

トヨタ自動車株式会社

Annual Report 2009

アニュアルレポート 2009 — The Right Way Forward

2009年3月期



目次

1 トップメッセージ

1 会長メッセージ 取締役会長 張 富士夫

2 社長メッセージ 取締役社長 豊田 章男

4 経理担当副社長からのメッセージ 取締役副社長 一丸 陽一郎

7 マネジメント体制

8 業績概況

10 The Right Way Forward

トヨタの目指す姿

トヨタは、「お客様第一」「現地現物」に基づく「良品廉価」なモノづくりを徹底し、世界各国・地域のお客様にとって魅力あふれる「いいクルマづくり」への挑戦をこれからも続けていきます。

17 事業概況

トヨタの1年／自動車事業／金融事業／
その他事業／モータースポーツ活動

25 経営・会社情報

企業理念／コーポレート・ガバナンス／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

41 財務セクション

108 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。

- ◆ 日本、北アメリカ、ヨーロッパ、アジア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
- ◆ 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
- ◆ 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の実現と設備投資を実施するトヨタの能力
- ◆ 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、自動車排出ガス、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
- ◆ 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
- ◆ 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
- ◆ 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。



Chairman's Message

会長メッセージ

“トヨタは、創業以来のモノづくりの精神に立ち返り、豊かな社会と地球環境の未来に貢献する新しいクルマ社会を構築してまいります。”

取締役会長 張 富士夫

トヨタの当期(2009年3月期)は、米国における金融危機に端を発した未曾有の世界的な経済危機の影響を大きく受け、残念ながら、創業以来となる赤字となりました。株主・投資家の皆さまをはじめ、お客さま、取引先の皆さま、地域社会など、当社を支えていただいている、あらゆるステークホルダーの皆さまには大変なご心配をおかけしましたことを心よりお詫び申し上げます。トヨタは一日でも早い業績回復に向け、新たな決意で経営に取り組んでまいりますので、今後の成長にご期待いただけますようお願い申し上げます。

現在、自動車産業を取り巻く経営環境は非常に厳しいものですが、国際社会における自動車メーカーの影響力を考えますと、果たすべき役割の重さを痛感いたします。トヨタの責務は、世界中のお客さまに喜んでいただける魅力あるクルマづくりに全力を傾注することです。特に世界的規模で進む環境保全への対応については、従来から取り組んでいるハイブリッドを中心とした環境対応技術の開発をさらに加速してまいります。

加えて、トヨタは世界各国で地域に根ざした事業活動を展開し、その国々の豊かな社会や経済発展、そして地球環境の未来に貢献する企業であり続けたいと考えております。そのためには、雇用を確保し、教育と訓練を通じて人材を育て、あらためてトヨタのモノづくりの根幹である「現地現物」を見つめ直すことで、トヨタグループの社員一同がモノづくりの精神や価値観を共有していくことが重要です。

このような中で、トヨタは、2009年6月より、新体制での経営がスタートしました。これまで以上に現場を重視した新たな経営陣とともに、より良いクルマづくりに注力し、グループ全体の体質改善と人材育成の強化に取り組んでまいります。

今後も、真摯かつ果敢な経営を推し進めることによって安定的な成長を回復させ、企業価値のさらなる向上を果たしてまいりますので、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。

2009年7月

取締役会長

張 富士夫

President's Message

社長メッセージ

“お客さまに近く、現場を大切にし、
「もっといいクルマ」を提供してまいります。”

取締役社長 豊田 章男

はじめに、2009年6月23日に開催された定時株主総会後の取締役会において、当社の取締役社長に就任しましたことをご報告いたします。

日ごろは、当社の活動に多大なるご理解とご支援をいただいておりますことに、まずもって感謝とお礼を申し上げます。

現在、世界経済が深刻さを増す中、自動車メーカーだけではなく、部品会社はじめ自動車産業に関わるすべての企業が、大きな困難に直面しています。当社におきましても、自動車の生産・販売が急下降し、当期(2009年3月期)業績は大きな影響を受けました。

このような情勢の中、トヨタの舵取りを担います新しい経営陣は、まさに「嵐の中の船出」であり、株主・投資家の皆さまから託された責任の重さに身の引き締まる思いです。

トヨタの創業以来の精神に、「いいクルマをつくり、社会に貢献すべし」というものがあります。その根底にあるのが「お客様第一」「現地現物」であり、「良品廉価」なモノづくりです。こうした時だからこそ、私たちは今一度、創業から70年以上にわたり引き継がれてきた、トヨタの良きDNAを胸に刻み、この難局に立ち向かってまいりたいと考えております。

そのためには、「もっといいクルマをつくろうよ」という、「商品を軸とした経営」を徹底してまいります。これは、自動車会社としての本質を見つめ直し、追求することで、トヨタの「お客様第一」「現地現物」という経営姿勢を明確な形に表していくことを意味しています。具体的には、技術開発から製造、販売、サービスに至るまで、つねにお客さま目線で考え、お客さまが「欲しい」と思うクルマを、「買いたい」と思える価格で提供するために、さらなる商品開発や原価低減に取り組んでまいります。また、現場を重視するということは、お客さまや社会のニーズに的確にお応えする、さらには先取りしていく原動力となります。

また、「商品を軸とした経営」を徹底するためには、「マーケットに軸足を置いた経営」が必要となります。「お客様第一」に根ざし、それぞれの国や地域において、「トヨタはどうありたいのか、何に注力すべきか、どのような形で社会に貢献していくのか」を見定め、それを「地域ビジョン」として明確化してまいります。今回の経営体制では地域担当制を敷き、現場を熟知した経営陣が変化を機敏に捉え、迅速に対応できるよう各副社長がそれぞれの地域を統括する体制といたしました。

私は、クルマが単なる移動手段のための道具ではなく、これからの時代も社会に必要とされ、人びとをワクワクさせる乗り物であってほしいと思います。そのひとつの答えとなる環境対応技術の開発にはこれまで以上に注力するとともに、クルマを運転すること自体がもっと人びとの喜びや楽しさ、感動につながる技術のブレークスルーを目指してまいります。また、クルマを「持つ喜び」「走らせる喜び」「語り合う喜び」など、人生を送るうえで、いかにクルマが「大切なパートナーになれるか」ということを、お客さまをはじめ、あらゆるステークホルダーの皆さまにお伝えしていきたいと思っております。

トヨタは、どのような経営環境であれ、将来の成長の糧となる技術開発や、生産性向上の手を緩めることなく技術や技能の伝承・進化を追求し、社員の成長とともに会社も成長することができる現場を、これまで以上に重視してまいります。そうすることにより、トヨタの競争力を高め、世界の自動車産業を牽引できる新しいトヨタの礎を築いていけるものと確信しております。

このようにトヨタは、環境の変化に大胆かつスピーディに対応し、さらなる成長に向け、果敢に変革に挑戦してまいります。そして、お客さまにとって「かけがえのない一台」をお届けし、世界中のお客さまにご満足いただけるよう全力で取り組んでまいります。

厳しい経営環境の中、お客さまやご協力いただいているパートナーの方々など、すべてのステークホルダーの皆さまへの「報恩感謝」の気持ちを忘れずに、社員一同が、お客さまや社会としっかり向かい合い、「力強いトヨタ」を再び築き上げてまいります所存です。

株主・投資家の皆さまにおかれましては、これからも変わらぬご支援をお願い申し上げます。

2009年7月

取締役社長

豊田章男

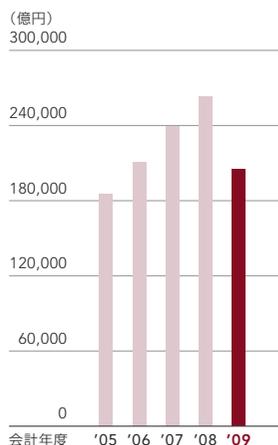
Message from the Executive Vice President

経理担当*副社長からのメッセージ

“ 収益改善の取り組みを通じて、需要構造変化に的確に対応し、早期の業績回復を目指します。 ”

取締役副社長 一丸 陽一郎

売上高

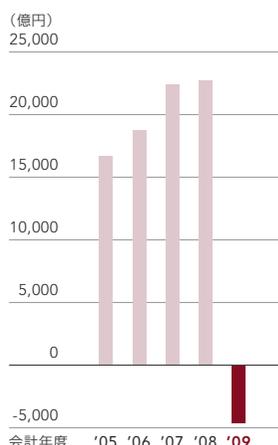


∴ 当期の業績について

2009年3月期の連結決算は、販売台数が前期比134万6千台減の756万7千台、売上高が同21.9%減の20兆5,295億円、また営業利益は同2兆7,313億円減の4,610億円の損失、当期純利益は同2兆1,548億円減の4,370億円の損失と、非常に厳しい決算となりました。

営業利益の減益要因は、販売面の影響で1兆4,800億円、為替変動の影響で7,600億円、諸経費の増加ほかで4,913億円となっています。販売面では、昨年秋以降の金融危機を背景にした世界的な経済の急速な悪化により欧米を中心に自動車市場が大幅に縮小したことや、小型車化・低価格車化という市場構造の変化の影響を大きく受けました。為替については、米ドルやユーロなどに対して円高が急速に進んだことから、輸出採算が大幅に悪化しました。また、金利スワップ評価損や減価償却費・設備関連費用の増加など、諸経費の増加も減益要因となりました。そのような中、原価改善活動を強力に推進しましたが、残念ながら原材料価格の高騰により、その成果が打ち消される結果となりました。

営業利益(損失)



このような厳しい事業環境を受けて、当社は、昨年11月に緊急収益改善委員会を立ち上げ、2009年3月期および2010年3月期の短期的な収益確保の観点より、さまざまな角度から取り組みを進めてきました。2009年3月期については、一台でも多くのクルマをお客さまにお届けするために、各地域の市場ニーズに対応した特別仕様車の設定など、商品強化を速やかに実施し、小規模国などへの仕向地の拡大も行ってきました。原価改善活動では、車種別の原価低減活動をより一層強化し、また、新工場プロジェクトの中止・延期・規模縮小を決定すると同時に、生産調整により在庫を圧縮しました。さらには、労務費低減策や、一般経費の徹底的な削減など、さまざまな取り組みを実施し、約1,300億円の収益改善を達成することができました。

∴ 2010年3月期の連結業績見通し

2010年3月期の連結業績見通しについては、販売台数が650万台、売上高が16兆5,000億円、営業損失が8,500億円、当期純損失が5,500億円となる見込みです。なお、前提となる為替レートは1米ドル95円、1ユーロ125円としています。

連結営業利益見通しでは、減益要因として、販売台数の減少や車種構成の変化などにより8,000億円、為替の円高により4,500億円を見込むなど、非常に厳しい事業環境を想定しています。そのような中、2010年3月期は緊急収益改善の取り組みを一段と強化し、原価改善と固定費の削減で8,000億円の大幅な収益改善を図っていきます。

*：経理分野を主たる業務分野に含む(7ページ「マネジメント体制」をご参照ください)

仕向地別車両販売台数比率

2009年3月期



日本	25.7%
北米	29.2%
欧州	14.0%
アジア	12.0%
その他の地域	19.1%

原価改善では、車種別原価低減活動の対象車種数の拡大や、工場原価改善のさらなる推進、また設計段階からの原価改善にも取り組むなど、3,400億円の原価改善努力を行います。

固定費削減では、まず、設備投資については土地・建物案件の延期・凍結や、遊休設備・余剰品の徹底活用などにより大幅な効率化を進めていきます。また、海外事業体におけるワークシェアリング導入などにより雇用の安定を図りつつ、労務費を効率化していきます。さらには、一般経費や販売費などの全面的な見直しなどにより、合計4,600億円の大幅な固定費削減を進めていきます。

なお、この原価改善と固定費削減による8,000億円のコスト低減は、今年度の取り組みのスタートラインと考えており、ここからもう一段の効率化を進め、さらに高いレベルの収益改善を図っていく所存です。

また、このようなコスト低減の取り組みに加えて、販売面では引き続き一台でも多くのクルマをお客さまにお届けできるように努めていきます。現在、欧米や日本などではスクラップインセンティブをはじめとした、政府による環境対応車への買い替え促進策が導入されています。当社は、ハイブリッド車をはじめ、多くの環境対応車を取り揃えており、このような各国の政策の後押しも最大限に活用しつつ、販売・生産の拡大に努めていきます。

財務戦略ポリシー



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」：持続的成長のための継続的な先行投資

世界の自動車市場は、中長期的に成長すると見込んでいますが、市場の構造は、商品軸ではハイブリッド車をはじめとする低燃費車やコンパクト車へ、また地域軸では資源国・新興国へとシフトしていくものと思われます。当社は、こうした需要構造変化に的確に対応し、長期にわたる持続的成長を実現するために、必要な投資は積極的に行っていきます。そして、各国・各地域のお客さまニーズに対応した良質で廉価な魅力ある商品の造り込みや、次世代環境・エネルギー・安全技術の早期商品化に向けた取り組みを、より一層推進していきます。

2. 「効率性」：収益性・資産効率の向上

今後、需要が大きく見込まれるハイブリッド車やコンパクト車について、原価低減を一層推進し、お客さまにとってお求めやすい価格の商品の提供と、収益性の向上を両立していきます。また、外部環境の変化にも柔軟に対応できる効率的な開発・生産・販売体制の構築も進めていきます。さらに、設備投資では、遊休設備や余剰品を徹底的に活用することなどにより、資産効率の向上にも努め、恒常的にプラスのフリーキャッシュフローを目指していきます。

3. 「安全性」：強固な財務基盤の維持

2009年3月期末の総資金量*は3.3兆円、株主資本は10兆円と、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

*：金融子会社を除く

急激な為替変動など厳しい事業環境においても、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、現在のような世界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、商品力の向上や、次世代技術開発などの先行投資、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の利益を重要な経営方針のひとつとして位置付けており、持続的な成長を実現できる企業体質への維持・強化を図るべく構造改革に取り組み、企業価値の向上に努めています。配当金につきましては、毎期の業績・投資計画・手元資金の状況等を勘案したうえで、継続的に配当を行うよう努めていきます。2009年3月期の配当につきましては、かつてない厳しい経営環境下であり、前期同様の配当を維持することは困難と判断し、前期より40円の減配とし、1株当たり年間配当金は100円とさせていただきます。

自己株式の取得については、昨年の第104回定時株主総会にてご承認いただいた3,000万株、総額2,000億円の授權枠に対し、本年6月の第105回定時株主総会までに、株式数1,401万株、総額699億円を取得しました。また、2009年3月期としては1,494万株、総額728億円の自己株式の取得を実施しています。なお、自己株式の取得を開始した1997年3月期から2009年6月末までの、累計取得株式数は7億3,698万株、取得総額は2兆8,688億円に達しています。

なお、急激に変動する昨今の経済状況等に柔軟に対応するため、内部留保資金につきましては、安定的な経営基盤の確保や、お客さまニーズに対応した商品力の強化、次世代の環境・エネルギー・安全技術等の早期商品化に向けた取り組み、国内外の効率的な開発・生産・販売体制の構築等に活用していきます。

また、今後の自己株式の取得につきましては、現状の経営環境下においては手元資金の確保を最優先とし、当面見送らせていただく予定です。

今後は、いち早く株主の皆さまのご期待にお応えできるよう、早期の業績回復に向けて不退転の決意で臨む所存です。

2009年7月

取締役副社長

一丸陽一郎

会長メッセージ

社長メッセージ

経理担当副社長からのメッセージ

マネジメント体制

マネジメント体制

2009年6月23日現在

厳しい環境に臨み、トヨタは現場を重視した新たな体制で「強いトヨタの再生」を目指します。

代表取締役

取締役会長

張 富士夫 Fujio Cho

取締役副会長

渡辺 捷昭 Katsuaki Watanabe

岡本 一雄 Kazuo Okamoto

取締役社長

豊田 章男 Akio Toyoda

取締役副社長

(主たる業務分野を記載)

内山田 竹志 Takeshi Uchiyamada
商品企画、技術

布野 幸利 Yukitoshi Funo
渉外広報、中国、豪亜、中ア中*、営業企画

新美 篤志 Atsushi Niimi
北米、生産企画、生産技術、製造

佐々木 眞一 Shinichi Sasaki
総合企画、事業開発、情報事業、情報システム、
調達、欧州、カスタマーサービス、品質保証

一丸 陽一郎 Yoichiro Ichimaru
総務人事、経理、国内営業

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)

立花 貞司 Teiji Tachibana
住宅事業本部、住宅企画部

岡部 聡 Akira Okabe
豪亜本部、中ア中*本部、豪亜部

小吹 信三 Shinzo Kobuki
第2技術開発本部、技術統括部、
東富士研究所管理部、制御システム開発部、
制御システム先行開発部、
制御ソフトウェア開発部

佐々木 昭 Akira Sasaki
中国本部、豊田汽車(中国)投資有限公司

荒島 正 Tadashi Arashima
欧州本部、トヨタ モーター ヨーロッパ(株)

古橋 衛 Mamoru Furuhashi
渉外・広報本部、東京秘書部

小澤 哲 Satoshi Ozawa
総務・人事本部、情報システム本部

二橋 岩雄 Iwao Nihashi
品質保証本部、TQM推進部

市橋 保彦 Yasuhiko Ichihashi
商品開発本部、第1技術開発本部

山科 忠 Tadashi Yamashina
技術管理本部、モータースポーツ部

伊地知 隆彦 Takahiko Ijichi
経理本部

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)

前川 眞基 Masamoto Maekawa
国内営業本部、東京担当

伊原 保守 Yasumori Ihara
事業開発本部、情報事業本部、総合企画部、調査部、
CSR・環境部、e-TOYOTA部

古谷 俊男

Toshio Furutani
カスタマーサービス本部、レクサス国内営業部、
レクサス営業企画部、レクサスセンター

岩瀬 隆広

Takahiro Iwase
生産技術本部、製造本部、
グローバル生産推進センター、安全健康推進部、
プラント・エンジニアリング部、工程改善部、
生技管理部

石井 克政

Yoshimasa Ishii
営業企画本部、営業支援部、営業業務部、
営業企画部

白根 武史

Takeshi Shirane
調達本部

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)

稲葉 良暎

Yoshimi Inaba
北米本部、トヨタ モーター ノース アメリカ(株)

林 南八

Nampachi Hayashi
オーダーデリバリー改善推進担当、TPS指導担当、
TPS徹底推進担当

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

*：中近東・アフリカ・中南米

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。

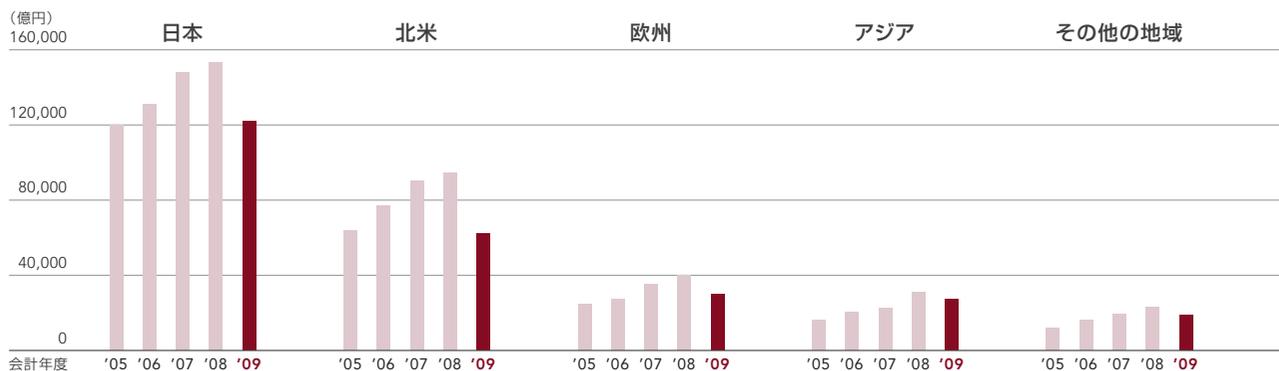
::: 米国会計基準に基づく主要連結業績

	金額：百万円			金額：百万米ドル*	増減率(%)
	2007年	2008年	2009年	2009年	2008年vs2009年
会計年度：					
売上高	¥23,948,091	¥26,289,240	¥20,529,570	\$ 208,995	-21.9
営業利益	2,238,683	2,270,375	(461,011)	(4,693)	—
当期純利益	1,644,032	1,717,879	(436,937)	(4,448)	—
自己資本当期純利益率(ROE)	14.7%	14.5%	-4.0%	—	—
会計年度末：					
総資産	¥32,574,779	¥32,458,320	¥29,062,037	\$295,857	-10.5
純資産	11,836,092	11,869,527	10,061,207	102,425	-15.2

	金額：円			金額：米ドル*	増減率(%)
	2007年	2008年	2009年	2009年	2008年vs2009年
1株当たりデータ：					
当期純利益	¥ 512.09	¥ 540.65	¥ (139.13)	\$(1.42)	—
年間配当金	120.00	140.00	100.00	1.02	-28.6
純資産	3,701.17	3,768.97	3,208.41	32.66	-14.9
株価情報(3月31日)：					
株価	¥7,550	¥4,970	¥3,120	\$31.76	-37.2
時価総額(百万円、百万米ドル)	¥27,255,481	¥17,136,548	¥10,757,752	\$109,516	-37.2

*：表示されている米ドル金額は、2009年3月31日現在のおよその実勢為替相場1米ドル=98.23円により換算しています。

::: 所在地別売上高推移

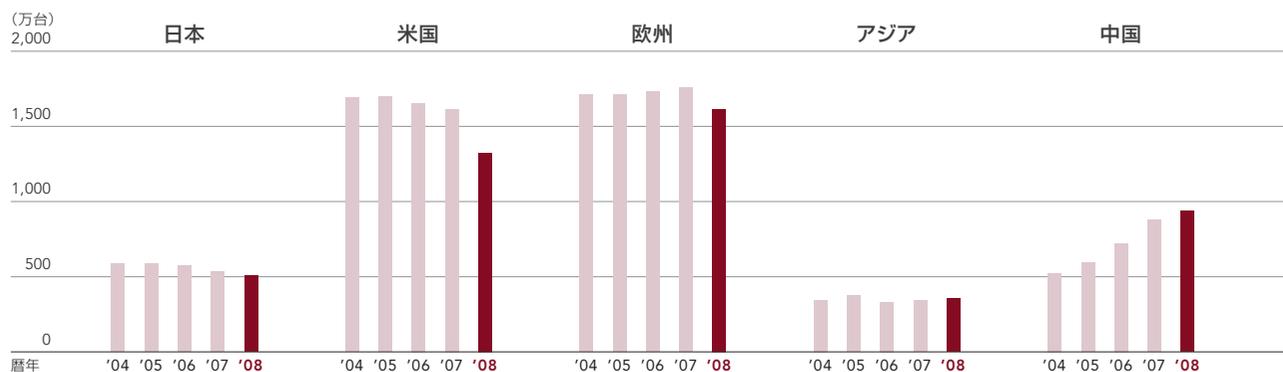


注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

❖ 連結車両生産台数および販売台数

	単位：千台			増減率(%)
	2007年	2008年	2009年	2008年vs2009年
所在地別連結車両生産台数：				
日本	5,100	5,160	4,255	-17.5
海外計	3,080	3,387	2,796	-17.4
北米	1,205	1,268	919	-27.5
欧州	709	711	482	-32.2
アジア	755	961	947	-1.5
中南米	147	150	151	+0.7
オセアニア	117	149	130	-12.8
アフリカ	147	148	167	+12.8
連結計	8,180	8,547	7,051	-17.5
仕向地別連結車両販売台数：				
日本	2,273	2,188	1,945	-11.1
海外計	6,251	6,725	5,622	-16.4
北米	2,942	2,958	2,212	-25.2
欧州	1,224	1,284	1,062	-17.3
アジア	789	956	905	-5.3
中南米	284	320	279	-12.8
オセアニア	268	289	261	-9.7
アフリカ	304	314	289	-8.0
中近東	433	597	606	+1.5
その他	7	7	8	+14.3
連結計	8,524	8,913	7,567	-15.1

主要市場データ：自動車市場規模(総販売台数)の推移



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

The Right Way Forward

トヨタの目指す姿



「いいクルマをつくり、社会に貢献すべし」

トヨタの目指す姿とは、

「いいクルマをつくり、社会に貢献すべし」という創業以来の精神に立ち返り、

「お客様第一」「現地現物」に基づく「良品廉価」なモノづくりを徹底すること。

そして世界各国・地域のお客さまにとって魅力あふれる「いいクルマ」を提供することです。

昨年後半以降、世界の自動車産業は大きな困難に直面しており、今後も大きな変化が予想されますが、

トヨタは、さまざまな課題を克服してきたこれまでの歴史と同様に、

「いいクルマづくり」への挑戦を続けていきます。



∴ 地域に根ざし、地域経済を豊かにする

創業翌年の1938年、トヨタにとって初の量産工場となる挙母工場（現 本社工場）が稼働し、自動車工業を産業として確立することで「国家経済に貢献する」という創業の決意が示されました。そうした決意は、「いいクルマをつくり、社会に貢献すべし」という「モノづくり」に対する理念としてトヨタの中で脈々と受け継がれています。

「社会に貢献する」ということは、「クルマづくりを通じて社会のニーズに応え、人びとの暮らしを豊かにしていくこと」、そして「地域に根ざした企業として、雇用を生み出し、税金を納め、地域経済を豊かにすること」という企業としての努めを果たすことにつながります。

トヨタの歴史は、そうした「モノづくり」を実践し続けてきた歴史といえます。



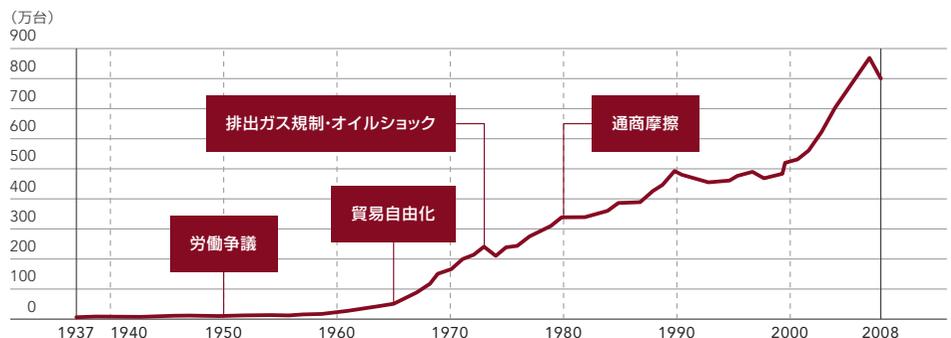
A 豊田自動織機の自動車部（現トヨタ自動車）発足時に製作された「A1型試乗用車」
B トヨタの輸出車両第1号となる「G1型トラック」を中国に向けて輸出開始
C トヨタで初めての量産工場である挙母工場（現 本社工場）の生産ライン

∴ グループの結束力で難局を乗り越える

トヨタの歴史は、苦難の歴史でもありました。1950年の経営危機、1970年代の公害問題やオイルショック、1980年代の通商問題や輸出自主規制など、訪れた厳しい局面に対し、トヨタは、仕入先や販売店の皆さまと共に「創意と工夫」をもって乗り越えてきたことで、結束力を高めてきました。それは、「お客様第一、現場第一の企業文化」「技術開発を重んじる企業風土」「教え教えられる中で、人を育て、それがまた人を強くするという、よき企業体質」とあわせ、トヨタの強みとなっています。

トヨタは2003年頃から年50万台を上回るペースで生産の拡大を続けてきました。こうしたビジネスの急速な拡大により、お客様のニーズにお応えできた一方で、トヨタ本来の強みが十分に発揮できない結果となりました。自動車産業に関わるすべての企業が大きな困難に直面している今こそ、社員一同が危機感を共有し、グループ一丸となってお客さまや社会と向き合うことで、トヨタ本来の強みを発揮し、厳しい環境を打開することができる磐石な基盤を築く必要があります。

時代の難局とトヨタの販売台数推移



資料：トヨタ自動車

∴ お客様第一の「もっといいクルマ」をつくる

トヨタが磐石な基盤をあらためて築くにあたっては、技術開発をさらに強化し、生産性向上はもとより、仕入先や販売店の皆さまと共に「お客様第一」のモノづくりを徹底していくことが重要です。2009年6月23日にスタートした新体制では、経営の方向性を、「もっといいクルマをつくらうよ」という、「商品を軸とした経営」と、それを徹底するための「マーケットに軸足を置いた経営」としました。

「商品」と「マーケット」という経営の原理原則に集中することで、まずトヨタグループの社員一同がそれぞれの専門分野において蓄積してきた英知を結集させることができます。また技術開発や商品開発についても、必要となるところに経営資源を重点配分することができます。そうした「現場」を第一に捉えた経営によって、お客さまに喜んでいただける魅力のある「いいクルマ」を提供することが可能となります。

魅力のあるクルマとは、クルマに乗ること、運転すること自体が、人びとの喜びや楽しさ、面白さ、そして感動に結びつくものです。トヨタは、「商品を軸とした経営」と「マーケットに軸足を置いた経営」を通じて、人びとを魅了するクルマづくりに取り組んでいきます。

社長とともに、経営をリードする5人の副社長

人びとを魅了するクルマづくりに向けて、「お客様第一」「現地現物」をよりスピーディに実行するため、新たな経営体制では、各副社長が従来の機能や分野別の担当に加え、4つの地域と商品・技術開発の統括責任者となります。経営陣内でのコミュニケーションを密に取りながら明確な方向性をつくり上げ、商品と地域を軸とした経営をリードしていきます。

“課題の解決に向けてコミュニケーションを徹底し、「お客様第一」「現地現物」「創意と工夫」をすべての職場で理解・実践できる風土や仕組みを構築していきます。”

〔国内担当〕 取締役副社長 一丸 陽一郎

“人の意見に謙虚に耳を傾け、現地現物で事実を目を向けながら、変化に強いモノづくり集団を目指してマネジメントしていきます。”

〔北米担当〕 取締役副社長 新美 篤志

“競争の厳しい欧州地域において、トヨタの強みである「お客様第一」の品質や技術に磨きをかけ、次もトヨタを選んでもいただけるブランド力を確立していきます。”

〔欧州担当〕 取締役副社長 佐々木 眞一

“「communication(対話)」「cooperation(協力)」「consideration(思いやり)」を大切に、商用車とファミリーカーの分野で魅力ある商品を積極的に販売していきます。”

〔中国、アジア、中南米など新興国担当〕 取締役副社長 布野 幸利

“トヨタの強みである、環境・安全技術を一層強化・推進するとともに、お客さまが運転してわくわくするようなクルマづくりに挑戦していきます。”

〔商品企画、技術担当〕 取締役副社長 内山田 竹志

商品を軸とする

商品を軸とした経営とは、「それぞれの地域のお客さまに喜んでもらえるクルマとはどのようなものか」「どれくらいの価格であれば、お客さまにご満足いただけるのか」といった考えのもとにクルマづくりを行う経営です。

そのためにも、トヨタグループの社員一同が、お客さまのニーズを先取りし、技術開発、製造、販売、メンテナンスサービスに至るすべての過程で「お客様第一」の視点で考え、行動できるよう人材育成を強化する取り組みを進めています。

また、「現地現物」による現場主体の知恵と技の発揮を促し、お客さまの購入意欲を高めるクルマを高品質かつリーズナブルな価格で提供できるように商品開発や原価低減にも取り組みます。

その代表的な商品のひとつが、2009年5月に発売した新型「プリウス」です。「ハイブリッド＝トヨタ」という評価と実績をさらに確固たるものにするため、新型「プリウス」は、世界トップクラスの燃費性能38km/L*と、2.4L車並みの動力性能を両立しました。そして2代目「プリウス」と比べ、ユニットコストは約30%の原価低減に成功するなど、お求めやすい価格を実現させ、より多くのお客さまに提供できるようになりました。

2009年度中には、新型「プリウス」をはじめレクサスブランド初のハイブリッド専用モデルとなる「HS250h」など国内で4車種、海外で3車種のハイブリッド車を市場投入します。さらに、家庭用電源からの充電も可能なプラグイン・ハイブリッド車(PHV)の実用化に向けた動きとして、フリートユーザー向けに新型「プリウス」をベースにリチウムイオン電池を搭載したPHVを、2009年末からグローバルで約500台のリース販売を始める予定です。

さらには、小型の電気自動車の量産化、次世代電池の開発、バイオ燃料などの代替燃料対応、燃料電池自動車の開発や、安全技術の早期商品化に向けた取り組みをより一層推進していきます。

*：日本国土交通省審査値、10・15モード走行モード燃費の1km走行当たりのCO₂排出量換算値61g/km(プリウスLの場合)



- A レクサスブランド初のハイブリッド専用モデルとして、高い動力性能と優れた燃費性能を兼ね備えた「HS250h」
- B 2007年より公道実証実験を行っている「プラグインハイブリッド車」は、2009年末よりグローバルでリース販売予定
- C リチウムイオン電池を搭載した電気自動車のコンセプトモデル「FT-EV(Future Toyota-Electric Vehicle)」

マーケットに軸足を置く

マーケットに軸足を置いた経営は、それぞれの国や地域における「トヨタの果たすべき役割」「トヨタが目指すべき存在」についてしっかりと見定めた上で、国や地域に適した取り組みを行う経営です。

トヨタは、世界中のお客さまのニーズに応えるため、2000年の初めからこれまで、あらゆる地域でフルラインアップを基本に商品戦略を考えてきました。2009年3月31日現在で、国内外に研究開発拠点11カ所、生産拠点75カ所、170以上の国と地域に販売拠点をもち、世界各国で地域に根ざした事業を展開しています。

しかし、自動車市場が大変厳しい状況にある中、こうした規模の拡大のみでは、豊かな社会や経済発展、地球環境の未来に貢献する自動車メーカーとしての役割を果たすことが難しくなっています。

トヨタは、身の丈にあった地域戦略をあらためて策定するために、「攻める分野」と「退く分野」を見定め、商品開発、商品ラインアップのあり方を「地域中心」のものに変革する必要があります。そこで、変化を機敏に捉え、「マーケットに軸足を置いた経営」を迅速かつ細やかに行えるよう、副社長を各地域の統括責任者として立てました。お客さまやマーケットを直視しつつ、それぞれの経験を踏まえながら地域戦略を構築できる体制とし、「地域ビジョン」を策定していきます。

∴ 「地域ビジョン」で新しい価値を生み出す

回復基調にある自動車金融ビジネス、販売台数を上回っている廃車台数、中国、インド、ブラジルなど新興国の市場成長への期待などを踏まえると、中期的には世界の自動車市場の需要は回復するものと思われます。しかし、地球環境保全を意識した燃料規制の強化が推測できることから、以前とは異なる市場構造になる可能性が大いにあります。またそれぞれの国や地域における市場の変化をいち早く感知する必要があります。

こうした変化を機敏に捉え、お客さまの視点に立った戦略を構築していくための基となるのが「地域ビジョン」です。

「地域ビジョン」では、各地域の経済の発展段階や競合メーカーとの関係などを踏まえ、世界各国で魅力のあるクルマを提供するため、商品戦略を全方位フルラインアップから必要十分なラインアップへ見直していくとともに、トヨタの立ち位置を明確にしていきます。そしてそれぞれの市場において、お客さまのニーズを先取りし、新しいライフスタイルの提起やお客さまに喜んでいただける新しいコンセプトのクルマを開発するなど、マーケットを切り拓く提案を行っていきます。

【各市場における今後の主な取り組みの方向性】

■ 日本：お客さま視点で商品性やバリエーションを強化

日本の市場における新車（軽自動車を含む）と中古車の販売台数は、年間1,200万台ですが、軽自動車を除く新車市場のみで見ると300万台弱となっています。しかし、国内における保有台数が7,500万台あることを考慮すると、まだビジネスチャンスが存在します。そうしたチャンスを的確に捉えるためにも、お客さま視点から商品性やバリエーションを強化していくことが必要です。

たとえば、お客さまの環境に対する意識の高まりや国の補助政策などにより環境対応車の需要が拡大しています。トヨタは、日本の自動車産業全体が環境を重視した構造に変化している中で、そうした要望にお応えする商品として、トヨタのコア技術を駆使した「プリウス」をはじめとするハイブリッド車の普及を今後も積極的に促進していきます。

また、お客さまニーズを先取りする新しいコンセプトカーの開発などを進めながら、お客さまが本当に必要とするラインアップを再構築していきます。

■ 北米：開発から生産まで、「自立化」を推進

海外戦略の柱としてトヨタの成長を支えてきた北米地域は、現在市場が急激に縮小しています。2億5千万台もの保有台数、そして今後見込まれる人口増加などを考慮すると、市場はいずれ回復すると見られています。しかし、回復後に見られる市場構造は、これまでのような大型車中心からは様変わりしているものと思われ、商品ラインアップの見直しは急務です。

トヨタにとって、北米が極めて重要な市場であることに変わりありません。その中でトヨタは、お客さまに喜んでいただけるよう、開発から生産まで自立化を一層推進し、これまで以上に現地に根ざしたクルマづくりを行っていきます。

■ 欧州：トヨタの存在感を示す特色あるビジネスを展開

欧州では、各国の市場に根ざした、歴史と実力を有する自動車メーカーが多数あるため、トヨタのこれからの欧州戦略としては、単に台数やシェアを拡大することに捉われず、「存在感のあるメーカー」として特色を生かしたビジネスを展開することが重要です。

トヨタは、引き続き欧州を重要な地域として捉えており、環境規制が強まりを見せている中で、トヨタの特色であるハイブリッド技術を生かし、「ハイブリッド車へと徐々に軸足を移していくこと」で、市場における存在感を明確にしていきます。

■ 新興国：国や地域に合った良品廉価なクルマづくり

新興国と称される中国やアジア、中南米などの国や地域は、これからのトヨタの成長を牽引する市場として期待しています。特に米国に匹敵するほどの巨大市場に成長している中国については、「正攻法」でお客さまに向き合っていく必要があります。つまり、お客さま視点に立ち、ニーズに対応した競争力ある商品をタイムリーに投入し、市場の拡大にあわせた成長を図るというビジネスモデルを確立していきます。

また、アジア、南米などには、トヨタのシェアがまだ低い地域もあり、さらなる需要拡大が期待できます。地域のモータリゼーションの波に乗れる良品廉価なクルマづくりをするとともに、IMV*と並ぶ基軸となるような商品を生み出していきます。

*IMV：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。

∴ より多くのステークホルダーにクルマの魅力を伝える

トヨタは独自の技術を通じたクルマの開発だけでなく、グループの結束力という大きな強みを持っています。そうした力を結集し、クルマに対するお客さまの関心を高めてもらうためのさまざまな取り組みを積極的に展開しています。つねに進化し続けているクルマの性能や機能について、お客さまに実際に知っていただくためのイベントの実施、子どもから大人まで、クルマの楽しさを体験するさまざまな場の提供、新しいカーライフやサービスの提案・提供などを実施しています。また、販売店の皆さまに対しても商品への知識をより深める活動を行うことで、お客さまに接する現場の活性化に努めています。



A 全国の販売店から集結したスタッフとエンジニアが、サービスや運転技術で競い合う「プリウスカップ」

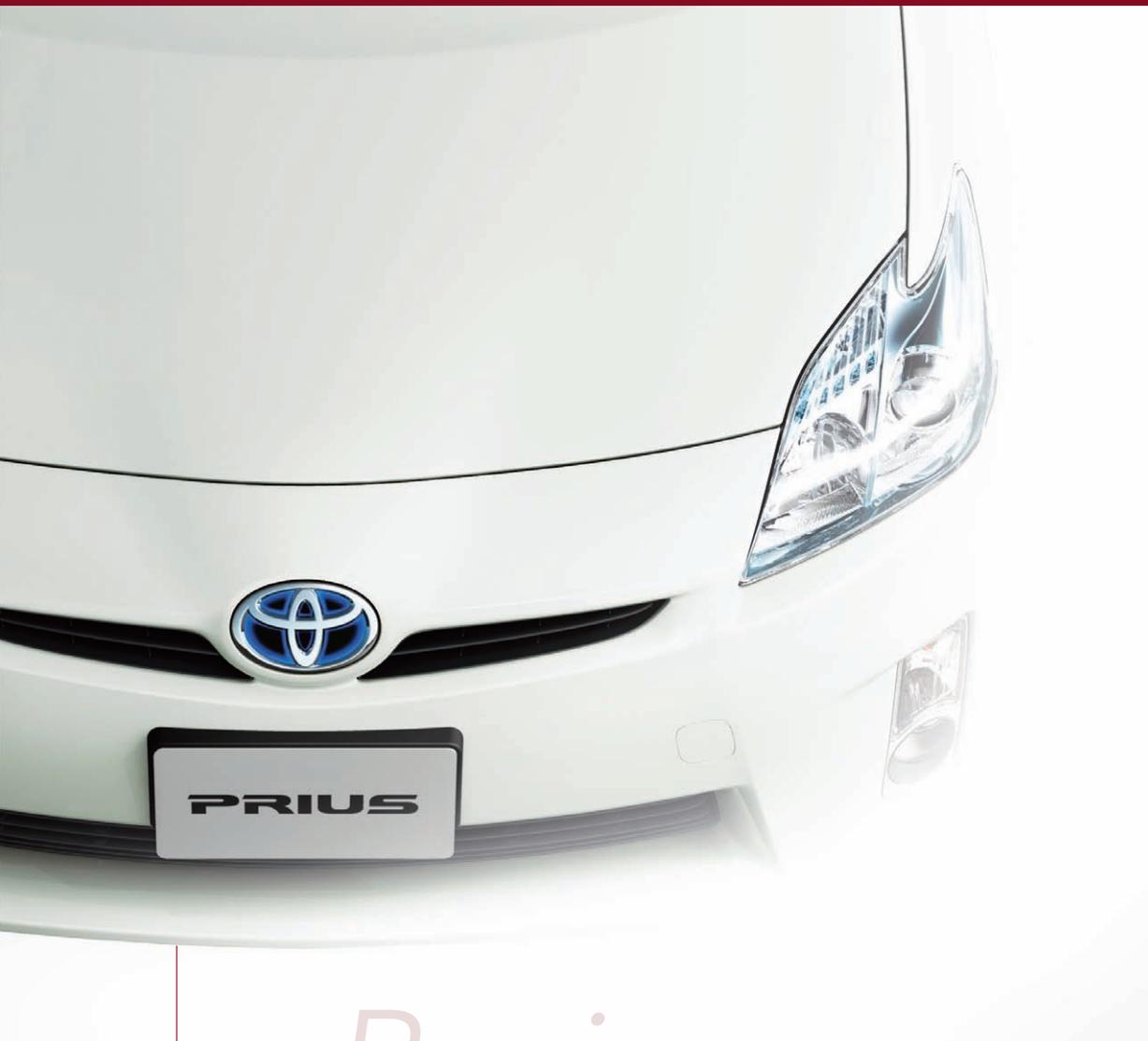
B クルマの魅力や先進技術を、多彩なプログラムでお客さまに体感・実感していただく試乗会「ドライブ王国」

C 小学生を対象に、五感を通して体感・学習する機会を提供し、クルマの魅力や楽しさを伝える「原体験プログラム」



トヨタの目指す姿は、
クルマの明るい未来を信じて謙虚に、
そして真剣に取り組む社員一人ひとりの姿勢ともいえます。
トヨタは、その70年の歩みにおいてつねに念頭においてきた
「いいクルマをつくり、社会に貢献すべし」の精神をこれまで以上に大切に、
お客さま視点からニーズを捉え、
それに応える商品とサービスの提供を続けていきます。
トヨタに関わるステークホルダーの皆さま一人ひとりの
満足、笑顔、喜びを大切に、
さらなる成長に向けた道を進んでいきます。

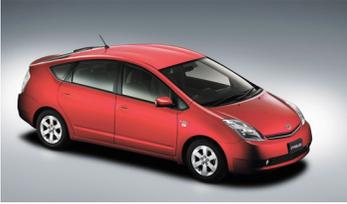




事業概況

Business Overview

- 18 トヨタの1年
- 20 自動車事業
- 22 金融事業
- 23 その他事業
- 24 モータースポーツ活動

	トヨタの動向	主な出来事
2008年 4月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 北米に先端研究所を設立 	
5月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「プリウス」の累計販売台数が100万台を突破  <p>1997年に世界で初めて発売された量産ハイブリッド乗用車「プリウス」は、日本をはじめ、北米を中心に世界で40以上の国・地域で好調な販売を続けています。その結果、全世界での「プリウス」の累計販売台数が、2008年4月末までに約102.8万台と、100万台を突破しました(2009年3月末現在、125万台を突破)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 「サステイナブル・プラント」活動を本格的にスタート  <p>トヨタは、「自然を活用し、自然と調和する工場づくり」を目指し、「革新技術の導入とカイゼンによる飛躍的な環境パフォーマンスの実現」「太陽光・風力などの自然エネルギーやバイオマスなどの再生可能エネルギーの活用によるCO₂削減」「工場の森づくりを通じた、地域交流・生態系保護」の3つの観点を踏まえた工場づくりであるサステイナブル・プラント活動に取り組んでいます。その一環として、堤工場では、地域住民の皆さまと社員が約5万本の植樹を実施しました。この大規模な植樹を皮切りに、国内の他の車両工場やユニット工場、海外の工場などにおいても、順次、サステイナブル・プラント活動を展開していきます。</p>	
6月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 新型燃料電池ハイブリッド車「トヨタFCHV-adv」を開発 ■ 「研究開発」「モノづくり」「社会貢献活動」の3つの分野で、低炭素社会に向けた活動を強化 	
7月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 北米生産体制の再構築策を発表 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ニューヨーク市場で一時1バレル=147.27ドルの史上最高値をつけるなど原油価格の高騰 ■ 「第34回主要国首脳会議(洞爺湖サミット)」が日本で開催
8月		<ul style="list-style-type: none"> ■ 北京オリンピック開催
9月	<ul style="list-style-type: none"> ■ 欧州研究開発・生産技術拠点を拡充 <p>トヨタの欧州における事業統括会社であるToyota Motor Europe NV/SAは、研究開発・生産技術拠点としてToyota Motor Europe NV/SA(TME) Technical Centreを2010年頃に設立する予定です。欧州のお客さまのニーズに対応した商品の開発を強化することを目的とし、さらなる技術開発の現地化に取り組んでいきます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 米証券大手リーマン・ブラザーズの経営破綻をきっかけとする米国金融市場の混乱

	トヨタの動向	主な出来事
2008年10月	<p>■ インターネット上の3次元仮想都市「TOYOTA METAPOLIS(トヨタメタポリス)」をグランドオープン</p>  <p>2008年10月にグランドオープンした「TOYOTA METAPOLIS(トヨタメタポリス)」は、トヨタの新たな情報発信媒体として、特に若年層のお客さまにクルマをより身近に楽しんでもらうことを目的とした、人とクルマ、地球と未来・夢・楽しさ、自然との共生を実現するトヨタ独自のインターネット上の3次元仮想都市です。仮想都市では、利用者が自分の分身をつくり住人になることで、トヨタ車の試乗体験や新車発表会などのイベントに参加したり、他の利用者との交流を楽しむことができます。お客さまとトヨタが直接コミュニケーションをとることができる場として、2009年7月末現在、累計75万人のお客さまにご来場いただいています。(詳細はhttp://metapolis.toyota.co.jpをご参照ください)</p> <p>■ 新型車「iQ」の発売を発表</p>	<p>■ 米国の金融危機が世界市場へ波及</p>
11月		
12月	<p>■ トヨタとPSA、チェコ工場で累計100万台生産を達成</p>	
2009年 1月	<p>■ 2009年北米国際自動車ショーに新型「プリウス」、レクサス「HS250h」、小型EVコンセプト「FT-EV」を出展</p>  <p>米国デトロイトで開催された2009年北米国際自動車ショー(デトロイトモーターショー)に、3代目となる新型「プリウス」をはじめ、レクサス初のハイブリッド専用モデル「HS250h」、リチウムイオン電池を搭載した電気自動車(EV)のコンセプトモデル「FT-EV(Future Toyota-Electric Vehicle)」を出展しました。トヨタは、人や地球と共生するサステイナブル・モビリティ社会の実現に向け、環境技術開発に取り組み、また、そうした技術を商品として市場に普及させていくことが重要と考えています。</p> <p>■ レクサス「RX350/RX450h」をフルモデルチェンジ</p>	<p>■ バラク・オバマ候補が米国初の黒人大統領に就任</p> <p>■ 米国自動車市場の年率換算が1,000万台割れ(1982年以來の低水準となる960万台レベル)</p>
2月		
3月	<p>■ 世界初「後席センターエアバッグ」を開発</p> <p>トヨタは、側面から衝突された際、後席で隣に座る乗員への二次衝突などによる被害を軽減する「後席センターエアバッグ」を世界で初めて開発しました。今後も「安全な車両・技術開発」をはじめ、「交通環境整備への参画」「人に対する交通安全啓発活動」を通じ、交通安全への幅広い取り組みを強化していきます。</p> <p>■ トルコ工場で生産累計100万台記念式典を開催</p> <p>■ 「クラウンマジェスタ」をフルモデルチェンジ</p>	

Automotive Operations

自動車事業

各地域において減収減益となる厳しい環境の中、トヨタは引き続き、一人でも多くのお客さまに喜ばれるクルマの提供に努めています。



アルファード



iQ



アベンシス



ヴェンザ

当期の自動車事業は、世界市場全体が急激かつ急速に縮小したことにより、日本、海外を合わせたトヨタの連結販売台数(ダイハツ、日野を含む)は、756.7万台と前期比15.1%、134.6万台の減少となり、連結生産台数についても、705.1万台と前期比17.5%、149.6万台の減少となりました。加えて、為替変動や諸経費の増加などの影響により、売上高は前期比23.2%減の18兆5,647億円となり、営業利益は前期比2兆5,667億円減の3,948億円の損失となりました。

地域別のセグメントの動向については以下のとおりです。

北米

当期の日本におけるトヨタの連結販売台数は、市場が前年を下回る状況の中、194.5万台と前期比11.1%、24.3万台の減少となりました。全国販売店による販売努力により、軽自動車を除くトヨタ・レクサスブランドのシェアは46.0%、軽自動車を含むシェアは42.4%と、それぞれ過去最高を更新しました。なお、「レクサス」の販売台数は約2万台となっています。

連結生産台数は、前期比17.5%減の425.5万台となりました。

この結果、売上高は12兆1,867億円と、前期比20.4%、3兆1,291億円の減収となり、営業利益は前期比1兆6,778億円減の2,375億円の損失となりました。

北米

当期の北米におけるトヨタの連結販売台数は、長引く北米市場の低迷の影響により、221.2万台と前期比25.2%、74.6万台の減少となりました。米国市場における販売シェア(暦年)は、16.7%となっています。なお、北米における「レクサス」の販売台数は約25万台となっています。

連結生産台数については、前期比27.5%減の91.9万台となりました(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124万台)。

この結果、売上高は6兆2,229億円と、前期比34.0%、3兆2,003億円の減収となり、営業利益は前期比6,955億円減の3,902億円の損失となりました。

欧州

当期の欧州におけるトヨタの連結販売台数は、欧州の主要国市場の急激な縮小により、106.2万台と前期比17.3%、22.2万台の減少となりました。欧州における市場シェア(25カ国)は、5.2%となっています。なお、欧州における「レクサス」の販売台数は約4万台となっています。

連結生産台数については、前期比32.2%減の48.2万台となりました。

この結果、売上高は3兆131億円と、前期比24.5%、9,803億円の減収となり、営業利益は前期比2,848億円減の1,433億円の損失となりました。



∴ **アジア**

当期のアジアにおけるトヨタの連結販売台数は、2008年後半期での市場の急激な縮小により、90.5万台と前期比5.3%、5.1万台の減少に、連結生産台数については、前期比1.5%減の94.7万台となりました。

この結果、売上高は2兆7,194億円と、前期比12.9%、4,015億円の減収となり、営業利益は生産および販売台数の減少により、1,761億円と前期比31.3%、803億円の減益となりました。

急成長を遂げている中国における2008年(暦年)の販売台数*は、前年比17%増の59.8万台となりました。

*：中国の販売台数は、現地生産と日本からの輸出車両の台数です。

∴ **その他地域(中南米、オセアニア、
アフリカ、中近東など)**

当期のその他地域(中南米・オセアニア・アフリカ・中近東など)におけるトヨタの連結販売台数は、中近東において前期を上回ったものの、それ以外の地域における販売が伸び悩み、全体としては144.3万台と前期比5.5%、8.4万台の減少となりました。

連結生産台数については、前期並の44.8万台となりました。

この結果、売上高は1兆8,829億円と、前期比17.9%、4,112億円の減収となり、営業利益は販売台数の減少により、876億円と前期比39.1%、563億円の減益となりました。



RX450h



クラウンマジェスタ



Financial Services Operations

金融事業

世界的な景気後退の影響の中、トヨタは自動車販売金融サービスを中心に、お客さまの生活をトータルにサポートするさまざまな金融サービスを提供しています。

金融事業の概要

総資産	13兆6,317億円
売上高	1兆3,775億円
営業利益	▲720億円
展開地域	世界33の国と地域
従業員数	約8千人

(2009年3月末時点)

当期の金融事業は、世界的な景気後退の影響により、720億円の営業損失となりました。これは、融資残高の増加や利ざやの拡大が貢献したものの、販売金融子会社において、貸倒関連費用および残価損失関連費用が増加したことならびに米国財務会計基準書第133号(第138号等による修正を含む)に基づく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。

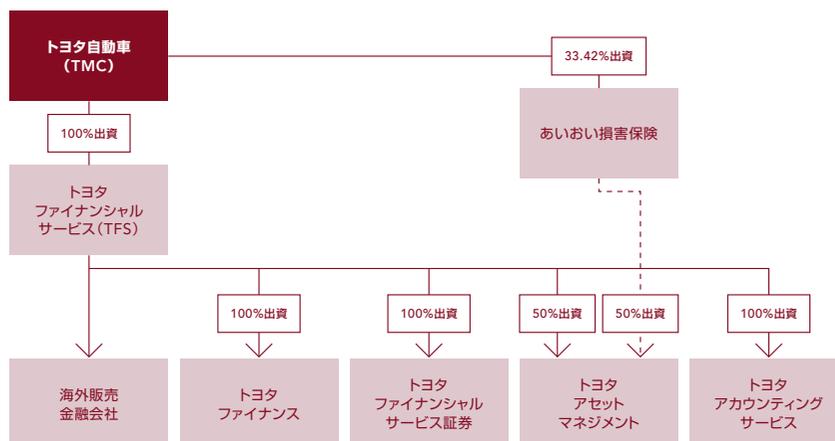
トヨタは、国内外の金融子会社を傘下におくトヨタファイナンシャルサービス株式会社(TFS)を統括会社として、世界33の国と地域で約780万人のお客さまに自動車ローンやリースなどの自動車販売金融サービスを提供しています。

コアビジネスである自動車販売金融サービスの強化を図る一方、お客さまの生活をトータルにサポートする総合金融サービスの拡充に向けて、特に国内において、クレジットカード、住宅ローン、社債や投資信託などの個人への資産形成サービス、保険などの広範な金融サービスを提供しています。

また、海外においては、ロシア、中国といった新興国での積極的な事業展開を図るとともに、厳しい事業環境が続く欧米などの主要市場では、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、利ざやの確保、ローコストオペレーションの徹底などにより、利益成長を目指しています。

急激な環境の変化に対し、今後は、資金調達力の強化、融資基準や回収体制の見直しなど顧客信用リスク管理の徹底、固定費の削減など抜本的な収益改善策を講じてまいります。

金融事業組織図



Other Business Operations

トヨタの1年 — 自動車事業 — **金融事業** — **その他事業** — モータースポーツ活動

その他事業

トヨタは、自動車事業で培った技術やノウハウを通じて、豊かな暮らしを創造するさまざまな事業を積極的に展開しています。

当期は、その他事業の主力となる住宅事業において、住宅販売戸数が前期並で推移したものの、情報通信事業をはじめとしたそれ以外の事業での売上げの減少により、売上高は前期比1,620億円、12.0%減の1兆1,849億円となり、営業利益は前期比231億円、70.0%減の99億円となりました。

トヨタのその他事業には、ITS関連事業、情報通信事業、e-TOYOTA事業、住宅事業、マリン事業およびバイオ・緑化事業が含まれており、トヨタは創造性と起業家精神にあふれる企業風土の醸成に努めるとともに、社外にも広く事業の芽を求め、これらの事業に続く新たな事業の開発を進めています。

◆ ITS関連事業

トヨタは、持続的な発展が可能で調和のとれた交通社会の実現を目指し、社会インフラとクルマを有機的に結びつけるなど、ITS(Intelligent Transport Systems : 高度道路交通システム)の実用化に向けた商品・システムの企画・開発に取り組んでいます。

2009年2月には、政府・関係省庁・産業界代表による「ITS-Safety2010」公開デモンストレーションに参加し、既存の安全装備だけでは防くことが難しい交通事故の低減が期待できる「インフラとの協調による安全運転支援システム」の実用化を目指すなど、積極的な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

◆ 情報通信事業

トヨタは、携帯電話とクルマが連携したサービスの企画・商品化に取り組むとともに、KDDI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。携帯電話に保存された音楽をナビゲーションシステム上で再生する「Bluetooth®オーディオ」、携帯コンテンツで検索した位置情報を携帯電話からナビへ転送して目的地に設定できる「シームレスナビ」等、クルマの利便性や快適性を一層高める取り組みを行っています。

◆ 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。インターネットサービスとして、会員参加型の自動車ポータルサイト「GAZOO」や、トヨタ独自の3次元仮想都市「トヨタメタポリス」などの企画・開発を行っています。またテレマティクスとして、車載端末向け情報サービス「G-BOOK/G-Link」の企画・開発や、中国など海外への展開も進めています。

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年に住宅事業に参入して以来、耐久性・耐震性に優れ、防犯や健康そして環境にも配慮した家を「トヨタホーム」として提供し、事業の拡大に努めています。

2009年には、家からの熱損失量を示す「Q値」が1.86と業界トップクラスの断熱性を実現し、CO₂排出量を1990年ごろの一般的な住宅に比べ約52%削減できる

“環境住宅”を発売しました。また、2011年の実用化を目指し、光熱費低減、環境負荷低減を図るための家庭向け「蓄電機能を備えたホーム・エネルギー・マネジメントシステム(HEMS)」の本格開発に着手し、「長寿命」と「省・創エネ」を2本柱に“環境住宅”に積極的に取り組んでいます。

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は、これまでクルマづくりで培った先進技術・エンジン技術を生かし、プレジャーボート、マリンエンジンおよびマリンユニットを製造・販売しています。

当期は、新商品「PONAM-28L」を発売し、初代「日本ボート・オブ・ザ・イヤー」を受賞しました。

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

◆ 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・フィリピンでの植林事業に加え、日本での山林再生モデルの企画・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等も引き続き、積極的に展開しています。

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

Motorsports Activities

モータースポーツ活動

トヨタでは、クルマの持つ「夢」や「感動」をお客さまにもたらず大切なものとしてモータースポーツ活動を位置付けています。

2008年は、「フォーミュラ・ワン世界選手権（F1）」、日本の「SUPER GT」「フォーミュラ・ニッポン」、米国の「NASCAR*」といったトップカテゴリーへの参戦と、「トヨタ・ヤング・ドライバーズ・プログラム（TDP）」による世界トップクラスでの活躍が期待されるドライバーの育成活動を柱に、グラスルーツレベルまでのレース支援やモータースポーツ用ハイブリッドシステムの開発など、多面的な取り組みを進めました。

2009年は、大幅なコスト低減を図りながらも引き続き、「F1」「SUPER GT」「フォーミュラ・ニッポン」「NASCAR」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。

トヨタのモータースポーツ活動についての詳細は、<http://www.toyota.co.jp/ms>をご参照ください。

* 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8年目となる2009年、レギュレーション変更に伴い拡幅されたフロントウイングなどの外見上の特徴を持ち、パフォーマンスと信頼性の高まった新型「TF109」を投入。昨年に引き続き、ヤルノ・トゥルーリとティモ・グロックの組み合わせで初優勝を狙う。
- 昨年に続き、AT&Tウィリアムズにエンジン供給。

∴ SUPER GT

- 国内レースのトップカテゴリー。GT500クラスにレクサスブランドで参戦。GT500クラスでは、「レクサス SC430」、またGT300クラスでは、「レクサス IS350」「トヨタ カローラ アクシオ」が参戦。

∴ フォーミュラ・ニッポン

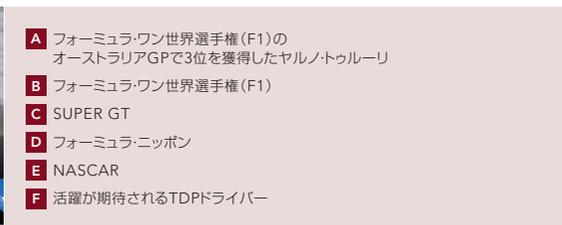
- 国内フォーミュラレースのトップカテゴリーである「フォーミュラ・ニッポン」では、V8 3.4Lエンジン（RV8K）を5チーム8台に供給し、トヨタエンジン搭載車として4連覇を狙う。

∴ NASCAR

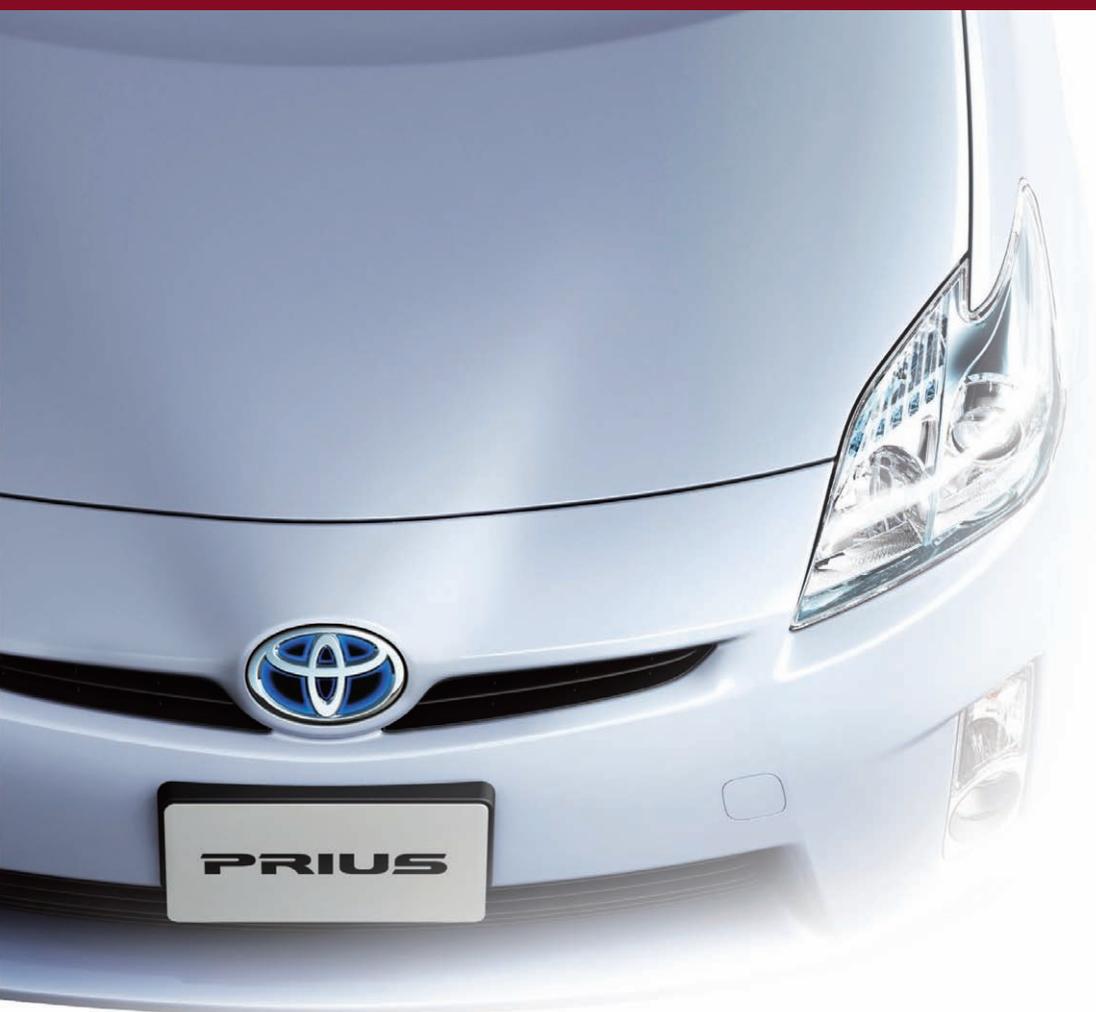
- 最高峰のスプリント・カップ・シリーズ、ならびに次位のネイションワイド・シリーズにおいて、昨年スプリント・カップで10勝した「トヨタ カムリ」で参戦し、シリーズチャンピオンを目指す。
- 昨年マニファクチャラーズとドライバーズのダブルタイトルを獲得したキャンピング・ワールド・トラック・シリーズ（2008年までクラフツマン・トラック・シリーズ）にも引き続き「トヨタ タンドラ」で参戦。

∴ 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、今後活躍を期待される若手ドライバーの資質向上を図る。ウィリアムズF1チームの正ドライバーとして2年目の中嶋一貴など、2009年は10名を選出。



A フォーミュラ・ワン世界選手権（F1）のオーストラリアGPで3位を獲得したヤルノ・トゥルーリ
 B フォーミュラ・ワン世界選手権（F1）
 C SUPER GT
 D フォーミュラ・ニッポン
 E NASCAR
 F 活躍が期待されるTDPドライバー



経営・会社情報

- 26 企業理念
- 28 コーポレート・ガバナンス
- 32 事業等のリスク
- 34 研究開発および知的財産
- 36 研究開発拠点
- 37 国内生産拠点
- 38 海外生産会社
- 40 トヨタの歩み

Management & Corporate Information

企業理念

Corporate Philosophy

トヨタは創業以来、高品質かつ革新的な製品とサービスの提供により、社会・地球の持続可能な発展に努めてきました。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、企業活動を通じ、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)

Corporate Governance

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、原則、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。(2009年6月23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、社内に「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」などの各種の協議会・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や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CSR方針「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・公正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)

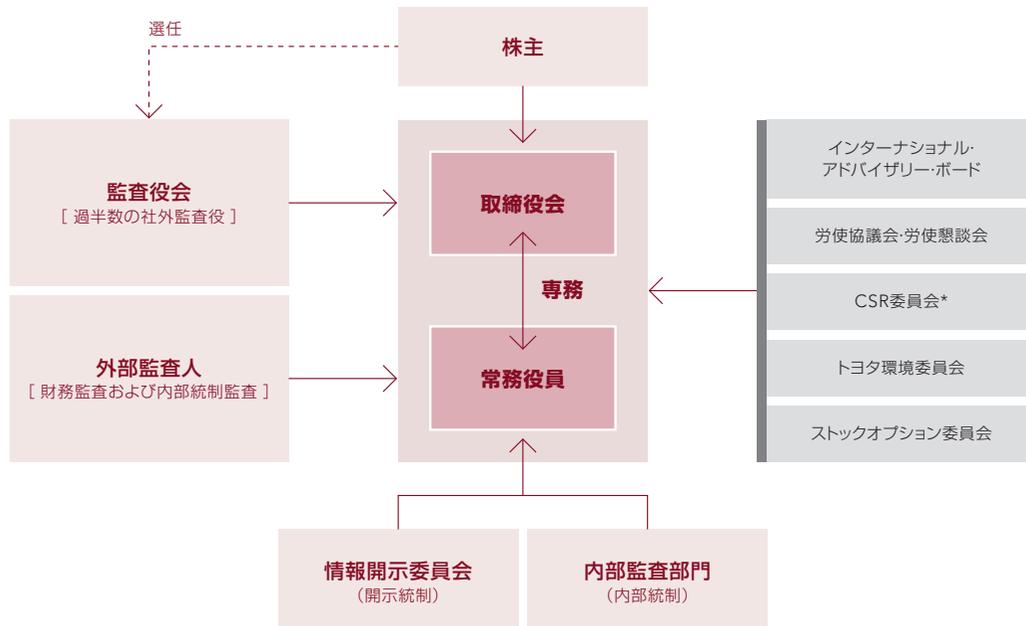
トヨタでは、企業倫理の確立およびコンプライアンスの徹底のため、CSR委員会において副社長以上の取締役および監査役の代表をメンバーとし、会社の倫理、コンプライアンス、リスク管理に関する重要課題ならびにその対応について審議しています。

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。また、財務計算に関する書類その他の情報の適正性を確保するための体制を、2009年3月期より適用された金融商品取引法第24条の4の4第1項に従い、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、定期的に、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。

トヨタのコーポレート・ガバナンス 現場重視+多方面からのモニタリング



2009年6月23日現在

*：企業倫理、コンプライアンス、リスク管理、社会貢献および環境マネジメントを審議

社会責任

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「CSR委員会」や「トヨタ環境委員会」などを設置しています。

内部統制システム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れます。

[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 対応統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参加するなど、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/ir/library/sec/index.html)

Risk Factors

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。特に、当連結会計年度後半期以降の金融危機を背景とした世界的な経済の急速な悪化に伴い、自動車市場は縮小し、競争はさらに激化しています。また、世界の自動車産業のグローバル化が進むことによって、競争は今後より一層激化する可能性があり、業界再編につながる可能性もあります。競争に影響を与える要因としては、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が挙げられます。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です。トヨタは、昨今の自動車市場の急激な変化に的確に対応し、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。金融危機を背景とした世界的な経済の急速な悪化に伴い、特に当連結会計年度後半期以降、トヨタの主要市場である日本・北米・欧州における需要の落ち込みは激しく、トヨタに大きな影響を与えています。このような需要の落ち込みとトヨタへの悪影響は現在でも続いており、この状況と悪影響がいつまで持続し、どのように推移するかは不透明です。今後トヨタの想定を超えて世界経済の減速による需要の落ち込みが継続または悪化した場合、トヨタの財政状態および経営成績がさらなる悪影響を受ける可能性があります。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、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となります。世界的な経済悪化により、自動車市場の構造が急激に変化している現在、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これまで以上に重要であり、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。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、貸倒比率の増加および資金調達費用の増加が挙げられます。これらのリスクは、足元の世界的な経済の急速な悪化によって、より高まっており、自動車金融の競争状況もさらに厳しいものとなっています。

[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、当連結会計年度は、米ドルなどの他通貨に対する円相場の変動が激しく、今後も米ドルなどに対する急激な円高が進行することにより、トヨタの経営成績に悪影響が及ぶ可能性があります。

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、現地生産を行い、金利スワップ取引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。

■ 金融市場の低迷

世界的な金融危機の影響により、現在、世界の金融市場は非常に混乱しています。そのため、多くの金融機関や投資家は、その財政状態の悪化により金融市場に資金を供給することが難しい状況に陥っています。その結果、企業がその信用力に見合った条件で資金調達をすることが困難になる可能性があります。必要に応じて資金を適切な条件で調達できない場合、トヨタの財政状態および経営成績が悪影響を受け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

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

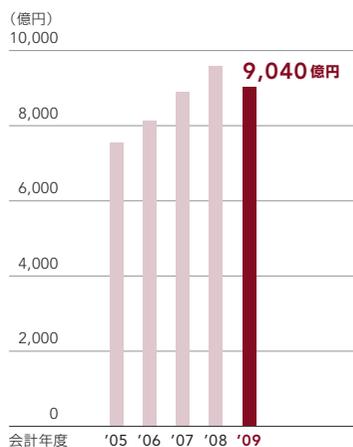
トヨタは、全世界で事業を展開することに関連して、さまざまなイベントリスクにさらされています。これらのリスクとは、政治・経済の不安定な局面、燃料供給の不足、交通機能の障害、自然災害、戦争、テロ、ストライキ、操業の中断などが挙げられます。トヨタが製品を製造するための材料・部品・資材などを調達し、またはトヨタの製品が製造・流通・販売される主な市場において、これらの事態が生じた場合、トヨタの事業運営に障害または遅延をきたす可能性があります。トヨタの事業運営において、大規模または長期間の障害または遅延が発生した場合、トヨタの財政状態および経営成績に悪影響が及ぶリスクがあります。

R&D and Intellectual Property

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



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5.7%減の9,040億円となり、売上高に占める割合は4.4%になりました。仕入先と一体となって開発効率の向上に取り組み、開発費用の低減にも努める一方、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、環境、エネルギー、安全技術に関する先行・先端技術開発には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

トヨタは、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。
日本では、トヨタ、(株)豊田中央研究所を中心に、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)などの関係各社とも密接に連携しながら製品開発を進め、海外では、テクニカルセンターを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各地に研究開発拠点を整備しています。

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。

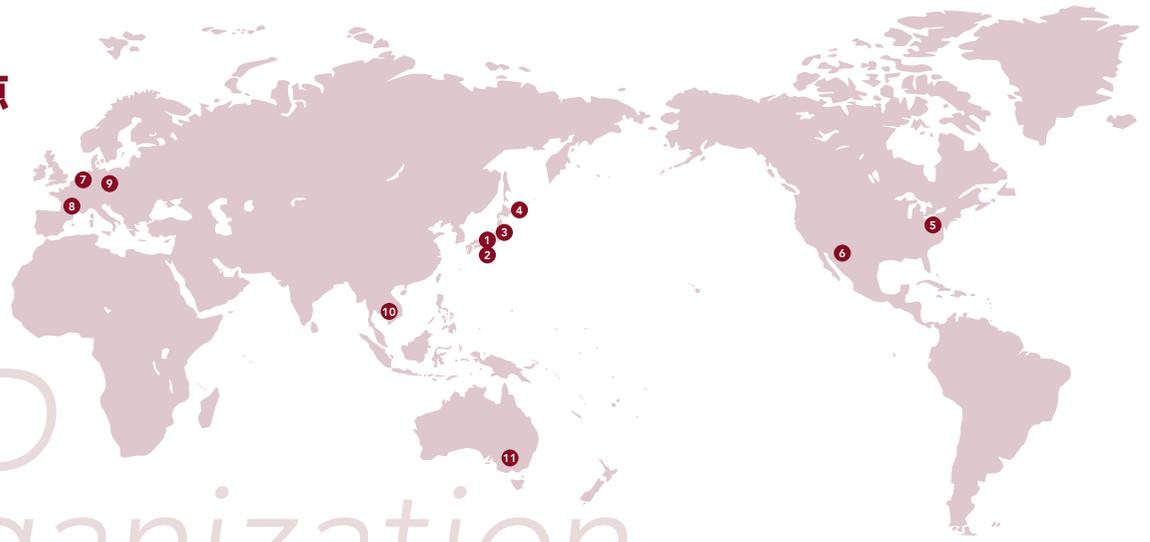
知的財産戦略

トヨタは、研究開発領域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

2009年3月31日現在

R&D Organization



日本

会社名	主な業務内容	所在地	設立年
① 本社テクニカルセンター	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)	1998
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(サムットプラ坎県)	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

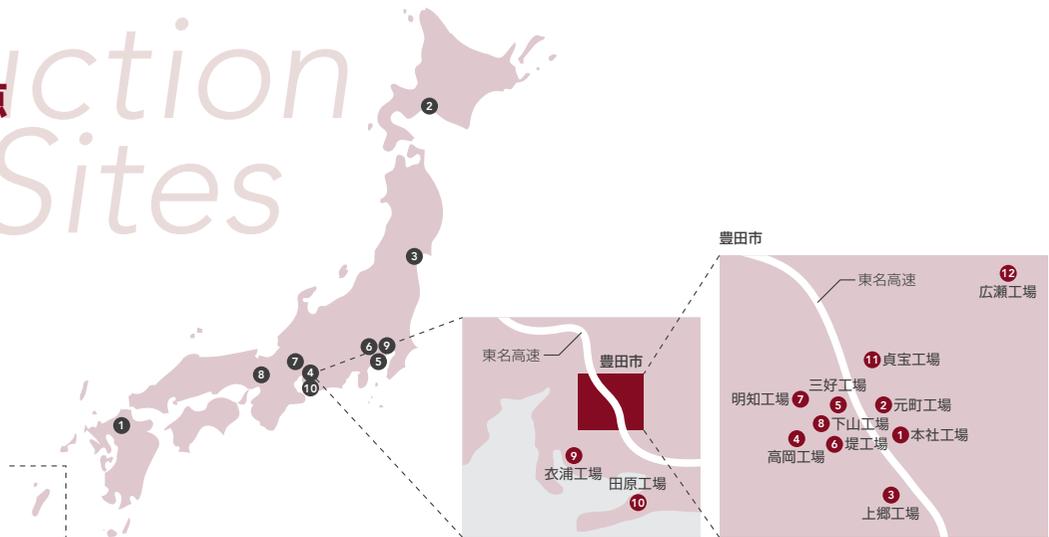
**：掲載年は、Toyota Technical Center Asia Pacific Thailand Co., Ltd.の設立時点。2007年4月にToyota Motor Asia Pacific Co., Ltd.と統合し、現在のToyota Motor Asia Pacific Engineering and Manufacturing Co., Ltd.となっています。



Production Sites

国内生産拠点

2009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	鍛造部品、ハイブリッド用部品	1938
② 元町工場	クラウン、マークX、エスティマ	1959
③ 上郷工場	エンジン	1965
④ 高岡工場	カローラ、ヴィッツ、iQ、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、エンジン関係部品	1968
⑥ 堤工場	プリウス、カムリ、プレミオ、アリオン、サイオン tC	1970
⑦ 明知工場	駆動系足廻り鋳物部品、駆動系足廻り機械部品	1973
⑧ 下山工場	エンジン、ターボチャージャー、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、GS、IS、IS F、GX、RAV4、ランドクルーザー、ヴァンガード、ウィッシュ、エンジン	1979
⑪ 貞宝工場	機械設備、樹脂型、鋳造型、鍛造型	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	IS、ES、RX、ハリアー、ハイランダー、エンジン、ハイブリッド用部品	100.00	45,000	1992	
② トヨタ自動車北海道株式会社	自動変速機、無段変速機、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	電子制御ブレーキ、サスペンション、アクスル、トルクコンバーター	100.00	5,300	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、エスティマ、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、ヴェルファイア、LX	56.48	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、カローラ、カローラフィールダー、カローラルミオン、ベルタ、アイシス、SC、プレイド、オーリス、サイオン xB	50.83	6,850	1946	
⑥ セントラル自動車株式会社	カローラアクシオ、ラウム、ヤリス	100.00	5,325	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、パッソセット	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、ブラド、FJクルーザー、4ランナー	50.57	72,717	1942	
⑩ 株式会社豊田自動織機	ヴィッツ、RAV4、マークX ジョ	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

2009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.(CAPTI)	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、RX350、RAV4	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、ソラーラ、アバロン、ヴェンザ/エンジン	100.00	1988
	⑥ Catalytic Component Products, Inc.(CCP)	触媒	—	1991
	⑦ Bodine Aluminum, Inc.	アルミ鋳造部品	100.00	1993
	⑧ Toyota Motor Manufacturing, West Virginia, Inc.(TMMWV)	エンジン、トランスミッション	100.00	1998
	⑨ Toyota Motor Manufacturing, Indiana, Inc.(TMMI)	タンドラ、セコイア、シエナ	100.00	1999
	⑩ Toyota Motor Manufacturing, Alabama, Inc.(TMMAL)	エンジン	100.00	2003
	⑪ Toyota Motor Manufacturing, Texas, Inc.(TMMTX)	タンドラ	100.00	2006
	⑫ Subaru of Indiana Automotive, Inc.(SIA)**	カムリ	—	2007***
メキシコ	⑬ 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

国・地域	会社名	主な生産品目	議決権比率(%)*	操業年
アルゼンチン	⑭ Toyota Argentina S.A.(TASA)	ハイラックス、フォーチュナー	100.00	1997
ブラジル	⑮ Toyota do Brasil Ltda.(TDB)	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
ベネズエラ	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

欧州

国・地域	会社名	主な生産品目	議決権比率(%)*	操業年
チェコ	⑰ Toyota Peugeot Citroën Automobiles Czech, s. r. o.(TPCA)**	アイゴ	50.00	2005
フランス	⑱ Toyota Motor Manufacturing France S.A.S.(TMMF)	ヤリス/エンジン組付	100.00	2001
ポーランド	⑲ Toyota Motor Manufacturing Poland SP.zo.o.(TMMP)	エンジン、トランスミッション	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、セミボン	27.00	1968
トルコ	㉒ Toyota Motor Manufacturing Turkey Inc.(TMMT)	カローラヴァーソ、オーリス	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



Overseas Manufacturing

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
南アフリカ共和国	26 Toyota South Africa Motors(Pty) Ltd.(TSAM)	カローラ、ハイエース、ハイラックス、フォーチュナー、ダイナ/マニパータ、エキマニ	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 天津豊田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 天津豊田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 天津一汽豊田汽车有限公司(TFTM)	ヴィオス、カローラ、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 広汽豊田発動機有限公司(GTE)	エンジン、エンジン部品	70.00	2005
	35 四川一汽豊田汽车有限公司(SFTM)**	コースター、ランドクルーザー、ランドクルーザープラド、プリウス	45.00	2000
	36 広汽豊田汽车有限公司(GTMC)	カムリ、ヤリス	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、イノーバ、ダイナ/エンジン、プレス部品	70.00	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)	アクスル、プロペラシャフト、トランスミッション	64.30	2002
インドネシア	40 PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia(TMMIN)	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	61.75	2004***
マレーシア	42 Assembly Services Sdn. Bhd.(ASSB)	ハイエース、ヴィオス、ハイラックス、イノーバ、フォーチュナー/エンジン	—	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、ハイラックス	25.00	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、カムリ、ウィッシュ、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	19.99	1988
	50 Siam Toyota Manufacturing Co., Ltd.(STM)	エンジン、エンジン部品	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	1996
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/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)	プリウス	100.00	未定

*: 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のりしました。

1930年代	1933年(昭和8年)	(株)豊田自動織機製作所内で、 自動車の研究を開始
	1935年(昭和10年)	A1型試作乗用車完成。G1型トラックを発表 A
	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 B
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 C
	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 D
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 E
2000年代	2000年(平成12年)	四川トヨタ自動車有限会社 (現 四川一汽豊田汽車有限公司)生産開始
	2002年(平成14年)	人材育成機関「トヨタインスティテュート」設立 自動車レースの最高峰、F1へ参戦
	2005年(平成17年)	チェコでPSAプジョー・シトロエンとの 合弁会社(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
	2008年(平成20年)	「プリウス」の累計販売台数が100万台を突破 F



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



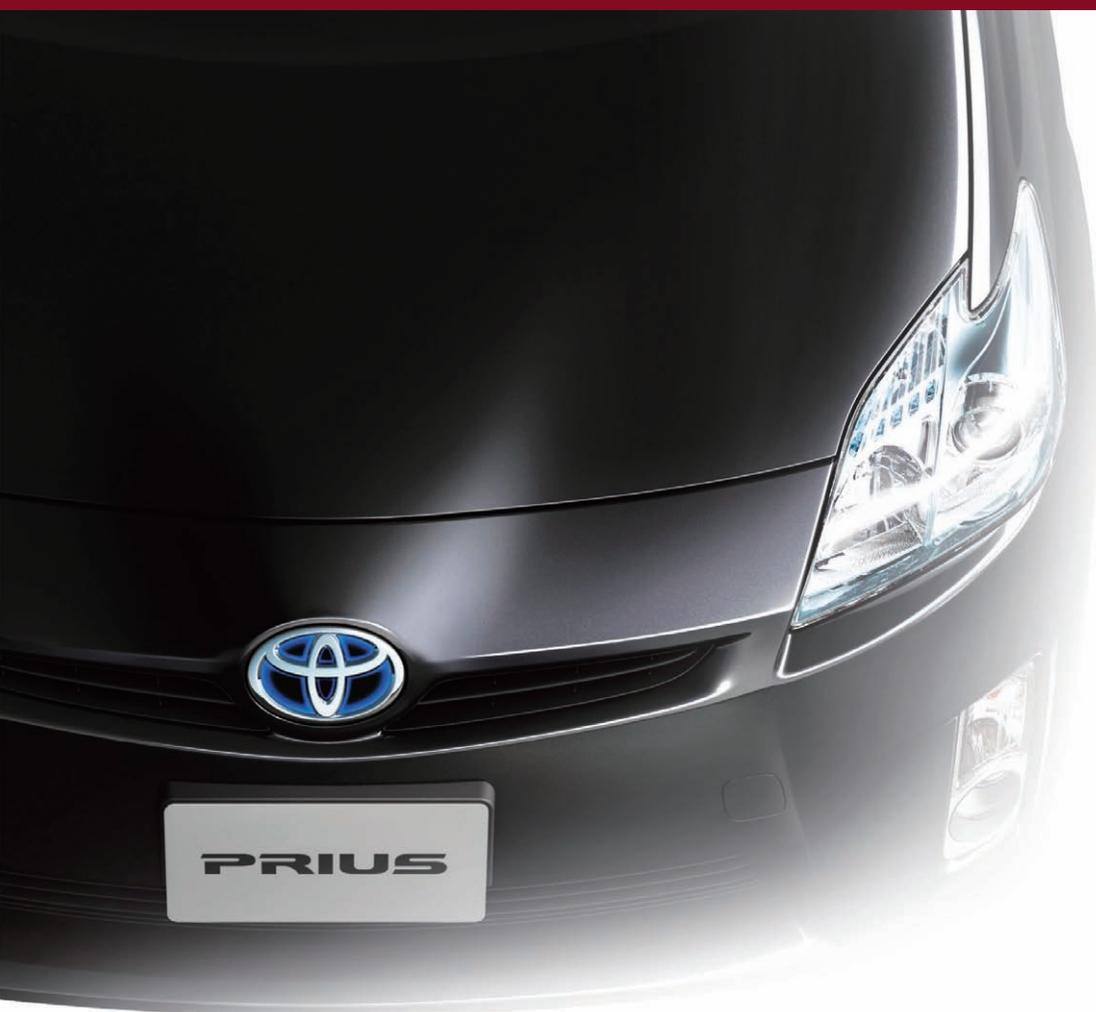
初代カローラ



国内生産累計1億台を達成



ハイブリッド車、2代目プリウス



財務セクション *Financial Section*

42	米国会計基準に基づく連結財務サマリー
44	セグメント情報
45	連結四半期財務サマリー
46	経営者による財務状態および経営成績に関する説明および分析
64	連結貸借対照表
66	連結損益計算書
67	連結株主持分計算書
68	連結キャッシュ・フロー計算書
69	連結財務諸表への注記
106	財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告
107	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			
	2000年	2001年	2002年	2003年
会計年度：				
売上高：				
商品・製品売上高	¥11,892,900	¥12,402,104	¥13,499,644	¥14,793,973
金融収益	528,349	553,133	690,664	707,580
計	¥12,421,249	¥12,955,237	¥14,190,308	¥15,501,553
売上原価並びに販売費及び一般管理費：				
売上原価	¥ 9,839,833	¥10,218,599	¥10,874,455	¥11,914,245
金融費用	401,998	427,340	459,195	423,885
販売費及び一般管理費	1,480,857	1,518,569	1,763,026	1,891,777
計	¥11,722,688	¥12,164,508	¥13,096,676	¥14,229,907
営業利益(損失)	¥ 698,561	¥ 790,729	¥ 1,093,632	¥ 1,271,646
売上高営業利益率	5.6%	6.1%	7.7%	8.2%
税金等調整前当期純利益(損失)	880,680	1,107,289	972,101	1,226,652
法人税等	422,731	523,876	422,789	517,014
当期純利益(損失)	481,936	674,898	556,567	750,942
自己資本当期純利益率(ROE)	7.1%	9.6%	7.8%	10.4%
営業活動からのキャッシュ・フロー	¥ 1,098,925	¥ 1,428,018	¥ 1,532,079	¥ 1,940,088
投資活動からのキャッシュ・フロー	(1,388,517)	(1,318,738)	(1,810,230)	(2,001,448)
財務活動からのキャッシュ・フロー	550,267	(166,713)	392,148	37,675
研究開発費	451,177	475,716	589,306	668,404
資本的支出*	838,309	762,274	940,547	1,005,931
減価償却費	822,315	784,784	809,841	870,636
会計年度末：				
純資産	¥ 6,912,140	¥ 7,077,411	¥ 7,264,112	¥ 7,121,000
総資産	16,440,960	17,019,783	19,305,730	20,152,974
長期借入債務	2,913,759	3,083,344	3,722,706	4,137,528
現金及び現金同等物	1,529,268	1,510,892	1,657,160	1,592,028
自己資本比率	42.0%	41.6%	37.6%	35.3%
金額：円				
1株当たりデータ：				
当期純利益(損失)(基本的)	¥ 128.27	¥ 180.65	¥ 152.26	¥ 211.32
年間配当金	24	25	28	36
純資産	1,844.02	1,921.29	2,015.82	2,063.43
株式情報(3月31日)：				
株価	¥5,370	¥4,350	¥3,650	¥2,635
株式時価総額(百万円)	¥20,134,306	¥16,029,739	¥13,332,491	¥9,512,343
発行済株式数(株)	3,749,405,129	3,684,997,492	3,649,997,492	3,609,997,492

*：賃貸資産を除く。

金額：百万円						増減率(%)
2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2008年vs2009年
¥16,578,033	¥17,790,862	¥20,059,493	¥22,670,097	¥24,820,510	¥19,173,720	-22.8
716,727	760,664	977,416	1,277,994	1,468,730	1,355,850	-7.7
¥17,294,760	¥18,551,526	¥21,036,909	¥23,948,091	¥26,289,240	¥20,529,570	-21.9
¥13,506,337	¥14,500,282	¥16,335,312	¥18,356,255	¥20,452,338	¥17,468,416	-14.6
364,177	369,844	609,632	872,138	1,068,015	987,384	-7.5
1,757,356	2,009,213	2,213,623	2,481,015	2,498,512	2,534,781	+1.5
¥15,627,870	¥16,879,339	¥19,158,567	¥21,709,408	¥24,018,865	¥20,990,581	-12.6
¥ 1,666,890	¥ 1,672,187	¥ 1,878,342	¥ 2,238,683	¥ 2,270,375	¥ (461,011)	—
9.6%	9.0%	8.9%	9.3%	8.6%	-2.2%	—
1,765,793	1,754,637	2,087,360	2,382,516	2,437,222	(560,381)	—
681,304	657,910	795,153	898,312	911,495	(56,442)	—
1,162,098	1,171,260	1,372,180	1,644,032	1,717,879	(436,937)	—
15.2%	13.6%	14.0%	14.7%	14.5%	-4.0%	—
¥ 2,186,734	¥ 2,370,940	¥ 2,515,480	¥ 3,238,173	¥ 2,981,624	¥ 1,476,905	-50.5
(2,216,495)	(3,061,196)	(3,375,500)	(3,814,378)	(3,874,886)	(1,230,220)	+68.3
242,223	419,384	876,911	881,768	706,189	698,841	-1.0
682,279	755,147	812,648	890,782	958,882	904,075	-5.7
945,803	1,068,287	1,523,459	1,425,814	1,480,570	1,364,582	-7.8
969,904	997,713	1,211,178	1,382,594	1,491,135	1,495,170	-0.3
¥ 8,178,567	¥ 9,044,950	¥10,560,449	¥11,836,092	¥11,869,527	¥10,061,207	-15.2
22,040,228	24,335,011	28,731,595	32,574,779	32,458,320	29,062,037	-10.5
4,247,266	5,014,925	5,640,490	6,263,585	5,981,931	6,301,469	+5.3
1,729,776	1,483,753	1,569,387	1,900,379	1,628,547	2,444,280	+50.1
37.1%	37.2%	36.8%	36.3%	36.6%	34.6%	—
金額：円						増減率(%)
2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2008年vs2009年
¥ 342.90	¥ 355.35	¥ 421.76	¥ 512.09	¥ 540.65	¥ (139.13)	—
45	65	90	120	140	100	-28.6
2,456.08	2,767.67	3,257.63	3,701.17	3,768.97	3,208.41	-14.9
¥3,880	¥3,990	¥6,430	¥7,550	¥4,970	¥3,120	-37.2
¥14,006,790	¥14,403,890	¥23,212,284	¥27,255,481	¥17,136,548	¥10,757,752	-37.2
3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,447,997,492	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					2009年	増減率(%) 2008年vs2009年
	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年		
事業別：							
売上高：							
自動車	¥15,973,826	¥17,113,535	¥19,338,144	¥21,928,006	¥24,177,306	¥18,564,723	-23.2
金融	736,852	781,261	996,909	1,300,548	1,498,354	1,377,548	-8.1
その他	896,244	1,030,320	1,190,291	1,323,731	1,346,955	1,184,947	-12.0
消去	(312,162)	(373,590)	(488,435)	(604,194)	(733,375)	(597,648)	—
計	¥17,294,760	¥18,551,526	¥21,036,909	¥23,948,091	¥26,289,240	¥20,529,570	-21.9
営業利益(損失)：							
自動車	¥1,518,954	¥1,452,535	¥1,694,045	¥2,038,828	¥2,171,905	¥(394,876)	—
金融	145,998	200,853	155,817	158,495	86,494	(71,947)	—
その他	15,247	33,743	39,748	39,679	33,080	9,913	-70.0
消去	(13,309)	(14,944)	(11,268)	1,681	(21,104)	(4,101)	—
計	¥1,666,890	¥1,672,187	¥1,878,342	¥2,238,683	¥2,270,375	¥(461,011)	—
所在地別：							
売上高：							
日本	¥11,589,987	¥12,004,155	¥13,111,457	¥14,815,282	¥15,315,812	¥12,186,737	-20.4
北米	6,127,639	6,373,453	7,687,942	9,029,773	9,423,258	6,222,914	-34.0
欧州	2,164,341	2,479,427	2,727,409	3,542,193	3,993,434	3,013,128	-24.5
アジア	1,243,521	1,625,422	2,042,806	2,225,528	3,120,826	2,719,329	-12.9
その他の地域	1,118,362	1,183,702	1,601,736	1,922,742	2,294,137	1,882,900	-17.9
消去	(4,949,090)	(5,114,633)	(6,134,441)	(7,587,427)	(7,858,227)	(5,495,438)	—
計	¥17,294,760	¥18,551,526	¥21,036,909	¥23,948,091	¥26,289,240	¥20,529,570	-21.9
営業利益(損失)：							
日本	¥1,108,127	¥ 987,242	¥1,075,890	¥1,457,246	¥1,440,286	¥(237,531)	—
北米	390,977	447,559	495,638	449,633	305,352	(390,192)	—
欧州	72,475	108,541	93,947	137,383	141,571	(143,233)	—
アジア	60,277	93,772	145,546	117,595	256,356	176,060	-31.3
その他の地域	36,636	47,454	67,190	83,497	143,978	87,648	-39.1
消去	(1,602)	(12,381)	131	(6,671)	(17,168)	46,237	—
計	¥1,666,890	¥1,672,187	¥1,878,342	¥2,238,683	¥2,270,375	¥(461,011)	—

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							
	2008年				2009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	¥65,226	¥64,896	¥67,099	¥65,671	¥62,151	¥59,753	¥48,028	¥35,363
対前年同期比	15.7%	11.2%	9.2%	3.8%	-4.7%	-7.9%	-28.4%	-46.2%
営業利益(損失)	6,754	5,967	6,015	3,967	4,125	1,695	(3,606)	(6,825)
対前年同期比	31.8%	2.7%	4.7%	-30.5%	-38.9%	-71.6%	—%	—%
営業利益率	10.4%	9.2%	9.0%	6.0%	6.6%	2.8%	-7.5%	-19.3%
税金等調整前当期純利益(損失)	7,390	6,232	6,527	4,223	4,530	1,834	(2,821)	(9,147)
対前年同期比	33.2%	1.9%	6.0%	-29.7%	-38.7%	-70.6%	—%	—%
当期純利益(損失)	4,915	4,509	4,586	3,168	3,536	1,398	(1,647)	(7,658)
対前年同期比	32.3%	11.1%	7.5%	-28.0%	-28.1%	-69.0%	—%	—%

事業別セグメント情報：

売上高：								
自動車	¥60,143	¥59,253	¥61,804	¥60,573	¥57,209	¥54,398	¥43,111	¥30,929
金融	3,786	4,067	3,917	3,213	3,631	3,746	3,466	2,932
その他	2,930	3,210	3,336	3,993	2,882	3,142	2,943	2,882
消去	(1,633)	(1,634)	(1,958)	(2,108)	(1,571)	(1,533)	(1,492)	(1,380)
計	¥65,226	¥64,896	¥67,099	¥65,671	¥62,151	¥59,753	¥48,028	¥35,363

営業利益(損失)：								
自動車	¥6,221	¥5,595	¥5,678	¥4,225	¥3,323	¥1,336	¥(2,327)	¥(6,281)
金融	483	295	209	(122)	791	281	(1,239)	(554)
その他	41	60	118	111	29	89	0	(19)
消去	9	17	10	(247)	(18)	(11)	(40)	29
計	¥6,754	¥5,967	¥6,015	¥3,967	¥4,125	¥1,695	¥(3,606)	¥(6,825)

所在地別セグメント情報：

売上高：								
日本	¥ 36,629	¥ 36,539	¥ 39,848	¥ 40,142	¥ 36,608	¥ 35,465	¥ 30,141	¥19,653
北米	25,109	23,990	23,698	21,435	20,911	18,619	13,390	9,309
欧州	10,190	10,016	9,831	9,897	9,162	8,677	6,605	5,687
アジア	7,201	7,852	8,112	8,044	7,983	8,277	6,839	4,095
その他	5,597	5,692	6,412	5,240	6,287	5,927	3,815	2,800
消去	(19,500)	(19,193)	(20,802)	(19,087)	(18,800)	(17,212)	(12,762)	(6,181)
計	¥ 65,226	¥ 64,896	¥ 67,099	¥ 65,671	¥ 62,151	¥ 59,753	¥ 48,028	¥35,363

営業利益(損失)：								
日本	¥3,966	¥3,767	¥3,894	¥2,776	¥2,171	¥1,046	¥(1,642)	¥(3,950)
北米	1,602	939	636	(124)	691	(349)	(2,474)	(1,770)
欧州	385	298	340	392	203	(115)	(434)	(1,087)
アジア	496	671	643	754	693	678	405	(16)
その他	386	331	499	223	445	346	335	(251)
消去	(81)	(39)	3	(54)	(78)	89	204	249
計	¥6,754	¥5,967	¥6,015	¥3,967	¥4,125	¥1,695	¥(3,606)	¥(6,825)

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、2009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88%を占めています。2009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(26%)、北米(29%)、欧州(14%)およびアジア(12%)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。

2009会計年度の自動車市場は、金融危機による世界経済の深刻な後退により、世界全体で急激に縮小しており、特に日米欧では、後半期にかけ市場が大幅な落ち込みとなりました。また、拡大を続けてきた資源国・新興国でも急ブレーキがかかるなど、極めて厳しい状況となりました。

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。

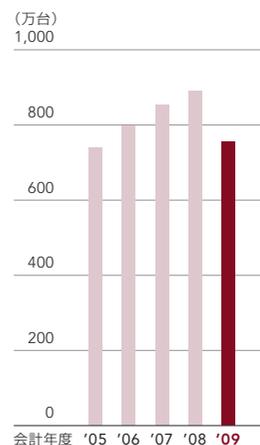
	千台		
	3月31日に終了した1年間		
	2007年	2008年	2009年
日本	2,273	2,188	1,945
北米	2,942	2,958	2,212
欧州	1,224	1,284	1,062
アジア	789	956	905
その他*	1,296	1,527	1,443
海外計	6,251	6,725	5,622
合計	8,524	8,913	7,567

*：「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。

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、2008会計年度および2009会計年度ともに減少したものの、2009会計年度は、全国販売店の努力により軽自動車

を除くトヨタ・レクサスブランドの販売シェアおよび軽自動車を含む販売シェア(含むダイハツおよび日野ブランド)ともに過去最高を更新しました。トヨタの海外における連結販売台数は、2008会計年度は増加しましたが、2009会計年度は減少しました。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。2009会計年度は、自動車市場の大幅な縮小により、北米、欧州を中心に販売台数が大きく減少しました。

連結車両販売台数



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、お客様のニーズ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
- 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を参照ください。

多くの国の政府が、現地調達率を規定し、関税およびその他の貿易障壁を課し、あるいは自動車メーカーの事業を制限したり本国への利益の移転を困難にするような価格管理あるいは為替管理を行っています。このような法律、規制、政策その他の行政措置における変更は、製品の生産、ライセンス、流通もしくは販売、原価、あるいは適用される税率に影響を及ぼすことがあります。トヨタは現在、米国シャーマン反トラスト法に違反しているとして、集団訴訟の一被告として提訴されています。トヨタでは、問題ある行為はなかったと考えてはいますが、早期解決を勧告し、2006年2月に原告側と和解契約を締結しました。現在、原告およびトヨタは、連邦地方裁判所の承認を待っており、同承認が下り次第、原告側が各州でのトヨタに対する訴訟を取り下げ、すべての訴訟が終了する予定です。この訴訟に関しては、連結財務諸表注記23を参照ください。

世界の自動車産業は、グローバルな競争の時期にあり、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、自動車市場の縮小により大変競争が激しくなっています。自動車金融の競争激化は、利益率の減少を引き起す可能性があり、また、顧客がトヨタ車を購入する際にトヨタ以外の金融サービスを利用するようになる場合、マーケット・シェアが低下することも考えられます。

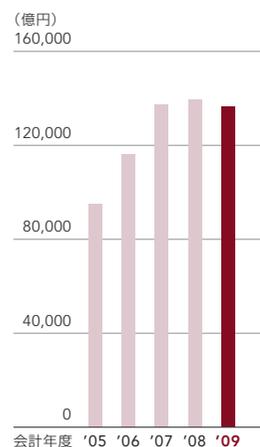
トヨタの金融サービス事業は、主として、顧客および販売店に対する融資プログラムおよびリース・プログラムの提供を行っています。トヨタは、顧客に対して資金を提供する能力は、顧客に対しての重要な付加価値サービスであると考え、金融子会社のネットワークを各国へ展開しています。

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

トヨタの金融資産は、主に為替換算レート変動の影響を受け、2009会計年度において減少しました。

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

金融事業の総資産



	金額：百万円	
	2008年	2009年
3月31日現在		
金融債権		
小売債権	¥ 6,959,479	¥ 6,655,404
ファイナンス・リース	1,160,401	1,108,408
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	2,604,411	2,322,721
	10,724,291	10,086,533
繰延融資初期費用	106,678	104,521
未稼得収益	(437,365)	(405,171)
金融損失引当金	(117,706)	(238,932)
金融債権<純額>合計	10,275,898	9,546,951
控除：一年以内に期限の到来する債権	(4,301,142)	(3,891,406)
長期金融債権<純額>	¥ 5,974,756	¥ 5,655,545
オペレーティング・リース(賃貸用車両及び器具)		
車両	¥ 2,814,706	¥ 2,729,713
器具	107,619	107,168
	2,922,325	2,836,881
控除：減価償却累計額	(718,207)	(795,767)
賃貸用車両及び器具<純額>	¥ 2,204,118	¥ 2,041,114

トヨタの金融債権は、回収可能性リスクを負っています。これ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)が債権の帳簿価額を下回った場合に発生する可能性があります。詳細については、重要な会計上の見積りのセクションの貸倒引当金および金融損失引当金、および連結財務諸表注記11を参照ください。

トヨタは、車両リースを継続的に提供してきました。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。詳細については、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。詳細については、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、一般的な景気、金利およびトヨタの財務力などが含まれます。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。2009会計年度の資金調達コストは、主に市場金利の低下により減少しました。

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、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。また、2009年3月31日現在7.1百万人と、2008年3月31日から0.5百万人の増加となりました。カード債権は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。また、2009年3月31日現在2,246億円と、2008年3月31日から11億円の減少となりました。

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 Systems: 高度道路交通システム)関連事業・ガズー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、生産を現地化してきました。2007年(暦年)および2008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61.4%および64.1%が海外で生産されています。北米では2007年(暦年)および2008年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ57.2%および57.4%が現地で生産されています。欧州では2007年(暦年)および2008年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ64.0%および60.9%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。2008会計年度においては、日本円の米ドル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と決算日の為替相場は、前会計年度に比べて円安となりました。2009会計年度において、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高となりました。詳細については、為替リスクのセクションを参照ください。

2008会計年度および2009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—2009会計年度と2008会計年度の比較」および「業績—2008会計年度と2007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2009会計年度および2008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いませんが、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

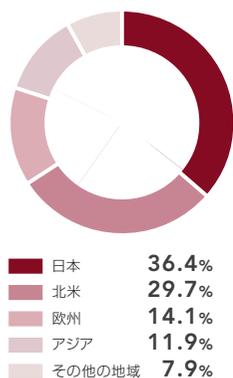
トヨタの最も重要な事業セグメントは、自動車事業セグメントです。トヨタは、世界の自動車市場においてグローバル・コンペティターとして自動車事業を展開しています。マネジメントは世界全体の自動車事業を一つの事業セグメントとして資源の配分やその実績の評価を行っています。トヨタは国内・海外または部品等のような自動車事業の一分野を個別のセグメントとして管理していません。

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
2009年度会計



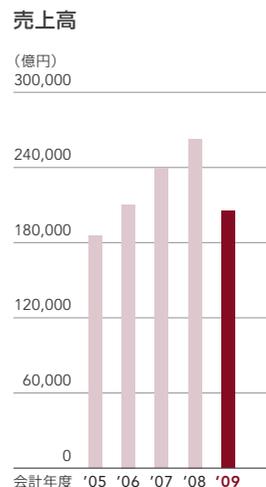
	金額：百万円		
	3月31日に終了した1年間		
	2007年	2008年	2009年
日本	¥8,152,884	¥8,418,620	¥7,471,916
北米	8,771,495	9,248,950	6,097,676
欧州	3,346,013	3,802,814	2,889,753
アジア	1,969,957	2,790,987	2,450,412
その他*	1,707,742	2,027,869	1,619,813

*：「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

業績—2009会計年度と2008会計年度の比較

売上高

2009会計年度の売上高は20兆5,295億円と、前会計年度に比べて5兆7,597億円(21.9%)の減収となりました。この減収は主に、車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響、為替換算レート変動の影響および部品売上の減少を反映しています。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2009会計年度の売上高は約22兆5,607億円と、前会計年度に比べて14.2%の減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、2009会計年度の商品・製品売上高は19兆1,737億円と、前会計年度に比べて22.8%の減収となり、金融収益は1兆3,558億円と、前会計年度に比べて7.7%の減収となりました。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2009会計年度の商品・製品売上高は約21兆113億円と、前会計年度に比べて15.3%の減収であり、金融収益は約1兆5,494億円と、前会計年度に比べて5.5%の増収であったと考えられます。2009会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では11.2%、北米では34.1%、欧州では24.0%、アジアでは12.2%、その他の地域では20.1%の減収となりました。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2009会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では11.2%、北米では24.9%、欧州では13.1%、その他の地域では0.4%の減収、アジアでは0.9%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。2009会計年度における自動車事業セグメントの売上高は1兆8,564億7千円と、前会計年度に比べて5兆6,126億円(23.2%)の減収となりました。この減収は主に、車両販売台数の減少と販売構成の変化による約3兆4,000億円の影響、為替換算レート変動の影響1兆8,338億円および部品売上の減少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、2009会計年度における自動車事業の売上高は約2兆3,985億円と、前会計年度に比べて15.6%の減収であったと考えられます。日本における減収は、主として輸出台数の減少および販売構成の変化の影響によるものです。北米、欧州、アジアおよびその他の地域における減収は、主として車両販売台数の減少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。

■ 金融事業セグメント

2009会計年度における金融事業セグメントの売上高は1兆3,775億円と、前会計年度に比べて1,208億円(8.1%)の減収となりました。この減収は、主に為替換算レート変動の影響によるものですが、融資残高の増加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、2009会計年度における金融事業の売上高は約1兆5,725億円と、前会計年度に比べて5.0%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

2009会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は1兆1,849億円と、前会計年度に比べて1,620億円(12.0%)の減収となりました。

∴ 営業費用

2009会計年度における営業費用は2兆9,905億円と、前会計年度に比べて3兆284億円(12.6%)の減少となりました。この減少は主に、車両販売台数の減少と販売構成の変化による約2兆1,000億円の影響、為替換算レート変動の影響2兆621億円、部品売上の減少による影響および研究開発費の減少548億円などによるものですが、諸経費の増加により一部相殺されています。

原価改善の努力は、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、相殺されています。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。

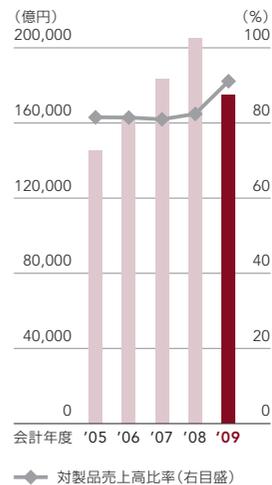
2009会計年度における売上原価は1兆7,684億円と、前会計年度に比べて2兆9,840億円(14.6%)の減少となりました。この減少(セグメント間金額控除前)は自動車事業セグメントにおける2兆9,392億円(14.9%)の減少およびその他の事業セグメントにおける1,312億円(11.2%)の減少を反映しています。自動車事業セグメントにおける売上原価の減少は主に、車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響、為替換算レート変動の影響、部品売上の減少による影響および研究開発費の減少によるものですが、諸経費の増加により一部相殺されています。

2009会計年度における金融費用は9,874億円と、前会計年度に比べて806億円(7.5%)の減少となりました。この減少は主に、為替換算レート変動の影響によるものですが、残価損失関連費用の増加および金利スワップ取引などの時価評価による評価損の増加により一部相殺されています。

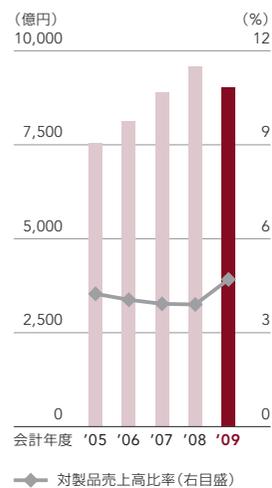
2009会計年度の販売費及び一般管理費は2兆5,347億円と、前会計年度に比べて362億円(1.5%)の増加となりました。この増加は、主に金融事業における増加を反映しています。金融事業における増加は、貸倒関連費用の増加によるものです。

2009会計年度の研究開発費(売上原価および一般管理費)は9,040億円と、前会計年度に比べて548億円(5.7%)の減少となりました。この減少は、適切な管理の下、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に注力したことによるものです。

売上原価



研究開発費



∴ 営業利益・損失

2009会計年度における営業利益は4,610億円の損失と、前会計年度に比べて2兆7,313億円の減少となりました。この減少は主に、車両販売台数の減少、販売構成の変化による影響、諸経費の増加および部品売上の減少による影響などによるものですが、研究開発費の減少により一部相殺されています。

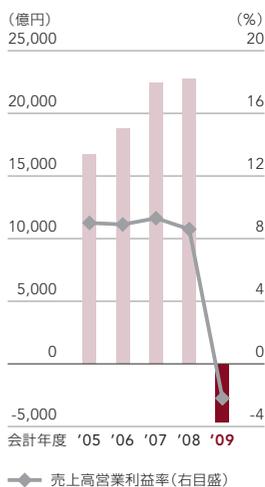
2009会計年度における営業利益(セグメント間利益控除前)は前会計年度と比較して、日本では1兆6,778億円、北米では6,955億円、欧州では2,848億円の減少となり、アジアでは803億円(31.3%)、その他の地域では563億円(39.1%)の減益となりました。日本における営業利益の減少は、主に生産および輸出台数の減少によるものですが、研究開発費の減少により一部相殺されています。北米における営業利益の減少は、主に生産および販売台数の減少、米国の販売金融子会社における貸倒関連費用および残価損失関連費用の増加によるものですが、為替換算レート変動の影響により一部相殺されています。欧州における営業利益の減少は、主に生産および販売台数の減少によるものですが、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。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および為替換算レート変動の影響などによるものです。その他の地域における減益は、販売台数が減少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

2009会計年度における自動車事業セグメントの営業利益は3,948億円の損失と、前会計年度に比べて2兆5,667億円の減少となりました。この営業利益の減少は主に、車両販売台数の減少、販売構成の変化による影響、諸経費の増加および部品売上の減少による影響などによるものですが、研究開発費の減少により一部相殺されています。

営業利益(損失)



■ 金融事業セグメント

2009会計年度における金融事業セグメントの営業利益は720億円の損失と、前会計年度に比べて1,585億円の減少となりました。この営業利益の減少は、融資残高は増加したものの、販売金融子会社において、貸倒関連費用および残価損失関連費用が増加したことならびに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

2009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99億円と、前会計年度に比べて231億円(70.0%)の減益となりました。

∴ その他の収益・費用

2009会計年度における受取利息及び受取配当金は1,384億円と、前会計年度に比べて273億円(16.4%)の減少となりました。この減少は、主に有価証券の受取利息の減少によるものです。

2009会計年度における支払利息は469億円と、前会計年度に比べて8億円(1.7%)の増加となりました。

2009会計年度における為替差益<純額>は18億円の損失と、前会計年度に比べて110億円の減少となりました。為替差損益は外国通貨建ての売上を取引時の為替相場で換算した価額と、先物為替契約を利用して行う決済を含め、同会計年度における決済金額との差額を示すものです。

2009会計年度におけるその他<純額>は1,891億円の損失と、前会計年度に比べて2,272億円の減少となりました。この減少は、主に売却可能証券に対して減損を認識したことによるものです。

∴ 法人税等

2009会計年度における法人税等は565億円の税金費用の戻し入れとなり、主に税金等調整前当期純利益の減少により、前会計年度に比べて9,680億円の減少となりました。2009会計年度における実効税率は10.1%と、日本国内における法定税率を下回りました。これは、主に国内および海外の子会社において、繰延税金資産に対する評価性引当金を計上した影響によるものです。

∴ 少数株主持分損益および持分法投資損益

2009会計年度における少数株主持分損益は242億円の少数株主持分損失と、前会計年度に比べて1,022億円の減少となりました。この減少は、主に連結子会社の当期純利益の減少によるものです。

2009会計年度における持分法投資損益は427億円と、前会計年度に比べて2,274億円(84.2%)の減少となりました。この減少は持分法適用関連会社の当期純利益の減少によるものです。

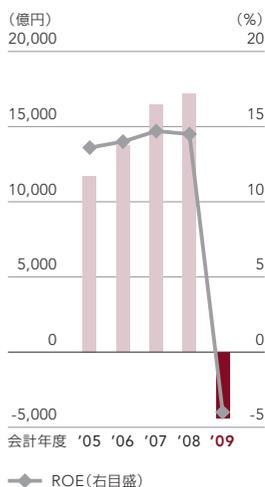
∴ 当期純利益・損失

2009会計年度の当期純利益は4,370億円の損失と、前会計年度に比べて2兆1,548億円の減少となりました。

∴ その他の包括損益

2009会計年度におけるその他の包括損益は、8,665億円の損失と、前会計年度に比べて760億円の損失の減少となりました。この損失の減少は主に、外貨換算調整額が前会計年度の4,611億円の損失に対して2009会計年度は3,813億円の損失であったこと、および未実現有価証券評価損が前会計年度の3,478億円の損失に対し、2009会計年度は2,931億円の損失であったことなどによるものです。未実現有価証券評価損における損失の減少は、主に売却可能証券に対して減損を認識したことによるものです。

当期純利益(損失)とROE



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2兆1,773億円と、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1兆6,000億円の影響、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1,200億円(純額)により一部相殺されています。

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。

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

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ますが、研究開発費の増加および業務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体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、現地製造事業体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、業務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

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。



2010会計年度の見通し

トヨタは、2010会計年度の世界経済は、金融危機と実体経済悪化の悪循環がさらに強まり、一段と下振れする懸念が高まっている状況にあると考えています。

自動車市場は、中長期的には資源国・新興国を中心に拡大していくものと見込まれますが、現在は世界経済の減速を背景に急速に縮小している状況です。さらに、小型車・低価格車の競争が本格化し、また、世界的な環境意識が高まるなか、技術開発や新商品投入が活発化するなど、グローバルで激しい競争が展開されています。また、2010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95円、1ユーロあたり125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2010会計年度の売上高については、販売台数の減少および2010会計年度の前提為替レートを2009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。営業利益の減少要因としては、販売台数の減少および2010会計年度の前提為替レートを2009会計年度に比べて円高としていることによる影響などがあります。これらの要因は、原価改善の努力および固定費の削減などの営業利益の増加要因により一部相殺されています。その結果、トヨタの2010会計年度の営業損失は、2009会計年度に比べて、損失が拡大すると考えられます。トヨタの2010会計年度の税金等調整前当期純損失および当期純損失についても、2009会計年度に比べて、損失が拡大すると考えられます。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が、2009会計年度においては、自動車市場の急激な縮小による販売台数の減少により営業活動から得た現金が減少した結果、一部の資金を借入金および社債の発行によって調達しました。

2010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、主に手元の現金及び現金同等物、営業活動から得た現金、借入金および社債の発行により調達する予定です。トヨタはこれらの資金を主に環境分野および設備の維持更新・新製品導入のための投資に使用する予定です。2006年4月1日から2009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なっています。トヨタは、金融子会社のネットワークを拡大することにより、世界中の現地市場で資金を調達する能力を向上させるよう努めています。

2009会計年度における営業活動から得た現金<純額>は、前会計年度の2兆9,816億円に対し、1兆4,769億円となりました。この減少は、主に自動車事業の売上高減少に伴う現金回収の減少によりますが、自動車事業の売上原価減少に伴う仕入先への現

金支払いの減少および法人税等の支払いの減少により一部相殺されています。

2009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3兆8,748億円に対し、1兆2,302億円となりました。この減少は、主に金融債権に対する投資および有価証券及び投資有価証券の購入の減少、有価証券及び投資有価証券の売却の増加によるものです。

2009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7,061億円に対し、6,988億円となりました。この減少は、主に長期借入債務の返済の増加によりますが、自己株式の取得の減少により一部相殺されています。

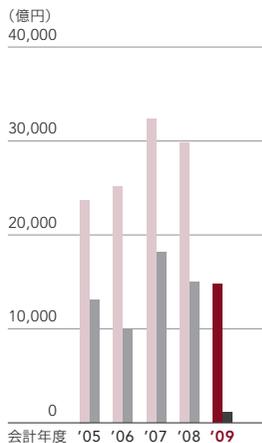
2009会計年度における賃貸資産を除く資本的支出は、前会計年度の1兆4,805億円から7.8%減少し、1兆3,645億円となりました。この減少は、主にアジアおよび北米の連結子会社における設備投資の減少によるものです。

2009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1兆2,794億円から24.9%減少し、9,603億円となりました。この減少は、主に金融事業における投資の減少によるものです。

2010会計年度において、賃貸資産を除く設備投資額は約8,300億円となる予定です。設備投資予定額の地域別内訳は、日本5,300億円、北米1,400億円、欧州500億円、アジア700億円およびその他の地域400億円となっています。

現在入手可能な情報によれば、トヨタは、環境問題が2010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

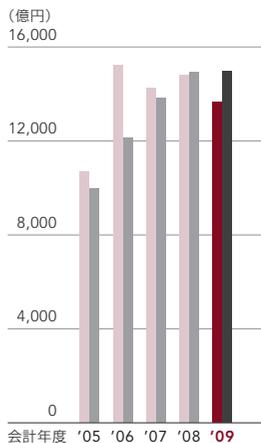
営業活動からの
キャッシュ・フローと
フリー・キャッシュ・フロー*



■ 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)

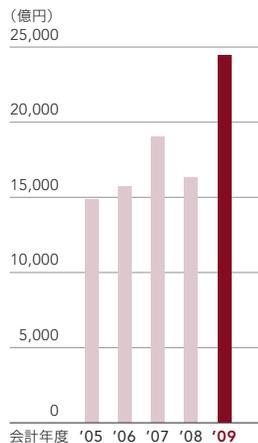
資本的支出*と減価償却費



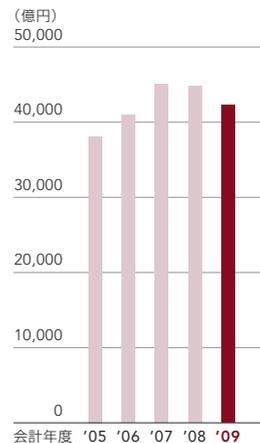
■ 資本的支出
■ 減価償却費

*: 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、定額預金、市場性のある負債証券および信託ファンドへの投資。

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2009年3月31日現在で2兆4,442億円でした。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す。また、2009年3月31日現在における定期預金は451億円、有価証券は4,953億円でした。

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、2009会計年度において総資金量は、2,518億円(5.6%)減少し4兆2,291億円となりました。

2009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、6,475億円(31.7%)減少し1兆3,927億円となりました。これは売上高の減少および為替換算レート変動の影響によるものです。

2009会計年度におけるたな卸資産は、3,664億円(20.1%)減少し1兆4,593億円となりました。これは取引量の減少および為替換算レート変動の影響によるものです。

2009会計年度における金融債権<純額>合計は、9兆5,469億円と、7,289億円(7.1%)減少しました。これは主に卸売債権およびその他のディーラー貸付金の減少ならびに為替換算レート変動の影響によるものです。2009年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、北米63.6%、日本14.1%、欧州11.0%、アジア3.8%、その他の地域7.5%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いますが、2009会計年度において売却実績はありません。

2009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みます。)は、1兆3,732億円(34.6%)減少しました。これは主に有価証券及び投資有価証券の売却および保有株式の時価評価の影響によるものです。

2009会計年度における有形固定資産は、4,103億円(5.3%)減少しました。これは主に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ありますが、設備投資により一部相殺されています。

2009会計年度における支払手形及び買掛金は9,133億円(41.3%)減少しました。これは主に取引量の減少および為替換算レート変動の影響によるものです。

2009会計年度における未払費用は662億円(4.1%)減少しました。これは主に為替換算レート変動の影響によるものです。

2009会計年度における未払法人税等は2,542億円(83.2%)減少しました。これは主に税金等調整前当期純利益の減少によるものです。

2009会計年度における借入債務合計は4,085億円(3.3%)増加しました。トヨタの短期借入債務は、加重平均金利2.44%の借入金と、加重平均金利1.52%のコマーシャルペーパーにより構成されています。2009会計年度における短期借入債務は、前会計年度に比べて649億円(1.8%)増加し、3兆6,176億円となりました。トヨタの長期借入債務は、利率が0.17%から31.50%、返済期限が2009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。2009会計年度の1年以内に返済予定の長期借入債務は241億円(0.9%)増加し、2兆6,995億円となり、返済期限が1年超の長期借入債務は3,195億円(5.3%)増加し、6兆3,014億円となりました。借入債務合計の増加は、主に十分な手元流動性を保持するために資金調達を行ったことによるものです。2009年3月31日現在で、長期借入債務の約28%は米ドル建て、約21%は日本円建て、約15%はユーロ建て、約36%はその他の通貨によるものです。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。

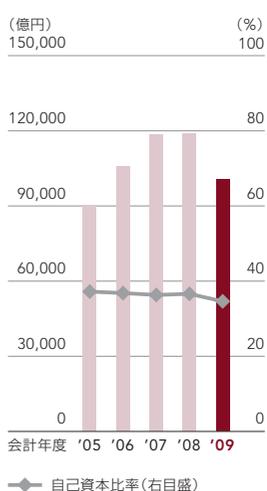
2008年3月31日現在におけるトヨタの自己資本に対する有利子負債比率は102.9%でしたが、2009年3月31日現在では125.4%となりました。

トヨタの長期借入債務は、2009年5月31日現在、スタンダード・アンド・プアーズによって「AA」、ムーディーズによって「Aa1」、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。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。

2009会計年度における未積立年金債務は6,537億円と、前会計年度に比べて2,426億円(59.0%)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。詳細については、連結財務諸表注記19を参照ください。

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。

自己資本と自己資本比率



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ペ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。2009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1兆8,167億円です。

∴ 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ない可能性があります。トヨタは融資制度契約を締結することによって生じるリスクに従って融資制度を評価しています。トヨタの金融事業は、販売店グループと呼ばれる複数のフランチャイズ系列に対しても融資を行っており、しばしば貸出組合に参加することでも融資を行っています。こうした融資は、融資先の卸売車両の購入、買収、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。2009年3月31日現在の販売店に対する貸出未実行残高は1兆7,023億円です。

∴ 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2009年3月31日現在において1ヶ月から35年に渡っており、これは割賦債務の弁済期間と一致するよう設定されていますが、一般的に、製品の利用可能期間よりも短い期間となっています。顧客が必要な支払い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、2009年3月31日現在、最大で1兆5,704億円です。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、2009年3月31日現在の残高は、53億円です。保証債務を履行した場合、トヨタは、保証の対象となった主たる債務を負っている顧客から保証支払額を回収する権利を有します。

契約上の債務および義務

今後5年間に於ける各年の満期別の金額を含む借入債務、キャピタル・リース債務、オペレーティング・リース債務およびその他債務に関しては、連結財務諸表注記13、22および23を参照ください。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、2009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	¥ 1,115,122	¥1,115,122	¥ —	¥ —	¥ —
コマーシャル・ペーパー	2,502,550	2,502,550	—	—	—
長期借入債務*(注記13)	8,949,615	2,688,324	3,589,350	1,261,893	1,410,048
キャピタル・リース債務(注記13)	51,366	11,188	25,272	2,535	12,371
解約不能オペレーティング・リース債務(注記22)	54,161	11,567	15,457	9,503	17,634
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(注記23)	110,874	50,200	34,275	10,908	15,491
合計	¥12,783,688	¥6,378,951	¥3,664,354	¥1,284,839	¥1,455,544

*：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を含めていません。詳細については、連結財務諸表注記16を参照ください。

また、トヨタは2010会計年度において、退職金制度に対し95,270百万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	¥1,570,497	¥446,638	¥724,503	¥314,472	¥84,884
合計	¥1,570,497	¥446,638	¥724,503	¥314,472	¥84,884

関連当事者との取引

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

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を参照ください。



最近の米国会計基準に関する公表

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います。FAS 160は、2008年12月15日以降に開始する連結会計年度およびその期中会計期間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12月、FASBは米国財務会計基準審議会職員意見書 FAS 132(R)-1号(以下、FSP FAS 132(R)-1という。)[「退職後給付制度資産に関する事業主の開示(Employers' Disclosures about Postretirement Benefit Plan Assets)」]を公表しました。FSP FAS 132(R)-1は、年金資産に関する投資方針、主要分類、公正価値の評価手法および重要なリスクの集中を含む追加の開示を要求しています。FSP FAS 132(R)-1は、2009年12月15日より後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意見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。

2009年4月、FASBは米国財務会計基準審議会職員意見書 FAS 115-2およびFAS 124-2号(以下、FSP FAS 115-2およびFAS 124-2という。)[「一時的でない減損の認識および表示(Recognition and Presentation of Other-Than-Temporary Impairments)」]を公表しました。FSP FAS 115-2およびFAS 124-2は、負債証券の一時的でない減損の認識および表示に関する規定を改訂するとともに、負債証券および持分証券に関する追加の開示を要求しています。FSP FAS 115-2およびFAS 124-2は、2009年6月15日より後に終了する期中会計期間および連結会計年度より適用となります。マネジメントはこの意見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。

2009年5月、FASBは米国財務会計基準書第165号(以下、FAS 165という。)[「後発事象(Subsequent Events)」]を公表しました。FAS 165は、貸借対照表日後、財務諸表の提出日までに発生した事象に関する会計処理および開示の一般的な基準を規定するものです。FAS 165は、2009年6月15日より後に終了する期中会計期間および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をもとより、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ことから、この計算は本質的に不確実性を内包しています。したがって、実際の製品保証費は見積りと異なることがあり、製品保証引当金を追加計上する必要が生じる可能性があります。これらの要因によりトヨタの製品保証費が大幅に増加した場合、将来の自動車事業の業績に悪影響を与える可能性があります。

貸倒引当金および金融損失引当金

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

価は性質上判断を要するものであり、重要な変動の可能性のある将来期待受取キャッシュ・フローの金額およびタイミングを含め、重要な見積りを必要とするものです。マネジメントは、現在入手可能な情報に基づき、貸倒引当金および金融損失引当金は十分であると考えていますが、(i)資産の減損に関するマネジメントの見積りまたは仮定の変更、(ii)将来の期待キャッシュ・フローの変化を示す情報の入手、または(iii)経済およびその他の事象または状況の変化により、追加の引当金が必要となってくる可能性があります。新車の価格を押し下げる効果をもつセールス・インセンティブが販売プロモーションの重要な構成要素であり続ける限り、中古車の再販価格およびそれに伴うセールス・ファイナンスならびにファイナンス・リース債権の担保価値は更なる引下げの圧力を受ける可能性があります。これらの要因によりトヨタの貸倒引当金および金融損失引当金を大幅に増加させる必要が生じた場合、将来の金融事業の業績に悪影響を与える可能性があります。これらの引当金のうち、トヨタの業績に対してより大きな影響を与える金融損失引当金のレベルは、主に損失発生頻度と損失の重要性の2つの要因により影響を受けます。トヨタは、金融損失引当金を評価する目的で、金融損失に対するエクスポージャーを「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	
2009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.....	¥16,404

⚡ 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	
2009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……………	¥1,965

⚡ 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います。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います。トヨタが2009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2.8%および3.6%です。また、2009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	
	2010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	2009年3月31日現在の予測給付債務への影響
割引率		
0.5%の減少……………	¥(10,749)	¥ 120,771
0.5%の増加……………	10,197	(111,712)
期待収益率		
0.5%の減少……………	¥ (4,895)	
0.5%の増加……………	4,895	

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見積りを行っています。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および関連会社に対する投資

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ています。



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見積りを行っています。

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、2008年3月31日および2009年3月31日現在で、それぞれ443億円および1,141億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、2009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1,589億円、最低971億円、平均1,260億円でした。

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、2008年3月31日および2009年3月31日現在において、それぞれ1,106億円および558億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。2008年3月31日および2009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1兆1,770億円および7,982億円です。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、2008年3月31日現在および2009年3月31日現在において、それぞれ1,177億円および798億円です。

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
	2008年	2009年	2009年
流動資産			
現金及び現金同等物	¥ 1,628,547	¥ 2,444,280	\$ 24,883
定期預金	134,773	45,178	460
有価証券	542,210	495,326	5,043
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>貸倒引当金残高： 2008年—17,471百万円 2009年—15,034百万円(153百万米ドル)	2,040,233	1,392,749	14,179
金融債権<純額>	4,301,142	3,891,406	39,615
未収入金	523,533	332,722	3,387
たな卸資産	1,825,716	1,459,394	14,857
繰延税金資産	563,220	605,331	6,162
前払費用及びその他	526,853	632,543	6,439
流動資産合計	12,086,227	11,298,929	115,025
長期金融債権<純額>	5,974,756	5,655,545	57,575
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	3,429,238	2,102,874	21,408
関連会社に対する投資及びその他の資産	2,098,556	1,826,375	18,593
従業員に対する長期貸付金	70,776	69,523	708
その他	986,765	707,110	7,198
投資及びその他の資産合計	6,585,335	4,705,882	47,907
有形固定資産			
土地	1,262,034	1,257,409	12,801
建物	3,580,607	3,633,954	36,994
機械装置	9,270,650	9,201,093	93,669
貸貸用車両及び器具	2,922,325	2,836,881	28,880
建設仮勘定	360,620	263,602	2,683
	17,396,236	17,192,939	175,027
減価償却累計額<控除>	(9,584,234)	(9,791,258)	(99,677)
有形固定資産合計	7,812,002	7,401,681	75,350
資産合計	¥32,458,320	¥29,062,037	\$295,857

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
	2008年	2009年	2009年
流動負債			
短期借入債務	¥ 3,552,721	¥ 3,617,672	\$ 36,829
1年以内に返済予定の長期借入債務	2,675,431	2,699,512	27,482
支払手形及び買掛金	2,212,773	1,299,455	13,229
未払金	806,514	670,634	6,827
未払費用	1,606,964	1,540,681	15,684
未払法人税等	305,592	51,298	522
その他	780,747	710,041	7,228
流動負債合計	11,940,742	10,589,293	107,801
固定負債			
長期借入債務	5,981,931	6,301,469	64,150
未払退職・年金費用	632,297	634,612	6,461
繰延税金負債	1,099,006	642,293	6,539
その他	278,150	293,633	2,989
固定負債合計	7,991,384	7,872,007	80,139
少数株主持分	656,667	539,530	5,492
資 本			
資本金			
発行可能株式総数：2008年3月31日および 2009年3月31日現在—10,000,000,000株			
発行済株式総数：2008年3月31日および 2009年3月31日現在—3,447,997,492株			
資本剰余金	397,050	397,050	4,042
利益剰余金	497,569	501,211	5,102
その他の包括利益(損失)累計額	12,408,550	11,531,622	117,394
自己株式	(241,205)	(1,107,781)	(11,277)
自己株式数：2008年3月31日現在—298,717,640株 2009年3月31日現在—312,115,017株			
資本合計	(1,192,437)	(1,260,895)	(12,836)
	11,869,527	10,061,207	102,425
契約債務及び偶発債務			
負債、少数株主持分及び資本合計	¥32,458,320	¥29,062,037	\$295,857

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
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	(3,499)
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
当期発行額		3,642				3,642
包括損失						
当期純損失			(436,937)			(436,937)
その他の包括利益(損失)						
外貨換算調整額				(381,303)		(381,303)
未実現有価証券評価損						
<組替修正考慮後>				(293,101)		(293,101)
年金債務調整額				(192,172)		(192,172)
包括損失合計						(1,303,513)
配当金支払額			(439,991)			(439,991)
自己株式の取得及び処分					(68,458)	(68,458)
2009年3月31日現在残高	¥397,050	¥501,211	¥11,531,622	¥(1,107,781)	¥(1,260,895)	¥10,061,207

	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
2008年3月31日現在残高	\$4,042	\$5,065	\$126,321	\$ (2,455)	\$(12,139)	\$120,834
当期発行額		37				37
包括損失						
当期純損失			(4,448)			(4,448)
その他の包括利益(損失)						
外貨換算調整額				(3,882)		(3,882)
未実現有価証券評価損						
<組替修正考慮後>				(2,984)		(2,984)
年金債務調整額				(1,956)		(1,956)
包括損失合計						(13,270)
配当金支払額			(4,479)			(4,479)
自己株式の取得及び処分					(697)	(697)
2009年3月31日現在残高	\$4,042	\$5,102	\$117,394	\$(11,277)	\$(12,836)	\$102,425

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
	2007年	2008年	2009年	2009年
営業活動からのキャッシュ・フロー				
当期純利益(損失)	¥ 1,644,032	¥ 1,717,879	¥ (436,937)	\$ (4,448)
営業活動から得た現金<純額>への当期純利益(損失)の調整				
減価償却費	1,382,594	1,491,135	1,495,170	15,221
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	71,862	122,790	257,433	2,621
退職・年金費用<支払額控除後>	(32,054)	(54,341)	(20,958)	(213)
固定資産処分損	50,472	45,437	68,682	699
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	4,614	11,346	220,920	2,249
繰延税額	132,308	81,458	(194,990)	(1,985)
少数株主持分損益	49,687	77,962	(24,278)	(247)
持分法投資損益	(209,515)	(270,114)	(42,724)	(435)
資産及び負債の増減ほか				
受取手形及び売掛金の(増加)減少	(212,856)	(206,793)	791,481	8,057
たな卸資産の(増加)減少	(133,698)	(149,984)	192,379	1,958
その他の流動資産の(増加)減少	(108,767)	(82,737)	9,923	101
支払手形及び買掛金の増加(減少)	104,188	62,241	(837,402)	(8,525)
未払法人税等の増加(減少)	74,255	(118,030)	(251,868)	(2,564)
その他流動負債の増加(減少)	264,490	206,911	(41,819)	(426)
その他	156,561	46,464	291,893	2,972
営業活動から得た現金<純額>	3,238,173	2,981,624	1,476,905	15,035
投資活動からのキャッシュ・フロー				
金融債権の増加	(7,489,096)	(8,647,717)	(7,700,459)	(78,392)
金融債権の回収	6,190,661	7,223,573	7,232,152	73,625
金融債権の売却	84,083	109,124	11,290	115
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(1,425,814)	(1,480,570)	(1,364,582)	(13,892)
賃貸資産の購入	(1,264,381)	(1,279,405)	(960,315)	(9,776)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	64,421	67,551	47,386	482
賃貸資産の売却	321,761	375,881	528,749	5,383
有価証券及び投資有価証券の購入	(1,068,205)	(1,151,640)	(636,030)	(6,475)
有価証券及び投資有価証券の売却	148,442	165,495	800,422	8,148
有価証券及び投資有価証券の満期償還	676,729	821,915	675,455	6,876
関連会社への追加投資支払<当該関連会社保有現金控除後>	(1,651)	(4,406)	(45)	(0)
投資及びその他の資産の増減ほか	(51,328)	(74,687)	135,757	1,382
投資活動に使用した現金<純額>	(3,814,378)	(3,874,886)	(1,230,220)	(12,524)
財務活動からのキャッシュ・フロー				
自己株式の取得	(295,699)	(311,667)	(70,587)	(719)
長期借入債務の増加	2,890,000	3,349,812	3,506,990	35,702
長期借入債務の返済	(1,726,823)	(2,310,008)	(2,704,078)	(27,528)
短期借入債務の増加	353,397	408,912	406,507	4,138
配当金支払額	(339,107)	(430,860)	(439,991)	(4,479)
財務活動から得た現金<純額>	881,768	706,189	698,841	7,114
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	25,429	(84,759)	(129,793)	(1,321)
現金及び現金同等物純増加(減少)額	330,992	(271,832)	815,733	8,304
現金及び現金同等物期首残高	1,569,387	1,900,379	1,628,547	16,579
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,900,379	¥ 1,628,547	¥ 2,444,280	\$ 24,883

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。また、価値の下落が一時的でないと判断される場合には、正味実現可能価額まで減額して計上しております。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。米国財務会計基準審議会解釈指針第46(R)号「変動持分事業体の連結（2003年改訂版）—ARB 51の解釈（Consolidation of Variable Interest Entities (revised December 2003)—an interpretation of ARB No. 51）」で定義される変動持分事業体の勘定残高は、該当する場合において連結財務諸表に含めております。

連結財務諸表作成上の見積り

米国会計基準に従った連結財務諸表を作成するにあたり、マネジメントは、連結財務諸表および注記の金額に影響を与える見積りおよび仮定を行っております。結果として、このような見積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および繰延税金資産に対する評価性引当金などがあります。

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。2007年3月31日、2008年3月31日および2009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451,182百万円、484,508百万円および389,242百万円(3,963百万米ドル)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。また、製品のリコールや無償のサービスキャンペーンに係る費用は、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ます。

研究開発費は発生時に費用処理しており、2007年3月31日、2008年3月31日および2009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890,782百万円、958,882百万円および904,075百万円(9,204百万米ドル)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、2008年3月31日および2009年3月31日現在、それぞれ283,735百万円および150,110百万円(1,528百万米ドル)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、2008年3月31日および2009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30,360百万円および58,980百万円(600百万米ドル)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

償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。

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年金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6月、米国財務会計基準審議会(Financial Accounting Standards Board、以下、FASBという。)は米国財務会計基準審議会解釈指針第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おります。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。

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おります。トヨタは2007年11月15日以降に開始する連結会計年度よりFAS 157を適用しております。また、トヨタは米国財務会計基準審議会職員意見書 FAS 157-2号「FAS 157の適用日(Effective Date of FASB Statement No.157)」に基づき、特定の非金融資産および非金融負債に対するFAS 157の適用を2008年11月15日以降に開始する連結会計年度およびその期中会計期間まで延期しております。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。この基準書の適用による開示については、注記26をご参照ください。

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おります。トヨタは2008年12月15日以降に終了する連結会計年度よりFAS 158の測定日に関する規定を適用しております。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ありません。

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。トヨタは2007年11月15日以降に開始する連結会計年度よりFAS 159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。

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、米国財務会計基準書第133号「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あります。トヨタは2009年3月31日に終了する連結会計年度よりFAS 161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。この基準書の適用による開示については、注記20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

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しております。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

評価できるような新たな開示を要求しております。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およびその期中会計期間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12月、FASBは米国財務会計基準審議会職員意見書 FAS 132(R)-1号(以下、FSP FAS 132(R)-1という。)[「退職後給付制度資産に関する事業主の開示(Employers' Disclosures about Postretirement Benefit Plan Assets)」を公表しました。FSP FAS 132(R)-1は、年金資産に関する投資方針、主要分類、公正価値の評価手法および重要なリスクの集中を含む追加の開示を要求しております。FSP FAS 132(R)-1は、2009年12月15日より後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意見書の適用はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えております。

2009年4月、FASBは米国財務会計基準審議会職員意見書 FAS 115-2およびFAS 124-2号(以下、FSP FAS 115-2およびFAS 124-2という。)[「一時的でない減損の認識および表示(Recognition and Presentation of Other-Than-Temporary Impairments)」を公表しました。FSP FAS 115-2およびFAS 124-2は、負債証券の一時的でない減損の認識および表示に関する規定を改訂するとともに、負債証券および持分証券に関する追加の開示を要求しております。FSP FAS 115-2およびFAS 124-2は、2009年6月15日より後に終了する期中会計期間および連結会計年度より適用となります。マネジメントはこの意見書の適用はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えております。

2009年5月、FASBは米国財務会計基準書第165号(以下、FAS 165という。)[「後発事象(Subsequent Events)」を公表しました。FAS 165は、貸借対照表日後、財務諸表の提出日までに発生した事象に関する会計処理および開示の一般的な基準を規定しております。FAS 165は、2009年6月15日より後に終了する期中会計期間および連結会計年度より適用となります。マネジメントはこの基準書の適用はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えております。

勘定科目の組替え再表示

特定の過年度の金額は、2009年3月31日に終了した1年間の表示に合わせて組替えが行われ再表示されております。

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。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おります。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おります。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、2009年3月31日現在の実勢為替相場1米ドル＝98.23円を、2009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：

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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741,798百万円、921,798百万円および563,368百万円(5,735百万米ドル)であります。また、2007年3月31日、2008年3月31日および2009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550,398百万円、686,215

百万円および614,017百万円(6,251百万米ドル)であります。

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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6,559百万円、7,401百万円および28,953百万円(295百万米ドル)であります。

5 買収および譲渡：

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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			
	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：百万円			
	2009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	¥1,704,904	¥ 42,326	¥ 65,379	¥1,681,851
持分証券	736,966	172,992	111,698	798,260
合計	¥2,441,870	¥215,318	¥177,077	¥2,480,111

市場性のない証券	
負債証券	¥ 26,104
持分証券	91,985
合計	¥118,089

	金額：百万米ドル			
	2009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	\$17,357	\$ 431	\$ 666	\$17,122
持分証券	7,502	1,761	1,137	8,126
合計	\$24,859	\$2,192	\$1,803	\$25,248

市場性のない証券	
負債証券	\$ 266
持分証券	937
合計	\$1,203

2008年3月31日および2009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。

2008年3月31日および2009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。

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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148,442百万円、165,495百万円および800,422百万円(8,148百万米ドル)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8,832百万円、18,766百万円および35,694百万円(363百万米ドル)であり、実現総損失は、それぞれ317百万円、21百万円および1,856百万円(19百万米ドル)であります。

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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4,614百万円、11,346百万円および220,920百万円(2,249百万米ドル)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。2009年3月31日に終了した1年間において認

識した減損には、主として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)」に従って過去に株式交換差益を認識した1つの銘柄に対する減損が含まれております。

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。トヨタは定期的に、取得原価で評価されている重要な投資について減損の判定を行っており、減損が一時的でないとは判断された場合には、帳簿価額を減損金額だけ切り下げ、その損失は当該連結会計年度の損益として計上しております。

7 金融債権：

金融債権の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2008年	2009年	2009年
小売債権	¥ 6,959,479	¥ 6,655,404	\$ 67,753
ファイナンス・リース	1,160,401	1,108,408	11,284
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	2,604,411	2,322,721	23,646
	10,724,291	10,086,533	102,683
繰延融資初期費用	106,678	104,521	1,064
未稼得収益	(437,365)	(405,171)	(4,125)
金融損失引当金	(117,706)	(238,932)	(2,432)
金融債権<純額>合計	10,275,898	9,546,951	97,190
控除：一年以内に期限の到来する債権	(4,301,142)	(3,891,406)	(39,615)
長期金融債権<純額>	¥ 5,974,756	¥ 5,655,545	\$ 57,575

2009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
2010年	¥1,925,835	¥330,433	¥1,790,174	\$19,605	\$3,364	\$18,224
2011年	1,717,107	243,759	127,512	17,480	2,482	1,298
2012年	1,367,769	187,929	107,624	13,924	1,913	1,096
2013年	900,158	76,534	86,585	9,164	779	881
2014年	467,476	23,419	105,055	4,759	238	1,070
2015年以降	277,059	9,176	105,771	2,821	93	1,077
合計	¥6,655,404	¥871,250	¥2,322,721	\$67,753	\$8,869	\$23,646

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
	2008年	2009年	2009年
最低受取りリース料	¥ 738,786	¥ 871,250	\$ 8,870
未保証見積残存価額	421,615	237,158	2,414
	1,160,401	1,108,408	11,284
繰延融資初期費用	4,414	6,085	62
控除：未稼得収益	(118,831)	(102,826)	(1,047)
控除：金融損失引当金	(4,592)	(7,776)	(79)
ファイナンス・リース<純額>	¥1,041,392	¥1,003,891	\$10,220

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、米国財務会計基準書第140号(以下、FAS 140という。)[金融資産の譲渡およびサービス業務ならびに負債の消滅に関する会計処理(Accounting for Transfers and Servicing of Financial Assets and Extinguishments of Liabilities)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用途限定資産として保有することにより、トヨタの証券化取引における優先証券に対して信用補完を行っております。これらの留保持分は、トヨタの何らかの義務を解消するために使用することはできません。証券化取引に対する投資家がトヨタに対して有する遡求権は、証券化された債権の契約上のキャッシュ・フロー、トヨタが留保したこれらの劣後持分、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ぶことはありません。

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。

また、2009年3月31日に終了した1年間において、トヨタは小売債権およびリース債権の証券化を実施しておりません。

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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
	2007年	2008年	2009年	2009年
新規証券化による収入				
(購入および留保証券控除後).....	¥69,018	¥91,385	¥ —	\$—
受取サービス業務報酬.....	1,881	1,682	777	8
利息のみストリップから生じた超過利息.....	2,818	1,865	356	4
債権の再購入.....	—	(4,681)	(48)	(0)
サービス業務立替金.....	(234)	(114)	—	—
サービス業務立替金の回収.....	234	114	—	—

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、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1,589百万円および1,688百万円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しており、必要に応じて改訂しております。

2008年3月31日および2009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23,876百万円および19,581百万円(199百万米ドル)であります。

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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。

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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		
	2007年	2008年	2009年
証券化に関する早期返済速度.....	0.7%–1.4%	6.0%	—
加重平均契約期間(年数).....	1.90–2.57	9.00	—
年間期待信用損失.....	0.05%–0.12%	0.05%	—
留保持分の割引率.....	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。

2007年3月31日、2008年3月31日および2009年3月31日に終了した各1年間における、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0.16%、0.26%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
	2009年3月31日現在	2009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.....	¥ (232)	\$ (2)
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	(419)	(4)
残存キャッシュ・フロー割引率(年間レート).....	3.0%–6.5%	
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	¥ (600)	\$ (6)
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	(1,165)	(12)
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.....	¥ (8)	\$ (0)
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	(16)	(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。

2008年3月31日および2009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
	2008年	2009年	2009年
未回収元本	¥7,867,964	¥7,481,016	\$76,158
60日以上延滞金額	79,313	83,613	851
構成内容：			
自己保有債権	¥7,682,515	¥7,358,641	\$74,912
証券化した債権	185,449	122,375	1,246

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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63,428百万円、93,036百万円および124,939百万円(1,272百万米ドル)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
	2008年	2009年	2009年
製品	¥1,211,569	¥ 875,930	\$ 8,917
原材料	299,606	257,899	2,626
仕掛品	239,937	251,670	2,562
貯蔵品およびその他	74,604	73,895	752
合計	¥1,825,716	¥1,459,394	\$14,857

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
	2008年	2009年	2009年
車両	¥2,814,706	¥2,729,713	\$27,789
器具	107,619	107,168	1,091
	2,922,325	2,836,881	28,880
控除：減価償却累計額	(718,207)	(795,767)	(8,101)
賃貸用車両及び器具<純額>	¥2,204,118	¥2,041,114	\$20,779

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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508,095百万円、588,262百万円および560,251百万円(5,703百万米ドル)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
2010年	¥459,110	\$4,674
2011年	302,990	3,084
2012年	130,948	1,333
2013年	37,294	380
2014年	8,262	84
2015年以降	7,265	74
将来の最低レンタル収入合計	¥945,869	\$9,629

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：

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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
	2007年	2008年	2009年	2009年
貸倒引当金期首残高	¥62,088	¥58,066	¥52,063	\$530
繰入(戻入)額	(841)	357	(1,663)	(17)
債権償却	(3,154)	(3,348)	(1,695)	(17)
その他	(27)	(3,012)	(699)	(7)
貸倒引当金期末残高	¥58,066	¥52,063	¥48,006	\$489

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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。

2008年3月31日および2009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34,592百万円および32,972百万円(336百万米ドル)が計上されております。

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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
	2007年	2008年	2009年	2009年
金融損失引当金期首残高	¥101,383	¥112,116	¥117,706	\$1,198
繰入額	72,703	122,433	259,096	2,638
債権償却(回収額と相殺)	(63,879)	(88,902)	(116,793)	(1,189)
その他	1,909	(27,941)	(21,077)	(215)
金融損失引当金期末残高	¥112,116	¥117,706	¥238,932	\$2,432

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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
	2008年	2009年	2009年
流動資産	¥ 8,067,295	¥ 6,400,685	\$ 65,160
固定資産	10,689,963	9,438,905	96,090
資産合計	¥18,757,258	¥15,839,590	\$161,250
流動負債	¥ 6,012,270	¥ 4,216,956	\$ 42,929
固定負債	5,619,997	5,740,150	58,436
資本	7,124,991	5,882,484	59,885
負債および資本合計	¥18,757,258	¥15,839,590	\$161,250
資本に対するトヨタの持分額	¥ 2,065,778	¥ 1,810,106	\$ 18,427
期末における持分法適用会社数	55	56	

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に 終了した1年間
	2007年	2008年	2009年	2009年
売上高	¥23,368,250	¥26,511,831	¥23,149,968	\$235,671
売上総利益	¥ 2,642,377	¥ 3,081,366	¥ 2,034,617	\$ 20,713
当期純利益	¥ 701,816	¥ 870,528	¥ 13,838	\$ 141

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)、アイシン精機(株)、(株)豊田自動織機および豊田通商(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、2008年3月31日および2009年3月31日現在、それぞれ1,677,617百万円および1,417,896百万円(14,434百万米ドル)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2,229,321百万円および1,127,976百万円(11,483百万米ドル)でありました。2009年3月31日に終了した1年間において、トヨタは、市場価格が帳簿価額を下回っている期間と程度、これらの関連会社の財政状態と将来の見通し、および当該関連会社に対する投資を継続するトヨタの能力および意思を考慮した結果、減損損失を計上していません。

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
	2008年	2009年	2009年
受取手形及び売掛金ならびに未収入金	¥247,311	¥159,821	\$1,627
支払手形及び買掛金ならびに未払金	622,830	363,954	3,705

	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
	2007年	2008年	2009年	2009年
売上高	¥1,475,220	¥1,693,969	¥1,585,814	\$16,144
仕入高	4,028,260	4,525,049	3,918,717	39,893

持分法で評価されている関連会社からの配当金は、2007年3月31日、2008年3月31日および2009年3月31日に終了した各1年間において、それぞれ45,234百万円、76,351百万円および114,409百万円(1,165百万米ドル)であります。なお、トヨタは、関連会社と通常の業務上を行う取引以外に、重要な関連当事者との取引を行っておりません。

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：

2008年3月31日および2009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
	2008年	2009年	2009年
借入金(主として銀行借入)			
[加重平均金利：2008年 年3.36%			
2009年 年2.44%]	¥1,226,717	¥1,115,122	\$11,352
コマーシャル・ペーパー			
[加重平均金利：2008年 年3.76%			
2009年 年1.52%]	2,326,004	2,502,550	25,477
	¥3,552,721	¥3,617,672	\$36,829

2009年3月31日現在、トヨタには2,476,458百万円(25,211百万米ドル)の未使用の短期借入枠があり、うち751,523百万円(7,651百万米ドル)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。

2008年3月31日および2009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
	2008年	2009年	2009年
無担保の借入金(主として銀行借入)			
[2008年 — 利率：年0.17% ~ 28.00%、返済期限：2008年~ 2028年；			
2009年 — 利率：年0.17% ~ 31.50%、返済期限：2009年~ 2028年]	¥1,016,101	¥1,536,413	\$15,641
担保付きの借入金(主として銀行借入)			
[2008年 — 利率：年0.35% ~ 5.60%、返済期限：2008年~ 2019年；			
2009年 — 利率：年0.68% ~ 5.35%、返済期限：2009年~ 2019年]	15,635	11,227	114
メディアム・ターム・ノート(連結子会社の発行)			
[2008年 — 利率：年0.32% ~ 15.25%、返済期限：2008年~ 2047年；			
2009年 — 利率：年0.19% ~ 17.47%、返済期限：2009年~ 2047年]	5,451,779	5,335,159	54,313
無担保普通社債(当社の発行)			
[2008年 — 利率：年1.33% ~ 3.00%、返済期限：2008年~ 2018年；			
2009年 — 利率：年1.33% ~ 3.00%、返済期限：2010年~ 2018年]	350,000	450,000	4,581
無担保普通社債(連結子会社の発行)			
[2008年 — 利率：年0.34% ~ 14.00%、返済期限：2008年~ 2031年；			
2009年 — 利率：年0.59% ~ 19.42%、返済期限：2009年~ 2031年]	1,780,284	1,616,816	16,460
長期キャピタル・リース債務			
[2008年 — 利率：年0.31% ~ 10.00%、返済期限：2008年~ 2017年；			
2009年 — 利率：年0.21% ~ 15.47%、返済期限：2009年~ 2028年]	43,563	51,366	523
	8,657,362	9,000,981	91,632
控除：1年以内に返済予定の額	(2,675,431)	(2,699,512)	(27,482)
	¥5,981,931	¥6,301,469	\$64,150

2009年3月31日現在、長期借入債務の通貨は、約28%が米ドル、約21%が日本円、約15%がユーロ、約36%がその他の通貨となっております。

2009年3月31日現在、帳簿価額87,845百万円(894百万米ドル)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34,329百万円(349百万米ドル)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
2010年	¥2,699,512	\$27,482
2011年	1,640,353	16,699
2012年	1,974,269	20,098
2013年	637,445	6,489
2014年	626,983	6,383

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。2009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。

2009年3月31日現在、トヨタには4,152,621百万円(42,274百万米ドル)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2007年3月31日、2008年3月31日および2009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
	2007年	2008年	2009年	2009年
製品保証引当金期首残高	¥ 377,879	¥ 412,452	¥ 446,384	\$ 4,544
当期支払額	(279,597)	(324,110)	(337,863)	(3,439)
繰入額	336,543	392,349	366,604	3,732
既存の製品保証にかかる変動額	(29,458)	(14,155)	(17,869)	(182)
その他	7,085	(20,152)	(27,999)	(285)
製品保証引当金期末残高	¥ 412,452	¥ 446,384	¥ 429,257	\$ 4,370

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(損失)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
	2007年	2008年	2009年	2009年
税金等調整前当期純利益(損失)：				
当社および日本国内子会社	¥1,412,674	¥1,522,619	¥(224,965)	\$(2,290)
海外子会社	969,842	914,603	(335,416)	(3,415)
合計	¥2,382,516	¥2,437,222	¥(560,381)	\$(5,705)

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
	2007年	2008年	2009年	2009年
税金費用－当年度分：				
当社および日本国内子会社	¥591,840	¥491,185	¥ 65,684	\$ 668
海外子会社	174,164	338,852	72,864	742
当年度分合計	766,004	830,037	138,548	1,410
税金費用(利益)－繰延税額：				
当社および日本国内子会社	51,740	119,333	(26,472)	(269)
海外子会社	80,568	(37,875)	(168,518)	(1,716)
繰延合計	132,308	81,458	(194,990)	(1,985)
税金費用(利益)合計	¥898,312	¥911,495	¥ (56,442)	\$ (575)

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、2007年3月31日、2008年3月31日および2009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		
	2007年	2008年	2009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	0.5	0.6	(5.0)
海外子会社の未分配利益に係る繰延税金負債	0.7	0.9	(2.5)
持分法適用関連会社の未分配利益に係る繰延税金負債	2.4	3.1	(2.5)
評価性引当金	(0.1)	(0.4)	(25.4)
控除税額	(3.9)	(4.4)	10.0
その他	(2.1)	(2.6)	(4.7)
実効税率	37.7%	37.4%	10.1%

2007年3月31日、2008年3月31日および2009年3月31日に終了した各1年間において、「その他」には、当社と海外子会社との法定税率の差等が含まれております。

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
	2008年	2009年	2009年
繰延税金資産：			
未払退職・年金費用	¥ 156,924	¥ 288,849	\$ 2,940
製品保証引当金および未払費用	205,564	227,757	2,319
従業員に関するその他の未払給与	129,472	99,867	1,017
税務上の繰越欠損金	54,368	290,044	2,953
たな卸資産	67,904	64,439	656
有形固定資産およびその他資産	180,922	208,983	2,127
その他	332,779	413,728	4,212
繰延税金資産総額	1,127,933	1,593,667	16,224
控除：評価性引当金	(82,191)	(208,627)	(2,124)
繰延税金資産合計	1,045,742	1,385,040	14,100
繰延税金負債：			
未実現有価証券評価益	(279,795)	(100,698)	(1,025)
海外子会社の未分配利益	(20,980)	(13,971)	(142)
持分法適用関連会社の未分配利益	(586,530)	(536,876)	(5,466)
資産の取得価額の相違額	(37,919)	(38,356)	(391)
リース取引	(405,028)	(472,817)	(4,813)
退職給付信託への株式抛出品	(66,523)	(66,523)	(677)
その他	(80,230)	(57,113)	(581)
繰延税金負債総額	(1,477,005)	(1,286,354)	(13,095)
繰延税金資産(負債)純額	¥ (431,263)	¥ 98,686	\$ 1,005

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。2007年3月31日、2008年3月31日および2009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
	2007年	2008年	2009年	2009年
評価性引当金期首残高	¥ 93,629	¥ 95,225	¥ 82,191	\$ 837
増加	16,967	4,783	145,707	1,483
減少	(20,429)	(13,508)	(3,511)	(36)
その他	5,058	(4,309)	(15,760)	(160)
評価性引当金期末残高	¥ 95,225	¥ 82,191	¥ 208,627	\$ 2,124

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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および外貨換算調整額が含まれております。

繰延税金資産(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
	2008年	2009年	2009年
繰延税金資産：			
繰延税金資産(流動資産)	¥ 563,220	¥ 605,331	\$ 6,162
投資及びその他の資産－その他	111,477	149,511	1,523
繰延税金負債：			
流動負債－その他	(6,954)	(13,863)	(141)
繰延税金負債(固定負債)	(1,099,006)	(642,293)	(6,539)
繰延税金資産(負債)純額	¥ (431,263)	¥ 98,686	\$ 1,005

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。2009年3月31日現在、当該未分配利益は合計で2,363,721百万円(24,063百万米ドル)であり、トヨタはこれらの未分配利益がすべて配当されたと仮定した場合に算定される追加的税金引当額を89,119百万円(907百万米ドル)と見積っております。

2009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811,588百万円(8,262百万米ドル)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2010年から2029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。

2008年3月31日および2009年3月31日に終了した各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
	3月31日に終了した1年間		3月31日に終了した1年間
	2008年	2009年	2009年
期首残高：	¥29,639	¥ 37,722	\$ 384
当期の税務ポジションに関連する増加(減少)	(424)	858	8
過年度の税務ポジションに関連する増加	25,954	35,464	361
過年度の税務ポジションに関連する減少	(8,771)	(24,061)	(245)
時効による消滅	(30)	(114)	(1)
解決による減少	(4,618)	(128)	(1)
その他	(4,028)	(2,938)	(30)
期末残高	¥37,722	¥ 46,803	\$ 476

2008年3月31日および2009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。

法人税等に関連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日および2009年3月31日現在における連結貸借対照表ならびに2008年

3月31日および2009年3月31日に終了した各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。

2009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		
	2007年	2008年	2009年
発行済普通株式：			
期首残高	3,609,997,492	3,609,997,492	3,447,997,492
期中発行	—	—	—
買入消却	—	(162,000,000)	—
期末残高	3,609,997,492	3,447,997,492	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。

2008年3月31日および2009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160,229百万円および167,722百万円(1,707百万米ドル)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。

2008年3月31日および2009年3月31日現在の当社の分配可能額は、それぞれ6,073,271百万円および5,624,709百万円(57,261百万米ドル)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。2009年3月31日現在の利益剰余金は、2009年6月23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109,756百万円(1,117百万米ドル)、1株当たり35円(0.36米ドル)を含んでおります。

2009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1,363,044百万円(13,876百万米ドル)が含まれております。

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3,499百万円および643,182百万円減少しております。

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。この結果、当社は普通株式約14百万株を取得しました。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、2007年3月31日、2008年3月31日および2009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
2006年3月31日現在残高	¥(170,924)	¥ 620,008	¥(11,768)	¥ —	¥ 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	—	—	8,269	82,760	91,029
2007年3月31日現在残高	(40,178)	658,808	—	82,760	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	(501,367)	310,979	—	(50,817)	(241,205)
その他の包括利益(損失)	(381,303)	(293,101)	—	(192,172)	(866,576)
2009年3月31日現在残高	¥(882,670)	¥ 17,878	¥ —	¥(242,989)	¥(1,107,781)

	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
2008年3月31日現在残高	\$(5,104)	\$ 3,166	\$ —	\$ (517)	\$ (2,455)
その他の包括利益(損失)	(3,882)	(2,984)	—	(1,956)	(8,822)
2009年3月31日現在残高	\$(8,986)	\$ 182	\$ —	\$(2,473)	\$(11,277)

その他の包括利益(損失)の各項目に係る税効果額の2007年3月31日、2008年3月31日および2009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
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)
2009年3月31日に終了した1年間：			
外貨換算調整額	¥ (391,873)	¥ 10,570	¥(381,303)
未実現有価証券評価損：			
当期発生未実現損失	(677,710)	255,890	(421,820)
控除：当期純損失への組替修正額	215,249	(86,530)	128,719
年金債務調整額	(319,613)	127,441	(192,172)
その他の包括利益(損失)	¥(1,173,947)	¥307,371	¥(866,576)

	金額：百万米ドル		
	税効果考慮前	税効果	税効果考慮後
2009年3月31日に終了した1年間：			
外貨換算調整額	\$ (3,990)	\$ 108	\$(3,882)
未実現有価証券評価損：			
当期発生未実現損失	(6,899)	2,605	(4,294)
控除：当期純損失への組替修正額	2,191	(881)	1,310
年金債務調整額	(3,253)	1,297	(1,956)
その他の包括利益(損失)	\$(11,951)	\$3,129	\$(8,822)

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年の間の期間を有して、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。

2009年6月23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。

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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、3,273百万円および3,015百万円(31百万米ドル)であります。

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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の加重平均公正価値は、それぞれ1,235円/株、1,199円/株および635円/株(6米ドル/株)であります。付与されたオプションの公正価値は、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。

	2007年	2008年	2009年
配当率	1.5%	1.7%	3.0%
無リスク金利	1.4%	1.3%	1.1%
期待ボラティリティ	27%	23%	23%
期待保有期間	5.0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。

	株式数	金額：円		金額：百万円 本源的価値 合計額
		加重平均 権利行使価格	加重平均 残存契約期間(年)	
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
付与	3,494,000	4,726		
行使	(119,900)	3,626		
喪失	(375,000)	6,889		
2009年3月31日現在残高	11,340,700	¥5,631	5.51	¥ 1
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
2009年3月31日現在行使可能	4,971,700	¥5,302	3.76	¥ 1

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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3,866百万円、1,651百万円および97百万円(1百万米ドル)であります。

2009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、1,677百万円(17百万米ドル)であります。この未認識報酬費用は加重平均された1.0年間の期間にわたり認識される予定であります。

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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4,942百万円、3,333百万円および435百万円(4百万米ドル)であります。

2009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 円	株式数	残高			権利行使可能		
		加重平均権利 行使価格 円	加重平均権利 行使価格 米ドル	加重平均 残存期間 年	株式数	加重平均権利 行使価格 円	加重平均権利 行使価格 米ドル
¥3,116-5,000	5,690,700	¥4,546	\$46	5.18	2,220,700	¥4,264	\$43
5,001-7,278	5,650,000	6,724	68	5.85	2,751,000	6,140	63
3,116-7,278	11,340,700	5,631	57	5.51	4,971,700	5,302	54

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
	2008年	2009年	2009年
予測給付債務の変動			
期首予測給付債務	¥1,707,969	¥1,693,155	\$17,237
勤務費用	96,454	84,206	857
利息費用	54,417	52,959	539
従業員による拠出額	767	750	8
制度改定	(7,619)	(2,096)	(21)
年金数理純(利益)	(22,112)	(47,272)	(481)
買収およびその他	(55,960)	(64,784)	(660)
退職給付支払額	(80,761)	(84,139)	(857)
期末予測給付債務	1,693,155	1,632,779	16,622
年金資産の変動			
期首年金資産公正価値	1,425,451	1,282,048	13,051
年金資産実際運用収益	(206,101)	(307,293)	(3,128)
買収およびその他	(26,851)	(43,851)	(446)
会社による拠出額	169,543	131,412	1,338
従業員による拠出額	767	835	9
退職給付支払額	(80,761)	(84,139)	(857)
期末年金資産公正価値	1,282,048	979,012	9,967
年金状況	¥ 411,107	¥ 653,767	\$ 6,655

2008年3月31日および2009年3月31日現在における連結貸借対照表に計上されている金額の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2008年	2009年	2009年
未払費用(未払退職・年金費用).....	¥ 30,345	¥ 30,658	\$ 312
未払退職・年金費用.....	632,297	634,612	6,460
投資及びその他の資産－その他 (前払退職・年金費用).....	(251,535)	(11,503)	(117)
連結貸借対照表に計上した純額.....	¥ 411,107	¥ 653,767	\$ 6,655

2008年3月31日および2009年3月31日現在におけるその他の包括利益(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
	2008年	2009年	2009年
年金数理純損失.....	¥(217,138)	¥(497,055)	\$(5,060)
過去勤務債務.....	125,553	109,570	1,115
基準適用開始時純債務.....	(7,458)	(5,514)	(56)
その他の包括利益(損失)累計額に計上した額.....	¥ (99,043)	¥(392,999)	\$(4,001)

すべての確定給付年金制度の累積給付債務は、2008年3月31日および2009年3月31日現在において、それぞれ1,547,218百万円および1,524,556百万円(15,520百万米ドル)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
	2008年	2009年	2009年
予測給付債務.....	¥508,505	¥1,076,362	\$10,958
累積給付債務.....	467,421	1,039,314	10,580
年金資産の公正価値.....	91,723	614,377	6,254

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
	2007年	2008年	2009年	2009年
勤務費用.....	¥ 80,414	¥ 96,454	¥ 84,206	\$ 857
利息費用.....	48,128	54,417	52,959	539
年金資産期待運用益.....	(38,139)	(43,450)	(43,053)	(438)
過去勤務債務の償却.....	(17,301)	(17,162)	(17,677)	(180)
年金数理純損失の償却.....	8,299	4,013	5,752	58
基準適用開始時純債務の償却.....	1,944	1,944	1,944	20
純退職・年金費用.....	¥ 83,345	¥ 96,216	¥ 84,131	\$ 856

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
	3月31日に終了した1年間		3月31日に 終了した1年間
	2008年	2009年	2009年
年金数理純損失.....	¥(227,439)	¥(303,074)	\$(3,085)
年金数理純損失の償却.....	4,013	5,752	58
過去勤務債務.....	7,619	2,096	21
過去勤務債務の償却.....	(17,162)	(17,677)	(180)
基準適用開始時純債務の償却.....	1,944	1,944	20
その他.....	24,882	17,003	173
合計.....	¥(206,143)	¥(293,956)	\$(2,993)

2010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(16,200)百万円((165)百万米ドル)、22,400百万円(228百万米ドル)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。2007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	
	2007年	
その他の包括利益に含まれる最小年金債務調整額	¥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いません。

2008年3月31日および2009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	
	2008年	2009年
割引率	2.8%	2.8%
長期昇給率	0.1-10.0%	0.1-10.0%

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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		
	2007年	2008年	2009年
割引率	2.6%	2.7%	2.8%
年金資産期待収益率	3.0%	3.4%	3.6%
長期昇給率	0.1-11.0%	0.1-10.0%	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。

2008年3月31日および2009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	
	2008年	2009年
持分証券	60.5%	49.4%
負債証券	25.2	30.9
不動産	1.3	0.3
その他	13.0	19.4
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、2010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95,270百万円(970百万米ドル)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
2010年	¥ 82,172	\$ 836
2011年	79,359	808
2012年	75,919	773
2013年	74,882	762
2014年	77,278	787
2015-2019年	431,993	4,398
合計	¥821,603	\$8,364

退職者に対する退職年金以外の給付債務および休職者に対する給付債務

当社の米国子会社は、適格退職者に対して健康保険および生命保険給付を行っております。さらに、トヨタは、雇用後で退職前の休職者等に対する給付を行っております。これらの給付は、様々な保険

会社および健康保険提供機関を通して行われますが、現在外部積立は行われておりません。これらの費用は、従業員として勤務する期間にわたって費用認識されます。これらの制度に関連するトヨタの債務額に重要性はありません。

20 デリバティブ金融商品：

トヨタは2009年3月31日に終了した連結会計年度よりFAS 161を適用しました。

トヨタは、金利および為替の変動によるリスクを管理するために、先物為替予約取引、通貨オプション取引、金利スワップ取引、金利通貨スワップ取引および金利オプション取引等のデリバティブ金融商品を利用してあります。トヨタはデリバティブ金融商品を投機もしくは売買目的で使用しておりません。

公正価値ヘッジ

トヨタは、主に固定金利借入債務を変動金利借入債務に変換するために金利スワップ取引および金利通貨スワップ取引を利用してあります。トヨタは、金利の変動によるリスクを管理するために金利スワップ取引を利用してあります。金利スワップ取引は、特定の借入取引とひも付きで、もしくは包括的に実行されます。トヨタは、外貨建債務の元本および利息の支払における為替変動リスクをヘッジするために、金利通貨スワップ

取引を利用してあります。外貨建債務は、外貨建元本および利息を、あらかじめ合意された為替レートおよび金利でそれぞれの機能通貨建債務に変換する金利通貨スワップ取引を同時に実行することによりヘッジされております。

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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損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、デリバティブ評価損益のすべての構成要素をヘッジの有効性の評価に含めてあります。

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。

デリバティブ金融商品の公正価値および損益

2009年3月31日現在におけるデリバティブ金融商品の公正価値は次のとおりであります。

	金額：百万円 2009年3月31日現在	金額：百万米ドル 2009年3月31日現在
ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品：		
金利通貨スワップ		
流動資産—前払費用及びその他	¥ 35,882	\$ 365
投資及びその他の資産—その他	83,014	845
合計	¥ 118,896	\$ 1,210
流動負債—その他	¥ (47,022)	\$ (479)
固定負債—その他	(79,634)	(810)
合計	¥(126,656)	\$(1,289)
ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品：		
金利通貨スワップ		
流動資産—前払費用及びその他	¥ 58,454	\$ 595
投資及びその他の資産—その他	177,487	1,807
合計	¥ 235,941	\$ 2,402
流動負債—その他	¥ (61,593)	\$ (627)
固定負債—その他	(236,877)	(2,412)
合計	¥(298,470)	\$(3,039)
先物為替予約・オプション		
流動資産—前払費用及びその他	¥ 32,443	\$ 330
投資及びその他の資産—その他	250	3
合計	¥ 32,693	\$ 333
流動負債—その他	¥ (25,675)	\$ (261)
合計	¥ (25,675)	\$ (261)

2009年3月31日現在におけるデリバティブ金融商品の想定元本は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2009年3月31日現在		2009年3月31日現在	
	ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品	ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品	ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品	ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品
金利通貨スワップ	¥1,907,927	¥12,472,179	\$19,423	\$126,969
先物為替予約・オプション	—	1,562,876	—	15,911
合計	¥1,907,927	¥14,035,055	\$19,423	\$142,880

2009年3月31日に終了した1年間におけるデリバティブ金融商品およびヘッジ対象の連結損益計算書への影響は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2009年3月31日に終了した1年間		2009年3月31日に終了した1年間	
	デリバティブ金融商品	ヘッジ対象	デリバティブ金融商品	ヘッジ対象
公正価値ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品：				
金利通貨スワップ				
金融費用	¥288,553	¥(293,637)	\$2,938	\$(2,989)
支払利息	(439)	439	(4)	4
ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品：				
金利通貨スワップ				
金融費用	¥ 76,878	¥ —	\$ 783	\$ —
為替差益(差損)＜純額＞	(3,016)	—	(31)	—
先物為替予約・オプション				
金融費用	18,327	—	187	—
為替差益(差損)＜純額＞	174,158	—	1,773	—

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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(19,984)百万円、(67,991)百万円および(80,298)百万円((817)百万米ドル)であり、「為替差益(差損)＜純額＞」として計上された未実現損益は、それぞれ17,866百万円、45,670百万円および(33,578)百万円((342)百万米ドル)であります。

信用リスクに関する偶発条項

トヨタは金融機関との間で国際スワップ・デリバティブズ協会に基づく基本契約を締結しております。この契約には、格付けが特定の水準を下回った場合に、取引相手より契約の清算あるいは資産の提供

が求められる偶発条項が含まれております。

2009年3月31日現在において、偶発条項を有し、純額で負債となっているデリバティブ金融商品の公正価値は136,147百万円(1,386百万米ドル)であり、取引相手に提供している資産の公正価値は28,978百万円(295百万米ドル)であります。また、2009年3月31日現在において、仮に偶発条項に定められた条件に合致した場合、契約の清算あるいは提供に必要な資産の公正価値は最大で136,147百万円(1,386百万米ドル)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

のリスクはこれらの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	
	2008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	¥ 1,628,547	¥ 1,628,547
定期預金	134,773	134,773
金融債権<純額>合計	9,132,242	9,287,490
未収入金	523,533	523,533
短期借入債務	(3,552,721)	(3,552,721)
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)
金利通貨スワップ	223,163	223,163
先物為替予約・オプション	40,635	40,635

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2009年3月31日現在		2009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	¥ 2,444,280	¥ 2,444,280	\$ 24,883	\$ 24,883
定期預金	45,178	45,178	460	460
金融債権<純額>合計	8,450,709	8,677,228	86,030	88,336
未収入金	332,722	332,722	3,387	3,387
短期借入債務	(3,617,672)	(3,617,672)	(36,829)	(36,829)
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)	(8,949,615)	(9,026,007)	(91,109)	(91,886)

(注)デリバティブ金融商品については、注記20をご参照ください。

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、2008年3月31日および2009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2008年3月31日および2009年3月31日現在において行った場合に適用される利率で割引くことにより見積っております。

短期借入債務および長期借入債務

短期借入債務および長期借入債務(1年以内に返済予定の長期借入債務を含む)の公正価値は、類似した負債をトヨタが新たに借入れる場合に適用される利率を用いて、将来キャッシュ・フローを現在価値に割引くことにより見積っております。

22

リース契約：

トヨタは、一部の資産をキャピタル・リースおよびオペレーティング・リースにより使用しております。
キャピタル・リースに該当するリース資産の内容は次のとおりであります。

資産の種類	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2008年	2009年	2009年
建物	¥ 11,279	¥ 24,369	\$ 248
機械装置	136,817	51,971	529
控除：減価償却累計額	(116,019)	(33,845)	(344)
	¥ 32,077	¥ 42,495	\$ 433

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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10,559百万円、7,846百万円および12,183百万円(124百万米ドル)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2009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
2010年	¥ 12,688	\$ 129
2011年	24,166	246
2012年	4,071	41
2013年	2,141	22
2014年	1,867	19
2015年以降	17,545	179
最低支払リース料総額	62,478	636
控除：利息相当額	(11,112)	(113)
最低支払リース料現在価値	51,366	523
控除：短期債務	(11,188)	(114)
長期キャピタル・リース債務	¥ 40,178	\$ 409

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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107,301百万円、100,319百万円および106,653百万円(1,086百万米ドル)であります。

2009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
2010年	¥11,567	\$118
2011年	8,593	87
2012年	6,864	70
2013年	5,530	56
2014年	3,973	40
2015年以降	17,634	180
将来の最低賃借料合計	¥54,161	\$551

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：

2009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、110,874百万円(1,129百万米ドル)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2009年3月31日現在において1ヶ月から35年に渡っており、これは割賦債務の弁済期間と一致する

よう設定されておりますが、一般的に、製品の利用可能期間よりも短い期間となっております。顧客が必要な支払を行わない場合には、トヨタに保証債務を履行する責任が発生します。将来の潜在的保証支払額は、2009年3月31日現在、最大で1,570,497百万円(15,988百万米ドル)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、2009年3月31日現在の残高は、5,301百万円(54百万米ドル)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くと主張しております。訴えでは、当該独占禁止法違反の永久的な差止めおよび独占禁止法に基づく3倍の損害賠償を求めておりますが、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止請求は却下しませんでした。原告はこれに対し、各州の独占禁止法に基づく損害賠償請求を追加した修正訴状を提出し、トヨタは原告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、早期解決を勧告し、2006年2月に原告側と和解契約を締結しました。現在、原告およびトヨタは、連邦地方裁判所の承認を待っており、同承認が下り次第、原告側が各州でのトヨタに対する訴訟を取り下げ、全ての訴訟が終了する予定であります。

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)各自動車メーカーは2002年7月1日以降に販売した自動車を対象に、廃棄自動車の回収およびその後の解体とリサイクル費用のすべて、または多くの部分を負担する。2007年1月1日以降には、各自動車メーカーは2002年7月1日より前に販売した自動車についてもかかる費用を負担する。(2)各自動車メーカーは2003年7月以降に販売される自動車に特定有害物質を使用してはならない。(3)2008年12月15日以降、型式認証されて市場に出される車両は車重の最低85%がリユースとリサイクルが可能で、最低95%がリユースとリカバリーが可能でなければならない。(4)廃棄自動車に関しては、2006年までに、車重の80%をリユースし85%をリカバリーする目標を実際に達成しなければならず、2015年までに、それぞれ85%と95%に引き上げられる。2007年1月加盟のブルガリア、ルーマニアを含めた全加盟国で、指令を実施するための法令が施行されております。現時点では、特に自動車メーカーの責任および結果として生じる費用負担に関し、それぞれの加盟国で制定される法令の実施面において、不確実性が存在しております。さらにこの指令では、加盟国は、各自動車メーカー、販売店およびその他の自動車関連業者が適切な廃車処理ルートを構築し、自動車の廃棄前に有害物質とリサイクル可能な部品を取り除くようにする措置を取らなければなりません。この指令は欧州連合で販売されるトヨタ車に影響します。トヨタは、加盟国が指令に従って採択した措置に沿った自動車を順次投入しております。現時点で成立している法令に基づき、トヨタは2009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。

会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2011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、2007年3月31日、2008年3月31日および2009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

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				連結
	自動車	金融	その他	消去又は全社	
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

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
	自動車	金融	その他	消去又は全社	
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

2009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
	自動車	金融	その他	消去又は全社	
売上高					
外部顧客に対する売上高	¥18,550,501	¥ 1,355,850	¥ 623,219	¥ —	¥20,529,570
セグメント間の内部売上高	14,222	21,698	561,728	(597,648)	—
売上高計	18,564,723	1,377,548	1,184,947	(597,648)	20,529,570
営業費用	18,959,599	1,449,495	1,175,034	(593,547)	20,990,581
営業利益(損失)	¥ (394,876)	¥ (71,947)	¥ 9,913	¥ (4,101)	¥ (461,011)
総資産	¥11,716,316	¥13,631,662	¥1,131,400	¥2,582,659	¥29,062,037
持分法適用会社に対する投資	1,606,013	168,057	—	36,036	1,810,106
減価償却費	1,072,848	389,937	32,385	—	1,495,170
資本的支出	1,343,572	883,968	35,334	62,023	2,324,897

	金額：百万米ドル				連結
	自動車	金融	その他	消去又は全社	
売上高					
外部顧客に対する売上高	\$188,848	\$ 13,803	\$ 6,344	\$ —	\$208,995
セグメント間の内部売上高	144	221	5,719	(6,084)	—
売上高計	188,992	14,024	12,063	(6,084)	208,995
営業費用	193,012	14,756	11,962	(6,042)	213,688
営業利益(損失)	\$ (4,020)	\$ (732)	\$ 101	\$ (42)	\$ (4,693)
総資産	\$119,274	\$138,773	\$11,518	\$26,292	\$295,857
持分法適用会社に対する投資	16,350	1,711	—	366	18,427
減価償却費	10,922	3,970	329	—	15,221
資本的支出	13,678	8,999	360	631	23,668

所在地別セグメント情報

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						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……	¥ 8,152,884	¥ 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

2009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……	¥ 7,471,916	¥ 6,097,676	¥2,889,753	¥2,450,412	¥1,619,813	¥ —	¥20,529,570
セグメント間の内部売上高……	4,714,821	125,238	123,375	268,917	263,087	(5,495,438)	—
売上高計……………	12,186,737	6,222,914	3,013,128	2,719,329	1,882,900	(5,495,438)	20,529,570
営業費用……………	12,424,268	6,613,106	3,156,361	2,543,269	1,795,252	(5,541,675)	20,990,581
営業利益(損失)……………	¥ (237,531)	¥ (390,192)	¥ (143,233)	¥ 176,060	¥ 87,648	¥ 46,237	¥ (461,011)
総資産……………	¥11,956,431	¥10,685,466	¥2,324,528	¥1,547,890	¥1,446,505	¥ 1,101,217	¥29,062,037
長期性資産……………	3,658,719	2,726,419	410,185	372,330	234,028	—	7,401,681

	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……	\$ 76,066	\$ 62,075	\$29,418	\$24,946	\$16,490	\$ —	\$208,995
セグメント間の内部売上高……	47,997	1,275	1,256	2,737	2,679	(55,944)	—
売上高計……………	124,063	63,350	30,674	27,683	19,169	(55,944)	208,995
営業費用……………	126,481	67,322	32,132	25,891	18,277	(56,415)	213,688
営業利益(損失)……………	\$ (2,418)	\$ (3,972)	\$ (1,458)	\$ 1,792	\$ 892	\$ 471	\$ (4,693)
総資産……………	\$121,719	\$108,780	\$23,664	\$15,758	\$14,726	\$ 11,210	\$295,857
長期性資産……………	37,246	27,755	4,176	3,790	2,383	—	75,350

(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地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の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、2007年3月31

日、2008年3月31日および2009年3月31日現在の残高は、それぞれ4,758,410百万円、4,352,498百万円および3,225,901百万円(32,840百万米ドル)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、2007年3月31日、2008年3月31日および2009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
	2007年	2008年	2009年	2009年
北米	¥9,039,560	¥9,606,481	¥6,294,230	\$64,076
欧州	3,345,001	3,746,362	2,861,351	29,129
アジア	2,248,031	2,968,460	2,530,352	25,760
その他	3,168,580	3,831,739	3,421,881	34,835

(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		3月31日現在
	2008年	2009年	2009年
自動車等			
流動資産			
現金及び現金同等物	¥ 1,473,101	¥ 1,648,143	\$ 16,778
有価証券	526,801	494,476	5,034
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>	2,077,491	1,404,292	14,296
たな卸資産	1,825,716	1,459,394	14,857
前払費用及びその他	1,676,263	1,534,119	15,618
流動資産合計	7,579,372	6,540,424	66,583
投資及びその他の資産	6,064,286	4,254,126	43,308
有形固定資産	5,773,370	5,504,559	56,037
資産合計	19,417,028	16,299,109	165,928
金融			
流動資産			
現金及び現金同等物	155,446	796,137	8,105
有価証券	15,409	850	9
金融債権<純額>	4,301,142	3,891,406	39,615
前払費用及びその他	793,434	790,901	8,051
流動資産合計	5,265,431	5,479,294	55,780
長期金融債権<純額>	5,974,756	5,655,545	57,575
投資及びその他の資産	663,553	599,701	6,105
有形固定資産	2,038,632	1,897,122	19,313
資産合計	13,942,372	13,631,662	138,773
消去	(901,080)	(868,734)	(8,844)
資産合計	¥32,458,320	¥29,062,037	\$295,857

(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
	2008年	2009年	2009年
自動車等			
流動負債			
短期借入債務	¥ 725,563	¥ 825,029	\$ 8,399
1年以内に返済予定の長期借入債務	183,879	115,942	1,180
支払手形及び買掛金	2,211,507	1,299,523	13,230
未払費用	1,478,249	1,432,988	14,588
未払法人税等	299,048	47,648	485
その他	1,208,476	944,303	9,613
流動負債合計	6,106,722	4,665,433	47,495
固定負債			
長期借入債務	391,303	850,233	8,656
未払退職・年金費用	627,450	629,870	6,412
その他	866,741	444,529	4,525
固定負債合計	1,885,494	1,924,632	19,593
負債合計	7,992,216	6,590,065	67,088
金融			
流動負債			
短期借入債務	3,439,850	3,370,981	34,317
1年以内に返済予定の長期借入債務	2,511,719	2,640,104	26,877
支払手形及び買掛金	17,359	10,001	102
未払費用	133,223	111,766	1,138
未払法人税等	6,544	3,650	37
その他	491,441	515,166	5,244
流動負債合計	6,600,136	6,651,668	67,715
固定負債			
長期借入債務	5,726,042	5,592,641	56,934
未払退職・年金費用	4,847	4,742	49
その他	510,415	491,397	5,002
固定負債合計	6,241,304	6,088,780	61,985
負債合計	12,841,440	12,740,448	129,700
消去	(901,530)	(869,213)	(8,848)
負債合計	19,932,126	18,461,300	187,940
少数株主持分	656,667	539,530	5,492
資本合計	11,869,527	10,061,207	102,425
負債、少数株主持分及び資本合計	¥32,458,320	¥29,062,037	\$295,857

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
	2007年	2008年	2009年	2009年
自動車等				
売上高	¥22,679,078	¥24,831,172	¥19,182,161	\$195,278
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価	18,361,641	20,459,061	17,470,791	177,856
販売費及び一般管理費	2,230,734	2,181,491	2,097,674	21,355
計	20,592,375	22,640,552	19,568,465	199,211
営業利益(損失)	2,086,703	2,190,620	(386,304)	(3,933)
その他の収益(費用)＜純額＞	145,570	176,417	(71,925)	(732)
税金等調整前当期純利益(損失)	2,232,273	2,367,037	(458,229)	(4,665)
法人税等	844,797	889,660	(10,152)	(104)
少数株主持分損益及び持分法投資損益前当期純利益(損失)	1,387,476	1,477,377	(448,077)	(4,561)
少数株主持分損益	(49,513)	(73,543)	26,282	267
持分法投資損益	193,130	268,025	53,226	542
当期純利益(損失)	1,531,093	1,671,859	(368,569)	(3,752)
金融				
売上高	1,300,548	1,498,354	1,377,548	14,024
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価	879,203	1,075,972	994,191	10,121
販売費及び一般管理費	262,850	335,888	455,304	4,635
計	1,142,053	1,411,860	1,449,495	14,756
営業利益(損失)	158,495	86,494	(71,947)	(732)
その他の費用＜純額＞	(8,171)	(16,265)	(30,233)	(308)
税金等調整前当期純利益(損失)	150,324	70,229	(102,180)	(1,040)
法人税等	53,548	21,904	(46,298)	(471)
少数株主持分損益及び持分法投資損益前当期純利益(損失)	96,776	48,325	(55,882)	(569)
少数株主持分損益	(174)	(4,419)	(2,004)	(20)
持分法投資損益	16,385	2,089	(10,502)	(107)
当期純利益(損失)	112,987	45,995	(68,388)	(696)
消去	(48)	25	20	0
当期純利益(損失)	¥1,644,032	¥1,717,879	¥(436,937)	\$ (4,448)

キャッシュ・フロー計算書

	金額：百万円			金額：百万円		
	2007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	¥ 1,531,093	¥ 112,987	¥ 1,644,032	¥ 1,671,859	¥ 45,995	¥ 1,717,879
営業活動から得た現金<純額>への 当期純利益の調整						
減価償却費	979,718	402,876	1,382,594	1,081,410	409,725	1,491,135
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	(841)	72,703	71,862	357	122,433	122,790
退職・年金費用<支払額控除後>	(33,319)	1,265	(32,054)	(54,868)	527	(54,341)
固定資産処分損	49,193	1,279	50,472	44,993	444	45,437
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	4,614	—	4,614	11,346	—	11,346
繰延税額	42,698	89,643	132,308	80,027	1,500	81,458
少数株主持分損益	49,513	174	49,687	73,543	4,419	77,962
持分法投資損益	(193,130)	(16,385)	(209,515)	(268,025)	(2,089)	(270,114)
資産及び負債の増減ほか	182,548	125,700	144,173	(220,217)	215,218	(241,928)
営業活動から得た現金<純額>	2,612,087	790,242	3,238,173	2,420,425	798,172	2,981,624
投資活動からのキャッシュ・フロー						
金融債権の増加	—	(14,192,154)	(7,489,096)	—	(16,644,139)	(8,647,717)
金融債権の回収及び売却	—	12,814,669	6,274,744	—	15,095,380	7,332,697
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(1,414,468)	(11,346)	(1,425,814)	(1,472,422)	(8,148)	(1,480,570)
賃貸資産の購入	(153,163)	(1,111,218)	(1,264,381)	(137,711)	(1,141,694)	(1,279,405)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	56,040	8,381	64,421	56,603	10,948	67,551
賃貸資産の売却	107,270	214,491	321,761	80,944	294,937	375,881
有価証券及び投資有価証券の購入	(889,008)	(179,197)	(1,068,205)	(936,324)	(215,316)	(1,151,640)
有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還	708,130	117,041	825,171	789,366	198,044	987,410
関連会社への追加投資支払 <当該関連会社保有現金控除後>	(1,651)	—	(1,651)	(4,406)	—	(4,406)
投資及びその他の資産の増減ほか	(21,751)	15,250	(51,328)	(44,891)	23,024	(74,687)
投資活動に使用した現金<純額>	(1,608,601)	(2,324,083)	(3,814,378)	(1,668,841)	(2,386,964)	(3,874,886)
財務活動からのキャッシュ・フロー						
自己株式の取得	(295,699)	—	(295,699)	(311,667)	—	(311,667)
長期借入債務の増加	31,509	2,897,028	2,890,000	17,162	3,364,351	3,349,812
長期借入債務の返済	(41,833)	(1,694,407)	(1,726,823)	(226,561)	(2,156,709)	(2,310,008)
短期借入債務の増加(減少)	(83,651)	362,078	353,397	24,126	370,293	408,912
配当金支払額	(339,107)	—	(339,107)	(430,860)	—	(430,860)
財務活動から得た(に使用した)現金<純額>	(728,781)	1,564,699	881,768	(927,800)	1,577,935	706,189
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	21,995	3,434	25,429	(65,405)	(19,354)	(84,759)
現金及び現金同等物純増加(減少)額	296,700	34,292	330,992	(241,621)	(30,211)	(271,832)
現金及び現金同等物期首残高	1,418,022	151,365	1,569,387	1,714,722	185,657	1,900,379
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,714,722	¥ 185,657	¥ 1,900,379	¥ 1,473,101	¥ 155,446	¥ 1,628,547

	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	2009年3月31日に終了した1年間			2009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						
当期純損失	¥ (368,569)	¥ (68,388)	¥ (436,937)	\$ (3,752)	\$ (696)	\$ (4,448)
営業活動から得た現金<純額>への 当期純損失の調整						
減価償却費	1,105,233	389,937	1,495,170	11,251	3,970	15,221
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	(1,663)	259,096	257,433	(17)	2,638	2,621
退職・年金費用<支払額控除後>	(21,428)	470	(20,958)	(218)	5	(213)
固定資産処分損	68,546	136	68,682	698	1	699
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	220,920	—	220,920	2,249	—	2,249
繰延税額	(132,127)	(62,871)	(194,990)	(1,345)	(640)	(1,985)
少数株主持分損益	(26,282)	2,004	(24,278)	(267)	20	(247)
持分法投資損益	(53,226)	10,502	(42,724)	(542)	107	(435)
資産及び負債の増減ほか	(223,101)	186,234	154,587	(2,272)	1,895	1,573
営業活動から得た現金<純額>	568,303	717,120	1,476,905	5,785	7,300	15,035
投資活動からのキャッシュ・フロー						
金融債権の増加	—	(13,318,620)	(7,700,459)	—	(135,586)	(78,392)
金融債権の回収及び売却	—	13,047,393	7,243,442	—	132,825	73,740
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(1,358,518)	(6,064)	(1,364,582)	(13,830)	(62)	(13,892)
賃貸資産の購入	(82,411)	(877,904)	(960,315)	(839)	(8,937)	(9,776)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	41,285	6,101	47,386	420	62	482
賃貸資産の売却	55,896	472,853	528,749	569	4,814	5,383
有価証券及び投資有価証券の購入	(418,342)	(217,688)	(636,030)	(4,259)	(2,216)	(6,475)
有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還	1,295,561	180,316	1,475,877	13,189	1,835	15,024
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>	(45)	—	(45)	(0)	—	(0)
投資及びその他の資産の増減ほか	129,834	(2,091)	135,757	1,322	(21)	1,382
投資活動に使用した現金<純額>	(336,740)	(715,704)	(1,230,220)	(3,428)	(7,286)	(12,524)
財務活動からのキャッシュ・フロー						
自己株式の取得	(70,587)	—	(70,587)	(719)	—	(719)
長期借入債務の増加	545,981	3,030,029	3,506,990	5,558	30,846	35,702
長期借入債務の返済	(150,097)	(2,580,637)	(2,704,078)	(1,528)	(26,271)	(27,528)
短期借入債務の増加	138,387	239,462	406,507	1,409	2,438	4,138
配当金支払額	(439,991)	—	(439,991)	(4,479)	—	(4,479)
財務活動から得た現金<純額>	23,693	688,854	698,841	241	7,013	7,114
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	(80,214)	(49,579)	(129,793)	(816)	(505)	(1,321)
現金及び現金同等物純増加額	175,042	640,691	815,733	1,782	6,522	8,304
現金及び現金同等物期末首残高	1,473,101	155,446	1,628,547	14,996	1,583	16,579
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,648,143	¥ 796,137	¥ 2,444,280	\$ 16,778	\$ 8,105	\$ 24,883

25 1株当たり情報：

2007年3月31日、2008年3月31日および2009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(損失)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	金額：円	金額：米ドル
	当期純利益 (損失)	加重平均 株式数	1株当たり 当期純利益 (損失)	1株当たり 当期純利益 (損失)
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	
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	
2009年3月31日に終了した1年間				
普通株式に係る基本1株当たり当期純損失	¥ (436,937)	3,140,417	¥(139.13)	\$(1.42)
希薄化の影響				
希薄化効果を有するストックオプション	(0)	—		
普通株式に係る希薄化後1株当たり当期純損失	¥ (436,937)	3,140,417	¥(139.13)	\$(1.42)

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。

2009年3月31日に終了した1年間において当期純損失が計上されたことにより、特定のストックオプションは逆希薄化効果を有しているため、2009年3月31日に終了した1年間の希薄化後1株当たり当期純損失の計算には含まれておりません。

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、以下の情報を開示しております。

2008年3月31日および2009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。

	金額：百万円	単位：千株	金額：円	金額：米ドル
	純資産額	期末発行済株式数 (自己株式を除く)	1株当たり 純資産額	1株当たり 純資産額
2008年3月31日現在	¥11,869,527	3,149,279	¥3,768.97	
2009年3月31日現在	10,061,207	3,135,882	3,208.41	\$32.66

トヨタは2009年3月31日に終了した連結会計年度よりFAS 157を適用しました。FAS 157では公正価値をその測定に用いた情報によって以下の3つのレベルに分類しております。

レベル1：活発な市場における同一資産および負債の市場価格

レベル2：活発な市場における類似資産および負債の市場価格、活発でない市場における同一または類似資産および負債の市場価格、もしくは市場価格以外の観測可能な市場情報を基に測定された評価額

レベル3：報告企業自身の仮定を使用した、観測不能な情報によって測定された評価額

2009年3月31日現在において、トヨタが継続的に公正価値で測定している資産および負債は次のとおりであります。

	金額：百万円			
	2009年3月31日現在			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
資産：				
現金同等物.....	¥1,473,407	¥ 115,339	¥ —	¥1,588,746
有価証券及びその他の投資有価証券.....	2,273,294	187,236	19,581	2,480,111
デリバティブ金融商品.....	—	369,572	17,958	387,530
合計.....	¥3,746,701	¥ 672,147	¥ 37,539	¥4,456,387
負債：				
デリバティブ金融商品.....	¥ —	¥(427,109)	¥(23,692)	¥ (450,801)
合計.....	¥ —	¥(427,109)	¥(23,692)	¥ (450,801)

	金額：百万米ドル			
	2009年3月31日現在			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
資産：				
現金同等物.....	\$15,000	\$ 1,174	\$ —	\$16,174
有価証券及びその他の投資有価証券.....	23,143	1,906	199	25,248
デリバティブ金融商品.....	—	3,762	183	3,945
合計.....	\$38,143	\$ 6,842	\$ 382	\$45,367
負債：				
デリバティブ金融商品.....	\$ —	\$(4,348)	\$(241)	\$ (4,589)
合計.....	\$ —	\$(4,348)	\$(241)	\$ (4,589)

上記の資産及び負債の公正価値を測定するために用いた評価手法および主要な情報は次のとおりであります。

現金同等物

現金同等物は、契約上の満期が3ヶ月以内である流動性の高い投資です。これらの投資は主に市場価格により測定しております。

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、負債証券と持分証券から構成されており、同一資産および負債の市場価格、または類似資産および負債の市場価格を用いて測定しております。レベル3に分

類された有価証券及びその他の投資有価証券には証券化取引の留保持分が含まれており、金利や損失の規模などの仮定を用いて測定しております。

デリバティブ金融商品

デリバティブ金融商品は、金利、為替レートなどの観測可能な市場情報および契約条項を利用した標準的な評価手法を用いて測定しております。観測可能な市場情報を入手できない場合には、取引相手から入手した価格やその他の市場情報により測定しております。また、倒産確率などを用い、取引相手およびトヨタの信用リスクを考慮して測定しております。

2009年3月31日に終了した1年間において、レベル3に分類された、継続的に公正価値で測定している資産および負債の変動の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		
	2009年3月31日に終了した1年間		
	有価証券及び その他の 投資有価証券	デリバティブ 金融商品	合計
期首残高	¥23,818	¥ 25,499	¥ 49,317
損益：			
損益計上額.....	586	(38,538)	(37,952)
その他の包括利益(損失)計上額.....	(1,398)	—	(1,398)
購入・発行及び決済.....	(1,665)	7,026	5,361
その他.....	(1,760)	279	(1,481)
期末残高.....	¥19,581	¥ (5,734)	¥ 13,847

	金額：百万米ドル		
	2009年3月31日に終了した1年間		
	有価証券及び その他の 投資有価証券	デリバティブ 金融商品	合計
期首残高	\$242	\$ 260	\$ 502
損益：			
損益計上額.....	6	(392)	(386)
その他の包括利益(損失)計上額.....	(14)	—	(14)
購入・発行及び決済.....	(17)	71	54
その他.....	(18)	3	(15)
期末残高.....	\$199	\$ (58)	\$ 141

上記のデリバティブ金融商品は、資産と負債を合計して純額で表示しております。2009年3月31日に終了した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。

特定の資産および負債は非継続的に公正価値で測定されております。

トヨタは、2009年3月31日に終了した1年間において、特定の金融債権を担保の市場価格を基に25,932百万円(264百万米ドル)の公正価値で測定し、10,011百万円(102百万米ドル)の減損を認識しました。2009年3月31日現在、当該公正価値はレベル3に分類されております。

財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告

トヨタの経営者には財務報告に係る有効な内部統制を整備・運用する責任がある。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) トヨタの資産の取引および処分を合理的な詳細さで、正確かつ適正に反映する記録の維持。
- (2) 一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠して財務諸表を作成するために必要な取引の記録が行わ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者および取締役の承認に基づいてのみ行われることに関する合理的な保証。
- (3) 財務諸表に重大な影響を及ぼす可能性のある未承認のトヨタの資産の取得、使用または処分を防止または適時に発見することに関する合理的な保証。

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可能性がある。また、将来の期間に向けて有効性の評価を予測する場合には、状況の変化により統制が不適切となるリスク、もしくは方針や手続きの遵守の程度が低下するリスクが伴う。

トヨタの経営者は、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、経営者は2009年3月31日現在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。

2009年3月31日現在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2008年3月31日及び2009年3月31日現在における財政状態並びに2009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ものと認める。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「内部統制の統一的枠組み」で確立された規準に基づき、2009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整備・運用しているものと認める。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整備・運用並びに添付の財務報告に係る内部統制に関する経営者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、私どもの統括監査に基づいて、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の表示がないかどうか、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整備・運用されているかどうかについて合理的な保証を得るように、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判断している。

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)会社の資産の取引及び処分を合理的な詳細さで、正確かつ適正に反映する記録の維持に関連し、(ii)一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠して財務諸表を作成するために必要な取引の記録が行われていること及び会社の収入と支出が会社の経営者及び取締役の承認に基づいてのみ行われることに関する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未承認の会社の資産の取得、使用又は処分を防止又は適時に発見することに関する合理的な保証を提供する方針及び手続を含んでいる。

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可能性がある。また、将来の期間に向けて有効性の評価を予測する場合には、状況の変化により統制が不適切となるリスク、もしくは方針や手続の遵守の程度が低下するリスクが伴う。

PricewaterhouseCoopers Anata

日本 名古屋

2009年6月23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：	71,116名(連結：320,808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		[投資家情報サイト] http://www.toyota.co.jp/jp/ir
決算期：	3月31日		
会計監査人：	あらた監査法人		
関係会社数：	[連結子会社] 529社 [持分法適用会社] 56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：	312,115,017株
株主数：	653,433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 Mellon 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 [バンク オブ ニューヨーク メロン ADRサイト] http://www.adrbnymellon.com [証券代行サイト] http://www.bnymellon.com/ shareowner

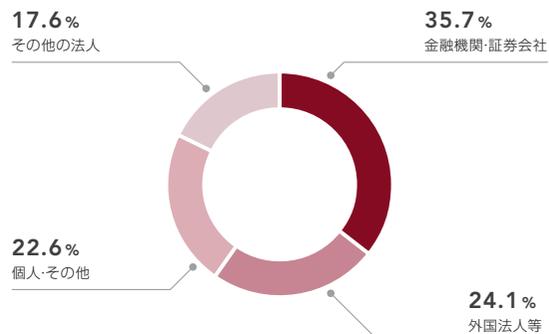
投資家窓口

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) 23-5721
	[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
米国：	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) 750-3564
英国：	Toyota Motor Europe Curzon Square, 25 Park Lane, London W1K 1RA, U.K. 電話：(020) 7290-8500 Fax：(020) 7290-8502

主要大株主

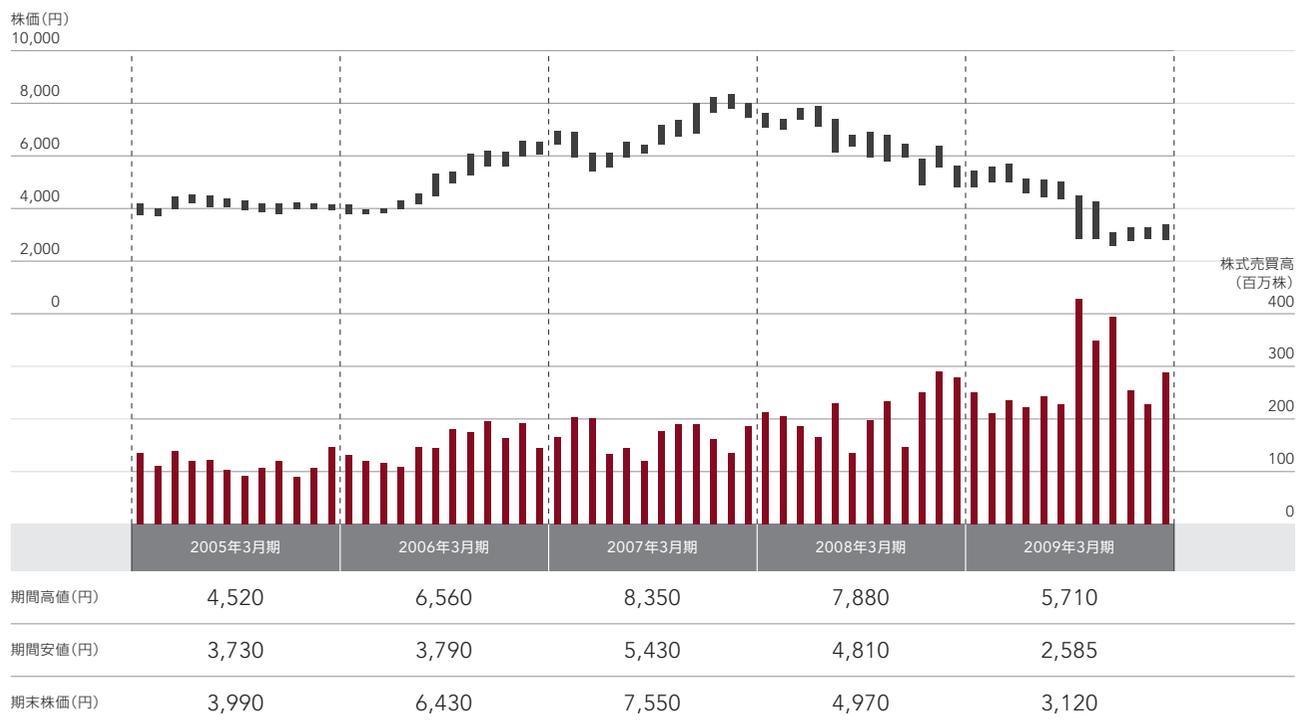
名称	所有株式数(千株)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社	353,082
株式会社豊田自動織機	201,195
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	192,363
日本生命保険相互会社	130,791
ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー	119,887
ザ バンク オブ ニューヨーク メロン アズ デポジタリ バンク フォー デポジタリ レシード ホルダーズ	85,081
資産管理サービス信託銀行株式会社	84,527
東京海上日動火災保険株式会社	83,821
三井住友海上火災保険株式会社	65,166
ジェーピー モルガン チェース バンク	60,854

所有者別分布状況



注：個人・その他には自己株312百万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>