

Annual Report 2010

Purpose, Perspective and Passion



絆～復活への挑戦～

1

メッセージ

- ・会長メッセージ
- ・社長メッセージ
- ・品質管理体制について

6

特集:「絆」の再構築

自動車産業新時代をリードする「トヨタビジネス革命」

- ・進化型ビジネスモデルへの転換
- ・巨大市場・中国に最新鋭のハード・ソフトが集結
- ・高成長市場・インドで誕生したお客さま目線の商品開発

12

連結業績ハイライト

13

事業概況

- ・自動車事業
- ・金融事業
- ・その他事業
- ・モータースポーツ活動

18

経営・会社情報

- ・研究開発および知的財産
- ・企業理念
- ・マネジメント体制
- ・コーポレート・ガバナンス
- ・事業等のリスク
- ・その他経営・会社情報

30

財務セクション

経理担当副社長からのメッセージ

94

投資家情報

トヨタの目指す
未来へ…。

将来予測表明等に関する特記

本資料には、当社(連結子会社を含む)の見通し、目標、計画、戦略などの将来に関する記述が含まれております。これらの将来に関する記述は、当社が現在入手している情報に基づく判断および仮定に基づいており、判断や仮定に内在する不確実性および今後の事業運営や内外の状況変化等による変動可能性に照らし、将来における当社の実際の業績または展開と大きく異なる可能性があります。なお、上記の不確実性および変動可能性を有する要素は多数あり、以下のようなものが含まれます。

- (1) 日本、北アメリカ、ヨーロッパ、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
- (2) 為替相場の変動、特に日本円、米ドル、ユーロ、豪ドル、カナダドルおよびイギリス・ポンドの相場変動
- (3) 金融市場における資金調達環境の変動
- (4) 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
- (5) トヨタが営業活動を行っている市場内における法律、規制及び政府政策の変更で、特にリコール等改善措置を含む安全性、貿易、環境保全、自動車排出ガス、燃費効率の面などにおいてトヨタの自動車事業に影響を与えるもの、または将来の訴訟やその他の法的手続きを含めたトヨタのその他の営業活動に影響を与える法律、規制及び政府政策の変更など
- (6) 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
- (7) タイムリーに顧客のニーズに対応した新商品を開発し、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
- (8) ブランドイメージの毀損
- (9) 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。



お客さま第一・ 現地現物を徹底し 未来のクルマづくりに まい進いたします

当期における自動車業界は一部の新興市場において回復の兆しが見えるものの、日本や欧米などの既存市場では引き続き世界的な経済危機の影響が残りました。連結ベースでは赤字脱却を果たしましたが、業績の本格回復には至らず、株主・投資家の皆さまはじめ、お客さま、取引先の皆さま、地域社会などすべてのステークホルダーの皆さまに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。昨年6月よりマネジメントの新体制がスタートし、グループ全体の業績回復と体質改善に努めておりますが、トヨタが創業以来大切にしてきたものづくり・クルマづくりの精神に立ち返り、次なる一步を踏み出すための足固めをしてまいります。

「トヨタの創業理念」の再確認と徹底

自動車業界はグローバルレベルで競争が激化しておりますが、お客さまが求める価値観とニーズに的確に対応した革新的で価格競争力のある商品が求められております。さらに環境対応は、国際社会からより一層厳しい目で評価されることが予想されます。

70年にわたるトヨタの歴史を振り返ると、不況、自動車の貿易自由化、公害問題やオイルショックと、繰り返し大きな環境変化を経験し、その都度「社会に役立つ」という創業理念を強く意識し、謙虚に学び進化を遂げてまいりました。現在の苦境もその理念の再認識と、成長の原点である「良品廉価」のための「お客さま第一主義」「現地現物」「知恵と改善」の徹底によって乗り越えられるものと確信しております。

自動車の新たな未来を切り拓くために

自動車産業は「地球環境への貢献」という新たなステージへと踏み出しています。トヨタもこれまでに培った環境技術を活かし、未来のクルマづくりに、より一層まい進いたします。そしてその原動力となる、お客さま、販売店、サプライヤーの皆さまとの結束を固め、新たなクルマの未来を切り拓くべく取り組みを強化してまいります。

ステークホルダーの皆さまには、引き続きご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2010年7月

取締役会長 張 富士夫



photo by Kimimasa Mayama

「もっといいクルマ」への道

「トヨタ再出発」に向けて ～クルマづくりを通じて 社会に貢献するために

日頃より当社の活動に多大なるご支援をいただいておりますことに、まずもって、厚く御礼申し上げます。

また、トヨタ車・レクサス車の「品質」や「安全性」に関し、お客さま、株主をはじめとする皆さまには、いろいろとご心配をお掛けし、心よりお詫び申し上げます。

米国公聴会での対応をはじめ、国内外での説明会など、トヨタの品質への信頼感を守るため、関係する方々に支えられながら活動してまいりました。その間、多くの方々から私どもに対する叱咤・激励や応援の言葉をいただき、感謝の気持ちで一杯です。

この1年を振り返りますと、2009年6月の社長就任時に、「嵐の中の船出」と申しあげたとおり、大変厳しい経営環境の中で、一瞬たりとも気を抜くことができない1年でした。

F1撤退やゼネラルモーターズとの合併会社であるNUMMI (New United Motor Manufacturing Inc.) の生産停止など、数々の苦渋の選択をしてまいりました。しかし、こうした苦しい時期であっても、販売店や仕入先の皆さまが1台でも多くのクルマをお客さまにお届けしたいという気持ちでご尽力いただいたこと、

そして世界各地のトヨタの従業員が「1日でも早く健康体に戻りたい」という気持ちで一丸となって頑張ったこと、そして何よりも、世界中の700万人を超えるお客さまが新たにトヨタのクルマをご購入いただいたことに対し、心より感謝申し上げます。

皆さまのお陰を持ちまして、2010年3月期の連結ベースでの営業利益は1,475億円となりましたが、クルマの次の100年を占うこの時期に、いち早く黒字化できたことは、次の成長戦略を描く上で大変意義のあることだと思っております。私は、2010年度を「新しいトヨタの再出発の年」と位置付け、新たな成長戦略へと舵を切っていきたいと考えています。

成長戦略の柱の一つである次世代環境車の分野では、2010年5月に電気自動車開発におけるテスラモーターズとの提携を発表いたしました。同年春に米国を訪問した際、テスラモーターズの電気自動車に試乗させていただきましたが、その時の感想を一言で申しあげると、「未来の風を感じた」ということです。テスラモーターズの技術力、また、そうしたものを短期間で完成させるエネルギーを感じました。

100年に一度の技術の転換期には、トヨタのような大企業のやり方だけではなく、ベンチャー企業の「チャレンジ精神」や「意思決定のスピード」、「柔軟性」が必要であると思います。トヨタもかつては、「ベンチャー企業」として生まれ、成長してきました。そして、今再び、テスラ社の方々と一緒に仕事をする中で、その時の精神を全従業員が思い起こし、新たな未来に向けてチャレンジしていきたいとの思いを強くしております。

トヨタの創業以来の変わらぬ使命は、クルマづくりを通じてお客さまや社会に貢献することです。お客さまや社会の求めるものは時代とともに変化してまいります。私は、こうした時代の変化に応じて、絶えず変化していくことこそが「成長」だと考えており、私自身も、トヨタという会社も常に「成長を続けたい」と思っております。

そのためには、お客さま、株主、地域社会、販売店、仕入先、従業員など、全てのステークホルダーの皆さまから、「トヨタが成長し続けることは良いことだ」と応援していただくことが大切だと思います。

私は、単に規模を拡大し、世界で一番大きな会社になることのみ「成長」を追求するのではなく、お客さまや社会が求める「良品廉価」のクルマを1台ずつ「心」を込めて作り、世界中のお客さまにお届けするということを、従業員一人一人が徹底的に追求することによって「持続的成長」を図っていききたいと考えております。

当社を取り巻く環境は大変厳しい状況にありますが、トヨタに関わる全ての人々と「心」を一つにして、「もっといいクルマづくり」に努力してまいりますので、皆さまの一層のご支援をお願いいたします。

2010年7月

取締役社長 豊田章男

品質問題の総括

トヨタでは過去から現在まで、お客さまを何よりも重視し、何か問題が生じたときには徹底的に真因を追究し、対策を講じてこれを修正し、更に改善を加えてまいりました。「改善を繰り返すことで更に優れたクルマを送り出す」ことこそが創業以来受け継がれてきたトヨタの品質管理の思想であり、一連の品質問題にも同じ姿勢で取り組んでおります。トヨタ生産方式に代表される当社の品質に対する取り組みや、そこから生産されるクルマの品質は依然として世界トップレベルであると確信しています。

一方でトヨタでは地域に貢献する企業として市場ニーズへ速やかに対応することで成長してまいりましたが、その成長に伴いお客さまの期待レベルは一層高いものとなっていました。今回の品質問題はそのことに対する認識が十分でなく、「安全・安心なクルマ」に対するお客さまの認識とトヨタの認識にずれが生じてしまったことに起因するもので、真摯に反省すべきものと考えております。

今後は「ハードのよさ」だけでなく「安心感」といった分野への取り組みにも重点を置き、お客さまが求める「高品質」に対するご期待・ご要望にお応えしたいと考えています。



新たな品質保証体制の構築 お客さま目線でより安全・安心を実現するために

トヨタではお客さまの信頼を早期に回復すべく、「お客さま目線の品質」の徹底を緊急の経営課題とし、意識改革と市場情報に迅速に対応できる体制構築を目指します。

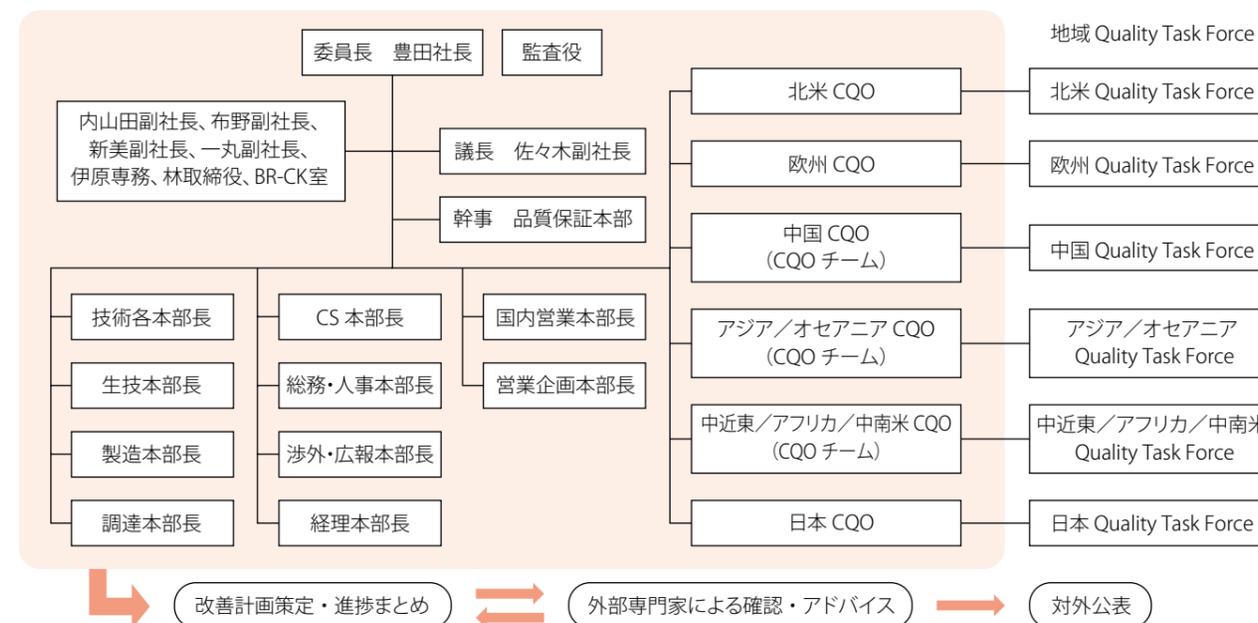
トヨタにおける従来の品質基準は技術面と法令遵守が中心でしたが、今後はお客さまの不安の解消や、サプライヤーや販売店と一体となったお客さま視点の取り組みへと意識を転換してまいります。さらにすべての業務プロセスをお客さま目線で改革し、これをグローバルかつ迅速に推進するためのグローバル品質特別委員会の設置など、より進化した品質保証体制を整備・強化いたします。その結果として、新興国からの部品調達など、自動車産業がより一層グローバル化する中、業界のフロントランナーとして技術面だけでなくサービス面を含めたさらなる品質基盤の強化を目指してまいります。



「グローバル品質特別委員会」発足について

2010年3月、豊田章男社長を委員長とする「グローバル品質特別委員会」が発足し、急速なグローバル化によって生じた本社と地域間の情報伝達力の低下や、情報共有の不徹底を解消する取り組みがスタートいたしました。同委員会は地域単位の品質管理の徹底によりグローバルな品質保証体制の強化を目指すもので、各地域の品質責任者(CQO-Chief Quality Officer)と技術、生産、管理など社内の各機能の代表者及び関係者が一同に集まり、品質に関わる課題について外部専門家を交えながら改善計画の立案や進捗管理を行います。これまでは年5回、専務レベルの「品質機能会議」で品質保証体制や仕組みを点検しておりましたが、今後は同会議を年3回、「グローバル品質特別委員会」を年2回程度開催いたします。3月30日に第一回目の委員会が開催され、「リコール等の市場処置決定の仕組みの構築」「情報収集力の強化」「タイムリー・的確な情報開示」「製品の更なる安全性と安心の向上」「人材育成」などを重点項目として海外事業体や販売店と一体となった改善活動を強力に推進していくこととなりました。

■グローバル品質特別委員会の構成



安全・品質改善に向けた具体的な取り組み

1) モニタリング機能の強化: 問題の早期発見と解決

お客さまに近い場所で品質情報を収集する体制を各地域で強化し、収集した情報を素早く的確に解析し、対策スピードや市場処置決定プロセスを改善いたします。さらに以下のとおり、安全問題の未然防止策も講じてまいります。

①情報収集機能の強化

24時間以内のファーストコンタクト：米国ではお客さまセンターや販売店等から収集したお客さまの安全に関わる情報を分析し、SMART隊(Swift Market Analysis Response Team)と呼ばれる技術フィールドスタッフを派遣し、24時間以内にお客さまにコンタクトし、現車確認を行います。そこではお客さまの指摘現象の再現・確認を行うほか、必要に応じて車両の制御データの収集や部品の回収を行います。



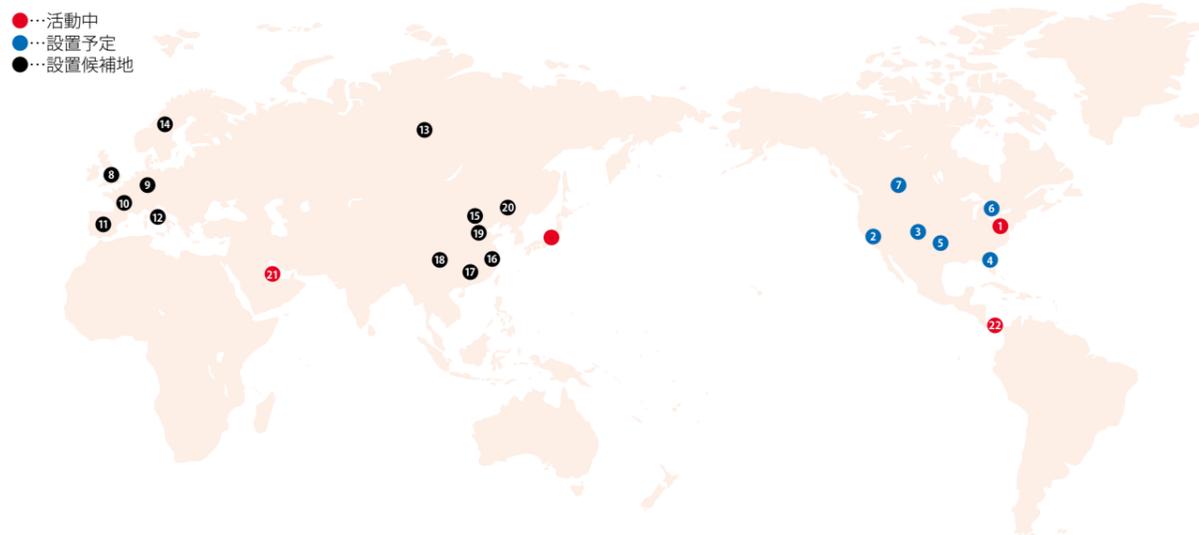
SMART隊による現車確認

また2010年5月に「設計品質改善部」を技術部内に新設し、お客さまの声の設計への反映、図面品質の向上、人材育成を目指します。さらにSMART隊をはじめとする国内外の市場情報を集約し、各設計に展開するとともに対策を講じ、再発防止を徹底いたします。

②技術分室の拡充

サービス分野、R&D分野、品質管理分野の専門家数名で構成する技術分室を担当地域の技術情報の収集・伝達を強化することを目的に設置し、収集した情報はリコール判断や品質改善に活用しています。北米では現在の1ヶ所から7ヶ所に拡充し、欧州に7ヶ所、中国に6ヶ所、他の地域についても新設を予定しています。

■技術分室の現状と設置予定



<北米>米国に5つの地域に技術分室の設置を計画しており、NYについては昨年9月から既に活動を開始。カナダにも2つ設置を計画。設置都市：①NY、②SF、③デンバー、④フロリダ、⑤テキサス、⑥トロント、⑦プレーリー地区(カルガリー)

<欧州>技術分室の新設を計画。⑧英・⑨独・⑩仏・⑪西・⑫伊・⑬露・⑭北欧が候補地。

<中国>技術分室の新設を計画。⑮北京・⑯上海・⑰広州・⑱成都・⑲天津・⑳長春が候補地。その他地域(中ア中)については既存の㉑バーレン、㉒パナマの駐在員事務所の機能を強化し、各国代理店を直接訪問することで対応することを計画。

<日本>日本全国に12カ所の分室を有しており、既に活動中。

③EDR、リモート通信機能を活用した真因解析支援

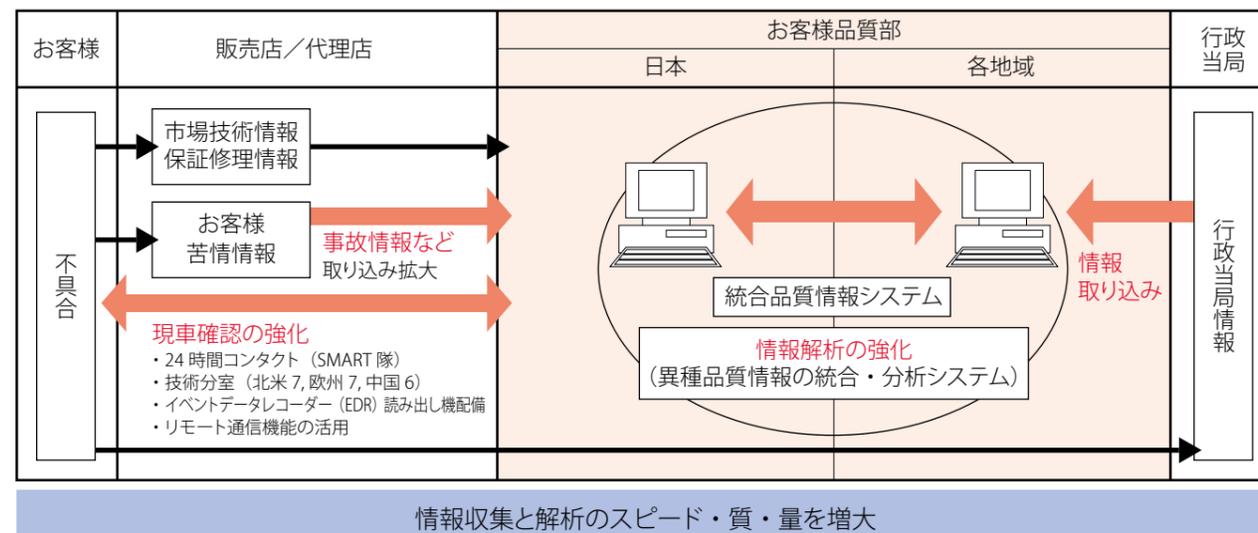
衝突前後のドライバ操作や車両の動作、状況を記録する装置「イベント・データ・レコーダー(EDR)*」の車両搭載を進め、事故原因調査に役立てます。国内、米国では既に多くの車種に搭載済みであり、特に米国においては2010年末までに全ての車種に搭載します。併せて、データ読み出し機の拡充も図ります。また、既存のリモート通信機能(G-BOOK等)を活用した品質改善につながる情報収集の仕組みも構築し、真因解析に役立てます。

*イベント・データ・レコーダー(EDR: Event Data Recorder)：一定の衝撃を受けた際にアクセルやブレーキなどの動作や車両の状況を記録する装置

④情報解析の強化と市場処置決定プロセスの改善

様々なルートから収集した市場技術情報や保証修理情報を、販売店や代理店に寄せられるお客さまの苦情情報とともに一元管理する「統合品質情報システム」を構築し、問題点の早期発見と解決に向けた情報解析の強化を行います。また市場処置決定プロセスにおいて、各地域のお客さまの声の代表者が、リコール検討会に参加し、お客さまの声や地域の意思が確実に反映される仕組みに改善いたします。

■情報収集・現地現物の強化による問題点の早期発見・解決



2) 情報開示の強化：コミュニケーションの充実による信頼回復

リコール等決定プロセスを含めた市場処置情報などの開示情報の強化を推進することに加え、品質向上活動の実効性を高めます。そのためにグローバル品質特別委員会で策定した改善内容についても外部専門家が確認・評価を行い、結果については公表いたします。さらに、メーカー・販売店一体となったお客さまに対する安全技術や安全運転の方法など、クルマの安全なご利用に寄与する啓発ツールを活用したコミュニケーションも充実させてまいります。

3) 人材育成

2010年7月に、トヨタの生命線である品質を守り、高めるための人材育成拠点「カスタマー・ファースト・トレーニングセンター (CFTC)」を日本を始め、北米、欧州、豪亜、中国の5箇所に開設しました。同センターでは、各地域の核となる教育プログラム別トレーナーを育成し、品質の専門教育・地域固有問題に特化した教育プログラムを展開します。具体的には、『基礎教育』としてお客さま第一主義や品質重視の本質にフォーカスした「品質のトヨタウェイ」と、『専門教育』として「品質事例に基づいた専門教育」を行っていきます。昨年5月の日本での設立から新規教育プログラムを開発し、順次開始しました。

本社 品質監査棟^{*}での主な取り組み

^{*}(品質監査棟設立:2004年)

お客さまからご指摘があった車両・部品・材料を市場から回収し、現品の評価・調査・解析を当施設で行っています。

簡易解析

実車調査…部品は、量産車に取り付けて、使われ方、装着状態、作動状態などを想定して確認

単品調査…部品観察、図面確認



解析事例紹介
市場から回収した部品を実車に取り付けて、再現調査を行う



3次元測定
部品の精度を測定する装置で、3次元座標により細かい数値を計測し、設計図面と比較

詳細解析

市場環境を模擬した現象確認…環境試験装置での解析



大型恒温槽
様々な温度環境(-40℃~120℃)を再現できる装置

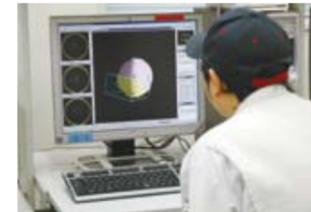


高機能シャワー場
4輪それぞれに角度を付け、坂道でのボディのねじれを再現し、水漏れテストを実施



4輪シャシダイナモ
走行を音の静かなローラー上で模擬し、車内騒音を解析

非破壊調査などによる徹底追求



CTスキャン
部品を分解せずに解析



走査型電子顕微鏡 (SEM)
高倍率で物体表面の状態を鮮明に観察

人材育成



現物で、部品の問題事例を確認するなど、解析スキルのノウハウ伝承について紹介

絆の再構築

特集



特集

「絆」の再構築

自動車産業新時代をリードする
「トヨタビジネス革命」

中国、インドなどの新興国市場が世界経済を牽引する中、企業の成長戦略も、従来の先進国を中心とした戦略から新興国市場へシフトすることが喫緊の課題となっています。トヨタではこの変化をいち早くとらえ、「顧客第一主義」と「現地現物」の思想をより一層進化させることにより世界戦略を推進しています。トヨタビジネスのイノベーションを、二大新興国での事業展開を例にご紹介します。

絆の再構築：新時代をリードするビジネスモデルへの変換

特集

進化型ビジネスモデルへの転換

「絆」を深める長期的信頼関係の構築で顧客満足の実現

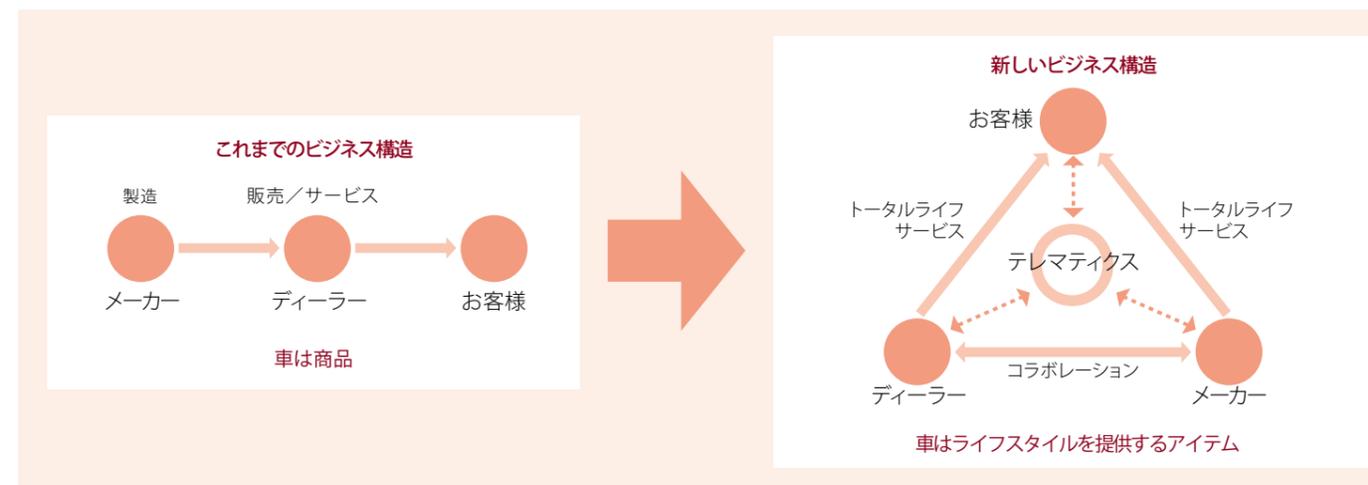
作れば売れる大量生産・大量消費の時代は20世紀とともに過去のものになり、自動車メーカーは今21世紀に適応した姿に進化することを求められています。従来の自動車ビジネスが「メーカー（造る）」→「販売（売る）」→「ユーザー（買う）」という上流から下流へ向かう一方向的なものであるのに対し、これからは「絆」を中心に三者の連携を深める長期的信頼関係の構築が重要になるとトヨタでは考えます。「絆」とは、クルマの基本性能である「走る・曲がる・止まる」に「つながる」というソフトウェアの部分を組み合わせた概念です。

いま中国では、この「絆」をキーワードにお客さまとの革新的な関係を実現、さらにインドではグローバルモデルの流用ではなく、地域のお客さまニーズをベースとした車の開発に成功しています。新たな関係性の構築を通じて最高のユーザー体験を提供し、その中から顧客満足度を最大化する高度なサービスの創出を実現する、つまり自動車新時代における「顧客第一主義」と「現地現物」の実現こそ私たちが目指す新時代のビジネスモデルです。

トヨタブランドを創造し、成長を加速する「味づくり」

トヨタでは、顧客満足度を最大化するサービスの創造には、ユーザー体験としての「味づくり」が重要であると考えます。お客さまとの新たな関係を構築し、その絆を深めるのが「味づくり」であり、それらを「先味」「中味」「後味」に3分類し、魅力ある販売サービスとして提供します。「先味」は販売店の外から見て「入店したい」と思わせるもので、「トヨタ車のある店の魅力」です。「中味」は「販売店でお客さまが感じる体験」、「後味」はアフターサービスを含めた販売店スタッフによるお客さま対応です。お客さまに最高の体験を提供する「味づくり」を積み重ねることが、トヨタブランドを創造し、その過程で革新的なサービスを開発し、成長を加速できると考えています。

■ビジネス構造の変革



より洗練された顧客第一主義へ

e-TOYOTAによるディーラー・オペレーション改革

evolutionary (進化) の"e"を冠した「e-TOYOTA」事業は、その名の通り「トヨタの進化の先陣を切る事業」として、また自動車産業の新時代をリードする事業として日本からスタートし、その活動範囲はアジア、中国、北米など海外へと広がりを見せています。中でも中国の「广汽トヨタ自動車有限公司（中国広東省・広州市、以下广汽トヨタ）」プロジェクトはe-TOYOTA事業の代表的な取り組みです。

次世代型ビジネスモデル実現の旗頭であるe-TOYOTA事業の基本戦略は「車を探す、買う、所有する」という各ステージにおいてお客さま満足度を最大化するためのオペレーションと、それを支援する情報ネットワークシステムを提供することです。そこではITソリューションやツールを企画するにとどまらず、生産・流通・販売・アフター（販売後）といった事業領域を最適に結びつけるトヨタ流のサプライチェーン・マネジメントの具現化を目指しています。

「現地現物」は次なるステージへ

設計から生産まで100%現地調達化：地域仕様車の開発

「道がクルマをつくる」というのが、これからのクルマ作りの原点となります。地域ごとに道路の整備状況や燃料価格、消費者ニーズも異なります。特に成長著しく、変化も激しい新興国で成長を果たすには、消費者ニーズや道路の整備状況など地域特性を踏まえたクルマ作りが重要です。このたび商品化に至ったインド市場向けの小型車「エティオス」は、単なるグローバルモデルの流用ではなく、設計段階から現地調達が可能な素材や現地生産技術に対応した構造・工法としたことで画期的といえます。「良品廉価」なクルマづくりを目指し、部品の現地調達を徹底し、生産までをすべて現地で完結する地域最適設計を進め、このノウハウを他の新興国市場や世界各国にも展開する計画です。

絆の再構築：中国における取り組み

特集

巨大市場・中国に最新鋭のハード・ソフトが集結

革新的な顧客関係の実現へ

广汽トヨタは2004年、当時の革新的な技術と最新設備を集めた工場として誕生しました。その革新性はハードウェアばかりでなく、トヨタの基本的姿勢である「ジャスト・イン・タイム」や「自動化」、「標準化」「プロセス管理」といった諸要素を"ビジネス全体に取り入れた"ことにあります。メーカーである广汽トヨタだけでなく、販売店も巻き込み、生産・流通・販売・アフターサービスのすべての領域で、クルマと関連するオペレーションを「見える化」し、カイゼンを事業全域に拡大しました。

これらの活動は、トヨタの最先端のIT技術とこれまでに培ったディーラーオペレーションの改善ノウハウ、そして経験豊富な人的資源と融合したビジネス革命によって実現されました。

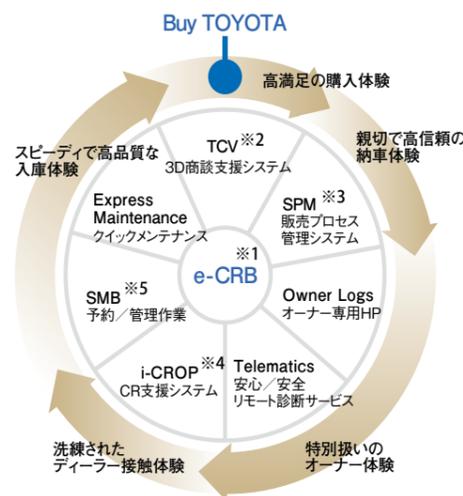
“ハード”が実現したサービス品質の標準化

「e-CRB」:お客さまとのつながりをより強固なものへ

巨大な中国市場においてサービスの標準化に大いに貢献したのがe-CRBと呼ばれる先端的な顧客管理システムを中心に展開された各種ITシステムです。

广汽トヨタの旗艦店では、2009年の1年間で4,300台あまりの新車を販売しましたが、多くのお客さまの商談を実現し、つながりをより強固なものにしたくみがe-CRBです。見込み客への継続的なアプローチや既納客への定期的なコンタクトを支援し、受注に結びつける同システムは、販売店が行うべきセールス・サービス業務をプロセスごとに区分・標準化し、ITによって統合管理しています。e-CRBは、すべての广汽トヨタ販売店に導入され、これら「eディーラー」が广汽トヨタとともにe-CRB上で顧客情報を共有しています。

■e-CRBのCSサイクル



車を購入してからのお客様の体験を「購入体験」「納車体験」「オーナー体験」「ディーラー接触体験」「サービス入庫体験」の5つのシーンに分類し、それぞれのシーンにおいてエクスクルーシブで洗練されたオペレーション体験を提供します。

- ※1 e-CRB (evolutionary Customer Relationship Building)
- ※2 TCV (Toyota Car Viewer)
- ※3 SPM (Sales Process Management)
- ※4 i-CROP (Intelligent Customer Relationship Optimization Program)
- ※5 SMB (Service Management Board)
- ※6 SLIM (Sales Logistics Integrated Management)
- ※7 TOSS (Total Order Support System)

「i-CROP※4」:洗練されたディーラー体験を実現

e-CRBの中核となるシステムi-CROPは定期点検やサービス入庫誘致など、ディーラーからお客さまへの様々なアプローチ計画を自動的に作成し、統合的に管理します。コールセンターやTCV (3D商談支援システム)、SMB (予約作業管理) などと連携し、もれなくタイムリーなフォローを実現します。納車後のカスタマーサポート、アフターサービスや買い替え支援まで、i-CROPの顧客情報と連動して、顧客一人ひとりに向き合ったきめ細かい接客を行い、洗練されたディーラー接触体験を演出します。

「テレマティクスサービス」:顧客へのサービスエクセレンスを実現

中国では「オーナー体験」を満足させる取り組みとして車載情報端末テレマティクスを活用したインタラクティブな情報提供サービス「G-BOOK」を展開しています。e-CRBと無線ネットワークでつながる同システムでは、お客さまの車両情報やメンテナンスが必要なタイミングなどを詳細に把握できるほか、車の速度や位置情報などクルマの稼働状況も定期的に情報収集され、販売したクルマがどのような地域で使用されているか把握が可能です。「G-BOOK」は、「カムリ」「クラウン」の最上級グレードと、ほぼ全てのレクサス車(一部車種の下位グレードを除く)に搭載されており、プレミアムなサービスとしてお客さまの反応も上々であったため、2010年からG-BOOK搭載車をカムリの下位グレードまで広げ、普及率を上げていきます。

「SLIM※6管理ボード」:かんばん方式をお客さまの手元まで拡張

广汽トヨタが運用するITシステムの中でも最も先進的かつ特徴的なSLIMと呼ばれるシステムは、巨大なマルチディスプレイの管理ボードで、生産現場と在庫状況、物流、販売状況をリアルタイムに表示し、全体を一目でとらえることが可能です。トヨタの「かんばん方式」をお客さまの手元まで拡張したシステムで、過剰在庫や在庫不足にはアラートを発し、流通現場での状況変化が、工場内での生産計画、販売店への在庫割り当てに活かされます。リーマンショックの際には、このSLIM管理ボードに多くの在庫が積みあがる様子が刻々と表示されました。リアルタイムに入ってくるこれらの情報をもとに緊急対応した結果、工場は平常稼働を続けることができたのです。



SLIM管理ボード

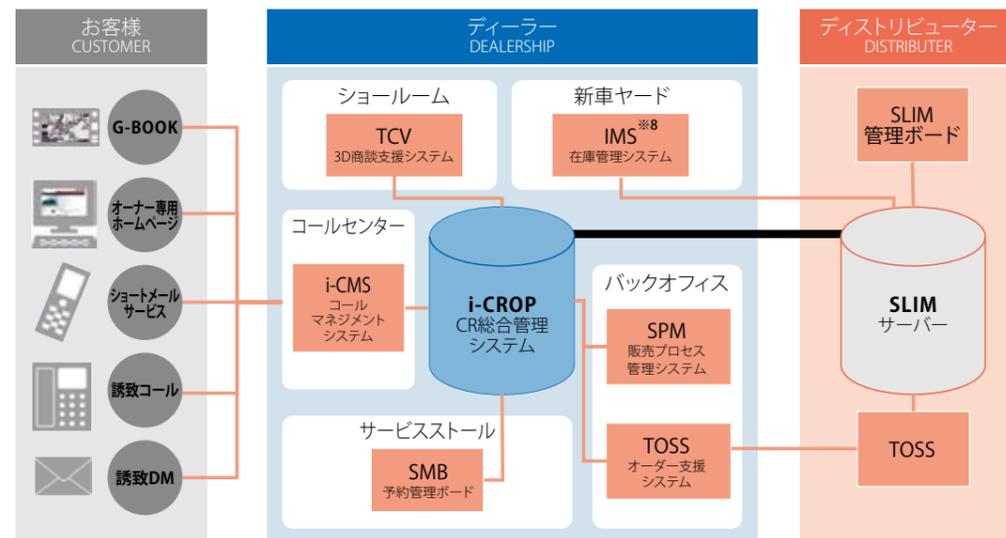
「TOSS※7」:中国のお客さまの短納期志向に対応

さらにこのSLIMの機能を活用して販売店の受発注を最適化するシステムTOSSも生まれました。これは販売店における販売実績などから算出される「本来出すべき発注」と販売店から出される「実際の発注」との間に生まれる差異を警告し、長期在庫を抑制します。中国では販売店の在庫から欲しいクルマを選び、そのまま乗って帰る購入方法が一般的なため、売れ筋の在庫切れは販売機会の損失に直結します。このシステムの誕生で店頭在庫の高回転化とともに、中国のお客さまの、短納期志向というニーズに対応することができました。

絆の再構築：中国における取り組み

特集

■e-TOYOTA事業が進めるシステムの概要



※8 IMS (Inventory Management System)



i-CROP



i-CMS



SMB

e-CRBはお客さまへのサービス向上と社員満足度を両立させるシステムです

私たちは2005年8月よりe-CRBを導入しました。これによって日々の営業スタッフ、CRスタッフ、サービススタッフの活動履歴をディーラーの財産として蓄積できるようになりました。もちろんこれは一人ひとりのスタッフの成果や達成感にもつながるわけです。e-CRBはCSとES (Employee Satisfaction) を両立させるシステムと言えます。



Eディーラー
広州駿佳レクサス社長

アイバン・ユウ氏

【広州駿佳レクサスとe-CRB】

広州駿佳レクサスは中国の広州にあるレクサス・ディーラーであり、2005年2月に店舗をオープンし、同年8月に、お客さま満足度の向上を目的にe-CRB活動を開始しました。それまでスタッフが各自の手帳やパソコンでバラバラに管理していた在庫予約をi-CROPを使って一元管理し、連動するSMBで在庫予約や作業進捗の状況を共有しています。顧客対応の専門部署を設立し、e-CRBを活用したお客さま向けの定期フォロー活動も展開しています。その結果、時宜を逃さぬお客さまへのアプローチが可能となり、定期点検の在庫率は50%から90%に向上。また点検の作業効率化を図るシステム



システム台車

台車の導入によって点検作業は約1時間から26分にまで短縮されました。その後もITの効果的な活用で来店客のフォローなど営業スタッフの販売活動にまで取り組みの範囲を広げ、お客さまとの一回一回の接触を大切にしながら着実に成果を上げています。

“ソフト”が実現するサービス品質の定着化

働く人の意識を変える人材教育

广汽トヨタの先進性は、SLIMそしてe-CRB等のITシステム以上に、“働く人の考え方を変革”したところにあります。具体的には大きく2つ挙げられますが、ひとつは業務の標準化です。作業の標準化・プロセス管理はこれまで工場で徹底されていたものですが、販売やアフターサービスの現場にも導入。e-CRBが各スタッフの最適な行動を表示して支援します。

もうひとつの先進性は人材育成です。優れたITシステムを円滑に運用し、お客さまの来店、クルマの販売、アフターサポートを行うことはあくまで人の仕事です。いくらSLIMやe-CRBが優れたシステムであっても、誰かがデータ登録を怠ればデータ連携の歯車が狂ってしまうことから、これらのしくみを運用する人材のスキル向上が課題になります。广汽トヨタではe-CRBを定着させるために人材育成を重視し、特にディーラー向けの教育体制を強化し、日々研修・指導に力を入れました。

中国では先進的な技術やノウハウの習得に積極的でスタッフの取り組み姿勢も非常に前向きです。加えて广汽トヨタはゼロから立ち上げた会社であることからスタッフに新人が多く、新たな業務スキルの習得や向上には有利であったことも奏功しました。

絆の再構築：インドにおける取り組み

特集

高成長市場・インドで誕生したお客さま目線の商品開発

新開発小型車「エティオス」の誕生

近年、新興国を中心に、小型車市場が急拡大していますが、インドにおいてもお客さまの手に届きやすく、利便性の高い車の需要は日ごとに高まりを見せています。ここ数年の急激な経済発展を背景に、特に中間所得層が著しく増加するインドでは、2005年度には全世界の8%だった年収20万～100万ルピー（40万～200万円）の家庭が、2009年度は約13%に増加。それに伴い2009年のインドにおける新車販売台数は前年比14%増の227万台に達しています。トヨタでは成長著しいインドにおける成長を確実なものとするために、設計者自らがインドに赴いて市場調査を実施し、現地のお客さま目線で機能や性能を見直した結果、新開発小型車「エティオス」が誕生しました。

インド市場におけるトヨタのポジション

インド市場は2008年後半から各自動車メーカーがBセグメント以下の新型車を相次いで投入し、乗用車市場での比率は上昇、今後もBセグメント以下のクラスは新規顧客を吸引するポジションのクルマとして、重要な役割を担うと期待されています。

インドにおいては、トヨタにはカローラやカムリ、イノーバ、フォーチュナー、ランドクルーザーなどで築き上げた品質・耐久性・信頼性（いわゆるQDR－Quality/Durability/Reliability）の高さから高級車のイメージは定着していますが、エントリークラスを求めのお客さま向けのモデルが存在しませんでした。そこでトヨタでは、QDRの高さと低価格の両立を目指した小型車の開発に取り組むこととなりました。

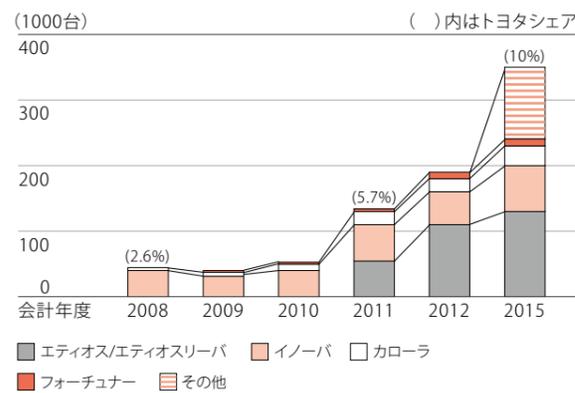
※Bセグメント：排気量1.0L～1.5Lクラスの小型車

■インド市場見通し



(資料：トヨタ自動車)

■TOYOTA販売台数予測



(資料：トヨタ自動車)

お客さま視点と現地現物の徹底

トヨタのインド市場向けの小型戦略車は2006年にスタートしました。その基本方針は、既存のグローバルカーをインド市場に適合させるのではなく、インドに最適な車両の開発に取り組むこと。「市場に最適なクルマを手が届く予算で提供する」をコンセプトに、徹底したお客さま目線で現地のニーズを先取りし、最適な商品を適正な価格で提供することで需要拡大を狙いました。

『走る・曲がる・止まる』に代表される強度・信頼性に関しては、トヨタのグローバルスタンダードを徹底追求した高いQDRを踏襲すると同時に、サウンドや乗り心地、操作フィーリングなどの感性性能や実用的な機能・装備については、現地に何度も足を運び、お客さまとの直接ヒヤリングを通じて、顧客ニーズを見極めることに注力しました。

一方、開発段階では、インドで調達可能な素材や部品の品質、生産技術を調査し、インドで生産できる構造や工法を最優先して設計するという「現地・現物」を基本に取り組みました。この「現地・現物」はインドのみならず、各国の市場でより強固なポジショニングを確立するための強力な武器になります。「エティオス」は、そのようなトヨタの世界戦略を担う新開発小型車であり、トヨタは今後、インドで展開した現地・現物主義で得たノウハウを世界各国へ展開していきます。



エティオス(ハッチバック)

絆の再構築：インドにおける取り組み

特集

「エティオス」開発ストーリー

QDRの高さと低価格の双生

インドではQDRの高さと低価格の両立が不可欠です。そこで「お客さまの届く価格」を基本としつつ、中間所得者層（ファミリーユーザー）をターゲットにワンクラス上級の価値をテーマとすることで、①トヨタのQDRを継承した「クラス最高のクオリティ」、②居住性、収納性に優れた「みんなで楽しむ快適空間」、③市場に埋没しない「洗練されたスタイル」の3つをセリングポイントとしてトヨタ初のインド向けBセグメント・カーの開発がスタートしました。

グローバル標準の安全性

インド向け専用車としての「エティオス」は安全性についても徹底研究されています。インドのお客さまは送り迎えや旅行など、ご家族を乗せてクルマを使用する機会が多く、大切な家族を乗せた時の安心感は必須条件です。特に事故発生時対策など、パッシブセーフティについては、競合をしのぐ安全性を追求しています。

現地の気候対策

他にも、多様な気候のインドで防錆、冠水対策を施すために、ボデー設計担当はインドの沿岸部から内陸部まで調査し、錆の発生部位と程度を検証。競合ではまだ採用少ない防錆鋼板を多用しました。雨季に道路が冠水しやすいインドの気候を考え、電気系統やセンサー、ショックアブソーバーなど、水の影響を受けやすい部位は被水に配慮した構造とすることで高い信頼性を確保しています。

こうして「エティオス」は、お客さま視点で本当に必要とされる性能・装備を厳選し、トヨタ車の品質・耐久性・信頼性の高さをベースにした「良品廉価」なクルマづくりを目指して誕生しました。

インド訪問でQDRの高さと低価格の双生が必須と感じました

2006年、私はインドのお客さまが購入できる価格や必要な性能、機能、装備を見極めるため、インドを訪問しました。その時私は厳しい気候、狭い道幅と慢性的な渋滞、荒れた路面、そして車の保管スペースさえも限られている現実に直面し、Bセグメント・カーの重要性を理解するとともに、この環境に不可欠な基本性能を見極めることができました。

インドの実情を肌で感じ取った私はさらに、Bセグメント・カーに対するお客さまの購入重視点を見極めるため、同年夏に総勢700名に及ぶお客さまに面談調査を行いました。その結果、インドのお客さまは燃費とコスト、スペース、そしてスタイルを重視する傾向にある一方で“車は壊れて当然、壊れたら修理する”という意識が強いことも判明しました。

価格や性能、装備など、お客さま目線で車を開発すれば、市場に好感を持って受け入れられるはずですが、さらに車は壊れて当然という意識が強い市場に、トヨタのQDRを継承した“壊れにくい車”を投入すれば維持費も下がり、お客さまにとって嬉しいサプライズになります。そんな思いから「お客さまの届く価格」を基本に、“ワンクラス上級”の価値を追求した開発が進み、エティオスが誕生しました。

エティオスはギリシャ語の精神や気風、理念を意味する“Ethos”をモチーフとしたネーミングです。この言葉がインドで受け入れられるかどうか、お客さまを対象に嗜好調査を実施したところ、私たちが想像していた以上に高い評価を獲得しました。

今回、市場へ投入するエティオスは、インドのお客さまを真正面から考えて開発・設計し、インドで生産する車です。しかも偶々までトヨタのQDRを注入することで、インドのお客さまが求める機能や性能、装備を突き詰めた“良品廉価”な車に仕上がっています。



トヨタ第2開発センター
チーフエンジニア

則武 義典



エティオス(セダン)

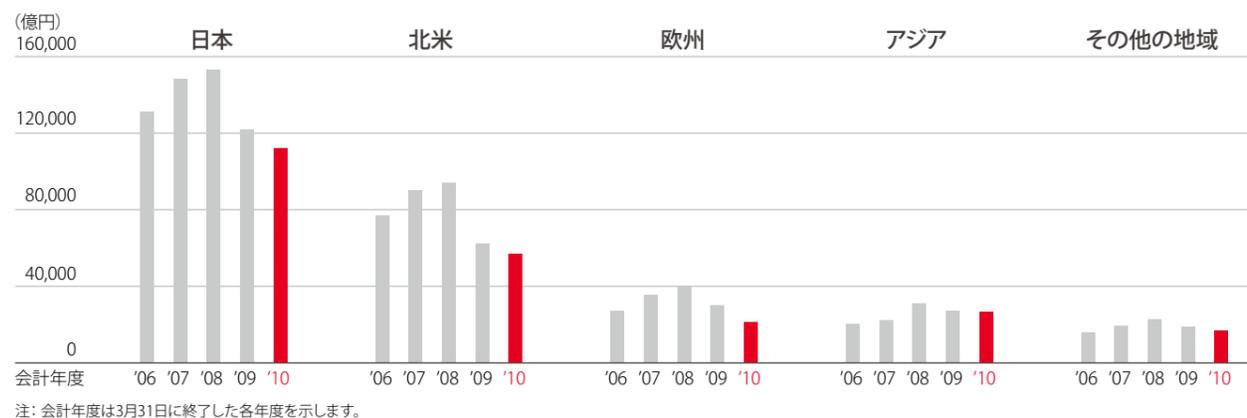
■米国会計基準に基づく主要連結業績

	金額：百万円			金額：百万米ドル*1	増減率 (%)
	2008年	2009年	2010年	2010年	2010年 vs. 2009年
会計年度：					
売上高	¥26,289,240	¥20,529,570	¥18,950,973	\$203,687	-7.7
営業利益 (損失)	2,270,375	(461,011)	147,516	1,586	—
当社株主に帰属する当期純利益 (損失)*2	1,717,879	(436,937)	209,456	2,251	—
株主資本当社株主に帰属する当期純利益率 (ROE)	14.5%	-4.0%	2.1%	—	—
会計年度末：					
総資産	¥32,458,320	¥29,062,037	¥30,349,287	\$326,196	+4.4
株主資本	11,869,527	10,061,207	10,359,723	111,347	+3.0

	金額：円			金額：米ドル*1	増減率 (%)
	2008年	2009年	2010年	2010年	2010年 vs. 2009年
1株当たりデータ：					
当社株主に帰属する当期純利益 (損失)*2	¥540.65	¥ (139.13)	¥ 66.79	\$0.72	—
年間配当金	140.00	100.00	45.00	0.48	-55.0
株主資本	3,768.97	3,208.41	3,303.49	35.51	+3.0
株価情報 (3月31日)：					
株価	¥4,970	¥3,120	¥3,745	\$40.25	+20.0
時価総額 (百万円、百万米ドル)	¥17,136,548	¥10,757,752	¥12,912,751	\$138,787	+20.0

*1:表示されている米ドル金額は、2010年3月31日現在のおよその実勢為替相場1米ドル=93.04円により換算しています。
 *2:「当社株主に帰属する当期純利益」は、2009年までの「当期純利益」と同じ内容です。

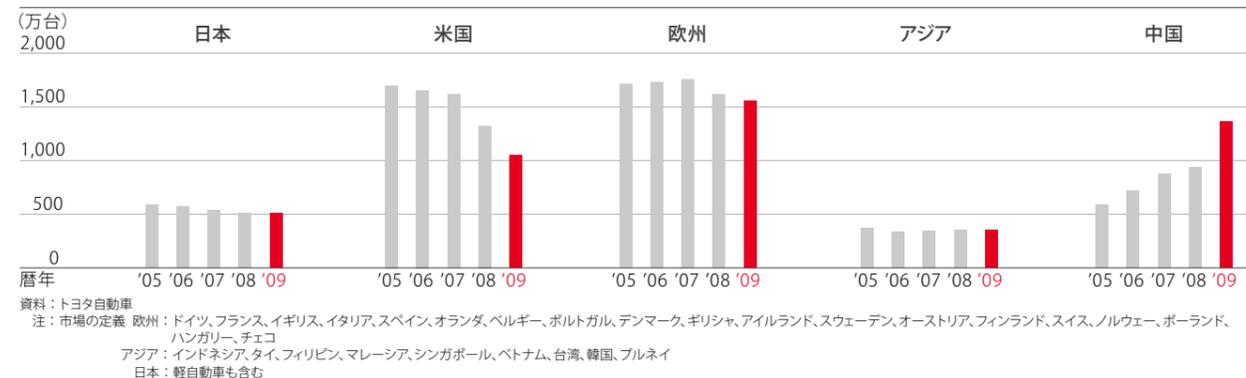
■所在地別売上高推移

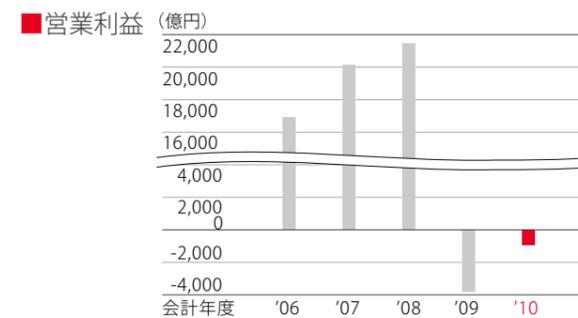
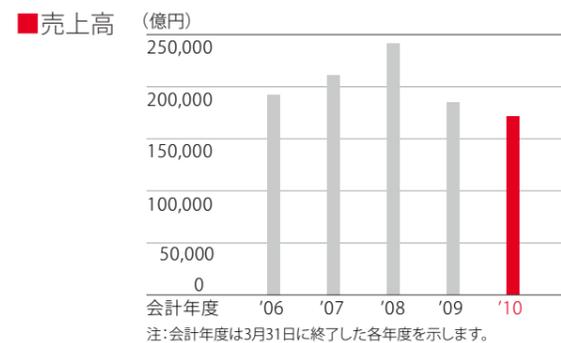


■連結車両生産台数および販売台数

	単位：千台			増減率 (%)
	2008年	2009年	2010年	2010年 vs. 2009年
所在地別連結車両生産台数：				
日本	5,160	4,255	3,956	-7.0
海外計	3,387	2,796	2,853	+2.0
北米	1,268	919	1,042	+13.4
欧州	711	482	433	-10.2
アジア	961	947	1,021	+7.8
中南米	150	151	146	-3.2
オセアニア	149	130	106	-18.7
アフリカ	148	167	105	-37.3
連結計	8,547	7,051	6,809	-3.4
仕向地別連結車両販売台数：				
日本	2,188	1,945	2,163	+11.2
海外計	6,725	5,622	5,074	-9.7
北米	2,958	2,212	2,098	-5.2
欧州	1,284	1,062	858	-19.2
アジア	956	905	979	+8.3
中南米	320	279	231	-17.2
オセアニア	289	261	251	-3.9
アフリカ	314	289	184	-36.2
中近東	597	606	466	-23.1
その他	7	8	7	-19.3
連結計	8,913	7,567	7,237	-4.4

■主要市場データ：自動車市場規模 (総販売台数) の推移





トヨタは引き続き国や地域に必要とされるクルマづくりに努めると同時に、環境対応車に対する取り組みも強化しています。当期は各地域で減収となる厳しい事業環境となりましたが、徹底した収益改善努力の結果、営業利益はすべての地域で改善しました。

市場環境と業績概要

当期の自動車事業は、中国やインドなどの新興国における市場拡大が続きましたが、先進国では各国の需要喚起策による市場の下支えがあったものの、小型車・低価格車化という市場構造の変化が進み、総じて厳しい状況で推移しました。

このような状況において、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、723.7万台と前期比4.4%、33万台の減少となりました。連結生産台数についても、680.9万台と前期比3.4%、24.2万台の減少となりました。これら生産台数と販売台数の減少に加え為替変動による影響により、売上高は前期比7.4%減の17兆1,974億円となりました。営業利益は原価改善努力や固定費削減により、前期の営業損失3,948億から3,085億円改善し、863億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。

日本

当期の日本における連結販売台数は、新商品の積極的な投入や全国販売店の努力により216.3万台と、前期比11.2%、21.8万台の増加となりました。軽自動車を除くトヨタ・レクサスブランドの販売シェアは48.2%、軽自動車を含むシェアは44.3%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3.7万台となっています。また連結生産台数は、前期比7.0%減の395.6万台となりました。

この結果、売上高は11兆2,203億円と、前期比7.9%、9,664億円の減収となり、営業損失は原価改善努力と固定費削減等により2,252億円と、前期の営業損失2,375億円から123億円改善しました。

北米

当期の北米における状況は、自動車事業においてはリコールの影響はありましたが、市場が回復基調にあることや金融事業収益の改善などから大幅な改善となりました。同地域におけるトヨタの連結販売

台数は、209.8万台と前期比5.2%、11.4万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、17.0%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13.4%増の104.2万台となりました。

この結果、売上高は5兆6,705億円と、前期比8.9%、5,524億円の減収となりました。営業利益は販売金融子会社において貸倒関連費用及び残価損失関連費用が減少したこと、金利スワップ取引などの時価評価による評価益が計上されたこと、固定費の削減ならびに原価改善の努力などにより、前期比4,756億円増の854億円と大幅増益となりました。

欧州

当期の欧州におけるトヨタの連結販売台数は、85.8万台と前期比19.2%、20.4万台の減少となりました。欧州における販売シェア(25カ国)は、5.7%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2.6万台となっています。

連結生産台数については、前期比10.2%減の43.3万台となりました。

この結果、売上高は2兆1,470億円と、前期比28.7%、8,661億円の減収となり、営業利益は原価改善努力や固定費削減等により、前期における営業損失1,433億円から1,103億円改善し、330億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、台湾やタイなどで販売が好調だったこともあり、97.9万台と前期比8.2%、7.4万台の増加に、連結生産台数については、前期比7.8%増の102.1万台となりました。

この結果、売上高は2兆6,554億円と、前期比2.4%、640億円の減収となりましたが、営業利益は生産および販売台数の増加により、15.6%、275億円増加し、2,036億円となりました。尚、引き続き高成長を遂げる中国における2009年(暦年)の販売台数*は、前年比21.2%増の70.9万台となりました。

*: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、全地域において販売が伸び悩み、全体として113.9万台と前期比21.1%、30.4万台の減少となりました。連結生産台数(中南米・オセアニア・アフリカ)については、前期並の35.7万台と、前期比20.3%、9.1万台の減少となりました。

この結果、売上高は1兆6,738億円と、前期比11.1%、2,091億円の減収となり、営業利益は1,155億円と前期比31.8%、279億円の増益となりました。

この1年の課題を踏まえた今後の成長戦略について

この1年に直面した様々な課題を踏まえ、「現地現物」と「良品廉価」の実現を引き続きトヨタの成長戦略の核として真のお客さま第一主義を徹底します。具体的には「地域ニーズに見合う商品ラインアップの見直し」と「市場構造の変化に対応した生産体制の構築」に取り組み、「攻める分野」を明確にした上で経営資源の最適配分を行います。

● 成長の加速に向けて:「新興国」と「次世代環境車」への対応

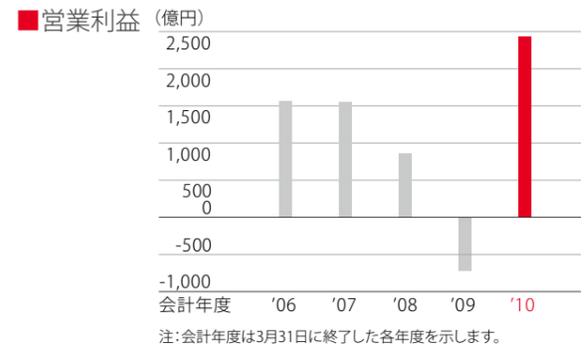
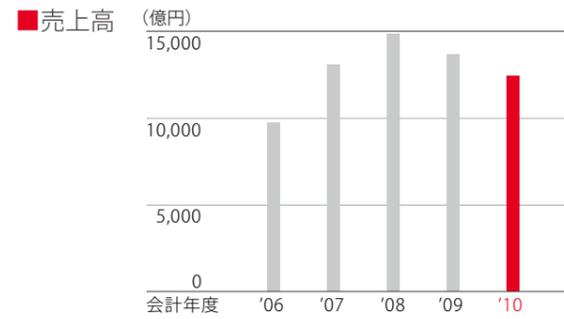
成長を加速するために「新興国」と「次世代環境車」を「攻める分野」として重点的に取り組みます。第一に「新興国」については、中国とインドを中心に商品ラインナップの拡充と生産体制の整備を進めます。成長著しい中国では、現地需要に対する生産能力のさらなる拡充を目的に長春新工場を建設し、2012年前半に稼働を開始する予定です。またプリウスに続き、カムリハイブリッドの現地生産を開始するなど、商品ラインナップの充実を図ります。さらにインド市場向けには、徹底したお客さま目線で現地のニーズを先取りした新開発小型車「エティオス」を今年の年末に投入する予定です。

第二の注力分野である「次世代環境車」については、ハイブリッド技術の一段の向上とモデルの拡充を図ります。さらにプラグインハイブリッド(PHV)車については、2012年の販売開始に向けた積極的な取り組みを開始しています。電気自動車(EV)については、本年5月に米国シリコンバレーのEVベンチャーであるテスラ・モーターズとの業務提携を発表し、次世代環境車の開発体制を強化しました。

● 利益体質の復活:生産体制の再構築

成長分野に積極的に投資を行うと同時に、外部環境に影響を受けにくい筋肉質な収益体質の実現を目指します。インドや中国などの新興国への積極的な対応を図る一方で、日米欧の先進国では、市場構造の変化に応じた生産車種の見直しや、為替変動に強く、柔軟な生産体制の再構築を推進し、地域ごとの戦略的位置付けを明確にしたうえで、最適な供給体制の構築を図ります。

地域	戦略的位置づけ	生産体制見直しの方向性
北米	販売台数や収益の点で重要な拠点	開発から生産準備、生産にいたるまで自立化を推進し、将来的にはハイブリッド車やコンパクト車など、現地の需要動向を踏まえた生産体制へと再構築を図る。
欧州	技術を磨く市場	魅力ある車づくりに取り組み、商品の需要動向を見極めながら生産体制を検討。
日本	開発・支援・輸出車の供給拠点	外部環境の影響を鑑み、現状の生産体制を抜本的に再構築。 ・国内生産モデルの抜本的見直し 輸出货量は需要ある地域での生産;国内は新技術、新概念、新工法への取り組みを中心としたモデルを生産 ・需要変動が吸収できる柔軟かつ効率的な生産体制の構築 混立生産ラインの設置など同一プラットフォームを中心とした生産体制の整備 ・国内生産設備の寄せ止め 現状の生産レベルを維持しつつ、効率性向上に向けて工場・ラインごとの繁閑差を是正



トヨタは自動車販売金融サービスを中心に、お客さまのニーズや地域特性に応じた金融サービスの提供に努め、当社グループ商品の販売促進に貢献しています。当期は厳しい事業環境下で減収となりましたが、各種リスクへの対応の徹底と融資利ざやの拡大により増益となりました。

金融事業の概要

総資産	13兆2,749億円
売上高	1兆2,454億円
営業利益	2,469億円
展開地域	世界33の国と地域
従業員数	約8千人

(2010年3月末現在)

市場環境と業績概要

当期の金融事業は、2,469億円の営業黒字となりました。下期の景気持ち直しによる貸倒関連費用及び残価損失関連費用の減少や各国政府の流動性供給に伴った低金利継続による利ざやの拡大が主な要因です。

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(以下、TFS)を統括会社として、世界33の国と地域で約810万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。

今期の営業活動は、ディストリビューターとの連携強化により、各国・地域のお客さま特性にあった金融商品・サービスを提供するなど、地域戦略を強化いたしました。新規融資シェアは、高水準を維持してお

ります。

日本では、自動車販売金融に加え、クレジットカード、住宅ローン等のお客さまのご要望に応じた身近で健全な金融サービスを提供することで、お客さまとの結びつきを広げています。

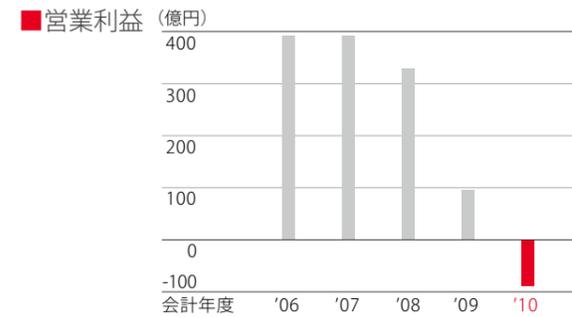
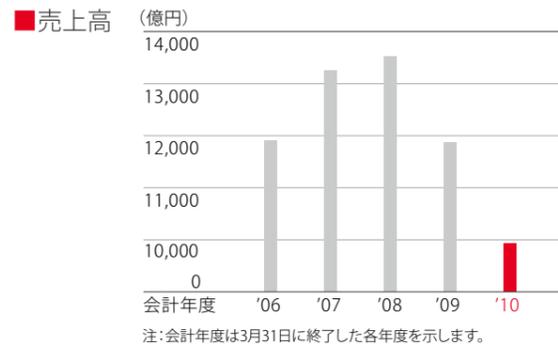
また、海外においては、新興国での積極的な事業展開を図り、中国では、営業拠点展開を沿岸部の主要都市から内陸部にまで進め、期初の27都市から66都市にまで拡大いたしました。

欧米などの主要市場では、厳しい事業環境の中、自動車の販売支援と様々な事業リスクのバランスを考慮しつつ、利鞘の確保、ローコスト・オペレーションの徹底などにより、更なる利益成長を目指しています。

劇的な経営環境の変化に対応するべく、今後は、内部統制およびビジネスインフラの強化にも積極的に取り組み、グループ全体のコンプライアンス体制や危機管理体制の一層の整備を図り、IT基盤や経営人材の育成など、ビジネス基盤の強化に注力してまいります。

金融事業組織図





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展開しています。主力の住宅事業で住宅販売戸数が改善傾向にあるものの前期水準には至らず、当期は減収減益となりました。

市場環境と業績概要

当期は、その他事業の主力となる住宅事業において、住宅販売戸数の若干の減少、情報通信事業をはじめとしたそれ以外の事業での売り上げの減少により、売上高は前期比2,373億円、20.0%減の9,476億円となり、営業利益は前期比188億円減少し、89億円の損失となりました。

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。

既存の安全装備だけでは防ぐことが難しい交通事故の低減が期待できる「インフラ協調安全運転支援システム」の実用化に向け、政府・関係省庁・民間企業が一体となった各地域での公道実証実験や公開デモンストレーション等に参加し、積極的な取り組みを進めています。

2009年秋には「前方障害物」情報などの提供を行う「DSRC[※]ユニット」を開発し、道路インフラの整備と合わせ一部の車種で実用化しています。

※:5.8GHz帯狭域通信 (Dedicated Short Communication)の略。

詳細は [こちら](#) をご参照ください。

情報通信事業

トヨタはKDDIの携帯電話を中心とした販売代理店事業に取り組むとともに、クルマと携帯電話を連携させたサービスの企画・商品化も進めています。ワイヤレスのBluetooth通信[※]を活用し、快適な

ハンズフリー通話はもとより、携帯電話に保存された音楽をカーナビで再生する機能や、携帯電話のWebサイトで検索したお店や施設の位置情報をカーナビに送信し、目的地設定できる機能(シームレスナビ)等があり、クルマの快適性を一層高めることに貢献しています。

※Bluetoothとは、携帯情報機器等で数m程度の通信で使われる短距離の無線通信技術の1つ。

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 [こちら](#) 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。「長寿命」と「省・創エネ」を2本柱に“エコ住宅”に積極的に取り組んでおり、2010年1月からは、商品の特徴を表現する総合名称として、『エコミライの家』を採用しました。また、家全体でCO2の排出を削減する『シンセシリーズ』が、省エネ・省CO2住宅の表彰制度「ハウス・オブ・ザ・イヤー・インエレクトリック2009」の特別賞を受賞しました。

詳細は [こちら](#) 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。

「PONAM-28L」は、2009年3月に初代「日本ボート・オブ・ザ・イヤー」、2009年10月には「グッドデザイン賞」を受賞しました。

詳細は [こちら](#) 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。

植林・森林整備事業においては、従来からの豪州・中国・フィリピンでの植林事業に加え、日本では三重県大台町において森林再生モデルづくりに取り組んでいます。

また、従来より、花卉事業、屋上緑化事業、畜産バイオマス事業等を積極的に展開しており、2009年9月に「トレッサ横浜・北棟壁面緑化」が第8回「屋上・壁面・特殊緑化技術コンクール」で国土交通大臣賞を受賞しました。

なお、インドネシアでのサツマイモ製造・販売事業は2009年8月に撤退し、熱帯資源作物研究機関に移行しています。

詳細は [こちら](#) をご参照ください。

トヨタでは、車の持つ「夢」や「感動」をお客様にもたらし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。

活動概要

2009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としたモータースポーツ活動を推進しました。

2010年は、引き続き、「SUPER GT」「フォーミュラ・ニッポン」「NASCAR」というトップカテゴリーへの参戦、および「TDP」を通じたトップドライバーの育成の取り組みに加え、本年からはお客様が“参加する”モータースポーツ活動を強化推進していきます。

*NASCAR: National Association for Stock Car Auto Racing アメリカ合衆国で最大のモータースポーツ統括団体NASCARが統括するストックカーレースの総称。四輪市販車をベースに改造をした車両(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

SUPER GT

国内レースのトップカテゴリー。GT500クラスでは、「LEXUS SC430」、またGT300クラスでは、「LEXUS IS350」「トヨタ カローラ アクシオ」で参戦。2009年には、GT500、GT300両クラスで、ドライバー、チームのダブルタイトルを獲得。

トヨタのモータースポーツ活動についての詳細は [こちら](#) をご参照ください。

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タイトル奪還を狙う。

NASCAR

最高峰のスプリント・カップ・シリーズ、ならびに2009年には2年連続のマニファクチャラーズタイトルと初のドライバータイトルを獲得したネイションワイド・シリーズにおいて、「トヨタ カムリ」で引き続き参戦し、シリーズチャンピオンを目指す。

また、昨年4年連続のマニファクチャラーズタイトルを獲得したキャンピング・ワールド・トラック・シリーズに「トヨタ タンドラ」で引き続き参戦。

TDP (トヨタ・ヤング・ドライバーズ・プログラム)

世界および日本のトップカテゴリーで活躍できるレーシングドライバーの育成を目的に、才能ある人材を発掘し、継続的なステップアップを支援する育成プログラム。

参加するモータースポーツ

クルマの「楽しさ」と「夢」を広げるGAZOO Racingの活動として推進し、ハイブリッドチャレンジ等で、お客様に参加いただけるプログラムを提供する。また、ニュルブルクリンク24時間耐久レースへのLEXUS LFAでの参戦は、2010年で3回目となり、クラス優勝*を成し遂げた。

*エンジン無改造(排気量4,000cc~6,250cc)クラス



SUPER GT



フォーミュラ・ニッポン



NASCAR



参加するモータースポーツ:ハイブリッド・チャレンジ



GT500クラスで優勝したTDPドライバー(中央左 石浦選手、同右 大嶋選手) <2010 SUPER GT 第3戦>

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・活動しています。

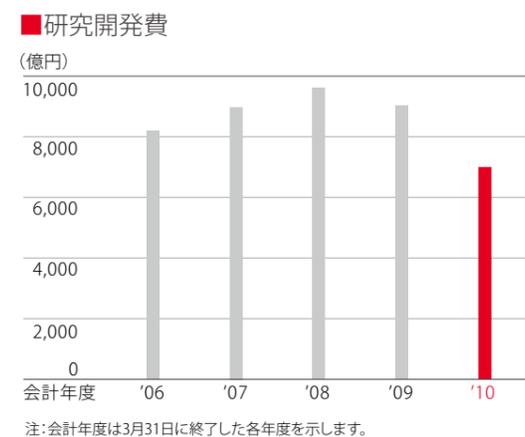
研究開発基本理念

- 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。

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

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

研究開発費

当期における研究開発費は、前期比19.7%減の7,253億円となり、売上高に占める割合は3.8%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端・先行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。

国内外の研究開発拠点についての詳細は [こちら](#) をご参照ください。

知的財産基本理念

- 知的財産を適切に保護し、有効に活用することで、「企業活動の自由度」を確保し、同時に「企業価値を最大化」する

知的財産活動

トヨタは、他に先んじた研究開発に挑戦し続けることで商品力と技術力を高め、競争力の源泉としてきました。

そうした研究開発によって生み出された製品の根幹には、発明やノウハウなどの知的財産が必ず存在し、トヨタの重要な経営資源となっています。

知的財産活動の体制

トヨタは、研究開発活動と知的財産活動を組織的に連携させる体制をとり、そのなかで良い開発テーマを選定し、そのテーマから強い特許ポートフォリオを構築するよう推進しています。また、経営、研究開発、知的財産の三位一体の活動体制としては「知的財産委員会」を設置しており、経営に資する重要な知的財産の取得と活用あるいは知的財産に絡む経営リスクへの対処方針について審議しています。

知的財産戦略

トヨタは、研究開発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。

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、企業活動を通し、社会に貢献することを目指しています。

- 1) 内外の法およびその精神を遵守し、オープンでフェアな企業活動を通じて、国際社会から信頼される企業市民をめざす
- 2) 各国、各地域の文化・慣習を尊重し、地域に根ざした企業活動を通じて、経済・社会の発展に貢献する
- 3) クリーンで安全な商品の提供を使命とし、あらゆる企業活動を通じて、住みよい地球と豊かな社会づくりに取り組む
- 4) 様々な分野での最先端技術の研究と開発に努め、世界中のお客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
- 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。

お客さま

- 私たちは、「お客さま第一主義」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、お客さま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、お客さま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イナブル・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)

今年度がまさにトヨタの再出発の年と考え、新たな成長戦略へと舵を切っていきます。

■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、営業企画、豪亜、中ア中*



新美 篤志 Atsushi Niimi
生産企画、生産技術、製造、北米、中国



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



一丸 陽一郎 Yoichiro Ichimaru
総合企画、国内営業



小澤 哲 Satoshi Ozawa
総務人事、経理、欧州

■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)



小平 信因 Nobuyori Kodaira
事業開発本部、情報事業本部、
総合企画部、環境部、e-TOYOTA部



岡部 聡 Akira Okabe
豪亜本部、中ア中*本部



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



古橋 衛 Mamoru Furuhashi
渉外・広報本部、東京秘書部、東京総務部



二橋 岩雄 Iwao Nihashi
カスタマーサービス本部、品質保証本部、
TQM推進部



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

*：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。

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)



伊地知 隆彦 Takahiko Ijichi
総務・人事本部、経理本部、情報システム本部



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
調達本部、総合企画部、調査部



岩瀬 隆広 Takahiro Iwase
生産技術本部、製造本部



石井 克政 Yoshimasa Ishii
欧州本部、営業企画本部



白根 武史 Takeshi Shirane
生産企画本部、
グローバル生産推進センター



加藤 光久 Mitsuhsa Kato
カスタマーサービス本部、商品開発本部、
第1技術開発本部

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 良暁 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 Kunihiko Matsuo

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るために、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。

適切な経営を確保する仕組み

トヨタでは適切な経営を確保する仕組みとして、1996年から、政治、経済、環境、ビジネスなどさまざまな分野における海外の有識者10名前後で構成するインターナショナル・アドバイザー・ボード (IAB) を原則、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。

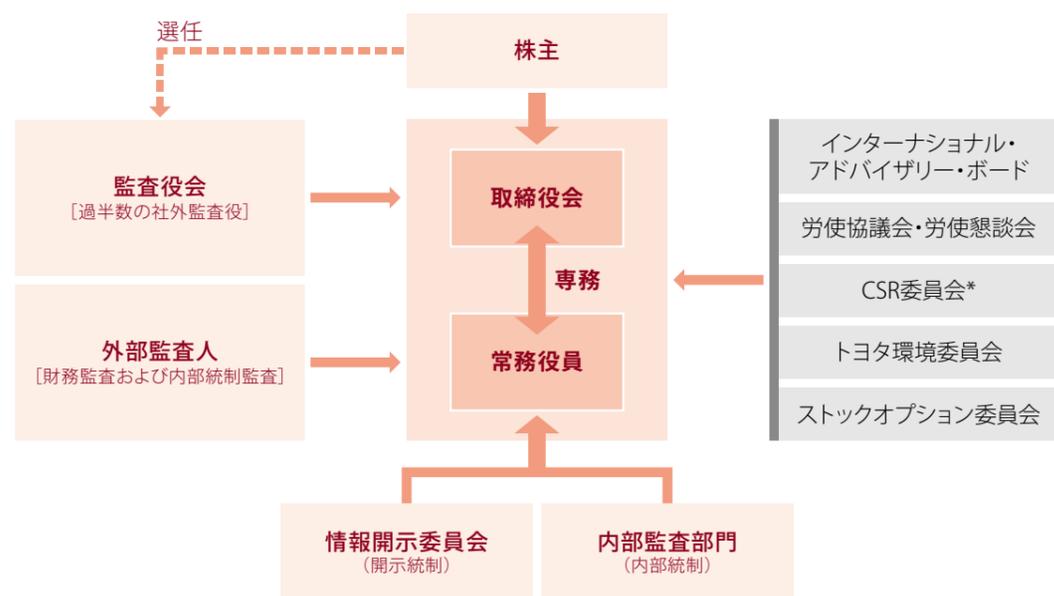
トヨタは、監査役監査を支える人材・体制を確保しています。社外監査役からは、公正・中立な立場で、専門分野を含めた幅広い経験、見識に基づいた助言をいただいております。選任状況は適切であると考えています。内部統制・内部監査の状況については、監査役会、「CSR委員会」を通じて、また、会計監査については、会計監査人により監査役会を通じて社外監査役を含む監査役に報告されております。

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。これらの監査役監査および内部監査に、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



*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

1) 取締役の職務の執行が法令および定款に適合することを確保するための体制

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

2) 取締役の職務の執行に係る情報の保存および管理に関する体制

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

3) 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

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

4) 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

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

社会的責任

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

内部統制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。

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。但し、以下はトヨタに関する全てのリスクを網羅したのではなく、記載されたリスク以外のリスクも存在します。かかるリスク要因のいずれによっても、投資家の判断に影響を及ぼす可能性があります。

本項においては、将来に関する事項が含まれていますが当該事項は有価証券報告書提出日(平成22年6月25日)現在において判断したものです。

市場および事業に関するリスク

1) 自動車市場の競争激化

世界の自動車市場では激しい競争が繰り広げられています。トヨタは、ビジネスを展開している各々の地域で、自動車メーカーとの競争に直面しています。世界的に経済状況が低迷する中、自動車市場は総じて厳しい状況で推移しており、競争は更に激化しています。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、安全性、信頼性、革新性、開発に要する期間、価格、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。競争が激化した場合、自動車の販売台数の減少や販売価格の低下などが起きる可能性があり、それによりトヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローが悪影響を受けるリスクがあります。

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。当連結会計年度においては、トヨタの主要市場である日本・北米・欧州では、各国の需要喚起策による下支えがあったものの依然厳しい状況にあり、更に小型車・低価格車化という市場構造の変化が進んだことで、トヨタは影響を受けています。このような需要の落ち込みと市場構造の変化は現在でも続いており、この状況がいつまで持続し、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需要の落ち込みと市場構造の変化が継続または悪化した場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローが更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、政府の規制(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・維持費用に直接関わる要因により、影響を受ける場合があります。需要が落ち込んだ場合、自動車の販売台数の減少や販売価格の低下などが起きる可能性があり、それによりトヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローが悪影響を受けるリスクがあります。

3) お客さまのニーズに速やかに対応した、革新的で価格競争力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。特に、品質、安全性、信頼性において、お客さまにご満足いただくことは非常に重要です。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、安全性、信頼性、スタイル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・適切にかつ十分にとら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とら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、原価低減能力を含む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すリスクがあります。

4) 効果的な販売・流通を実施する能力

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ていますが、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。

5) ブランド・イメージの維持・発展

競争の激しい自動車業界において、ブランド・イメージを維持し発展させることは非常に重要です。ブランド・イメージを維持し発展させるためには、お客さまの価値観やニーズに対応した安全で高品質の製品を提供することで、お客さまの信頼を更に高めていくことが重要です。トヨタが、安全で高品質の製品を提供することができない、または、リコール等の市場処置が必要であるにもかかわらず迅速な対応がなされないなどの結果、トヨタのブランド・イメージを効果的に維持し発展させることができなかった場合、自動車の販売台数の減少や販売価格の低下などが起きる可能性があり、その結果、売上高と利益率の低下を引き起すリスクがあります。

6) 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、世界的に経済状況が低迷する中、依然として高い水準にあり、自動車金融の競争状況も更に厳しいものとなっています。

金融・経済のリスク

1) 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、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を与える可能性があります。

2) 原材料価格の上昇

鉄鋼、貴金属、非鉄金属（アルミ等）、樹脂関連部品など、トヨタおよびトヨタの仕入先が製造に使用する原材料価格の上昇は、部品代や製造コストの上昇につながり、これらのコストを製品の販売価格に十分に転嫁できない、あるいは仕入先がこれらのコストを十分に吸収できない結果、トヨタの将来の収益性に悪影響を与える可能性があります。

3) 金融市場の低迷

世界経済は低迷を続けており、依然として厳しい状況にあります。そのため、多くの金融機関や投資家は、自らの財務体力に見合った水準で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、企業は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、経営成績およびキャッシュ・フローが悪影響を受ける可能性があります。

政治・規制・法的手続・災害等に関するイベント性のリスク

1) 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様々な法律と政府の規制の適用を受けています。特に、安全面では、法律や政府の規制に適合しない、またはその恐れのある自動車は、リコール等の市場処置の実施が求められます。更に、トヨタはお客様の安心感の観点から、法律や政府の規制への適合性に関わらず、自主的にリコール等の市場処置を実施する可能性もあります。また、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可能性があります。さらに、トヨタが市場に投入した車両にリコール等の市場処置が必要となった場合、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を含めた様々な費用が発生する可能性があります。また、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。このように、市場処置を講じたり法律や政府の規制へ適合するために多額の費用が発生した場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を与える可能性があります。

2) 法的手続

トヨタは、製造物責任、知的所有権の侵害等、様々な法的手続の当事者となる可能性があります。また、株主との間で法的手続の当事者となったり、行政手続または当局の調査の対象となる可能性もあります。現在トヨタは、行政手続および当局の調査を含む、複数の係属中の法的手続の当事者となっています。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、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響が及ぶリスクがあります。

3) 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

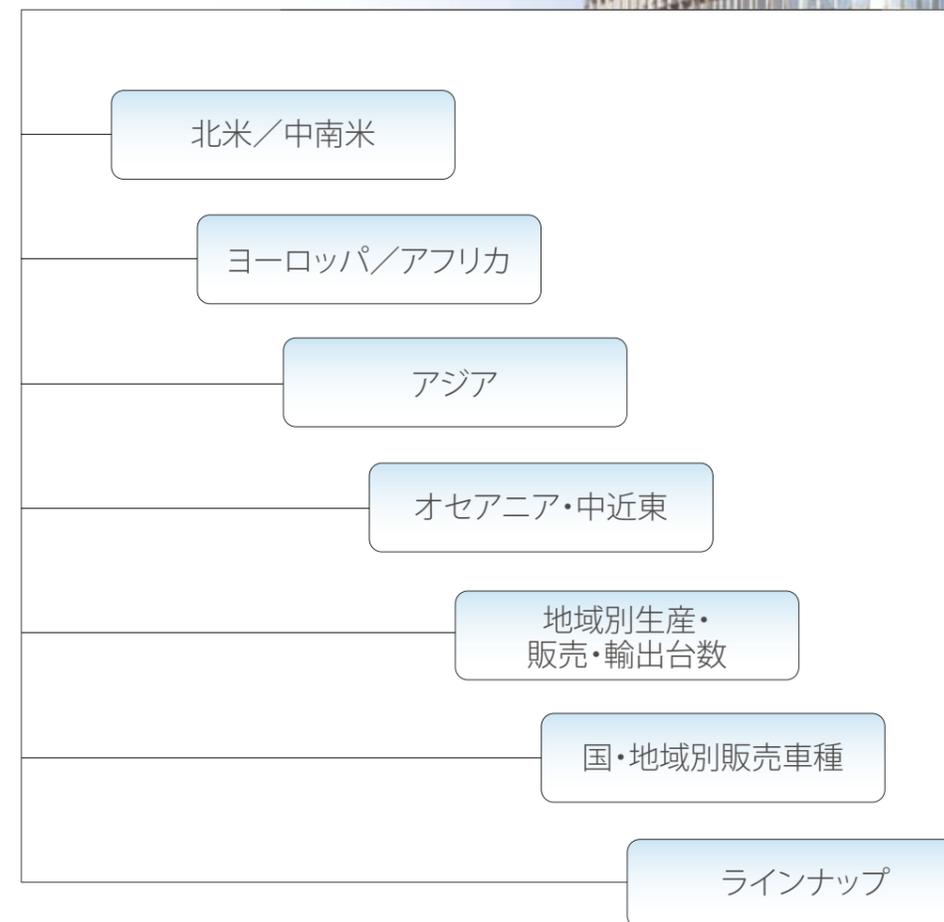
トヨタは、全世界で事業を展開することに関連して、様々なイベントリスクにさらされています。これらのリスクとは、政治・経済の不安定な局面、燃料供給の不足、交通機能の障害、自然災害、戦争、テロ、ストライキ、操業の中断などが挙げられます。トヨタが製品を製造するための材料・部品・資材などを調達し、またはトヨタの製品が製造・流通・販売される主な市場において、これらの事態が生じた場合、トヨタの事業運営に障害または遅延をきたす可能性があります。トヨタの事業運営において、大規模または長期間の障害または遅延が発生した場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響が及ぶリスクがあります。

以下項目については、項目をクリックいただくと該当のWebページをご覧ください。

事業所・関連施設 Facilities



生産・販売・輸出実績 Market / Toyota Sales and Production



沿革 History of Toyota



経理担当副社長からのメッセージ

財務セクション



徹底した品質の維持・向上と 原価改善に取り組み、 持続的な成長を 目指してまいります

● 当期の業績について

2010年3月期の連結決算は、販売台数が前期比33万台減の723万7千台、売上高が同7.7%減の18兆9,509億円となりましたが、営業利益は同6,085億円増の1,475億円、当期純利益は同6,464億円増の2,094億円と、営業利益、純利益ともに黒字を確保することができました。

営業利益については、増益要因として、原価改善の努力が5,200億円、固定費の削減が4,700億円、金融事業の増益(金利スワップ取引などの時価評価による評価損益などを除く)が2,700億円、その他の要因が385億円ありました。一方、減益要因としては、台数・構成等の影響が3,700億円、為替変動の影響が3,200億円ありました。台数・構成等の影響につきましては、金融危機による市場環境悪化の影響などにより、

前半期の販売台数が、前年同期に比べて減少しているため減益要因となっています。なお、後半期には、リコールの影響はあったものの、各国政府の需要喚起策による市場の活性化や、当社の販売促進策の効果などにより、販売台数は前年同期比で増加に転じています。また、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、輸出採算の悪化につながりました。

こうした厳しい事業環境の中、当社は販売店・仕入先の皆さまが、1台でも多くのトヨタのクルマをお客さまにお届けしたいという気持ちで、ご尽力いただいたこと、また海外事業体や従業員が一丸となって原価改善活動や固定費削減を中心に、懸命な努力を続けた結果、1兆6,900億円の改善を達成し、また損益分岐点を引き下げることができました。具体的には、原価改善活動としましては、仕入先と一体となった緊急VAの対象車種を15車種から50車種へ拡大するなど、活動を一層強化しました。また、固定費につきましても、あらゆる費用を一から見直すとともに、設備投資の徹底的な効率化を図りました。2011年3月期以降についても、引き続き企業体質の改善に取り組んでまいります。

● 2011年3月期の連結業績見通し

2011年3月期の連結業績見通しについては、販売台数が729万台、売上高が19兆2,000億円、営業利益が2,800億円、当期純利益が3,100億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90円、1ユーロ125円としています。

連結営業利益見通しでは、収益改善活動の取り組みを継続していくことで、増益要因として、原価改善の努力で1,300億円、諸経費の減少ほかで1,600億円を見込んでいます。一方、減益要因として、為替変動の影響により800億円、また販売面での影響により500億円、その他で275億円を見込んでいます。

今後は、持続的な成長の実現に向け、引き続き企業体質の改善に取り組み、損益分岐点の維持・改善を図るとともに、厳しい競争を勝ち抜くため、お客さまの安全・安心を何よりも優先し、次世代の環境・安全技術の早期商品化に重点的に取り組んでいきます。

特に、原価改善や固定費削減については、2010年3月期は、緊急対策として大幅なコスト削減を推し進めてきましたが、今後は、そこから後戻りすることがないように、仕事のしくみ・やり方に落としこみ、効果の定着化を図ってまいります。また、開発・設計面では、品質の維持・向上と原価改善に全力で取り組み、そのプロセスで着実に人が育つ体制を強化していきます。このように、「品質」「原価」「人材育成」が三位一体となる、「トヨタのモノづくり」を実践していくことで、品質と収益の両立を目指してまいります。

経理担当副社長からのメッセージ

財務セクション

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、必要な投資は効率的かつ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「良品廉価」な魅力ある商品の造り込みを継続していくとともに、「攻める分野」である「新興国」と「次世代環境車」への対応を、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、引き続き需要が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。特に生産体制については、成長著しい新興国では、現地生産を拡大していく一方、日米欧などの先進国においては、市場構造の変化にあわせた生産車種の見直しや、為替変動に強いフレキシブルで効率的な生産体制の再構築を推進していきます。このように、グローバルで最適な供給体制を構築することで、筋肉質な収益体質の実現を目指していきます。

3) 「安全性」: 強固な財務基盤の維持

当社は、豊富な流動性と安定した株主資本を持つことにより、強固な財務基盤を維持しています。これにより、原材料価格の高騰や急激な為替変動など厳しい事業環境においても、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。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り、引き続き、より一層の資金の効率化やキャッシュフローの改善に取り組んでいきます。

株主還元

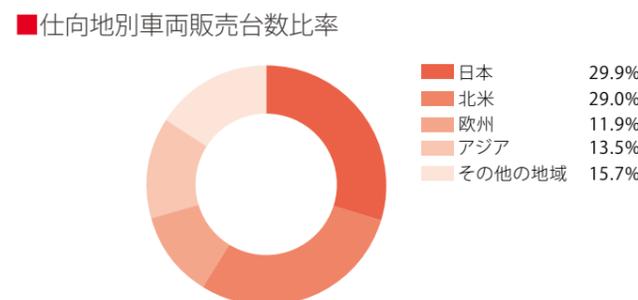
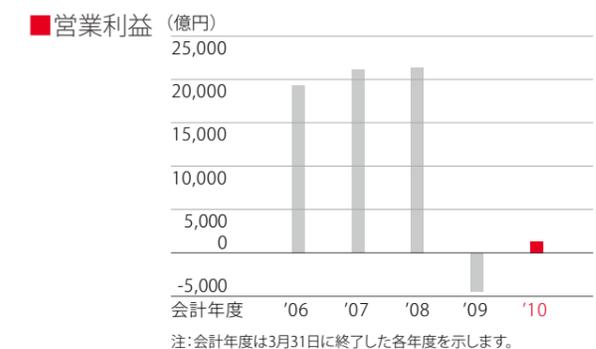
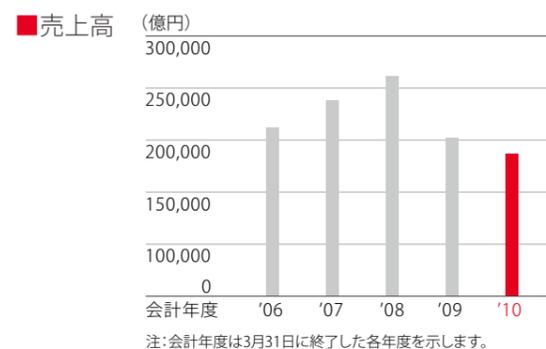
当社は株主の皆さまの利益を重要な経営方針のひとつとして位置付けており、持続的な成長の実現に向け、引き続き企業体質の改善に取り組み、企業価値の向上に努めていきます。配当金につきましては、毎期の業績・投資計画・手元資金の状況等を勘案したうえで、継続的に配当を行うよう努めていきます。

また、今後も厳しい競争を勝ち抜くため、内部留保資金につきましては、お客さまの安全・安心を優先した、次世代の環境・安全技術の早期商品化に向けた取り組みや新興国への対応など、将来の成長のための戦略的な分野における研究開発や設備投資などに活用していきます。こうしたことから、2010年3月期の配当につきましては、1株につき45円とさせていただきます。

なお、2010年3月期においては、自己株式の取得は行っておりません。今後においても、依然として、先行き不透明な世界の金融情勢に鑑み、手元資金の確保を優先するため、当面は自己株式の取得を見送らせていただく予定です。

今後もより一層の収益改善に努め、株主の皆さまのご期待に添えるよう取り組んでいく所存です。

取締役副社長 小澤 哲



米国会計基準に基づく連結財務サマリー

財務セクション

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				
	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
会計年度：					
売上高：					
商品・製品売上高	¥12,402,104	¥13,499,644	¥14,793,973	¥16,578,033	¥17,790,862
金融収益	553,133	690,664	707,580	716,727	760,664
計	¥12,955,237	¥14,190,308	¥15,501,553	¥17,294,760	¥18,551,526
売上原価並びに販売費及び一般管理費：					
売上原価	¥10,218,599	¥10,874,455	¥11,914,245	¥13,506,337	¥14,500,282
金融費用	427,340	459,195	423,885	364,177	369,844
販売費及び一般管理費	1,518,569	1,763,026	1,891,777	1,757,356	2,009,213
計	¥12,164,508	¥13,096,676	¥14,229,907	¥15,627,870	¥16,879,339
営業利益(損失)	¥ 790,729	¥ 1,093,632	¥ 1,271,646	¥ 1,666,890	¥ 1,672,187
売上高営業利益率	6.1%	7.7%	8.2%	9.6%	9.0%
税金等調整前当期純利益(損失)	1,107,289	972,101	1,226,652	1,765,793	1,754,637
法人税等	523,876	422,789	517,014	681,304	657,910
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	674,898	556,567	750,942	1,162,098	1,171,260
株主資本当社株主に帰属する当期純利益率(ROE)	9.6%	7.8%	10.4%	15.2%	13.6%
営業活動からのキャッシュ・フロー	¥ 1,428,018	¥ 1,532,079	¥ 1,940,088	¥ 2,186,734	¥ 2,370,940
投資活動からのキャッシュ・フロー	(1,318,738)	(1,810,230)	(2,001,448)	(2,216,495)	(3,061,196)
財務活動からのキャッシュ・フロー	(166,713)	392,148	37,675	242,223	419,384
研究開発費	475,716	589,306	668,404	682,279	755,147
資本的支出*	762,274	940,547	1,005,931	945,803	1,068,287
減価償却費	784,784	809,841	870,636	969,904	997,713
会計年度末：					
株主資本	¥ 7,077,411	¥ 7,264,112	¥ 7,121,000	¥ 8,178,567	¥ 9,044,950
総資産	17,019,783	19,305,730	20,152,974	22,040,228	24,335,011
長期借入債務	3,083,344	3,722,706	4,137,528	4,247,266	5,014,925
現金及び現金同等物	1,510,892	1,657,160	1,592,028	1,729,776	1,483,753
株主資本比率	41.6%	37.6%	35.3%	37.1%	37.2%
			金額：円		
	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
1株当たりデータ：					
当社株主に帰属する当期純利益(損失)(基本的)	¥ 180.65	¥ 152.26	¥ 211.32	¥ 342.90	¥ 355.35
年間配当金	25	28	36	45	65
株主資本	1,921.29	2,015.82	2,063.43	2,456.08	2,767.67
株式情報(3月31日)：					
株価	¥4,350	¥3,650	¥2,635	¥3,880	¥3,990
株式時価総額(百万円)	¥16,029,739	¥13,332,491	¥9,512,343	¥14,006,790	¥14,403,890
発行済株式数(株)	3,684,997,492	3,649,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492

* 賃貸資産を除く

米国会計基準に基づく連結財務サマリー

財務セクション

トヨタ自動車株式会社

3月31日終了会計年度

	金額:百万円					増減率(%)
	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2010年vs2009年
会計年度:						
売上高:						
商品・製品売上高	¥ 20,059,493	¥ 22,670,097	¥ 24,820,510	¥ 19,173,720	¥17,724,729	-7.6
金融収益	977,416	1,277,994	1,468,730	1,355,850	1,226,244	-9.6
計	¥ 21,036,909	¥ 23,948,091	¥ 26,289,240	¥ 20,529,570	¥18,950,973	-7.7
売上原価並びに販売費及び一般管理費:						
売上原価	¥ 16,335,312	¥ 18,356,255	¥ 20,452,338	¥ 17,468,416	¥15,971,496	-8.6
金融費用	609,632	872,138	1,068,015	987,384	712,301	-27.9
販売費及び一般管理費	2,213,623	2,481,015	2,498,512	2,534,781	2,119,660	-16.4
計	¥ 19,158,567	¥ 21,709,408	¥ 24,018,865	¥ 20,990,581	¥18,803,457	-10.4
営業利益(損失)	¥ 1,878,342	¥ 2,238,683	¥ 2,270,375	¥ (461,011)	¥ 147,516	—
売上高営業利益率	8.9%	9.3%	8.6%	-2.2%	0.8%	—
税金等調整前当期純利益(損失)	2,087,360	2,382,516	2,437,222	(560,381)	291,468	—
法人税等	795,153	898,312	911,495	(56,442)	92,664	—
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	1,372,180	1,644,032	1,717,879	(436,937)	209,456	—
株主資本当社株主に帰属する当期純利益率(ROE)	14.0%	14.7%	14.5%	-4.0%	2.1%	—
営業活動からのキャッシュ・フロー	¥ 2,515,480	¥ 3,238,173	¥ 2,981,624	¥ 1,476,905	¥ 2,558,530	+73.2
投資活動からのキャッシュ・フロー	(3,375,500)	(3,814,378)	(3,874,886)	(1,230,220)	(2,850,184)	—
財務活動からのキャッシュ・フロー	876,911	881,768	706,189	698,841	(277,982)	—
研究開発費	812,648	890,782	958,882	904,075	725,345	-19.8
資本的支出*	1,523,459	1,425,814	1,480,570	1,364,582	604,536	-55.7
減価償却費	1,211,178	1,382,594	1,491,135	1,495,170	1,414,569	-5.4
会計年度末:						
株主資本	¥ 10,560,449	¥ 11,836,092	¥ 11,869,527	¥ 10,061,207	¥10,359,723	+3.0
総資産	28,731,595	32,574,779	32,458,320	29,062,037	30,349,287	+4.4
長期借入債務	5,640,490	6,263,585	5,981,931	6,301,469	7,015,409	+11.3
現金及び現金同等物	1,569,387	1,900,379	1,628,547	2,444,280	1,865,746	-23.7
株主資本比率	36.8%	36.3%	36.6%	34.6%	34.1%	—
			金額:円			増減率(%)
	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2010年vs2009年
1株当たりデータ:						
当社株主に帰属する当期純利益(損失)(基本的)	¥ 421.76	¥ 512.09	¥ 540.65	¥ (139.13)	¥ 66.79	—
年間配当金	90	120	140	100	45	-55.0
株主資本	3,257.63	3,701.17	3,768.97	3,208.41	3,303.49	+3.0
株式情報(3月31日):						
株価	¥6,430	¥7,550	¥4,970	¥3,120	¥3,745	+20.0
株式時価総額(百万円)	¥23,212,284	¥27,255,481	¥17,136,548	¥10,757,752	¥12,912,751	+20.0
発行済株式数(株)	3,609,997,492	3,609,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492	—

* 賃貸資産を除く

セグメント情報

財務セクション

トヨタ自動車株式会社

3月31日終了会計年度

	金額:百万円						増減率(%)
	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2010年vs2009年
事業別:							
売上高:							
自動車	¥ 17,113,535	¥ 19,338,144	¥ 21,928,006	¥ 24,177,306	¥ 18,564,723	¥17,197,428	-7.4
金融	781,261	996,909	1,300,548	1,498,354	1,377,548	1,245,407	-9.6
その他	1,030,320	1,190,291	1,323,731	1,346,955	1,184,947	947,615	-20.0
消去	(373,590)	(488,435)	(604,194)	(733,375)	(597,648)	(439,477)	—
計	¥ 18,551,526	¥ 21,036,909	¥ 23,948,091	¥ 26,289,240	¥ 20,529,570	¥18,950,973	-7.7
営業利益(損失):							
自動車	¥ 1,452,535	¥ 1,694,045	¥ 2,038,828	¥ 2,171,905	¥ (394,876)	¥ (86,370)	—
金融	200,853	155,817	158,495	86,494	(71,947)	246,927	—
その他	33,743	39,748	39,679	33,080	9,913	(8,860)	—
消去	(14,944)	(11,268)	1,681	(21,104)	(4,101)	(4,181)	—
計	¥ 1,672,187	¥ 1,878,342	¥ 2,238,683	¥ 2,270,375	¥ (461,011)	¥ 147,516	—
所在地別:							
売上高:							
日本	¥ 12,004,155	¥ 13,111,457	¥ 14,815,282	¥ 15,315,812	¥ 12,186,737	¥11,220,303	-7.9
北米	6,373,453	7,687,942	9,029,773	9,423,258	6,222,914	5,670,526	-8.9
欧州	2,479,427	2,727,409	3,542,193	3,993,434	3,013,128	2,147,049	-28.7
アジア	1,625,422	2,042,806	2,225,528	3,120,826	2,719,329	2,655,327	-2.4
その他の地域	1,183,702	1,601,736	1,922,742	2,294,137	1,882,900	1,673,861	-11.1
消去	(5,114,633)	(6,134,441)	(7,587,427)	(7,858,227)	(5,495,438)	(4,416,093)	—
計	¥ 18,551,526	¥ 21,036,909	¥ 23,948,091	¥ 26,289,240	¥ 20,529,570	¥18,950,973	-7.7
営業利益(損失):							
日本	¥ 987,242	¥ 1,075,890	¥ 1,457,246	¥ 1,440,286	¥ (237,531)	¥(225,242)	—
北米	447,559	495,638	449,633	305,352	(390,192)	85,490	—
欧州	108,541	93,947	137,383	141,571	(143,233)	(32,955)	—
アジア	93,772	145,546	117,595	256,356	176,060	203,527	+15.6
その他の地域	47,454	67,190	83,497	143,978	87,648	115,574	+31.9
消去	(12,381)	131	(6,671)	(17,168)	46,237	1,122	-97.6
計	¥ 1,672,187	¥ 1,878,342	¥ 2,238,683	¥ 2,270,375	¥ (461,011)	¥ 147,516	—

連結四半期財務サマリー

財務セクション

トヨタ自動車株式会社

3月31日終了会計年度

金額:億円

	2009年				2010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	¥62,151	¥59,753	¥48,028	¥35,363	¥38,360	¥45,416	¥52,929	¥52,804
対前年同期比	-4.7%	-7.9%	-28.4%	-46.2%	-38.3%	-24.0%	10.2%	49.3%
営業利益(損失)	4,125	1,695	(3,606)	(6,825)	(1,949)	580	1,891	953
対前年同期比	-38.9%	-71.6%	-%	-%	-%	-65.8%	-%	-%
営業利益率	6.6%	2.8%	-7.5%	-19.3%	-5.1%	1.3%	3.6%	1.8%
税金等調整前当期純利益(損失)	4,530	1,834	(2,821)	(9,147)	(1,385)	755	2,249	1,295
対前年同期比	-38.7%	-70.6%	-%	-%	-%	-58.8%	-%	-%
当社株主に帰属する 当期純利益(損失)	3,536	1,398	(1,647)	(7,658)	(778)	218	1,532	1,122
対前年同期比	-28.1%	-69.0%	-%	-%	-%	-84.4%	-%	-%

事業別セグメント情報:

売上高:								
自動車	¥57,209	¥54,398	¥43,111	¥30,929	¥34,130	¥41,083	¥48,611	¥48,150
金融	3,631	3,746	3,466	2,932	3,201	3,120	3,072	3,062
その他	2,882	3,142	2,943	2,882	2,041	2,251	2,262	2,922
消去	(1,571)	(1,533)	(1,492)	(1,380)	(1,012)	(1,038)	(1,016)	(1,330)
計	¥62,151	¥59,753	¥48,028	¥35,363	¥38,360	¥45,416	¥52,929	¥52,804

営業利益(損失):

自動車	¥3,323	¥1,336	¥(2,327)	¥(6,281)	¥(2,391)	¥(213)	¥1,245	¥496
金融	791	281	(1,239)	(554)	496	748	806	419
その他	29	89	0	(19)	(46)	50	(144)	51
消去	(18)	(11)	(40)	29	(8)	(5)	(16)	(13)
計	¥4,125	¥1,695	¥(3,606)	¥(6,825)	¥(1,949)	¥580	¥1,891	¥953

所在地別セグメント情報:

売上高:								
日本	¥36,608	¥35,465	¥30,141	¥19,653	¥21,818	¥26,563	¥30,938	¥32,883
北米	20,911	18,619	13,390	9,309	11,752	14,191	16,227	14,535
欧州	9,162	8,677	6,605	5,687	5,151	5,643	5,610	5,067
アジア	7,983	8,277	6,839	4,095	4,941	5,898	7,625	8,090
その他	6,287	5,927	3,815	2,800	3,433	3,897	4,940	4,468
消去	(18,800)	(17,212)	(12,762)	(6,181)	(8,735)	(10,776)	(12,411)	(12,239)
計	¥62,151	¥59,753	¥48,028	¥35,363	¥38,360	¥45,416	¥52,929	¥52,804

営業利益(損失):

日本	¥2,171	¥1,046	¥(1,642)	¥(3,950)	¥(2,120)	¥(456)	¥339	¥(15)
北米	691	(349)	(2,474)	(1,770)	(37)	305	797	(212)
欧州	203	(115)	(434)	(1,087)	(204)	17	(213)	70
アジア	693	678	405	(16)	269	385	671	710
その他	445	346	335	(251)	174	233	394	355
消去	(78)	89	204	249	(31)	96	(97)	45
計	¥4,125	¥1,695	¥(3,606)	¥(6,825)	¥(1,949)	¥580	¥1,891	¥953

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

財務セクション

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。

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、2010会計年度においてトヨタの売上高合計（セグメント間売上控除前）の89%を占めています。2010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（30%）、北米（29%）、欧州（12%）およびアジア（14%）となっています。

なお、2010会計年度中に、複数のモデル、複数国でリコール等を実施した結果、市場処置台数が増加しました。これらのリコール等の市場処置は、主に自動車事業と金融事業に影響を与えました。また、これらのリコール等の市場処置をめぐり、政府による調査に加え、トヨタに対する申し立ておよび訴訟が提起されています。

2010会計年度の自動車事業の業績には、2010会計年度に公表されたリコール等の市場処置に関して発生した費用の影響や、主に北米における売上の減少の影響等が含まれています。また、将来のリコール等の市場処置に関する費用について、従来の個別に見積もる方法に加え、製品販売時点において包括的に見積もる方法を併用していますが、自動車事業の業績には、この見積り変更による影響が含まれています。また、2010会計年度の金融事業の業績には、リコール等の市場処置による金融損失引当金や残価損失引当金への影響が含まれています。上記の全てが2010会計年度の業績に重要な影響を与えているわけではありません。また、リコール等の市場処置が業績に与えた影響のうち、測定できないものもあります。以下の分析において、重要な影響があると考えられるものについて記載しています。

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。これらの要素により、各市場および各タイプの自動車に対するお客様の需要は、大きく変化します。

2010会計年度の自動車市場は、中国やインドなどの新興国では市場の拡大が続きましたが、先進国では各国の需要喚起策による市場の下支えがあったものの、小型車・低価格車化という市場構造の変化が進み、総じて厳しい状況で推移しました。

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		
	2008年	2009年	2010年
日本	2,188	1,945	2,163
北米	2,958	2,212	2,098
欧州	1,284	1,062	858
アジア	956	905	979
その他*	1,527	1,443	1,139
海外計	6,725	5,622	5,074
合計	8,913	7,567	7,237

*「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。

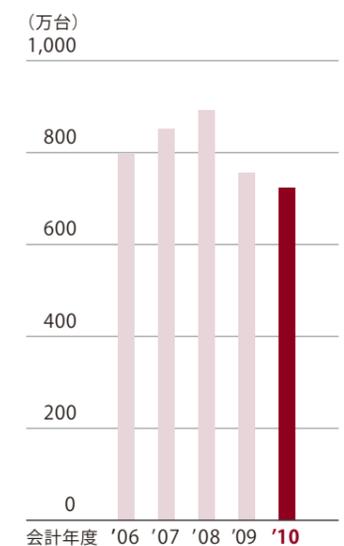
トヨタの日本における連結販売台数は、2009会計年度においては、市場が前会計年度を下回る状況のもと、減少しましたが、2010会計年度は、新商品の積極的な投入や全国販売店の努力により前会計年度に比べて増加し、軽自動車を除くトヨタ・レクサスブランドの販売シェアは48.2%、軽自動車を含む販売シェア（含むダイハツおよび日野ブランド）は44.3%と、それぞれ過去最高を更新しました。トヨタの海外における連結販売台数は、2009会計年度および2010会計年度ともに減少しました。2009会計年度は、自動車市場の大幅な縮小により、北米、欧州を中心に販売台数が大きく減少しました。2010会計年度は、販売台数がアジアにおいて増加したものの、欧州などの地域では減少したことにより、全体としては減少となりました。

各市場における全車両販売台数に占めるトヨタのシェアは、製品の品質、安全性、信頼性、価格、デザイン、性能、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

連結車両販売台数



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

財務セクション

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。また、トヨタは、トヨタ車の安全性について潜在的問題がある場合に適宜リコール等の市場処置（セーフティ・キャンペーンを含む）を発表しています。トヨタは、2009年11月、北米において、アクセルペダルがフロアマットに引っ掛かり戻らなくなる問題に関連して、特定車種のセーフ

ティ・キャンペーンを実施し、その後セーフティ・キャンペーンの対象車種を拡大しました。2010年1月、北米、欧州および中国等においてアクセルペダルの不具合に関連した特定車種のリコールを実施することを決定しました。また、2010年2月、日本、北米および欧州等においてプリウスなどの制動装置に関するリコールを実施することを決定しました。前述のリコール等の市場処置をめぐり、米国では政府による調査に加え、トヨタに対する申し立ておよび訴訟が提起されています。これらの申し立ておよび訴訟に関しては、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。

なお、金融事業において、金融損失引当金や残価

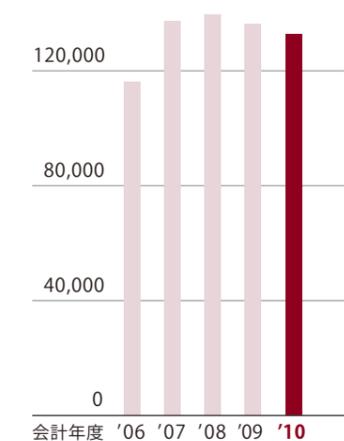
損失引当金を合理的に見積もって計上していますが、その中には、2010会計年度に発生したリコール等の市場処置の影響も含まれています。

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、2010会計年度において減少しました。

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

金融事業の総資産

(億円)
160,000



	金額:百万円	
	3月31日現在	
	2009年	2010年
金融債権		
小売債権	¥6,655,404	¥6,810,144
ファイナンス・リース	1,108,408	1,232,508
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	2,322,721	2,403,239
	10,086,533	10,445,891
繰延融資初期費用	104,521	109,747
未稼得収益	(405,171)	(482,983)
金融損失引当金		
小売債権	(157,359)	(148,503)
ファイナンス・リース	(7,776)	(36,917)
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	(73,797)	(47,059)
	(238,932)	(232,479)
金融債権<純額>合計	9,546,951	9,840,176
控除:一年以内に期限の到来する債権	(3,891,406)	(4,209,496)
長期金融債権<純額>	¥5,655,545	¥5,630,680
オペレーティング・リース (賃貸用車両及び器具)		
車両	¥2,729,713	¥2,516,948
器具	107,168	96,300
	2,836,881	2,613,248
控除:減価償却累計額	(795,767)	(791,169)
賃貸用車両及び器具<純額>	¥2,041,114	¥1,822,079

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

財務セクション

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。2009会計年度および2010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、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。また、2010年3月31日現在7.7百万人と、2009年3月31日から0.6百万人の増加となりました。カード債権は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。また、2010年3月31日現在2,554億円と、2009年3月31日から308億円の増加となりました。

その他の事業

トヨタのその他の事業には、プレハブ等住宅の製造・販売を手掛ける住宅事業、情報通信事業・ITS (Intelligent Transport Systems : 高度道路交通システム) 関連事業・ガス事業等の情報技術関連事業等が含まれます。

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

為替の変動

トヨタは、為替変動による影響を受けやすいといえます。トヨタは日本円の他に主に米ドルおよびユーロの価格変動の影響を受けており、また、米ドルやユーロほどではないにしても豪ドル、加ドルおよび英国ポンドについても影響を受けることがあります。日本円で表示されたトヨタの連結財務諸表は、換算リスクおよび取引リスクによる為替変動の影響を受けています。

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

トヨタは、生産施設が世界中に所在しているため、取引リスクは大幅に軽減されていると考えています。グローバル化戦略の一環として、車両販売を行う主要市場において生産施設を建設することにより、生産を現地化してまいりました。2008年(暦年)および2009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64.1%および64.5%が海外で生産されています。北米では2008年(暦年)および2009年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ57.4%および60.0%が現地で生産されています。欧州では2008年(暦年)および2009年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ60.9%および57.0%が現地で生産されています。生産の現地化により、トヨタは生産過程に使用される供給品および原材料の多くを現地調達することができ、現地での収益と費用の通貨のマッチングをはかることが可能です。

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

一般的に、円安は売上高、営業利益および当社株主に帰属する当期純利益に好影響を及ぼし、円高は悪影響を及ぼします。日本円の米ドルおよびユーロに対する期中平均相場は、2009会計年度および2010会計年度ともに前会計年度に比べて円高に推移しました。また、日本円の米ドルおよびユーロに対する決算日の為替相場は、2009会計年度末および2010会計年度末ともに前会計年度末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。

2009会計年度および2010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－2010会計年度と2009会計年度の比較」および「業績－2009会計年度と2008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2010会計年度および2009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。

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

財務セクション

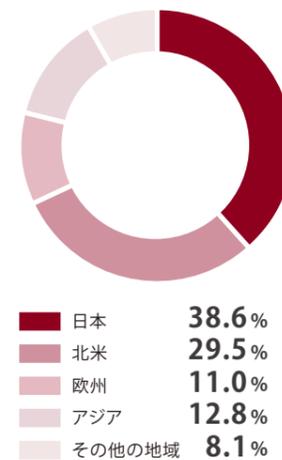
地域別内訳

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。

	金額:百万円		
	3月31日に終了した1年間		
	2008年	2009年	2010年
日本	¥8,418,620	¥7,471,916	¥7,314,813
北米	9,248,950	6,097,676	5,583,228
欧州	3,802,814	2,889,753	2,082,671
アジア	2,790,987	2,450,412	2,431,648
その他*	2,027,869	1,619,813	1,538,613

*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

地域別外部顧客売上高比率
2010年度会計



業績—2010会計年度と2009会計年度の比較

	金額:百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
売上高				
日本	¥12,186,737	¥11,220,303	¥ (966,434)	-7.9%
北米	6,222,914	5,670,526	(552,388)	-8.9%
欧州	3,013,128	2,147,049	(866,079)	-28.7%
アジア	2,719,329	2,655,327	(64,002)	-2.4%
その他*	1,882,900	1,673,861	(209,039)	-11.1%
消去又は全社	(5,495,438)	(4,416,093)	1,079,345	—
計	¥20,529,570	¥18,950,973	¥(1,578,597)	-7.7%

*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

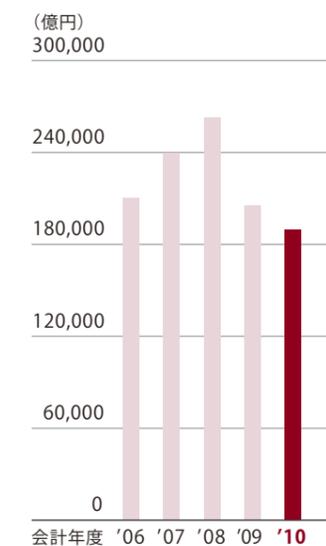
	金額:百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
営業利益(損失):				
日本	¥(237,531)	¥(225,242)	¥ 12,289	—
北米	(390,192)	85,490	475,682	—
欧州	(143,233)	(32,955)	110,278	—
アジア	176,060	203,527	27,467	+15.6%
その他*	87,648	115,574	27,926	+31.9%
消去又は全社	46,237	1,122	(45,115)	-97.6%
計	¥(461,011)	¥ 147,516	¥608,527	—
営業利益率	-2.2%	0.8%	3.0%	
税金等調整前当期純利益(損失)	(560,381)	291,468	851,849	—
税金等調整前当期純利益率	-2.7%	1.5%	4.2%	
持分法投資損益	42,724	45,408	2,684	+6.3%
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	(436,937)	209,456	646,393	—
当社株主に帰属する当期純利益率	-2.1%	1.1%	3.2%	

*「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

2010会計年度の売上高は18兆9,509億円と、前会計年度に比べて1兆5,786億円(7.7%)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9,869億円、車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響約5,700億円によるものですが、部品売上の増加349億円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、2010会計年度の売上高は約19兆9,378億円と、前会計年度に比べて2.9%の減収であったと考えられます。2010会計年度の自動車市場は、政府の需要喚起策などにより、日本では前会計年度に比べて10.0%増加しましたが、前年(暦年)からの市場低迷の影響により、北米では前年(暦年)に比べて22.0%、欧州では前年(暦年)に比べて13.7%の大幅な減少となりました。これを受けトヨタの連結販売台数は、7,237千台と前会計年度に比べて4.4%の減少となりました。

売上高



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

財務セクション

トヨタの事業別外部顧客向け売上高の商品別内訳は次のとおりです。

	金額:百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
車両	¥15,635,490	¥14,309,595	¥(1,325,895)	-8.5%
海外生産用部品	298,176	355,273	57,097	19.1%
部品	1,575,316	1,543,941	(31,375)	-2.0%
その他	1,041,519	978,499	(63,020)	-6.1%
自動車事業計	18,550,501	17,187,308	(1,363,193)	-7.3%
その他の事業	623,219	537,421	(85,798)	-13.8%
商品・製品売上高	19,173,720	17,724,729	(1,448,991)	-7.6%
金融事業	1,355,850	1,226,244	(129,606)	-9.6%
合計	¥20,529,570	¥18,950,973	¥(1,578,597)	-7.7%

売上高は自動車事業およびその他事業の合計である商品・製品売上高ならびに金融収益で構成されており、2010会計年度の商品・製品売上高は17兆7,247億円と、前会計年度に比べて7.6%の減収となり、金融収益は1兆2,262億円と、前会計年度に比べて9.6%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、2010会計年度の商品・製品売上高は18兆6,187億円と、前会計年度に比べて2.9%の減収であったと考えられます。商品・製品売上高の減収は、2010会計年度の自動車市場が総じて厳しい状況で推移したことにより、トヨタの販売

台数が減少したこと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、金融収益は約1兆3,191億円と、前会計年度に比べて2.7%の減収であったと考えられます。金融収益の減収は、主に為替換算レート変動の影響および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が減少したことなどによるものです。2010会計年度末および2009会計年度末の各地域における融資件数(残高)の状況は次のとおりです。

●金融事業における融資件数(残高)

	千件			
	3月31日現在		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
日本	1,660	1,684	24	1.4%
北米	4,403	4,488	85	1.9%
欧州	748	774	26	3.5%
アジア	387	428	41	10.6%
その他*	440	476	36	8.2%
合計	7,638	7,850	212	2.8%

*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

2010会計年度の売上高(セグメント間売上控除前)は前会計年度に比べて、日本では7.9%、北米では8.9%、欧州では28.7%、アジアでは2.4%、その他の地域では11.1%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、2010会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では7.9%、北米では1.2%、欧州では20.1%、その他の地域では7.3%の減収、アジアでは5.5%の増収であったと考えられます。

各地域における売上高(セグメント間売上控除前)の状況は次のとおりです。

●日本

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	1,945	2,163	218	11.2%

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円)	¥12,067,494	¥11,095,044	¥(972,450)	-8.1%
金融収益(百万円)	119,243	125,259	6,016	5.0%
トヨタ売上高計(百万円)	¥12,186,737	¥11,220,303	¥(966,434)	-7.9%

日本においては、政府のエコカー減税や補助金などの需要喚起策に押され、「プリウス」や「S A I」などの環境対応車・新型車を中心に、トヨタの国内販売台数は前会計年度を上回りましたが、海外への輸出台数の減少などにより減収となりました。

●北米

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	2,212	2,098	(114)	-5.2%

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円)	¥5,226,426	¥4,782,379	¥(444,047)	-8.5%
金融収益(百万円)	996,488	888,147	(108,341)	-10.9%
トヨタ売上高計(百万円)	¥6,222,914	¥5,670,526	¥(552,388)	-8.9%

北米においては、2008年秋以降の金融危機を背景とした不況に伴う市場低迷が徐々に上向きつつあり、トヨタの販売台数は、2010会計年度後半期では、新型「シエナ」などを中心に、前会計年度後半期を上回りましたが、2010会計年度前半期における市場低迷による販売台数の大幅な減少、為替換算レート変動およびリコールの影響などにより減収となりました。

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

財務セクション

●欧州

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	1,062	858	(204)	-19.2%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円)	¥ 2,911,234	¥ 2,065,768	¥ (845,466)	-29.0%
金融収益(百万円)	101,894	81,281	(20,613)	-20.2%
トヨタ売上高計(百万円)	¥ 3,013,128	¥ 2,147,049	¥ (866,079)	-28.7%

欧州においては、政府による需要喚起策が奏功し、トヨタの販売台数が前会計年度を上回った国もあったものの、全体としては、市場の低迷により、販売台数が前会計年度を下回ったことおよび為替換算レート変動の影響などにより減収となりました。

●アジア

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	905	979	74	8.3%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円)	¥ 2,676,939	¥ 2,612,595	¥ (64,344)	-2.4%
金融収益(百万円)	42,390	42,732	342	0.8%
トヨタ売上高計(百万円)	¥ 2,719,329	¥ 2,655,327	¥ (64,002)	-2.4%

アジアにおいては、政府による需要喚起策などにより、タイ、インドネシアを中心に市場は回復し、トヨタの販売台数も前会計年度を上回りましたが、為替換算レート変動などにより減収となりました。日本円に換算する際の為替の影響2,129億円を除いた場合、売上高は1,489億円の増収であったと考えられます。

●その他地域

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	1,443	1,139	(304)	-21.1%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円)	¥ 1,779,089	¥ 1,571,846	¥ (207,243)	-11.6%
金融収益(百万円)	103,811	102,015	(1,796)	-1.7%
トヨタ売上高計(百万円)	¥ 1,882,900	¥ 1,673,861	¥ (209,039)	-11.1%

その他地域における減収は、市場の低迷により、中南米、オセアニア、アフリカの全地域において、トヨタの販売台数が前会計年度を下回ったことなどによるものです。

営業費用

	金額:百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
営業費用				
売上原価	¥ 17,468,416	¥ 15,971,496	¥ (1,496,920)	-8.6%
金融費用	987,384	712,301	(275,083)	-27.9%
販売費及び一般管理費	2,534,781	2,119,660	(415,121)	-16.4%
営業費用合計	¥ 20,990,581	¥ 18,803,457	¥ (2,187,124)	-10.4%

営業費用の対前期比増減(百万円)

車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響	¥ (110,000)
為替換算レート変動の影響	(963,300)
部品売上増加による影響	11,200
研究開発費の減少	(178,700)
原価改善・その他固定費の削減ほか	(946,324)
合計	¥ (2,187,124)

2010会計年度における営業費用は18兆8,034億円と、前会計年度に比べて2兆1,871億円(10.4%)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9,633億円、原価改善・その他固定費の削減ほか9,463億円、研究開発費の減少1,787億円および車両販売台数の減少と販売構成

の変化による影響約1,100億円によるものですが、部品売上増加による影響112億円により一部相殺されています。なお、原価改善・その他固定費の削減ほかは、リコール等市場処置費用の見積変更の影響による費用の増加1,057億円により一部相殺されています。

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

財務セクション

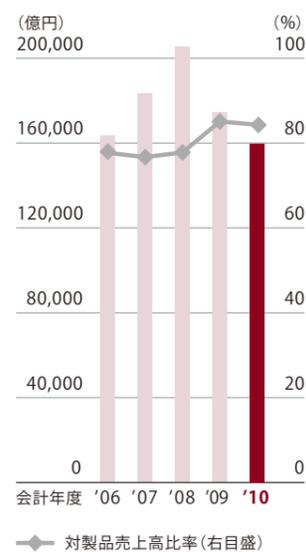
●原価改善の努力

2010会計年度の営業費用は、継続的な原価改善の努力により、約5,200億円の減少となりました。原価改善の努力には、鉄鋼、貴金属、非鉄金属（アルミ等）、樹脂関連部品などの資材・部品の値下げの影響が含まれています。2010会計年度は、原材料価格下落のメリットを取込み、仕入先と一体となった原価改善活動に引き続き精力的に取り組んだ結果、収益改善に貢献することができました。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。

●売上原価

2010会計年度における売上原価は15兆9,715億円と、前会計年度に比べて1兆4,969億円（8.6%）の減少となりました。この減少は主に、研究開発費の減少を含む固定費の削減、原価改善の努力、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によるものですが、部品売上増加による影響により一部相殺されています。固定費の削減は、収益改善活動等により、労務費、研究開発費等が減少したことなどによるものです。車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響は、2008年秋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よる自動車市場の大幅縮小などによるものです。研究開発費の減少は、環境技術などの将来に向けた先行

売上原価



投資に注力し、適切な管理の下で、開発効率の向上に取り組んだことによるものです。

●金融費用

金融費用の対前期比増減 (百万円)

為替換算レート変動の影響	¥ (83,500)
資金調達金利の影響	(70,000)
金利スワップ取引などの 時価評価による評価益の計上	(64,500)
残価損失関連費用の減少	(50,000)
その他	(7,083)
合計	¥(275,083)

2010会計年度における金融費用は7,123億円と、前会計年度に比べて2,751億円（27.9%）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835億円、資金調達金利の影響700億円、金利スワップ取引などの時価評価による評価益の計上645億円および残価損失関連費用の減少500億円などによるものです。資金調達金利の影響は、市場金利の低下などによるものです。残価損失関連費用の減少は、主に米国において、中古車市場が回復してきたことなどによるものですが、リコールの影響により一部相殺されています。

●販売費及び一般管理費

2010会計年度の販売費及び一般管理費は2兆1,196億円と、前会計年度に比べて4,151億円（16.4%）の減少となりました。この減少は主に、金融事業における減少1,738億円および広告宣伝費の減少849億円などによるものです。金融事業における減少は、貸倒関連費用の減少1,400億円を含んでいます。これは、前会計年度において、景気後退により貸倒率が上昇したことなどから、主に米国において貸倒引当金を追加計上したことなどによるものですが、リコールの影響により一部相殺されています。広告宣伝費の減少は、収益改善を目的として、広告宣伝費用の低減を図ったことによるものです。

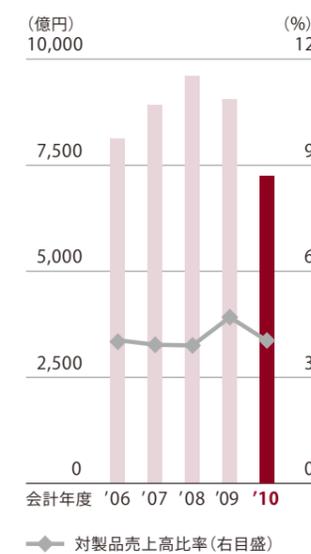
営業利益・損失

営業利益の対前期比増減 (百万円)

車両販売台数の減少と 販売構成の変化による影響など	¥ (370,000)
部品売上増加による影響	23,700
為替換算レート変動の影響	(23,600)
研究開発費の減少	178,700
原価改善・その他固定費の削減ほか	799,727
合計	¥ 608,527

2010会計年度における営業利益は1,475億円と、前会計年度に比べて6,085億円の増益となりました。この増益は主に、原価改善・その他固定費の削減ほか7,997億円、研究開発費の減少1,787億円および

研究開発費



部品売上増加による影響237億円によるものですが、車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響3,800億円により一部相殺されています。なお、原価改善・その他固定費の削減ほかは、リコール等市場処置費用の見積変更の影響による費用の増加1,057億円により一部相殺されています。

2010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、北米では4,756億円、アジアでは275億円（15.6%）、その他の地域では279億円（31.9%）の増益となり、日本では123億円、欧州では1,103億円の営業損失の縮小となりました。

各地域における営業利益の状況は次のとおりです。

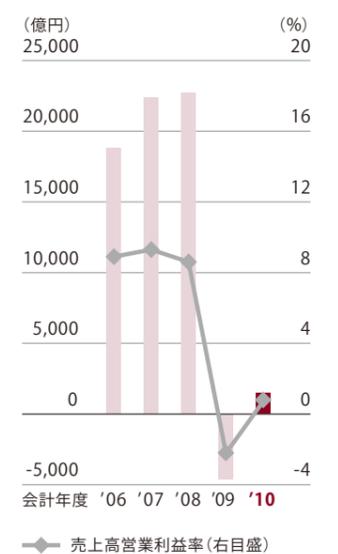
●日本

営業利益の対前期比増減 (百万円)

生産および輸出台数の減少など	¥(325,000)
原価改善・固定費の削減ほか	337,289
合計	¥ 12,289

日本における営業損失の縮小は、主に自動車事業における原価改善・固定費の削減ほかによるものですが、生産および輸出台数の減少の影響3,300億円により一部相殺されています。日本における生産および輸出台数の減少は、主に北米および欧州において、トヨタの販売が市場同様に厳しい状況となったことなどによります。

営業利益（損失）



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

財務セクション

●北米

営業利益の対前期比増減(百万円)	
生産および販売台数の減少など	¥ (30,000)
為替換算レート変動の影響	(4,100)
原価改善・固定費の削減ほか	509,782
合計	¥ 475,682

北米における営業利益の増益は、主に原価改善・固定費の削減ほかに含まれる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減少2,000億円によるものですが、生産および販売台数の減少の影響400億円および為替換算レート変動の影響41億円により一部相殺されています。北米における生産および販売台数の減少は、2010会計年度前半期における市場低迷による商用車および乗用車販売の大幅な減少によるものです。

●欧州

営業利益の対前期比増減(百万円)	
生産および販売台数の減少など	¥ (60,000)
為替換算レート変動の影響	4,900
原価改善・固定費の削減ほか	165,378
合計	¥ 110,278

欧州における営業損失の縮小は、主に自動車事業における原価改善・固定費の削減ほか1,553億円および為替換算レート変動の影響49億円によるものですが、生産および販売台数の減少の影響600億円により一部相殺されています。欧州における生産および販売台数の減少は、政府による需要喚起策が奏功し、トヨタの販売台数が前会計年度を上回った国もあったものの、全体としては、市場の低迷により、販売台数が前会計年度を下回ったことなどによるものです。

●アジア

営業利益の対前期比増減(百万円)	
生産および販売台数の増加など	¥ 20,000
為替換算レート変動の影響	(16,200)
原価改善・固定費の削減ほか	23,667
合計	¥ 27,467

アジアにおける増益は、主に生産および販売台数の増加の影響200億円および自動車事業における原価改善・固定費の削減ほか186億円によるものですが、為替換算レート変動の影響162億円により一部相殺されています。アジアにおける生産および販売台数の増加は、政府による需要喚起策などにより、タイ、インドネシアを中心に市場は回復し、トヨタの販売台数も前会計年度を上回ったことなどによるものです。

その他の収益・費用

2010会計年度における受取利息及び受取配当金は782億円と、前会計年度に比べて602億円(43.5%)の減少となりました。この減少は、主に市場金利の低下による受取利息の減少などによるものです。

2010会計年度における支払利息は334億円と、前会計年度に比べて135億円(28.7%)の減少となりました。

2010会計年度における為替差益<純額>は682億円と、前会計年度に比べて700億円の増益となりました。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。

2010会計年度におけるその他<純額>は309億円と、前会計年度に比べて2,200億円の増益となりました。この増益は、主に前会計年度において、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

2010会計年度における法人税等は926億円と、主に税金等調整前当期純利益の増加により、前会計年度に比べて1,491億円の増加となりました。2010会計年度における実効税率は31.8%と、日本国内における法定税率を下回りました。これは、主に法定税率が日本より低い海外の子会社において、税金等調整前当期純利益が増加したことなどによるものです。

非支配持分帰属損益および持分法投資損益

2010会計年度における非支配持分帰属損益は348億円と、前会計年度に比べて590億円の増益となりました。この増益は、主に連結子会社の株主に帰属する当期純利益の増加によるものです。

2010会計年度における持分法投資損益は454億円と、前会計年度に比べて27億円(6.3%)の増益となりました。この増益は持分法適用関連会社の株主に帰属する当期純利益の増益によるものです。

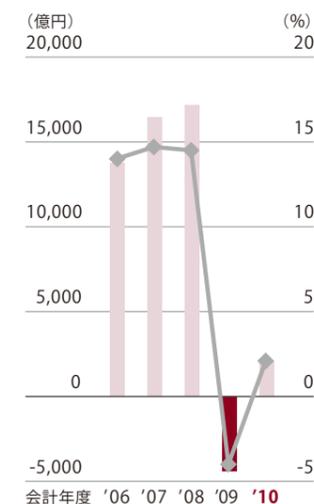
当社株主に帰属する当期純利益・損失

2010会計年度の当社株主に帰属する当期純利益は2,094億円と、前会計年度に比べて6,464億円の増益となりました。

その他の包括損益

2010会計年度におけるその他の包括損益は、2,609億円の利益と、前会計年度に比べて1兆1,274億円の増益となりました。この増益は主に、未実現有価証券評価損益が前会計年度の2,931億円の損失に対し、2010会計年度は1,764億円の利益であったこと、および外貨換算調整額が前会計年度の3,813億円の損失に対して2010会計年度は98億円の利益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益の増加は、主に前会計年度において、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。

当社株主に帰属する
当期純利益(損失)と ROE



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

財務セクション

事業セグメントの状況

以下は、トヨタの各事業セグメントの状況に関する説明です。記載された数値は、セグメント間売上控除前です。

		金額：百万円			
		3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
		2009年	2010年	増減	増減率
自動車	売上高	¥18,564,723	¥17,197,428	¥(1,367,295)	-7.4%
	営業利益(損失)	(394,876)	(86,370)	308,506	-
金融	売上高	¥1,377,548	¥1,245,407	¥(132,141)	-9.6%
	営業利益(損失)	(71,947)	246,927	318,874	-
その他	売上高	¥1,184,947	¥947,615	¥(237,332)	-20.0%
	営業利益(損失)	9,913	(8,860)	(18,773)	-
消去又は全社	売上高	¥(597,648)	¥(439,477)	¥158,171	-
	営業利益(損失)	(4,101)	(4,181)	(80)	-

●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。2010会計年度における自動車事業セグメントの売上高は17兆1,974億円と、前会計年度に比べて1兆3,673億円(7.4%)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8,865億円および車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響約5,700億円などによるものですが、部品売上の増加349億円により一部相殺されています。

2010会計年度における自動車事業セグメントの営業損失は863億円と、前会計年度に比べて3,085億円損失が縮小しました。この営業損失の縮小は主に、原価改善・固定費の削減9,900億円および部品売上増加による影響などによるものですが、車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響3,800億円により一部相殺されています。

車両販売台数の減少および販売構成の変化の影響は、2010会計年度の自動車市場が総じて厳しい状況で推移したことなどによるものです。固定費の削減は、主に収益改善活動により、労務費、研究開発費等が減少したことなどによるものですが、リコール等市場処置費用の見積変更の影響による費用の増加約1,057億円により一部相殺されています。

●金融事業セグメント

2010会計年度における金融事業セグメントの売上高は1兆2,454億円と、前会計年度に比べて1,321億円(9.6%)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933億円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、2010会計年度における金融事業の売上高は約1兆3,387億円と、前会計年度に比べて2.8%の減収であったと考えられます。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合の金融事業の売上高の減収は、主に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レンタル収入が減少したことなどによるものです。

2010会計年度における金融事業セグメントの営業利益は2,469億円と、前会計年度に比べて3,189億円の増益となりました。この営業利益の増加は、貸倒関連費用の減少1,400億円、金利スワップ取引などの時価評価による評価益の計上645億円および残価損失関連費用の減少500億円などによるものです。

貸倒関連費用の減少は、前会計年度において景気後退により貸倒率が上昇したことなどから、主に米国において貸倒引当金を追加計上したことなどによるものですが、リコールの影響により一部相殺さ

れています。残価損失関連費用の減少は、主に米国において、中古車市場が回復してきたことなどによるものですが、リコールの影響により一部相殺されています。

次の表は、米国における貸倒損失の実績に関する情報を示すものです。

純貸倒損失の総収益資産の平均に対する割合	3月31日に終了した1年間	
	2009年	2010年
金融債権	1.54%	1.15%
オペレーティング・リース	0.86%	0.63%
合計	1.37%	1.03%

●その他の事業セグメント

2010会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は9,476億円と、前会計年度に比べて2,373億円(20.0%)の減収となりました。

2010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、前会計年度に比べて188億円減少し、89億円の損失となりました。

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

財務セクション

業績—2009会計年度と2008会計年度の比較

	金額:百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2008年	2009年	増減	増減率
売上高				
日本	¥15,315,812	¥12,186,737	¥(3,129,075)	-20.4%
北米	9,423,258	6,222,914	(3,200,344)	-34.0%
欧州	3,993,434	3,013,128	(980,306)	-24.5%
アジア	3,120,826	2,719,329	(401,497)	-12.9%
その他*	2,294,137	1,882,900	(411,237)	-17.9%
消去又は全社	(7,858,227)	(5,495,438)	2,362,789	—
計	¥26,289,240	¥20,529,570	¥(5,759,670)	-21.9%
営業利益(損失):				
日本	¥1,440,286	¥(237,531)	¥(1,677,817)	—
北米	305,352	(390,192)	(695,544)	—
欧州	141,571	(143,233)	(284,804)	—
アジア	256,356	176,060	(80,296)	-31.3%
その他*	143,978	87,648	(56,330)	-39.1%
消去又は全社	(17,168)	46,237	63,405	—
計	¥2,270,375	¥(461,011)	¥(2,731,386)	—
営業利益率	8.6%	-2.2%	-10.8%	
税金等調整前当期純利益	2,437,222	(560,381)	(2,997,603)	—
税金等調整前当期純利益率	9.3%	-2.7%	-12.0%	
持分法投資損益	270,114	42,724	(227,390)	-84.2%
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	1,717,879	(436,937)	(2,154,816)	—
当社株主に帰属する当期純利益率	6.5%	-2.1%	-8.6%	

*「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

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3兆4,000億円、為替換算レート変動の影響2兆312億円および部品売上の減少1,286億円を反映しています。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。2009会計年

度は、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、自動車市場においては、日本では前会計年度に比べて15.6%、北米では前年(暦年)に比べて15.8%、欧州では前年(暦年)に比べて8.2%の大幅な減少となりました。これを受けトヨタの連結販売台数は、7,567千台と前会計年度に比べて15.1%の大幅な減少となりました。また、売上高の減少には、為替の影響に加え、小型化・低価格化という市場構造の変化も影響しています。

トヨタの事業別外部顧客向け売上高の商品別内訳は次のとおりです。

	金額:百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2008年	2009年	増減	増減率
車両	¥20,723,588	¥15,635,490	¥(5,088,098)	-24.6%
海外生産用部品	342,244	298,176	(44,068)	-12.9%
部品	1,785,684	1,575,316	(210,368)	-11.8%
その他	1,308,738	1,041,519	(267,219)	-20.4%
自動車事業計	24,160,254	18,550,501	(5,609,753)	-23.2%
その他の事業	660,256	623,219	(37,037)	-5.6%
商品・製品売上高	24,820,510	19,173,720	(5,646,790)	-22.8%
金融事業	1,468,730	1,355,850	(112,880)	-7.7%
合計	¥26,289,240	¥20,529,570	¥(5,759,670)	-21.9%

売上高は自動車事業およびその他の事業の合計である商品・製品売上高ならびに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%の減収となりました。商品・製品売上高の減少は、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よる自動車市場の大幅縮小や、小型化・低価格化という市場構造の変化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、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。金融収益の増加は、主に北米の金融子会社による融資シェア拡大により融資残高が増加したことなどによるものです。

北米を含めた各地域における融資件数(残高)の状況は次のとおりです。

●金融事業における融資件数(残高)

	千件			
	3月31日現在		増減および増減率	
	2008年	2009年	増減	増減率
日本	1,614	1,660	46	+2.9%
北米	4,241	4,403	162	+3.8%
欧州	709	748	39	+5.5%
アジア	357	387	30	+8.4%
その他*	413	440	27	+6.5%
合計	7,334	7,638	304	+4.1%

*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

2009会計年度の売上高は(セグメント間売上控除前)前会計年度に比べて、日本では20.4%、北米では34.0%、欧州では24.5%、アジアでは12.9%、その他の地域では17.9%の減収となりました。日本円に換算する際

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

財務セクション

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20.4%、北米では25.0%、欧州では14.1%、その他の地域では1.1%、アジアでは0.5%の減収であったと考えられます。

各地域における売上高(セグメント間売上控除前)の状況は次のとおりです。

●日本

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2008年	2009年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台).....	2,188	1,945	(243)	-11.1%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2008年	2009年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円).....	¥15,183,262	¥12,067,494	¥(3,115,768)	-20.5%
金融収益(百万円).....	132,550	119,243	(13,307)	-10.0%
トヨタ売上高計(百万円).....	¥15,315,812	¥12,186,737	¥(3,129,075)	-20.4%

日本における減収は、実体経済が悪化し、国内競争が激化する中、「アルファード」、「ヴェルファイア」などの新車の販売は好調であったものの、トヨタの販売が市場同様に厳しい状態が続き前会計年度を下回ったことなどによるものです。個人消費の伸び悩みや環境意識の高まりにより、消費者の好みは、コンパクト・カーやサブコンパクト・カーなど、より手ごろな自動車などを中心にシフトしていることも影響しています。

●北米

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2008年	2009年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台).....	2,958	2,212	(746)	-25.2%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2008年	2009年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円).....	¥8,339,887	¥5,226,426	¥(3,113,461)	-37.3%
金融収益(百万円).....	1,083,371	996,488	(86,883)	-8.0%
トヨタ売上高計(百万円).....	¥9,423,258	¥6,222,914	¥(3,200,344)	-34.0%

北米における減収は、2008年秋以降の金融危機を背景とした不況に伴う市場低迷などにより、トヨタの販売は大幅に減少し、2009会計年度前半期では、原油価格高騰を背景とした商用車販売の減少および小型車・低燃費車シフトへ進行、ならびに2009会計年度後半期以降は金融危機に伴う市場の冷え込みを受けた乗用車販売の急速な落ち込みが影響しています。一方、金融収益も減収となりましたが、日本円に換算する際の為替の影響

1,411億円を除いた場合、金融収益は543億円増加しており、これは、主に北米の金融子会社による融資シェア拡大により融資残高が増加したことなどによるものです。

●欧州

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2008年	2009年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台).....	1,284	1,062	(222)	-17.3%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2008年	2009年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円).....	¥3,878,677	¥2,911,234	¥(967,443)	-24.9%
金融収益(百万円).....	114,757	101,894	(12,863)	-11.2%
トヨタ売上高計(百万円).....	¥3,993,434	¥3,013,128	¥(980,306)	-24.5%

欧州における減収は、経済・金融危機の波及により市場が急激に縮小する中、「アイゴ」、「プリウス」などの小型車や環境対応車の販売は好調であったものの、トヨタの販売は前会計年度に比べて減少したことによるものです。また、フルモデルチェンジの端境期になったことも背景となっています。

●アジア

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2008年	2009年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台).....	956	905	(51)	-5.4%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2008年	2009年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円).....	¥3,082,832	¥2,676,939	¥(405,893)	-13.2%
金融収益(百万円).....	37,994	42,390	4,396	11.6%
トヨタ売上高計(百万円).....	¥3,120,826	¥2,719,329	¥(401,497)	-12.9%

アジアにおける減収は、米国のサブプライム問題に端を発した世界同時不況による2009会計年度後半期のアジアの自動車市場の減速に伴い、「アバンザ」、「イノーバ」などの販売は好調であったものの、トヨタの販売が前会計年度を下回ったことによるものです。

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

財務セクション

●その他地域

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2008年	2009年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台).....	1,527	1,443	(84)	-5.5%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2008年	2009年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円).....	¥2,186,817	¥1,779,089	¥(407,728)	-18.6%
金融収益(百万円).....	107,320	103,811	(3,509)	-3.3%
トヨタ売上高計(百万円).....	¥2,294,137	¥1,882,900	¥(411,237)	-17.9%

その他地域における減収は、市場低迷により、トヨタの販売が前会計年度を下回ったことによるものです。

営業費用

	金額:百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2008年	2009年	増減	増減率
営業費用				
売上原価.....	¥20,452,338	¥17,468,416	¥(2,983,922)	-14.6%
金融費用.....	1,068,015	987,384	(80,631)	-7.5%
販売費及び一般管理費.....	2,498,512	2,534,781	36,269	1.5%
営業費用合計.....	¥24,018,865	¥20,990,581	¥(3,028,284)	-12.6%

営業費用の対前期比増減(百万円)

車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響.....	¥(2,100,000)
為替換算レート変動の影響.....	(2,062,100)
部品売上減少による影響.....	(64,400)
研究開発費の減少.....	(54,800)
原価改善・諸経費の増加ほか.....	1,253,016
合計	¥(3,028,284)

2009会計年度における営業費用は20兆9,905億円と、前会計年度に比べて3兆283億円(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644億円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、原価改善・諸

経費の増加ほか1兆2,530億円により一部相殺されています。

●原価改善の努力

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。2009会計年度は、原材

料価格は鋼材を中心に高い価格レベルで推移し市況高騰の影響を受けましたが、仕入先と一緒にあって原価改善活動に取組み、市況高騰の影響を吸収することができました。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。

●売上原価

2009会計年度における売上原価は17兆4,684億円と、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。車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響は、2009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よる自動車市場の大幅縮小や、小型化・低価格化という市場構造の変化などによるものです。研究開発費の減少は、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、または衝突安全性能・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、収益改善を目的として、開発効率の向上に取り組む、開発費用の低減を図ったことによるものです。諸経費の増加は、2009会計年度は、操業低下に伴う不能率、貴金属等在庫の評価性引当金の計上、2009会計年度前半期では品質関連費用の発生などによるものです。

●金融費用

金融費用の対前期比増減(百万円)	
為替換算レート変動の影響.....	¥(206,400)
残価損失関連費用の増加.....	70,000
金利スワップ取引などの	
時価評価による評価損の増加.....	12,200
その他.....	43,569
合計.....	¥(80,631)

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2,064億円によるものですが、残価損失関連費用の増加700億円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122億円により一部相殺されています。残価損失関連費用の増加は、主に米国において、経済悪化により燃費の悪い大型車を中心に中古車価格が下落し、オペレーティング・リース用車両の残価損失引当金を追加計上したことなどによるものです。金利スワップ取引などの時価評価による評価損の増加は、市場金利の低下によりヘッジ指定されていない固定金利化スワップ取引において評価損が発生したことなどによるものです。

●販売費及び一般管理費

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1,194億円を反映していますが、広告宣伝費の減少952億円により一部相殺されています。広告宣伝費の減少は、収益改善を目的として、広告宣伝費用の低減を図ったことによるものです。金融事業における増加は、貸倒関連費用の増加1,700億円を含んでおり、景気後退により貸倒率が上昇していることなどから、主に米国において貸倒引当金を追加計上したことなどによるものです。

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

財務セクション

営業利益・損失

営業利益の対前期比増減 (百万円)	
車両販売台数の減少と	
販売構成の変化による影響など	¥(1,480,000)
部品売上減少による影響	(17,300)
為替換算レート変動の影響	30,900
研究開発費の減少	54,800
原価改善・諸経費の増加ほか	(1,319,786)
合計	¥(2,731,386)

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と販売構成の変化による影響1兆3,000億円、原価改善・諸経費の増加ほか1兆3,197億円および部品売上減少による影響173億円などによるものです。研究開発費の減少548億円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。各地域における営業利益の状況は次のとおりです。

●日本

営業利益の対前期比増減 (百万円)	
生産および輸出台数の減少など	¥ (730,000)
原価改善・諸経費の増加ほか	(947,817)
合計	¥(1,677,817)

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の影響7,000億円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。日本における生産および輸出台数の減少は、実体経済の悪化により、トヨタの販売が市場同様に厳しい状況となったことなどによります。

●北米

営業利益の対前期比増減 (百万円)	
生産および販売台数の減少など	¥(580,000)
為替換算レート変動の影響	52,700
原価改善・諸経費の増加ほか	(168,244)
合計	¥(695,544)

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の影響4,000億円、原価改善・諸経費の増加ほかに含まれる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などによるものですが、為替換算レート変動の影響527億円により一部相殺されています。北米における生産および販売台数の減少は、2008年秋以降の金融危機を背景とした不況に伴う市場低迷による商用車および乗用車販売の急速な落ち込みなどによるものです。

●欧州

営業利益の対前期比増減 (百万円)	
生産および販売台数の減少など	¥(190,000)
為替換算レート変動の影響	18,100
原価改善・諸経費の増加ほか	(112,904)
合計	¥(284,804)

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の影響1,800億円によるものですが、為替換算レート変動の影響181億円により一部相殺されています。欧州における生産および販売台数の減少は、2008年秋以降の金融危機の波及により市場が急速に縮小する中、西ヨーロッパでの販売台数が前会計年度を大きく下回ったこと、およびフルモデルチェンジの端境期になったことなどによるものです。

●アジア

営業利益の対前期比増減 (百万円)	
生産および販売台数の減少など	¥ -
為替換算レート変動の影響	(24,400)
原価改善・諸経費の増加ほか	(55,896)
合計	¥(80,296)

アジアにおける減益は、主に為替換算レート変動の影響244億円などによるものです。アジアにおける生産および販売台数の減少は、金融危機以降のタイなど大多数の国において、市場が前会計年度を下回ったことなどによるものです。

●その他地域

その他の地域における減益は、販売台数の減少などによるものです。

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。

非支配持分帰属損益および持分法投資損益

2009会計年度における非支配持分帰属損益は242億円の損失と、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、主に連結子会社の株主に帰属する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株主に帰属する当期純利益の減少によるものです。

当社株主に帰属する当期純利益・損失

2009会計年度の当社株主に帰属する当期純利益は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。

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

財務セクション

事業セグメントの状況

以下は、トヨタの各事業セグメントの状況に関する説明です。記載された数値は、セグメント間売上控除前です。

		金額：百万円			
		3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
		2008年	2009年	増減	増減率
自動車	売上高	¥ 24,177,306	¥ 18,564,723	¥ (5,612,583)	-23.2%
	営業利益 (損失)	2,171,905	(394,876)	(2,566,781)	-
金融	売上高	¥ 1,498,354	¥ 1,377,548	¥ (120,806)	-8.1%
	営業利益 (損失)	86,494	(71,947)	(158,441)	-
その他	売上高	¥ 1,346,955	¥ 1,184,947	¥ (162,008)	-12.0%
	営業利益 (損失)	33,080	9,913	(23,167)	-70.0%
消去又は全社	売上高	¥ (733,375)	¥ (597,648)	¥ 135,727	-
	営業利益 (損失)	(21,104)	(4,101)	17,003	-

●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18兆5,647億円と、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上の減少などによるものです。

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1兆3,000億円、諸経費の増加4,913億円および部品売上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。

車両販売台数の減少および販売構成の変化の影響は、2009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よる自動車市場の大幅縮小や、小型化・低価格化という市場構造の変化などによるものです。諸経費の増加としては、2009会計年度は、操業低下に伴う不能率、貴金属等在庫の評価性引当金の計上、2009会計年度前半

期では品質関連費用の発生などによるものです。

●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1,950億円によるものですが、融資残高の増加950億円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。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合の金融事業の売上高の増加は、主に北米の金融子会社による融資シェア拡大により融資残高が増加したことなどによるものです。

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、主に米国の販売金融子会社において、貸倒関連費用の増加1,700億円および残価損失関連費用の増加700億円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の122億円が増加したことなどによるも

のです。

貸倒関連費用の増加は、景気後退により貸倒率が上昇していることなどから、主に米国において貸倒引当金を追加計上したことなどによるものです。

残価損失関連費用の増加は、主に米国において、経済悪化により燃費の悪い大型車を中心に中古車

価格が下落し、残価損失引当金を追加計上したことなどによるものです。金利スワップ取引などの時価評価による評価損の増加は、市場金利の低下によりヘッジ指定されていない固定金利化スワップにおいて評価損が発生したことなどによるものです。

次の表は、米国における貸倒損失の実績に関する情報を示すものです。

	3月31日に終了した1年間	
	2008年	2009年
純貸倒損失の総収益資産の平均に対する割合		
金融債権	1.08%	1.54%
オペレーティング・リース	0.40%	0.86%
合計	0.91%	1.37%

●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。

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。

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

財務セクション

2011会計年度の見通し

トヨタは、2011会計年度の世界経済は、アジアにおいて中国を中心に回復の動きが広がり、先進国の景気も緩やかに持ち直していくことが見込まれますが、金融市場における信用収縮や雇用の悪化、原材料価格の上昇など、景気を下押しするリスクも存在しています。

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、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中、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、2011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90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2011会計年度の売上高については、販売台数増により、増収を見込んでいます。営業利益の増益要因としては、原価改善の努力や減価償却費の減少などを含む諸経費の減少ほかがあります。また、リコール等の市場処置に関する費用については、2010会計年度と比べ、特に重要な増加を見込んでおりません。一方、営業利益の減益要因としては、2011会計年度の前提為替レートを2010会計年度に

比べて円高としていることによる影響、積極的な販売促進の実施による販売費・インセンティブの増加など販売面での影響などがあり、増益要因を相殺します。その結果、トヨタの2011会計年度の営業利益は、2010会計年度に比べて、増益になるものと考えられます。トヨタの2011会計年度の税金等調整前当期純利益および当社株主に帰属する当期純利益についても、2010会計年度に比べて、増益になるものと考えられます。また、為替の変動がトヨタの業績に与える影響は大きく、特に米ドルに対していっそう円高となった場合、トヨタの業績に重要な悪影響を及ぼすことがあります。詳細については、「概観—為替の変動」を参照ください。

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。

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。2007年4月1日から2010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販売金融子会社の借入債務によりまかっています。トヨタは、金融子会社のネットワークを拡大することにより、世界中の現地市場で資金を調達する能力を向上させるよう努めています。

2010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1兆4,769億円に対し、2兆5,585億円となりました。この増加は、主に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ですが、自動車事業の売上高減少に伴う現金回収の減少により一部相殺されています。

2010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1兆2,302億円に対し、2兆8,501億円となりました。この増加は、主に有価

証券及び投資有価証券の購入の増加によるものです。

2010会計年度における財務活動から得た又は使用した現金<純額>は、前会計年度の6,988億円の資金の増加に対し、2,779億円の資金の減少となりました。この減少は、主に短期借入債務の減少によりですが、配当金支払額の減少により一部相殺されています。

2010会計年度における貸貸資産を除く資本的支出は、前会計年度の1兆3,645億円から55.7%減少し、6,045億円となりました。この減少は、主に国内および北米における設備投資の減少によるものです。2010会計年度における貸貸資産に対する資本的支出は、前会計年度の9,603億円から13.3%減少し、8,330億円となりました。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。

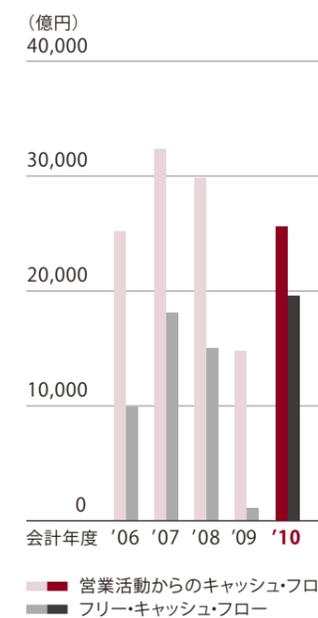
2011会計年度において、貸貸資産を除く設備投

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、2010会計年度においては、先々の経営環境や財務基盤の十分な健全性確保を考慮した結果、前会計年度に引き続き、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。

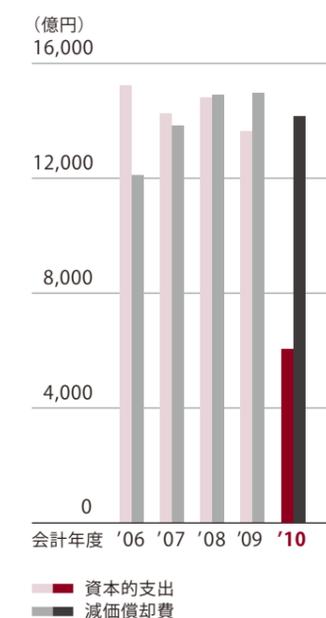
2011会計年度については、トヨタは設備投資および研究開発活動のための十分な資金を、主に手元の現金及び現金同等物、営業活動から得た現金

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*



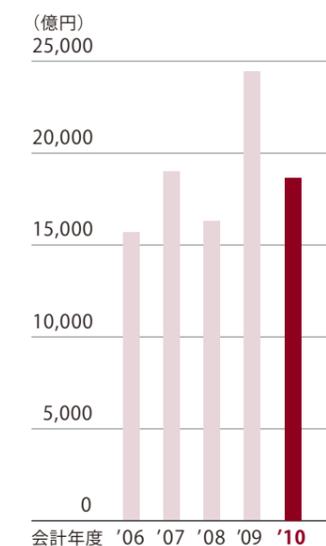
* (営業活動からのキャッシュ・フロー) — (貸貸資産を除く資本的支出)

資本的支出*と減価償却費



* 貸貸資産を除く。

現金及び現金同等物
期末残高



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

財務セクション

資額は約7,400億円となる予定です。設備投資予定額の地域別内訳は、日本4,400億円、北米1,200億円、欧州400億円、アジア900億円およびその他の地域500億円となっています。

現在入手可能な情報によれば、トヨタは、環境問題が2011会計年度における財政状態、経営成績、流動性もしくはキャッシュ・フローに重大な影響を及ぼすとは考えていません。しかしながら、フォーム20-Fの「Information on the Company — Business Overview — Governmental Regulation, Environmental and Safety Standards」で開示されているとおり、現在および将来の環境法制のもとで、トヨタにとって実質的な金銭の負担を伴う不確実性が存在しています。

現金及び現金同等物は2010年3月31日現在で1兆8,657億円でした。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、2010年3月31日現在における定期預金は3,927億円、有価証券は1兆7,931億円でした。

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、2010会計年度において総資金量は、1兆691億円(25.3%)増加し5兆2,982億円となりました。

2010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、4,935億円(35.4%)増加し1兆8,862億円となりました。これは、後半期における売上高の増加によるものです。

2010会計年度におけるたな卸資産は、370億円(2.5%)減少し1兆4,223億円となりました。

2010会計年度における金融債権<純額>合計は、9兆8,401億円と、2,932億円(3.1%)増加しました。これは主に小売債権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。2010年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、北米61.9%、日本12.8%、欧州10.3%、アジア4.7%、その他の地域10.3%でした。トヨタは、適格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、当連結会計年度においてこれらの適格特別目的事業体を利用した売却実績はありません。

2010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まず)は、1兆4,512億円(55.9%)増加しました。これは主に有価証券及び投資有価証券の購入および保有株式の時価評価の影響によるものです。

2010会計年度における有形固定資産は、6,907億円(9.3%)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ですが、設備投資により一部相殺されています。

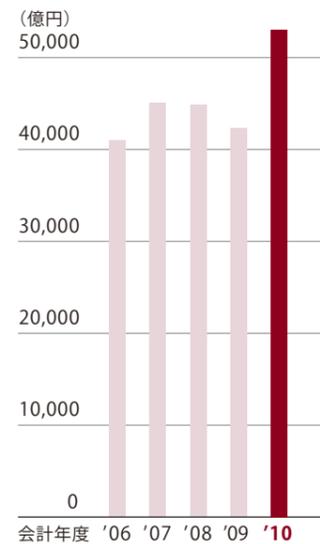
2010会計年度における支払手形及び買掛金は6,570億円(50.6%)増加しました。これは主に後半期における取引量の増加によるものです。

2010会計年度における未払費用は1,952億円(12.7%)増加しました。これは主にリコール等の市場処置に関する費用の増加の影響によるものです。

2010会計年度における未払法人税等は1,020億円(199.0%)増加しました。これは主に税金等調整前当期純利益の増加によるものです。

2010会計年度における借入債務合計は1,052億円(0.8%)減少しました。トヨタの短期借入債務は、加重平均金利1.55%の借入金と、加重平均金利0.44%のコマーシャル・ペーパーにより構成されています。2010会計年度における短期借入債務は、前会計年度に比べて3,380億円(9.3%)減少し、3兆

総資金量*



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

2,796億円となりました。トヨタの長期借入債務は、利率が0.00%から29.25%、返済期限が2010年から2047年の無担保の借入金、担保付きの借入金、ミディアム・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。2010会計年度の1年以内に返済予定の長期借入債務は4,812億円(17.8%)減少し、2兆2,183億円となり、返済期限が1年超の長期借入債務は7,140億円(11.3%)増加し、7兆154億円となりました。借入債務合計の減少は、主にミディアム・ターム・ノートおよび短期借入債務の減少によるものですが、長期借入金の増加により一部相殺されています。2010年3月31日現在で、長期借入債務の約36%は日本円建て、約21%は米ドル建て、約13%はユーロ建て、約30%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。

2009年3月31日現在におけるトヨタの株主資本に対する有利子負債比率は125.4%でしたが、2010年3月31日現在では120.8%となりました。

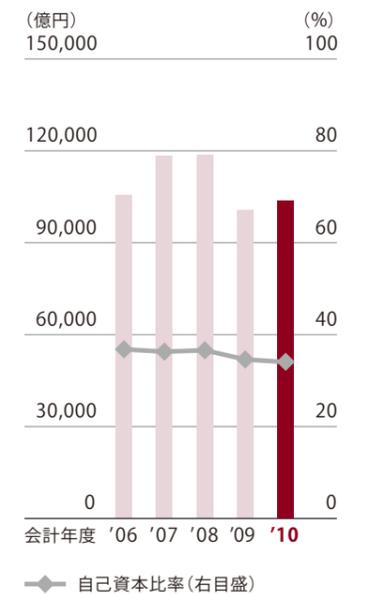
トヨタの長期借入債務は、2010年5月31日現在、スタンダード・アンド・プアーズによって「AA」、ムーディーズによって「Aa2」、格付投資情報センターによって「AAA」と格付けされています。信用格付けは株式の購入、売却もしくは保有を推奨するものではなく、何時においても撤回もしくは修正され得ます。各格付けはその他の格付けとは個別に評価されるべきです。

2010会計年度における未積立年金債務は5,476億円と、前会計年度に比べて1,061億円(16.2%)減少しました。これは主に当社および海外の子会社に関連したものです。未積立額は、トヨタによる将来の現金拠出または対象従業員に対するそれぞれの退職日における支払いにより解消されます。未積立年金債務の減少は、主に年金資産の公正価値の増加によるものです。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㈱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グローバルな効率化を目指しています。

財務戦略の主要な要素は、短期的な収益の変動に左右されず効率的に研究開発活動、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。

自己資本と自己資本比率



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

財務セクション

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適格特別目的事業体を通じて証券化プログラムを利用しています。これらの証券化取引が連

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、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。2010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1,303億円です。

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

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。2010年3月31日現在の販売店に対する貸出未実行残高は1兆5,868億円です。

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2010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、2010年3月31日現在、最大で1兆6,048億円です。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、2010年3月31日現在の残高は、59億円です。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年間にお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、2010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	¥ 804,066	¥ 804,066	¥ —	¥ —	¥ —
コマーシャル・ペーパー	2,475,607	2,475,607	—	—	—
長期借入債務 * (注記13)	9,191,490	2,194,235	4,232,077	1,464,523	1,300,655
キャピタル・リース債務 (注記13)	42,243	24,089	4,224	2,415	11,515
解約不能オペレーティング・リース債務 (注記22)	51,953	9,900	14,629	9,302	18,122
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)	74,529	37,026	20,879	1,622	15,002
合計	¥ 12,639,888	¥ 5,544,923	¥ 4,271,809	¥ 1,477,862	¥ 1,345,294

* 長期借入債務の金額は、将来の支払元本を表しています。

なお、将来の支払時期を合理的に見積もることができないため、上記の表に未認識税務ベネフィットに関連する債務の金額を含めていません。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2011会計年度において、退職金制度に対し111,112百万円を拠出する予定です。

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

財務セクション

	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.....	¥ 1,604,893	¥ 460,460	¥ 729,509	¥ 311,760	¥ 103,164
合計.....	¥ 1,604,893	¥ 460,460	¥ 729,509	¥ 311,760	¥ 103,164

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。詳細については、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

2009年6月、FASBは譲渡およびサービス業務に関する会計処理および開示の新たな指針を公表しました。この指針は、適格特別目的事業体概念の廃

止および金融資産の消滅に係る要件変更ならびに金融資産の譲渡に関する追加の開示を要求しています。この指針は、2009年11月15日より後に開始す

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。この指針の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については評価中です。

2009年6月、FASBは連結に関する会計処理および開示の新たな指針を公表しました。この指針は、

変動持分事業体の連結に係る判定方法を変更しています。この指針は、2009年11月15日より後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。この指針の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については評価中です。

重要な会計上の見積り

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

製品保証

トヨタは、製品における一定の製造およびその他の欠陥に対して保証しています。製品保証は、一定期間または使用方法に対して提供するものであり、製品の性質、販売地域およびその他の要因により保証内容は異なります。いずれの製品保証も商慣習に沿ったものです。トヨタは、製品の売上を認識する際に、売上原価の構成要素として見積製品保証費を引当金に計上します。この製品保証引当金は、保証期間内に不具合が発生した部品を修理または交換する際に発生すると見積もられる費用の総額を、販売時に最善の見積りに基づき計上するものであり、修理費用に関する現在入手可能な情報はもとより、製品の不具合に関する過去の経験を基礎として金額を見積もっています。製品保証引当金の見積りには、仕入先に対する補償請求により回収できる金額の見積りも反映しています。このように、製品保証引

当金の計算には重要な見積りが必要となること、また、一部の製品保証は何年も継続することから、この計算は本質的に不確実性を内包しています。したがって、実際の製品保証費は見積りと異なることがあり、製品保証引当金を追加計上する必要性が生じる可能性があります。これらの要因によりトヨタの製品保証費が大幅に増加した場合、将来の自動車事業の業績に悪影響を与える可能性があります。

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います。当連結会計年度の第4四半期より、将来のリコール等の市場処置に関する費用について、従来の個別に見積もる方法に加え、過去の発生状況を基礎として製品販売時点において包括的に見積もる方法を併用しています。これは、当連結会計年度において一連の品質問題をふまえ、「グローバル品質特別委員会」の設置などお客様視点での取り組みの強化に向けて業務の抜本的見直しを行ったこと、および市場処置台数が増加したこと等によるものです。なお、実際のリコール等の市場処置に関する費用は、見積計上金額と異なることがあります。

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

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

財務セクション

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充分性、ならびにその他の関連する要因に基づき算定されています。この評価は性質上判断を要するものであり、重要な変動の可能性のある将来期待受取キャッシュ・フローの金額およびタイミングを含め、重要な見積りを必要とするものです。マネジメントは、現在入手可能な情報に基づき、貸倒引当金および金融損失引当金は十分であると考えていますが、(i) 資産の減損に関するマネジメントの見積りまたは仮定の変更、(ii) 将来の期待キャッシュ・フローの変化を示す情報の入手、または (iii) 経済およびその他の事象または状況の変化により、追加の引当金が必要となってくる可能性があります。新車の価格を押し下げる効果をもつセールス・インセンティブが販売プロモーションの重要な構成要素であり続ける限り、中古車の再販価格およびそれに伴うセールス・ファイナンスならびにファイナンス・リース債権の担保価値は更なる引下げの圧力を受ける可能性があります。これらの要因によりトヨタの貸倒引当金および金融損失引当金を大幅に増加させる必要が生じた場合、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りにあたり、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変動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、予想損失程度の変動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	
2010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 ……………	¥ 14,421

オペレーティング・リースに対する投資

トヨタが賃貸人となっているオペレーティング・リース用車両は、取得原価で計上し、その見積耐用年数にわたって見積残存価額になるまで定額法で減価償却しています。トヨタは、これらの車両に関して、業界の公開情報および自社の過去実績に基づき見積残存価額を計算しています。残存価額の下落を

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

●感応度分析

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

金額:百万円	
2010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 ……………	¥ 2,047

長期性資産の減損

トヨタは必要に応じて、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

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

財務セクション

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2010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、2010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	
	2011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	2010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	¥ (10,057)	¥ 127,971
0.5%の増加	9,603	(118,378)
期待収益率		
0.5%の減少	¥ (5,895)	
0.5%の増加	5,895	

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、取引相手から入手した価格やその他の市場情報により、公正価値を見積もります。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。

繰延税金資産

トヨタは、特定の納税主体ごとに十分な将来課税所得を期待できるか見積もり、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には、繰延税金資産を減額させるために評価性引当金を計上しています。現時点における将来課税所得の見積りは様々な仮定を含むために、実際の課税所得とは異なる場合があり、実際の課税所得が見積りを下回った場合には、追加的な評価性引当金の計上により、将来の業績が悪影響を受ける可能性があります。

市場リスクに関する定量および定性情報の開示

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

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

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

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

為替リスク

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

です。

トヨタは、為替の変動に対するリスクを評価するための方法として、バリュー・アット・リスク (value-at-risk) を採用しています。合計した為替のバリュー・アット・リスクは、税引前利益における潜在的損失を示すものであり、2009年3月31日および2010年3月31日現在で、それぞれ1,141億円および1,489億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、2010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1,489億円、最低1,238億円、平均1,355億円でした。

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、2009年3月31日および2010年3月31日現在において、それぞれ558億円および678億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、

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

財務セクション

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があります。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。2009年3月31日および2010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7,982億円および8,527億円です。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、2009年3月31日および2010年3月31日現在において、それぞれ798億円および853億円です。

連結貸借対照表

財務セクション

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
	2009年	2010年	2010年
流動資産			
現金及び現金同等物	¥ 2,444,280	¥ 1,865,746	\$20,053
定期預金	45,178	392,724	4,221
有価証券	495,326	1,793,165	19,273
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>貸倒引当金残高：			
2009年－15,034百万円			
2010年－13,735百万円(148百万米ドル)	1,392,749	1,886,273	20,274
金融債権<純額>	3,891,406	4,209,496	45,244
未収入金	332,722	360,379	3,873
たな卸資産	1,459,394	1,422,373	15,288
繰延税金資産	605,331	632,164	6,795
前払費用及びその他	632,543	511,284	5,495
流動資産合計	11,298,929	13,073,604	140,516
長期金融債権<純額>	5,655,545	5,630,680	60,519
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	2,102,874	2,256,279	24,251
関連会社に対する投資及びその他の資産	1,826,375	1,879,320	20,199
従業員に対する長期貸付金	69,523	67,506	725
その他	707,110	730,997	7,857
投資及びその他の資産合計	4,705,882	4,934,102	53,032
有形固定資産			
土地	1,257,409	1,261,349	13,557
建物	3,633,954	3,693,972	39,703
機械装置	9,201,093	9,298,967	99,946
賃貸用車両及び器具	2,836,881	2,613,248	28,087
建設仮勘定	263,602	226,212	2,432
小計	17,192,939	17,093,748	183,725
減価償却累計額<控除>	(9,791,258)	(10,382,847)	(111,596)
有形固定資産合計	7,401,681	6,710,901	72,129
資産合計	¥29,062,037	¥30,349,287	\$326,196

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・純資産の部	金額：百万円		金額：百万米ドル
	2009年	2010年	2010年
流動負債			
短期借入債務	¥ 3,617,672	¥3,279,673	\$35,250
1年以内に返済予定の長期借入債務	2,699,512	2,218,324	23,843
支払手形及び買掛金	1,299,455	1,956,505	21,029
未払金	670,634	572,450	6,153
未払費用	1,540,681	1,735,930	18,658
未払法人税等	51,298	153,387	1,648
その他	710,041	769,945	8,275
流動負債合計	10,589,293	10,686,214	114,856
固定負債			
長期借入債務	6,301,469	7,015,409	75,402
未払退職・年金費用	634,612	678,677	7,294
繰延税金負債	642,293	813,221	8,741
その他	293,633	225,323	2,422
固定負債合計	7,872,007	8,732,630	93,859
株主資本			
資本金			
発行可能株式総数：2009年3月31日および 2010年3月31日現在－10,000,000,000株			
発行済株式総数：2009年3月31日および 2010年3月31日現在－3,447,997,492株	397,050	397,050	4,268
資本剰余金	501,211	501,331	5,388
利益剰余金	11,531,622	11,568,602	124,340
その他の包括利益(損失)累計額	(1,107,781)	(846,835)	(9,102)
自己株式			
自己株式数：2009年3月31日現在－312,115,017株 2010年3月31日現在－312,002,149株	(1,260,895)	(1,260,425)	(13,547)
株主資本合計	10,061,207	10,359,723	111,347
非支配持分	539,530	570,720	6,134
純資産合計	10,600,737	10,930,443	117,481
契約債務及び偶発債務			
負債・純資産合計	¥29,062,037	¥30,349,287	\$326,196

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

連結損益計算書

財務セクション

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
	2008年	2009年	2010年	2010年
売上高				
商品・製品売上高	¥ 24,820,510	¥ 19,173,720	¥ 17,724,729	\$ 190,507
金融収益	1,468,730	1,355,850	1,226,244	13,180
	26,289,240	20,529,570	18,950,973	203,687
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価	20,452,338	17,468,416	15,971,496	171,663
金融費用	1,068,015	987,384	712,301	7,656
販売費及び一般管理費	2,498,512	2,534,781	2,119,660	22,782
	24,018,865	20,990,581	18,803,457	202,101
営業利益(損失)	2,270,375	(461,011)	147,516	1,586
その他の収益(費用)				
受取利息及び受取配当金	165,676	138,467	78,224	841
支払利息	(46,113)	(46,882)	(33,409)	(359)
為替差益(損失) <純額>	9,172	(1,815)	68,251	733
その他<純額>	38,112	(189,140)	30,886	332
	166,847	(99,370)	143,952	1,547
税金等調整前当期純利益(損失)	2,437,222	(560,381)	291,468	3,133
法人税等	911,495	(56,442)	92,664	996
持分法投資損益	270,114	42,724	45,408	488
非支配持分控除前当期純利益(損失)	1,795,841	(461,215)	244,212	2,625
非支配持分帰属損益	(77,962)	24,278	(34,756)	(374)
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	¥ 1,717,879	¥ (436,937)	¥ 209,456	\$ 2,251

	金額：円			金額：米ドル
	2008年	2009年	2010年	2010年
1株当たり当社株主に帰属する当期純利益(損失)				
基本	¥ 540.65	¥ (139.13)	¥ 66.79	\$ 0.72
希薄化後	¥ 540.44	¥ (139.13)	¥ 66.79	\$ 0.72
1株当たり年間配当額	¥ 140.00	¥ 100.00	¥ 45.00	\$ 0.48

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

財務セクション

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	株主資本合計	非支配持分	純資産合計
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	¥628,244	¥12,464,336
非支配持分との資本取引及びその他.....							10,330	10,330
当期発行額.....		3,475				3,475		3,475
包括利益								
当期純利益.....			1,717,879			1,717,879	77,962	1,795,841
その他の包括利益(損失)								
外貨換算調整額.....				(461,189)		(461,189)	(20,128)	(481,317)
未実現有価証券評価損<組替修正考慮後>.....				(347,829)		(347,829)	(13,734)	(361,563)
年金債務調整額.....				(133,577)		(133,577)	(7,068)	(140,645)
包括利益合計.....						775,284	37,032	812,316
当社株主への配当金支払額.....			(430,860)			(430,860)		(430,860)
非支配持分への配当金支払額.....							(18,939)	(18,939)
自己株式の取得及び処分.....					(314,464)	(314,464)		(314,464)
自己株式の消却.....		(3,499)	(643,182)		646,681	—		—
2008年3月31日現在残高	397,050	497,569	12,408,550	(241,205)	(1,192,437)	11,869,527	656,667	12,526,194
非支配持分との資本取引及びその他.....							(30,645)	(30,645)
当期発行額.....		3,642				3,642		3,642
包括損失								
当期純損失.....			(436,937)			(436,937)	(24,278)	(461,215)
その他の包括利益(損失)								
外貨換算調整額.....				(381,303)		(381,303)	(18,865)	(400,168)
未実現有価証券評価損<組替修正考慮後>.....				(293,101)		(293,101)	(13,590)	(306,691)
年金債務調整額.....				(192,172)		(192,172)	(8,874)	(201,046)
包括損失合計.....						(1,303,513)	(65,607)	(1,369,120)
当社株主への配当金支払額.....			(439,991)			(439,991)		(439,991)
非支配持分への配当金支払額.....							(20,885)	(20,885)
自己株式の取得及び処分.....					(68,458)	(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	539,530	10,600,737
非支配持分との資本取引及びその他.....		(2,116)				(2,116)	(2,748)	(4,864)
当期発行額.....		2,236				2,236		2,236
包括利益								
当期純利益.....			209,456			209,456	34,756	244,212
その他の包括利益								
外貨換算調整額.....				9,894		9,894	5,721	15,615
未実現有価証券評価益<組替修正考慮後>.....				176,407		176,407	4,095	180,502
年金債務調整額.....				74,645		74,645	98	74,743
包括利益合計.....						470,402	44,670	515,072
当社株主への配当金支払額.....			(172,476)			(172,476)		(172,476)
非支配持分への配当金支払額.....							(10,732)	(10,732)
自己株式の取得及び処分.....					470	470		470
2010年3月31日現在残高	¥397,050	¥501,331	¥11,568,602	¥(846,835)	¥(1,260,425)	¥10,359,723	¥570,720	¥10,930,443

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

財務セクション

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	株主資本合計	非支配持分	純資産合計
2009年3月31日現在残高	\$4,268	\$5,387	\$123,943	\$(11,907)	\$(13,552)	\$108,139	\$5,798	\$113,937
非支配持分との資本取引及びその他		(23)				(23)	(29)	(52)
当期発行額		24				24		24
包括利益								
当期純利益			2,251			2,251	374	2,625
その他の包括利益								
外貨換算調整額				107		107	61	168
未実現有価証券評価益<組替修正考慮後>				1,896		1,896	44	1,940
年金債務調整額				802		802	1	803
包括利益合計						5,056	480	5,536
当社株主への配当金支払額			(1,854)			(1,854)		(1,854)
非支配持分への配当金支払額							(115)	(115)
自己株式の取得及び処分					5	5		5
2010年3月31日現在残高	\$4,268	\$5,388	\$124,340	\$(9,102)	\$(13,547)	\$111,347	\$6,134	\$117,481

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

財務セクション

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
	2008年	2009年	2010年	2010年
営業活動からのキャッシュ・フロー				
非支配持分控除前当期純利益(損失).....	¥1,795,841	¥ (461,215)	¥ 244,212	\$ 2,625
営業活動から得た現金<純額>への 非支配持分控除前当期純利益(損失)の調整				
減価償却費.....	1,491,135	1,495,170	1,414,569	15,204
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額.....	122,790	257,433	100,775	1,083
退職・年金費用<支払額控除後>.....	(54,341)	(20,958)	1,254	13
固定資産処分損.....	45,437	68,682	46,937	505
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>.....	11,346	220,920	2,486	27
繰延税額.....	81,458	(194,990)	25,537	274
持分法投資損益.....	(270,114)	(42,724)	(45,408)	(488)
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.....	(206,793)	791,481	(576,711)	(6,199)
たな卸資産の(増加)減少.....	(149,984)	192,379	56,059	603
その他の流動資産の(増加)減少.....	(82,737)	9,923	97,494	1,048
支払手形及び買掛金の増加(減少).....	62,241	(837,402)	649,214	6,978
未払法人税等の増加(減少).....	(118,030)	(251,868)	102,207	1,098
その他流動負債の増加(減少).....	206,911	(41,819)	213,341	2,293
その他.....	46,464	291,893	226,564	2,435
営業活動から得た現金<純額>.....	¥2,981,624	¥1,476,905	¥2,558,530	\$27,499

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

	金額:百万円			金額:百万米ドル
	2008年	2009年	2010年	2010年
投資活動からのキャッシュ・フロー				
金融債権の増加.....	¥(8,647,717)	¥(8,612,111)	¥(7,806,201)	\$(83,902)
金融債権の回収.....	7,223,573	8,143,804	7,509,578	80,714
金融債権の売却.....	109,124	11,290	8,390	90
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>.....	(1,480,570)	(1,364,582)	(604,536)	(6,498)
賃貸資産の購入.....	(1,279,405)	(960,315)	(833,065)	(8,954)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>.....	67,551	47,386	52,473	564
賃貸資産の売却.....	375,881	528,749	465,092	4,999
有価証券及び投資有価証券の購入.....	(1,151,640)	(636,030)	(2,412,182)	(25,926)
有価証券及び投資有価証券の売却.....	165,495	800,422	77,025	828
有価証券及び投資有価証券の満期償還.....	821,915	675,455	1,031,716	11,089
関連会社への追加投資支払				
<当該関連会社保有現金控除後>.....	(4,406)	(45)	(1,020)	(11)
投資及びその他の資産の増減ほか.....	(74,687)	135,757	(337,454)	(3,627)
投資活動に使用した現金<純額>.....	(3,874,886)	(1,230,220)	(2,850,184)	(30,634)
財務活動からのキャッシュ・フロー				
長期借入債務の増加.....	3,349,812	3,506,990	3,178,310	34,161
長期借入債務の返済.....	(2,310,008)	(2,704,078)	(2,938,202)	(31,580)
短期借入債務の増加(減少).....	408,912	406,507	(335,363)	(3,605)
配当金支払額.....	(430,860)	(439,991)	(172,476)	(1,854)
自己株式の取得ほか.....	(311,667)	(70,587)	(10,251)	(110)
財務活動から得た(又は使用した)現金<純額>.....	706,189	698,841	(277,982)	(2,988)
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	(84,759)	(129,793)	(8,898)	(95)
現金及び現金同等物純増加(減少)額.....	(271,832)	815,733	(578,534)	(6,218)
現金及び現金同等物期首残高.....	1,900,379	1,628,547	2,444,280	26,271
現金及び現金同等物期末残高.....	¥ 1,628,547	¥ 2,444,280	¥ 1,865,746	\$ 20,053

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

財務セクション

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います。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います。

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います。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います。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います。

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います。連結会社間の重要な取引ならびに債権債務は、すべて消去しています。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います。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います。また、価値の下落が一時的でないとは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います。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

ています。米国会計基準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います。

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います。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、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います。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います。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

損益に計上しています。

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います。

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います。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います。

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います。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います。

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います。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います。

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います。2008年3月31日、2009年3月31日および2010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484,508百万円、389,242百万円および304,375百万円(3,271百万米ドル)です。

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います。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いま

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います。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います。

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います。当連結会計年度の第4四半期より、将来のリコール等の市場処置に関する費用について、従来の個別に見積もる方法に加え、過去の発生状況を基礎にして製品販売時点において包括的に見積もる方法を併用しています。これは、当連結会計年度において一連の品質問題をふまえ、「グローバル品質特別委員会」の設置などお客様視点での取り組みの強化に向けて業務の抜本的見直しを行ったこと、および市場処置台数が増加したこと等によるものです。この見積り変更により、当連結会計年度の営業利益および税金等調整前当期純利益はそれぞれ105,698百万円(1,136百万米ドル)減少しています。

研究開発費は発生時に費用処理しており、2008年3月31日、2009年3月31日および2010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958,882百万円、904,075百万円および725,345百万円(7,796百万米ドル)です。

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います。

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います。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

連結財務諸表への注記

財務セクション

価損益は税効果考慮後の金額で純資産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います。特定の売却可能証券に区分される有価証券の価値の下落が一時的でないとは判断される場合は、当該証券の帳簿価額は、正味実現可能価額まで減額されます。価値の下落が一時的でないかどうかの判断においてトヨタが考慮するのは、主に、公正価値が帳簿価額を下回っている期間と程度、被投資会社の財政状態と将来の見通し、および将来市場価値の回復が予想される場合に、それまでの十分な期間にわたり当該会社に対して投資を継続するトヨタの能力および意思です。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います。

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います。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います。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います。

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います。金融債権の取得に際して直接発生した費用は資産計上し、契約期間にわたり利益率が一定となるように償却しています。

卸売債権およびその他のディーラー貸付金は、元本または利息の総額の支払いに疑念が生じた場合、あるいは元本または利息の支払いが約定から90日以上延滞した場合のいずれか早い時点で利息の計上を中止しています。小売債権およびリース債権は

利息の計上を中止することはありませんが、これらの債権は以降の支払いが見込めなくなった場合、あるいは元本または利息の支払いが約定から120日以上延滞した場合のいずれか早い時点で償却しています。

利息の計上を中止した債権に係る受取利息は、現金で回収した場合にのみ認識しています。利息の計上は、その時点までの約定元本および約定利息が支払われ、かつ、将来の支払いが確実になった場合に再開しています。

2009年3月31日および2010年3月31日現在、利息の計上を中止した金融債権は、それぞれ34,586百万円および26,599百万円(286百万米ドル)であり、利息を計上している90日以上延滞債権は、それぞれ43,370百万円および38,150百万円(410百万米ドル)です。

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います。金融損失引当金の繰入額は販売費及び一般管理費に含めて計上しています。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しています。

金融損失引当金のうち、一般引当金は均質なポートフォリオに対して引当率を乗じることにより算定しています。この引当率は過去の損失の実績、現在の経済的な事象および状況ならびにその他の関連する要因に基づき算定しています。個別引当金は、個別の債権の総額を回収できない可能性が高い場合に、当該債権を将来キャッシュ・フローの割引現在価値または担保の公正価値で評価して算定しています。

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います。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います。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います。

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います。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います。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います。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います。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ことを判断するため引当金残高の妥当性を検討しています。

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います。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います。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います。後入先出法により評価しているたな卸資産は、2009年3月31日および2010年3月31日

現在、それぞれ150,110百万円および199,275百万円(2,142百万米ドル)です。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、2009年3月31日および2010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58,980百万円および64,099百万円(689百万米ドル)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います。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います。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、それぞれ計算しています。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年を使用しています。

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います。賃貸用車両及び器具は見積残存価額まで、主として2年から5年のリース期間にわたり定額法で償却しています。賃貸契約の取得に際して直接発生した費用は資産計上し、リース期間にわたり定額法で償却しています。

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います。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

連結財務諸表への注記

財務セクション

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います。

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います。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います。

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います。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います。

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います。退職給付債務の測定は、米国会計基準に従って年金数理計算に基づき行われています。また、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その他の包括利益の変動として認識しています。

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います。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います。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います。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います。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いません。

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います。資産と負債の帳簿価額と税務上の評価額との間の一時差異に対して将来見込まれる税効果について、資産負債法により繰延税金資産・負債を認識しています。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います。

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います。トヨタはデリバティブ金融商品を投機もしくは売買目的で使用していません。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います。すべてのヘッジ取引の非有効部分は損益に計上していません。

1株当たり当社株主に帰属する当期純利益

基本1株当たり当社株主に帰属する当期純利益は、当社株主に帰属する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います。希薄化後1株当たり当社株主に帰属する当期純利益の算定方法は基本1株当たり当社株主に帰属する当期純利益の算定方法と類似していますが、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います。

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います。

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、純資産の調整項目として純資産の部に直接計上する項目として定義されています。トヨタの場合、その他の包括利益は、主として売却可能有価証券未実現評価損益、外貨換算調整額およびトヨタの確定給付退職後制度に関して年金債務を認識するために計上する調整額です。

会計方針の変更

2007年12月、FASBは企業結合に関する会計処理および開示の新たな指針を公表しました。この指針は、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、また、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。トヨタは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この

指針を適用しました。この指針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12月、FASBは連結に関する会計処理および開示の新たな指針を公表しました。この指針は、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。トヨタは2008年12月15日以降に開始する連結会計年度よりこの指針を適用しました。これにより、従来の少数株主持分を非支配持分として連結貸借対照表の純資産の部に表示し、また連結損益計算書において当期純利益を当社株主に帰属する金額と非支配持分に帰属する金額に区分して表示しています。この指針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されるため、特定の過年度の金額は組替えが行われ再表示されています。この指針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12月、FASBは報酬に関する会計処理および開示の新たな指針を公表しました。この指針は、年金資産に関する投資方針、種類、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。トヨタは2009年12月15日より後に終了する連結会計年度よりこの指針を適用しました。この指針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。

2009年4月、FASBは投資に関する会計処理および開示の新たな指針を公表しました。この指針は、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。トヨタは2009年6月15日より後に終了する連結会計年度よりこの指針を適用しました。この指針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。

2009年5月、FASBは後発事象に関する会計処理

連結財務諸表への注記

財務セクション

および開示の新たな指針を公表しました。この指針は、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。トヨタは2009年6月15日より後に終了する連結会計年度よりこの指針を適用しました。この指針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。

将来適用予定の最近公表された会計基準

2009年6月、FASBは譲渡およびサービス業務に関する会計処理および開示の新たな指針を公表しました。この指針は、適格特別目的事業体概念の廃止および金融資産の消滅に係る要件変更ならびに金融資産の譲渡に関する追加の開示を要求しています。この指針は、2009年11月15日より後に開始す

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。この指針の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については評価中です。

2009年6月、FASBは連結に関する会計処理および開示の新たな指針を公表しました。この指針は、変動持分事業体の連結に係る判定方法を変更しています。この指針は、2009年11月15日より後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。この指針の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については評価中です。

勘定科目の組替え再表示

特定の過年度の金額は、2010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います。

キャッシュ・フローの「金融債権の増加」および「金融債権の回収」をそれぞれ911,652百万円増額させ、(8,612,111)百万円および8,143,804百万円に再表示されています。これらの再表示は、2009年3月31

日に終了した1年間の連結キャッシュ・フロー計算書の「投資活動に使用した現金<純額>」に与える影響がなく、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。

5 買収および譲渡

2008年3月31日、2009年3月31日および2010年3月31日に終了した各1年間に行った買収および譲

渡に関して、重要な資産および負債の変動はありませんでした。

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、監査されていません。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、2010年3月31日現在の実勢為替相場1米ドル=93.04円を、2010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います。

4 キャッシュ・フローに関する補足情報

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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921,798百万円、563,368百万円および(207,278)百万円((2,228)百万米ドル)です。また、2008年3月31日、2009年3月31日および2010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686,215百万円、614,017百万円および445,049百万円(4,783百万米ドル)です。2008年3月31日、2009年3月31日および2010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7,401百万円、28,953百万円および3,400百万円(37百万米ドル)です。

2009年3月31日に終了した1年間の連結キャッシュ・フロー計算書において、作成のために子会社から収集した情報を一部修正しました。これにより、2009年3月31日に終了した1年間の連結キャッシュ・フロー計算書における投資活動からの

連結財務諸表への注記

財務セクション

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す。

	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:百万円			
	2010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				
国債	¥ 2,695,248	¥ 24,228	¥ 64,647	¥ 2,654,829
株式	555,526	369,670	72,421	852,775
その他	403,776	17,588	1	421,363
合計	¥ 3,654,550	¥ 411,486	¥ 137,069	¥ 3,928,967
市場性のない証券				
株式	¥ 95,304			
その他	25,173			
合計	¥ 120,477			

	金額:百万米ドル			
	2010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				
国債	\$ 28,968	\$ 261	\$ 695	\$ 28,534
株式	5,971	3,973	778	9,166
その他	4,340	189	0	4,529
合計	\$ 39,279	\$ 4,423	\$ 1,473	\$ 42,229
市場性のない証券				
株式	\$ 1,024			
その他	271			
合計	\$ 1,295			

2010年3月31日現在、国債の76%は日本国債、24%は米国および欧州の外国債から構成されており、売却可能証券に含まれる株式の88%は日本市場の上場株式です。その他にはコマーシャル・ペーパー等が含まれています。

2009年3月31日および2010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。

2009年3月31日および2010年3月31日現在、売却可能証券に含まれる国債等は主に1年から10年満期で構成されています。

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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165,495百万円、800,422百万円および77,025百万円(828百万米ドル)です。これらの売却収入に係る実現総利益はそれぞれ18,766百万円、35,694百万円および3,186百万円(34百万米ドル)であり、実現総損失はそれぞれ21百万円、1,856百万円および7百万円(0百万米ドル)です。2008年3月31日、2009年3月31日および2010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11,346百万円、220,920百万円および2,486百万円(27百万米ドル)の減損を認識し、連結損益計算書の「その他<純額>」に含めて計上しています。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います。

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」に含めています。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います。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います。

7 金融債権

金融債権の内訳は次のとおりです。

	金額:百万円		金額:百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2009年	2010年	2010年
小売債権	¥ 6,655,404	¥ 6,810,144	\$ 73,196
ファイナンス・リース	1,108,408	1,232,508	13,247
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	2,322,721	2,403,239	25,830
	10,086,533	10,445,891	112,273
繰延融資初期費用	104,521	109,747	1,180
未稼得収益	(405,171)	(482,983)	(5,191)
金融損失引当金			
小売債権	(157,359)	(148,503)	(1,596)
ファイナンス・リース	(7,776)	(36,917)	(397)
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	(73,797)	(47,059)	(506)
	(238,932)	(232,479)	(2,499)
金融債権<純額>合計	9,546,951	9,840,176	105,763
控除:一年以内に期限の到来する債権	(3,891,406)	(4,209,496)	(45,244)
長期金融債権<純額>	¥ 5,655,545	¥ 5,630,680	\$ 60,519

連結財務諸表への注記

財務セクション

小売債権

小売債権は、主にディーラーから取得した新車または中古車の割賦債権です。割賦債権の契約期間は主に2年から7年です。当該債権は、取得時に所定の信用基準を満たさなければなりません。取得後、トヨタは割賦代金の回収および契約の管理について責任を有します。トヨタは、融資対象となった車両に対する担保権を取得し、顧客が債務不履行に陥った場合、通常、担保権を実行できます。ほとんど全ての小売債権に遡求権はなく、担保権を実行した場合にもディーラーは債務履行責任を負うことはありません。

ファイナンス・リース

リース債権は、主にディーラーから取得した新車のリース契約に係る債権です。リース契約の期間は主に2年から5年です。当該債権は、取得時に所定の信用基準を満たさなければならず、取得後、トヨタはリース車両の所有権を引き受けます。また、トヨタはリース料金の回収および契約の管理について責任を有します。トヨタは、リース契約者が債務不履行に陥った場合、通常、当該車両を占有することが認められます。残存価額は車両が新規にリースされた時点

で評価され、リース終了時にトヨタに返却された車両はオークションにて売却されます。

卸売債権およびその他のディーラー貸付金

トヨタは、適性を満たしたディーラーに対して、在庫購入のための融資を行っています。トヨタは、融資対象となった車両に対する担保権を取得し、さらに必要がある場合、ディーラーの資産または経営者の個人資産あるいはその両方に抵当権を設定します。ディーラーが債務不履行に陥った場合、トヨタは取得した資産を処分し、法的救済措置を求める権利を有します。また、トヨタは、ディーラーに対して事業買収、設備の改修、不動産購入および運転資金のための期限付融資も行っています。当該融資は、通常、不動産への担保権、その他のディーラーの資産または経営者の個人資産により保全されています。

2009年3月31日および2010年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、それぞれ北米63.6%、日本14.1%、欧州11.0%、アジア3.8%、その他の地域7.5%、および北米61.9%、日本12.8%、欧州10.3%、アジア4.7%、その他の地域10.3%です。

2010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
2011年	¥ 2,050,246	¥ 360,722	¥ 1,915,452	\$22,036	\$3,877	\$20,587
2012年	1,748,411	248,471	120,470	18,792	2,671	1,295
2013年	1,367,386	184,678	100,886	14,697	1,985	1,084
2014年	865,988	70,352	116,020	9,308	756	1,247
2015年	460,657	30,815	43,053	4,951	331	463
2016年以降	317,456	8,163	107,358	3,412	88	1,154
合計	¥ 6,810,144	¥ 903,201	¥ 2,403,239	\$73,196	\$9,708	\$25,830

ファイナンス・リースの内訳は次のとおりです。

	金額:百万円		金額:百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2009年	2010年	2010年
最低受取りリース料	¥ 871,250	¥ 903,201	\$ 9,708
未保証見積残存価額	237,158	329,307	3,539
	1,108,408	1,232,508	13,247
繰延融資初期費用	6,085	6,423	69
控除:未稼得収益	(102,826)	(121,664)	(1,307)
控除:金融損失引当金	(7,776)	(36,917)	(397)
ファイナンス・リース<純額>	¥ 1,003,891	¥ 1,080,350	\$ 11,612

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います。このプログラムのもと、適格特別目的事業体 (QSPE) を利用して行われた証券化取引は、米国会計基準に従い売却処理を行っています。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います。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います。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います。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います。これらの留保持分は、トヨタの何らかの義務を解消するために使用することはできません。証券化取引に対する投資家がトヨタに対して有する遡求権は、証券化された債権の契約上のキャッシュ・フロー、トヨタが留保した劣後持分、現金積立準備金およびリボルビング・リクイディティ・ノートを発行した金額に限定されています。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。

2009年3月31日および2010年3月31日に終了した各1年間において、トヨタはQSPEを利用した小売債権およびリース債権の証券化を実施していません。

連結財務諸表への注記

財務セクション

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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	2010年	2010年
新規証券化による収入 (購入および留保証券控除後)	¥91,385	¥ —	¥ —	\$ —
受取サービス業務報酬	1,682	777	393	4
利息のみストリップから生じた超過利息	1,865	356	422	5
債権の再購入	(4,681)	(48)	(18,465)	(198)
サービス業務立替金	(114)	—	—	—
サービス業務立替金の回収	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、2008年3月31日に終了した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、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。

2009年3月31日および2010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19,581百万円および12,883百万円(138百万米ドル)です。

2009年3月31日および2010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いません。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います。

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います。2008年3月31日、2009年3月31日および2010年3月31日に終了した各1年間における、QSPEを利用して証券化された金融債権に対する期待累積静的プール損失は、それぞれ0.26%、0.26%、0.45%です。

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す。

	金額:百万円		金額:百万米ドル	
	2010年 3月31日現在		2010年 3月31日現在	
早期返済速度の仮定(年間レート)	6.0%			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響	¥	(304)	\$	(3)
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響		(586)		(6)
残存キャッシュ・フロー割引率(年間レート)	3.2%			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響	¥	(536)	\$	(6)
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響		(1,040)		(11)
期待信用損失(年間レート)	0.05%			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響	¥	(5)	\$	(0)
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響		(10)		(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います。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。

2009年3月31日および2010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QSPEを利用して証券化した債権の両方を含めて表示しています。

	金額:百万円		金額:百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2009年	2010年	2010年
未回収元本	¥7,481,016	¥7,632,909	\$82,039
60日以上延滞金額	83,613	62,353	670
構成内容:			
自己保有債権	¥7,358,641	¥7,559,669	\$81,252
QSPEを利用して証券化した債権	122,375	73,240	787

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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93,036百万円、

124,939百万円および74,240百万円(798百万米ドル)です。

連結財務諸表への注記

財務セクション

価値の毀損が認められる金融債権の残高は次のとおりです。

	金額:百万円		金額:百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2009年	2010年	2010年
卸売債権およびその他のディーラー貸付金			
引当金を計上している債権	¥ 49,635	¥ 37,273	\$ 401
引当金を計上していない債権	3,438	1,582	17
合計	¥ 53,073	¥ 38,855	\$ 418

2009年3月31日および2010年3月31日現在、価値の毀損が認められる金融債権に計上されている金融損失引当金は、それぞれ13,071百万円および14,000百万円(150百万米ドル)です。

2009年3月31日および2010年3月31日に終了した各1年間における、価値の毀損が認められる金融債権の平均残高は、それぞれ45,444百万円および42,581百万円(458百万米ドル)です。

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
	2009年	2010年	2010年
製品	¥ 875,930	¥ 885,005	\$ 9,512
原材料	257,899	265,493	2,854
仕掛品	251,670	199,267	2,142
貯蔵品およびその他	73,895	72,608	780
合計	¥ 1,459,394	¥ 1,422,373	\$ 15,288

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
	2009年	2010年	2010年
車両	¥ 2,729,713	¥ 2,516,948	\$ 27,052
器具	107,168	96,300	1,035
	2,836,881	2,613,248	28,087
控除:減価償却累計額	(795,767)	(791,169)	(8,503)
賃貸用車両及び器具<純額>	¥ 2,041,114	¥ 1,822,079	\$ 19,584

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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588,262百万円、560,251百万円および496,729百万円(5,339百万米

ドル)です。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
2011年	¥ 417,146	\$ 4,483
2012年	256,211	2,754
2013年	117,943	1,268
2014年	29,851	321
2015年	8,476	91
2016年以降	6,114	66
将来の最低レンタル収入合計	¥ 835,741	\$ 8,983

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

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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	2010年	2010年
貸倒引当金期首残高	¥ 58,066	¥ 52,063	¥ 48,006	\$ 516
繰入(戻入)額	357	(1,663)	1,905	20
債権償却	(3,348)	(1,695)	(1,357)	(14)
その他	(3,012)	(699)	(1,848)	(20)
貸倒引当金期末残高	¥ 52,063	¥ 48,006	¥ 46,706	\$ 502

連結財務諸表への注記

財務セクション

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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います。

2009年3月31日および2010年3月31日現在の

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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貸貨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	2010年	2010年
金融損失引当金期首残高	¥ 112,116	¥ 117,706	¥ 238,932	\$ 2,568
繰入額	122,433	259,096	98,870	1,063
債権償却(回収額と相殺)	(88,902)	(116,793)	(102,196)	(1,098)
その他	(27,941)	(21,077)	(3,127)	(34)
金融損失引当金期末残高	¥ 117,706	¥ 238,932	¥ 232,479	\$ 2,499

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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います。

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32,972百万円および32,971百万円(354百万米ドル)が計上されています。

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
	2009年	2010年	2010年
流動資産	¥ 6,400,685	¥ 8,034,546	\$ 86,356
固定資産	9,438,905	9,300,307	99,960
資産合計	¥ 15,839,590	¥ 17,334,853	\$ 186,316
流動負債	¥ 4,216,956	¥ 5,056,178	\$ 54,344
固定負債および非支配持分	5,740,150	5,981,054	64,285
株主資本	5,882,484	6,297,621	67,687
負債純資産合計	¥ 15,839,590	¥ 17,334,853	\$ 186,316
株主資本に対するトヨタの持分額	¥ 1,810,106	¥ 1,867,440	\$ 20,071
期末における持分法適用会社数	56	56	

	金額:百万円			金額:百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2008年	2009年	2010年	2010年
売上高	¥ 26,511,831	¥ 23,149,968	¥ 20,599,586	\$ 221,406
売上総利益	¥ 3,081,366	¥ 2,034,617	¥ 2,269,109	\$ 24,389
持分法で評価されている関連会社の株主に帰属する当期純利益	¥ 870,528	¥ 13,838	¥ 317,017	\$ 3,407

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、(株)豊田自動織機、アイシン精機(株)、あいおい損害保険(株)および豊田通商(株)です。

なお、あいおい損害保険(株)は、2010年4月1日付で株式交換を行い、当社の持分法適用関連会社ではなくなりました。

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、2009年3月31日および2010年3月31日現在、それぞれ1,417,896百万円および1,439,090百万円(15,467

百万米ドル)です。また、これらの関連会社の市場価格の総計は、それぞれ1,127,976百万円および1,711,957百万円(18,400百万米ドル)です。2010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、特定の関連会社に対して63,575百万円(683百万米ドル)の減損を認識し、連結損益計算書の「持分法投資損益」に含めて計上しています。

連結財務諸表への注記

財務セクション

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
	2009年	2010年	2010年
受取手形及び売掛金ならびに未収入金	¥ 159,821	¥ 274,189	\$ 2,947
支払手形及び買掛金ならびに未払金	363,954	597,796	6,425

	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	2010年	2010年
売上高	¥ 1,693,969	¥ 1,585,814	¥ 1,600,365	\$ 17,201
仕入高	4,525,049	3,918,717	3,943,648	42,387

持分法で評価されている関連会社からの配当金は、2008年3月31日、2009年3月31日および2010年3月31日に終了した各1年間において、それぞれ76,351百万円、114,409百万円および82,149百万円(883百万米ドル)です。

なお、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。

変動持分事業体

トヨタは、特別目的事業体を通じて証券化取引を行っています。証券化取引に伴い金融債権を特別目的事業体に売却していますが、適格特別目的事業体を除く特定の事業体については当該事業体の利益や損失の大部分を負担する可能性があるため、トヨ

タが第一受益者であるものとして連結しています。

連結された特別目的事業体は、金融債権366,886百万円(3,943百万米ドル)および拘束性預金20,581百万円(221百万米ドル)、ならびに担保付きの借入金363,369百万円(3,906百万米ドル)を有していますが、これらの信用、金利、早期返済に係るリスクは証券化取引を行う前と比べて増加するものではありません。

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

2009年3月31日および2010年3月31日現在の短期借入債務の内訳は次のとおりです。

	金額:百万円		金額:百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2009年	2010年	2010年
借入金(主として銀行借入)			
[加重平均金利: 2009年 年2.44% 2010年 年1.55%]	¥ 1,115,122	¥ 804,066	\$ 8,642
コマーシャル・ペーパー			
[加重平均金利: 2009年 年1.52% 2010年 年0.44%]	¥ 2,502,550	¥ 2,475,607	26,608
	¥ 3,617,672	¥ 3,279,673	\$ 35,250

2010年3月31日現在、トヨタには2,306,265百万円(24,788百万米ドル)の未使用の短期借入枠があり、うち504,339百万円(5,421百万米ドル)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。

2009年3月31日および2010年3月31日現在の長期借入債務の内訳は次のとおりです。

	金額:百万円		金額:百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2009年	2010年	2010年
無担保の借入金(主として銀行借入)			
[2009年—利率:年0.17%~31.50%、返済期限:2009年~2028年 2010年—利率:年0.00%~29.25%、返済期限:2010年~2029年].....	¥ 1,536,413	¥ 2,942,012	\$ 31,621
担保付きの借入金			
[2009年(主として銀行借入) —利率:年0.68%~5.35%、返済期限:2009年~2019年 2010年(主として金融債権証券化) —利率:年0.49%~6.65%、返済期限:2010年~2019年].....	11,227	381,307	4,098
メディアム・ターム・ノート(連結子会社の発行)			
[2009年—利率:年0.19%~17.47%、返済期限:2009年~2047年 2010年—利率:年0.04%~15.25%、返済期限:2010年~2047年].....	5,335,159	3,814,439	40,998
無担保普通社債(当社の発行)			
[2009年—利率:年1.33%~3.00%、返済期限:2010年~2018年 2010年—利率:年1.07%~3.00%、返済期限:2010年~2019年].....	450,000	580,000	6,234
無担保普通社債(連結子会社の発行)			
[2009年—利率:年0.59%~19.42%、返済期限:2009年~2031年 2010年—利率:年0.25%~17.03%、返済期限:2010年~2031年].....	1,616,816	1,473,732	15,840
長期キャピタル・リース債務			
[2009年—利率:年0.21%~15.47%、返済期限:2009年~2028年 2010年—利率:年0.43%~14.40%、返済期限:2010年~2028年].....	51,366	42,243	454
	9,000,981	9,233,733	99,245
控除: 1年以内に返済予定の額.....	(2,699,512)	(2,218,324)	(23,843)
	¥ 6,301,469	¥ 7,015,409	\$ 75,402

連結財務諸表への注記

財務セクション

2010年3月31日現在、長期借入債務の通貨は、約36%が日本円、約21%が米ドル、約13%がユーロ、約30%がその他の通貨となっています。

2010年3月31日現在、帳簿価額82,866百万円(891百万米ドル)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います。これに加えて、その他資産のうち合計で388,439百万円(4,175百万米ドル)が、連結子会社の借入債務等の担保に供されており、主として証券化の原債権である金融債権が含まれています。

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
2011年	¥2,218,324	\$23,843
2012年	2,148,481	23,092
2013年	2,087,820	22,440
2014年	740,848	7,963
2015年	726,090	7,804

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います。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。2010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ではありません。

2010年3月31日現在、トヨタには5,667,638百万円(60,916百万米ドル)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います。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います。連結貸借対照表上の

未払費用に含まれている2008年3月31日、2009年3月31日および2010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	2010年	2010年
製品保証引当金期首残高	¥412,452	¥446,384	¥429,257	\$4,613
当期支払額	(324,110)	(337,863)	(336,180)	(3,613)
繰入額	392,349	366,604	301,209	3,237
既存の製品保証にかかる変動額	(14,155)	(17,869)	(21,606)	(232)
その他	(20,152)	(27,999)	6,306	68
製品保証引当金期末残高	¥446,384	¥429,257	¥378,986	\$4,073

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います。

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います。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個別に引当を行っています。また、当連結会計年度より、上記の個別に引当を行う方法に加え、将来のリコール等の市場処置に関する費用について、包括的に見積もる方法を併用しています。ただしこれらの金額は、上記表には含まれていません。

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	2010年	2010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	¥1,522,619	¥(224,965)	¥(114,569)	\$ (1,231)
海外子会社	914,603	(335,416)	406,037	4,364
合計	¥2,437,222	¥(560,381)	¥291,468	\$3,133

法人税等の内訳は次のとおりです。

	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	2010年	2010年
税金費用—当年度分:				
当社および日本国内子会社	¥491,185	¥65,684	¥65,971	\$709
海外子会社	338,852	72,864	1,156	13
当年度分合計	¥830,037	¥138,548	¥67,127	722
税金費用(利益)—繰延税額:				
当社および日本国内子会社	119,333	(26,472)	(126,716)	(1,362)
海外子会社	(37,875)	(168,518)	152,253	1,636
繰延合計	81,458	(194,990)	25,537	274
税金費用(利益)合計	¥911,495	¥(56,442)	¥92,664	\$996

連結財務諸表への注記

財務セクション

トヨタは、所得に対して種々の税金を課せられていますが、これらを総合すると、日本国内における法定税率は、2008年3月31日、2009年3月31日および2010年3月31日に終了した各1年間において約

40.2%です。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います。法定税率と実行税率との差は、次のとおり分析されます。

	3月31日に終了した1年間		
	2008年	2009年	2010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	0.6	(5.0)	1.9
海外子会社の未分配利益に係る繰延税金負債	0.9	(2.5)	4.4
持分法適用関連会社の未分配利益に係る繰延税金負債	3.1	(2.5)	(0.6)
評価性引当金	(0.4)	(25.4)	11.2
控除税額	(4.4)	10.0	(11.8)
海外子会社との法定税率の差	(3.1)	1.6	(12.9)
その他	0.5	(6.3)	(0.6)
実効税率	37.4%	10.1%	31.8%

繰延税金資産および負債の主な内訳は、次のとおりです。

	金額:百万円		金額:百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2009年	2010年	2010年
繰延税金資産:			
未払退職・年金費用	¥ 288,849	¥ 210,268	\$ 2,260
製品保証引当金および未払費用	227,757	277,696	2,985
従業員に関するその他の未払給与	99,867	106,404	1,144
税務上の繰越欠損金	290,044	146,114	1,570
たな卸資産	64,439	58,561	629
有形固定資産およびその他資産	208,983	188,745	2,029
その他	413,728	488,880	5,255
繰延税金資産総額	1,593,667	1,476,668	15,872
控除:評価性引当金	(208,627)	(239,269)	(2,572)
繰延税金資産合計	1,385,040	1,237,399	13,300
繰延税金負債:			
未実現有価証券評価益	(100,698)	(147,494)	(1,585)
海外子会社の未分配利益	(13,971)	(12,797)	(138)
持分法適用関連会社の未分配利益	(536,876)	(575,929)	(6,190)
資産の取得価額の相違額	(38,356)	(38,977)	(419)
リース取引	(472,817)	(457,316)	(4,915)
退職給付信託への株式拠出益	(66,523)	(66,523)	(715)
その他	(57,113)	(6,141)	(66)
繰延税金負債総額	(1,286,354)	(1,305,177)	(14,028)
繰延税金資産(負債)純額	¥ 98,686	¥ (67,778)	\$ (728)

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す。2008年3月31日、2009年3月31日および2010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	2010年	2010年
評価性引当金期首残高	¥ 95,225	¥ 82,191	¥ 208,627	\$ 2,242
増加	4,783	145,707	46,704	502
減少	(13,508)	(3,511)	(14,066)	(151)
その他	(4,309)	(15,760)	(1,996)	(21)
評価性引当金期末残高	¥ 82,191	¥ 208,627	¥ 239,269	\$ 2,572

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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います。

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います。

	金額:百万円		金額:百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2009年	2010年	2010年
繰延税金資産:			
繰延税金資産(流動資産)	¥ 605,331	¥ 632,164	\$ 6,795
投資及びその他の資産—その他	149,511	122,617	1,318
繰延税金負債:			
流動負債—その他	(13,863)	(9,338)	(100)
繰延税金負債(固定負債)	(642,293)	(813,221)	(8,741)
繰延税金資産(負債)純額	¥ 98,686	¥ (67,778)	\$ (728)

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いません。2010年3月31日現在、当該未分配利益は合計で2,429,578百万円(26,113百万米ドル)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98,035百万円

(1,054百万米ドル)と見積もっています。2010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506,209百万円(5,441百万米ドル)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2011年から2030年の間に繰越期限が到来します。

連結財務諸表への注記

財務セクション

2009年3月31日および2010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
	2009年	2010年	2010年
期首残高:	¥ 37,722	¥ 46,803	\$ 503
当期の税務ポジションに関連する増加	858	2,702	29
過年度の税務ポジションに関連する増加	35,464	6,750	73
過年度の税務ポジションに関連する減少	(24,061)	(2,802)	(30)
時効による消滅	(114)	(106)	(1)
解決による減少	(128)	(27,409)	(295)
その他	(2,938)	(1,973)	(21)
期末残高	¥ 46,803	¥ 23,965	\$ 258

2009年3月31日および2010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いません。

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います。2009年3月31日および2010年3月31日現在

における連結貸借対照表ならびに2009年3月31日および2010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。

2010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。

本金の25%に達した場合は、その後の積立ては要求されていません。

2009年3月31日および2010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167,722百万円および168,680百万円(1,813百万米ドル)です。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ます。

2009年3月31日および2010年3月31日現在の当社の分配可能額は、それぞれ5,624,709百万円および5,478,747百万円(58,886百万米ドル)です。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になります。2010年3月31日現在の利益剰余金は、2010年6月24日に開催された定時株主総会で承認された、期末現金配当金78,400百万円(843百万米ドル)、1株当たり25円(0.27米ドル)を含んでいます。

2010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1,344,903百万円(14,455百万米ドル)が含まれています。

2006年6月23日に開催された定期株主総会において、当社の株主は翌日から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、当社の株主は、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り崩す方法によっています。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います。

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。

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す。

	3月31日に終了した1年間		
	2008年	2009年	2010年
発行済普通株式:			
期首残高	3,609,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492
期中発行	—	—	—
買入消却	(162,000,000)	—	—
期末残高	3,447,997,492	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います。資本準備金と利益準備金の総額が資

連結財務諸表への注記

財務セクション

株主資本におけるその他の包括利益(損失)累計額の税引後純額での、2008年3月31日、2009年3月31日および2010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年間の増減の内訳は、次のとおりです。

	金額:百万円			
	外貨換算調整額	未実現有価証券評価益	年金債務調整額	その他の包括利益(損失)累計額
2007年3月31日現在残高	¥ (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)
その他の包括利益	9,894	176,407	74,645	260,946
2010年3月31日現在残高	¥ (872,776)	¥ 194,285	¥ (168,344)	¥ (846,835)

	金額:百万米ドル			
	外貨換算調整額	未実現有価証券評価益	年金債務調整額	その他の包括利益(損失)累計額
2009年3月31日現在残高	\$ (9,487)	\$ 192	\$ (2,612)	\$ (11,907)
その他の包括利益	107	1,896	802	2,805
2010年3月31日現在残高	\$ (9,380)	\$ 2,088	\$ (1,810)	\$ (9,102)

その他の包括利益(損失)の各項目に係る税効果額の2008年3月31日、2009年3月31日および2010年3月31日に終了した各1年間の内訳は、次のとおりです。

	金額:百万円		
	税効果考慮前	税効果	税効果考慮後
2008年3月31日に終了した1年間:			
外貨換算調整額	¥ (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:当社株主に帰属する当期純損失への組替修正額	(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:当社株主に帰属する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)
2010年3月31日に終了した1年間:			
外貨換算調整額	¥ 10,809	¥ (915)	¥ 9,894
未実現有価証券評価益:			
当期発生未実現利益	277,838	(102,538)	175,300
控除:当社株主に帰属する当期純利益への組替修正額	1,852	(745)	1,107
年金債務調整額	124,526	(49,881)	74,645
その他の包括利益	¥ 415,025	¥ (154,079)	¥ 260,946

	金額:百万米ドル		
	税効果考慮前	税効果	税効果考慮後
2010年3月31日に終了した1年間:			
外貨換算調整額	\$ 117	\$ (10)	\$ 107
未実現有価証券評価益:			
当期発生未実現利益	2,986	(1,102)	1,884
控除:当社株主に帰属する当期純利益への組替修正額	20	(8)	12
年金債務調整額	1,338	(536)	802
その他の包括利益	\$ 4,461	\$ (1,656)	\$ 2,805

連結財務諸表への注記

財務セクション

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います。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。

2010年6月24日に開催された定時株主総会において、株主は、当社および当社関係会社の取締役、常務役員および従業員等を対象に、3,600,000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。

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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3,273百万円、3,015百万円および2,446百万円(26百万米ドル)です。

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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1,199円/株、635円/株および803円(9米ドル)/株です。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社株主に帰属する当期純利益の算定に含まれています。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います。

	2008年	2009年	2010年
配当率	1.7%	3.0%	2.4%
無リスク金利	1.3%	1.1%	0.7%
期待ボラティリティ	23%	23%	30%
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す。

	株式数	金額:円		金額:百万円
		加重平均権利行使価格	加重平均残存契約期間(年)	本源的価値合計額
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
付与	3,492,000	4,193		
行使	(157,800)	3,116		
喪失	(958,200)	4,646		
2010年3月31日現在残高	13,716,700	¥5,363	5.23	¥-
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
2010年3月31日現在行使可能	7,515,700	¥6,132	3.86	¥-

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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1,651百万円、97百万円および113百万円(1百万米ドル)です。

2010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、1,822百万円(20

百万米ドル)です。この未認識報酬費用は加重平均された1.1年間の期間にわたり認識される予定です。

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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3,333百万円、435百万円および492百万円(5百万米ドル)です。

2010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す。

権利行使価格	残高				権利行使可能		
	円	株式数	加重平均権利行使価格		株式数	加重平均権利行使価格	
			円	米ドル		円	米ドル
¥4,193-6,000	8,133,700	¥4,429	\$48	5.50	1,932,700	¥4,427	\$48
6,001-7,278	5,583,000	6,723	72	4.85	5,583,000	6,723	72
4,193-7,278	13,716,700	5,363	58	5.23	7,515,700	6,132	66

連結財務諸表への注記

財務セクション

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います。

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います。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います。これらの年金資産は、主として株式、国債および保険契約によって投資運用されています。

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います。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います。

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す。

	金額:百万円		金額:百万米ドル
	2009年	2010年	3月31日現在
			2010年
予測給付債務の変動:			
期首予測給付債務	¥ 1,693,155	¥ 1,632,779	\$ 17,549
勤務費用	84,206	75,558	812
利息費用	52,959	50,559	543
従業員による拠出額	750	657	7
制度改定	(2,096)	(3,080)	(33)
年金数理純(利益)損失	(47,272)	56,843	611
買収およびその他	(64,784)	(2,829)	(30)
退職給付支払額	(84,139)	(83,740)	(900)
期末予測給付債務	1,632,779	1,726,747	18,559
年金資産の変動:			
期首年金資産公正価値	1,282,048	979,012	10,522
年金資産実際運用収益	(307,293)	171,043	1,838
買収およびその他	(43,851)	158	2
会社による拠出額	131,412	111,815	1,202
従業員による拠出額	835	763	8
退職給付支払額	(84,139)	(83,740)	(900)
期末年金資産公正価値	979,012	1,179,051	12,672
年金状況	¥ 653,767	¥ 547,696	\$ 5,887

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す。

	金額:百万円		金額:百万米ドル
	2009年	2010年	3月31日現在
			2010年
未払費用(未払退職・年金費用)	¥ 30,658	¥ 28,573	\$ 307
未払退職・年金費用	634,612	678,677	7,294
投資及びその他の資産—その他(前払退職・年金費用)	(11,503)	(159,554)	(1,714)
連結貸借対照表に計上した純額	¥ 653,767	¥ 547,696	\$ 5,887

連結財務諸表への注記

財務セクション

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
	2009年	2010年	2010年
年金数理純損失	¥(497,055)	¥(385,266)	\$ (4,141)
過去勤務債務	109,570	97,587	1,049
基準適用開始時純債務	(5,514)	(3,570)	(38)
その他の包括利益(損失)累計額に計上した金額	¥(392,999)	¥(291,249)	\$ (3,130)

すべての確定給付年金制度の累積給付債務は、2009年3月31日および2010年3月31日現在において、それぞれ1,524,556百万円および1,571,061百万円(16,886百万米ドル)です。

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
	2009年	2010年	2010年
予測給付債務	¥ 1,076,362	¥ 508,501	\$ 5,465
累積給付債務	1,039,314	452,019	4,858
年金資産の公正価値	614,377	65,905	708

純退職・年金(利益)費用の内訳は次のとおりです。

	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	2010年	2010年
勤務費用	¥ 96,454	¥ 84,206	¥ 75,558	\$ 812
利息費用	54,417	52,959	50,559	543
年金資産期待運用益	(43,450)	(43,053)	(32,251)	(346)
過去勤務債務の償却	(17,162)	(17,677)	(15,063)	(162)
年金数理純損失の償却	4,013	5,752	27,246	293
基準適用開始時純債務の償却	1,944	1,944	1,944	21
純退職・年金費用	¥ 96,216	¥ 84,131	¥ 107,993	\$ 1,161

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	2010年	2010年
年金数理純利益(損失)	¥(227,439)	¥ (303,074)	¥ 81,949	\$ 881
年金数理純損失の償却	4,013	5,752	27,246	293
過去勤務債務	7,619	2,096	3,080	33
過去勤務債務の償却	(17,162)	(17,677)	(15,063)	(162)
基準適用開始時純債務の償却	1,944	1,944	1,944	21
その他	24,882	17,003	2,594	28
合計	¥(206,143)	¥ (293,956)	¥ 101,750	\$ 1,094

2011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(15,000)百万円((161)百万米ドル)、15,700百万円(169百万米ドル)および1,900百万円(20百万米ドル)です。

2009年3月31日および2010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す。

	3月31日現在	
	2009年	2010年
割引率	2.8%	2.8%
長期昇給率	0.1-10.0%	0.5-10.0%

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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す。

	3月31日に終了した1年間		
	2008年	2009年	2010年
割引率	2.7%	2.8%	2.8%
年金資産期待収益率	3.4%	3.6%	3.6%
長期昇給率	0.1-10.0%	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います。

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います。運用における資産配分は、長期的な資産運用において最適となる資産構成を想定した、年金制度ごとの運用基本方針に基づいて行っています。年金資産は、トヨタが拠出した株式を除いて、概ね50%程度を持分証券、30%程度を負債証券、残り

連結財務諸表への注記

財務セクション

を保険契約およびその他の資産で運用しています。目標とする資産構成から一定割合を超えて乖離した場合には、運用基本方針に基づいて調整を行っています。投資対象の判断にあたっては、市場リスクおよび為替リスク等の集中を避けるため、商品の種類、

投資先の業種、通貨および流動性等を慎重に検討しています。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います。

2010年3月31日現在における年金資産の種類ごとの公正価値は次のとおりです。なお、公正価値の測定に用いた情報によるレベルの分類については、注記26を参照ください。

	金額:百万円				金額:百万米ドル			
	2010年3月31日現在				2010年3月31日現在			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計	レベル1	レベル2	レベル3	合計
持分証券								
株式	¥ 471,262	¥ —	¥ —	¥ 471,262	\$ 5,065	\$ —	\$ —	\$ 5,065
合同運用	—	237,495	—	237,495	—	2,553	—	2,553
持分証券合計	471,262	237,495	—	708,757	5,065	2,553	—	7,618
負債証券								
国債	79,739	—	—	79,739	857	—	—	857
合同運用	—	147,345	2,663	150,008	—	1,584	28	1,612
その他	39,231	19,561	928	59,720	422	210	10	642
負債証券合計	118,970	166,906	3,591	289,467	1,279	1,794	38	3,111
保険契約	—	97,086	—	97,086	—	1,043	—	1,043
その他	35,774	1,449	46,518	83,741	384	16	500	900
合計	¥ 626,006	¥ 502,936	¥ 50,109	¥ 1,179,051	\$ 6,728	\$ 5,406	\$ 538	\$ 12,672

上記の資産の概要および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す。

株式は同一資産の市場価格により測定しています。2010年3月31日現在、株式の64%は日本市場、36%は外国市場の銘柄で構成されています。

国債は同一資産の市場価格により測定しています。2010年3月31日現在、国債の25%は日本国債、75%は外国債で構成されています。

合同運用は、合同運用信託の受益権であり、主に当社および日本の子会社が保有しています。合同運

用は運用機関から入手した純資産価値に基づき測定し、測定日における換金可能性に応じて分類しています。

保険契約は、未収利息を含む契約金額に基づき測定しています。

その他は、現金同等物およびその他の私募投資信託等から構成されています。その他の私募投資信託は運用機関から入手した純資産価値に基づき測定し、測定日における換金可能性に応じて分類しています。

2010年3月31日に終了した1年間において、レベル3に分類された年金資産の変動の内訳は次のとおりです。

	金額:百万円			金額:百万米ドル		
	2010年3月31日に終了した1年間			2010年3月31日に終了した1年間		
	負債証券	その他	合計	負債証券	その他	合計
期首残高	¥ 5,242	¥ 45,825	¥ 51,067	\$ 56	\$ 493	\$ 549
実際運用収益	818	(2,206)	(1,388)	9	(24)	(15)
購入、売却および決済	(2,233)	3,467	1,234	(24)	37	13
その他	(236)	(568)	(804)	(3)	(6)	(9)
期末残高	¥ 3,591	¥ 46,518	¥ 50,109	\$ 38	\$ 500	\$ 538

トヨタは2011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111,112百万円(1,194百万米ドル)を拠出する予定です。

今後支払われる年金給付の予想額は次のとおりです。

3月31日に終了する各年度	金額:百万円	金額:百万米ドル
2011年	¥ 79,457	\$ 854
2012年	75,952	816
2013年	74,915	805
2014年	76,933	827
2015年	80,622	867
2016年—2020年	455,453	4,895
合計	¥ 843,332	\$ 9,064

退職者に対する退職年金以外の給付債務および退職者に対する給付債務

当社の米国子会社は、適格退職者に対して健康保険および生命保険給付を行っています。さらに、トヨタは、雇用後で退職前の退職者等に対する給付を行っています。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いません。これらの費用は、従業員として勤務する期間にわたって費用認識されます。これらの制度に関連するトヨタの債務額に重要性はありません。

20 デリバティブ金融商品

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

公正価値ヘッジ

トヨタは、主に固定金利借入債務を変動金利借入債務に変換するために金利スワップ取引および金利通貨スワップ取引を利用しています。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います。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

連結財務諸表への注記

財務セクション

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います。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います。

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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います。

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いますが、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日および2010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す。

	金額:百万円		金額:百万米ドル
	3月31日現在	2010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	¥ 45,567	\$ 490
投資及びその他の資産—その他	83,014	94,430	1,015
合計	¥ 118,896	¥ 139,997	\$ 1,505
流動負債—その他	¥ (47,022)	¥ (21,786)	\$ (234)
固定負債—その他	(79,634)	(12,045)	(130)
合計	¥ (126,656)	¥ (33,831)	\$ (364)
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	¥ 54,474	\$ 586
投資及びその他の資産—その他	177,487	168,349	1,809
合計	¥ 235,941	¥ 222,823	\$ 2,395
流動負債—その他	¥ (61,593)	¥ (38,152)	\$ (410)
固定負債—その他	(236,877)	(179,765)	(1,932)
合計	¥ (298,470)	¥ (217,917)	\$ (2,342)
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	¥ 6,135	\$ 66
投資及びその他の資産—その他	250	38	0
合計	¥ 32,693	¥ 6,173	\$ 66
流動負債—その他	¥ (25,675)	¥ (20,843)	\$ (224)
固定負債—その他	—	(138)	(2)
合計	¥ (25,675)	¥ (20,981)	\$ (226)

2009年3月31日および2010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す。

	金額:百万円		金額:百万米ドル
	2009年	2010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	¥ 1,907,927	¥ 1,168,882	\$ 12,563
合計	¥ 1,907,927	¥ 1,168,882	\$ 12,563
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	¥ 12,472,179	¥ 11,868,039	\$ 127,559
先物為替予約・オプション	1,562,876	1,487,175	15,984
合計	¥ 14,035,055	¥ 13,355,214	\$ 143,543

2009年3月31日および2010年3月31日に終了した各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	
	2009年		2010年		2010年	
	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	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	¥ 138,677	¥ (135,163)	\$ 1,491	\$ (1,453)
支払利息	(439)	439	(265)	265	(3)	3
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	¥ (72,696)	¥ —	¥ 77,939	¥ —	\$ 838	\$ —
為替差益・差損<純額>	(3,016)	—	(2,819)	—	(30)	—
先物為替予約・オプション						
金融費用	24,183	—	(21,841)	—	(235)	—
為替差益・差損<純額>	174,158	—	60,599	—	651	—

ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品についても、為替および金利の変動によるリスクをヘッジするために利用しており、対象となる債権債務と経済的なリスクを相殺する関係にあります。

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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(67,991)百万円、(80,298)百万円および71,538百万円(769百万米ドル)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45,670百万円、(33,578)百万円および

連結財務諸表への注記

財務セクション

(26,476)百万円((285)百万米ドル)です。

2009年3月31日に終了した1年間の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について、作成のために子会社から収集した情報を一部修正しました。これにより、2009年3月31日に終了した1年間の金額を再表示しましたが、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。

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います。

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います。

2010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63,445百万円(682百万米ドル)であり、取引相手に提供している資産の公正価値は9,469百万円(102百万米ドル)です。また、2010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63,445百万円(682百万米ドル)です。

金融商品(有価証券、その他の投資有価証券、関連会社に対する投資及びその他の資産、およびデリバティブ金融商品を除く)の見積公正価値は次のとおりです。

	金額:百万円	
	2009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	¥ 2,444,280	¥ 2,444,280
定期預金	45,178	45,178
金融債権<純額>合計	8,450,709	8,677,228
未収入金	332,722	332,722
短期借入債務	(3,617,672)	(3,617,672)
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)

	金額:百万円		金額:百万米ドル	
	2010年3月31日現在 簿価	見積公正価値	2010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	¥ 1,865,746	¥ 1,865,746	\$ 20,053	\$ 20,053
定期預金	392,724	392,724	4,221	4,221
金融債権<純額>合計	8,759,826	9,112,527	94,151	97,942
未収入金	360,379	360,379	3,873	3,873
短期借入債務	(3,279,673)	(3,279,673)	(35,250)	(35,250)
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)	(9,191,490)	(9,297,904)	(98,791)	(99,934)

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す。

金融債権<純額>

変動金利金融債権の貸借対照表価額は、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います。固定金利金融債権の公正価値は、同様の信用力と満期の貸付をトヨタが新

たに行った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います。

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います。

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います。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います。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います。取引相手が為替関連または金利関連商品の契約上の諸条件を満たすことができないという予期せ

ぬ事象が生じた場合においても、トヨタのリスクはこれら商品の公正価値に限定されます。トヨタは取引相手の契約不履行により損失を被ることになる可能性があります。取引相手の性質により重要な損失は見込んでいません。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。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います。

連結財務諸表への注記

財務セクション

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います。

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す。

資産の種類	金額:百万円		金額:百万米ドル
	3月31日現在 2009年	3月31日現在 2010年	3月31日現在 2010年
建物	¥ 24,369	¥ 23,518	\$ 253
機械装置	51,971	48,043	516
控除:減価償却累計額	(33,845)	(36,926)	(397)
	¥ 42,495	¥ 34,635	\$ 372

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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7,846百万円、12,183百万円および12,606百万円(135百万米ドル)です。

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2010年3月31日現在の総額および現在価値は次のとおりです。

3月31日に終了する各年度	金額:百万円	金額:百万米ドル
2011年	¥ 26,327	\$ 283
2012年	3,585	39
2013年	2,366	25
2014年	2,028	22
2015年	1,795	19
2016年以降	16,413	176
最低支払リース料総額	52,514	564
控除:利息相当額	(10,271)	(110)
最低支払リース料現在価値	42,243	454
控除:短期債務	(24,089)	(259)
長期キャピタル・リース債務	¥ 18,154	\$ 195

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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100,319百万円、106,653百万円および93,994百万円(1,010百万米ドル)です。

2010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
2011年	¥ 9,900	\$ 106
2012年	8,136	87
2013年	6,493	70
2014年	5,029	54
2015年	4,273	46
2016年以降	18,122	195
将来の最低賃借料合計	¥ 51,953	\$ 558

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

2010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、74,529百万円(801百万米ドル)です。

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います。保証期間は2010年3月31日現在において1ヶ月から35年に渡っており、これは割賦債務の弁済期間と一致するよう設定されていますが、一般的に、製品の利用可能期間よりも短い期間となっています。顧客が必要な支払を行わない場合には、トヨタに保証債務を履行する責任が発生します。

将来の潜在的保証支払額は、2010年3月31日現在、最大で1,604,893百万円(17,249百万米ドル)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、2010年3月31日現在の残高は、5,969百万円(64百万米ドル)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。

トヨタは、トヨタ車の安全性について潜在的問題がある場合に適宜リコール等の市場処置(セーフティ・キャンペーンを含む)を発表しています。トヨタ

は、2009年11月、北米において、アクセルペダルがフロアマットに引っ掛かり戻らなくなる問題に関連して、特定車種のセーフティ・キャンペーンを実施し、その後セーフティ・キャンペーンの対象車種を拡大しました。2010年1月、北米、欧州および中国等においてアクセルペダルの不具合に関連した特定車種のリコールを実施することを決定しました。また、2010年2月、日本、北米および欧州等においてプリウスなどの制動装置に関するリコールを実施することを決定しました。前述のリコール等の市場処置をめぐり、以下に述べるとおり、米国では政府による調査に加え、トヨタに対する申し立ておよび訴訟が提起されています。

2009年11月以降、トヨタ車、レクサス車およびサイオン車には意図せぬ加速を招く欠陥のある車種が含まれていると主張する約200件の集団訴訟(以下、意図せぬ加速集団訴訟という。)が提起されています。多くの意図せぬ加速集団訴訟では、フロアマットおよびアクセルペダルに関する不具合は、意図せぬ加速に関して起こり得る不具合の範囲を完全に網羅していないと主張しています。原告は、電子スロットル制御システムが真の原因であること、およびトヨタが電子スロットル制御システムに問題があ

連結財務諸表への注記

財務セクション

ることを知っていたにもかかわらず消費者への情報提供を怠ったとの主張をしています。一般に、意図せぬ加速集団訴訟では、車の価値の下落に対する損害賠償請求などが起きています。2010年4月、カリフォルニア中部地区連邦地方裁判所において、約190件の連邦訴訟のほとんどが多管轄係属訴訟として一本化されました。また、意図せぬ加速に関連して、約125件の個別の人身傷害に関わる製造物責任訴訟がトヨタに対して提起されています。このうち約半数は、当該連邦訴訟に併合されており、その他の約半数は、米国の様々な州裁判所において係争中です。当該連邦訴訟は初期段階にあり、現在訴訟の体制および進行協議が中心に行われています。さらに、カリフォルニア州を含む様々な州裁判所において、約10件の集団訴訟が提起されています。申し立ての内容は、連邦裁判所における集団訴訟と同様です。カリフォルニア州における集団訴訟のうちの1件は、米カリフォルニア州オレンジ郡の検察当局により提起されており、トヨタが欠陥車を販売し、その結果として所有するトヨタ車の価値が低下したことで消費者が被害を被ったと主張して法定罰則等を求めています。

2010年2月上旬、連邦および州裁判所において、トヨタに対して、様々なハイブリッド車で一定の道路状況における走行時に、タイムリーに停止することができない現象が発生するブレーキシステムの欠陥があると主張する9件の集団訴訟が提訴されました。原告は、本件ブレーキシステム問題への対策は2010年1月以降の車両生産において実施され、また一部の車両の既存の所有者に対しては当該対策が提示されたものの、全ての所有者およびリース顧客が保有する車両の価値の低下により被った損害の賠償を求めています。更に原告は、トヨタに修理その他措置を命ずる強制命令の発令、懲罰的損害賠償その他救済を求めています。

2010年2月から4月までの間に、トヨタに対して、カリフォルニア州中部地区連邦地方裁判所において、トヨタの米国預託証券および普通株式の投資家

を代表する6件の株主集団訴訟、および1件の社債権者集団訴訟が提起されました。これらの証券集団訴訟における申し立てにおいて原告は、被告が虚偽または誤解を招く恐れのあるステートメントを行い、多数の車種における突然の意図せぬ加速に関する問題あるいはその原因の開示を怠ったと主張しています。原告は、今後の裁判で示される額の金銭的損害賠償、利息および弁護士費用を要求しています。

2010年5月21日、トヨタの取締役および役員の一部に対して、ロサンゼルス郡のカリフォルニア州地方裁判所において、株主代表訴訟が提起されました。本件における申し立てにおいて原告は、証券集団訴訟における申し立てと同様の事実を主張し、トヨタ車の設計上の欠陥への対処に関連して、およびその結果として、被告が注意義務および忠実義務に違反し、不当に利益を得るとともに、会社の資産を減少させたとの主張をしています。原告は、原告が主張している意図せぬ加速の問題への対応の誤りおよび正確かつ適時の開示を行わなかったことによりトヨタが被った損害を、賠償することを求めています。

トヨタは、これら全ての訴訟に関して抗弁を有していると考えており、適切に弁明していきます。

2010年2月、トヨタは、ニューヨーク州南部地区の連邦検察官から召喚状を、米国証券取引委員会から任意要請および召喚状を、それぞれ受領しました。これらの召喚状および任意要請では主に、意図せぬ加速に関する書類および一定の財務記録の提出が要求されています。これらは両当局による協同調査であり、書類の開示に加え、トヨタ関係者および非トヨタ関係者へのインタビューが要請されています。また、2010年6月23日、トヨタは米国証券取引委員会から、ステアリング・リレー・ロッドに関する、書類の提出を主に要求する、任意要請および召喚状を受領しています。

2010年1月から3月の間に、トヨタは米連邦高速道路交通安全局(NHTSA)から、アクセルペダル

がフロアマットに引っ掛かり戻らなくなる問題に関連するリコールおよびアクセルペダルの不具合に関連するリコールについて、3件の正式な問い合わせを受けました。最初の2件の問い合わせ(「TQ10-001」および「TQ10-002」)では、それぞれフロアマットの引っ掛かりおよびアクセルペダルの不具合に関連したリコール発表のタイミングについて取り上げられています。3件目の問い合わせ(「RQ10-003」)では、リコールの対象範囲および意図せぬ加速全般について触れられています。

2010年4月19日、トヨタおよび米運輸省は、「TQ10-002」を解決するための和解を発表し、これによりトヨタは米財務省に16,375千米ドルを支払いました。トヨタは米国車両安全法またはその施行規則に違反したとの主張を否定しましたが、米運輸省との争いの長期化および潜在的訴訟を避けるために支払いに同意しました。「TQ10-001」は現在も係属中です。また「RQ10-003」については、2010年6月4日にトヨタが最終の回答を提出しました。

2010年5月10日、トヨタはNHTSAから、NHTSAが2005年のピックアップトラックおよびスポーツユーティリティビークルのステアリング・リレー・ロッドの不具合問題に関連するリコールについて適時性調査を開始したとの通知を受けました。

また、トヨタは、数々のリコール、最近のリコールの根底にある事実、およびそれらのリコールに関連した顧客への対応に関して、様々な州の司法長官および地方政府機関から、召喚状および正式ならびに非公式の要請を受けました。

トヨタは、一般に現在行われている当局による調査に協力しています。

前述のリコール等の市場処置をめぐり、上記のとおり、米国では政府による調査に加え、トヨタに対する申し立ておよび訴訟が提起されています。2010年3月31日現在、これらの訴訟に関して見積計上した金額は、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに重要な影響を及ぼすものではありません。トヨタは、見積計上した金額以上の賠償責任

の有無およびそれに伴う損害賠償の金額ならびに損失の範囲を現時点で予測することはできませんが、これらの訴訟および調査の結果によっては、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を及ぼす可能性があります。

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います。

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、と主張するものです。訴えでは、カナダでの新車価格は米国より10%から30%低くなっており、これらの車両の米国民への販売を妨害したことにより、米国の消費者は同じ車種に対し不当に高い価格を支払うことになっていると主張しています。訴えでは、当該独占禁止法違反の永久的な差し止めおよび独占禁止法に基づく3倍の損害賠償を求めています。具体的な損害賠償金額は提示されていません。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企業については、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

連結財務諸表への注記

財務セクション

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ました。トヨタでは、問題ある行為はなかったと考えてはいますが、早期解決を勧告し、2006年2月に原告側と和解契約を締結しました。現在、原告およびトヨタは、連邦地方裁判所の承認を待っており、同承認が下り次第、原告側が各州でのトヨタに対する訴訟を取り下げ、全ての訴訟が終了する予定です。

この他にも、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います。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して見積計上した金額以上の賠償責任の有無およびそれに伴う損害賠償の金額ならびに損失の範囲を予測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、経営成績およびキャッシュ・フローに重大な影響を与えることはないと考えています。

2000年10月に、欧州連合は加盟国に以下を実施する法令を制定することを要求する指令を発効させました。：(1) 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、平成18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ました。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います。

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います。

現時点で成立している法令に基づき、トヨタは2010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います。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いませんが、引き続き、将来の法令の制定がトヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに与える影響を評価しています。

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います。

当社の大部分の従業員は労働協約のもとで勤務していますが、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います。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います。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います。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います。

以下は、2008年3月31日、2009年3月31日および2010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す。

【事業の種類別セグメント情報】

2008年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間

	金額：百万円				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客に対する売上高	¥ 24,160,254	¥ 1,468,730	¥ 660,256	¥ —	¥ 26,289,240
セグメント間の内部売上高	17,052	29,624	686,699	(733,375)	—
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(損失)	¥ 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

連結財務諸表への注記

財務セクション

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				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客に対する売上高	¥ 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)	—
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

2010年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間

	金額:百万円				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客に対する売上高	¥ 17,187,308	¥ 1,226,244	¥ 537,421	¥ —	¥ 18,950,973
セグメント間の内部売上高	10,120	19,163	410,194	(439,477)	—
計	17,197,428	1,245,407	947,615	(439,477)	18,950,973
営業費用	17,283,798	998,480	956,475	(435,296)	18,803,457
営業利益(損失)	¥ (86,370)	¥ 246,927	¥ (8,860)	¥ (4,181)	¥ 147,516
総資産	¥ 12,359,404	¥ 13,274,953	¥ 1,119,635	¥ 3,595,295	¥ 30,349,287
持分法適用会社に対する投資	1,692,702	129,745	—	44,993	1,867,440
減価償却費	1,018,935	348,820	46,814	—	1,414,569
資本的支出	616,216	774,102	21,751	25,532	1,437,601

	金額:百万米ドル				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客に対する売上高	\$ 184,730	\$ 13,180	\$ 5,777	\$ —	\$ 203,687
セグメント間の内部売上高	109	206	4,409	(4,724)	—
計	184,839	13,386	10,186	(4,724)	203,687
営業費用	185,767	10,732	10,281	(4,679)	202,101
営業利益(損失)	\$ (928)	\$ 2,654	\$ (95)	\$ (45)	\$ 1,586
総資産	\$ 132,840	\$ 142,680	\$ 12,034	\$ 38,642	\$ 326,196
持分法適用会社に対する投資	18,193	1,394	—	484	20,071
減価償却費	10,952	3,749	503	—	15,204
資本的支出	6,623	8,320	234	275	15,452

【所在地別セグメント情報】

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						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客に対する売上高	¥ 8,418,620	¥ 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)	—
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(損失)	¥ 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						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客に対する売上高	¥ 7,471,916	¥ 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)	—
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

2010年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間

	金額:百万円						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客に対する売上高	¥ 7,314,813	¥ 5,583,228	¥ 2,082,671	¥ 2,431,648	¥ 1,538,613	¥ —	¥ 18,950,973
セグメント間の内部売上高	3,905,490	87,298	64,378	223,679	135,248	(4,416,093)	—
計	11,220,303	5,670,526	2,147,049	2,655,327	1,673,861	(4,416,093)	18,950,973
営業費用	11,445,545	5,585,036	2,180,004	2,451,800	1,558,287	(4,417,215)	18,803,457
営業利益(損失)	¥ (225,242)	¥ 85,490	¥ (32,955)	¥ 203,527	¥ 115,574	¥ 1,122	¥ 147,516
総資産	¥ 12,465,677	¥ 10,223,903	¥ 2,060,962	¥ 1,925,126	¥ 1,803,703	¥ 1,869,916	¥ 30,349,287
長期性資産	3,347,896	2,401,172	351,037	361,296	249,500	—	6,710,901

連結財務諸表への注記

財務セクション

	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	\$ 78,620	\$ 60,009	\$ 22,385	\$ 26,136	\$ 16,537	\$ —	\$ 203,687
セグメント間の内部売上高	41,976	938	692	2,404	1,454	(47,464)	—
計	120,596	60,947	23,077	28,540	17,991	(47,464)	203,687
営業費用	123,017	60,028	23,431	26,352	16,749	(47,476)	202,101
営業利益(損失)	\$ (2,421)	\$ 919	\$ (354)	\$ 2,188	\$ 1,242	\$ 12	\$ 1,586
総資産	\$ 133,982	\$ 109,887	\$ 22,151	\$ 20,692	\$ 19,386	\$ 20,098	\$ 326,196
長期性資産	35,983	25,808	3,773	3,883	2,682	—	72,129

(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。

売上高は、外部顧客に対して販売している当社または連結子会社の所在国の位置を基礎とした地域別に集計されています。

売上高、営業費用、営業利益、総資産および長期性資産について、「その他」に含まれている国で個別に金額的重要性のある国はありません。

全社資産は主に、全社共通の目的で保有している現金及び現金同等物ならびに市場性ある有価証券で構成されており、2008年3月31日、2009年

3月31日および2010年3月31日現在の残高は、それぞれ4,352,498百万円、3,225,901百万円および4,205,402百万円(45,200百万米ドル)です。

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います。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います。

【海外売上高】

以下は、2008年3月31日、2009年3月31日および2010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す。

トヨタは、米国会計基準で要求される開示に加え、財務諸表利用者に有用な情報を提供するため、当該情報を開示しています。

	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	2010年	2010年
北米	¥9,606,481	¥6,294,230	¥5,718,381	\$61,462
欧州	3,746,362	2,861,351	2,023,280	21,746
アジア	2,968,460	2,530,352	2,641,471	28,391
その他	3,831,739	3,421,881	2,838,671	30,510

(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います。

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
	2009年	2010年	2010年
自動車等			
流動資産			
現金及び現金同等物	¥ 1,648,143	¥ 1,338,821	\$ 14,390
有価証券	494,476	1,783,629	19,170
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>	1,404,292	1,908,884	20,517
たな卸資産	1,459,394	1,422,373	15,288
前払費用及びその他	1,534,119	1,793,622	19,278
流動資産合計	6,540,424	8,247,329	88,643
投資及びその他の資産	4,254,126	4,549,658	48,900
有形固定資産	5,504,559	4,996,321	53,701
資産合計	16,299,109	17,793,308	191,244
金融			
流動資産			
現金及び現金同等物	¥ 796,137	¥ 526,925	5,663
有価証券	850	9,536	103
金融債権<純額>	3,891,406	4,209,496	45,244
前払費用及びその他	790,901	653,798	7,027
流動資産合計	5,479,294	5,399,755	58,037
長期金融債権<純額>	5,655,545	5,630,680	60,519
投資及びその他の資産	599,701	529,938	5,696
有形固定資産	1,897,122	1,714,580	18,428
資産合計	13,631,662	13,274,953	142,680
(消去)資産の部消去計	(868,734)	(718,974)	(7,728)
(連結)資産合計	¥ 29,062,037	¥ 30,349,287	\$ 326,196

連結財務諸表への注記

財務セクション

	金額:百万円		金額:百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2009年	2010年	2010年
自動車等			
流動負債			
短期借入債務	¥ 825,029	¥ 575,890	\$ 6,190
1年以内に返済予定の長期借入債務	115,942	289,447	3,111
支払手形及び買掛金	1,299,523	1,954,147	21,003
未払費用	1,432,988	1,627,228	17,490
未払法人税等	47,648	140,210	1,507
その他	944,303	931,727	10,014
流動負債合計	4,665,433	5,518,649	59,315
固定負債			
長期借入債務	850,233	1,095,270	11,772
未払退職・年金費用	629,870	672,905	7,232
その他	444,529	604,903	6,502
固定負債合計	1,924,632	2,373,078	25,506
負債合計	6,590,065	7,891,727	84,821
金融			
流動負債			
短期借入債務	3,370,981	3,118,938	33,523
1年以内に返済予定の長期借入債務	2,640,104	1,968,908	21,162
支払手形及び買掛金	10,001	13,063	140
未払費用	111,766	113,559	1,221
未払法人税等	3,650	13,177	141
その他	515,166	519,011	5,578
流動負債合計	6,651,668	5,746,656	61,765
固定負債			
長期借入債務	5,592,641	6,060,349	65,137
未払退職・年金費用	4,742	5,772	62
その他	491,397	433,641	4,661
固定負債合計	6,088,780	6,499,762	69,860
負債合計	12,740,448	12,246,418	131,625
(消去)負債の部消去計	(869,213)	(719,301)	(7,731)
(連結)負債合計	18,461,300	19,418,844	208,715
純資産の部			
(連結)株主資本合計	10,061,207	10,359,723	111,347
(連結)非支配持分	539,530	570,720	6,134
(連結)純資産合計	10,600,737	10,930,443	117,481
(連結)負債純資産合計	¥ 29,062,037	¥ 30,349,287	\$ 326,196

(注) 自動車等セグメントは全社資産を含んでいます。

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
	2008年	2009年	2010年	2010年
自動車等				
売上高	¥ 24,831,172	¥ 19,182,161	¥ 17,732,143	\$ 190,586
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価	20,459,061	17,470,791	15,973,442	171,684
販売費及び一般管理費	2,181,491	2,097,674	1,854,710	19,934
計	22,640,552	19,568,465	17,828,152	191,618
営業利益(損失)	2,190,620	(386,304)	(96,009)	(1,032)
その他の収益(費用)<純額>	176,417	(71,925)	144,625	1,554
税金等調整前当期純利益(損失)	2,367,037	(458,229)	48,616	522
法人税等	889,660	(10,152)	42,342	455
持分法投資損益	268,025	53,226	109,944	1,182
非支配持分控除前当期純利益(損失)	1,745,402	(394,851)	116,218	1,249
非支配持分帰属損益	(73,543)	26,282	(32,103)	(345)
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	1,671,859	(368,569)	84,115	904
金融				
売上高	1,498,354	1,377,548	1,245,407	13,386
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価	1,075,972	994,191	716,997	7,706
販売費及び一般管理費	335,888	455,304	281,483	3,026
計	1,411,860	1,449,495	998,480	10,732
営業利益(損失)	86,494	(71,947)	246,927	2,654
その他の(費用)<純額>	(16,265)	(30,233)	(3,923)	(42)
税金等調整前当期純利益(損失)	70,229	(102,180)	243,004	2,612
法人税等	21,904	(46,298)	50,362	541
持分法投資損益	2,089	(10,502)	(64,536)	(694)
非支配持分控除前当期純利益(損失)	50,414	(66,384)	128,106	1,377
非支配持分帰属損益	(4,419)	(2,004)	(2,653)	(29)
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	45,995	(68,388)	125,453	1,348
消去				
当社株主に帰属する当期純利益(損失)消去	25	20	(112)	(1)
連結				
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	¥ 1,717,879	¥ (436,937)	¥ 209,456	\$ 2,251

連結財務諸表への注記

財務セクション

自動車等セグメントと金融セグメントを区分した連結キャッシュ・フロー計算書

	金額：百万円			金額：百万円		
	2008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						
非支配持分控除前当期純利益(損失) ……………	¥1,745,402	¥50,414	¥1,795,841	¥(394,851)	¥(66,384)	¥(461,215)
営業活動から得た現金<純額>への 非支配持分控除前当期純利益(損失)の調整						
減価償却費……………	1,081,410	409,725	1,491,135	1,105,233	389,937	1,495,170
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	357	122,433	122,790	(1,663)	259,096	257,433
退職・年金費用<支払額控除後>……………	(54,868)	527	(54,341)	(21,428)	470	(20,958)
固定資産処分損……………	44,993	444	45,437	68,546	136	68,682
売却可能有価証券の未実現評価損<純額> ……	11,346	—	11,346	220,920	—	220,920
繰延税額……………	80,027	1,500	81,458	(132,127)	(62,871)	(194,990)
持分法投資損益……………	(268,025)	(2,089)	(270,114)	(53,226)	10,502	(42,724)
資産及び負債の増減ほか……………	(220,217)	215,218	(241,928)	(223,101)	186,234	154,587
営業活動から得た現金<純額>……………	2,420,425	798,172	2,981,624	568,303	717,120	1,476,905

投資活動からのキャッシュ・フロー

金融債権の増加……………	—	(16,644,139)	(8,647,717)	—	(14,230,272)	(8,612,111)
金融債権の回収及び売却……………	—	15,095,380	7,332,697	—	13,959,045	8,155,094
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>……………	(1,472,422)	(8,148)	(1,480,570)	(1,358,518)	(6,064)	(1,364,582)
賃貸資産の購入……………	(137,711)	(1,141,694)	(1,279,405)	(82,411)	(877,904)	(960,315)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>……………	56,603	10,948	67,551	41,285	6,101	47,386
賃貸資産の売却……………	80,944	294,937	375,881	55,896	472,853	528,749
有価証券及び投資有価証券の購入……………	(936,324)	(215,316)	(1,151,640)	(418,342)	(217,688)	(636,030)
有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還	789,366	198,044	987,410	1,295,561	180,316	1,475,877
関連会社への追加投資支払						
<当該関連会社保有現金控除後>……………	(4,406)	—	(4,406)	(45)	—	(45)
投資及びその他の資産の増減ほか……………	(44,891)	23,024	(74,687)	129,834	(2,091)	135,757
投資活動に使用した現金<純額>……………	(1,668,841)	(2,386,964)	(3,874,886)	(336,740)	(715,704)	(1,230,220)

財務活動からのキャッシュ・フロー

長期借入債務の増加……………	17,162	3,364,351	3,349,812	545,981	3,030,029	3,506,990
長期借入債務の返済……………	(226,561)	(2,156,709)	(2,310,008)	(150,097)	(2,580,637)	(2,704,078)
短期借入債務の増加(減少)……………	24,126	370,293	408,912	138,387	239,462	406,507
配当金支払額……………	(430,860)	—	(430,860)	(439,991)	—	(439,991)
自己株式の取得ほか……………	(311,667)	—	(311,667)	(70,587)	—	(70,587)
財務活動から得た(又は使用した)現金<純額>	(927,800)	1,577,935	706,189	23,693	688,854	698,841
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	(65,405)	(19,354)	(84,759)	(80,214)	(49,579)	(129,793)
現金及び現金同等物純増加(減少)額……………	(241,621)	(30,211)	(271,832)	175,042	640,691	815,733
現金及び現金同等物期首残高……………	1,714,722	185,657	1,900,379	1,473,101	155,446	1,628,547
現金及び現金同等物期末残高……………	¥1,473,101	¥155,446	¥1,628,547	¥1,648,143	¥796,137	¥2,444,280

	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	2010年3月31日に終了した1年間			2010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						
非支配持分控除前当期純利益(損失)……………	¥116,218	¥128,106	¥244,212	\$ 1,249	\$ 1,377	\$ 2,625
営業活動から得た現金<純額>への 非支配持分控除前当期純利益(損失)の調整						
減価償却費……………	1,065,749	348,820	1,414,569	11,455	3,749	15,204
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	1,905	98,870	100,775	20	1,063	1,083
退職・年金費用<支払額控除後>……………	55	1,199	1,254	0	13	13
固定資産処分損……………	46,661	276	46,937	502	3	505
売却可能有価証券の未実現評価損<純額> ……	2,486	—	2,486	27	—	27
繰延税額……………	(14,183)	39,759	25,537	(152)	427	274
持分法投資損益……………	(109,944)	64,536	(45,408)	(1,182)	694	(488)
資産及び負債の増減ほか……………	733,338	133,275	766,168	7,882	1,432	8,256
営業活動から得た現金<純額>……………	1,842,285	814,841	2,558,530	19,801	8,758	27,499

投資活動からのキャッシュ・フロー

金融債権の増加……………	—	(13,492,119)	(7,806,201)	—	(145,014)	(83,902)
金融債権の回収及び売却……………	—	13,107,531	7,517,968	—	140,880	80,804
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>……………	(599,154)	(5,382)	(604,536)	(6,440)	(58)	(6,498)
賃貸資産の購入……………	(64,345)	(768,720)	(833,065)	(692)	(8,262)	(8,954)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>……………	46,070	6,403	52,473	495	69	564
賃貸資産の売却……………	36,668	428,424	465,092	394	4,605	4,999
有価証券及び投資有価証券の購入……………	(2,310,912)	(101,270)	(2,412,182)	(24,838)	(1,088)	(25,926)
有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還	1,012,781	95,960	1,108,741	10,886	1,031	11,917
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>……………	(1,020)	—	(1,020)	(11)	—	(11)
投資及びその他の資産の増減ほか……………	(259,089)	102,497	(337,454)	(2,784)	1,101	(3,627)
投資活動に使用した現金<純額>……………	(2,139,001)	(626,676)	(2,850,184)	(22,990)	(6,736)	(30,634)

財務活動からのキャッシュ・フロー

長期借入債務の増加……………	492,300	2,733,465	3,178,310	5,292	29,379	34,161
長期借入債務の返済……………	(77,033)	(2,926,308)	(2,938,202)	(828)	(31,452)	(31,580)
短期借入債務の増加(減少)……………	(249,238)	(251,544)	(335,363)	(2,679)	(2,704)	(3,605)
配当金支払額……………	(172,476)	—	(172,476)	(1,854)	—	(1,854)
自己株式の取得ほか……………	(10,251)	—	(10,251)	(110)	—	(110)
財務活動から得た(又は使用した)現金<純額>	(16,698)	(444,387)	(277,982)	(179)	(4,777)	(2,988)
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	4,092	(12,990)	(8,898)	44	(139)	(95)
現金及び現金同等物純増加(減少)額……………	(309,322)	(269,212)	(578,534)	(3,324)	(2,894)	(6,218)
現金及び現金同等物期首残高……………	1,648,143	796,137	2,444,280	17,714	8,557	26,271
現金及び現金同等物期末残高……………	¥1,338,821	¥526,925	¥1,865,746	\$ 14,390	\$ 5,663	\$20,053

連結財務諸表への注記

財務セクション

25 1株当たり情報

2008年3月31日、2009年3月31日および2010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株当たり当社株主に帰属する当期純利益(損失)の差異の調整は次のとおりです。

	金額:百万円	単位:千株	金額:円	金額:百万米ドル	金額:米ドル
当社株主に帰属する当期純利益(損失)		加重平均株式数	1株当たり当社株主に帰属する当期純利益(損失)	当社株主に帰属する当期純利益(損失)	1株当たり当社株主に帰属する当期純利益(損失)

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
当社株主に帰属する当期純利益 ¥ 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株当たり当社株主に帰属する当期純利益 ¥ 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
当社株主に帰属する当期純損失 ¥ (436,937) 3,140,417 ¥ (139.13)

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株当たり当社株主に帰属する当期純損失 ¥ (436,937) 3,140,417 ¥ (139.13)

2010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
当社株主に帰属する当期純利益 ¥ 209,456 3,135,986 ¥ 66.79 \$ 2,251 \$ 0.72

希薄化の影響

希薄化効果を有するストックオプション .. — 12

普通株式に係る希薄化後1株当たり当社株主に帰属する当期純利益 ¥ 209,456 3,135,998 ¥ 66.79 \$ 2,251 \$ 0.72

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、および2010年3月31日に終了した1年間の希薄化後1株当たり当社株主に帰属する当期純利益の計算には含まれていません。

2009年3月31日に終了した1年間において当社株主に帰属する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株当たり当社株主に帰属する当期純損失の計算には含まれていません。

トヨタは、米国会計基準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有用な情報を提供するため、以下の情報を開示しています。

2009年3月31日および2010年3月31日現在における1株当たり株主資本は次のとおりです。

なお、1株当たり株主資本は、連結貸借対照表の株主資本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います。

	金額:百万円	単位:千株	金額:円	金額:百万米ドル	金額:米ドル
	株主資本	期末発行済株式数 (自己株式を除く)	1株当たり株主資本	株主資本	1株当たり株主資本
2009年3月31日現在	¥ 10,061,207	3,135,882	¥ 3,208.41		
2010年3月31日現在	10,359,723	3,135,995	3,303.49	\$ 111,347	\$ 35.51

連結財務諸表への注記

財務セクション

26 公正価値測定

トヨタは米国会計基準に基づき、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います。

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した評価額

レベル3 報告企業自身の仮定を使用した、観測不能な情報を基に測定した評価額

2009年3月31日および2010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:百万円			
	2010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	¥ 677,442	¥ 69,702	¥ —	¥ 747,144
定期預金	—	173,500	—	173,500
有価証券及びその他の投資有価証券				
国債	2,654,829	—	—	2,654,829
株式	852,775	—	—	852,775
その他	37,296	370,933	13,134	421,363
デリバティブ金融商品	—	349,556	19,437	368,993
合計	¥ 4,222,342	¥ 963,691	¥ 32,571	¥ 5,218,604
負債:				
デリバティブ金融商品	¥ —	¥ (259,184)	¥ (13,545)	¥ (272,729)
合計	¥ —	¥ (259,184)	¥ (13,545)	¥ (272,729)

金額:百万米ドル

2010年3月31日現在

	金額:百万米ドル			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
資産:				
現金同等物	\$ 7,281	\$ 749	\$ —	\$ 8,030
定期預金	—	1,865	—	1,865
有価証券及びその他の投資有価証券				
国債	28,534	—	—	28,534
株式	9,166	—	—	9,166
その他	401	3,987	141	4,529
デリバティブ金融商品	—	3,757	209	3,966
合計	\$ 45,382	\$ 10,358	\$ 350	\$ 56,090
負債:				
デリバティブ金融商品	\$ —	\$ (2,786)	\$ (146)	\$ (2,932)
合計	\$ —	\$ (2,786)	\$ (146)	\$ (2,932)

上記の資産および負債の概要、ならびに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す。

現金同等物および定期預金

現金同等物は、契約上の満期が3ヶ月以内のマネー・マーケット・ファンド等から構成されています。定期預金は、契約上の満期が3ヶ月超の譲渡性預金です。これらの投資は流動性が高く、主に市場価格により測定しています。

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、国債および株式等から構成されています。2010年3月31日現在、国債の76%は日本国債、24%は米国および欧州の外国債から構成されており、株式の88%は日本市場の上場株式です。これらは、それぞれ同一資産の市場価格により測定しています。その他にはコマーシャル・ペーパー等が含まれ、主に類似資産の市場価格または活発でない市場における同一資産の市場価格により測定しています。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は、主に証券化取引の留保持分であり、金利や損失の規模などの仮定を用いて測定しています。

デリバティブ金融商品

デリバティブ金融商品の概要については、注記20を参照ください。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、測定に重要な判断を必要としません。観測可能な市場情報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、観測可能な市場情報を用いて当該価格の変動の妥当性を検証しています。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います。

連結財務諸表への注記

財務セクション

2009年3月31日および2010年3月31日に終了した各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、発行および決済	(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:百万円		
	2010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	¥ 19,581	¥ (5,734)	¥ 13,847
損益:			
損益計上額	(641)	25,057	24,416
その他の包括利益(損失)計上額	(99)	—	(99)
購入、発行および決済	(6,376)	(13,582)	(19,958)
その他	669	151	820
期末残高	¥ 13,134	¥ 5,892	¥ 19,026

	金額:百万米ドル		
	2010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	\$211	\$ (62)	\$ 149
損益:			
損益計上額	(7)	269	262
その他の包括利益(損失)計上額	(1)	—	(1)
購入、発行および決済	(69)	(146)	(215)
その他	7	2	9
期末残高	\$141	\$ 63	\$ 204

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います。2009年3月31日および2010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います。

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ます。

2009年3月31日および2010年3月31日に終了した各1年間において、トヨタは特定の金融債権等を担保の市場価格を基にそれぞれ25,932百万円および13,343百万円(143百万米ドル)の公正価

値で測定し、それぞれ10,011百万円および2,485百万円(27百万米ドル)の損失を認識しました。当該公正価値はレベル3に分類されています。

また、2010年3月31日に終了した1年間において、トヨタは特定の関連会社に対する投資を市場価格を基に119,821百万円(1,288百万米ドル)の公正価値で測定し、63,575百万円(683百万米ドル)の減損を認識しました。当該公正価値はレベル1に分類されています。

財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告

財務セクション

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2010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。

2010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

財務セクション

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2009年3月31日及び2010年3月31日現在における財政状態並びに2010年3月31日に終了した3年間の各連結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「内部統制の統合的枠組み」で確立された規準に基づき、2010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、私どもの統合監査に基づいて、これらの財務諸表及び財務報告に係る会社の内部統制についての意見を表明することである。私どもは、米国公開企業会計監視委員会基準 (the standards of the Public Company Accounting Oversight Board (United States)) に準拠して監査を実施した。これらの基準は、財務諸表に重要な虚偽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もりの検討及び財務諸表全体の表示に関する評価を含んでいる。私どもが実施した財務報告に係る内部統制の監査は、財務報告に係る内部統制についての理解、内部統制上の重大な欠陥が存在するリスクの評価、当該リスク評価に基づく内部統制の整備・運用状況の有効性についての検証及び評価を含んでいる。また、私どもが実施した監査は、状況に応じて必要と認められた他の手続の実施を含んでいる。監査の結果、私どもは意見表明のための合理的な基礎を得たと判断している。

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。



日本 名古屋
2010年6月25日

投資家情報

会社情報／株式情報 2010年3月31日現在

■会社の概要

会社名	トヨタ自動車株式会社	関係会社数	[連結子会社] 522社 [持分法適用会社] 56社
創立	1937年8月28日	従業員数	71,567名(連結：320,590名)
資本金	397,049百万円	ホームページ	[企業情報サイト] http://www.toyota.co.jp [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		

■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	312,002,149株
株主数	660,922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

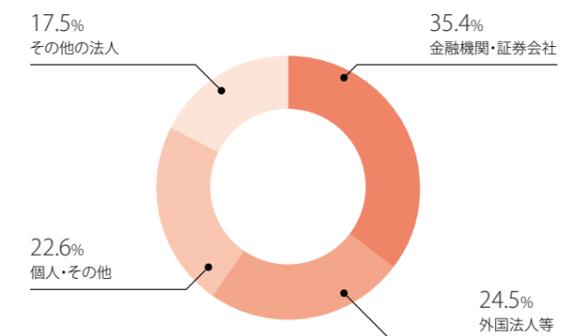
■お問合せ先

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. 601 Lexington Avenue 49th Floor, New York, NY 10022 U.S.A. 電話：(212) 223-0303 Fax：(212) 759-7670
英国	Toyota Motor Europe Curzon Square, 25 Park Lane, London W1K 1RA, U.K. 電話：(020) 7290-8500 Fax：(020) 7290-8502

■主要大株主

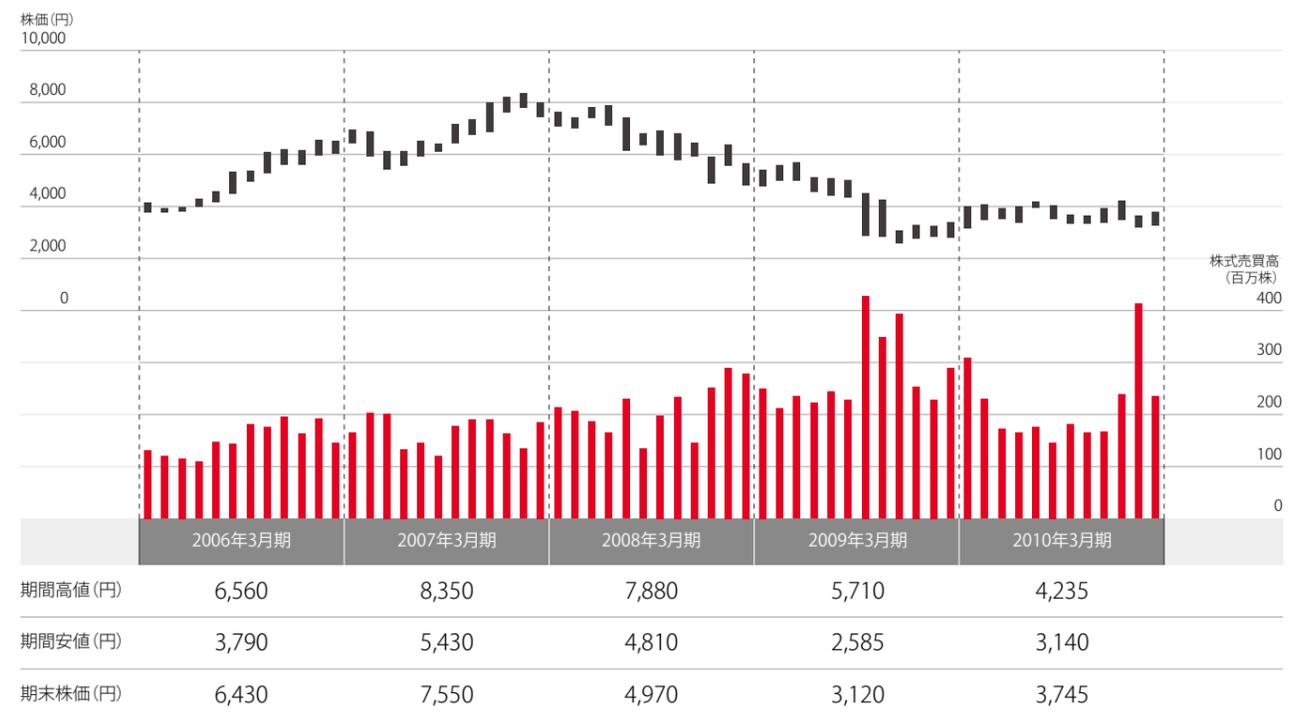
名称	所有株式数(千株)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社	355,468
株式会社豊田自動織機	201,195
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	191,402
日本生命保険相互会社	130,469
ステートストリートバンクアンド トラストカンパニー	87,827
資産管理サービス信託銀行株式会社	86,649
ザバンクオブニューヨークメロンアズ デポジタリバンクフォーデポジタリ レシートホルダーズ	79,850
東京海上日動火災保険株式会社	77,431
三井住友海上火災保険株式会社	65,166
株式会社デンソー	58,678

■所有者別分布状況



注：個人・その他には自己株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>