

第2 【事業の状況】

1 【業績等の概要】

(1) 業績

当連結会計年度の経済状況を概観しますと、世界経済は、各国による景気刺激策の効果もあってアジアを中心に持ち直しの動きが広がっており、景気は下げ止まりの状況にあります。日本経済も、アジア向けを中心に輸出が増加していることや緊急経済対策により、着実に持ち直してきていますが、失業率が高水準にあり、物価の動向もデフレ状況にあるなど、自律的な回復には至っていない状況です。

自動車業界においては、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。

このような厳しい経営環境の中、トヨタは、技術開発から製造・販売・サービスに至るまで、お客様目線で考え、各地域のお客様が「欲しい」と思うクルマを、「買いたい」と思える価格で提供する「商品を軸とした経営」に取り組んできました。たとえば、当連結会計年度に発売した新型「プリウス」では、最先端の技術の追求と全社をあげての原価改善への取り組みにより、圧倒的な燃費性能を、お客様にご満足いただける販売価格で提供し、世界中のお客様にご支持をいただきました。北米では、お客様のニーズに合わせ現地でデザイン・開発された新型「シエナ」を投入するなど、地域に根ざしたクルマづくりを推進しています。一方で、従来のような定期的なモデルチェンジや新モデルの追加にこだわらず、既存のモデルにおいても商品を熟成させて、十分な性能をリーズナブルな価格でお求めになりたいお客様のニーズにお応えするため、中国における「カローラ」など、新旧型モデルの並行販売を行いました。

当連結会計年度における日本、海外を合わせた自動車の連結販売台数は、723万7千台と、前連結会計年度に比べて33万台（4.4%）の減少となりました。日本での販売台数については、新商品の積極的な投入や全国販売店の努力により、216万3千台と、前連結会計年度に比べて21万8千台（11.2%）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。一方、海外においては、アジアにおいて販売台数が増加したものの、欧州などの地域で販売台数が減少したことにより507万4千台と、前連結会計年度に比べて54万8千台（9.7%）の減少となりました。

当連結会計年度の業績については、売上高は18兆9,509億円と、前連結会計年度に比べて1兆5,786億円（7.7%）の減収となりましたが、営業利益は1,475億円と、前連結会計年度に比べて6,085億円の増益となりました。営業利益の増減要因については、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。また、税金等調整前当期純利益は2,914億円と、前連結会計年度に比べて8,518億円の増益、当社株主に帰属する当期純利益は2,094億円と、前連結会計年度に比べて6,464億円の増益となりました。

(注) 「当社株主に帰属する当期純利益」は、前連結会計年度までの「当期純利益」と同じ内容です。

事業の種類別セグメントの業績は、次のとおりです。

①自動車事業

売上高は17兆1,974億円と、前連結会計年度に比べて1兆3,673億円（7.4%）の減収となりましたが、営業損失は863億円と、前連結会計年度に比べて3,085億円損失が縮小しました。営業損失の縮小は、生産および販売台数の減少ならびに為替変動による影響があったものの、原価改善の努力および固定費の削減などによるものです。

②金融事業

売上高は1兆2,454億円と、前連結会計年度に比べて1,321億円（9.6%）の減収となりましたが、営業利益は2,469億円と、前連結会計年度に比べて3,189億円の増益となりました。営業利益の増益は、販売金融子会社において、貸倒関連費用および残価損失関連費用が減少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益が計上されたことなどによるものです。

③その他の事業

売上高は9,476億円と、前連結会計年度に比べて2,373億円（20.0%）の減収となり、営業利益は前連結会計年度に比べて188億円減少し、89億円の損失となりました。

所在地別セグメントの業績は、次のとおりです。

①日本

売上高は11兆2,203億円と、前連結会計年度に比べて9,664億円（7.9%）の減収となりましたが、営業損失は2,252億円と、前連結会計年度に比べて123億円損失が縮小しました。営業損失の縮小は、為替変動の影響、生産および輸出台数の減少による影響があったものの、原価改善の努力および固定費の削減などによるものです。

②北米

売上高は5兆6,705億円と、前連結会計年度に比べて5,524億円（8.9%）の減収となりましたが、営業利益は854億円と、前連結会計年度に比べて4,756億円の増益となりました。営業利益の増益は、販売金融子会社において、貸倒関連費用および残価損失関連費用が減少したこと、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るものです。

③欧州

売上高は2兆1,470億円と、前連結会計年度に比べて8,661億円（28.7%）の減収となりましたが、営業損失は330億円と、前連結会計年度に比べて1,103億円損失が縮小しました。営業損失の縮小は、生産および販売台数の減少による影響があったものの、固定費の削減および原価改善の努力などによるものです。

④アジア

売上高は2兆6,554億円と、前連結会計年度に比べて640億円（2.4%）の減収となりましたが、営業利益は2,036億円と、前連結会計年度に比べて275億円（15.6%）の増益となりました。営業利益の増益は、生産および販売台数が増加したことなどによるものです。

⑤その他の地域（中南米、オセアニア、アフリカ）

売上高は1兆6,738億円と、前連結会計年度に比べて2,091億円（11.1%）の減収となりましたが、営業利益は1,155億円と、前連結会計年度に比べて279億円（31.9%）の増益となりました。

(2) キャッシュ・フロー

当連結会計年度のキャッシュ・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、2兆5,585億円の資金の増加となり、前連結会計年度が1兆4,769億円の増加であったことに比べて、1兆816億円の増加となりました。また、投資活動からのキャッシュ・フローは、2兆8,501億円の資金の減少となり、前連結会計年度が1兆2,302億円の減少であったことに比べて、1兆6,199億円の減少となりました。財務活動からのキャッシュ・フローは、2,779億円の資金の減少となり、前連結会計年度が6,988億円の増加であったことに比べて、9,767億円の減少となりました。これらの増減に加え、為替換算差額を合わせますと、当連結会計年度末における現金及び現金同等物の残高は1兆8,657億円と、前連結会計年度末に比べて5,785億円（23.7%）減少しました。

2 【生産、受注及び販売の状況】

(1) 生産実績

当連結会計年度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、次のとおりです。

事業の種類別セグメントの名称		当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	前期比(%)
自動車事業	日本	3,956,996 台	△ 7.0
	北米	1,041,833	+ 13.4
	欧州	432,626	△ 10.2
	アジア	1,021,019	+ 7.8
	その他	356,966	△ 20.4
	計	6,809,440	△ 3.4
その他の事業	住宅事業	4,727 戸	△ 2.7

(注) 1 「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ます。

2 「自動車事業」における「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

(2) 受注状況

当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ます。

(3) 販売実績

当連結会計年度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、次のとおりです。

事業の種類別セグメントの名称		当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)		前期比(%)	
		数量	金額(百万円)	数量	金額
自動車事業	車両	7,237,162 台	14,309,595	△ 4.4	△ 8.5
	海外生産用部品	—	355,273	—	+ 19.1
	部品	—	1,543,941	—	△ 2.0
	その他	—	978,499	—	△ 6.1
	計	—	17,187,308	—	△ 7.3
金融事業	—	1,226,244	—	△ 9.6	
その他の事業	住宅事業	5,281 戸	136,673	△ 3.0	△ 8.3
	情報通信事業	—	44,288	—	△ 15.7
	その他	—	356,460	—	△ 15.5
	計	—	537,421	—	△ 13.8
合計		—	18,950,973	—	△ 7.7

(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ます。

2 上記の金額には、消費税等は含まれていません。

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ます。

4 金額は外部顧客に対する売上高を示しています。

前述の当連結会計年度における「自動車事業」の販売数量を、仕向地別に示すと、次のとおりです。

事業の種類別セグメントの名称		当連結会計年度 (自 平成21年4月1日 至 平成22年3月31日)	前期比(%)
自動車事業	日本	2,162,418 台	+ 11.2
	北米	2,097,374	△ 5.2
	欧州	858,390	△ 19.2
	アジア	979,651	+ 8.3
	その他	1,139,329	△ 21.1
	計	7,237,162	△ 4.4

(注) 1 上記仕向地別販売数量は、車両（新車）販売台数を示しています。

2 「自動車事業」における「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。

3 【対処すべき課題】

トヨタは、環境の変化に着実に対応し、さらなる成長を遂げるため、グループの力を結集し、総力をあげて以下の課題に取り組んでいきます。

第一に、いま一度「お客様第一」を原点に戻って考え、お客様の声に「謙虚」に耳を傾け、国内外の全役員・従業員が、クルマの安全性と品質を何よりも優先し、「安全・安心なクルマづくり」に全力で取り組みます。

第二に、製品安全・品質を確実に作りこむ開発プロセスの構築や、新興国を含め各地域のお客様のニーズを的確にとらえた商品企画・ラインアップの再構築など、お客様の安全・安心に関わる品質を何よりも優先し、価格・デザインを重視したお客様目線の商品づくりに取り組むとともに、お客様・地域社会に認められる身の丈に応じた地域戦略を推進していきます。

第三に、ハイブリッドシステムの本格普及に向けた低コストハイブリッドシステムの開発や、電気自動車・プラグインハイブリッド車の拡大に備えた事業戦略の推進など、社会の発展に貢献する次世代環境・エネルギー技術開発を進めていきます。

第四に、各地域完結と自立化を支える人材育成を推進し、「いいクルマづくり」への挑戦を続けていきます。

第五に、厳しい経営環境下においても、こうした業務改革と人材育成を通じて、持続的かつ安定的な収益基盤を構築していきます。

これらの課題への取り組みを通して、トヨタは、「クルマづくりを通じて社会に貢献する」という創業以来の精神に立ち返り、「お客様第一」「現地現物」に基づく「良品廉価」なモノづくりを徹底することで、企業価値の向上に努めます。また、会社としてのさらなる透明性の向上や、法令の遵守をはじめとした企業行動倫理の徹底など、CSR活動を推進することで企業の社会的責任を果たしていきます。

4 【事業等のリスク】

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

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。

(1) 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お客様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様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、お客様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、お客様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様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、トヨタがお客様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。お客様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、お客様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、お客様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、お客様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、お客様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つた場合、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ます、その結果、売上高と利益率の低下を引き起こ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。

(2) 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。為替変動の影響およびデリバティブ金融商品の利用に関しては、「7 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 (1) 概観 ④為替の変動」および連結財務諸表注記20を参照ください。

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、企業がその信用力に見合った条件で資金調達をすることが困難になる可能性があります。必要に応じて資金を適切な条件で調達できない場合、トヨタの財政状態、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。

(3) 政治・規制・法的手続・災害等に関するイベント性のリスク

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。政府の規制等の法的手続の状況については連結財務諸表注記23を参照ください。

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。

5 【経営上の重要な契約等】

昭和41年10月	日野自動車(株)と業務提携
昭和42年11月	ダイハツ工業(株)と業務提携
昭和59年2月	米国において乗用車を共同生産するため、GM社（現在のモーターズ リクイデーション カンパニー）との間で昭和59年2月に合弁会社ニュー ユナイテッド モーター マニュファクチャリング(株)（略称NUMMI）を設立し、GM社（現在のモーターズ リクイデーション カンパニー）およびNUMMIと合弁事業に関する諸契約を締結
平成3年7月	ドイツのフォルクスワーゲンAGおよび同社の日本法人と、国内市場におけるフォルクスワーゲン車全車種の販売提携について、基本覚書を締結
平成14年1月	チェコ共和国において小型乗用車を共同生産するため、プジョー シトロエン オートモービルズ SAとの間で合弁契約を締結（当該契約に基づき、平成14年3月トヨタ プジョー シトロエン オートモービル チェコ(有)を設立）
平成14年8月	中国第一汽車集团公司と、中国における自動車の共同事業に関する基本合意書を締結
平成16年6月	中国において乗用車を生産・販売するため、広州汽車集団股份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月广汽トヨタ自動車(有)を設立）
平成18年3月	富士重工業(株)と業務提携

6 【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」、「様々な分野での最先端技術の研究と開発に努め、世界中のお客様のご要望にお応えする魅力あふれる商品・サービスを提供する」の基本理念のもと、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を提供するため、積極的な研究開発活動を行っています。

トヨタの研究開発は、日本においては、当社を中心に、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)、(株)豊田中央研究所などの関係各社との密接な連携のもとで推進されています。

さらに、海外各地域のお客様のニーズに的確にお応えしたクルマづくりのために、グローバルな開発体制を構築しています。主な拠点として、北米地域にトヨタ 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)のテクニカルセンター、キャルティ デザイン リサーチ(株)、欧州地域にトヨタ モーター ヨーロッパ(株)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)、アジア・オセアニア地域にトヨタ モーター アジア パシフィック エンジニアリング アンド マニュファクチャリング(株)のテクニカルセンター、トヨタ テクニカル センター アジア パシフィック オーストラリア(株)があります。

当連結会計年度におけるトヨタの研究開発費は725,345百万円です。

当連結会計年度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す。

(1) 自動車事業

トヨタは、走りの楽しさや快適性などクルマがもたらす様々な恩恵による人々の心の豊かさの向上と、環境負荷や交通事故等のクルマのネガティブな面の最小化を、同時に高いレベルで実現していくことを商品・技術開発のビジョンとして掲げています。

当連結会計年度には、新型「プリウス」を発売し、最先端の技術の追求と全社をあげての原価改善への取り組みにより、圧倒的な燃費性能を、お客様にご満足いただける販売価格で提供し、世界中のお客様にご支持をいただきました。北米では、お客様のニーズに合わせ現地でデザイン・開発された新型「シエナ」を投入するなど、地域に根ざしたクルマづくりを推進しています。

安全技術の開発については、日野自動車(株)とともに、飲酒運転撲滅を目指す取り組みの一環として、当社が開発している運行管理用アルコール・インターロック装置を全国の運送事業者のトラックなどに取り付け、ドライバーの使い勝手など、運行管理業務支援の機能の検証を行いました。本アルコール・インターロック装置は、車両と接続したハンディタイプの呼気吹きかけ式とし、マウスピースに口を接触する方式と異なり、呼気を吹きかけるだけでアルコールの検出を可能としています。アルコールが検出された場合には、その濃度に応じて、警報による注意喚起、あるいは車両をインターロックするシステムです。

環境技術の開発については、平成21年12月より「プリウス プラグインハイブリッド（PHV）」を市場導入しました。「プリウスPHV」は、家庭用電源からの充電を可能とし、電池容量を大幅に増やすことにより、EV走行距離を拡大した上に、電気を使いきりEV走行できなくなった後は、従来のハイブリッド車と同様に走行することができます。また、充電エネルギーの利用によりハイブリッド車を大幅に上回る燃費を実現し、化石燃料の消費抑制、二酸化炭素排出量削減、大気汚染防止などの効果も期待できます。

当事業に係る研究開発費は666,337百万円です。

(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ます。

住宅事業については、当社およびトヨタホーム(株)が中心となり市場ニーズに対応した新商品および技術の開発に取り組んでいます。当連結会計年度には、「シンセ・ソレスト」「シンセ・はぐみ」を新商品として投入しました。

その他の事業に係る研究開発費は59,008百万円です。

7 【財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

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。

(1) 概観

トヨタ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、当連結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。当連結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、当連結会計年度中に、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。当連結会計年度の自動車事業の業績には、当連結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、当連結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。上記の全てが当連結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。

①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。

当連結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2連結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	
	平成21年	平成22年
日本	1,945	2,163
北米	2,212	2,098
欧州	1,062	858
アジア	905	979
その他	1,443	1,139
海外計	5,622	5,074
合計	7,567	7,237

(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。

トヨタの日本における当連結会計年度の連結販売台数は、新商品の積極的な投入や全国販売店の努力により前連結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、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

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「(10) 廃棄自動車に関する法律」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、早期解決を勘案し、平成18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、平成21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。平成22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、平成22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。

②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おりますが、その中には、当連結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おります。

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、当連結会計年度において減少しました。

次の表は、過去2連結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。

	金額：百万円	
	3月31日現在	
	平成21年	平成22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

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、「(11) 重要な会計上の見積り ②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、「(11) 重要な会計上の見積り ③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3 (11) 残価損失引当金を参照ください。

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、「(11) 重要な会計上の見積り ⑥公正価値計上のデリバティブ等の契約」および連結財務諸表注記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、全般的な景気、金利およびトヨタの財務力などが含まれます。当連結会計年度の資金調達コストは、主に市場金利の低下により減少しました。

トヨタは、平成13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、平成22年3月31日現在7.7百万人と、平成21年3月31日から0.6百万人の増加となりました。カード債権は平成22年3月31日現在2,554億円と、平成21年3月31日から308億円の増加となりました。

③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・I T S (Intelligent Transport Systems : 高度道路交通システム) 関連事業・ガズー事業等の情報技術関連事業等が含まれます。

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

④為替の変動

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

換算リスクとは、特定期間もしくは特定日の財務諸表が、事業を展開する国々の通貨の日本円に対する為替の変動による影響を受けるリスクです。たとえ日本円に対する通貨の変動が大きく、前連結会計年度との比較において、また地域ごとの比較においてかなりの影響を及ぼすとしても、換算リスクは報告上の考慮事項に過ぎず、その基礎となる業績を左右するものではありません。トヨタは換算リスクに対してヘッジを行っていません。

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

トヨタは、生産施設が世界中に所在しているため、取引リスクは大幅に軽減されていると考えています。グローバル化戦略の一環として、車両販売を行う主要市場において生産施設を建設することにより、生産を現地化してまいりました。平成20年（暦年）および平成21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。北米では平成20年（暦年）および平成21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。欧州では平成20年（暦年）および平成21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と決算日の為替相場は、当連結会計年度は前連結会計年度に比べて円高となりました。

当連結会計年度において、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、上記の通り前連結会計年度から変動しました。「(3) 業績—当連結会計年度と前連結会計年度の比較」に記載した為替の影響を除いた業績は、前連結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当連結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。

⑤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。

(2) 地域別内訳

次の表は、過去2連結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		
	平成21年	平成22年
日本	7,471,916	7,314,813
北米	6,097,676	5,583,228
欧州	2,889,753	2,082,671
アジア	2,450,412	2,431,648
その他	1,619,813	1,538,613

(注) 「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

(3) 業績一当連結会計年度と前連結会計年度の比較

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	
	平成21年	平成22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%
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%	

(注) 「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

①売上高

当連結会計年度の売上高は18兆9,509億円と、前連結会計年度に比べて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、当連結会計年度の売上高は約19兆9,378億円と、前連結会計年度に比べて2.9%の減収であったと考えられます。当連結会計年度の自動車市場は、政府の需要喚起策などにより、日本では前連結会計年度に比べて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、7,237千台と前連結会計年度に比べて4.4%の減少となりました。

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	
	平成21年	平成22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、当連結会計年度の商品・製品売上高は1兆7,247億円と、前連結会計年度に比べて7.6%の減収となり、金融収益は1兆2,262億円と、前連結会計年度に比べて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、当連結会計年度の商品・製品売上高は18兆6,187億円と、前連結会計年度に比べて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、当連結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、トヨタの連結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、前連結会計年度に比べて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。当連結会計年度末および前連結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	
	平成21年	平成22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%

(注) 「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

当連結会計年度の売上高（セグメント間売上控除前）は前連結会計年度に比べて、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、当連結会計年度の売上高は前連結会計年度に比べて、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

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	平成21年	平成22年	増減	増減率
連結販売台数	1,945	2,163	218	11.2%

	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	
	平成21年	平成22年	増減	増減率
売上高				
商品・製品売上高	12,067,494	11,095,044	△ 972,450	△ 8.1%
金融収益	119,243	125,259	6,016	5.0%
売上高合計	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「SAI」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連結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

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	平成21年	平成22年	増減	増減率
連結販売台数	2,212	2,098	△ 114	△ 5.2%

	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	
	平成21年	平成22年	増減	増減率
売上高				
商品・製品売上高	5,226,426	4,782,379	△ 444,047	△ 8.5%
金融収益	996,488	888,147	△ 108,341	△ 10.9%
売上高合計	6,222,914	5,670,526	△ 552,388	△ 8.9%

北米においては、平成20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当連結会計年度後半期では、新型「シエナ」などを中心に、前連結会計年度後半期を上回りましたが、当連結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。

・欧州

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	平成21年	平成22年	増減	増減率
連結販売台数	1,062	858	△ 204	△ 19.2%

	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	
	平成21年	平成22年	増減	増減率
売上高				
商品・製品売上高	2,911,234	2,065,768	△ 845,466	△ 29.0%
金融収益	101,894	81,281	△ 20,613	△ 20.2%
売上高合計	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連結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、販売台数が前連結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

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	平成21年	平成22年	増減	増減率
連結販売台数	905	979	74	8.3%

	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	
	平成21年	平成22年	増減	増減率
売上高				
商品・製品売上高	2,676,939	2,612,595	△ 64,344	△ 2.4%
金融収益	42,390	42,732	342	0.8%
売上高合計	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連結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

千台

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	平成21年	平成22年	増減	増減率
連結販売台数	1,443	1,139	△ 304	△ 21.1%

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	
	平成21年	平成22年	増減	増減率
売上高				
商品・製品売上高	1,779,089	1,571,846	△ 207,243	△ 11.6%
金融収益	103,811	102,015	△ 1,796	△ 1.7%
売上高合計	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連結会計年度を下回ったことなどによるものです。

②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	
	平成21年	平成22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%

金額：百万円

営業費用の
対前期比増減

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

当連結会計年度における営業費用は18兆8,034億円と、前連結会計年度に比べて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。

・原価改善の努力

当連結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。当連結会計年度は、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

当連結会計年度における売上原価は15兆9,715億円と、前連結会計年度に比べて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、平成20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

	金額：百万円
	金融費用の 対前期比増減
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

当連結会計年度における金融費用は7,123億円と、前連結会計年度に比べて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

当連結会計年度の販売費及び一般管理費は2兆1,196億円と、前連結会計年度に比べて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、前連結会計年度において、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。

③営業利益・損失

	金額：百万円
	営業利益の 対前期比増減
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

当連結会計年度における営業利益は1,475億円と、前連結会計年度に比べて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。

当連結会計年度における営業利益（セグメント間利益控除前）は前連結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

	金額：百万円
	営業利益の 対前期比増減
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。

・北米

	金額：百万円
	営業利益の 対前期比増減
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、当連結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

	金額：百万円
	営業利益の 対前期比増減
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連結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、販売台数が前連結会計年度を下回ったことなどによるものです。

・アジア

	金額：百万円
	営業利益の 対前期比増減
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連結会計年度を上回ったことなどによるものです。

④その他の収益・費用

当連結会計年度における受取利息及び受取配当金は782億円と、前連結会計年度に比べて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。

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

当連結会計年度における為替差益＜純額＞は682億円と、前連結会計年度に比べて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、同連結会計年度における決済金額との差額を示すものです。

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

⑤法人税等

当連結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、前連結会計年度に比べて1,491億円の増加となりました。当連結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。

⑥非支配持分帰属損益および持分法投資損益

当連結会計年度における非支配持分帰属損益は348億円と、前連結会計年度に比べて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。

当連結会計年度における持分法投資損益は454億円と、前連結会計年度に比べて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。

⑦当社株主に帰属する当期純利益・損失

当連結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、前連結会計年度に比べて6,464億円の増益となりました。

⑧その他の包括損益

当連結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、前連結会計年度に比べて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連結会計年度の2,931億円の損失に対し、当連結会計年度は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連結会計年度の3,813億円の損失に対して当連結会計年度は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、主に前連結会計年度において、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。

⑨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	
		平成21年	平成22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。当連結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、前連結会計年度に比べて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。

当連結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、前連結会計年度に比べて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、当連結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

当連結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、前連結会計年度に比べて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、当連結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、前連結会計年度に比べて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。

当連結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、前連結会計年度に比べて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、前連結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。

	3月31日に終了した1年間	
	平成21年	平成22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	1.54%	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

当連結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、前連結会計年度に比べて2,373億円（20.0%）の減収となりました。

当連結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、前連結会計年度に比べて188億円減少し、89億円の損失となりました。

(4) 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、当連結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、前連結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。

平成23年3月31日に終了する連結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。平成21年4月1日から平成22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、「第3 設備の状況」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なっています。トヨタは、金融子会社のネットワークを拡大することにより、世界中の現地市場で資金を調達する能力を向上させるよう努めています。

当連結会計年度における営業活動から得た現金<純額>は、前連結会計年度の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ますが、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。

当連結会計年度における投資活動に使用した現金<純額>は、前連結会計年度の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。

当連結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、前連結会計年度の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ますが、配当金支払額の減少により一部相殺されています。

当連結会計年度における貸貸資産を除く資本的支出は、前連結会計年度の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。

当連結会計年度における貸貸資産に対する資本的支出は、前連結会計年度の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。

平成23年3月31日に終了する連結会計年度において、貸貸資産を除く設備投資額は約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、環境問題が平成23年3月31日に終了する連結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、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平成22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、平成22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、当連結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。

当連結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。

当連結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。

当連結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。平成22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。

当連結会計年度における有価証券及びその他の投資有価証券（流動資産計上のものを含みます。）は、1兆4,512億円（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。

当連結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ますが、設備投資により一部相殺されています。

当連結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。

当連結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。

当連結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。

当連結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。当連結会計年度における短期借入債務は、前連結会計年度に比べて3,380億円（9.3%）減少し、3兆2,796億円となりました。トヨタの長期借入債務は、利率が0.00%から29.25%、返済期限が平成22年から平成59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。当連結会計年度の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。平成22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。

平成21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、平成22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、平成22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。

当連結会計年度における未積立年金債務は5,476億円と、前連結会計年度に比べて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。

(5) 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。

(6) 貸出コミットメント

①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。平成22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。

②販売店に対する貸出コミットメント

トヨタは金融事業の一環として販売店に対する融資の制度を有しています。貸付は買収、設備の改装、不動産の購入、運転資金の確保のために行われます。これらの貸付金については、通常担保権が設定されており、販売店の不動産、車両在庫、その他販売店の資産等、場合に応じて適切と考えられる物件に対して設定しています。さらに慎重な対応が必要な場合には販売店が指名した個人による保証または販売店グループが指名した法人による保証を付しています。貸付金は通常担保または保証が付されていますが、担保または保証の価値がトヨタのエクスポージャーを十分に補うことができていない可能性があります。トヨタは融資制度契約を締結することによって生じるリスクに従って融資制度を評価しています。トヨタの金融事業は、販売店グループと呼ばれる複数のフランチャイズ系列に対しても融資を行っており、しばしば貸出組合に参加することでも融資を行っています。こうした融資は、融資先の卸売車両の購入、買収、設備の改装、不動産の購入、運転資金の確保等を目的とするものです。平成22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。

(7) 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。保証期間は平成22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、平成22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、平成22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。

(8) 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、平成22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、トヨタは平成23年3月31日に終了する連結会計年度において、退職金制度に対し111,112百万円を拠出する予定です。

	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

(9) 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。

(10) 廃棄自動車に関する法律

平成12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平成14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。平成19年1月1日以降には、各自動車メーカーは平成14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平成15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。
- ・平成20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、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、平成27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。

(11) 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。

①製品保証

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

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、従来のリコール等の市場処置に関する費用について、従来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て、「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。

②貸倒引当金および金融損失引当金

トヨタのセールス・ファイナンスおよびファイナンス・リース債権は、乗用車および商用車により担保されている分割払い小売販売契約からなります。回収可能性リスクは、顧客もしくは販売店の支払不能や、担保価値（売却費用控除後）が債権の帳簿価額を下回る場合を含んでいます。トヨタの会計方針として貸倒引当金および金融損失引当金を計上しており、この引当金は、金融債権、売掛債権およびその他債権の各ポートフォリオの減損金額に対するマネジメントによる見積りを反映しています。貸倒引当金および金融損失引当金は、信用リスク評価プロセスの一環として行われている体系的かつ継続的なレビューおよび評価、過去の損失の実績、ポートフォリオの規模および構成、現在の経済的な事象および状況、担保物の見積公正価値およびその充分性、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るにあたり、重要な見積りの一つであると考えている予想損失程度の仮定の変化を示したものであり、他のすべての条件は一定とみなしています。金融損失引当金がトヨタの金融事業に対して与える影響は重要であり、予想損失程度の仮定の変化に伴う金融損失引当金の変動が金融事業に与える影響を示しています。

	金額：百万円
	平成22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

③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
	平成22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

④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。

⑤退職給付費用

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

退職給付費用および退職給付債務の計算に影響を与える最も重要な仮定は、割引率と年金資産の期待収益率です。割引率は、現在利用可能で、かつ、年金給付の支払期日までの間利用可能と予想される高格付で確定利付の社債および確定利付の国債の利回りなどを考慮して決定しています。期待収益率は、保有している年金資産の構成、運用手法から想定されるリスク、過去の運用実績、運用基本方針および市場の動向等を考慮して決定しています。トヨタが当連結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、当連結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	
	平成23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	平成22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	

⑥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。

⑦市場性の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。

⑧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が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ます。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。