

# トヨタ自動車株式会社

アニュアルレポート2006

2006年3月期

Geared toward **Continuing** Growth



1937年に創立されたトヨタ自動車は、今日、海外26の国と地域で生産活動を、また170以上の国と地域で販売活動を展開する、世界を代表する自動車会社のひとつです。「トヨタ」「レクサス」「ダイハツ」「日野」ブランドのもと、2006年3月期にトヨタは連結で800万台近いクルマを世界のお客さまにお届けしました。また、2006年3月末の従業員数は28万人を超えています。

目次	
2	財務ハイライト
4	会長メッセージ
6	社長メッセージ&インタビュー
14	経理担当副社長からのメッセージ
16	特集:「カムリ」の挑戦 —「世界同時立ち上げ」の実現に向けて—
28	事業概況
42	研究開発および知的財産
44	事業等のリスク
46	コーポレート・ガバナンス
50	役員一覧
52	企業理念
54	環境・社会への取り組み
56	モータースポーツ活動
57	財務セクション
132	研究開発拠点
133	国内生産拠点
134	海外生産会社
136	投資家情報

【表紙】LS:2006年秋以降、全世界で発売を予定しているレクサスブランドのフラッグシップセダン



# Geared toward Continuing Growth

トヨタはいつの時代でも、またいかなる環境変化の中にあっても、持続的成長を実現できる会社でありたいと考えています。そのため当社は、収益拡大に向けた積極経営を展開する一方で、成長基盤を確かなものとするための足元固めも着実に進めています。常に変化を恐れることなく、経営や事業の質的転換に向けてチャレンジし続けることで、トヨタは将来に向け「もう一段の飛躍」を目指しています。

## 将来予測表明に関する特記

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

# 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

## 米国会計基準に基づく主要連結業績

	金額：百万円 (1株当たりデータ、 株価情報を除く)			金額：百万米ドル <sup>注</sup> (1株当たりデータ、 株価情報を除く)		増減率(%) 2005年 vs 2006年
	2004年	2005年	2006年	2006年	2005年 vs 2006年	
<b>会計年度：</b>						
売上高.....	¥17,294,760	¥18,551,526	<b>¥21,036,909</b>	<b>\$179,083</b>		+13.4
営業利益.....	1,666,890	1,672,187	<b>1,878,342</b>	<b>15,990</b>		+12.3
当期純利益.....	1,162,098	1,171,260	<b>1,372,180</b>	<b>11,681</b>		+17.2
自己資本当期純利益率(ROE).....	15.2%	13.6%	<b>14.0%</b>	—		—
<b>1株当たりデータ(円、米ドル)：</b>						
当期純利益(基本的).....	¥342.90	¥355.35	<b>¥421.76</b>	<b>\$3.59</b>		+18.7
配当金.....	45.00	65.00	<b>90.00</b>	<b>0.77</b>		+38.5
純資産.....	2,456.08	2,767.67	<b>3,257.63</b>	<b>27.73</b>		+17.7
<b>会計年度末：</b>						
総資産.....	¥22,040,228	¥24,335,011	<b>¥28,731,595</b>	<b>\$244,587</b>		+18.1
純資産.....	8,178,567	9,044,950	<b>10,560,449</b>	<b>89,899</b>		+16.8
<b>株価情報(3月31日)：</b>						
株価(円、米ドル).....	¥3,880	¥3,990	<b>¥6,430</b>	<b>\$54.74</b>		+61.2
時価総額.....	¥14,006,790	¥14,403,890	<b>¥23,212,284</b>	<b>\$197,602</b>		+61.2

注：表示されている米ドル金額は、2006年3月31日現在のおよその実勢為替相場1米ドル＝117.47円により換算しています。

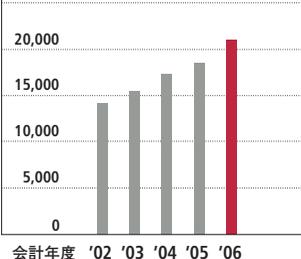
## 連結車両生産台数および販売台数

	単位：千台			増減率(%) 2005年 vs 2006年
	2004年	2005年	2006年	
<b>所在地別連結車両生産台数：</b>				
日本.....	4,284	4,534	<b>4,684</b>	+3.3
海外計.....	2,229	2,697	<b>3,027</b>	+12.2
北米.....	1,034	1,156	<b>1,201</b>	+3.9
欧州.....	515	596	<b>623</b>	+4.5
アジア.....	402	647	<b>836</b>	+29.0
その他の地域.....	278	298	<b>367</b>	+23.3
連結計.....	6,513	7,231	<b>7,711</b>	+6.6
<b>仕向地別連結車両販売台数：</b>				
日本.....	2,303	2,381	<b>2,364</b>	-0.7
海外計.....	4,416	5,027	<b>5,610</b>	+11.6
北米.....	2,103	2,271	<b>2,556</b>	+12.5
欧州.....	898	979	<b>1,023</b>	+4.5
アジア.....	557	833	<b>880</b>	+5.7
その他の地域.....	858	944	<b>1,151</b>	+22.0
中南米.....	[146]	[185]	<b>[233]</b>	+26.0
オセアニア.....	[236]	[239]	<b>[251]</b>	+5.0
その他.....	[476]	[520]	<b>[667]</b>	+28.4
連結計.....	6,719	7,408	<b>7,974</b>	+7.6
<b>ブランド別車両生産台数：</b>				
トヨタ、レクサス.....	5,763	6,393	<b>6,848</b>	+7.1
ダイハツ.....	663	745	<b>763</b>	+2.4
日野.....	87	93	<b>100</b>	+7.0
連結計.....	6,513	7,231	<b>7,711</b>	+6.6
トヨタグループ計 <sup>注</sup> .....	7,050	7,719	<b>8,460</b>	+9.6

注：米国(ゼネラルモーターズ(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(2004会計年度537千台、2005会計年度488千台、2006会計年度749千台)を含みます。

### 売上高

(十億円)  
25,000

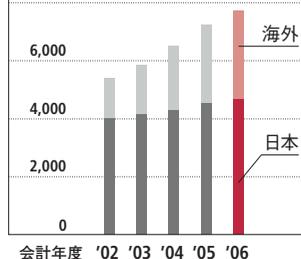


**+13.4%**

**21兆369億円**  
過去最高を記録

### 連結車両生産台数

(千台)  
8,000

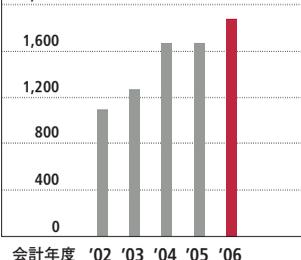


**+6.6%**

**771万台**  
過去最高を記録

### 営業利益

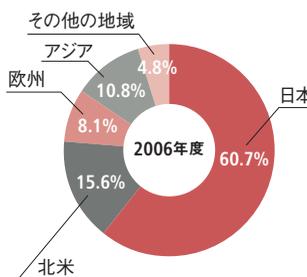
(十億円)  
2,000



**+12.3%**

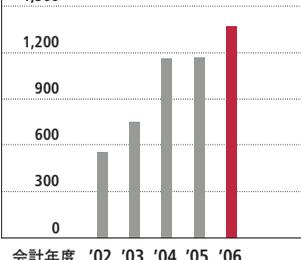
**1兆8,783億円**  
過去最高を記録

### 所在地別連結生産台数内訳



### 当期純利益

(十億円)  
1,500

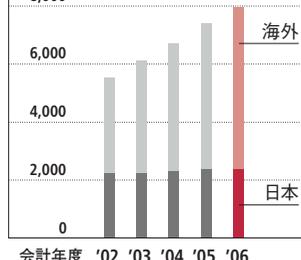


**+17.2%**

**1兆3,721億円**  
過去最高を記録

### 連結車両販売台数

(千台)  
8,000

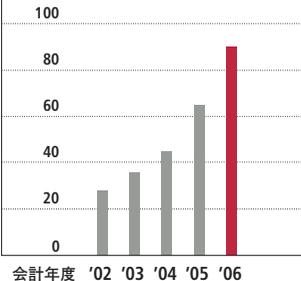


**+7.6%**

**797万台**  
過去最高を記録

### 1株当たり配当金

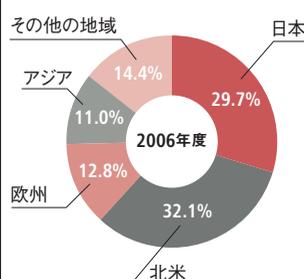
(円)



**+25円**

**年間配当額90円**  
7期連続の増配

### 仕向地別連結販売台数内訳



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

## 会長メッセージ



本社(愛知県豊田市)にて撮影



**トヨタ自動車は、お客さまや社会の要請に応えたクルマづくりを誠実に進め、会社の持続的成長を目指すとともに、自動車産業の発展に貢献していきます。**

はじめに、当期(2006年3月期)もトヨタ自動車が過去最高の業績を達成できたことをご報告するとともに、日頃当社の経営にご理解とご支援をいただいている株主・投資家の皆さまに衷心より御礼を申し上げます。昨今の経営環境につきましては、原油や原材料価格の値上がり、為替の変動などの問題が顕在化し、各市場において自動車需要の構造変化などが起こっております。しかしながら、自動車市場全体は、世界規模での自動車の普及が本格的に進展するなど、今後も成長が持続すると考えております。

こうした環境のもと、トヨタの事業もますますグローバルに拡大している昨今、私は「お客さま第一主義」のもと、これまで以上にお客さまの声に耳を傾けていきます。それに加え、世の中の大きな変化を見逃すことなく、いろいろな国や市場の動向をしっかりと見極めながら、モノづくりを誠実に進めていくことが持続的な成長の鍵になると考えております。そのためには、多岐にわたる経営課題を解決しなければなりません。例えば、拡大する事業を支えていくための人材育成や、現地化の促進、社会的な要請の強い環境・安全対策などの技術開発などです。これらの経営課題をひとつひとつ着実に実行・達成していくことで、トヨタの長期安定成長が実現されるとともに、自動車産業の発展にも貢献できるものと確信しております。

「クルマづくりを通じて、人々の暮らしや社会に貢献する」これは、トヨタ創業以来の経営理念です。私たちは、今後もクルマを必要とする多くの方々の生活を豊かにするとともに、環境・社会貢献の活動を積極的に推進し、自動車業界の中にあっても、また国際社会の中にあっても、多くの皆さまから信頼され尊敬される会社として発展できるよう最善を尽くしてまいります。

2006年7月

取締役会長

張 富 士 夫

## 社長メッセージ



グローバル生産推進センター(愛知県豊田市)にて撮影

# Geared toward Continuing Growth

## — 持続的成長の実現に向けて —

世界の自動車市場を俯瞰すると、今後も自動車の普及が見込まれる地域が多く、また普及が進んだ地域においても新しい技術やコンセプトを持ったクルマの登場が囑望されているなど、自動車に対して引き続き強い需要が期待できます。このように、自動車市場は中長期的に拡大していくと考えており、こうした大きな可能性を持つ自動車産業は成長を継続していくと確信しております。一方、現在の世界情勢に目を配りますと、世界経済の先行きなど不安定要因が多く予断を許さない状況です。こうした中、トヨタが事業環境にフレキシブルに対応しながらビジネス・チャンスを実確にものにし、持続的成長を実現していくことが、私に課せられた使命です。

しかし私は、あえて何か特別なことをする考えはありません。これまで通り、社会やお客さまのニーズを先取りした技術開発とクルマづくりを「愚直に、地道に、そして徹底的に」進めていきたいと考えています。ただし、環境は変化していますので、変えるべきことと変えてはいけないことをしっかり峻別し、変えるべきことは勇気を持って変えていくことが大切です。そして、昨年の社長就任以来申し上げているように、しっかりと足元を固めながら、「世界一良いものを、世界一早く、世界一安くつくり、世界一の販売・サービスを提供する」努力を続けてまいります。こうした取り組みこそが、企業価値向上の近道であると確信しているからです。

トヨタは常に大きな夢や志を共有し、その実現に向けて全従業員がチームワークをもって邁進できるのが強みであり、会社発展の推進力にもなっています。今後は、この風土を継承・発展させ、世界の変化を鋭敏に先取りした自己変革を重ねながら事業活動を展開し、持続的な成長を遂げていきます。と同時に、長期的にグローバル企業として世界の人々や地域社会から信頼される存在になるために、あらゆるステークホルダーとの良好な関係を構築していく所存です。株主・投資家の皆さまには、変わらぬご支援をお願い申し上げます。

2006年7月

取締役社長 **渡辺捷昭**

## 社長インタビュー



取締役社長 渡辺 捷昭

### 【業績の評価】

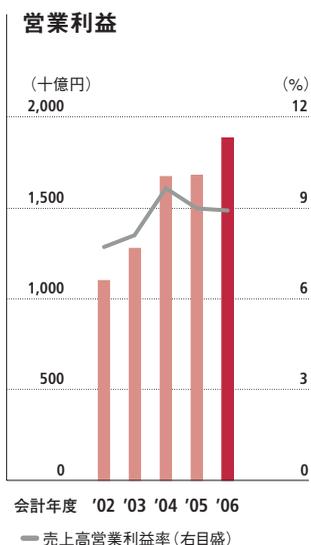
**Q** | 当期(2006年3月期)も過去最高の業績を更新しましたが、社長の評価をお聞かせください。

**A** | **世界のお客さまに800万台ものクルマをお届けできたことを嬉しく思っています。**

私は、この1年を「成長を続けながら、足元を固めていく1年」と位置付け、成長に向けた戦略的な取り組みの強化と、成長のために足元をしっかりと固めることの2つを並行して進めてきました。その結果、さまざまな経営課題に直面しながらもそれを乗り越え、好業績を達成することができました。

当期の主な成果としては、商品面では世界各国で積極的に新型車を投入し、販売台数を拡大することができました。ハイブリッド車も好調で、前期より12万台多い26.3万台を販売し、累計販売台数は60万台に達しました。グローバルプレミアムブランド構築を目指しているレクサスも、当期日本市場に新規導入したほか、欧州や中国でもレクサス専用店舗の展開を推進しています。一方、生産面ではグローバルな需要拡大に機動的に対応するべく、国内外で生産能力拡大を図りました。

私はこうした取り組みの結果、当期連結で800万台近いクルマを全世界のお客さまにお届けできたことに、大きな誇りと喜びを感じています。一台一台の販売は、お客さまからの信頼の証であり、長年にわたる当社の地道なモノづくりが評価されてのものだと思うからです。これからもお客さまに対する感謝の気持ちを忘れることなく、より良いクルマづくりに徹することで、トヨタファンの拡大、ひいてはトヨタの発展に努めていきたいと考えています。

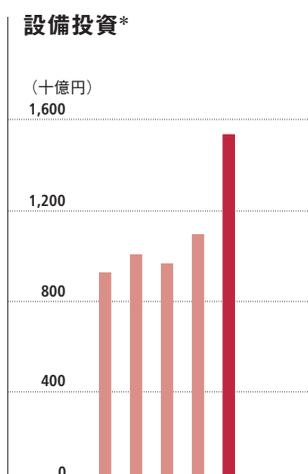


注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

**Q** | 現在のトヨタの収益状況や収益構造をどのように評価していますか。

**A** | **厳しい市場環境にもかかわらず、効率がよい収益構造ができつつあると考えています。**

世界各地での強い需要もあり、当社の連結車両生産台数は、前年に比べ50万台近く増加し、4年前に比べると240万台も増加しています。この間、生産能力増強のための投資も拡大し、当期の設備投資は1兆5千億円を超える規模となっています。こうした状況の中、当社は収益性を犠牲にすることなく、持続的な成長を実現させていくことに腐心してきました。高水準の営業利益率を維持することで、販売台数の増加に見合った利益の確保を目指し、



会計年度 '02 '03 '04 '05 '06

\*賃貸資産を除く

注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

厳しい市場環境にもかかわらず、当期も営業面の努力や原価改善努力によって増益を達成しております。

近年、自動車市場ではコンパクト車への需要シフトが進んでいることから、モデルミックスの悪化が収益に与える影響を危惧する声がありますが、コンパクト車の収益性も以前に比すれば大幅に向上しており、今後も一層高めていきたいと考えております。また当社としては、フルラインアップメーカーとしていかなるセグメントにおいても、市場ニーズを捉えた商品の開発でビジネス・チャンス可能な限りものにしていきたいと考えています。

#### 【 持続的成長への取り組み 】

**Q** | 今後も成長を持続していく上での経営課題はどこにあるとお考えですか。

**A** | 「品質向上」「コスト競争力の強化」「人材育成」が当面の経営課題と認識しています。

「成長のための足元固め」の意味するところは、成長の陰に隠れた問題点を「見える化」し、それを共有化することで着実な解決を図っていくことです。私は、問題や課題が多いことは、決して悪いことだとは思っていません。課題が多いということは成長できる余地が残されていると考えておりますし、むしろ問題や課題を発見できない会社となることに危機感を持っています。

当社が取り組むべき課題はいろいろありますが、ここでは3つに絞ってお話しします。一番目は、「品質向上」です。言うまでもなく、「品質」はトヨタの生命線です。当社にとってはたとえ何万分の一の不良率でも、お客さまにとってはその一台がすべてであることを忘れてはなりません。品質面におけるトヨタの優位性が揺らぐことがないよう、品質の確保には、専任の担当役員を配置するほか、仕入先も含めた品質管理体制の一層の強化に取り組んでいます。

二番目の課題は、「コスト競争力の強化」です。常に新しい発想やアプローチで原価低減に取り組み、性能・品質面でより優れた商品をより低コストで開発・生産する仕組みや技術の開発を加速する必要があります。原価低減の成果は、商品力強化や価格の見直し、収益改善、研究開発投資など、さまざまな分野に振り向けられるため、トヨタの市場競争力強化に大きな役割を果たします。



〃 世界中でトヨタ車を欲しい  
と言ってくれるお客さまが  
いる限り、全力でクルマを  
つくり続けることが、われわれ  
メーカーの使命であると  
考えています。〃

三番目は「人材育成」です。事業がグローバル規模で急速に拡大する中、私は「現地事業体の自律化」と「マネジメントの現地化」を早急に進める必要があると考えています。その要になるのが人材であり、人を育てる仕組みと、優秀な人材を積極的に登用していく制度を現在整えています。

つまり、こうした「足元固め」をしっかり実施することで、経営や事業の「質」を高めていきたいと考えています。「質」の成長があれば、自ずと「量」はついてくると考えております。

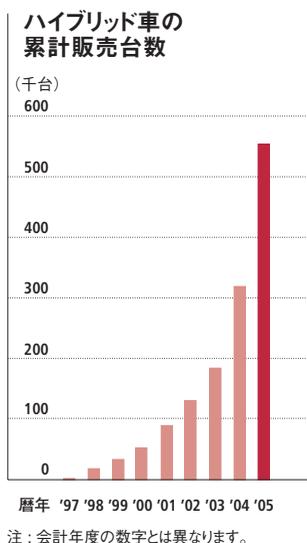
Q | 近年のトヨタの急速な事業拡大について、将来の反動を危惧する声  
がありますが。

A | 将来の需要変動にも柔軟に対応できる生産・供給体制を構築しつ  
つあります。

確かに投資家の皆さまからは、今の成長スピードを危惧する声を聞くことがあります。私としては、さまざまな環境要因を勘案し、適宜アクセルとブレーキを踏み分けているつもりですが、世界中でトヨタ車を欲しいと言ってくれるお客さまがいる限り、全力でクルマをつくり続けることが、われわれメーカーの使命であると考えています。厳しい市場競争の中で、少しでも歩みを休めれば、一気に競合他社に追い抜かれてしまうという現実が待ち受けています。競争とはそういうものです。

もちろんトヨタとしては、将来の需要変動により収益が大きく左右されることがないように、いろいろな策を講じています。例えば、いかなる需要変動にも柔軟かつ機敏に対応できるよう、グローバルな生産・供給体制の構築を進めています。地域ごとの需要のバラツキを、全体最適の中で吸収していこうとする考え方で、近年進めているIMV\*プロジェクトなどはまさにその典型例です。さらには生産システムや生産技術の革新により、各工場における生産能力の上方弾力性と下方弾力性を同時に高めることで需要変動リスクをヘッジする取り組みも進めています。

\*IMV：Innovative International Multi-purpose Vehicleの略で、トヨタが世界市場向けに海外で開発・生産するSUV、ピックアップトラックなど多目的車の総称。



**Q** | それでは、視点を変えて将来の成長に向けた戦略を聞かせてください。

**A** | **環境対応を中心とした技術開発力の強化と、現地化促進による生産拡大が柱です。**

モノづくりの会社である以上、成長をもたらすベースは何かと問われれば、まず「技術開発力」です。トヨタは、「クリーンで安全な商品の提供を使命とし、あらゆる企業活動を通じて、住みよい地球と豊かな社会づくりに取り組む」「様々な分野での最先端技術の研究と開発に努め、世界中のお客さまのご要望にお応えする魅力あふれる商品・サービスを提供する」との基本理念のもと積極的な技術開発を行っています。特に環境技術開発においては、業界のフロントランナーとしての地位を一層確かなものになりたいと考えています。環境技術の核となるハイブリッド戦略を例にしますと、当社は2010年代の早い時期に年間100万台のハイブリッド車販売を目指しています。そのため、一層の技術革新によるコストダウンや性能・燃費効率アップに取り組んでいます。初代プリウスのシステムに比べ、現在の第二世代のハイブリッドシステムは性能を向上させる一方で、大幅な原価低減を実現していますが、さらにサイズとコストを半減した次世代システムの開発を進めているところです。車種も、現在の乗用車系ハイブリッド車の7車種を、2010年代の早い時期までに倍増させていく計画です。

2つ目の柱が「現地化の促進」です。世界の強い需要に応えるため、グローバルにバランスのとれた形で生産能力を増強し、現地生産比率を高めていきます。2007年3月期は中国広州工場と米国テキサス工場の立ち上げにより、30万台以上供給力を拡大しますが、今後もタイ、中国、ロシア、カナダで相次いで新工場の立ち上げを計画しており、2008年までに世界全体でさらに70万台以上生産能力が増強される予定です。このように、トヨタは現地生産の増強によってグローバルにビジネス・チャンスを取り込み、また現地調達率も積極的に拡大することによって、各地域の雇用の増加や産業の育成・振興、ひいては地域経済の発展にも貢献していきたいと考えています。



## [ 目指す方向性と経営目標 ]

**Q** | トヨタが目指している企業像や方向性についてお聞かせください。

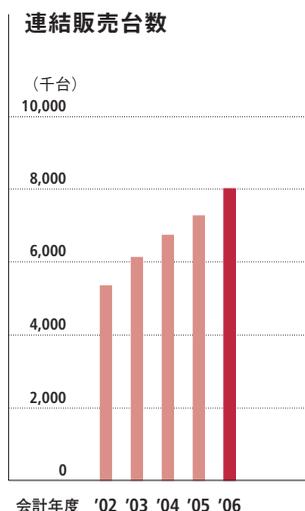
**A** | **大きな夢に向かって成長を続ける会社でありたいと思います。**

規模的に見ればトヨタは十分に巨大企業といえるまでに発展しました。しかし私は、トヨタはこれからも成長を続ける企業でありたいと考えています。大きな可能性をもった成長産業である自動車業界の中で、その未来を切り開いていくという確固たる情熱と信念に基づいて、前進していきたいと思っています。成長への意欲を失った瞬間に、会社は衰退への道を歩むのではないのでしょうか。

さらに、トヨタは「大きな夢を持って、その実現に向けて努力する企業」でありたいと思っています。例えば私はこれまでいろいろな場面で、「走れば走るほど空気がきれいになるクルマ」「事故を起こさず、人を傷つけないクルマ」など、「夢のクルマ」を世に送り出したいと言ってきました。こうした大きな夢を実現することはトヨタの使命であり、その夢の実現に向かって「常に挑戦」する姿勢こそが、トヨタの発展の原動力になると確信しています。

**Q** | 今後の事業計画や業績見通しについてお話しください。

**A** | **グローバルコアモデルを中心とした販売の拡大により、増収増益を目指します。**



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

当社がグローバルコアモデルと位置付ける「カローラ」「カムリ」「ヤリス（ヴィッツ）」「IMVシリーズ」をはじめ、ハイブリッド車やレクサスの販売を引き続き着実に拡大していきます。中でも連結販売台数の3割以上を占めるグローバルコアモデルについては、その高い商品力を武器に、一層の販売強化を図ります。「カムリ」はすでに当期フルモデルチェンジを終え、新型車が投入されました。世界同時立ち上げの実現という大きな使命を負った開発プロジェクトでしたが、成功を収めることができました。（詳細は16ページの特集「カムリの挑戦」をご覧ください）

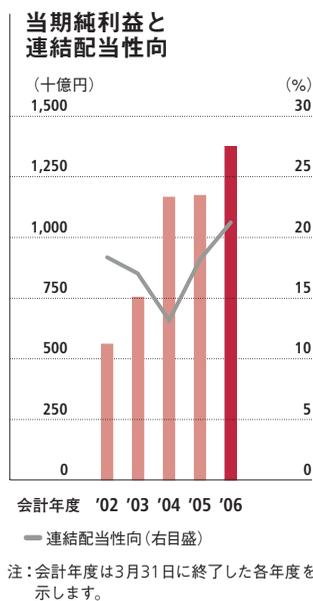
こうした状況を背景に、次期の連結販売台数については、当期比47.6万台増の845万台を見込んでいます。ただ、私は「質の経営」を追求していますので、こうした「量」の問題は結果でしかないと考えています。

次期の連結業績につきましては、売上高22兆3,000億円、営業利益1兆9,000億円、当期純利益1兆3,100億円を見込んでおります。引き続き、「成長を続けながら、足元を固めていく」という経営方針を継続し、次期も売上高の増収と営業利益の増益を達成したいと思っています。(詳細は14ページの「経理担当副社長からのメッセージ」をご覧ください)

### [ 株主還元方針 ]

**Q** | 最後に株主還元に関する基本的な考えを聞かせてください。

**A** | **連結業績をベースに株主の皆さまへの成果配分割合を高めてまいります。**



当社では、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。株主還元の考え方としては、第一に連結ベースの株主還元を進めること、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ること、第三に一段と高いレベルの配当を目指すことです。当期もこの方針に則り、7期連続の増配としましたが、今後も連結業績動向を考慮し、株主の皆さまへの成果配分割合を高めていく考えです。また、自己株式の取得も、資本効率の向上と需給状況への対応のため、機動的に実施していきます。

自動車産業は成長産業ですが、事業の拡大には膨大な資金を要します。当社としましては、事業の発展により一層の収益拡大と企業価値の増大を実現していくことが、株主の皆さまへの最大の責務であると認識しています。そのため、内部留保金につきましては、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生産・販売体制の拡充など事業拡大を図るための投資に有効活用していく考えです。

今後も、株主・投資家の皆さまには、一層のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

## 経理担当\* 副社長からのメッセージ

### 業績概観

2006年3月期の当社の連結決算は、売上高が前期比13.4%増の21兆369億円、営業利益は12.3%増の1兆8,783億円、また当期純利益は同17.2%増の1兆3,721億円となり、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、将来の成長に向けた積極的な投資を行ったことによる諸経費の増加があった一方、営業面の努力と原価改善の成果、そして為替の影響などにより、大幅な増益となりました。また、当期純利益は、3期連続で1兆円超えを達成することができました。

2006年3月期決算の評価としては、1つ目に、世界各地での強い需要に対応するための生産能力の増強や、将来のための技術開発・商品開発を推進しながらも、前半期の減益を後半期で挽回し、通期で増益を達成できました。さらに、アジア・その他の各地域において業績が拡大し、グローバルにバランスのよい収益構造に向かっていると評価しています。これからも、技術力、供給力、販売力を向上させ、すべての地域・すべての商品セグメントにおいて、チャンスを取り込み、リスクを回避・吸収することで、長期安定的な成長を目指していきます。

### 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つの柱から成り立っています。当社は、中長期的にバランスをとりながらこれらの3つのポリシーを実施していくことが、安定的かつ持続的な成長を可能にし、ひいては企業価値の増大につながると考えています。

#### 1. 「成長性」：商品力・技術力・供給力向上のための継続的な先行投資

市場ニーズを的確に捉えるための商品力、新たに市場を創造するための技術力、グローバルな需要に応えるための供給力を向上させるべく、研究開発・設備投資を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。これまでの先行投資の成果が、2006年3月期においては、1兆5千億円を超える設備投資（賃貸資産を除く）と約8,100億円の研究開発費を投じつつ、プラスのフリーキャッシュフローを実現し、さらには翌期についても、将来のさらなる成長のための積極的な投資を可能としています。

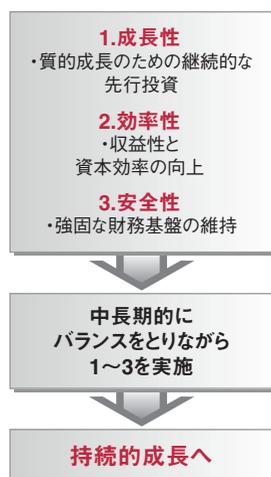
#### 2. 「効率性」：収益性と資本効率の維持・向上

2006年3月期の売上高営業利益率は8.9%、ROEは14.0%となりました。5期前の2001年3月期の売上高営業利益率6.1%、ROE9.6%と比較すれば、大幅なレベルアップが図られています。今後も、グローバルコアモデルの展開による効率的な商品投入、革新的な原価低減活動である「VI活動」の推進、海外新工場の着実な立ち上げ、グローバルな固定費の管理などにより、9%程度の高水準な営業利益率を維持し、「成長」と「効率」を両立していきたいと考えています。

#### 3. 「安全性」：強固な財務基盤の維持

2006年3月期末の総資金量\*\*は約3.8兆円、株主資本は約10.5兆円と、当社は豊富な流動性と安定した株主資本を持つことにより、強固な財務基盤を維持しています。これにより、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ことができ、また、借入債務に対する信用格付けを高水準に保つことで、低コストかつ

### 財務戦略ポリシー



安定的な資金調達が可能となっています。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には、十分な手元資金を持つことが必要不可欠であると考えています。

### 配当と自己株式の取得

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、1株当たり利益の継続的な増加に努めています。今後の配当方針につきましては毎期の業績、新規投資計画等を勘案しながら、連結配当性向を中長期的に30%とすることを目処として、成果の配分を高めていきたいと考えています。こうした方針のもと、2006年3月期の1株当たり年間配当金は前期より25円増の90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7期連続の増配であり、連結配当性向は2005年3月期の18.3%から2006年3月期は21.3%に上昇しています。

また、今後も経営環境の変化に対応するとともに、資本効率の向上を図るため、継続して自己株式の取得を実施していきたいと考えています。2006年3月期は2,757万株、1,336億円の自己株式の取得を実施しました。さらに、2006年6月末までに2,600万株、金額にして1,625億円の自己株式を取得しました。この結果、2006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32億1,580万株となりました。自己株式の取得を開始した1997年3月期から2006年6月末までの、累積取得額は2兆3,419億円、株式数は6億5,372万株に達しています。また、本年の定時株主総会において3,000万株、総額2,000億円の授權枠につき、ご承認いただいています。

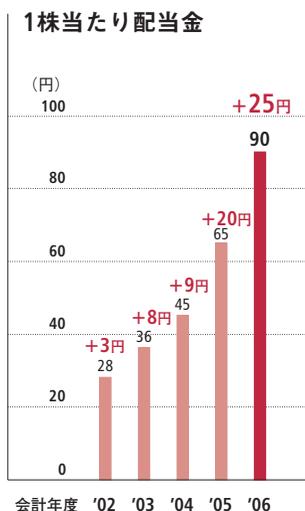
### 2007年3月期の連結業績見通し

グローバルオペレーションの拡大に伴い、当社連結損益における子会社の割合が増大し、連結ベースでの予想情報開示のニーズが高まってきたこと、および、社内における子会社を含めた収益管理の枠組みが充実してきたことにより、当社は2006年3月期決算より翌期の連結業績見通しの公表を開始しました。

2007年3月期の連結業績に関する具体的な見通しですが、売上高は22兆3,000億円、営業利益は1兆9,000億円、また当期純利益は1兆3,100億円を見込んでいます。業績見通しの前提となる為替レートは1ドルが110円、1ユーロが135円です。また、設備投資は1兆5,500億円、減価償却費\*\*\*は9,300億円、研究開発費は9,200億円の見通しです。連結業績見通しの公表はIR活動の重要な一部であり、またステークホルダーの皆さまに対し、経営の透明性を高めるものであると考えています。今後も引き続き市場および社会とのコミュニケーションを強化していきたいと思っております。

2006年7月

取締役副社長 **木下光男**



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

\*：経理分野を主たる業務分野に含む(50ページ「役員一覧」をご参照ください)  
 \*\*：金融子会社を除く  
 \*\*\*：賃貸資産を除く



[特集]

## 「カムリ」の挑戦 —「世界同時立ち上げ」の実現に向けて—

2006年1月、新型「カムリ」はデトロイトで開催された北米国際自動車ショーで、待望のデビューを果たしました。トヨタのグローバル展開を支える「カムリ」の4年半ぶりのフルモデルチェンジは、トヨタにとって画期的な意義をもっています。当特集では、新型「カムリ」開発におけるトヨタの「挑戦」と「革新」をご紹介します。

## 世界累計販売1,000万台を突破したグローバルコアモデル「カムリ」

世界中のお客さまから愛され、選ばれるクルマづくりを目指しているトヨタは、世界約170におよぶ国と地域でトヨタ車を販売しています。中でも、当社がグローバルコアモデルと位置付ける「カローラ」「カムリ」「ヤリス」(日本名ヴィッツ)の3車種と「IMVシリーズ」は、トヨタブランドの世界的普及と収益確保の上で、重要な役割を担っています。このうち「カローラ」は、1966年の発売以来、世界累計販売台数が3,000万台を超え、トヨタブランドを象徴するクルマとなりました。また1999年に発売された「ヤリス」も、第3のグローバルモデルとして急速な成長を続けています。

一方、1980年に「セリカ・カムリ」(FR車)として誕生した「カムリ」は、1982年にはFFレイアウトを採用した「高級FFサルーン」として輸出が開始されました。以来、米国をはじめカナダ、オーストラリア、欧州、中近東、アジア諸国など世界100カ国以上のお客さまから絶大なご支持をいただき、2005年9月に世界累計販売台数1,000万台を突破しました。また米国では、過去9年間で8回ベストセラーカーの地位に輝いています。

今、「カムリ」の生産は日本を含む世界の各拠点に順次拡大され、トヨタの加速するグローバル生産を牽引するまでの存在となっています。



## 新型「カムリ」のミッション

「グローバルベスト・ローカルベスト」の追求

生産の「世界同時立ち上げ」の実現

### 新型「カムリ」のミッション

#### 「世界同時立ち上げ」への挑戦

「グローバルベスト・ローカルベスト」。これはトヨタのグローバルコアモデルすべてに課せられた開発コンセプトである。「グローバルベスト」とは、トヨタがクルマづくりに込める世界共通の価値、そして世界最高水準の品質や性能を追求することを意味する。世界中でトヨタ車をお求めくださるお客さまに、高品質でコストパフォーマンスの高いクルマを提供するというのがその基本的な精神だ。

一方「ローカルベスト」は、地域ごとに異なるお客さまのニーズや価値観を的確に捉えたクルマづくりを意味する。トヨタは、「グローバルベスト」と「ローカルベスト」を融合することで、グローバルコアモデルの価値向上を目指している。新型「カムリ」の開発でも、このコンセプトの実現に向け、世界共通の価値と地域ニーズを同時に織り込みながらのクルマづくりに挑戦することとなる。

さらに今回、新型「カムリ」には、「世界同時立ち上げ」というミッションが課せられた。従来は、まず国内工場を立ち上げて軌道に乗せ、その後1年以上の期間をかけて順次海外工場の生産を立ち上げていた。新型「カムリ」では、このタイムラグを短縮し、世界でほぼ同時期に生産を立ち上げることを目標とした。これが実現できれば開発・生産効率を大幅に高められるだけでなく、「最新のカムリ」「旬のクルマ」を世界中のお客さまにタイムリーに提供できるからだ。

### 商品開発アプローチ①

#### あるユーザーのひと言

新型「カムリ」の開発が、布施健一郎チーフエンジニア(以下CE)に託されたのは、2002年初頭のことである。トヨタのグローバル展開を担う重要モデルであるだけに失敗は許されない。そこで布施が、真っ先に着手したのが「お客さま訪問」である。米国でベストセラー

## 新型「カムリ」の生産拠点



成功への礎となった“チーム・カムリ”の結束力



布施 健一郎 (ふせ けんいちろう)  
チーフエンジニア

「トヨタを代表するグローバルコアモデルであり、米国セダン市場でトップシェアを誇る『カムリ』の新モデルの開発は、私にとって大変チャレンジングな仕事でした。しかも今回は、お客さまからこれまで以上に評価されるクルマの開発だけではなく、世界同時立ち上げという特別なミッションも加わったのです。世界に広がる多くの生産拠点を巻き込みながら、しかも同時並行的に仕事を進めることに、大きな不安を抱きながらのスタートでした。しかし、始まってみればすぐにその不安は吹き飛びました。過密な日程、これまでにない新たな取り組み、国境や言語の壁など、障害になると思われた事柄が逆に開発チームの結束力を高める結果となり、日増しにプロジェクト進行は加速感をもつようになりました。加えて、各国事業体がいい意味でのライバル意識をもち、互いの経験に学び合いながらプロジェクトに臨むことで、期待以上の成果を上げることもできました。チーム・カムリの家族のような一体感の中で進められた今回の仕事は、私にとって素晴らしい経験になりました」

カーとなっている「カムリ」が、実際に現地でどう評価され、またどう使われているのかを原点に立ち返って知る必要があると考えたからだ。布施は、日本からも開発メンバーを直接米国に送り込み、6都市32家族(ユーザー)を対象とした調査を実施した。しかも今回は、マーケティングや商品企画のスタッフだけではなく、設計者や評価者など技術サイドのスタッフも同行する異例の体制で臨み、開発チームのすべてのスタッフが「カムリ」の市場評価を肌で感じ取れるよう努めた。

調査を進める中で、あるユーザーからの意外な発言は、開発メンバーに新鮮な衝撃を与えた。いわく「カムリは本当に素晴らしいクルマだと思うけど、エキサイティングじゃないわね」と。歴代「カムリ」の築いてきた信頼性や安心感が、一方でネガティブなイメージを生み出す要素にもなっていたのだ。そしてこの一言が、次期「カムリ」の開発に立ち向かうきっかけとなり、布施をはじめとする開発メンバーのエンジニアスピリットに火を点けた。

商品開発アプローチ②

キーワードはRejuvenation

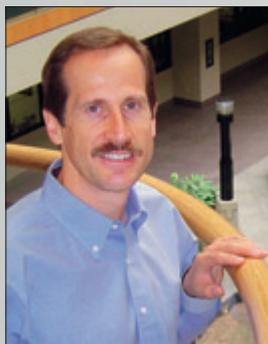
2002年秋、いよいよ新型「カムリ」車両企画のディスカッションが始まった。「ミディアムセダンの新たな世界基準を築こう」という合言葉のもと、開発キーワードが議論された。そして最終的に、景気の低迷や異常気象など暗い話題が多い現代社会に生きる中、すべての方々に新型「カムリ」を通して「若々しく元気に溢れた生活を提供したい」との思いから、“Rejuvenation”(「若返り、元気回復」を意味する)に決定した。



米国での「お客さま訪問」風景。6都市32家族のカムリユーザー宅を直接訪問し、「カムリ」の評価や使われ方について、ユーザーの生の声を収集。



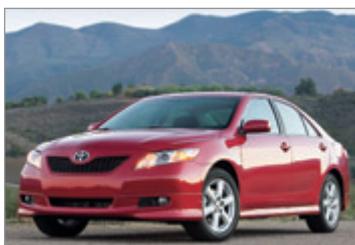
## エキサイティングなクルマづくりに挑戦



### Andrew Coetzee アンドリュー・コッツィ

Vice President, Product Planning Department, Toyota Motor Sales, U.S.A., Inc.

「私の役割は、米国のカムリユーザーやディーラーの皆さんの声を新型『カムリ』の開発に反映することでした。『カムリ』は米国で多くのお客さまから愛されてきた素晴らしいクルマです。しかし、『カムリ』をさらに進化させるには、ブレークスルーすべき課題が多いことも事実でした。私たちは『カムリ』が、単に実用性に優れるだけでなく、よりエキサイティングで情熱を感じていただけるクルマに生まれ変わるよう努めました。私たちの情熱を吹き込むべく、米国専用のスポーツモデル・SEグレードは、よりダイナミックで印象的なプロポーションへとボディデザインが見直されました」



(上)ダイナミックなスタイリング、進化した走行性能、優れた安全・環境性能を備えて生まれ変わった新型「カムリ」。  
(下)米国市場にはハイブリッドモデルも投入し、カムリの商品力が向上。

その後の開発では、クルマのイメージを決定付ける大きな要素となるスタイリングは、“Athletic & Modern”をコンセプトに、一見ただけで乗る人を若い気持ちにさせるような、先進的で引き締まった造形とした。走行性能については、「感動の走り」を実現するためにサスペンション性能のレベルアップやブレーキの一新を図り、さらに海外仕様には新型V6エンジン+新開発6速オートマチックトランスミッションを採用した。また、安全技術面では、マルチロードパス構造\*による側面衝突対応ボディを採用。環境技術面では、「カムリ」の最大市場である米国へハイブリッドモデルが投入された。

このように、お客さまの期待に応えるべく進められた商品開発は、後述する通り新型「カムリ」の好調な販売を実現する。しかしそこに至る過程では、克服すべきもうひとつの大きな課題が

あった。商品力を向上させた「カムリ」を「いかにつくるか」である。

\*マルチロードパス構造：従来のサイドメンバーに加え、ルーフリーンホースメント、フロントシート骨格、センターフロアクロスメンバーに側面衝突の衝撃を効率よく分散・吸収させる構造

## 世界同時立ち上げを目指して①

### 「チーム・カムリ」本格始動

トヨタには旧来より「大部屋制度」という伝統がある。これは新車開発の際に、設計や生産技術など各部署の意思決定責任者が1カ所に集結してタスクチームを結成する仕組みである。新型「カムリ」では、開発中枢となる本社（愛知県豊田市）の「グローバル大部屋」と米国、オーストラリア、アジアの各生産拠点に組織された「現地大部屋」とが相互に連携を図りながらプロジェクトを推進する体制がつくられた。世界同時立ち上げという困難なミッションを負う「チーム・カムリ」の本格始動である。

しかし問題は、この組織をいかにスムーズに機能させるかである。布施は振り返る。「大切なことは、新型『カムリ』開発に懸ける『思い』を共有化し、タイムリーな情報シェアリングを徹底することでしたが、それにはフェース・トゥ・フェースのコミュニケーションに勝る手法はありませんでした」布施は最低でも3カ月に1度は世界各拠点の代表者を日本に招集して「マイルストーン会議」を開催し、課題の共有化と開発の進行管理を行った。また、布施自身もCEとしての「思い」を直接現地の開発スタッフに伝えるべく積極的に海外に赴いたが、その回数は北米だけを数えても20回を

ゆうに超えたという。さらに、日常的な情報共有化策として「議事録速達活動」に取り組んだ。グローバル大部屋で議論されている事柄を世界中の各拠点に展開するスピードにこだわったため、時に議事録は手書きのメモになることもあった。しかしその速さが意思決定のグローバルな連帯感を生み、「チーム・カムリ」としての活動を支えていた。

世界同時立ち上げを目指して②

究極の図面づくり

「究極の図面で、完成度の高いCV (Confirmation Vehicle = 性能確認車)

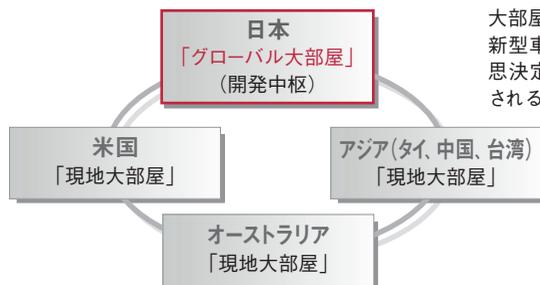


オーストラリア工場の「大部屋」メンバーによる打ち合わせ風景。開発中枢である日本の「グローバル大部屋」との密な連携で、同時開発を推進。



グローバルな情報共有に大きく役立った「議事録速達活動」。用紙の左半分には日本語の会議内容が、そして右半分にはその英訳が記され、会議終了後ただちに各拠点へFAX送信された。

新型「カムリ」の開発体制



大部屋制度：  
新型車開発にあたり、各関係部署の意思決定責任者が1カ所に集結して結成されるタスクチーム。

グローバルプロジェクト成功の鍵



John Bell ジョン・ベル

Chief Engineer, Product Office, Toyota Motor Corporation Australia Ltd. (TMCA)

「オーストラリア工場におけるカムリプロジェクトのリーダーとして、開発の初期ステージからトヨタ本社との連携に深く関わり、日本へも頻繁に出張しました。世界に広がる「カムリ」の生産事業体が、ひとつのクルマの開発を同時に推進するというのは、私にとっても初めての体験でした。デジタルアッセンブリー\*や世界共通のグローバル図面による生産準備など、新たなチャレンジも数多くありました。しかし、国境を越えたチームワークと『トヨタウェイ』という共通の価値観に支えられ、スムーズにこのグローバルプロジェクトを進行できました」

\*デジタルエンジニアリング技術を使い、実車ではなくバーチャル車両でクルマの組み立て検証を行うこと。



試作車なき開発の実現に向け、設計部署、生産部署、仕入先などが連携して完成度の高い図面づくりが推進されたDR(デザインレビュー)会議。



世界多極間で同時に進められた新型「カムリ」の開発では、バーチャル技術を駆使したデジタルエンジニアリングが活躍。

をつくろう」。この取り組みが、グローバルプロジェクトとしては極めて短い開発期間の中で、品質の高いクルマづくりを実現する鍵となった。旧来の開発プロセスでは、試作部品でまず開発試作車をつくる。その上で不都合があれば設計変更を加え、いよいよ本型部品でCVをつくるのだが、この方法では開発期間も伸びてしまうし、甘えも出てしまう。しかし、後に設計変更を生じさせない「究極の図面」を最初からつくれば、試作車は必要なくなる。こうした試作車レス開発は、トヨタにとって珍しいものではないが、これだけ大規模なグローバルプロジェクトでは前例がなかった。

「究極の図面づくり」の推進舞台となったのが、DR(デザインレビュー)会議と呼ばれる図面検討会だ。「図面づくりは設計の仕事」というそれまでの既成概念を捨て、生産部署や仕入先もDR会議参画を通して積極的に図面づくりに関わり、各々の立場から知恵を出し合った。その結果、図面完成後の設計変更は許されないという緊張感も手伝って、質の高い本型部品がほぼ欠品なく揃い、極めて完成度の高いCVを短期間で仕上げることができた。「チーム・カムリ」のメンバーは、完成したCVを目の前にプロジェクトの成功を視野に捉えたという。

### 新型「カムリ」の開発ステップ

試作車なき開発が進められた新型「カムリ」



### 「1部品1図面」の貫徹に向けて



**音羽 秀和** (おとわ ひでかず)

トヨタ自動車 第一トヨタセンター第一ボディ設計部 室長

「世界同時立ち上げ実現の前提条件となる1部品1図面。世界各地の工場ごとに異なる生産要件を集約した、高品質なボディ設計図面を作りあげることが私の使命でした。そのため、世界各地のトヨタ工場のみならず現地の仕入先にも幾度となく足を運び、新型『カムリ』の設計構想や1部品1図面の重要性を説いて回りました。開発プロセスでは、あらゆる情報の共有化を図ることで早期の問題解決に努め、最終段階で設計変更が発生しないよう最善を尽くしました。試行錯誤はあったものの、高品質のクルマを世に送り出すことができたことが一番の喜びです」

## 各工場の要望を一枚図面に集約



**碓 憲明** (いかり のりあき)

トヨタ自動車 グローバル生産推進センター(GPC) 主査

「製造の立場から図面を検討し、量産に向けた生産準備を円滑に進めるのが私の役割でした。従来は、生産が先行する日本と米国の工場が主に図面や実車の検討を行っていたため、後続する工場は要望を織り込むことができず、後々苦労するケースが多くありました。そこで今回は、設計の初期段階から各工場のメンバーがグローバル生産推進センター(GPC)に集まり、デジタルアッセンブリーを駆使して要望を一枚図面に落とし込む作業が行われました。各工場の要望を統一し、合意を形成していくには大変な時間と労力を要しましたが、一方で工場間のコミュニケーションも活発になり、その後の生産準備も円滑に進行するなど世界同時立ち上げの実現に大きく貢献しました」

## 世界同時立ち上げを目指して③

### 「1部品1図面」の貫徹

「究極の図面づくり」と同期化させながら、「チーム・カムリ」がチャレンジしたもう一つのテーマが「1部品1図面」の貫徹である。これまでは、同じ部品であるにもかかわらず生産拠点ごとに異なる図面が何枚も存在するケースがあったからだ。各工場や仕入先における生産設備・生産手法の違いに対応してものだが、グローバル品質の確保や生産効率を高めていく上での阻害要因となっていた。「1部品1図面」になれば同一品質の確保が容易になり、世界同時展開も容易になるはずである。

問題は、「1部品1図面」の徹底が、一方的な押し付けになっては意味がないということだ。世界中の仕入先や世界各拠点の生産担当者も納得したものでなくてはならない。先述の通り、DR会議には彼らも加わることで、生産手法等に関する議論も活発に行われ、顕在化した問題点は設計段階で解決が図られ、図面に織り込まれた。このように、生産に関わるすべての声を

「ワンボイス化」する作業がグローバル規模で進められたのだ。新型「カムリ」開発において、世界同時立ち上げと世界同一品質が実現できた理由は、このようにあらゆる品質リスクや生産技術問題を設計段階の図面にフロントローディングして解決した点にあると言っても過言ではない。

## 世界同時立ち上げを目指して④

### そしてグローバル号試へ

CVでの性能・品質確認作業が無事完了すると、いよいよ「号試」と呼ばれる生産ラインを想定した量産試作に入る。これまでは、国内工場で「号試」が完了してから順次海外へ「号試」が展開されたため、その都度地域最適のための手直しを余儀なくされた。しかしそれでは同時立ち上げは実現しない。そこで一極集中の「グローバル号試」にチャレンジすることになった。各国号試の前段階でこれを行い、各拠点の製造要件を一気に織り込もうとの狙いである。

「グローバル号試」では、各拠点の代表者が元町工場(愛知県豊田市)に



「1部品1図面」の徹底により、世界各生産拠点の製造要件をもすべて図面に織り込むことに成功。これにより世界同一品質を実現。



世界各拠点の製造責任者が日本に一堂に会して進められた「グローバル号試(量産試作)」により、世界同時立ち上げに向け、一気に生産準備が進む。

## 新型「カムリ」が先導したグローバル開発コスト低減の新たな指標



### Mark Boire マーク・ボイヤー

General Manager, Production Engineering,  
Toyota Motor Engineering & Manufacturing North America, Inc.

「北米原価低減委員会（活動）のサブリーダーとして、新型『カムリ』の包括的なコスト低減活動にあたりました。従来、日本の本社の設計部門からは見えにくかった北米製造サイドのコストを“見える化”するために、エンジン、パワートレイン、シャシーなどテーマ別に複数の分科会を組織しました。私の使命は、これらの分科会を統括し、分科会から吸い上げたコスト低減のアイデアを本社の設計部門と共同で実現していくことでした。今回の活動で得られた成果は、今後のグローバル車両開発における原価低減の新たなベンチマークとなるでしょう」

集結し、クルマの組み立てを行った。そこでは、例えばエンジンルーム奥の部品を組み付ける作業で、体格の大きい人は手が届いても、小柄な人には届かないという問題が出てくる。「グローバル号試」だからこそ顕在化する問題である。そうした問題を逐一摘出しながら解決に向けた試行錯誤が繰り返された。そして終わってみれば、なんと3,000件以上の問題解決が図られたことが分かった。

「グローバル号試」により、新型「カムリ」量産に向けた生産技術移転は一気に進み、各国での生産は極めて順調に立ち上がった。通常、新型車の生産を立ち上げるには、数日の生産停止期間が必要となるが、今回米国ケンタッキー工場では、ラインを停止することなく旧型「カムリ」から新型「カムリ」への生産切り替えが実現できた。しかも、極めて短期間で生産のピークに達するスムーズな立ち上げを実現した。

### グローバル原価低減活動

費用項目別に設置された11の原価低減検討分科会

ボデー設計

エンジン設計

駆動設計

シャシー設計

電技設計

調達

製造

物流費

開発費

保証

販売

### 原価低減への取り組み

#### すべては「見える化」から

新型「カムリ」を成功に導くためには、品質、性能などあらゆる面で旧来モデルを上回るものにする必要がある。ここで重要な役割を担ったのが原価低減活動だ。しかし、ありきたりの取り組みではどうい目標には届かない。より包括的でグローバルなアプローチでの原価低減活動が不可欠である。グローバル規模の「原価低減委員会」の立ち上げである。

同委員会の活動では、調達部品や内製部品の原価低減にとどまらず、物流費等の見直しに至るまで原価を構成するすべての費目にメスを入れることとなる。そのため主な費用項目ごとに分科会を設け、地域横断的かつ機能横断的な活動を推進した。しかも目標値は世界各拠点で同時開発を進める中、各国のコストをベンチマークし、その最安値をターゲットにする厳しいものであった。言うまでもなく、高い品質も維持していなくてはならない。

徹底したのは原価の「見える化」だ。内製部品ひとつをとっても、ライン稼働率や生産量、他部品との共用状況、さらには生産設備の償却状況や労務費まで踏み込んで細かく解析した。こうした地道な作業の積み上げで、不可能と思われた目標を達成した。原価低減活動のメンバーが振り返る。「あるレベル以上の原価低減を実現しようとすると、小手先の対応では追いつかない。だからこそ、そこにはチャレンジ精神が生まれ、絶対に目標をクリアしようとの意欲が湧き上がってくる」と。

### 「カムリ」の未来

#### 新型「カムリ」、好発進

「カムリ」のフルモデルチェンジは、ブランド力の強化と、トヨタの革新的なクルマづくりへの挑戦であった。「幾多の困難に直面しながらも、トヨタのそして『チーム・カムリ』の思いは、クルマに十二分に織り込むことができた」とCEの布施は自信を覗かせる。

多くの期待と関心を集める中、2006年初頭から発売された新型「カムリ」の販売は、快調なスタートを切った。米国市場では、企画の狙い通りに旧型「カムリ」のユーザー層に受け入れられ、同時に若年層の比率も17%から26%にアップする結果となった。またお客さまからは、「V6エンジンのパフォーマンスがエキサイティング」「ブレーキの効きに感動」「シャープなスタイリングなのに室内はゆったりして快適」といった声も寄せられている。

さらに2006年5月には、北米市場に待望の「カムリ・ハイブリッド」が投入された。米国でベストセラーカーに成長した「カムリ」へのハイブリッド搭載は、「ハイブリッドモデルを将来のエコカーのメインストリームとして普及させたい」と願うトヨタの強い決意の表れである。ハイブリッドモデルの圧倒的な走行性能とコンパクトカー並みの環境性能は、「カムリ」の新しい未来を切り開くだけでなく、地球環境の改善にも大きく役立つはずである。

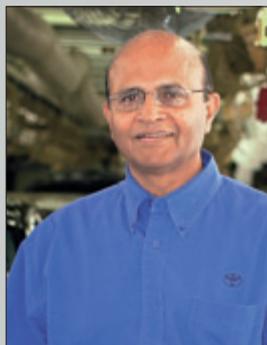


シャープでダイナミックなスタイリングと同時にゆったりとした快適な室内空間を実現した新型「カムリ」は、主力の北米市場で引き続き高い評価を獲得。



2006年5月から北米市場に投入された「カムリ・ハイブリッド」。ハイブリッド車特有の加速性能や、優れた環境性能で、「カムリ」ファンの拡大を目指す。

### 確かな品質をお届けするために



#### Vinnie Venugopal ヴィニー・ヴェニューゴパル

General Manager, Quality Control Division, Toyota Motor Manufacturing, Kentucky, Inc.

「私たちの役割は、新型『カムリ』でお客様が期待する品質を満たすことでした。この目標の達成に向け、各生産拠点からの声を設計に『ワンボイス化』することを基本としましたが、これは当プロジェクトを成功させる上で、諸問題を開発段階に集約することが不可欠と考えたからです。そのため私たちは、図面に反映して欲しい製造部門や顧客からの要望を早い段階で設計に伝えました。事実、図面上で1万7千もの項目をチェック・確認しました。その結果、最終技術変更は最小限に収まり、旧型から新型『カムリ』への生産移行も、ラインを停止することなく進められました。私たちの品質スローガンである“常にお客さまの姿を思い浮かべつつ、まず精確につくろう”こそが、チームメンバーの意志とお客さまへの献身を端的に表しているのです」

## もっと広く、もっと深く、世界へ



2007年12月の稼働を目指して建設が進むロシア工場(サンクトペテルブルク市)。



中国に新たに建設された広州工場では、2006年5月から「カムリ」の生産を開始。

トヨタは、グローバル展開の加速と歩調を合わせながら、事業の現地化を積極的に進めています。特に地域経済に大きく貢献できる生産活動については、新工場の建設や、既存工場の生産能力増強による現地化を促進しています。2006年5月からは中国でも年間10万台規模で新型「カムリ」の生産を広州トヨタにてスタートしました。さらにロシアでも2007年12月の稼働を目標に、サンクトペテルブルク市に新工場の建設を進めています。今後「カムリ」は、販売台数の拡大だけでなく、より地域に根ざした生産拠点網の構築により、グローバルモデルとしての地歩を固めていきます。

「カムリ」とともにグローバル市場を伴走する他のグローバルコアモデルも、それぞれの使命を帯びながら新たな取り組みを始めています。日本や欧州で人気の高い「ヤリス」は、2006年1月からタイでも生産が開始されました。「ヤリス」の生産拠点は、これで日本、フランスに続く3カ国目となります。さらに「カローラ」も、今後新型車を発表する予定です。「カローラ」は、「カムリ」以上に車種も生産拠点も多いことから、その開発や生産準備にはより周到で革新的な取り組みが図られています。

### グローバルコアモデル



カローラ



カムリ



ヤリス(日本名ヴィッツ)



IMVシリーズ ハイラックスVIGO

「グローバルベスト・ローカルベストの追求」、さらには「世界同時立ち上げの実現」という困難なミッションを担った新型「カムリ」開発プロジェクトが成果を出しつつある今、トヨタのグローバル展開は、また新たな地平に向けた挑戦を始めようとしています。

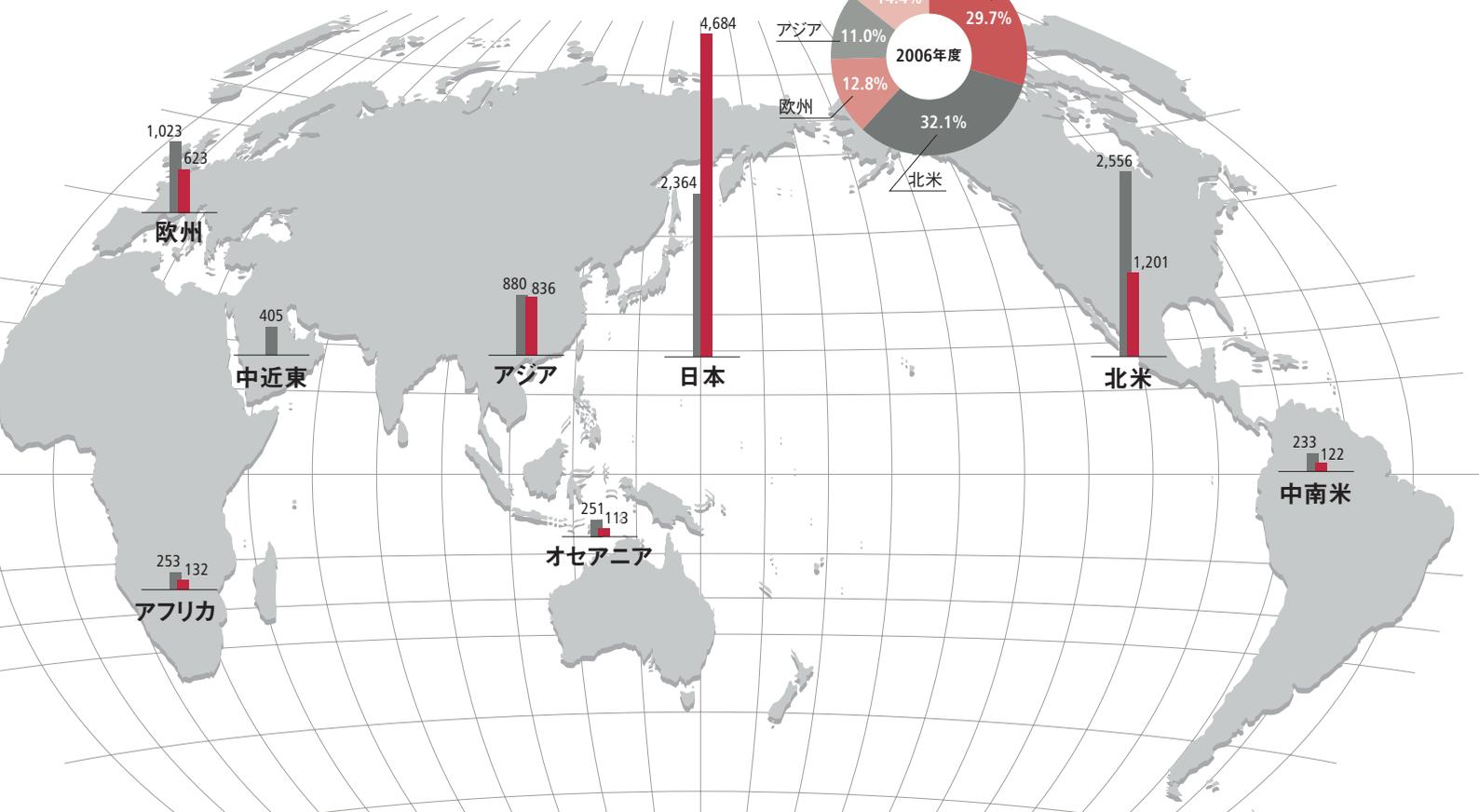


# 事業概況

## 連結販売台数および生産台数

(2006年3月期)

■ 販売台数 (千台)  
■ 生産台数 (千台)



## 目次

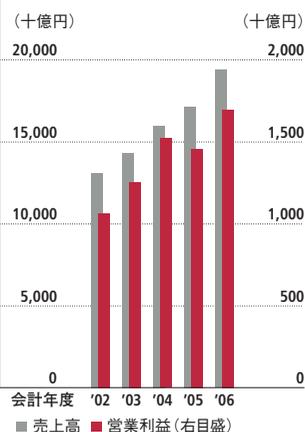
30	自動車事業
30	レクサス
32	日本
34	北米
36	欧州
38	アジア・その他の地域
40	金融事業
41	その他事業

## 自動車事業

売上高 ..... 19兆3,381億円 (+13.0%)  
 営業利益 ..... 1兆6,940億円 (+16.6%)

当期の自動車事業の売上高は、グローバルで生産および販売台数がともに好調な伸びを示し、前期比13.0%増の19兆3,381億円となりました。これにより、営業利益も前期比16.6%増の1兆6,940億円となりました。営業利益の増加は、厚生年金基金代行返上益の減少や業容拡大による諸経費の増加等があったものの、為替変動の影響、生産および販売台数の増加、さらには原価低減活動の効果などによるものです。

### 売上高と営業利益

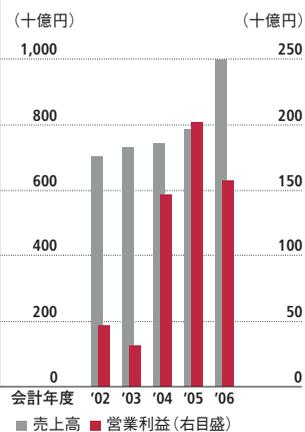


## 金融事業

売上高 ..... 9,969億円 (+27.6%)  
 営業利益 ..... 1,558億円 (-22.4%)

当期の金融事業の売上高は、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27.6%増の9,969億円となりました。一方営業利益は、前期比22.4%減の1,558億円となりました。営業利益の減少は、金利スワップ取引などの時価評価による評価損が計上されたこと、および米国の金融子会社において、前期に融資関連費用の会計処理に関わる過年度修正益を計上したことなどによるものです。

### 売上高と営業利益

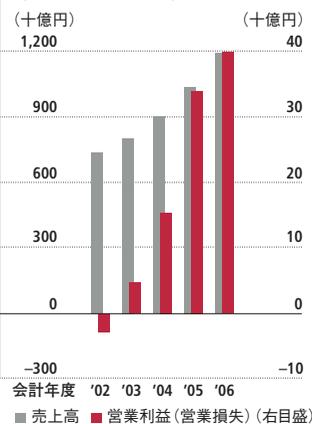


## その他事業

売上高 ..... 1兆1,903億円 (+15.5%)  
 営業利益 ..... 397億円 (+17.8%)

当期のその他事業の売上高は、前期比15.5%増の1兆1,903億円に、また営業利益は、前期比17.8%増の397億円となりました。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。

### 売上高と営業利益 (又は営業損失)



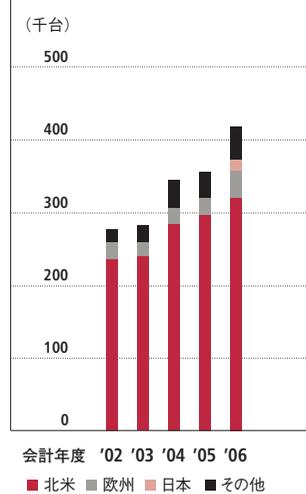
注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

事業概況

自動車事業

# LEXUS [レクサス]

「レクサス」の世界販売台数



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。



日本に新規導入した「レクサス」

「レクサス」は、1989年に北米で誕生して以来、お客さまから常に高い評価を得、ラグジュアリーブランドとして確固たる地位を築いてきました。当社では今後「レクサス」を、真のグローバルプレミアムブランドとしてさらに飛躍させるために、新たな取り組みを進めています。

## 販売戦略

北米中心から欧州、アジアそして母国日本へ

グローバルプレミアムブランドへの飛躍を目指す「レクサス」は、2005年8月の日本での新規導入に加え、欧州やアジアでの販売を強化しています。「レクサス」の当期の世界販売は、41.5万台に達していますが、このうち北米市場は31.9万台で全体の8割近くを占め、No.1ラグジュアリーブランドの地位を確立しています。当社では今後、北米以外の地域においても販売ネットワークを拡充すること等により、「レクサス」事業をさらに強化していく考えです。

欧州では、「レクサス」専用店舗網の拡充や広告宣伝活動の強化を図り、当期3.5万台の販売を早期に6万台規模まで引き上げる考えです。

アジアでも、特に市場成長が著しい中国で「レクサス」専売店を増やしていきます。大都市部を中心に出店を加速し、現在の約10店舗をさらに拡充していきます。

日本では、2005年8月の導入から2006年3月までに約1.5万台を販売しており、レクサス専用店舗も当初の151店舗から今後180店舗程度まで増やしていく計画です。

## 商品戦略

「高級の本質」の追求で圧倒的な商品力を実現

2005年8月、日本国内への「レクサス」導入に合わせてフルモデルチェンジした「GS」「IS」は、主力の北米市場で好調な販売実績を上げています。さらに2006年4月には、「ES」もフルモデルチェンジし、快適性、安全性、走行性能をさらに高めました。

当社では今後、「レクサス」各モデルにハイブリッドシステムを積極的に採用し、走行性能と環境性能の両面から圧倒的な差別化を図ることで、21世紀にふさわしい高級車の新たな価値を創造していく考えです。すでに2005年5月にはSUVの「RX」に、また2006年4月には「GS」にハイブリッド



LS



GS(ハイブリッド)



ES



IS

モデルを追加し、市場で好評を博しています。フラッグシップモデルの「LS」は、2006年9月の日本デビューに合わせて大きく生まれ変わる予定ですが、2007年春には「LS」のハイブリッドモデルが登場します。この他にも欧州では2006年2月から、「IS」に先進のクリーンディーゼルエンジンを搭載し、同地域で主流となっているディーゼル車市場

でも「レクサス」のプレゼンスを高めています。

「レクサス」ブランドは、その基本精神である「高級の本質」の追求に向け、これからもデザイン、走りと環境性能、安全性、おもてなしのすべてにおいて、これまでの高級車の基準を超越したクルマづくりを目指していきます。



レクサス店舗(イギリス)

### 「レクサス」に投入される最先端技術

従来的高级車の概念や基準を超越する新たな価値創造を目指す「レクサス」。次期「LS」には、フラッグシップモデルにふさわしい先進技術の数々を惜しみなく投入します。

#### ■ 8速AT(オートマチックトランスミッション)(世界初)

最先端の電子制御技術の採用により、従来ATでは成し得なかったシームレスで洗練された加速と、燃費・静粛性に優れた走りを実現します。



#### ■ 後突プリクラッシュセーフティシステム(世界初)

リアバンパー内に設置されたミリ波レーダーで後方車両を検知し、追突される可能性を判断。追突不可避と判断すると、運転席・助手席のヘッドレストが頭部に接触するまで前方に移動し、追突時の頸部への衝撃を緩和します。



#### ■ 歩行者検知ステレオカメラ(世界初)

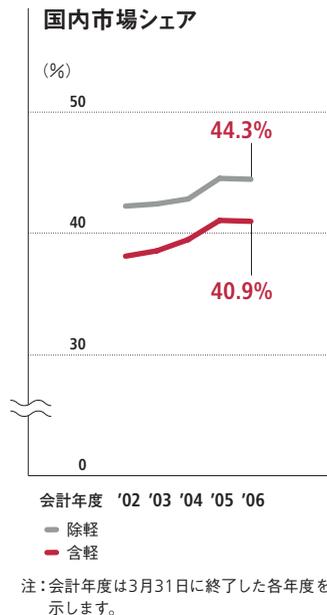
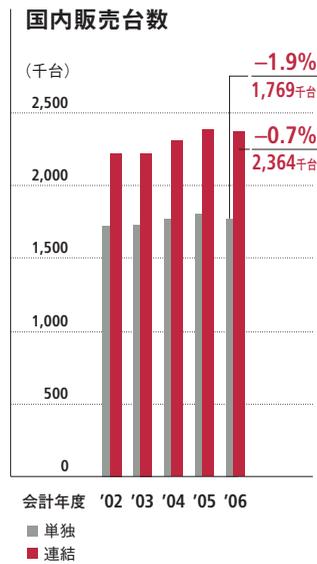
ステレオカメラの採用とミリ波レーダーの改良により、従来では検出が難しかった歩行者の検知を可能にしたプリクラッシュセーフティシステム。衝突の可能性が高いと判断するとドライバーに警告を発し、制動操作がない場合はプリクラッシュブレーキをかけ衝突速度を低減させます。



事業概況

自動車事業

# Japan [日本]



トヨタは、安定推移傾向にある国内市場で、一層魅力的な商品の開発・提供に努め、成長チャンスの最大化を図っていきます。

### 市場環境

市場構造変化が進む中、自動車需要は安定推移

当期の国内新車販売台数は、前期比微増の586万台となる一方、軽自動車を除く販売台数は、391万台と微減になりました。近年の国内市場は、軽自動車や中古車への需要シフトが進む中、除軽市場は400万台をわずかに下回る足踏み状態が続いており、2007年3月期の除軽市場も400万台程度と予想しています。

### 業績概況

販売台数は微減するも40%超の市場シェアを確保

トヨタグループ(ダイハツ、日野を含む)の当期の国内販売台数(出荷ベース)は、

厳しい市場環境のなか積極的な商品展開に努めたものの、前期実績をわずかに下回る236万台となりました。一方、市場シェア(除軽)も過去最高であった前期の44.5%から44.3%に若干減少しましたが、8期連続で40%超を確保しました。

車種別の販売動向では、期中に発売した「ラクティス」「ベルタ」などの新型車や、前期にフルモデルチェンジした「ヴィッツ」の販売が好調に推移しました。

### 市場戦略

需要喚起に向け魅力ある商品づくりを強化

当社は、この数年安定的に推移している国内自動車市場において、積極的

### 当期の国内商品(トヨタブランド)展開

2005年	10月	「ラクティス」(ハイクオリティ コンパクトカー)を新発売
	11月	「RAV4」(スモールSUV)をフルモデルチェンジ
		「ベルタ」(コンパクトセダン)を新発売
2006年	12月	「bB」(コンパクト2box)をフルモデルチェンジ
	1月	「エスティマ」(高級ミニバン)をフルモデルチェンジ
		「ラッシュ」(コンパクトSUV)を新発売
		「カムリ」(高級FFセダン)をフルモデルチェンジ



bB



エスティマ



ラクティス

な市場活性化策を講じることで、中長期的な成長を目指しています。そのため、これまで以上にお客さまにとって魅力ある商品や技術の開発を促進してクルマの新しい価値を創造し、買い替え需要を喚起していく考えです。

また、競争環境の厳しい日本市場において多様な価値観をもつお客さまのニーズや構造変化に的確に対応した販売チャンネルの構築に向けた変革も続けています。当社ではこれまで、ブランド・チャンネルを再構築する新「商品・流通政策」を推進し、2004年には、

販売体制を5チャンネルから4チャンネルに再編して新しいネット店を立ち上げました。さらに2006年3月にはトヨタ店、トヨペット店、カローラ店のチャンネルアイデンティティを一層明確化するため、新VI(ビジュアルアイデンティティ)の導入を図りました。



ラクティス



ベルタ

### チャンネルアイデンティティ強化策を推進

当社は2006年3月、国内販売系列のうち、トヨタ店、トヨペット店、カローラ店に新VIを導入し、店舗内外の看板などをそれぞれのチャンネルの特徴に合わせて一新しました。具体的には、チャンネルロゴの刷新、店舗看板への各チャンネル専用カラー・素材の採用などを実施し、店舗看板は、立体的なトヨタマークの採用などにより見栄えを向上させるとともに、電力消費量を抑えるなど環境面にも配慮しています。今後各チャンネルにおいては、それぞれの特徴に合わせた店舗づくりを推進するとともに、これまで以上に商品に関する十分な説明と、万全のアフターサービスの提供に努めていきます。

#### [各チャンネルの位置付け]

- トヨタ店：「高級車を中心としたチャンネル」
- トヨペット店：「ミディアムカーを中心としたチャンネル」
- カローラ店：「コンパクトカーを中心としたチャンネル」
- ネット店：「個性的で存在感のある車種を中心としたチャンネル」



TOYOTA



TOYOPET

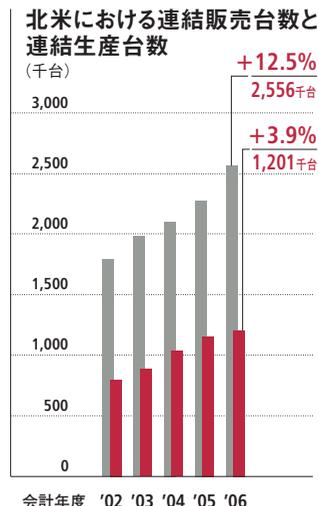


COROLLA

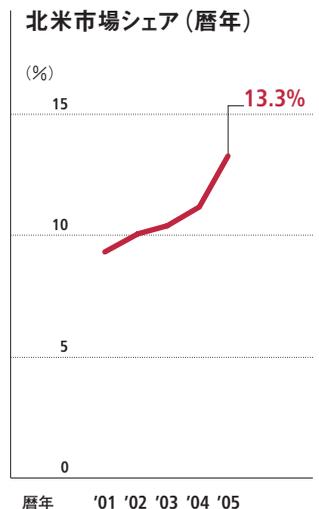
事業概況

自動車事業

# North America [北米]



会計年度 '02 '03 '04 '05 '06  
 ■ 連結販売台数  
 ■ 連結生産台数 (非連結子会社NUMMIで生産されたトヨタ車は含んでいません)  
 注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。



暦年 '01 '02 '03 '04 '05  
 注：会計年度の数字とは異なります。

トヨタは、持続的成長が期待できる北米市場において、着実に現地生産能力を高めつつ、商品ラインアップの拡充を進めていきます。

市場環境

米国、カナダともに北米自動車市場は堅調な成長を持続

当期の米国の総自動車販売は、2年連続で前年実績を上回り、1,703万台を記録しました。一方カナダの総自動車販売は159万台で、3年ぶりに前年実績を上回りました。ガソリン価格高騰の影響で、全般に大型SUV等の販売台数が落ち込む中、燃費の良い中・小型車への需要シフトが顕著となりましたが、北米市場は今後も堅調な経済環境と人口増加を背景に、成長を持続していくものと思われます。

業績概況

米国での販売台数は、10期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、過去最高の255万台に、また連結生産台数も120万台に達しました(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157万台)。このうち、米国での販売台数は230万台となり、10期連続で過去最高を更新しました。

大型SUVは、一部モデル末期の影響もあり低迷しましたが、モデルチェンジした「アバロン」や「タコマ」、そして「RAV4」の販売が好調でした。また、若年層をターゲットにした「サイオン」や、

2008年の北米生産能力は198\*万台に拡大

カナダ第1工場(TMMC)	25万台
ケンタッキー工場(TMMK)	50万台
インディアナ工場(TMMI)	30万台
カリフォルニア工場(NUMMI)**	40万台
メキシコ工場(TMMBC)	5万台 (2007年中に3万台から5万台へ能力増強予定)
テキサス工場(TMMTX)	20万台 (2006年10月稼働予定)
カナダ第2工場(TMMC)	15万台 (2008年稼働予定)
富士重工業北米工場への生産委託	10万台 (2007年春頃生産開始予定)

\*：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での対応の予定です。  
 \*\*：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、134ページの海外生産会社をご参照ください。



RAV4



プリウス



サイオンtC

ハイブリッド車「プリウス」の販売も大きく伸張しました。さらに「レクサス」ブランド車も、新型「IS」「GS」の好調な販売や、ハイブリッドSUV「RX400h」の新規投入により、2005年も6年連続で米国的高级ブランド車カテゴリーで販売ランキング1位の座を確保しました。

### 市場戦略

一層の現地化推進で地域社会に根ざした事業拡大を

当社は、引き続き現地生産能力の拡大と商品ラインアップの強化で、北米事業を強化していく方針です。現地生産の拡大に関しては、2006年10月のテキサス新工場稼働、2007年のメキシ

コ工場増強、2008年のカナダ第2工場稼働に加え、2007年春には富士重工業(株)の北米工場にて、北米向け「カムリ」の生産を年間10万台規模で開始します。

商品面では、ハイブリッド車のラインアップを強化すべく、「プリウス」「RX400h」に続き、「カムリハイブリッド」も投入しました。「カムリハイブリッド」は、ケンタッキー工場にて2006年10月から現地生産も行われる予定です。また商品開発における現地化を促進するため、ミシガン州の研究開発拠点でも、設計機能を持つ新施設の建設が予定されています。



アバロン



タコマ

### 研究開発・製造統括新会社を設立

トヨタは2006年4月、北米における研究開発・製造統括会社として、ケンタッキー州アーランガータ市にToyota Motor Engineering & Manufacturing North America, Inc. (TEMA)を設立しました。新会社設立にあたっては、製造統括会社であるToyota Motor Manufacturing North America, Inc. (TMMNA)と、研究開発会社であるToyota Technical Center U.S.A. Inc. (TTC)の機能が統合されましたが、これにより今後は研究開発から生産に至るオペレーションのスピードアップと効率化を図り、さらなる現地化を推進していきます。

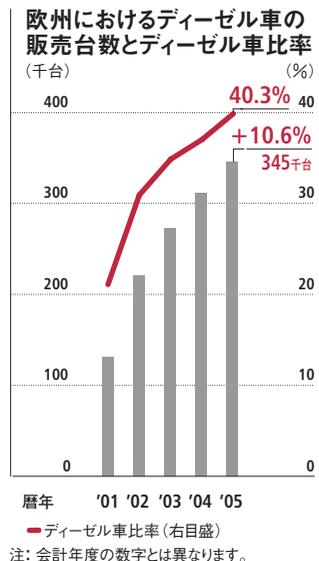
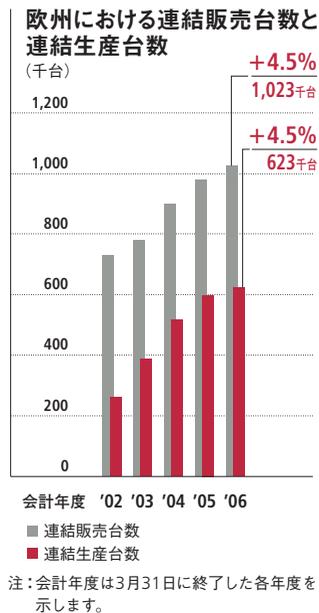


### 北米生産サポートセンターを開設

トヨタは、ケンタッキー工場隣接地に北米生産サポートセンター(North American Production Support Center、以下 NAPSC)を開設し、2006年1月より全シヨップでの研修活動を開始しました。NAPSCは、当社が2003年7月に国内(元町工場内)に設立したグローバル生産推進センター(GPC)のブランチとなるもので、今後北米各工場における生産部門の現場のトレーナーを対象に、生産、メンテナンス等の基本技能研修を実施していきます。



# Europe [欧州]



トヨタは企業間競争の激しい欧州市場において、一層の市場プレゼンス強化と収益の拡大を目指し、積極的な事業展開を図っていきます。

### 市場環境

厳しい競争環境の中で前年同レベルの市場規模を維持

当期の欧州の総自動車販売は、前年とほぼ同じ規模の1,712万台となりました。現地自動車メーカーをはじめ世界の自動車メーカーが、販売競争と収益拡大にしのぎを削るなか、同市場は、今後も1,700万台前後の市場規模を維持していくものと思われます。

キングは8位から7位に上昇しました。連結生産台数も、好調な販売に支えられて62万台となりました。

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」をはじめ、「カローラ」や「アベンシス」などの主力車種、さらにはチェコの合弁会社で生産する小型乗用車「アイゴ」の販売が好調に推移しました。また、欧州市場で主流のディーゼル車の販売強化に努めた結果、2005年のトヨタのディーゼル車比率は前年の37%から40%に上昇しました。企業間競争が激しさを増す欧州市場で、トヨタはその品質の高さを積極的にアピールしブランドイメージの向上を図ると同時に、調達現地化を推進することでコスト競争力の向上に努めています。

### 業績概況

8年連続の販売記録更新で、市場シェアも初の5%超

当期の欧州におけるトヨタの連結販売台数は、8年連続で過去最高となる102万台を記録し、市場シェア(暦年)も初めて5%を超えました。これにより、欧州乗用車市場におけるトヨタのラン

#### 2007年の欧州生産能力は82.5万台に拡大

英国工場 (TMUK)	28.5万台
フランス工場 (TMMF)	27万台 (2006年に24万台から27万台へ能力増強)
トルコ工場 (TMMT)	15万台
チェコ工場 (TPCA)	10万台*
ロシア工場 (TMMR)	2万台 (2007年12月稼働予定)

\* トヨタブランド車のみ  
注：略称の正式名称については、134ページの海外生産会社をご参照ください。



アベンシス



カローラ



アイゴ

### 市場戦略

商品力、販売力、現地生産能力を  
バランスよく拡充

トヨタは2010年までに欧州市場で  
120万台の販売を目標にしていますが、  
それを実現するための基本戦略が、商  
品力・販売力の強化と、さらなる現地  
化の推進です。

商品については、環境に関心の高い  
同市場において、ディーゼル車やハイブ  
リッド車のラインアップを強化し、その  
魅力や性能を積極的にアピールするこ  
とで販売台数を拡大していきます。

さらに現地化の推進については、引き  
続きエンジンなど主要部品や車両の  
生産能力を段階的に拡大させていき  
ます。「ヤリス」を生産するフランス工  
場では、2006年2月から生産能力を  
3万台増強し、年間27万台としました。  
また現在、ロシアのサンクトペテルブ  
ルク市に建設中の新工場では、2007  
年12月から「カムリ」の生産を開始し、  
年間2万台程度を生産する予定です。



フランス工場(TMMF)



トヨタヨーロッパデザインディベロップメント  
(フランス コートダジュール)

### 欧州統括子会社を統合

トヨタは2005年10月、欧州における販売統括会社Toyota Motor Marketing Europe NV/SA、製造統括会社Toyota Motor Engineering & Manufacturing Europe NV/SA、並びに両社の持株会社であるToyota Motor Europe NV/SAを統合しました。3社の統合は、競争の激しい欧州地域での事業推進にあたり、製造・販売技術等の機能間の連携強化を一段と進めることを目的としています。

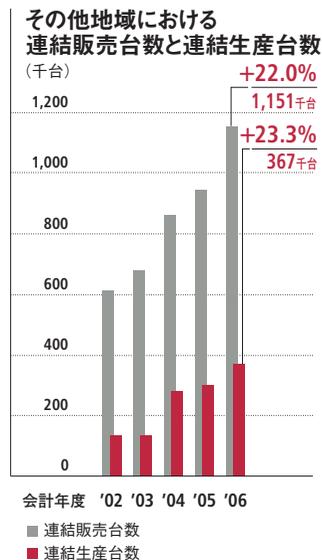
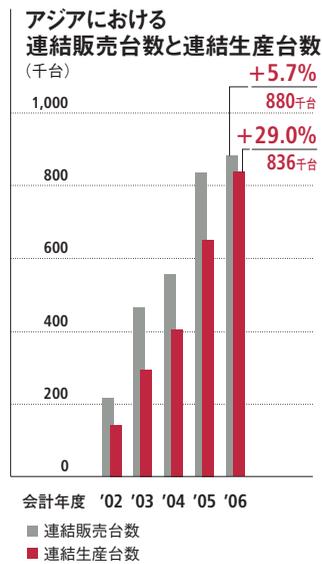
### 欧州研究開発拠点を拡充

トヨタは、多様化する欧州市場に対応した商品の開発力を強化するため、Toyota Motor Europe NV/SAテクニカルセンターの拡充を進め、2006年1月に実験棟を含む新しいオフィスを完成させました。今後は欧州生産車種のアップーボデー開発業務および欧州販売車種のディーゼルエンジンの市場適合業務などを、同施設で実施することとなり、技術開発における一層の現地化が期待されます。



チェコ工場(TPCA)

# Asia and Other Regions



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

トヨタは自動車産業の発展が著しいアジアや新興工業国へ積極的に事業を展開し、グローバル規模の成長を加速しています。

## 市場環境

グローバルモータリゼーションの進展が市場を牽引

アジア市場は、中国やタイが牽引力となり、好調を持続しています。なかでも中国は、世界有数の自動車産業国へと発展を遂げています。その他、中南米、アフリカの各市場も自動車需要は堅調で、グローバルなモータリゼーションが進んでいます。

## 業績概況

現地化の推進で生産台数、販売台数ともに大幅増加

世界的に好調な自動車需要を受けて、当社のアジアおよびその他地域における連結販売台数は大幅な伸びを記録しました。また連結生産台数も、IMVプロジェクトが進展するアジア地

域や、中国、アフリカでの生産量拡大により、大きな伸びを示しました。

## IMV戦略

需要拡大に備えたグローバルプロジェクトを加速

アセアン地域、アルゼンチン、南アフリカの世界3拠点を軸に、調達も含めた最適生産体制を確立し、世界140以上の国や地域へ多目的車を供給するのがIMVプロジェクトです。「グローバルベスト」を追求した商品は市場で高い評価を受け、現地販売、域外輸出とも好調に推移しました。

当社では今後の需要拡大を見越して、タイに新工場の建設を進めているほか、南アフリカでも生産能力を拡大しました。世界戦略車としてのIMVの位置付けをより明確にし、事業基盤強化への取り組みを加速します。

## 中国事業：この1年の主な動き

2005年	10月	広汽トヨタエンジン、生産能力の増強を発表 天津一汽トヨタ、第2工場で「レイツ」の生産を開始
	11月	広汽トヨタエンジン、AZエンジンの生産を開始
	12月	四川一汽トヨタ、長春で「プリウス」の生産を開始
2006年	5月	広州トヨタ、「カムリ」の生産を開始



レイツ



ヴィオス



フォーチャナー

### 中国戦略

需給動向を熟視しながら市場の成長機会を獲得

中国では、市場動向を慎重に見極めながら生産能力拡大に向けた投資を継続し、商品ラインアップの拡充を進めています。同時に、販売ネットワークの拡充や、現地部品メーカーからの調達を拡大するなど、成長市場にお

ける競争力を着実に高めていくことで収益拡大を目指していきます。

2006年5月からは広州トヨタで「カムリ」の生産がスタートしましたが、天津一

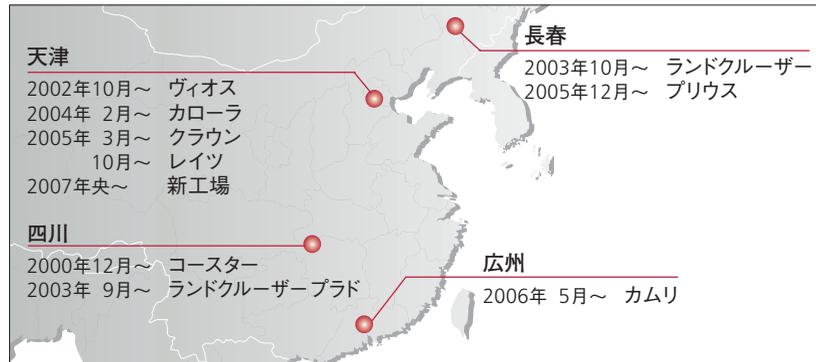


広汽トヨタエンジンのAZエンジンラインオフ式



四川一汽トヨタの「プリウス」ラインオフ式

中国での生産能力は2007年に64.3万台へ



「レイツ」の発表会

### タイ新工場の定礎式を実施

トヨタは2005年12月、タイにおける車両生産・販売会社であるToyota Motor Thailand Co.,Ltd.(TMT)の第3新工場(チャチェンサオ県)の定礎式を行いました。IMVプロジェクトの拡大に重要な役割を担う新工場では、2007年初めからピックアップトラック(ハイラックス)の生産を開始し、生産能力は年産10万台を予定しています。約410億円の投資と約2,000人の新規雇用を計画しています。



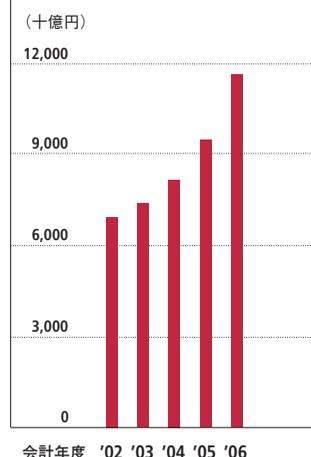
## 事業概況

## 金融事業



トヨタは、世界31の国と地域でグローバルな自動車販売金融ネットワークを展開し、トヨタ車をお買い求めいただくお客さまに質の高い金融サービスを提供しています。

### 金融事業の総資産

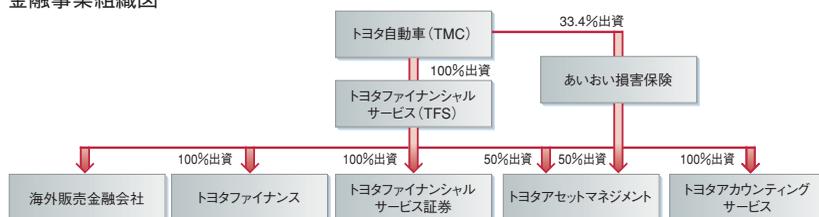


注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

### トヨタの金融事業の概要 (2006年3月末時点)

総資産 ..... 11兆6,135億円  
売上高 ..... 9,969億円  
営業利益 ..... 1,558億円  
格付け ..... AAA/Aaa  
展開地域 ..... 世界31の国と地域  
市場カバー率 ..... 約90%  
顧客数 ..... 約1,100万人  
従業員数 ..... 約8千人

### 金融事業組織図



### 事業概況

好調な自動車販売を背景に、融資残高、売上高ともに増加

当期の金融事業の業績は、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により売上高は大幅な増加となりましたが、営業利益は、金利スワップ取引などの時価評価による評価損が計上された影響等により減益となりました。

トヨタの金融事業は、当社のコアビジネスである自動車事業の成長を支える上で大きな役割を担っています。クルマの購入に自動車ローンはつきもので、質の高い販売金融サービスの提供が自動車販売における競争力の一端を担っています。当社では、国内外の金融子会社を傘下におくトヨタファイナンスサービス株式会社(TFS)を統括会社として、日本を含め世界31の国と地域に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、全世界で約600万人のお客さまに、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社とムーディーズ社から、それぞれ最高ランクの格付けを取得しており、その高い財務信用力を背景に、お客さまに安心のサービスを提供しています。

### 事業戦略

自動車販売金融をコアに総合金融サービスの提供に注力

TFSグループは、自動車販売金融に加え、お客さまの生活に密着した総合金融サービスの提供にも注力しています。特に日本国内では、自動車販売金融に加え、クレジットカードや住宅ローン、社債や投資信託等、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事業を提供しています。例えば、トヨタファイナンスサービス証券株式会社では、トヨタ販売金融子会社の社債や世界銀行(国際復興開発銀行)が発行する債券などを中心に、高格付けの外貨建て債券を取り扱っています。

また2001年にスタートした「TS CUBIC CARD」(ティーエスキュービックカード)は、従来のクレジットカードにはない機能やサービスを付加することで、お客さまにより身近で利便性の高いカードを目指しています。当期末時点の会員数は約540万人、ETCカード会員数は業界シェアNo.1の170万人を達成しています。

## 事業概況

## 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応用活用し、通信・情報関連事業をはじめ、住宅事業、環境関連事業などにも取り組んでいます。

### 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 Systems: 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。その内容は、クルマの運転支援の高度化、クルマと情報通信の融合、クルマとインフラの連携、道路公共交通の将来像提案などです。これまでETCの実用化・本格普及に取り組んできたように、行政や民間、学術機関などと連携した研究開発、実証実験プロジェクトへ積極的に参加し、ITSの実用化、普及促進をリードしています。

### 情報通信事業

トヨタは、クルマの利便性や快適性を一層高めるには、クルマと通信をより密に融合することが不可欠と考えています。現在、携帯電話、国内・国際通信(固定電話、インターネット)をカバーするKDDIを主たるパートナーに、携帯電話を中心とする通信関連商品やサービスの企画・商品化に取り組んでいます。併せて同社の携帯電話を中心とした販売代理店事業を進めています。

### e-TOYOTA事業

トヨタが提供する総合情報ネットワークサービスのGAZOO(ガズー)は、490万人におよぶ会員を対象に、新車、中古車、関連サービスの情報など多彩なサービスをWebサイトや情報端末を通じて提供しています。さらにGAZOOモビリティサービスとして車載端末向け情報サービス「G-BOOK」を提供し、現在はシステムをより進化させた「G-BOOK ALPHA」やレクサス向け「G-Link(ジーリンク)」をスタートしています。また海外では、タイ、豪州、中国を中心に、お客さまとの長期的な関係を構築する最先端のCRM(Customer Relationship Management)ネットワークシステム「e-CRB(Customer Relationship Building)」を導入しています。

### 住宅事業

トヨタでは時代のライフスタイルに対応した、機能性・耐久性・耐震性に優れた商品の開発に注力しています。当期も新商品の投入などで、住宅販売戸数は前期比4.6%増の5,525戸と好調に推移しました。

### マリン事業

当社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、高級プレジャーボート「PONAM-45」を新発売しました。

### バイオ・環境緑化事業

トヨタは循環型社会の構築に貢献するため、バイオ・緑化事業に取り組んでいます。豪州や中国での植林事業、インドネシアでのサツマイモ加工事業、日本では花卉<sup>かき</sup>事業・屋上緑化事業を推進しています。バイオプラスチックの分野では、当社広瀬工場内に実証プラントを建設し2005年5月から稼働を始めました。また、畜産農家の負荷軽減および悪臭などの環境問題解消を目的として、畜産農家向けの「堆肥化促進材」(resQ45)を(株)メニコンと共同開発し、2006年7月から販売を始めました。

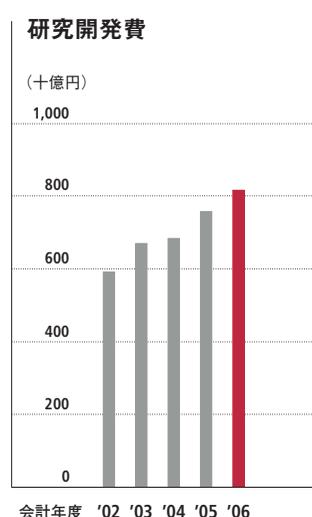


広瀬工場の実証プラント

## 研究開発および知的財産

当社は、「クリーンで安全な商品の提供を使命とし、あらゆる企業活動を通じて、住みよい地球と豊かな社会づくりに取り組む」「様々な分野での最先端技術の研究と開発に努め、世界中のお客様のご要望にお応えする魅力あふれる商品・サービスを提供する」の基本理念のもと、多様化・高度化する市場ニーズを的確に捉えた、高品質・低コストのより魅力ある商品を提供するため、積極的な研究開発活動を行っています。また研究開発活動から生み出される知的財産については、経営資源として位置付け、事業活動に貢献するよう活用しております。

### 研究開発方針



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

当社は自動車メーカーとしての技術力こそが、将来に向けた競争力向上の源泉になるとの考えに基づき、毎年積極的な研究開発活動を推進しています。当連結会計年度における研究開発費は、前期比7.6%増の8,126億円となり、売上高に占める割合は3.9%になりました。この数年、当社の研究開発費は高水準にありますが、これは新型車の相次ぐ投入や、環境技術、安全技術などに関する先行開発投資を積極化していることによります。

今後も、技術開発競争が激化する世界の自動車業界で、当社が技術面や商品面で競争優位を維持していくために、継続的な研究開発投資が必要と考えています。こうした状況のもと当社は、基礎研究、先行技術開発、製品開発の3つの研究開発フェーズが連携・融合し合うことで、効率的かつ先進的な研究開発活動を進め、高品質で魅力的な商品の開発につなげています。エネルギー・環境、情報・通信、材料など、長期にわたる基礎研究分野においては、外部の意見も参考に定期的な評価や見直しを図るなどし、研究費の適正なコントロールを図っています。また、製品開発や先行技術開発については、プロジェクト別に投資基準を明確化するなどし、効率的な開発投資に努めています。

#### 基礎研究：

開発の方向性を探るフェーズ。  
クルマの基本に関わる基礎技術の研究。

#### 先行技術開発：

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

#### 製品開発：

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

### 研究開発体制

研究開発体制については、日本ではトヨタ、(株)豊田中央研究所を中心に研究開発を行い、ダイハツ工業(株)、日野自動車(株)、トヨタ車体(株)、関東自動車工業(株)などの関係各社もトヨタの研究開発と密接に連携しながら製品開発を推進しています。さらに、海外各地域のお客様のニーズに的確にお応えしたクルマづくりのために、テクニカルセンターを北米、欧州、アジア、オセアニアの各地域に設置しています。これらの拠点に加えて、デザインやモータースポーツの領域においても研究開発拠点を各地に整備し、グローバルな開発体制を構築しています。

注：詳細は、132ページの研究開発拠点をご参照ください。

## 研究開発活動

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

安全技術の開発については、予防安全・衝突安全の両面から従来に引き続き積極的に取り組んでいます。例えば、ドライバーの顔向きを検知する機能を追加した「ドライバーモニター付プリクラッシュセーフティシステム」を世界で初めて商品化し、また、従来の「VDIM (Vehicle Dynamics Integrated Management)」に、アクティブステアリング機能を新たに統合し、予防安全性能と車両運動性能を従来以上に高めた新しいVDIMも商品化しました。さらに、優れた乗員保護性能を追求し、「オムニサポートコンセプト」を取り入れた新しい形状のエアバッグ「SRS ツインチャンバーエアバッグ」を世界で初めて商品化しています。

環境技術の開発については、車両のライフサイクルを通じた環境負荷低減の取り組みを幅広い分野で続けており、新開発FR乗用車専用ハイブリッドシステムの商品化、環境負荷物質を低減する世界初の塗料表面処理剤の開発などを実現しました。究極のエコカーの有力候補とされる燃料電池車についても、積極的に開発を進めており、新たに自社開発した高圧水素タンクなどを搭載した新型「トヨタFCHV」において、燃料電池車としては国内で初めて型式認証を取得し、リース販売(限定)を開始しています。

## 知的財産

当社は、他に先んじた研究開発に挑戦し続けることで商品力と技術力を高め、競争力の源泉としてきました。そうした研究開発によって生み出された製品の根幹には、必ず発明やノウハウなどの知的財産が存在し、当社の重要な経営資源となっています。当社の特許件数は、この数年増加しており、環境分野や安全分野を中心に活発に取り組んできた開発活動の成果を着実に保護しています。

知的財産を経営資源として活用するに際し、当社は、事業活動の自由度確保、競争力向上に資する事業活動への貢献を念頭に、あわせて、社会と共存する良い技術の普及も後押しし、サステイナブル・モビリティ\*に貢献することも意識しています。このような考え方にに基づき、ライセンスに関しては基本的にオープンポリシーのスタンスをとっており、適切な条件で知的財産権を提供しています。

\*持続可能な移動社会。WBCSD(持続可能な発展のための世界経済人会議)の定義によると、現在や将来における他の人間や生態系の基本的価値を犠牲にすることなく、自由に移動し、目的地へ到達し、連絡をとり、交易をし、関係を樹立するための社会の必要性を満たす能力。

### 各地の研究開発拠点



トヨタテクニカルセンター  
(愛知県豊田市)



TEMA (米国ミシガン州アナーバー)



注：略称の正式名称については  
132ページの研究開発拠点  
をご参照ください。

## 事業等のリスク

トヨタの事業その他のリスクについて、投資家の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項は以下のとおりです。ただし、以下はトヨタに関するすべてのリスクを網羅したものではなく、記載されたリスク以外のリスクも存在します。かかるリスク要因のいずれによっても、投資家の判断に影響を及ぼす可能性があります。

### 業界・経営リスク

#### ■ 世界の自動車市場は競争の激しいものです

世界の自動車市場では激しい競争が繰り広げられています。トヨタは、ビジネスを展開している各々の地域で自動車メーカーとの競争に直面しています。世界の自動車産業におけるグローバル化と整理統合が進むことにより、競争が今後更に激化する可能性があります。競争に影響を与える要因としては、製品品質・機能、革新・開発に要する期間、価格、信頼性、安全性、燃費、カスタマー・サービス及び自動車金融の利用条件が挙げられます。競争が激化すれば、車両販売台数が減少し在庫が増加する可能性があります。それにより更なる価格低下圧力が生じ、トヨタの財務状況と経営成績に悪影響を与える可能性があります。トヨタにとって競争力を保つことは、既存・新規市場における今後の成功及びトヨタの市場シェアにおいて最重要なことです。トヨタが将来においても有効に競争できる保証はありません。

#### ■ 世界の自動車市場は大きく変動します

トヨタが参入している各市場では、需要が従来から大きな変動を示してきました。自動車の販売需要は、各市場の一般・社会・政治・経済状況及び新しい自動車と技術の投入に大きく左右されます。トヨタの売上は日本、北米及びヨーロッパなど、全世界の市場における販売によるものであり、これらの国と地域の経済情勢はトヨタにとって特に重要です。また、需要は、販売・金融インセンティブ、原材料・部品等の価格、燃料価格、政府規制(関税、輸入規制その他の租税を含む)など、自動車の価格及び自動車の購入・維持費用に直接に関わる要因により、影響を受ける場合があります。需要が変動する場合、自動車の販売台数が減少し在庫が増加する可能性があります。それにより価格低下圧力がさらに強まる可能性があります。トヨタの財務状況と経営成績が悪影響を受ける可能性があります。

#### ■ トヨタの今後の成功は、顧客の需要に速やかに対応し満足させる革新的で価格競争力のある新商品を投入する能力に依存します

製品開発の期間を短縮させ、魅力のある新しい自動車商品で顧客の需要に対応し満足させることは、自動車メーカーにとっては成功をもたらす重要な要素です。急速に変化する顧客の好みと需要に対応した新しい自動車モデルをタイムリーにかつ競争力ある価格で投入することは、トヨタの成功にとっては最重要です。トヨタが、品質、スタイル、信頼性、安全性その他の性能に関する顧客の好みと需要をタイムリーに十分に気づき、確認できる保証はありません。トヨタが顧客の好みと需要を認識・発見できたとしても、その保有している技術、知的財産、原材料と部品の調達先(及びその調達方法)、製造能力またはその他生産性に関わる要因により、価格競争力のある新製品をタイムリーに開発・製造できる保証はありません。また、トヨタがその経営陣が計画したとおりの水準と期間で設備投資を実施できる保証はありません。顧客の需要に対応する製品を開発・提供できなかった場合、市場シェアの縮小ならびに売上額と利益率の低下を引き起こす可能性があり、それによりトヨタの財務状況と経営成績が悪影響を受ける可能性があります。

#### ■ 効果的な販売・流通を実施する能力とブランド・イメージの維持は、成功する売上には不可欠です

トヨタの自動車販売の成功は、顧客に迎合した流通網と販売手法をもとに効果的な販売・流通を実施する能力、ならびに進出先の各市場におけるブランド・イメージを維持し発展させる能力に依存します。トヨタがその参入している各主要市場につき顧客の好みまたは規制環境の変化に効果的に応えた流通網と販売手法を展開できる保証はありません。また、トヨタがそのブランド・イメージを育て上げ、保持する保証はありません。トヨタが高度な販売手法・流通網または

ブランド・イメージを維持できなかった場合、売上と市場シェアが減少し、それによりトヨタの財務状況と経営成績に悪影響が及ぶ可能性があります。

#### ■ 世界の金融サービス業界は競争の激しいものです

世界の金融サービス業界では激しい競争が繰り広げられています。北米とヨーロッパを中心にローンで購入する消費者が増えているなか、自動車金融の市場は拡大してきました。自動車金融の競争激化は、利益率の減少を引き起す可能性があります。トヨタの金融サービス事業に影響する要因として、トヨタ車販売台数の減少、中古車の価格低下による残存価値リスクの増加、資金調達費用の増加が挙げられます。トヨタの金融サービス事業へのネガティブな影響は、トヨタの財務状況及び経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。

### 政治・規制・経済リスク

#### ■ トヨタの事業は為替と金利の変動による影響を受けます

トヨタは、外国為替相場の変動に敏感であり、主として日本円、米ドル、ユーロ、及び程度がより少ないものの、豪ドルとイギリス・ポンドの価値変動から影響を受けます。トヨタの連結財務諸表は、日本円で表示されているため、換算リスクと取引リスクという形で為替変動の影響を受けます。為替相場の変動は、外国通貨で販売する製品及び調達する材料の価格に影響する可能性があります。特に、米ドルに対する円高の進行は、トヨタの経営成績に重要な悪影響を与える可能性があります。

トヨタは、デリバティブ金融商品を利用し、生産の現地化を進めることにより、金利・為替変動の影響を軽減したが、全て排除したわけではなく、年によってその影響が大きい場合もあり得ます。それでもなお、為替相場と金利の変動により生じる不利な影響は、トヨタの財務状況と経営成績に悪影響を与える可能性があります。為替・金利の変動及びデリバティブ金融商品の利用に関しては、「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—概観—為替の変動」(64ページ)、「市場リスクに関する定量および定性情報の開示」(84ページ)及び連結財務諸表の注記20及び21(117ページ)をご参照下さい。

#### ■ 自動車産業には様々な政府規制と法的手続が適用されています

世界の自動車産業は、自動車の安全性や排ガス、燃費、騒音、公害をはじめとする環境問題などに関する様々な法律と政府規制の適用を受けています。多くの政府は、現地の内容を規制したり、関税等の貿易障壁、租税や課徴金を設けたり、価格管理や為替管理を制定します。トヨタは、これらの規制に適合するために多額の費用を負担し、今後も多額の法令遵守費用が発生すると予想しています。新しい法律または現行法の改正により、トヨタの今後の費用負担が増える可能性があります。また、トヨタは、複数の係属中の法的手続の当事者となっています。これらの係属中の法的手続で不利な決定がなされた場合、トヨタの今後の財務状況と経営成績に悪影響が及ぶ可能性があります。

#### ■ トヨタは、政治動乱、燃料供給の不足、交通機能の障害、自然災害、戦争、テロまたはストライキにより、悪影響を受ける場合があります

トヨタは、世界中で事業を展開することに関連する様々なリスクにさらされています。これらのリスクとは、政治・経済の不安定な局面、自然災害、燃料供給の不足、交通機能の障害、戦争、テロ、ストライキ、操業の中断などを含みます。トヨタがその製品を製造するための材料・部品・資材などを調達し、またはその製品が製造・流通・販売される主な市場において、これらの事象が起きた場合、トヨタの事業運営に障害または遅延を来す可能性があります。トヨタの事業運営において、大規模または長期間の障害または遅延が発生した場合、トヨタの財務状況及び経営成績に悪影響が及ぶ可能性があります。

## 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、長期安定的な企業価値の向上を経営の最重要課題としています。また、内外の法およびその精神を遵守し、オープンでフェアな企業活動を通じて、国際社会から信頼される企業市民となることを経営の基本理念にしています。そしてその実現のためには、株主の皆さまやお客さまをはじめ、取引先、地域社会、従業員等の各ステークホルダーと良好な関係を築き、お客さまに満足していただける商品を提供することにより長期安定的な成長を遂げていくことが重要と考えています。この考え方は、経営の基本方針である「トヨタ基本理念」にも記されており、また2005年1月には、これをより具体的に明記した「社会・地球の持続的な発展への貢献」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。このような中で、グローバル企業としての競争力を一層強化していくために、さまざまな施策を講じて、コーポレート・ガバナンスの充実を図っています。

具体的な施策としては、グローバルな戦略展開の迅速な意思決定およびオペレーションのスピードアップを期し、独自の経営制度を導入しています。また、社会的責任を果たしつつ経営の透明性を高めていくために、従来から社内に各種の協議会や委員会等を設置し、さまざまなステークホルダーの観点から経営や企業行動のあり方について審議、モニタリングを実施しています。

しかしながら、どのようなガバナンスの仕組みや体制を構築しても、最終的にはそれを運用する人の意識が低ければ、決して有効に機能することはありません。当社には、事実即判断する「現地現物主義」や、問題を直ちに顕在化・共有化する「見える化」といった、問題解決と再発防止を優先する独自の企業風土があります。つまり、「品質を工程で作りこむ」という考え方のもと、日々の業務から、その業務の質を向上させていくことが、ガバナンスの強化に繋がっていると言えます。こうしたチェック&バランス機能を経営陣と従業員が共有することにより、高い倫理観に基づいた意思決定と業務の執行に努めています。

### トヨタの経営制度

---

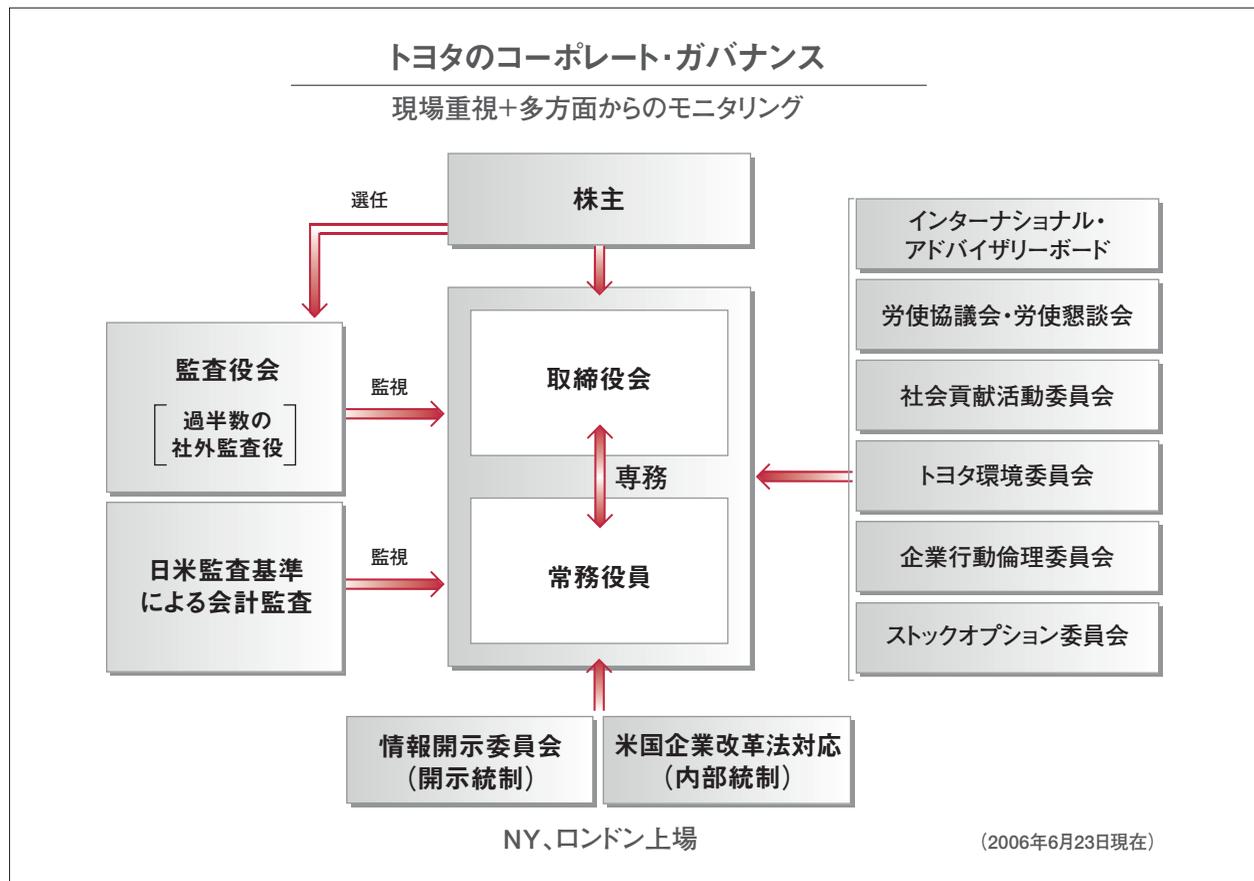
当社では、2003年6月より取締役数のスリム化、機能別オペレーションを担当する常務役員の新設等を含む新たな経営制度を導入しています。この経営制度は、取締役である専務を経営に特化させるのではなく、機能別のオペレーションの最高責任者とし、経営と現場の繋ぎ役としている点が特徴です。当社の強みである現場重視の考え方を織り込んだ制度とすることで、経営意思決定事項のオペレーションへの迅速な展開や全社経営戦略への現場意見の反映、現場に直結した意思決定が可能になると考えています。

また、取締役報酬の会社業績さらには株主利益との連動性を一層高め、任期毎の職務や成果を反映した透明性の高い報酬体系とするため、当社は経営改革の一環として、2006年6月の定時株主総会終結の時をもって、取締役の退職慰労金制度を廃止しました。

経営を監視する仕組みとしては、当社は日本の会社法に基づく監査役制度を採用しています。監査役7名中4名を社外監査役とすることで、企業行動の透明性を一層高めています。各監査役は、監査役会で定めた監査の方針および実施計画に従って監査活動を実施し、コーポレート・ガバナンスの一翼を担っています。(2006年6月23日現在)

### 適切な経営を確保する仕組み

トヨタでは適切な経営を確保する仕組みとして、1996年から、政治、経済、環境、ビジネスなどさまざまな分野における海外の有識者10名前後で構成する国際・アドバイザリーボード(IAB)を毎年開催しています。ここではさまざまな経営課題について、グローバルな視点からアドバイスをいただいております。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」「トヨタ環境委員会」等各種の協議会・委員会を設置し、さまざまなステークホルダーの視点から経営や企業行動のあり方について審議、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、2004年3月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。また、この2006年3月期決算より、2007年3月期の連結業績見通しを開示しております。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、コンプライアンスおよびリスク管理に関する重要課題ならびにその対応について審議しています。

従業員に対しては、社外弁護士を受付窓口とした「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。

また、内部監査に関しては、独立した専任組織が体制面の充実を図り、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。

## 内部統制に関する基本的な考え方およびその整備状況

---

当社は、「トヨタ基本理念」および「トヨタ行動指針」に基づき、子会社を含めて健全な企業風土を醸成しています。実際の業務執行の場においては、「トヨタウェイ」に基づき、業務執行プロセスの中に問題発見と改善の仕組みを組み込むとともに、それを実践する人材の育成に不断の努力を払っています。

以上の認識のもと、内部統制の整備に関しては以下の基本方針に従い取り組んでいます。

- (1) 取締役の法令遵守
  - ・倫理規程、研修等による法令定款に則った行動の徹底
  - ・組織横断的な各種会議体での総合的な検討、意思決定
  - ・コンプライアンス、リスク管理等に関する重要課題と対応を企業行動倫理委員会等で審議
- (2) 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理
  - ・関係規程並びに法令に基づく、適切な保存、管理
- (3) 損失の危険の管理に関する規程その他の体制
  - ・予算制度等による適切な資金管理及び稟議制度等による所定の権限に基づく業務及び予算の執行
  - ・適正な財務報告確保及び情報開示委員会を通じた適時適正な情報開示
  - ・各担当部署が安全、品質等の様々なリスク及びコンプライアンスを管理
  - ・災害等に備え、訓練やリスク分散措置、保険付保等の対応実施
- (4) 取締役の職務の効率性
  - ・中長期方針、会社方針を基にした一貫した方針管理
  - ・本部統括取締役が経営と執行のつなぎ役となり、常務役員への適切な権限委譲により機動的な意思決定を実現
  - ・有識者等ステークホルダーの意見の経営への反映
- (5) 使用人の法令遵守
  - ・業務分掌を明確化し、継続的な改善の土壌を維持
  - ・法令遵守及びリスク管理を定期的に点検し、企業行動倫理委員会に報告
  - ・各種相談窓口による情報の早期把握及び解決
- (6) 企業集団における業務の適正性
  - ・グループ全体での基本理念及び行動指針の共有による内部統制環境の醸成
  - ・財務、経営を管理する部署と事業活動を管理する部署による多面的管理及び当該担当部署による子会社との情報交換を通じた適正性の確保
- (7) 監査役を補助する使用人
  - ・監査役室を設置し、専任の使用人を数名置く
- (8) 前号の使用人の独立性
  - ・監査役室員の人事については、事前に監査役会又は常勤監査役の同意を得る
- (9) 監査役への報告
  - ・主な業務執行に関する定期及び随時の報告と著しい損害の恐れがある場合、迅速に報告
- (10) 監査役の実効性確保
  - ・主な役員会議体出席、重要書類閲覧、会計監査人との情報交換、専門知識を有する外部人材の任用等を確保

トヨタとニューヨーク証券取引所に上場している米国企業のコーポレート・ガバナンス慣行の重要な相違点につきましては、米国証券取引委員会に提出された年次報告書(フォーム20-F)をご参照ください。なお、フォーム20-Fにつきましては、弊社ホームページに掲載されております(<http://www.toyota.co.jp/jp/ir/library/sec/index.html>)。

# 役員一覧

2006年6月23日現在

## [ 代表取締役 ]

### 取締役会長



張 富士夫

### 取締役副会長



中川 勝弘

### 取締役社長



渡辺 捷昭

### 取締役副社長(主たる業務分野を記載)



浦西 徳一

グローバル営業企画、  
海外関係(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

グローバル営業企画、国内営業



木下 光男

経営企画、総務人事、経理、  
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、品質保証

[ 取締役および監査役 ]

専務取締役 (本部長となっている本部を記載)



服部 哲夫

車両技術本部



布野 幸利

(トヨタ モーター ノース アメリカ(株))  
(米国トヨタ自動車販売(株))



鈴木 武

事業開発本部  
経理本部



新美 篤志

生産企画本部  
製造本部



若山 甫

調達本部



高田 坦史

グローバル営業企画本部



立花 貞司

渉外・広報本部  
住宅事業本部



佐々木 眞一

品質保証本部



金田 新

情報システム本部



岡部 聰

豪亜中近東本部



白井 芳夫

商品開発本部



一丸 陽一郎

国内営業本部  
カスタマーサービス本部



井川 正治

生産技術本部

取締役名誉会長



豊田 章一郎

取締役相談役



奥田 碩

常勤監査役

宮原 秀彰

山口 千秋

中津川 昌樹

監査役

岡村 泰孝

茅 陽一

森下 洋一

岡田 明重

注) 監査役 岡村泰孝、監査役 茅陽一、監査役 森下洋一、監査役 岡田明重は、会社法第2条第16号に定める社外監査役の要件を満たしている。

## 企業理念

トヨタは創業以来、時代をリードする製品とサービスの提供に努めることによって、社会の発展に貢献してきました。その基本は「トヨタ基本理念」とその解説書の「社会・地球の持続可能な発展への貢献」にあります。

### トヨタ基本理念

「トヨタ基本理念」(1992年制定、1997年改正)は、創業以来確立されたトヨタ独自の経営上の考え方・価値観・手法を踏まえ、「どのような会社でありたいか」をまとめたものです。その内容を理解・共有し、企業活動を通じ、社会に貢献することを目指しています。

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

### 社会・地球の持続可能な発展への貢献

「トヨタ基本理念」の解説書として、2005年1月に「社会・地球の持続可能な発展への貢献」を策定、すべてのステークホルダーを重視し、社会・地球の持続可能な発展に対してどう貢献するのかを明記しました。

#### [ 序文 ]

- 私たち(トヨタ自動車株式会社およびその子会社)は、「トヨタ基本理念」に基づき、グローバル企業として、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)

<p style="text-align: center;"><b>従業員</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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)</li> <li>・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)</li> <li>・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)</li> <li>・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)</li> <li>・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)</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>取引先</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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)</li> <li>・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)</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>株主</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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)</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>地域社会・グローバル社会</b></p> <p style="text-align: center;">— 環境 —</p> <p style="text-align: center;">— 社会 —</p> <p style="text-align: center;">— 社会貢献 —</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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)</li> <li>・私たちは、社会が求めるサステナブル・モビリティの実現に向けて、安全でクリーンかつ社会のニーズを満たす優れた技術を常に追求し、製品の開発を行います。 (基本理念3,4)</li> <li>・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)</li> <li>・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)</li> </ul>

# 環境・社会への取り組み

## [ 環境 ]

### 環境マネジメント

- 第3次「環境取組プラン」を全項目で目標達成すると同時に、第4次「環境取組プラン」に向け取り組みに着手。
- 連結環境マネジメントの地域での取り組み強化を目的に、2004年3月期に欧州、2005年3月期に北米、2007年3月期に南米でそれぞれ地域環境委員会がスタート。

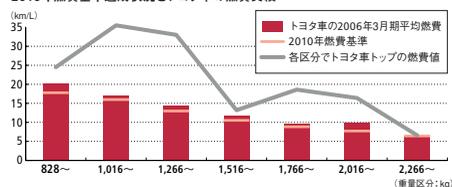


南米環境委員会  
(2006年5月スタート  
於ブラジル)

### 開発・設計

- 2010年燃費基準を全区分で達成。
- 超-低排出ガス車レベル以上の生産台数比率96%に到達。
- 2006年3月、新開発FR乗用車専用ハイブリッドシステムを搭載したレクサスGS450hを発売し、ハイブリッド乗用車の裾野を拡大。
- 2006年3月期の全世界のハイブリッド車販売台数は約26.3万台、累計で60万台突破。

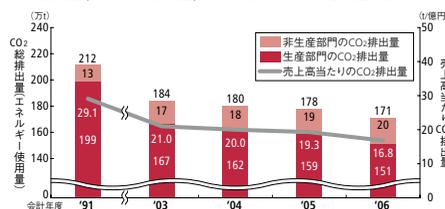
2010年燃費基準達成状況とトヨタ車の燃費実績



### 生産・物流

- CO<sub>2</sub>低減等すべての目標をほぼ達成。
- VOC\*排出量低減に精力的に取り組み、上塗りベース塗装の水性化を国内全ラインで完了。
- トヨタウェイの実践を織り込んだ環境マネジメントシステム「TOYOTA-EMS\*\*」を明示知化、世界中のトヨタ事業体に展開。

CO<sub>2</sub>排出量(エネルギー使用量)と売上高当たりのCO<sub>2</sub>排出量の推移

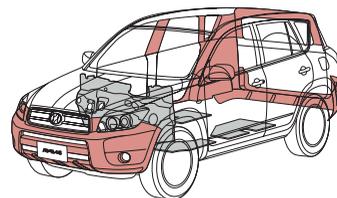


(注) 非生産部門で1991年度の排出量を把握できない拠点は、それ以降で把握できた最も古いデータを使用しました。

### リサイクル

- 自動車リサイクル法システム運営への貢献、ASR\*\*\*、エアバッグ、フロンのリサイクル等の着実な実施。
- 新リサイクル設計の新型車等への着実な展開。
- 環境負荷4物質のグローバルでの削減。
- 実用的解体技術のさらなる開発と市場への普及。
- リサイクル防音材RSPPの搭載台数が1,000万台突破。
- 使用済みハイブリッド車電池の回収・リサイクルの推進。

新型「RAV4」に採用したリサイクルに配慮した材料



※TSOP = Toyota Super Olefin Polymer  
※RSPP = Recycled Sound-Proofing Products

\* : VOC (Volatile Organic Compound)  
\*\* : TOYOTA-EMS (TOYOTA Environmental Management System)  
\*\*\* : ASR (Automobile Shredder Residue)

## [ 社会 ]

### お客さまとのかかわり

- 品質優位性の飛躍的向上に向けCF(Customer First)活動を推進。

### 従業員とのかかわり

- 労働組合結成60周年、記念式典で社長が労使相互の発展を誓う。



60周年記念式典にて  
(2006年1月)

- グローバル生産推進センター(GPC)本格稼働。



GPCでの研修

- 仕事と育児(介護)の両立支援制度の拡充。

- 事業所内託児施設「トヨタチャイルドケア ぶうぶパーク」を下山工場内に開設。



トヨタチャイルド  
ケア  
ぶうぶパーク

- 60歳以降の高齢者雇用の見直し。

### ビジネスパートナーとのかかわり

- 「TOYOTAグリーン調達ガイドライン」更新。
- 全国トヨタ販売店「CSR宣言」。
- 海外代理店への販売・マーケティング方法の定着・改善を推進するGKC\*活動。



TOYOTAグリーン調達  
ガイドライン

### 地域社会・グローバル社会

- 世界初ドライバーモニター付プリクラッシュセーフティシステムを開発・搭載。



モビリティでの  
講習

- 国内最大級施設「トヨタ交通安全センター モビリティ」完成。

- トヨタ白川郷自然学校の開校。



トヨタ白川郷  
自然学校で体  
験中の中学生

- 「愛・地球博」でボランティア活動。中越地震被災地児童等の招待も実施。

- 「企業の社会的責任(CSR\*\*):環境に焦点を当てて」をテーマにステークホルダーダイアログを開催。

- アムラックス来場者累計3,000万人達成。



アムラックス  
3千万人目  
ご家族  
(2006年1月)

\*: GKC(Global Knowledge Center)  
\*\* : CSR(Corporate Social Responsibility)

詳細はSustainability Report 2006でご覧いただけます。(http://www.toyota.co.jp/SR/06repo)

## モータースポーツ活動



トヨタはクルマの持つ限りない可能性や素晴らしさ・楽しさを世界中の人びとに伝えるため、モータースポーツの積極的な活動を推進しています。2006年は「フォーミュラ・ワン世界選手権(F1)」、米国の「NASCAR\*」、日本の「SUPER GT」「フォーミュラ・ニッポン」を当社のモータースポーツ活動の柱としています。

世界最高峰のレース「F1」では、2005年に、目標としていた表彰台獲得を実現し、コンストラクターズランキングでも4位となるなど着実な成果を上げました。参戦5年目を迎えた2006年は、車両規則の変更に対応する新型F1カー「TF106」を投入し、ドライバーは前シーズンと同じラルフ・シューマッハー、ヤルノ・トゥルーリの布陣で初優勝とともに継続的なポイント獲得を目指していきます。

米国の「NASCAR」では、2004年にピックアップトラック「タンドラ」で初参戦し、2005年は「クラフツマン・トラック・シリーズ」で9回の勝利を収めました。さらに2007年には、「ネクステル・カップ・シリーズ」および「ブッシュ・シリーズ」に「カムリ」での参戦を決定しました。

日本では、トップカテゴリーとして「SUPER GT」参戦6チームへの支援を

継続するとともに、フォーミュラカーのトップカテゴリーである「フォーミュラ・ニッポン」に新規参戦し、7チームへのエンジン供給を開始しています。

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とした「トヨタ・ヤング・ドライバーズ・プログラム(TDP)」を推進しています。このプログラムでは、意欲と才能に溢れる人材を発掘し、それ

ぞれが実力に応じてステップアップできるシステムとし、世界的に活躍するトップドライバーの育成を引き続き行っていきます。

\* アメリカ合衆国で最大のモータースポーツ統括団体NASCAR(ナスカー、National Association for Stock Car Auto Racing)が統括するストックカーレースの総称。四輪駆車をベースに改造を施した車両(ストックカー)のレースで、主に北米大陸で行われる独自のレースカテゴリー。

### 富士スピードウェイで2007年F1日本グランプリを開催

トヨタが93.4%出資する富士スピードウェイ株式会社は、フォーミュラ・ワン世界選手権(F1)の開催権利等を管理するフォーミュラ・ワン・アドミニストレーション(FOA)と、F1日本グランプリを2007年10月に富士スピードウェイで開催することで合意しました。

富士スピードウェイは1966年に開業し、世界でも有数の超高速サーキットとして約40年にわたり、数々の国際・国内レースを開催してきました。F1についても、日本初開催となった1976年、翌1977年と過去2回の開催実績があります。既に2005年には施設を全面リニューアルし、世界最新のサーキットとして国際自動車連盟(FIA)が定める、F1開催に必要な「グレード1」ライセンスを取得済みで、2007年の開催は1977年以来30年ぶりとなります。



## 財務セクション

### 目次

58	米国会計基準に基づく連結財務サマリー
59	セグメント情報
60	連結四半期財務サマリー
61	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
86	連結貸借対照表
88	連結損益計算書
89	連結株主持分計算書
90	連結キャッシュ・フロー計算書
91	連結財務諸表への注記
131	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(%)
	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2005年 vs 2006年
<b>会計年度：</b>						
<b>売上高：</b>						
商品・製品売上高.....	¥13,499,644	¥14,793,973	¥16,578,033	¥17,790,862	<b>¥20,059,493</b>	+12.8
金融収益.....	690,664	707,580	716,727	760,664	<b>977,416</b>	+28.5
計.....	¥14,190,308	¥15,501,553	¥17,294,760	¥18,551,526	<b>¥21,036,909</b>	+13.4
<b>売上原価並びに</b>						
<b>販売費及び一般管理費：</b>						
売上原価.....	¥10,874,455	¥11,914,245	¥13,506,337	¥14,500,282	<b>¥16,335,312</b>	+12.7
金融費用.....	459,195	423,885	364,177	369,844	<b>609,632</b>	+64.8
販売費及び一般管理費.....	1,763,026	1,891,777	1,757,356	2,009,213	<b>2,213,623</b>	+10.2
計.....	¥13,096,676	¥14,229,907	¥15,627,870	¥16,879,339	<b>¥19,158,567</b>	+13.5
営業利益.....	¥1,093,632	¥1,271,646	¥1,666,890	¥1,672,187	<b>¥1,878,342</b>	+12.3
売上高営業利益率.....	7.7%	8.2%	9.6%	9.0%	<b>8.9%</b>	—
税金等調整前当期純利益.....	972,101	1,226,652	1,765,793	1,754,637	<b>2,087,360</b>	+19.0
法人税等.....	422,789	517,014	681,304	657,910	<b>795,153</b>	+20.9
当期純利益.....	556,567	750,942	1,162,098	1,171,260	<b>1,372,180</b>	+17.2
自己資本当期純利益率(ROE)...	7.8%	10.4%	15.2%	13.6%	<b>14.0%</b>	—
<b>1株当たりデータ(円)：</b>						
当期純利益(基本的).....	¥ 152.26	¥ 211.32	¥ 342.90	¥ 355.35	<b>¥ 421.76</b>	+18.7
配当金.....	28.00	36.00	45.00	65.00	<b>90.00</b>	+38.5
純資産.....	2,015.82	2,063.43	2,456.08	2,767.67	<b>3,257.63</b>	+17.7
<b>営業活動からの</b>						
キャッシュ・フロー.....	¥ 1,532,079	¥ 1,940,088	¥ 2,186,734	¥ 2,370,940	<b>¥ 2,515,480</b>	+6.1
<b>投資活動からの</b>						
キャッシュ・フロー.....	(1,810,230)	(2,001,448)	(2,216,495)	(3,061,196)	<b>(3,375,500)</b>	+10.3
<b>財務活動からの</b>						
キャッシュ・フロー.....	392,148	37,675	242,223	419,384	<b>876,911</b>	+109.1
研究開発費.....	589,306	668,404	682,279	755,147	<b>812,648</b>	+7.6
資本的支出*.....	940,547	1,005,931	945,803	1,068,287	<b>1,523,459</b>	+42.6
減価償却費.....	809,841	870,636	969,904	997,713	<b>1,211,178</b>	+21.4
<b>会計年度末：</b>						
純資産.....	¥ 7,264,112	¥ 7,121,000	¥ 8,178,567	¥ 9,044,950	<b>¥10,560,449</b>	+16.8
総資産.....	19,305,730	20,152,974	22,040,228	24,335,011	<b>28,731,595</b>	+18.1
長期借入債務.....	3,722,706	4,137,528	4,247,266	5,014,925	<b>5,640,490</b>	+12.5
現金及び現金同等物.....	1,657,160	1,592,028	1,729,776	1,483,753	<b>1,569,387</b>	+5.8
自己資本比率.....	37.6%	35.3%	37.1%	37.2%	<b>36.8%</b>	—
<b>株式情報(3月31日)：</b>						
株価(円).....	¥3,650	¥2,635	¥3,880	¥3,990	<b>¥6,430</b>	+61.2
株式時価総額.....	¥13,332,491	¥9,512,343	¥14,006,790	¥14,403,890	<b>¥23,212,284</b>	+61.2
発行済株式数(株).....	3,649,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	<b>3,609,997,492</b>	—
<b>その他データ：</b>						
為替レート(円/ドル).....	¥133.25	¥120.20	¥105.69	¥107.39	<b>¥117.47</b>	—

\* 賃貸資産を除く

## 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(%)
	2004年	2005年	2006年	2005年 vs 2006年
<b>事業別：</b>				
<b>売上高：</b>				
自動車 .....	¥15,973,826	¥17,113,535	<b>¥19,338,144</b>	+13.0
金融 .....	736,852	781,261	<b>996,909</b>	+27.6
その他 .....	896,244	1,030,320	<b>1,190,291</b>	+15.5
消去 .....	(312,162)	(373,590)	<b>(488,435)</b>	+30.7
計 .....	¥17,294,760	¥18,551,526	<b>¥21,036,909</b>	+13.4
<b>営業利益：</b>				
自動車 .....	¥1,518,954	¥1,452,535	<b>¥1,694,045</b>	+16.6
金融 .....	145,998	200,853	<b>155,817</b>	-22.4
その他 .....	15,247	33,743	<b>39,748</b>	+17.8
消去 .....	(13,309)	(14,944)	<b>(11,268)</b>	-24.6
計 .....	¥1,666,890	¥1,672,187	<b>¥1,878,342</b>	+12.3
<b>所在地別：</b>				
<b>外部顧客売上高：</b>				
日本 .....	¥ 7,167,704	¥ 7,408,136	<b>¥7,735,109</b>	+4.4
北米 .....	5,910,422	6,187,624	<b>7,455,818</b>	+20.5
欧州 .....	2,018,969	2,305,450	<b>2,574,014</b>	+11.6
アジア .....	1,196,836	1,572,113	<b>1,836,855</b>	+16.8
その他の地域 .....	1,000,829	1,078,203	<b>1,435,113</b>	+33.1
計 .....	¥17,294,760	¥18,551,526	<b>¥21,036,909</b>	+13.4
<b>営業利益：</b>				
日本 .....	¥1,108,127	¥ 987,242	<b>¥1,075,890</b>	+9.0
北米 .....	390,977	447,559	<b>495,638</b>	+10.7
欧州 .....	72,475	108,541	<b>93,947</b>	-13.4
アジア .....	60,277	93,772	<b>145,546</b>	+55.2
その他の地域 .....	36,636	47,454	<b>67,190</b>	+41.6
消去 .....	(1,602)	(12,381)	<b>131</b>	-101.1
計 .....	¥1,666,890	¥1,672,187	<b>¥1,878,342</b>	+12.3

# 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	
	2005年	2006年	2005年	2006年	2005年	2006年	2005年	2006年
売上高 .....	¥45,103	<b>¥49,817</b>	¥45,153	<b>¥49,714</b>	¥46,440	<b>¥53,333</b>	¥48,819	<b>¥57,505</b>
営業利益 .....	4,486	<b>4,051</b>	4,176	<b>4,043</b>	4,229	<b>4,822</b>	3,830	<b>5,867</b>
税金等調整前当期純利益 .....	4,704	<b>4,218</b>	4,428	<b>4,341</b>	4,471	<b>6,399</b>	3,943	<b>5,915</b>
当期純利益 .....	2,866	<b>2,668</b>	2,974	<b>3,037</b>	2,965	<b>3,975</b>	2,907	<b>4,041</b>
<b>事業別セグメント情報：</b>								
売上高：								
自動車 .....	¥41,998	<b>¥46,206</b>	¥41,398	<b>¥45,239</b>	¥42,784	<b>¥49,000</b>	¥44,955	<b>¥52,936</b>
金融 .....	1,809	<b>2,174</b>	2,035	<b>2,446</b>	1,961	<b>2,620</b>	2,007	<b>2,729</b>
その他 .....	2,057	<b>2,344</b>	2,611	<b>3,015</b>	2,433	<b>2,899</b>	3,202	<b>3,645</b>
消去 .....	(761)	<b>(907)</b>	(891)	<b>(986)</b>	(738)	<b>(1,186)</b>	(1,345)	<b>(1,805)</b>
計 .....	¥45,103	<b>¥49,817</b>	¥45,153	<b>¥49,714</b>	¥46,440	<b>¥53,333</b>	¥48,819	<b>¥57,505</b>
営業利益：								
自動車 .....	¥4,038	<b>¥3,668</b>	¥3,530	<b>¥3,545</b>	¥3,555	<b>¥4,273</b>	¥3,402	<b>¥5,454</b>
金融 .....	462	<b>397</b>	565	<b>438</b>	587	<b>468</b>	394	<b>255</b>
その他 .....	15	<b>15</b>	112	<b>83</b>	110	<b>115</b>	100	<b>184</b>
消去 .....	(29)	<b>(29)</b>	(31)	<b>(23)</b>	(23)	<b>(34)</b>	(66)	<b>(26)</b>
計 .....	¥4,486	<b>¥4,051</b>	¥4,176	<b>¥4,043</b>	¥4,229	<b>¥4,822</b>	¥3,830	<b>¥5,867</b>
<b>所在地別セグメント情報：</b>								
売上高：								
日本 .....	¥ 28,576	<b>¥ 29,920</b>	¥ 29,230	<b>¥30,409</b>	¥ 30,183	<b>¥33,758</b>	¥ 32,052	<b>¥37,028</b>
北米 .....	16,261	<b>18,357</b>	15,636	<b>17,916</b>	15,957	<b>20,270</b>	15,880	<b>20,336</b>
欧州 .....	5,910	<b>6,731</b>	6,103	<b>6,277</b>	6,318	<b>6,666</b>	6,463	<b>7,600</b>
アジア .....	3,883	<b>5,071</b>	3,615	<b>4,899</b>	3,977	<b>5,010</b>	4,779	<b>5,448</b>
その他 .....	2,821	<b>3,634</b>	3,004	<b>3,967</b>	2,982	<b>4,164</b>	3,030	<b>4,252</b>
消去 .....	(12,348)	<b>(13,896)</b>	(12,435)	<b>(13,754)</b>	(12,977)	<b>(16,535)</b>	(13,385)	<b>(17,159)</b>
計 .....	¥ 45,103	<b>¥ 49,817</b>	¥ 45,153	<b>¥49,714</b>	¥ 46,440	<b>¥53,333</b>	¥ 48,819	<b>¥57,505</b>
営業利益：								
日本 .....	¥2,530	<b>¥1,884</b>	¥2,376	<b>¥1,975</b>	¥2,373	<b>¥2,811</b>	¥2,593	<b>¥4,089</b>
北米 .....	1,298	<b>1,378</b>	1,149	<b>1,307</b>	1,278	<b>1,278</b>	750	<b>993</b>
欧州 .....	309	<b>167</b>	354	<b>234</b>	265	<b>266</b>	157	<b>272</b>
アジア .....	244	<b>398</b>	191	<b>356</b>	251	<b>386</b>	252	<b>315</b>
その他 .....	133	<b>170</b>	141	<b>192</b>	84	<b>147</b>	116	<b>163</b>
消去 .....	(28)	<b>54</b>	(35)	<b>(21)</b>	(22)	<b>(66)</b>	(38)	<b>35</b>
計 .....	¥4,486	<b>¥4,051</b>	¥4,176	<b>¥4,043</b>	¥4,229	<b>¥4,822</b>	¥3,830	<b>¥5,867</b>

## 経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

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

### 概観

当社および連結子会社（以下、トヨタという。）の事業セグメントは、自動車事業、金融事業およびその他の事業で構成されています。自動車事業は最も重要な事業セグメントで、2006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90%を占めています。金融事業の利益の減少により、トヨタの営業利益合計に占める自動車事業の割合は、2005会計年度と比較して4%増加しています。2006会計年度における車両販売台数ベースによるトヨタの主要な市場は、日本（30%）、北米（32%）、欧州（13%）およびアジア（11%）となっています。

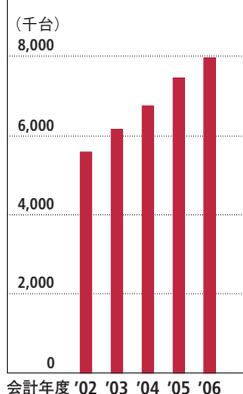
### 自動車市場環境

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仕向地域別の連結販売台数を示しています。

	千台		
	3月31日に終了した1年間		
	2004年	2005年	2006年
日本	2,303	2,381	<b>2,364</b>
北米	2,103	2,271	<b>2,556</b>
欧州	898	979	<b>1,023</b>
アジア	557	833	<b>880</b>
その他	858	944	<b>1,151</b>
海外計	4,416	5,027	<b>5,610</b>
合計	6,719	7,408	<b>7,974</b>

連結車両販売台数



トヨタの日本における連結販売台数は、2005会計年度は市場が前会計年度を下回る厳しい状況のなか増加しました。2006会計年度においては微減となったものの、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、前会計年度並の高水準を維持しました。トヨタの海外における連結販売台数は、2005会計年度および2006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・アジア・その他のすべての地域で販売台数が増加しました。2006会計年度は特に北米において販売台数が増加しました。2005会計年度はIMVシリーズの好調な販売により特にアジアにおいて販売台数が増加しました。IMVシリーズは、タイ、インドネシア、南アフリカおよびアルゼンチンの製造拠点から、東南アジア、ヨーロッパ、アフリカ、オセアニア、中南米及び中近東に供給されるピックアップ・トラック、多目的車および主要な自動車部品から構成されます。

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リサイクル可能な部品を自動車から取り除くように要求する指令を承認しました。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、現地調達率を規定し、関税およびその他の貿易障壁を課し、あるいは自動車メーカーの事業を制限したり本国への利益の移転を困難にするような価格管理あるいは為替管理を行っています。このような法律、規則、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。また、トヨタが事業を展開する競争的な環境は、さらに激化する様相を呈しています。トヨタは一独立企業として自動車産業で効率的に競争するための資源、戦略および技術を予見可能な将来において有していると考えています。

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(株)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部品等の開発、製造および販売であります。

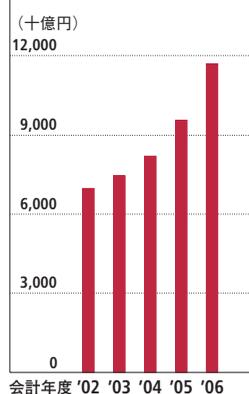
## 金融事業

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、顧客がトヨタ車を購入する際にトヨタ以外の金融サービスを利用するようになる場合、マーケット・シェアが低下することも考えられます。

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

小売融資およびリースにおけるトヨタの主な競争相手

金融事業の総資産



	金額：百万円	
	3月31日現在	
	2005年	2006年
<b>金融債権</b>		
小売債権	¥ 4,716,961	¥ 5,930,822
ファイナンス・リース	756,732	741,280
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	1,773,440	1,998,814
	7,247,133	8,670,916
繰延融資初期費用	65,189	92,798
未稼得収益	(233,417)	(334,796)
金融損失引当金	(91,829)	(101,383)
金融債権<純額>合計	6,987,076	8,327,535
控除：一年以内に期限の到来する債権	(3,010,135)	(3,497,319)
長期金融債権<純額>	¥ 3,976,941	¥ 4,830,216
<b>オペレーティング・リース(賃貸用車両及び器具)</b>		
車両	¥ 1,736,238	¥ 2,503,064
器具	92,459	102,362
	1,828,697	2,605,426
控除：減価償却累計額	(424,609)	(579,896)
賃貸用車両及び器具<純額>	¥ 1,404,088	¥ 2,025,530

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、2006会計年度において増加しました。

上記の表は、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。

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、返却率は2004会計年度中には約50%、2005会計年度中には約40%、2006会計年度中には約30%と、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ているために減少しております。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2005会計年度および2006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となります。ヘッジ指定されないデリバティブにかかる未実現損益の影響は当期純利益に対し、2004会計年度および2005会計年度は利益、2006会計年度は損失となりました。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。2005会計年度および2006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、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。また、2006年3月31日現在5.4百万人と、2005年3月31日から0.7百万人の増加となりました。それに伴い、カード債権は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。また、2006年3月31日現在1,712億円と、2005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。2004年(暦年)および2005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62.9%および62.0%が海外で生産されています。北米では2004年(暦年)および2005年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ63.7%および61.1%が現地で生産されています。欧州では

2004年(暦年)および2005年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ56.7%および59.6%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り、年によってその影響が大きい場合もあり得ます。為替変動リスクをヘッジするためにトヨタで利用されるデリバティブ金融商品に関する追加的な情報については、連結財務諸表注記20および21をご参照ください。

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、2005会計年度は前会計年度に比べて円高に、2006会計年度は前会計年度に比べて円安に推移しました。日本円の米ドルに対する決算日の為替相場は、2005会計年度末および2006会計年度末ともに前会計年度末に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、2005会計年度および2006会計年度ともに前会計年度に比べて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、2005会計年度末および2006会計年度末ともに前会計年度末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。

2005会計年度および2006会計年度において、米ドルおよびユーロ等の主要通貨に対する期中平均相場は、上記の通り前会計年度から変動しました。「業績—2006会計年度と2005会計年度の比較」および「業績—2005会計年度と2004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2006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

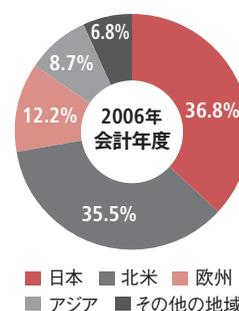
トヨタの最も重要な事業セグメントは、自動車事業セグメントです。トヨタは、世界の自動車市場においてグローバル・コンペティターとして自動車事業を展開しています。マネジメントは世界全体の自動車事業を一つの事業セグメントとして資源の配分やその実績の評価を行っています。トヨタは国内・海外または部品等のような自動車事業の一分野を個別のセグメントとして管理していません。

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おり、当社または連結子会社の所在国の位置を基礎として集計しています。

地域別外部顧客  
売上高比率

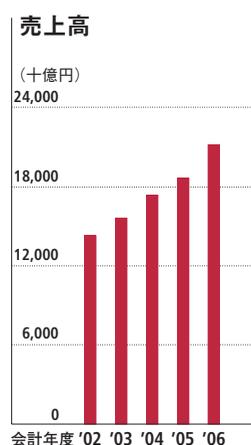


	金額：百万円		
	3月31日に終了した1年間		
	2004年	2005年	2006年
日本.....	¥7,167,704	¥7,408,136	<b>¥7,735,109</b>
北米.....	5,910,422	6,187,624	<b>7,455,818</b>
欧州.....	2,018,969	2,305,450	<b>2,574,014</b>
アジア.....	1,196,836	1,572,113	<b>1,836,855</b>
その他の地域.....	1,000,829	1,078,203	<b>1,435,113</b>

## 業績—2006会計年度と2005会計年度の比較

### 売上高

2006会計年度の売上高は21兆369億円と、前会計年度に比べて2兆4,854億円(13.4%)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、部品売上の増加、金融事業の拡大による影響および為替換算レート変動による影響を反映しています。日本円に換算する際の為替の影響



を除いた場合、2006会計年度の売上高は約20兆4,051億円と、前会計年度に比べて10.0%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、2006会計年度の商品・製品売上高は20兆595億円と、前会計年度に比べて12.8%の増収となり、金融収益は9,774億円と、前会計年度に比べて28.5%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、2006会計年度の商品・製品売上高は約19兆4,724億円と、前会計年度に比べて9.5%の増収であり、金融収益は約9,327億円と、前会計年度に比べて22.6%の増収であったと考えられます。2006会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では4.4%、北米では20.5%、欧州では11.6%、アジアでは16.8%、その他の地域では33.1%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、2006会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では4.4%、北米では14.2%、欧州では9.2%、アジアでは11.1%、その他の地域では24.4%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。2006会計年度における自動車事業セグメントの売上高は19兆3,381億円と、前会計年度に比べて2兆2,246億円(13.0%)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1兆2,000億円の影響(純額)、為替換算レート変動による影響5,859億円および部品売上の増加などによるものです。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2006会計年度における自動車事業の売上高は約18兆7,522億円と、前会計年度に比べて9.6%の増収であったと考えられます。日本における増収は、主として輸出車両の販売台数増加によるものですが、販売構成の変化の影響などにより一部相殺されています。北米における増収は、車両販売台数の増加の影響および為替換算レート変動の影響によるものです。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換算レート変動の影響によるものです。アジアにおける増収は、主としてIMVシリーズのアジア地域内外への好調な販売による販売台数の増加および為替換算レート変動の影響によるものです。その他の地域における増収は、主としてIMVシリーズの好調な販売による販売台数の増加によるものです。

### 金融事業セグメント

2006会計年度における金融事業セグメントの売上高は9,969億円と、前会計年度に比べて2,157億円(27.6%)の増収となりました。この増収は、主に北米における融資残高の増加および為替換算レート変動の影響によるものです。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2006会計年度における金融事業の売上高は約9,520億円と、前会計年度に比べて21.9%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

2006会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は1兆1,903億円と、前会計年度に比べて1,600億円(15.5%)の増収となりました。この増収は主に、住宅事業の販売が好調であったことおよびITS関連事業の拡大によるものです。

### 営業費用

2006会計年度における営業費用は19兆1,586億円と、前会計年度に比べて2兆2,793億円(13.5%)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1兆円の影響(純額)、為替換算レート変動の影響5,872億円、研究開発費の増加575億円、厚生年金基金代行部分返上益の減少472億円、業容拡大に伴う諸経費の増加および部品売上の増加の影響などにより、資材・部品の値上げの影響を含む原価改善の努力による影響約1,300億円(純額)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、2005会計年度において複数の国内子会社が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(Emerging Issues Task Force、以下、EITFという。)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(Accounting for the Transfer to the Japanese Government of the Substitutional Portion of Employee Pension Fund Liabilities)」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、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2005会計年度において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472億円(純額)計上されています。詳細については連結財務諸表注記19をご参照ください。

鉄鋼、貴金属、非鉄金属(アルミ等)、樹脂関連部品などの資材・部品の値上げの影響により一部相殺されていますが、継続的な原価改善の努力により、2006会計年度の営業費用は原価改善が行われなかった場合に比べて約1,300億円減少しました。原価改善の努力は、継続的に実施されているVE(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。

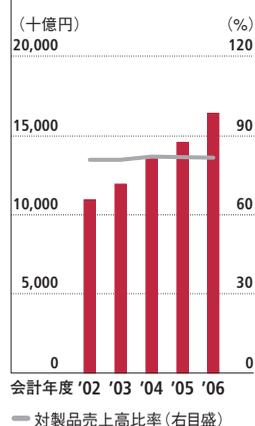
2006会計年度における売上原価は1兆3,353億円と、前会計年度に比べて1兆8,351億円(12.7%)の増加となりました。この増加(セグメント間金額控除前)は自動車事業セグメントにおける1兆7,905億円(12.9%)の増加およびその他の事業セグメントにおける1,422億円(16.3%)の増加を

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、部品売上の増加の影響、研究開発費の増加の影響および為替換算レート変動の影響によるものですが、継続的な原価改善の努力、代行部分返上に伴う清算損失の減少により一部相殺されています。その他の事業セグメントにおける売上原価の増加は、主に売上高の増加によるものです。

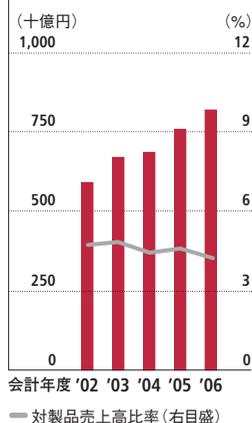
2006会計年度における金融費用は6,097億円と、前会計年度に比べて2,399億円(64.8%)の増加となりました。この増加は主に、米国の金利上昇と金融事業の拡大に伴う借入債務残高の増加による支払利息の増加、各期末時点においてヘッジ指定されずに時価評価されたデリバティブ金融商品にかかる評価損の計上によるものです。

2006会計年度の販売費及び一般管理費は2兆2,136億円と、前会計年度に比べて2,044億円(10.2%)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1,926億円(10.6%)の増加、金融事業における232億円(11.4%)の増加およびその他の事業における118億円(9.6%)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、業容拡大に伴う諸経費の増加および為替換算レート変動の影響によるものです。金融事業における増加は、諸経費の増加および為替換算レート変動の影響によるものです。

## 売上原価



## 研究開発費

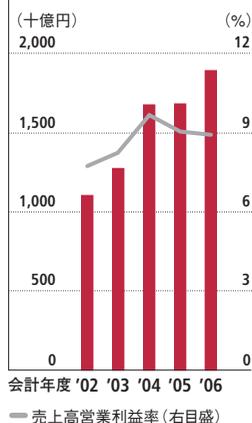


2006会計年度の研究開発費(売上原価および一般管理費)は8,126億円と、前会計年度に比べて575億円(7.6%)の増加となりました。この増加は、将来の競争力の更なる強化のための、ハイブリッド・燃料電池などの環境技術、または衝突安全性能・走行制御などの安全技術といった先端技術開発への積極的な取り組みや、グローバル展開に伴う開発車種の拡充によるものです。

## 営業利益

2006会計年度における営業利益は1兆8,783億円と、前会計年度に比べて2,062億円(12.3%)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、部品売上の増加、継続的な原価改善の努力の影響、その他の事業セグメントにおける増益および為替換算レート変動の影響などによりますが、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金融事業における減益により一部相殺されています。その結果、2006会計年度の営業利益率は前会計年度の9.0%から8.9%に減少しました。

## 営業利益



2006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887億円(9.0%)の増益、北米では481億円(10.7%)の増益、欧州では146億円(13.4%)の減益、アジアでは517億円(55.2%)の増益、その他の地域では198億円(41.6%)の増益となりました。日本における増益は、主に輸出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の影響および為替換算レート変動の影響によるものですが、厚生年金基金代行部分返上益減少の影響、研究開発費の増加などにより一部相殺されています。北米における増益は、主に生産および販売台数の増加、現地製造事業体による原価改善の努力および為替換算レート変動の影響によるものです。欧州における減益は、主に現地製造事業体による原価改善の努力、生産および販売台数の増加ならびに為替換算レート変動の影響があったものの、業容拡大に伴う諸経費増加などにより相殺されたためです。アジアにおける増益は、主としてIMVシリーズの好調な販売により、生産および販売台数が増加したことなどによるものです。その他の地域における増益は、IMVシリーズを中心として生産および販売台数が増加したことなどによるものです。

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

## 自動車事業セグメント

2006会計年度における自動車事業セグメントの営業利益は1兆6,940億円と、前会計年度に比べて2,415億円(16.6%)の増益となりました。この増益は主に、車両販売台数の増加、部品売上の増加、継続的な原価改善の努力の影響および為替換算レート変動の影響によるものですが、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により一部相殺されています。

## 金融事業セグメント

2006会計年度における金融事業セグメントの営業利益は1,558億円と、前会計年度に比べて450億円(22.4%)の減益となりました。この減益は、主として北米における融資残高の増加および為替換算レート変動の影響があったものの、金利スワップ取引などの時価評価による評価損の計上および2005会計年度において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注記24をご参照ください)があったためです。

## その他の事業セグメント

2006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397億円と、前会計年度に比べて60億円(17.8%)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およびITS関連事業の拡大によるものです。

## その他の収益・費用

2006会計年度における受取利息及び受取配当金は940億円と、前会計年度に比べて265億円(39.2%)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。

2006会計年度における支払利息は216億円と、自動車事業における有利子負債の増加により前会計年度に比べて27億円(14.0%)の増加となりました。

2006会計年度における為替差益<純額>は108億円と、前会計年度に比べて106億円(49.6%)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。

2006会計年度におけるその他<純額>は1,258億円の利益と、前会計年度に比べて1,134億円(10.1倍)の増加となりました。この増加は、主に株式の交換差益1,433億円の計上によるものです。この株式交換差益は、(株)三菱東京フィナンシャル・グループと(株)UFJホールディングスの合併に伴うものであり、EITF 91-5「原価法で計上されている投資の非貨幣性交換(Nonmonetary Exchange of Cost-Method Investments)」に従って、従来から保有する旧(株)UFJホールディングス普通株式と引換えに新しく交付された(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ普通株式の時価評価額と旧(株)UFJホールディングス普通株式の取得原価の差額を計上したものです。

## 法人税等

2006会計年度における法人税等は7,951億円と、主に税金等調整前当期純利益の増益により、前会計年度に比べて1,372億円(20.9%)の増加となりました。前会計年度の実効税率と比較して、2006会計年度の実効税率に重要な変動はありません。

## 少数株主持分損益および持分法投資損益

2006会計年度における少数株主持分損益は844億円と、前会計年度に比べて195億円(30.0%)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およびEITF 91-5に従い国内連結子会社が保有していた旧(株)UFJホールディングス普通株式と合併後の(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ普通株式の交換取引から生じた株式交換差益を計上したことによるものです。

2006会計年度における持分法投資損益は1,643億円と、前会計年度に比べて249億円(17.8%)の増加となりました。この増加は持分法適用関連会社の業績好調による増益によるものです。

## 当期純利益

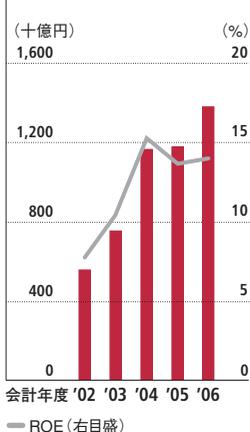
2006会計年度の当期純利益は1兆3,721億円と、前会計年度に比べて2,009億円(17.2%)の増益となりました。

## その他の包括損益

2006会計年度におけるその他の包括損益は、5,179億円の利益と、前会計年度に比べて3,940億円(4.2倍)の利益の増加となりました。この増加は主に、未実現有価証券評価損益が前会計年度の384億円の

利益に対し、2006会計年度は国内株式市場における株価の上昇により2,446億円の利益であったこと、および外貨換算調整額が前会計年度の757億円の利益に対して2006会計年度は2,684億円の利益に増加したことによるものですが、最小年金債務調整額に関連するその他の包括損益が前会計年度の98億円の利益に対し、2006会計年度が49億円の利益に減少したことにより一部相殺されています。

## 当期純利益とROE



## 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換算レート変動の影響により一部相殺されています。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、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18兆628億円と、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%、アジアでは31.4%、その他の地域では7.7%の増収となりました。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、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%、アジアでは34.9%、その他の地域では5.5%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セグメントの売上高は17兆1,135億円と、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、為替換算レート変動の影響約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17兆3,835億円と、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、為替換算レート変動の影響により一部相殺されています。欧州における増収は、主として車両販売台数の増加の影響および為替換算レート変動の影響によるものです。アジアにおける増収は、主として2004年に投入したIMVシリーズのアジア地域内外への好調な販売により販売台数が大幅に増加したことによるものです。その他の地域における増収は、主としてIMVシリーズの好調な販売による販売台数の増加によるものです。

### 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注記24をご参照ください)によるものですが、為替換算レート変動の影響により一部相殺されています。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、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16兆8,793億円と、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たことに伴い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。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472億円(純額)計上され、前会計年度の1,070億円(純額)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会計年度の営業費用は原価改善が行われなかった場合に比べて約1,600億円減少しました。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換算レート変動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およびリース車両の返却率の低下に伴う残価損失引当金繰入額の減少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、為替換算レート変動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、および為替換算レート変動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の、ハイブリッド・燃料電池などの環境技術、または衝突安全性能・走行制御などの安全技術といった先端技術開発への積極的な取り組みや、グローバル展開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換算レート変動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%)、アジアでは335億円(55.6%)、その他の地域では108億円(29.5%)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の影響があったものの、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、為替換算レート変動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、主に生産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換算レート変動の影響により一部相殺されています。欧州における増益は、主に現地製造事業体による原価改善の努力、生産および販売台数の増加および為替換算レート変動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。アジアにおける増益は主にIMVシリーズの好調な販売により生産および販売台数が大幅に増加したことによるものです。その他の地域における増益は、主にIMVシリーズの好調な販売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換算レート変動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引当金繰入額の減少によるものですが、為替換算レート変動の影響により一部相殺されています。

#### 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(2.2倍)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

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。この減少は主に、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。

## 2007会計年度の見通し

トヨタは、米国の景気や世界的な原油高の懸念がある中で、2007会計年度の世界の景気は2006会計年度に比べて緩やかに成長するものと考えています。トヨタは、世界の自動車市場は概ね同水準で推移するものと考えています。また、2007会計年度の見通しに関して、通期の平均為替レートを1米ドルあたり110円、1ユーロあたり135円となるものと想定しています。こうした前提のもと、トヨタの2007会計年度の売上高については、主に北米における新型車の投入等による販売台数増により、増収を見込んでいます。営業利益の増益要因としては、販売面の努力による販売台数増の効果および原価改善の努力があります。一方、営業利益の減益要因としては、2007会計年度の前提為替レートを2006会計年度に比べてやや円高としていることによる影響、積極的な設備投資に伴う減価償却費の増加およびハイブリッド車・燃料電池等の環境技術や安全技術などの次世代技術開発のための研究開発費の増加等があり、増益要因を相殺します。また、原価改善の効果は資材価格の影響を受けます。その結果、トヨタの2007会計年度の営業利益は、2006会計年度に比べて、概ね同程度になるものと考えられます。トヨタの税金等調整前当期純利益および当期純利益は、2006会計年度に株式交換差益1,433億円を計上したことにより、微減を見込んでいます。また、為替の変動がトヨタの業績に与える影響は大きく、特に米ドルに対して円高となった場合、トヨタの業績に重要な悪影響を及ぼすことがあります。詳細については、「概観—為替の変動」をご参照ください。

前記は、将来予測についての記述であり、為替レート、トヨタの商品に対する需要、市場環境その他の要因に関するマネジメントの判断および仮定に基づくものであるため、「将来予測表明に関する特記」の対象となります。トヨタの実際の業績は上記の要因およびフォーム20-Fの「Risk Factors」に記載されるその他の要因に変化があった場合、その結果として見通しの数値から大きく変動する可能性があります。

## 流動性と資金の源泉

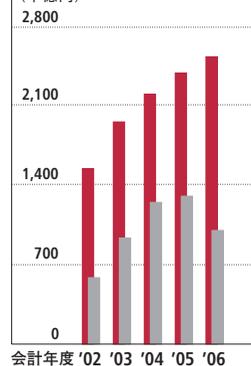
トヨタは従来、設備投資および研究開発活動のための資金を、主に営業活動から得た現金により調達してきました。

2007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。2003年4月1日から2006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。

顧客や販売店に対する融資プログラムおよびリース・プログラムで必要となる資金について、トヨタは営業活動から得た現金と金融子会社の借入金によりまかなっています。トヨタは、金融子会社のネットワークを拡大することにより、世界中の現地市場で資金を調達する能力を向上させるよう努めています。

2006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2兆3,709億円に対し、2兆5,154億円と

営業活動からの  
キャッシュ・フローと  
フリー・キャッシュ・フロー\*  
(十億円)



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

なりました。この増加は、主に当期純利益の増加によるものです。

2006会計年度における投資活動に使用した現金<純額>は、前会計年度の3兆3,755億円に対し、3兆3,755億円となりました。この増加は、主に金融債権に対する投資の増加、有形固定資産の購入および賃貸資産の購入の増加によりま

すが、金融債権の回収の増加により一部相殺されています。

2006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4,193億円に対し、8,769億円となりました。この増加は、主に短期借入債務の増加および自己株式の取得の減少によるものです。

2006会計年度における賃貸資産を除く資本的支出は、前会計年度の1兆682億円から42.6%増加し、1兆5,234億円となりました。この資本的支出の増加は、主に国内連結子会社および北米連結子会社の生産能力増強のための設備投資の増加によるものです。

2006会計年度における賃貸資産に対する資本的支出は、前会計年度の8,549億

円から45.9%増加し、1兆2,477億円となりました。この増加は、主に北米および欧州の金融子会社における賃貸資産の増加によるものです。

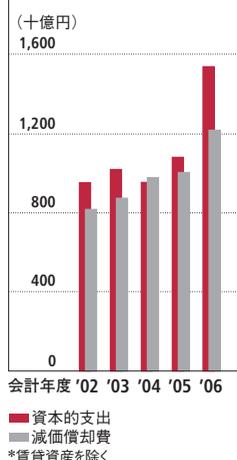
2007会計年度において、賃貸資産を除く設備投資額は約1兆5,500億円となる予定です。設備投資予定額の地域別内訳は、日本8,500億円、北米3,300億円、欧州1,300億円、アジア1,350億円およびその他1,050億円となっています。

現在入手可能な情報によれば、トヨタは、環境問題が2007会計年度における財政状態、経営成績、流動性もしくはキャッシュ・フローに重大な影響を及ぼすとは考えていません。しかしながら、フォーム20-Fの「Information on the Company — Business Overview — Governmental Regulation, Environmental and Safety Standards」で開示されているとおり、現在および将来の環境法制のもとで、トヨタにとって実質的な金銭の負担を伴う不確実性が存在しています。

現金及び現金同等物は2006年3月31日現在で1兆5,693億円でした。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、2006年3月31日現在における定期預金は503億円、有価証券は6,348億円でした。

トヨタは、現金及び現金同等物、定期預金、市場性ある負債証券および信託ファンドへの投資を総資金量と定義しており、2006会計年度において総資金量は、2,868億円(7.5%)増加し4兆968億円となりました。

資本的支出\*と減価償却費

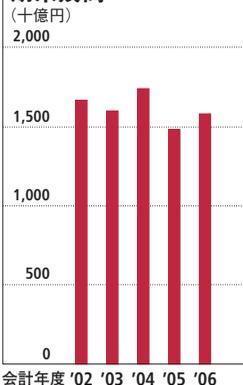


■ 資本的支出

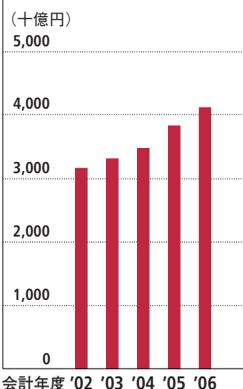
■ 減価償却費

\* 賃貸資産を除く

### 現金及び現金同等物 期末残高



### 総資金量\*



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

2006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、1,669億円(9.2%)増加し1兆9,806億円となりました。これは売上の増加による影響および為替換算レート変動の影響によるものです。

2006会計年度におけるたな卸資産は、3,142億円(24.1%)増加し1兆6,209億円となりました。これは取引量の増大および為替換算レート変動の影響によるものです。

2006会計年度における金融債権<純額>合計は、8兆3,275億円と、1兆3,405億円(19.2%)増加しました。この増加は、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。2006年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、北米65.1%、日本14.3%、欧州9.7%、アジア2.9%、その他の地域8.0%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、2006会計年度においてこの証券化取引により、購入および留保持分控除後で、886億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子会社による国債等への投資および国内株式市場における株価の上昇により、前会計年度に比べて7,902億円(24.3%)増加し4兆374億円となりました。

2006会計年度における有形固定資産は、1兆2,710億円(21.9%)増加しました。これは設備投資および為替換算レート変動の影響によりですが、減価償却の影響により一部相殺されています。

2006会計年度における支払手形及び買掛金は2,297億円(12.4%)増加しました。これは取引量の増大および為替換算レート変動の影響によるものです。

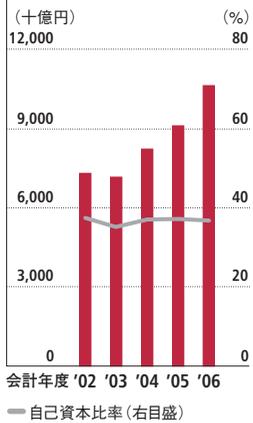
2006会計年度における未払費用は1,748億円(13.6%)増加しました。これは業容拡大に伴う経費の増加の影響によるものです。

2006会計年度における未払法人税等は546億円(18.7%)増加しました。これは、主に当社および連結子会社の課税所得の増加の影響によるものです。

2006会計年度における借入債務合計は1兆8,497億円(21.6%)増加しました。トヨタの短期借入債務は、加重平均金利2.20%の借入金と、加重平均金利3.32%のコマーシャル・ペーパーにより構成されています。2006会計年度における短期借入債務は、前会計年度に比べて6,512億円(27.3%)増加し、3兆330億円となりました。トヨタの長期借入債務は、利率が0.01%から20.00%、返済期限が2006年から2035年の無担保の借入金、担保付きの借入金、ミディアム・ターム・ノート、無担保普通社債、および長期キャピタル・リース債務により構成されています。2006会計年度の1年以内に返済予定の長期借入債務は5,729億円(49.8%)増加し、1兆7,238億円となり、返済期限が1年超の長期借入債務は6,256億円(12.5%)増加し、5兆6,405億円となりました。借入債務合計の増加は、金融事業の拡大および為替換算レート変動の影響によるものです。2006年3月31日現在で、長期借入債務の約39%は米ドル建て、約26%は日本円建て、約13%はユーロ建て、約22%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。

2005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94.5%でしたが、2006年3月31日現在では98.5%となりました。

## 自己資本と自己資本比率



長期借入債務は、2006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。

2006会計年度における未積立年金債務は3,067億円と、前会計年度に比べて2,093億円(40.6%)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、トヨタによる将来の現金拠出または対象従業員に対するそれぞれの退職日における支払いにより解

消されます。未積立年金債務の減少は、主に年金資産の市場価値の増加によるものです。詳細につきましては、連結財務諸表注記19をご参照ください。

## オフバランス化される取引

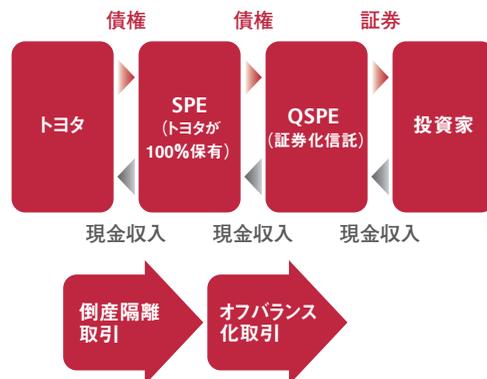
### 証券化取引による資金調達

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。)が発行する証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となります。



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。留保持分は使途限定資産として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は判断した場合、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負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、特定の場合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。2005年3月31日および2006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がないと考えているため、RLNに関する負債を計上していません。

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に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サーとして、サービサー契約に違反し、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、サービサ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

トヨタはサービサーとして、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、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。2006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2兆3,508億円です。

#### 販売店に対する貸出コミットメント

トヨタは金融事業の一環として販売店に対する融資の制度を有しています。貸付は買収、設備の改装、不動産の購入、運転資金の確保のために行われます。これらの貸付金については、通常担保権が設定されており、販売店の不動産、車両在庫、その他販売店の資産等、場合に応じて適切と考えられる物件に対して設定しています。さらに慎重な対応が必要な場合には販売店が指名した個人による保証または販売店グループが指名した法人による保証を付しています。貸付金は通常担保または保証が付されていますが、担保または保証の価値がトヨタのエクスポージャーを十分に補うことができていない可能性があります。トヨタは融資制度契約を締結することによって生じるリスクに従って融資制度を評価しています。トヨタの金融事業は、販売店グループと呼ばれる複数のフランチャイズ系列に対しても融資を行っており、しばしば貸出組合に参加することでも融資を行っています。こうした融資は、融資先の卸売車両の購入、買収、設備の改装、不動産の購入、運転資金の確保等を目的とするものです。2006年3月31日現在の販売店に対する貸出未実行残高は1兆3,344億円です。

#### 保証

トヨタは、トヨタの製品販売にあたり、販売店と顧客が締結した割賦契約について、販売店の要請に応じ顧客の割賦債務の支払いに関し保証を行っています。保証期間は2006年3月31日現在において1ヶ月から35年に渡っており、これは割賦債務の弁済期間と一致するよう設定されていますが、一般的に、製品の利用可能期間よりも短い期間となっています。顧客が必要な支払を行わない場合には、トヨタに保証債務を履行する責任が発生します。将来の潜在的保証支払額は、2006年3月31日現在、最大で1兆2,369億円です。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、2006年3月31日現在の残高は、

33億円です。保証債務を履行した場合、トヨタは、保証の対象となった主たる債務を負っている顧客から保証支払額を回収する権利を有します。

### 契約上の債務および義務

今後5年間に於ける各年の満期別の金額を含む借入債務、キャピタル・リース債務、オペレーティング・リース債務およびその他債務に関しては、連結財務諸表注記13、22

および23をご参照ください。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。

次の表は、2006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	¥ 986,128	¥ 986,128			
コマーシャル・ペーパー	2,046,891	2,046,891			
長期借入債務* (注記13)	7,306,037	1,709,231	¥3,161,232	¥1,434,838	¥1,000,736
キャピタル・リース債務(注記13)	58,341	14,657	17,402	25,736	546
解約不能オペレーティング・リース債務 (注記22)					
	51,495	9,740	13,565	9,101	19,089
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)					
	103,324	97,152	6,172	—	—
合計	¥10,552,216	¥4,863,799	¥3,198,371	¥1,469,675	¥1,020,371

\* 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2007会計年度において、退職金制度に対し98,561百万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	¥1,236,977	¥380,152	¥587,137	¥223,862	¥45,826
合計	¥1,236,977	¥380,152	¥587,137	¥223,862	¥45,826

## 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。
- ・2008年12月15日以降、型式認証されて市場に出される車両は車重の最低85%がリユースとリサイクルが可能で、最低95%がリユースとリカバリーが可能でなければならない。
- ・廃棄自動車に関しては、2006年までに、車重の80%をリユースし85%をリカバリーする目標を実際に達成しなければならず、2015年までに、それぞれ85%と95%に引き上げられる。

詳細につきましては、連結財務諸表注記23をご参照ください。

## 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 of 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日以降に開始する連結会計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(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「従業員に発行した株式の会計処理 (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。

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。

2006年2月、FASBは米国財務会計基準書第155号(以下、FAS 155という。)[「特定の複合型金融商品の会計処理 (Accounting for Certain Hybrid Instruments)」を公表しました。FAS 155は、従来米国財務会計基準書第133号(以下、FAS 133という。)[「デリバティブ商品およびヘッジ活動に関する会計処理 (Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities)」にて分離処理が要求されていた組込デリバティブを含む特定の複合型金融商品について公正価値測定をすることが認められるようになりました。また、FAS 155は証券化媒体によって発行される受益権についてFAS 133が要求する会計処理の対象としています。FAS 155は2006年9月15日より後に開始する連結会計年度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。

2006年3月、FASBは米国財務会計基準書第156号(以下、FAS 156という。)[「金融資産のサービス業務に関する会計処理 (Accounting for Servicing of Financial Assets)」を公表しました。FAS 156は、米国財務会計基準書第140号(以下、FAS140という。)[「金融資産の譲渡およびサービス業務ならびに負債の消滅に関する会計処理 (Accounting for Transfers and Servicing of Financial Assets and Extinguishments of Liabilities)」を修正するものであり、別々に認識されたサービス資産およびサービス負債の会計処理について規定しています。FAS 156は2006年9月15日より後に開始する連結会計年度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。

#### **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

取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マネジメントによる見積りを反映しています。貸倒引当金および金融損失引当金は、信用リスク評価プロセスの一環として行われている体系的かつ継続的なレビューおよび評価、過去の損失の実績、ポートフォリオの規模および構成、現在の経済的な事象および状況、担保物の見積公正価値およびその充分性、ならびにその他の関連する要因に基づき算定されています。この評価は性質上判断を要するものであり、重要な変動の可能性のある将来期待受取キャッシュ・フローの金額およびタイミングを含め、重要な見積りを必要とするものです。マネジメントは、現在入手可能な情報に基づき、貸倒引当金および金融損失引当金は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債権から構成されており、販売店ローンは卸売金融およびその他の販売店融資に関連したローンです。金融損失引当金は少なくとも四半期ごとに見直しを行っており、その際には、引当金残高が将来発生する可能性のある損失をカバーするために十分な残高を有しているかどうかを判断するために、様々な仮定や要素を考慮しています。

#### 感応度分析

トヨタの業績に重大な影響を与える金融損失の程度は、主に発生頻度、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	
2006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.....	¥4,581

#### 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ます。リース期間終了時における残存価値の見積りに影響する要素として、新車インセンティブプログラム、新車の価格設定、中古車の供給、予測車両返却率および残価損失の予測感応度等が挙げられます。車両返却率は、ある期間において、リース契約終了時に返却されトヨタが売却したリース車両の台数が、リース開始日において当該期間中にリース契約が終了することが予定されていたリース契約の件数に占める割合を表しています。車両返却率が上昇すると、トヨタのリース終了時における損失のリスクが上昇します。残価損失の感応度は、リース終了時におけるリース車両の公正価値がリース車両の残存価額を下回る程度を表しています。

#### 感応度分析

次の表は、残価損失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
	2006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 .....	¥470

#### 長期性資産の減損

トヨタは必要に応じて、のれんおよびその他の無形資産を含む、使用中の長期性資産および処分予定の長期性資産の帳簿価額を定期的にレビューしています。このレビューは、将来の見積キャッシュ・フローをもとに行っています。長期性資産の帳簿価額に減損が生じていると判断した場合、当該資産の帳簿価額が公正価値を超える金額を減損として計上します。マネジメントは、その将来の見積キャッシュ・フローおよび公正価値の算定は合理的に行われたものと考えていますが、キャッシュ・フローや公正価値の見積りを修正した場合には、評価の結果が変わり、将来の自動車事業の業績が悪影響を受ける可能性があります。

#### 退職給付費用

退職給付費用および退職給付引当金の計算は、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。

退職給付費用および退職給付引当金の計算に影響を与える最も重要な仮定は、割引率と年金資産の期待収益率です。割引率は、現在利用可能で、かつ、年金給付の支払期日までの間利用可能と予想される高格付で確定利付の社債および確定利付の国債の利回りなどを考慮して決定しております。期待収益率は、保有している年金資産の構成、運用手法から想定されるリスク、過去の運用実績、運用基本方針および市場の動向等を考慮して決定しております。トヨタが2006会計年度の退職給付費用および退職給付引当金の計算に適用した加重平均の割引率及び期待収益率はそれぞれ2.6%および2.9%です。

## 感応度分析

次の表は、退職給付引当金の見積りにあたり、トヨタが重要な見積りであると考えている、加重平均の割引率と年金資産の期待収益率の仮定の変化を示したものであり、他のすべての条件は一定とみなして計算しています。

	金額:百万円	
	2007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	2006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 .....	¥(10,139)	¥ 127,688
0.5%の増加 .....	9,779	(110,001)
期待収益率		
0.5%の減少 .....	¥ (6,381)	
0.5%の増加 .....	6,381	

## 公正価値計上のデリバティブ等の契約

トヨタは、通常の業務の過程において、為替および金利変動に対するエクスポージャーを管理するために、デリバティブ商品を利用しています。デリバティブ商品の会計処理は複雑なものであり、かつ継続的に改訂されます。また、市場価格がない場合、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、金利、特定の商品先物および株価の変動による市場リスクにさらされています。為替および金利の変動によるリスクを管理するために、トヨタは様々なデリバ

ティブ金融商品を利用しています。

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

トヨタは、金融市場が予測不可能であることを認識した上で、業績に悪影響を及ぼし得るリスクを軽減するための総合的リスク管理プログラムを設け、その重要な一環として、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、事業を行う現地の通貨以外の通貨による売買および融資に関連して為替リスクを負っています。すなわち、外国通貨建ての事業によるキャッシュ・フローおよび様々な金融商品を原因とする将来における収益もしくは資産および負債に関連する為替リスクにさらされています。最も影響を受ける為替リスクは、米ドルおよびユーロに関連するものです。

トヨタは、為替の変動に対するリスクを評価するための方法として、バリュー・アット・リスク(value-at-risk)を採用しています。合計した為替のバリュー・アット・リスクは、税引前利益における潜在的損失を示すものであり、2005年3月31日および2006年3月31日現在で、それぞれ571億円および519億円と見積られています。トヨタの総合的な為替のエクスポージャー(デリバティブを含む。)に基づき、2006会計年度中の税引前キャッシュ・フローに対する為替変動のリスクは、最高519億円、最低441億円、平均466億円でした。

バリュー・アット・リスクはモンテカルロ・シミュレーションを利用して見積られており、認識日における信頼レベルを95%とし、10日間の保有期間を仮定しています。

### 金利リスク

トヨタは、融資活動、投資活動およびキャッシュマネジメント活動において金利の変動リスクにさらされています。金利変動リスクを望ましいレベルに維持するため、また、支払利息を最小限に抑えるために、トヨタは様々な金融商品取引を行っています。具体的には、特定の先物為替取引、オプション、金利キャップおよびフロア等の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公正価値の潜在的な減少額は、2005年3月31日および2006年3月31日現在において、それぞれ563億円および756億円であると見積られています。

前記の感応度分析には特定の欠点があります。同モデルは、金利が即時にイールドカーブに対して平行移動すると仮定しています。しかし、実際にはこうした変動が即時に起こることはほとんどありません。満期までの期間もしくは再値付けの期間が似通った特定の資産または負債であっても、市場金利の変動に対して、同様に変動しない場合があります。また、資産および負債に対する金利は、市場金利の変動と同時に変動する場合もあれば、市場金利の変動に遅れて変動する場合があります。金融債権は、金利が変動した場合の前払リスクが少ないため、トヨタが採用しているモデルでは、自動車関連の金融債権における前払リスクに言及していません。しかし、金利が変動する中で、実際のローンの前払いがモデル上で仮定した条件と大きく異なることも考えられます。

### 商品価格リスク

商品価格リスクとは、トヨタが自動車生産に使用する非鉄金属（アルミなど）、貴金属（パラジウム、白金、ロジウムなど）、合金鉄をはじめとする商品価格変動によるコスト変動のリスクをいいます。トヨタはこれらの商品の調達に関する価格リスクをヘッジするためのデリバティブ商品を使わず、最低限の在庫しか持たないことにより商品の価格リスクを管理しています。

### 株価リスク

トヨタは、価格リスクの影響を受けやすい様々な売却可能有価証券への投資を行っています。2005年3月31日および2006年3月31日現在における売却可能有価証券の公正価値は、それぞれ9,048億円および1兆4,691億円です。価格が10%変動したと仮定した場合の売却可能有価証券の公正価値の潜在的な変動額は、2005年3月31日現在および2006年3月31日現在において、それぞれ904億円および1,469億円です。

## 連結貸借対照表

トヨタ自動車株式会社  
3月31日現在

資産の部	金額:百万円		金額:百万米ドル
	2005年	2006年	2006年
<b>流動資産</b>			
現金及び現金同等物 .....	¥ 1,483,753	¥ 1,569,387	\$ 13,360
定期預金 .....	63,609	50,349	428
有価証券 .....	543,124	634,879	5,405
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>貸倒引当金残高:			
2005年—18,656百万円			
2006年—19,491百万円(166百万米ドル).....	1,813,725	1,980,680	16,861
金融債権<純額> .....	3,010,135	3,497,319	29,772
未収入金 .....	355,381	416,336	3,544
たな卸資産 .....	1,306,709	1,620,975	13,799
繰延税金資産 .....	475,764	520,494	4,431
前払費用及びその他 .....	387,905	444,803	3,787
流動資産合計 .....	9,440,105	10,735,222	91,387
長期金融債権<純額> .....	3,976,941	4,830,216	41,119
<b>投資及びその他の資産</b>			
有価証券及びその他の投資有価証券.....	2,704,142	3,402,523	28,965
関連会社に対する投資及びその他の資産.....	1,570,185	1,828,369	15,565
従業員に対する長期貸付金 .....	49,538	75,094	639
その他 .....	798,506	793,543	6,755
投資及びその他の資産合計 .....	5,122,371	6,099,529	51,924
<b>有形固定資産</b>			
土地 .....	1,182,768	1,215,897	10,351
建物 .....	2,935,274	3,156,613	26,872
機械装置 .....	7,897,509	8,482,832	72,213
賃貸用車両及び器具 .....	1,828,697	2,605,426	22,179
建設仮勘定 .....	214,781	397,076	3,380
	14,059,029	15,857,844	134,995
減価償却累計額<控除> .....	(8,263,435)	(8,791,216)	(74,838)
有形固定資産合計 .....	5,795,594	7,066,628	60,157
<b>資産合計</b> .....	¥24,335,011	¥28,731,595	\$244,587

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
	2005年	2006年	2006年
<b>流動負債</b>			
短期借入債務.....	¥ 2,381,827	¥ 3,033,019	\$ 25,820
1年以内に返済予定の長期借入債務.....	1,150,920	1,723,888	14,675
支払手形及び買掛金.....	1,856,799	2,086,587	17,763
未払金.....	693,041	730,184	6,216
未払費用.....	1,289,373	1,464,263	12,465
未払法人税等.....	292,835	347,488	2,958
その他.....	562,411	643,306	5,476
流動負債合計.....	8,227,206	10,028,735	85,373
<b>固定負債</b>			
長期借入債務.....	5,014,925	5,640,490	48,016
未払退職・年金費用.....	646,989	679,918	5,788
繰延税金負債.....	811,670	1,092,995	9,305
その他.....	84,342	139,428	1,187
固定負債合計.....	6,557,926	7,552,831	64,296
少数株主持分.....	504,929	589,580	5,019
<b>資 本</b>			
資本金			
授權株式数: 2005年3月31日および 2006年3月31日現在—9,740,185,400株			
発行済株式数: 2005年3月31日および 2006年3月31日現在—3,609,997,492株.....	397,050	397,050	3,380
資本剰余金.....	495,707	495,250	4,216
利益剰余金.....	9,332,176	10,459,788	89,042
その他の包括利益・(損失)累計額.....	(80,660)	437,316	3,723
自己株式			
自己株式数: 2005年3月31日現在—341,918,553株 2006年3月31日現在—368,240,025株.....	(1,099,323)	(1,228,955)	(10,462)
資本合計.....	9,044,950	10,560,449	89,899
<b>契約債務及び偶発債務</b>			
<b>負債、少数株主持分及び資本合計.....</b>	<b>¥24,335,011</b>	<b>¥28,731,595</b>	<b>\$244,587</b>

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
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(損失)						
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
当期発行額		(457)				(457)
包括利益						
当期純利益			1,372,180			1,372,180
その他の包括利益						
外貨換算調整額				268,410		268,410
未実現有価証券評価益						
<組替修正考慮後>				244,629		244,629
最小年金債務調整額				4,937		4,937
包括利益合計						1,890,156
配当金支払額			(244,568)			(244,568)
自己株式の取得及び処分					(129,632)	(129,632)
2006年3月31日現在残高	¥397,050	¥495,250	¥10,459,788	¥ 437,316	¥(1,228,955)	¥10,560,449

	金額：百万米ドル					
2005年3月31日現在残高	\$3,380	\$4,220	\$79,443	\$ (686)	\$ (9,358)	\$76,999
当期発行額		(4)				(4)
包括利益						
当期純利益			11,681			11,681
その他の包括利益						
外貨換算調整額				2,285		2,285
未実現有価証券評価益						
<組替修正考慮後>				2,082		2,082
最小年金債務調整額				42		42
包括利益合計						16,090
配当金支払額			(2,082)			(2,082)
自己株式の取得及び処分					(1,104)	(1,104)
2006年3月31日現在残高	\$3,380	\$4,216	\$89,042	\$3,723	\$(10,462)	\$89,899

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
	2004年	2005年	2006年	2006年
<b>営業活動からのキャッシュ・フロー</b>				
当期純利益	¥ 1,162,098	¥ 1,171,260	¥ 1,372,180	\$ 11,681
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	969,904	997,713	1,211,178	10,311
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	83,138	63,154	62,646	533
退職・年金費用<支払額控除後>	(159,267)	(52,933)	23,860	203
固定資産処分損	39,742	49,159	54,981	468
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	3,063	2,324	4,163	36
繰延税額	120,828	84,711	33,262	283
少数株主持分損益	42,686	64,938	84,393	718
持分法投資損益	(120,295)	(139,471)	(164,366)	(1,399)
資産及び負債の増減ほか				
受取手形及び売掛金の増加	(90,721)	(178,363)	(297,598)	(2,533)
たな卸資産の増加	(53,609)	(191,545)	(248,823)	(2,118)
その他の流動資産の(増加)減少	43,445	34,674	(89,723)	(764)
支払手形及び買掛金の増加	159,120	153,747	188,702	1,606
未払法人税等の増加(減少)	(66,006)	41,228	54,052	460
その他流動負債の増加	203,535	190,450	203,075	1,729
その他	(150,927)	79,894	23,498	200
営業活動から得た現金<純額>	2,186,734	2,370,940	2,515,480	21,414
<b>投資活動からのキャッシュ・フロー</b>				
金融債権の増加	(5,234,578)	(5,594,375)	(6,476,979)	(55,137)
金融債権の回収	3,839,812	4,609,383	5,615,276	47,802
金融債権の売却	243,128	65,536	102,854	876
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(945,803)	(1,068,287)	(1,523,459)	(12,969)
賃貸資産の購入	(542,738)	(854,953)	(1,247,781)	(10,622)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	73,925	69,396	89,578	762
賃貸資産の売却	288,681	316,456	410,683	3,496
有価証券及び投資有価証券の購入	(1,336,467)	(1,165,791)	(957,296)	(8,149)
有価証券及び投資有価証券の売却	183,808	121,369	157,707	1,342
有価証券及び投資有価証券の満期償還	1,252,334	452,574	533,325	4,540
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>	(20,656)	(901)	(1,802)	(15)
投資及びその他の資産の増減ほか	(17,941)	(11,603)	(77,606)	(661)
投資活動に使用した現金<純額>	(2,216,495)	(3,061,196)	(3,375,500)	(28,735)
<b>財務活動からのキャッシュ・フロー</b>				
自己株式の取得	(357,457)	(264,106)	(129,629)	(1,104)
長期借入債務の増加	1,636,570	1,863,710	1,928,788	16,420
長期借入債務の返済	(1,253,045)	(1,155,223)	(1,187,506)	(10,109)
短期借入債務の増加	353,833	140,302	509,826	4,340
配当金支払額	(137,678)	(165,299)	(244,568)	(2,082)
財務活動から得た現金<純額>	242,223	419,384	876,911	7,465
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	(74,714)	24,849	68,743	585
現金及び現金同等物純増加(減少)額	137,748	(246,023)	85,634	729
現金及び現金同等物期首残高	1,592,028	1,729,776	1,483,753	12,631
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,729,776	¥ 1,483,753	¥ 1,569,387	\$ 13,360

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

# 連結財務諸表への注記

トヨタ自動車株式会社

## 1. 事業の概況：

トヨタは、主にセダン、ミニバン、2BOX、スポーツユーティリティビークル、トラック等の自動車とその関連部品・用品の設計、製造および販売を世界的規模で行っております。また、トヨタは、トヨタが製造する自動車および他の製品の

販売を補完するための金融ならびに車両および機器のリース事業を、主として販売代理店およびその顧客に対して行っております。

## 2. 重要な会計方針の要約：

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

上記の修正事項を反映した後の重要な会計方針は以下のとおりであります。

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。

### 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。米財務会計基準審議会解釈指針第46(R)号「変動持分事業体の連結（2003年改訂版）— ARB 51の解釈（Consolidation of Variable Interest Entities (revised December 2003) — an interpretation of ARB No. 51)」で定義され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。

### 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。

### 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

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。2004年3月31日、2005年3月31日および2006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371,677百万円、379,702百万円および397,599百万円(3,385百万米ドル)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、2004年3月31日、2005年3月31日および2006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682,279百万円、755,147百万円および812,648百万円(6,918百万米ドル)であります。

#### 現金及び現金同等物

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

#### 市場性ある有価証券

市場性ある有価証券は負債証券および持分証券から成っております。売却可能証券に区分される負債証券および持分証券は公正価値で評価し、未実現評価損益は税効果考慮後の金額で資本の部におけるその他の包括利益累計額の項目として表示しております。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、主として損失発生の頻度と重要性に基づいて計上しております。計上すべき引当金の算定にあたっては、債権の回収可能性に影響を与えるその他の要因も勘案しております。

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

### 残価損失引当金

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

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

### たな卸資産

たな卸資産は市場価格を超えない範囲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、2005年3月31日および2006年3月31日現在、それぞれ233,440百万円および329,205百万円(2,802百万米ドル)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、2005年3月31日および2006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31,894百万円および17,070百万円(145百万米ドル)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、少額の新取替、維持および修理のための支出は発生時の費用として処理しております。有形固定資産の減価償却は、当該資産の区分、構造および用途等により見積もられた耐用年数に基づき、主として、当社および日本の子会社においては定率法、海外子会社においては定額法で、それぞれ計算して

おります。見積耐用年数は、建物については2年から65年を、機械装置および器具備品については2年から20年を使用しております。

賃貸用車両及び器具は第三者に対する賃貸であり、販売代理店が賃貸を開始して特定の連結子会社が取得したものであります。そうした子会社は、各社が直接取得した資産についても賃貸を行っております。賃貸用車両及び器具は見積残存価額まで、主として5年のリース期間にわたり定額法で償却しております。

### 長期性資産

トヨタは、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見積キャッシュ・フローを超えている場合に、減損が計上されます。計上する減損の金額は、帳簿価額が公正価値を超過する場合のその超過額であり、公正価値は主に割引キャッシュ・フロー評価法を用いて決定しております。

### のれんおよび無形資産

のれんはトヨタの連結貸借対照表に対して重要ではありません。

無形資産は主としてソフトウェアであります。耐用年数が明確な無形資産については主として5年の見積耐用年数を使用して定額法で償却を行っております。耐用年数が不明確な無形資産については資産(資産グループ)の帳簿価額の回収可能性について疑義を生じさせる事象や状況がある場合に減損テストを行っております。

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

### 退職給付債務

トヨタは、従業員の退職給付に関して確定給付制度および確定拠出制度の双方を有しております。退職給付債務の測定は、米国財務会計基準書第87号(以下、FAS 87という。)[「事業主の年金会計(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。

#### 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(以下、APB 25という。)[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られません。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(以下、FAS 123という。)[株式を基礎とする報酬の会計処理(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。

	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
	2004年	2005年	2006年	2006年
<b>当期純利益</b>				
報告数値 .....	¥1,162,098	¥1,171,260	<b>¥1,372,180</b>	<b>\$11,681</b>
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).....	(1,292)	(1,571)	<b>(1,449)</b>	<b>(12)</b>
仮定数値 .....	¥1,160,806	¥1,169,689	<b>¥1,370,731</b>	<b>\$11,669</b>
<b>1株当たり当期純利益</b>				
基本				
報告数値.....	¥342.90	¥355.35	<b>¥421.76</b>	<b>\$3.59</b>
仮定数値.....	342.51	354.87	<b>421.32</b>	<b>3.59</b>
希薄化後				
報告数値.....	¥342.86	¥355.28	<b>¥421.62</b>	<b>\$3.59</b>
仮定数値.....	342.48	354.80	<b>421.18</b>	<b>3.59</b>

### その他の包括利益

その他の包括利益は、収益、費用、利益および損失のうち、米国会計基準のもとで包括利益に含まれるものの、当期純利益には含まれず、資本の調整項目として資本の部に直接計上する項目として定義されております。トヨタの場合、その他の包括利益は、主として売却可能有価証券未実現評価損益、外貨換算調整額、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。

### 会計方針の変更

2004年12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。

トヨタは2005年6月15日以降に開始する連結会計期間においてFAS 153を適用しましたが、この基準書の適用はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではありません。

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拘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。トヨタは2005年12月15日より後に終了する連結会計期間よりFIN 47を適用しましたが、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ありません。

### 将来適用予定の最近公表された会計基準

2004年11月、FASB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、二重の運送費、および再出荷手数料等の項目は極めて異常なものとなされ、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わ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FAS 123を改訂するとともに、APB 25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。

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おりました。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日以降に開始す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。

2006年2月、FASBは米国財務会計基準書第155号(以下、FAS 155という。)[特定の複合型金融商品の会計処理(Accounting for Certain Hybrid Instruments)]を公表しました。FAS 155は、従来米国財務会計基準書第133号(以下、FAS 133という。)[デリバティブ商品およびヘッジ活動に関する会計処理(Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities)]にて分離処理が要求されていた組込デリバティブを含む特定の複合型金融商品について公正価値測定をすることが認められるようになりました。また、FAS 155は証券化媒体によって発行される受益権についてFAS 133が要求する会計処理の対象としております。FAS 155は2006年9月15日より後に開始する連結会計年度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。

2006年3月、FASBは米国財務会計基準書第156号(以下、FAS 156という。)[金融資産のサービス業務に関する会計処理(Accounting for Servicing of Financial Assets)]を公表しました。FAS 156は、米国財務会計基準書第140号(以下、FAS 140という。)[金融資産の譲渡およびサービス業務ならびに負債の消滅に関する会計処理(Accounting for Transfers and Servicing of Financial Assets and

Extinguishments of Liabilities)」を修正するものであり、別々に認識されたサービス資産およびサービス負債の会計処理について規定しています。FAS 156は2006年9月15日より後に開始する連結会計年度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。

#### 勘定科目の組替え再表示

特定の過年度の金額は、2006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、2006年3月31日現在の実勢為替相場1米ドル＝117.47円を、2006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：

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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627,483百万円、694,985百万円および730,469百万円(6,218百万米ドル)であります。また、2004年3月31日、2005年3月31日および2006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203,257百万円、

226,615百万円および332,337百万円(2,829百万米ドル)であります。

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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4,826百万円、3,571百万円および6,673百万円(57百万米ドル)であります。

### 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 マニュファクチャリング 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.....	(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。

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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、これらの取得原価、未実現評価損益および公正価値は次のとおりであります。

	金額：百万円			
	2005年3月31日現在			
	取得原価	未実現評価益	未実現評価損	公正価値
<b>売却可能証券</b>				
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
<b>市場性のない証券</b>				
負債証券 .....	¥ 19,917			
持分証券 .....	109,940			
合 計 .....	¥129,857			

	金額：百万円			
	2006年3月31日現在			
	取得原価	未実現評価益	未実現評価損	公正価値
<b>売却可能証券</b>				
負債証券 .....	¥2,432,905	¥ 4,597	¥29,356	¥2,408,146
持分証券 .....	661,412	807,937	198	1,469,151
合 計 .....	¥3,094,317	¥812,534	¥29,554	¥3,877,297
<b>市場性のない証券</b>				
負債証券 .....	¥ 18,863			
持分証券 .....	141,242			
合 計 .....	¥160,105			

	金額：百万米ドル			
	2006年3月31日現在			
	取得原価	未実現評価益	未実現評価損	公正価値
<b>売却可能証券</b>				
負債証券 .....	\$20,711	\$ 39	\$250	\$20,500
持分証券 .....	5,630	6,878	1	12,507
合 計 .....	\$26,341	\$6,917	\$251	\$33,007
<b>市場性のない証券</b>				
負債証券 .....	\$ 161			
持分証券 .....	1,202			
合 計 .....	\$1,363			

2005年3月31日および2006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。

2005年3月31日および2006年3月31日現在、売却可能証券に分類されている負債証券は主に1年から10年満期の国債および社債で構成されております。

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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183,808百万円、121,369百万円および157,707百万円(1,342百万米ドル)であります。これらの売却収入に係る実現総利益は、それぞれ8,780百万円、14,551百万円および2,104百万円(18百万米ドル)であり、実現総損失は、それぞれ139百万円、231百万円および1,207百万円(10百万米ドル)であります。

トヨタはEITF91-5「原価法で計上されている投資の非貨幣性交換(Nonmonetary Exchange of Cost-Method Investments)」に従い、2006年3月31日に終了した1年間において、2005年10月1日に(株)三菱東京フィナンシャル・グループと(株)UFJホールディングスが合併したことにより、従来から保有する旧(株)UFJホールディングス普通株式と引換えに新しく交付された(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ普通株式の時価評価額と旧(株)UFJホールディングス普通株式の取得原価との差額である株式交換差益143,366百万円(1,220百万米ドル)を、連結貸借対照表の

「その他の包括利益累計額」に含まれる未実現有価証券評価益から、その他の収益として連結損益計算書の「その他<純額>」に振替えて計上しております。当該株式交換差益はキャッシュ・インフローの生じない利益であり、2006年3月31日現在、売却可能証券に分類されている持分証券の取得原価に含まれております。

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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3,063百万円、2,324百万円および4,163百万円(35百万米ドル)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判断された場合には、取得原価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
	2005年	2006年	2006年
小売債権.....	¥ 4,716,961	¥ 5,930,822	\$ 50,488
ファイナンス・リース.....	756,732	741,280	6,310
卸売債権およびその他のディーラー貸付金.....	1,773,440	1,998,814	17,016
	7,247,133	8,670,916	73,814
繰延融資初期費用.....	65,189	92,798	790
未稼得収益.....	(233,417)	(334,796)	(2,850)
金融損失引当金.....	(91,829)	(101,383)	(863)
金融債権<純額>合計.....	6,987,076	8,327,535	70,891
控除：一年以内に期限の到来する債権.....	(3,010,135)	(3,497,319)	(29,772)
長期金融債権<純額>.....	¥ 3,976,941	¥ 4,830,216	\$ 41,119

2006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
2007年.....	¥1,692,889	¥194,384	¥1,664,365	\$14,411	\$1,655	\$14,168
2008年.....	1,497,693	124,726	99,217	12,749	1,062	845
2009年.....	1,227,787	99,718	95,581	10,452	849	814
2010年.....	820,275	37,035	53,532	6,983	315	456
2011年.....	404,888	15,239	56,384	3,447	129	480
2012年以降.....	287,290	1,623	29,735	2,446	14	253
合計.....	¥5,930,822	¥472,725	¥1,998,814	\$50,488	\$4,024	\$17,016

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
	2005年	2006年	2006年
最低受取りリース料.....	¥485,696	¥ 472,725	\$4,024
未保証見積残存価額.....	271,036	268,555	2,286
	756,732	741,280	6,310
繰延融資初期費用.....	1,900	1,462	12
控除：未稼得収益.....	(71,702)	(102,241)	(870)
控除：金融損失引当金.....	(6,502)	(6,140)	(52)
ファイナンス・リースー純額.....	¥680,428	¥ 634,361	\$5,400

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、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・リクイディティ・ノートを発行した金額に限定されております。留保持分に関連するトヨタのエクスポージャーは、関連する証券が完済される時点まで継続して存在しますが、債権が期限に回収されない場合等における、投資家が有するトヨタに対する遡求権は、トヨタが保有する他の資産には及びことはありません。

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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
	2004年	2005年	2006年	2006年
新規証券化による収入(購入および留保証券控除後).....	¥168,135	¥ 48,958	<b>¥ 88,698</b>	<b>\$ 755</b>
受取サービス業務報酬.....	6,860	3,762	<b>2,297</b>	<b>20</b>
利息のみストリップから生じた超過利息.....	20,514	9,140	<b>4,219</b>	<b>36</b>
債権の再購入.....	(33,614)	(34,675)	<b>(50,086)</b>	<b>(426)</b>
サービス業務立替金.....	(792)	(215)	<b>(453)</b>	<b>(4)</b>
サービス業務立替金の回収.....	1,358	860	<b>793</b>	<b>7</b>

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、2004年3月31日、2005年3月31日および2006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5,608百万円、323百万円および837百万円(7百万米ドル)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。

2005年3月31日および2006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18,896百万円および18,316百万円(156百万米ドル)であります。

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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。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、2005年3月31日および2006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		
	2004年	2005年	2006年
証券化に関する早期返済速度.....	1.0%–1.5%	0.7%–1.1%	<b>0.7%–1.4%</b>
加重平均契約期間(年数).....	1.70–1.85	1.85	<b>1.72–2.06</b>
年間期待信用損失.....	0.50%–0.80%	0.30%	<b>0.05%–0.18%</b>
劣後証券の割引率.....	5.0%	—	—
その他の留保持分の割引率.....	8.0%–15.0%	15.0%	<b>5.0%</b>

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。2004年3月31日、2005年3月31日

および2006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0.41%、0.40%および0.19%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	
	2006年 3月31日現在		2006年 3月31日現在	
早期返済速度の仮定(年間レート).....	0.7%–1.5%			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	¥(136)		\$(1)	
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	(271)		(2)	
残存キャッシュ・フロー割引率(年間レート).....	5.0%–12.0%			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	¥(172)		\$(1)	
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	(341)		(3)	
期待信用損失(年間レート).....	0.05%–0.41%			
10%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	¥ (56)		\$(0)	
20%不利な方向に変動した場合の公正価値への影響.....	(125)		(1)	

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ます、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。

2005年3月31日および2006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	
	2005年	2006年	2006年	
未回収元本.....	¥5,520,484	¥6,543,496	\$55,704	
60日以上延滞金額.....	23,396	32,799	279	
構成内容:				
自己保有債権.....	¥5,240,276	¥6,337,306	\$53,949	
証券化した債権.....	280,208	206,190	1,755	

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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、34,455百万円および46,427百万円(395百万米ドル)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		
	2005年	2006年	2006年
製 品 .....	¥ 890,118	<b>¥1,097,203</b>	<b>\$ 9,340</b>
原材料 .....	189,675	<b>221,285</b>	<b>1,884</b>
仕掛品 .....	179,943	<b>239,450</b>	<b>2,038</b>
貯蔵品およびその他 .....	46,973	<b>63,037</b>	<b>537</b>
合計 .....	¥1,306,709	<b>¥1,620,975</b>	<b>\$13,799</b>

## 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		
	2005年	2006年	2006年
車両 .....	¥1,736,238	<b>¥2,503,064</b>	<b>\$21,308</b>
器具 .....	92,459	<b>102,362</b>	<b>871</b>
	1,828,697	<b>2,605,426</b>	<b>22,179</b>
控除：減価償却累計額 .....	(424,609)	<b>(579,896)</b>	<b>(4,936)</b>
賃貸用車両及び器具<純額> .....	¥1,404,088	<b>¥2,025,530</b>	<b>\$17,243</b>

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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267,252百万円、291,205百万円および395,870

百万円(3,370百万米ドル)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
2007年 .....	¥404,750	\$3,446
2008年 .....	314,638	2,679
2009年 .....	176,244	1,500
2010年 .....	59,484	506
2011年 .....	14,611	124
2012年以降 .....	10,168	87
将来の最低レンタル収入合計 .....	¥979,895	\$8,342

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：

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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
	2004年	2005年	2006年	2006年
貸倒引当金期首残高 .....	¥53,172	¥ 61,121	<b>¥55,751</b>	<b>\$475</b>
繰入額 .....	16,540	15,752	<b>10,361</b>	<b>88</b>
債権償却 .....	(2,598)	(12,855)	<b>(1,819)</b>	<b>(15)</b>
その他 .....	(5,993)	(8,267)	<b>(2,205)</b>	<b>(19)</b>
貸倒引当金期末残高 .....	¥61,121	¥ 55,751	<b>¥62,088</b>	<b>\$529</b>

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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。

2005年3月31日および2006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37,095百万円および42,597百万円(363百万米ドル)が計上されております。

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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
	2004年	2005年	2006年	2006年
金融損失引当金期首残高	¥116,888	¥ 87,462	¥ 91,829	\$ 782
繰入額	66,598	47,402	52,285	445
債権償却(回収額と相殺)	(92,835)	(44,587)	(50,324)	(428)
その他	(3,189)	1,552	7,593	64
金融損失引当金期末残高	¥ 87,462	¥ 91,829	¥101,383	\$ 863

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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
	2005年	2006年	2006年
流動資産	¥ 5,282,960	¥ 6,259,683	\$ 53,288
固定資産	8,017,220	10,148,606	86,393
資産合計	¥13,300,180	¥16,408,289	\$139,681
流動負債	¥ 3,982,816	¥ 4,925,104	\$ 41,927
固定負債	4,167,042	5,262,042	44,795
資本	5,150,322	6,221,143	52,959
負債および資本合計	¥13,300,180	¥16,408,289	\$139,681
資本に対するトヨタの持分額	¥ 1,556,236	¥ 1,820,717	\$ 15,499
期末における持分法適用会社数	56	56	

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2004年	2005年	2006年	2006年
売上高	¥13,187,869	¥15,359,634	¥18,332,304	\$156,059
売上総利益	¥ 1,650,233	¥ 1,900,344	¥ 2,197,699	\$ 18,709
当期純利益	¥ 403,213	¥ 420,640	¥ 559,686	\$ 4,765

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、アイシン精機(株)、(株)豊田自動織機、豊田通商(株)およびトヨタ紡織(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、2005年3月31日および

2006年3月31日現在、それぞれ1,235,535百万円および1,487,708百万円(12,665百万米ドル)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1,827,725百万円および2,818,476百万円(23,993百万米ドル)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
	2005年	2006年	2006年
受取手形及び売掛金ならびに未収入金 .....	¥179,519	¥221,006	\$1,881
支払手形及び買掛金ならびに未払金 .....	463,870	551,514	4,695

	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
	2004年	2005年	2006年	2006年
売上高 .....	¥ 883,112	¥1,150,523	¥1,394,071	\$11,867
仕入高 .....	2,577,696	2,923,325	3,356,626	28,574

持分法で評価されている関連会社からの配当金は、2004年3月31日、2005年3月31日および2006年3月31日に終了した各1年間において、それぞれ15,722百万円、22,164百万円および30,011百万円(255百万米ドル)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：

2005年3月31日および2006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
	2005年	2006年	2006年
借入金(主として銀行借入)			
[加重平均金利：2005年 年1.58%			
2006年 年2.20%].....	¥ 789,801	¥ 986,128	\$ 8,395
コマーシャル・ペーパー			
[加重平均金利：2005年 年2.81%			
2006年 年3.32%].....	1,592,026	2,046,891	17,425
	¥2,381,827	¥3,033,019	\$25,820

2006年3月31日現在、トヨタには2,427,218百万円(20,662百万米ドル)の未使用の短期借入枠があり、うち561,667百万円(4,781百万米ドル)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。

2005年3月31日および2006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
	2005年	2006年	2006年
無担保の借入金(主として銀行借入)			
[2005年 — 利率：年0.05%～27.00%、返済期限：2005年～2025年; 2006年 — 利率：年0.04%～20.00%、返済期限：2006年～2025年].....	¥ 894,212	¥ 1,009,001	\$ 8,589
担保付きの借入金(主として銀行借入)			
[2005年 — 利率：年0.35%～5.60%、返済期限：2005年～2019年; 2006年 — 利率：年0.35%～5.60%、返済期限：2006年～2019年].....	24,320	15,766	134
メディアム・ターム・ノート(連結子会社の発行)			
[2005年 — 利率：年0.01%～7.59%、返済期限：2005年～2035年; 2006年 — 利率：年0.01%～9.75%、返済期限：2006年～2035年].....	3,447,104	4,364,260	37,152
無担保普通社債(当社の発行)			
[2005年 — 利率：年1.33%～3.00%、返済期限：2008年～2018年; 2006年 — 利率：年1.33%～3.00%、返済期限：2008年～2018年].....	500,000	500,000	4,256
無担保普通社債(連結子会社の発行)			
[2005年 — 利率：年0.27%～7.00%、返済期限：2005年～2031年; 2006年 — 利率：年0.34%～7.11%、返済期限：2006年～2031年].....	1,228,929	1,417,010	12,063
長期キャピタル・リース債務			
[2005年 — 利率：年0.37%～9.33%、返済期限：2005年～2017年; 2006年 — 利率：年0.37%～9.33%、返済期限：2006年～2017年].....	71,280	58,341	497
	6,165,845	7,364,378	62,691
控除：1年以内に返済予定の額 .....	(1,150,920)	(1,723,888)	(14,675)
	¥ 5,014,925	¥ 5,640,490	\$ 48,016

2006年3月31日現在、長期借入債務の通貨は、約39%が米ドル、約26%が日本円、約13%がユーロ、約22%がその他の通貨となっております。

2006年3月31日現在、帳簿価額100,753百万円(858百万米ドル)の有形固定資産が連結子会社の借入債務等の

担保に供されております。これに加えて、その他資産のうち合計で42,628百万円(363百万米ドル)が、連結子会社の借入債務等の担保に供されております。

長期借入債務の翌年度以降5年間の各年度別返済予定額は次のとおりであります。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2007年 .....	¥1,723,888	\$14,675
2008年 .....	1,801,230	15,334
2009年 .....	1,377,404	11,726
2010年 .....	911,634	7,761
2011年 .....	548,940	4,673

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。2006年3月31

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

2006年3月31日現在、トヨタには2,016,470百万円(17,166百万米ドル)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2004年3月31日、2005年3月31日および2006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
	2004年	2005年	2006年	2006年
製品保証引当金期首残高	¥ 262,288	¥ 291,747	¥ 330,552	\$ 2,814
当期支払額	(193,979)	(214,876)	(252,453)	(2,149)
繰入額	230,531	255,610	298,719	2,543
既存の製品保証にかかる変動額	(1,910)	(3,654)	(9,457)	(81)
その他	(5,183)	1,725	10,518	90
製品保証引当金期末残高	¥ 291,747	¥ 330,552	¥ 377,879	\$ 3,217

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
	2004年	2005年	2006年	2006年
税金等調整前当期純利益：				
当社および日本国内子会社	¥1,104,719	¥ 946,626	¥1,159,116	\$ 9,867
海外子会社	661,074	808,011	928,244	7,902
合計	¥1,765,793	¥1,754,637	¥2,087,360	\$17,769

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
	2004年	2005年	2006年	2006年
税金費用—当年度分：				
当社および日本国内子会社	¥404,672	¥376,845	¥451,593	\$3,844
海外子会社	155,804	196,354	310,298	2,642
当年度分合計	560,476	573,199	761,891	6,486
税金費用(利益)—繰延税額：				
当社および日本国内子会社	77,970	34,820	76,503	651
海外子会社	42,858	49,891	(43,241)	(368)
繰延合計	120,828	84,711	33,262	283
税金費用合計	¥681,304	¥657,910	¥795,153	\$6,769

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、2004年3月31日、2005年3月31日および2006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40.2%

および約40.2%であります。この法定税率は2006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		
	2004年	2005年	2006年
法定税率	41.3%	40.2%	<b>40.2%</b>
税率増加(減少)要因:			
損金に算入されない費用項目	0.5	0.3	<b>0.4</b>
海外子会社および持分法適用関連会社の未分配利益に係る繰延税金負債の増加	1.7	1.8	<b>2.8</b>
評価性引当金	(0.9)	(0.1)	<b>(0.4)</b>
控除税額	(3.5)	(3.4)	<b>(4.1)</b>
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	—	—
その他	(1.1)	(1.3)	<b>(0.8)</b>
実効税率	38.6%	37.5%	<b>38.1%</b>

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
	2005年	2006年	2006年
<b>繰延税金資産：</b>			
未払退職・年金費用	¥ 172,811	¥ 183,824	\$ 1,565
製品保証引当金および未払費用	160,565	208,654	1,776
従業員に関するその他の未払給与	111,555	115,143	980
税務上の繰越欠損金	50,566	44,293	377
たな卸資産	53,093	50,407	429
有形固定資産およびその他資産	131,467	162,872	1,386
その他	294,828	308,317	2,625
繰延税金資産総額	974,885	1,073,510	9,138
控除：評価性引当金	(102,737)	(93,629)	(797)
繰延税金資産合計	872,148	979,881	8,341
<b>繰延税金負債：</b>			
未実現有価証券評価益	(255,028)	(451,282)	(3,842)
海外子会社および持分法適用関連会社の未分配利益	(365,981)	(502,232)	(4,275)
資産の取得価額の相違額	(33,313)	(36,135)	(308)
リース取引	(321,055)	(335,294)	(2,854)
退職給付信託への株式拠出益	(66,523)	(66,523)	(566)
その他	(65,681)	(61,321)	(522)
繰延税金負債総額	(1,107,581)	(1,452,787)	(12,367)
繰延税金負債純額	¥ (235,433)	¥ (472,906)	\$ (4,026)

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。2004年3月31日、2005年3月

31日および2006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
	2004年	2005年	2006年	2006年
評価性引当金期首残高	¥119,620	¥104,083	<b>¥102,737</b>	<b>\$ 875</b>
増加	17,738	21,249	<b>10,285</b>	<b>88</b>
減少	(31,934)	(22,829)	<b>(19,084)</b>	<b>(163)</b>
その他	(1,341)	234	<b>(309)</b>	<b>(3)</b>
評価性引当金期末残高	¥104,083	¥102,737	<b>¥ 93,629</b>	<b>\$ 957</b>

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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
	2005年	2006年	2006年
<b>繰延税金資産：</b>			
繰延税金資産(流動資産)	¥ 475,764	<b>¥ 520,494</b>	<b>\$ 4,431</b>
投資及びその他の資産—その他	108,513	<b>106,715</b>	<b>908</b>
<b>繰延税金負債：</b>			
流動負債—その他	(8,040)	<b>(7,120)</b>	<b>(60)</b>
繰延税金負債(固定負債)	(811,670)	<b>(1,092,995)</b>	<b>(9,305)</b>
繰延税金負債純額	¥(235,433)	<b>¥ (472,906)</b>	<b>\$(4,026)</b>

海外子会社の未分配利益のうち、予見可能な将来において配当することを予定していない未分配利益については、再投資される予定のため税金引当を行っておりません。2006年3月31日現在、当該未分配利益は合計で2,094,625百万円(17,831百万米ドル)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193,672百万円(1,649

百万米ドル)と見積っております。

2006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121,764百万円(1,037百万米ドル)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2007年から2020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		
	2004年	2005年	2006年
	<b>発行済普通株式：</b>		
期首残高	3,609,997,492	3,609,997,492	<b>3,609,997,492</b>
期中発行	—	—	—
買入消却	—	—	—
期末残高	3,609,997,492	3,609,997,492	<b>3,609,997,492</b>

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。2005年3月31日および2006年3月31日現在のトヨタの利益準備金積立残高は、それぞれ141,064百万円および145,103百万円(1,235百万米ドル)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。

2005年3月31日および2006年3月31日現在の当社の配当可能限度額は、それぞれ4,864,555百万円および5,255,265百万円(44,737百万米ドル)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。2006年3月31日現在の利益剰余金は、2006年6月23日に開催された定時株主総会で承認された、期末現金配当金178,297百万円(1,518百万米ドル)、1株当たり55円(0.47米ドル)を含んでおります。

2006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1,055,422百万円(8,985百万米ドル)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す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、当社は約59百万株を取得しました。また、2005年6月23日に開催された定時株主総会において、当社の株主は、次期定時株主総会の終結のときまでの期間において、普通株式65百万株および250,000百万円を上限として自己株式を取得することができる旨を承認しました。この結果、当社は普通株式約38百万株を取得しました。さらに、2006年6月23日に開催された定時株主総会において、翌日から1年間を取得期間として、普通株式30百万株および200,000百万円を上限として自己株式を取得することができる旨を承認しました。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(21,934百万米ドル)が適切な資本勘定に振り替えられることとなります。

その他の包括利益(損失)累計額の税引後純額での、2004年3月31日、2005年3月31日および2006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。

	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	その他の包括 利益(損失) 累計額
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)
その他の包括利益.....	268,410	244,629	4,937	517,976
2006年3月31日現在残高.....	<b>¥(170,923)</b>	<b>¥620,008</b>	<b>¥(11,769)</b>	<b>¥437,316</b>

	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	その他の包括 利益(損失) 累計額
2005年3月31日現在残高.....	\$(3,740)	\$3,196	\$(142)	\$ (686)
その他の包括利益.....	2,285	2,082	42	4,409
2006年3月31日現在残高.....	<b>\$(1,455)</b>	<b>\$5,278</b>	<b>\$(100)</b>	<b>\$3,723</b>

その他の包括利益の各項目に係る税効果額の2004年3月31日、2005年3月31日および2006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
<b>2004年3月31日に終了した1年間：</b>			
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.....	572,676	(229,414)	343,262
控除：当期純利益への組替修正額.....	(22,673)	9,083	(13,590)
最小年金債務調整額.....	455,904	(182,639)	273,265
その他の包括利益.....	¥804,396	¥(404,716)	¥399,680
<b>2005年3月31日に終了した1年間：</b>			
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.....	87,266	(35,081)	52,185
控除：当期純利益への組替修正額.....	(22,960)	9,230	(13,730)
最小年金債務調整額.....	16,354	(6,574)	9,780
その他の包括利益.....	¥156,749	¥(32,817)	¥123,932
<b>2006年3月31日に終了した1年間：</b>			
外貨換算調整額.....	<b>¥272,214</b>	<b>¥(3,804)</b>	<b>¥268,410</b>
未実現有価証券評価益：			
当期発生未実現利益.....	<b>555,789</b>	<b>(223,427)</b>	<b>332,362</b>
控除：当期純利益への組替修正額.....	<b>(146,710)</b>	<b>58,977</b>	<b>(87,733)</b>
最小年金債務調整額.....	<b>8,260</b>	<b>(3,323)</b>	<b>4,937</b>
その他の包括利益.....	<b>¥689,553</b>	<b>¥(171,577)</b>	<b>¥517,976</b>

	金額：百万米ドル		
	税効果考慮前	税効果	税効果考慮後
<b>2006年3月31日に終了した1年間：</b>			
外貨換算調整額 .....	\$ 2,318	\$ (33)	\$2,285
未実現有価証券評価益：			
当期発生未実現利益 .....	4,731	(1,902)	2,829
控除：当期純利益への組替修正額 .....	(1,249)	502	(747)
最小年金債務調整額 .....	70	(28)	42
その他の包括利益 .....	\$ 5,870	\$(1,461)	\$4,409

### 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。

2006年6月23日に開催された定時株主総会において、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、3,500,000株を上限とするストック・オプションを追加付与する権限を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。

	金額：円		
	オプション数	加重平均 権利行使価格	加重平均 残存契約期間(年)
<b>2003年3月31日現在残高</b> .....	3,925,400	¥3,656	3.53
付与 .....	1,958,000	3,116	
行使 .....	—	—	
喪失 .....	(987,000)	3,849	
<b>2004年3月31日現在残高</b> .....	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	
<b>2005年3月31日現在残高</b> .....	5,500,300	3,802	3.86
付与 .....	2,104,000	4,377	
行使 .....	(1,354,000)	3,052	
喪失 .....	(1,463,400)	4,085	
<b>2006年3月31日現在残高</b> .....	<b>4,786,900</b>	<b>¥4,180</b>	<b>4.52</b>
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
2006年3月31日現在行使可能 .....	946,900	¥3,078	3.09

2006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	残高			権利行使可能			
	株式数	加重平均権利 行使価格	加重平均権利 行使価格	加重平均 残存期間	株式数	加重平均権利 行使価格	加重平均権利 行使価格
円		円	米ドル	年		円	米ドル
¥2,958-4,000	946,900	¥3,078	\$26	3.09	946,900	¥3,078	\$26
4,001-4,541	3,840,000	4,452	38	4.88	—	—	—
2,958-4,541	4,786,900	4,180	36	4.52	946,900	3,078	26

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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769円、1,139円および723円(6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。

	2004年	2005年	2006年
配当率.....	1.5%	1.5%	2.1%
無リスク金利.....	0.4%	1.2%	0.7%
期待ボラティリティ.....	34%	32%	27%
期待保有期間.....	5.3年	5.3年	4.0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または、これらを基礎とするポイントに基づいて計算された退職一時金または年金の受給資格を有します。定年前に退職した場合の最低支給額は、通常、自己都合による退職に基づいた金額となります。定年を含む会社都合による退職の場合、加算金を加えた退職金が支給されます。

2004年10月1日に、当社は退職金制度を改定しポイント制退職給付制度を導入しました。新制度では、退職給付に関する規則に従い、各年度に付与されたポイントの累計数に基づいて計算された退職一時金または年金の受給資格を有します。

ポイントは、勤続年数に応じて付与される「勤続ポイント」、資格に応じて付与される「資格ポイント」、各年度の考課に応じて付与される「考課ポイント」などから構成されます。定年前に退職した場合の最低支給額は、通常、自己都合による退職に基づいた調整率を加味した金額となります。定年を含む会社都合による退職の場合、加算金を加えた退職金が支給されます。

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。

2005年10月1日に、当社は退職金制度の一部を改定しキャッシュバランス類似制度を導入しました。新制度では、企業年金基金制度は従来の確定利率給付方式から変動利率給付方式に変更されます。この制度変更による、2006年3月31日現在の予測給付債務に対する重要な金額的影響はありません。

当社および日本の大部分の子会社は、確定給付企業年金法に基づく企業年金制度に加入しております。年金基金へ拠出された資金は、関係法令に従い、数社の金融機関により運用されております。これらの年金資産は、主として国債、株式、確定利回り証券および保険契約によって投資運用されております。

海外の大部分の子会社は、従業員を対象とする年金制度または退職一時金制度を有し、この制度に基づく退職給付費用は、各期に拠出による積立を行うかあるいは引当計上しております。これらの制度に基づく給付額は、主に退職時の給与と勤続年数に基づいて計算されます。

### 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についても、2004年

3月31日および2005年3月31日に終了した1年間において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の返還を完了しました。

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

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。

なお、2006年3月31日に終了した1年間においては、厚生

年金基金の代行部分の返上に関わる同様の費用または収益は認識しておりません。

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
	2005年	2006年	2006年
<b>予測給付債務の変動</b>			
期首予測給付債務.....	¥1,891,051	<b>¥1,450,739</b>	<b>\$12,350</b>
勤務費用.....	60,715	<b>64,582</b>	<b>550</b>
利息費用.....	37,790	<b>40,196</b>	<b>342</b>
従業員による拠出額.....	1,078	<b>578</b>	<b>5</b>
制度改定.....	(47,535)	<b>(3,468)</b>	<b>(30)</b>
代行部分返還による予測給付債務の清算.....	(304,184)	—	—
年金数理純利益.....	(80,370)	<b>33,878</b>	<b>288</b>
買収およびその他.....	(32,816)	<b>59,956</b>	<b>511</b>
退職給付支払額.....	(74,990)	<b>(63,503)</b>	<b>(541)</b>
期末予測給付債務.....	1,450,739	<b>1,582,958</b>	<b>13,475</b>
<b>年金資産の変動</b>			
期首年金資産公正価値.....	1,049,815	<b>934,684</b>	<b>7,957</b>
年金資産実際運用収益.....	43,866	<b>276,416</b>	<b>2,353</b>
買収およびその他.....	(10,304)	<b>35,908</b>	<b>306</b>
会社による拠出額.....	86,128	<b>92,121</b>	<b>784</b>
従業員による拠出額.....	1,078	<b>578</b>	<b>5</b>
代行部分返還による国への年金資産の返上.....	(160,909)	—	—
退職給付支払額.....	(74,990)	<b>(63,503)</b>	<b>(541)</b>
期末年金資産公正価値.....	934,684	<b>1,276,204</b>	<b>10,864</b>
年金状況.....	516,055	<b>306,754</b>	<b>2,611</b>
未認識年金数理純損失.....	(256,628)	<b>(2,657)</b>	<b>(23)</b>
未認識過去勤務債務.....	171,753	<b>152,200</b>	<b>1,296</b>
未認識基準適用開始時純債務.....	(13,290)	<b>(11,346)</b>	<b>(96)</b>
連結貸借対照表に計上した純額.....	¥ 417,890	<b>¥ 444,951</b>	<b>\$ 3,788</b>

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
	2005年	2006年	2006年
未払退職・年金費用.....	¥ 646,989	<b>¥ 679,918</b>	<b>\$ 5,788</b>
前払退職・年金費用.....	(173,078)	<b>(190,987)</b>	<b>(1,626)</b>
投資及びその他の資産.....	(7,027)	<b>(7,112)</b>	<b>(60)</b>
その他の包括損失累計額.....	(48,994)	<b>(36,868)</b>	<b>(314)</b>
連結貸借対照表に計上した純額.....	¥ 417,890	<b>¥ 444,951</b>	<b>\$ 3,788</b>

すべての確定給付年金制度の累積給付債務は、2005年3月31日および2006年3月31日現在において、それぞれ1,284,339百万円および1,474,574百万円(12,553百万米ドル)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		
	2005年	2006年	2006年
予測給付債務.....	¥512,571	<b>¥535,482</b>	<b>\$4,558</b>
累積給付債務.....	489,975	<b>511,668</b>	<b>4,356</b>
年金資産の公正価値.....	63,675	<b>83,790</b>	<b>713</b>

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			
	2004年	2005年	2006年	2006年
勤務費用.....	¥ 75,988	¥ 60,715	<b>¥ 64,582</b>	<b>\$ 550</b>
利息費用.....	48,674	37,790	<b>40,196</b>	<b>342</b>
年金資産期待運用益.....	(24,991)	(27,517)	<b>(24,278)</b>	<b>(207)</b>
過去勤務債務の償却.....	(15,092)	(16,599)	<b>(17,037)</b>	<b>(145)</b>
年金数理純損失の償却.....	45,653	22,366	<b>19,489</b>	<b>166</b>
代行部分返還から生じた清算損失.....	213,830	74,344	—	—
基準適用開始時純債務の償却.....	18,963	9,981	<b>1,944</b>	<b>17</b>
純退職・年金費用.....	¥363,025	¥161,080	<b>¥ 84,896</b>	<b>\$ 723</b>

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。2005年3月31日および2006年3月31日現在の最小年金債務の計上額は、それぞれ56,021百万円および

43,980百万円(374百万米ドル)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			
	2004年	2005年	2006年	2006年
その他の包括利益に含まれる最小年金債務調整額.....	¥273,265	¥9,780	<b>¥4,937</b>	<b>\$42</b>

2005年3月31日および2006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	
	2005年	2006年
割引率.....	2.6%	<b>2.6%</b>
長期昇給率.....	0.1-9.7%	<b>0.1-11.0%</b>

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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		
	2004年	2005年	2006年
割引率.....	2.1%	2.2%	<b>2.6%</b>
年金資産期待収益率.....	2.1%	2.1%	<b>2.9%</b>
長期昇給率.....	0.8-9.7%	0.5-9.7%	<b>0.1-9.7%</b>

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。

2005年3月31日および2006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	
	2005年	2006年
持分証券 .....	64.0%	<b>68.2%</b>
負債証券 .....	21.5	<b>18.8</b>
不動産 .....	0.5	<b>0.5</b>
その他 .....	14.0	<b>12.5</b>
合計 .....	100.0%	<b>100.0%</b>

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、2007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98,561百万円(839百万米ドル)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
2007年 .....	¥ 65,989	\$ 562
2008年 .....	65,677	559
2009年 .....	73,050	622
2010年 .....	69,887	595
2011年 .....	68,986	587
2012-2016年 .....	343,657	2,925
合計 .....	¥687,246	\$5,850

#### 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。

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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。

#### 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	
	2005年3月31日現在	
	簿 価	見積公正価値
<b>資産(負債)</b>		
現金及び現金同等物 .....	¥ 1,483,753	¥ 1,483,753
定期預金 .....	63,609	63,609
金融債権<純額>合計 .....	6,243,359	6,234,855
未収入金 .....	355,381	355,381
短期借入債務 .....	(2,381,827)	(2,381,827)
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)
先物為替予約 .....	(10,176)	(10,176)
金利通貨スワップ .....	148,119	148,119
買建てオプション .....	2,282	2,282
売建てオプション .....	(4,042)	(4,042)

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2006年3月31日現在		2006年3月31日現在	
	簿 価	見積公正価値	簿 価	見積公正価値
<b>資産(負債)</b>				
現金及び現金同等物 .....	¥ 1,569,387	¥ 1,569,387	\$ 13,360	\$ 13,360
定期預金 .....	50,349	50,349	428	428
金融債権<純額>合計 .....	7,601,838	7,413,229	64,713	63,107
未収入金 .....	416,336	416,336	3,544	3,544
短期借入債務 .....	(3,033,019)	(3,033,019)	(25,820)	(25,820)
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).....	(7,306,037)	(7,297,826)	(62,195)	(62,125)
先物為替予約 .....	(8,136)	(8,136)	(69)	(69)
金利通貨スワップ .....	101,890	101,890	867	867
買建てオプション .....	2,994	2,994	25	25
売建てオプション .....	(3,035)	(3,035)	(26)	(26)

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、2005年3月31日および2006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2005年3月31日および2006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	
	2005年	2006年	2005年	2006年
建物 .....	¥ 11,762	¥ 12,095	\$ 103	
機械装置 .....	162,938	139,063	1,184	
控除：減価償却累計額 .....	(128,578)	(112,495)	(958)	
	¥ 46,122	¥ 38,663	\$ 329	

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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12,908百万円、12,725百万円および11,348百万円(97百万米ドル)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2006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
2007年	¥ 15,407	\$ 131
2008年	13,410	114
2009年	6,995	60
2010年	6,483	55
2011年	21,748	183
2012年以降	563	5
最低支払リース料総額	64,336	548
控除：利息相当額	(5,995)	(51)
最低支払リース料現在価値	58,341	497
控除：短期債務	(14,657)	(125)
長期キャピタル・リース債務	¥ 43,684	\$ 372

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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81,912百万円、83,784百万円および93,867百万円(799百万米ドル)であります。

2006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
2007年	¥9,740	\$83
2008年	7,374	63
2009年	6,191	53
2010年	5,065	43
2011年	4,036	34
2012年以降	19,089	162
将来の最低賃借料合計	¥51,495	\$438

### 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：

2006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、103,324百万円(880百万米ドル)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2006年3月31日現在において1ヶ月から35年に渡っており、これは割賦債務の弁済期間と一致するよう設定されておりますが、一般的に、製品の利用可能期間よりも短い期間となっております。顧客が必要な支払を行わない場合には、トヨタに保証債務を履行する責任が発生します。将来の潜在的保証支払額は、2006年3月31日現在、最大で1,236,977百万円(10,530百万米ドル)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、2006年3月31日現在の残高は、3,355百万円(29百万米ドル)であります。保証債務を履行した場合、トヨタは、保証の対象となった主たる債務を負っている顧客から保証支払額を回収する権利を有します。

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

これらは、ほぼ同じ内容の訴えであり、被告らがディーラーと共に相互に結託し、カナダの市場向けに製造された車両の米国民への販売を妨害し、シャーマン反トラスト法に

違反した、と主張するものであります。訴えでは、カナダでの新車価格は米国より10%から30%低くなっており、これらの車両の米国民への販売を妨害したことにより、米国の消費者は同じ車種に対し不当に高い価格を支払うことになってい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し止めおよび独占禁止法に基づく3倍の損害賠償を求めています。訴えでは、具体的な損害賠償金額は提示されておりません。2004年3月に、メイン州における連邦地方裁判所は、(1)カナダトヨタ(株)を含む一部のカナダ販売子会社については、同裁判所に管轄権なしとして却下しましたが、他のカナダ企業については却下せず、または却下判決を留保しており、(2)シャーマン反トラスト法に基づく損害賠償請求を却下しましたが、主張されている独占禁止法違反行為に対する差止請求は却下しませんでした。原告はこれに対し、各州の独占禁止法に基づく損害賠償請求を追加した修正訴状を提出し、トヨタは原告の新たな訴えに対応してきております。トヨタでは、問題ある行為はなかったと考えておりますが、早期解決を勧告し、2006年2月に原告側と和解契約を締結しました。現在、原告およびトヨタは、連邦地方裁判所の承認を待っており、同承認が下り次第、原告側が各州でのトヨタに対する訴訟を取り下げ、全ての訴訟が終了する予定であります。

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

2000年9月に、欧州連合は加盟国に以下を実施する法令を制定することを要求する指令を承認しました。：(1)各自動車メーカーは2002年7月1日以降に販売した自動車を対象に、廃棄自動車の回収およびその後の解体とリサイクル費用のすべて、または多くの部分を負担する。2007年1月1日

以降には、各自動車メーカーは2002年7月1日より前に販売した自動車についてもかかる費用を負担する。(2)各自動車メーカーは2003年7月以降に販売される自動車に特定有害物質を使用してはならない。(3)2008年12月15日以降、型式認証されて市場に出される車両は車重の最低85%がリユースとリサイクルが可能で、最低95%がリユースとリカバリーが可能でなければならない。(4)廃棄自動車に関しては、2006年までに、車重の80%をリユースし85%をリカバリーする目標を実際に達成しなければならず、2015年までに、それぞれ85%と95%に引き上げられる。現在、国内法制化の手続きを進めているアイルランド以外の全加盟国は、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などでは、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。現時点では、特に自動車メーカーの責任および結果として生じる費用負担に関し、それぞれの加盟国で制定される法令の実施面において、不確実性が存在しております。さらにこの指令では、加盟国は、各自動車メーカー、販売店およびその他の自動車関連業者が適切な廃車処理ルートを構築し、自動車の廃棄前に有害物質とリサイクル可能な部品を取り除くようにする措置を取らなければなりません。この指令は欧州連合で販売されるトヨタ車に影響します。トヨタは、加盟国が指令に従って採択した措置に沿った自動車を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2006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。

トヨタは材料費の概ね10%を、ある特定の関連会社より購入しております。

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2008年12月31日に終了する予定であります。

## 24. セグメント情報：

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

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

ております。金融セグメントでは、主として当社および当社の関係会社が製造する自動車および他の製品の販売を補完するための金融ならびに車両および機器のリース事業を行っております。その他セグメントでは、住宅の設計、製造および販売、情報通信事業等を行っております。

以下は、2004年3月31日、2005年3月31日および2006年3月31日現在あるいは同日に終了した各1年間における

トヨタの事業の種類別セグメント、所在地別セグメントおよび海外売上高に関する情報であります。なお、当連結会計年度より、所在地別セグメントおよび海外売上高に関する情報において、アジア地域をその他地域から別掲しております。これにあわせて前連結会計年度についても、アジア地域をその他地域から別掲しております。

### 事業の種類別セグメント情報

2004年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間:

	金額: 百万円				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客に対する売上高	¥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日現在あるいは同日に終了した1年間:

	金額: 百万円				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客に対する売上高	¥17,098,415	¥ 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

2006年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間:

	金額: 百万円				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客に対する売上高	¥19,325,616	¥ 977,416	¥ 733,877	¥ —	¥21,036,909
セグメント間の内部売上高	12,528	19,493	456,414	(488,435)	—
売上高計	19,338,144	996,909	1,190,291	(488,435)	21,036,909
営業費用	17,644,099	841,092	1,150,543	(477,167)	19,158,567
営業利益	¥ 1,694,045	¥ 155,817	¥ 39,748	¥ (11,268)	¥ 1,878,342
総資産	¥12,354,827	¥11,613,508	¥1,191,261	¥3,571,999	¥28,731,595
持分法適用会社に対する投資	1,459,556	287,326	—	73,835	1,820,717
減価償却費	880,360	301,734	29,084	—	1,211,178
資本的支出	1,615,814	1,110,191	45,282	(47)	2,771,240

	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	\$ 164,515	\$ 8,321	\$ 6,247	\$ —	\$ 179,083
セグメント間の内部売上高	107	165	3,886	(4,158)	—
売上高計	164,622	8,486	10,133	(4,158)	179,083
営業費用	150,201	7,160	9,794	(4,062)	163,093
営業利益	\$ 14,421	\$ 1,326	\$ 339	\$ (96)	\$ 15,990
総資産	\$ 105,174	\$ 98,864	\$ 10,141	\$ 30,408	\$ 244,587
持分法適用会社に対する投資	12,425	2,446	—	628	15,499
減価償却費	7,494	2,569	248	—	10,311
資本的支出	13,755	9,451	385	(0)	23,591

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、14,991百万円含んでおります。

#### 所在地別セグメント情報

2004年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間：

	金額：百万円						連結
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	
売上高							
外部顧客に対する							
売上高	¥ 7,167,704	¥5,910,422	¥2,018,969	¥1,196,836	¥1,000,829	¥ —	¥17,294,760
セグメント間の							
内部売上高	4,422,283	217,217	145,372	46,685	117,533	(4,949,090)	—
売上高計	11,589,987	6,127,639	2,164,341	1,243,521	1,118,362	(4,949,090)	17,294,760
営業費用	10,481,860	5,736,662	2,091,866	1,183,244	1,081,726	(4,947,488)	15,627,870
営業利益	¥ 1,108,127	¥ 390,977	¥ 72,475	¥ 60,277	¥ 36,636	¥ (1,602)	¥ 1,666,890
総資産	¥10,210,904	¥6,674,694	¥1,842,947	¥ 734,609	¥ 832,667	¥ 1,744,407	¥22,040,228
長期性資産	3,032,629	1,536,550	448,954	180,493	156,021	—	5,354,647

2005年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間：

	金額：百万円						連結
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	
売上高							
外部顧客に対する							
売上高	¥ 7,408,136	¥6,187,624	¥2,305,450	¥1,572,113	¥1,078,203	¥ —	¥18,551,526
セグメント間の							
内部売上高	4,596,019	185,829	173,977	53,309	105,499	(5,114,633)	—
売上高計	12,004,155	6,373,453	2,479,427	1,625,422	1,183,702	(5,114,633)	18,551,526
営業費用	11,016,913	5,925,894	2,370,886	1,531,650	1,136,248	(5,102,252)	16,879,339
営業利益	¥ 987,242	¥ 447,559	¥ 108,541	¥ 93,772	¥ 47,454	¥ (12,381)	¥ 1,672,187
総資産	¥10,740,796	¥7,738,898	¥2,242,566	¥ 945,635	¥ 998,172	¥ 1,668,944	¥24,335,011
長期性資産	3,110,123	1,708,147	544,597	247,507	185,220	—	5,795,594

2006年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間:

	金額:百万円						連 結
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	
売上高							
外部顧客に対する							
売上高 .....	¥ 7,735,109	¥7,455,818	¥2,574,014	¥1,836,855	¥1,435,113	¥ —	¥21,036,909
セグメント間の							
内部売上高 .....	5,376,348	232,124	153,395	205,951	166,623	(6,134,441)	—
売上高計 .....	13,111,457	7,687,942	2,727,409	2,042,806	1,601,736	(6,134,441)	21,036,909
営業費用 .....	12,035,567	7,192,304	2,633,462	1,897,260	1,534,546	(6,134,572)	19,158,567
営業利益 .....	¥ 1,075,890	¥ 495,638	¥ 93,947	¥ 145,546	¥ 67,190	¥ 131	¥ 1,878,342
総資産 .....	¥12,177,125	¥9,199,818	¥2,471,258	¥1,255,350	¥1,299,072	¥ 2,328,972	¥28,731,595
長期性資産 .....	3,395,553	2,403,211	666,543	347,892	253,429	—	7,066,628

	金額:百万米ドル						連 結
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	
売上高							
外部顧客に対する							
売上高 .....	\$ 65,847	\$63,470	\$21,912	\$15,637	\$12,217	\$ —	\$179,083
セグメント間の							
内部売上高 .....	45,768	1,976	1,306	1,753	1,418	(52,221)	—
売上高計 .....	111,615	65,446	23,218	17,390	13,635	(52,221)	179,083
営業費用 .....	102,456	61,227	22,418	16,151	13,063	(52,222)	163,093
営業利益 .....	\$ 9,159	\$ 4,219	\$ 800	\$ 1,239	\$ 572	\$ 1	\$ 15,990
総資産 .....	\$103,662	\$78,316	\$21,037	\$10,687	\$11,059	\$ 19,826	\$244,587
長期性資産 .....	28,906	20,458	5,674	2,962	2,157	—	60,157

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

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、2004年3月31日、2005年3月31日および2006年3月31日現在の残高は、それぞれ3,270,973百万円、3,308,055百万円および4,231,148百万円(36,019百万米ドル)であります。

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

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

#### 海外売上高

以下は、2004年3月31日、2005年3月31日および2006年3月31日に終了した各1年間におけるトヨタの本邦以外の国または地域における売上高であります。

トヨタは、米国財務会計基準書第131号「企業のセグメント及び関連情報に関する開示(Disclosure about Segments of an Enterprise and Related Information)」で要求される開示に加え、財務諸表利用者に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
	2004年	2005年	2006年	2006年
北米 .....	¥6,108,723	¥6,374,235	<b>¥7,687,738</b>	<b>\$65,444</b>
欧州 .....	2,037,344	2,365,525	<b>2,607,819</b>	<b>22,200</b>
アジア .....	1,393,084	1,776,554	<b>2,005,777</b>	<b>17,075</b>
その他 .....	1,962,064	2,089,210	<b>2,721,981</b>	<b>23,172</b>

### 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
	2005年	2006年	2006年
<b>自動車等</b>			
流動資産			
現金及び現金同等物.....	¥ 1,324,126	¥ 1,418,022	\$ 12,071
定期預金.....	8,006	14,024	119
有価証券.....	541,785	633,036	5,389
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>.....	1,837,539	2,002,577	17,048
たな卸資産.....	1,306,709	1,620,975	13,799
前払費用及びその他.....	1,382,987	1,466,019	12,480
流動資産合計.....	6,401,152	7,154,653	60,906
投資及びその他の資産.....	4,804,843	5,702,376	48,543
有形固定資産.....	4,579,052	5,207,760	44,333
資産合計.....	15,785,047	18,064,789	153,782
<b>金融</b>			
流動資産			
現金及び現金同等物.....	159,627	151,365	1,289
定期預金.....	55,603	36,325	309
有価証券.....	1,339	1,843	16
金融債権<純額>.....	3,010,135	3,497,319	29,772
前払費用及びその他.....	609,946	674,522	5,742
流動資産合計.....	3,836,650	4,361,374	37,128
長期金融債権<純額>.....	3,976,941	4,830,216	41,119
投資及びその他の資産.....	457,115	563,050	4,793
有形固定資産.....	1,216,542	1,858,868	15,824
資産合計.....	9,487,248	11,613,508	98,864
消去.....	(937,284)	(946,702)	(8,059)
資産合計.....	¥24,335,011	¥28,731,595	\$244,587

(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	
	2005年	2006年	2005年	2006年
<b>自動車等</b>				
流動負債				
短期借入債務	¥ 713,474	¥ 797,969	\$ 6,793	
1年以内に返済予定の長期借入債務	60,092	68,299	582	
支払手形及び買掛金	1,847,036	2,084,399	17,744	
未払費用	1,200,122	1,357,335	11,555	
未払法人税等	263,291	328,360	2,795	
その他	1,055,336	1,138,529	9,692	
流動負債合計	5,139,351	5,774,891	49,161	
固定負債				
長期借入債務	747,911	730,072	6,215	
未払退職・年金費用	645,308	676,999	5,763	
その他	564,185	823,540	7,011	
固定負債合計	1,957,404	2,230,611	18,989	
負債合計	7,096,755	8,005,502	68,150	
<b>金融</b>				
流動負債				
短期借入債務	2,269,197	2,932,799	24,966	
1年以内に返済予定の長期借入債務	1,092,328	1,662,589	14,153	
支払手形及び買掛金	15,542	9,273	79	
未払費用	93,042	111,133	946	
未払法人税等	29,544	19,128	163	
その他	289,850	305,136	2,598	
流動負債合計	3,789,503	5,040,058	42,905	
固定負債				
長期借入債務	4,503,247	5,071,482	43,172	
未払退職・年金費用	1,681	2,919	25	
その他	331,827	408,883	3,481	
固定負債合計	4,836,755	5,483,284	46,678	
負債合計	8,626,258	10,523,342	89,583	
消去	(937,881)	(947,278)	(8,064)	
負債合計	14,785,132	17,581,566	149,669	
少数株主持分	504,929	589,580	5,019	
資本合計	9,044,950	10,560,449	89,899	
負債、少数株主持分及び資本合計	¥24,335,011	¥28,731,595	\$244,587	

## 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
	2004年	2005年	2006年	2006年
<b>自動車等</b>				
売上高	¥16,586,814	¥17,800,357	¥20,068,284	\$170,838
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価	13,507,835	14,497,252	16,335,340	139,060
販売費及び一般管理費	1,540,724	1,813,288	1,993,528	16,971
計	15,048,559	16,310,540	18,328,868	156,031
営業利益	1,538,255	1,489,817	1,739,416	14,807
その他の収益<純額>	97,885	68,736	201,978	1,720
税金等調整前当期純利益	1,636,140	1,558,553	1,941,394	16,527
法人税等	627,038	578,709	736,909	6,273
少数株主持分損益及び持分法投資損益前当期純利益	1,009,102	979,844	1,204,485	10,254
少数株主持分損益	(41,886)	(63,952)	(82,401)	(702)
持分法投資損益	107,542	131,849	142,139	1,210
当期純利益	1,074,758	1,047,741	1,264,223	10,762
<b>金融</b>				
売上高	736,852	781,261	996,909	8,487
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価	365,750	376,150	613,563	5,223
販売費及び一般管理費	225,104	204,258	227,529	1,937
計	590,854	580,408	841,092	7,160
営業利益	145,998	200,853	155,817	1,327
その他の費用<純額>	(16,438)	(4,764)	(9,859)	(84)
税金等調整前当期純利益	129,560	196,089	145,958	1,243
法人税等	53,959	78,748	58,241	496
少数株主持分損益及び持分法投資損益前当期純利益	75,601	117,341	87,717	747
少数株主持分損益	(815)	(988)	(1,992)	(17)
持分法投資損益	12,753	7,622	22,227	189
当期純利益	87,539	123,975	107,952	919
消去	(199)	(456)	5	0
当期純利益	¥ 1,162,098	¥ 1,171,260	¥ 1,372,180	\$ 11,681

## キャッシュ・フロー計算書

	金額:百万円			金額:百万円		
	2004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
<b>営業活動からのキャッシュ・フロー</b>						
当期純利益	¥ 1,074,758	¥ 87,539	¥ 1,162,098	¥ 1,047,741	¥ 123,975	¥ 1,171,260
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	794,371	175,533	969,904	777,129	220,584	997,713
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	13,356	69,782	83,138	15,752	47,402	63,154
退職・年金費用<支払額控除後>	(159,291)	24	(159,267)	(53,401)	468	(52,933)
固定資産処分損	38,708	1,034	39,742	48,334	825	49,159
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	3,063	—	3,063	2,324	—	2,324
繰延税額	82,918	37,603	120,828	29,398	54,860	84,711
少数株主持分損益	41,886	815	42,686	63,952	988	64,938
持分法投資損益	(107,542)	(12,753)	(120,295)	(131,849)	(7,622)	(139,471)
資産及び負債の増減ほか	88,212	(13,546)	44,837	(97,535)	203,762	130,085
営業活動から得た現金<純額>	1,870,439	346,031	2,186,734	1,701,845	645,242	2,370,940
<b>投資活動からのキャッシュ・フロー</b>						
金融債権の増加	—	(8,814,390)	(5,234,578)	—	(9,562,203)	(5,594,375)
金融債権の回収及び売却	—	7,566,463	4,082,940	—	8,586,796	4,674,919
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(923,105)	(22,698)	(945,803)	(1,049,572)	(18,715)	(1,068,287)
賃貸資産の購入	(133,214)	(409,524)	(542,738)	(146,891)	(708,062)	(854,953)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	63,211	10,714	73,925	60,034	9,362	69,396
賃貸資産の売却	78,393	210,288	288,681	84,450	232,006	316,456
有価証券及び投資有価証券の購入	(1,077,317)	(259,150)	(1,336,467)	(1,053,417)	(112,374)	(1,165,791)
有価証券及び投資有価証券の売却 及び満期償還	1,108,265	327,877	1,436,142	471,614	102,329	573,943
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>	(20,656)	—	(20,656)	(901)	—	(901)
投資及びその他の資産の増減ほか	(16,051)	(41,054)	(17,941)	84,979	(16,485)	(11,603)
投資活動に使用した現金<純額>	(920,474)	(1,431,474)	(2,216,495)	(1,549,704)	(1,487,346)	(3,061,196)
<b>財務活動からのキャッシュ・フロー</b>						
自己株式の取得	(357,457)	—	(357,457)	(264,106)	—	(264,106)
長期借入債務の増加	48,373	1,682,550	1,636,570	27,363	1,862,012	1,863,710
長期借入債務の返済	(140,384)	(1,187,219)	(1,253,045)	(59,689)	(1,160,710)	(1,155,223)
短期借入債務の増加(減少)	(105,051)	544,806	353,833	564	178,956	140,302
配当金支払額	(137,678)	—	(137,678)	(165,299)	—	(165,299)
その他	(15,000)	15,000	—	(7,000)	7,000	—
財務活動から得た(に使用した) 現金<純額>	(707,197)	1,055,137	242,223	(468,167)	887,258	419,384
為替相場変動の現金及び 現金同等物に対する影響額	(61,623)	(13,091)	(74,714)	21,276	3,573	24,849
現金及び現金同等物純増加(減少)額	181,145	(43,397)	137,748	(294,750)	48,727	(246,023)
現金及び現金同等物期首残高	1,437,731	154,297	1,592,028	1,618,876	110,900	1,729,776
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,618,876	¥ 110,900	¥ 1,729,776	¥ 1,324,126	¥ 159,627	¥ 1,483,753

	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	2006年3月31日に終了した1年間			2006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
<b>営業活動からのキャッシュ・フロー</b>						
当期純利益	¥ 1,264,223	¥ 107,952	¥ 1,372,180	\$ 10,762	\$ 919	\$ 11,681
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	909,444	301,734	1,211,178	7,742	2,569	10,311
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	10,361	52,285	62,646	88	445	533
退職・年金費用<支払額控除後>	22,664	1,196	23,860	193	10	203
固定資産処分損	54,614	367	54,981	465	3	468
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	4,163	—	4,163	36	—	36
繰延税額	31,370	1,889	33,262	267	16	283
少数株主持分損益	82,401	1,992	84,393	701	17	718
持分法投資損益	(142,139)	(22,227)	(164,366)	(1,210)	(189)	(1,399)
資産及び負債の増減ほか	(214,507)	138,766	(166,817)	(1,826)	1,181	(1,420)
営業活動から得た現金<純額>	2,022,594	583,954	2,515,480	17,218	4,971	21,414
<b>投資活動からのキャッシュ・フロー</b>						
金融債権の増加	—	(11,407,390)	(6,476,979)	—	(97,109)	(55,137)
金融債権の回収及び売却	—	10,545,425	5,718,130	—	89,771	48,678
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(1,516,658)	(6,801)	(1,523,459)	(12,911)	(58)	(12,969)
賃貸資産の購入	(144,391)	(1,103,390)	(1,247,781)	(1,229)	(9,393)	(10,622)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	81,950	7,628	89,578	697	65	762
賃貸資産の売却	112,692	297,991	410,683	959	2,537	3,496
有価証券及び投資有価証券の購入	(764,016)	(193,280)	(957,296)	(6,504)	(1,645)	(8,149)
有価証券及び投資有価証券の売却 及び満期償還	561,948	129,084	691,032	4,784	1,098	5,882
関連会社への追加投資支払 <当該関連会社保有現金控除後>	(1,802)	—	(1,802)	(15)	—	(15)
投資及びその他の資産の増減ほか	(3,292)	(83,104)	(77,606)	(28)	(707)	(661)
投資活動に使用した現金<純額>	(1,673,569)	(1,813,837)	(3,375,500)	(14,247)	(15,441)	(28,735)
<b>財務活動からのキャッシュ・フロー</b>						
自己株式の取得	(129,629)	—	(129,629)	(1,104)	—	(1,104)
長期借入債務の増加	33,904	1,930,823	1,928,788	289	16,437	16,420
長期借入債務の返済	(59,778)	(1,233,336)	(1,187,506)	(509)	(10,499)	(10,109)
短期借入債務の増加(減少)	86,731	513,602	509,826	739	4,372	4,340
配当金支払額	(244,568)	—	(244,568)	(2,082)	—	(2,082)
財務活動から得た(に使用した) 現金<純額>	(313,340)	1,211,089	876,911	(2,667)	10,310	7,465
為替相場変動の現金及び 現金同等物に対する影響額						
現金及び現金同等物純増加(減少)額	58,211	10,532	68,743	495	90	585
現金及び現金同等物純増加(減少)額	93,896	(8,262)	85,634	799	(70)	729
現金及び現金同等物期首残高	1,324,126	159,627	1,483,753	11,272	1,359	12,631
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,418,022	¥ 151,365	¥ 1,569,387	\$ 12,071	\$ 1,289	\$ 13,360

## 25. 1株当たり情報：

2004年3月31日、2005年3月31日および2006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 加重平均 株式数	金額：円 1株当たり 当期純利益	金額：米ドル 1株当たり 当期純利益
<b>2004年3月31日に終了した1年間</b>				
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	
<b>2005年3月31日に終了した1年間</b>				
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	
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	
<b>2006年3月31日に終了した1年間</b>				
普通株式に係る基本1株当たり当期純利益.....	<b>¥1,372,180</b>	<b>3,253,450</b>	<b>¥421.76</b>	<b>\$3.59</b>
希薄化の影響				
希薄化効果を有するストック・オプション.....	<b>(5)</b>	<b>1,049</b>		
普通株式に係る希薄化後1株当たり当期純利益.....	<b>¥1,372,175</b>	<b>3,254,499</b>	<b>¥421.62</b>	<b>\$3.59</b>

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、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。

2005年3月31日および2006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 期末発行済株式数 (自己株式を除く)	金額：円 1株当たり 純資産額	金額：米ドル 1株当たり 純資産額
2005年3月31日現在 .....	¥9,044,950	3,268,078	¥2,767.67	
2006年3月31日現在 .....	<b>10,560,449</b>	<b>3,241,757</b>	<b>3,257.63</b>	<b>\$27.73</b>

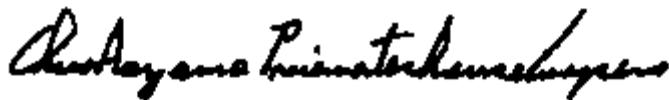
〒450-8565  
名古屋市中村区名駅3-28-12  
大名古屋ビル7階

## 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2005年及び2006年3月31日現在の財政状態並びに2006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、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。



2006年6月23日

# 研究開発拠点

2006年3月31日現在



## 日本

① トヨタテクニカルセンター (本社内)	所在地	愛知県豊田市トヨタ町
	主な活動	デザイン、プロトタイプの研究開発とその企画、車両の評価等
② (株)豊田中央研究所	所在地	愛知県愛知郡長久手町
	設立年月	1960年11月
	主な活動	総合技術の開発、利用に関する各種の研究試験・調査
③ 東富士研究所	所在地	静岡県裾野市御宿
	設立年月	1966年11月
	主な活動	車両の新技術開発およびエンジンの新技術研究
④ 士別試験場	所在地	北海道士別市温根別町
	設立年月	1984年10月
	主な活動	車両の高速総合性能、各種寒冷地試験および評価

## 米国

⑤ トヨタモーターエンジニアリング & マニュファクチャリング・アメリカ(株) (TEMA)*	所在地 (R&D拠点)	ミシガン州アナーバー(分室:ミシガン州プリマス、カリフォルニア州トーランス、ガルデナ、アリゾナ州ウィットマン、ワシントンD.C.)
	設立年月	2006年4月
	主な活動	米国の部品・材料の試験や評価から、排出ガスの検定や技術的調査まで車両の研究・開発を実施。特に、北アメリカ向けのトヨタ製品のデザイン研究開発の分野で益々重要な役割を担っています。
⑥ キャルティデザインリサーチ(株)	所在地	カリフォルニア州ニューポートビーチ
	設立年月	1973年10月
	主な活動	トヨタ初の海外でのデザイン開発拠点で、日米のデザイナーにより新デザインも共同調査・開発。第二世代のセリカ、エステイマ(アメリカ名、プレビア)、ソアラ(アメリカ名、レクサスSC430)、タコマ、プリウス、ソアラのデザインを開発。1991年5月に先進的な外観、内装、カラーデザイン開発用の建物が完成、設備も一新。

## 欧州

⑦ トヨタモーターヨーロッパ R&D/ マニュファクチャリング (TME-RDM)	所在地	ベルギー ザベンタム(分室:イギリス ダービー州とドイツ ケルベン)
	設立年月	1987年9月
	主な活動	トヨタのヨーロッパでの事業サポート、ヨーロッパの環境面における車両・材料の評価、トヨタ車の認証、技術の調査・研究
⑧ トヨタヨーロッパデザインディベロップメント(有) (ED <sup>2</sup> )	所在地	フランス コートダジュール
	設立年月	1998年11月
	主な活動	外観・内装・カラーデザインの開発研究、モデル製作、デザイン調査
⑨ トヨタモータースポーツ(有) (TMG)	所在地	ドイツケルン
	設立年月	1993年7月
	主な活動	F1カーの開発、F1レースへの参加

## アジア・太平洋

⑩ トヨタテクニカルセンター アジア・パシフィック タイ(株)(TTCAP-TH)	所在地	タイ サムットプラカン県
	設立年月	2003年9月
	主な活動	デザインの研究開発とその評価、アジア太平洋地域の技術情報の提供
⑪ トヨタテクニカルセンター アジア・パシフィック オーストラリア(株)(TTCAP-AU)	所在地	オーストラリア ビクトリア州メルボルン
	設立年月	2003年6月
	主な活動	デザインの研究開発

\*:TEMAは北米における研究開発・製造統括会社

## 国内生産拠点

2006年3月31日現在

### 国内の生産拠点

	主な生産品目*	操業開始(年)
本社工場	ランドクルーザーのシャシー、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、マークIIプリット	1959
上郷工場	エンジン	1965
高岡工場	カローラ、アレックス、イスト、ポルテ、ラクティス	1966
三好工場	足廻り、小物部品	1968
堤工場	カムリ、カルディナ、プリウス、ヴィッツ、プレミオ、アリオン、シエンタ	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	ランドクルーザー、ハイラックス、セルシオ、RAV4、ウィッシュ、GS、IS	1979
貞宝工場	機械設備、鋳鍛造型および樹脂成形型	1986
広瀬工場	電子部品、半導体等の研究開発および生産	1989

### 国内の生産子会社および車両生産関連会社

会社名	主な生産品目*	操業開始(年)	議決権比率(%)**	資本金(百万円)
トヨタ自動車九州株式会社	ハリアー、ハリアーハイブリッド、クルーガー クルーガーハイブリッド、IS	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	3,300
トヨタ車体株式会社	ランドクルーザー、ダイナ、コースター、ハイエース ライトエース、タウンエース、エスティマ、 エスティマハイブリッド、イブサム、レジアス、レジアスエース プリウス、ヴォクシー、ノア、アルファード(G,V)	1945	57.02	10,371
関東自動車工業株式会社	クラウン、カローラ、センチュリー、セリカ、コンフォート アイシス、マークX、ベルタ、SC	1946	50.81	6,850
セントラル自動車株式会社	カローラ、ラウム、MR-S、アレックス	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	bB、プロボックス、サクシード、パッソ、ラッシュ	1907	51.56	28,404
日野自動車株式会社	ダイナ、ダイナディーゼルハイブリッド、トヨエース トヨエースディーゼルハイブリッド、ハイラックス ライトエース、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	24.25	80,462

\*: 生産品目にはトヨタ、レクサスブランドで国内で販売している車両を記載

\*\*\*: 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

(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(%)*	主な生産品目**	
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 TABC, Inc.	1971 . 11	100.00	触媒コンバーター、プレス部品、ステアリングコラム、エンジン	
	④ New United Motor Manufacturing, Inc. (NUMMI)	1984 . 12	50.00	カローラ、タコマ	
	⑤ Toyota Motor Manufacturing, Kentucky, Inc. (TMMK)	1988 . 5	100.00	アバロン、カムリ、カムリソラーラ、エンジン	
	⑥ Bodine Aluminum, Inc.	1993 . 1	100.00	アルミ鑄造部品	
	⑦ Toyota Motor Manufacturing, West Virginia, Inc. (TMMWV)	1998 . 11	100.00	エンジン、トランスミッション	
	⑧ Toyota Motor Manufacturing, Indiana, Inc. (TMMI)	1999 . 2	100.00	タンドラ、セコイア、シエナ	
	⑨ Toyota Motor Manufacturing, Alabama, Inc. (TMMAL)	2003 . 4	100.00	エンジン	
	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(%)*	主な生産品目**
アルゼンチン	⑫ Toyota Argentina S.A. (TASA)	1997 . 3	100.00	ハイラックス、フォーチュナー(SW4)
ブラジル	⑬ Toyota do Brasil Ltda.	1959 . 5	100.00	カローラ
コロンビア	⑭ Sociedad de Fabricacion de Automotores S.A.	1992 . 3	28.00	ランドクルーザーブレード
ベネズエラ	⑮ Toyota de Venezuela Compania Anonima (TDV)	1981 . 11	90.00	カローラ、ダイナ、ランドクルーザー、テリオス***、ハイラックス

## 欧州

	会社名	生産開始年月	議決権比率(%)*	主な生産品目**
チェコ	⑯ Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. (TPCA)	2005 . 2	50.00	アイゴ
フランス	⑰ Toyota Motor Manufacturing France S.A.S.(TMMF)	2001 . 1	100.00	ヤリス、エンジン
ポーランド	⑱ 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
	⑲ Toyota Motor Industries Poland SP.zo.o. (TMIP)	2005 . 3	60.00	エンジン
ポルトガル	⑳ Salvador Caetano I.M.V.T., S.A.	1968 . 8	27.00	ダイナ、ハイエース、オブティモ
ロシア	㉑ Toyota Motor Manufacturing Russia Ltd. (TMMR)	2007 (予定)	—	カムリ
トルコ	㉒ Toyota Motor Manufacturing TURKEY Inc. (TMMT)	1994 . 9	90.00	カローラ
イギリス	㉓ Toyota Motor Manufacturing (UK) Ltd. (TMUK)	1992 . 9	100.00	アベンシス、カローラ、エンジン

## アフリカ

	会社名	生産開始年月	議決権比率(%)*	主な生産品目**
ケニア	㉔ Associated Vehicle Assemblers Ltd.	1977 . 8	—	ランドクルーザー
南アフリカ	㉕ Toyota South Africa Motors (Pty) Ltd.	1962 . 6	75.00	カローラ、ダイナ、ハイエース、ハイラックス、エンジン



## アジア

	会社名	生産開始年月	議決権比率(%)*	主な生産品目**
Bangladesh	26 Aftab Automobiles Ltd.	1982 . 6	—	ランドクルーザーブレード、日野バス****
India	27 Toyota Kirloskar Motor Private Ltd. (TKM)	1999 . 12	89.00	イノーバ、カローラ
	28 Toyota Kirloskar Auto Parts Private Ltd. (TKAP)	2002 . 7	64.30	アクセル、トランスミッション、プロペラシャフト
Indonesia	29 PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia	1970 . 5	95.00	キジャンイノーバ、キジャンP/U、エンジン
Malaysia	30 Assembly Services Sdn. Bhd. (ASSB)	1968 . 2	—	カムリ、カローラ、ハイエース、ハイラックス、ヴィオス、イノーバ、フォーチャナー、エンジン
Pakistan	31 Indus Motor Company Ltd.	1993 . 3	12.50	カローラ、ハイラックス、クオーレ***
Philippines	32 Toyota Motor Philippines Corp. (TMP)	1989 . 2	34.00	カムリ、カローラ、イノーバ
	33 Toyota Autoparts Philippines Inc. (TAP)	1992 . 9	95.00	トランスミッション、等速ジョイント
Thailand	34 Toyota Motor Thailand Co., Ltd. (TMT)	1964 . 12	86.43	カムリ、カローラ、ハイラックスVIGO、ヴィオス、ウィッシュ
	35 Toyota Auto Body Thailand Co., Ltd.	1979 . 5	48.97	プレス部品
	36 Thai Auto Work Co., Ltd. (TAW)	1988 . 5	40.00	フォーチャナー
	37 Siam Toyota Manufacturing Co., Ltd.	1989 . 7	96.00	エンジン、プロペラシャフト(ブロック、ヘッド)
Vietnam	38 Toyota Motor Vietnam Co., Ltd.	1996 . 8	70.00	カムリ、カローラ、ハイエース、ランドクルーザー、ヴィオス、イノーバ
Taiwan	39 國瑞汽車股份有限公司	1986 . 1	56.66	カムリ、カローラ、ヴィオス、ウィッシュ、ハイエース、ゼイス、ダイナ、エンジン、プレス部品
China	40 天津津豊汽車底盤部件有限公司 (TJAC)	1997 . 10	30.00	ステアリング、プロペラシャフト
	41 天津豊津汽車伝動部件有限公司 (TFAP)	1998 . 5	90.00	等速ジョイント、アクセル
	42 天津一汽豊田発動機有限公司 (TFTE)	1998 . 7	50.00	エンジン
	43 天津豊田汽車鍛造部件有限公司 (TTFC)	1998 . 12	100.00	鑄造部品
	44 天津豊田冲圧部件有限公司	2002 . 5	50.00	プレス部品
	45 天津豊田樹脂部件有限公司	2002 . 5	50.00	プラスチック部品
	46 天津一汽豊田汽車有限公司 (TFTM)	2002 . 10	50.00	ヴィオス、カローラ、クラウン、レイツ
	47 一汽豊田(長春)発動機有限公司 (FTCE)	2004 . 12	50.00	エンジン
	48 豊田一汽(天津)模具有限有限公司 (TFTD)	2004 . 12	90.00	大物プレス金型
	49 广汽豊田発動機有限公司 (GTE)	2005 . 1	70.00	エンジン部品(カムシャフト、クランクシャフト)、エンジン
	50 四川豊田汽車有限公司 (SFTM)	2000 . 12	45.00	コースター、ランドクルーザーブレード、ランドクルーザー、プリウス
	51 広州豊田汽車有限公司 (GTMC)	2006 . 5	50.00	カムリ

## オセアニア

	会社名	生産開始年月	議決権比率(%)*	主な生産品目**
Australia	52 Toyota Motor Corporation Australia Ltd. (TMCA)	1963 . 4	100.00	カムリ、エンジン(組付)、機械加工、鑄造)

\*: 米国会計基準における、子会社が保有する議決権を含む(2006年3月31日現在) \*\*\*: 2006年3月31日現在の生産品目 \*\*\*\*: ダイハツブランド \*\*\*\*\*: 日野ブランド

# 投資家情報

2006年3月31日現在

## トヨタ自動車株式会社

### 会社情報

---

#### 創立

1937年8月28日

#### 資本金

397,049百万円

#### 従業員数

65,798人(連結:285,977人)

#### 決算期

3月31日

#### ホームページ

##### 企業情報

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

##### 投資家情報サイト

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

### 株式の概要

---

#### 証券コード

7203(日本)

#### 会社が発行する株式の総数

9,740,185,400株

#### 発行済株式総数

3,609,997,492株

#### 株主数

357,948名

#### 一単元の株式数

100株

#### 上場証券取引所

##### 国内

東京、名古屋、大阪、福岡、札幌

##### 海外

ニューヨーク、ロンドン

### 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

Curzon Square, 25 Park Lane,

London W1K 1RA, U.K.

電話:(020)7290-8512

ファクシミリ:(020)7290-8502

### 株式関連業務

---

#### 株主名簿管理人

三菱UFJ信託銀行株式会社

〒100-8212

東京都千代田区丸の内1丁目4番5号

電話:(03)3212-1211

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)815-2077

フリーダイヤル(米国内):

888-269-2377(888-BNY-ADRS)

<http://www.adrbny.com>

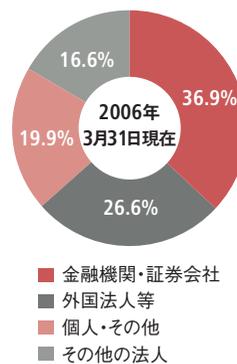
比率:1ADR=2普通株

ティッカーシンボル:TM

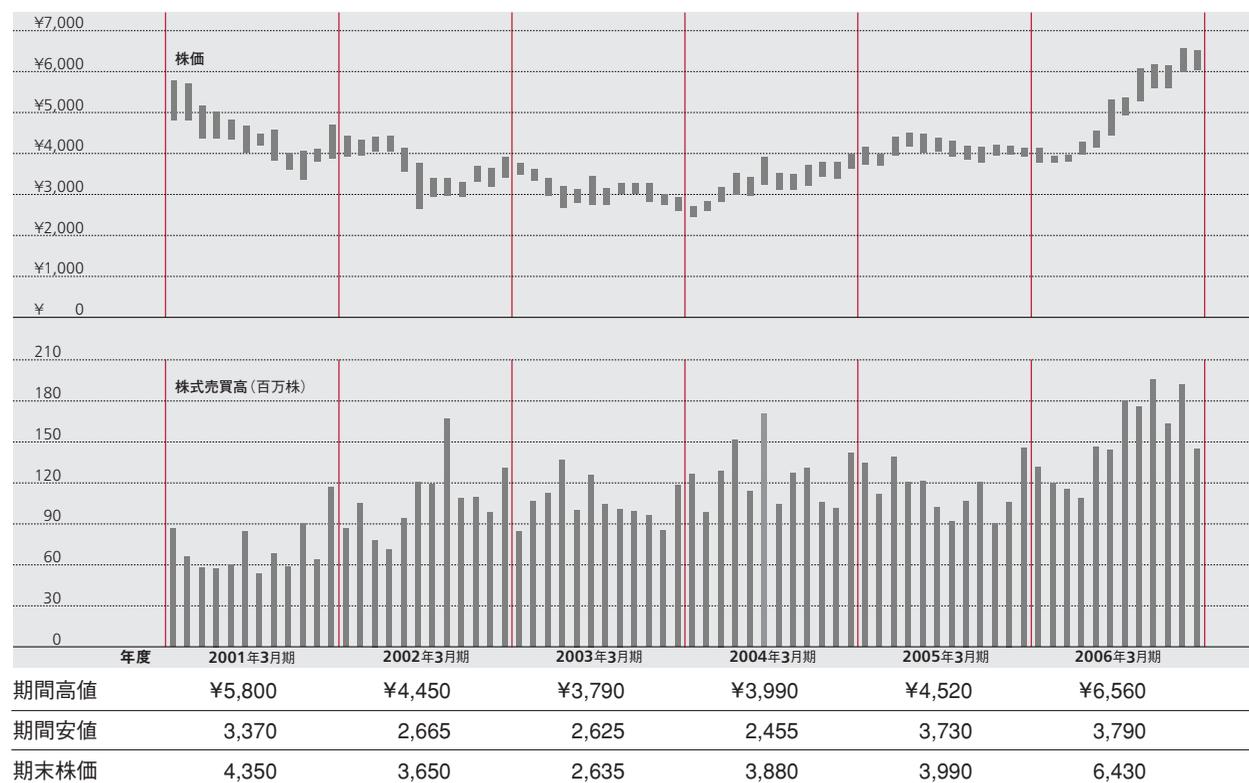
### 主要大株主 (2006年3月31日現在)

日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社	304,140 (千株)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	215,206
株式会社豊田自動織機	200,025
日本生命保険相互会社	132,577
ヒーローアンドカンパニー	123,522
ステートストリートバンク アンド トラスト カンパニー	116,186
資産管理サービス信託銀行株式会社	101,694
東京海上日動火災保険株式会社	83,821
三井住友海上火災保険株式会社	65,166
ザ チェース マンハッタン バンク エヌ エイ ロンドン	60,666

### 所有者別状況



### 東京証券取引所におけるトヨタの株価および売買高



**トヨタ自動車株式会社**

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



Printed in Japan