

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、2009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88%を占めています。2009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(26%)、北米(29%)、欧州(14%)およびアジア(12%)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。

2009会計年度の自動車市場は、金融危機による世界経済の深刻な後退により、世界全体で急激に縮小しており、特に日米欧では、後半期にかけ市場が大幅な落ち込みとなりました。また、拡大を続けてきた資源国・新興国でも急ブレーキがかかるなど、極めて厳しい状況となりました。

次の表は、過去3会計年度における各仕向地域別の連結販売台数を示しています。

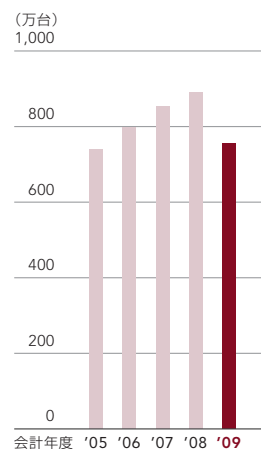
	千台		
	3月31日に終了した1年間		
	2007年	2008年	2009年
日本	2,273	2,188	1,945
北米	2,942	2,958	2,212
欧州	1,224	1,284	1,062
アジア	789	956	905
その他*	1,296	1,527	1,443
海外計	6,251	6,725	5,622
合計	8,524	8,913	7,567

*：「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカ、中近東ほかからなります。

トヨタの日本における連結販売台数は、市場が前会計年度を下回る状況のもと、2008会計年度および2009会計年度ともに減少したものの、2009会計年度は、全国販売店の努力により軽自動車

を除くトヨタ・レクサスブランドの販売シェアおよび軽自動車を含む販売シェア(含むダイハツおよび日野ブランド)ともに過去最高を更新しました。トヨタの海外における連結販売台数は、2008会計年度は増加しましたが、2009会計年度は減少しました。2008会計年度は、生産拠点の拡大や、お客様のニーズを的確に捉えたモデルの投入および販売諸施策の展開により、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。2009会計年度は、自動車市場の大幅な縮小により、北米、欧州を中心に販売台数が大きく減少しました。

連結車両販売台数



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、お客様のニーズを満たす重要な要因です。変化し続けるお客様の嗜好を満たす能力も、売上および利益に大幅な影響をもたらします。

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

- 車両販売台数
- 販売された車両モデルとオプションの組み合わせ
- 部品・サービス売上
- 価格割引およびその他のインセンティブのレベルならびにマーケティング費用
- 顧客からの製品保証に関する請求およびその他の顧客満足のための修理等にかかる費用
- 研究開発費等の固定費
- 原材料価格
- コストの管理能力
- 生産資源の効率的な利用
- 日本円およびトヨタが事業を行っている地域におけるその他通貨の為替相場の変動

法律、規制、政策の変更およびその他の政府による措置についても自動車事業の収益性に著しい影響を及ぼすことがあります。これらの法律、規制および政策には、車両の製造コストを大幅に増加させる環境問題、車両の安全性、燃費および排ガスに影響を及ぼすものが含まれます。欧州連合は、廃棄自動車に関して各自動車メーカーが回収費用を負担し、確実に、廃棄自動車を解体するに十分な施設を整備し、スクラップ前に有害物質やリサイクル可能な部品を自動車から取り除くように要求する指令を発効さ

せました。これらの法律、規制および政策の議論に関しては「廃棄自動車に関する法律」、米国SECに提出するフォーム20-Fの「Information on the Company—Business Overview—Governmental Regulation, Environmental and Safety Standards」および連結財務諸表注記23を参照ください。

多くの国の政府が、現地調達率を規定し、関税およびその他の貿易障壁を課し、あるいは自動車メーカーの事業を制限したり本国への利益の移転を困難にするような価格管理あるいは為替管理を行っています。このような法律、規制、政策その他の行政措置における変更は、製品の生産、ライセンス、流通もしくは販売、原価、あるいは適用される税率に影響を及ぼすことがあります。トヨタは現在、米国シャーマン反トラスト法に違反しているとして、集団訴訟の一被告として提訴されています。トヨタでは、問題ある行為はなかったと考えてはいますが、早期解決を勧告し、2006年2月に原告側と和解契約を締結しました。現在、原告およびトヨタは、連邦地方裁判所の承認を待っており、同承認が下り次第、原告側が各州でのトヨタに対する訴訟を取り下げ、すべての訴訟が終了する予定です。この訴訟に関しては、連結財務諸表注記23を参照ください。

世界の自動車産業は、グローバルな競争の時期にあり、この傾向は予見可能な将来まで続く可能性があります。また、トヨタが事業を展開する競争的な環境は、さらに激化する様相を呈しています。トヨタは一独立企業として自動車産業で効率的に競争するための資源、戦略および技術を予見可能な将来において有していると考えています。

金融事業

自動車金融の市場は、自動車市場の縮小により大変競争が激しくなっています。自動車金融の競争激化は、利益率の減少を引き起す可能性があり、また、顧客がトヨタ車を購入する際にトヨタ以外の金融サービスを利用するようになる場合、マーケット・シェアが低下することも考えられます。

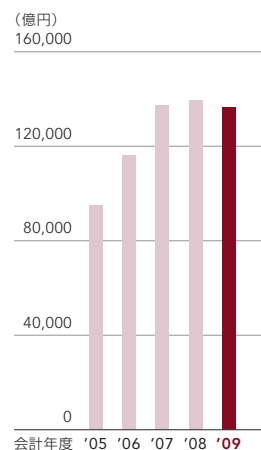
トヨタの金融サービス事業は、主として、顧客および販売店に対する融資プログラムおよびリース・プログラムの提供を行っています。トヨタは、顧客に対して資金を提供する能力は、顧客に対しての重要な付加価値サービスであると考え、金融子会社のネットワークを各国へ展開しています。

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

トヨタの金融資産は、主に為替換算レート変動の影響を受け、2009会計年度において減少しました。

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

金融事業の総資産



	金額：百万円	
	2008年	2009年
3月31日現在		
金融債権		
小売債権	¥ 6,959,479	¥ 6,655,404
ファイナンス・リース	1,160,401	1,108,408
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	2,604,411	2,322,721
	10,724,291	10,086,533
繰延融資初期費用	106,678	104,521
未稼得収益	(437,365)	(405,171)
金融損失引当金	(117,706)	(238,932)
金融債権<純額>合計	10,275,898	9,546,951
控除：一年以内に期限の到来する債権	(4,301,142)	(3,891,406)
長期金融債権<純額>	¥ 5,974,756	¥ 5,655,545
オペレーティング・リース(賃貸用車両及び器具)		
車両	¥ 2,814,706	¥ 2,729,713
器具	107,619	107,168
	2,922,325	2,836,881
控除：減価償却累計額	(718,207)	(795,767)
賃貸用車両及び器具<純額>	¥ 2,204,118	¥ 2,041,114

トヨタの金融債権は、回収可能性リスクを負っています。これは顧客もしくは販売店の支払不能や、担保価値(売却費用控除後)が債権の帳簿価額を下回った場合に発生する可能性があります。詳細については、重要な会計上の見積りのセクションの貸倒引当金および金融損失引当金、および連結財務諸表注記11を参照ください。

トヨタは、車両リースを継続的に提供してきました。当該リース事業によりトヨタは残存価額のリスクを負っています。これは車両リース契約の借手が、リース終了時に車両を購入するオプションを行使しない場合に発生する可能性があります。詳細については、重要な会計上の見積りのセクションのオペレーティング・リースに対する投資、および連結財務諸表注記2を参照ください。

トヨタは、主に固定金利借入債務を機能通貨建ての変動金利借入債務へ転換するために、金利スワップおよび金利通貨スワップ契約を結んでいます。特定のデリバティブ金融商品は、経済的企業行動の見地からは金利リスクをヘッジするために契約されていますが、トヨタの連結貸借対照表における特定の資産および負債をヘッジするものとしては指定されていないため、それらの指定されなかったデリバティブに生じる未実現評価損益は、その期間の損益として計上されます。詳細については、公正価値計上のデリバティブ等の契約に関する重要な会計上の見積りのセクション、市場リスクに関する定量および定性情報の開示のセクションならびに連結財務諸表注記20を参照ください。

資金調達コストは、金融事業の収益性に影響を及ぼす可能性があります。資金調達コストは、数多くの要因により影響を受けますが、その中にはトヨタがコントロールできないものもあります。これには、一般的な景気、金利およびトヨタの財務力などが含まれます。2008会計年度の資金調達コストは、主に借入債務残高の増加により増加しました。2009会計年度の資金調達コストは、主に市場金利の低下により減少しました。

トヨタは、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、2008年3月31日現在6.6百万人と、2007年3月31日から0.5百万人の増加となりました。また、2009年3月31日現在7.1百万人と、2008年3月31日から0.5百万人の増加となりました。カード債権は2008年3月31日現在2,257億円と、2007年3月31日から245億円の増加となりました。また、2009年3月31日現在2,246億円と、2008年3月31日から11億円の減少となりました。

その他の事業

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

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

為替の変動

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

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

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

トヨタは、生産施設が世界中に所在しているため、取引リスクは大幅に軽減されていると考えています。グローバル化戦略の一環として、車両販売を行う主要市場において生産施設を建設することにより、生産を現地化してきました。2007年(暦年)および2008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61.4%および64.1%が海外で生産されています。北米では2007年(暦年)および2008年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ57.2%および57.4%が現地で生産されています。欧州では2007年(暦年)および2008年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ64.0%および60.9%が現地で生産されています。生産の現地化により、トヨタは生産過程に使用される供給品および原材料の多くを現地調達することができ、現地での収益と費用の通貨のマッチングをはかることが可能です。

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

一般的に、円安は売上高、営業利益および当期純利益に好影響を及ぼし、円高は悪影響を及ぼします。2008会計年度においては、日本円の米ドルに対する期中平均相場と決算日の為替相場は、前会計年度に比べて円高となりました。また、日本円のユーロに対する期中平均相場と決算日の為替相場は、前会計年度に比べて円安となりました。2009会計年度において、日本円の米ドルおよびユーロに対する期中平均相場と決算日の為替相場は、前会計年度に比べて円高となりました。詳細については、為替リスクのセクションを参照ください。

2008会計年度および2009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—2009会計年度と2008会計年度の比較」および「業績—2008会計年度と2007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2009会計年度および2008会計年度における売上高を表示しています。為替の影響を除いた業績数値は、トヨタの連結財務諸表上の数値とは異なっており、よって米国会計原則に則ったものではありません。トヨタは、為替の影響を除いた業績の開示が米国会計原則に基づく開示に代わるものとは考えていませんが、為替の影響を除いた業績が投資家の皆様にトヨタの本邦通貨での営業成績に関する有益な追加情報を提供するものと考えています。

セグメンテーション

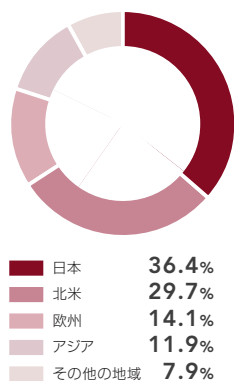
トヨタの最も重要な事業セグメントは、自動車事業セグメントです。トヨタは、世界の自動車市場においてグローバル・コンペティターとして自動車事業を展開しています。マネジメントは世界全体の自動車事業を一つの事業セグメントとして資源の配分やその実績の評価を行っています。トヨタは国内・海外または部品等のような自動車事業の一分野を個別のセグメントとして管理していません。

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

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
2009年度会計



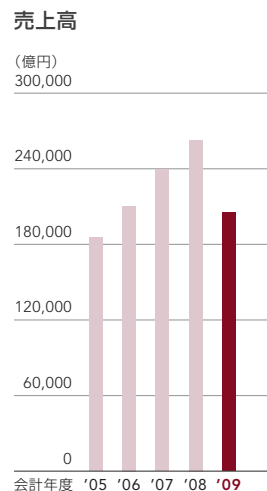
	金額：百万円		
	3月31日に終了した1年間		
	2007年	2008年	2009年
日本	¥8,152,884	¥8,418,620	¥7,471,916
北米	8,771,495	9,248,950	6,097,676
欧州	3,346,013	3,802,814	2,889,753
アジア	1,969,957	2,790,987	2,450,412
その他*	1,707,742	2,027,869	1,619,813

*：「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

業績—2009会計年度と2008会計年度の比較

売上高

2009会計年度の売上高は20兆5,295億円と、前会計年度に比べて5兆7,597億円(21.9%)の減収となりました。この減収は主に、車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響、為替換算レート変動の影響および部品売上上の減少を反映しています。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2009会計年度の売上高は約22兆5,607億円と、前会計年度に比べて14.2%の減収であったと考えられます。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、2009会計年度の商品・製品売上高は19兆1,737億円と、前会計年度に比べて22.8%の減収となり、金融収益は1兆3,558億円と、前会計年度に比べて7.7%の減収となりました。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2009会計年度の商品・製品売上高は約21兆113億円と、前会計年度に比べて15.3%の減収であり、金融収益は約1兆5,494億円と、前会計年度に比べて5.5%の増収であったと考えられます。2009会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では11.2%、北米では34.1%、欧州では24.0%、アジアでは12.2%、その他の地域では20.1%の減収となりました。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2009会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では11.2%、北米では24.9%、欧州では13.1%、その他の地域では0.4%の減収、アジアでは0.9%の増収であったと考えられます。



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。2009会計年度における自動車事業セグメントの売上高は1兆8,564億7千円と、前会計年度に比べて5兆6,126億円(23.2%)の減収となりました。この減収は主に、車両販売台数の減少と販売構成の変化による約3兆4,000億円の影響、為替換算レート変動の影響1兆8,338億円および部品売上の減少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、2009会計年度における自動車事業の売上高は約2兆3,985億円と、前会計年度に比べて15.6%の減収であったと考えられます。日本における減収は、主として輸出台数の減少および販売構成の変化の影響によるものです。北米、欧州、アジアおよびその他の地域における減収は、主として車両販売台数の減少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。

■ 金融事業セグメント

2009会計年度における金融事業セグメントの売上高は1兆3,775億円と、前会計年度に比べて1,208億円(8.1%)の減収となりました。この減収は、主に為替換算レート変動の影響によるものですが、融資残高の増加により一部相殺されています。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2009会計年度における金融事業の売上高は約1兆5,725億円と、前会計年度に比べて5.0%の増収であったと考えられます。

■ その他の事業セグメント

2009会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は1兆1,849億円と、前会計年度に比べて1,620億円(12.0%)の減収となりました。

∴ 営業費用

2009会計年度における営業費用は2兆9,905億円と、前会計年度に比べて3兆284億円(12.6%)の減少となりました。この減少は主に、車両販売台数の減少と販売構成の変化による約2兆1,000億円の影響、為替換算レート変動の影響2兆621億円、部品売上の減少による影響および研究開発費の減少548億円などによるものですが、諸経費の増加により一部相殺されています。

原価改善の努力は、鉄鋼、貴金属、非鉄金属(アルミ等)、樹脂関連部品などの資材・部品の値上げの影響により、相殺されています。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、部品の種類の絞り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。

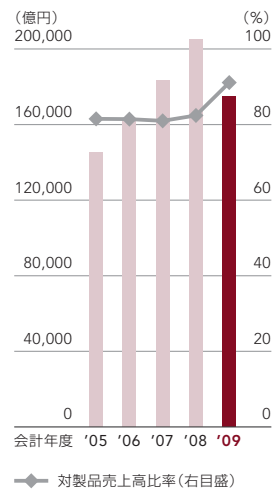
2009会計年度における売上原価は1兆7,468億4千円と、前会計年度に比べて2兆9,840億円(14.6%)の減少となりました。この減少(セグメント間金額控除前)は自動車事業セグメントにおける2兆9,392億円(14.9%)の減少およびその他の事業セグメントにおける1,312億円(11.2%)の減少を反映しています。自動車事業セグメントにおける売上原価の減少は主に、車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響、為替換算レート変動の影響、部品売上の減少による影響および研究開発費の減少によるものですが、諸経費の増加により一部相殺されています。

2009会計年度における金融費用は9,874億円と、前会計年度に比べて806億円(7.5%)の減少となりました。この減少は主に、為替換算レート変動の影響によるものですが、残価損失関連費用の増加および金利スワップ取引などの時価評価による評価損の増加により一部相殺されています。

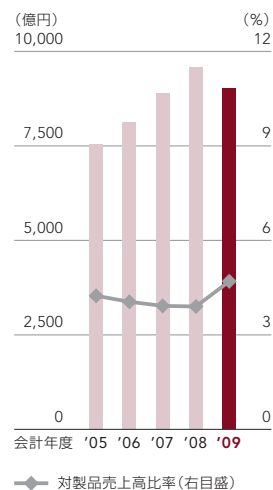
2009会計年度の販売費及び一般管理費は2兆5,347億円と、前会計年度に比べて362億円(1.5%)の増加となりました。この増加は、主に金融事業における増加を反映しています。金融事業における増加は、貸倒関連費用の増加によるものです。

2009会計年度の研究開発費(売上原価および一般管理費)は9,040億円と、前会計年度に比べて548億円(5.7%)の減少となりました。この減少は、適切な管理の下、将来の競争力の更なる強化のための、ハイブリッド・燃料電池などの環境技術、または衝突安全性・走行制御などの安全技術といった先端技術開発に注力したことによるものです。

売上原価



研究開発費



∴ 営業利益・損失

2009会計年度における営業利益は4,610億円の損失と、前会計年度に比べて2兆7,313億円の減少となりました。この減少は主に、車両販売台数の減少、販売構成の変化による影響、諸経費の増加および部品売上の減少による影響などによるものですが、研究開発費の減少により一部相殺されています。

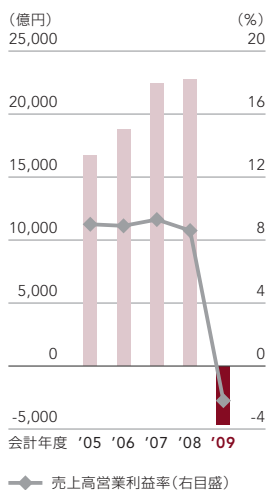
2009会計年度における営業利益(セグメント間利益控除前)は前会計年度と比較して、日本では1兆6,778億円、北米では6,955億円、欧州では2,848億円の減少となり、アジアでは803億円(31.3%)、その他の地域では563億円(39.1%)の減益となりました。日本における営業利益の減少は、主に生産および輸出台数の減少によるものですが、研究開発費の減少により一部相殺されています。北米における営業利益の減少は、主に生産および販売台数の減少、米国の販売金融子会社における貸倒関連費用および残価損失関連費用の増加によるものですが、為替換算レート変動の影響により一部相殺されています。欧州における営業利益の減少は、主に生産および販売台数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。アジアにおける減益は、主に生産および販売台数が減少したことおよび為替換算レート変動の影響などによるものです。その他の地域における減益は、販売台数が減少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

2009会計年度における自動車事業セグメントの営業利益は3,948億円の損失と、前会計年度に比べて2兆5,667億円の減少となりました。この営業利益の減少は主に、車両販売台数の減少、販売構成の変化による影響、諸経費の増加および部品売上の減少による影響などによるものですが、研究開発費の減少により一部相殺されています。

営業利益(損失)



■ 金融事業セグメント

2009会計年度における金融事業セグメントの営業利益は720億円の損失と、前会計年度に比べて1,585億円の減少となりました。この営業利益の減少は、融資残高は増加したものの、販売金融子会社において、貸倒関連費用および残価損失関連費用が増加したことならびに金利スワップ取引などの時価評価による評価損が増加したことなどによるものです。

■ その他の事業セグメント

2009会計年度におけるその他の事業セグメントの営業利益は99億円と、前会計年度に比べて231億円(70.0%)の減益となりました。

∴ その他の収益・費用

2009会計年度における受取利息及び受取配当金は1,384億円と、前会計年度に比べて273億円(16.4%)の減少となりました。この減少は、主に有価証券の受取利息の減少によるものです。

2009会計年度における支払利息は469億円と、前会計年度に比べて8億円(1.7%)の増加となりました。

2009会計年度における為替差益<純額>は18億円の損失と、前会計年度に比べて110億円の減少となりました。為替差損益は外国通貨建ての売上を取引時の為替相場で換算した価額と、先物為替契約を利用して行う決済を含め、同会計年度における決済金額との差額を示すものです。

2009会計年度におけるその他<純額>は1,891億円の損失と、前会計年度に比べて2,272億円の減少となりました。この減少は、主に売却可能証券に対して減損を認識したことによるものです。

∴ 法人税等

2009会計年度における法人税等は565億円の税金費用の戻し入れとなり、主に税金等調整前当期純利益の減少により、前会計年度に比べて9,680億円の減少となりました。2009会計年度における実効税率は10.1%と、日本国内における法定税率を下回りました。これは、主に国内および海外の子会社において、繰延税金資産に対する評価性引当金を計上した影響によるものです。

∴ 少数株主持分損益および持分法投資損益

2009会計年度における少数株主持分損益は242億円の少数株主持分損失と、前会計年度に比べて1,022億円の減少となりました。この減少は、主に連結子会社の当期純利益の減少によるものです。

2009会計年度における持分法投資損益は427億円と、前会計年度に比べて2,274億円(84.2%)の減少となりました。この減少は持分法適用関連会社の当期純利益の減少によるものです。

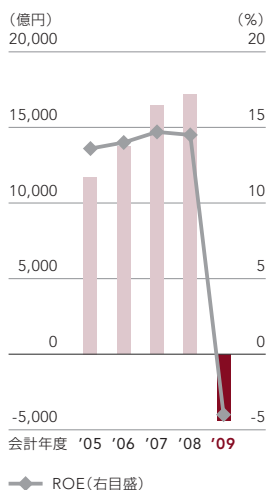
∴ 当期純利益・損失

2009会計年度の当期純利益は4,370億円の損失と、前会計年度に比べて2兆1,548億円の減少となりました。

∴ その他の包括損益

2009会計年度におけるその他の包括損益は、8,665億円の損失と、前会計年度に比べて760億円の損失の減少となりました。この損失の減少は主に、外貨換算調整額が前会計年度の4,611億円の損失に対して2009会計年度は3,813億円の損失であったこと、および未実現有価証券評価損が前会計年度の3,478億円の損失に対し、2009会計年度は2,931億円の損失であったことなどによるものです。未実現有価証券評価損における損失の減少は、主に売却可能証券に対して減損を認識したことによるものです。

当期純利益(損失)とROE



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。2008会計年度における自動車事業セグメントの売上高は2兆1,773億円と、前会計年度に比べて2兆2,493億円(10.3%)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と販売構成の変化による約1兆6,000億円の影響、為替換算レート変動による影響2,775億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、2008会計年度における自動車事業の売上高は約23兆8,998億円と、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。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。欧州およびアジアにおける増収は、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。その他の地域における増収は、主として販売台数の増加によるものです。

■ 金融事業セグメント

2008会計年度における金融事業セグメントの売上高は1兆4,983億円と、前会計年度に比べて1,978億円(15.2%)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、2008会計年度における金融事業の売上高は約1兆5,005億円と、前会計年度に比べて15.4%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

2008会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は1兆3,469億円と、前会計年度に比べて232億円(1.8%)の増収となりました。

∴ 営業費用

2008会計年度における営業費用は24兆189億円と、前会計年度に比べて2兆3,095億円(10.6%)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による約1兆3,000億円の影響、為替換算レート変動の影響2,521億円、研究開発費の増加681億円、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ますが、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1,200億円(純額)により一部相殺されています。

業績—2008会計年度と2007会計年度の比較

∴ 売上高

2008会計年度の売上高は26兆2,892億円と、前会計年度に比べて2兆3,412億円(9.8%)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、金融事業の拡大、部品売上の増加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、2008会計年度の売上高は約26兆115億円と、前会計年度に比べて8.6%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、2008会計年度の商品・製品売上高は24兆8,205億円と、前会計年度に比べて9.5%の増収となり、金融収益は1兆4,687億円と、前会計年度に比べて14.9%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、2008会計年度の商品・製品売上高は約24兆5,401億円と、前会計年度に比べて8.2%の増収であり、金融収益は約1兆4,714億円と、前会計年度に比べて15.1%の増収であったと考えられます。2008会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では3.3%、北米では5.4%、欧州では13.7%、アジアでは41.7%、その他の地域では18.7%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、2008会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では3.3%、北米では7.6%、欧州では6.8%、アジアでは34.2%、その他の地域では13.6%の増収であったと考えられます。

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、2008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1,200億円減少しました。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。

2008会計年度における売上原価は20兆4,524億円と、前会計年度に比べて2兆961億円(11.4%)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2兆1,077億円(11.9%)の増加およびその他の事業セグメントにおける334億円(2.9%)の増加を反映しています。自動車事業セグメントにおける売上原価の増加は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化による影響、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。

2008会計年度における金融費用は1兆680億円と、前会計年度に比べて1,959億円(22.5%)の増加となりました。この増加は主に、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および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増加によるものです。

2008会計年度の販売費及び一般管理費は2兆4,985億円と、前会計年度に比べて175億円(0.7%)の増加となりました。この増加は、主に金融事業における増加を反映しています。金融事業における増加は、諸経費の増加によるものです。

2008会計年度の研究開発費(売上原価および一般管理費)は9,588億円と、前会計年度に比べて681億円(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

2008会計年度における営業利益は2兆2,703億円と、前会計年度に比べて317億円(1.4%)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、販売構成の変化、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などによりますが、研究開発費の増加および業務拡大に伴う諸経費の増加により一部相殺されています。その結果、2008会計年度の営業利益率は前会計年度の9.3%から8.6%に減少しました。

2008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169億円(1.2%)の減益、北米では1,443億円(32.1%)の減益、欧州では42億円(3.0%)の増益、アジアでは1,388億円(2.2倍)の増益、その他の地域では604億円(72.4%)の増益となりました。日本における減益は、主に輸出車両の販売台数増加および継続的な原価改善の努力による影響があったものの、研究開発費の増加などにより相殺されたためです。北米における減益は、主に生産および販売台数の増加ならびに現地製造事業体による継続的な原価改善の努力による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増加および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す。欧州における増益は、主に生産および販売台数の増加、現地製造事業体による継続的な原価改善の努力ならびに為替換算レート変動の影響によるものです。アジアにおける増益は、主に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、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

2008会計年度における自動車事業セグメントの営業利益は2兆1,719億円と、前会計年度に比べて1,331億円(6.5%)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が、研究開発費の増加、業務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

2008会計年度における金融事業セグメントの営業利益は865億円と、前会計年度に比べて720億円(45.4%)の減益となりました。この減益は、融資残高は順調に増加したものの、金利スワップ取引などの時価評価による評価損が増加したことなどによるものです。

■ その他の事業セグメント

2008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330億円と、前会計年度に比べて66億円(16.6%)の減益となりました。

∴ その他の収益・費用

2008会計年度における受取利息及び受取配当金は1,657億円と、前会計年度に比べて337億円(25.6%)の増加となりました。この増加は、主に有価証券の運用増加による受取利息の増加によるものです。

2008会計年度における支払利息は461億円と、自動車事業における借入債務の減少により前会計年度に比べて32億円(6.5%)の減少となりました。

2008会計年度における為替差益<純額>は92億円と、前会計年度に比べて238億円(72.2%)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。

2008会計年度におけるその他<純額>は381億円の利益と、前会計年度に比べて99億円(35.1%)の増加となりました。

∴ 法人税等

2008会計年度における法人税等は9,115億円と、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132億円(1.5%)の増加となりました。前会計年度の実効税率と比較して、2008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

2008会計年度における少数株主持分損益は780億円と、前会計年度に比べて283億円(56.9%)の増加となりました。この増加は、主に連結子会社の業績好調による増益によるものです。

2008会計年度における持分法投資損益は2,701億円と、前会計年度に比べて606億円(28.9%)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

2008会計年度の当期純利益は1兆7,178億円と、前会計年度に比べて738億円(4.5%)の増益となりました。

∴ その他の包括損益

2008会計年度におけるその他の包括損益は、9,425億円の損失と、前会計年度に比べて1兆1,155億円の利益の減少となりました。この減少は主に、外貨換算調整額が前会計年度の1,307億円の利益に対して2008会計年度は4,611億円の損失に減少したこと、および未実現有価証券評価損益が前会計年度の388億円の利益に対し、2008会計年度は国内株式市場における株価の下落により3,478億円の損失に減少したことなどによるものです。



2010会計年度の見通し

トヨタは、2010会計年度の世界経済は、金融危機と実体経済悪化の悪循環がさらに強まり、一段と下振れする懸念が高まっている状況にあると考えています。

自動車市場は、中長期的には資源国・新興国を中心に拡大していくものと見込まれますが、現在は世界経済の減速を背景に急速に縮小している状況です。さらに、小型車・低価格車の競争が本格化し、また、世界的な環境意識が高まるなか、技術開発や新商品投入が活発化するなど、グローバルで激しい競争が展開されています。また、2010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95円、1ユーロあたり125円となるものと想定しています。こうした前提のもと、トヨタの2010会計年度の売上高については、販売台数の減少および2010会計年度の前提為替レートを2009会計年度に比べて円高としていることによる影響により、減収を見込んでいます。営業利益の減少要因としては、販売台数の減少および2010会計年度の前提為替レートを2009会計年度に比べて円高としていることによる影響などがあります。これらの要因は、原価改善の努力および固定費の削減などの営業利益の増加要因により一部相殺されています。その結果、トヨタの2010会計年度の営業損失は、2009会計年度に比べて、損失が拡大すると考えられます。トヨタの2010会計年度の税金等調整前当期純損失および当期純損失についても、2009会計年度に比べて、損失が拡大すると考えられます。また、為替の変動がトヨタの業績に与える影響は大きく、特に米ドルに対していっそう円高となった場合、トヨタの業績に重要な悪影響を及ぼすことがあります。詳細については、「概観－為替の変動」を参照ください。

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



流動性と資金の源泉

トヨタは従来、設備投資および研究開発活動のための資金を、主に営業活動から得た現金により調達してきましたが、2009会計年度においては、自動車市場の急激な縮小による販売台数の減少により営業活動から得た現金が減少した結果、一部の資金を借入金および社債の発行によって調達しました。

2010会計年度については、トヨタは設備投資および研究開発活動のための十分な資金を、主に手元の現金及び現金同等物、営業活動から得た現金、借入金および社債の発行により調達する予定です。トヨタはこれらの資金を主に環境分野および設備の維持更新・新製品導入のための投資に使用する予定です。2006年4月1日から2009年3月31日までに行われた重要な設備投資および処分に関する情報ならびに現在進行中の重要な設備投資および処分に関する情報は、フォーム20-Fの「Information on the Company—Business Overview—Capital Expenditures and Divestitures」を参照ください。

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

2009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2兆9,816億円に対し、1兆4,769億円となりました。この減少は、主に自動車事業の売上高減少に伴う現金回収の減少によりますが、自動車事業の売上原価減少に伴う仕入先への現

金支払いの減少および法人税等の支払いの減少により一部相殺されています。

2009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3兆8,748億円に対し、1兆2,302億円となりました。この減少は、主に金融債権に対する投資および有価証券及び投資有価証券の購入の減少、有価証券及び投資有価証券の売却の増加によるものです。

2009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7,061億円に対し、6,988億円となりました。この減少は、主に長期借入債務の返済の増加によりますが、自己株式の取得の減少により一部相殺されています。

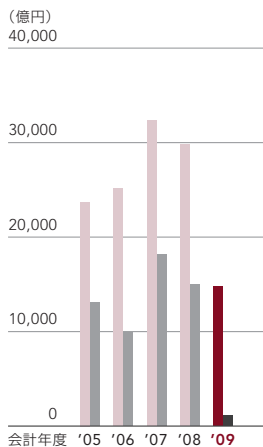
2009会計年度における賃貸資産を除く資本的支出は、前会計年度の1兆4,805億円から7.8%減少し、1兆3,645億円となりました。この減少は、主にアジアおよび北米の連結子会社における設備投資の減少によるものです。

2009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1兆2,794億円から24.9%減少し、9,603億円となりました。この減少は、主に金融事業における投資の減少によるものです。

2010会計年度において、賃貸資産を除く設備投資額は約8,300億円となる予定です。設備投資予定額の地域別内訳は、日本5,300億円、北米1,400億円、欧州500億円、アジア700億円およびその他の地域400億円となっています。

現在入手可能な情報によれば、トヨタは、環境問題が2010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

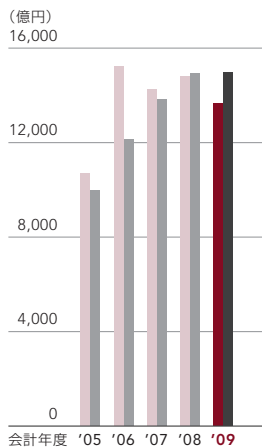
営業活動からの キャッシュ・フローと フリー・キャッシュ・フロー*



■ 営業活動からのキャッシュ・フロー
■ 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)

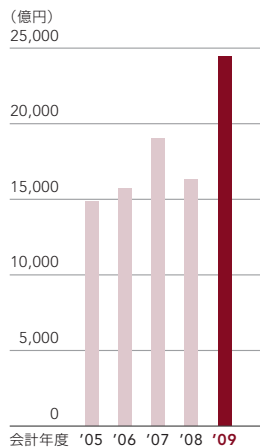
資本的支出*と減価償却費



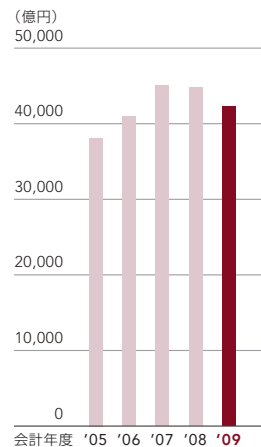
■ 資本的支出
■ 減価償却費

*: 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、定額預金、市場性のある負債証券および信託ファンドへの投資。

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2009年3月31日現在で2兆4,442億円でした。現金及び現金同等物の大部分は円建てまたは米ドル建てです。また、2009年3月31日現在における定期預金は451億円、有価証券は4,953億円でした。

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、2009会計年度において総資金量は、2,518億円(5.6%)減少し4兆2,291億円となりました。

2009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、6,475億円(31.7%)減少し1兆3,927億円となりました。これは売上高の減少および為替換算レート変動の影響によるものです。

2009会計年度におけるたな卸資産は、3,664億円(20.1%)減少し1兆4,593億円となりました。これは取引量の減少および為替換算レート変動の影響によるものです。

2009会計年度における金融債権<純額>合計は、9兆5,469億円と、7,289億円(7.1%)減少しました。これは主に卸売債権およびその他のディーラー貸付金の減少ならびに為替換算レート変動の影響によるものです。2009年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、北米63.6%、日本14.1%、欧州11.0%、アジア3.8%、その他の地域7.5%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いますが、2009会計年度において売却実績はありません。

2009会計年度における有価証券及びその他の投資有価証券(流動資産計上のものを含みます。)は、1兆3,732億円(34.6%)減少しました。これは主に有価証券及び投資有価証券の売却および保有株式の時価評価の影響によるものです。

2009会計年度における有形固定資産は、4,103億円(5.3%)減少しました。これは主に減価償却の影響および為替換算レート変動の影響によりありますが、設備投資により一部相殺されています。

2009会計年度における支払手形及び買掛金は9,133億円(41.3%)減少しました。これは主に取引量の減少および為替換算レート変動の影響によるものです。

2009会計年度における未払費用は662億円(4.1%)減少しました。これは主に為替換算レート変動の影響によるものです。

2009会計年度における未払法人税等は2,542億円(83.2%)減少しました。これは主に税金等調整前当期純利益の減少によるものです。

2009会計年度における借入債務合計は4,085億円(3.3%)増加しました。トヨタの短期借入債務は、加重平均金利2.44%の借入金と、加重平均金利1.52%のコマーシャルペーパーにより構成されています。2009会計年度における短期借入債務は、前会計年度に比べて649億円(1.8%)増加し、3兆6,176億円となりました。トヨタの長期借入債務は、利率が0.17%から31.50%、返済期限が2009年から2047年の無担保の借入金、担保付きの借入金、メディアム・ターム・ノート、無担保普通社債および長期キャピタル・リース債務により構成されています。2009会計年度の1年以内に返済予定の長期借入債務は241億円(0.9%)増加し、2兆6,995億円となり、返済期限が1年超の長期借入債務は3,195億円(5.3%)増加し、6兆3,014億円となりました。借入債務合計の増加は、主に十分な手元流動性を保持するために資金調達を行ったことによるものです。2009年3月31日現在で、長期借入債務の約28%は米ドル建て、約21%は日本円建て、約15%はユーロ建て、約36%はその他の通貨によるものです。トヨタは、金利スワップを利用することにより固定金利のエクスポージャーをヘッジしています。トヨタの借入必要額に重要な季節的変動はありません。

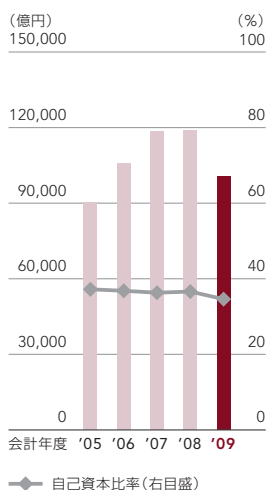
2008年3月31日現在におけるトヨタの自己資本に対する有利子負債比率は102.9%でしたが、2009年3月31日現在では125.4%となりました。

トヨタの長期借入債務は、2009年5月31日現在、スタンダード・アンド・プアーズによって「AA」、ムーディーズによって「Aa1」、格付投資情報センターによって「AAA」と格付けされています。信用格付けは株式の購入、売却もしくは保有を推奨するものではなく、何時においても撤回もしくは修正され得ます。各格付けはその他の格付けとは個別に評価されるべきです。

2009会計年度における未積立年金債務は6,537億円と、前会計年度に比べて2,426億円(59.0%)増加しました。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。未積立年金債務の増加は、主に年金資産の市場価値の減少によるものです。詳細については、連結財務諸表注記19を参照ください。

トヨタの財務方針は、すべてのエクスポージャーの管理体制を維持し、相手先に対する厳格な信用基準を厳守し、市場のエクスポージャーを積極的にモニターすることです。トヨタは、トヨタファイナンシャルサービス(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。

自己資本と自己資本比率



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



オフバランス化される取引

トヨタは金融事業のための資金調達の一つの方法として証券化プログラムを利用しています。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を参照ください。



貸出コミットメント

∴ クレジットカード会員に対する貸出コミットメント

トヨタは金融事業の一環としてクレジットカードを発行しています。トヨタは、クレジットカード事業の慣習に従い、カード会員に対する貸付の制度を有しています。貸出はお客様ごとに信用状態の調査を実施した結果設定した限度額の範囲内で、お客様の要求により実行されます。カード会員に対する貸付金には保証は付されませんが、貸倒損失の発生を最小にするため、また適切な貸出限度額を設定するために、トヨタは、提携関係にある金融機関からの財務情報の分析を含むリスク管理方針により与信管理を実施するとともに、定期的に貸出限度額の見直しを行っています。2009年3月31日現在のカード会員に対する貸出未実行残高は1兆8,167億円です。

∴ 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。2009年3月31日現在の販売店に対する貸出未実行残高は1兆7,023億円です。

∴ 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2009年3月31日現在において1ヶ月から35年に渡っており、これは割賦債務の弁済期間と一致するよう設定されていますが、一般的に、製品の利用可能期間よりも短い期間となっています。顧客が必要な支払いを行わない場合には、トヨタに保証債務を履行する責任が発生します。

将来の潜在的保証支払額は、2009年3月31日現在、最大で1兆5,704億円です。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、2009年3月31日現在の残高は、53億円です。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、2009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	¥ 1,115,122	¥1,115,122	¥ —	¥ —	¥ —
コマーシャル・ペーパー	2,502,550	2,502,550	—	—	—
長期借入債務*(注記13)	8,949,615	2,688,324	3,589,350	1,261,893	1,410,048
キャピタル・リース債務(注記13)	51,366	11,188	25,272	2,535	12,371
解約不能オペレーティング・リース債務(注記22)	54,161	11,567	15,457	9,503	17,634
有形固定資産およびその他の資産の購入に関する 契約債務(注記23)	110,874	50,200	34,275	10,908	15,491
合計	¥12,783,688	¥6,378,951	¥3,664,354	¥1,284,839	¥1,455,544

*：長期借入債務の金額は、将来の支払元本を表しています。

なお、将来の支払時期を合理的に見積ることができないため、上記の表に未認識税務ベネフィットに関連する債務の金額を含めていません。詳細については、連結財務諸表注記16を参照ください。

また、トヨタは2010会計年度において、退職金制度に対し95,270百万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	¥1,570,497	¥446,638	¥724,503	¥314,472	¥84,884
合計	¥1,570,497	¥446,638	¥724,503	¥314,472	¥84,884

関連当事者との取引

トヨタは、関連会社と通常の業務上行う取引以外に、重要な関連当事者との取引を行っていません。詳細については、連結財務諸表注記12を参照ください。

廃棄自動車に関する法律

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

- 各自動車メーカーは2002年7月1日以降に販売した自動車を対象に、廃棄自動車の回収およびその後の解体とリサイクル費用のすべて、または多くの部分を負担する。2007年1月1日以降には、各自動車メーカーは2002年7月1日より前に販売した自動車についてもかかる費用を負担する。

- 各自動車メーカーは2003年7月以降に販売される自動車に特定有害物質を使用してはならない。
- 2008年12月15日以降、型式認証されて市場に出される車両は車重の最低85%がリユースとリサイクルが可能で、最低95%がリユースとリカバリーが可能でなければならない。
- 廃棄自動車に関しては、2006年までに、車重の80%をリユースし85%をリカバリーする目標を実際に達成しなければならず、2015年までに、それぞれ85%と95%に引き上げられる。詳細につきましては、連結財務諸表注記23を参照ください。



最近の米国会計基準に関する公表

2007年12月、FASBは米国財務会計基準書第141(R)号(以下、FAS 141(R)という。)[「企業結合(Business Combinations)」]を公表しました。FAS 141(R)は、企業結合において買収企業が取得した識別可能資産、承継した識別可能負債、被買収企業の非支配持分および取得したのれんあるいは割安購入差益の認識および測定に関する基準および要求を規定しています。また、FAS 141(R)は、財務諸表利用者が企業結合の内容および財務諸表に対する影響を評価できるよう新たな開示を要求しています。FAS 141(R)は、2008年12月15日以降に開始する連結会計年度における企業結合より適用となります。トヨタが将来の期間において支配を獲得する企業結合を行った場合、FAS 141(R)の適用による影響を受けることとなりますが、その影響の程度は企業結合の内容と規模によって異なります。

2007年12月、FASBは米国財務会計基準書第160号(以下、FAS 160という。)[「連結財務諸表における非支配持分—ARB第51号の改訂(Noncontrolling Interests in Consolidated Financial Statements—an amendment of ARB No. 51)」]を公表しました。FAS 160は、会計調査公報(Accounting Research Bulletin)第51号「連結財務諸表(Consolidated Financial Statements)」の指針を修正するものであり、親会社以外の所有者が保有する子会社に対する非支配持分および子会社を連結除外する場合の会計処理ならびに開示の基準を規定しています。FAS 160は、2008年12月15日以降に開始する連結会計年度およびその期中会計期間より適用となります。FAS 160の表示および開示基準については、2008年12月15日以降に開始する連結会計年度において開示される全ての期間について遡及的に適用することが求められています。この基準書の適用がトヨタの連結財務諸表に及ぼす影響については評価中です。

2008年12月、FASBは米国財務会計基準審議会職員意見書FAS 132(R)-1号(以下、FSP FAS 132(R)-1という。)[「退職後給付制度資産に関する事業主の開示(Employers' Disclosures about Postretirement Benefit Plan Assets)」]を公表しました。FSP FAS 132(R)-1は、年金資産に関する投資方針、主要分類、公正価値の評価手法および重要なリスクの集中を含む追加の開示を要求しています。FSP FAS 132(R)-1は、2009年12月15日より後に終了する連結会計年度より適用となります。マネジメントはこの意見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ないと考えています。

2009年4月、FASBは米国財務会計基準審議会職員意見書FAS 115-2およびFAS 124-2号(以下、FSP FAS 115-2およびFAS 124-2という。)[「一時的でない減損の認識および表示(Recognition and Presentation of Other-Than-Temporary Impairments)」]を公表しました。FSP FAS 115-2およびFAS 124-2は、負債証券の一時的でない減損の認識および表示に関する規定を改訂するとともに、負債証券および持分証券に関する追加の開示を要求しています。FSP FAS 115-2およびFAS 124-2は、2009年6月15日より後に終了する期中会計期間および連結会計年度より適用となります。マネジメントはこの意見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ないと考えています。

2009年5月、FASBは米国財務会計基準書第165号(以下、FAS 165という。)[「後発事象(Subsequent Events)」]を公表しました。FAS 165は、貸借対照表日後、財務諸表の提出日までに発生した事象に関する会計処理および開示の一般的な基準を規定するものです。FAS 165は、2009年6月15日より後に終了する期中会計期間および連結会計年度より適用となります。マネジメントは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をもとより、製品の不具合に関する過去の経験を基礎として金額を見積もっています。製品保証引当金の見積りには、仕入先に対する補償請求により回収できる金額の見積りも反映しています。このように、製品保証引当金の計算には重要な見積りが必要となること、また、一部の製品保証は何年も継続することから、この計算は本質的に不確実性を内包しています。したがって、実際の製品保証費は見積りと異なることがあり、製品保証引当金を追加計上する必要が生じる可能性があります。これらの要因によりトヨタの製品保証費が大幅に増加した場合、将来の自動車事業の業績に悪影響を与える可能性があります。

貸倒引当金および金融損失引当金

トヨタのセールス・ファイナンスおよびファイナンス・リース債権は、乗用車および商用車により担保されている分割払い小売販売契約からなります。回収可能性リスクは、顧客もしくは販売店の支払不能や、担保価値（売却費用控除後）が債権の帳簿価額を下回る場合を含んでいます。トヨタの会計方針として貸倒引当金および金融損失引当金を計上しており、この引当金は、金融債権、売掛債権およびその他債権の各ポートフォリオの減損金額に対するマネジメントによる見積りを反映しています。貸倒引当金および金融損失引当金は、信用リスク評価プロセスの一環として行われている体系的かつ継続的なレビューおよび評価、過去の損失の実績、ポートフォリオの規模および構成、現在の経済的な事象および状況、担保物の見積公正価値およびその十分性、ならびにその他の関連する要因に基づき算定されています。この評

価は性質上判断を要するものであり、重要な変動の可能性のある将来期待受取キャッシュ・フローの金額およびタイミングを含め、重要な見積りを必要とするものです。マネジメントは、現在入手可能な情報に基づき、貸倒引当金および金融損失引当金は十分であると考えていますが、(i)資産の減損に関するマネジメントの見積りまたは仮定の変更、(ii)将来の期待キャッシュ・フローの変化を示す情報の入手、または(iii)経済およびその他の事象または状況の変化により、追加の引当金が必要となってくる可能性があります。新車の価格を押し下げる効果をもつセールス・インセンティブが販売プロモーションの重要な構成要素であり続ける限り、中古車の再販価格およびそれに伴うセールス・ファイナンスならびにファイナンス・リース債権の担保価値は更なる引下げの圧力を受ける可能性があります。これらの要因によりトヨタの貸倒引当金および金融損失引当金を大幅に増加させる必要が生じた場合、将来の金融事業の業績に悪影響を与える可能性があります。これらの引当金のうち、トヨタの業績に対してより大きな影響を与える金融損失引当金のレベルは、主に損失発生頻度と損失の重要性の2つの要因により影響を受けます。トヨタは、金融損失引当金を評価する目的で、金融損失に対するエクスポージャーを「顧客」と「販売店」という2つの基本的なカテゴリーに分類します。トヨタの顧客ポートフォリオは比較的少額の残高を持つ同質の小売債権およびリース債権から構成されており、販売店ローンは卸売金融およびその他の販売店融資に関連したローンです。金融損失引当金は少なくとも四半期ごとに見直しを行っており、その際には、引当金残高が将来発生する可能性のある損失をカバーするために十分な残高を有しているかどうかを判断するために、様々な仮定や要素を考慮しています。

感応度分析

トヨタの業績に重大な影響を与える金融損失の程度は、主に損失発生頻度、損失の重要性という2つの要素の影響を受けます。金融損失引当金は様々な仮定および要素を考慮して、少なくとも四半期ごとに評価されており、発生しうる損失を十分にカバーするかどうかが判断しています。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	
2009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.....	¥16,404

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

■ 感応度分析

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

金額：百万円	
2009年4月1日以降リース期間終了までの残価損失に与える影響	
車両返却率の1%の上昇……………	¥1,965

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

退職給付費用および退職給付債務の計算に影響を与える最も重要な仮定は、割引率と年金資産の期待収益率です。割引率は、現在利用可能で、かつ、年金給付の支払期日までの間利用可能と予想される高格付で確定利付の社債および確定利付の国債の利回りなどを考慮して決定しています。期待収益率は、保有している年金資産の構成、運用手法から想定されるリスク、過去の運用実績、運用基本方針および市場の動向等を考慮して決定しています。トヨタが2009会計年度の退職給付費用の計算に適用した加重平均の割引率および期待収益率はそれぞれ2.8%および3.6%です。また、2009会計年度の退職給付債務の計算に適用した加重平均の割引率は2.8%です。

■ 感応度分析

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

	金額：百万円	
	2010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	2009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……………	¥(10,749)	¥ 120,771
0.5%の増加……………	10,197	(111,712)
期待収益率		
0.5%の減少……………	¥ (4,895)	
0.5%の増加……………	4,895	

公正価値計上のデリバティブ等の契約

トヨタは、通常の業務の過程において、為替および金利変動に対するエクスポージャーを管理するために、デリバティブ商品を利用して見積りを行っています。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および関連会社に対する投資

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



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見積りを行っています。

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

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

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

為替リスク

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

トヨタは、為替の変動に対するリスクを評価するための方法として、バリュー・アット・リスク(value-at-risk)を採用しています。合計した為替のバリュー・アット・リスクは、税引前利益における潜在的損失を示すものであり、2008年3月31日および2009年3月31日現在で、それぞれ443億円および1,141億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、2009会計年度中の税引前キャッシュ・フローに対する為替変動のリスクは、最高1,589億円、最低971億円、平均1,260億円でした。

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

∴ 金利リスク

トヨタは、融資活動、投資活動およびキャッシュマネジメント活動において金利の変動リスクにさらされています。金利変動リスクを望ましいレベルに維持するため、また、支払利息を最小限に抑えるために、トヨタは様々な金融商品取引を行っています。金利が100ベース・ポイント上昇したと想定した場合の金融商品の公正価値の潜在的な減少額は、2008年3月31日および2009年3月31日現在において、それぞれ1,106億円および558億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もあります。金融債権は、金利が変動した場合の前払リスクが少ないため、トヨタが採用しているモデルでは、自動車関連の金融債権における前払リスクに言及していません。しかし、金利が変動する中で、実際のローンの前払いがモデル上で仮定した条件と大きく異なることも考えられます。

∴ 商品価格リスク

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

∴ 株価リスク

トヨタは、価格リスクの影響を受けやすい様々な売却可能有価証券への投資を行っています。2008年3月31日および2009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1兆1,770億円および7,982億円です。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、2008年3月31日現在および2009年3月31日現在において、それぞれ1,177億円および798億円です。