んで開発されたバイオエタノール混合率100%燃料にも対応する「カローラ」の販売を、2007年5月より開始するなど、次の成長の原動力のひとつとなる市場と捉えています。

オセアニア市場においては、資源国であるオーストラリア市場が大きく成長しており、トヨタも「カムリ」が順調に販売台数を伸ばしています。

一方アフリカでは、南アフリカが若干低迷しているものの、アルジェリア・エジプト・ナイジェリアなどがアフリカ全体の市場を牽引しており、トヨタはIMVや「ヤリス」を中心にシェアを伸ばしています。

中近東においては、販売台数が前期比16万台増加するなど急速なペースで市場が伸びてきており、若年層の人口も増えていることから、引き続き順調に推移するものと見込まれます。

*FFV: Flex Fuel Vehicle (ガソリンとエタノールなどを任意の比率で混合した燃料が使用可能な自動車)

Financial Services Operations

トヨタの金融事業は、グローバルに、そしてお客さまのニーズに応じた需要創造型の自動車金融サービスの提供に努めています。



重点ポイント

- ・ 持続的成長のための基盤強化
- ・ 需要創造型の自動車金融サービスの提供

» 業績概況

好調な自動車販売を背景に 過去最高の融資件数を更新

当期の金融事業は、好調なトヨタ・レクサス車の販売に支えられ、新車・中古車を合わせた総融資件数は273万件と過去最高を更新、新車融資シェアは29.2%と高水準となりました。年度前半は、銀行との競争が激化したものの、好調な自動車販売と地域統括会社、ディストリビューター、販売店との広範囲な共同施策の推進により、順調に事業は拡大しました。しかし、年度後半に入り、米国においてサブプライムローン問題に端を発した米国経済の信用収縮の影響などにより、営業利益は865億円と減益となりました。このような環境変化に対応するため、融資基準や回収体制の見直しなど、リスク管理を強化しました。また、グローバルな最適資金調達への推進により、資金調達コストの抑制を図り、収益性の向上に努めました。

» 事業および地域戦略

持続的な成長に向けた 収益基盤の一層の強化

トヨタの金融事業は、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、世界32の国と地域で約750万人のお客さまに、自動車ローンやリースなどの自動車販売金融サービスを提供しています。

当期は「成長と効率の実現」をスローガンに、「海外での販売金融事業の拡大」「イージーペイメントなどの需要創造型自動車金融への取り組み」「国内金融事業の基盤強化」「グローバルな総合リスク管理・資金調達の推進」「業務プロセスの改善」など、7つの重点課題に取り組みました。

販売金融事業では、成長著しい新興国において積極的に事業を拡大し、当期は、他自動車メーカーに先駆けて、ロシア

に販売金融会社を設立。現在、モスクワ、サンクトペテルブルクの2都市で営業を行っています。営業3年目の中国においては、トヨタ車マーケットの60%をカバーする主要11都市まで営業地域を拡大、営業利益単年度黒字化を達成しました。また、欧米などの主要市場では、厳しい事業環境のなか、自動車の販売支援とさまざまな事業リスクのバランスを考慮しつつ、利鞘の確保、ローコスト・オペレーションの徹底などにより、さらなる利益成長を目指しています。

日本においては、需要創造型の自動車金融商品として残価設定型商品の普及拡大やTS CUBIC CARDの利用ポイント

を毎月の割賦返済に充当できる新商品「使ってバック」を投入するなどした結果、当期の割賦・リース比率は26.7%と過去最高となりました。

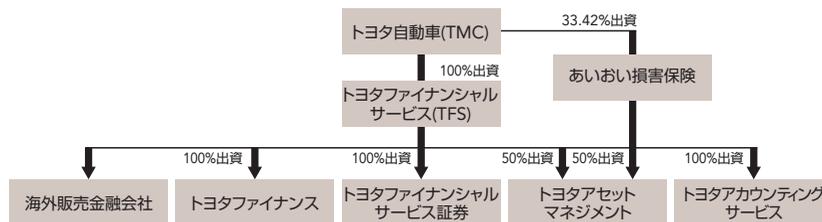
クレジットカード事業では、会員数が約650万人と順調に増加し、ETCカードの発行枚数では、引き続き業界トップを維持しています。また、小額決済サービス「QUICPay(クイックペイ)」は、発行枚数が約300万枚となり、着実に会員数を拡大しているとともに、コンビニエンスストアやショッピングセンター、タクシーなどの利用場所の拡大にも努め、お客さまの利便性向上と加盟店開拓の推進に取り組んでいます。

証券事業では、「トヨタグループ株式ファンド」に続き、「トヨタグループ世界債券ファンド」などわかりやすい投資信託が好評で、口座数も順調に増加しています。また、カフェを併設した新スタイルの店舗や首都圏初の営業所を開設するなど、より身近に資産形成サービスをご利用いただけるよう取り組んでいます。

トヨタの金融事業の概要

(2008年3月末時点)	
総資産	13兆9,423億円
売上高	1兆4,983億円
営業利益	865億円
格付け	AAA/Aaa
展開地域	世界32の国と地域
市場カバー率	約90%
顧客数	約1,400万人
従業員数	約8千人

金融事業組織図





その他事業

Other Business Operations

トヨタは、自動車事業で培った技術やノウハウをその周辺領域、ITS・情報通信関連、住宅、マリン、環境関連などの各事業に積極的に活用し、21世紀の社会に貢献する事業の推進に取り組んでいます。



PONAM-26L II

» ITS関連事業

トヨタでは、「安全・安心・快適に暮らせるクルマと車社会の創造」を目標のひとつに、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を通じ、「Zeronize* (ゼロナイズ)」と「Maximize* (マキシマイズ)」を高い次元で両立させながら、「安全」「環境」「快適」の領域で、持続可能なモビリティ社会の実現を目指しています。

当期も、既存の安全装備だけでは防ぐことが難しい交通事故の低減が期待できる、インフラ協調による安全運転支援システムの開発状況を公開するなど、ITSのさらなる進化と実用化、普及促進に向けて取り組みを進めています。

(詳細は<http://www.toyota.co.jp/jp/tech/its/index.html>をご参照ください)

*「Zeronize」「Maximize」:
「環境負荷」や「事故」など、クルマがもたらすネガティブインパクトの最小化 (Zeronize) と、「楽しさ」「喜び、感動」「快適さ」などのポジティブインパクトの最大化 (Maximize) を高いレベルで両立するトヨタの商品・技術開発のビジョン。

» 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・商品化に取り組むとともに、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、クルマとITの融合を目的にe-TOYOTA事業を展開しています。多様化するお客さまニーズに応え、新車や中古車、関連サービスの多彩な情報を提供する「GAZOO」をはじめ、事業やブランドごとに構成された社内外のWebサイトを統括運営しています。当期には、お客さまの個別ニーズに合わせて自動的に専用ページを構成する統合ホームページ「etoyota.net」を、また2008年4月からは新たな情報発信媒体と

して、トヨタ独自の3次元仮想都市「トヨタメタポリス」の提供を開始しました。

テレマティクス分野では、車載端末向け情報サービス「G-BOOK」を進化させた「G-BOOK mX」を発売し、サービスを充実させています。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) 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をご参照ください)

» 住宅事業

トヨタは、1975年の参入以来、耐久性・耐震性に優れ、防犯や健康そして環境も配慮した家を提供し、事業の拡大に努めています。2004年1月、お客さまのニーズを的確に把握し、タイムリーに商品を企画・販売することを狙いに設立したトヨタホーム(株)が営業を開始。「Sincerely for You」をブランドビジョン

に、お客さまに生涯にわたってご満足いただけるよう「安全・安心」にこだわった住まいづくりを進めています。

当期の住宅販売戸数は前期比6.5%減の5,431戸となりました。

(詳細はhttp://www.toyota.co.jp/jp/more_than_cars/housing/index.htmlをご参照ください)

» マリン事業

トヨタのマリン事業では、安全で快適、環境に優しい、お客さまにとって魅力あるボートづくりを基本に、クルマづくりで培った先進技術・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、プレジャーボート「PONAM-26L」をマイナーチェンジし、「PONAM-26L II」として発売するなど、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。

当期は、植林・森林整備事業において、従来からの豪州、中国に加え、フィリピンでの植林事業と日本での山林再生モデル構築に着手しました。

また、従来からのインドネシアでのサツマイモ事業、日本での花卉事業、屋上緑化事業、畜産バイオマス事業なども引き続き、積極的に展開していきます。

(詳細はhttp://www.toyota.co.jp/jp/more_than_cars/bio/index.htmlをご参照ください)

シンセ・カーダモード

モータースポーツ活動

トヨタでは、クルマの楽しさをマキシマイズさせる活動の中核としてモータースポーツ活動を位置付けており、人とクルマが最高の技術を目指して戦うことを通じて、多くの人びとに「夢」や「感動」を与えていきたいと考えています。

2007年は、「フォーミュラ・ワン世界選手権 (F1)」、米国における「NASCAR*」、日本の「SUPER GT」「フォーミュラ・ニッポン」といったトップカテゴリーへの挑戦を軸に、世界レベルの若手ドライバー育成を行う「トヨタ・ヤング・ドライバーズ・プログラム (TDP)」の推進、モータースポーツにおけるハイブリッド技術の開発、エントリーレベルのモータースポーツ活動へのサポートなど、多面的な取り組みを進めました。

2008年活動方針

引き続き、「F1」「NASCAR」「SUPER GT」「フォーミュラ・ニッポン」といったトップカテゴリーへの参戦、「TDP」を通じた若手ドライバーの育成を活動の柱としてモータースポーツ活動を推進していきます。

*NASCAR:

National Association for Stock Car Auto Racing アメリカ合衆国で最大のモータースポーツ統括団体NASCAR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。

F1

- F1参戦7年目となる2008年、安定した空力性能を追求した新型「TF108」を投入。昨年度GP2チャンピオンのティモ・グロックをドライバーとして起用し、ヤルノ・トゥルーリとともに初優勝を狙う。
- 昨年に引き続き、ウィリアムズF1チームにエンジンを供給。

NASCAR

- スプリント・カップ・シリーズ、ネイションワイド・シリーズに「トヨタ カムリ」で引き続き参戦。
- クラフトマン・トラック・シリーズにも引き続き「トヨタ タンドラ」で参戦。
- 2008年3月、スプリント・カップ・シリーズ第4戦アトランタにおいて、スプリント・カップ参戦2年目にして初優勝。

SUPER GT

- 国内レースのトップカテゴリー。GT500クラスに参戦する「レクサスSC430」について、トヨタテクノクラフト(株)TRDを通じチーム支援を行う。また、GT300クラスでは、「レクサスIS350」「トヨタ MR-S」で4チームが参戦。

フォーミュラ・ニッポン

- 国内フォーミュラレースのトップカテゴリーである「フォーミュラ・ニッポン」では、7チーム12台に「V8 3Lエンジン (RV8-J)」を供給。

TDP (トヨタ・ヤング・ドライバーズ・プログラム)

- F1、GP2、F3など実戦での取り組みとテスト走行など幅広い機会を捉え資質向上を図る。2008年は世界で14名を選出。



フォーミュラ・ワン世界選手権 (F1)



フォーミュラ・ニッポン



SUPER GT



NASCAR

Courtesy of Toyota Motorsports

経営・会社情報

52	企業理念
54	コーポレート・ガバナンス
58	役員一覧
60	事業等のリスク
62	研究開発および知的財産
64	研究開発拠点
65	国内生産拠点
66	海外生産会社
68	トヨタの歩み





企業理念

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CSR方針「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

» CSR方針「社会・地球の持続可能な発展への貢献」

CSR方針「社会・地球の持続可能な発展への貢献」(2005年制定、2008年改正)は、「トヨタ基本理念」をステークホルダーとの関係において企業として担うべき社会的責任の観点からまとめたものです。

【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、各国・各地域でのあらゆる事業活動を通じて社会・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。

私たちは、取引先がこの方針の趣旨を支持し、それに基づいて行動することを期待します。

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、お客様をはじめ事業活動に関わる全ての人々の個人情報保護の徹底に努めます。(基本理念1)

従業員

- 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)
- 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)
- 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)
- 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)
- 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。私たちは、従業員が自由に結社する権利または結社しない権利を、事業活動を行う国の法令に基づいて認めます。(基本理念5)
- 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)

取引先

- 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)
- 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)
- 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)

株主

- 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)
- 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)

地域社会・グローバル社会

—環境—

- 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、地球温暖化防止、生物多様性の保全等、環境との調和ある成長を目指します。(基本理念3)

—社会—

- 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)
- 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ます。(基本理念3,4)
- 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)

—社会貢献—

- 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)

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

トヨタは、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。このようななかで、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。トヨタには、事実に即して判断する「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つながっているといえます。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、トヨタの強みである「現場重視」の考え方のもとで、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、現場の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。(2008年6月24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・アドバイザリー・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。このほかトヨタでは、社内「労使協議会・労使懇談会」「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視点から、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。また、2007年10月には、「企業行動倫理委員会」と「社会貢献活動委員会」を統合し、「CSR委員会」を設置しました。

» アカウンタビリティ(説明責任)

トヨタは事業・財務状況と成果の適時かつ適正な開示を行うことを「社会・地球の持続可能な発展への貢献」に掲げ、実践しています。具体的には、経理担当役員を委員長とする情報開示委員会を設置し、金融商品取引法に基づく有価証券報告書、四半期報告書、ならびに米国証券取引所法に基づく年次報告書の作成、報告および評価を目的とした

定例委員会を開催するほか、必要な場合には、臨時委員会を適宜開催し、情報開示の正確性・公平性および適時性を確保しています。

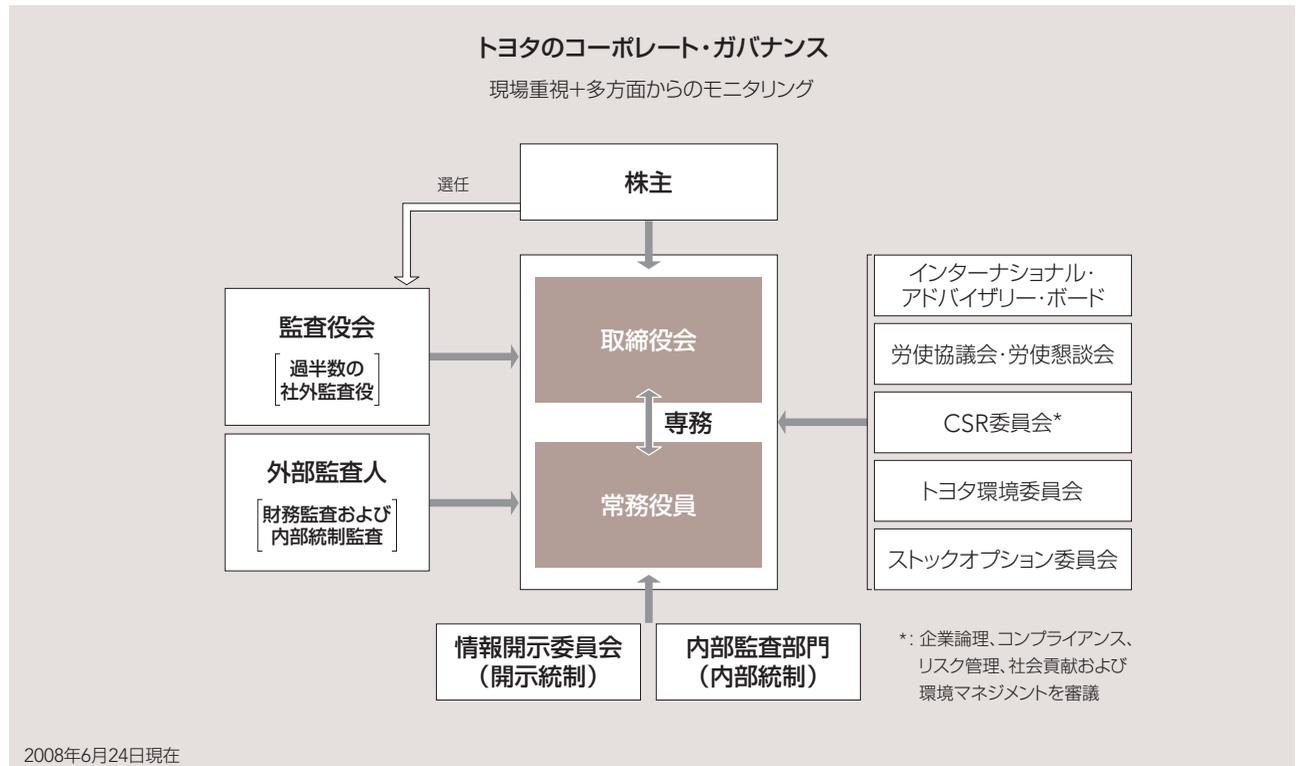
» コンプライアンス（法令遵守）

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、CSR委員会において副社長以上の取締役および監査役の代表をメンバーとし、会社の倫理、コンプライアンス、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する「企業倫理相談窓口」をはじめとした複数の相談窓口を設置し、コンプライアンスに関する重要情報の早期把握に努めています。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。

経営を監視する仕組みとしては、トヨタ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。

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、財務報告に係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

企業が国際社会のなか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「CSR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

トヨタは、「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およ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、取締役が法令および定款に則って行動するよう徹底します。
- ② 業務執行にあたっては、取締役会および組織横断的な各種会議体で、総合的に検討した上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、コンプライアンスおよびリスク管理に関する重要課題と対応について「CSR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およ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および管理に関する体制

取締役の職務の執行に係る情報は、関係規程なら

びに法令に基づき、各担当部署に適切に保存および管理させます。

[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および責任に基づいて業務およ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など、適正な財務報告の確保に取り組むほか、「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、環境などのリスクなら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、ある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ほか、必要に応じて、リスク分散措置および保険付保などを行います。

[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 中長期の経営方針および年度ごとの会社方針を基に、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さまざま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およ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 法令遵守およ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、「CSR委員会」など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および疑問点に関しては、企業倫理相談窓口等を通じて、法令遵守ならびに企業倫理に関する情報の早期把握および解決を図ります。
- [6] 株式会社ならびにその親会社およ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 子会社の財務およ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、子会社との定期およ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、事前に監査役会または監査役会の定める常勤監査役の同意を得ます。
- [9] 取締役およ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ほか、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、常務役員および使用人は、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およ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などを確保します。

» 反社会的勢力排除に向けた基本的な考え方およびその整備状況

[1] 反社会的勢力排除に向けた基本的な考え方

トヨタは、「トヨタ基本理念」および「トヨタ行動指針」に基づき、反社会的勢力との関係は一切持たないことを基本方針としております。また、反社会的勢力・団体によるいかなる不当要求や働きかけに対しても、組織として毅然とした対応を取ることを「トヨタ行動指針」に明記するなど周知徹底しております。

[2] 反社会的勢力排除に向けた整備状況

① 対応総括部署および不当要求防止責任者の設置状況

トヨタの主要拠点に反社会的勢力への対応を統括する部署（対応統括部署）を設け、不当要求防止責任者を設置しております。また、反社会的勢力による不当要求、組織暴力および犯罪行為に対しては、直ちに対応統括部署に報告・相談する体制も整備しております。

② 外部の専門機関との連携状況

警察が主催する連絡会等に加入するなど、平素より外部の専門機関と連携を深め、反社会的勢力への対応に関する指導を仰いでいます。

③ 反社会的勢力に関する情報の収集・管理状況

対応統括部署において、有識者や警察等と連携することにより、反社会的勢力に関する最新情報を共有するとともに、係る情報を社内への注意喚起などに活用しています。

④ 対応マニュアルの整備状況

反社会的勢力への対応方法に関する事例集などを作成し、社内各部に配布しています。

⑤ 研修活動の実施状況

社内において反社会的勢力に関する情報を共有し、また、社内および当社のグループ会社において講演会を実施するなど、反社会的勢力による被害の未然防止に向けた活動を推進しています。

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

2008年6月24日現在

» 代表取締役

取締役会長



張 富士夫
Fujio Cho

取締役副会長



中川 勝弘
Katsuhiro Nakagawa



岡本 一雄
Kazuo Okamoto

取締役社長



渡辺 捷昭
Katsuaki Watanabe

取締役副社長(主たる業務分野を記載)



笹津 恭士
Kyoji Sasazu
事業開発、調達、住宅事業



木下 光男
Mitsuo Kinoshita
グローバル監査室、経営企画部、調査部、
CSR・環境部、渉外・広報、総務・人事、経理、
情報システム



内山田 竹志
Takeshi Uchiyamada
TQM推進部、生産企画、生産技術、製造



瀧本 正民
Masatami Takimoto
品質保証、技術



豊田 章男
Akio Toyoda
商品企画部、e-TOYOTA部、情報事業、
グローバル営業企画、国内営業、
海外事業、カスタマーサービス

» 取締役および監査役

専務取締役（本部長、副本部長、センター長、統括となっている本部・部、常勤の海外事業体を記載）



布野 幸利

Yukitoshi Funo

米州本部、
米国トヨタ自動車販売(株)



伊奈 功一

Koichi Ina

生産企画本部、製造本部



山科 忠

Tadashi Yamashina

モータースポーツ部、
トヨタモータースポーツ(TMG)



新美 篤志

Atsushi Niimi

調達本部



小吹 信三

Shinzo Kobuki

技術企画統括センター、
制御システム統括部、FP部、
電池研究部、第2技術開発本部



伊地知 隆彦

Takahiko Ijichi

事業開発本部、経理本部



高田 坦史

Hiroshi Takada

商品企画部、
グローバル営業企画本部



佐々木 昭

Akira Sasaki

中国本部、
豊田汽車(中国)投資有限公司



安形 哲夫

Tetsuo Agata

トヨタ モーター エンジニア
リング アンド マニュファク
チャリング ノース アメリカ(株)



立花 貞司

Teiji Tachibana

渉外・広報本部、
住宅事業本部



荒島 正

Tadashi Arashima

欧州・アフリカ本部、
トヨタモーターヨーロッパ(株)

取締役名誉会長



豊田 章一郎

Shoichiro Toyoda



佐々木 眞一

Shinichi Sasaki

e-TOYOTA部、情報事業本部、
カスタマーサービス本部



古橋 衛

Mamoru Furuhashi

渉外・広報本部

取締役相談役



奥田 碩

Hiroshi Okuda



岡部 聡

Akira Okabe

豪亜中近東本部



小澤 哲

Satoshi Ozawa

経営企画部、調査部、
CSR・環境部、総務・人事本部



一丸 陽一郎

Yoichiro Ichimaru

国内営業本部



二橋 岩雄

Iwao Nihashi

TQM推進部、品質保証本部

常勤監査役

天野 吉和

Yoshikazu Amano

山口 千秋

Chiaki Yamaguchi

中津川 昌樹

Masaki Nakatsugawa

監査役

茅 陽一

Yoichi Kaya

森下 洋一

Yoichi Morishita

岡田 明重

Akishige Okada

松尾 邦弘

Kunihiro Matsuo



井川 正治

Shoji Ikawa

FC開発本部、
生産技術本部



市橋 保彦

Yasuhiko Ichihashi

レクサスセンター、
トヨタ第1乗用車センター、
トヨタ第2乗用車センター、
トヨタ商用車センター、
技術管理本部、第1技術開発本部

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。

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。係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。

» 1. 市場に関するリスク

[1] 自動車市場の競争激化

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。具体的には、製品の品質・機能、革新性、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、自動車金融の利用条件等の点で競争しています。競争力を維持することは、トヨタの既存および新規市場における今後の成功、販売シェア、財政状態および経営成績において最も重要なことです。トヨタは、今後も競争力の維持強化に向けたさまざまな取り組みを進めていきますが、将来優位に競争することができないリスクがあります。

[2] 自動車市場の需要変動

トヨタが参入している各市場では、従来から需要が変動してきました。各市場の状況によって、自動車の販売は左右されます。トヨタの販売は、世界各国の市場に依存しており、各市場の景気動向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、自動車の価格および自動車の購入・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。

[3] 自動車価格の変動

自動車市場の競争激化または需要変動は、自動車価格の変動要因にもなりえます。即ち、競争が激化した場合、または消費が落ち込んだ場合、自動車の販売台数が減少し在庫が増加することにより、価格低下圧力が強まる可能性があります。それによりトヨタの財政状態および経営成績が悪影響を受けるリスクがあります。

» 2. 事業に関するリスク

左記の自動車市場における競争力や、需要変動への対応力に影響を与えうる要因として、「事業性のリスク」、「金融・経済のリスク」および「政治・規制・法的手続・災害等に関するイベント性のリスク」といった項目が挙げられます。

[1] 事業性のリスク

■ お客さまのニーズに速やかに対応した、革新的で価格競争のある新商品を投入する能力

製品の開発期間を短縮し、魅力あふれる新型車でお客さまにご満足いただくことは、自動車メーカーにとっては成功のカギであります。お客さまの価値観とニーズの急速な変化に対応した新型車を適時・適切にかつ魅力ある価格で投入することは、トヨタの成功にとって最も重要であり、技術・商品開発から生産にいたる、トヨタの事業のさまざまなプロセスにおいて、そのための取り組みを進めています。しかし、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お客さまの価値観とニーズを適時・適切にかつ十分に捉えることができない可能性があります。また、トヨタがお客さまの価値観とニーズを捉えることができたとしても、その有する技術、知的財産、原材料や部品の調達、製造能力またはその他生産性に関する状況により、価格競争力のある新製品を適時・適切に開発・製造できない可能性があります。また、トヨタが計画どおりに設備投資を実施し、製造能力を維持・向上できない可能性もあります。お客さまのニーズに対応する製品を開発・提供できない場合、販売シェアの縮小ならびに売上高と利益率の低下を引き起こすリスクがあります。

■ 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

トヨタの自動車販売の成功は、お客さまのご要望を満たす流通網と販売手法に基づき効果的な販売・流通を実施

する能力とブランド・イメージの維持・向上に依存します。トヨタはその参入している各主要市場の規制環境において、お客さまの価値観または変化に効果的に対応した流通網と販売手法を展開し、ブランド・イメージの維持と更なる向上に取り組んでいますが、それができない場合は、売上高および販売シェアが減少するリスクがあります。

■ 金融サービスにおける競争の激化

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おり、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こす可能性があります。この他トヨタの金融事業に影響を与える要因には、トヨタ車の販売台数の減少、中古車の価格低下による残存価値リスクの増加、貸倒れ比率の増加および資金調達費用の増加が挙げられます。

[2] 金融・経済のリスク

■ 為替および金利変動の影響

トヨタの収益は、外国為替相場の変動に影響を受け、主として日本円、米ドル、ユーロ、ならびに豪ドル、加ドルおよび英国ポンドの価格変動によって影響を受けます。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および調達する材料の価格に影響を与え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大な影響を与える可能性があります。トヨタは、為替相場および金利の変動リスクを軽減するために、現地生産を拡大し、金利スワップを含むデリバティブ金融商品を利用していますが、依然として為替相場と金利の変動は、トヨタの財政状態および経営成績に悪影響を与える可能性があります。

■ 原材料価格の上昇

鉄鋼、貴金属、非鉄金属（アルミ等）、樹脂関連部品など、トヨタおよびトヨタの仕入先が製造に使用する原材料価格の上昇は、部品代や製造コストの上昇につながり、これらのコストを製品の販売価格に十分に転嫁

できない、あるいは仕入先がこれらのコストを十分に吸収できない結果、トヨタの将来の収益性に悪影響を与える可能性があります。

[3] 政治・規制・法的手続・災害等に関するイベント性のリスク

■ 自動車産業に適用される政府の規制

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さまざまな法律と政府の規制の適用を受けています。多くの政府は、価格管理規制や為替管理規制を制定しています。トヨタは、これらの規制に適合するために費用を負担し、今後も法令遵守のために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リスクがあります。

■ 法的手続き

トヨタは、製造物責任、知的所有権の侵害等、さまざまな法的手続の当事者となる可能性があります。トヨタが当事者となる法的手続で不利な判断がなされた場合、トヨタの今後の財政状態および経営成績に悪影響が及ぶリスクがあります。

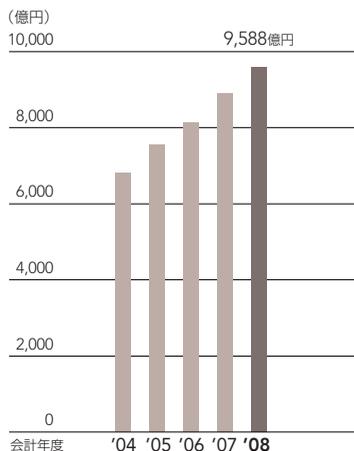
■ 政治動乱、燃料供給の不足、交通機能の障害、自然災害、戦争、テロまたはストライキの発生

トヨタは、全世界で事業を展開することに関連して、さまざまなイベント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、燃料供給の不足、交通機能の障害、自然災害、戦争、テロ、ストライキ、操業の中断などが挙げられます。トヨタが製品を製造するための材料・部品・資材などを調達し、またはトヨタの製品が製造・流通・販売される主な市場において、これらの事態が生じた場合、トヨタの事業運営に障害または遅延をきた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、トヨタの財政状態および経営成績に悪影響が及ぶリスクがあります。

研究開発および知的財産

トヨタは、多様化・高度化する市場ニーズを的確に捉え、世界中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も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



注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

各地の研究開発拠点



本社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、
英国 ダービー)



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)
(タイ サムットプラカン県)

研究開発基本理念

- ・ 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
- ・ さまざまな分野での最先端技術の研究と開発に努め、世界中のお客さま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

» 研究開発活動

トヨタは、環境負荷や交通事故など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。

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、先行・先端技術開発や製品開発については、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・先端技術開発	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。

» 研究開発費

当期における研究開発費は、前期比7.6%増の9,588億円となり、売上高に占める割合は3.6%になりました。近年、トヨタ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・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なか、技術面や商品面でトヨタ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。

» 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密接に連携しながら製品開発を進めています。

海外では、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するとともに、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、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、グローバルな研究開発体制を構築しています。

注: 詳細は、64ページの研究開発拠点をご参照ください。

知的財産基本理念

- 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

» 知的財産活動

トヨタは、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、

発明やノウハウなどの知的財産が必ず存在し、トヨタの重要な経営資源となっています。

» 知的財産活動の体制

トヨタは、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、そのなか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います。また、経営、研究開発、知的財産の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います。

» 知的財産戦略

トヨタは、研究開発分野ごと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、トヨタは、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。近年、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いえます。



研究開発拠点

2008年3月31日現在



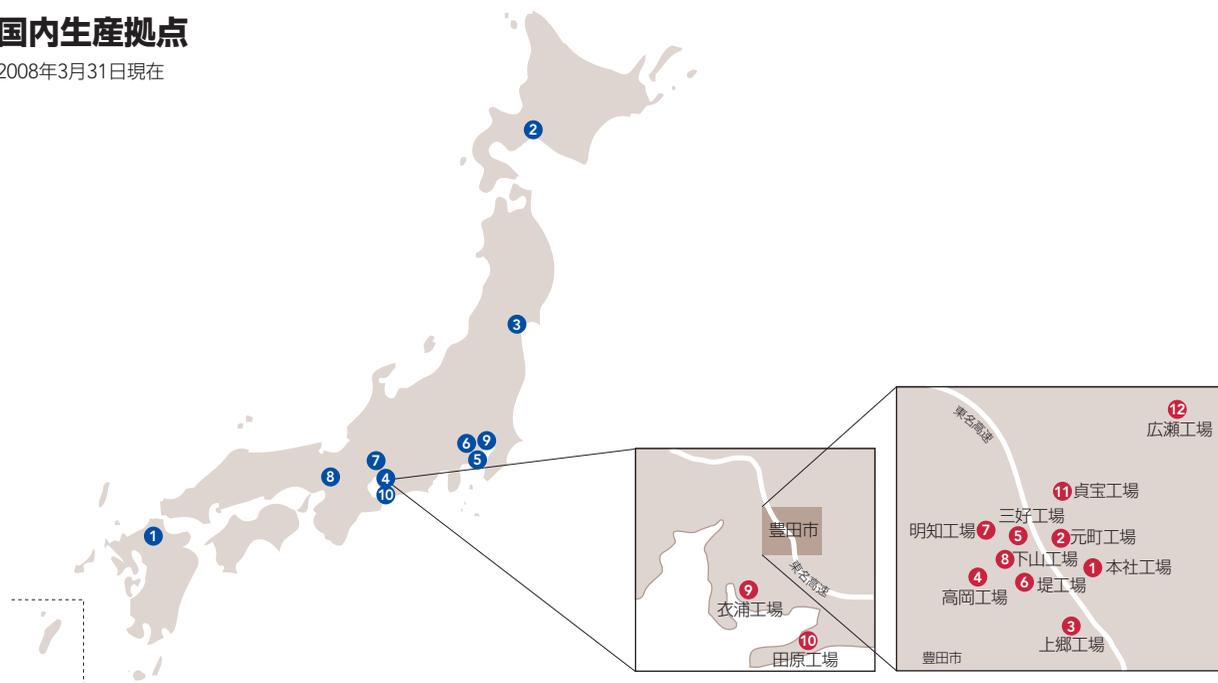
日本			
会社名	主な業務内容	所在地	設立年
① トヨタテクニカルセンター(本社内)	製品の企画・デザイン・設計・試作・車両評価など	愛知県豊田市トヨタ町	1954
② (株)豊田中央研究所	基礎研究	愛知県愛知郡長久手町	1960
③ 東富士研究所	車両およびエンジンの新技術研究	静岡県裾野市御宿	1966
④ 土別試験場	車両の高速走行テスト、寒冷地試験および評価	北海道土別市温根別町	1984
米国			
会社名	主な業務内容	所在地	設立年
⑤ Toyota Motor Engineering & Manufacturing North America, Inc.*	車両開発、試験・評価、認証、技術調査	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.	1977
⑥ Caltex Design Research, Inc.	外形・室内・カラーデザイン	カリフォルニア州(ニューポートビーチ)	1973
欧州			
会社名	主な業務内容	所在地	設立年
⑦ Toyota Motor Europe R&D/ Manufacturing	車両開発、試験・評価、認証、技術調査	ベルギー(ブラッセル)、イギリス(ダービー)	1987
⑧ Toyota Europe Design Development	外形・室内・カラーデザイン	フランス(ニース)	2000
⑨ Toyota Motorsport GmbH	F1カーの開発、F1レースへの参加	ドイツ(ケルン)	1993
アジア・その他			
会社名	主な業務内容	所在地	設立年
⑩ Toyota Motor Asia Pacific Engineering and Manufacturing Co., Ltd.	車両開発、ソフトウェア開発、試験・評価、技術調査	タイ(サムットプラカン県)	2003**
⑪ Toyota Technical Center Asia Pacific Australia Pty., Ltd.	車両開発、ソフトウェア開発、試験・評価、技術調査	オーストラリア(メルボルン)	2003

*: 北米における研究開発・製造統括会社

**：掲載年は、Toyota Technical Center Asia Pacific Thailand Co., Ltd.の設立時点。2007年4月にToyota Motor Asia Pacific Co., Ltd.と統合し、現在のToyota Motor Asia Pacific Engineering and Manufacturing Co., Ltd.となっています。

国内生産拠点

2008年3月31日現在



生産工場		
工場名	主な生産品目	操業年
① 本社工場	ランドクルーザーのシャシー、鍛造部品、ハイブリッド用モーター	1938
② 元町工場	クラウン、マークX、エステイマ	1959
③ 上郷工場	エンジン	1965
④ 高岡工場	カロラ、ヴィッツ、イスト、ラクティス、サイオン xD	1966
⑤ 三好工場	駆動関係部品、冷鍛・焼結部品	1968
⑥ 堤工場	プリウス、カムリ、カロラ、プレミオ、アリオン、ウィッシュ、サイオン tC	1970
⑦ 明知工場	足廻り鋳物部品、足廻り機械部品	1973
⑧ 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
⑨ 衣浦工場	駆動関係部品	1978
⑩ 田原工場	LS、LSハイブリッド、GS、GSハイブリッド、IS、IS-F、GX、RAV4、4ランナー、ランドクルーザー、ランドクルーザープラド、ヴァンガード/エンジン	1979
⑪ 貞宝工場	機械設備、鋳造型および樹脂成形型	1986
⑫ 広瀬工場	電子制御装置、IC等の研究開発および生産	1989

生産子会社・車両生産関連会社					
会社名	主な生産品目	議決権比率(%)*	資本金(百万円)	操業年	
① 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、ハイランダー、ハイランダーハイブリッド、IS、ES、RX/エンジン、ハイブリッド用モーター	100.00	45,000	1992	
② 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	100.00	27,500	1992	
③ トヨタ自動車東北株式会社	メカトロ部品	100.00	3,300	1998	
④ 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、エステイマ、エステイマハイブリッド、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、LX	56.31	10,371	1945	
⑤ 関東自動車工業株式会社	クラウン、センチュリー、コンフォート、カロラ、カロラフィールダー、カロラルミオン、ベルタ、アイシス、SC、プレイド、オーリス、サイオン xB	50.79	6,850	1946	
⑥ セントラル自動車株式会社	カロラアクシオ、ラウム、ヤリス	76.61	1,300	1950	
⑦ 岐阜車体工業株式会社	ハイエース、ハイメディック	100.00	1,175	1940	
⑧ 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、ポルテ、ラッシュ、シエンタ	51.66	28,404	1907	
⑨ 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、プラド、FJクルーザー	50.44	72,717	1942	
⑩ 株式会社豊田自動織機	ヴィッツ、RAV4、マークX ジオ	24.85	80,462	1926	

*: 米国会計基準における、子会社が保有する議決権を含む。

注: 生産子会社・車両生産関連会社は、本社の所在地を地図上で示しています。

海外生産会社

2008年3月31日現在



北米				
国・地域	会社名	主な生産品目	議決権比率(%)*	操業年
カナダ	① Canadian Autoparts Toyota Inc. (CAPTIN)	アルミホイール	100.00	1985
	② Toyota Motor Manufacturing Canada Inc. (TMMC)	カローラ、マトリックス、RX	100.00	1988
アメリカ	③ TABC, Inc.	触媒、ステアリングコラム、プレス部品	100.00	1971
	④ New United Motor Manufacturing, Inc. (NUMMI)**	カローラ、タコマ	50.00	1984
	⑤ Toyota Motor Manufacturing, Kentucky, Inc. (TMMK)	カムリ、カムリハイブリッド、カムリソラーラ、アバロン/エンジン	100.00	1988
	⑥ Bodine Aluminum, Inc.	アルミ鋳造部品	100.00	1993
	⑦ Toyota Motor Manufacturing, West Virginia, Inc. (TMMWV)	エンジン、トランスミッション	100.00	1998
	⑧ Toyota Motor Manufacturing, Indiana, Inc. (TMMI)	タンドラ、セコイア、シエナ	100.00	1999
	⑨ Toyota Motor Manufacturing, Alabama, Inc. (TMMAL)	エンジン	100.00	2003
	⑩ Toyota Motor Manufacturing, Texas, Inc. (TMMTX)	タンドラ	100.00	2006
	⑪ Subaru of Indiana Automotive, Inc. (SIA)**	カムリ	—	2007***
	⑫ Toyota Motor Manufacturing de Baja California S.de R.L.de C.V. (TMMBC)	タコマ/デッキ	100.00	2004
	中南米	⑬ Toyota Argentina S.A. (TASA)	ハイラックス、フォーチュナー	100.00
⑭ Toyota do Brasil Ltda.		カローラ、カローラフィールダー/ハイラックス足廻り部品	100.00	1959
⑮ Sociedad de Fabricacion de Automotores S.A.		ランドクルーザープラド	28.00	1992
⑯ Toyota de Venezuela Compania Anonima (TDV)**		カローラ、フォーチュナー、ハイラックス、ダイナ、ランドクルーザー	90.00	1981
⑰ Toyota Peugeot Citroën Automobiles Czech, s. r. o. (TPCA)**		アイゴ	50.00	2005
⑱ Toyota Motor Manufacturing France S.A.S. (TMMF)	ヤリス/エンジン	100.00	2001	
ポーランド	⑲ Toyota Motor Manufacturing Poland SP.zo.o. (TMMP)	トランスミッション、エンジン、鍛造部品	94.40	2002
	⑳ Toyota Motor Industries Poland SP.zo.o. (TMIP)	エンジン	60.00	2005
ポルトガル	㉑ Toyota Caetano Portugal, S.A. (TCAP)	コースター(オブティモ)、ダイナ、ハイエース	27.00	1968
トルコ	㉒ Toyota Motor Manufacturing Turkey Inc. (TMMT)	オーリス、カローラヴァーン	90.00	1994
イギリス	㉓ Toyota Motor Manufacturing (UK) Ltd. (TMUK)	アベンシス、オーリス/エンジン	100.00	1992
ロシア	㉔ Limited Liability Company "TOYOTA MOTOR MANUFACTURING RUSSIA" (TMMR)	カムリ	80.00	2007
欧州				
国・地域	会社名	主な生産品目	議決権比率(%)*	操業年

アフリカ				
国・地域	会社名	主な生産品目	議決権比率(%)*	操業年
ケニア	25 Associated Vehicle Assemblers Ltd. (AVA)	ランドクルーザー	—	1977
南アフリカ	26 Toyota South Africa Motors (Pty) Ltd. (TSAM)	カローラ、ハイラックス、フォーチュナー、ダイナ	100.00	1962
アジア				
国・地域	会社名	主な生産品目	議決権比率(%)*	操業年
中国	27 天津豊汽車底盤部件有限公司 (TJAC)	ステアリング、プロペラシャフト	30.00	1997
	28 天津豊汽車伝動部件有限公司 (TFAP)	等速ジョイント、アクスル、デフ	90.00	1998
	29 天津一汽豊田発動機有限公司 (TFTE)	エンジン	50.00	1998
	30 天津豊田汽車鍛造部件有限公司 (TTFC)	鍛造部品	100.00	1998
	31 天津一汽豊田汽車有限公司 (TFTM)	ヴィオス、カローラ、カローラEX、クラウン、レイツ	50.00	2002
	32 一汽豊田(長春)発動機有限公司 (FTCE)	エンジン	50.00	2004
	33 豊田一汽(天津)模具有限公司 (TFTD)	金型	90.00	2004
	34 广汽豊田発動機有限公司 (GTE)	エンジン	70.00	2005
	35 四川一汽豊田汽車有限公司 (SFTM)**	コースター、ランドクルーザー、プラド、プリウス	45.00	2000
	36 広州豊田汽車有限公司 (GTMC)	カムリ	50.00	2006
台湾	37 國瑞汽車股份有限公司	カムリ、カローラ、ウィッシュ、ヴィオス、ヤリス、ハイエース/エンジン	56.66	1986
インド	38 Toyota Kirloskar Motor Private Ltd. (TKM)	カローラ、イノーバ	89.00	1999
	39 Toyota Kirloskar Auto Parts Private Ltd. (TKAP)	アクセル、プロペラシャフト、トランスミッション、デフ	64.00	2002
インドネシア	40 PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia	イノーバ、フォーチュナー、ダイナ/エンジン	95.00	1970
	41 P.T. Astra Daihatsu Motor (ADM)**	アバンザ	—	2004***
マレーシア	42 Assembly Services Sdn. Bhd. (ASSB)	カローラ、ヴィオス、ハイラックス、イノーバ、フォーチュナー、ハイエース	—	1968
	43 Perodua Manufacturing Sdn. Bhd. (PMSB)**	アバンザ	—	2005***
パキスタン	44 Indus Motor Company Ltd. (IMC)**	カローラ、ヴィーゴ	12.50	1993
フィリピン	45 Toyota Motor Philippines Corp. (TMP)	イノーバ、ヴィオス	34.00	1989
	46 Toyota Autoparts Philippines Inc. (TAP)	トランスミッション、等速ジョイント	95.00	1992
タイ	47 Toyota Motor Thailand Co., Ltd. (TMT)	カローラ、ウィッシュ、カムリ、ヴィオス、ヤリス、ヴィーゴ、フォーチュナー	86.43	1964
	48 Toyota Auto Body Thailand Co., Ltd. (TABT)	プレス部品	48.97	1979
	49 Thai Auto Works Co., Ltd. (TAW)	フォーチュナー、ヴィーゴ	40.00	1988
	50 Siam Toyota Manufacturing Co., Ltd. (STM)	エンジン	96.00	1989
	ベトナム	51 Toyota Motor Vietnam Co., Ltd. (TMV)	カムリ、カローラ、ヴィオス、イノーバ、ハイエース	70.00
バングラデシュ	52 Aftab Automobiles Ltd.**	ランドクルーザー	—	1982
オセアニア				
国・地域	会社名	主な生産品目	議決権比率(%)*	操業年
オーストラリア	53 Toyota Motor Corporation Australia Ltd. (TMCA)	カムリ、オーリオン/エンジン	100.00	1963
今後稼働予定の生産事業体				
国・地域	会社名	主な生産品目	議決権比率(%)*	操業年
アメリカ	Toyota Motor Manufacturing, Mississippi, Inc. (TMMMS)	ハイランダー	100.00	2010

*: 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

注: 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

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。



A1型試作乗用車



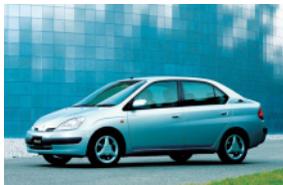
設立当初の挙母工場



初代トヨペット・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1億台達成

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)	挙母工場(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)	「トヨペット・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1,000万台を達成
	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 合弁会社(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 四川一汽豊田汽车有限公司)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ブジョー・シトロエンとの合弁会社(TPCA)生産開始 日本国内に「レクサス」を導入
	2007年(平成19年)	ハイブリッド車販売累計100万台突破

財務セクション

70	米国会計基準に基づく連結財務サマリー
72	セグメント情報
73	連結四半期財務サマリー
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
92	連結貸借対照表
94	連結損益計算書
95	連結株主持分計算書
96	連結キャッシュ・フロー計算書
97	連結財務諸表への注記
132	財務報告に係る内部統制に関する経営陣の年次報告
133	独立登録会計事務所の報告書



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			
	1999年	2000年	2001年	2002年
会計年度：				
売上高：				
商品・製品売上高.....	¥12,174,404	¥11,892,900	¥12,402,104	¥13,499,644
金融収益.....	583,692	528,349	553,133	690,664
計.....	¥12,758,096	¥12,421,249	¥12,955,237	¥14,190,308
売上原価並びに販売費及び一般管理費：				
売上原価.....	¥ 9,613,707	¥ 9,839,833	¥10,218,599	¥10,874,455
金融費用.....	456,781	401,998	427,340	459,195
販売費及び一般管理費.....	1,937,200	1,480,857	1,518,569	1,763,026
計.....	¥12,007,688	¥11,722,688	¥12,164,508	¥13,096,676
営業利益.....	¥ 750,408	¥ 698,561	¥ 790,729	¥ 1,093,632
売上高営業利益率.....	5.9%	5.6%	6.1%	7.7%
税金等調整前当期純利益.....	875,674	880,680	1,107,289	972,101
法人税等.....	425,851	422,731	523,876	422,789
当期純利益.....	451,646	481,936	674,898	556,567
自己資本当期純利益率 (ROE).....	6.8%	7.1%	9.6%	7.8%
営業活動からのキャッシュ・フロー.....	¥ 1,741,966	¥ 1,098,925	¥ 1,428,018	¥ 1,532,079
投資活動からのキャッシュ・フロー.....	(1,936,028)	(1,388,517)	(1,318,738)	(1,810,230)
財務活動からのキャッシュ・フロー.....	330,621	550,267	(166,713)	392,148
研究開発費.....	487,334	451,177	475,716	589,306
資本的支出*.....	1,016,482	838,309	762,274	940,547
減価償却費.....	864,224	822,315	784,784	809,841
会計年度末：				
純資産.....	¥ 6,655,283	¥ 6,912,140	¥ 7,077,411	¥ 7,264,112
総資産.....	15,879,185	16,440,960	17,019,783	19,305,730
長期借入債務.....	2,997,725	2,913,759	3,083,344	3,722,706
現金及び現金同等物.....	1,334,058	1,529,268	1,510,892	1,657,160
自己資本比率.....	41.9%	42.0%	41.6%	37.6%

	金額：円			
	1999年	2000年	2001年	2002年
1株当たりデータ：				
当期純利益 (基本的).....	¥119.47	¥ 128.27	¥ 180.65	¥ 152.26
年間配当金.....	23	24	25	28
純資産.....	—	1,844.02	1,921.29	2,015.82
株式情報 (3月31日)：				
株価.....	¥3,430	¥5,370	¥4,350	¥3,650
株式時価総額 (百万円).....	¥12,899,030	¥20,134,306	¥16,029,739	¥13,332,491
発行済株式数 (株).....	3,760,650,129	3,749,405,129	3,684,997,492	3,649,997,492

* 賃貸資産を除く

金額：百万円						増減率(%)
2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2007年vs2008年
¥14,793,973	¥16,578,033	¥17,790,862	¥20,059,493	¥22,670,097	¥24,820,510	+9.5
707,580	716,727	760,664	977,416	1,277,994	1,468,730	+14.9
¥15,501,553	¥17,294,760	¥18,551,526	¥21,036,909	¥23,948,091	¥26,289,240	+9.8
¥11,914,245	¥13,506,337	¥14,500,282	¥16,335,312	¥18,356,255	¥20,452,338	+11.4
423,885	364,177	369,844	609,632	872,138	1,068,015	+22.5
1,891,777	1,757,356	2,009,213	2,213,623	2,481,015	2,498,512	+0.7
¥14,229,907	¥15,627,870	¥16,879,339	¥19,158,567	¥21,709,408	¥24,018,865	+10.6
¥ 1,271,646	¥ 1,666,890	¥ 1,672,187	¥ 1,878,342	¥ 2,238,683	¥ 2,270,375	+1.4
8.2%	9.6%	9.0%	8.9%	9.3%	8.6%	—
1,226,652	1,765,793	1,754,637	2,087,360	2,382,516	2,437,222	+2.3
517,014	681,304	657,910	795,153	898,312	911,495	+1.5
750,942	1,162,098	1,171,260	1,372,180	1,644,032	1,717,879	+4.5
10.4%	15.2%	13.6%	14.0%	14.7%	14.5%	—
¥ 1,940,088	¥ 2,186,734	¥ 2,370,940	¥ 2,515,480	¥ 3,238,173	¥ 2,981,624	-7.9
(2,001,448)	(2,216,495)	(3,061,196)	(3,375,500)	(3,814,378)	(3,874,886)	-1.6
37,675	242,223	419,384	876,911	881,768	706,189	-19.9
668,404	682,279	755,147	812,648	890,782	958,882	+7.6
1,005,931	945,803	1,068,287	1,523,459	1,425,814	1,480,570	+3.8
870,636	969,904	997,713	1,211,178	1,382,594	1,491,135	+7.9
¥ 7,121,000	¥ 8,178,567	¥ 9,044,950	¥10,560,449	¥11,836,092	¥11,869,527	+0.3
20,152,974	22,040,228	24,335,011	28,731,595	32,574,779	32,458,320	-0.4
4,137,528	4,247,266	5,014,925	5,640,490	6,263,585	5,981,931	-4.5
1,592,028	1,729,776	1,483,753	1,569,387	1,900,379	1,628,547	-14.3
35.3%	37.1%	37.2%	36.8%	36.3%	36.6%	—
金額：円						増減率(%)
2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2007年vs2008年
¥ 211.32	¥ 342.90	¥ 355.35	¥ 421.76	¥ 512.09	¥ 540.65	+5.6
36	45	65	90	120	140	+16.7
2,063.43	2,456.08	2,767.67	3,257.63	3,701.17	3,768.97	+1.8
¥2,635	¥3,880	¥3,990	¥6,430	¥7,550	¥4,970	-34.2
¥9,512,343	¥14,006,790	¥14,403,890	¥23,212,284	¥27,255,481	¥17,136,548	-37.1
3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,447,997,492	—

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(%)
	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2007年vs2008年
事業別：							
売上高：							
自動車.....	¥14,311,451	¥15,973,826	¥17,113,535	¥19,338,144	¥21,928,006	¥24,177,306	+10.3
金融.....	724,898	736,852	781,261	996,909	1,300,548	1,498,354	+15.2
その他.....	795,217	896,244	1,030,320	1,190,291	1,323,731	1,346,955	+1.8
消去.....	(330,013)	(312,162)	(373,590)	(488,435)	(604,194)	(733,375)	—
計.....	¥15,501,553	¥17,294,760	¥18,551,526	¥21,036,909	¥23,948,091	¥26,289,240	+9.8
営業利益：							
自動車.....	¥1,246,925	¥1,518,954	¥1,452,535	¥1,694,045	¥2,038,828	¥2,171,905	+6.5
金融.....	30,328	145,998	200,853	155,817	158,495	86,494	-45.4
その他.....	4,529	15,247	33,743	39,748	39,679	33,080	-16.6
消去.....	(10,136)	(13,309)	(14,944)	(11,268)	1,681	(21,104)	—
計.....	¥1,271,646	¥1,666,890	¥1,672,187	¥1,878,342	¥2,238,683	¥2,270,375	+1.4
所在地別：							
売上高：							
日本.....	¥10,845,627	¥11,589,987	¥12,004,155	¥13,111,457	¥14,815,282	¥15,315,812	+3.4
北米.....	6,218,839	6,127,639	6,373,453	7,687,942	9,029,773	9,423,258	+4.4
欧州.....	1,599,821	2,164,341	2,479,427	2,727,409	3,542,193	3,993,434	+12.7
アジア.....	—	1,243,521	1,625,422	2,042,806	2,225,528	3,120,826	+40.2
その他の地域.....	1,546,744	1,118,362	1,183,702	1,601,736	1,922,742	2,294,137	+19.3
消去.....	(4,709,478)	(4,949,090)	(5,114,633)	(6,134,441)	(7,587,427)	(7,858,227)	—
計.....	¥15,501,553	¥17,294,760	¥18,551,526	¥21,036,909	¥23,948,091	¥26,289,240	+9.8
営業利益：							
日本.....	¥ 944,290	¥1,108,127	¥ 987,242	¥1,075,890	¥1,457,246	¥1,440,286	-1.2
北米.....	279,988	390,977	447,559	495,638	449,633	305,352	-32.1
欧州.....	8,305	72,475	108,541	93,947	137,383	141,571	+3.0
アジア.....	—	60,277	93,772	145,546	117,595	256,356	+118.0
その他の地域.....	45,626	36,636	47,454	67,190	83,497	143,978	+72.4
消去.....	(6,563)	(1,602)	(12,381)	131	(6,671)	(17,168)	—
計.....	¥1,271,646	¥1,666,890	¥1,672,187	¥1,878,342	¥2,238,683	¥2,270,375	+1.4

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

	2007年				2008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	¥56,381	¥58,337	¥61,465	¥63,297	¥65,226	¥64,896	¥67,099	¥65,671
対前年同期比	13.2%	17.3%	15.2%	10.1%	15.7%	11.2%	9.2%	3.8%
営業利益	5,124	5,810	5,747	5,705	6,754	5,967	6,015	3,967
対前年同期比	26.5%	43.7%	19.2%	-2.8%	31.8%	2.7%	4.7%	-30.5%
営業利益率	9.1%	10.0%	9.4%	9.0%	10.4%	9.2%	9.0%	6.0%
税金等調整前当期純利益	5,546	6,115	6,159	6,005	7,390	6,232	6,527	4,223
対前年同期比	31.5%	40.9%	-3.8%	1.5%	33.2%	1.9%	6.0%	-29.7%
当期純利益	3,715	4,057	4,267	4,401	4,915	4,509	4,586	3,168
対前年同期比	39.2%	33.6%	7.3%	8.9%	32.3%	11.1%	7.5%	-28.0%

事業別セグメント情報：

売上高：

自動車	¥51,876	¥52,966	¥56,657	¥57,781	¥60,143	¥59,253	¥61,804	¥60,573
金融	2,846	3,148	3,343	3,668	3,786	4,067	3,917	3,213
その他	2,950	3,472	3,105	3,710	2,930	3,210	3,336	3,993
消去	(1,291)	(1,249)	(1,640)	(1,862)	(1,633)	(1,634)	(1,958)	(2,108)
計	¥56,381	¥58,337	¥61,465	¥63,297	¥65,226	¥64,896	¥67,099	¥65,671

営業利益：

自動車	¥4,594	¥5,327	¥5,241	¥5,226	¥6,221	¥5,595	¥5,678	¥4,225
金融	477	322	413	373	483	295	209	(122)
その他	52	158	81	105	41	60	118	111
消去	1	3	12	1	9	17	10	(247)
計	¥5,124	¥5,810	¥5,747	¥5,705	¥6,754	¥5,967	¥6,015	¥3,967

所在地別セグメント情報：

売上高：

日本	¥34,223	¥35,880	¥38,062	¥39,988	¥36,629	¥36,539	¥39,848	¥40,142
北米	21,816	21,630	23,781	23,070	25,109	23,990	23,698	21,435
欧州	8,323	8,503	8,837	9,758	10,190	10,016	9,831	9,897
アジア	4,846	5,401	5,619	6,390	7,201	7,852	8,112	8,044
その他	4,531	5,154	5,111	4,431	5,597	5,692	6,412	5,240
消去	(17,358)	(18,231)	(19,945)	(20,340)	(19,500)	(19,193)	(20,802)	(19,087)
計	¥56,381	¥58,337	¥61,465	¥63,297	¥65,226	¥64,896	¥67,099	¥65,671

営業利益：

日本	¥2,930	¥3,914	¥3,835	¥3,893	¥3,966	¥3,767	¥3,894	¥2,776
北米	1,401	1,104	991	1,000	1,602	939	636	(124)
欧州	365	295	348	365	385	298	340	392
アジア	300	313	281	282	496	671	643	754
その他	159	202	310	164	386	331	499	223
消去	(31)	(18)	(18)	1	(81)	(39)	3	(54)
計	¥5,124	¥5,810	¥5,747	¥5,705	¥6,754	¥5,967	¥6,015	¥3,967

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、2008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95%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、2007会計年度と比較して4%増加しています。2008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(25%)、北米(33%)、欧州(14%)およびアジア(11%)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		
	2006年	2007年	2008年
日本	2,364	2,273	2,188
北米	2,556	2,942	2,958
欧州	1,023	1,224	1,284
アジア	880	789	956
その他*	1,151	1,296	1,527
海外計	5,610	6,251	6,725
合計	7,974	8,524	8,913

*:「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカ、中近東ほかからなる。

トヨタの日本における連結販売台数は、市場が前会計年度を下回る状況のもと、2007会計年度および2008会計年度ともに減少しましたが、2008会計年度は、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)は全国販売店の努力により過去最高となり、軽自動車を除くトヨタ・レクサスブランドの販売シェアも前会計年度に引き続き高いレベルで推移しました。トヨタの海外における連結販売台数は、2007会計年度および2008会計年度ともに増加しました。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アッ

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。2008会計年度は、生産拠点の拡大や、お客様のニーズを的確に捉えたモデルの投入および販売諸施策の展開により、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。

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

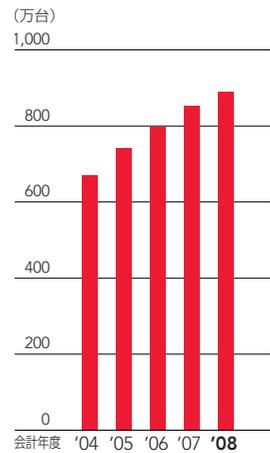
ジの実施も、お客様の需要を満たす重要な要因です。変化し続けるお客様の嗜好を満たす能力も、売上および利益に大幅な影響をもたらします。

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
- 原材料価格の上昇
- 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」、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。

連結車両販売台数



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、すべ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。

■ 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す。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、金融事業の継続的な拡大の結果、2008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

(億円)

160,000

120,000

80,000

40,000

0

会計年度 '04 '05 '06 '07 '08

	金額：百万円	
	3月31日現在	
	2007年	2008年
金融債権		
小売債権	¥ 7,005,631	¥ 6,959,479
ファイナンス・リース	1,061,738	1,160,401
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	2,342,926	2,604,411
	10,410,295	10,724,291
繰延融資初期費用	108,076	106,678
未稼得収益	(403,191)	(437,365)
金融損失引当金	(112,116)	(117,706)
金融債権<純額>合計	10,003,064	10,275,898
控除：一年以内に期限の到来する債権	(4,108,139)	(4,301,142)
長期金融債権<純額>	¥ 5,894,925	¥ 5,974,756
オペレーティング・リース(賃貸用車両及び器具)		
車両	¥ 2,783,706	¥ 2,814,706
器具	106,663	107,619
	2,890,369	2,922,325
控除：減価償却累計額	(640,997)	(718,207)
賃貸用車両及び器具<純額>	¥ 2,249,372	¥ 2,204,118

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。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をご参照ください。

トヨタは、主に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。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ないため、それらの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。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、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ならびに連結財務諸表注記20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。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。2008会計年度の資金調達コストは、主に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、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。また、2008年3月31日現在6.6百万人と、2007年3月31日から0.5百万人の増加となりました。それに伴い、カード債権は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。また、2008年3月31日現在2,257億円と、2007年3月31日から245億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 (Intelligent Transport System: 高度道路交通システム) 関連事業・ガス事業等の情報技術関連事業等が含まれます。

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豪ドル、加ドルおよび英国ポンド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。

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、生産を現地化してまいりました。2006年(暦年)および2007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61.1%および61.4%が海外で生産されています。北米では2006年(暦年)および2007年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ54.7%および57.2%が現地で生産されています。欧州では2006年(暦年)および2007年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ70.7%および64.0%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。2007年度において、日本円の米ドルおよびユーロに対する期中平均相場と決算日の為替相場は、前会計年度に比べて円安に推移しました。2008年度においては、日本円の米ドルに対する期中平均相場は、前会計年度に比べて円高に推移し、決算日の為替相場は、前会計年度に比べて円高となりました。また、日本円のユーロに対する期中平均相場は、前会計年度に比べて円安に推移し、決算日の為替相場は、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。

2007会計年度および2008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－2008会計年度と2007会計年度の比較」および「業績－2007会計年度と2006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2008会計年度および2007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

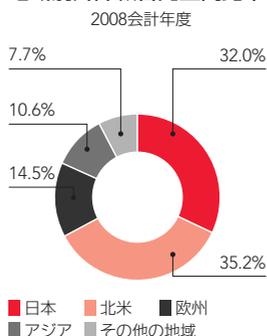
トヨタの最も重要な事業セグメントは、自動車事業セグメントです。トヨタは、世界の自動車市場においてグローバル・コンペティターとして自動車事業を展開しています。マネジメントは世界全体の自動車事業を一つの事業セグメントとして資源の配分やその実績の評価を行っています。トヨタは国内・海外または部品等のような自動車事業の一分野を個別のセグメントとして管理していません。

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		
	2006年	2007年	2008年
日本	¥7,735,109	¥8,152,884	¥8,418,620
北米	7,455,818	8,771,495	9,248,950
欧州	2,574,014	3,346,013	3,802,814
アジア	1,836,855	1,969,957	2,790,987
その他*	1,435,113	1,707,742	2,027,869

*:「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなる。

業績－2008会計年度と2007会計年度の比較

■ 売上高

2008会計年度の売上高は26兆2,892億円と、前会計年度に比べて2兆3,412億円(9.8%)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、2008会計年度の売上高は約26兆115億円と、前会計年度に比べて8.6%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、2008会計年度

売上高

(億円)

300,000

240,000

180,000

120,000

60,000

0

会計年度 '04 '05 '06 '07 '08

の商品・製品売上高は24兆8,205億円と、前会計年度に比べて9.5%の増収となり、金融収益は1兆4,687億円と、前会計年度に比べて14.9%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、2008会計年度の商品・製品売上高は約24兆5,401億円と、前会計年度に比べて8.2%の増収であり、金融収益は約1兆4,714億円と、前会計年度に比べて15.1%の増収であったと考えられます。2008会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では3.3%、北米では5.4%、欧州では13.7%、アジアでは41.7%、その他の地域では18.7%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、2008会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では3.3%、北米では7.6%、欧州では6.8%、アジアでは34.2%、その他の地域では13.6%の増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。2008会計年度における自動車事業セグメントの売上高は24兆1,773億円と、前会計年度に比べて2兆2,493億円(10.3%)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による約1兆6,000億円の増収、為替換算レート変動による影響2,775億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、2008会計年度における自動車事業の売上高は約23兆8,998億円と、前会計年度に比べて9.0%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によるものですが、為替換算レート変動の影響により一部相殺されています。欧州およびアジアにおける増収は、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。その他の地域における増収は、主として販売台数の増加によるものです。

● 金融事業セグメント

2008会計年度における金融事業セグメントの売上高は1兆4,983億円と、前会計年度に比べて1,978億円(15.2%)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によるものですが、為替換算レート変動の影響により一部相殺されています。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2008会計年度における金融事業の売上高は約1兆5,005億円と、前会計年度に比べて15.4%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

2008会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は1兆3,469億円と、前会計年度に比べて232億円(1.8%)の増収となりました。

■ 営業費用

2008会計年度における営業費用は24兆189億円と、前会計年度に比べて2兆3,095億円(10.6%)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による約1兆3,000億円の影響、為替換算レート変動の影響2,521億円、研究開発費の増加681億円、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1,200億円(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、2008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1,200億円減少しました。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。

2008会計年度における売上原価は20兆4,524億円と、前会計年度に比べて2兆961億円(11.4%)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2兆1,077億円(11.9%)の増加およびその他の事業セグメントにおける334億円(2.9%)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

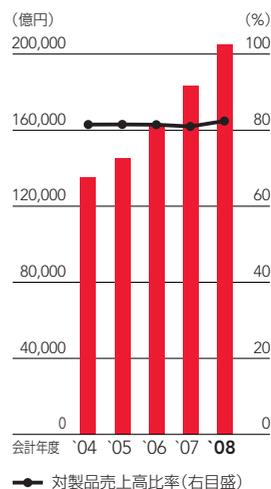
と販売構成の変化による影響、部品売上の増加の影響、研究開発費の増加の影響および為替換算レート変動の影響によるものですが、継続的な原価改善の努力により一部相殺されています。その他の事業セグメントにおける売上原価の増加は、主に売上高の増加によるものです。

2008会計年度における金融費用は1兆680億円と、前会計年度に比べて1,959億円(22.5%)の増加となりました。この増加は主に、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および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。

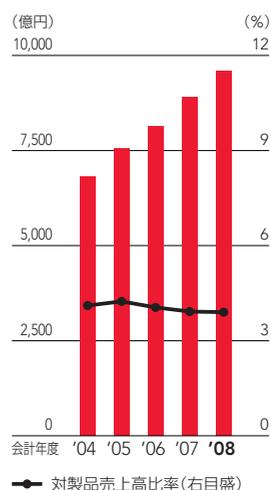
2008会計年度の販売費及び一般管理費は2兆4,985億円と、前会計年度に比べて175億円(0.7%)の増加となりました。この増加は、主に金融事業における増加を反映しています。金融事業における増加は、諸経費の増加によるものです。

2008会計年度の研究開発費(売上原価および一般管理費)は9,588億円と、前会計年度に比べて681億円(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・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。

売上原価



研究開発費



■ 営業利益

2008会計年度における営業利益は2兆2,703億円と、前会計年度に比べて317億円(1.4%)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、販売構成の変化、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ですが、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、2008会計年度の営業利益率は前会計年度の9.3%から8.6%に減少しました。

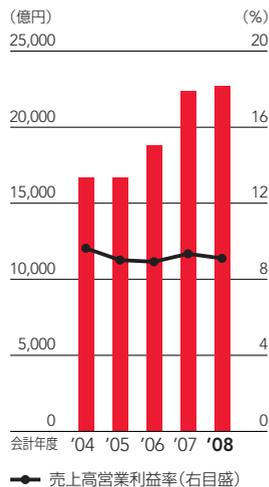
2008会計年度における営業利益(セグメント間利益控除前)は前会計年度と比較して、日本では169億円(1.2%)の減益、北米では1,443億円(32.1%)の減益、欧州では42億円(3.0%)の増益、アジアでは1,388億円(2.2倍)の増益、その他の地域では604億円(72.4%)の増益となりました。日本における減益は、主に輸出車両の販売台数増加および継続的な原価改善の努力による影響があったものの、研究開発費の増加などにより相殺されたためです。北米における減益は、主に生産および販売台数の増加ならびに現地製造事業者による継続的な原価改善の努力による影響があったものの、金利スワップ取引などの時価評価による評価損の増加および為替換算レート変動の影響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、現地製造事業者による継続的な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。アジアにおける増益は、主に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、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

2008会計年度における自動車事業セグメントの営業利益は2兆1,719億円と、前会計年度に比べて1,331億円(6.5%)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による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



● 金融事業セグメント

2008会計年度における金融事業セグメントの営業利益は865億円と、前会計年度に比べて720億円(45.4%)の減益となりました。この減益は、融資残高は順調に増加したものの、金利スワップ取引などの時価評価による評価損が増加したことなどによるものです。

● その他の事業セグメント

2008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330億円と、前会計年度に比べて66億円(16.6%)の減益となりました。

■ その他の収益・費用

2008会計年度における受取利息及び受取配当金は1,657億円と、前会計年度に比べて337億円(25.6%)の増加となりました。この増加は、主に有価証券の運用増加による受取利息の増加によるものです。

2008会計年度における支払利息は461億円と、自動車事業における借入債務の減少により前会計年度に比べて32億円(6.5%)の減少となりました。

2008会計年度における為替差益<純額>は92億円と、前会計年度に比べて238億円(72.2%)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。

2008会計年度におけるその他<純額>は381億円の利益と、前会計年度に比べて99億円(35.1%)の増加となりました。

■ 法人税等

2008会計年度における法人税等は9,115億円と、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132億円(1.5%)の増加となりました。前会計年度の実効税率と比較して、2008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

2008会計年度における少数株主持分損益は780億円と、前会計年度に比べて283億円(56.9%)の増加となりました。この増加は、主に連結子会社の業績好調による増益によるものです。

2008会計年度における持分法投資損益は2,701億円と、前会計年度に比べて606億円(28.9%)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。

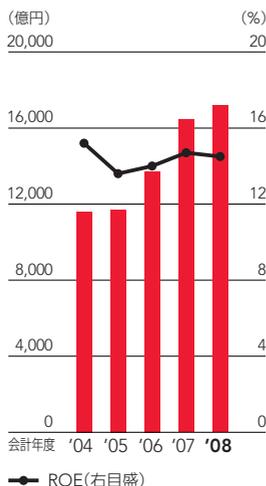
■ 当期純利益

2008会計年度の当期純利益は1兆7,178億円と、前会計年度に比べて738億円(4.5%)の増益となりました。

■ その他の包括損益

2008会計年度におけるその他の包括損益は、9,425億円の損失と、前会計年度に比べて1兆1,155億円の利益の減少となりました。この減少は主に、外貨換算調整額が前会計年度の1,307億円の利益に対して2008会計年度は4,611億円の損失に減少したこと、および未実現有価証券評価損益が前会計年度の388億円の利益に対し、2008会計年度は国内株式市場における株価の下落により3,478億円の損失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—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1,000億円(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。

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。

● 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、前会計年度に比べて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。

2009会計年度の見通し

トヨタは、米国景気の動向、株式・為替市場の変動およびエネルギー・原材料価格の動向などの懸念がある中で、2009会計年度の世界の景気は、資源国・新興国を中心に、堅調に推移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、2009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100円、1ユーロあたり155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2009会計年度の売上高については、販売台数は増加を見込むものの、2009会計年度の前提為替レートを2008会計年度に比べて円高としていることによる影響により、減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があります。一方、営業利益の減益要因としては、2009会計年度の前提為替レートを2008会計年度に比べて円高としていることによる影響、減価償却費の増加等があり、増益要因を上回ります。また、原価改善の効果は、原材料価格の上昇の影響により、相殺されています。その結果、トヨタの2009会計年度の営業利益は、2008会計年度に比べて、減益になるものと考えられます。トヨタの2009会計年度の税金等調整前当期純利益、少数株主持分損益および持分法投資損益ならびに当期純利益についても、2008会計年度に比べて、減益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いっそう円高となった場合、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。

2009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。2005年4月1日から2008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。

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債務によりまかっています。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。

2008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3兆2,381億円に対し、2兆9,816億円となりました。この減少は、主に自動車等セグメントの売上原価増加に伴う仕入先への現金支払いの増加および法人税等の支払いの増加によるものですが、自動車等セグメントの売上高増加に伴う現金回収の増加により一部相殺されています。

2008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3兆8,143億円に対し、3兆8,748億円となりました。この増加は、主に金融債権に対する投資の増加、有価証券及び投資有価証券の購入ならびに有形固定資産の購入の増加により、金融債権の回収の増加により一部相殺されています。

2008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8,817億円に対し、7,061億円となりました。この減少は、主に長期借入債務の返済の増加により、長期借入債務の増加により一部相殺されています。

2008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1兆4,258億円から3.8%増加し、1兆4,805億円となりました。この資本的支出の増加は、主に国内連結子会社および北米連結子会社の設備投資の増加によるものです。

2008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1兆2,643億円から1.2%増加し、1兆2,794億円となりました。この増加は、主に金融事業の拡大によるものです。

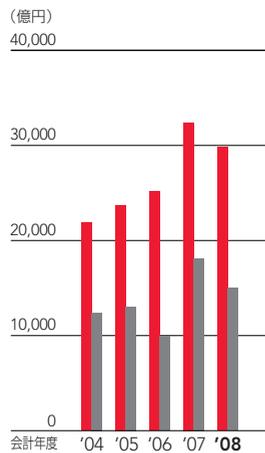
2009会計年度において、賃貸資産を除く設備投資額は約1兆4,000億円となる予定です。設備投資予定額の地域別内訳は、日本8,200億円、北米3,200億円、欧州1,400億円、アジア600億円およびその他600億円となっています。

現在入手可能な情報によれば、トヨタは、環境問題が2009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2008年3月31日現在で1兆6,285億円でした。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、2008年3月31日現在における定期預金は1,347億円、有価証券は5,422億円でした。

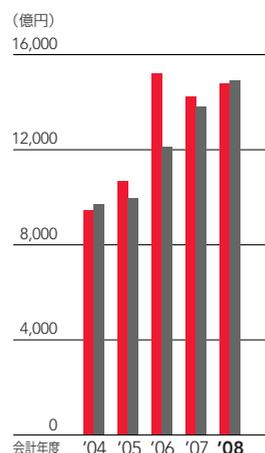
トヨタは、現金及び現金同等物、定期預金、市場性ある負債証券および信託ファンドへの投資を総資金量と定義しており、

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*



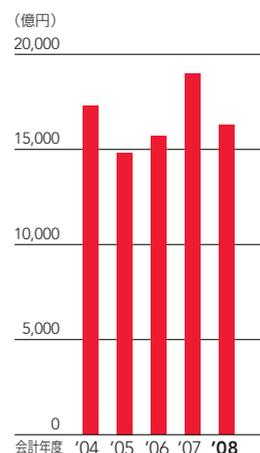
■ 営業活動からのキャッシュ・フロー
■ フリー・キャッシュ・フロー
*:(営業活動からのキャッシュ・フロー)
-(賃貸資産を除く資本的支出)

資本的支出*と減価償却費

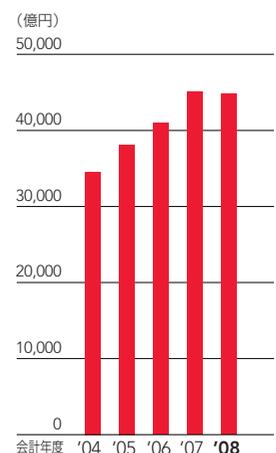


■ 資本的支出
■ 減価償却費
*:賃貸資産を除く。

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。

2008会計年度において総資金量は、243億円(0.5%)減少し4兆4,809億円となりました。

2008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、164億円(0.8%)増加し2兆402億円となりました。これは売上の増加によりですが、為替換算レート変動の影響により一部相殺されています。

2008会計年度におけるたな卸資産は、218億円(1.2%)増加し1兆8,257億円となりました。これは取引量の増加によりですが、為替換算レート変動の影響により一部相殺されています。

2008会計年度における金融債権<純額>合計は、10兆2,758億円と、2,728億円(2.7%)増加しました。この増加は、主に卸売債権の増加、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・リースの増加によりですが、為替換算レート変動の影響により一部相殺されています。2008年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、北米61.9%、欧州13.1%、日本12.6%、アジア4.0%、その他の地域8.4%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、2008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、913億円の売却収入を得ました。

2008会計年度における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、2,939億円(6.9%)減少しました。これは、当社保有株式の時価評価の影響によるものです。

2008会計年度における有形固定資産は、480億円(0.6%)増加しました。これは主に設備投資によりですが、減価償却の影響および為替換算レート変動の影響により一部相殺されています。

2008会計年度における支払手形及び買掛金は12億円(0.1%)増加しました。これは取引量の増加によりですが、為替換算レート変動の影響により一部相殺されています。

2008会計年度における未払費用は614億円(3.7%)減少しました。これは為替換算レート変動の影響によりですが、業容拡大に伴う諸経費の増加の影響により一部相殺されています。

2008会計年度における未払法人税等は1,156億円(27.4%)減少しました。これは、主に法人税等の支払いの変動によるものです。

2008会計年度における借入債務合計は810億円(0.7%)増加しました。トヨタの短期借入債務は、加重平均金利3.36%の借入金と、加重平均金利3.76%のコマーシャル・ペーパーにより構成されています。2008会計年度における短期借入債務は、前会計年度に比べて

554億円(1.6%)増加し、3兆5,527億円となりました。トヨタの長期借入債務は、利率が0.17%から28.00%、返済期限が2008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。2008会計年度の1年以内に返済予定の長期借入債務は3,073億円(13.0%)増加し、2兆6,754億円となり、返済期限が1年超の長期借入債務は2,816億円(4.5%)減少し、5兆9,819億円となりました。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。2008年3月31日現在で、長期借入債務の約34%は米ドル建て、約24%は日本円建て、約10%はユーロ建て、約32%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。

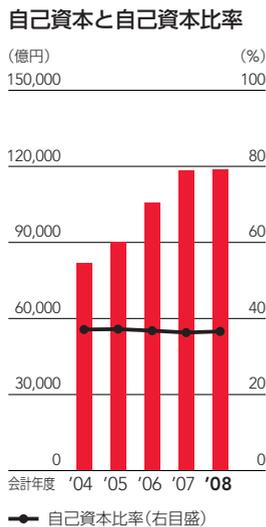
2007年3月31日現在におけるトヨタの自己資本に対する有利子負債比率は102.5%でしたが、2008年3月31日現在では102.9%となりました。

トヨタの長期借入債務は、2008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。

2008会計年度における未積立年金債務は4,111億円と、前会計年度に比べて1,286億円(45.5%)増加しました。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。未積立年金債務の増加は、主に年金資産の市場価値の減少によるものです。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。

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。

オフバランス化される取引

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。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。

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。2008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1兆9,670億円です。

■ 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。貸付は買収、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る可能性があります。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、買収、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。2008年3月31日現在の販売店に対する貸出未実行残高は1兆7,150億円です。

■ 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いに関し保証を行っています。保証期間は2008年3月31日現在において1ヶ月から35年にわたっており、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、2008年3月31日現在、最大で1兆4,603億円です。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、2008年3月31日現在の残高は、39億円です。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の債務に関しては、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、2008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	¥ 1,226,717	¥1,226,717	¥ —	¥ —	¥ —
コマーシャル・ペーパー	2,326,004	2,326,004	—	—	—
長期借入債務*(注記13)	8,613,799	2,668,022	3,418,054	1,376,392	1,151,331
キャピタル・リース債務(注記13)	43,563	7,409	31,912	2,963	1,279
解約不能オペレーティング・リース債務(注記22)	54,451	11,335	16,293	10,439	16,384
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)	173,720	122,833	15,682	17,560	17,645
合計	¥12,438,254	¥6,362,320	¥3,481,941	¥1,407,354	¥1,186,639

*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、将来の支払時期を合理的に見積もることができないため、上記の表に未認識税務ベネフィットに関連する債務の金額は含まれていません。詳細については、連結財務諸表注記16をご参照ください。

また、トヨタは2009会計年度において、退職金制度に対し153,030百万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	¥1,460,362	¥439,974	¥667,914	¥273,575	¥78,899
合計	¥1,460,362	¥439,974	¥667,914	¥273,575	¥78,899

関連当事者との取引

トヨタは、関連会社と通常の業務上取引以外に、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。マネジメントはこの規定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。

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。

2007年12月、FASBは米国財務会計基準書第141(R)号(以下、FAS 141(R)という。)[「企業結合(Business Combinations)」]を公表しました。FAS 141(R)は、企業結合において買収企業が取得した識別可能資産、承継した識別可能負債、被買収企業の非支配持分および取得したのれんあるいは割安購入差益の認識および測定に関する基準および要求を規定するものです。また、FAS 141(R)は、財務諸表利用者が企業結合の内容および財務諸表に対する影響を評価できるよう新たな開示を要求して

います。FAS 141(R)は、2008年12月15日以降に開始する連結会計年度における企業結合より適用となります。トヨタが将来の期間において支配を獲得する企業結合を行った場合、FAS 141(R)の適用による影響を受けることとなりますが、その影響の程度は企業結合の内容と規模によって異なります。

2007年12月、FASBは米国財務会計基準書第160号(以下、FAS 160という。)[「連結財務諸表における非支配持分—ARB第51号の改訂(Noncontrolling Interests in Consolidated Financial Statements—an amendment of ARB No. 51)」]を公表しました。FAS 160は、会計調査公報(Accounting Research Bulletin)第51号「連結財務諸表(Consolidated Financial Statements)」の指針を修正するものであり、親会社以外の所有者が保有する子会社に対する非支配持分および子会社を連結除外する場合の会計処理ならびに開示の基準を規定しております。FAS 160は、2008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。FAS 160の表示および開示基準については、2008年12月15日以降に開始する連結会計年度において開示される全ての期間について遡及的に適用することが求められています。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。

2008年3月、FASBは米国財務会計基準書第161号(以下、FAS 161という。)[「デリバティブ商品およびヘッジ活動に関する開示—FASB基準書第133号の改訂(Disclosures about Derivative Instruments and Hedging Activities—an amendment of FASB Statement No. 133)」]を公表しました。FAS 161は、FAS 133において規定された現在のデリバティブ商品およびヘッジ活動の開示内容を修正および拡大するものです。FAS 161は、2008年11月15日より後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。

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も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性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、顧客もしくは販売店の支払不能や、担保価値(売却費用控除後)が債権の帳簿価値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充分性、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性が生じた場合、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「顧客」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
	2008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	¥6,713

■ 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であるかどうか判断するため、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	
2008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.....	¥1,202

■ 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2008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2.7%および3.4%です。また、2008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2.8%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	
	2009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	2008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.....	¥(12,386)	¥ 127,310
0.5%の増加.....	12,028	(109,674)
期待収益率		
0.5%の減少.....	¥ (6,410)	
0.5%の増加.....	6,410	

■ 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、2007年3月31日および2008年3月31日現在で、それぞれ331億円および443億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、2008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538億円、最低419億円、平均470億円でした。

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、2007年3月31日および2008年3月31日現在において、それぞれ995億円および1,106億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。2007年3月31日および2008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1兆6,798億円および1兆1,770億円です。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、2007年3月31日現在および2008年3月31日現在において、それぞれ1,680億円および1,177億円です。

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
	2007年	2008年	2008年
流動資産			
現金及び現金同等物	¥ 1,900,379	¥ 1,628,547	\$ 16,255
定期預金	26,709	134,773	1,345
有価証券	435,463	542,210	5,412
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>貸倒引当金残高： 2007年—24,782百万円 2008年—17,471百万円(175百万米ドル)	2,023,818	2,040,233	20,364
金融債権<純額>	4,108,139	4,301,142	42,930
未収入金	486,170	523,533	5,225
たな卸資産	1,803,956	1,825,716	18,222
繰延税金資産	551,503	563,220	5,621
前払費用及びその他	544,274	526,853	5,259
流動資産合計	11,880,411	12,086,227	120,633
長期金融債権<純額>	5,894,925	5,974,756	59,634
投資及びその他の資産			
有価証券及びその他の投資有価証券	3,829,852	3,429,238	34,227
関連会社に対する投資及びその他の資産	2,058,177	2,098,556	20,946
従業員に対する長期貸付金	96,742	70,776	707
その他	1,050,633	986,765	9,849
投資及びその他の資産合計	7,035,404	6,585,335	65,729
有形固定資産			
土地	1,233,137	1,262,034	12,597
建物	3,444,764	3,580,607	35,738
機械装置	9,184,751	9,270,650	92,531
賃貸用車両及び器具	2,890,369	2,922,325	29,168
建設仮勘定	349,465	360,620	3,599
	17,102,486	17,396,236	173,633
減価償却累計額<控除>	(9,338,447)	(9,584,234)	(95,661)
有形固定資産合計	7,764,039	7,812,002	77,972
資産合計	¥32,574,779	¥32,458,320	\$323,968

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
	2007年	2008年	2008年
流動負債			
短期借入債務	¥ 3,497,391	¥ 3,552,721	\$ 35,460
1年以内に返済予定の長期借入債務	2,368,116	2,675,431	26,703
支払手形及び買掛金	2,211,586	2,212,773	22,086
未払金	807,481	806,514	8,050
未払費用	1,668,337	1,606,964	16,039
未払法人税等	421,196	305,592	3,050
その他	793,063	780,747	7,793
流動負債合計	11,767,170	11,940,742	119,181
固定負債			
長期借入債務	6,263,585	5,981,931	59,706
未払退職・年金費用	640,586	632,297	6,311
繰延税金負債	1,312,400	1,099,006	10,969
その他	126,702	278,150	2,777
固定負債合計	8,343,273	7,991,384	79,763
少数株主持分	628,244	656,667	6,554
資 本			
資本金			
発行可能株式総数：2007年3月31日および 2008年3月31日現在—10,000,000,000株			
発行済株式総数：2007年3月31日現在—3,609,997,492株 2008年3月31日現在—3,447,997,492株	397,050	397,050	3,963
資本剰余金	497,593	497,569	4,966
利益剰余金	11,764,713	12,408,550	123,850
その他の包括利益(損失)累計額	701,390	(241,205)	(2,407)
自己株式			
自己株式数：2007年3月31日現在—412,060,800株 2008年3月31日現在—298,717,640株	(1,524,654)	(1,192,437)	(11,902)
資本合計	11,836,092	11,869,527	118,470
契約債務及び偶発債務			
負債、少数株主持分及び資本合計	¥32,574,779	¥32,458,320	\$323,968

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
2005年3月31日現在残高	¥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)
2006年3月31日現在残高	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)
2007年3月31日現在残高	397,050	497,593	11,764,713	701,390	(1,524,654)	11,836,092
当期発行額		3,475				3,475
包括利益						
当期純利益			1,717,879			1,717,879
その他の包括利益(損失)						
外貨換算調整額				(461,189)		(461,189)
未実現有価証券評価損						
<組替修正考慮後>				(347,829)		(347,829)
年金債務調整額				(133,577)		(133,577)
包括利益合計						775,284
配当金支払額			(430,860)			(430,860)
自己株式の取得及び処分					(314,464)	(314,464)
自己株式の消却		(3,499)	(643,182)		646,681	—
2008年3月31日現在残高	¥397,050	¥497,569	¥12,408,550	¥(241,205)	¥(1,192,437)	¥11,869,527

	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
2007年3月31日現在残高	\$3,963	\$4,966	\$117,424	\$ 7,001	\$(15,218)	\$118,136
当期発行額		35				35
包括利益						
当期純利益			17,146			17,146
その他の包括利益(損失)						
外貨換算調整額				(4,603)		(4,603)
未実現有価証券評価損						
<組替修正考慮後>				(3,472)		(3,472)
年金債務調整額				(1,333)		(1,333)
包括利益合計						7,738
配当金支払額			(4,300)			(4,300)
自己株式の取得及び処分					(3,139)	(3,139)
自己株式の消却		(35)	(6,420)		6,455	—
2008年3月31日現在残高	\$3,963	\$4,966	\$123,850	\$(2,407)	\$(11,902)	\$118,470

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
	2006年	2007年	2008年	2008年
営業活動からのキャッシュ・フロー				
当期純利益	¥ 1,372,180	¥ 1,644,032	¥ 1,717,879	\$ 17,146
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	1,211,178	1,382,594	1,491,135	14,883
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	62,646	71,862	122,790	1,226
退職・年金費用<支払額控除後>	23,860	(32,054)	(54,341)	(542)
固定資産処分損	54,981	50,472	45,437	454
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	4,163	4,614	11,346	113
繰延税額	33,262	132,308	81,458	813
少数株主持分損益	84,393	49,687	77,962	778
持分法投資損益	(164,366)	(209,515)	(270,114)	(2,696)
資産及び負債の増減ほか				
受取手形及び売掛金の増加	(297,598)	(212,856)	(206,793)	(2,064)
たな卸資産の増加	(248,823)	(133,698)	(149,984)	(1,497)
その他の流動資産の増加	(89,723)	(108,767)	(82,737)	(826)
支払手形及び買掛金の増加	188,702	104,188	62,241	621
未払法人税等の増加(減少)	54,052	74,255	(118,030)	(1,178)
その他流動負債の増加	203,075	264,490	206,911	2,065
その他	23,498	156,561	46,464	464
営業活動から得た現金<純額>	2,515,480	3,238,173	2,981,624	29,760
投資活動からのキャッシュ・フロー				
金融債権の増加	(6,618,335)	(7,489,096)	(8,647,717)	(86,313)
金融債権の回収	5,635,754	6,190,661	7,223,573	72,099
金融債権の売却	102,854	84,083	109,124	1,089
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(1,523,459)	(1,425,814)	(1,480,570)	(14,778)
賃貸資産の購入	(1,106,425)	(1,264,381)	(1,279,405)	(12,770)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	89,578	64,421	67,551	674
賃貸資産の売却	390,205	321,761	375,881	3,752
有価証券及び投資有価証券の購入	(957,296)	(1,068,205)	(1,151,640)	(11,495)
有価証券及び投資有価証券の売却	157,707	148,442	165,495	1,652
有価証券及び投資有価証券の満期償還	533,325	676,729	821,915	8,204
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>	(1,802)	(1,651)	(4,406)	(44)
投資及びその他の資産の増減ほか	(77,606)	(51,328)	(74,687)	(745)
投資活動に使用した現金<純額>	(3,375,500)	(3,814,378)	(3,874,886)	(38,675)
財務活動からのキャッシュ・フロー				
自己株式の取得	(129,629)	(295,699)	(311,667)	(3,111)
長期借入債務の増加	1,928,788	2,890,000	3,349,812	33,434
長期借入債務の返済	(1,187,506)	(1,726,823)	(2,310,008)	(23,056)
短期借入債務の増加	509,826	353,397	408,912	4,081
配当金支払額	(244,568)	(339,107)	(430,860)	(4,300)
財務活動から得た現金<純額>	876,911	881,768	706,189	7,048
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	68,743	25,429	(84,759)	(846)
現金及び現金同等物純増加(減少)額	85,634	330,992	(271,832)	(2,713)
現金及び現金同等物期首残高	1,483,753	1,569,387	1,900,379	18,968
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,569,387	¥ 1,900,379	¥ 1,628,547	\$ 16,255

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。米国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、このような見積り額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連結会計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。2006年3月31日、2007年3月31日および2008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397,599百万円、451,182百万円および484,508百万円(4,836百万米ドル)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、2006年3月31日、2007年3月31日および2008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812,648百万円、890,782百万円および958,882百万円(9,571百万米ドル)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、2007年3月31日および2008年3月31日現在、それぞれ357,055百万円および283,735百万円(2,832百万米ドル)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、2007年3月31日および2008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13,780百万円および30,360百万円(303百万米ドル)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、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・フローを超えてい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(Employers' 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利益の変動として認識しております。従来は、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でも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
2006年

当期純利益

報告数値	¥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)	(1,449)
仮定数値	¥1,370,731

1株当たり当期純利益

基 本	報告数値	¥421.76
	仮定数値	421.32
希薄化後	報告数値	¥421.62
	仮定数値	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年金債務または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

2006年2月、米国会計基準審議会(Financial Accounting Standard Board、以下、FASBという。)は米国会計基準書第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においては、従来米国会計基準書第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おります。トヨタは2006年9月15日以降に開始する連結会計年度よりFAS 155を適用しております。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。

2006年3月、FASBは米国会計基準書第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おります。トヨタは2006年9月15日以降に開始する連結会計年度よりFAS 156を適用しております。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。

2006年6月、FASBは米国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。トヨタは2006年12月15日以降に開始する連結会計年度よりFIN 48を適用しております。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、注記16をご参照ください。

将来適用予定の最近公表された会計基準

2006年9月、FASBは米国会計基準書第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。マネジメントはこの規定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。

2007年2月、FASBは米国会計基準書第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。

2007年12月、FASBは米国会計基準書第141(R)号(以下、FAS 141(R)という。)[企業結合(Business Combinations)]を公表しました。FAS 141(R)は、企業結合において買収企業が取得した識別可能資産、承継した識別可能負債、被買収企業の非支配持分

および取得したのれんあるいは割安購入差益の認識および測定に関する基準および要求を規定しています。また、FAS 141 (R) は、財務諸表利用者が企業結合の内容および財務諸表に対する影響を評価できるよう新たな開示を要求しています。FAS 141 (R) は、2008年12月15日以降に開始する連結会計年度における企業結合より適用となります。トヨタが将来の期間において支配を獲得する企業結合を行った場合、FAS 141 (R) の適用による影響を受けることとなりますが、その影響の程度は企業結合の内容と規模によって異なります。

2007年12月、FASBは米国財務会計基準書第160号(以下、FAS 160という)「連結財務諸表における非支配持分—ARB第51号の改訂(Noncontrolling Interests in Consolidated Financial Statements—an amendment of ARB No. 51)」を公表しました。FAS 160は、会計調査公報(Accounting Research Bulletin)第51号「連結財務諸表(Consolidated Financial Statements)」の指針を修正するものであり、親会社以外の所有者が保有する子会社に対する非支配持分および子会社を連結除外する場合の会計処理ならびに開示の基準を規定しております。FAS 160は、2008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。FAS 160の表示および開示基準については、2008年12月15日以降に開始する連結会計年度において開示される全ての期間について遡及的に適用することが求められております。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評価中であります。

2008年3月、FASBは米国財務会計基準書第161号(以下、FAS 161という)「デリバティブ商品およびヘッジ活動に関する開示—FASB基準書第133号の改訂(Disclosures about Derivative

Instruments and Hedging Activities—an amendment of FASB Statement No. 133)」を公表しました。FAS 161は、FAS 133において規定された現在のデリバティブ商品およびヘッジ活動の開示内容を修正および拡大するものです。FAS 161は、2008年11月15日より後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。

勘定科目の組替え再表示

2008年3月31日に終了した1年間において、従来、オペレーティング・リースとして会計処理してきた一部のリース取引をファイナンス・リースとしての会計処理に修正しました。これに伴い、2008年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間において金融債権、長期金融債権およびファイナンス・リースに関連する金融収益が計上され、賃貸用車両及び器具、減価償却累計額、オペレーティング・リースに関連する金融収益、減価償却費を含む金融費用、営業活動から得た現金および投資活動に使用した現金が取り消されました。特定の過年度の金額は、2008年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間の表示に合わせて組替えが行われ再表示されています。当該再表示の結果、2007年3月31日現在については流動資産が増加し、固定資産が減少しています。また、2007年3月31日に終了した1年間については、賃貸資産の購入および賃貸資産の売却が減少し、金融債権の増加および金融債権の回収が増加しています。これらの組替え表示は、表示されているすべての連結会計年度における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。

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。

この目的のために、2008年3月31日現在の実勢為替相場1米ドル=100.19円を、2008年3月31日終了連結会計年度のトヨタの連結財務数値の米ドル額表示のために使用しております。

4. キャッシュ・フローに関する補足情報：

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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730,469百万円、741,798百万円および921,798百万円(9,200百万米ドル)であります。また、2006年3月31日、2007年3月31日および2008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332,337百万円、

550,398百万円および686,215百万円(6,849百万米ドル)であります。

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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6,673百万円、6,559百万円および7,401百万円(74百万米ドル)であります。

5. 買収および譲渡：

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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			
	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
売却可能証券				
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

市場性のない証券	
負債証券	¥ 24,322
持分証券	100,854
合計	¥125,176

	金額：百万円			
	2008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
売却可能証券				
負債証券	¥2,602,951	¥ 52,345	¥ 4,673	¥2,650,623
持分証券	853,174	342,596	18,681	1,177,089
合計	¥3,456,125	¥394,941	¥23,354	¥3,827,712

市場性のない証券	
負債証券	¥ 30,239
持分証券	113,497
合計	¥143,736

	金額：百万米ドル			
	2008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
売却可能証券				
負債証券	\$25,980	\$ 523	\$ 47	\$26,456
持分証券	8,515	3,419	186	11,748
合計	\$34,495	\$3,942	\$233	\$38,204

市場性のない証券	
負債証券	\$ 302
持分証券	1,133
合計	\$1,435

2007年3月31日および2008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。

2007年3月31日および2008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。

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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157,707百万円、148,442百万円および165,495百万円(1,652百万米ドル)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2,104百万円、8,832百万円および18,766百万円(187百万米ドル)であり、実現総損失は、それぞれ1,207百万円、317百万円および21百万円(0百万米ドル)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。

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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4,163百万円、4,614百万円および11,346百万円(113百万米ドル)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かと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
	2007年	2008年	2008年
小売債権	¥ 7,005,631	¥ 6,959,479	\$ 69,463
ファイナンス・リース	1,061,738	1,160,401	11,582
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	2,342,926	2,604,411	25,995
	10,410,295	10,724,291	107,040
繰延融資初期費用	108,076	106,678	1,065
未稼得収益	(403,191)	(437,365)	(4,366)
金融損失引当金	(112,116)	(117,706)	(1,175)
金融債権<純額>合計	10,003,064	10,275,898	102,564
控除：一年以内に期限の到来する債権	(4,108,139)	(4,301,142)	(42,930)
長期金融債権<純額>	¥ 5,894,925	¥ 5,974,756	\$ 59,634

2008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りリース料、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
2009年	¥1,992,899	¥272,261	¥2,109,716	\$19,891	\$2,718	\$21,057
2010年	1,744,911	195,266	143,833	17,416	1,949	1,436
2011年	1,442,464	173,664	104,150	14,398	1,733	1,040
2012年	965,618	74,552	75,085	9,638	744	749
2013年	530,228	21,607	72,583	5,292	216	724
2014年以降	283,359	1,436	99,044	2,828	14	989
合計	¥6,959,479	¥738,786	¥2,604,411	\$69,463	\$7,374	\$25,995

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
	2007年	2008年	2008年
最低受取りリース料	¥ 679,311	¥ 738,786	\$ 7,374
未保証見積残存価額	382,427	421,615	4,208
	1,061,738	1,160,401	11,582
繰延融資初期費用	3,348	4,414	44
控除：未稼得収益	(100,035)	(118,831)	(1,186)
控除：金融損失引当金	(4,999)	(4,592)	(46)
ファイナンス・リース<純額>	¥ 960,052	¥1,041,392	\$10,394

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従う使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びことはありません。

2008年3月31日に終了した1年間において、トヨタは住宅ローン債権の証券化を実施しましたが、他の小売債権およびリース債権の証券化は実施しておりません。

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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
	2006年	2007年	2008年	2008年
新規証券化による収入				
(購入および留保証券控除後).....	¥ 88,698	¥69,018	¥91,385	\$912
受取サービス業務報酬.....	2,297	1,881	1,682	17
利息のみストリップから生じた超過利息.....	4,219	2,818	1,865	19
債権の再購入.....	(50,086)	—	(4,681)	(47)
サービス業務立替金.....	(453)	(234)	(114)	(1)
サービス業務立替金の回収.....	793	234	114	1

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、2006年3月31日、2007年3月31日および2008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837百万円、1,589百万円および1,688百万円(17百万米ドル)と認識しております。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。

2007年3月31日および2008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16,033百万円および23,876百万円(238百万米ドル)であります。

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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。

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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		
	2006年	2007年	2008年
証券化に関する早期返済速度.....	0.7%–1.4%	0.7%–1.4%	6.0%
加重平均契約期間(年数).....	1.72–2.06	1.90–2.57	9.00
年間期待信用損失.....	0.05%–0.18%	0.05%–0.12%	0.05%
留保持分の割引率.....	5.0%	5.0%	3.8%

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。

2006年3月31日、2007年3月31日および2008年3月31日に終了した各1年間において証券化された金融債権に対する期待累積静的プール損失は、それぞれ0.19%、0.16%および0.26%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	
	2008年3月31日現在		2008年3月31日現在	
早期返済速度の仮定(年間レート)	0.5%–6.0%			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響	¥ (302)		\$ (3)	
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響	(514)		(5)	
残存キャッシュ・フロー割引率(年間レート)	3.3%–6.0%			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響	¥ (708)		\$ (7)	
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響	(1,376)		(14)	
期待信用損失(年間レート)	0.05%–0.18%			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響	¥ (14)		\$ (0)	
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響	(29)		(0)	

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。

2007年3月31日および2008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	
	2007年	2008年	2007年	2008年
未回収元本	¥7,839,445	¥7,867,964	\$78,530	\$78,530
60日以上延滞金額	58,662	79,313	792	792
構成内容：				
自己保有債権	¥7,664,178	¥7,682,515	\$76,679	\$76,679
証券化した債権	175,267	185,449	1,851	1,851

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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46,427百万円、63,428百万円および93,036百万円(929百万米ドル)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	
	2007年	2008年	2007年	2008年
製品	¥1,204,521	¥1,211,569	\$12,093	\$12,093
原材料	291,006	299,606	2,990	2,990
仕掛品	236,749	239,937	2,395	2,395
貯蔵品およびその他	71,680	74,604	744	744
合計	¥1,803,956	¥1,825,716	\$18,222	\$18,222

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
	2007年	2008年	2008年
車両	¥2,783,706	¥2,814,706	\$28,094
器具	106,663	107,619	1,074
	2,890,369	2,922,325	29,168
控除：減価償却累計額	(640,997)	(718,207)	(7,169)
賃貸用車両及び器具<純額>	¥2,249,372	¥2,204,118	\$21,999

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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395,870百万円、508,095百万円および588,262百万円(5,871百万米ドル)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
2009年	¥ 490,471	\$ 4,895
2010年	338,887	3,382
2011年	175,286	1,750
2012年	53,750	537
2013年	12,935	129
2014年以降	8,095	81
将来の最低レンタル収入合計	¥1,079,424	\$10,774

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：

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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
	2006年	2007年	2008年	2008年
貸倒引当金期首残高	¥55,751	¥62,088	¥58,066	\$580
繰入(戻入)額	10,361	(841)	357	3
債権償却	(1,819)	(3,154)	(3,348)	(33)
その他	(2,205)	(27)	(3,012)	(30)
貸倒引当金期末残高	¥62,088	¥58,066	¥52,063	\$520

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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。

2007年3月31日および2008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33,284百万円および34,592百万円(345百万米ドル)が計上されております。

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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
	2006年	2007年	2008年	2008年
金融損失引当金期首残高	¥ 91,829	¥101,383	¥112,116	\$1,119
繰入額	52,285	72,703	122,433	1,222
債権償却(回収額と相殺)	(50,324)	(63,879)	(88,902)	(887)
その他	7,593	1,909	(27,941)	(279)
金融損失引当金期末残高	¥101,383	¥112,116	¥117,706	\$1,175

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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
	2007年	2008年	2008年
流動資産	¥ 7,355,056	¥ 8,067,295	\$ 80,520
固定資産	11,352,883	10,689,963	106,697
資産合計	¥18,707,939	¥18,757,258	\$187,217
流動負債	¥ 5,753,115	¥ 6,012,270	\$ 60,009
固定負債	5,945,795	5,619,997	56,093
資本	7,009,029	7,124,991	71,115
負債および資本合計	¥18,707,939	¥18,757,258	\$187,217
資本に対するトヨタの持分額	¥ 2,027,281	¥ 2,065,778	\$ 20,619
期末における持分法適用会社数	56	55	

	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
	2006年	2007年	2008年	2008年
売上高	¥18,332,304	¥23,368,250	¥26,511,831	\$264,616
売上総利益	¥ 2,197,699	¥ 2,642,377	¥ 3,081,366	\$ 30,755
当期純利益	¥ 559,686	¥ 701,816	¥ 870,528	\$ 8,689

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、2007年3月31日および2008年3月31日現在、

それぞれ1,683,093百万円および1,677,617百万円(16,744百万米ドル)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2,800,848百万円および2,229,321百万円(22,251百万米ドル)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
	2007年	2008年	2008年
受取手形及び売掛金ならびに未収入金	¥256,761	¥247,311	\$2,468
支払手形及び買掛金ならびに未払金	605,598	622,830	6,216

	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
	2006年	2007年	2008年	2008年
売上高	¥1,394,071	¥1,475,220	¥1,693,969	\$16,908
仕入高	3,356,626	4,028,260	4,525,049	45,165

持分法で評価されている関連会社からの配当金は、2006年3月31日、2007年3月31日および2008年3月31日に終了した各1年間において、それぞれ30,011百万円、45,234百万円および76,351百万円(762百万米ドル)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：

2007年3月31日および2008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
	3月31日現在		3月31日現在
	2007年	2008年	2008年
借入金(主として銀行借入)			
[加重平均金利：2007年 年3.17% 2008年 年3.36%]	¥1,055,918	¥1,226,717	\$12,244
コマーシャル・ペーパー			
[加重平均金利：2007年 年4.95% 2008年 年3.76%]	2,441,473	2,326,004	23,216
	¥3,497,391	¥3,552,721	\$35,460

2008年3月31日現在、トヨタには2,629,245百万円(26,243百万米ドル)の未使用の短期借入枠があり、うち768,877百万円(7,674百万米ドル)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。

2007年3月31日および2008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
	3月31日現在		3月31日現在
	2007年	2008年	2008年
無担保の借入金(主として銀行借入)			
[2007年 — 利率：年0.20%~18.00%、返済期限：2007年~2027年; 2008年 — 利率：年0.17%~28.00%、返済期限：2008年~2028年]	¥ 1,009,634	¥ 1,016,101	\$ 10,142
担保付きの借入金(主として銀行借入)			
[2007年 — 利率：年0.35%~5.60%、返済期限：2007年~2019年; 2008年 — 利率：年0.35%~5.60%、返済期限：2008年~2019年]	14,307	15,635	156
メディアム・ターム・ノート(連結子会社の発行)			
[2007年 — 利率：年0.01%~15.25%、返済期限：2007年~2047年; 2008年 — 利率：年0.32%~15.25%、返済期限：2008年~2047年]	5,269,107	5,451,779	54,414
無担保普通社債(当社の発行)			
[2007年 — 利率：年1.33%~3.00%、返済期限：2008年~2018年; 2008年 — 利率：年1.33%~3.00%、返済期限：2008年~2018年]	500,000	350,000	3,493
無担保普通社債(連結子会社の発行)			
[2007年 — 利率：年0.34%~ 9.07%、返済期限：2007年~2031年; 2008年 — 利率：年0.34%~14.00%、返済期限：2008年~2031年]	1,787,767	1,780,284	17,769
長期キャピタル・リース債務			
[2007年 — 利率：年0.31%~ 9.33%、返済期限：2007年~2017年; 2008年 — 利率：年0.31%~10.00%、返済期限：2008年~2017年]	50,886	43,563	435
	8,631,701	8,657,362	86,409
控除：1年以内に返済予定の額	(2,368,116)	(2,675,431)	(26,703)
	¥ 6,263,585	¥ 5,981,931	\$ 59,706

2008年3月31日現在、長期借入債務の通貨は、約34%が米ドル、約24%が日本円、約10%がユーロ、約32%がその他の通貨となっております。

2008年3月31日現在、帳簿価額90,436百万円(903百万米ドル)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31,669百万円(316百万米ドル)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
2009年	¥2,675,431	\$26,704
2010年	2,305,498	23,011
2011年	1,144,468	11,423
2012年	764,227	7,628
2013年	615,128	6,140

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。

2008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。

2008年3月31日現在、トヨタには4,890,199百万円(48,809百万米ドル)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2006年3月31日、2007年3月31日および2008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
	2006年	2007年	2008年	2008年
製品保証引当金期首残高	¥ 330,552	¥ 377,879	¥ 412,452	\$ 4,116
当期支払額	(252,453)	(279,597)	(324,110)	(3,235)
繰入額	298,719	336,543	392,349	3,916
既存の製品保証にかかる変動額	(9,457)	(29,458)	(14,155)	(141)
その他	10,518	7,085	(20,152)	(201)
製品保証引当金期末残高	¥ 377,879	¥ 412,452	¥ 446,384	\$ 4,455

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
	2006年	2007年	2008年	2008年
税金等調整前当期純利益：				
当社および日本国内子会社	¥1,159,116	¥1,412,674	¥1,522,619	\$15,197
海外子会社	928,244	969,842	914,603	9,129
合計	¥2,087,360	¥2,382,516	¥2,437,222	\$24,326

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
	2006年	2007年	2008年	2008年
税金費用－当年度分：				
当社および日本国内子会社	¥451,593	¥591,840	¥491,185	\$4,903
海外子会社	310,298	174,164	338,852	3,382
当年度分合計	761,891	766,004	830,037	8,285
税金費用(利益)－繰延税額：				
当社および日本国内子会社	76,503	51,740	119,333	1,191
海外子会社	(43,241)	80,568	(37,875)	(378)
繰延合計	33,262	132,308	81,458	813
税金費用合計	¥795,153	¥898,312	¥911,495	\$9,098

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、2006年3月31日、2007年3月31日および2008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		
	2006年	2007年	2008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	0.4	0.5	0.6
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	2.8	3.1	4.0
評価性引当金	(0.4)	0.1	(0.5)
控除税額	(4.1)	(3.9)	(4.4)
その他	(0.8)	(2.3)	(2.5)
実効税率	38.1%	37.7%	37.4%

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
	2007年	2008年	2008年
繰延税金資産：			
未払退職・年金費用	¥ 104,470	¥ 156,924	\$ 1,566
製品保証引当金および未払費用	218,125	205,564	2,052
従業員に関するその他の未払給与	120,004	129,472	1,292
税務上の繰越欠損金	35,629	54,368	543
たな卸資産	57,698	67,904	678
有形固定資産およびその他資産	168,535	180,922	1,806
その他	349,933	332,779	3,321
繰延税金資産総額	1,054,394	1,127,933	11,258
控除：評価性引当金	(95,225)	(82,191)	(820)
繰延税金資産合計	959,169	1,045,742	10,438
繰延税金負債：			
未実現有価証券評価益	(465,280)	(279,795)	(2,793)
海外子会社および持分法適用関連会社の未分配利益	(559,591)	(607,510)	(6,064)
資産の取得価額の相違額	(37,778)	(37,919)	(378)
リース取引	(419,259)	(405,028)	(4,042)
退職給付信託への株式拠出益	(66,523)	(66,523)	(664)
その他	(80,380)	(80,230)	(801)
繰延税金負債総額	(1,628,811)	(1,477,005)	(14,742)
繰延税金負債純額	¥ (669,642)	¥ (431,263)	\$ (4,304)

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。2006年3月31日、2007年3月31日および2008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
	2006年	2007年	2008年	2008年
評価性引当金期首残高	¥102,737	¥93,629	¥95,225	\$950
増加	10,285	20,785	4,837	48
減少	(19,084)	(19,015)	(17,871)	(178)
その他	(309)	(174)	—	—
評価性引当金期末残高	¥93,629	¥95,225	¥82,191	\$820

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
	2007年	2008年	2008年
繰延税金資産：			
繰延税金資産（流動資産）	¥551,503	¥563,220	\$5,621
投資及びその他の資産－その他	98,043	111,477	1,113
繰延税金負債：			
流動負債－その他	(6,788)	(6,954)	(69)
繰延税金負債（固定負債）	(1,312,400)	(1,099,006)	(10,969)
繰延税金負債純額	¥(669,642)	¥(431,263)	\$ (4,304)

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。2008年3月31日現在、当該未分配利益は合計で2,751,054百万円(27,458百万米ドル)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227,517百万円(2,271百万米ドル)と見積っております。

2008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155,320百万円(1,550百万米ドル)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2009年から2028年の間に繰越期限が到来します。

トヨタは2007年4月1日にFIN 48を適用しました。この指針の適用による、2007年4月1日現在の利益剰余金について累積的影響の調整は必要ありませんでした。

2008年3月31日に終了した1年間における未認識税務ベネフィット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
	2008年3月31日に終了した1年間		2008年3月31日に終了した1年間
期首残高：		¥29,639	\$296
当期の税務ポジションに関連する減少		(424)	(4)
過年度の税務ポジションに関連する増加		25,954	259
過年度の税務ポジションに関連する減少		(8,771)	(88)
時効による消滅		(30)	(0)
解決による減少		(4,618)	(46)
その他		(4,028)	(40)
期末残高		¥37,722	\$377

2008年3月31日現在において、認識された場合に実効税率に重要な影響を与える未認識税務ベネフィットはありません。また、トヨタは今後12ヶ月以内の未認識税務ベネフィットについて重要な変動は予想しておりません。

法人税等に関する利息および課徴金は、連結損益計算書の「その他<純額>」に含めて計上されております。2008年3月31日現在

における連結貸借対照表および2008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計上された利息および課徴金の金額に重要性はありません。

2008年3月31日現在、トヨタは日本および主要な海外地域において、2000年1月1日以降の税務申告に関して税務調査を受ける可能性があります。

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		
	2006年	2007年	2008年
発行済普通株式：			
期首残高.....	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492
期中発行.....	—	—	—
買入消却.....	—	—	(162,000,000)
期末残高.....	3,609,997,492	3,609,997,492	3,447,997,492

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、その後の積立ては要求されておられません。

2007年3月31日および2008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151,102百万円および160,229百万円(1,599百万米ドル)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。

2007年3月31日および2008年3月31日現在の当社の分配可能額は、それぞれ5,680,249百万円および6,073,271百万円(60,618百万米ドル)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。2008年3月31日現在の利益剰余金は、2008年6月24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236,196百万円(2,357百万米ドル)、1株当たり75円(0.75米ドル)を含んでおります。

2008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1,427,712百万円(14,250百万米ドル)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、当社の株主は、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。この結果、当社は普通株式30百万株を取得しました。

2008年2月5日に開催された取締役会において、会社法の規定に基づき、普通株式12百万株および60,000百万円を上限として自己株式を取得する旨を決議しました。この結果、当社は普通株式約10百万株を取得しました。

また、同日の取締役会において、自己株式である普通株式162百万株を消却する旨を決議し、2008年3月31日に自己株式の消却手続を完了しました。この消却は、会社法および関連する規則に基づき、資本剰余金および利益剰余金より取崩す方法によっております。この結果、自己株式は646,681百万円(6,455百万米ドル)減少し、資本剰余金および利益剰余金はそれぞれ3,499百万円(35百万米ドル)および643,182百万円(6,420百万米ドル)減少しております。

2008年6月24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。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。

その他の包括利益(損失)累計額の税引後純額での、2006年3月31日、2007年3月31日および2008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
2005年3月31日現在残高	¥(439,333)	¥ 375,379	¥(16,706)	¥ —	¥ (80,660)
その他の包括利益.....	268,410	244,629	4,937	—	517,976
2006年3月31日現在残高	(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
2007年3月31日現在残高	(40,177)	658,808	—	82,759	701,390
その他の包括利益(損失).....	(461,189)	(347,829)	—	(133,577)	(942,595)
2008年3月31日現在残高	¥(501,366)	¥ 310,979	¥ —	¥ (50,818)	¥(241,205)

	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
2007年3月31日現在残高	\$ (401)	\$ 6,576	\$—	\$ 826	\$ 7,001
その他の包括利益(損失)	(4,603)	(3,472)	—	(1,333)	(9,408)
2008年3月31日現在残高	\$ (5,004)	\$ 3,104	\$—	\$ (507)	\$ (2,407)

その他の包括利益の各項目に係る税効果額の2006年3月31日、2007年3月31日および2008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
2006年3月31日に終了した1年間：			
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
2007年3月31日に終了した1年間：			
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
2008年3月31日に終了した1年間：			
外貨換算調整額	¥ (460,723)	¥ (466)	¥(461,189)
未実現有価証券評価損：			
当期発生未実現損失	(545,555)	219,313	(326,242)
控除：当期純利益への組替修正額	(36,099)	14,512	(21,587)
年金債務調整額	(221,142)	87,565	(133,577)
その他の包括利益(損失)	¥(1,263,519)	¥ 320,924	¥(942,595)
	金額：百万米ドル		
	税効果考慮前	税効果	税効果考慮後
2008年3月31日に終了した1年間：			
外貨換算調整額	\$ (4,598)	\$ (5)	\$ (4,603)
未実現有価証券評価損：			
当期発生未実現損失	(5,445)	2,189	(3,256)
控除：当期純利益への組替修正額	(361)	145	(216)
年金債務調整額	(2,207)	874	(1,333)
その他の包括利益(損失)	\$ (12,611)	\$ 3,203	\$ (9,408)

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。

2008年6月24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、3,700,000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日および2008年3月31日に終了した各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、それぞれ1,936百万円および3,273百万円(33百万米ドル)であります。

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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723円、1,235円および1,199円(12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。

	2006年	2007年	2008年
配当率.....	2.1%	1.5%	1.7%
無リスク金利.....	0.7%	1.4%	1.3%
期待ボラティリティ.....	27%	27%	23%
期待保有期間.....	4.0年	5.0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
2005年3月31日現在残高	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		
2006年3月31日現在残高	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		
2007年3月31日現在残高	6,292,700	5,175	5.53	¥14,947
付与.....	3,264,000	7,278		
行使.....	(792,100)	4,208		
喪失.....	(423,000)	6,196		
2008年3月31日現在残高	8,341,600	¥6,038	5.71	¥ 1,753
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
2008年3月31日現在行使可能.....	2,354,600	¥4,225	2.76	¥ 1,753

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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3,273百万円、3,866百万円および1,651百万円(16百万米ドル)であります。

2008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、2,677百万円(27百万米ドル)であります。この未認識報酬費用は加重平均された1.1年間の期間にわたり認識される予定であります。

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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4,133百万円、4,942百万円および3,333百万円(33百万米ドル)であります。

2008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	1,754,900	¥4,118	\$41	2.90	1,754,900	¥4,118	\$41
4,501-7,278	6,586,700	6,549	65	6.46	599,700	4,541	45
2,958-7,278	8,341,600	6,038	60	5.71	2,354,600	4,225	42

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。

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。

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考慮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

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
	2007年	2008年	2008年
予測給付債務の変動			
期首予測給付債務	¥1,582,958	¥1,707,969	\$17,047
勤務費用	80,414	96,454	963
利息費用	48,128	54,417	543
従業員による拠出額	1,988	767	8
制度改定	(197)	(7,619)	(76)
年金数理純(利益)損失	65,227	(22,112)	(221)
買収およびその他	5,927	(55,960)	(559)
退職給付支払額	(76,476)	(80,761)	(806)
期末予測給付債務	1,707,969	1,693,155	16,899
年金資産の変動			
期首年金資産公正価値	1,276,204	1,425,451	14,227
年金資産実際運用収益	87,471	(206,101)	(2,057)
買収およびその他	2,734	(26,851)	(268)
会社による拠出額	133,530	169,543	1,692
従業員による拠出額	1,988	767	8
退職給付支払額	(76,476)	(80,761)	(806)
期末年金資産公正価値	1,425,451	1,282,048	12,796
年金状況	¥ 282,518	¥ 411,107	\$ 4,103

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	2008年	2008年
未払費用(未払退職・年金費用)	¥ 30,951	¥ 30,345	\$ 303
未払退職・年金費用	640,586	632,297	6,311
投資及びその他の資産—その他 (前払退職・年金費用)	(389,019)	(251,535)	(2,511)
連結貸借対照表に計上した純額	¥ 282,518	¥ 411,107	\$ 4,103

その他の包括利益(損失)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	2008年	2008年
年金数理純損失	¥ (14,041)	¥(217,138)	\$(2,167)
過去勤務債務	130,543	125,553	1,253
基準適用開始時純債務	(9,402)	(7,458)	(75)
その他の包括利益(損失)累計額に計上した額	¥107,100	¥ (99,043)	\$ (989)

すべての確定給付年金制度の累積給付債務は、2007年3月31日および2008年3月31日現在において、それぞれ1,552,827百万円および1,547,218百万円(15,443百万米ドル)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
	2007年	2008年	2008年
予測給付債務	¥529,354	¥508,505	\$5,075
累積給付債務	498,127	467,421	4,665
年金資産の公正価値	95,274	91,723	915

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
	2006年	2007年	2008年	2008年
勤務費用	¥ 64,582	¥ 80,414	¥ 96,454	\$ 963
利息費用	40,196	48,128	54,417	543
年金資産期待運用益	(24,278)	(38,139)	(43,450)	(434)
過去勤務債務の償却	(17,037)	(17,301)	(17,162)	(171)
年金数理純損失の償却	19,489	8,299	4,013	40
基準適用開始時純債務の償却	1,944	1,944	1,944	19
純退職・年金費用	¥ 84,896	¥ 83,345	¥ 96,216	\$ 960

2008年3月31日に終了した1年間におけるその他の包括利益(損失)に計上されている、年金資産と予測給付債務のその他の変動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
	2008年3月31日に 終了した1年間	2008年3月31日に 終了した1年間
年金数理純損失	¥(227,439)	\$(2,270)
年金数理純損失の償却	4,013	40
過去勤務債務	7,619	76
過去勤務債務の償却	(17,162)	(171)
基準適用開始時純債務の償却	1,944	19
その他	24,882	248
合計	¥(206,143)	\$(2,058)

2009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(損失)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(17,100)百万円((171)百万米ドル)、6,500百万円(65百万米ドル)および1,900百万円(19百万米ドル)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。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。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	
	3月31日に終了した1年間	
	2006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	¥4,937	¥3,499

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、以降は最小年金債務の計上を行っておりません。

2007年3月31日および2008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	
	2007年	2008年
割引率	2.7%	2.8%
長期昇給率	0.1-10.0%	0.1-10.0%

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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		
	2006年	2007年	2008年
割引率	2.6%	2.6%	2.7%
年金資産期待収益率	2.9%	3.0%	3.4%
長期昇給率	0.1-9.7%	0.1-11.0%	0.1-10.0%

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。

2007年3月31日および2008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	
	2007年	2008年
持分証券	67.2%	60.5%
負債証券	20.8	25.2
不動産	0.7	1.3
その他	11.3	13.0
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、2009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153,030百万円(1,527百万米ドル)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
2009年	¥ 86,774	\$ 866
2010年	84,573	844
2011年	81,674	815
2012年	78,204	781
2013年	77,373	772
2014-2018年	430,548	4,298
合計	¥839,146	\$8,376

退職者に対する退職年金以外の給付債務および退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、雇用後で退職前の退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。

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。

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しております。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しております。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しております。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。

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おりますが、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。

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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的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

2006年3月31日、2007年3月31日および2008年3月31日に終了した各1年間において、ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品に関して「金融費用」として計上された未実現損益は、それぞれ(8,418)百万円、(19,984)百万円および(67,991)百万円((679)百万ドル)であり、「為替差益<純額>」として計上された未実現損益は、それぞれ4,270百万円、17,866百万円および45,670百万円(456百万ドル)であります。

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おります。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おります。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おります。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	
	2007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.....	¥ 1,900,379	¥ 1,900,379
定期預金.....	26,709	26,709
金融債権<純額>合計.....	8,938,284	8,998,023
未収入金.....	486,170	486,170
短期借入債務.....	(3,497,391)	(3,497,391)
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)
先物為替予約.....	(4,327)	(4,327)
金利通貨スワップ.....	115,640	115,640
買建てオプション.....	3,249	3,249
売建てオプション.....	(2,341)	(2,341)

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2008年3月31日現在		2008年3月31日現在	
	簿価	見積公正価値	簿価	見積公正価値
資産(負債)				
現金及び現金同等物.....	¥ 1,628,547	¥ 1,628,547	\$ 16,255	\$ 16,255
定期預金.....	134,773	134,773	1,345	1,345
金融債権<純額>合計.....	9,132,242	9,287,490	91,149	92,699
未収入金.....	523,533	523,533	5,225	5,225
短期借入債務.....	(3,552,721)	(3,552,721)	(35,460)	(35,460)
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).....	(8,613,799)	(8,646,182)	(85,974)	(86,298)
先物為替予約.....	26,352	26,352	263	263
金利通貨スワップ.....	223,163	223,163	2,227	2,227
買建てオプション.....	18,525	18,525	185	185
売建てオプション.....	(4,242)	(4,242)	(42)	(42)

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、2007年3月31日および2008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2007年3月31日および2008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
	2007年	2008年	3月31日現在
建物	¥ 13,560	¥ 11,279	\$ 113
機械装置	147,926	136,817	1,365
控除：減価償却累計額	(126,178)	(116,019)	(1,158)
	¥ 35,308	¥ 32,077	\$ 320

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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11,348百万円、10,559百万円および7,846百万円(78百万米ドル)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2008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
2009年	¥ 8,012	\$ 80
2010年	9,171	91
2011年	25,408	254
2012年	1,907	19
2013年	1,166	12
2014年以降	1,307	13
最低支払リース料総額	46,971	469
控除：利息相当額	(3,408)	(34)
最低支払リース料現在価値	43,563	435
控除：短期債務	(7,409)	(74)
長期キャピタル・リース債務	¥36,154	\$361

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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93,867百万円、107,301百万円および100,319百万円(1,001百万米ドル)であります。

2008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
2009年	¥11,335	\$113
2010年	9,149	91
2011年	7,144	71
2012年	5,781	58
2013年	4,658	46
2014年以降	16,384	164
将来の最低賃借料合計	¥54,451	\$543

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：

2008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、173,720百万円(1,734百万米ドル)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2008年3月31日現在において1ヶ月から35年にわたっており、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、2008年3月31日現在、最大で1,460,362百万円(14,576百万米ドル)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、2008年3月31日現在の残高は、3,905百万円(39百万米ドル)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し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おりますが、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し止め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、トヨタは原告側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、早期解決を勧奨し、

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させました。：(1)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2008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、当該見積債務の金額を見直す可能性があります。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。

当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、2006年3月31日、2007年3月31日および2008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。

事業の種類別セグメント情報

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	968,835	45,282	(47)	2,629,884

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	1,122,564	47,948	(51,192)	2,690,195

財務セクション

2008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	¥24,160,254	¥ 1,468,730	¥ 660,256	¥ —	¥26,289,240
セグメント間の内部売上高	17,052	29,624	686,699	(733,375)	—
売上高計	24,177,306	1,498,354	1,346,955	(733,375)	26,289,240
営業費用	22,005,401	1,411,860	1,313,875	(712,271)	24,018,865
営業利益	¥ 2,171,905	¥ 86,494	¥ 33,080	¥ (21,104)	¥ 2,270,375
総資産	¥13,593,025	¥13,942,372	¥1,273,560	¥3,649,363	¥32,458,320
持分法適用会社に対する投資	1,777,956	235,166	—	52,656	2,065,778
減価償却費	1,050,541	409,725	30,869	—	1,491,135
資本的支出	1,546,524	1,149,842	56,439	7,170	2,759,975

	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	\$241,144	\$ 14,660	\$ 6,590	\$ —	\$262,394
セグメント間の内部売上高	171	295	6,854	(7,320)	—
売上高計	241,315	14,955	13,444	(7,320)	262,394
営業費用	219,637	14,092	13,114	(7,110)	239,733
営業利益	\$ 21,678	\$ 863	\$ 330	\$ (210)	\$ 22,661
総資産	\$135,673	\$139,159	\$12,712	\$36,424	\$323,968
持分法適用会社に対する投資	17,746	2,347	—	526	20,619
減価償却費	10,485	4,090	308	—	14,883
資本的支出	15,436	11,476	564	72	27,548

所在地別セグメント情報

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	3,347,195	2,403,211	473,274	347,892	253,429	—	6,825,001

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	3,490,846	2,931,037	566,353	466,338	309,465	—	7,764,039

2008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						連 結
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	
売上高							
外部顧客に対する売上高.....	¥ 8,418,620	¥ 9,248,950	¥3,802,814	¥2,790,987	¥2,027,869	¥ —	¥26,289,240
セグメント間の内部売上高 ..	6,897,192	174,308	190,620	329,839	266,268	(7,858,227)	—
売上高計	15,315,812	9,423,258	3,993,434	3,120,826	2,294,137	(7,858,227)	26,289,240
営業費用.....	13,875,526	9,117,906	3,851,863	2,864,470	2,150,159	(7,841,059)	24,018,865
営業利益.....	¥ 1,440,286	¥ 305,352	¥ 141,571	¥ 256,356	¥ 143,978	¥ (17,168)	¥ 2,270,375
総資産	¥12,883,255	¥10,779,947	¥3,125,572	¥1,792,681	¥1,703,533	¥ 2,173,332	¥32,458,320
長期性資産	3,696,081	2,808,782	574,854	446,513	285,772	—	7,812,002

	金額：百万米ドル						連 結
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	
売上高							
外部顧客に対する売上高.....	\$ 84,027	\$ 92,314	\$37,956	\$27,857	\$20,240	\$ —	\$262,394
セグメント間の内部売上高 ..	68,841	1,740	1,903	3,292	2,658	(78,434)	—
売上高計	152,868	94,054	39,859	31,149	22,898	(78,434)	262,394
営業費用.....	138,492	91,006	38,446	28,590	21,461	(78,262)	239,733
営業利益.....	\$ 14,376	\$ 3,048	\$ 1,413	\$ 2,559	\$ 1,437	\$ (172)	\$ 22,661
総資産	\$128,588	\$107,595	\$31,196	\$17,893	\$17,003	\$ 21,693	\$323,968
長期性資産	36,891	28,034	5,738	4,457	2,852	—	77,972

(注)「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

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、2006年3月31日、2007年3月31日および2008年3月31日現在の残高は、それぞれ4,231,148百万円、4,758,410百万円および4,352,498百万円(43,442百万米ドル)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、2006年3月31日、2007年3月31日および2008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			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
	2006年	2007年	2008年	2008年
北米.....	¥7,687,738	¥9,039,560	¥9,606,481	\$95,883
欧州.....	2,607,819	3,345,001	3,746,362	37,393
アジア.....	2,005,777	2,248,031	2,968,460	29,628
その他.....	2,721,981	3,168,580	3,831,739	38,245

(注)「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカ、中近東ほかからなります。

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		
	2007年	2008年	2008年
自動車等			
流動資産			
現金及び現金同等物.....	¥ 1,714,722	¥ 1,473,101	\$ 14,703
有価証券.....	433,434	526,801	5,258
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>.....	2,044,729	2,077,491	20,736
たな卸資産.....	1,803,956	1,825,716	18,222
前払費用及びその他.....	1,617,554	1,676,263	16,731
流動資産合計.....	7,614,395	7,579,372	75,650
投資及びその他の資産.....	6,464,204	6,064,286	60,528
有形固定資産.....	5,689,383	5,773,370	57,624
資産合計.....	19,767,982	19,417,028	193,802
金融			
流動資産			
現金及び現金同等物.....	185,657	155,446	1,552
有価証券.....	2,029	15,409	154
金融債権<純額>.....	4,108,139	4,301,142	42,930
前払費用及びその他.....	766,552	793,434	7,919
流動資産合計.....	5,062,377	5,265,431	52,555
長期金融債権<純額>.....	5,894,925	5,974,756	59,634
投資及びその他の資産.....	703,476	663,553	6,622
有形固定資産.....	2,074,656	2,038,632	20,348
資産合計.....	13,735,434	13,942,372	139,159
消去.....	(928,637)	(901,080)	(8,993)
資産合計.....	¥32,574,779	¥32,458,320	\$323,968

(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
	2007年	2008年	2008年
自動車等			
流動負債			
短期借入債務	¥ 726,822	¥ 725,563	\$ 7,242
1年以内に返済予定の長期借入債務	249,750	183,879	1,835
支払手形及び買掛金	2,212,598	2,211,507	22,073
未払費用	1,537,918	1,478,249	14,755
未払法人税等	404,388	299,048	2,985
その他	1,258,905	1,208,476	12,062
流動負債合計	6,390,381	6,106,722	60,952
固定負債			
長期借入債務	537,887	391,303	3,905
未払退職・年金費用	636,221	627,450	6,263
その他	976,488	866,741	8,651
固定負債合計	2,150,596	1,885,494	18,819
負債合計	8,540,977	7,992,216	79,771
金融			
流動負債			
短期借入債務	3,404,713	3,439,850	34,333
1年以内に返済予定の長期借入債務	2,189,367	2,511,719	25,070
支払手形及び買掛金	16,286	17,359	173
未払費用	135,106	133,223	1,330
未払法人税等	16,808	6,544	65
その他	417,457	491,441	4,905
流動負債合計	6,179,737	6,600,136	65,876
固定負債			
長期借入債務	5,851,882	5,726,042	57,152
未払退職・年金費用	4,365	4,847	48
その他	462,614	510,415	5,095
固定負債合計	6,318,861	6,241,304	62,295
負債合計	12,498,598	12,841,440	128,171
消去	(929,132)	(901,530)	(8,998)
負債合計	20,110,443	19,932,126	198,944
少数株主持分	628,244	656,667	6,554
資本合計	11,836,092	11,869,527	118,470
負債、少数株主持分及び資本合計	¥32,574,779	¥32,458,320	\$323,968

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
	2006年	2007年	2008年	2008年
自動車等				
売上高.....	¥20,068,284	¥22,679,078	¥24,831,172	\$247,841
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価.....	16,335,340	18,361,641	20,459,061	204,203
販売費及び一般管理費.....	1,993,528	2,230,734	2,181,491	21,773
計.....	18,328,868	20,592,375	22,640,552	225,976
営業利益.....	1,739,416	2,086,703	2,190,620	21,865
その他の収益<純額>.....	201,978	145,570	176,417	1,761
税金等調整前当期純利益.....	1,941,394	2,232,273	2,367,037	23,626
法人税等.....	736,909	844,797	889,660	8,880
少数株主持分損益及び持分法投資損益前当期純利益.....	1,204,485	1,387,476	1,477,377	14,746
少数株主持分損益.....	(82,401)	(49,513)	(73,543)	(734)
持分法投資損益.....	142,139	193,130	268,025	2,675
当期純利益.....	1,264,223	1,531,093	1,671,859	16,687
金融				
売上高.....	996,909	1,300,548	1,498,354	14,955
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価.....	613,563	879,203	1,075,972	10,739
販売費及び一般管理費.....	227,529	262,850	335,888	3,353
計.....	841,092	1,142,053	1,411,860	14,092
営業利益.....	155,817	158,495	86,494	863
その他の費用<純額>.....	(9,859)	(8,171)	(16,265)	(162)
税金等調整前当期純利益.....	145,958	150,324	70,229	701
法人税等.....	58,241	53,548	21,904	219
少数株主持分損益及び持分法投資損益前当期純利益.....	87,717	96,776	48,325	482
少数株主持分損益.....	(1,992)	(174)	(4,419)	(44)
持分法投資損益.....	22,227	16,385	2,089	21
当期純利益.....	107,952	112,987	45,995	459
消去.....	5	(48)	25	0
当期純利益.....	¥ 1,372,180	¥ 1,644,032	¥ 1,717,879	\$ 17,146

キャッシュ・フロー計算書

	金額：百万円			金額：百万円		
	2006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
営業活動からのキャッシュ・フロー						
当期純利益	¥ 1,264,223	¥ 107,952	¥ 1,372,180	¥ 1,531,093	¥ 112,987	¥ 1,644,032
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	909,444	301,734	1,211,178	979,718	402,876	1,382,594
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	10,361	52,285	62,646	(841)	72,703	71,862
退職・年金費用<支払額控除後>	22,664	1,196	23,860	(33,319)	1,265	(32,054)
固定資産処分損	54,614	367	54,981	49,193	1,279	50,472
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	4,163	—	4,163	4,614	—	4,614
繰延税額	31,370	1,889	33,262	42,698	89,643	132,308
少数株主持分損益	82,401	1,992	84,393	49,513	174	49,687
持分法投資損益	(142,139)	(22,227)	(164,366)	(193,130)	(16,385)	(209,515)
資産及び負債の増減ほか	(214,507)	138,766	(166,817)	182,548	125,700	144,173
営業活動から得た現金<純額>	2,022,594	583,954	2,515,480	2,612,087	790,242	3,238,173
投資活動からのキャッシュ・フロー						
金融債権の増加	—	(11,548,746)	(6,618,335)	—	(14,192,154)	(7,489,096)
金融債権の回収及び売却	—	10,565,903	5,738,608	—	12,814,669	6,274,744
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(1,516,658)	(6,801)	(1,523,459)	(1,414,468)	(11,346)	(1,425,814)
賃貸資産の購入	(144,391)	(962,034)	(1,106,425)	(153,163)	(1,111,218)	(1,264,381)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	81,950	7,628	89,578	56,040	8,381	64,421
賃貸資産の売却	112,692	277,513	390,205	107,270	214,491	321,761
有価証券及び投資有価証券の購入	(764,016)	(193,280)	(957,296)	(889,008)	(179,197)	(1,068,205)
有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還	561,948	129,084	691,032	708,130	117,041	825,171
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>	(1,802)	—	(1,802)	(1,651)	—	(1,651)
投資及びその他の資産の増減ほか	(3,292)	(83,104)	(77,606)	(21,751)	15,250	(51,328)
投資活動に使用した現金<純額>	(1,673,569)	(1,813,837)	(3,375,500)	(1,608,601)	(2,324,083)	(3,814,378)
財務活動からのキャッシュ・フロー						
自己株式の取得	(129,629)	—	(129,629)	(295,699)	—	(295,699)
長期借入債務の増加	33,904	1,930,823	1,928,788	31,509	2,897,028	2,890,000
長期借入債務の返済	(59,778)	(1,233,336)	(1,187,506)	(41,833)	(1,694,407)	(1,726,823)
短期借入債務の増加(減少)	86,731	513,602	509,826	(83,651)	362,078	353,397
配当金支払額	(244,568)	—	(244,568)	(339,107)	—	(339,107)
財務活動から得た(に使用した)現金<純額>	(313,340)	1,211,089	876,911	(728,781)	1,564,699	881,768
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	58,211	10,532	68,743	21,995	3,434	25,429
現金及び現金同等物純増加(減少)額	93,896	(8,262)	85,634	296,700	34,292	330,992
現金及び現金同等物期首残高	1,324,126	159,627	1,483,753	1,418,022	151,365	1,569,387
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,418,022	¥ 151,365	¥ 1,569,387	¥ 1,714,722	¥ 185,657	¥ 1,900,379

	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	2008年3月31日に終了した1年間			2008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
営業活動からのキャッシュ・フロー						
当期純利益	¥ 1,671,859	¥ 45,995	¥ 1,717,879	\$ 16,687	\$ 459	\$ 17,146
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	1,081,410	409,725	1,491,135	10,793	4,090	14,883
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	357	122,433	122,790	4	1,222	1,226
退職・年金費用<支払額控除後>	(54,868)	527	(54,341)	(547)	5	(542)
固定資産処分損	44,993	444	45,437	449	5	454
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	11,346	—	11,346	113	—	113
繰延税額	80,027	1,500	81,458	798	15	813
少数株主持分損益	73,543	4,419	77,962	734	44	778
持分法投資損益	(268,025)	(2,089)	(270,114)	(2,675)	(21)	(2,696)
資産及び負債の増減ほか	(220,217)	215,218	(241,928)	(2,198)	2,148	(2,415)
営業活動から得た現金<純額>	2,420,425	798,172	2,981,624	24,158	7,967	29,760
投資活動からのキャッシュ・フロー						
金融債権の増加	—	(16,644,139)	(8,647,717)	—	(166,126)	(86,313)
金融債権の回収及び売却	—	15,095,380	7,332,697	—	150,667	73,188
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(1,472,422)	(8,148)	(1,480,570)	(14,697)	(81)	(14,778)
賃貸資産の購入	(137,711)	(1,141,694)	(1,279,405)	(1,375)	(11,395)	(12,770)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	56,603	10,948	67,551	565	109	674
賃貸資産の売却	80,944	294,937	375,881	808	2,944	3,752
有価証券及び投資有価証券の購入	(936,324)	(215,316)	(1,151,640)	(9,346)	(2,149)	(11,495)
有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還	789,366	198,044	987,410	7,879	1,977	9,856
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>	(4,406)	—	(4,406)	(44)	—	(44)
投資及びその他の資産の増減ほか	(44,891)	23,024	(74,687)	(447)	230	(745)
投資活動に使用した現金<純額>	(1,668,841)	(2,386,964)	(3,874,886)	(16,657)	(23,824)	(38,675)
財務活動からのキャッシュ・フロー						
自己株式の取得	(311,667)	—	(311,667)	(3,111)	—	(3,111)
長期借入債務の増加	17,162	3,364,351	3,349,812	171	33,579	33,434
長期借入債務の返済	(226,561)	(2,156,709)	(2,310,008)	(2,261)	(21,526)	(23,056)
短期借入債務の増加(減少)	24,126	370,293	408,912	241	3,696	4,081
配当金支払額	(430,860)	—	(430,860)	(4,300)	—	(4,300)
財務活動から得た(に使用した)現金<純額>	(927,800)	1,577,935	706,189	(9,260)	15,749	7,048
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	(65,405)	(19,354)	(84,759)	(653)	(193)	(846)
現金及び現金同等物純増加(減少)額	(241,621)	(30,211)	(271,832)	(2,412)	(301)	(2,713)
現金及び現金同等物期首残高	1,714,722	185,657	1,900,379	17,115	1,853	18,968
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,473,101	¥ 155,446	¥ 1,628,547	\$ 14,703	\$ 1,552	\$ 16,255

25. 1株当たり情報：

2006年3月31日、2007年3月31日および2008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
2006年3月31日に終了した1年間				
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	
2007年3月31日に終了した1年間				
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	
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	
2008年3月31日に終了した1年間				
普通株式に係る基本1株当たり当期純利益	¥1,717,879	3,177,445	¥540.65	\$5.40
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)	1,217		
普通株式に係る希薄化後1株当たり当期純利益	¥1,717,878	3,178,662	¥540.44	\$5.39

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、2008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。

2007年3月31日および2008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
2007年3月31日現在	¥11,836,092	3,197,936	¥3,701.17	
2008年3月31日現在	11,869,527	3,149,279	3,768.97	\$37.62

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整備・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) トヨタの資産に係る取引および処分を合理的な詳細さをもって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の作成が可能となるよう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基づいてのみ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係る未承認の取得、使用または処分に対する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、将来の事業年度における有効性の評価は、状況の変化のために、統制が不適切になるかもしれないリスク、あるいは、方針または手続への遵守の程度が悪化す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2008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。

2008年3月31日時点の財務報告に係る内部統制の有効性に関しては、本報告書に含まれる連結財務諸表を監査した独立登録監査法人であるあらた監査法人 (PricewaterhouseCoopers Aarata) が監査を実施しており、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、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及びその子会社の2007年3月31日及び2008年3月31日現在における財政状態並びに2008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。また、私どもは、会社が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、2008年3月31日現在、すべての重要な点において、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、これらの財務諸表及び財務報告に係る有効な内部統制の維持並びに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、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(2007年3月31日及び2008年3月31日に終了した会計年度は統合監査)に基づいて、これらの財務諸表及び財務報告に係る会社の内部統制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、また、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保証を得るために、私どもが監査を計画し、実施することを要求している。私どもが実施した財務諸表の監査は、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。私どもが実施した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、内部統制上の重大な欠陥が存在するリスクの評価、当該リスク評価に基づく内部統制の整備・運用状況の有効性についての検証及び評価を含んでいる。また、私どもが実施した監査は、状況に応じて必要と認められた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及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。財務報告に係る内部統制には、(i) 会社の資産に係る取引及び処分を合理的な詳細さをもって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の作成が可能となるよう取引が記録されていること及び会社の収入及び支出が会社の経営者及び取締役の承認に基づいてのみ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係る未承認の取得、使用または処分に対する防止または適時の発見についての合理的な保証を提供する方針及び手続が含まれる。

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、将来の会計年度における有効性の評価は、状況の変化のために、統制が不適切になるかもしれないリスク、あるいは、方針または手続への遵守の程度が悪化するかもしれないリスクにさらされている。

PricewaterhouseCoopers Aarata

日本 名古屋

2008年6月24日

会社情報

» 会社の概要

会社名:	トヨタ自動車株式会社	従業員数:	69,478名 (連結:316,121名)
創立:	1937年8月28日	ホームページ:	[企業情報サイト] http://www.toyota.co.jp
資本金:	397,049百万円		
決算期:	3月31日		[投資家情報サイト] http://www.toyota.co.jp/jp/ir
会計監査人:	あらた監査法人		
関係会社数:	[連結子会社] 530社 [持分法適用会社] 55社		

株式情報

» 株式の概要

発行可能株式総数:	10,000,000,000株
発行済株式総数:	3,447,997,492株
自己株式数:	298,717,640株
株主数:	522,135名
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
証券コード:	7203 (日本)
米国預託証券 (ADR):	[比率] 1ADR=2普通株 [シンボル] TM
株主名簿管理人:	三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部 〒137-8081 東京都江東区東砂七丁目10番11号 フリーダイヤル: (0120) 232-711
ADR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: (866) 238-8978 フリーダイヤル (米国内): (888) 269-2377 (888) BNY-ADRS http://www.adrbnymellon.com

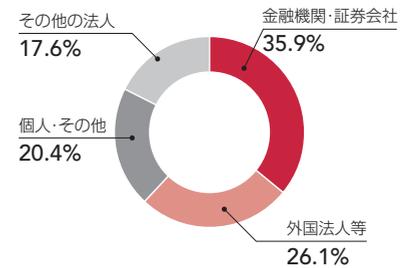
» 投資家窓口

日本:	本社 〒471-8571 愛知県豊田市トヨタ町1番地 電話: (0565) 28-2121 Fax: (0565) 23-5800
米国:	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 Fax: (03) 3817-9092
英国:	Toyota Motor North America, Inc. 9 West 57th St., Suite 4900, New York, NY 10019, U.S.A. 電話: (212) 223-0303 Fax: (212) 759-7670
英国:	Toyota Motor Europe Curzon Square, 25 Park Lane, London W1K 1RA, U.K. 電話: (020) 7290-8500 Fax: (020) 7290-8501

» 主要大株主

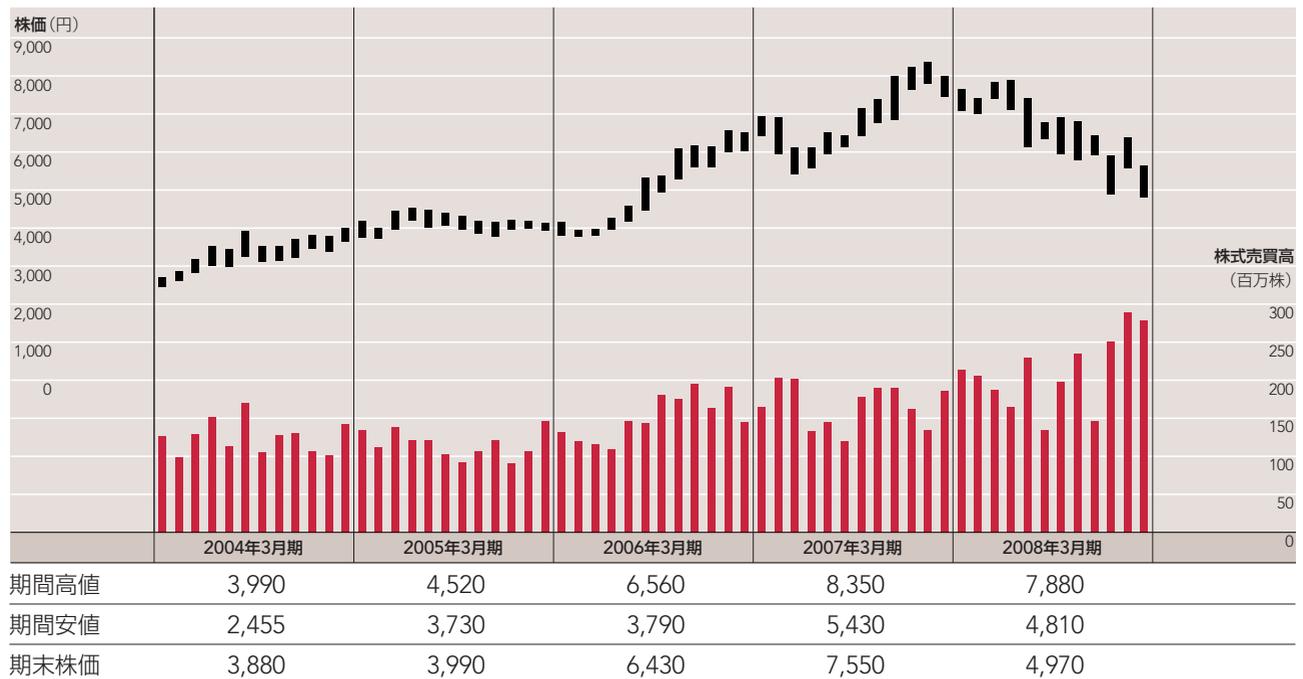
名称	所有株式数 (千株)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	217,049
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社	216,780
株式会社豊田自動織機	200,195
日本生命保険相互会社	131,653
ヒーローアンドカンパニー	121,480
資産管理サービス信託銀行株式会社	105,072
ステート ストリート バンク アンドトラスト カンパニー	97,459
東京海上日動火災保険株式会社	83,821
三井住友海上火災保険株式会社	65,166
株式会社デンソー	58,678

» 所有者別分布状況



注: 個人・その他には自己株298百万株が含まれています。

» 東京証券取引所におけるトヨタの株価および株式売買高



トヨタ自動車株式会社
<http://www.toyota.co.jp>



Printed in Japan