

第2 【事業の状況】

1 【業績等の概要】

(1) 業績

当中間連結会計期間（以下、当中間期という。）の日本経済は、足元では原油価格高騰等の懸念材料があるものの、企業収益の改善や雇用情勢の改善、個人消費の緩やかな増加等を受けて堅調に回復してきた。また、海外においても、北米を中心として景気は拡大基調を持続しており、ユーロ圏の景気も緩やかに回復してきた。このような経済環境のもと、トヨタは、先進技術を結集し、世界中のお客様に一層ご満足いただけるよう、魅力あふれる商品づくりに全力で取り組んできた。

当中間期中には、当社とダイハツ工業㈱の国内初の共同開発車「パッソ」・「ブーン」、新コンセプト2ボックス「ポルテ」、卓越したユーティリティを備えたミニバン「アイシス」を新たに市場に投入するとともに、プレステージセダン「クラウンマジェスタ」などのフルモデルチェンジを実施した。

日本における当中間期の自動車販売台数については、市場が前年同期を下回ったものの、お客様の価値観に的確に対応した新商品の積極的な投入や全国販売店の懸命な努力により、110万6千台と、前年同期に比べて2万5千台（2.3%）の増加となり、軽自動車を除くトヨタ車の販売シェアも、44.6%と、前年同期に比べて2.1%上昇した。一方、海外においても、全ての地域で販売台数を伸ばした結果、246万1千台と、前年同期に比べて37万2千台（17.8%）の増加となった。この結果、日本、海外を合わせた総販売台数は、356万7千台と、前年同期に比べて39万7千台（12.5%）増加し、中間期としては6期連続で過去最高を更新した。

当中間期の業績については、売上高は9兆256億円と、前年同期に比べて8,014億円（9.7%）の増収となり、営業利益は8,662億円と、前年同期に比べて985億円（12.8%）の増益となり、5期連続の増収増益となった。営業利益の増減要因については、増益要因として、営業面の努力が2,600億円、原価改善の努力が700億円と合計3,300億円あった。一方、減益要因としては為替変動の影響が1,200億円、研究開発費の増加ほかで1,115億円あった。また、税金等調整前中間純利益は9,132億円と、前年同期に比べ1,012億円（12.5%）の増益、中間純利益は、5,840億円と、前年同期に比べて596億円（11.4%）の増益となった。

事業の種類別セグメントの業績は、次のとおりである。

自動車事業

売上高は8兆3,396億円と、前年同期に比べて7,492億円(9.9%)の増収となり、営業利益は7,568億円と、前年同期に比べて542億円(7.7%)の増益となった。営業利益の増益は、研究開発費などが増加したものの、日本、北米、アジアをはじめとした各地域での販売台数の増加や子会社も含めた原価改善の努力などによるものである。

金融事業

売上高は3,844億円と、前年同期に比べて129億円(3.5%)の増収となり、営業利益は1,027億円と、前年同期に比べて410億円(66.4%)の増益となった。営業利益の増益は、融資残高の増加などにより業績が好調に推移したことに加え、米国の販売金融子会社が米国財務会計基準書第91号に従い、融資の実行に直接要した支出を過年度の支出分も含めて当中間期に資産計上したことなどによるものである。

その他の事業

売上高は4,668億円と、前年同期に比べて631億円(15.7%)の増収となり、営業利益は127億円と、前年同期に比べて67億円(110.8%)の増益となった。

所在地別セグメントの業績は、次のとおりである。

日本

売上高は5兆7,806億円と、前年同期に比べて2,833億円(5.2%)の増収となったが、営業利益は4,906億円と、前年同期に比べて391億円(7.4%)の減益となった。営業利益の減益は、販売台数が増加し、原価改善が好調に推移したものの、為替の影響や研究開発費などが増加したことによるものである。

北米

売上高は3兆1,897億円と、前年同期に比べて1,756億円(5.8%)の増収となり、営業利益は2,447億円と、前年同期に比べて811億円(49.6%)の増益となった。営業利益の増益は、生産および販売台数の大幅な増加や、現地製造事業体の原価改善努力などによるものである。

欧州

売上高は1兆2,013億円と、前年同期に比べて1,690億円(16.4%)の増収となり、営業利益は663億円と前年同期に比べて438億円(194.9%)の増益となった。営業利益の増益は、トルコ、フランスおよび英国の現地生産台数が増加したことや、販売台数の大幅な増加などによるものである。

その他の地域

売上高は1兆3,323億円と、前年同期に比べて2,295億円(20.8%)の増収となり、営業利益は709億円と、前年同期に比べて176億円(33.0%)の増益となった。営業利益の増益は、アジアを中心に現地生産台数および販売台数がともに増加したことなどによるものである。

(2) キャッシュ・フロー

当中間期のキャッシュ・フローの状況については、営業活動からのキャッシュ・フローは、中間純利益が5,840億円となったことなどから、差引1兆3,679億円の資金の増加となった。前年同期が1兆1,129億円の増加であったことに比べて、2,550億円の増加となった。また、投資活動からのキャッシュ・フローは、金融債権の増加4兆3,588億円などにより、差引1兆7,602億円の資金の減少となり、前年同期が1兆4,721億円の減少であったことに比べて、2,881億円の減少となった。財務活動からのキャッシュ・フローは、長期借入債務の増加9,212億円などにより、差引1,515億円の資金の増加となり、前年同期に比べて1,032億円の増加となった。これらの増減に加え、為替換算差額を合わせると、当中間期末における現金及び現金同等物の残高は、1兆5,282億円と、前期末に比べて2,015億円(11.7%)減少した。

2 【生産、受注及び販売の状況】

(1) 生産実績

当中間連結会計期間における生産実績を事業の種類別セグメントごとに示すと、次のとおりである。

事業の種類別セグメントの名称		当中間連結会計期間 (自 平成16年4月1日 至 平成16年9月30日)	前年同期比(%)
自動車事業	日本	2,177,133 台	+ 7.6
	北米	575,418	+ 17.8
	欧州	282,782	+ 22.8
	その他	433,720	+ 34.4
	計	3,469,053	+ 13.2
その他の事業	住宅事業	2,384 戸	+ 4.8

(注) 「自動車事業」における生産実績は、車両(新車)生産台数を示している。

(2) 受注状況

中間連結財務諸表提出会社および連結製造子会社は、国内販売店、海外販売店等からの受注状況、最近の販売実績および販売見込等の情報を基礎として、見込生産を行っている。

(3) 販売実績

当中間連結会計期間における販売実績を事業の種類別セグメントごとに示すと、次のとおりである。

事業の種類別セグメントの名称		当中間連結会計期間 (自 平成16年4月1日 至 平成16年9月30日)		前年同期比(%)	
		数量	金額(百万円)	数量	金額
自動車事業	車両	3,567,081 台	7,133,743	+ 12.5	+ 9.8
	海外生産用部品	—	117,493	—	+ 3.9
	部品	—	563,921	—	+ 13.7
	その他	—	517,004	—	+ 8.4
	計	—	8,332,161	—	+ 9.9
金融事業	—	—	374,408	—	+ 3.3
その他の事業	住宅事業	2,194 戸	55,200	+ 1.2	+ 0.9
	情報通信事業	—	21,286	—	6.9
	その他	—	242,610	—	+ 21.4
	計	—	319,096	—	+ 15.0
合計		—	9,025,665	—	+ 9.7

(注) 1 主要な相手先別の販売実績については、当該販売実績の総販売実績に対する割合が100分の10未満であるため、主要な相手先別の販売実績および当該販売実績の総販売実績に対する割合の記載を省略している。

2 上記の金額には、消費税等は含まれていない。

3 「自動車事業」における「車両」の数量は、車両(新車)販売台数を示している。

4 金額は外部顧客に対する売上高を示している。

前頁に記載した当中間連結会計期間における「自動車事業」の販売数量を、仕向地別に示すと、次のとおりである。

事業の種類別セグメントの名称		当中間連結会計期間 (自 平成16年 4 月 1 日 至 平成16年 9 月30日)	前年同期比(%)
自動車事業	日本	1,106,718 台	+ 2.3
	北米	1,125,537	+ 12.0
	欧州	476,471	+ 8.0
	その他	858,355	+ 33.5
	計	3,567,081	+ 12.5

(注) 上記仕向地別販売数量は、車両(新車)販売台数を示している。

3 【対処すべき課題】

当中間連結会計期間において、トヨタが対処すべき課題について、重要な変更および新たに生じた課題はない。

4 【経営上の重要な契約等】

平成16年6月 中国において乗用車を生産・販売するため、広州汽車集团有限公司との間で合弁契約を締結（当該契約に基づき、平成16年9月広州トヨタ自動車有限会社を設立）

5 【研究開発活動】

当社は、「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」の基本理念のもと、研究開発活動を積極的に行っている。

トヨタの研究開発は、日本においては、当社を中心に、日野自動車㈱、ダイハツ工業㈱、トヨタ車体㈱、関東自動車工業㈱、㈱豊田中央研究所などの関係各社が密接な連携のもと、多様化・高度化する市場ニーズを的確に捉えた、高品質・低コストのより魅力ある商品の開発を推進している。また、海外においては、各地域のお客様のニーズを的確に捉えたクルマづくりのために、米国のトヨタ テクニカル センター U.S.A. ㈱、キャルティ デザイン リサーチ㈱および欧州のトヨタ モータースポーツ(有)、トヨタ モーター エンジニアリング・マニュファクチャリング ヨーロッパ㈱のテクニカルセンター、トヨタ ヨーロッパ デザイン ディベロップメント(有)によるグローバルな開発体制を構築している。

当中間連結会計期間におけるトヨタの研究開発費は351,419百万円である。

当中間連結会計期間における事業の種類別セグメントごとの活動状況および研究開発費は次のとおりである。

(1) 自動車事業

当中間連結会計期間中には、国内市場において「パッソ」、「ブーン」、「クラウンマジェスタ」、「ポルテ」、「ハイエース」、「レジアスエース」、「アイシス」、海外市場においてIMV（Innovative International Multi-Purpose Vehicle）プロジェクトのスタートとして「ハイラックスVIGO」（タイ）、「キジャン イノバ」（インドネシア）等、多様化する市場ニーズを的確に捉えた新型車を相次いで投入した。各車共に、低燃費化、低排出ガス化、リサイクル設計等、環境に対する幅広い取り組みを推進した。安全技術においては、予防安全・衝突安全の両面から技術開発に取り組んだ。車両安定性制御システムVSCを、ABS・TRC・電動パワーステアリングなどのシステムと統合させたVDIM（Vehicle Dynamics Integrated Management）を世界で初めて商品化し、高い予防安全性と理想的な車両運動性能を実現した。また、衝突の危険を検知するミリ波レーダーの情報に、CMOSカメラの情報を加えた画像フュージョン方式を世界で初めて採用したプリクラッシュセーフティシステムを商品化し、より早く衝突を予測し、より高い被害軽減性能を追求した。さらに、低速走行時（0～約30km/h）にレーザーレーダー等により車間距離を制御する、レーダークルーズコントロール（低速追従モード付）を世界で初めて商品化した他、乗降性・積載性を画期的に向上させるパノラマオープンドアの採用拡大や、ユニバーサルデザインの推進等、快適性・利便性を高める技術、クルマの新しい価値を提案するための幅広い技術を積極的に開発・実用化した。

当事業に係る研究開発費は303,457百万円である。

(2) その他の事業

基礎研究分野においては、(株)豊田中央研究所を中心として、エネルギー・環境、機械、情報・通信、材料などの幅広い分野における研究活動に取り組んでいる。

住宅事業については、当社が中心となり市場ニーズに対応した新商品の開発に取り組んでいる。当中間連結会計期間中には、「シンセ・カーダ」などの新商品を投入した。

その他の事業に係る研究開発費は47,962百万円である。