

TOYOTA

アニュアルレポート2005
2005年3月期

| Positioned for the Future



トヨタ自動車は1937年に創立された、日本を代表する自動車メーカーのひとつです。当期トヨタグループは、「トヨタ」「レクサス」「ダイハツ」「日野」ブランドのもと、全世界で740万台を販売(連結、出荷ベース)しました。当期末時点でトヨタは、海外26の国と地域で生産活動を、また約170の国と地域で販売活動を展開し、連結ベースの従業員数は26万人を超えています。

目次

- 2 > 米国会計基準に基づく連結財務ハイライト
- 3 > 業績サマリー
- 4 > セグメント情報
- 5 > 車両生産台数および販売台数
- 6 > 会長メッセージ
- 8 > 社長メッセージ
- 14 > 経理・財務担当副社長からのメッセージ
- 16 > コーポレート・ガバナンス
- 21 > 社会・地球の持続可能な発展への貢献
- 23 > 特集：Positioned for the Future
- 36 > 事業概況
- 48 > ファイナンシャル・セクション
- 123 > 国内生産拠点一覧
- 124 > 海外生産会社一覧
- 128 > 環境保全活動
- 129 > 社会貢献活動
- 130 > 2005年日本国際博覧会
- 131 > モータースポーツ
- 132 > 取締役および監査役
- 134 > 投資家情報

将来予測表明に関する特記

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

(1)日本、北アメリカ、ヨーロッパおよびトヨタが営業活動を行っているその他の国の自動車市場に影響を与える経済情勢、市場の需要ならびにそれらにおける競争的環境 (2)為替相場の変動、特に日本円、米ドル、ユーロ、豪ドル及びイギリス・ポンドの相場変動 (3)経営陣が設定したレベル、またはタイミングどおりに生産効率および向上と設備投資を実施するトヨタの能力 (4)トヨタが営業活動を行っている市場内における法律、規制及び政府政策の変更で、特に貿易、環境保全、自動車排ガス、燃費効率、安全性の面などにおいてトヨタの自動車事業に影響を与えるもの、または将来の訴訟やその他の法的手続きを含めたトヨタのその他の営業活動に影響を与える法律、規制及び政府政策の変更など (5)トヨタが営業活動を行っている市場内における政治的な不安定さ (6)タイムリーに新商品を開発し、それらが市場で受け入れられるようにするトヨタの能力 (7)トヨタが材料、部品、資材などを調達し、自社製品を製造、流通、販売する主な市場における、燃料供給の不足、交通機能のマヒ、ストライキ、作業の中断、または労働力確保が中断されたり、困難である状況

以上の不確実性および変動要素全般に関する追加情報については、当社の有価証券報告書または米国証券取引委員会に提出された年次報告書(フォーム20-F)をご参照ください。

Positioned for the Future

WITH A FOCUS ON GROWTH AND EFFICIENCY

▶ 「成長」と「効率」の両立を目指して

トヨタは世界の自動車産業の中でより強固な地歩を築き、明日のクルマ社会に貢献できる存在となるために、これまで常に将来を見据えた経営に注力してきました。クルマの開発から、調達、生産、販売等のすべての事業フェーズにおいて時代を先取りする変革を進め、自動車業界をリードできるポジションへと自らを導く努力を続けてきました。

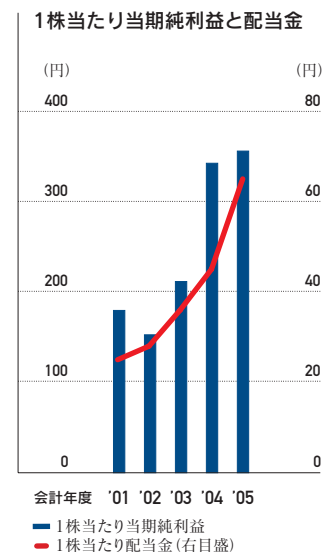
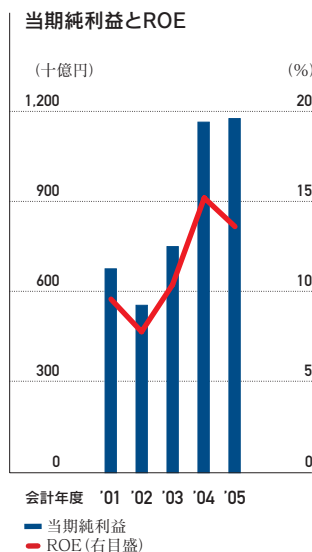
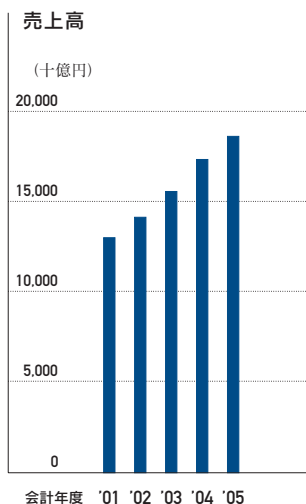
そして今日、トヨタは激しい企業間競争が展開される自動車業界の中で、独自の存在価値を示せるまでに発展を遂げることができました。しかし、将来に向けて持続的成長を実現していくためのハードルは、年々高まることはあっても、低くなることはありません。トヨタは、これからも「成長」と「効率」の両立を目指して、時代の要請に応えた魅力あるクルマづくりに邁進します。

米国会計基準に基づく連結財務ハイライト

トヨタ自動車株式会社
3月31日終了会計年度

	金額：百万円 (1株当たりデータを除く)			金額：百万米ドル ^注 (1株当たりデータを除く)		増減率(%)
	2003年	2004年	2005年	2005年	2004年 vs 2005年	
会計年度：						
売上高.....	¥15,501,553	¥17,294,760	¥18,551,526	\$ 172,749		+7.3
営業利益	1,271,646	1,666,890	1,672,187	15,571		+0.3
当期純利益	750,942	1,162,098	1,171,260	10,907		+0.8
株主資本当期純利益率(ROE)	10.4%	15.2%	13.6%	—		—
1株当たりデータ(円、米ドル)：						
当期純利益(基本的)	¥211.32	¥342.90	¥355.35	\$3.31		+3.6
配当金	36.00	45.00	65.00	0.61		+44.4
株主資本	2,063.43	2,456.08	2,767.67	25.77		+12.7
会計年度末：						
総資産.....	¥20,152,974	¥22,040,228	¥24,335,011	\$226,604		+10.4
株主資本	7,121,000	8,178,567	9,044,950	84,225		+10.6
株価パフォーマンス(3月31日)：						
株価(円、米ドル)	¥2,635	¥3,880	¥3,990	\$37.15		+2.8
時価総額	¥9,512,343	¥14,006,790	¥14,403,890	\$134,127		+2.8

注：表示されている米ドル金額は、2005年3月31日現在のおよその実勢為替相場1米ドル=107.39円により換算しています。



業績サマリー

[連結販売台数] 前期比 **10.3%増**の**740万台**と過去最高を記録。

[連結生産台数] 前期比 **11.0%増**の**723万台**と過去最高を記録。

[連結売上高] 前期比 **7.3%増**の**18兆5,515億円**と過去最高を記録。

[連結営業利益] 前期比 **0.3%増**の**1兆6,721億円**と過去最高を記録。

[連結当期純利益] 前期比 **0.8%増**の**1兆1,712億円**と過去最高を記録。

[株主資本当期純利益率
(ROE)] 前期の15.2%から当期は **13.6%**に。

[1株当たり当期純利益] ... 前期比 **3.6%増**の**355.35円**に拡大。

[1株当たり年間配当金] ... 前期の45円より **20円増配**し**65円**に。

[総資産] 前期比 **10.4%増**の**24兆3,350億円**へ拡大。

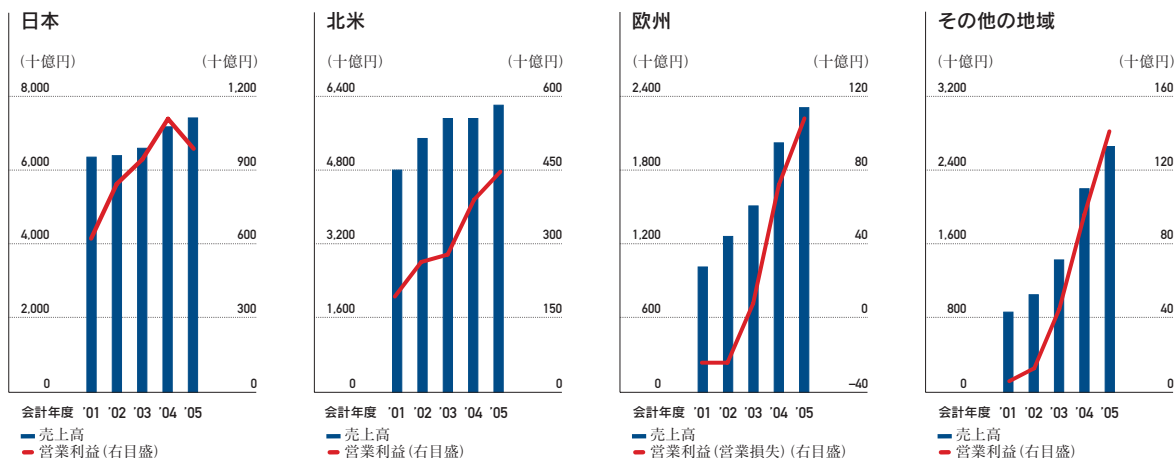
[株主資本] 前期比 **10.6%増**の**9兆449億円**へ拡大。

セグメント情報

トヨタ自動車株式会社
3月31日終了会計年度

	金額：百万円			増減率(%)
	2003年	2004年	2005年	2004年 vs 2005年
事業別：				
売上高：				
自動車.....	¥14,311,451	¥15,973,826	¥17,113,535	+7.1
金融.....	724,898	736,852	781,261	+6.0
その他.....	795,217	896,244	1,030,320	+15.0
消去.....	(330,013)	(312,162)	(373,590)	+19.7
計.....	¥15,501,553	¥17,294,760	¥18,551,526	+7.3
営業利益：				
自動車.....	¥1,246,925	¥1,518,954	¥1,452,535	-4.4
金融.....	30,328	145,998	200,853	+37.6
その他.....	4,529	15,247	33,743	+121.3
消去.....	(10,136)	(13,309)	(14,944)	+12.3
計.....	¥1,271,646	¥1,666,890	¥1,672,187	+0.3
所在地別：				
外部顧客売上高：				
日本.....	¥ 6,621,054	¥ 7,167,704	¥ 7,408,136	+3.4
北米.....	5,929,803	5,910,422	6,187,624	+4.7
欧州.....	1,514,683	2,018,969	2,305,450	+14.2
その他の地域.....	1,436,013	2,197,665	2,650,316	+20.6
計.....	¥15,501,553	¥17,294,760	¥18,551,526	+7.3
営業利益：				
日本.....	¥ 944,290	¥1,108,127	¥ 987,242	-10.9
北米.....	279,988	390,977	447,559	+14.5
欧州.....	8,305	72,475	108,541	+49.8
その他の地域.....	45,626	96,913	141,226	+45.7
消去.....	(6,563)	(1,602)	(12,381)	+672.8
計.....	¥1,271,646	¥1,666,890	¥1,672,187	+0.3

所在地別外部顧客売上高と営業利益(又は営業損失)



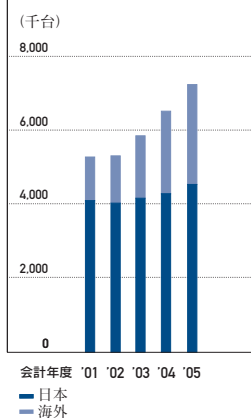
車両生産台数および販売台数

トヨタ自動車株式会社
3月31日終了会計年度

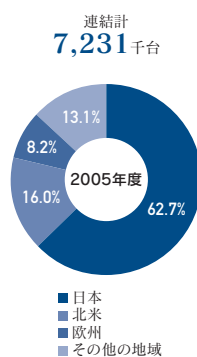
	単位：千台			増減率(%)
	2003年	2004年	2005年	2004年 vs 2005年
所在地別連結車両生産台数：				
日本	4,162	4,284	4,534	+5.9
北米	883	1,034	1,156	+11.8
欧州	387	515	596	+15.7
その他の地域	418	680	945	+38.9
海外計	1,688	2,229	2,697	+21.0
連結計	5,850	6,513	7,231	+11.0
所在地別連結車両販売台数：				
日本	2,217	2,303	2,381	+3.4
北米	1,982	2,103	2,271	+8.0
欧州	776	898	979	+9.0
その他の地域	1,138	1,415	1,777	+25.5
アジア	[462]	[557]	[834]	+49.5
中南米	[161]	[146]	[185]	+27.0
オセアニア	[203]	[236]	[239]	+1.5
その他	[312]	[476]	[519]	+8.9
海外計	3,896	4,416	5,027	+13.8
連結計	6,113	6,719	7,408	+10.3
ブランド別車両生産台数：				
トヨタ、レクサス	5,185	5,763	6,393	+10.9
ダイハツ	607	663	745	+12.5
日野	58	87	93	+7.3
連結計	5,850	6,513	7,231	+11.0
トヨタグループ計注	6,405	7,050	7,719	+9.5

注：米国（GMとの合弁会社NUMMI生産分）、中国、フィリピン、マレーシアなど、連結対象外の事業体の生産台数（2003会計年度555千台、2004会計年度537千台、2005会計年度488千台）を含みます。

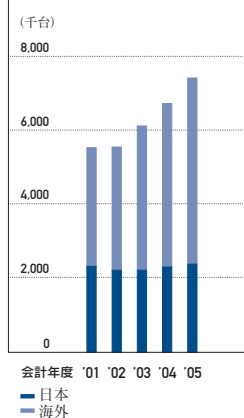
連結車両生産台数



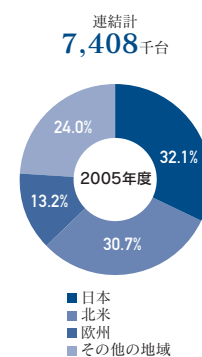
所在地別連結生産台数内訳



連結車両販売台数



所在地別連結販売台数内訳



会長メッセージ



東京本社にて撮影

トヨタ自動車は、「競争と協調」を経営の基本理念に、 自らの持続的成長と世界の自動車産業の発展に尽くします。

▶ 当期(2005年3月期)のトヨタ自動車は、前期に引き続き過去最高の業績を達成し、成長の歴史に新たな1ページを刻むことができました。自動車業界を取り巻く経営環境は年々厳しさを増しておりますが、当社ではよりグローバルな事業展開、時代を先取りした先進技術の開発強化、原価低減活動のさらなる推進等により、世界市場における競争力を高めることができました。

私は、これまでも申し上げてきたように、自動車産業は21世紀の成長産業であると確信しています。今後、世界規模のモータリゼーションが本格的に進展する中、自動車市場も成長を持続していくはずですが、しかし一方で、社会環境の変化に伴ってこれからの時代に求められるクルマのあり方は大きく変化してきており、私たちのクルマづくりや経営も転換期を迎えています。特に環境保全や安全対策など、社会との共生に向けた取り組みは自動車業界全体で克服すべき課題であると同時に、企業間競争の優劣を左右するテーマになると考えています。トヨタとしては、「競争と協調」を経営の基本理念に、業界をリードできる自動車会社として持続的成長の実現に最善を尽くすとともに、世界の自動車産業の発展に貢献できる存在になりたいと考えています。

当社では今般、社長を含むマネジメント・チームを一新し、若返りを図りました。今後大きな時代の節目を迎える中、経営環境の変化に機敏に対応し、将来に向けた変革を加速できる体制になったと確信しています。トヨタは、今後も株主の皆さまをはじめとするステークホルダー各位のご期待にお応えできるよう企業価値の向上に全力を挙げ、国際社会から信頼される企業として長期安定的な発展を目指してまいります。

2005年7月

奥田 碩

取締役会長

社長メッセージ



愛知県豊田市の
デザイン本館
にて撮影

**“トヨタウェイの伝承を基盤に変革を続け、
さらに力強い成長を実現していきます。”**

- ▶ はじめに、2005年6月23日に開催された定時株主総会後の取締役会において、当社の取締役社長に就任したことをここにご報告いたします。副社長としての4年間は、主に調達部門の責任者として、パートナーである仕入先と一体となったモノづくり改革を推進し、グローバル市場におけるトヨタのコスト競争力と商品力の強化に注力してきました。これからもその経験を生かし、さまざまな経営課題に積極果敢にチャレンジしていく所存です。

当社を取り巻く経営環境は今後も厳しさを増すと思われませんが、トヨタには、創業以来受け継がれてきた「トヨタウェイ」の精神が根付いています。これをきちんと伝承し、全従業員が夢や志を共有することで、未来を切り開く力にしたいと考えています。また、モノづくりの原点は、「お客さま第一」の姿勢です。当社にとっては年間何百万台も生産する中の1台でも、お客さまにとっては唯一かけがえのない1台です。そうしたお客さまの視点に想いを馳せながら「世界一良いものを、世界一早くつくり、世界一安く、世界一のサービスを提供する」努力を続けてまいります。そして、すべてのお客さまから、言葉を換えれば社会から受け入れられる、最高の環境性能や安全性能を備えたクルマづくりを推進します。

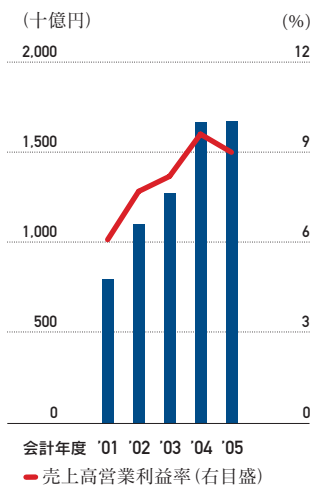
当期においてトヨタは過去最高の業績を上げることができましたが、今後も持続的成長の実現を最優先に、長期的視野に立った戦略投資を積極的に行っていく方針に変わりはありません。同時に自動車業界の中でより強固な地歩を築くための変革を加速し、将来に向け一段の収益拡大と株主価値の増大を目指します。株主・投資家の皆さまには、倍旧のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

【 当期の業績評価 】

“ 過去最高の業績により、6期連続の増配を実現しました。 ”

- ▶ 世界販売台数740万台、連結売上高18兆5,515億円、営業利益1兆6,721億円、当期純利益1兆1,712億円。これらの数値はいずれもトヨタにとっては過去最高となるものです。世界中のお客さまに喜んでいただける魅力あるクルマをお届けするために、トヨタグループをはじめ、多くの仕入先・販売店の皆さまが一丸となって努力を重ねた成果のたまものです。これにより、株主の皆さまへの利益還元につきましても、6期連続の増配を

営業利益



実現できたことを嬉しく思っています。私としては、こうした一連の成果を高く評価すると同時に、さらに高い目標に向かっていくための基盤にしたいと考えています。

しかし一方で、過去最高の業績を達成したとはいえ、今後については決して楽観視できる状況にはありません。世界市場での急速な需要増に対応するための先行投資をはじめ、原材料価格の上昇、為替変動の影響など、さまざまな内外要因がその背景にあります。当面は、不透明な外部環境に加え、新たな成長ステージに躍進するための投資や経費が必要な時期でもありますが、私としては経営効率を一段と高める努力を怠ることなく、今後も着実な成長を持続していきたいと考えています。

[この1年間の成果]

“グローバル化、現地化の推進により、海外連結販売台数は500万台を超えました。”

▶ この1年を振り返りますと、日本経済は企業収益の改善が進み、雇用情勢も持ち直しの動きが見られるなど、景気は穏やかな回復基調となりました。また海外においても、米国では設備投資や個人消費が増加し、アジア経済も依然高い成長率を維持するなど、景気は総じて堅調に推移しました。この結果、世界の自動車市場では各地域とも、引き続き需要拡大が進みました。

こうした事業環境の下、トヨタでは世界中のお客さまに一層ご満足いただける商品づくりに努めました。国内では主力車種のフルモデルチェンジや新型車の積極的な投入が奏功し、除軽市場において過去最高となる44.5%のシェアを確保しました。海外では、高い品質と快適性をお求めやすい価格で実現したIMV (Innovative International Multi-purpose Vehicle) シリーズの生産が、タイなど世界7カ国でスタートし、好調な販売を持続しています。北米では若年層をターゲットにした「サイオン」の全米展開を開始したほか、メキシコでピックアップトラックの生産をはじめました。また欧州では、チェコのプジョー・シトロエン・グループとの合弁工場で、小型車の生産を開始しました。さらに中国では、高級セダン「クラウン」の現地生産を開始したほか、広州汽車集団と合弁で車両の生産・販売を行う新会社を設立するなど一層の事業拡大を図りました。こうした積極的な海外事業の展開により、当期の海外連結販売台数は、はじめて500万台の大台に乗りました。

一方、世界中のお客さまから高い評価をいただいているハイブリッド車については、当期の世界販売台数が前期比2.5倍の15.1万台と急増しました。この3月にはSUV2車種にも最新のハイブリッドシステムを搭載し、国内から順次海外へと販売を開始しました。トヨタではハイブリッド技術を、次世代を担う環境対応のコア技術と位置付けており、今後もラインアップの拡充を図っていく方針です。

[経営の重点課題]

“ これまで以上に大胆な発想で「成長」と「効率」の両立を追求していきます。”

- ▶ 当社の経営課題は、「成長」と「効率」を持続的に両立させていくことです。効率を犠牲にした成長も、反対に成長を犠牲にした効率も目指すつもりはありません。生き残りを懸けた熾烈なグローバル競争が展開されている自動車業界にあつては、内的あるいは外的なさまざまな課題を直視し、「成長」と「効率」を絶えず意識しながら経営の舵取りをしていくことが重要なのです。

そして、世界のお客さまからトヨタの存在価値を認めていただくには、それに値するモノづくりに徹し、技術開発力、コスト競争力に一層の磨きをかけていく必要があると考えています。言葉を換えれば、「世界一良いものを、世界一早くつくり、世界一安く、世界一のサービスを提供する」ということとなります。極めて単純な話ですが、決して容易なことではありません。トヨタではこれを実現するために、モノづくりにおけるパートナーである仕入先と一体となった改革などに地道に取り組み、目に見える成果を上げています。これからも、大胆な発想で経営やモノづくりの改革を進め、企業価値の増大に努めていきます。

[経営目標とその狙い]

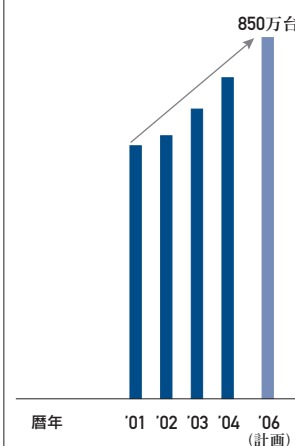
“ 全社員が一丸となり、トヨタが掲げる夢の実現に邁進します。”

- ▶ トヨタは短期的な販売台数計画として、2006年(暦年)に850万台の達成を視野に入れています。この計画については、世界各地域での販売増を目指す形で実現したいと考えています。さらに長期的には、「2010年代の早い時期に、世界シェア15%を獲得できる企業に成長しよう」との夢を掲げています。この数値は、すでに世界市場で約10%のシェアを確保し、また持続的成長を目指すトヨタにとって、大きな区切りとなるものです。

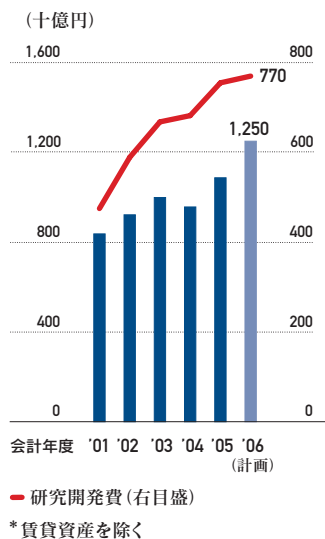
ただし誤解していただきたくないのは、「世界シェア15%」は、当社が地道な努力を重ねた結果として達成されるものであり、シェア獲得のみを目的化した経営をする考えはないということです。世界中で働くトヨタの従業員が大きな夢を共有することで心をひとつにし、厳しい市場競争に勝ち抜いていこうとの決意でつくられた旗印なのです。成長を持続できない企業に明るい未来があるはずがありませんし、停滞は後退と同義語であると考えています。トヨタは、常に成長への意欲に満ちた、バイタリティあふれる会社であることをアピールしていきたいと思えます。

販売台数計画

(注: 会計年度の数字とは異なります)



設備投資*と研究開発費



[成長に向けた経営戦略]

“「開発力」「供給力」「販売力」の3つの競争条件強化で成長を持続します。”

▶ 当社が今後も持続的成長を果たしていくには、「開発力」「供給力」「販売力」の3つの競争条件をさらに強化していくことが前提となります。トヨタとしては、これまでどおり長期的な視点から先行投資を継続し、成長基盤づくりに注力します。

「開発力」については、お客さまにとって魅力ある商品をより短期間かつタイムリーに市場投入できるよう開発プロセス改革を加速します。また環境技術・安全技術など次世代技術の先行開発に一層力を入れ、競争優位を目指します。当期の研究開発費は7,551億円となりましたが、来期は7,700億円の投資を計画しています。

「供給力」については、“需要のあるところで生産”を基本方針に、将来的に海外生産を現状の約2倍となる500万台規模まで大幅に拡大していく計画です。すでに現在、北米、タイ、中国、ロシアで新工場の稼働および建設を控えています。国内生産については、グローバルな需要変動を吸収し、海外生産を支える存在として機能させていきます。このため、今後さらに生産能力の増強に向けた設備投資を拡大する方針です。当期の設備投資額は、1兆872億円となりましたが、来期はさらに投資額を上乗せし、1兆2,500億円を計画しています。

「販売力」については、引き続き世界各地域で販売体制の拡充を図ります。マザーマーケットの日本においては、当期に新ネット店を立ち上げ、販売チャネル再編を進めました。2005年8月からは国内にはじめてレクサスの導入を図るなどブランド再編にも着手し販売力の強化を図ります。

[資本政策と株主還元方針]

“一段と高いレベルの連結配当性向を目指し、成果配分を高めます。”

▶ 当社は株主の皆さまへの積極的な利益還元を重要な経営方針のひとつとして位置付けておりますが、当期よりその考え方を3つの点において大きく踏み出したいと考えています。第一に、これからは株主還元を連結ベースでとらえます。この数年当社は、単独キャッシュフローの大部分を配当と自己株式の取得により株主の皆さまに還元させていただいておりました。しかし今後は、グローバルな事業展開を進める中、連結業績の1株当たり利益を継続的に増加させることに努め、株主還元へ反映させていきます。第二に、配当額から連結配当性向に軸足を移した配当政策を進めます。そして最後に、一段と高いレベルの配当を目指してまいります。

内部留保資金につきましては、今後も自動車市場は世界規模での成長が見込めることから、一層の事業拡大を図るための投資と、安定した経営基盤の構築に有効活用していく考えです。具体的には、商品力向上や次世代技術確立に向けた先行開発投資、グローバル事業の拡大に向けた国内外の生産・販売体制の整備、新規事業の展開などが挙げられます。トヨタは、積極的な将来投資により世界規模での競争に勝ち抜き、21世紀も成長を続ける企業として株主価値の向上に努めていきたいと思っています。

[社会的責任]

“ トヨタは、すべてのステークホルダーを重視した経営を実践します。”

▶ 企業が国際社会の中で持続可能な発展を遂げていくためには、社会や地球との調和を考えた事業展開や、ステークホルダーとの健全な関係維持が不可欠になることは言うまでもありません。また、国内外の法やその精神を遵守するなど企業倫理の徹底に努めるとともに、コーポレート・ガバナンスの強化を図ることも重要です。

当社ではそうした認識に基づき、これからもトヨタが国際社会から信頼される企業市民として成長を持続できるよう、株主、お客さま、従業員、取引先、地域社会など、すべてのステークホルダーを重視した経営を実践することを重要経営課題のひとつにしています。そのため2005年1月には、「社会・地球の持続可能な発展への貢献」と題する文書を内外に公表し、当社の社会的責任への取り組み方針を明確化しました。

(詳細は21ページの「社会・地球の持続可能な発展への貢献」を参照ください)

[今後の見通し]

“ 自動車産業の発展に貢献すべく、長期的視野でトヨタの企業価値を高めます。”

▶ 世界の自動車市場は、中・長期的に成長を持続していくことは間違いありません。現在約6,000万台超の世界市場は、10年後には7,500万台程度まで拡大するとの予測もあります。自動車先進国のアメリカをはじめ、自動車新興国の中国やロシア、インドなどが市場成長を牽引する力になってくると考えられます。一方短期的には、世界経済は穏やかな成長が見込めるものの、米国経済の先行き懸念や中国の引き締め政策、原油や鋼材価格の上昇、為替相場の動向など、事業環境は不安定な要因が多く、予断を許さない状況にあります。また、世界の自動車メーカーが新型車を相次ぎ投入し、エネルギー、地球温暖化問題に対応した次世代技術の開発にしのぎを削るなど、生き残りを懸けたグローバル競争が激化しています。

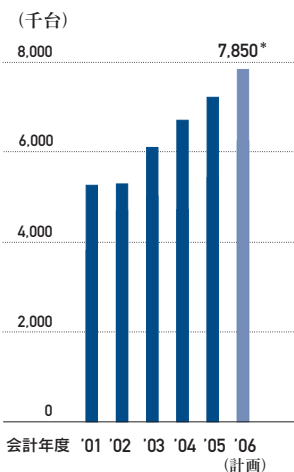
こうした状況の中、私は今後とも強固な財務基盤を生かして市場競争力の強化と長期的成長の実現に向けた基盤づくりを着実に進めていきたいと考えています。なお来期(2006年3月期)につきましては、連結販売台数785*万台(当期比約6.0%増)を計画しております。今後とも皆さまには、一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

2005年7月

渡辺捷昭

取締役社長

連結販売台数



*2005年8月時点で797万台に上方修正しています。

経理・財務担当*副社長からのメッセージ

業績概観

2005年3月期の当社の連結決算は、売上高が前期比7.3%増の18兆5,515億円、営業利益は0.3%増の1兆6,721億円、また当期純利益は同0.8%増の1兆1,712億円となり、いずれも過去最高を記録しました。このうち、営業利益については為替変動の影響額1,400億円や厚生年金基金代行部分返上益の減少分598億円等の減益要因を吸収して前期並みの高水準の利益を確保しました。また、当期純利益は、2期連続で1兆円超えを達成することができました。

私はこの決算を、将来の成長に向けた投資を行いながら、単年度においても高いレベルの収益を確保することができたと評価しております。トヨタは常に、事業戦略の質的な転換を図ることにより長期的な成長を実現してきました。今後さらなる成長への布石として、市場創造型商品の投入や積極的なグローバル設備投資・研究開発体制の構築による海外自律化を促進し、「日」・「米」・「欧」そして「アジアその他の地域」の4極で一層バランスの取れた収益構造を目指して、経営効率をさらに向上させていく方針です。

財務戦略

当社の財務戦略の基本方針は、「成長性」、「効率性」、「安全性」の3つの柱、つまり、「質的成長のための継続的な先行投資」、「収益性と資本効率の向上」「強固な財務基盤の維持」から成り立っています。トヨタでは、中長期的にバランスをとりながらこの3つのポリシーを実施し、安定的かつ持続的成長を目指しています。

「成長性」につきましては、継続的な成長のキードライバーとなる環境・安全技術への先行投資やグローバルな設備投資などを、業績、為替の変動などにかかわらず、積極的かつ継続的に行っていくことが重要と考えています。また株主の皆さまに対して、安定的な企業価値向上を実現できるよう、キャッシュフロー重視の経営に注力しています。当期もこの考え方にに基づき、1兆円を超える設備投資(貸貸資産を除く)と、約7,500億円の研究開発費を投じつつ、フリーキャッシュフローはプラスを維持しています。来期についても、収益の最大化努力により得られたフリーキャッシュフローを、将来の更なる成長のための積極的な投資として、一層の設備投資と研究開発へと振り向ける計画です。

「効率性」につきましては、当期の売上高営業利益率は9.0%、ROEは13.6%となりました。5期前の2000年3月期の売上高営業利益率5.6%、ROE7.1%と比較すれば、大幅なレベルアップが図られており、まさに「成長」と「効率」を両立させてきました。また、当社の強みである原価低減活動の一段のレベルアップをはかるため「VI活動」と名付けた活動をスタートさせ、「バリュー・イノベーション」を求めて新たな次元での原価低減を推進する等、グループの総力を挙げて収益性を高め、効率性の向上を推進しております。

財務戦略ポリシー

1.成長性

・質的成長のための継続的な先行投資

2.効率性

・収益性と資本効率の向上

3.安全性

・強固な財務基盤の維持

中長期的に
バランスをとりながら
1~3を実施

持続的成長へ

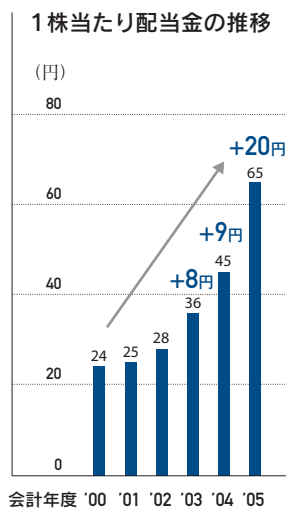
「安全性」につきましては、当期末の総資金量は約3.5兆円、株主資本は約9兆円と、当社は豊富な流動性と安定した株主資本を持つことにより、強固な財務基盤を維持しております。これは、市場環境や経営環境が激変したときにも、機動的な先行投資を継続するため、また借入債務に対する信用格付けを高水準に保つことにより、低コストかつ安定的な資金調達を可能にするための必要条件と考えているからです。これまでも、グローバルな事業展開、技術開発、金融事業の拡大など、更なる収益の機会を求め、資金需要は旺盛でした。その結果、総資産は2000年3月期の約16兆円から当期は約24兆円と伸びる一方で、総資金量は約3~4兆円のレベルで概ね一定しており、相対的なキャッシュのレベルはむしろ低下しています。今後も世界的な自動車市場の成長を見込む中、商品力の向上・次世代技術開発などの先行投資・もう一段のグローバルな事業拡大に向けた国内外の生産販売体制の整備および新規事業分野の展開には、現状レベルのキャッシュの維持が必要不可欠であると考えております。

配当と自己株式の買受け

当社は株主の皆さまへの積極的な利益還元を重要な経営方針のひとつとして位置づけ、1株当たり利益の継続的な増加に最善を尽くしております。当期の配当方針につきましては、好調な連結業績を勘案し、一段と高いレベルの連結配当性向を目指すべく、成果配分を高めていきたいと考えました。その結果、当期の1株当たり年間配当金は前期より20円増の65円と、大幅な増配をさせていただきました。これは、過去最高かつ6期連続の増配であり、連結配当性向は前期の13.0%から当期は18.3%に大きく上昇しております。

また、自己株式の買受けにつきましても、資本効率の向上および株式の需給バランスの改善を鑑み、機動的に実施していきたいと考えております。当期は、株式数にして6,308万株、金額にして2,662億円の自己株式の買受けを実施致しました。この結果、2005年6月末における当社の発行済株式数(自己株式を除く)は32億5,210万株となりました。日本の商法で認められた初年度(1997年3月期)から2005年6月末までの、累積買受け額は2兆1,075億円、株式数は6億1,614万株に達しております。また、当社は本年の定時株主総会において6,500万株、総額2,500億円の授權枠につき、ご承認いただいております。

当社は、長期安定的な成長の源泉である強い財務体質の一層の強化を図るとともに、成長の実績として株主の皆さまへの成果配分の拡充に努めてまいります。



2005年7月

木下光男

取締役副社長

コーポレート・ガバナンス

[コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方]

- ▶ 当社は、「株主価値の長期安定的な向上」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、また本年初には、これをより具体的に明記した「社会・地球の持続的な発展への貢献」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。このような中、グローバル企業としての競争力を一層強化していくために、さまざまな施策を講じて、コーポレート・ガバナンスの充実を図っています。

具体的な施策としては、グローバルな戦略展開の迅速な意思決定およびオペレーションのスピードアップを期し、独自の経営制度を導入しています。また、社会的責任を果たしつつ経営の透明性を高めていくために、従来から社内には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。当社には、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。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。

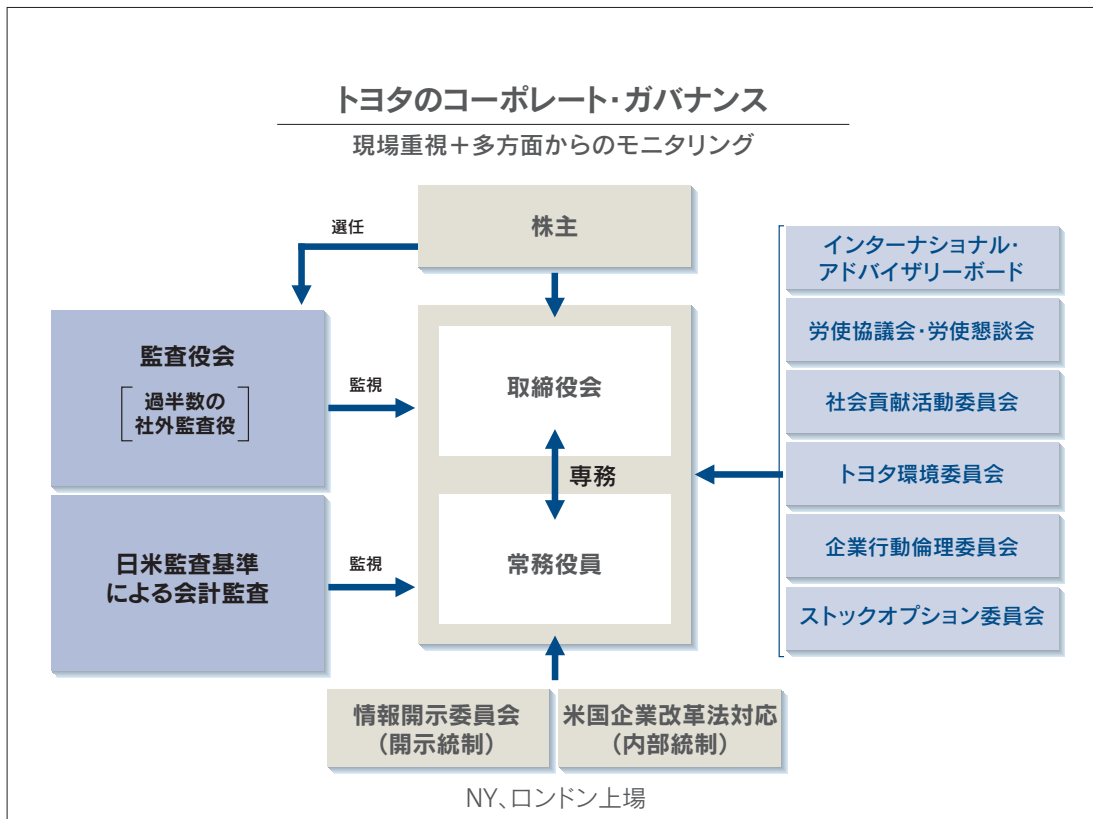
[トヨタの経営制度]

- ▶ 当社では、2003年6月より取締役数のスリム化、機能別オペレーションを担当する常務役員の新設等を含む新たな経営制度を導入しています。この経営制度は、取締役である専務を経営に特化させるのではなく、機能別のオペレーションの最高責任者とし、経営と現場の繋ぎ役としている点が特徴です。当社の強みである現場重視の考え方を織り込んだ制度とすることで、経営意思決定事項のオペレーションへの迅速な展開や全社経営戦略への現場意見の反映、現場に近い意思決定が可能になると考えています。
-

また経営を監視する仕組みとして、当社は日本の商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。

[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名前後で構成する国際・アドバイザー・ボード(IAB)を毎年開催しています。ここでは様々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。その他当社では、社内に「労使協議会・労使懇談会」、「社会貢献活動委員会」、「ストックオプション委員会」等各種の協議会・委員会を設置し、様々なステークホルダーの視点から経営や企業行動のあり方について審議、モニタリングを実施しています。



[アカウンタビリティ(説明責任)]

- ▶ 当社は、企業情報や財務情報の適正開示は、コーポレート・ガバナンスの重要課題のひとつと認識し、株主や投資家の皆さまへの説明責任の充実に努めています。

財務情報については、四半期ごとの決算情報開示に加え、前期より連結財務諸表を米国基準に統一し、財務諸表の適時性、透明性、分かりやすさを向上させました。さらに、米国企業改革法の制定を受け、全社的な活動として「情報開示委員会」を設置し、当社の開示すべき重要情報の正確性・公正性および適時性の確保に努めています。

[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、副社長以上の取締役および監査役の代表で構成される「企業行動倫理委員会」を設置しており、企業倫理、コンプライアンスならびにリスク管理に関する重要課題および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した「企業倫理相談窓口」を設けるとともに、社内各部署においてコンプライアンスリスクを再点検し、その対策の実施と定着化を進めています。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「トヨタ社員の行動指針」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。

さらに、2007年3月期から当社に適用される米国企業改革法404条に対応するため、社内にプロジェクトチームを設置し、内部統制のフレームワークづくりを進めてきました。現在、独立した専任組織が人員を増強した上で、財務報告に関わる内部統制の有効性の検証に取り組んでいます。内部監査に、監査役による監査、会計監査人による会計監査を加えた3つの監査機能は、財務報告に対する信頼性向上のため、定期的、あるいは必要に応じて随時会合を開き、それぞれの監査計画と結果について情報共有を図りながら、効果的かつ効率的な監査を実施しています。

[社会的責任]

- ▶ 企業が国際社会の中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「社会貢献活動委員会」や「トヨタ環境委員会」などを設置しています。
-

トヨタとニューヨーク証券取引所に上場している米国企業の コーポレートガバナンス慣行の重要な相違点

ニューヨーク証券取引所(以下、「NYSE」)が認める自国慣行の適用によるNYSE上場規則適用免除に従い、トヨタ自動車株式会社(以下、「当社」)は、NYSE上場基準に代えて、日本の法令および証券取引所規則に則ったコーポレートガバナンス慣行に従うことが認められている。米国証券取引委員会(以下、「SEC」)は、上場企業のコーポレートガバナンスに関連するNYSE上場基準の改正を2003年11月に承認し2004年11月にさらに改正された(以下、「NYSEコーポレートガバナンスルール」)。当社は、以下の要件を除き、改正されたNYSE上場基準の適用を免除されている-(a) 当社の監査役会が1934年米国証券取引所法(改正を含む)(以下、「米国証券取引所法」)規則10A-3の要件を満たしていること、(b) 当社のコーポレートガバナンス慣行とNYSE上場基準に基づき米国企業が従うコーポレートガバナンス慣行との重要な相違点の開示を行うこと、(c) 当社の主要な業務執行役員は(a)および(b)に対する重大な不遵守をNYSEへ通知しなければならないこと、および(d) 年次および必要に応じて当社の文書による確認書をNYSEへ提出しなければならないこと。当社のコーポレートガバナンス慣行とNYSE上場基準に基づき米国企業が従うコーポレートガバナンス慣行には、以下の重要な相違点がある。

▶ **1. 取締役** 当社は、現在、NYSEコーポレートガバナンスルール上、米国上場会社が要求されている独立取締役とみなされる取締役を取締役に置いていない。NYSEコーポレートガバナンスルールと異なり、日本国商法(以下、「商法」)および株式会社の監査等に関する商法の特例に関する法律(以下、「商法特例法」)は、当社のように監査役会を設けている日本企業に対して、取締役会にNYSEコーポレートガバナンスルールで求められている独立取締役を置くことを要求していない。NYSEコーポレートガバナンスルールは、各上場企業の非業務執行取締役が、経営陣が参加しない会議を定期的で開催することを要求しているが、当社は現在NYSEコーポレートガバナンスルールで定める非業務執行取締役を取締役に置いていない。商法および商法特例法は、NYSEコーポレートガバナンスルールと異なり、独立取締役のみで構成される社内機関もしくは委員会の設置を要求していない。したがって、当社も該当する社内機関または委員会を設置していない。

▶ **2. 委員会** 商法および商法特例法に基づき、当社は、当社の業務執行を監視、調査し、業務執行について報告する法的義務を負う監査役を置く会社としてコーポレートガバナンスの仕組みを構築することを選択した。当社は、監査役会制度をとる他の日本企業と同様、NYSEコーポレートガバナンスルールに従う米国上場会社と異なり、取締役の指名、コーポレートガバナンスおよび経営幹部の報酬の決定について責任を負う委員会等の特別な委員会は設置していない。

商法に基づき、当社の取締役会は取締役候補を指名し、株主の承認を得るために取締役選任の議案を株主総会に提出する。株主はその選任につき、株主総会において決議する。取締役と監査役への報酬額が定款に規定されていない場合、商法は取締役への報酬総額と監査役への報酬総額を株主総会において決議しなければならないことを定めている。各取締役への報酬額の決定は、当社の取締役会に広くその権限が委任され、各監査役への報酬額は当社の監査役間の協議により決定される。

▶ **3. 監査委員会** 当社は、監査役会制度をとる非米国民間企業発行体に適用される監査委員会設置要件からの一般的免除を定める米国証券取引所法規則10A-3 (c)(3)の適用を受ける。ただし、米国証券取引所法規則10A-3に基づき、当該免除後も引き続き適用される一定の要件に従う。

商法および商法特例法の定めに従い、当社は株主総会の決議により監査役を選任する。当社は、現在、商法および商法特例法に定められている監査役の最低人数を超える7名の監査役を置いている。

NYSEコーポレートガバナンスルールと異なり、商法および商法特例法は、監査役に、NYSEコーポレートガバナンスルールで定められている会計の専門知識およびその他特別な知識や経験を要求していない。商法特例法上、監査役会は、監査方針、会社の業務・資産の調査方法を決定し、その他の監査役の職務の執行に関する事項を決める。監査役会はまた、監査報告書の作成、監査役および会計監査人の選任に関する議案への同意等を行う。

当社は、現在、4名の商法特例法が定める社外監査役を有する。商法特例法上、監査役の内1名は、社外監査役でなければならない。ここで「社外」とは、監査役に選任される直前の5年間、当社もしくは当社子会社の取締役、執行役、支配人または使用人となつたことがない者を指す。以上の「社外」監査役要件は、NYSEコーポレートガバナンスルールの定める監査委員の独立性の要件とは異なる。

▶ **4. コーポレートガバナンスガイドライン** NYSEコーポレートガバナンスルールと異なり、当社は、商法および日本国証券取引法をはじめとする日本の法令または証券取引所規則に基づき、コーポレートガバナンスガイドラインを採用し、またはそれを開示することは要求されていない。ただし、当社は証券取引法に基づく法令および適時開示に関する証券取引所規則に従って、その有価証券報告書および一定の開示書類において、コーポレートガバナンスの方針および現時点でのコーポレートガバナンスの状況を開示しなければならない。

▶ **5. 業務執行および倫理規程** NYSEコーポレートガバナンスルールと異なり、商法および証券取引法をはじめとする日本国の法令または証券取引所規則上、当社は、取締役、役員および従業員を対象とした業務執行・倫理に関する規範を採用することは要求されていない。したがって、当社はこれら対象者に対する業務執行・倫理に関する規範の適用免除を設け、それを開示することも要求されていない。しかし、当社は「トヨタ基本理念」および「トヨタ社員の行動指針」といった社内規則・ガイドラインを設けており、また、米国企業改革法第406条に則った倫理についての規程も制定している。かかる倫理規程は2003年3月31日に終了した年度の年次報告書フォーム20-Fにて開示されている。

▶ **6. 株式報酬制度の株主の承認** 上場企業の株式報酬制度に関する重要な改正が株主の承認の対象となるNYSEコーポレートガバナンスルールと異なり、商法に基づき、当社が新株予約権を特に有利な条件で新株予約権者に割当てる内容の株式報酬制度を導入する場合（その権利が株主の持ち株数に応じた比率で当社の株主全員に同時に付与される場合を除く）、当社は株主総会において商法で定める特別決議による承認を得なければならない。当該承認は、当該承認の日から1年以内に付与される新株予約権にのみ効力を有する。

社会・地球の持続可能な発展への貢献

近年事業領域がますますグローバル化する一方で、企業に期待される社会的責任の領域が広がってきました。トヨタは従来から企業の社会的責任を念頭に経営を実践していますが、社内ワーキングなどを通じて社会からの要請に対応すべく、検討を重ねました。その結果、「トヨタ基本理念」を確実に実践することが、トヨタに期待される社会的責任を果たすこととして、「社会・地球の持続可能な発展への貢献」と題する「トヨタ基本理念」の解説書を2005年1月に策定・配布しました。これはトヨタの社会的責任に関する基本方針を外部のステークホルダーの方々に明確に示すとともに、連結子会社も含めた全従業員や取引先の方々とも正しく理解しあうことを目的としたもので、「社会・地球の持続可能な発展に対してどう貢献するか」という観点から解説したものです。

トヨタ基本理念

1. 内外の法およびその精神を遵守し、オープンでフェアな企業活動を通じて、国際社会から信頼される企業市民をめざす
2. 各国、各地域の文化、慣習を尊重し、地域に根ざした企業活動を通じて、経済・社会の発展に貢献する
3. クリーンで安全な商品の提供を使命とし、あらゆる企業活動を通じて、住みよい地球と豊かな社会づくりに取り組む
4. 様々な分野での最先端技術の研究と開発に努め、世界中のお客様のご要望にお応えする魅力あふれる商品・サービスを提供する
5. 労使相互信頼・責任を基本に、個人の創造力とチームワークの強みを最大限に高める企業風土をつくる
6. グローバルで革新的な経営により、社会との調和ある成長をめざす
7. 開かれた取引関係を基本に、互いに研究と創造に努め、長期安定的な成長と共存共栄を実現する

[社会・地球の持続可能な発展への貢献]

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、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。

お客様

- ・私たちは、「お客様第一主義」という信念に基づき、世界中の人々の生活を豊かにするために、お客様の様々な期待に応える革新的・安全かつ卓越した高品質な製品とサービスを開発・提供します。(基本理念3,4)
- ・私たちは各国の法およびその精神を遵守し、お客様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。(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・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、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、製品の開発を行います。(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)
-



| Positioned for the Future

WITH A FOCUS ON GROWTH AND EFFICIENCY

「成長」と「効率」の両立を目指して

- 24 > 01: 商品・ブランド戦略
- 26 > 02: 次世代技術開発
- 28 > 03: 生産技術革新
- 30 > 04: 世界最適生産・供給体制
- 32 > 05: 原価低減活動
- 34 > 06: 人材育成

01.

商品・ブランド戦略

トヨタは、グローバルマーケットにおける当社の存在価値を高めるべく、地域ニーズや市場環境の変化に対応した商品・ブランド戦略を推進しています。

地域ニーズにマッチした商品ラインアップを強化

トヨタはフルラインのクルマづくりを武器に地域ごとの商品戦略を策定し、世界中のひとりでも多くのお客さまにトヨタ車を選んでいただけるよう努めています。

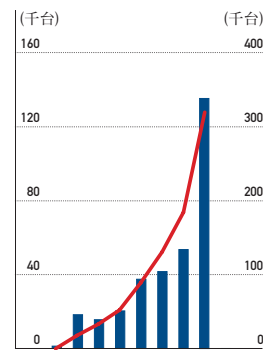
北米では、トヨタ車へのエンターリーモデルとして、若者をターゲットにした「サイオン」の販売を本格開始したほか、2006年からはフルサイズピックアップトラックの現地生産を拡大します。欧州では、小型乗用車の生産を現地メーカーと共同で2005年2月から開始しました。中国では、コンパクトカーからSUV、高級セダンまでのフルラインアップ体制が整いつつ

あり、またアセアン諸国を中心とするその他の地域では、IMVプロジェクトの推進で、ピックアップトラック、SUV、ミニバンの新型5車種を発表しました。いずれの施策も地域需要に対応したもので、トヨタはこうした取り組みをグローバルに進めています。

ハイブリッド車など市場創造型商品の開発を推進

トヨタでは、常に新しいクルマの価値を提案する市場創造型商品の開発に注力し、市場拡大に貢献しています。その象徴的存在が、ハイブリッド車です。2003年に発売した新型「プリウス」は世界的な評価を受け、当期のハイブリッド

ハイブリッド車の販売台数推移



注：会計年度の数字とは異なります。



トヨタは2005年8月、21世紀のグローバルプレミアムブランドを標榜する「レクサス」を日本に導入します。「レクサス」は、お客さまの心に訴える、今までにない独自のブランド価値の創造を目指します。



マークX

車の世界販売は、前期比約2.5倍となる15.1万台を記録しました。2005年3月にはハイブリッドシステムを搭載したSUV2車種(ハリアー/クルーガー)を発表したほか、今後は「レクサス」車への展開も計画するなど、ハイブリッド車のラインアップ拡充を目指しています。

ほかにも当期は国内で、新コンセプト2BOX「ポルテ」をはじめ、ミディアムクラスミニバン「アイシス」、ミディアムクラスセダン「マークX」等を相次いで市場投入し、市場の活性化に努めました。

日本にグローバルプレミアムブランド「レクサス」を導入

1989年、トヨタは北米市場でのプレミアムブランドとして「レクサス」を投入しました。以来同ブランド車は目覚ましい成功を遂げ、米国



レクサス GS

の高級ブランド車部門では5年連続で販売トップの座にあります。当期の世界販売も前期比3.7%増の35万8千台を記録しています。

トヨタでは、この「レクサス」ブランドを2005年8月から日本に導入します。導入するにあたっては、商品開発から販売まで、トヨタブランドとは明確に分離して展開します。「レクサス」は、「最高の商品」を「最高の販売・サービス」で提供し、高級の本質を追求する21世紀のグローバルプレミアムブランドを目指します。

「レクサス」国内展開の概要

開業年月	2005年8月
店舗ネットワーク	180店舗*1
投入車種	GS、SC、IS、LS*2
販売計画	年間5~6万台

*1: 開業時は143店舗。2005年末までに150店舗開業予定

*2: 開業当初はGS、SC、ISの3車種。LSは2006年夏に導入予定

「レクサス」のモデル別販売台数(2005年3月期)

LS	40千台
GS	10
ES	89
IS	20
SC	11
LX	14
RX	138
GX	36
計	358

Topics オーストラリアとタイに研究開発拠点を新設



トヨタは成長を続ける豪亜地域において、市場に対応した商品開発力を強化するため、オーストラリアとタイに研究開発拠点を新設し、それぞれ2005年3月および5月に稼働をはじめました。今後両新拠点では、日本で開発されたプラットフォームやベース

モデルを用いて、それぞれの地域ニーズを反映したアッパーボデーおよび専用仕様の開発を行います。

02.

次世代技術開発

トヨタは、常に時代の一步先を見据えた独創的な技術開発とクルマづくりに注力し、世界の自動車産業の明日を切り開く存在となります。

「ゼロナイズ」&「マキシマイズ」の両立という発想

トヨタの技術開発における基本ビジョンが「ゼロナイズ」と「マキシマイズ」の両立です。環境問題や交通事故、交通渋滞など、クルマが社会に与えるネガティブインパクトを最小化していく(ゼロナイズ)と同時に、クルマの楽しさや快適性、そして利便性などポジティブインパクトを最大化しようとする(マキシマイズ)ビジョン・姿勢を表します。

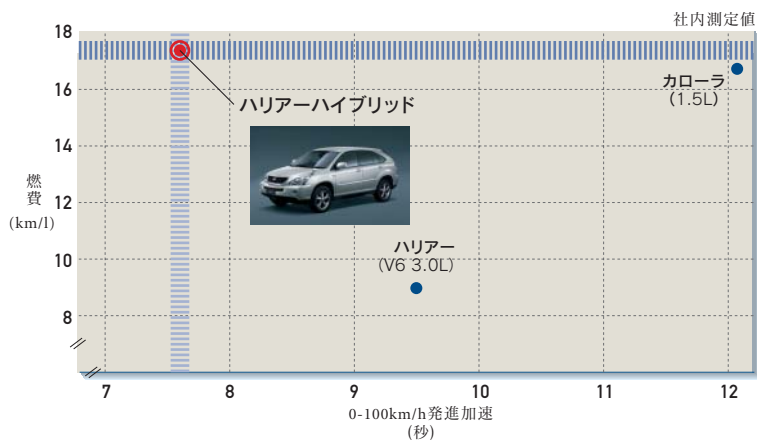
「ゼロナイズ」と「マキシマイズ」の両立により、お客さまにクルマの持つ夢や感動を提供していくことが、21世紀の自動車メーカーに課せられた使命であるとトヨタは考えてい

ます。そのためにも、独創性やオリジナリティにあふれた先進技術の開発に一層注力していく方針です。

「環境性能」と「走行性能」を高次元で両立するハイブリッド技術

トヨタは1997年に初代プリウスを発売して以来、ハイブリッド技術が21世紀のエコカーづくりのコア技術になると確信し、技術革新を続けてきました。そして2003年9月に発売した新型「プリウス」には「ハイブリッドシナジードライブ」をコンセプトとした次世代システム「THSII」を搭載し、環境性能だけでなくドライブ性能も飛躍的に高めることで、世界中で高く評価されています。

加速性能と燃費性能を両立



注：燃費は10・15モードによる測定値

トヨタの先進ハイブリッドシステムは、SUV車にも搭載されました。「ハリアーハイブリッド」は、圧倒的な加速・動力性能と、コンパクトクラス並みの環境性能を両立し、これまでにない感動を提供します。

さらに2005年3月には、新開発のハイパワーな「THSII」を搭載したSUV(ハイアーハイブリッド/クルーガーハイブリッド)を発売しました。高出力モーターを備えた電気式4WDシステム「E-Four」との組み合わせにより、これまでのクルマとは一線を画す圧倒的な加速・動力性能を発揮すると同時に、コンパクトカー並みの低燃費とクリーンな排出ガスを実現しました。トヨタのハイブリッド車は、「ゼロナイズ」と「マキシマイズ」の両立に向け進化を続けています。

安全技術でも「ゼロナイズ」と「マキシマイズ」の両立を追求

「ゼロナイズ」と「マキシマイズ」の両立は、安全分野においても例外ではありません。2004年7月に発売した「クラウンマジェスタ」に採用

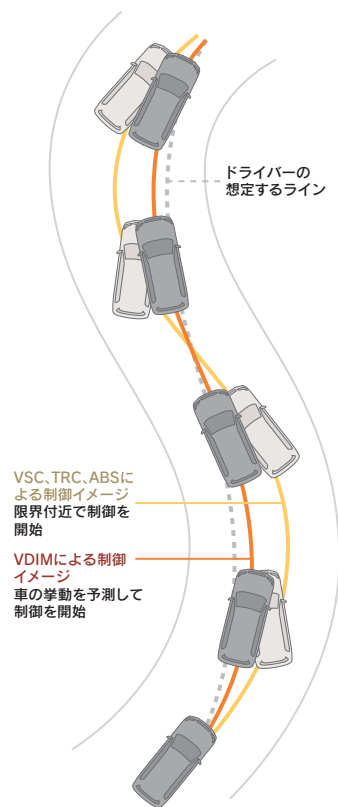
したVDIM (Vehicle Dynamic Integrated Management) は、車両の挙動を統合制御する最先端技術で、車両限界前からクルマの制御を行い、優れた操縦性や安定性を提供するシステムです。これにより、ドライバーがイメージする車両挙動に限りなく近い運動性能を実現し、ドライバーが車両のコントロールを維持するのをサポートします。その結果、高い予防安全性能と走る楽しさの両立を可能にしました。

このほか2004年10月に名古屋で開催されたITS世界会議では、レーザーを使ったバーチャル触角でドライバーやクルマにさまざまな危険情報を提供し、車両制御や衝突防止を実現する次世代型運転支援システムの開発を紹介するなど、積極的に取り組んでいます。



クラウン マジェスタ

VDIMの制御イメージ図



Topics 「G-BOOK ALPHA」で進化するテレマティクス



トヨタが2005年4月に発表した「G-BOOK ALPHA」(ジーブック・アルファ)は、21世紀のユビキタス社会の到来を見据えて開発されたテレマティクスサービスの進化形です。「安心」「安全」「快適」を技術開発の基本コンセプト

に、事故や急病時に警察や消防に接続して緊急車両の手配を要請する「ヘルプネット」の標準装備や、新発想の音楽配信システム「G-DRM* (Digital Rights Management)」の採用を図りました。クルマの利便性を向上させる技術として、トヨタは今後もテレマティクスの進化に取り組めます。

*暗号化された音楽データをハードディスクに保存・管理する先進のデジタル著作権保護システム。クルマの出荷時に、暗号化された1万曲以上の楽曲データをナビのハードディスクにインストールし、お客さまは、聴きたい楽曲のライセンス(暗号を解除するキー)をネットワークからダウンロードして購入する。

03.

生産技術革新



トヨタブランドの最高級セダン「クラウン」は、当期より中国でも現地生産を開始しました。中国での「クラウン」は、最新鋭の生産設備と生産技術が投入された工場で生産されています。

トヨタは、絶え間ない生産技術革新により、世界中のどこにおいても品質の良い商品を効率良く生産できる「リーンな生産システム」の構築に努めています。

急拡大するグローバル生産を支える生産技術革新

トヨタの全世界での連結生産台数は当期723万台に達しました。5年前の生産台数との比較では約220万台の増加です。さらに2010年代には、現地生産の拡大によって海外生産量が現状の270万台規模からほぼ倍増する見込みです。

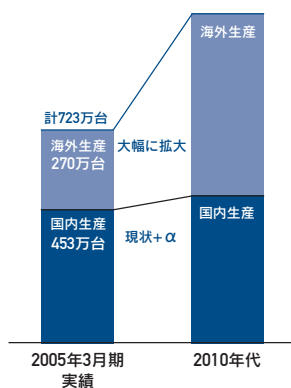
問題は生産台数の増加だけではありません。クルマを生産する国や地域の広がりに加えて、車種や車型(車両シルエット)が拡大し、モデルチェンジに伴う生産切り替えなど、生産の現場における業務量が加速度的に拡大しています。

こうした状況の下で、品質を落とすことなく生産効率を飛躍的に高めていくことがトヨタにとって大きな課題であり、生産技術革新の狙いもここにあります。

TPSを進化させた究極の「リーン生産方式」を目指して

トヨタには、長年にわたって培ってきたTPS(トヨタ生産方式)という独自の生産システムがあります。これをさらに進化・深化させ、究極のリーン生産方式を確立することが生産技術革新の基本ビジョンです。従来の生産技術をブレイク

グローバル生産の拡大



海外生産拠点数の拡大



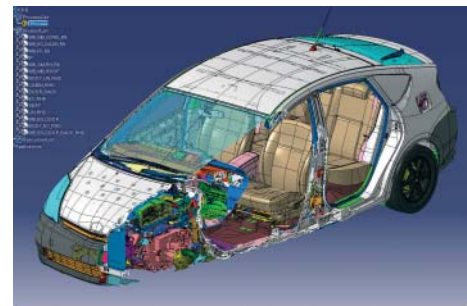
スルーし、桁違いの改善効果の実現を目標としています。

「型づくり」や「設備」のシンプル化・スリム化に挑戦するUMR (Unit & Material Manufacturing Reform) プロジェクトでは、すでに各分野で大きな成果を上げ、現在世界展開が図られています。このほか、デジタルエンジニアリング技術をベースとしたV-Commの活用により、開発・設計から生産準備までをバーチャルの車両でシミュレーションすることにより、それらの業務の効率化とコスト削減に大きく役立っています。

次世代生産技術の創造に向けて
競争の厳しい自動車業界の中にあって21世紀も勝ち抜いていくには、材料技術、認識技術、軽量化

技術、情報制御技術など多彩な技術分野をカバーしながら、次世代をにらんだ生産技術革新に取り組む必要があります。しかも、市場で優位に立つためにはこうした技術開発を自前で行っていくことが重要となります。

その一例として当社ではこの数年、産業用ロボットの開発に注力してきました。従来自動車生産の現場で、ロボットは主にスポット溶接に使われてきましたが、トヨタではこれ以外のさまざまな適用方法を考え、次世代型ロボットの開発を強化しています。すでに各種部品の組み立てに新開発のロボットを投入しているほか、プレスラインにも高速搬送ロボットを開発・導入しています。



V-comm (Visual and Virtual Communication)



溶接ロボット

Topics | SPS(セットパーツシステム)で組み立て効率を向上

作業者がラインに併設された棚から必要な部品を運んで組み付けていた従来の組み立てラインと異なり、SPSでは必要部品は事前に揃えてボデー内の作業箱に用意されます。これにより部品棚がなくなり、部品を運ぶ作業と組み付ける作業が完全に分離されることで、作業の効率化とライン短縮が実現しました。



04.

世界最適生産・供給体制

トヨタはIMV*プロジェクトで、これまでにないグローバルな生産・供給体制の構築にチャレンジし、より魅力的なクルマを世界の成長市場に送り出しています。*Innovative International Multi-purpose Vehicleの略

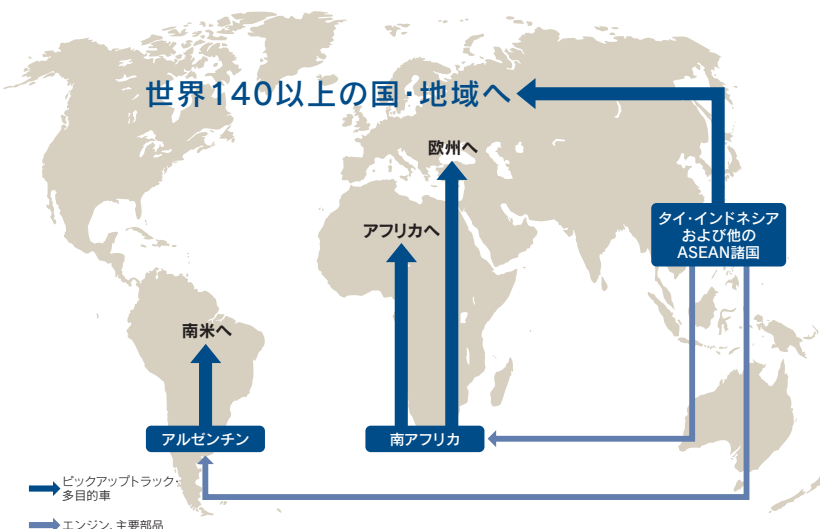
IMVプロジェクトで世界最適生産・供給体制を構築

トヨタは2004年8月、IMVシリーズの生産をスタートさせました。これは世界140か国以上の市場に導入することを前提に、ピックアップトラックなどを海外向け専用に新たに開発し、世界規模の最適生産・供給体制を構築しようとするものです。タイ、インドネシア、南アフリカ、アルゼンチンの4か国で生産した同車両をアジア、欧州、アフリカ、オセアニア、中南米、中近東の各国に供給するほか、インド、フィリピン、

マレーシアなどでは自国市場向けの車両を生産します。

また、エンジンなどの主要部品も、タイ、インドネシア、フィリピン、インドの各国工場で役割を分担して生産し、車両生産国に供給します。当プロジェクトは、日本以外の製造事業体を車両・部品のグローバル生産・供給拠点とする点、および車両輸出拠点となる4か国でほぼ同時期に生産を開始する点で、当社にとって従来にない画期的な取り組みです。

IMVプロジェクトの概要(イメージ)



IMVシリーズの生産は、2004年8月にタイで口火が切られました。IMVシリーズの「ハイラックスVIGO」は、発売早々から人気を博し、生産計画を上方修正しました。すでに世界各地への輸出も拡大中です。

より魅力的な商品をより安く 提供するために

今回のIMVプロジェクトでトヨタが投入するクルマは、ピックアップトラック3車種とミニバン、SUVの計5車種です。トヨタではこのすべての車種がより多くの人びとに受け入れられるよう、品質・性能・価格などのあらゆる面で「グローバルベスト」を目指しました。

具体的には、5車種の車台を共通化して低コストを追求する一方、新開発のガソリンエンジンや、クリーンなコモンレール式ディーゼルエンジンで、パワー・燃費とも



IMVシリーズの「FORTUNER」

クラストップの性能を実現しました。また存在感があるデザインや、広く高級感あふれる乗用車並みの居住性、世界のさまざまな使用条件に対応する耐久性などを特徴にしています。トヨタでは、こうした高品質なIMVの生産を現地サプライヤーと一体となって推進し、タイでの現地調達率は96%まで拡大しました。

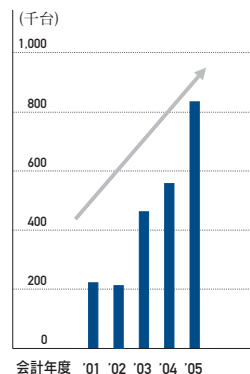
IMVで世界の成長市場への 商品供給能力を強化

IMVプロジェクト推進の背景には、タイを中心とするアセアン諸国における自動車市場の急成長があります。特にピックアップトラックや多目的車の需要は旺盛で、当初約50万台の生産規模を計画していたIMVプロジェクトも、70万台規模への修正が図られていま

す。これにより、タイでの新工場建設やインドネシアでの生産能力の増強など、一層の生産体制拡充を進めています。

トヨタのアジア地域での連結販売台数は当期83万台を記録しましたが、これは3年前の約3倍以上です。アフリカや中南米市場も拡大基調にあり、トヨタではIMVプロジェクトの積極展開でさらなる飛躍を目指しています。

急成長するアジアでの販売台数



IMVプロジェクトの主な生産拠点

国名	生産車種	生産開始	年間生産能力	輸出先
タイ	ピックアップトラック SUV	2004年8月 11月	計35万台: '07年 (うち輸出15.2万台程度)	アジア、欧州 オセアニア等
インドネシア	ミニバン	2004年9月	10万台: '06年 (うち輸出1.2万台程度)	アジア、中近東
南アフリカ	ピックアップトラック/SUV	2005年4月	12万台: '07年 (うち輸出6万台程度)	欧州、アフリカ等
アルゼンチン	ピックアップトラック/SUV	2005年2月	6.5万台: '06年 (うち輸出4.5万台程度)	中南米

各国の生産拠点名は次の通り。

タイ: Toyota Motor Thailand Co., Ltd. インドネシア: PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia

南アフリカ: Toyota South Africa Motors (Pty.) Ltd. アルゼンチン: Toyota Argentina S.A.

05.

原価低減活動

トヨタは、世界のお客さまに「より良いクルマをより安く」提供するために、新たな発想で原価低減活動を推進します。

新VIプロジェクトで品目単位からシステム単位の改革へ

トヨタは2000年から、部品メーカーなどサプライヤーと一体となって総原価低減活動 CCC21 (Construction of Cost Competitiveness for the 21st Century) を展開し、目覚ましい成果を上げてきました。当活動を開始以降、当社の原価改善額は年間2千億円レベルに向上し、ピークの2003年度には3千億円近い効果を上げました。トヨタではこの実績を踏まえ、2005年4月から新たな取り組みとしてVI (Value Innovation) 活動を立ち上げました。

新プロジェクトでは、CCC21で推進してきた品目単位のコスト改

革をさらに進化させ、システム単位の設計見直しをこれまで同様サプライヤーとも緊密な連携を図りながら進めていきます。設計思想の変革にまで踏み込んだ新たな発想の下、複数の部品をシステム単位で見直すことにより、トータルでの画期的な原価低減を目指します。

サプライヤーとの「相互信頼」関係で原価低減活動を加速

トヨタが進める原価低減活動は、単に部品等の購入価格を引き下げるといった取り組みではなく、当社の設計、生産技術、調達の各部門とサプライヤーが連携し、部品の設計・開発段階からモノづくり改

原価低減プロジェクトの推移

CCC21 活動

部品の開発・設計段階まで踏み込んだ
モノづくり改革



VI 活動

品目単位からシステム単位の
モノづくり改革

当社を代表するグローバルカー「カローラ」をはじめとする各車種で、絶え間なき原価低減活動に取り組み、今日の市場基盤を築いてきました。「より良いものをより安く」、トヨタのチャレンジは続きます。

革を進める点に特徴があります。これにより生産効率を大幅に向上させてコストを削減し、商品競争力を高めることに成功しています。

トヨタはこうした活動をサプライヤーとの長期にわたる「相互信頼」関係をベースに推進し、互いに困難な目標に立ち向かっています。その結果得られる成果は、当社とサプライヤーの双方の企業体質の強化や市場競争力の向上に役立っています。

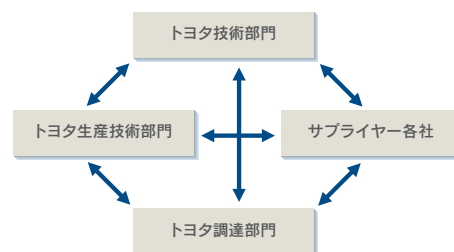
お客さまにも還元される原価低減成果

トヨタの原価低減活動の成果は、原価改善額だけでとらえられるものではありません。通常100のコスト低減成果が得られれば、その成果原資は商品力向上や価格の

見直しなどにも振り向けられ、お客さまへも還元されています。つまり、原価改善額として目に見える形で現れるのは、成果全体のある一部ということになります。機能が性能が格段に高まった新しいモデルを、以前と同じ価格もしくはそれ以下の価格で提供できる理由がここにあります。

この数年、当社の原価改善額は減少傾向にありますが、これは原材料価格上昇の影響と成果原資の配分バランスが変化してきていることが要因であり、原価低減活動が後退しているわけではありません。「より良いクルマをより安く」お客さまに提供するために、トヨタはこれからも原価低減活動を強力に推進します。

四位一体改革

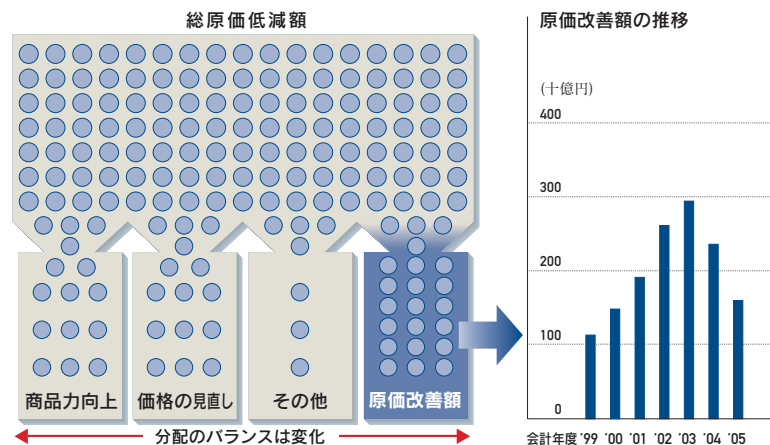


サプライヤーとの打合せ風景



IMVでの原価低減活動

トヨタの原価低減成果の配分



06.

人材育成



海外で年間60万台以上生産される「カムリ」は、世界中どこで生産されようとも、常に同一品質であることが要求されます。トヨタではグローバル規模の人材育成で、その実現に努めています。

トヨタは、創業以来受け継がれてきた「トヨタウェイ」の価値観に基づいた人材育成に注力し、これを将来に向けた企業競争力の原動力としています。

徹底した「人材育成」とダイバーシティの推進

企業が持続的成長を実現していく上で、もっとも重要な経営資源のひとつが「人材」です。言葉を換えれば「人材」の優劣が企業の発展を左右する要因となります。従業員の能力を最大限に活かすことを経営手法の強みとするトヨタでは、事業の地域的な広がりや事業領域の拡大に対応しながら、徹底的な人材育成プログラムを展開しています。

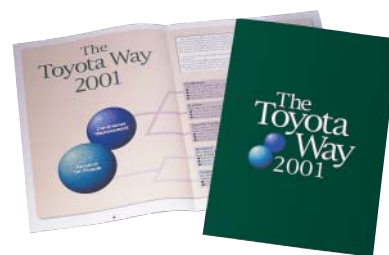
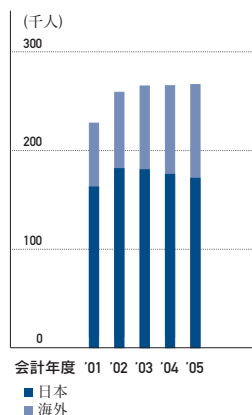
また当社は、人材登用におけるダイバーシティの推進にも注力しています。すでに国内外で26万人以上の従業員を雇用する中、個々

人が持つ能力を十二分に発揮し活躍できるよう、職場環境や人事制度の充実に努めています。

「トヨタウェイ」でモノづくりや経営の価値観を共有

当社では2001年4月、創業以来受け継がれてきた経営の価値観を明文化した「トヨタウェイ」を策定しました。「トヨタウェイ」は、“人間性尊重”と“知恵と改善”という2つの柱と、「チャレンジ」、「改善」、「現地現物」、「チームワーク」、「リスペクト」の5つの原則でまとめられたトヨタ社員の行動原則といえるもので、モノづくりに懸ける全従業員の情熱をひとつに束ねる力になっています。

連結従業員数の推移



Toyota Wayは世界の従業員で共有できるよう2001年に明文化されました。

また当社では、この「トヨタウェイ」という価値観を具現化させる経営人材育成機関として、2002年には本社内に「トヨタインスティテュート」を設立しています。こうした努力もあって、すでに海外の生産・販売子会社では、多くの現地人材が経営トップに起用されているほか、当社のマネジメントチームにも6人の外国人常務役員が誕生しています。

GPCでプロフェッショナルスタッフを早期育成

トヨタは2003年7月、国内外の全工場を対象に生産現場を管理・監督できる人材を短期間に、しかも数多く育成することを目的に「グローバル生産推進センター」(GPC)を設立しました。GPCではタフでマ

ルチスキル能力をもったグローバル人材の育成のほか、期間従業員の技能訓練、効率的な生産手法・仕組みづくりを推進し、すでに大きな成果を上げています。

設立以来これまでに延べ4,600人の研修を終えています。今後も年間2,000人規模の人材育成を継続していく方針です。さらに当社では、欧米やアジアにもGPCのブランチ設置を計画しており、今後はより世界的な規模で生産の現場におけるプロフェッショナルスタッフの育成を加速し、モノづくり競争力の強化と海外生産事業体の自律化を促進していく方針です。



グローバル生産推進センターでの技能研修風景

Topics | レクサス専用の国内研修施設を開設



トヨタは、国内のレクサス販売店で働くすべてのスタッフを対象とした人材育成の場として、「富士レクサスカレッジ」を富士スピードウェイ(静岡県)内に開設しました。深い専門知識や高い技能の習得はもちろん、レクサスの価値観を共有するための研修に活用されます。富士スピードウェイ内に開設したメリットを生かし、レクサス実車の走行性能を体感できる研修等も実施されます。



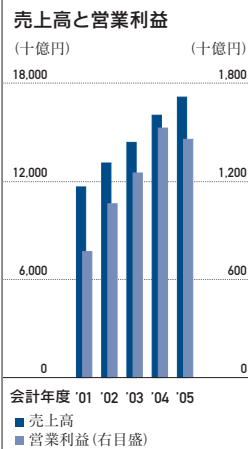
| Business Overview

事業概況

- 38 > 自動車事業
 - 38 > 日本
 - 40 > 北米
 - 42 > 欧州
 - 44 > その他の地域
- 46 > 金融事業
- 47 > その他事業

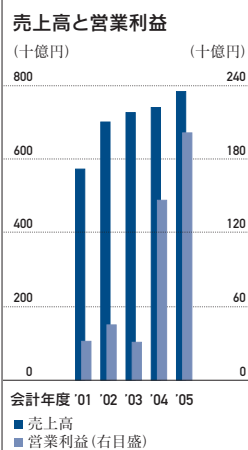
自動車事業

当期の自動車事業の連結売上高は、生産および販売台数の増加により前期比7.1%増の1兆1,135億円となりました。営業利益については、生産および販売台数の増加と原価低減活動による効果があったものの、為替変動の影響、厚生年金基金代行部分返上益の減少、研究開発費等の増加により、4.4%減の1兆4,525億円となりました。



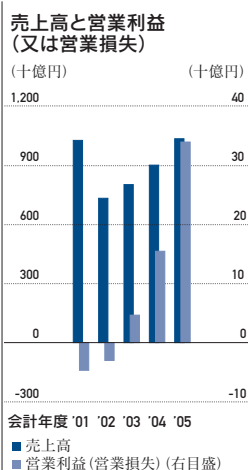
金融事業

当期の金融事業の連結売上高は、好調な自動車販売にともなう融資残高の増加などにより、前期比6.0%増の7,812億円となりました。また営業利益は融資残高の増加に加え、貸倒れやリースにともなう残価損の減少などにより、前期比37.6%増の2,008億円となりました。



その他事業

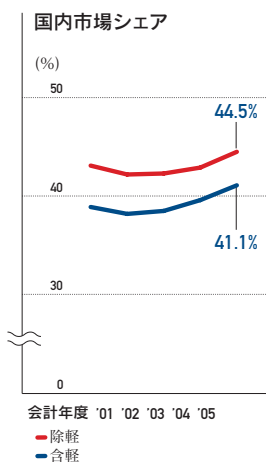
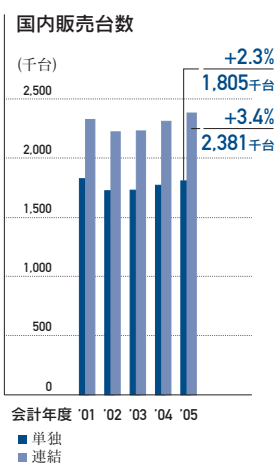
当期のその他事業の連結売上高は、前期比15.0%増の1兆303億円に、また営業利益は、2.2倍の337億円となりました。これは住宅事業において、生産および販売が好調に推移したことなどによるものです。



自動車事業

日本

トヨタは安定需要が続く国内自動車市場にあって、一層の競争優位性を発揮すべく、商品戦略と販売チャネルの再構築を進めています。



市場環境

国内自動車市場(除軽)は400万台レベルで安定的に推移

当期の日本の自動車総市場は前期とほぼ同水準の582万台に、また軽自動車を除く市場も394万台と安定的に400万台レベルで推移しています。当面、この市場規模が急激に変化することはないと思われませんが、景気の本格回復や環境・安全への対応を含めた、より付加価値の高い商品を投入することにより、市場拡大は十分に期待できるものと思われれます。市場構造的には、ここ数年はコンパクト指向が強まっていますが、利便性の高い3列シートを有するミニバンへの需要も高まっています。

業績概況

トヨタは7期連続で40%超の市場シェア(除軽)を確保

当期のトヨタグループ(ダイハツ、日野を含む)の国内販売台数(出荷ベース)は、3期連続で増加しました。これにより国内市場シェア(含軽)は41.1%に上昇し、軽自動車を除く市場では44.5%と過去最高のシェアを確保しました。

トヨタブランドでは、近年のコンパクトカーやミニバンの人気を背景に、「ウィッシュ」や「パッツ」をはじめ、「アルファード」(最高級ミニバン)の販売が好調でした。さらに、前期にフルモデルチェンジした「クラウン」(高級セダン)が10万台を超える販売を記録し、

当期の商品展開

2004年	6月	「パッツ」(最小コンパクトカー)を新発売
	7月	「クラウンマジェスタ」(ラージクラスセダン)をフルモデルチェンジ
		「ボルテ」(新コンセプト2BOX)を新発売
	9月	「アイシス」(ミディアムクラスミニバン)を新発売
	11月	「マークX」(ミディアムクラスセダン)を新発売
2005年	2月	「ヴィッツ」(次世代コンパクトカー)をフルモデルチェンジ
	3月	「ハリヤーハイブリッド」「クルーガーハイブリッド」(ハイブリッドSUV)を新発売



主力モデルの「カローラ」は2年連続で国内販売ランキング1位を獲得しました。また、ハイブリッド車「プリウス」も好調を持続しています。このほか、ダイハツブランドの軽自動車や日野ブランドのトラックも販売台数を伸ばしました。

市場戦略

市場シェア(除軽)45%の安定的確保を目指して

トヨタは国内事業の中期目標として、軽自動車を除く市場で45%のシェアを安定的に維持できる競争力の確立を目指しています。そのため、2003年2月に「新商品・流通政策」として、商品戦略の再構築と時代の変化に適応した販売チャネルへの改革を公表しました。2004年5月には、国内の販売体制を従来の5チャネルから4チャネルに再編し、それぞれのチャネルの役割やターゲットを一層明確にしました。このうち、旧ネット店と旧ビスタ店が融合して誕生した新ネット

店は、拡大する新しい価値観を持つお客さまからの支持を着実に得ています。

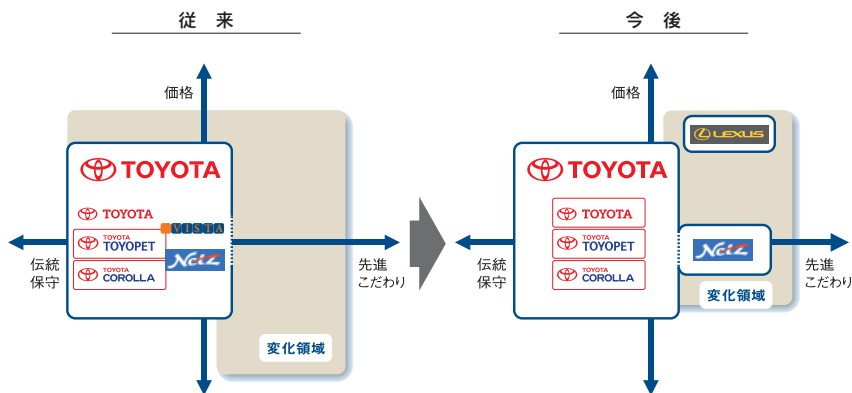
さらに2005年8月には、グローバルプレミアムブランドを目指すレクサスが国内で開業します。商品計画としては、8月にGS、SCを、1ヵ月後にはISを投入し、2006年夏には4車種目となるLSを導入する予定です。販売台数は当面、年間5~6万台を計画しています。



新型ヴィッツ

チャネルブランドの再構築に向けて

販売チャネルマトリックス



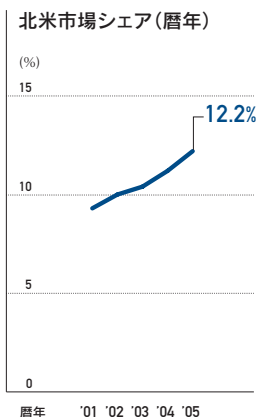
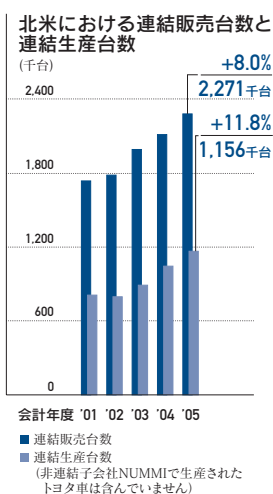
パッソ

新ネット店が誕生

新たに生まれ変わった新ネット店は、「先進」や「こだわり」を重視する価値観を持つ顧客層がターゲット。「ファン・ファッションブル」をキーワードにクルマづくりからマーケティングまでネット独自のスタイルを一貫させています。全国1,600の店舗で、年間販売60万台以上を中期目標にしています。

自動車事業

北米



注：会計年度の数字とは異なります。

トヨタは今後も成長が期待できる北米市場において、さらに現地化を促進し、商品ラインアップの強化で事業拡大を目指します。

市場環境

米国自動車市場は1,700万台超の規模に向け安定成長を持続

2004年(暦年)の米国自動車市場は、2000年以降はじめて前年実績を上回り、過去4番目となる1,690万台を記録する好調なものとなりました。低金利や減税に加え、メーカー各社の活発な新商品投入が販売を支えました。また、日系自動車メーカーの米国での市場シェアも、着実に上昇しました。米国市場は今後、人口増加も背景に、早期に1,700万台を超える市場規模に成長すると思われます。一方カナダの自動車市場は、2002年以降2年連続で前年実績を割り込み、2004年(暦年)は153万台にとどまりました。

業績概況

米国市場での販売台数は9年連続で過去最高を達成

当期の北米におけるトヨタの連結販売台数は、過去最高となる227万台を記録し、同様に連結生産台数も115万台に達しました(非連結子会社NUMMIで生産されたトヨタブランド分を含めると約147万台)。

米国での2004年(暦年)の販売台数は、9年連続で過去最高を更新する206万台と

なり、市場シェアは12.2%に上昇しました。また、トヨタブランド車は乗用車部門で2年連続ブランド別販売台数1位となり、「カムリ」も3年連続で乗用車販売ランキング1位を獲得しています。またレクサスブランド車も、5年連続で米国の高級ブランド車で販売ランキング1位の座を確保しています。さらに、2004年7月から全米の700を超える店舗で販売を開始した「サイオン」の販売も好調で、2004年(暦年)の販売台数は、9.8万台を記録しました。また、カナダでの2004年(暦年)の販売台数は、3年連続で過去最高を更新する17万台となり、市場シェアも11.1%に上昇しました。一方、J.D.パワー・アンド・アソシエーツ社による2005年米国自動車初期品質調査では、ブランド別で「レクサス」が1位の座を維持し、セグメント別でもトヨタが18セグメント中10セグメントで1位を獲得しました。



サイオン tC



生産体制面では、当期はメキシコ工場が稼動したほか、アラバマ工場のエンジン生産能力が増強されました。

市場戦略

新規市場の開拓で顧客基盤をさらに拡大

北米は今後も成長が期待できる有望市場であり、当社では引き続き現地生産能力と商品ラインアップの着実な強化により、事業拡大を図る方針です。2006年にはテキサス新工場、また2008年にはカナダ第2工場の稼動を控え、この時点で北米の現地生産能力は181万台となります。さらに、現地での商品開発力を強化する目的で2006年春にはミシガン州の研究開発拠点を拡張、新施設の建設を開始する予定です。

2008年の現地生産能力は181*万台に拡大
北米での車両生産能力

①カナダ工場(TMMC)	25万台
②ケンタッキー工場(TMMK)	50
③インディアナ工場(TMMI)	30
④カリフォルニア工場(NUMMI)**	40
⑤メキシコ工場(TMMBC)	3
(2004年12月稼動)	
⑥テキサス工場(TMMTX)	20
(2006年稼動予定)	
⑦カナダ第2工場(TMMC)	10
(2008年稼動予定)	

*全工場合計との差分3万台は、既存工場の生産効率アップおよび人員増強等に対応の予定です。

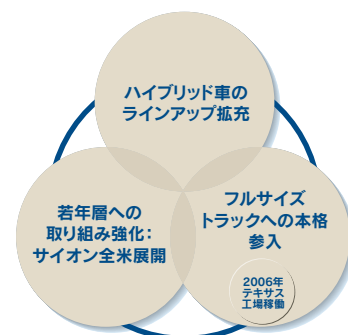
**：カリフォルニア工場はGMとの合弁会社で持分法適用会社です。GM向け車両の生産能力も含んでいます。

注：略称の正式名称については、124ページの海外生産会社一覧を参照ください。

トヨタでは、北米市場での成長戦略として「3つの新しい市場の開拓」を掲げています。第一にハイブリッド車市場、第二にフルサイズピックアップトラック市場、第三に若年層市場です。ハイブリッド車は、2005年4月にSUVのレクサスRXにも搭載されるなどラインアップの充実が進んでいます。「カムリ」ハイブリッド車の現地生産は、2006年後半に開始する予定です。フルサイズピックアップトラック「タンドラ」はインディアナ工場に続き、2006年からはテキサス新工場で生産を開始します。またY世代をターゲットに当期より全米展開を開始した「サイオン」は、顧客の約8割が新規顧客となっており、顧客基盤の拡大を実現しています。

「ハイブリッド」「フルサイズトラック」「サイオン」がキーワード

北米の成長戦略



「サイオン」プロジェクト本格始動

Y世代と呼ばれる若年層の獲得を目的にスタートした「サイオン」プロジェクト。2004年7月には、カリフォルニア州で先行販売を行っていた「xA」「xB」に加え、「tC」を投入しました。これにより、全米700を超える店舗で「サイオン」の取り扱いが本格的にはじまりました。インターネットを活用したマーケティング手法や、40種類以上のパーツ・アクセサリを自由に組み合わせて「自分仕様」のクルマをオーダーできる仕組みが人気を博しています。



メキシコでピックアップトラックの生産を開始

トヨタは、メキシコ工場(TMMBC: Toyota Motor Manufacturing de Baja California)にて、2004年9月からピックアップトラック「タコマ」用のトラックデッキを、また12月からは「タコマ」の生産を開始しました。同工場

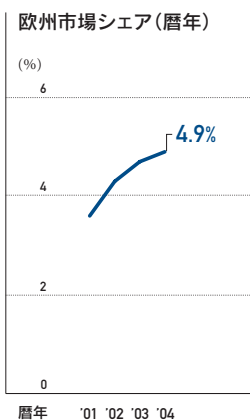
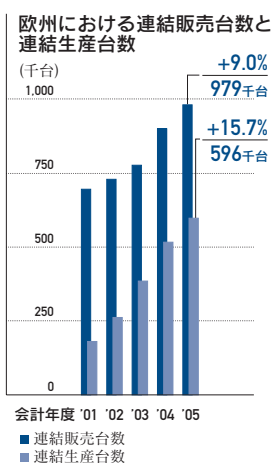


での「タコマ」の生産能力は年産3万台、トラックデッキの生産能力は年産18万台で、トラックデッキはGMとの合弁工場(米国カリフォルニア州)で生産される「タコマ」用としても供給されています。

自動車事業

欧州

トヨタは競争の激しい欧州市場において、独自の環境技術を武器にプレゼンスの強化に努め、一層の市場シェア拡大を目指します。



注: 会計年度の数字とは異なります。

市場環境

欧州市場は主要国の好調に支えられ前年を上回る1,760万台を記録

2004年(暦年)の欧州(EUほか、スイス、ノルウェー含む)自動車市場は、前年を上回る1,760万台となりました。主要国では、ドイツ、フランス、イタリア、スペインが好調でしたが、とりわけ経済が堅調なスペインは3年連続で過去最高の販売台数を記録しました。

業績概況

7年連続の販売台数増加で市場プレゼンスを向上

当期の欧州におけるトヨタの連結販売台数は、7年連続で過去最高となる97万台を記録し、市場シェア(暦年)も5%近くまで上昇しました。またトヨタは、フィンランド、

ノルウェーおよびギリシャの乗用・商用車市場でトップシェアを維持しています。一方連結生産台数は、現地生産能力の相次ぐ増強で大きく拡大し、59万台となりました。

欧州でのトヨタ車は、最量販モデルとしての地位を確立した「ヤリス」が22万台を超える販売となり、発売以来6期連続で記録を更新しました。新型「アベンシス」の販売台数も、13万台を超える好調なものでした。これにより、欧州の乗用車市場におけるトヨタのランキングは、9位から8位に上昇しました。さらにハイブリッド車「プリウス」は、2005年欧州カー・オブ・ザ・イヤーを受賞しました。

生産体制面では、2005年2月からチェコ共和国にあるPSAプジョー・シトロエンとの合弁工場で小型乗用車の生産を開始しました。また、英国、フランス、トルコの各工場も増強し、欧州全体での生産能力は

2005年の現地生産能力は77.5万台に拡大

欧州での車両生産能力	2003年	2005年
①英国(TMUK)	22万台	→ 28.5万台
②フランス(TMMF)	18	→ 24
③トルコ(TMMT)	10	→ 15
④チェコ(TPCA)	-	→ 10*

*トヨタブランド車のみ

注: 略称の正式名称については、125ページの海外生産会社一覧を参照ください。



トヨタ・プジョー・シトロエン・オートモービル・チェコ(TPCA)の外観



2005年中には77.5万台まで拡大する計画です。また、同3月には、ポーランドにある豊田自動織機との合弁工場でもディーゼルエンジンの生産を開始しました。これにより欧州でのディーゼルエンジンの生産能力は、英国、フランス、ポーランドの3工場計で26万基に拡大しました。さらにロシアでは、サンクトペテルブルク市に新工場を建設し、2007年末から「カムリ」の生産を開始する予定です。工場生産能力は5万台で、当初は2万台規模の生産でスタートする予定です。

市場戦略

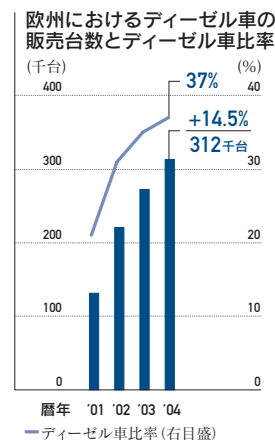
ディーゼル搭載車の拡充などで 120万台販売を目指す

トヨタは中期目標として、欧州市場で120万台の販売を目指しています。その目標を達成するための重要施策のひとつが、ディーゼル車のラインアップ強化です。欧州は市場の約半分がディーゼル車で占められる世界有数のディーゼルエンジン普及地域であること

から、トヨタではディーゼル車戦略の強化で販売拡大を狙っています。トヨタの欧州販売台数に占めるディーゼル車の割合は、2004年に37%となっていますが、今後さらにこの割合を高めていく考えです。そのため、先述の通りディーゼルエンジンの現地生産能力も段階的に増強しています。

技術面では次世代を担う先進のクリーンディーゼルシステム「DPNR」(Diesel Particulate-NOx Reduction system)を独自に開発し、欧州市場での主力モデル「アベンシス」のラインアップに加えています。さらに2004年9月に開催されたパリモーターショーには、パワーアップした新型の2.2リットルディーゼルエンジン(D-4Dクリーンパワー)を発表し、すでに「アベンシス」へ搭載しています。今後は「環境性能」と「走りの性能」を高次元で両立させたDPNRの搭載車種を拡大し、トヨタのクリーンディーゼルリーダーとしての地位確立を図ります。

2004年のディーゼル車比率は 37%に上昇



チェコでPSAと小型車の共同生産を開始



トヨタは2005年2月より、PSAプジョー・シトロエン(PSA)との合弁会社「トヨタ・プジョー・シトロエン・オートモービル・チェコ」(TPCA)にて欧州市場向け小型乗用車3車種の生産を開始しました。TPCAの生産能力は年間30万台で、うち10万台は「トヨタアイゴ(Aygo)」として、ほか20万台は「プジョー107」「シトロエンC1」としてそれぞれ生産されます。いずれもスタイリッシュな4人乗りボデーに先進的な安全・環境技術を備えた新型車です。

最新クリーンディーゼルエンジンを「IS」に搭載

トヨタは2005年3月に開催されたジュネーブモーターショーに、最新の2.2リットルD-4Dクリーンパワーエンジンを搭載した新型レクサス「IS」を出品しました。同エンジンは、市販ディーゼルエンジンの中ではNox(窒素系酸化物)とPM(ススなどの粒状物質)双方の排出量が最も少ないだけでなく、同クラスのエンジンで

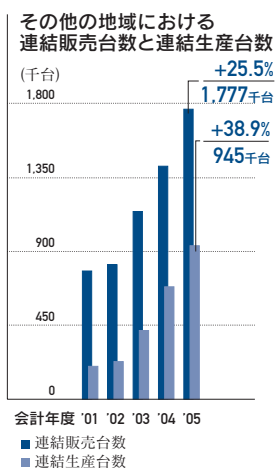


は最高レベルの180馬力を発揮します。新型「IS」は、2005年後半から日米欧をはじめグローバルに販売される予定です。

自動車事業

その他の地域

トヨタはアジア、オセアニア、中南米、中近東、アフリカなど多くの国や地域でクルマ社会の普及・拡大に努めています。



市場環境と業績概況

世界のあらゆる地域において
販売拡大を実現

当期の「その他の地域」におけるトヨタの連結販売台数は、過去最高となる177万台を記録し、連結生産台数も94万台に達しました。

その他の地域の販売台数内訳

	単位(千台)	増減率(%)
アジア	834	(+49.5)
中南米	185	(+27.0)
オセアニア	239	(+1.5)
その他	519	(+8.9)
合計	1,777	(+25.5)

■ **アジア**：2004年(暦年)のアジアの自動車市場は、タイ、インドネシアが牽引力となり好調に推移しました。中国市場は、成長スピードは大きく減速したものの、はじめて500万台を突破しました。中国に次ぐ巨大な潜在成長力を持つインド市場は着実な発展過程にあります。

同地域におけるトヨタの販売は、IMVプロジェクトが稼動したアセアン諸国や中国での伸びにより、拡大しました。

■ **中南米**：2004年(暦年)の中南米市場は、アルゼンチン、ベネズエラが大きく伸び、ブラジルも堅調でした。トヨタの販売は、ブラジル、アルゼンチン、チリでは過去最高の販売を記録しました。

■ **オセアニア**：2004年(暦年)のオーストラリア市場は、小型車やSUV車の好調に支えられ過去最高の95.5万台を記録しました。トヨタは同地域でトップシェアを維持しています。

■ **その他**：湾岸諸国でのトヨタの販売は、地域経済の好調により過去最高に迫りました。またアフリカ最大の市場である南アフリカも好調で、45万台の市場規模を形成しています。同国でトヨタは約25%のシェアを有し、販売台数も過去最高を更新しています。

中国事業：当期の主な動き

2004年	9月	广汽集団とトヨタ、広州での車両合弁生産・販売会社設立
	9月	一汽集団とトヨタ、ハイブリッド車の共同生産を発表
	11月	上海、広州にサービス技術研究・教育センターを設立
	12月	「トヨタ一汽(天津)金型有限公司」、大物プレス金型の生産を開始
	12月	「一汽トヨタ(長春)エンジン有限公司」、エンジン生産を開始
2005年	1月	「广汽トヨタエンジン有限公司」、エンジン部品の生産を開始
	3月	天津一汽トヨタ、クラウンの生産開始



中国での生産能力は2006年に33.5万台に拡大へ

生産開始時期	天津	長春	四川	広州
2000年 12月			コースター	
2002年 10月	ヴィオス			
2003年 9月			ランドクルーザー プラド	
10月		ランドクルーザー		
2004年 2月	カローラ			
2005年 3月	クラウン			
予定	REIZ	プリウス		
2006年 予定				カムリ



カローラ

市場戦略

中国・アセアン市場への経営資源投入で成長を牽引

トヨタでは、中・長期的に経済成長が期待できる中国・アセアン諸国を、日本、北米、欧州とともに重要地域ととらえ、経営資源を積極的に投入しています。アセアン諸国については、タイを中心にIMVプロジェクトの中心拠点と位置付け、ピックアップトラックや多目的車の戦略輸出基地としての役割を強化させています。

中国については、第一汽車、広州汽車など現地有力企業との提携戦略により、急速に事業基盤の拡大を図っています。現地化

の推進とフルラインアップ体制の構築により、2010年には中国市場で10%のシェア獲得を目標にしています。第一汽車との合弁会社では、すでにコンパクトカーから高級セダン、高級SUVなど5車種の生産を開始していますが、2005年末までにはハイブリッドカー「プリウス」や新型乗用車「REIZ」の生産も立ち上げる予定です。このほか、広州汽車との合弁会社でも2006年年央から中級セダン「カムリ」の生産を開始する計画で、その時点における中国での生産能力は33.5万台まで拡大する見込みです。



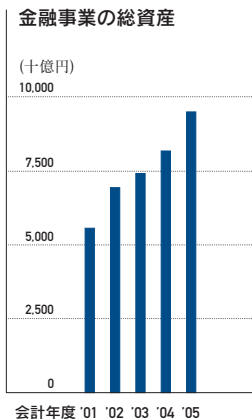
タイの販売店

広州汽車集団との共同プロジェクト

トヨタと広州汽車集団有限公司は、車両を生産・販売する新会社「広州トヨタ自動車有限公司」を2004年9月に設立しました。2006年年央から「カムリ」の生産を年間10万台規模で開始する予定です。広州汽車集団とはすでに2004年2月、「カムリ」向けエンジンの合弁生産会社を設立し、2005年1月から一部生産を開始しています。



金融事業



トヨタ/レクサス市場の約90%をカバー

トヨタの金融事業の概要
(2005会計年度)

総資産	9兆4,872億円
売上高	7,812億円
営業利益	2,008億円
格付け	トリプルA
展開地域	世界30カ国・地域
市場カバー率	約90%
顧客数	約1,000万人
従業員数	約8千人

トヨタは、自動車販売金融をコアに、健全で質の高い金融サービスをお客さまに提供することで、自動車事業の拡大につなげています。

事業概況

営業利益は2千億円を達成

当期の金融事業の業績は、前期に引き続き業績が拡大し、営業利益は2千億円を達成しました。好調な自動車販売に加え、お客さまへの商品・サービスの向上による融資残高の増加や貸倒れの減少等が主な要因です。

トヨタの金融事業は、国内外の金融子会社を傘下に置くトヨタファイナンシャルサービス株式会社(TFS)を統括会社として、日本を含め世界30の国と地域で展開しており、トヨタ車マーケットの約90%をカバーするグローバルなネットワークを構築しています。現在では、世界で約540万人のお客さまに自動車ローンやリースを中心とした自動車販売金融サービスを提供しています。またTFSは、S&P社とムーデイズ社から、それぞれ最高ランク格付けの「AAA」と「Aaa」を取得するなど、高い財務信用力を誇っています。

事業戦略

自動車販売金融をコアにお客さまの生活をトータルサポート

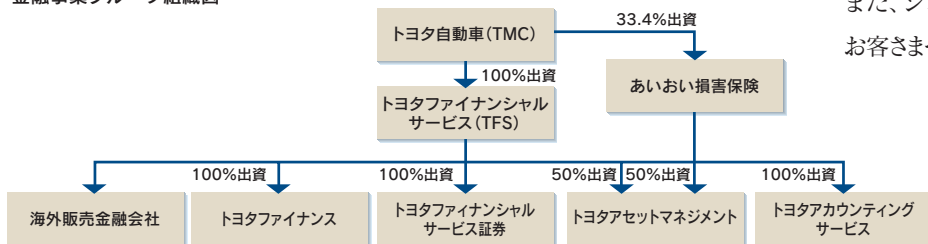
TFSグループは、コアビジネスである自動車販売金融の強化を図る一方、お客さまの生活をトータルにサポートする総合金融サービスの拡充を重点施策に掲げています。特に日本国内では、自動車販売金融に加え、クレジットカード、住宅ローン、社債や投資信託などの個人への資産形成サービス、保険などの広範な金融サービスを提供しています。

トヨタファイナンス株式会社では販売金融の他に、お客さまにより身近で利便性の高いカードを目指して「TS CUBIC CARD」(ティーエス キュービックカード)の発行を2001年にスタートしました。2004年9月にはポイント制度の充実など全面リニューアルを行い、当期末時点の会員数は474万人、ETCカード会員数は業界シェアNo.1の100万人近くまで達しています。

トヨタファイナンシャルサービス証券株式会社では、個人向けにトヨタグループ社債やトヨタグループ株式ファンドの販売を行っています。また、ショッピングモール等にも6店舗出店し、お客さまへのサービスの充実を目指しています。

トヨタグループ一体で運営される金融事業

金融事業グループ組織図



その他事業

トヨタは自動車事業で培った技術や知的資産を活用し、21世紀の社会と人びとの生活を豊かにできる商品やサービスの開発にも積極的に取り組んでいます。

情報通信事業

当社は本格的なユビキタスネットワーク社会の到来に備えて、クルマと通信、特に携帯通信との融合により、クルマの利便性・快適性をさらに向上させていくことが必要だと考えています。そのために当社では、時代に先駆けて情報通信関連の製品およびサービスを提供すべく、携帯電話サービスから国内・国際通信サービスまでをカバーする総合通信事業者KDDIをパートナーとして事業に取り組んでいます。

ITS関連事業

トヨタは「クルマの高機能化」と「交通システムの高度化」という2つの視点からITS (Intelligent Transport System: 高度道路交通システム)の実用化に向けた商品やシステムの開発に注力しています。2004年10月に名古屋で開催された「第11回ITS世界会議」では、トヨタの最先端ITS技術を多数紹介しました。また、2005年3月に愛知県で開催した日本国際博覧会では、トヨタが開発中の新交通システム、IMTS (Intelligent Multimode Transit System)を会場内移動手段のひとつとして提供しています。

GAZOO事業

GAZOO (ガズー)は、日本でトヨタが提供する総合情報ネットワークサービスです。GAZOOサイトでは、新車、中古車、関連サービスの情報はじめ、多彩なサービスを提供しており、当期末時点の会員数は610万人に達しています。

さらにトヨタは、自動車情報サービスを一層向上させるため、2002年より独自のテレマティクスサービス「G-BOOK」を開発し、その普及に努めてきましたが、2005年4月には、これまでのシステムを進化させた次世代サービス「G-BOOK ALPHA (ジーブック アルファ)」を発表しました。またタイでは、2004年3月から顧客と

ディーラーを結ぶ新たなネットワークシステム「e-CRB」 (Customer Relationship Building)を導入していますが、現在のサービスを順次拡大していくことを検討しています。

住宅事業

当期の住宅販売戸数は、前期比11.2%増の5,283戸と好調に推移しました。また当社は2005年3月、ミサワホームホールディングスとの資本提携を発表しました。今後トヨタは、ミサワとともに住宅の開発、生産、販売等に関して相互にシナジー効果を発揮し、販売エリアや商品面で相互補完を行いながら幅広い顧客ニーズへの対応を図り、両社の住宅事業を強化します。



シンセカード

マリン事業

トヨタは自動車で培った先進技術・エンジン技術を生かし、モーターボートおよびエンジンを製造・販売しています。当期は、65隻のモーターボートを販売しました。

バイオ・環境緑化事業

トヨタは「環境保護と経済成長の融合」の実現に向け、バイオ・緑化事業に積極的に取り組んでいます。現在、豪州での植林事業、インドネシアでのサツマイモ加工事業、中国での泥炭採掘事業、日本での花卉栽培事業・屋上緑化事業などを推進し成果を上げています。また2004年10月に、植物系バイオプラスチックの量産化に向け年産1千トン規模の実証プラントを当社広瀬工場内に建設し、2005年5月から稼働をはじめました。



インドネシアのサツマイモ加工工場

Financial Section

ファイナンシャル・セクション

- 49 > 米国会計基準に基づく連結財務サマリー
- 50 > 連結四半期財務サマリー
- 51 > 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
- 76 > 連結貸借対照表
- 78 > 連結損益計算書
- 79 > 連結株主持分計算書
- 80 > 連結キャッシュ・フロー計算書
- 81 > 連結財務諸表への注記
- 122 > 監査報告書

米国会計基準に基づく連結財務サマリー

トヨタ自動車株式会社
3月31日終了会計年度

	金額：百万円(1株当たりデータ、株価、為替レートを除く)					増減率(%)
	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2004年vs2005年
会計年度：						
売上高：						
製品売上高.....	¥12,402,104	¥13,499,644	¥14,793,973	¥16,578,033	¥17,790,862	+7.3
金融売上.....	553,133	690,664	707,580	716,727	760,664	+6.1
計.....	¥12,955,237	¥14,190,308	¥15,501,553	¥17,294,760	¥18,551,526	+7.3
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	+7.4
金融費用.....	427,340	459,195	423,885	364,177	369,844	+1.6
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	+14.3
計.....	¥12,164,508	¥13,096,676	¥14,229,907	¥15,627,870	¥16,879,339	+8.0
営業利益.....	¥ 790,729	¥1,093,632	¥1,271,646	¥1,666,890	¥1,672,187	+0.3
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...	1,107,289	972,101	1,226,652	1,765,793	1,754,637	-0.6
法人税等.....	523,876	422,789	517,014	681,304	657,910	-3.4
当期純利益.....	674,898	556,567	750,942	1,162,098	1,171,260	+0.8
株主資本当期純利益率(ROE)...	9.6%	7.8%	10.4%	15.2%	13.6%	—
1株当たりデータ(円)：						
当期純利益(基本的).....	¥ 180.65	¥ 152.26	¥ 211.32	¥ 342.90	¥ 355.35	+3.6
配当金.....	25.00	28.00	36.00	45.00	65.00	+44.4
株主資本.....	1,921.29	2,015.82	2,063.43	2,456.08	2,767.67	+12.7
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	+8.4
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)	+38.1
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	+73.1
研究開発費.....	475,716	589,306	668,404	682,279	755,147	+10.7
資本的支出*.....	762,274	940,547	1,005,931	945,803	1,068,287	+13.0
減価償却費.....	784,784	809,841	870,636	969,904	997,713	+2.9
会計年度末：						
株主資本.....	¥ 7,077,411	¥ 7,264,112	¥ 7,121,000	¥ 8,178,567	¥ 9,044,950	+10.6
総資産.....	17,019,783	19,305,730	20,152,974	22,040,228	24,335,011	+10.4
長期借入債務.....	3,083,344	3,722,706	4,137,528	4,247,266	5,014,925	+18.1
現金及び現金同等物.....	1,510,892	1,657,160	1,592,028	1,729,776	1,483,753	-14.2
株主資本比率.....	41.6%	37.6%	35.3%	37.1%	37.2%	—
株式情報(3月31日)：						
株価(円).....	¥4,350	¥3,650	¥2,635	¥3,880	¥3,990	+2.8
株式時価総額.....	¥16,029,739	¥13,332,491	¥9,512,343	¥14,006,790	¥14,403,890	+2.8
発行済み株式数(株).....	3,684,997,492	3,649,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	—
その他データ：						
為替レート(ドル/円).....	¥123.90	¥133.25	¥120.20	¥105.69	¥107.39	

* 賃貸資産を除く

連結四半期財務サマリー

トヨタ自動車株式会社
3月31日終了会計年度

	金額：億円							
	第1四半期		第2四半期		第3四半期		第4四半期	
	2004年	2005年	2004年	2005年	2004年	2005年	2004年	2005年
売上高	¥40,929	¥45,103	¥41,313	¥45,153	¥43,860	¥46,440	¥46,845	¥48,819
営業利益	3,407	4,486	4,270	4,176	4,016	4,229	4,975	3,830
税金等調整前当期純利益	3,712	4,704	4,408	4,428	4,297	4,471	5,240	3,943
当期純利益	2,225	2,866	3,019	2,974	2,864	2,965	3,512	2,907
事業別セグメント情報								
売上高：								
自動車	¥37,985	¥41,998	¥37,919	¥41,398	¥40,553	¥42,784	¥43,281	¥44,955
金融	1,840	1,809	1,875	2,035	1,806	1,961	1,848	2,007
その他	1,837	2,057	2,200	2,611	2,147	2,433	2,778	3,202
消去	(733)	(761)	(681)	(891)	(646)	(738)	(1,062)	(1,345)
計	¥40,929	¥45,103	¥41,313	¥45,153	¥43,860	¥46,440	¥46,845	¥48,819
営業利益：								
自動車	¥3,339	¥4,038	¥3,687	¥3,530	¥3,478	¥3,555	¥4,686	¥3,402
金融	106	462	511	565	523	587	320	394
その他	(28)	15	88	112	55	110	37	100
消去	(10)	(29)	(16)	(31)	(40)	(23)	(68)	(66)
計	¥3,407	¥4,486	¥4,270	¥4,176	¥4,016	¥4,229	¥4,975	¥3,830
所在地別セグメント情報								
売上高：								
日本	¥ 27,142	¥ 28,576	¥ 27,831	¥ 29,230	¥ 29,336	¥ 30,183	¥ 31,591	¥ 32,052
北米	15,308	16,261	14,833	15,636	16,037	15,957	15,098	15,880
欧州	5,299	5,910	5,024	6,103	5,143	6,318	6,177	6,463
その他	5,487	6,704	5,541	6,619	5,925	6,959	6,666	7,809
消去	(12,307)	(12,348)	(11,916)	(12,435)	(12,581)	(12,977)	(12,687)	(13,385)
計	¥ 40,929	¥ 45,103	¥ 41,313	¥ 45,153	¥ 43,860	¥ 46,440	¥ 46,845	¥ 48,819
営業利益：								
日本	¥2,521	¥2,530	¥2,776	¥2,376	¥2,261	¥2,373	¥3,523	¥2,593
北米	646	1,298	990	1,149	1,282	1,278	992	750
欧州	61	309	164	354	247	265	253	157
その他	205	377	328	332	243	335	193	368
消去	(26)	(28)	12	(35)	(17)	(22)	14	(38)
計	¥3,407	¥4,486	¥4,270	¥4,176	¥4,016	¥4,229	¥4,975	¥3,830

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

当セクションに記載されるすべての財務情報は、フォーム20-Fに含まれる当アニュアルレポートにおいて開示される連結財務諸表に基づいています。同財務諸表は、米国において一般に公正妥当と認められる会計原則に基づき作成されています。

概観

当社および連結子会社(以下、トヨタという。)の事業セグメントは、自動車事業、金融事業およびその他の事業で構成されています。自動車事業は最も重要な事業セグメントで、2005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90%、営業利益合計(セグメント間売上および売上原価控除前)の86%を占めています。金融事業の利益の増加により、トヨタの営業利益合計に占める自動車事業の割合は、2004会計年度と比較して4%減少しています。2005年3月31日に終了した1年間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(32%)、北米(31%)および欧州(13%)となっています。

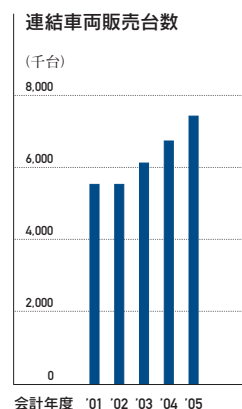
自動車市場環境

世界の自動車市場は、非常に競争が激しく、また予測が困難な状況にあります。さらに、自動車業界の需要は、社会、政治および経済の状況、新車および新技術の導入ならびにお客様が自動車を購入または利用される際に負担いただく費用といった様々な要素の影響を受けます。これらの要素は各市場および各タイプの自動車に対するお客様の需要に年を追って多大な変化をもたらします。

次の表は、過去3会計年度における各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		
	2003年	2004年	2005年
日本	2,217	2,303	2,381
北米	1,982	2,103	2,271
欧州	776	898	979
その他	1,138	1,415	1,777
海外計	3,896	4,416	5,027
合計	6,113	6,719	7,408

トヨタの日本における連結販売台数は、2004会計年度および2005会計年度ともに、市場が前期を下回る厳しい状況のなか、お客様のニーズ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増加しました。トヨタの海外における連結販売台数は、2004会計年度および2005会計年度ともに、各地域に応じた商品ラインナップの充実などにより、北米・欧州・その他のすべての地域で販売台数が増加しました。



各市場における全車両販売台数に占めるトヨタのシェアは、製品の品質、価格、デザイン、性能、安全性、信頼性、経済性および実用性についての他社との比較により左右されます。また、時機を得た新車の導入やモデルチェンジの実施も、お客様の需要を満たす重要な要因です。変化し続けるお客様の嗜好を満たす能力も、売上および利益に大幅な影響をもたらします。

自動車事業の収益性は実に多様な要因により左右されます。これらには次のような要因が含まれます。

- ・車両販売台数
- ・販売された車両モデルとオプションの組み合わせ
- ・部品・サービス売上
- ・価格割引およびその他のインセンティブのレベルならびにマーケティング費用
- ・顧客からの製品保証に関する請求およびその他の顧客満足のための修理等にかかる費用
- ・研究開発費等の固定費
- ・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

物質やり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承認しました。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」および米国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の注記23をご参照ください。

多くの国の政府が、現地調達率を制限し、関税およびその他の貿易障壁を課し、あるいは自動車メーカーの事業を制限したり本国への利益の移転を困難にするような価格管理あるいは為替管理を行っています。このような法律、規則、政策その他の行政措置における変更は、製品の生産、ライセンス、流通もしくは販売、原価、あるいは適用される税率に影響を及ぼすことがあります。トヨタは現在、米国シャーマン反トラスト法に違反しているとして、集団訴訟の一被告として提訴されています。この訴訟に関しては、連結財務諸表の注記23をご参照ください。

世界の自動車産業は、グローバル化および合従連衡の時期にあり、この傾向は予見可能な将来まで続く可能性があります。その結果、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。

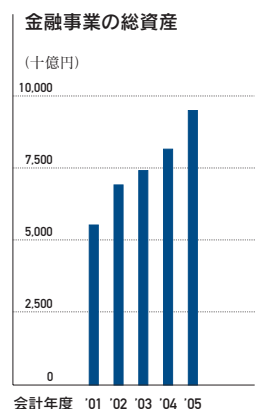
2002年11月に南アフリカトヨタ(株)(以下、南アフリカトヨタという。)の株式を追加取得しました。その結果、南アフリカトヨタに対する出資比率は39.3%増加して75.0%になり、2003会計年度末から南アフリカトヨタの財務数値をトヨタの連結財務諸表に含めています。追加取得以前については、南アフリカトヨタに持分法を適用していました。南アフリカトヨタの主たる事業はトヨタ車の車体および同部品の製造、販売であります。2004会計年度は、トヨタが南アフリカトヨタの経営成績を年間を通じて連結する最初の会計年度となりました。2003年5月に、トヨタはトヨタ車体(株)(以下、トヨタ車体という。)および関東自動車工業(株)(以下、関東自動車という。)の株式を追加取得しました。その結果、トヨタ車体および関東自動車に対する出資比率は各々2.94%および1.14%増加して50.21%および50.57%になり、2004会計年度からトヨタ車体および関東自動車の財務数値をトヨタの連結財務諸表に含めています。追加取得以前については、トヨタ車体および関東自動車に持分法を適用していました。トヨタ車体および関東自動車の主たる事業はいずれもトヨタ車の車体および同部品の製造、販売

であります。2003年9月にトヨタ モーター マニュファクチャリング インドネシア(株)(以下、インドネシアトヨタという。)の株式を追加取得しました。その結果、インドネシアトヨタに対する出資比率は46.00%増加して95.00%になり、2004会計年度末からインドネシアトヨタの財務数値をトヨタの連結財務諸表に含めています。追加取得以前については、インドネシアトヨタに持分法を適用していました。インドネシアトヨタの主たる事業はトヨタ車の車体および同部品の製造、販売であります。2005会計年度は、インドネシアトヨタの経営成績を年間を通じて連結する最初の会計年度となりました。2004年10月に、トヨタ車体はアラコ(株)から分割された車両事業を承継しました。さらに、車両事業分割後のアラコ(株)、タカニチ(株)および豊田紡織(株)が合併し、トヨタ紡織(株)(以下、トヨタ紡織という。)となりました。合併によりトヨタ紡織に対する出資比率は49.63%となり、2005会計年度の後半期より持分法を適用しております。合併前については、アラコ(株)およびタカニチ(株)はトヨタの連結子会社でありそれぞれの財務数値をトヨタの連結財務諸表に含めておりました。トヨタ紡織の事業領域は自動車内装部品およびフィルター全体における開発、製造および販売であります。

金融事業

自動車金融の市場は、ローンで購入する消費者の増加(特に北米および欧州)により拡大しており、大変競争が激しくなっています。自動車金融の競争激化は、利益率の減少を引き起す可能性があり、また、お客様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、お客様および販売店に対する融資プログラムおよびリース・プログラムの提供を行っております。トヨタは、お客様に対して資金を提供する能力は、お客様に対しての重要な付加価値サービスであると考え、金融子会社のネットワークを各国へ拡大しております。



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

トヨタの金融資産は、主に北米での金融事業の継続的な拡大の結果、2005会計年度において増加しました。

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

	金額：百万円	
	3月31日現在	
	2004年	2005年
金融債権		
小売債権.....	¥ 3,643,998	¥ 4,780,250
ファイナンス・リース.....	912,622	758,632
卸売債権およびその他のディーラー貸付金.....	1,680,907	1,773,440
	6,237,527	7,312,322
未稼得収益.....	(298,153)	(233,417)
金融損失引当金.....	(87,462)	(91,829)
金融債権<純額>合計.....	5,851,912	6,987,076
控除：一年以内に期限の到来する債権.....	(2,622,939)	(3,010,135)
長期金融債権<純額>.....	¥ 3,228,973	¥ 3,976,941
オペレーティング・リース(賃貸用車両及び器具)		
車両.....	¥ 1,387,404	¥ 1,736,238
器具.....	106,376	92,459
	1,493,780	1,828,697
控除：減価償却累計額.....	(375,861)	(424,609)
賃貸用車両及び器具<純額>.....	¥ 1,117,919	¥ 1,404,088

トヨタは、車両リースを継続的に提供してまいりました。当該リース事業によりトヨタは残存価額のリスクを負っています。これは車両リース契約の借手が、リース終了時に車両を購入するオプションを行使しない場合に発生する可能性があります。リース終了時に返却される車両台数は近年減少しています。例えば、米国の金融子会社であるトヨタ モーター クレジット(株)によるリースに関して、2003会計年度および2004会計年度中には約50%でしたが、設定残価とリース終了時の車両の時価との差額が減少したため2005会計年度は約40%に減少しました。リース終了時に返却される車両から生じる損失を回避するためには、車両の残存価額以上の価格で再販売もしくは再リースしなければなりません。車両の残存価額をカバーできない場合には、リース終了時に損失が生じます。このような損失は、リースによる利益を減らす要因になります。セールス・インセンティブが販売促進活動(新車価格の値引きおよび所有コストの減少要因)の重要な一環であり続ける限り、中古車の再販価格、およびそれに対応するトヨタのリース車両の公正価

値は引下げ圧力を受ける可能性があります。残価損失は2004会計年度および2005会計年度ともに返却される車両台数の減少などにより減少しました。詳細につきましては、重要な会計上の見積りのセクションのオペレーティング・リースに対する投資、および連結財務諸表の注記2の残価損失引当金をご参照ください。

トヨタは、金利の変動および為替相場の変動に対するエクスポージャーを緩和するために、全般的なリスク管理方針を採用しています。トヨタは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。トヨタは、ヘッジ取引に対するリスク管理方針文書と同様に、デリバティブ金融商品とヘッジ対象との関係を正式に文書化して保持しています。トヨタが会計処理方法として公正価値ヘッジを選択する場合、デリバティブ金融商品はトヨタの連結貸借対照表に計上されている特定の負債をヘッジするものとして指定され、デリバティブ金融商品の公正価値変動を構成するすべての要素は四半期ごとに行われるヘッジの有効性の評価に

含められています。金利スワップ取引は、大部分が特定の負債取引の不可分な一部として実行されており、ヘッジ会計適用のための条件を満たすものとなっています。トヨタは、元本および(あるいは)利息の支払にかかる為替変動に対するエクスポージャーを全般的にヘッジするために、また金利変動に対するエクスポージャーを管理するために、金利通貨スワップ契約を利用しています。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ません。したがって、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。その結果、当期純利益はヘッジ指定されないデリバティブの影響を受けることになります。ヘッジ指定されないデリバティブにかかる実現損益および未実現損益の影響は当期純利益に対し、2003会計年度は損失、2004会計年度および2005会計年度は利益となりました。トヨタは、トレーディング目的ではデリバティブ金融商品を利用していません。詳細につきましては、公正価値計上のデリバティブ等の契約に関する重要な会計上の見積りのセクションおよび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をご参照ください。

資金調達コストは、金融事業の収益性に影響を及ぼす可能性があります。資金調達コストは、数多くの要因により影響を受けますが、その中にはトヨタがコントロールできないものもあります。これには、全般的な景気、金利およびトヨタの財務力などが含まれます。2004会計年度の資金調達コストは、主に米国における金利の低下の結果、減少しました。また、2005会計年度の資金調達コストは、主に米国における市場金利の上昇と借入債務残高の増加により増加しました。

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2004年3月31日現在4.2百万人と、2003年3月31日から0.6百万人の増加となりました。また、2005年3月31日現在4.7百万人と、2004年3月31日から0.5百万人の増加となりました。それに伴い、カード債権は2004年3月31日現在1,172億円と、2003年3月31日から218億円の増加となりました。また、2005年3月31日現在1,442億円と、2004年3月31日から270億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関連事業・ガス事業等の情報技術関連事業、マリン事業およびバイオ・環境緑化事業が含まれます。

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英国ポンドや豪ドル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。為替の変動はトヨタの売上高、売上総利益、営業費用、営業利益、当期純利益および剰余金に対して好影響または悪影響を及ぼします。

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

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

トヨタは、生産施設が世界中に所在しているため、取引リスクは大幅に軽減されていると考えています。グローバル化戦略の一環として、車両販売を行う主要市場において生産施設を建設することにより、その大半の生産を現地化してまいりました。2003年(暦年)および2004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60.9%および62.9%が海外で生産されています。北米では2003年(暦年)および2004年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ61.7%および63.7%が現地で生産されています。欧州では2003年(暦年)および2004年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ52.6%および56.7%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図ることが可能です。

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、連結財務諸表の注記20および21をご参照ください。

一般的に、円安は売上高、営業利益および当期純利益に好影響を及ぼし、円高は悪影響を及ぼします。日本円の米ドルに対する期中平均相場は、2004会計年度および2005会計年度ともに前年に比べ円高に推移しました。日本円の米ドルに対する決算日の為替相場は、2004会計年度末は前年に比べて円高に、2005会計年度末は前年と比べて円安となりました。また、日本円のユーロに対する期中平均相場は、2004会計年度および2005会計年度ともに前年に比べ円安に推移しました。日本円のユーロに対する決算日の為替相場は、2004会計年度末は前年と比べ円高に、2005会計年度末は前年に比べて円安となりました。詳細につきましては、為替リスクのセクションをご参照ください。

トヨタは日本円に換算後の海外子会社および海外関連会社の財務数値を連結しています。そのため、以下の分析および説明には、為替の影響に関する情報が含まれています。トヨタは為替の影響を米国会計基準により求められる開示であるとは考えておりませんが、かかる開示が投資家の皆様にトヨタのビジネス状況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。

2004会計年度および2005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それぞれ変動しました。「業績－2005会計年度と2004会計年度の比較」および「業績－2004会計年度と2003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2004会計年度および2005会計年度における売上高を表示しています。為替の影響を除いた業績数値は、トヨタの連結財務諸表上の数値とは異なっており、よって米国会計原則に則ったものではありません。トヨタは、為替の影響を除いた業績の開示が米国会計原則に基づく開示に代わるものとは考えておりませんが、為替の影響を除いた業績が投資家の皆様にトヨタの本邦通貨での営業成績に関する有益な追加情報を提供するものと考えています。

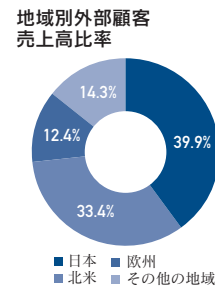
セグメンテーション

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

自動車事業の経営は、機能ベースで成り立っており、各機能別の組織には監督責任者を有しています。マネジメントは自動車事業セグメント内で資源を配分するために、販売台数、生産台数、マーケット・シェア、車両モデルの計画および工場のコストといった財務およびそれ以外に関するデータの評価を行っています。

地域別内訳

次の表は、過去3会計年度のトヨタの地域別外部顧客向け売上高を示しています。

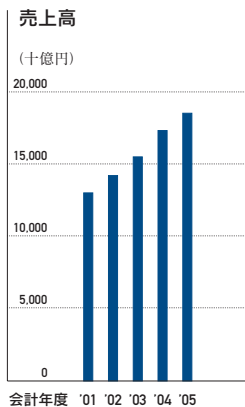


金額：百万円			
3月31日に終了した1年間			
	2003年	2004年	2005年
日本	¥6,621,054	¥7,167,704	¥7,408,136
北米	5,929,803	5,910,422	6,187,624
欧州	1,514,683	2,018,969	2,305,450
その他の地域	1,436,013	2,197,665	2,650,316

業績—2005会計年度と2004会計年度の比較

売上高

2005会計年度の売上高は18兆5,515億円と、前会計年度に比べて1兆2,568億円(7.3%)の増収となりました。この増収は主に、車両販売台数の増加、部品・サービス売上の増加および金融事業の拡大による影響を反映していますが、特に米ドルに対する為替の影響により一部相殺されています。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2005会計年度の売上高は約18兆8,461億円と、前会計年度に比べて9.0%の増収であったと考えられます。売上高は商品・製品売上高および金融収益で構成されており、2005会計年度の商品・製品売上高は17兆7,908億円と、前会計年度に比べて7.3%の増収となり、金融収益は7,607億円と、前会計年度に



比べて6.1%の増収となりました。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2005会計年度の商品・製品売上高は約1兆8,628億円と、前会計年度に比べて9.0%の増収であり、金融収益は約7,833億円と、前会計年度に比べて9.3%の増収であったと考えられます。2005会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では3.4%、北米では4.7%、欧州では14.2%、その他の地域では20.6%の増収となりました。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2005会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では3.4%、北米では10.0%、欧州では12.2%、その他の地域では21.5%の増収となりました。

以下は、トヨタの各事業セグメントの売上に関する説明です。記載された売上高は、セグメント間売上控除前の数値です。

自動車事業セグメント

自動車事業の売上高は、トヨタの売上高のうち最も高い割合を占めます。2005会計年度における自動車事業の売上高は1兆1,135億円と、前会計年度に比べて1兆1,397億円(7.1%)の増収となりました。この増収は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化の影響を相殺した約1兆3,000億円の影響(純額)および部品・サービス売上の増加などによるものですが、為替の影響約2,700億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、2005会計年度における自動車事業の売上高は約1兆3,835億円と、前会計年度に比べて8.8%の増収であったと考えられます。日本における増収は、主として輸出車両および国内販売車両の販売台数増加によるものですが、販売構成の変化の影響などにより一部相殺されています。北米における増収は、車両販売台数の増加の影響によるものですが、為替の影響により一部相殺されています。欧州における増収は、主として車両販売台数の増加の影響および為替の影響によるものです。その他の地域における増収は、主として2004年に投入したIMVシリーズの好調な販売により台数が大幅に増加したことによるものです。

金融事業セグメント

2005会計年度における金融事業セグメントの売上高は7,812億円と、前会計年度に比べて443億円(6.0%)の増収となりました。この増収は主に小売債権残高の増加および米国の販売金融子会社が行った過年度損益の修正の影響(詳細については連結財務諸表の注記24をご参照ください)によるものですが、為替の影響により一部相殺されています。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2005会計年度における金融事業の売上高は約8,037億円と、前会計年度に比べて9.1%の増収であったと考えられます。

その他の事業セグメント

2005会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は1兆303億円と、前会計年度に比べて1,341億円(15.0%)の増収となりました。この増収は主に、住宅事業の生産および販売が好調であったことによるものです。

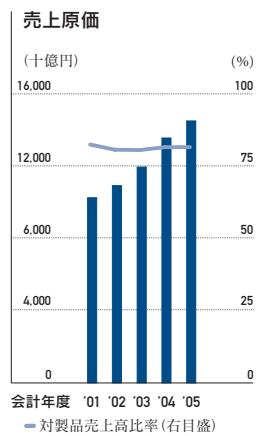
営業費用

2005会計年度における営業費用は1兆8,793億円と、前会計年度に比べて1兆2,515億円(8.0%)の増加となりました。この増加は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化の影響を相殺した約1兆1,000億円の影響(純額)、研究開発費の増加729億円、厚生年金基金代行部分返上益の減少598億円、業容拡大に伴う諸経費の増加および部品・サービス売上の増加の影響などにより増収しますが、原価改善の努力による影響約1,600億円により一部相殺されています。

2001年に、確定給付企業年金法が制定され、企業が国に代行部分を返上することが認められることになりました。これに伴い、当社および一部の国内子会社は将来分支給義務免除の申請を行い、代行部分返上について厚生労働大臣の認可を受けました。さらに過去分の返上の認可を受けた後、2004会計年度において当社および一部の子会社が、2005会計年度において複数の国内子会社がそれぞれ代行部分に相当する年金資産を国に返上しました。返還に関連して生じた損益については、発生問題専門委員会の合意であるEITF 03-02「厚生年金基金の代行部分の国への返上に関する会計処理」にしたがって会計処理しています。

これにより、代行部分返上に伴う清算損失として、2004会計年度において売上原価に1,901億円、販売費及び一般管理費に238億円の計2,139億円の営業費用が、2005会計年度において売上原価に659億円、販売費及び一般管理費に84億円の計743億円の営業費用が計上されています。また、代行部分返上により消滅した退職給付債務と実際に返上した年金資産との差額（Government Subsidy）が、販売費及び一般管理費のマイナスとして2004会計年度で3,209億円、2005会計年度で1,215億円含まれています。この一連の代行返上の会計処理により、2005会計年度において営業費用のマイナスが純額472億円計上され、2004会計年度の純額1,070億円に比べて、2005会計年度の営業費用は598億円増加しました。詳細については連結財務諸表の注記19をご参照ください。

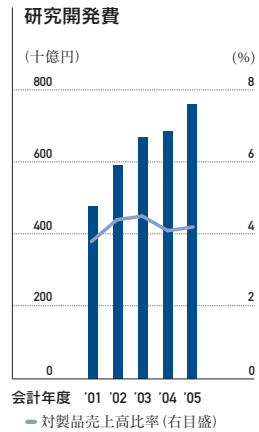
継続的な原価改善の努力により、2005会計年度の費用は原価改善が行われなかった場合に比べて約1,600億円減少しました。原価改善の努力は、継続的に実施されているVE（Value Engineering）・VA（Value Analysis）活動、部品の種類の絞込みにつながる部品共通化、ならびに車両生産コストの低減を目的としたその他の製造活動に関連しています。



2005会計年度における売上原価は14兆5,002億円と、前会計年度に比べて9,939億円（7.4%）の増加となりました。この増加（セグメント間金額控除前）は自動車事業セグメントにおける8,816億円（6.8%）の増加およびその他の事業セグメントにおける1,125億円（14.8%）の増加を反映しています。自動車事業セグメントにお

ける売上原価の増加は主に、車両販売台数の増加と商品販売構成の変化を相殺した影響、部品・サービス売上の増加の影響、研究開発費の増加の影響によるものですが、継続的な原価改善の努力、代行部分返上に伴う清算損失の減少および為替の影響により一部相殺されています。その他の事業セグメントにおける売上原価の増加は、主に売上高の増加に伴うものです。

2005会計年度における金融費用は3,698億円と、前会計年度に比べて57億円（1.6%）の増加となりました。この増加は主に、米国の金利上昇と金融事業の拡大に伴う借入債務残高の増加による支払利息の増加によるものですが、各期末時点においてヘッジ指定されずに時価評価されたデリバティブ金融商品にかかる評価益の増加により一部相殺されています。



2005会計年度の販売費及び一般管理費は2兆92億円と、前会計年度に比べて2,519億円（14.3%）の増加となりました。この増加（セグメント間金額控除前）は、自動車事業における3,245億円（21.8%）の増加、金融事業における209億円（9.3%）の減少およびその他の事業における30億円（2.5%）の増加を反映しています。自動車事業における増加は主に、代行部分返上に伴うGovernment Subsidyの減少の影響および業容拡大に伴う諸経費の増加によるものですが、為替の影響により一部相殺されています。金融事業における減少は、主に北米における延滞債権の回収率上昇に伴う貸倒実績率の低下を受けて金融損失引当金繰入額が減少したこと、および為替の影響によるものです。

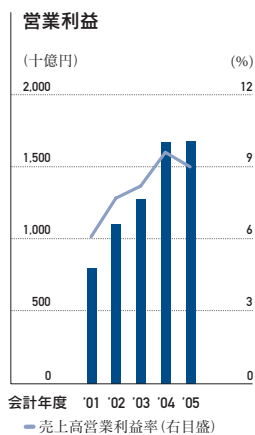
2005会計年度の研究開発費（売上原価および一般管理費）は7,551億円と、前会計年度に比べて729億円（10.7%）の増加となりました。この増加は、将来の競争力の更なる強化のため、ハイブリッド・燃料電池などの環境技術、または衝突安全性能・走行制御などの安全技術といった先端技術開発への積極的な取り組みや、グローバル展開の進展のなかでの開発車種の拡充によるものです。

営業利益

2005会計年度における営業利益は1兆6,721億円と、前会計年度に比べて53億円(0.3%)の増益となりました。この増益は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化を相殺した影響、部品・サービス売上の増加、継続的な原価改善の努力の影響、金融事業の拡大およびその他の事業セグメントにおける増益などによりますが、厚生年金基金代行部分返上益の減少、研究開発費の増加、業容拡大に伴う諸経費の増加および為替の影響により一部相殺されています。その結果、2005会計年度の営業利益率は前会計年度の9.6%から9.0%に減少しました。

2005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1,209億(10.9%)の減益となり、北米では565億円(14.5%)、欧州では360億円(49.8%)、その他の地域では443億円(45.7%)の増益となりました。日本における減益は、主に輸出車両および国内販売車両の販売台数増加と販売構成の変化を相殺した影響、継続的な原価改善の努力があったものの、厚生年金基金代行部分返上益減少の影響、研究開発費の増加、為替の影響などにより相殺されたためであります。北米における増益は、主に車両生産台数および販売台数の増加、現地製造事業体による原価改善の努力、ならびに販売金融子会社の融資債権の増加、金融損失引当金繰入額の減少および残価損失の減少によるものですが、業容拡大に伴う諸経費の増加および為替の影響により一部相殺されています。欧州における増益は、主に現地製造事業体による原価改善の努力、車両生産台数ならびに販売台数の増加および為替の影響によるものですが、業容拡大に伴う諸経費の増加により一部相殺されています。その他の地域における増益は、主にIMVプロジェクトによる車両生産台数および販売台数の増加によるものです。

以下は、トヨタの各事業セグメントの営業利益に関する説明です。記載されている営業利益の金額は、セグメント間売上および売上原価控除前の数値です。



自動車事業セグメント

2005会計年度における自動車事業セグメントの営業利益は1兆4,525億円と、前会計年度に比べて665億円(4.4%)の減益となりました。この減益は主に、厚生年金基金代行部分返上益の減少の影響、研究開発費の増加、業容拡大に伴う諸経費の増加および為替の影響によるものですが、車両販売台数の増加、部品・サービスの売上の増加、継続的な原価改善の努力の影響により一部相殺されています。

金融事業セグメント

2005会計年度における金融事業セグメントの営業利益は2,008億円と、前会計年度に比べて548億円(37.6%)の増益となりました。この増益は、主として米国における融資残高の増加、販売金融子会社が行った過年度損益の修正の影響(詳細については連結財務諸表の注記24をご参照ください)、金融損失引当金繰入額の減少および残価損失の減少によるものですが、為替の影響により一部相殺されています。

その他の事業セグメント

2005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337億円と、前会計年度に比べて185億円(121.3%)の増益となりました。この増益は、主に住宅事業の生産および販売が好調であったことによるものです。

その他の収益・費用

2005会計年度における受取利息及び受取配当金は675億円と、前会計年度に比べて119億円(21.4%)の増加となりました。この増加は、主に米国子会社における有価証券の運用増加によるものです。

2005会計年度における支払利息は189億円と、自動車事業における有利子負債の減少により前会計年度に比べて18億円(8.5%)の減少となりました。

2005会計年度における為替差益<純額>は214億円と、前会計年度に比べて167億円(43.9%)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。

2005会計年度におけるその他<純額>は124億円の利益と、教育機関への寄付金の増加などにより前会計年度に比べて133億円(51.7%)の減少となりました。

法人税等

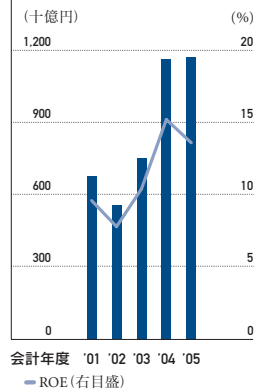
2005会計年度における法人税等は、主に税金等調整前当期純利益の減益により、前会計年度に比べて234億円の減少となりました。2005会計年度の実効税率は、日本における法定税率減少の影響などにより、前会計年度の38.6%から37.5%に減少しました。

少数株主持分損益および持分法投資損益

2005会計年度における少数株主持分損益は649億円と、前会計年度に比べて223億円の増加となりました。この増加は、連結子会社の業績好調による増益などによるものです。

2005会計年度における持分法投資損益は1,394億円と、前会計年度に比べて192億円の増加となりました。この増加は持分法適用関連会社の業績好調による増益によるものですが、日本国内の持分法適用関連会社における厚生年金基金代行部分返上益の減少により一部相殺されています。

当期純利益とROE



当期純利益

2005会計年度の当期純利益は1兆1,712億円と、前会計年度に比べて92億円(0.8%)の増益となりました。

その他の包括損益

2005会計年度におけるその他の包括損益は、前会計年度に比べて2,758億円減少し、1,239億円の利益となりました。この変動は主に、未実現有価証券評価損益が2005会計年度の384億円の利益に対し、前会計年度は日本における株式市場の回復を反映して3,297億円の利益であったこと、および最小年金債務調整額に関連するその他包括損益が2005会計年度の98億円の利益に対し、前会計年度は主として当社の厚生年金基金の代行部分返上により2,733億円の利益であったことによるものですが、外貨換算調整額が前会計年度の2,033億円の損失に対して2005会計年度は757億円の利益に増加したことにより一部相殺されています。

業績—2004会計年度と2003会計年度の比較

売上高

2004会計年度の売上高は17兆2,947億円と、前会計年度に比べて1兆7,932億円(11.6%)の増収となりました。この増収は主に、車両販売台数の増加、連結子会社の増加、部品・サービス売上の増加および金融事業の拡大による影響を反映していますが、特に米ドルに対する為替の影響により一部相殺されています。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2004会計年度の売上高は約17兆5,543億円と、前会計年度に比べて13.2%の増収であったと考えられます。売上高は商品・製品売上高および金融収益で構成されており、2004会計年度の商品・製品売上高は16兆5,780億円と、前会計年度に比べて12.1%の増収となり、金融収益は7,167億円と、前会計年度に比べて1.3%の増収となりました。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2004会計年度の商品・製品売上高は約16兆8,091億円と、前会計年度に比べて13.6%の増収であり、金融収益は約7,452億円と、前会計年度に比べて5.3%の増収であったと考えられます。2004会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では8.3%、欧州では33.3%、その他の地域では53.0%の増収となり、北米では0.3%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、2004会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では8.3%、北米では7.1%、欧州では25.3%、その他の地域では48.9%の増収となりました。

以下は、トヨタの各事業セグメントの売上に関する説明です。記載された売上高は、セグメント間売上控除前の数値です。

自動車事業セグメント

自動車事業の売上高は、トヨタの売上高のうち最も高い割合を占めます。2004会計年度における自動車事業の売上高は15兆9,738億円と、前会計年度に比べて1兆6,623億円(11.6%)の増収となりました。この増収は主に、車両販売台数の増加による約1兆3,000億円の影響、連結財務諸表の注記5に記載されている連結子会社の増加による約4,200億円の影響および部品・サービス売上の増加などによるものでしたが、為替の影響約2,300億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、2004会計年度における自動車事業の売上高は約16兆2,052億円と、前会計年度に比べて13.2%の増収であったと考えられます。日本における増収は、輸出車両および国内販売車両の販売台数

増加によるものですが、低価格車両への継続的なシフトによる平均販売価格の下落により一部相殺されています。北米における増収は、車両販売台数の増加の好影響によるものですが、為替の影響により相殺されています。欧州における増収は、車両販売台数の増加と販売構成の変化を相殺した影響および為替の影響によるものです。その他の地域における増収は、車両販売台数の増加によるものですが、平均販売価格の下落により一部相殺されています。

金融事業セグメント

2004会計年度における金融事業セグメントの売上高は7,369億円と、前会計年度に比べて120億円(1.6%)の増収となりました。この増収は主に、小売債権残高の増加によるものですが、為替の影響により一部相殺されています。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2004会計年度における金融事業の売上高は約7,650億円と、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。

その他の事業セグメント

2004会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は8,962億円と、前会計年度に比べて1,010億円(12.7%)の増収となりました。この増収は主に、住宅事業の生産および販売が好調であったことによるものでした。

営業費用

2004会計年度における営業費用は15兆6,279億円と、前会計年度に比べて1兆3,980億円(9.8%)の増加となりました。この増加は主に、車両販売台数の増加による約1兆円の影響、連結子会社の増加による約4,700億円の影響、労務費の約1,100億円の増加の影響および部品・サービス売上の増加の影響などにより、原価改善の努力による影響約2,300億円および日本における厚生年金基金代行部分返上益の影響1,070億円により一部相殺されています。

2001年に、確定給付企業年金法が制定され、企業が国に代行部分を返上することが認められることになりました。トヨタおよび一部の国内関係会社は将来分支給義務免除の申請を行い、厚生労働大臣の認可を受けました。さらに過去分の返上を申請し、認可が行われた後、2004会計年度において最低責任準備金に相当する年金資産を国に返上しました。返還に関連して生じた損益については、発生問題専門委員会の合意であるEITF 03-02「日本の厚生年金基金制度における代行部分返上に関する会計処理」にしたがって会計処理した結果、2004会計年度の連結財務諸表上、代行部分返上に伴う清算損失合計2,139億円は売上原価に1,901億円、販売費及び一般管理費に238億円含まれています。それに加えて代行部分返上により消滅した退職給付債務と実際に返上した年金資産との差額(以下、Government Subsidyという。)が販売費及び一般管理費のマイナスとして3,209億円含まれています。その結果、2004会計年度の営業費用は純額で1,070億円減少しました。詳細については連結財務諸表の注記19をご参照ください。

継続的な原価改善の努力により、2004会計年度の費用は原価改善が行われなかった場合に比べて約2,300億円減少しました。原価改善の努力は、継続的に実施されているVE・VA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。

2004会計年度における売上原価は13兆5,063億円と、前会計年度に比べて1兆5,921億円(13.4%)の増加となりました。この増加(セグメント間金額控除前)は自動車事業セグメントにおける1兆4,853億円(12.9%)の増加およびその他の事業セグメントにおける925億円(13.8%)の増加を反映しています。自動車事業セグメントにおける売上原価の増加は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化を相殺した影響、連結子会社の増加の影響、部品・サービス売上の増加の影響、研究開発費の増加の影響および代行部分返上に伴う清算損失の影響によるものですが、継続的な原価改善の努力および為替の影響により一部相殺されています。

2004会計年度における金融費用は3,642億円と、前会計年度に比べて597億円(14.1%)の減少となりました。この減少は主に、各期末時点においてヘッジ指定されずに時価評価されたデリバティブ金融商品にかかる評価益の計上の影響、米国の金利低下による金融費用の減少および為替の影響によるものです。

2004会計年度のその他の事業における営業費用は前会計年度に比べて903億円(11.4%)の増加となりました。この増加は、その他の事業における売上高の増加に伴うものです。

2004会計年度の販売費及び一般管理費は1兆7,574億円と、前会計年度に比べて1,344億円(7.1%)の減少となりました。この減少(セグメント間金額控除前)は、自動車事業における950億円(6.0%)の減少、金融事業における437億円(16.3%)の減少およびその他の事業における23億円(1.9%)の減少を反映しています。自動車事業における減少は主に、継続的な原価改善の努力、為替の影響および代行部分返上に伴うGovernment Subsidyの影響によるものですが、海外の事業拡大に伴う労務費の増加および広告宣伝費の増加により一部相殺されています。金融事業における減少は、主に北米における延滞債権の回収率上昇に伴う貸倒実績率の低下を受けて金融損失引当金繰入額が減少したこと、および為替の影響によるものです。

2004会計年度の研究開発費は6,822億円と、前会計年度に比べて138億円(2.1%)の増加となりました。この増加は、将来の競争の激しい市場においてトヨタの強みを発揮するために、主に燃料電池の開発を中心とした先行・先端技術開発、環境対応への取組みの強化およびグローバル展開の推進による開発車種の拡充によるものです。

営業利益

2004会計年度における営業利益は1兆6,668億円と、前会計年度に比べて3,952億円(31.1%)の増益となりました。この増益は主に、車両販売台数の増加、部品・サービス売上の増加、継続的な原価改善の努力の影響、厚生年金基金代行部分返上益の影響および連結子会社の増加の影響などによりますが、労務費および広告宣伝費の増加により一部相殺されています。その結果、2004会計年度の営業利益率は前会計年度の8.2%から9.6%に増加しました。

2004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1,638億円(17.4%)、北米では1,110億円(39.6%)、欧州では642億円(77.7%)、その他の地域では513億円(112.4%)と、すべての地域で増益となりました。日本における増益は、主に車両生産台数および販売台数の増加、継続的な原価改善の努力の影響、厚生年金基金代行部分返上益の影響ならびに連結子会社の増加の影響によるものですが、日本で製造された製品の日本国外への売上に対する為替の影響により一部相殺されています。北米における増益は、主に車両生産台数および販売台数の増加、現地製造事業体による原価改善の努力、ならびに販売金融子会社による金利スワップ取引などの時価評価に伴う評価益の計上および金融損失引当金繰入額の減少によるものですが、米ドルに対する円相場が不利に変動した影響により一部相殺されています。欧州における増益は、主に現地製造事業体による原価改善の努力、車両生産台数ならびに販売台数の増加と販売構成の変化を相殺した影響およびユーロに対する円相場が有利に変動した影響によるものですが、事業拡大に伴う労務費の増加により一部相殺されています。その他の地域における増益は、主にアジアをはじめとする様々な地域における車両生産台数および販売台数の増加、およびこれらの市場が好転したことによるものです。

以下は、トヨタの各事業セグメントの営業利益に関する説明です。記載されている営業利益の金額は、セグメント間利益控除前の数値です。

自動車事業セグメント

2004会計年度における自動車事業セグメントの営業利益は1兆5,190億円と、前会計年度に比べて2,721億円(21.8%)の増益となりました。この増益は主に、車両販売台数の増加、部品・サービスの売上の増加、継続的な原価改善の努力の影響、厚生年金基金代行部分返上益の影響、連結子会社の増加の影響およびユーロに対する円相場が有利に変動した影響などによるものですが、労務費および広告宣伝費の増加、ならびに米ドルに対する円相場が不利に変動した影響により一部相殺されています。

金融事業セグメント

2004会計年度における金融事業セグメントの営業利益は1,460億円と、前会計年度に比べて1,157億円(381.4%)の増益となりました。この増益は、主にデリバティブ金融商品にかかる評価益の計上、金融損失引当金繰入額の減少、融資残高の増加および米国における金利低下による利息費用の減少によるものですが、米ドルに対する円相場が不利に変動した影響により一部相殺されています。

その他の事業セグメント

2004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152億円と、前会計年度に比べて107億円(236.7%)の増益となりました。この増益は、主に住宅事業の生産および販売が好調であったことによるものです。

その他の収益・費用

2004会計年度における受取利息及び受取配当金は556億円と、前会計年度に比べて30億円(5.6%)の増加となりました。この増加は、主に米国子会社における有価証券の運用増加によるものですが、米国での金利低下の影響により一部相殺されています。

2004会計年度における支払利息は207億円と、自動車事業セグメントにおける借入金の減少の影響および米国での金利低下の影響により、前会計年度に比べて98億円(32.0%)の減少となりました。

2004会計年度における為替差益<純額>は382億円と、前会計年度に比べて26億円(7.3%)の増加となりました。為替差損益は外国通貨建ての売上を取引時の為替相場で換算した価額と、先物為替契約を利用して行う決済を含め、同会計年度における決済金額との差額を示すものです。

2004会計年度におけるその他<純額>は、前会計年度の1,028億円の損失から258億円の利益となりました。2003会計年度には、一時的下落と認められない投資有価証券の減損1,113億円が計上されましたが、2004会計年度には日本の株式市場が好転し、投資有価証券の重要な減損は計上されませんでした。

法人税等

2004会計年度における法人税等は、主に税金等調整前当期純利益の増益および持分法適用関連会社の未分配利益に対する税金引当額の増加により、前会計年度に比べて1,643億円の増加となりました。2004会計年度の実効税率は、評価性引当金の減少および税額控除の拡大の影響により、前会計年度の42.1%から38.6%に減少しました。

少数株主持分損益および持分法投資損益

2004会計年度における少数株主持分損益は426億円と、前会計年度に比べて311億円の増加となりました。この増加は、連結子会社の増加の影響などによるものです。

2004会計年度における持分法投資損益は1,202億円と、前会計年度に比べて674億円の増加となりました。この増加は持分法適用関連会社の業績好調による増益および日本国内の一部の持分法適用関連会社における厚生年金基金代行部分返上益の影響によるものですが、特定の会社の株式を追加取得して連結子会社化した影響により一部相殺されています。

当期純利益

2004会計年度の当期純利益は1兆1,620億円と、前会計年度に比べて4,111億円(54.8%)の増益となりました。

その他の包括損益

2004会計年度におけるその他の包括損益は、前会計年度に比べて7,366億円増加し、3,997億円の利益となりました。この変動は主に、未実現有価証券評価損益が日本における株式市場の回復を反映して前会計年度の265億円の損失に対して2004会計年度には3,297億円の利益に増加したこと、および最小年金債務調整額に関連するその他包括損益が厚生年金基金の代行部分返上、年金資産への追加拠出および年金資産の市場価値の増加を反映して前会計年度の1,719億円の損失に対して2004会計年度は2,733億円の利益に増加したことによりますが、外貨換算調整額が前会計年度1,393億円の損失に対して2004会計年度は2,033億円の損失に増加したことにより一部相殺されています。

流動性と資金の源泉

トヨタは従来、設備投資および研究開発活動のための資金を、主に営業活動から得た現金により調達してきました。

2006会計年度については、トヨタは設備投資および研究開発活動のための十分な資金を、主に手許の現金及び現金同等物と営業活動から得た現金により調達する予定です。2002年4月1日から2005年3月31日までに行われた重要な設備投資および処分に関する情報、ならびに現在進行中の重要な設備投資および処分に関する情報は、フォーム 20-Fの「Information on the Company— Business Overview — Capital Expenditures and Divestitures」をご参照ください。

お客様や販売店に対する融資プログラムおよびリース・プログラムで必要となる資金について、トヨタは営業

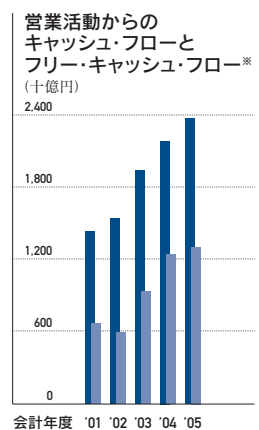
活動から得た現金と金融子会社の借入金によりまかっています。トヨタは、金融子会社のネットワークを拡大することにより、世界中の現地市場で資金を調達する能力を向上させるよう努めています。

2005会計年度の連結キャッシュ・フロー計算書より、米国証券取引委員会企業財務部の指摘に基づいて、たな卸資産の販売に関連する金融債権の発生と回収に係るキャッシュ・フローを、投資活動から営業活動に組替えて表示しています。2003会計年度および2004会計年度の連結キャッシュ・フロー計算書につきましても2005会計年度の表示に合わせて組替を行い再表示しております。

過年度の連結キャッシュ・フロー計算書を当期の表示方法に合わせて組替再表示した場合の影響は下記の通りです。

	金額: 百万円	
	3月31日に終了した1年間	
	2003年	2004年
営業活動から得た現金<純額>-組替前.....	¥2,085,047	¥2,283,023
投資活動からの組替額.....	(144,959)	(96,289)
営業活動から得た現金<純額>-組替後.....	¥1,940,088	¥2,186,734
投資活動に使用した現金<純額>-組替前.....	¥(2,146,407)	¥(2,312,784)
営業活動への組替額.....	144,959	96,289
投資活動に使用した現金<純額>-組替後.....	¥(2,001,448)	¥(2,216,495)

なお、2005会計年度における連結キャッシュ・フロー計算書において、営業活動の区分に計上されたたな卸資産の販売に関連する金融債権に係るキャッシュ・アウ



会計年度 '01 '02 '03 '04 '05
 ■ 営業活動からのキャッシュ・フロー
 ■ フリー・キャッシュ・フロー
 ※ (営業活動からのキャッシュ・フロー) - (貸付資産を除く資本的支出)

トフロー(純額)は、559億円です。追加的な情報については、連結財務諸表の注記4および7をご参照下さい。

2005会計年度における営業活動から得た現金<純額>は、前会計年度の2兆1,867億円に対し、2兆3,709億円となりました。この増加は主に、金融事業セグメントでの利益の増加によるものです。

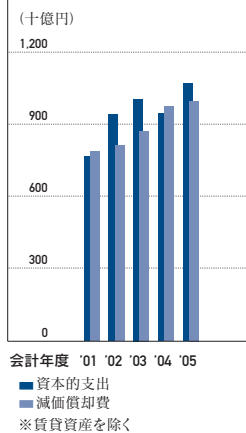
2005会計年度における投資活動に使用した現金<純額>は、前会計年度の2兆

2,164億円に対し、3兆611億円となりました。この増加は、主に有価証券および投資有価証券の売却および満期償還の減少および貸付資産の購入の増加によりですが、金融債権に対する投資の減少により一部相殺されています。

2005会計年度における財務活動から得た現金<純額>は、前会計年度の2,422億円に対し、4,193億円となりました。この増加は、主に長期借入債務の増加および自己株式の取得の減少によりですが、短期借入債務の返済による支出の増加により一部相殺されています。

2005会計年度における貸付資産を除く資本的支出は、前会計年度の9,458億円から13.0%増加し、1兆682億円となりました。この資本的支出の増加は主に、国内子会社の設備投資および海外のIMV投資の増加によるものです。

資本的支出*と減価償却費



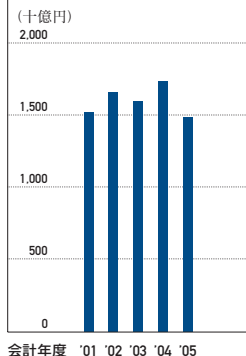
2005会計年度における貸貸資産に対する資本的支出は、前会計年度の5,427億円から57.5%増加し、8,549億円となりました。この変動は、主に北米および欧州の金融子会社における貸貸資産の増加によるものです。

2006会計年度において、貸貸資産を除く設備投資額は約1兆2,500億円となる予定です。設備投資予定額の地域別内訳は、日本7,700億円、北米2,200億円、欧州1,100億円およびその他1,500億円となっています。

現在入手可能な情報によれば、トヨタは、環境問題が2006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 Regulations, Environment 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2005年3月31日現在で1兆4,837億円でした。現金及び現金同等物の大部分は円建てまたは米ドル建てであります。また、2005年3月31日現在における定期預金は636億円、有価証券は5,431億円でした。

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

現金及び現金同等物
期末残高

と定義しており、2005会計年度において総資金量は、3,538億円(10.2%)増加し3兆8,100億円となりました。

2005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、847億円(5.5%)増加し1兆6,163億円となりました。これは売上の増加による影響および為替の影響を反映しています。

2005会計年度におけるたな卸資産は、2,234億円(20.6%)増加し1兆3,067億円となりました。これは取引量の増大および為替の影響を反映しています。

2005会計年度における金融債権<純額>合計は、6兆9,870億円と、1兆1,351億円(19.4%)増加しました。この変動は、販売台数の増加による小売割賦債権の増加、不動産融資および販売店の運転資金融資を含む卸売債権、その他のディーラー貸付金の増加および米国金融子会社による債権流動化の減少によるものです。これらの増加は、ファイナンス・リースの減少により一部相殺されています。

2005年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、北米64.0%、日本15.7%、欧州10.3%、その他の地域10.0%でした。トヨタは、特別目的事業体を通じて金融債権を売却するプログラムを保有しており、2005会計年度においてこの証券化取引により、購入および留保保持分控除後で、489億円の売却収入を得ました。

有価証券及びその他の投資有価証券(流動資産計

上のものを含む)は、主として当社および北米の連結製造子会社による国債等への投資の増加により、前会計年度に比べて5,568億円(20.7%)増加し3兆2,472億円となりました。

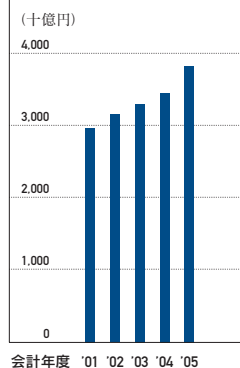
2005会計年度における有形固定資産は、4,409億円(8.2%)増加しました。これは設備投資および為替の影響によりありますが、減価償却の影響により一部相殺されています。

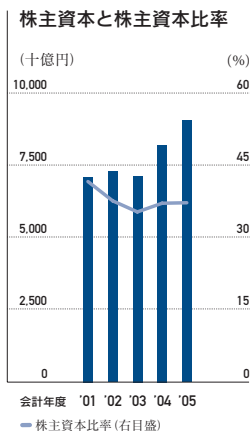
2005会計年度における支払手形及び買掛金は1,474億円(8.6%)増加しました。これは取引量の増大および為替の影響によりあります。

2005会計年度における未払費用は1,561億円(13.8%)増加しました。これは業容拡大に伴う経費の増加の影響によりあります。

2005会計年度における未払法人税等は403億円(15.9%)増加しました。これは、主に北米およびアジアの連結子会社の課税所得の増加の影響によるものです。

総資金量*





2005会計年度における借入債務合計は9,861億円(13.0%)増加しました。トヨタの短期借入債務は、加重平均金利1.58%の借入金と、加重平均金利2.81%のコマーシャル・ペーパーにより構成されています。2005会計年度における短期借入債務は、前会計年度に比べて1,928億円(8.8%)増加し、2兆3,818億円となりました。トヨタの長期借入債務は、利率が0.01%から27.00%、返済

期限が2005年から2035年の無担保の借入金、担保付きの借入金、メディアム・ターム・ノート、無担保普通社債、および長期キャピタル・リース債務により構成されています。また、トヨタの長期借入債務には、金融債権証券化に伴う担保付借入債務も含まれます。2005会計年度の1年以内に返済予定の長期借入債務は257億円(2.3%)増加し、1兆1,509億円となり、返済期限が1年超の長期借入債務は7,676億円(18.1%)増加し、5兆149億円となりました。借入債務合計の増加は、金融事業の拡大によるものです。2005年3月31日現在で、長期借入債務の約38%は米ドル建て、約27%は日本円建て、約17%はユーロ建て、約18%はその他の通貨によるものでした。トヨタは、金利スワップを利用することにより固定金利のエクスポージャーをヘッジしています。トヨタの借入必要額に重要な季節的変動はありません。

2004年3月31日現在におけるトヨタの自己資本に対する有利子負債比率は92.5%でしたが、2005年3月31日現在では94.5%となりました。

長期借入債務は、2005年3月31日現在、スタンダード・アンド・プアーズによって「AAA」、ムーディーズによって「Aaa」、格付投資情報センターによって「AAA」と格付けされています。これらの格付けは、スタンダード・アンド・プアーズ、ムーディーズおよび格付投資情報センターによる長期借入債務の最高格付けです。信用格付けは株式の購入、売却もしくは保有を推奨するものではなく、何時においても撤回もしくは修正され得ます。各格付けはその他の格付けとは個別に評価されるべきです。

トヨタの財務方針は、すべてのエクスポージャーの管理体制を維持し、相手先に対する厳格な信用基準を厳守し、市場のエクスポージャーを積極的にモニターすることです。トヨタは、トヨタファイナンシャルサービス(株)に金融ビジネスを集中させ、同社を通じて金融ビジネスの全世界的効率化を目指しています。

金融政策の主要な要素は、収益の短期的変動に左右されず費用効率の高いベースで研究開発活動、設備投資および金融事業に投資できるような、安定した財務基盤を維持することです。トヨタは、現在必要とされる資金水準を十分満たす流動性を保持していると考えており、また、高い信用格付けを維持することにより、引き続き多額の資金を比較的安いコストで外部から調達することができると考えています。高い格付けを維持する能力は、数多くの要因に左右され、その中にはコントロールできないものも含まれています。これらの要因には、日本およびトヨタが事業を行うその他の主要な市場の全体的な景気、ならびにトヨタの事業戦略を成功させることができるかなどが含まれています。

2005年会計年度における未積立年金債務は5,160億円と、前会計年度に比べて3,252億円(38.7%)減少しました。これは主に当社および日本国内の子会社に関連したものです。未積立額は、トヨタおよび従業員による将来の現金拠出によって積み立てられるか、または対象従業員のそれぞれの退職日に支払われます。未積立年金債務の減少は特定の子会社の厚生年金基金の代行部分を返上したこと、年金資産への拠出額の増加および年金資産の市場価値の増加によります。詳細につきましては、連結財務諸表の注記19をご参照ください。

オフバランス化される取引

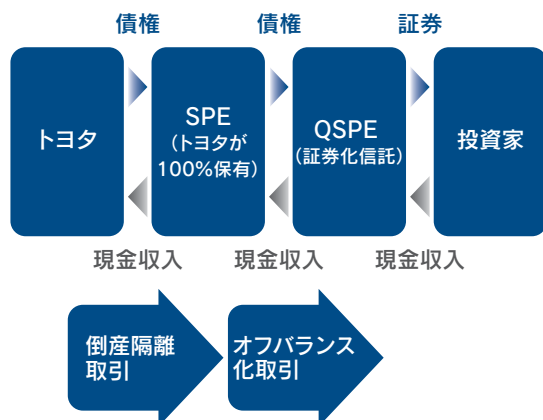
証券化取引による資金調達

トヨタは金融事業のための資金調達の一つの方法として証券化プログラムを利用しています。トヨタは、証券化取引は低コストな資金調達方法であり、金融事業の重要な要素と考えています。

債権を証券化することにより、トヨタは流動性が高くかつ効率的な資本市場において取引を行うことが可能になるとともに、資金調達方法が多様化し、より多くの投資家と取引を行うことが可能になります。証券化取引が連結貸借対照表、連結損益計算書、連結キャッシュ・フロー計算書に与える影響については、連結財務諸表の注記7をご参照ください。

トヨタの証券化プログラムには二段階のステップがあります。まず、トヨタの全額出資であり倒産隔離されている特別目的事業体（以下、SPEという。）に一定の小売債権をまとめて売却します。次にSPEは当該小売債権を、適格特別目的事業体（以下、QSPEまたは証券化信託という。）が発行する債券からの収入と交換に証券化信託に移転します。債権がQSPEに移転した時点で当該債権はトヨタの資産ではなくなるとともに、トヨタの連結貸借対照表に計上されなくなります。QSPEが発行する証券は売却した債権の回収金により担保されており、また当該証券には優先証券と劣後証券があります。

一般的な証券化取引の流れを図解すると次のとおりになります。



トヨタの証券化取引のためのSPEの利用は証券化市場の慣習に従っています。SPEへの売却により、売却した債権を証券保有者の利益のためにトヨタの他の債権者から倒産隔離させています。また、会計上必要となる条件を満たしている限り、債権の売却は売却したものととして会計上処理されます。投資家はトヨタの留保劣後受益権、現金積立、後述のリボルビング・リクイディティ・ノート契約により使用可能な資金に対して遡求権を有していません。トヨタは証券化信託が発行した証券に対して保証を行っていません。SPEは存在目的が限定されており、債権を購入、販売するためだけに利用されます。個々の証券化信託の存続期間は限られており、一般的に投資家が保有するすべてのアセットバック証券について全額の支払が完了した時点で消滅します。

証券化信託との取引の中で、SPEは一部の持分を留保しています。SPEの留保持分は証券化信託が発行した劣後証券、および超過金利を受取る権利である利息のみストリップを含みます。留保持分は劣後持分たる性質を有するため、これを留保することにより、証券化信託が発行する優先証券の信用力を強化することとなっています。留保持分は用途限定資産としてSPEが保有し、トヨタのいかなる債務の弁済にも使用できません。将来キャッシュ・フローの予測の結果、留保持分の公正価値の下落が一時的でないと判断した場合、公正価値が帳簿価額を下回った額を減損として連結損益計算書上において認識します。会計上、これらの留保持分はトヨタが購入した優先証券とともに連結貸借対照表に計上されています。

優先証券に対して損失が発生するリスクを低減するために、上記の他に次のような各種の信用補完を行っています。

現金積立及び使途制限現金

証券化信託は、アセットバック証券の売出による収入の一部を、区分された積立金として保有しており、この積立金は、売却した債権の回収金が投資家に対する証券の元本および利息の支払いに不足する場合、その支払に充当される場合があります。また、証券化信託が一定水準以上の債権償却を実施したり、債務の不履行を受けた場合、証券化信託が保有する債権の回収金のうちの一部を、追加的な積立金として積み立てます。

リボルビング・リクイディティ・ノート

特定の証券化取引においては、現金積立の代わりに、リボルビング・リクイディティ・ノート(以下、RLNという)契約を利用する場合があります。証券化信託はRLNにより資金を調達し、投資家に対する利息および元本の支払のための資金不足を補います。トヨタはRLNの引き出しに対して資金を拠出し、また、RLNの契約条件のもとでは、証券化信託は引き出した金額に発生した利息分を加算した金額を返済する義務を追うこととされています。RLNの元本および利息の支払は、アセットバック証券の元本および利息の支払に対して劣後し、また、特定の場においては現金積立に対しても劣後するものとされています。回収金がRLNの未返済残高の返済に十分でない場合、トヨタは当該未返済残高に対して損失を認識します。トヨタの短期無担保債に対するムーディーズおよびスタンダード・アンド・プアーズの格付けがそれぞれP-1とA-1を下回った場合、トヨタはRLNにおける利用可能額全額の資金を拠出することが義務付けられています。マネジメントはそのような損失および格付けの引き下げの見込みはほとんどないと考えております。2004年3月31日および2005年3月31日現在、RLNの引き出し残高はなく、また公正価値を有する重要なRLNはありません。トヨタはRLNの引き出しに対して資金の拠出が必要となることはないと考えているため、RLNに関する負債を計上しておりません。

トヨタは証券化信託とスワップ契約を締結する場合があります。このスワップ契約のもとでは、証券化信託はトヨタからアセットバック証券の変動金利の利息に相当する金額を受取る代わりに、トヨタに対して固定金利を支払います。このスワップ契約により、証券化信託は保有している債権の契約上の利息とは異なる利息での証券を発行することができます。

トヨタは売却した債権のサービサー業務を行っており、サービサー報酬を受取ります。トヨタはサービサーとして、債権の回収と、受益権保有者へ分配するために受託会社へ送金する義務を負っています。証券化信託に対して売却した債権のサービサー業務を行っている一方、トヨタは自己が保有する債権に対して適用しているサービス業務方針や手続を、売却した債権の債務者に対して適用しており、当該融資顧客とは通常の関係を維持しています。

証券化取引に関連した、他の重要な契約上の条項は次のとおりです。

債権の買戻し義務

トヨタは証券化取引において売却した債権に関連して、SPEに対し保証を行っており、それに対応してSPEは証券化信託に保証を行っています。トヨタとSPEは、保証条項に関して何らかの不履行があり、その結果SPEまたは証券化信託に著しい不利益を与えた場合には、債権を買戻す義務を負っています。さらに、トヨタは債権のサービスラーとして、サービスラー契約に違反し、その結果証券化信託に著しい不利益を与えた場合、もしくは、トヨタが、サービスラーとして利息の減額を填補することを約することが出来ないような債権の延長や契約条件の修正があった場合には、債権を買戻す義務を負います。買戻しの際の取引額は債権の元本残高と未払利息の合計となります。こうした買戻し条項は証券化取引において慣例的な条項になっています。

資金拠出条項

トヨタはサービスラーとして、債務者による証券化信託への支払額の不足に備えて、証券化信託に対して資金を拠出します。この資金の拠出は、売却した債権の将来の回収金により返済されると考えられる範囲内でのみ行われます。一般的に証券化信託は、すべての債権の回収金から、他の支払いよりも優先してトヨタにこの資金拠出の返済をすることが要求されています。当該資金拠出条項は証券化取引において慣例的な条項になっています。

貸出コミットメント

クレジットカード会員に対する貸出コミットメント

トヨタは金融事業の一環としてクレジットカードを発行しています。トヨタは、クレジットカード事業の慣習に従い、カード会員に対する貸付の制度を有しています。貸出はお客様ごとに信用状態の調査を実施した結果設定した限度額の範囲内で、お客様の要求により実行されます。カード会員に対する貸付金には保証は付されませんが、貸倒損失の発生を最小にするため、また適切な貸出限度額を設定するために、トヨタは、提携関係にある金融機関からの財務情報の分析を含むリスク管理方針により与信管理を実施するとともに、定期的に貸出限度額の見直しを行っています。2005年3月31日現在のカード会員に対する貸出未実行残高は1兆8,858億円です。

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。貸付は買取、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、買取、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。2005年3月31日現在の販売店に対する貸出未実行残高は1兆1,695億円です。

保証

トヨタは、トヨタの製品販売にあたり、販売店とお客様が締結した割賦契約について、販売店の要請に応じお客様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2005年3月31日現在において1ヶ月から35年に亘っており、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。お客様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、2005年3月31日現在、最大で1兆1,396億円です。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、2005年3月31日現在の残高は、37億円です。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お客様から保証支払額を回収する権利を有します。

次の表は、2005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	¥ 789,801	¥ 789,801			
コマーシャル・ペーパー	1,592,026	1,592,026			
長期借入債務*（注記13）.....	6,094,565	1,133,876	¥2,486,313	¥1,546,951	¥927,425
キャピタル・リース債務（注記13）.....	71,280	17,044	24,988	9,493	19,755
解約不能オペレーティング・リース債務 （注記22）.....	43,151	8,649	12,010	7,837	14,655
有形固定資産及びその他の資産の購入に 関する契約債務（注記23）.....	87,617	80,026	7,591	—	—
合計	¥8,678,440	¥3,621,422	¥2,530,902	¥1,564,281	¥961,835

* 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、トヨタは2006会計年度において、退職金制度に対し83,862百万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.....	¥1,139,638	¥372,904	¥515,551	¥196,283	¥54,900
合計	¥1,139,638	¥372,904	¥515,551	¥196,283	¥54,900

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、連結財務諸表の注記13、22および23をご参照ください。また、トヨタはその通常業務の一環として、一定の原材料、部品およびサービスの購入に関して、仕入先と長期契約を結ぶ場合があります。これらの契約は、一定数量または最低数量の購入を規定している場合があります。トヨタはかかる原材料またはサービスの安定供給を確保するためにこれらの契約を締結しています。

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。詳細につきましては、連結財務諸表の注記12をご参照ください。

廃棄自動車に関する法律

2000年9月に、欧州連合は加盟国に2002年4月21日までに、以下を実施する法令を制定することを要求する指令を承認しました。:

- ・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。
- ・型式認証に関する指令の改正後3年以内に、型式認証されて市場に出される車両は車重の最低85%がリユースとリサイクルが可能で、最低95%がリユースとリカバリーが可能でなければならない。
- ・廃棄自動車に関しては、2006年までに、車重の80%をリユースし85%をリカバリーする目標を実際に達成しなければならず、2015年までに、それぞれ85%と95%に引き上げられる。

詳細につきましては、連結財務諸表の注記23をご参照ください。

最近の米国会計基準に関する公表

2004年11月、米国財務会計基準審議会 (Financial Accounting Standards Board、以下、FASBという。)は米国財務会計基準書第151号 (以下、FAS 151という。)「棚卸資産原価 - ARB 43号第4章の修正 (Inventory Costs - an amendment of ARB No. 43, Chapter 4, "Inventory Pricing")」を公表しました。FAS 151は、ARB 43号第4章「棚卸資産の評価」において定められている指針を修正し、遊休設備に関連する費用、運送料、出荷手数料、および消費材 (毀損品)に係る異常な金額についての会計処理を明確化したものであります。従来のARB 43号第4章第5項では、「一定の状況下においては、遊休設備に関連する費用、過剰な毀損品、二重の運送料、および再出荷手数料等の項目は極めて異常なものとみなされ、発生時において一括費用処理を行う必要がある」と規定されていました。FAS 151のもとでは、これらの項目は「極めて異常な」という条件に合致しているか否かに係わらず発生時の費用として処理することが求められています。さらに、当該基準書においては、固定製造間接費の棚卸資産原価への配分は、生産設備の通常の生産能力に基づいてなされることとなります。FAS 151は2005年6月15日以降に開始する事業年度において発生した棚卸資産原価から適用となります。マネジメントはこの基準書はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えています。

2004年12月、FASBは米国財務会計基準書第123号 (R) (以下、FAS 123 (R)という。)"株式を基礎とした報酬 (2004年改訂版) (Share-Based Payment (revised 2004))"を公表しました。FAS 123 (R)は米国財務会計基準書第123号「株式を基礎とする報酬の会計処理 (Accounting for Stock-Based Compensation)」を改訂するとともに、APB意見書第25号「従業員に対して発行される株式の会計処理 (Accounting for Stock Issued to Employees)」および同意見書に関連する適用指針を無効とするものであります。FAS 123 (R)のもとでは、公開企業は、資本商品を報酬として受け取った従業員の勤務に関する費用は、当該報酬の付与日における公正価値に基づいて測定することが求められています。さらに、FAS 123 (R)においては負債商品を報酬として受け取った従業員の勤務に関する費用を当該商品の公正価値に基づいて測定することが求められており、当該報

酬の公正価値を決済時までの各期末において再測定したうえで、公正価値の変動を各期の報酬費用として認識する必要があります。FAS 123 (R) では2005年6月15日以降に開始する最初の期中会計期間または事業年度からFAS 123 (R) を適用するよう定めていますが、米国証券取引委員会による当該適用日の修正に基づき、トヨタは、2005年6月15日以降に開始する期中会計期間ではなく、同日以降に開始する事業年度の開始日からFAS 123 (R) を適用します。マネジメントはこの基準書はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えています。

平成2004年12月、FASBは米国財務会計基準書第153号(以下、FAS 153という。)*「非貨幣性資産の交換—APB意見書第29号の修正 (Exchanges of Nonmonetary Assets - an amendment of APB Opinion No. 29)」*を公表しました。APB意見書第29号*「非貨幣性取引の会計処理 (Accounting for Nonmonetary Transactions)」*における指針は、非貨幣性資産の交換は交換資産の公正価値によって測定すべきとする原則に基づいています。しかしながら当該意見書の指針は上記原則に対する例外的規定を有しています。FAS 153は意見書第29号を改訂し、類似の生産用資産の非貨幣的な交換取引に係る例外規定を廃止し、商業的実態を有さない非貨幣性資産の交換取引に関する一般的な例外規定を定めるものであります。非貨幣的な交換取引は、当事者企業の将来キャッシュ・フローに大きな変化をもたらすと予想される場合に、商業的実態を有している取引として判断されます。FAS 153は2005年6月15日以降に開始する事業年度において発生した非貨幣性資産の交換取引から適用されます。マネジメントはこの基準書はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えています。

2005年3月、FASBは米国財務会計基準審議会解釈指針第47号(以下、FIN 47という。)*「条件付資産除却債務の会計処理 - FASB基準書第143号の解釈 (Accounting for Conditional Asset Retirement Obligations—an interpretation of FASB Statement No. 143)」*を公表しました。当該解釈指針は、FASB基準書第143号において使用されている条件付資産除却債務という用語の意味を明確化し、条件付資産除却債務とは、資産を除却する法的義務であり、その義務の遂行の時点や方法が、企業によるコントロールの可否に係わらず企業の将来の事象に依存しているもの、としています。FIN 47は、条件付資産除却債務の公正価値を合理的に見積もることができる場合には、当該債務を公正価値で負債計上することを要求しており、条件付資産除却債務の公正価値は発生時において認識することとしています。FIN 47は2005年12月15日より後に終了する事業年度の終了日より前に適用しなければならないとされています。マネジメントはこの解釈指針はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えています。

2005年5月、FASBは米国財務会計基準書第154号(以下、FAS 154という。)*「会計方針の変更および誤謬の修正 - APB意見書第20号および米国財務会計基準書第3号の修正 (Accounting Changes and Error Corrections—a replacement of APB No. 20 and FAS No. 3)」*を公表しました。FAS 154はAPB意見書第20号*「会計方針の変更 (Accounting Changes)」*と米国財務会計基準書第3号*「期中財務諸表における会計方針の報告 (Reporting Accounting Changes in Interim Financial Statements)」*を無効とし、会計方針の変更に係る会計処理および報告についての従来の要件を変更するものであります。FAS 154はすべての任意による会計方針の変更に対して適用されます。また、FAS 154は、具体的な経過措置が定められていない会計基準を適用することによる会計方針の変更にも適用されます。従来はAPB意見書第20号の規定により、任意による会計方針の変更の多くは、会計方針の変更を行った期間の当期純利益に新たな会計方針への変更の累積的影響を含めることとされていました。FAS 154のもとでは、会計方針の変更を過去に遡って過年度の財務諸表に対して適用することとなります。FAS 154は2005年12月15日より後に始まる事業年度において行われる会計方針の変更および誤謬の修正から適用されます。トヨタが将来の期間において会計方針の変更を行った場合、FAS 154の適用による影響を受けることとなりますが、その影響の程度は会計方針の変更内容によって異なります。

重要な会計上の見積り

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

製品保証

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

貸倒引当金および金融損失引当金

トヨタのセールス・ファイナンスおよびファイナンス・リース債権は、乗用車および商用車により担保されている分割払い小売販売契約からなります。回収可能性リスクは、お客様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トヨタの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。トヨタのマネジメントは、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充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程度の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「お客様」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資産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	
2005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.....	¥4,081

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、取得価額で計上し、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る。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る。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る。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する。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る。

感応度分析

次の表は、残価損失引当金の見積りにあたり、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、車両返却率の変化に伴う残価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	
2005年3月31日現在の残価損失引当金に与える影響	
車両返却率の5%の上昇 ...	¥1,074

長期性資産の減損

トヨタは必要に応じて、のれんおよびその他の無形資産を含む、使用中の長期性資産および処分予定の長期性資産の帳簿価額を定期的にレビューしています。このレビューは、将来の見積キャッシュ・フローをもとに行っています。長期性資産の帳簿価額に減損が生じていると判断した場合、当該資産の帳簿価額が公正価値を超える金額を減損として計上いたします。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引当金の計算は、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債務認識されます。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。

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、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	
	2006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	2005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.....	¥(10,496)	¥ 128,713
0.5%の増加.....	8,814	(110,883)
期待収益率		
0.5%の減少.....	¥ (4,673)	
0.5%の増加.....	4,673	

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しています。デリバティブ商品の会計処理は複雑なものであり、かつ継続的に改訂されます。また、市場価格がない場合、公正価値の算定には多くの判断および見積りが必要となります。これらの見積りは、それぞれの場合に照らして妥当と思われる評価方法に基づいていますが、異なる仮定を用いることにより見積公正価値が大きく変化することがあります。

市場性ある有価証券

トヨタは、投資の公正価値が帳簿価額を下回り、かつその下落が一時的ではない場合、その帳簿価額を実現可能価額まで減損する処理を会計方針として採用しています。価値の下落が一時的かどうかを判断する際には、トヨタは帳簿価額を下回った期間の長さおよび下落幅、当該会社の財務状況および将来の展望、ならびにトヨタが当該会社の株式を公正価値が回復するまで保有する能力と意思の有無を考慮します。

市場リスクに関する定量および定性情報の開示

トヨタは、為替相場、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。為替相場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、2005年3月31日現在の連結財務諸表の注記2に記載されており、さらに同財務諸表の注記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、その重要な一環として、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、事業を行な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、米国および西欧諸国に関連するものです。

トヨタは、為替相場の変動に対するリスクを評価するため、バリュー・アット・リスク(value-at-risk)方法を採用。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、2004年3月31日および2005年3月31日現在で、それぞれ378億円および571億円と見積られています。トヨタの総合的な為替相場のエクスポージャー(デリバティブを含む。)に基づき、2005年3月31日現在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571億円、最低466億円、平均506億円でした。

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、利子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。具体的には、特定の先物為替取引およびオプション、金利キャップおよびフロア、ならびに様々な投資を行っています。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潜在的な減少額は、2004年3月31日および2005年3月31日現在で、それぞれ296億円および563億円であると見積られています。

以上で言及した感応度分析には特定の欠点があります。同モデルは、金利がイールドカーブと同時に平行して変動すると仮定しています。しかし、実際には変動が同時に起こることはほとんどありません。特定の資産および負債は同様の満期もしくは再値付け期間を有しても、それらは市場金利の変動と同様に対応しない場合もあります。また、特定の資産および負債に対する金利は市場金利レートの変動に連動する場合もあれば、他の資産に対する金利は市場金利レートの変動に遅れて

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同モデルでは、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、金利が変動した場合、実際のローンの前払いがモデル上の仮定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(鉄鋼など)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証券への投資を行っています。2004年3月31日および2005年3月31日現在における売却可能証券の公正価値は、それぞれ9,525億円および9,048億円です。これらの投資の公正価値は、価格が10%変動したと仮定した場合、2004年3月31日現在では952億円、2005年3月31日現在では904億円変動し得ます。

連結貸借対照表

トヨタ自動車株式会社
3月31日現在

資産の部	金額：百万円		金額：百万米ドル
	2004年	2005年	2005年
流動資産			
現金及び現金同等物	¥ 1,729,776	¥ 1,483,753	\$ 13,816
定期預金	68,473	63,609	592
有価証券	448,457	543,124	5,058
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>貸倒引当金残高： 2004年 - 28,966百万円 2005年 - 18,656百万円 (174百万米ドル)	1,531,651	1,616,341	15,051
金融債権<純額>	2,622,939	3,010,135	28,030
未収入金	396,788	438,676	4,085
たな卸資産	1,083,326	1,306,709	12,168
繰延税金資産	457,161	475,764	4,430
前払費用及びその他	509,882	501,994	4,675
流動資産合計	8,848,453	9,440,105	87,905
長期金融債権<純額>	3,228,973	3,976,941	37,033
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	2,241,971	2,704,142	25,181
関連会社に対する投資及びその他の資産	1,370,171	1,570,185	14,621
従業員に対する長期貸付金	35,857	49,538	461
その他	960,156	798,506	7,435
投資及びその他の資産合計	4,608,155	5,122,371	47,698
有形固定資産			
土地	1,135,665	1,182,768	11,014
建物	2,801,993	2,935,274	27,333
機械装置	7,693,616	7,897,509	73,540
賃貸用車両及び器具	1,493,780	1,828,697	17,029
建設仮勘定	237,195	214,781	2,000
	13,362,249	14,059,029	130,916
減価償却累計額<控除>	(8,007,602)	(8,263,435)	(76,948)
有形固定資産合計	5,354,647	5,795,594	53,968
資産合計	¥22,040,228	¥24,335,011	\$226,604

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

負債、少数株主持分及び資本の部	金額：百万円		金額：百万米ドル
	2004年	2005年	2005年
流動負債			
短期借入債務	¥ 2,189,024	¥ 2,381,827	\$ 22,179
1年以内に返済予定の長期借入債務	1,125,195	1,150,920	10,717
支払手形及び買掛金	1,709,344	1,856,799	17,290
未払金	665,624	693,041	6,454
未払費用	1,133,281	1,289,373	12,006
未払法人税等	252,555	292,835	2,727
その他	522,968	562,411	5,238
流動負債合計	7,597,991	8,227,206	76,611
固定負債			
長期借入債務	4,247,266	5,014,925	46,698
未払退職・年金費用	725,569	646,989	6,025
繰延税金負債	778,561	811,670	7,558
その他	65,981	84,342	785
固定負債合計	5,817,377	6,557,926	61,066
少数株主持分	446,293	504,929	4,702
資本			
資本金			
授權株式数： 2004年3月31日現在および 2005年3月31日現在—9,740,185,400株			
発行済株式数： 2004年3月31日現在および 2005年3月31日現在—3,609,997,492株	397,050	397,050	3,697
資本剰余金	495,179	495,707	4,616
利益剰余金	8,326,215	9,332,176	86,900
その他の包括損失累計額	(204,592)	(80,660)	(751)
自己株式			
自己株式数： 2004年3月31日現在—280,076,395株 2005年3月31日現在—341,918,553株	(835,285)	(1,099,323)	(10,237)
資本合計	8,178,567	9,044,950	84,225
契約債務及び偶発債務			
負債、少数株主持分及び資本合計	¥22,040,228	¥24,335,011	\$226,604

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

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
	2003年	2004年	2005年	2005年
売上高				
商品・製品売上高.....	¥14,793,973	¥16,578,033	¥17,790,862	\$165,666
金融収益.....	707,580	716,727	760,664	7,083
	15,501,553	17,294,760	18,551,526	172,749
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価.....	11,914,245	13,506,337	14,500,282	135,025
金融費用.....	423,885	364,177	369,844	3,444
販売費及び一般管理費.....	1,891,777	1,757,356	2,009,213	18,709
	14,229,907	15,627,870	16,879,339	157,178
営業利益	1,271,646	1,666,890	1,672,187	15,571
その他の収益(費用)				
受取利息及び受取配当金.....	52,661	55,629	67,519	629
支払利息.....	(30,467)	(20,706)	(18,956)	(177)
為替差益<純額>.....	35,585	38,187	21,419	199
その他<純額>.....	(102,773)	25,793	12,468	117
	(44,994)	98,903	82,450	768
税金等調整前当期純利益	1,226,652	1,765,793	1,754,637	16,339
法人税等.....	517,014	681,304	657,910	6,126
少数株主持分損益及び持分法投資損益				
前当期純利益.....	709,638	1,084,489	1,096,727	10,213
少数株主持分損益.....	(11,531)	(42,686)	(64,938)	(605)
持分法投資損益.....	52,835	120,295	139,471	1,299
当期純利益	¥ 750,942	¥ 1,162,098	¥ 1,171,260	\$ 10,907

	金額：円			金額：米ドル
1株当たり当期純利益				
基本.....	¥211.32	¥342.90	¥355.35	\$3.31
希薄化後.....	¥211.32	¥342.86	¥355.28	\$3.31
1株当たり年間配当額	¥ 36.00	¥ 45.00	¥ 65.00	\$0.61

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

連結株主持分計算書

トヨタ自動車株式会社
3月31日に終了した1年間

	金額：百万円					
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	その他の包括 利益（損失） 累計額	自己株式	合計
2002年3月31日現在残高	¥397,050	¥490,538	¥6,804,722	¥(267,304)	¥(160,894)	¥7,264,112
当期発行額		3,252				3,252
包括利益						
当期純利益			750,942			750,942
その他の包括利益(損失)						
外貨換算調整額				(139,285)		(139,285)
未実現有価証券評価損						
<組替修正考慮後>				(26,495)		(26,495)
最小年金債務調整額				(171,978)		(171,978)
デリバティブ評価益				790		790
包括利益合計						413,974
配当金支払額			(110,876)			(110,876)
自己株式の取得及び処分			(142,993)		(306,469)	(449,462)
2003年3月31日現在残高	397,050	493,790	7,301,795	(604,272)	(467,363)	7,121,000
当期発行額		1,389				1,389
包括利益						
当期純利益			1,162,098			1,162,098
その他の包括利益(損失)						
外貨換算調整額				(203,257)		(203,257)
未実現有価証券評価益						
<組替修正考慮後>				329,672		329,672
最小年金債務調整額				273,265		273,265
包括利益合計						1,561,778
配当金支払額			(137,678)			(137,678)
自己株式の取得及び処分					(367,922)	(367,922)
2004年3月31日現在残高	397,050	495,179	8,326,215	(204,592)	(835,285)	8,178,567
当期発行額		528				528
包括利益						
当期純利益			1,171,260			1,171,260
その他の包括利益						
外貨換算調整額				75,697		75,697
未実現有価証券評価益						
<組替修正考慮後>				38,455		38,455
最小年金債務調整額				9,780		9,780
包括利益合計						1,295,192
配当金支払額			(165,299)			(165,299)
自己株式の取得及び処分					(264,038)	(264,038)
2005年3月31日現在残高	¥397,050	¥495,707	¥9,332,176	¥(80,660)	¥(1,099,323)	¥9,044,950

	金額：百万米ドル					
2004年3月31日現在残高	\$3,697	\$4,611	\$77,532	\$(1,905)	\$(7,778)	\$76,157
当期発行額		5				5
包括利益						
当期純利益			10,907			10,907
その他の包括利益						
外貨換算調整額				705		705
未実現有価証券評価益						
<組替修正考慮後>				358		358
最小年金債務調整額				91		91
包括利益合計						12,061
配当金支払額			(1,539)			(1,539)
自己株式の取得及び処分					(2,459)	(2,459)
2005年3月31日現在残高	\$3,697	\$4,616	\$86,900	\$(751)	\$(10,237)	\$84,225

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

連結キャッシュ・フロー計算書

トヨタ自動車株式会社
3月31日に終了した1年間

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	2003年	2004年	2005年	2005年
営業活動からのキャッシュ・フロー				
当期純利益	¥ 750,942	¥ 1,162,098	¥ 1,171,260	\$ 10,907
営業活動から得た現金<純額>への当期純利益の調整				
減価償却費	870,636	969,904	997,713	9,291
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	99,837	83,138	63,154	588
退職・年金費用<支払額控除後>	55,637	(159,267)	(52,933)	(493)
固定資産処分損	46,492	39,742	49,159	458
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	111,346	3,063	2,324	22
繰延税額	(74,273)	120,828	84,711	789
少数株主持分損益	11,531	42,686	64,938	605
持分法投資損益	(52,835)	(120,295)	(139,471)	(1,299)
資産及び負債の増減ほか				
受取手形及び売掛金の増加	(191,027)	(90,721)	(178,363)	(1,661)
たな卸資産の増加	(38,043)	(53,609)	(191,545)	(1,784)
その他の流動資産の(増加)減少	(58,036)	43,445	34,674	323
支払手形及び買掛金の増加	116,946	159,120	153,747	1,432
未払法人税等の増加(減少)	(27,340)	(66,006)	41,228	384
その他流動負債の増加	181,595	203,535	190,450	1,773
その他	136,680	(150,927)	79,894	743
営業活動から得た現金<純額>	1,940,088	2,186,734	2,370,940	22,078
投資活動からのキャッシュ・フロー				
金融債権の増加	(3,439,936)	(4,547,068)	(4,296,966)	(40,013)
金融債権の回収	2,356,380	3,152,302	3,311,974	30,841
金融債権の売却	572,771	243,128	65,536	610
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(1,005,931)	(945,803)	(1,068,287)	(9,948)
賃貸資産の購入	(604,298)	(542,738)	(854,953)	(7,961)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	61,847	73,925	69,396	646
賃貸資産の売却	286,538	288,681	316,456	2,947
有価証券及び投資有価証券の購入	(1,113,998)	(1,336,467)	(1,165,791)	(10,856)
有価証券及び投資有価証券の売却	197,985	183,808	121,369	1,130
有価証券及び投資有価証券の満期償還	723,980	1,252,334	452,574	4,214
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>	(28,229)	(20,656)	(901)	(8)
投資及びその他の資産の増減ほか	(8,557)	(17,941)	(11,603)	(107)
投資活動に使用した現金<純額>	(2,001,448)	(2,216,495)	(3,061,196)	(28,505)
財務活動からのキャッシュ・フロー				
自己株式の取得	(454,611)	(357,457)	(264,106)	(2,459)
長期借入債務の増加	1,686,564	1,636,570	1,863,710	17,354
長期借入債務の返済	(1,117,803)	(1,253,045)	(1,155,223)	(10,757)
短期借入債務の増加	30,327	353,833	140,302	1,306
配当金支払額	(110,876)	(137,678)	(165,299)	(1,539)
その他	4,074	—	—	—
財務活動から得た現金<純額>	37,675	242,223	419,384	3,905
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	(41,447)	(74,714)	24,849	231
現金及び現金同等物純増加(減少)額	(65,132)	137,748	(246,023)	(2,291)
現金及び現金同等物期首残高	1,657,160	1,592,028	1,729,776	16,107
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,592,028	¥ 1,729,776	¥ 1,483,753	\$ 13,816

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

連結財務諸表への注記

トヨタ自動車株式会社

1. 事業の概況

トヨタ自動車株式会社(以下「当社」という。)および連結子会社(以下「トヨタ」と総称する。)は主にセダン、ミニバン、2BOX、スポーツユーティリティビークル、トラック等の自動車とその関連部品・用品の設計、製造および販

売を世界的規模で行っております。また、トヨタは、トヨタ製の自動車に係る小売・卸売金融、小売リースおよびその他の金融サービスを、主として販売代理店およびその顧客に対して行っております。

2. 重要な会計方針の要約

当社および日本の子会社は、日本会計基準に従って会計帳簿を保持し、財務諸表を作成しております。また、当社の海外子会社は、その子会社が所在する国において一般に公正妥当と認められる会計原則に従っております。連結財務諸表においては、米国会計基準に適合するために、特定の修正および組替えを反映しております。

上記の修正事項を反映した後の重要な会計方針は以下のとおりであります。

連結の方針ならびに関連会社に対する投資の会計処理

トヨタの連結財務諸表は、当社および当社が過半数の株式を所有する子会社の勘定を含んでおります。連結会社間の重要な取引ならびに債権債務は、すべて消去しております。トヨタが支配はしていないが重要な影響を及ぼしている関連会社に対する投資は、取得価額に当該各社の未分配利益に対するトヨタの持分額を加算した金額をもって計上しております。当期純利益は、これらの会社の、未実現内部利益控除後の当連結会計年度に係る損益に対するトヨタの持分額を含んでおります。トヨタが重要な影響を及ぼしていない非上場会社(一般に20%未満の持分所有会社)に対する投資は取得価額で計上しております。米国会計基準審議会解釈指針第46(R)号「変動持分事業体の連結(2003年改訂版)—ARB51の解釈(Consolidation of Variable Interest Entities (revised December 2003)—an interpretation of ARB No.51)」で定義されている変動持分事業体の勘定残高は、該当する場合において連結財務諸表に含めております。

連結財務諸表作成上の見積り

米国会計基準に従った連結財務諸表を作成するにあたり、マネジメントは、連結財務諸表および注記の金額に影響を与える見積りおよび仮定を行っております。結果として、このような見積額と実績額とは相違する場合があります。主要な見積りとしては、製品保証引当金、貸倒引当金および金融損失引当金、賃貸資産の残存価額、長期性資産の減損、退職後給付費用および債務、デリバティブ金融商品の公正価値および市場性ある有価証券の一時的ではない価値の下落による損失などがあります。

外貨換算

海外子会社および関連会社の財務諸表項目の換算については、資産ならびに負債勘定を決算日の為替相場によって円貨に換算し、収益ならびに費用勘定を期中平均相場によって円貨に換算しております。その結果生じた換算差額は、その他の包括利益累計額の項目として表示しております。

外貨建金銭債権および債務は、決算日の為替相場によって換算し、その結果生じた為替差損益は当該連結会計年度の損益に計上しております。

収益認識

完成車両および部品売上高は、下記の場合を除き、原則として販売代理店が製品の所有権を取得し、かつ所有することによるリスクと便益が実質的に移転したとみなされる引渡時点で認識しております。

トヨタの販売奨励プログラムは、主に、販売代理店が特定期間に販売した車両台数またはモデルに基づいて算定される販売代理店への現金支払の形態をとっております。トヨタは、プログラムで定める車両の販売時に、これらの販売奨励金をプログラムで定める金額だけ売上高から控除しております。

車両の最低再販売価額をトヨタが条件付きで保証する場合の収益は、リース会計と類似の方法により売上の日から保証の最初の実行日までの間に期間配分して計上しております。これらの取引の対象になっている車両は資産として計上し、トヨタの減価償却方針に従い償却しております。

小売金融およびファイナンス・リースの収益は、実効利回り法に基づき計上しております。オペレーティング・リースの収益は、リース期間にわたり均等に計上しております。

トヨタは、限定遡求条項を含む取引として金融債権を売却することがあります。当該売却は信託機関に対して行いますが、債権の管理および回収はトヨタが行い、サービス業務報酬を受け取っております。金融債権の売却に係る損益は当該売却の行われた年度に認識しております。

その他費用

広告宣伝費および販売促進費は発生時に費用処理しております。2003年3月31日、2004年3月31日および2005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326,972百万円、371,677百万円および379,702百万円(3,536百万米ドル)であります。

トヨタは通常、製品の製造過程およびその他の理由による製品の欠陥に対して保証を行っております。製品保証規定は、期間および使用方法あるいはそのいずれかに対応して決めており、製品の特性、販売地域およびその他の要因によって異なります。トヨタは製品販売時点において、当該製品の保証期間中に発生が予想される製品部品の修理または取替に係る費用を製品保証引当金として見積計上しております。製品保証引当金の金額は、主に、修理費用に関する現在の情報および製品の欠陥に関する過去の実績に基づいて見積もっております。製品保証費用に関する引当は、仕入先が負担すべき製品保証費用の見積りも考慮しております。

研究開発費は発生時に費用処理しており、2003年3月31日、2004年3月31日および2005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668,404百万円、682,279百万円および755,147百万円(7,032百万米ドル)であります。

現金及び現金同等物

現金及び現金同等物は、容易に既知の金額に換金可能であり、かつ満期日まで短期間であるために利率の変化による価額変動が僅少なもので、一般に契約上の満期が3ヶ月以内である流動性の高い投資を含んでおります。

市場性ある有価証券

市場性ある有価証券は負債証券および持分証券から成っております。売却可能証券に区分される負債証券および持分証券は公正価値で評価し、未実現評価損益増減額は税効果考慮後の金額で資本の部におけるその他の包括利益累計額の項目として表示しております。満期まで保有する証券(以下、満期保有証券という。)に区分される負債証券は償却原価法で評価されます。特定の売却可能証券または満期保有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かと判断される場合は、当該証券の帳簿価額は、正味実現可能価額まで減額されます。価値の下落が一時的でないかどうかの判断においてトヨタが考慮するのは、主に、公正価値が帳簿価額を下回っている期間と程度、被投資会社の財政状態と将来の見通し、および将来市場価値の回復が予想される場合に、それまでの十分な期間にわたり当該会社に対して投資を継続するトヨタの能力および意思であります。実現した売却資産の簿価は平均原価法に基づいて計算し、差額を損益に反映させております。

非上場会社に対する有価証券投資

非上場会社に対する有価証券投資は、その公正価値を容易に算定できないため、取得原価で計上しております。非上場会社に対する有価証券投資の実質価額が下落し、その下落が一時的なものではないと判断された場合には、トヨタは当該投資に対して減損を認識し、帳簿価額を公正価値まで引き下げます。減損の判定は、経営成績、事業計画および見積将来キャッシュ・フロー等を考慮して行っております。公正価値は、主として被投資会社の最新の財務情報を利用して決定しております。

金融債権

金融債権はファイナンス・リースの残存価額を含み、関連する将来キャッシュ・フローの現在価値で計上しております。

金融損失引当金

顧客の支払不能から生じる金融債権に対する損失に備えるため金融損失引当金を計上しております。金融損失引当金は、主として損失発生頻度と重要性に基づいて計上しております。計上すべき引当金の算定にあたっては、債権の回収可能性に影響を与えるその他の要因も勘案しております。

支払額の受取および担保の回収ができないと判断された時点、または関連する担保を回収し、売却した時点において、損失額について金融損失引当金の取崩を行っております。また、回収した担保の売却価額が当該担保物件の帳簿価額を下回る金額についても、金融損失引当金の取崩を行っております。償却債権の回収額は金融損失引当金残高を増額する処理を行っております。

残価損失引当金

トヨタは、リース期間の終了したリース資産の売却収入が、リース期間の終了時における当該資産の帳簿価額を下回るために、その売却時に損失が生じるというリスクにさらされております。トヨタは現在保有しているポートフォリオの未保証残存価値に関し予想される損失に備えるため、残価損失引当金を計上しております。引当金は、見積車両返却率および見積損失の程度を考慮して評価しております。見積車両返却率および見積損失の程度を決定する際の考慮要因には、中古車販売に関する過去の情報や市場情報、リース車両返却の趨勢や新車市場の趨勢、および一般的な経済情勢が含まれております。マネジメントはこれらの要因を評価し、いくつかの潜在的な損失のシナリオを想定したうえで、引当金が予想される損失を補うに十分であるかを判断するため引当金残高の妥当性を検討しております。

トヨタは現在保有しているポートフォリオに関して予想される損失に対して十分な金額を残価損失引当金として計上しております。残価損失引当金は、資産の売却時に帳簿価額の純額と売却収入との差額について調整が行われます。

たな卸資産

たな卸資産は市場価格を超えない範囲内において取得原価で評価しております。たな卸資産の取得原価は、個別法あるいは後入先出法により算定している一部の子会社の製品を除き、総平均法によって算定しております。後入先出法により評価しているたな卸資産は、2004年3月31日および2005年3月31日現在、それぞれ190,642百万円および233,440百万円(2,174百万米ドル)であります。後入先出法を採用している子会社のたな卸資産に先入先出法を適用したと仮定すると、2004年3月31日および2005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21,463百万円および31,894百万円(297百万米ドル)増加します。

有形固定資産

有形固定資産は、取得原価で評価しております。重要な更新および改良のための支出は資産計上しており、少額の取替、維持および修理のための支出は発生時の費用として処理しております。有形固定資産の減価償却は、当該資産の区分、構造および用途等により見積もられた耐用年数に基づき、主として、当社および日本の子会社においては定率法、海外子会社においては定額法で、それぞれ計算しております。見積耐用年数は、建物については3年から60年を、機械装置および器具備品については2年から20年を使用しております。

賃貸用車両及び器具は第三者に対する賃貸であり、販売代理店が賃貸を開始して特定の連結子会社が取得したものであります。そうした子会社は、各社が直接取得した資産についても賃貸を行っております。賃貸用車両及び器具は見積残存価額まで、主として3年のリース期間にわたり定額法で償却しております。

長期性資産

トヨタは、関連会社への投資を含む長期性資産について、その帳簿価額の回収可能性について疑義を生じさせる事象または状況変化がある場合に減損の判定を行っております。帳簿価額が長期性資産の使用および最後の処分から得られる割引前の将来予測キャッシュ・フローを超えている場合に、減損が計上されます。計上する減損の金額は、帳簿価額が公正価値を超過する場合のその超過額であり、公正価値は主に割引キャッシュ・フロー評価法を用いて決定しております。

のれんおよび無形資産

のれんはトヨタの連結貸借対照表に対して重要ではありません。

無形資産は主としてソフトウェアであります。耐用年数が明確な無形資産については主として5年の見積耐用年数を使用して定額法で償却を行っております。耐用年数が不明確な無形資産については資産(資産グループ)

の帳簿価額の回収可能性について疑義を生じさせる事象や状況がある場合に減損テストを行っております。

減損は、資産の帳簿価額が割引前の見積キャッシュ・フローを超える場合に認識しており、当該見積キャッシュ・フローは公正価値を決定する際に使用しております。減損損失は、主として割引キャッシュ・フロー評価法に基づく資産の公正価値と帳簿価額との差額を計上しております。

退職給付債務

トヨタは、従業員の退職給付に関して確定給付制度および確定拠出制度の双方を有しております。退職給付債務の測定は、米国財務会計基準書第87号(以下、FAS 87という。)[「事業主の年金会計(Employer's Accounting for Pensions)」]にしたがって年金数理計算に基づき行われ、年金資産、過去勤務債務及び数理計算上の差異の未認識残高を調整した上で退職給付引当金として計上しております。また、FAS 87にしたがい、年金資産控除後の累積給付債務が退職給付引当金を上回っている場合には、トヨタは最小年金債務を認識しております。

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おります。また、現在あるいは将来の収益に貢献することのない、過年度の事業に関連して発生している環境対策支出は費用処理しております。環境対策改善のための費用は、それらの支出が発生する可能性が高く、かつ合理的に見積もることができる場合に計上しており、一般的には遅くとも環境対策の改善に関する実行可能性の検討が終了した時点または改善計画の実行をトヨタが約した時点までには計上しております。それぞれの環境対策のための負債は、現行の法制度のもとで社内でも利用可能な技術を用い、様々な工学、財務および法律専門家により見積もっております。この負債は、想定される保険会社からの回収額と相殺せず、また現在価値への割引も行いません。連結貸借対照表で開示されている期間の負債計上額に関してこれまで重要な変更は発生しておりません。

法人税等

税金費用は連結損益計算書上の税金等調整前当期純利益を基礎として計算しております。資産と負債の帳簿価額と税務上の評価額との間の一時差異に対して将来見込まれる税効果について、資産負債法により繰延税金資産・負債を認識しております。翌期以降の税金減額効果の実現が期待できないと予想される場合は、繰延税金資産を減額させるため評価性引当金を計上しております。

デリバティブ金融商品

トヨタは、金利および為替の変動によるリスクを管理するために、先物為替予約取引、通貨オプション取引、金利スワップ取引、金利通貨スワップ取引および金利オプション取引を含むデリバティブ金融商品を利用しております。トヨタはデリバティブ金融商品を投機もしくは売買目的で使用しておりません。デリバティブ商品の公正価値の変動は、そのデリバティブ商品がヘッジ手段として指定されているか否か、およびヘッジ取引の種類に従って当該期間の損益またはその他の包括損益に計上しております。すべてのヘッジ取引の非有効部分は損益に計上しております。

1株当たり当期純利益

基本1株当たり当期純利益は当期純利益を加重平均発行済株式数で除すことにより計算しております。希薄化後1株当たり当期純利益の算定方法は基本1株当たり当期純利益の算定方法と類似しておりますが、加重平均発行済株式数の算定において、潜在的なストック・オプションの行使からもたらされる希薄化の影響を考慮しております。

	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
	2003年	2004年	2005年	2005年
当期純利益				
報告数値	¥750,942	¥1,162,098	¥1,171,260	\$10,907
控除：すべての報酬を公正価値法により 評価した場合の株式を基礎とした 報酬費用合計額（税引後純額）	(1,406)	(1,292)	(1,571)	(15)
仮定数値	¥749,536	¥1,160,806	¥1,169,689	\$10,892
1株当たり当期純利益				
基 本				
報告数値	¥211.32	¥342.90	¥355.35	\$3.31
仮定数値	210.92	342.51	354.87	3.30
希薄化後				
報告数値	¥211.32	¥342.86	¥355.28	\$3.31
仮定数値	210.92	342.48	354.80	3.30

その他の包括利益

その他の包括利益は、収益、費用、利益および損失のうち、米国会計基準のもとで包括利益に含まれるものの、当期純利益には含まれず、資本の調整項目として資本の部に直接計上する項目として定義されております。トヨタの場合、その他の包括利益は、主として売却可能価値証券未実現評価損益、外貨換算調整額、デリバティブ評価損益、およびトヨタの確定給付年金制度に関して追加最小年金債務を認識するために計上する調整額であります。

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本源的価値基準法により測定しております。トヨタは株式を基礎とした報酬に関して、会計原則審議会（Accounting Principles Board、以下、APBという。）意見書第25号「従業員に発行した株式の会計処理（Accounting for Stock Issued to Employees）」および関連する解釈指針における認識と測定の原則に従い会計処理を行っております。これらの報酬制度のもとでは、付与されるオプションの行使価格は付与日現在の株価よりも高いため、株式を基礎とした報酬制度に関わる費用は損益には計上されております。従業員に対する株式を基礎とした報酬に関し、米国財務会計基準書第123号「株式に基づく報酬の会計処理（Accounting for Stock-Based Compensation）」の公正価値認識の規定を適用した場合の当期純利益および1株当たり当期純利益に与える影響は次のとおりであります。オプション・プライシング・モデルにおいて使用した加重平均想定率については、注記18をご参照ください。

会計方針の変更

2004年9月、発生問題専門委員会（Emerging Issues Task Force、以下、EITFという。）は、EITF 03-1「一時的でない減損の意味と特定の投資に対するその適用（The Meaning of Other-Than-Temporary Impairment and Its Application to Certain Investments）」の開示に関する規定について合意に達しました。EITF 03-1は、米国財務会計基準書第115号「特定の負債証券および持分証券への投資の会計処理（Accounting for Certain Investments in Debt and Equity Securities）」および米国財務会計基準書第124号「非営利組織の特定の投資に関する会計処理（Accounting for Certain Investments

Held by Not-for-Profit Organizations)に基づいて会計処理される投資について適用されるものであります。これらの規定により要求される開示については、注記6をご参照ください。

将来適用予定の最近公表された会計基準

2004年11月、米国財務会計基準審議会 (Financial Accounting Standards Board、以下、FASBという。)は米国財務会計基準書第151号(以下、FAS 151という。)[「棚卸資産原価—ARB 43号第4章の修正 (Inventory Costs—an amendment of ARB No.43, Chapter 4, “Inventory Pricing”)]を公表しました。FAS 151は、ARB 43号第4章「棚卸資産の評価」において定められている指針を修正し、遊休設備に関連する費用、運送料、出荷手数料、および消費財(毀損品)に係る異常な金額についての会計処理を明確化したものであります。従来ARB 43号第4章第5項では、「一定の状況下においては、遊休設備に関連する費用、過剰な毀損品、二重の運送費、および再出荷手数料等の項目は極めて異常なもののみならず、発生時において一括費用処理を行う必要がある」と規定されておりました。FAS 151のもとでは、これらの項目は「極めて異常な」という条件に合致しているか否かに係らず発生時の費用として処理することが求められております。さらに、当該基準書においては、固定製造間接費の棚卸資産原価への配分は、生産設備の通常の生産能力に基づいてなされることとなります。FAS 151は2005年6月15日以降に開始する事業年度において発生した棚卸資産原価から適用となります。マネジメントはこの基準書はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えております。

2004年12月、FASBは米国財務会計基準書第123(R)号(以下、FAS 123(R)という。)[「株式を基礎とした報酬(2004年改訂版)(Share-Based Payment(revised 2004))」]を公表しました。FAS 123(R)は米国財務会計基準書第123号「株式を基礎とする報酬の会計処理 (Accounting for Stock-Based Compensation)」を改訂するとともに、APB意見書第25号「従業員に対して発行される株式の会計処理 (Accounting for Stock Issued to Employees)」および同意見書に関連する適用指針を無効とするものであります。FAS 123(R)のもとでは、公開企業は、資本商品を報酬として受け取った従業員の勤務に関する費用は、当該報酬の付与日における公正価値に基づいて測定することが求められております。さらに、FAS 123(R)においては負債商品を報酬として受け取った従業員の勤務に関する費用を当該商品の公正価値に基づいて測定することが求められており、当該報酬の公正価値を決済時までの各期末において再測定したうえで、公正価値の変動を各期の報酬費用として認識する必要があります。FAS 123(R)では2005年6月15日以降に開始する

最初の期中会計期間または連結会計年度からFAS 123(R)を適用するよう定めておりますが、米国証券取引委員会による当該適用日の修正に基づき、トヨタは、2007年3月31日に終了する連結会計年度からFAS 123(R)を適用いたします。マネジメントはこの基準書はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えております。

2004年12月、FASBは米国財務会計基準書第153号(以下、FAS 153という。)[「非貨幣性資産の交換—APB意見書第29号の修正 (Exchanges of Nonmonetary Assets—an amendment of APB Opinion No.29)」]を公表しました。APB意見書第29号「非貨幣性取引の会計処理 (Accounting for Nonmonetary Transactions)」における指針は、非貨幣性資産の交換は交換資産の公正価値によって測定すべきとする原則に基づいております。しかしながら当該意見書の指針は上記原則に対する例外的規定を有しております。FAS 153は意見書第29号を改訂し、類似の生産用資産の非貨幣的な交換取引に係る例外規定を廃止し、商業的実態を有さない非貨幣性資産の交換取引に関する一般的な例外規定を定めるものであります。非貨幣的な交換取引は、当事者企業の将来キャッシュ・フローに大きな変化をもたらすと予想される場合に、商業的実態を有している取引として判断されます。FAS 153は2005年6月15日以降に開始する連結会計年度において発生した非貨幣性資産の交換取引から適用されます。マネジメントはこの基準書はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えております。

2005年3月、FASBは米国財務会計基準審議会解釈指針第47号(以下、FIN 47という。)[「条件付資産除却債務の会計処理—FASB基準書第143号の解釈 (Accounting for Conditional Asset Retirement Obligations—an interpretation of FASB Statement No.143)」]を公表しました。当該解釈指針は、FASB基準書第143号において使用されている条件付資産除却債務という用語の意味を明確化し、条件付資産除却債務とは、資産を除却する法的義務であり、その義務の遂行の時点や方法が、企業によるコントロールの可否に係らず企業の将来の事象に依存しているもの、としております。FIN 47は、条件付資産除却債務の公正価値を合理的に見積もることができる場合には、当該債務を公正価値で負債計上することを要求しており、条件付資産除却債務の公正価値は発生時において認識することとしております。FIN 47は2005年12月15日より後に終了する連結会計年度の終了日より前に適用しなければなりません。マネジメントはこの解釈指針はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えております。

2005年5月、FASBは米国財務会計基準書第154号(以下、FAS 154という。)[「会計方針の変更および誤謬の

修正－APB意見書第20号および米国財務会計基準書第3号の修正 (Accounting Changes and Error Corrections — a replacement of APB No.20 and FAS No.3) を公表しました。FAS 154はAPB意見書第20号「会計方針の変更 (Accounting Changes)」と米国財務会計基準書第3号「期中財務諸表における会計方針の報告 (Reporting Accounting Changes in Interim Financial Statements)」を無効とし、会計方針の変更に係る会計処理および報告についての従来の要件を変更するものであります。FAS 154はすべての任意による会計方針の変更に対して適用されます。また、FAS 154は、具体的な経過措置が定められていない会計基準を適用することによる会計方針の変更にも適用されます。従来はAPB意見書第20号の規定により、任意による会計方針の変更の多くは、

会計方針の変更を行った期間の当期純利益に新たな会計方針への変更の累積的影響を含めることとされてきました。FAS 154のもとでは、会計方針の変更を過去に遡って過年度の財務諸表に対して適用することとなります。FAS 154は2005年12月15日より後に始まる連結会計年度において行われる会計方針の変更および誤謬の修正から適用されます。トヨタが将来の期間において会計方針の変更を行った場合、FAS 154の適用による影響を受けることとなりますが、その影響の程度は会計方針の変更内容によって異なります。

勘定科目の組替え再表示

特定の過年度の金額は、2005年3月31日に終了した1年間の表示に合わせて組替えが行われ再表示されております。

3. 米ドルによる表示額

連結財務諸表および注記に表示されている米ドル金額は、読者の便宜のためだけに記載されており、監査されておられません。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、2005年3月31日現在の実勢為替相場1米ドル＝107.39円を、2005年3月31日終了事業年度のトヨタの連結財務数値の米ドル額表示のために使用しております。

4. キャッシュ・フローに関する補足情報

2003年3月31日、2004年3月31日および2005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584,969百万円、627,483百万円および694,985百万円(6,472百万米ドル)であります。また、2003年3月31日、2004年3月31日および2005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216,888百万円、203,257百万円および226,615百万円(2,110百万米ドル)であります。

2003年3月31日、2004年3月31日および2005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13,461百万円、4,826百万円および3,571百万円(33百万米ドル)であります。

2005年3月31日に終了した1年間における連結キャッシュ・フロー計算書において、トヨタは、特定の金融債権に係るキャッシュ・フローに関する表示を変更しております。過年度の数値についても、当期の表示方法に合わせて組替再表示しております。当該表示の変更は、米国証券取引委員会企業財務部による指摘に基づいてなされたものであります。過年度において、トヨタは、卸売金融債権の発生と回収を、連結キャッシュ・フロー計算書の投資活動の区分に表示しておりました。この表示のもとでは、ディーラーによるトヨタ製品の購入にあたってトヨタが卸売融資を行った場合、金融事業によって卸売金融債権が発生したとして投資活動によるキャッシュ・アウトフローが計上される一方で、連結ベースでは内部取引でありキャッシュ・インフローがなかったとしても、自動車等事業によって売上債権が回収された

して営業活動によるキャッシュ・インフローが計上されておりました。今回の連結キャッシュ・フロー計算書における表示変更は、トヨタからディーラーに対する販売により連結ベースではキャッシュ・インフローが発生していないという事実を反映したものであり、これにより、内部取引の影響が消去され、たな卸資産の販売から生じたキャッシュ・インフローを営業活動として表示したものであります。なお、前述の卸売金融債権以外にも、トヨタのたな卸資産の販売に関連する金融債権に係るキャッシュ・フローは、投資活動から営業活動に組替えております。これらキャッシュ・フローには、トヨタのたな卸資産に関連する販売型リース取引から生じた販売型リース債権によるキャッシュ・フローを含んでおります。変更後の連結キャッシュ・フロー計算書の表示では、たな卸資産の販売に関連する全てのキャッシュ・フローを営業活動の区分の「受取手形及び売掛金の増加」に含めて表示しております。2005年3月31日に終了した1年間における連結キャッシュ・フロー計算書において、営業活動の区分に計上されたたな卸資産の販売に関連する金融債権に係るキャッシュ・アウトフロー(純額)は、55,951百万円(521百万米ドル)であります。

なお、2003年3月31日および2004年3月31日に終了した各1年間における連結キャッシュ・フロー計算書を当連結会計年度の表示方法に合わせて組替再表示した場合の影響は次のとおりであります。

	金額：百万円	
	3月31日に終了した1年間	
	2003年	2004年
営業活動から得た現金(純額)―組替前	¥2,085,047	¥2,283,023
投資活動からの組替額	(144,959)	(96,289)
営業活動から得た現金(純額)―組替後	¥1,940,088	¥2,186,734
投資活動に使用した現金(純額)―組替前	¥(2,146,407)	¥(2,312,784)
営業活動への組替額	144,959	96,289
投資活動に使用した現金(純額)―組替後	¥(2,001,448)	¥(2,216,495)

5. 買収および譲渡

2004年3月31日に終了した1年間において、トヨタは、トヨタ車体(株)、関東自動車工業(株)、セントラル自動車(株)、トヨタ モーター マニファクチャリング インドネシア(株)の4社の製造委託会社の持分を追加取得しました。これらの製造委託会社はいずれも、主にトヨタブランドの車両を生産しております。トヨタはこれらの製造委託会社に対して重要な影響力を有していると考え

られたため、それぞれの追加取得日以前において、トヨタはこれらの製造委託会社への投資に対して持分法を適用してきました。トヨタの連結財務諸表は、それぞれの取得日よりこれらの製造委託会社の勘定残高を含んでおります。取得した資産および承継した負債の公正価値は次のとおりであります。

	金額：百万円
	2004年3月31日に終了した1年間
取得した資産	¥488,939
承継した負債	(372,277)
少数株主持分のれん	(97,008)
のれん	9,557
控除：取得した現金	(11,703)
正味現金支出額	¥ 17,508

これらの買収に関する仮定の業績数値は、これらの買収がトヨタの連結業績に与える影響が個別にまたは集約しても重要ではないため、開示を行っておりません。

2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間において、トヨタはこの他にも多くの買収を行いました。取得した資産および承継した負債に重要性はありませんでした。

6. 有価証券及びその他の投資有価証券

有価証券及びその他の投資有価証券は、負債証券および持分証券を含んでおり、これらの取得価額、未実現評価損益および公正価値は次のとおりであります。

	金額：百万円			
	2004年3月31日現在			
	取得価額	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	¥1,606,685	¥ 10,094	¥1,626	¥1,615,153
持分証券	460,778	492,483	720	952,541
合計	¥2,067,463	¥502,577	¥2,346	¥2,567,694
市場性のない証券				
負債証券	¥ 43,382			
持分証券	79,352			
合計	¥122,734			

	金額:百万円			
	2005年3月31日現在			
	取得価額	未実現評価益	未実現評価損	公正価値
売却可能証券				
負債証券.....	¥2,205,420	¥ 14,113	¥6,928	¥2,212,605
持分証券.....	451,903	453,494	593	904,804
合計.....	¥2,657,323	¥467,607	¥7,521	¥3,117,409

市場性のない証券	
負債証券.....	¥ 19,917
持分証券.....	109,940
合計.....	¥129,857

	金額:百万米ドル			
	2005年3月31日現在			
	取得価額	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.....	\$20,537	\$ 131	\$64	\$20,604
持分証券.....	4,208	4,223	6	8,425
合計.....	\$24,745	\$4,354	\$70	\$29,029

市場性のない証券	
負債証券.....	\$ 185
持分証券.....	1,025
合計.....	\$1,210

2004年3月31日および2005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。

2004年3月31日および2005年3月31日現在、売却可能証券に分類されている負債証券は主に1年から10年満期の日本の国債および社債で構成されております。

2003年3月31日、2004年3月31日および2005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197,985百万円、183,808百万円および121,369百万円(1,130百万米ドル)であります。これらの売却収入に係る実現総利益は、それぞれ6,518百万円、8,780百万円および14,551百万円(135百万米ドル)であり、実現総損失は、それぞれ103百万円、139百万円および231百万円(2百万米ドル)であります。

2003年3月31日、2004年3月31日および2005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111,346百万円、3,063百万円および

2,324百万円(22百万米ドル)の減損を認識し、連結損益計算書の「その他<純額>」に含めて計上しております。

トヨタは、通常のビジネスの過程で多くの非上場会社発行の有価証券を投資有価証券として保有しており、その公正価値が容易に算定できないため、取得原価で「有価証券及びその他の投資有価証券」に含めております。マネジメントは、これらの各企業に対する投資に減損が生じていないか、およびその減損が一時的なものであるか否かを判断するために、各社の財務的健全性および各社が事業を行っている市場の状態を検討することで、各投資の回収可能性を評価するという規則的な手法を採用しております。トヨタは半年に一度、取得原価で評価されている重要な投資について減損の判定を行っており、減損が一時的でないとは判断された場合には、帳簿価額を減損金額だけ切り下げ、その損失は当該連結会計年度の損益として計上しております。

7. 金融債権

金融債権の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2004年	2005年	2004年	2005年
小売債権.....	¥3,643,998	¥4,780,250	\$44,513	
ファイナンス・リース.....	912,622	758,632	7,064	
卸売債権およびその他のディーラー貸付金.....	1,680,907	1,773,440	16,514	
	6,237,527	7,312,322	68,091	
未稼得収益.....	(298,153)	(233,417)	(2,173)	
金融損失引当金.....	(87,462)	(91,829)	(855)	
金融債権<純額>合計.....	5,851,912	6,987,076	65,063	
控除：一年以内に期限の到来する債権.....	(2,622,939)	(3,010,135)	(28,030)	
長期金融債権<純額>.....	¥3,228,973	¥3,976,941	\$37,033	

2005年3月31日に終了した1年間における連結キャッシュ・フロー計算書において、トヨタは、特定の金融債権に係るキャッシュ・フローに関して表示を変更しております。詳細については連結財務諸表の注記4をご参照ください。上記の金融債権にはたな卸資産の販売に関連する債権が含まれており、2004年3月31日および2005年

3月31日現在の残高は、それぞれ595,532百万円および677,236百万円(6,306百万米ドル)であります。これらの債権に係る金融損失引当金に重要性はありません。

2005年3月31日現在の小売債権、ファイナンス・リースの将来最低受取りリース料、卸売債権およびその他のディーラー貸付金の契約上の満期は、次のとおりであります。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	小売債権	ファイナンス・リース	卸売債権およびその他のディーラー貸付金	小売債権	ファイナンス・リース	卸売債権およびその他のディーラー貸付金
2006年.....	¥1,422,669	¥204,611	¥1,477,817	\$13,248	\$1,905	\$13,761
2007年.....	1,230,247	131,518	71,824	11,456	1,225	669
2008年.....	1,029,558	99,357	59,051	9,587	925	550
2009年.....	705,674	38,024	87,415	6,571	354	814
2010年.....	328,916	13,307	57,082	3,063	124	532
2011年以降.....	63,186	779	20,251	588	7	188
	¥4,780,250	¥487,596	¥1,773,440	\$44,513	\$4,540	\$16,514

ファイナンス・リースの内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2004年	2005年	2004年	2005年
最低受取りリース料.....	¥617,890	¥487,596	\$4,540	
未保証見積残存価額.....	294,732	271,036	2,524	
	912,622	758,632	7,064	
控除：未稼得収益.....	(104,736)	(71,702)	(668)	
控除：金融損失引当金.....	(25,015)	(6,502)	(60)	
ファイナンス・リース—純額.....	¥782,871	¥680,428	\$6,336	

トヨタは小売債権およびリース債権を売却するプログラムを有しております。このプログラムのもと、トヨタの証券化取引は主として適格特別目的事業体(QSPE)を利用して行われるため、米国財務会計基準書第140号(以下、FAS 140)の規定に従い売却処理を行っております。トヨタは、QSPEたる証券化信託に対して債権を移転した時点で金融債権の売却から生じる損益を認識しております。これら証券化取引に関連して、トヨタはサービス債権を留保しており、証券化した債権の月次未回収元本残高合計の1%をサービス業務報酬として契約上受け取る権利を有しております。また、劣後する範囲内において、トヨタはこれら証券化取引に対して、利息のみストリップ、劣後証券および現金積立準備金を留保しております。トヨタは、これらの留保持分を限定的な遡求権条項に従う用途限定資産として保有することにより、トヨタの

証券化取引における優先証券に対して信用補完を行っております。これらの留保持分は、トヨタの何らかの義務を解消するために使用することはできません。証券化取引に対する投資家がトヨタに対して有する遡求権は、トヨタが留保したこれらの劣後持分およびリボルビング・リクイデティ・ノートを発行した金額に限定されております。留保持分に関連するトヨタのエクスポージャーは、関連する証券が完済される時点まで継続して存在しますが、債権が期限に回収されない場合等における、投資家が有するトヨタに対する遡求権は、トヨタが保有する他の資産には及ぶことはありません。

2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間における、証券化信託との間のキャッシュ・フローの要約は次のとおりであります。

	金額: 百万円			金額: 百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に 終了した1年間
	2003年	2004年	2005年	2005年
新規証券化による収入(購入および留保証券控除後).....	¥412,594	¥168,135	¥48,958	\$456
受取サービス業務報酬	6,868	6,860	3,762	35
利息のみストリップから生じた超過利息	15,313	20,514	9,140	85
債権の再購入	(11,466)	(33,614)	(34,675)	(323)
サービス業務立替金	(1,098)	(792)	(215)	(2)
サービス業務立替金の回収	122	1,358	860	8

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、2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間において、見積金融損失引当金計上後の金額で、これらの売却に基づく利益(税効果考慮前)を、それぞれ16,202百万円、5,608百万円および323百万円(3百万米ドル)認識しております。売却益は、売却した時点における売却した資産の帳簿価額を基に計算されます。売却した資産の帳簿価額は、売却した時点における相対的な公正価値の比率に基づき、売却した資産および留保持分に配分されます。留保持分の公正価値を、債権の売却時および売却後において測定するための主要な経済的仮定には、市場利率の環境、金融損失の重要性や発生率および債権の早期返済速度が含まれております。トヨタは、留保持分の評価に用いる主要な経済的仮定を定期的に見直しており、必要に応じて改訂しております。

2004年3月31日および2005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50,625百万円および18,896百万円(176百万米ドル)であります。

2003年3月31日に終了した1年間において、トヨタは留保持分に対する減損を、合計で2,440百万円計上しました。この減損は、マネジメントの見積りを反映した割引キャッシュ・フローその他の主要な経済的仮定を用いて計算しております。2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間において、トヨタは留保持分に対する減損を計上しておりません。

2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間に完了した証券化取引について、証券化した日における留保持分の公正価値を測定するために用いた主要な経済的仮定はそれぞれ次のとおりであります。

	3月31日に終了した1年間		
	2003年	2004年	2005年
証券化に関する早期返済速度	1.0%–1.5%	1.0%–1.5%	0.7%–1.1%
加重平均契約期間(年数).....	1.45–1.85	1.70–1.85	1.85
年間期待信用損失	0.50%–0.80%	0.50%–0.80%	0.30%
劣後証券の割引率	5.0%	5.0%	—
その他の留保持分の割引率	8.0%–15.0%	8.0%–15.0%	15.0%

証券化の期間を通じた期待累積静的プール損失は、期末日までに発生した実績損失および予測将来損失を合算したうえ、その合算値を各資産プールの原残高で除すことによって計算しております。2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間において証券化された小売債権に対する期待累積静

的プール損失は、それぞれ0.54%、0.50%および0.47%であります。

主要な経済的仮定、および同日においてこれらの経済的仮定がトヨタにとって不利な方向に10%および20%即時に変動した場合における留保持分の公正価値の感応度は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2005年 3月31日現在		2005年 3月31日現在	
早期返済速度の仮定(年間レート).....	0.7%–1.7%			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	¥ (861)		\$ (8)	
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	(1,725)		(16)	
残存キャッシュ・フロー割引率(年間レート).....	5.0%–15.0%			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	¥ (258)		\$ (2)	
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	(617)		(6)	
期待信用損失(年間レート).....	0.50%–1.04%			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	¥(352)		\$(3)	
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	(705)		(7)	

この仮説上のシナリオは期待される将来の市況を反映しておらず、将来の実績に対する予想として用いるべきものではありません。公正価値の変動は、上記の数値が示しているように直線的なものではない可能性があります。さらに、上記の表においては、ある特定の仮定の変化が留保持分の公正価値に及ぼす影響は他のすべての仮定が変化しないものとして計算されております。ある要素が実際に変化すると他の要素も変化する可能性

があり、それにより感応度が拡大し、または縮小する可能性があります。また、実際のキャッシュ・フローは上記の分析とは異なる可能性があります。

2004年3月31日および2005年3月31日現在、トヨタが管理している小売債権およびリース債権の残高および延滞金額は、次のとおりであります。なお、それぞれの金額には自己で保有している債権および証券化した債権の両方を含めて表示しております。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2004年	2005年	2005年	
未回収元本.....	¥4,819,938	¥5,585,672	\$52,013	
60日以上延滞金額.....	19,379	23,396	218	
構成内容:				
自己保有債権.....	¥4,328,906	¥5,305,464	\$49,404	
証券化した債権.....	491,032	280,208	2,609	

2004年3月31日および2005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48,011百万円および34,455百万円(321百万米ドル)であります。

8. 未収入金

未収入金には、部品メーカーとの委託製造契約に係る債権が含まれており、当該債権はトヨタによる委託製造部品の購入に係る債務と相殺されます。

9. たな卸資産

たな卸資産の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2004年	2005年	2005年
製 品	¥ 717,201	¥ 890,118	\$ 8,289
原材料	155,162	189,675	1,766
仕掛品	165,597	179,943	1,676
貯蔵品およびその他	45,366	46,973	437
	¥1,083,326	¥1,306,709	\$12,168

10. 賃貸用車両及び器具

オペレーティング・リースとして賃貸されている車両および器具の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2004年	2005年	2005年
車両	¥1,387,404	¥1,736,238	\$16,168
器具	106,376	92,459	861
	1,493,780	1,828,697	17,029
控除：減価償却累計額	(375,861)	(424,609)	(3,954)
賃貸用車両及び器具<純額>	¥1,117,919	¥1,404,088	\$13,075

2003年3月31日、2004年3月31日および2005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293,366百万円、267,252百万円および291,205百万円(2,712百万米ドル)であります。オペレーティング・リースとして賃貸されている車両および器具に係る将来の最低レンタル収入は、分割払いで支払いがなされるものであり、各年度における収入額は次のとおりであります。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2006年	¥304,672	\$2,837
2007年	214,761	2,000
2008年	128,713	1,198
2009年	51,124	476
2010年	14,718	137
2011年以降	11,123	104
将来の最低レンタル収入合計	¥725,111	\$6,752

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

2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間における受取手形及び売掛金等に係る貸倒引当金の分析は次のとおりであります。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2003年	2004年	2005年	2005年
貸倒引当金期首残高	¥59,864	¥53,172	¥61,121	\$569
繰入額	5,953	16,540	15,752	147
債権償却	(6,035)	(2,598)	(12,855)	(120)
その他	(6,610)	(5,993)	(8,267)	(77)
貸倒引当金期末残高	¥53,172	¥61,121	¥55,751	\$519

2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間における「その他」には、連結範囲の異動に伴う貸倒引当金の増減および外貨換算調整額が含まれております。

2004年3月31日および2005年3月31日現在の貸倒引当金残高の一部は長期の債権に係るものであり、「投資及びその他の資産－その他」に、それぞれ32,155百万円

および37,095百万円(345百万米ドル)が計上されております。

2003年3月31日、2004年3月31日および2005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貸用車両及び器具に係る金融損失引当金の分析は次のとおりであります。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2003年	2004年	2005年	2005年
金融損失引当金期首残高	¥ 63,053	¥116,888	¥ 87,462	\$ 815
繰入額	93,884	66,598	47,402	441
債権償却(回収額と相殺)	(51,914)	(92,835)	(44,587)	(415)
その他	11,865	(3,189)	1,552	14
金融損失引当金期末残高	¥116,888	¥ 87,462	¥91,829	\$ 855

2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間における「その他」には、主として外貨換算調整額が含まれております。

12. 関連会社および変動持分事業体

関連会社への投資および取引

持分法で評価されている関連会社の要約財務情報は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2004年	2005年	2005年
流動資産	¥ 4,632,926	¥ 5,282,960	\$ 49,194
固定資産	7,128,587	8,017,220	74,655
資産合計	¥11,761,513	¥13,300,180	\$123,849
流動負債	¥ 3,407,702	¥ 3,982,816	\$ 37,087
固定負債	3,823,124	4,167,042	38,803
資本	4,530,687	5,150,322	47,959
負債および資本合計	¥11,761,513	¥13,300,180	\$123,849
資本に対するトヨタの持分額	¥ 1,358,079	¥ 1,556,236	\$ 14,491
期末における持分法適用会社数	53	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
	2003年	2004年	2005年	2005年
売上高	¥13,661,769	¥13,187,869	¥15,359,634	\$143,027
売上総利益	¥ 1,654,250	¥ 1,650,233	¥ 1,900,344	\$ 17,696
当期純利益	¥ 187,330	¥ 403,213	¥ 420,640	\$ 3,917

トヨタの関連会社に対する投資額のうち、重要な部分を占める会社は、(株)デンソー、あいおい損害保険(株)、(株)豊田自動織機、豊田通商(株)およびアイシン精機(株)であります。

特定の関連会社は、いくつかの証券市場に上場しており、それらの持分法による評価額は、2004年3月31日

および2005年3月31日現在、それぞれ1,024,084百万円および1,235,535百万円(11,505百万米ドル)でありました。また、これらの関連会社の市場価格の総計は、それぞれ1,383,398百万円および1,827,725百万円(17,020百万米ドル)でありました。

関連会社に対する債権債務残高および取引高は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2004年	2005年	2005年
受取手形及び売掛金ならびに未収入金	¥129,036	¥179,519	\$1,672
支払手形及び買掛金ならびに未払金	460,730	463,870	4,319

	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
	2003年	2004年	2005年	2005年
売上高	¥ 921,636	¥ 883,112	¥1,150,523	\$10,714
仕入高	3,725,315	2,577,696	2,923,325	27,222

持分法で評価されている関連会社からの配当金は、2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間において、それぞれ18,270百万円、15,722百万円および22,164百万円(206百万米ドル)であります。

トヨタは持分法で評価されている関連会社が発行する転換社債を保有しており、これらの転換社債は連結貸借対照表上、「投資及びその他の資産－関連会社に対する投資及びその他の資産」に公正価値にて計上されております。公正価値は、2004年3月31日および2005年3月31日現在、それぞれ8,005百万円および11,124百万円(104百万米ドル)であります。また、これらの転換社債の償還は1年後であります。

変動持分事業体

トヨタは、特定の特別目的事業体を通じて証券化取引を行っております。しかしながら、実質的にすべての証券化取引はFAS 140における適格特別目的事業体と判定される事業体を通じて行っているため、これらの証券化取引に関連して重要な変動持分事業体(VIE)はありません。

トヨタが投資を行っている特定のジョイント・ベンチャーは、トヨタが第一受益者ではないVIEであると判断されます。しかしながら、これらのジョイント・ベンチャーの全体的な規模、およびトヨタとこれらの事業体との関係は、トヨタの連結財務諸表において重要な影響はありません。

13. 短期借入債務および長期借入債務

2004年3月31日および2005年3月31日現在の短期借入債務の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2004年	2005年	2005年
借入金(主として銀行借入)			
[加重平均金利：2004年 年1.29% 2005年 年1.58%]	¥ 806,508	¥ 789,801	\$ 7,354
コマーシャル・ペーパー			
[加重平均金利：2004年 年1.47% 2005年 年2.81%]	1,382,516	1,592,026	14,825
	¥2,189,024	¥2,381,827	\$22,179

2005年3月31日現在、トヨタには1,617,351百万円(15,061百万米ドル)の未使用の短期借入枠があり、うち619,387百万円(5,768百万米ドル)はコマーシャル・ペーパーのプログラムに関するものであります。これらのプログラムによって、トヨタは、360日以内の借入に適用される一般的な利率で短期の資金調達を行うことができます。

2004年3月31日および2005年3月31日現在の長期借入債務の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2004年	2005年	2005年
無担保の借入金(主として銀行借入)			
[2004年—利率：年0.05%～16.00%、返済期限：2004年～2025年； 2005年—利率：年0.05%～27.00%、返済期限：2005年～2025年]	¥ 669,751	¥ 894,212	\$ 8,327
担保付きの借入金(主として銀行借入)			
[2004年—利率：年0.35%～5.04%、返済期限：2004年～2019年； 2005年—利率：年0.35%～5.60%、返済期限：2005年～2019年]	29,307	24,320	226
メディアム・ターム・ノート(連結子会社の発行)			
[2004年—利率：年0.05%～7.59%、返済期限：2004年～2019年； 2005年—利率：年0.01%～7.59%、返済期限：2005年～2035年]	3,027,920	3,447,104	32,099
無担保普通社債(当社の発行)			
[2004年—利率：年1.33%～3.00%、返済期限：2008年～2018年； 2005年—利率：年1.33%～3.00%、返済期限：2008年～2018年]	500,000	500,000	4,656
無担保普通社債(連結子会社の発行)			
[2004年—利率：年0.27%～7.00%、返済期限：2004年～2031年； 2005年—利率：年0.27%～7.00%、返済期限：2005年～2031年]	1,044,875	1,228,929	11,443
金融債権証券化に伴う担保付借入債務	23,903	—	—
長期キャピタル・リース債務			
[2004年—利率：年0.37%～9.33%、返済期限：2004年～2017年； 2005年—利率：年0.37%～9.33%、返済期限：2005年～2017年]	76,705	71,280	664
	5,372,461	6,165,845	57,415
控除：1年以内に返済予定の額	(1,125,195)	(1,150,920)	(10,717)
	¥ 4,247,266	¥ 5,014,925	\$ 46,698

2005年3月31日現在、帳簿価額112,885百万円(1,051百万米ドル)の有形固定資産が連結子会社の借入債務の担保に供されております。これに加えて、その他資産のうち合計で44,553百万円(415百万米ドル)が、連結子会社の借入債務の担保に供されております。2005年3月

31日現在、長期借入債務の通貨は、約38%が米ドル、約27%が日本円、約17%がユーロ、約18%がその他の通貨となっております。

長期借入債務の翌年度以降5年間の各年度別返済予定額は次のとおりであります。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2006年	¥1,150,920	\$10,717
2007年	1,251,073	11,650
2008年	1,260,228	11,735
2009年	927,560	8,637
2010年	628,884	5,856

邦銀数行との取引約定書には、トヨタは当該銀行から要求があれば担保(当該銀行に対する預金を含む)あるいは保証を提供する旨の条項が含まれております。この約定書その他により供される担保は、当該銀行に対する現在および将来のすべての借入債務に適用されます。

2005年3月31日に終了した1年間において当該条項に基づいて担保あるいは保証の提供を求められたもので重要なものはありません。

2005年3月31日現在、トヨタには3,677,859百万円(34,248百万米ドル)の未使用の長期借入枠があります。

14. 製品保証

トヨタは、製品の販売の際に顧客との間で締結する保証約款に基づき、主に製造過程に起因する一定の欠陥に対して製品保証を行っております。トヨタは保証約款に従って、将来発生が見込まれる見積製品保証費用

を引当計上しております。連結貸借対照表上の未払費用に含まれている2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間における製品保証引当金の増減の内訳は以下のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日に終了した1年間		3月31日に終了した1年間	
	2003年	2004年	2005年	2005年
製品保証引当金期首残高	¥225,654	¥240,634	¥269,140	\$2,506
当期支払額	(179,650)	(193,979)	(209,166)	(1,948)
繰入額	200,484	229,578	239,117	2,227
既存の製品保証にかかる変動額	(1,670)	(1,910)	(3,654)	(34)
その他	(4,184)	(5,183)	1,725	16
製品保証引当金期末残高	¥240,634	¥269,140	¥297,162	\$2,767

その他には主として外貨換算調整額および連結子会社の増減の影響が含まれております。

上記の製品保証に加えて、トヨタは製品の安全性確保の観点や顧客満足の立場から、欠陥品となることが予想される部品の修理や取替を行う、リコールまたは無

償のサービスキャンペーンを実施しております。トヨタはこれらの活動に伴い発生する費用に対しても、マネジメントの見積りに基づいて引当を行っておりますが、この費用の内訳は上記の調整表には含まれておりません。

15. 未払金

未払金は主に有形固定資産の購入および非製造関連の購買に関するものであります。

16. 法人税等

税金等調整前当期純利益の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に 終了した1年間
	2003年	2004年	2005年	2005年
税金等調整前当期純利益：				
当社および日本国内子会社.....	¥ 803,594	¥1,104,719	¥ 946,626	\$ 8,815
海外子会社.....	423,058	661,074	808,011	7,524
合計	¥1,226,652	¥1,765,793	¥1,754,637	\$16,339

法人税等の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に 終了した1年間
	2003年	2004年	2005年	2005年
税金費用—当年度分：				
当社および日本国内子会社.....	¥497,613	¥404,672	¥376,845	\$3,509
海外子会社.....	93,674	155,804	196,354	1,828
当年度分合計.....	591,287	560,476	573,199	5,337
税金費用(利益)—繰延税額：				
当社および日本国内子会社.....	(102,276)	77,970	34,820	324
海外子会社.....	28,003	42,858	49,891	465
繰延合計.....	(74,273)	120,828	84,711	789
税金費用合計.....	¥517,014	¥681,304	¥657,910	\$6,126

トヨタは、所得に対して種々の税金を課せられておりますが、これらを総合すると、日本国内における法定税率は、2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間において、それぞれ約41.3%、

約41.3%および約40.2%であります。この法定税率は2005年4月1日以降に解消することが予想される一時差異に係る税効果の計算に使用されております。法定税率と実効税率との差は、次のとおり分析されます。

	3月31日に終了した1年間		
	2003年	2004年	2005年
法定税率.....	41.3%	41.3%	40.2%
税率増加(減少)要因：			
損金に算入されない費用項目.....	0.7	0.5	0.3
持分法適用会社の未分配利益に係る繰延税金負債の増加.....	1.6	1.7	1.8
評価性引当金.....	1.3	(0.9)	(0.1)
控除税額.....	(1.9)	(3.5)	(3.4)
法人税等に関連する規則の公布による税率変更の影響.....	0.6	0.6	—
その他.....	(1.5)	(1.1)	(1.3)
実効税率.....	42.1%	38.6%	37.5%

繰延税金資産および負債の主な内訳は、次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2004年	2005年	2005年	
繰延税金資産：				
未払退職・年金費用	¥ 204,002	¥ 172,811	\$ 1,609	
製品保証引当金および未払費用	162,783	160,565	1,495	
従業員に関するその他の未払給与	115,416	111,555	1,039	
税務上の繰越欠損金	84,829	50,566	471	
たな卸資産	43,392	53,093	494	
有形固定資産およびその他資産	109,623	131,467	1,224	
その他	267,745	294,828	2,746	
繰延税金資産総額	987,790	974,885	9,078	
控除：評価性引当金	(104,083)	(102,737)	(957)	
繰延税金資産合計	883,707	872,148	8,121	
繰延税金負債：				
未実現有価証券評価益	(273,591)	(255,028)	(2,375)	
持分法適用関連会社の未分配利益	(360,310)	(365,981)	(3,408)	
資産の取得価額の相違額	(33,670)	(33,313)	(310)	
リース取引	(287,410)	(321,055)	(2,990)	
退職給付信託への株式拠出益	(66,523)	(66,523)	(619)	
その他	(43,526)	(65,681)	(611)	
繰延税金負債総額	(1,065,030)	(1,107,581)	(10,313)	
繰延税金負債純額	¥ (181,323)	¥ (235,433)	\$ (2,192)	

評価性引当金は、主として税務上の繰越欠損金を有する連結子会社の繰延税金資産のうち、実現が見込めない部分に対するものであります。2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間における、繰延税金資産に対する評価性引当金の増減の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円			金額：百万米ドル	
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間	
	2003年	2004年	2005年	2005年	
評価性引当金期首残高	¥103,211	¥119,620	¥104,083	\$ 969	
増加	29,530	17,738	21,249	198	
減少	(12,989)	(31,934)	(22,829)	(213)	
その他	(132)	(1,341)	234	3	
評価性引当金期末残高	¥119,620	¥104,083	¥102,737	\$ 957	

2003年3月31日、2004年3月31日および2005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、法定税率引き下げおよび外貨換算調整額等が含まれております。

繰延税金負債純額は、次のとおり連結貸借対照表に含まれております。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2004年	2005年	2005年
繰延税金資産：			
繰延税金資産(流動資産).....	¥ 457,161	¥ 475,764	\$ 4,430
投資及びその他の資産—その他.....	145,695	108,513	1,010
繰延税金負債：			
流動負債—その他.....	(5,618)	(8,040)	(74)
繰延税金負債(固定負債).....	(778,561)	(811,670)	(7,558)
繰延税金負債純額.....	¥(181,323)	¥(235,433)	\$(2,192)

マネジメントは、海外子会社の未分配利益の一部を永久に再投資する方針を持っております。したがって、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海外子会社の未分配利益に対しては、税金引当を行っておりません。2005年3月31日現在、当該未分配利益は合計で1,776,398百万円(16,542百万米ドル)であり、トヨタはこれらの未分配利益がすべて日本において課税対象になったと仮定した場合に算定される追加的税

金引当額を113,951百万円(1,061百万米ドル)と見積っております。

2005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141,534百万円(1,318百万米ドル)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2006年から2012年の間に繰越期限が到来します。

17. 株主持分

発行済普通株式数の変動内容は次のとおりであります。

	3月31日に終了した1年間		
	2003年	2004年	2005年
発行済普通株式：			
期首残高.....	3,649,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492
期中発行.....	—	—	—
買入消却.....	(40,000,000)	—	—
期末残高.....	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492

日本の商法の下では、当社および日本の子会社の実施した現金配当およびその他現金の流出を伴う利益剰余金処分の10%以上の金額を、利益準備金として積立てることが要求されております。利益準備金と資本準備金の総額が資本金の25%に達した場合は、その後の積立ては要求されておられません。2004年3月31日および2005年3月31日現在の当社および子会社の利益準備金積立残高は、それぞれ133,432百万円および141,064百万円(1,314百万米ドル)でありました。利益準備金はその使用を制限されており、配当可能利益の計算上控除されております。

2004年3月31日および2005年3月31日現在の当社の配当可能限度額は、それぞれ4,765,477百万円および4,864,555百万円(45,298百万米ドル)であります。日本での会計慣行に従い、当期の利益処分はその期間の財務諸表には計上されず、その後株主による承認が得られた事業年度において計上されることとなります。2005年3月31日現在の利益剰余金は、2005年6月23日に開催さ

れた株主総会で承認された、期末現金配当金130,723百万円(1,217百万米ドル)、1株当たり40円(0.37米ドル)を含んでおります。

2005年3月31日現在の利益剰余金には、持分法適用会社の未分配利益に対するトヨタの持分相当額919,685百万円(8,564百万米ドル)が含まれております。

1997年6月26日に開催された定時株主総会において、利益による消却を目的とした場合のみ自己株式の購入を認める日本の商法に従って、当社の株主は利益による消却のための株式買受け方針を承認しました。この方針のもと、株主は、当社が取締役会の決議を条件として、実施時期に関する制限なく、370百万株を超えない普通株式を買受け消却することを承認しました。2001年10月、日本の商法が改正され、定時株主総会で承認された株式数および取得価格の総額を限度として次期定時株主総会の終結のときまでの期間において、取得の目的や時期を問わず取締役会決議により自己株式を取得することが可能となりました。当該商法改正に対応し

て、2002年6月26日に開催された定時株主総会において、当社の株主は、株式買受け方針に関する定款変更を承認し、前述の自己株式取得の目的に関する制限を削除しました。この結果、トヨタの旧方針のもとでの未使用の普通株式の買受け枠が消滅しました。また、同日の株主総会で、当社の株主は次期定時株主総会の終結のときまでの期間において、普通株式170百万株および600,000百万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170百万株を取得しました。2003年6月26日に開催された定時株主総会においても、当社の株主は、次期定時株主総会の終結のときまでの期間において、普通株式150百万株、400,000百万円を上限として自己株式を取得することができる旨を再び承認しました。この結果、当社は普通株式約113百万株を取得しました。また、2004年6月23日に開催された定時株主総会においては、当社の株主は、次期定時株主総会の終結のときまでの期間において、普通株式65百万株および250,000百万円を上限として自己株式を取得することができる旨を承認するとともに、2003年9月25日に施行された商法改正を受けて、取締役会の決議のみをもって自己株式を買受け

ることができる旨の定款の変更を承認しました。この結果、当社は59百万株を取得しました。さらに、2005年6月23日に開催された定時株主総会において、当社の株主は、次期定時株主総会の終結のときまでの期間において、普通株式65百万株および250,000百万円を上限として自己株式を取得することができる旨を承認しました。なお、2004年6月23日に開催された定時株主総会以降においては、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。

1997年より前に、トヨタは新株式を株式分割により無償発行しましたが、日本では株式分割については何ら会計処理は求められておりません。仮に、当該株式分割が米国企業によって通常行われている方法で会計処理された場合、利益剰余金2,576,606百万円(23,993百万米ドル)が適切な資本勘定に振り替えられることとなります。

その他の包括損失累計額の税引後純額での、2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日現在の残高の内訳、ならびに同日に終了した各1年間における増減の内訳は、次のとおりであります。

	金額：百万円				
	外貨換算調整額	未実現有価証券評価益(損)	最小年金債務調整額	デリバティブ評価益(損)	その他の包括利益(損失)累計額
2002年3月31日現在残高	¥(172,488)	¥ 33,747	¥(127,773)	¥(790)	¥(267,304)
その他の包括利益(損失).....	(139,285)	(26,495)	(171,978)	790	(336,968)
2003年3月31日現在残高	(311,773)	7,252	(299,751)	—	(604,272)
その他の包括利益(損失).....	(203,257)	329,672	273,265	—	399,680
2004年3月31日現在残高	(515,030)	336,924	(26,486)	—	(204,592)
その他の包括利益.....	75,697	38,455	9,780	—	123,932
2005年3月31日現在残高	¥(439,333)	¥375,379	¥ (16,706)	¥ —	¥ (80,660)

	金額：百万米ドル				
	外貨換算調整額	未実現有価証券評価益	最小年金債務調整額	デリバティブ評価益(損)	その他の包括利益(損失)累計額
2004年3月31日現在残高	\$(4,796)	\$3,137	\$ (246)	\$ —	\$(1,905)
その他の包括利益.....	705	358	91	—	1,154
2005年3月31日現在残高	\$(4,091)	\$3,495	\$ (155)	\$ —	\$ (751)

その他の包括利益の各項目に係る税効果額の2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間の内訳は、次のとおりであります。

	金額: 百万円		
	税効果考慮前	税効果	税効果考慮後
2003年3月31日に終了した1年間:			
外貨換算調整額	¥(142,278)	¥ 2,993	¥(139,285)
未実現有価証券評価損:			
当期発生未実現損失	(143,806)	59,707	(84,099)
控除: 当期純利益への組替修正額	98,100	(40,496)	57,604
最小年金債務調整額	(292,315)	120,337	(171,978)
デリバティブ評価益	1,074	(284)	790
その他の包括損失	¥(479,225)	¥ 142,257	¥(336,968)
2004年3月31日に終了した1年間:			
外貨換算調整額	¥(201,511)	¥ (1,746)	¥(203,257)
未実現有価証券評価益:			
当期発生未実現利益	554,496	(211,234)	343,262
控除: 当期純利益への組替修正額	(21,953)	8,363	(13,590)
最小年金債務調整額	450,549	(177,284)	273,265
その他の包括利益	¥ 781,581	¥(381,901)	¥ 399,680
2005年3月31日に終了した1年間:			
外貨換算調整額	¥ 76,089	¥ (392)	¥ 75,697
未実現有価証券評価益:			
当期発生未実現利益	214,661	(86,294)	128,367
控除: 当期純利益への組替修正額	(150,355)	60,443	(89,912)
最小年金債務調整額	21,691	(11,911)	9,780
その他の包括利益	¥ 162,086	¥ (38,154)	¥ 123,932

	金額: 百万米ドル		
	税効果考慮前	税効果	税効果考慮後
2005年3月31日に終了した1年間:			
外貨換算調整額	\$ 709	\$ (4)	\$ 705
未実現有価証券評価益:			
当期発生未実現利益	1,998	(803)	1,195
控除: 当期純利益への組替修正額	(1,400)	563	(837)
最小年金債務調整額	202	(111)	91
その他の包括利益	\$ 1,509	\$ (355)	\$ 1,154

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・プランを承認しました。2001年6月、株主はこれに加えて特定の従業員をプランの対象者に含めることを承認しました。プラン承認以降、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。これらのストック・オプションは、4年

から6年の間の期間を有しており、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付与されます。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。

2005年3月31日より後に、取締役および特定の従業員を対象にしたトヨタのストック・オプション・プランのもと、株主は、2,104,000株のストック・オプションを追加付与する権限を与えることを承認しました。

ストック・オプションの実施状況は次のとおりであります。

	オプション数	金額:円	
		加重平均 権利行使価格	加重平均 残存契約期間(年)
2002年3月31日現在残高	2,398,200	¥4,237	2.62
付与.....	1,876,000	2,958	
行使.....	—	—	
喪失.....	(348,800)	3,895	
2003年3月31日現在残高	3,925,400	3,656	3.53
付与.....	1,958,000	3,116	
行使.....	—	—	
喪失.....	(987,000)	3,849	
2004年3月31日現在残高	4,896,400	3,401	3.83
付与.....	2,021,000	4,541	
行使.....	(810,300)	2,995	
喪失.....	(606,800)	4,105	
2005年3月31日現在残高	5,500,300	¥3,802	3.86
2003年3月31日現在行使可能.....	625,000	¥4,503	0.85
2004年3月31日現在行使可能.....	1,371,400	¥4,319	1.15
2005年3月31日現在行使可能.....	1,740,300	¥3,641	1.69

2005年3月31日現在におけるオプション残高および権利行使可能なオプションに関する内容は次のとおりであります。

権利行使価格 円	株式数	残高			株式数	権利行使可能	
		加重平均権利 行使価格 円	加重平均権利 行使価格 米ドル	加重平均 残存期間 年		加重平均権利 行使価格 円	加重平均権利 行使価格 米ドル
¥2,958 - 4,000	2,538,900	¥3,067	\$29	4.02	785,900	¥2,958	\$28
4,001 - 4,541	2,961,400	4,432	41	3.72	954,400	4,203	39
2,958 - 4,541	5,500,300	3,802	35	3.86	1,740,300	3,641	34

2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間のオプション付与日におけるオプション1単位当たりの加重平均公正価値は、それぞれ766円、769円および1,139円(11米ドル)であります。付与されたオプションの公正価値は、連結財務諸表の注

記2に記載している仮定数値算定にあたってオプションの権利確定までの期間にわたり償却されております。上記の付与日における公正価値はブラック・ショールズ・オプション・プライシング・モデルにより、次の加重平均想定率に基づいて計算されます。

	2003年	2004年	2005年
配当率.....	1.3%	1.5%	1.5%
無リスク金利.....	0.7%	0.4%	1.2%
期待ボラティリティ.....	34%	34%	32%
期待保有期間.....	5.1年	5.3年	5.3年

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に基づいて計算された以下に述べる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、当社は上記の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、以下に述べる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。この制度改定により、2004年10月1日時点において、予測給付債務が32,208百万円(300百万米ドル)減少し、同額過去勤務債務が発生しております。過去勤務債務は将来にわたって償却されます。

当社および日本の大部分の子会社は、厚生年金保険法に基づく厚生年金基金制度または確定給付企業年金法に基づく企業年金制度に加入しております。厚生年金基金制度は、会社および従業員の拠出からなる国の年金制度の一部を会社が代行する部分(以下、代行部分という。)と、企業独自の制度である加算部分より構成されます。確定給付企業年金制度は企業独自の制度であり、国の年金制度の一部を代行する部分は有しておりません。これら年金給付は前述の規則に従い、ポイント制退職給付制度を採用する会社においてはポイントの累計数で、その他の子会社においては給与と勤続年数に基づいて決定され、退職する従業員の選択により、月払いの年金あるいは一時金として支給されます。年金基金へ拠出された資金は、関係法令に従い、数社の金融機関により運用されております。これらの年金資産は、主として国債、株式、確定利回り証券および保険契約によって投資運用されております。海外の大部分の子会社は、ほぼ全従業員を対象とする確定給付年金制度または退職一時金制度を有し、この制度に基づく退職給付費用は、各期に拠出による積立を行うかあるいは引当計上しております。これらの制度に基づく給付額は、主に退職時の給与と勤続年数に基づいて計算されます。

厚生年金基金の代行部分の返上について

従来、当社および日本の子会社は、厚生年金保険法に基づく厚生年金基金制度を有していました。厚生年金基金は、厚生年金保険法により規定されている老齢厚生年金報酬比例部分について、国を代行して掛金の徴収・積立・給付を行う代行部分と、企業独自の制度による加算部分から構成されております。

2001年6月に確定給付企業年金法が制定され、従来、厚生年金基金が国を代行して運用・管理していた代行部分について、厚生労働大臣の認可を受けることにより、代行業務を取りやめることが可能となりました。これを受け、当社の厚生年金基金制度であったトヨタ自動車厚生年金基金は2003年9月に、代行部分の従業員に対する

支給義務の免除に関する認可を厚生労働大臣から受け、同時に、トヨタ自動車厚生年金基金はトヨタ自動車企業年金基金に組織を改めました。トヨタ自動車企業年金基金は2004年1月に、代行部分に相当する年金資産を国に返還しました。厚生年金基金制度を有してきた日本の子会社および関連会社についても、2004年3月31日に終了した1年間において一部の会社が、2005年3月31日に終了した1年間において複数の会社が当社と同様の手続きを経て、代行部分に相当する年金資産を国に返還しました。

厚生年金基金制度を有している日本の他の子会社および関連会社のうち残りの一部の会社についても、今後、代行部分の従業員に対する支給義務の免除に関する認可を受けるとともに、認可に伴い代行部分に相当する年金資産を国に返還する手続きを進めていく予定であります。

トヨタはEITF03-2「厚生年金基金の代行部分の国への返上に関する会計処理(Accounting for the Transfer to the Japanese Government of the Substitutional Portion of Employee Pension Fund Liabilities)」に従い、一連の返還過程を単一の清算取引とみなし、代行部分に該当する年金資産の返還が完了した時点で会計処理を行いました。トヨタは2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間においてそれぞれ、323,715百万円および96,066百万円(894百万米ドル)の清算損失を純期間年金費用として認識しました。これは厚生年金基金全体で返還直前までに発生した純未認識損失のうち、厚生年金基金全体の予測給付債務と清算される予測給付債務の割合に比例する金額であります。トヨタは、従来、引当計上していた将来昇給部分の予測給付債務消滅の結果として、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間においてそれぞれ109,885百万円および21,722百万円(202百万米ドル)の収益を純期間年金費用の減少として計上しました。さらに、トヨタは2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間においてそれぞれ、清算された債務と国へ返還された年金資産との差額である320,867百万円および121,553百万円(1,132百万米ドル)を収益として計上しました。これらの損益が2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間における損益計算書に与える影響は以下のとおりであります。

	金額：百万円		
	2004年3月31日に終了した1年間		
	売上原価	販売費及び 一般管理費	合計
清算損失	¥(288,177)	¥(35,538)	¥(323,715)
引当計上していた将来昇給部分の予測給付債務の消滅	98,079	11,806	109,885
清算された債務と国へ返還された年金資産との差額	—	320,867	320,867
合計	¥(190,098)	¥297,135	¥ 107,037

	金額：百万円		
	2005年3月31日に終了した1年間		
	売上原価	販売費及び 一般管理費	合計
清算損失	¥(85,379)	¥(10,687)	¥(96,066)
引当計上していた将来昇給部分の予測給付債務の消滅	19,494	2,228	21,722
清算された債務と国へ返還された年金資産との差額	—	121,553	121,553
合計	¥(65,885)	¥113,094	¥ 47,209

	金額：百万米ドル		
	2005年3月31日に終了した1年間		
	売上原価	販売費及び 一般管理費	合計
清算損失	\$ (794)	\$ (100)	\$ (894)
引当計上していた将来昇給部分の予測給付債務の消滅	181	21	202
清算された債務と国へ返還された年金資産との差額	—	1,132	1,132
合計	\$ (613)	\$ 1,053	\$ 440

これらすべての損益は、非資金損益項目であり、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間の連結キャッシュ・フロー計算書においては、「退職・年金費用<支払額控除後>」に含めて純額で報告しております。

トヨタは大部分の退職金制度において、3月31日を測定日として使用しております。

年金および退職金制度の関連情報

トヨタの年金および退職金制度の関連情報は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2004年	2005年	2005年	
予測給付債務の変動				
期首予測給付債務.....	¥2,346,127	¥1,891,051	\$17,609	
勤務費用.....	75,988	60,715	565	
利息費用.....	48,674	37,790	352	
従業員による拠出額.....	2,245	1,078	10	
制度改定.....	(7,903)	(47,535)	(443)	
代行部分返還による予測給付債務の清算.....	(752,646)	(304,184)	(2,832)	
年金数理純利益.....	(11,280)	(80,370)	(748)	
買取およびその他.....	265,969	(32,816)	(306)	
退職給付支払額.....	(76,123)	(74,990)	(698)	
期末予測給付債務.....	1,891,051	1,450,739	13,509	
年金資産の変動				
期首年金資産公正価値.....	932,166	1,049,815	9,776	
年金資産実際運用収益.....	171,600	43,866	408	
買取およびその他.....	128,031	(10,304)	(96)	
会社による拠出額.....	213,790	86,128	802	
従業員による拠出額.....	2,245	1,078	10	
代行部分返還による国への年金資産の返上.....	(321,894)	(160,909)	(1,498)	
退職給付支払額.....	(76,123)	(74,990)	(698)	
期末年金資産公正価値.....	1,049,815	934,684	8,704	
年金状況.....	841,236	516,055	4,805	
未認識年金数理純損失.....	(478,830)	(256,628)	(2,389)	
未認識過去勤務債務.....	129,965	171,753	1,599	
未認識基準適用開始時純債務.....	(27,572)	(13,290)	(124)	
連結貸借対照表に計上した純額.....	¥ 464,799	¥ 417,890	\$ 3,891	

確定給付企業年金基金への移行に伴い、当社および一部の子会社は確定給付企業年金法で定められた規則に従い年金財政の再計算を行い、その結果、2004年

3月31日に終了した1年間において、加算部分の未積立額に相当する115,294百万円を現金で確定給付企業年金基金に拠出しました。

連結貸借対照表に計上されている金額の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2004年	2005年	2005年	
未払退職・年金費用.....	¥725,569	¥646,989	\$6,025	
前払退職・年金費用.....	(164,176)	(173,078)	(1,612)	
投資及びその他の資産.....	(18,627)	(7,027)	(66)	
その他の包括損失累計額.....	(77,967)	(48,994)	(456)	
連結貸借対照表に計上した純額.....	¥464,799	¥417,890	\$3,891	

すべての確定給付年金制度の累積給付債務は、2004年3月31日および2005年3月31日現在において、それぞれ1,688,666百万円および1,284,339百万円(11,959百万米ドル)であります。

累積給付債務が年金資産を上回る制度について予測給付債務、累積給付債務および年金資産の公正価値は次のとおりであります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2004年	2005年	2005年	2005年
予測給付債務.....	¥1,051,841	¥512,571	\$4,773	
累積給付債務.....	954,158	489,975	4,563	
年金資産の公正価値.....	349,217	63,675	593	

純退職・年金(利益)費用の内訳は次のとおりであります。

	金額：百万円			金額：百万米ドル	
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間	
	2003年	2004年	2005年	2005年	2005年
勤務費用.....	¥ 71,873	¥ 75,988	¥ 60,715	\$ 565	
利息費用.....	49,030	48,674	37,790	352	
年金資産期待運用益.....	(23,003)	(24,991)	(27,517)	(256)	
過去勤務債務の償却.....	(14,272)	(15,092)	(16,599)	(155)	
年金数理純損失の償却.....	22,977	45,653	22,366	208	
代行部分返還から生じた清算損失.....	—	213,830	74,344	692	
基準適用開始時純債務の償却.....	19,630	18,963	9,981	93	
純退職・年金費用.....	¥126,235	¥363,025	¥161,080	\$1,499	

年金数理純損失の償却の変動は、年金資産の期待運用収益と実際運用収益の差の変動、数理計算上の想定率を変更したことおよび厚生年金基金の代行部分の返上を行ったことに伴う未認識年金数理純損失の減少によるものであります。

年金資産控除後の累積給付債務が退職給付引当金を上回っている制度について、トヨタは最小年金債務を

認識しております。2004年3月31日および2005年3月31日現在の最小年金債務の計上額は、それぞれ96,594百万円および56,021百万円(522百万米ドル)であります。追加最小年金債務の変動額は、その他の包括利益に最小年金債務調整額として計上しております。その他の包括利益に含まれる最小年金債務調整額は次のとおりであります。

	金額：百万円			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	
	2003年	2004年	2005年	2005年	2005年
その他の包括利益(損失)に含まれる 最小年金債務調整額.....	¥(171,978)	¥273,265	¥9,780	\$91	

2004年3月31日および2005年3月31日現在における給付債務を算定するために用いられた加重平均想定率は次のとおりであります。

	3月31日現在	
	2004年	2005年
割引率.....	2.2%	2.6%
長期昇給率.....	0.5-9.7%	0.1-9.7%

2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間における純退職・年金(利益)費用を算定するために用いられた加重平均想定率は次のとおりであります。

	3月31日現在		
	2003年	2004年	2005年
割引率	2.5%	2.1%	2.2%
年金資産期待収益率.....	2.7%	2.1%	2.1%
長期昇給率	1.5-6.0%	0.8-9.7%	0.5-9.7%

年金資産期待収益率は、保有している年金資産の構成、運用手法から想定されるリスク、過去の運用実績、運用基本方針および市場の動向等を考慮し決定しております。

2004年3月31日および2005年3月31日現在におけるトヨタの年金制度における、資産区分ごとの加重平均資産配分は次のとおりであります。

	3月31日現在	
	2004年	2005年
持分証券	49.4%	64.0%
負債証券	16.9	21.5
不動産	0.3	0.5
その他	33.4	14.0
合計	100.0%	100.0%

年金資産の運用に際しては、将来にわたって年金給付の支払いの必要性を満たすため、許容できるリスクのもとで可能な限りの運用成果をあげるよう努めております。運用における資産配分は、長期的に基金全体の資産運用において最適となる資産構成を想定した運用ガイドラインに基づいて行っております。また、個別の投資対象としての判断にあたっては、事前にリスク、取引コスト、流動性等について慎重に検討しております。

運用成績の評価は、個々の資産ごとにベンチマークとなる収益率を設定し、これを資産区分ごとの構成比に応じて組み合わせた収益率と、実際の収益率を比較することにより行っております。

トヨタは、2006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83,862百万円(781百万米ドル)を拠出する予定であります。

今後支払われる年金給付の予想額は次のとおりであります。

3月31日に終了する各年度	金額:百万円	金額:百万米ドル
2006年	¥ 72,184	\$ 672
2007年	78,137	728
2008年	77,379	721
2009年	79,998	745
2010年	79,568	741
2011-2015年	388,551	3,617
合計	¥775,817	\$7,224

退職者に対する退職年金以外の給付債務および休職者に対する給付債務

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

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

20. デリバティブ金融商品

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

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おります。トヨタは、金利の変動によるリスクを管理するために金利スワップ取引を利用しております。金利スワップ取引は、特定の借入取引とひも付きで、もしくは包括的に実行されます。トヨタは、外貨建債務の元本および利息の支払における為替変動リスクを全体的にヘッジするために、金利通貨スワップ取引を利用しております。外貨建債務は、外貨建元本および利息を、あらかじめ合意された為替レートおよび金利でそれぞれの機能通貨建債務に変換する金利通貨スワップ取引を同時に実行することによりヘッジされております。

2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間における公正価値ヘッジの非有効部分に関連する利益に金額的重要性はありません。公正価値ヘッジに関しては、デリバティ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おります。

キャッシュ・フローヘッジ

トヨタは、主に事業を行っている国の通貨で資金調達する際に生じる金利変動リスクおよび為替変動リスクを管理するために、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。

金利スワップ契約は主に、トヨタの変動金利借入債務に生じる金利変動による利息支払額の変動を管理するために、利用しております。金利スワップ契約のうち、キャッシュ・フローヘッジとしてヘッジ指定され、かつキャッシュ・フローヘッジとして適格である契約については、特定の借入取引とひも付きで実行されており、そ

うした金利スワップ契約と、ヘッジ対象である借入取引における重要な条件は一致しております。通貨金利スワップ契約は主に、機能通貨以外の通貨建借入債務から生じる、機能通貨と同等のキャッシュ・フローの変動性に対する為替リスクを管理するために、利用しております。

その他の包括利益に計上されていたデリバティブ評価損益(損)は、関連するヘッジ対象取引から生じる損益が損益計算書に計上されるときに損益に組み替えられます。2003年3月31日に終了した1年間において、790百万円の損失が連結損益計算書上の「為替差益<純額>」に組み替えられました。当該損益は、ヘッジ対象取引から生じた損益と相殺されております。トヨタは、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おりますが、キャッシュ・フローヘッジ手段として指定され、かつ適格であるデリバティブ金融商品のすべての主要な条件が、ヘッジ対象借入取引の条件と一致しているため、ヘッジに非有効部分は生じませんでした。2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間において、キャッシュ・フローヘッジ手段として指定され、かつ適格であるデリバティブ金融商品が存在しなかったため、キャッシュ・フローヘッジからもたらされた損益は生じませんでした。また、2005年3月31日現在、キャッシュ・フローヘッジ手段として指定され、かつ適格であるデリバティブ金融商品が存在しないため、その他の包括利益に計上されているデリバティブ評価損益について今後12ヶ月にわたり損益への組替えを行う予定はありません。

ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品

トヨタは、為替および金利の変動によるリスクを管理するために、先物為替予約取引、通貨オプション取引、金利スワップ取引、金利通貨スワップ取引、および金利オプション取引等を経済的な企業行動の観点から利用しておりますが、ヘッジ会計を適用することができない、もしくは適用することを選択しなかったものがあります。これらのデリバティブ商品に生じた未実現損益は、実現した損益と同様に連結損益計算書において「金融費用」および「為替差益<純額>」に含めて計上しております。

21. その他金融商品

トヨタは通常の事業において生じる金融資産、負債を含む金融商品およびオフバランスシートの金融商品を保有しております。これらの金融商品は信用度の高い金融機関と取引を行っており、事実上ほとんどの外国通貨による契約は、米ドル、ユーロおよびその他の主要先進国通貨で構成されております。金融商品は、程度の違いはありますが、金融商品の市場価格変動によるマーケット・リスク、および取引の相手側の契約不履行による信用リスクを含んでおります。取引相手が為替関連または金利関連商品の契約上の諸条件を満たすことができないという予期せぬ事象が生じた場合においても、トヨタ

のリスクはこれら商品の公正価値に限定されます。トヨタは取引相手の契約不履行により損失を被ることになる可能性があります。取引相手の性質により重要な損失は見込んでおりません。トヨタの金融商品取引の相手側は、一般的に国際的な金融機関であるうえに、トヨタは特定の取引先に対して重要なエクスポージャーはありません。これらの金融機関の信用力の下において、相手側およびトヨタともに一般的に担保の提供をしておりません。トヨタはこれらの金融商品に対する全体的な信用リスクに関して、重要性は低いと確信しております。

金融商品(有価証券、その他の投資有価証券、および関連会社に対する投資及びその他の資産を除く)の見積公正価値は次のとおりであります。

	金額: 百万円	
	2004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	¥1,729,776	¥1,729,776
定期預金	68,473	68,473
金融債権<純額>合計	5,069,041	5,228,629
未収入金	396,788	396,788
短期借入債務	(2,189,024)	(2,189,024)
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)	(5,295,756)	(5,387,028)
先物為替予約	8,923	8,923
金利通貨スワップ	208,141	208,141
買建てオプション	8,841	8,841
売建てオプション	(1,725)	(1,725)

	金額: 百万円		金額: 百万米ドル	
	2005年3月31日現在		2005年3月31日現在	
	簿 価	見積公正価値	簿 価	見積公正価値
資産(負債)				
現金及び現金同等物	¥1,483,753	¥1,483,753	\$13,816	\$13,816
定期預金	63,609	63,609	592	592
金融債権<純額>合計	6,306,648	6,298,144	58,727	58,647
未収入金	438,676	438,676	4,085	4,085
短期借入債務	(2,381,827)	(2,381,827)	(22,179)	(22,179)
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)	(6,094,565)	(6,140,043)	(56,751)	(57,175)
先物為替予約	(10,176)	(10,176)	(95)	(95)
金利通貨スワップ	148,119	148,119	1,379	1,379
買建てオプション	2,282	2,282	21	21
売建てオプション	(4,042)	(4,042)	(38)	(38)

以下はデリバティブ金融商品以外の金融資産、負債に関する概要であります。

現金及び現金同等物、定期預金、および未収入金

通常の事業において、ほとんどすべての現金及び現金同等物、定期預金、および未収入金はきわめて流動性が高く、その貸借対照表価額は概ね公正価値であります。

金融債権<純額>

変動金利金融債権の貸借対照表価額は、2004年3月31日および2005年3月31日において入手可能な市場利率で評価されているため、概ね公正価値で計上されて

おります。固定金利金融債権の公正価値は、将来予測キャッシュ・フローを、同様の信用力と満期の貸付を2004年3月31日および2005年3月31日現在において行った場合に適用される利率で割引くことにより見積っております。

短期借入債務および長期借入債務

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

22. リース契約

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

資産の種類	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2004年	2005年	2005年
建物	¥ 10,937	¥ 11,762	\$ 110
機械装置.....	161,446	162,938	1,517
控除：減価償却累計額	(118,956)	(128,578)	(1,198)
	¥ 53,427	¥ 46,122	\$ 429

2003年3月31日、2004年3月31日および2005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14,501百万円、12,908百万円および12,725百万円(118百万米ドル)であります。

キャピタル・リースのもとにおける将来最低支払リース料の2005年3月31日現在の総額および現在価値は次のとおりであります。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2006年	¥17,982	\$167
2007年	16,202	151
2008年	12,200	114
2009年	6,192	58
2010年	5,814	54
2011年以降	20,712	193
最低支払リース料総額	79,102	737
控除：利息相当額	(7,822)	(73)
最低支払リース料現在価値	71,280	664
控除：短期債務	(17,044)	(159)
長期キャピタル・リース債務	¥54,236	\$505

2003年3月31日、2004年3月31日および2005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76,118百万円、81,912百万円および83,784百万円(780百万米ドル)であります。

2005年3月31日現在における当初解約不能期間または残存解約不能期間が1年以上の土地、建物および器具等に係るオペレーティング・リースの最低賃借料は次のとおりであります。

3月31日に終了する各年度	金額:百万円	金額:百万米ドル
2006年	¥ 8,649	\$ 81
2007年	7,027	65
2008年	4,983	46
2009年	4,270	40
2010年	3,567	33
2011年以降	14,655	137
将来の最低賃借料合計	¥43,151	\$402

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

2005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、87,617百万円(816百万米ドル)であります。

トヨタは、トヨタの製品販売にあたり販売店と顧客が締結した割賦契約について、販売店の要請に応じ顧客の割賦債務の支払いに関し保証を行っております。保証期間は2005年3月31日時点において1ヶ月から35年に渡っており、これは割賦債務の弁済期間と一致するよう設定されておりますが、一般的に、製品の利用可能期間よりも短い期間となっております。顧客が必要な支払を行わない場合には、トヨタに保証債務を履行する義務が発生します。将来の潜在的保証支払額は、2005年3月31日現在、最大で1,139,638百万円(10,612百万米ドル)であります。トヨタは、保証債務の履行による損失の発生に備え未払費用を計上しており、2005年3月31日現在の残高は、3,789百万円(35百万米ドル)であります。保証債務を履行した場合、トヨタは、顧客から保証支払額を回収する権利を取得します。

2003年2月に、トヨタのほか、GM、フォード、ダイムラークライスラー、ホンダ、日産、BMWおよびそれらの米国およびカナダの販売子会社、ならびに米国自動車ディーラー協会およびカナダ自動車ディーラー協会は、米国で2001年1月1日以降の新車購入者を代表する全国的な集団訴訟の被告として指名されました。26件の類似訴訟が、カリフォルニア、イリノイ、ニューヨーク、マサチューセッツ、フロリダ、ニュージャージーおよびペンシルベニアの連邦地方裁判所で提起されました。また、カリフォルニア、ミネソタ、ニューメキシコ、ニューヨーク、テネシー、ウィスコンシン、アリゾナ、フロリダ、アイオワ、ニュージャージーおよびネブラスカでも、同様の新車購入者を代表する集団訴訟が州裁判所で56件提起されました。2005年4月1日現在、連邦地方裁判所の訴訟はすべてメイン州にて併合され、カリフォルニア州とニュージャージー州の州裁判所における訴訟も併合されております。

これらは、ほぼ同じ内容の訴えであり、被告らがディーラーと共に相互に結託し、カナダの市場向けに製造された車両の米国民への販売を妨害し、シャーマン反トラスト法に違反した、と主張するものであります。訴えでは、カナダでの新車価格は米国より10%から30%低くなっており、これらの車両の米国民への販売を妨害したことにより、米国の消費者は同じ車種に対し不当に高い価格を支払うことになっていると主張しております。訴えでは、当該独占禁止法違反の永久的な差止めおよび独占禁止法に基づく3倍の損害賠償を求めておりますが、具体的な損害賠償金額は提示されておられません。2004年3月に、メイン州における連邦地方裁判所は、(1)カナダトヨタ(株)を含む一部のカナダ販売子会社については、同裁判所に管轄権なしとして却下しましたが、他のカナダ企業については却下せず、または却下判決を留保しており、(2)シャーマン反トラスト法に基づく損害賠償請求を却下しましたが、主張されている独占禁止法違反行為に対する差止請求は却下しませんでした。原告はこれに対し、各州の独占禁止法に基づく損害賠償請求を追加した修正訴状を提出済みであり、現在、トヨタは連邦地方裁判所にて原告側からの証拠開示要求に対応中であります。トヨタでは、問題ある行為はなかったと考えており、訴訟で積極的に反論していく予定であります。

トヨタに対して、米国における製造物責任に関する請求を含む、様々な訴訟、行政手続や賠償請求が行われております。これらのうち、潜在的には重要な損害をもたらす案件もありますが、トヨタは、現時点では、これらの訴訟等に関連する賠償責任の有無およびそれに伴う損害賠償の金額を判断することができません。しかしながら、現時点でトヨタにとって利用可能な情報に基づき、トヨタは、これらの訴訟等から損失が生じたとしても、トヨタの財政状態、経営成績もしくはキャッシュ・フローに重大な影響を与えることはないと考えております。

2000年9月に、欧州連合は加盟国に2002年4月21日までに、以下を実施する法令を制定することを要求する指令を承認しました。：(1) 各自動車メーカーは2002年7月1日より後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) 型式認証に関する指令の改正後3年以内に、型式認証されて市場に出される車両は車重の最低85%がリユースとリサイクルが可能で、最低95%がリユースとリカバリーが可能でなければならない。(4) 廃棄自動車に関しては、2006年までに、車重の80%をリユースし85%をリカバリーする目標を実際に達成しなければならず、2015年までに、それぞれ85%と95%に引き上げられる。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形式面および実施面において、多くの不確実性が存在しております。新たに加盟した10ヶ国以外の全加盟国は、指令を実施するための法令を採択しております。また、スウェーデン、デンマークおよびベルギーでは、指令を部分的に実施する法令がすでに存在しております。2004年5月に新たに

に欧州連合に加盟した10ヶ国においても、当該指令の国内法制化の手続きが進められております。さらにこの指令では、加盟国は、各自動車メーカー、販売店およびその他の自動車関連業者が適切な廃車処理施設を設立し、自動車の廃棄前に有害物質とリサイクル可能な部品を取り除くようにする措置を取らなければなりません。この指令は欧州連合で販売されるトヨタ車に影響します。トヨタは、加盟国が指令に従って採択した措置に沿った自動車を投入する予定であります。現時点で成立している法令に基づき、トヨタは2005年3月31日現在存在する対象自動車に関し、見積債務を計上しております。未だ法令を採択していない加盟国において今後採用される法令やその他の状況によっては、トヨタは、当該法令で要求される見積費用を追加で引当計上する可能性があります。トヨタは、指令を遵守することで重要な現金支出が必要になるとは考えておりませんが、引き続き、将来の法令の制定がトヨタの経営成績、キャッシュ・フローおよび財政状態に与える影響を評価しております。

トヨタは大部分の材料を、ある特定の関連会社より購入しております。これらの購入は材料費の概ね10%であります。

当社の大部分の従業員は労働協約のもとで勤務しておりますが、現行の協約の有効期間は2005年12月31日に終了する予定であります。

24. セグメント情報

以下に報告されているオペレーティング・セグメントは、そのセグメントの財務情報が入手可能なもので、その営業損益がマネジメントによって経営資源の配分の決定および業績の評価に定期的に使用されているものであります。

トヨタの世界的事業の主要部分は、自動車および金融で成り立っております。自動車セグメントでは、セダン、ミニバン、2BOX、スポーツユーティリティビークル、トラック等の自動車とその関連部品・用品の設計、製造、および

販売を行っております。金融セグメントでは、主として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事業ならびに車両および機器のリース事業を行っております。その他セグメントでは、住宅の設計、製造および販売、情報通信事業等を行っております。

以下は、2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日現在ならびに同日に終了した各1年間におけるトヨタの事業の種類別セグメントおよび所在地別セグメントに関する情報であります。

事業の種類別セグメント情報

2003年3月31日あるいは同日に終了した1年間:

	金額:百万円				連 結
	自動車	金融	その他	消去又は全社	
売上高					
外部顧客に対する売上高	¥14,300,799	¥ 707,527	¥493,227	¥ —	¥15,501,553
セグメント間の内部売上高	10,652	17,371	301,990	(330,013)	—
売上高計	14,311,451	724,898	795,217	(330,013)	15,501,553
営業費用	13,064,526	694,570	790,688	(319,877)	14,229,907
営業利益	¥ 1,246,925	¥ 30,328	¥ 4,529	¥ (10,136)	¥ 1,271,646
総資産	¥ 9,392,749	¥7,392,486	¥722,604	¥2,645,135	¥20,152,974
持分法適用会社に対する投資	1,054,234	161,820	—	56,493	1,272,547
減価償却費	657,814	192,624	20,198	—	870,636
資本的支出	998,528	544,390	48,041	19,270	1,610,229

2004年3月31日あるいは同日に終了した1年間:

	金額:百万円				連 結
	自動車	金融	その他	消去又は全社	
売上高					
外部顧客に対する売上高	¥15,963,100	¥ 716,727	¥614,933	¥ —	¥17,294,760
セグメント間の内部売上高	10,726	20,125	281,311	(312,162)	—
売上高計	15,973,826	736,852	896,244	(312,162)	17,294,760
営業費用	14,454,872	590,854	880,997	(298,853)	15,627,870
営業利益	¥ 1,518,954	¥ 145,998	¥ 15,247	¥ (13,309)	¥ 1,666,890
総資産	¥10,207,395	¥8,138,297	¥941,925	¥2,752,611	¥22,040,228
持分法適用会社に対する投資	1,092,713	211,657	—	60,407	1,364,777
減価償却費	772,829	175,533	21,542	—	969,904
資本的支出	1,020,608	432,222	43,212	(7,501)	1,488,541

2005年3月31日あるいは同日に終了した1年間:

	金額:百万円				連 結
	自動車	金融	その他	消去又は全社	
売上高					
外部顧客に対する売上高	¥17,098,415	¥ 760,664	¥ 692,447	¥ —	¥18,551,526
セグメント間の内部売上高	15,120	20,597	337,873	(373,590)	—
売上高計	17,113,535	781,261	1,030,320	(373,590)	18,551,526
営業費用	15,661,000	580,408	996,577	(358,646)	16,879,339
営業利益	¥ 1,452,535	¥ 200,853	¥ 33,743	¥ (14,944)	¥ 1,672,187
総資産	¥11,141,197	¥9,487,248	¥1,025,517	¥2,681,049	¥24,335,011
持分法適用会社に対する投資	1,271,044	215,642	—	75,746	1,562,432
減価償却費	754,339	220,584	22,790	—	997,713
資本的支出	1,161,757	726,777	50,555	(15,849)	1,923,240

	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	\$ 159,218	\$ 7,083	\$ 6,448	\$ —	\$ 172,749
セグメント間の内部売上高	141	192	3,146	(3,479)	—
売上高計	159,359	7,275	9,594	(3,479)	172,749
営業費用	145,833	5,405	9,280	(3,340)	157,178
営業利益	\$ 13,526	\$ 1,870	\$ 314	\$ (139)	\$ 15,571
総資産	\$ 103,745	\$ 88,344	\$ 9,549	\$ 24,966	\$ 226,604
持分法適用会社に対する投資	11,836	2,008	—	705	14,549
減価償却費	7,025	2,054	212	—	9,291
資本的支出	10,818	6,768	471	(148)	17,909

2005年3月31日に終了した1年間の金融セグメントの外部顧客に対する売上高および営業利益は、米国の販売金融子会社が行った過年度損益の修正の影響(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期に資産計上したこと等)を、14,991百万円(140百万米ドル)含んでおります。

所在地別セグメント情報

2003年3月31日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	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	¥ 6,621,054	¥ 5,929,803	¥ 1,514,683	¥ 1,436,013	¥ —	¥ 15,501,553
セグメント間の						
内部売上高	4,224,573	289,036	85,138	110,731	(4,709,478)	—
売上高計	10,845,627	6,218,839	1,599,821	1,546,744	(4,709,478)	15,501,553
営業費用	9,901,337	5,938,851	1,591,516	1,501,118	(4,702,915)	14,229,907
営業利益	¥ 944,290	¥ 279,988	¥ 8,305	¥ 45,626	¥ (6,563)	¥ 1,271,646
総資産	¥ 9,272,330	¥ 6,217,941	¥ 1,516,360	¥ 1,072,887	¥ 2,073,456	¥ 20,152,974
長期性資産	2,732,654	1,778,892	410,389	281,944	—	5,203,879

2004年3月31日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	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	¥ 7,167,704	¥ 5,910,422	¥ 2,018,969	¥ 2,197,665	¥ —	¥ 17,294,760
セグメント間の						
内部売上高	4,422,283	217,217	145,372	164,218	(4,949,090)	—
売上高計	11,589,987	6,127,639	2,164,341	2,361,883	(4,949,090)	17,294,760
営業費用	10,481,860	5,736,662	2,091,866	2,264,970	(4,947,488)	15,627,870
営業利益	¥ 1,108,127	¥ 390,977	¥ 72,475	¥ 96,913	¥ (1,602)	¥ 1,666,890
総資産	¥ 10,210,904	¥ 6,674,694	¥ 1,842,947	¥ 1,567,276	¥ 1,744,407	¥ 22,040,228
長期性資産	3,032,629	1,536,550	448,954	336,514	—	5,354,647

2005年3月31日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	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	¥ 7,408,136	¥6,187,624	¥2,305,450	¥2,650,316	¥ —	¥18,551,526
セグメント間の						
内部売上高	4,596,019	185,829	173,977	158,808	(5,114,633)	—
売上高計	12,004,155	6,373,453	2,479,427	2,809,124	(5,114,633)	18,551,526
営業費用	11,016,913	5,925,894	2,370,886	2,667,898	(5,102,252)	16,879,339
営業利益	¥987,242	¥ 447,559	¥ 108,541	¥ 141,226	¥ (12,381)	¥ 1,672,187
総資産	¥10,740,796	¥7,738,898	¥2,242,566	¥1,943,807	¥ 1,668,944	¥24,335,011
長期性資産	3,110,123	1,708,147	544,597	432,727	—	5,795,594

	金額:百万米ドル					
	日本	北米	欧州	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	\$ 68,984	\$57,618	\$21,468	\$24,679	\$ —	\$172,749
セグメント間の						
内部売上高	42,797	1,731	1,620	1,479	(47,627)	—
売上高計	111,781	59,349	23,088	26,158	(47,627)	172,749
営業費用	102,588	55,181	22,077	24,843	(47,511)	157,178
営業利益	\$ 9,193	\$ 4,168	\$ 1,011	\$ 1,315	\$ (116)	\$ 15,571
総資産	\$100,017	\$72,064	\$20,882	\$18,100	\$ 15,541	\$226,604
長期性資産	28,961	15,906	5,071	4,030	—	53,968

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

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

全社資産は主に、全社共通の目的で保有している現金及び現金同等物ならびに市場性ある有価証券で構成されており、2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日現在の残高は、それぞれ3,125,276百万円、3,270,973百万円および3,308,055百万円(30,804百万米ドル)であります。

事業の種類別もしくは所在地別セグメント間取引は、トヨタのマネジメントが独立企業間価格であると考えて

いる価格で行っております。報告セグメントの損益を測定するにあたって、営業利益は売上高から営業費用を控除したものと計算しております。

海外売上高

以下は、2003年3月31日、2004年3月31日および2005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又は地域における売上高であります。

トヨタは、米国財務会計基準書第131号「企業のセグメント及び関連情報に関する開示 (Disclosure about Segments of an Enterprise and Related Information)」で要求される開示に加え、財務諸表利用者には有用な情報を提供するため、当該情報を開示しております。

	金額:百万円			金額:百万米ドル	
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間	
	2003年	2004年	2005年	2005年	2005年
北米	¥6,200,075	¥6,108,723	¥6,374,235	\$59,356	\$59,356
欧州	1,556,261	2,037,344	2,365,525	22,027	22,027
その他	2,568,229	3,355,148	3,865,764	35,997	35,997

自動車等セグメントと金融セグメントを区分した連結財務諸表

トヨタは自動車等の非金融ビジネス(以下、自動車等という。)および金融ビジネスに関してセグメント別財務諸表情報を作成しております。

貸借対照表

	金額:百万円		金額:百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2004年	2005年	2005年	
自動車等				
流動資産				
現金及び現金同等物.....	¥ 1,618,876	¥ 1,324,126	\$ 12,330	
定期預金.....	16,689	8,006	74	
有価証券.....	444,543	541,785	5,045	
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>.....	1,570,205	1,640,155	15,273	
たな卸資産.....	1,083,326	1,306,709	12,168	
前払費用及びその他.....	1,391,600	1,580,371	14,716	
流動資産合計.....	6,125,239	6,401,152	59,606	
投資及びその他の資産.....	4,254,625	4,804,843	44,742	
有形固定資産.....	4,398,163	4,579,052	42,640	
資産合計.....	14,778,027	15,785,047	146,988	
金融				
流動資産				
現金及び現金同等物.....	110,900	159,627	1,486	
定期預金.....	51,784	55,603	518	
有価証券.....	3,914	1,339	13	
金融債権<純額>.....	2,608,340	3,010,135	28,030	
前払費用及びその他.....	605,019	609,946	5,680	
流動資産合計.....	3,379,957	3,836,650	35,727	
長期金融債権<純額>.....	3,221,013	3,976,941	37,032	
投資及びその他の資産.....	580,843	457,115	4,257	
有形固定資産.....	956,484	1,216,542	11,328	
資産合計.....	8,138,297	9,487,248	88,344	
消去.....	(876,096)	(937,284)	(8,728)	
資産合計.....	¥22,040,228	¥24,335,011	\$226,604	

(注)自動車等セグメントは全社資産を含んでおります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2004年	2005年	2005年
自動車等			
流動負債			
短期借入債務	¥ 718,396	¥ 713,474	\$ 6,644
1年以内に返済予定の長期借入債務	62,634	60,092	560
支払手形及び買掛金	1,695,255	1,847,036	17,199
未払費用	1,084,357	1,200,122	11,175
未払法人税等	241,691	263,291	2,452
その他	971,796	1,055,336	9,827
流動負債合計	4,774,129	5,139,351	47,857
固定負債			
長期借入債務	771,791	747,911	6,964
未払退職・年金費用	724,369	645,308	6,009
その他	600,158	564,185	5,254
固定負債合計	2,096,318	1,957,404	18,227
負債合計	6,870,447	7,096,755	66,084
金融			
流動負債			
短期借入債務	2,029,258	2,269,197	21,130
1年以内に返済予定の長期借入債務	1,088,762	1,092,328	10,172
支払手形及び買掛金	15,287	15,542	145
未払費用	53,031	93,042	866
未払法人税等	10,864	29,544	275
その他	259,826	289,850	2,699
流動負債合計	3,457,028	3,789,503	35,287
固定負債			
長期借入債務	3,726,355	4,503,247	41,933
未払退職・年金費用	1,200	1,681	16
その他	244,386	331,827	3,090
固定負債合計	3,971,941	4,836,755	45,039
負債合計	7,428,969	8,626,258	80,326
消去	(884,048)	(937,881)	(8,733)
負債合計	13,415,368	14,785,132	137,677
少数株主持分	446,293	504,929	4,702
資本合計	8,178,567	9,044,950	84,225
負債、少数株主持分及び資本合計	¥22,040,228	¥24,335,011	\$226,604

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
	2003年	2004年	2005年	2005年
自動車等				
売上高	¥14,803,475	¥16,586,814	¥17,800,357	\$165,754
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価	11,915,394	13,507,835	14,497,252	134,996
販売費及び一般管理費	1,631,151	1,540,724	1,813,288	16,885
計	13,546,545	15,048,559	16,310,540	151,881
営業利益	1,256,930	1,538,255	1,489,817	13,873
その他の収益(費用)＜純額＞	(48,563)	97,885	68,736	640
税金等調整前当期純利益	1,208,367	1,636,140	1,558,553	14,513
法人税等	514,710	627,038	578,709	5,389
少数株主持分損益及び持分法投資損益前当期純利益	693,657	1,009,102	979,844	9,124
少数株主持分損益	(10,796)	(41,886)	(63,952)	(596)
持分法投資損益	46,309	107,542	131,849	1,228
当期純利益	729,170	1,074,758	1,047,741	9,756
金融				
売上高	724,898	736,852	781,261	7,275
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価	425,691	365,750	376,150	3,503
販売費及び一般管理費	268,879	225,104	204,258	1,902
計	694,570	590,854	580,408	5,405
営業利益	30,328	145,998	200,853	1,870
その他の費用＜純額＞	(11,444)	(16,438)	(4,764)	(44)
税金等調整前当期純利益	18,884	129,560	196,089	1,826
法人税等	2,298	53,959	78,748	733
少数株主持分損益及び持分法投資損益前当期純利益	16,586	75,601	117,341	1,093
少数株主持分損益	(735)	(815)	(988)	(9)
持分法投資損益	6,526	12,753	7,622	71
当期純利益	22,377	87,539	123,975	1,155
消去	(605)	(199)	(456)	(4)
当期純利益	¥ 750,942	¥ 1,162,098	¥ 1,171,260	\$ 10,907

キャッシュ・フロー計算書

	金額:百万円			金額:百万円		
	2003年3月31日に終了した1年間			2004年3月31日に終了した1年間		
	自動車等	金融	連結	自動車等	金融	連結
営業活動からのキャッシュ・フロー						
当期純利益.....	¥ 729,170	¥ 22,377	¥ 750,942	¥ 1,074,758	¥ 87,539	¥ 1,162,098
営業活動から得た現金<純額>への 当期純利益の調整						
減価償却費	678,012	192,624	870,636	794,371	175,533	969,904
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	2,989	96,248	99,837	13,356	69,782	83,138
退職・年金費用<支払額控除後>	55,068	569	55,637	(159,291)	24	(159,267)
固定資産処分損	46,205	287	46,492	38,708	1,034	39,742
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	111,346	—	111,346	3,063	—	3,063
繰延税額.....	(85,056)	10,777	(74,273)	82,918	37,603	120,828
少数株主持分損益	10,796	735	11,531	41,886	815	42,686
持分法投資損益	(46,309)	(6,526)	(52,835)	(107,542)	(12,753)	(120,295)
資産及び負債の増減ほか.....	206,810	(50,572)	120,775	88,212	(13,546)	44,837
営業活動から得た現金<純額>	1,709,031	266,519	1,940,088	1,870,439	346,031	2,186,734
投資活動からのキャッシュ・フロー						
金融債権の増加.....	—	(6,481,200)	(3,439,936)	—	(8,126,880)	(4,547,068)
金融債権の回収及び売却	—	5,825,456	2,929,151	—	6,878,953	3,395,430
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(955,488)	(50,443)	(1,005,931)	(923,105)	(22,698)	(945,803)
賃貸資産の購入.....	(110,351)	(493,947)	(604,298)	(133,214)	(409,524)	(542,738)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	50,702	11,145	61,847	63,211	10,714	73,925
賃貸資産の売却.....	64,773	221,765	286,538	78,393	210,288	288,681
有価証券及び投資有価証券の購入	(868,227)	(245,771)	(1,113,998)	(1,077,317)	(259,150)	(1,336,467)
有価証券及び投資有価証券の売却 及び満期償還	727,462	194,503	921,965	1,108,265	327,877	1,436,142
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>	(28,229)	—	(28,229)	(20,656)	—	(20,656)
投資及びその他の資産の増減ほか.....	65,499	(13,795)	(8,557)	(16,051)	(41,054)	(17,941)
投資活動に使用した現金<純額>	(1,053,859)	(1,032,287)	(2,001,448)	(920,474)	(1,431,474)	(2,216,495)
財務活動からのキャッシュ・フロー						
自己株式の買入.....	(454,611)	—	(454,611)	(357,457)	—	(357,457)
長期借入債務の増加	174,657	1,528,429	1,686,564	48,373	1,682,550	1,636,570
長期借入債務の返済	(224,261)	(913,207)	(1,117,803)	(140,384)	(1,187,219)	(1,253,045)
短期借入債務の増加(減少).....	(83,907)	166,613	30,327	(105,051)	544,806	353,833
配当金支払額.....	(110,846)	(30)	(110,876)	(137,678)	—	(137,678)
その他.....	4,074	—	4,074	(15,000)	15,000	—
財務活動から得た(に使用した) 現金<純額>	(694,894)	781,805	37,675	(707,197)	1,055,137	242,223
為替相場変動の現金及び 現金同等物に対する影響額.....	(33,521)	(7,926)	(41,447)	(61,623)	(13,091)	(74,714)
現金及び現金同等物純増加(減少)額	(73,243)	8,111	(65,132)	181,145	(43,397)	137,748
現金及び現金同等物期首残高	1,510,974	146,186	1,657,160	1,437,731	154,297	1,592,028
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,437,731	¥ 154,297	¥ 1,592,028	¥ 1,618,876	¥ 110,900	¥ 1,729,776

	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	2005年3月31日に終了した1年間			2005年3月31日に終了した1年間		
	自動車等	金融	連結	自動車等	金融	連結
営業活動からのキャッシュ・フロー						
当期純利益	¥ 1,047,741	¥ 123,975	¥ 1,171,260	\$ 9,756	\$ 1,155	\$ 10,907
営業活動から得た現金<純額>への 当期純利益の調整						
減価償却費	777,129	220,584	997,713	7,237	2,054	9,291
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	15,752	47,402	63,154	147	441	588
退職・年金費用<支払額控除後>	(53,401)	468	(52,933)	(497)	4	(493)
固定資産処分損	48,334	825	49,159	450	8	458
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	2,324	—	2,324	22	—	22
繰延税額	29,398	54,860	84,711	274	511	789
少数株主持分損益	63,952	988	64,938	596	9	605
持分法投資損益	(131,849)	(7,622)	(139,471)	(1,228)	(71)	(1,299)
資産及び負債の増減ほか	(97,535)	203,762	130,085	(910)	1,897	1,210
営業活動から得た現金<純額>	1,701,845	645,242	2,370,940	15,847	6,008	22,078
投資活動からのキャッシュ・フロー						
金融債権の増加	—	(8,264,794)	(4,296,966)	—	(76,961)	(40,013)
金融債権の回収及び売却	—	7,289,387	3,377,510	—	67,878	31,451
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(1,049,572)	(18,715)	(1,068,287)	(9,774)	(174)	(9,948)
賃貸資産の購入	(146,891)	(708,062)	(854,953)	(1,367)	(6,593)	(7,961)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	60,034	9,362	69,396	559	87	646
賃貸資産の売却	84,450	232,006	316,456	786	2,160	2,947
有価証券及び投資有価証券の購入	(1,053,417)	(112,374)	(1,165,791)	(9,809)	(1,047)	(10,856)
有価証券及び投資有価証券の売却 及び満期償還	471,614	102,329	573,943	4,392	952	5,344
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>	(901)	—	(901)	(8)	—	(8)
投資及びその他の資産の増減ほか	84,979	(16,485)	(11,603)	790	(152)	(107)
投資活動に使用した現金<純額>	(1,549,704)	(1,487,346)	(3,061,196)	(14,431)	(13,850)	(28,505)
財務活動からのキャッシュ・フロー						
自己株式の買入	(264,106)	—	(264,106)	(2,459)	—	(2,459)
長期借入債務の増加	27,363	1,862,012	1,863,710	255	17,339	17,354
長期借入債務の返済	(59,689)	(1,160,710)	(1,155,223)	(556)	(10,808)	(10,757)
短期借入債務の増加(減少)	564	178,956	140,302	5	1,666	1,306
配当金支払額	(165,299)	—	(165,299)	(1,539)	—	(1,539)
その他	(7,000)	7,000	—	(65)	65	—
財務活動から得た(に使用した) 現金<純額>	(468,167)	887,258	419,384	(4,359)	8,262	3,905
為替相場変動の現金及び 現金同等物に対する影響額	21,276	3,573	24,849	198	33	231
現金及び現金同等物純増加(減少)額	(294,750)	48,727	(246,023)	(2,745)	453	(2,291)
現金及び現金同等物期首残高	1,618,876	110,900	1,729,776	15,075	1,033	16,107
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,324,126	¥ 159,627	¥ 1,483,753	\$ 12,330	\$ 1,486	\$ 13,816

25. 1株当たり情報

2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間の基本および希薄化後1株当たり当期純利益の差異の調整は次のとおりであります。

	金額:百万円	単位:千株	金額:円	金額:米ドル
	当期純利益	加重平均 株式数	1株当たり 当期純利益	1株当たり 当期純利益
2003年3月31日に終了した1年間				
普通株式に係る基本1株当たり当期純利益.....	¥ 750,942	3,553,602	¥211.32	
希薄化の影響				
希薄化効果を有するストック・オプション.....		22		
普通株式に係る希薄化後1株当たり当期純利益.....	¥ 750,942	3,553,624	¥211.32	
2004年3月31日に終了した1年間				
普通株式に係る基本1株当たり当期純利益.....	¥1,162,098	3,389,074	¥342.90	
希薄化の影響				
希薄化効果を有するストック・オプション.....		303		
普通株式に係る希薄化後1株当たり当期純利益.....	¥1,162,098	3,389,377	¥342.86	
2005年3月31日に終了した1年間				
普通株式に係る基本1株当たり当期純利益.....	¥1,171,260	3,296,092	¥355.35	\$3.31
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)	662		
普通株式に係る希薄化後1株当たり当期純利益.....	¥1,171,259	3,296,754	¥355.28	\$3.31

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、2003年3月31日、2004年3月31日および2005年3月31日に終了した各1年間の希薄化後1株当たり当期純利益の計算には含まれておりません。

2004年3月31日および2005年3月31日現在における1株当たり純資産額は次のとおりであります。

なお、1株当たり純資産額は、連結貸借対照表の純資産額を期末発行済株式数(自己株式を除く)で除すことにより計算しております。トヨタは、米国財務会計基準書第128号「一株当たり利益 (Earnings per Share)」で要求される開示に加え、日本における財務諸表利用者には有用な情報を提供するため、当該情報を開示しております。

	金額:百万円	単位:千株	金額:円	金額:米ドル
	純資産額	期末発行済株式数 (自己株式を除く)	1株当たり 純資産額	1株当たり 純資産額
2004年3月31日現在				
1株当たり純資産額.....	¥8,178,567	3,329,921	¥2,456.08	
2005年3月31日現在				
1株当たり純資産額.....	9,044,950	3,268,078	2,767.67	\$25.77

〒450-8565
名古屋市中村区名駅3-28-12
大名古屋ビル7階

監査報告書

(Report of Independent Registered Public Accounting Firm)

トヨタ自動車株式会社の株主各位および取締役会へ

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およびその子会社の2004年及び2005年3月31日現在の財政状態並びに2005年3月31日に終了した3年間の各会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローを、米国において一般に公正妥当と認められた会計原則に準拠し、すべての重要な点において適正に表示していると判断した。これらの財務諸表は、会社の経営者の責任で作成されたものである。私どもの責任は、私どもの監査に基づいてこれらの財務諸表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、これらの財務諸表の監査を実施した。これらの基準は、財務諸表に重要な虚偽記載がないかどうかについて合理的な確証を得るように、私どもが監査を計画し、実施することを要求している。監査は、財務諸表における金額や開示の基礎となる証拠の試査による検証、経営者が採用した会計原則及び経営者が行った重要な見積りの検討、及び財務諸表全体の表示に関する評価を含んでいる。監査の結果、私どもは意見表明のための合理的な基礎を得たと確信している。

ChuoAoyama PricewaterhouseCoopers

2005年6月23日

国内生産拠点一覧

2005年3月31日現在

国内の生産拠点

	主要製品	操業開始(年)
本社工場	ランドクルーザー・ダイナ/トヨエースのシャシー、鍛造部品、足廻り機械部品	1938
元町工場	クラウン、プレビス、プログレ、マーク X	1959
上郷工場	エンジン	1965
高岡工場	カローラ、アレックス、bB、プラッツ、ファンカーゴ、ヴィッツ、イスト、シエンタ、ポルテ	1966
三好工場	足廻り、小物部品	1968
堤工場	プリウス、カムリ、オーバ、プレミオ、アリオン、カルディナ、ウィッシュ、サイオン tC	1970
明知工場	エンジン、足廻り鋳物部品、足廻り機械部品	1973
下山工場	エンジン、排出ガス対策部品	1975
衣浦工場	駆動関係部品	1978
田原工場	セルシオ、GS、ランドクルーザープラド、ハイラックス、RAV4、クラウン	1979
貞宝工場	機械設備、鋳鍛造型及び樹脂成形型	1986
広瀬工場	電子部品、半導体等の研究開発及び生産	1989

国内の生産子会社および車両生産関連会社

会社名	生産品目 ^①	操業開始(年)	議決権比率(%) ^②	資本金(百万円)
トヨタ自動車九州株式会社	ハリアー、クルーガー	1992	100.00	45,000
トヨタ自動車北海道株式会社	オートマチックトランスミッション、トランスファー、アルミホイールなど自動車部品	1992	100.00	27,500
トヨタ自動車東北株式会社	メカトロ部品の生産	1998	100.00	2,000
トヨタ車体株式会社	ハイエース、ヴォクシー、ノア、エスティマ、プリウス、ランドクルーザー(LX470)、アルファード、イプサム、ダイナ/トヨエース、タウンエース	1945	57.02	10,371
関東自動車工業株式会社	センチュリー、クラウン、ソアラ(SC430)、セリカ、カローラ、コンフォート、アイシス、マーク X、ウインダム(ES300、ES330)、アルテッツァ(IS200・300)、アルテッツァジータ(IS300 Sportcross)	1946	50.64	6,850
セントラル自動車株式会社	Will CYPHA、ラウム、アレックス、カローラランクス、bB、MR-S	1950	77.00	1,300
岐阜車体工業株式会社	ハイエース、ハイメディック	1940	47.71	1,175
ダイハツ工業株式会社	キャミ、パッツ、プロボックス、サクシード	1907	51.56	28,404
日野自動車株式会社	ダイナ/トヨエース、ハイラックス、タウンエース	1942	50.45	72,717
株式会社豊田自動織機	ヴィッツ、RAV4	1926	24.33	80,462

注 1： 生産品目にはトヨタ、レクサスブランドのみを記載
 2： 米国会計基準における、子会社が保有する議決権を含む

海外生産会社一覧

(トヨタ/レクサス車両生産・組立工場およびトヨタが設立した部品生産会社を記載)

北米

	会社名	生産開始年月	議決権比率(%) ^{※1}	生産品目 ^{※2}
カナダ	① Canadian Autoparts Toyota Inc. (CAPTIN)	1985 . 2	100.00	アルミホイール
	② Toyota Motor Manufacturing Canada Inc. (TMMC)	1988 . 11	100.00	カローラ、マトリックス、RX330、エンジン
アメリカ	③ Bodine Aluminum, Inc.	1993 . 1	100.00	アルミ鋳造部品
	④ New United Motor Manufacturing, Inc. (NUMMI)	1984 . 12	50.00	カローラ、タコマ
	⑤ TABC, Inc.	1971 . 11	100.00	荷台、触媒コンバーター、プレス部品、エンジン
	⑥ Toyota Motor Manufacturing, Alabama, Inc. (TMMAL)	2003 . 5	100.00	エンジン
	⑦ Toyota Motor Manufacturing, Kentucky, Inc. (TMMK)	1988 . 5	100.00	カムリ、アバロン、ソラーラ、エンジン
	⑧ Toyota Motor Manufacturing, Indiana, Inc. (TMMI)	1998 . 12	100.00	タンドラ、セコイア、シエナ
	⑨ Toyota Motor Manufacturing, West Virginia, Inc. (TMMWV)	1998 . 11	100.00	エンジン、トランスミッション
	⑩ Toyota Motor Manufacturing, Texas, Inc. (TMMTX)	2006(予定)	100.00	タンドラ
メキシコ	⑪ Toyota Motor Manufacturing de Baja California S.de.R.L.de.C.V (TMMBC)	2004 . 9	100.00	荷台、タコマ

中南米

	会社名	生産開始年月	議決権比率(%) ^{※1}	生産品目 ^{※2}
アルゼンチン	① Toyota Argentina S.A.	1997 . 3	100.00	ハイラックス
ブラジル	② Toyota do Brasil Ltda.	1959 . 5	100.00	カローラ、エンジン(組付)
コロンビア	③ Sociedad de Fabricacion de Automotores S.A.	1992 . 3	28.00	ハイラックス、ランドクルーザープラド
ベネズエラ	④ Toyota de Venezuela Compania Anonima	1981 . 11	90.00	カローラ、ダイナ、ランドクルーザー、テリオス ^{※3}



欧州

	会社名	生産開始年月	議決権比率(%) ^{注1}	生産品目 ^{注2}
フランス	① Toyota Motor Manufacturing France S.A.S.(TMMF)	2001 . 1	100.00	ヤリス、エンジン(組付)
ポーランド	② Toyota Motor Manufacturing Poland SP.zo.o.(TMMP)	2002 . 4	94.00	トランスミッション、エンジン
	③ Toyota Motor Industries Poland SP.zo.o. (TMIP)	2005 . 3	60.00	エンジン
ポルトガル	④ Salvador Caetano I.M.V.T., S.A.	1968 . 8	27.00	ダイナ、ハイエース、オプティモ
イギリス	⑤ Toyota Motor Manufacturing (UK) Ltd. (TMUK)	1992 . 9	100.00	アベンシス、カローラ、エンジン
チェコ	⑥ Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. (TPCA)	2005 . 2	50.00	アイゴ
トルコ	⑦ Toyota Motor Manufacturing TURKEY Inc. (TMMT)	1994 . 9	90.00	カローラ
ロシア	⑧ OOO “Toyota Motor Manufacturing Russia”	2007 . 12 (予定)	—	カムリ

アフリカ

	会社名	生産開始年月	議決権比率(%) ^{注1}	生産品目 ^{注2}
ケニア	① Associated Vehicle Assemblers Ltd.	1977 . 8	—	ハイエース、ハイラックス、ランドクルーザー
南アフリカ共和国	② Toyota South Africa Motors (Pty) Ltd.	1962 . 6	100.00	カローラ、ダイナ、ハイエース、ハイラックス、触媒コンバーター、エンジン



注 1 : 米国会計基準における、子会社が保有する議決権を含む(2005年3月31日現在)
 2 : 2005年3月31日現在の生産品目
 3 : ダイハツブランド

アジア

	会社名	生産開始年月	議決権比率(%) ^{※1}	生産品目 ^{※2}
中国	① 天津津豊汽車底盤部件有限公司	1997 . 7	30.00	ステアリング、プロペラシャフト
	② 天津豊田汽車発動機有限公司	1998 . 7	50.00	エンジン (組付、鋳鉄、アルミ粗型材)
	③ 天津津豊汽車伝動部件有限公司	1998 . 5	90.00	等速ジョイント
	④ 天津豊田汽車鍛造部件有限公司	1998 . 12	100.00	鋳造部品
	⑤ 天津一汽豊田汽車有限公司	2002 . 10	50.00	ヴィオス(中国名:威馳)、カローラ、クラウン
	⑥ 四川豊田汽車有限公司	2000 . 12	45.00	コースター、ランドクルーザープラド
	⑦ 長春一汽豊越汽車有限公司	2003 . 9	—	ランドクルーザー
	⑧ 一汽豊田(長春)発動機有限公司	2004 . 12	50.00	エンジン
	⑨ 広汽豊田汽車発動機有限公司	2005 . 1	70.00	エンジン、エンジン部品 (カムシャフト、クランクシャフト)
	⑩ 天津豊田冲圧部件有限公司	2002 . 5	50.00	プレス部品
	⑪ 天津豊田樹脂部件有限公司	2002 . 5	50.00	樹脂部品
	⑫ 豊田一汽(天津)模具有限公司	2004 . 12	90.00	自動車用プレス金型
	⑬ 広州豊田汽車有限公司	2006(予定)	—	カムリ
台湾	⑭ 國瑞汽車股份有限公司	1986 . 1	56.66	カムリ、カローラ、TUV、ヴィオス、 ハイエース、ウィッシュ、ダイナ
フィリピン	⑮ Toyota Autoparts Philippines Inc.	1992 . 9	95.00	トランスミッション、等速ジョイント
	⑯ Toyota Motor Philippines Corp.	1989 . 2	34.00	カムリ、カローラ、イノーバ



ベトナム	17	Toyota Motor Vietnam Co., Ltd.	1996 . 8	70.00	カローラ、ハイエース、カムリ、ランドクルーザー、TUV、ヴィオス
タイ	18	Siam Toyota Manufacturing Co., Ltd. (STM)	1989 . 7	96.00	エンジン (組付、機械加工、鋳物粗型材)、プロペラシャフト
	19	Toyota Auto Body Thailand Co., Ltd.	1979 . 5	48.97	プレス部品
	20	Toyota Motor Thailand Co., Ltd. (TMT)	1964 . 12	86.43	カムリ、カローラ、ウィッシュ、ソルナーヴィオス、ハイラックス VIGO
マレーシア	21	Assembly Services Sdn. Bhd.	1968 . 2	—	カムリ、カローラ、ハイエース、TUV、ヴィオス、エンジン (組付)
インドネシア	22	PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia	1970 . 5	95.00	カムリ、キジャンイノバ、エンジン (組付、機械加工、鋳造)

オセアニア

	会社名	生産開始年月	議決権比率 (%) ^{注1}	生産品目 ^{注2}
オーストラリア	1 Toyota Motor Corporation Australia Ltd. (TMCA)	1963 . 4	100.00	カムリ、エンジン (組付、機械加工、鋳造)

中近東

	会社名	生産開始年月	議決権比率 (%) ^{注1}	生産品目 ^{注2}
バングラデシュ	1 Aftab Automobiles Ltd.	1982 . 7	—	ランドクルーザープラド
インド	2 Toyota Kirloskar Motor Private Ltd. (TKM)	1999 . 12	99.00	クオリス、カローラ
	3 Toyota Kirloskar Auto Parts Private Ltd. (TKAP)	2002 . 7	64.30	アクセル、プロペラシャフト、マニュアルトランスミッション
パキスタン	4 Indus Motor Company Ltd.	1993 . 3	12.50	カローラ、ハイラックス



注 1 : 米国会計基準における、子会社が保有する議決権を含む(2005年3月31日現在)
 2 : 2005年3月31日現在の生産品目

環境保全活動

基本理念:トヨタは従来から環境問題への対応を経営の最重要課題のひとつと位置づけ、事業のあらゆる側面において環境保全に努めています。また、環境との調和ある成長を目指すことを経営の基本理念とし、環境と経済を両立する技術の開発・普及に取り組んでいます。

1992年には「トヨタ地球環境憲章」を制定し、翌1993年にはこれを具体的に企業活動に反映するために「トヨタ環境取組プラン」を策定しました。現在は2001年からスタートした第3次取組プランを推進中ですが、2006年4月からは新たな5ヵ年計画として、第4次「トヨタ環境取組プラン」の展開を控えています。新プランでは、中長期的視野に立って予想される環境問題を再確認した上で、1) エネルギー/温暖化、2) 資源循環、3) 環境負荷物質、4) 大気環境を4大テーマとし、開発・設計、調達・生産・物流、販売・リサイクルの各分野での具体的な取り組みを策定しています。



トヨタ白川郷自然学校の植林プログラム

主な取り組み:クルマの環境対策面では、持続可能なモビリティ社会を実現するため、燃費向上と排出ガス低減に最大限の取り組みを図っています。トヨタでは、次世代エンジンや新しい排出ガス低減システムの開発・導入などにより、年々着実な成果を上げています。また1997年に世界初の量産ハイブリッド車「プリウス」を発売して以来、ハイブリッド車の商品開発を積極的に展開しています。

生産工程における環境対応については、革新的生産技術の積極的導入と、日常管理の徹底による、CO₂やVOC（揮発性有機化合物）の排出低減等に取り組んでいます。当期も、それらを確実に実施することにより、CO₂と塗装工程のVOC排出量を計画どおり低減することができました。

リサイクル分野では、1998年にリサイクルが困難とされていたシュレッターダストのリサイクル技術を開発しています。さらに2003年には、“リサイクル実効率95%の早期達成”を目標とする「トヨタリサイクルビジョン」を公表するとともに、取り外し性を画期的に向上させた新たなリサイクル設計を開発し、新型車への採用を進めています。また2005年からの自動車リサイクル法の施行に伴い、当社では情報管理システム構築等により制度運営の中心的役割を担うとともに、シュレッターダスト、エアバッグ類、フロン類の引き取り・リサイクル等の全国的仕組みを構築し稼働を開始しました。

環境マネジメント:トヨタでは、クルマの開発、生産、物流、使用、廃棄・リサイクルに至る各段階での環境マネジメントの徹底を図っています。2005年からは、ライフサイクルアセスメントの考え方を踏まえた総合的な環境評価システム「Eco-VAS」(Eco-Vehicle Assessment System)を導入しました。これは車両開発の全プロセスを通じて初期段階から目標値を設定し、着実に環境パフォーマンスを高めていくためのシステムです。

当社では、2000年に「連結環境マネジメント」を導入し、国内外連結子会社と一体となった環境保全活動を展開しており、CO₂、環境負荷物質、廃棄物排出量、水使用量において確実な改善を図っています。さらに現地主体の活動を充実、定着化するため、2004年10月に21カ国・31事業体・40名の海外の環境保全担当者を日本に招き、研修会を開催しました。



バイオプラスチック実証プラント

*詳細は、ホームページをご覧ください。

(日本語) <http://www.toyota.co.jp/envrep05/>

(英語) <http://www.toyota.co.jp/en/envrep05/>

社会貢献活動

基本理念:トヨタは「国際社会から信頼される良き企業市民」を目指し、国内はもとより北米、欧州、アジアなど当社が事業を展開している地域を中心に、さまざまな社会貢献活動を展開しています。科学技術振興や交通安全啓発をはじめ、芸術・文化支援、地球環境保全、ボランティア、地域社会活動など、その活動領域は多岐にわたっています。トヨタではこうした活動を、社長を委員長に関連役員で構成される「社会貢献活動委員会」のもと、国内外の関係各部署が連携して推進しています。国内では1990年から、日本経済団体連合会が主宰する「1%クラブ」に参画し、毎年利益の一定額(単独経常利益の1%相当)以上を社会貢献活動に充当しています。



モビリティの安全運転講習会

国内での活動:国内では「科学技術の振興」、「芸術文化の普及」、「地球環境の保全」の3分野を重点活動テーマに掲げています。「科学技術の振興」では、子供たちに科学の不思議やモノづくりの楽しさを伝えるため、ボランティア社員を全国各地の科学館や科学イベントに派遣し、科学工作教室を開催するなどの活動を推進しています。「芸術文化の普及」では、芸術・文化に関わる人材の育成、裾野の拡大、地域文化の活性化に取り組んでいます。アマチュアオーケストラを支援する「トヨタコミュニティコンサート」をはじめ、次代を担う振付師を発掘する「トヨタコレオグラフィーアワード」、子供の豊かな価値観や感性を育てるためにアーティストを学校や児童館等に派遣して授業を行う「トヨタ・子どもとアーティストの出会い」などを開催しています。「地球環境の保全」では、地球温暖化防止に役立つ環境緑化プログラムや環境啓発のための教育活動を実施しています。

この他当社では、2005年4月にリニューアルオープンした富士スピードウェイ内に、トヨタ交通安全センター モビリティを開設しました。これは、交通安全啓発活動の一環として1987年より展開している安全運転講習会「トヨタ ドライバーコミュニケーション」を定常的に開催する専用施設で、モビリティ社会の究極の目標である「交通事故死傷者ゼロ」に貢献することを狙いとしています。

海外での活動:海外では北米、欧州、アジアを重点地域とし、「環境」、「教育」分野を中心に活動を進めています。北米では、全米家庭教育センター(NCFL)がアメリカ各地で展開する「親子教育プログラム」を1991年から支援しています。さらに中南米スペイン語圏などからの移住者を対象にした「トヨタ・ファミリー・リテラシー・プログラム(TFLP)」も立ち上げました。欧州では、欧州26カ国の赤十字社による子供向け交通安全、救命・応急手当教育キャンペーンの支援やイギリス、チェコ、ポーランドの3カ国では現地NGOと協力して環境教育プログラムを展開しています。アジアにおいては、中国での砂漠化防止に向けた植林活動の支援やマレーシアでのセカンダリースクールを対象にした「環境改善プログラム」を実施し、タイ・カンボジアでは人道目的の地雷除去活動を行うNPOへの支援を行っています。

この他にもトヨタでは、豊かな社会づくりと社会との共生を目指して地域や行政、NPO等と連携した多様な社会貢献プログラムをグローバルに展開しています。



北米の親子教育プログラム

「2005年日本国際博覧会」

21世紀の「モビリティの夢、楽しさ、感動」をテーマにトヨタグループ館を出展

2005年3月、約半年間の会期で「自然の叡智」をテーマとする「2005年日本国際博覧会」（愛称：愛・地球博）が愛知県で開幕しました。当社はグループ企業15社とともに、「21世紀のモビリティの夢、楽しさ、感動」をテーマにトヨタグループ館を出展し、トヨタの先進技術の一端をパフォーマンスショーや出展物を通して紹介しています。万博の来場者数は、7月4日に1,000万人に達し、トヨタグループ館も盛況を博しています。



トヨタグループ館

メインシアターでは、トヨタ・パートナーロボットによって構成される楽団が、バンド演奏やラップを披露。さらに、一人乗りの未来コンセプトビークル

「i-unit（アイユニット）」や搭乗歩行型ロボット「i-foot（アイフット）」が登場し、華麗なモビリティ・パフォーマンス・ショーを展開しています。このショーでは、21世紀の理想的モビリティ社会や、高齢者や障害者の方々が自立して移動できる社会の実現に向けた、未来技術・未来ビークルの可能性を紹介しています。いずれのパフォーマンスも期間中スムーズに稼働・運営され、その技術的信頼性の高さもアピールしています。

またパビリオンは、「地球循環型パビリオン」を基本コンセプトに建設、運営されています。建物は解体・リユースを前提とする鉄骨構造体を採用したほか、外壁には古紙再生紙の壁材を、内装の一部にはケナフ材などを採用しました。博覧会終了後は解体・分別回収を徹底し、建設廃棄物をゼロとする計画です。さらにパビリオンで消費するエネルギーについては、相当分の電力を会場外に建設された風力発電機で発電し、トータルでCO₂の発生もゼロとする計画です。



次世代交通システム「IMTS」

このほかトヨタは、2つの会場間の移動用に高圧水素を燃料とした燃料電池とハイブリッド技術を組み合わせた燃料電池ハイブリッドバスを、また会場内の移動用に次世代交通システム「IMTS（インテリジェント・マルチモード・トランジット・システム）」を提供しています。自動運転技術が組み込まれた「IMTS」は、CNG（圧縮天然ガス）を動力源として専用道では無人自動隊列走行、一般道はマニュアルで走行する新交通システムです。

トヨタグループの提案が21世紀の新しい価値観やライフスタイルを生み出すきっかけとなり、技術の輪が広がっていくことを期待しています。



未来コンセプトビークル「i-unit」



パフォーマンスショー

モータースポーツ



トヨタはモータースポーツ活動を通じ、クルマの持つ「楽しさ」や「夢」を追求し、その限りない可能性を世界の人びとに伝えていきたいと考えています。現在、「フォーミュラ・ワン世界選手権(F1)」、「IRL インディカー・シリーズ(IRL)」、「NASCAR・クラフツマン・トラック・シリーズ」および「スーパーGT・インターチャレンジ(スーパーGT)」を参戦の柱として活動を推進しています。このほか、トップドライバーの育成、ワンメイクレースの開催、富士スピードウェイの活用など、モータースポーツの基盤を支える活動も継続的に推進しています。

2004年のF1は、目標としていた表彰台獲得は達成できなかったものの、第9戦のアメリカGPでチーム最高位タイ記録となる5位入賞を果たしました。参戦4年目と

なる2005年は、新技術規則の下、空力性能と信頼性を徹底追求した新型F1カー「トヨタTF105」の投入に加え、ドライバーもヤルノ・トゥルーリとラルフ・シューマツハーの新布陣で臨んでいます。その結果、第2戦のマレーシアGPでは、トゥルーリが2位に入り念願の初表彰台を獲得するなど、第10戦時点でトヨタはコンストラクターズポイント4位につけています。

IRLについては、2004年は伝統のインディ500での連覇はならなかったものの、最終戦テキサスにおいて有終の美を飾る優勝を果たしました。2005年は、6チーム10台にトヨタエンジンを供給しています。

また、世界および日本のトップカテゴリーにおいて活躍できるレーシングドライバーの育成を目的にする

「トヨタ・ドライバー育成プログラム」では、才能ある人材を発掘するとともに、継続的にステップアップできるプログラムを設定するなど、積極的な活動を推進しています。

富士スピードウェイ

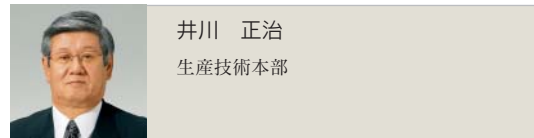
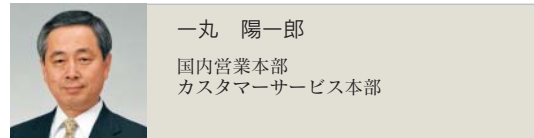
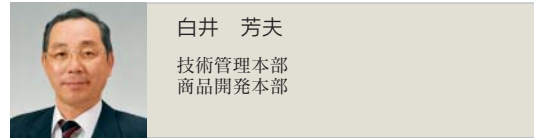
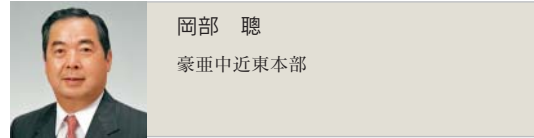
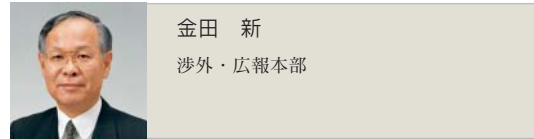
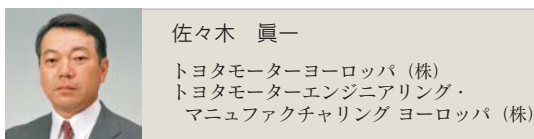
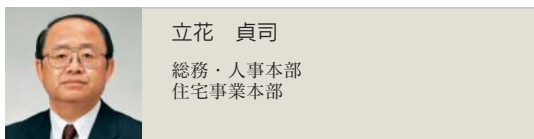
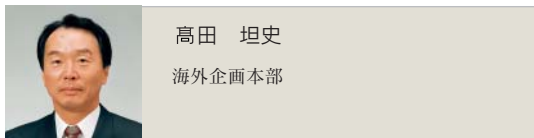
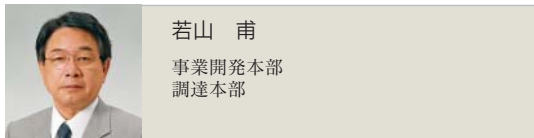
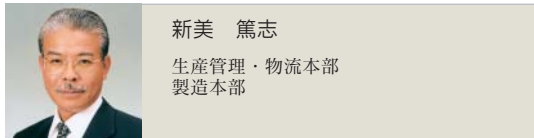
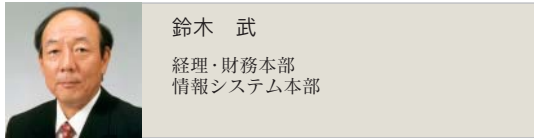
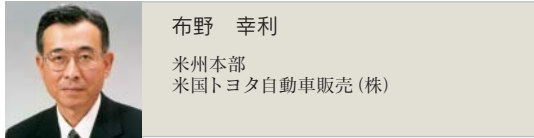
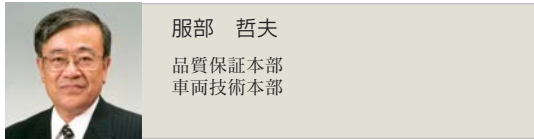
2005年4月、あらゆるジャンルのモータースポーツ開催と各種イベントに利用できる次世代サーキットを目指し、富士スピードウェイがリニューアルオープンしました。トヨタが93.4%出資する富士スピードウェイ株式会社は、2002年9月から全面改装を実施しました。これに伴い、国際自動車連盟(FIA)の定めるサーキット評価基準の最高ランク「グレード1」を取得し、将来的にはF1レースの開催も可能なサーキットとなりました。メインストレートは世界最長の1,475mの設計となっているほか、舗装面は「グレード1」で指定された基準を上回る精度の平滑性を実現するなど、世界最新・最高のサーキットづくりを目指しました。



* 詳細は、ホームページでご覧いただけます。

(トヨタのモータースポーツ活動) <http://www.toyota.co.jp/ms/>
(F1) <http://www.toyota-f1.com/>

専務取締役 (本部長となっている本部を記載)



監査役

宮原 秀彰

林 芳郎

山口 千秋

岡村 泰孝

岡部 弘

茅 陽一

石川 忠司

取締役および監査役

2005年6月23日現在

取締役会長



奥田 碩

取締役副会長



張 富士夫



中川 勝弘

取締役社長



渡辺 捷昭

取締役名誉会長



豊田 章一郎

取締役副社長 (主たる業務分野を記載)



浦西 徳一

海外関係(海外企画、米州、欧州・アフリカ、豪亜中近東)



岡本 一雄

技術(技術統括、技術管理、デザイン、商品開発、車両技術、モータースポーツ)



笹津 恭士

国内営業



木下 光男

経営企画、総務人事、経理財務、情報システム、事業開発、渉外広報、住宅事業



稲葉 良規

海外関係(中国)、カスタマーサービス



内山田 竹志

生産、TQM、環境



瀧本 正民

品質保証、技術(パワートレイン、FP)、FC開発



豊田 章男

商品企画、情報事業、調達

投資家情報

2005年3月31日現在

トヨタ自動車株式会社

創立

1937年8月28日

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

発行済株式総数

3,609,997,492株

株主数

352,029名

主要大株主

日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社
日本マスタートラスト信託銀行株式会社
株式会社豊田自動織機
日本生命保険相互会社
資産管理サービス信託銀行株式会社
株式会社新生銀行
ステートストリートバンクアンド
トラストカンパニー
東京海上日動火災保険株式会社
三井住友海上火災保険株式会社
ヒーローアンドカンパニー

投資家窓口

本社
〒471-8571
愛知県豊田市トヨタ町1番地
電話：(0565) 28-2121
ファクシミリ：(0565) 23-5800

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
ファクシミリ：(03) 3817-9092

ニューヨーク
Toyota Motor North America, Inc.
9 West 57th St., Suite 4900,
New York, NY 10019, U.S.A.
電話：(212) 223-0303
ファクシミリ：(212) 759-7670

ロンドン
Toyota Motor Europe
9 Clifford Street, London,
W1S 2LD, U.K.
電話：(020) 7851-2312
ファクシミリ：(020) 7851-2338

株主関連業務

株主名義書換代理人
UFJ信託銀行株式会社
〒100-0005
東京都千代田区丸の内1丁目4番3号
電話：(03) 3287-2211
フリーダイヤル：(0120) 232-711

米国預託証券の名義書換・預託代理人
The Bank of New York
101 Barclay Street,
New York, NY 10286, U.S.A.
電話：(212) 815-8161
フリーダイヤル(米国内)：
888-269-2377 (888-BNY-ADRS)
<http://www.adrbny.com>
比率：1ADR = 2普通株
ティッカーシンボル：TM

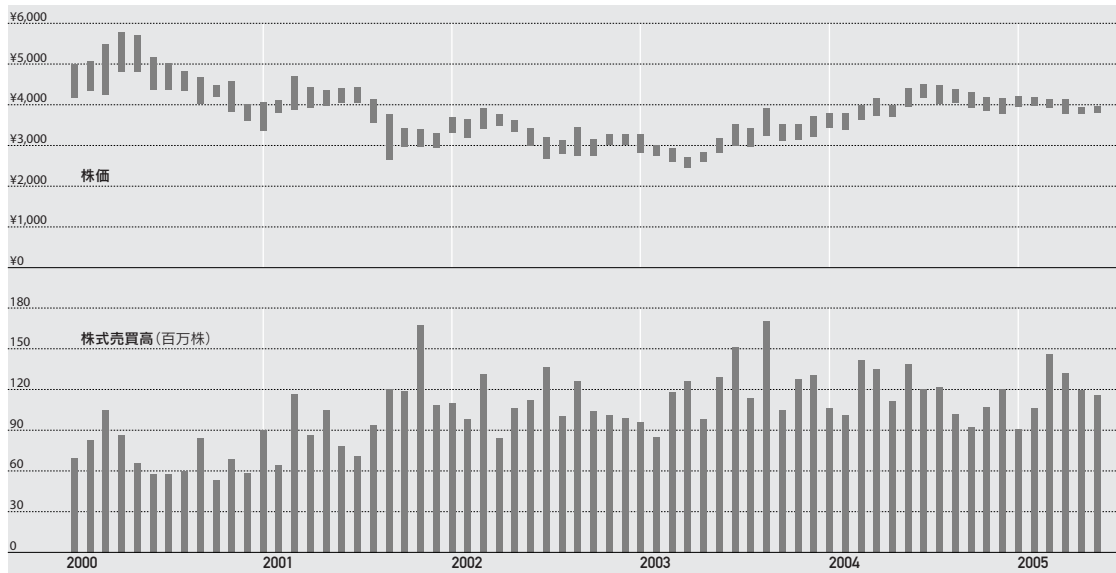
ホームページアドレス

<http://www.toyota.co.jp>



本社

東京証券取引所におけるトヨタの株価および売買高



TOYOTA

トヨタ自動車株式会社

〒471-8571 愛知県豊田市トヨタ町1番地

www.toyota.co.jp



Printed in Japan