

笑顔のために。期待を超えて。  
Rewarded with a smile by exceeding your expectations

# Annual Report 2011

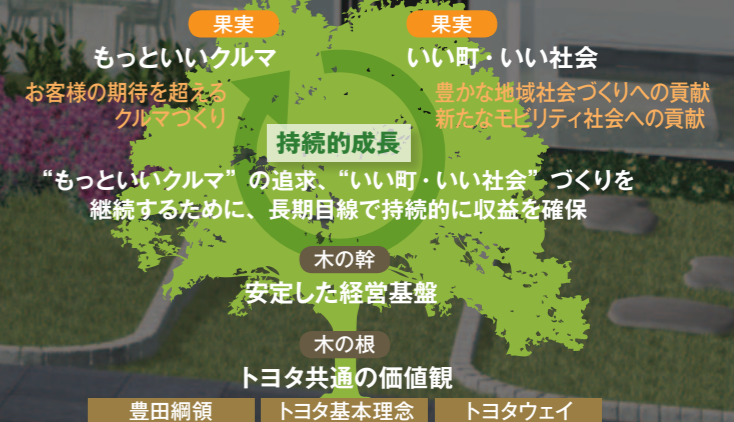
アニュアルレポート 2011年3月期

# 未来を動かす「モビリティ社会」をリードする

Leading the way to the future of mobility

## 人々と商品、サービスがつながる 新たなモビリティ社会へ

トヨタは新たなグローバルビジョンにおいて、「もっといいクルマ」づくりに加え、「いい町・いい社会」づくりへの貢献をお客さまに約束しています。「低炭素で快適なクルマ社会」「新しいライフスタイル」「環境技術の普及」「インフラと協調した安全なクルマ社会」の実現を目指し、未来のモビリティ社会に向けた新たな商品・サービスを開発しています。



▶▶ 次世代車技術の開発・新規事業戦略はこちら

# 皆さまの声に真摯に耳を傾け、高い目標を実現する

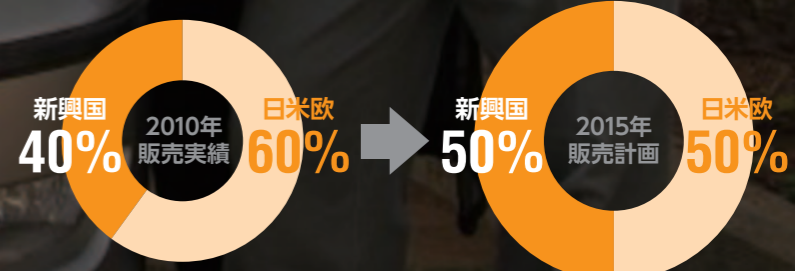
Meeting challenging goals by engaging talents and passion



## 各地域のお客さまが必要とするクルマづくり

トヨタでは「お客さま第一」「現地現物」「良品廉価」を基本に、お客さまのニーズや社会が求める「もっといいクルマ」づくりを目指しています。その実現に向け、トヨタ独自の「モノづくりの文化」と「熟練技能」を伝承し、その精神を理解するグローバルな人材の育成を進めています。

## グローバル販売比率



地域バランスの良い事業構造を実現

▶▶ 生産・販売体制の強化はこちら

# 品質を造りこみ、**一歩先のイノベーションへ** Constantly innovating to create new value



## お客様の期待を超え、感動をもたらすために

トヨタを選んでいただいたお客様の期待を少しでも上回る、できる限り大きく上回りたい。そのために、先端技術の追求だけではなく、デザイン・情報技術を活用したコミュニケーション、そしてお客様が実際に見る・触る・使うことで感じる質の良さなど、新たなクルマの価値を創造していきます。一歩先のイノベーションでお客様に感動を与えるクルマづくりを目指します。



▶▶ 商品力の強化はこちら

# 人々を「安全・安心」に運び、心までも動かす

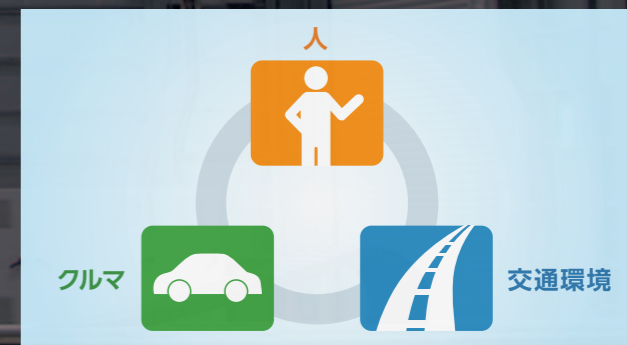
Moving people in the safest and most responsible ways



## 世界トップレベルの安全性の提供

トヨタはお客さまに「笑顔」でクルマに乗っていただくために、「安全な商品の提供」を基本理念に掲げ、「安全な車両開発」「人に対する交通安全啓蒙活動」「交通環境整備への参画」を三位一体の活動として取り組んでいます。そして期待を超える安全性と品質を提供することで、モビリティ社会の究極の願いである「交通死傷者ゼロ」に貢献していきます。

## 三位一体の取り組み



▶▶ 特集：トヨタの安全技術はこちら

# 目次

## ダイジェスト：トヨタの目指す方向性 02

## メッセージ・ビジョン 07

- 7 会長メッセージ
- 8 社長メッセージ
- 9 トヨタ グローバルビジョン

## 特集 トヨタの安全技術 13

## 事業と業績の概況 18

- 18 連結業績ハイライト
- 20 自動車事業
- 21 生産体制の復旧・復興とさらなる成長
- 22 金融事業
- 23 その他事業
- 25 新規事業活動
- 26 東日本大震災への支援活動

## 経営・会社情報 27

- 27 研究開発および知的財産
- 29 企業理念
- 30 マネジメント体制
- 31 コーポレート・ガバナンス
- 34 事業等のリスク
- 37 その他経営・会社情報

## 財務情報・投資家情報 38

- 38 経理担当副社長からのメッセージ
- 40 米国会計基準に基づく連結財務サマリー
- 42 セグメント情報
- 43 連結四半期財務サマリー
- 44 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
- 66 連結財務諸表
- 71 連結財務諸表への注記
- 102 財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告
- 103 独立登録会計事務所の報告書
- 104 投資家情報

各タイトルをクリックすると該当ページにジャンプします

### 将来予測表明等に関する特記

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、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。

## 2011 ハイライト



### 社長メッセージ

厳しい経営環境の中で多くのお客さまに助けていただいたことに感謝し、「お客さまに選ばれる企業」を目指して、グローバルビジョンを発表しました。その直後に発生した大震災では、人命第一と救援活動を最優先し、地域の復旧・復興、生産再開に取り組み、現場の凄まじい努力によって生産の正常化に向けた取り組みは急ピッチで進んでいます。厳しい状況でも持続的な成長を実現すべく、今後も経営の舵を取ってまいります。



### トヨタ グローバルビジョン

トヨタが目指す企業像や価値観を明確化し、「地域主体」の体制で持続的成長を実現していくための指針となるトヨタの新たなビジョンについて説明しています。「もっといいクルマ」の追求と「いい町、いい社会」づくりを通じて、お客さまや社会と共存共栄し、そこから得られた収益によって安定した経営基盤の形成、強い収益基盤(85円/ドル、販売台数750万台前提で連結営業利益率5%(1兆円程度の営業利益)、単独営業利益の黒字化)の早期達成を目指しています。



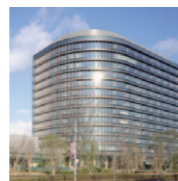
### 特集「時代をリードするトヨタの安全技術」

トヨタでは、お客さまの「期待を超える」安全性と品質を提供し、モビリティ社会の究極の願いである「交通死傷者ゼロ」に貢献することを目指しています。世界トップレベルの安全性を提供するための取り組みを、安全なクルマに対する基本的な考え方、それを実現する最先端技術、今後の安全技術の方向性の3つの視点から紹介しています。



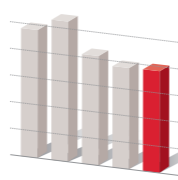
### 【トピックス】新規事業活動：トヨタのスマートグリッドへの取り組み

新たなビジョンで描く「未来のモビリティ社会」の実現には、次世代環境車の普及が不可欠ですが、そのインフラとなるスマートグリッド(次世代送電網)について、その構想の全体像、実現のための実証実験、更にその活動を加速するマイクロソフト社など異業種との提携などについて紹介しています。



### マネジメント体制の改革

トヨタでは、新たなビジョンの実現のために、2011年4月1日にマネジメントのしくみを変更しました。ここでは、お客さまや現場の声を反映した迅速な経営判断や意思決定のしくみ、そして現場密着のマネジメント推進体制などについて紹介しています。



### 経理担当副社長からのメッセージ：業績の概況と今後の展望

2011年3月期における連結業績は、厳しい事業環境を跳ね返して増収増益となりました。今後も営業面の努力や、さらなる原価改善に取り組み、グローバルビジョンで目指す、85円/ドル、販売台数750万台という厳しい環境下でも単独営業黒字の確保と連結営業利益率5%、1兆円程度の営業利益を達成できる強い収益基盤の実現を目指します。

- (1) 日本、北アメリカ、ヨーロッパ、アジア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、カナダドルおよびイギリス・ポンドの相場変動
- (3) 金融市場における資金調達環境の変動
- (4) 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の実現と設備投資を実施するトヨタの能力
- (5) 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、特にリコール等改善措置を含む安全性、貿易、環境保全、自動車排出ガス、燃費効率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

- (6) 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
- (7) タイムリーに顧客のニーズに対応した新商品を開発し、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
- (8) ブランド・イメージの毀損
- (9) 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
- (10) 生産および販売面への影響を含む、東日本大震災による様々な影響

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。

## 無限の知恵を発揮し 日本の復興とさらなる成長を目指します



このたびの東日本大震災におきましては、被災されたすべての皆さま、関係者の方々に心よりお見舞い申し上げます。

現在、震災復興に向けた数々の対策が講じられておりますが、当社では今こそ「クルマづくりを通じて社会に貢献する」という創業理念を強く意識し、大きな環境変化を乗り越えてきたこれまでの経験を活かしながら、自動車をはじめとする製造業の復興に最大の努力と貢献をしなければならぬと考えております。

今回の震災により、東北・北関東が日本製部品の重要拠点であることが国内外に強く印象づけられました。その基盤を存続させ、日本の製造業をさらに発展させるためにも、皆で力を合わせて復旧・復興への道筋をつけていくことが必要だと考えております。

当社の強みは、危機感と使命感に裏打ちされた「現場力」です。トップマネジメントは常に現場を見つめ、「人の能力は無限、人の知恵は無限」を教訓に現場と連携を図り、一つ一つ復旧・復興に向けた問題解決を図ってまいります。

当社にとって2010年は、一連の品質問題をきっかけとして、原点に立ち戻り、お客さまや販売店、仕入先の皆さまとの関係を再構築するなど、信頼回復に取り組む一年となりました。そして、トヨタが創業以来大切に

してきた「モノづくり・クルマづくり」の精神に立ち返り、お客さま目線でより高い次元の安全・安心の実現を目指すことで、これまで以上に現場を重視した、より良いクルマづくりに注力してまいりました。さらに、グローバルレベルで品質保証や品質管理体制の徹底、強化にも取り組んでおります。

こうした取り組みを今後とも継続かつ強化し、「お客さま第一」「現地現物」「良品廉価」を貫くことで、持続的な成長を実現できる企業を目指してまいります。さらに、「知恵と改善」によるイノベーションで、お客さまに喜んでいただける、そして社会が要請する未来のモビリティ社会の形成にも貢献してまいります。

ステークホルダーの皆さまにおかれましては、一層のご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2011年7月

取締役会長 張 富士夫

## 社長メッセージ

- 会長メッセージ
- 社長メッセージ
- トヨタ グローバルビジョン

## 「笑顔のために、期待を超えて」



日頃は当社の活動に多大なるご理解とご支援をいただき、厚く御礼申し上げます。

また、東日本大震災によりお亡くなりになられた方々に対し、ご冥福をお祈り申し上げますとともに、すべての被災者の皆さま、関係者の方々に心よりお見舞い申し上げます。

この一年を振り返りますと、リーマン・ショック後の経営環境の悪化と品質や安全性に関する問題への対応の中で、本当に多くのお客さまや関係者の方々に支えられ、助けていただきました。心より御礼申し上げます。

こうした経験を踏まえ、私自身、「トヨタはどんな会社でありたいのか、どんな会社であるべきなのか」について、考え続けて参りました。その結果、私なりに達した結論は、「トヨタはお客さまに選ばれる企業でありたい」、そして「トヨタをお選びいただいたお客さまに、笑顔になっていただける企業でありたい」というものでした。本年3月に発表したグローバルビジョンには、私のこうした強い思いを込めております。

グローバルビジョンを発表した2日後、東日本大震災が発生いたしました。震災発生の直後から、当社の従業員が現地に入り、地域の方々と一緒に、復旧・復興に向けた支援活動を実施してまいりました。

被災状況を見た支援部隊は、「最優先すべきは人命第一と救援だ。その次が地域の復旧で、生産再開はその後だ」と優先順位を現場で決定し、地域にとって良いと思うことを即断・即決、即実行してくれました。これこそがトヨタの現場力であり、諸先輩が70年の歴史の中で築いてくれた財産だなど、本当に頼もしく感じました。

現場の凄まじい努力によって、生産の正常化に向けた取り組みは急ピッチで進み、6月には、今期の業績予想と生産・販売の見通しを公表することができました。

今期の業績予想(2011年6月時点)は、赤字の最悪期と比べると、百数十万台も損益分岐台数が下がり、グローバルビジョンを発表した時に申し上げた「1ドル85円、販売台数750万台でも1兆円程度の利益がでる収益基盤をつくる」という目標に向けたオンラインにあると言えます。

かつて2兆円を超える利益をあげていたことと比較すると、一見物足りない目標だと思われるかもしれませんが、私は「いい時にたくさん儲ける」というのではなく、「どんなに厳しい時でも利益をあげて、税金を納められる」ということに意味があると考えております。

厳しい経営環境が続く中、トヨタ株を保有していただいている株主の皆さまは、トヨタの最大の理解者であり、応援団であると思っております。そのような株主の皆さまのご期待に何としてもお応えしたい、そのために持続的な成長を実現したいという強い思いで、経営の舵を取ってまいります。

今後とも、「お客さまの期待を超え、笑顔になっていただける企業」を目指して、努力してまいりますので、皆さまのより一層のご支援をお願い申し上げます。

2011年7月

取締役社長 豊田章男



# 「期待を超えて」成長を果たすために トヨタ グローバルビジョン

トヨタはこれまでも、その時々業界環境を取り巻くさまざまな環境に応じて経営改革を行ってきました。新たなグローバルビジョンでは、2008年以降のリーマン・ショックによる経営環境の悪化や一連の品質問題を経験し、そこからの学びや反省を将来の成長につなげていくために、トヨタが目指す企業像や価値観を明確化しています。これからはこのビジョンに基づき、全世界の各地域がミッションを定め、具体的な活動を行う「地域主体」の体制で持続的成長を実現していきます。

## トヨタ グローバルビジョン

人々を安全・安心に運び、心までも動かす。

そして、世界中の生活を、社会を、豊かにしていく。

それが、未来のモビリティ社会をリードする、私たちの想いです。

一人ひとりが高い品質を造りこむこと。

常に時代の一步先のイノベーションを追い求めること。

地球環境に寄り添う意識を持ち続けること。

その先に、期待を常に超え、

お客様そして地域の笑顔と幸せにつながるトヨタがあると信じています。

「今よりもっとよい方法がある」その改善の精神とともに、

トヨタを支えてくださる皆様の声に真摯に耳を傾け、

常に自らを改革しながら、高い目標を実現していきます。

## ビジョンが目指すもの

### 「地域主体」で『お客さま第一主義』と『現地現物』をさらに進化させる

グローバルビジョンは、トヨタの74年の歴史の中で脈々と受け継がれてきたモノづくりの精神である「豊田綱領」「トヨタ基本理念」「トヨタウェイ」をベースに、お客さまの期待を超えるクルマづくりや新たなモビリティ社会を提案しています。お客さまや社会との共存共栄によって得られた収益で安定した経営基盤を形成し、さらに豊かな地域社会づくりに貢献するという好循環を実現することで持続的な成長を目指します。

今回のビジョンでは、本社は大きな方向性の提示と地域サポートを行い、世界中のお客さまの最も近い場所にいる各地域が主体的に判断し、経営を進めていきます。まさに「お客さま第一」と「現地現物」の具現化です。さらに現場の情報を素早く伝え、経営判断に活かし、その経営判断が社会にとって許容されるものか常にチェックできる等の狙いを踏まえ、マネジメントの仕組みも変更することにしました。



### トヨタのビジョン経営

トヨタのビジョン経営は一本の木によって表現することができます。「木の根」にあるのは共通の価値観でありモノづくりの精神です。「木の果実」は「もったいいクルマ」「いい町・いい社会」づくりへの貢献です。「木の幹」はお客さまに喜んでいただける商品の下支えとなる安定した経営基盤です。今後はこれら3つの要素を好循環させ、持続的に成長できるよう事業活動を推進していきます。

# トヨタ グローバルビジョン

ビジョンの実現を確かなものとするために

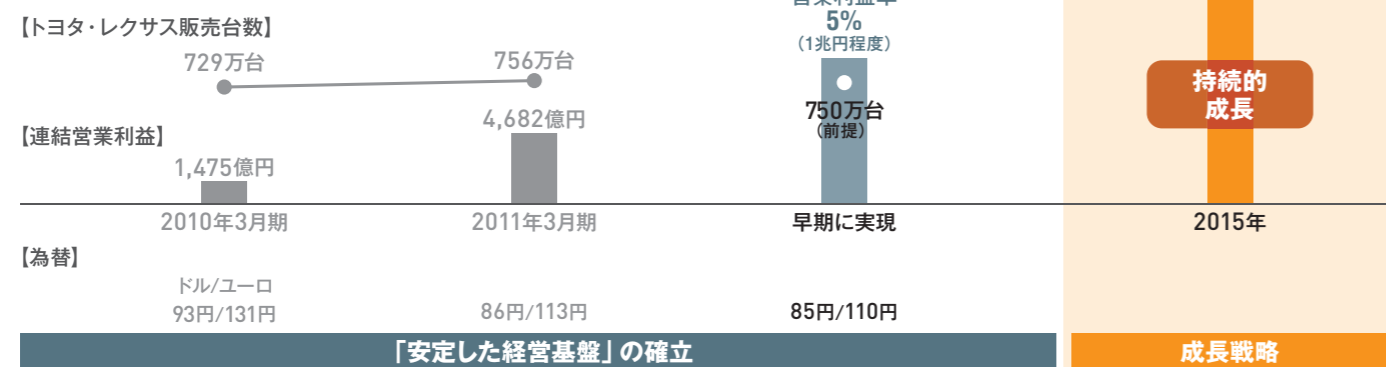
## 強い収益基盤の構築と経営体制の変更

地域を主体とした事業戦略の着実な実行のために、品質向上、原価低減、人材育成の3つの基本機能をより一層強化し、品質とコストが両立する安定した経営基盤の確立を目指します。それらを早期に実現するために経営体制の変更も実施しました。取締役会のスリム化、意思決定階層の削減、海外事業体が現地で意思決定するための地域本部長の配置、社外の声フィードバックするための外部有識者の活

用、現地のマネジメントを推進する「常務理事の新設」などを実現し、本社から地域への大幅な権限委譲と現地での効率的な事業運営に取り組みます。

その結果として、「1ドル85円、販売台数750万台」という厳しい環境下においても「連結営業利益率5%、1兆円程度の営業利益」「単独営業利益の黒字化」を早期に達成できる磐石な経営基盤を構築していきます。

### 収益成長イメージ



## 地域別の戦略的位置づけと重点的取り組み

### 日本

日本については、レクサスやハイブリッドなどの高付加価値商品をはじめ、3列シート車や軽自動車などを含め、高度な先進技術・改善力に基づいた日本ならではのモノづくりと、お客さまに満足いただける商品提供に取り組んでいきます。

### 北米

北米についてはより一層の自立化を推進し、カムリなどの車種については北米をグローバルセンターと位置付け、北米における開発から生産・他国への供給まで一貫体制の構築を目指します。さらに昨年5月の電気自動車開発におけるテスラモーターズとの提携や、高度なIT技術・IT産業との協業を通じた「未来のモビリティ社会」づくりにも取り組みます。

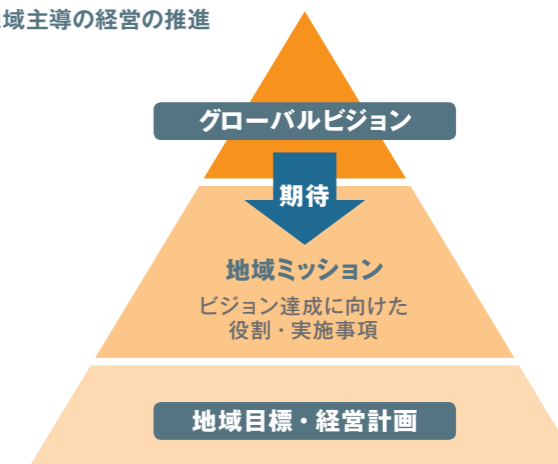
### 欧州

成熟したクルマ文化をもつ欧州市場は、厳しい競争環境の中で技術を磨くと同時に、グローバルな商品企画を行う中心拠点と位置付けています。魅力あるクルマづくりで、欧州のお客さまにご満足いただける最適な商品の開発で、「強いブランドの構築」を目指します。

### 中国・新興国・その他

中国・新興国は今後の成長市場として、ブランドイメージ向上に取り組み、特に中国においては環境車や多様なモビリティへの取り組みなどを強化します。アジア・オセアニアについては世界戦略車(IMV)や新開発の小型車など、新興市場のニーズに即応した商品の継続投入や、域内外の拡大市場に対応した供給戦略の推進など、より一層の現地化と高生産性、高効率な開発・生産準備のグローバル拠点として育成していきます。さらに中近東、アフリカ、中南米地域は、各地域のお客さまに求められる、それぞれの国で「私の車」と呼ばれるような車の提供を目指していきます。

### 地域主導の経営の推進



- 会長メッセージ
- 社長メッセージ
- トヨタグローバルビジョン

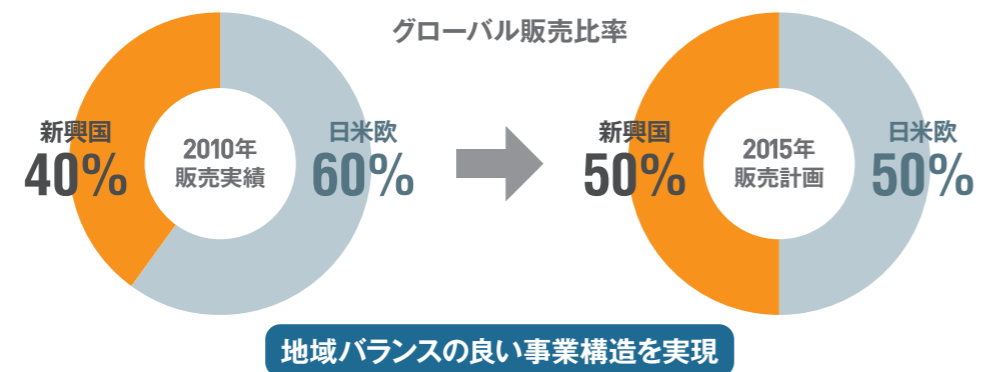
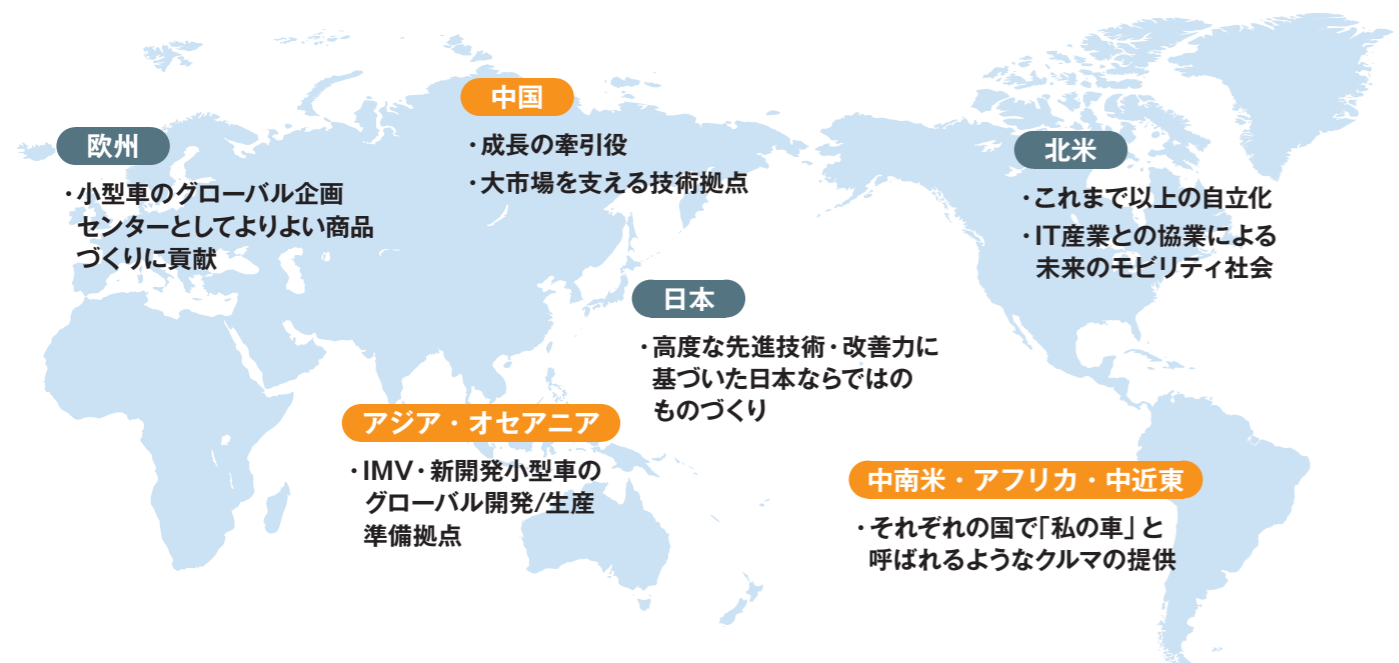
# トヨタ グローバルビジョン

期待を超えるトヨタの商品力で、日欧米と新興国の販売比率を50:50へ

## 各地域のお客様が求めるクルマづくり

トヨタは、これまで「お客さま第一」「現地現物」「良品廉価」を基本に、トヨタが考える「いいクルマ」を追求してきました。新たなビジョンのもとでは、世界のお客さまのニーズ、社会が求める価値、そしてトヨタの先端技術を融合することで、お客さまの期待を超え、感動をもたらす「もっといいクルマ」を目指します。

さらにその「クルマ」を最適なタイミングでお届けするために、新興市場では市場拡大に応じた生産能力の拡大、先進国では市場の構造変化に合わせた生産車種の見直しや為替変動に強く、柔軟で効率的な生産体制の再構築・最適化に取り組みます。



### 生産・販売体制の強化

#### 「新興国」で販売を伸ばしバランスのよい収益構造へ

各地域の必要性や規模に応じて、グローバルで生産体制の最適化を進めます。日本は引き続き、モノづくりの中核的な役割を担うべく、最先端技術を活かした高付加価値商品の生産を行います。欧米は既存工場の稼働率を向上させ、現有生産施設の最適化に取り組みます。さらに新興国については、必要性に応じて能力増強のための投資時期と規模を検討していきます。

販売戦略については、今後ますます社会に求められる環境車は、日米欧だけでなく新興国にも展開しま

す。また新興国を中心に世界戦略車や小型車など現地生産モデルの販売強化にも取り組みます。このような取り組みを通じて、日米欧と新興国の販売比率を、現在の60対40から、2015年には50対50として、バランスのよい事業構造を実現していきます。



### 商品力の強化

#### 環境車の充実と日本発プレミアムブランドの世界展開へ

より安心・安全で、お客さまが求めるクルマを開発すべく、現地が主体的にクルマづくりに参画する体制を整備し、デザイン、感性品質(お客さまが実際に見る、触る、使うことで感じる質の良さ)を大幅に向上させることを目指します。

方位で開発し、市場ニーズにいつでも対応できる体制を整えます。ガソリンエンジンについてもさらなる燃費向上に向け、高効率ガソリンエンジンの開発を進めます。

#### レクサスの世界展開

日本発の「真のグローバルプレミアムブランド」として、走行性、デザイン、技術などあらゆる点でトヨタの独創性が活かされたレクサスは、テレマティクスなど次世代の情報通信機器の搭載で、さらにきめ細かな顧客サービスを実現し、日本ならではの高付加価値と先進性を追求します。フルラインアップで新興国を含めた全世界へと展開します。

#### 環境車のラインアップ充実

ハイブリッド車については2015年までに約10車種の新型車を投入します。その中には燃費40km/L以上の小型ハイブリッド車も含まれ、まさに「期待を超える」商品力を発揮することとなる予定です。同時にプラグインハイブリッド(PHV)、電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)などの次世代環境車を全



- 会長メッセージ
- 社長メッセージ
- トヨタグローバルビジョン

# トヨタ グローバルビジョン

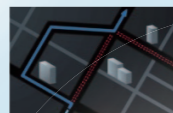
次世代の街づくりに貢献し、自動車産業の未来を拓く

## 未来を動かす「モビリティ社会」の実現に向けて

トヨタは、「もっといいクルマ」づくりに加え、「いい町・いい社会」づくりへの貢献を、新たなグローバルビジョンにおいてお客さまに約束しています。低炭素で快適なクルマ社会、人の移動支援や医療介護支援を行うパーソナルロボットの早期実用化など新しいライフスタイルの提案、HVなど次世代環境車など環境技術の普及、インフラと協調した安全なクルマ社会など、快適で生活しやすい街づくりに貢献し、「いい町・いい社会」の一員として受け入れられる「企業市民」となることを目指します。



低炭素で快適な  
クルマ社会



新しい  
ライフスタイル

人々と商品、サービスが  
つながる  
新たなモビリティ社会づくりの  
一端を担う



インフラと協調した  
安全なクルマ社会



環境技術の普及



### 次世代車技術の開発

#### トヨタの環境技術開発の考え方

トヨタでは、「エネルギーの多様化」「CO<sub>2</sub>削減(地球温暖化防止)」「大気汚染防止」の3つを環境技術開発の重要なテーマと位置付けています。その考え方をベースに、まずは販売車両の多数を占める従来型エンジン車の燃費向上に取り組んでいます。さらに各種エコカー開発に必要な要素技術を含む「ハイブリッド(HV)技術をコア技術」として、次世代環境車の開発に取り組んでいます。

エコカーは普及することではじめて環境への貢献となります。どのような環境車が望ましいかを定める

のはお客さまであり、用途、性能、価格などお客さまにとって最適なエコカーを選んでいただけるよう、プラグインハイブリッド(PHV)、電気自動車(EV)、燃料電池車(FCV)などを含め、次世代環境車については全方位で開発を進めていきます。



### 新規事業戦略

#### スマートグリッドで、次世代の環境都市「スマートコミュニティ」づくりに貢献

トヨタは、ITを駆使して電力需給をコントロールし、電力の安定供給と省エネルギーを実現する新しい電力網「スマートグリッド」を活用することが、低炭素社会の実現に向けた大きな一歩となると考えています。トヨタのスマートグリッドでは、次世代環境車(PHV, EV)における充電コントロールと、トヨタホームが開発中の「スマートハウス」(太陽光発電や蓄電池、電力消費を効率的に制御する機能を搭載)をつなげ、これを段階的に広げていくことで、次世代の大きな環境都市「スマートコミュニティ」をつくることを目指しています。

すでに昨年には、この「クルマ」「家」「情報」をつないでデータを管理、情報を統合的にコントロールす

るトヨタ独自のシステム「トヨタスマートセンター」を開発し、この9月からは、豊田市での「スマートグリッド」の実証実験が開始されます。トヨタは、今後も事業化に向けたシステムの実証実験や異業種との連携を進め、各地域の経済や社会状況に応じた新たな商品やサービスの提供を目指していきます。

▶詳細は [こちら](#) をご参照ください。





特集 トヨタの安全技術

# 「人々を安全・安心に運び、心までも動かす」 トヨタの安全への取り組み

お客さまに「笑顔」でクルマに乗っていただくために、  
そしてモビリティ社会の究極の願いである「交通死傷者ゼロ」に貢献するために、  
トヨタは「安全な商品の提供」を基本理念の一つに揚げ、かねてより「安全な車両開発」、  
「人に対する交通安全啓発活動」、「交通環境整備への参画」の三位一体の活動に取り組んでいます。  
技術開発はもちろん、「人」や「社会」とどのように関わり、何を目指しているのか。  
トヨタの安全技術を中心に、トヨタの安全に対する取り組みの全体像をご紹介します。

# 特集 トヨタの安全技術

## 安全なクルマに対する基本的な考え方

### モビリティ社会の究極の願い『交通事故死傷者ゼロ』に貢献

トヨタはグローバルビジョンの中で、「安全」はトヨタの最優先課題であること、そして誰もが安心して乗ることができる信頼性の高い品質を約束していくことが大切であることを示しています。私たちは、モビリティ社会の究極の願い「交通死傷者ゼロ」に貢献するため、人・クルマ・交通環境の「三位一体」という考え方で取り組んでいます。また、安全な車両開発においては、実際の事故に学び、実質的な安全性を追求していくという「実安全の追求」を基本的な考え方としています。

### 安全性に関する「三位一体」の取り組みと事故に学ぶ「実安全」

モータリゼーションが急速に進展している地域では、交通安全教育など「人への啓発活動」と、事故を起こしにくい「交通環境整備に向けた取り組み」が欠かせません。トヨタでは「クルマの安全性の追求」に、「交通安全啓発活動」や「交通環境整備」を加えた「三位一体」の取り組みが、安全なモビリティ社会の実現に必要であると考えています。「実安全の追求」は、実際の事故に学び、常に安全性を追求していくという考え方です。事故調査や人間研究のデータから事故やけがの原因を解析し、対策技術を開発、さらに商品化後も、市場での事故調査・解析によ

り、その効果を確認します。

トヨタでは、2006年にこれら二つの考え方を前提とした『統合安全コンセプト』を掲げ、個々の安全技術やシステムを連携させた「事故を起こしにくいクルマ」の開発を推進しています。2011年1月には、北米での事故実態の解明と課題克服のための新たな拠点として「先進安全技術研究センター」を設立しました。トヨタの研究が、より一層ドライバーや歩行者の安全と安心につながり、安全なモビリティ社会の実現に寄与することを目指しています。

### 人・クルマ・交通環境による「三位一体」の具体的な取り組み

日本の交通事故死者数は2009年に5,000人を切り、ピークの約3分の1に減少しました。これは単にクルマの技術開発の寄与によるものだけでなく、シートベルト着用率の向上や罰則強化など「人」への対策や、事故多発交差点の改善など「交通環境整備に向けた取り組み」の結果と考えられます。

#### 「人」に対する安全啓発活動

トヨタでは1960年からドライバー向けの安全啓発活動を継続していますが、2005年にはドライバーのみならず交通社会を構成するすべての方々の安全意識向上に寄与する目的で、トヨタ交通安全センター「モビリティ」を富士スピードウェイ内に設立しました。ここでは一般の方々をはじめ、企業・団体を対象に、教室での講義から専用コースでの安全運転実技講習まで、質の高い安全運転講習会を実施しています。

#### 「クルマ」の「予防安全」と「衝突安全」技術

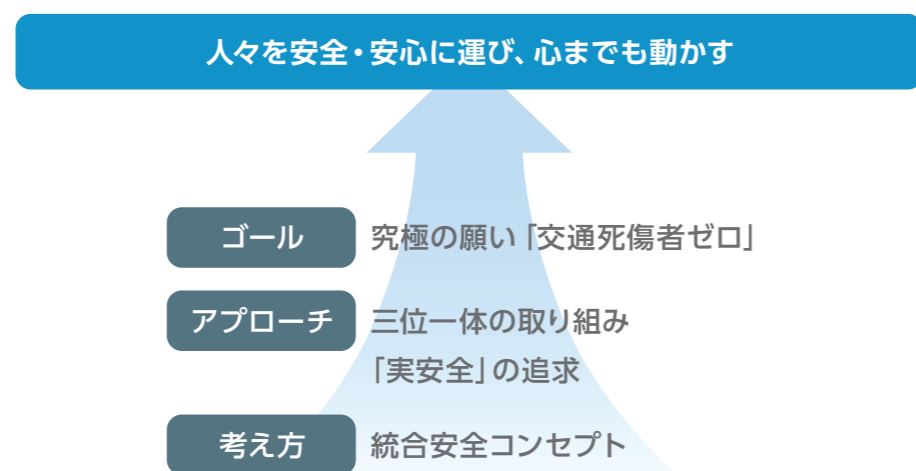
クルマの安全性の追求については、1995年の世界初となるVSC（車両安定制御システム）の開発やトヨタの独自基準であるGOA（クラス世界トップレベルを追求している安全性評価）の採用に結実しました。また、2003年にはPCS（衝突警報・衝突軽減システム）を世界で初めて開発しました。今後も世界に先駆けて事故を起こりにくくする「予防安全」技術と、衝突時の乗員の怪我の軽減に寄与する「衝突安全」技術を開発し、多くのクルマに搭載、普及させていくことを計画しています。

#### 官民一体の「交通環境整備」

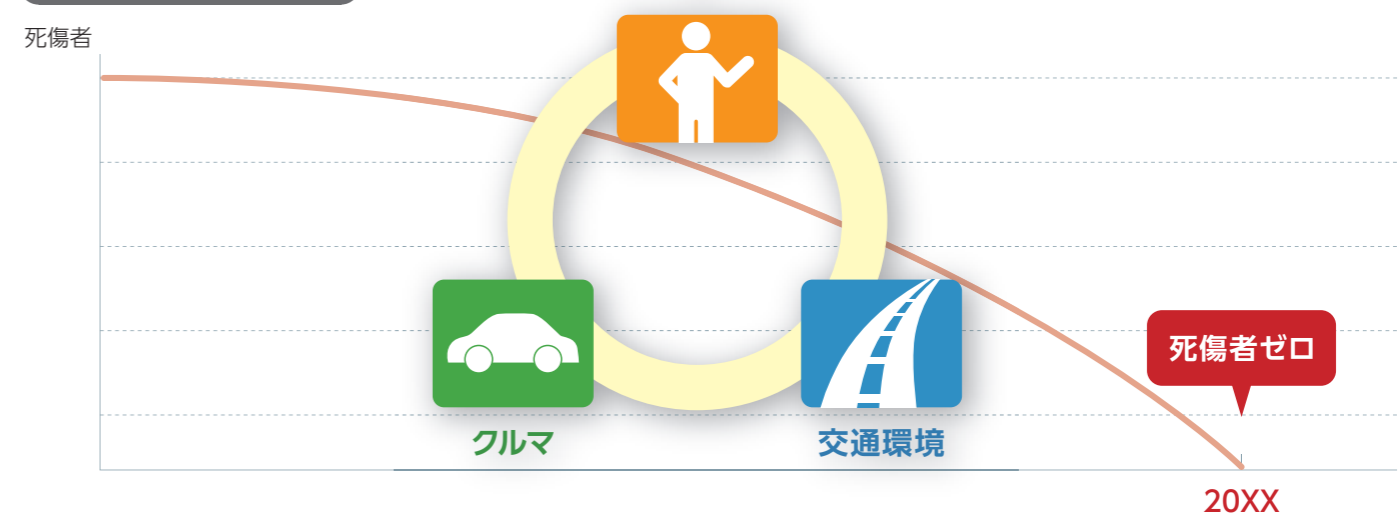
さらに交通環境整備については、トヨタは官民一体となったスマートウェイ（人、クルマ、道路を情報で結ぶ次世代道路）プロジェクトなどにも参加し、次世代路車協調システムの研究開発や実証実験を推進しています。

▶詳細は [こちら](#) をご参照ください。

#### トヨタの安全への取り組み



#### 三位一体の取り組み



# 特集 トヨタの安全技術

## 「実安全」の追求：事故を再現する技術

### 事故の再現・解析で、より効果のある安全技術の開発へ

トヨタの安全技術開発は、「実安全」の追求によって推進されています。まずは様々な事故調査データから、「なぜ事故が起こり、どのようなけがをしたのか」を解析します。次にシミュレーションでその現象を再現し、対策技術を開発します。そして最終的に車両試験を行って、目標性能が満足していることを確認した上で商品化します。さらに市場の事故調査・解析に戻り、その効果を確認します。このサイクルを続けることで安全技術の開発を進めています。このように安全技術の開発には、事故を再現する基盤技術が極めて重要です。

#### 実安全の追求



### 事故を再現する技術① 世界最大級の屋内型模擬試験装置 ドライビングシミュレーター

トヨタは2008年に、高精細な画像システムと360度の全面視野を備えた世界最大級のドライビング・シミュレーターを開発しました。これにより実環境では実施困難な、衝突事故直前のドライバーの行動を研究することができ、何度でも同じ条件を繰り返し、安全装備の支援効果の検証などを行うことが可能となりました。

たとえば、PCS（衝突警報、衝突軽減システム）の効果を測定する際、繰り返し同じ条件で人を代えて評価することによってさまざまなドライバーの行動をサンプルし、分析することができます。また、運転意識低下状態での運転を再現し、これらの運転不適状態を早期に検出して安全に誘導するシステムを技術開発しています。

今後もこのドライビングシミュレーターを用いて、人間の行動分析や安全システムの効果測定などに活用していく予定です。

▶詳細は [こちら](#) をご参照ください。



ドライビングシミュレーター



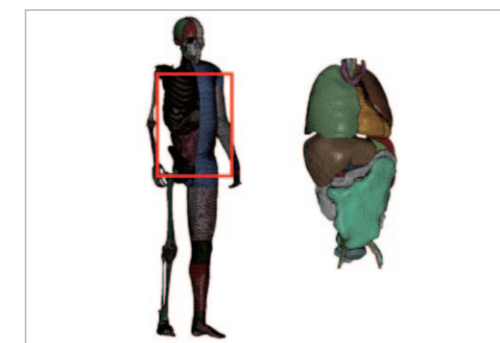
高精細・全周CG映像による臨場感

### 事故を再現する技術② 傷害メカニズムの解明 バーチャル人体モデル「THUMS」

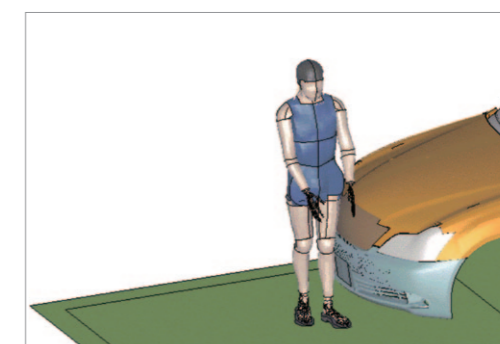
人体への衝突実験を行う際、従来のダミー人形を用いた衝突実験だけでは、人体に加わる荷重の大小は比較できても、傷害メカニズムを解明することはできませんでした。特に、歩行者事故のような衝突によって人の姿勢が時々刻々変化するような場合、どこで何が起こっているのかを検証するのは困難です。そこでトヨタは2000年に、骨格のモデルを手始めに、人そのものをコンピュータの上で精密に再現するバーチャル人体モデル「THUMS」(Total HUMAN Model for Safety: サムス) を豊田中央研究所とともに開発しました。現在の「THUMS バージョン4」は、200万以上の要素からできており、脳・内臓・筋肉までモデル化しているため、内臓器官への衝撃も詳細に解析が可能です。

※ THUMS (サムス)：人体の形状はもとより骨や皮膚に至るまで、身体各部位の特性を模倣することで、車両衝突時の骨折・靭帯断裂などの詳細な解析が可能。1997年に(株)豊田中央研究所とトヨタ自動車(株)で共同開発に着手。2000年にVersion 1を完成・市販開始。2004年に顔面・骨を精密にモデル化したVersion 2を完成。2006年に脳を精密にモデル化したVersion 3を完成させ、2008年に市販開始。さらに2010年に、高精度CTスキャンを用いて人体の内部構造の形状を詳細に計測できるVersion 4を開発。

▶詳細は [こちら](#) をご参照ください。



内臓の詳細なモデル化



衝突時の傷害メカニズムを解析

# 特集 トヨタの安全技術

## 最先端安全技術の連携で「事故を起こしにくいクルマ」へ

### 各運転ステージで「危険度を最小化」するトヨタの技術

トヨタの技術開発の根底にある『統合安全コンセプト』は、車両に搭載されるさまざまな安全システムを独立で考えるのではなく、それぞれの連携を図り、安全性を追求していくものです。従来、事故の前後にフォーカスされていた対応領域を、駐車状態から通常運転、衝突直前、衝突後、そして事故の際の救助まで、すべての運転ステージにおいて最適な運転支援を行い、「予防安全技術」「PCS技術」「衝突安全技術」「救助技術」などで、より危険度を少ない状態に近づけることで、事故を起こしにくいクルマの実現を目指しています。

### 【予防安全技術】

#### VSC (車両安定制御システム)

急なハンドル操作や、滑りやすい路面などで発生する車両の横滑りを感じ、4輪個々のブレーキとエンジン出力を自動的に制御し、ドライバーをサポートするシステムです。

▶詳細は [こちら](#) をご参照ください。

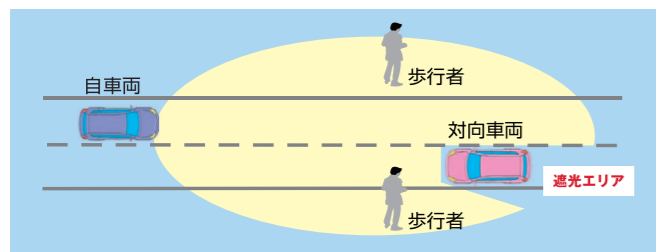
#### VDIM (統合車両姿勢安定制御システム)

VDIMIは、車両の挙動を安定させる先進の車両運動制御技術であり、予防安全性と、理想的な操縦性・走行安定性を、高次元で両立することを目標としています。従来のABS、TRC、VSC、電動パワーステアリングなど独立した多くの機能を統合制御し、より効果的に事故の低減を図ります。

▶詳細は [こちら](#) をご参照ください。

#### ハイビームを配光可変するヘッドランプADB

前方車両に眩惑を与えることなくハイビームと同等の視認性を確保できるシステムADB (配光可変型前照灯) を開発中です。前方の車両位置情報を検出し、コンピュータ(EUC)がハイビームの一部を遮光します。



▶詳細は [こちら](#) をご参照ください。

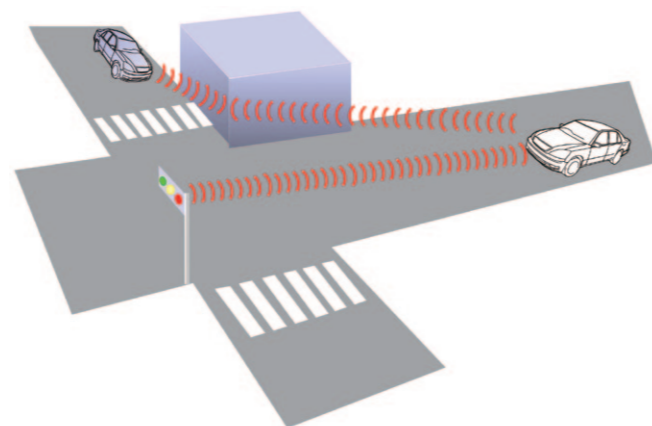
#### ナビ「逆走注意案内」

逆走していることに気づかず、重大事故につながる恐れがある高速道路での走行で、カーナビゲーションが逆走を検知し、ドライバーへの注意喚起を行います。

▶詳細は [こちら](#) をご参照ください。

#### インフラ協調型安全運転支援システム

道路とクルマ、クルマとクルマ、クルマと人が協調して通信することで、クルマ単体では解決が困難な事故の未然防止に寄与します。(ITSスポットサービス(DSRC)路車間システムなど)

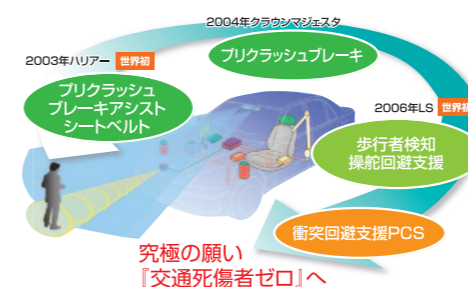


▶詳細は [こちら](#) をご参照ください。

### 【PCS技術】

#### 衝突回避支援システムの開発

進路上の障害物への衝突可能性を判断し、警報ブザー、ブレーキの制動力アップ、プリクラッシュブレーキによる衝突速度低減機能などを作動させるシステムです。さらに、夜間における検知対象物の範囲拡大や、ブレーキングとステアリングの統合制御による回避運動性能などにより衝突被害の軽減を支援するだけでなく、衝突回避を支援するシステムの開発を目指しています。



▶詳細は [こちら](#) をご参照ください。

### 【救助関連の対応技術】

#### 体調急変への対応技術

ステアリングホイールを握っている状態で、心血管活動をモニターし、主に意識消失につながる心血管異常の前兆等を対象として、緊急事態になる前のリスクを予測する技術の研究を進めています。将来は、このような事故の未然防止に寄与するとともに、日常の健康管理にも活用できるシステムの実用化を目指します。



### 【衝突安全技術】 歩行者傷害軽減ボディ

歩行中の事故による傷害軽減を目指し、トヨタでは2001年から、歩行者傷害軽減ボディ構造を導入し、採用を拡大してきました。さらに、フード高が低く、その下の空間が十分に確保できない車種でも、歩行者との衝突をバンパー部の圧力センサーで検知し、フード後方を自動的に持ち上げ、フード下の空間を拡大し、歩行者頭部への傷害軽減に寄与する「ポップアップフード」を開発中です。



#### 略語一覧

ABS:	Antilock Braking System 制動時の車輪ロックを防ぐシステム	THUMS:	Total HUMAN Model for Safety 内臓障害の解析が可能なバーチャル人体モデル
ADB:	Adaptive Driving Beam 配光可変型前照灯	TRC:	Traction Control 発進・加速時のタイヤの空転を防止する装置
DSRC:	Dedicated Short Range Communications スポット通信サービス	VDIM:	Vehicle Dynamics Integrated Management 統合車両姿勢安定制御システム
ITS:	Intelligent Transport Systems 高度道路交通システム	VSC:	Vehicle Stability Control 車両安定性制御システム
PCS:	Pre-crash Safety System 衝突警報・衝突軽減システム		



# 特集 トヨタの安全技術

## 今後の安全技術の方向性

### 安心してトヨタのクルマに乗っていただくために

トヨタではモビリティ社会の究極の願いである「交通事故死傷者ゼロ」に貢献するため、「統合安全コンセプト」のもとで、「予防安全技術」と「衝突安全技術」を発展させていくことを目指します。「統合安全コンセプト」とは、車両に搭載される様々な安全システムを連携させ、安全性を追求していくという考え方で、

さらに、お客さまに安心してトヨタのクルマに乗っていただくために、シミュレーションや事故の解析データやお客さまからの情報を開発へ徹底的に反映させることで、「製品安全」を確保していきたいと考えています。

トヨタが考える製品安全を体現するために、故障しにくい、壊れにくいなどこれまで心がけてきた「信頼性設計」に加えて、今後とも万が一の故障やお客さまの使用に対して安全問題を発生させないようにする「安全設計」、さらにお客さまの心証の領域まで配慮した「安心設計」を目指していきます。

今後も世界トップレベルの安全性の提供をめざし、技術開発における課題解決に努めていきます。

### ●●● 車両開発におけるCSTO設置について

トヨタでは、車両の安全技術開発における意思決定の迅速化とグローバルな対外発信力のより一層の強化のため、4月1日付けで技術分野に安全技術全般を統括するCSTO(Chief Safety Technology Officer)を設置し、常務役員 吉田守孝が就任しました。

CSTOは、(1) 安全に関する方針の提案・整備、(2) 車両安全技術開発の推進、(3) 安全関係の対外的な説明・技術情報のとりまとめ、(4) 安全に関する技術説明などの技術面でのスポークスマンなど、主に4つの役割を担います。CSTOは安全技術・方針をグローバルに考え、推進・整備していく技術の代表者であるのに対し、昨年新設した品質管理責任者CQO(Chief Quality Officer)は地域ごとの品質管理の責任者です。



常務役員、CSTO  
吉田守孝

### 今後の安全技術



### 製品安全

ベンチマークとお客さま情報の開発への反映を通じ  
安全設計と安心設計を強化

#### 信頼性設計

故障しにくい、壊れない

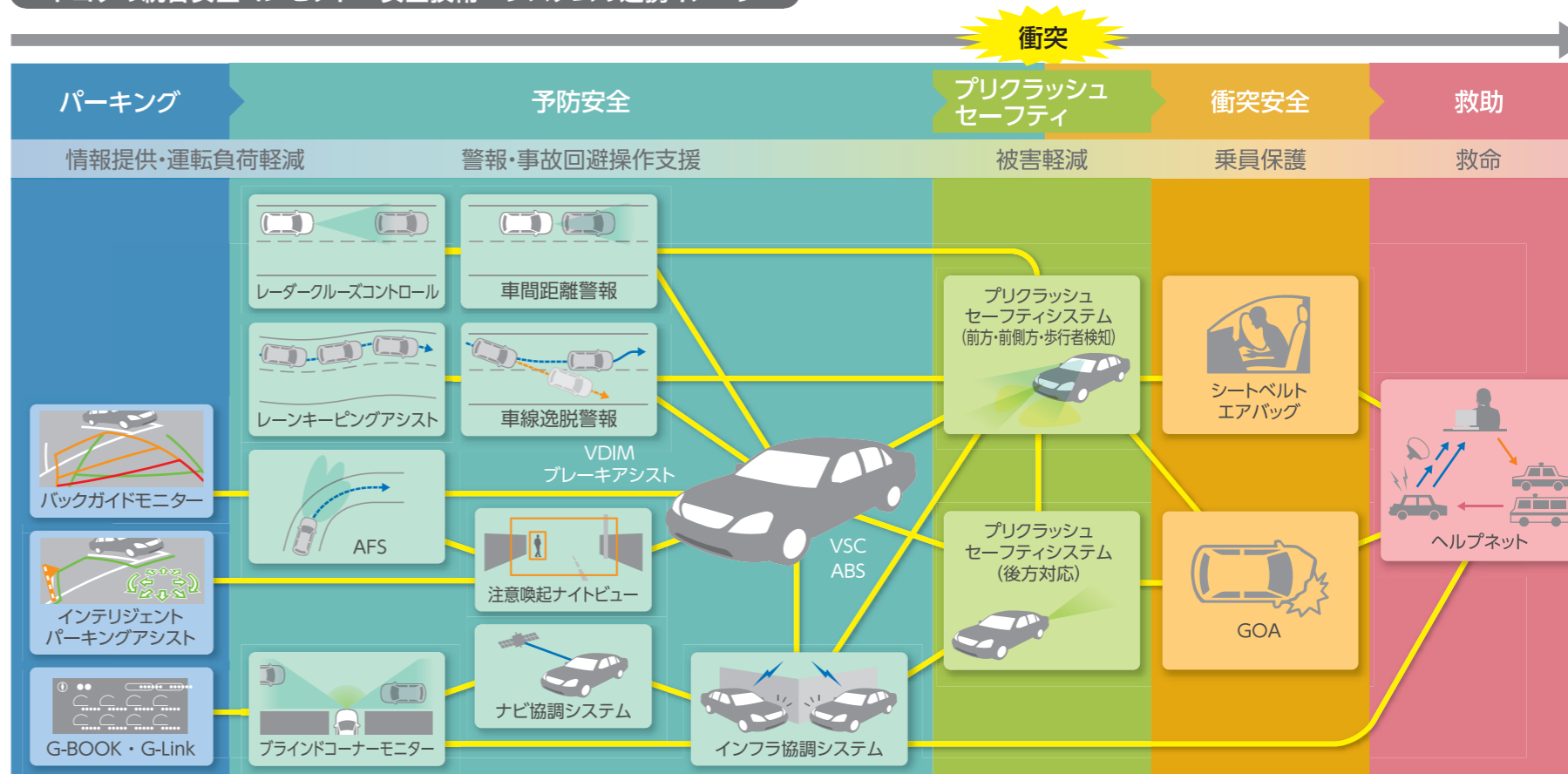
#### 安全設計

万一の故障、お客さまの様々な使われ方に対し安全問題を発生させない

#### 安心設計

お客さまの心証領域まで配慮

### トヨタの統合安全コンセプトー安全技術・システムの連携イメージ



# 連結業績ハイライト

- 連結業績ハイライト
  - 自動車事業
  - 生産体制の復旧・復興とさらなる成長
  - 金融事業
  - その他事業
  - 新規事業活動
  - 東日本大震災への支援活動について

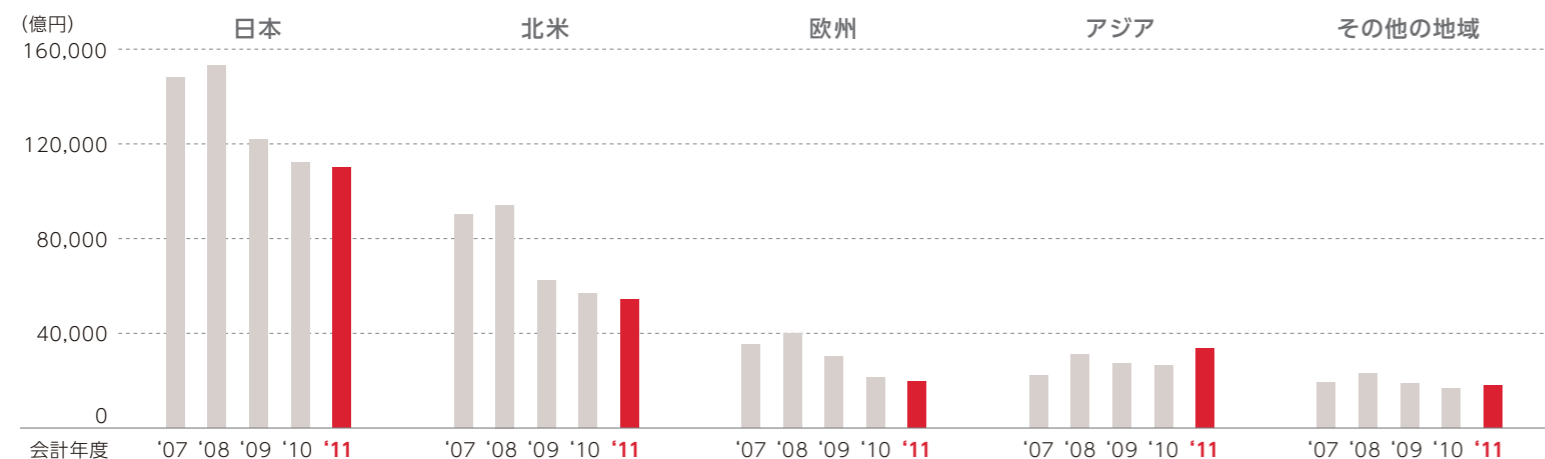
## 米国会計基準に基づく主要連結業績

	金額:百万円		金額:百万米ドル*1		増減率(%) 2011年 vs. 2010年
	2009年	2010年	2011年	2011年	
<b>会計年度:</b>					
売上高	¥20,529,570	¥18,950,973	¥18,993,688	\$228,247	+0.2
営業利益(損失)	(461,011)	147,516	468,279	5,632	+217.4
当社株主に帰属する当期純利益(損失)*2	(436,937)	209,456	408,183	4,909	+94.9
株主資本当社株主に帰属する当期純利益率(ROE)	-4.0%	2.1%	3.9%	—	—
<b>会計年度末:</b>					
総資産	¥29,062,037	¥30,349,287	¥29,818,166	\$358,607	-1.7
株主資本	10,061,207	10,359,723	10,332,371	124,262	-0.3

	金額:円		金額:米ドル*1		増減率(%) 2011年 vs. 2010年
	2009年	2010年	2011年	2011年	
<b>1株当たりデータ:</b>					
当社株主に帰属する当期純利益(損失)*2	¥ (139.13)	¥ 66.79	¥ 130.17	\$ 1.57	+94.9
年間配当金	100.00	45.00	50.00	0.60	+11.1
株主資本	3,208.41	3,303.49	3,295.08	39.63	-0.3
<b>株価情報(3月31日):</b>					
株価	¥ 3,120	¥ 3,745	¥ 3,350	\$ 40.29	-10.5
時価総額(百万円、百万米ドル)	¥10,757,752	¥12,912,751	¥11,550,792	\$138,915	-10.5

\*1: 表示されている米ドル金額は、2011年3月31日現在のおよその実勢為替相場1米ドル=83.15円により換算しています。  
 \*2: 「当社株主に帰属する当期純利益」は、2009年までの「当期純利益」と同じ内容です。

## 所在地別売上高推移



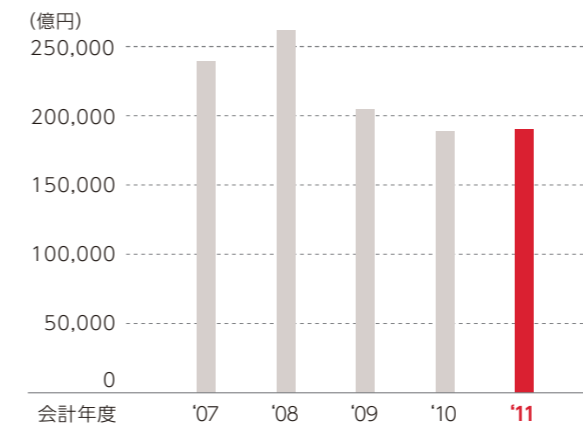
注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

## 業績の状況

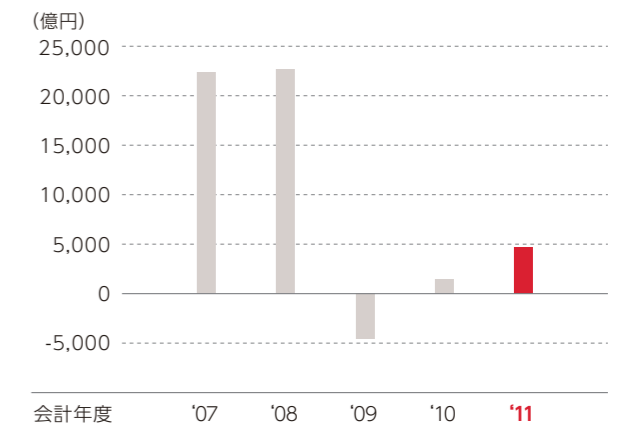
当期における自動車の連結販売台数の国内・海外合計は730万8千台と前期比7万1千台(1.0%)の増加となりました。日本の販売台数は11.5%減少したものの、全国販売店の努力により軽自動車を含む販売シェアは43.7%と高いレベルで推移しました。海外の販売台数はアジアおよびその他地域で増加したことによ

り、6.3%増加しました。その結果、当期の売上高は18兆9,936億円と、前期比0.2%の増収、営業利益は4,682億円と前期比3.2倍の増益となりました。また、税金等調整前当期純利益は前期比93.3%増の5,632億円、当社株主に帰属する当期純利益は94.9%増の4,081億円となりました。

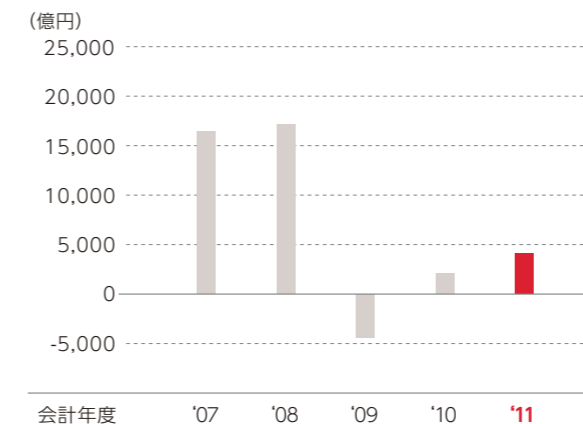
### 売上高



### 営業利益



### 当社株主に帰属する当期純利益(損失)



注: 「当社株主に帰属する当期純利益」は、2009年までの「当期純利益」と同じ内容です。

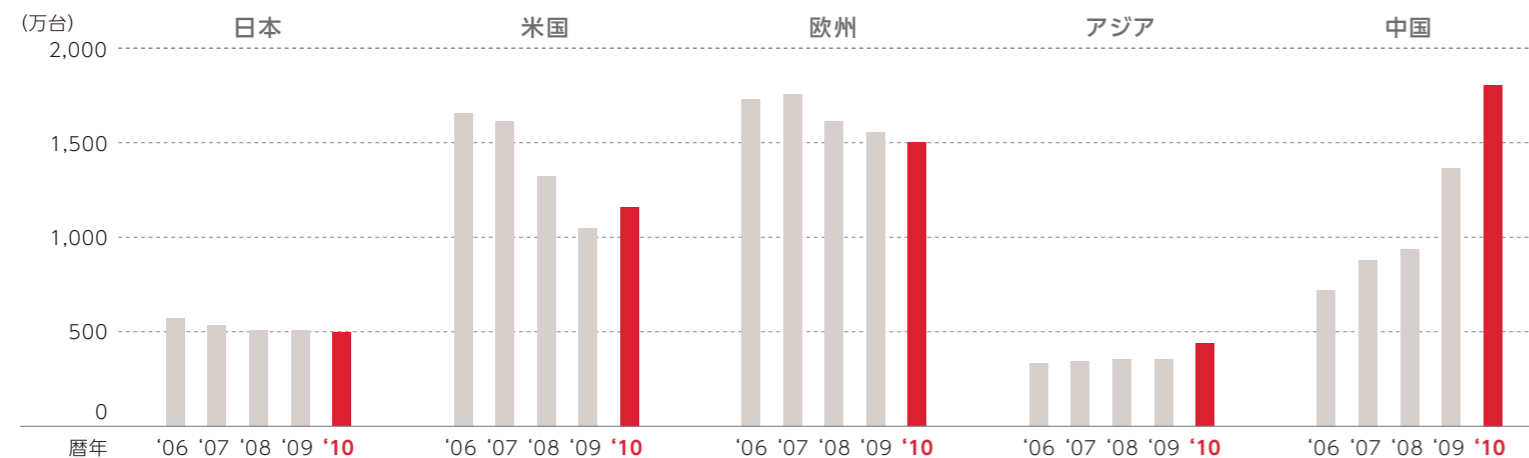
# 連結業績ハイライト

- 連結業績ハイライト
- 自動車事業
- 生産体制の復旧・復興とさらなる成長
- 金融事業
- その他事業
- 新規事業活動
- 東日本大震災への支援活動について

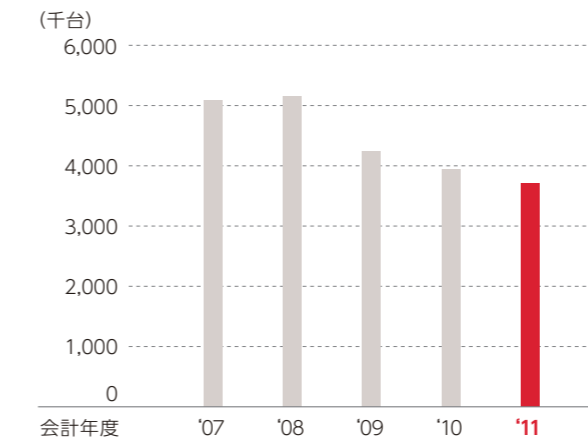
## 連結車両生産台数および販売台数

	単位:千台			増減率(%)
	2009年	2010年	2011年	2011年 vs. 2010年
<b>所在地別連結車両生産台数:</b>				
日本	4,255	3,956	3,721	-6.0
海外計	2,796	2,853	3,448	+20.9
北米	919	1,042	1,338	+28.5
欧州	482	433	372	-14.1
アジア	947	1,021	1,344	+31.6
中南米	151	146	148	+1.6
オセアニア	130	106	113	+7.1
アフリカ	167	105	133	+26.7
<b>連結計</b>	<b>7,051</b>	<b>6,809</b>	<b>7,169</b>	<b>+5.3</b>
<b>仕向地別連結車両販売台数:</b>				
日本	1,945	2,163	1,913	-11.5
海外計	5,622	5,074	5,395	+6.3
北米	2,212	2,098	2,031	-3.2
欧州	1,062	858	796	-7.3
アジア	905	979	1,255	+28.1
中南米	279	231	281	+21.9
オセアニア	261	251	248	-1.2
アフリカ	289	184	209	+13.0
中近東	606	466	569	+22.0
その他	8	7	6	-5.3
<b>連結計</b>	<b>7,567</b>	<b>7,237</b>	<b>7,308</b>	<b>+1.0</b>

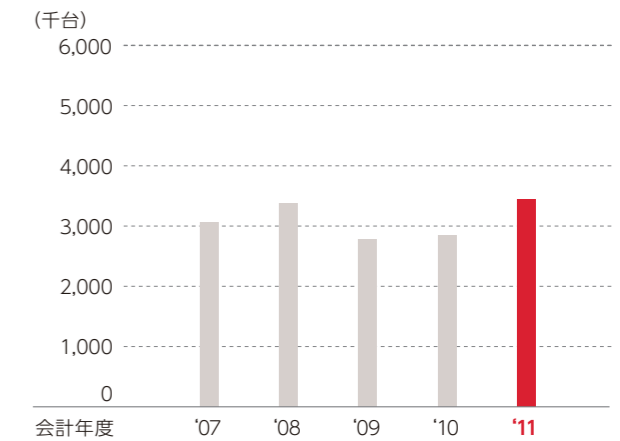
## 主要市場データ:自動車市場規模(総販売台数)の推移



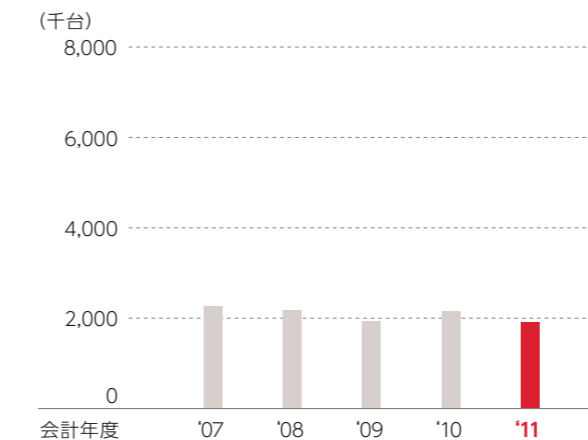
### 国内車両生産台数



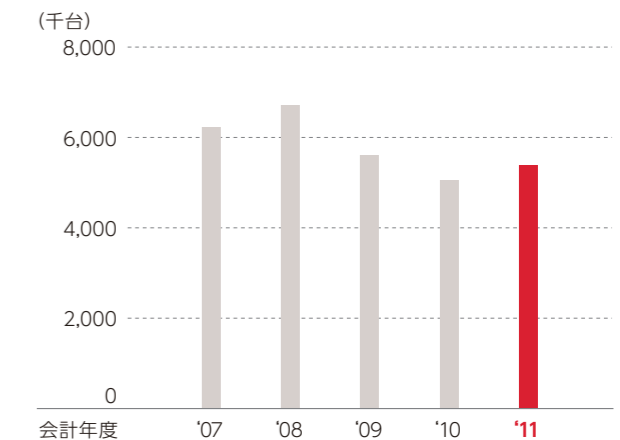
### 海外車両生産台数



### 国内車両販売台数



### 海外車両販売台数



注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

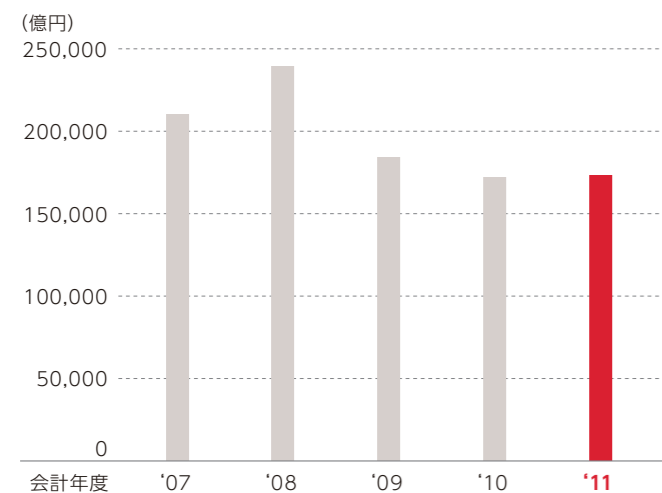
資料: トヨタ自動車

注: 市場の定義 欧州: ドイツ、フランス、イギリス、イタリア、スペイン、オランダ、ベルギー、ポルトガル、デンマーク、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、オーストリア、フィンランド、スイス、ノルウェー、ポーランド、ハンガリー、チェコ  
 アジア: インドネシア、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、ベトナム、台湾、韓国、ブルネイ  
 日本: 軽自動車も含む

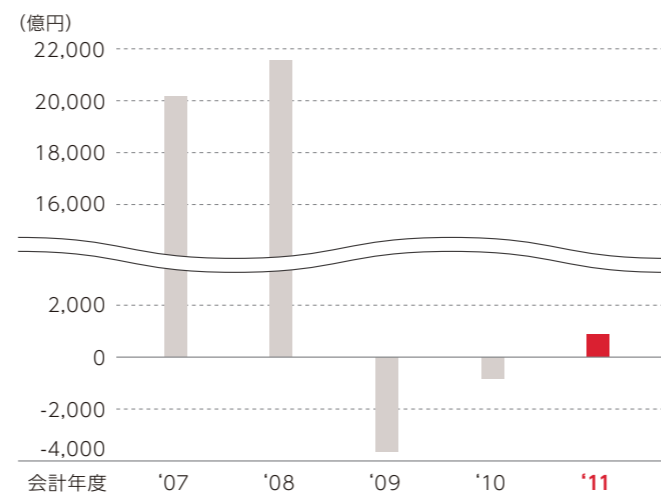
# 自動車事業(市場環境と概況)

- 連結業績ハイライト
- 自動車事業**
- 生産体制の復旧・復興とさらなる成長
- 金融事業
- その他事業
- 新規事業活動
- 東日本大震災への支援活動について

## 売上高



## 営業利益



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、「クルマづくりを通じて社会に貢献する」という創業以来の理念のもと、お客さまと社会に受け入れていただける「いいクルマ」づくりに取り組んでおり、引き続き国や地域に必要なクルマづくりに努めると同時に、環境対応車に対する取り組みも強化しています。

## 市場環境と業績概要

当期の自動車事業は、中国をはじめとした新興国を中心に市場拡大が続きましたが、小型車・低価格車化に加え、世界的な環境意識の高まりを背景に、技術開発や新商品の投入が活発化しました。

このような状況において、日本、海外を合わせたトヨタの連結販売台数(ダイハツ、日野を含む)は、730.8万台と前期比1.0%、7.1万台の増加となりました。連結生産台数についても、716.9万台と前期比5.3%、36.0万台の増加となりました。これら生産台数と販売台数の増加により売上高は前期比0.8%増の17兆3,373億円となりました。営業利益は為替変動による影響はあったものの、増収効果と原価改善努力により860億円と前期比1,723億円の増益となりました。

地域別のセグメントの動向については以下のとおりです。

### ■ 日本

当期の日本における連結販売台数は、市場が前期を下回る状況のもと、191.3万台と前期比11.5%、25.0万台の減少となりましたが、軽自動車を除くトヨタ・レクサスブランドの販売シェアは47.3%、軽自動車を含むシェアは43.7%と、前期に引き続き、高いレベルで推移しました。なお、「レクサス」の販売台数は約3.0万台となっています。また連結生産台数は、前期比5.9%減の372.1万台となりました。

この結果、売上高は10兆9,862億円と、前期比2.1%、2,341億円の減収となり、営業損失は原価改善に努

めたものの、為替変動の影響や生産および販売台数の減少により、3,624億円と、前期の営業損失2,252億円から1,372億円の減益となりました。

### ■ 北米

当期の北米におけるトヨタの連結販売台数は、競合他社の新型車の投入など、厳しい競合環境の中、203.1万台と前期比3.2%、6.7万台の減少となりました。米国市場における販売シェア(2010年暦年)は、15.2%となっています。なお、北米における「レクサス」の販売台数は約23.5万台となっています。連結生産台数については、前期比28.4%増の133.8万台となりました。

この結果、売上高は5兆4,291億円と、前期比4.3%、2,414億円の減収となりました。営業利益は販売金融子会社において貸倒関連費用が減少したこと、生産台数の増加および原価改善の努力などにより、前期比4.0倍の3,395億円となりました。

### ■ 欧州

当期の欧州におけるトヨタの連結販売台数は、西欧での政府による需要喚起策の反動減などにより、79.6万台と前期比7.2%、6.2万台の減少となりました。欧州における販売シェア(約40カ国、2010年暦年)は、4.4%となっています。なお、欧州における「レクサス」の販売台数は約3.6万台となっています。

連結生産台数については、前期比14.1%減の37.2万台となりました。

この結果、売上高は1兆9,814億円と、前期比7.7%、1,656億円の減収となりましたが、営業利益は諸経費が減少したことにより、前期比461億円の増益となりました。

### ■ アジア

当期のアジアにおけるトヨタの連結販売台数は、タイ・インドネシアをはじめとした各国の経済回復傾向を背景に、アジア全体で市場が回復したことにより、125.5万台と前期比28.2%、27.6万台の増加に、連結生産台数については、前期比31.6%増の134.4万台となりました。

この結果、売上高は3兆3,746億円と、前期比27.1%、7,192億円の増収となり、営業利益は生産および販売台数の増加により、前年比53.8%、1,094億円増加し、3,130億円となりました。尚、引き続き高成長を遂げる中国における2010年(暦年)の販売台数\*は、前年比19.3%増の84.6万台となりました。

\*: 中国の販売台数は、現地生産と日本からの輸出車両の台数です。

### ■ その他地域 (中南米、オセアニア、アフリカ、中近東など)

当期のその他地域(中南米・オセアニア・アフリカ・中近東など)におけるトヨタの連結販売台数は、中南米、アフリカ、中近東において販売が伸長し、全体として131.3万台と前期比15.3%、17.4万台の増加となりました。連結生産台数(中南米・オセアニア・アフリカ)については、39.4万台と、前期比10.4%、3.7万台の増加となりました。

この結果、売上高は1兆8,091億円と、前期比8.1%、1,353億円の増収となり、営業利益は1,601億円と前期比38.6%、446億円の増益となりました。

# 生産体制の復旧・復興とさらなる成長

- 連結業績ハイライト
- 自動車事業
- 生産体制の復旧・復興とさらなる成長**
- 金融事業
- その他事業
- 新規事業活動
- 東日本大震災への支援活動について

## 現場の力を結集し、復旧・復興を推進。

## 国内3極体制の確立など、トヨタグループ一丸となり

## 「もっといいクルマ」づくりに努めていきます。

2011年3月11日に発生した東日本大震災によって、トヨタグループの生産拠点も影響を受けましたが、7月には、量的な面でほぼ通常レベルに生産を回復することができました。今後は、復旧・復興とさらなる成長に向けて生産体制の再構築を進めるとともに、グループ各社の強みとリソースを最大限に引き出し、グループの総合力を上げ、日本のモノづくりの国際競争力を向上させていきます。

### 震災の影響と今後の見通し

#### 震災の影響と復旧の状況

東北・北関東地域には、震災の影響を受けた関連の部品仕入先が数多くあるため、トヨタにおいても、東日本大震災の発生直後から国内車両工場の生産を一時停止するなど、事業活動に影響を受けました。トヨタは、震災直後から被災地域の支援のために、従業員を現地に派遣するなど、グループ・関係会社とともに復旧支援活動を行ってきました。震災の影響としては、2011年度の当初生産計画に対し、6月までに約80万台減少したものの、10月以降約35万台を挽回し、年度としては約45万台のマイナスを見込んでいます。(2011年6月10日時点)

生産正常化に向けて、工場、販売店、仕入先の方々と一体となって取り組み、4月18日からセントラル自動車の宮城工場、関東自動車の岩手工場を含む全工場における車両生産を再開しました。6月には国内・海外全体で通常の7割程度の水準に復旧し、7月には年度計画ベースの生産レベルを回復、2011年後半には全ライン、全モデルで生産を正常化する見通しです。

#### 2011年後半の生産の見通し

トヨタでは、国内・海外ともに6月から順次生産を再開しています。今後は下半期で生産台数を挽回し、トヨタ・レクサスの2012年3月期の生産台数は、前年同期(2010年4月～2011年3月)と比較して4.8万台上乗せし、約739万台となる見通しです。(2011年6月10日時点)

北米においては震災以降、生産調整を行っていましたが、北米で生産する12車種のうち8車種は5月に前倒しして正常化を図りました。中国では、各工場での部品の供給、在庫状況が異なるため、合併パートナーと部品の供給状況を確認・協議しつつ、6月以降、順次、生産を正常化させる取り組みを行っています。アジア・オセアニアの17拠点における生産調整については、供給のめどがついたため、通常稼働または通常稼働に向けて稼働率の向上に取り組んでいます。

### さらなる成長に向けた取り組み

#### 生産体制再構築について

グローバルでは、「需要のあるところで生産する」という考えに基づき、新興国・資源国では供給能力を強化し、日本及び先進国では既存の能力の最大活用を基本としています。

現在、日本の製造業を取り巻く環境は大変厳しい状況ですが、トヨタでは、日本国内で年間300万台レベルの生産を維持する方針です。「日本ならでは」の新技术・新工法を開発し、日本の生産現場で量産化する技術を確認して世界に展開することが、トヨタの中長期の成長ならびに日本の産業の高度化、世界経済の発展にも寄与できるものと考えています。

#### ●「モノづくりの強化」に向けたグループ再編

トヨタでは「モノづくりの強化」に向けて、国内の生産体制を再編する新しい計画を策定いたしました。トヨタと子会社であるトヨタ車体、関東自動車工業は、2012年1月を予定に完全子会社化について合意し、また、関東自動車とセントラル自動車、トヨタ自動車東北は、2012年7月を目標に3社統合に向けて協議を開始しています。その結果、各社のモノづくりの専門性をさらに高め、お客さまのご要望にきめ細かく対応することで、より低コストで開発・生産していくことをねらいます。

これまでトヨタグループの車両メーカーは、トヨタ車の開発から生産を支援するという位置づけでしたが、新たな体制では、それぞれの得意領域において主体的な役割を担い、トヨタの経営戦略そのものを実行していく会社となります。マーケティング・商品企画戦略や海外事業を含めて供給戦略等においても、従来以上に連携を強化していきます。

#### ●国内3極体制による新たな市場創造

トヨタでは、東北地区における生産体制の再編により、「東北」を、「九州」や「中部」と並ぶ国内生産の「第3の拠点」と位置づける「3極体制」を推進していきます。「東北」はコンパクト車に専門性を持ち、車両の開発から生産まで、一貫して行う自立的な拠点として、エンジンなどユニットや部品の生産・調達も行っています。また、トヨタの環境車のなかでも主力の一つとなる新型車「スモールハイブリッド車」を東北で生産することを決定しました。「九州」はミディアム、レクサス系の高級ブランド車のモノづくりを追求し、「中部」は国内生産の中核として、新技术・新工法などのイノベーション技術の開発を担います。各地域の役割を明確にし、「もっといいクルマ」づくりに向け、全世界のサプライヤー、工場と一体となって、世界のお客さまに喜んでいただける、新たな市場を創造していきます。

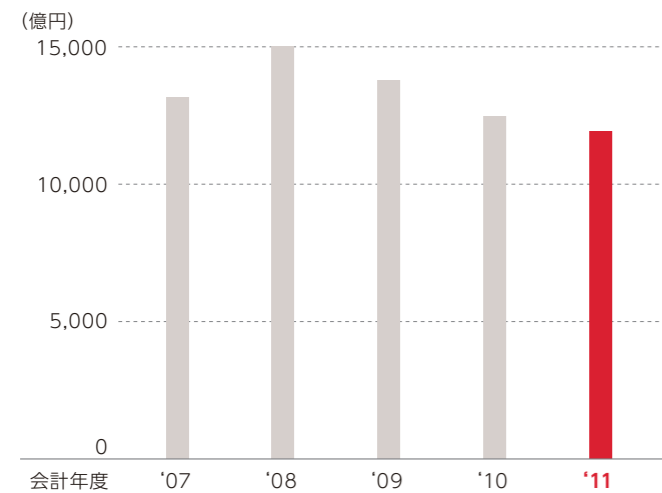
#### 3拠点の役割

	役割	考え方
中部	国内生産の中核、新技术、新工法の開発拠点	イノベーション(革新)技術の開発
九州	ミディアム、レクサス系の高級ブランド車のモノづくり追求	革新技術の量産化を実践
東北	コンパクトカーの専門性向上	

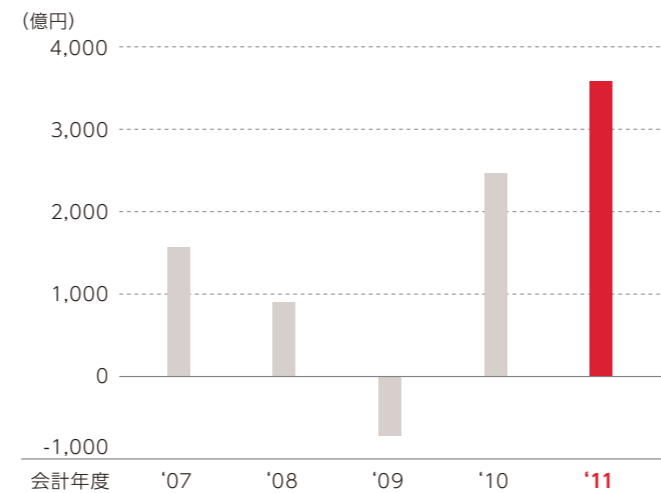
# 金融事業

- 連結業績ハイライト
- 自動車事業
- 生産体制の復旧・復興とさらなる成長
- 金融事業**
- その他事業
- 新規事業活動
- 東日本大震災への支援活動について

## 売上高



## 営業利益



注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

トヨタは自動車販売金融サービスを中心に、お客さまの生活をトータルにサポートするさまざまな金融サービスを提供しています。

## 市場環境と業績概要

当期の金融事業は、3,582億円の営業黒字となりました。これは、融資残高の増加や貸倒・残価コストの大幅な改善が主な要因です。

トヨタは、国内外の金融子会社を傘下におくトヨタファイナンシャルサービス株式会社を統括会社として、世界33の国と地域で約850万人のお客さまに自動車ローンやリースなどの自動車販売金融サービスを提供しています。

当期の営業活動は、前期に引き続き、ディストリビューターとの連携強化により、各国・地域のお客さま特性にあった金融商品・サービスを提供するなど、地域戦略を強化いたしました。

日本では、自動車販売金融に加えクレジットカード、住宅ローン等のお客さまのご要望に応じた身近で健全な金融サービスを提供することで、お客さまとの結びつきを広げております。

また、海外においては、新興国での積極的な事業展開を図っています。中国では、営業拠点展開を沿岸部の主要都市から内陸部にまで進め、157都市にまで拡大いたしました。

欧米などの主要市場では、引き続き自動車の販売支援と様々な事業リスクのバランスを考慮しつつ、利鞘の確保、ローコスト・オペレーションの徹底などにより、安定的な収益確保を目指しています。

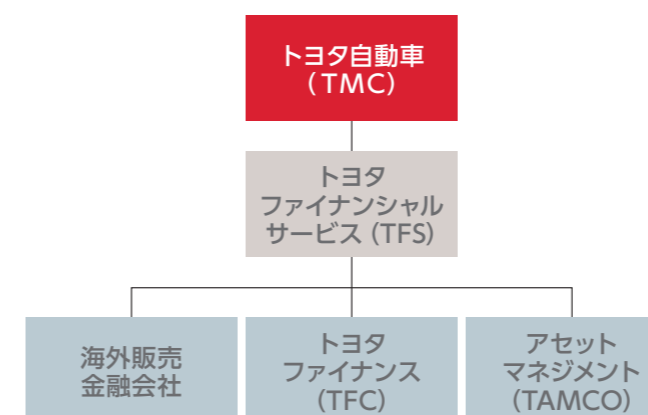
急激な経営環境の変化に対応し、グループ全体のコンプライアンス体制や危機管理体制の一層の強化を図ると共に、IT基盤や経営人材の育成など、ビジネス基盤の強化に注力してまいります。

## 金融事業の概要

総資産	13兆3,653億円
売上高	1兆1,922億円
営業利益	3,582億円
展開地域	世界33の国と地域
従業員数	約8千人

(2011年3月末現在)

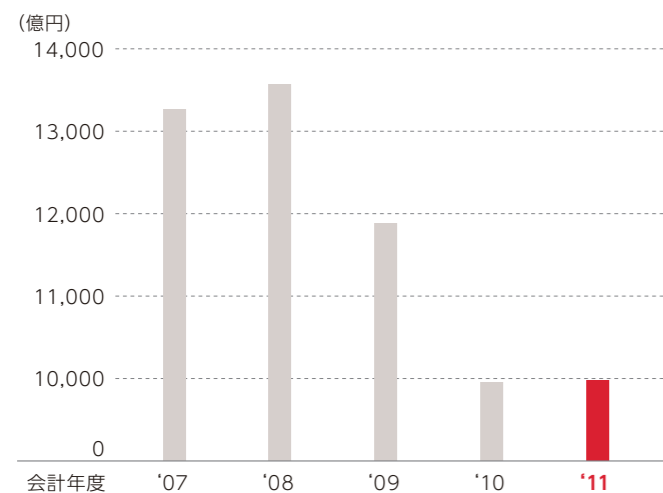
## 金融事業組織図



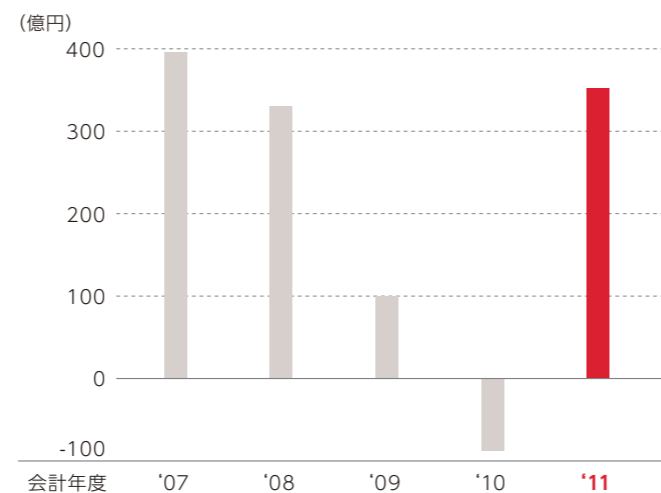
# その他事業

- 連結業績ハイライト
- 自動車事業
- 生産体制の復旧・復興とさらなる成長
- 金融事業
- その他事業**
- 新規事業活動
- 東日本大震災への支援活動について

## 売上高



## 営業利益



注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

トヨタは自動車事業で培った技術やノウハウを通じて、豊かな暮らしを創造するさまざまな事業を展開しています。

## 市場環境と業績概要

当期において、その他事業の主力となる住宅事業については、事業の組織を一体化し、専門性を高めるとともに、開発・生産・販売が一体となった迅速な意思決定と機動的な事業運営の実現をめざし、2010年10月をもってトヨタホーム(株)が承継しました。その他事業として、当期の売上高は前期比246億円、2.6%増の9,722億円となり、営業利益は前期比441億円増の352億円と大幅な増益となりました。

トヨタのその他事業には、ITS関連事業、情報通信事業、e-TOYOTA事業、住宅事業、マリノ事業およびバイオ・緑化事業等が含まれており、トヨタは創造性と起業家精神にあふれる企業風土の醸成に努めるとともに、社外にも広く事業の芽を求め、これらの事業に続く新たな事業の開発を進めています。

### ■ ITS関連事業

トヨタは、持続的な発展が可能で調和のとれた交通社会の実現を目指し、社会インフラとクルマを有機的に結びつけるなど、ITS (Intelligent Transport Systems: 高度道路交通システム) の実用化に向けた商品・システムの企画・開発に取り組んでいます。

既存の安全装備だけでは防ぐことが難しい交通事故の低減が期待できる「インフラ協調安全運転支援システム」の実用化に向け、政府・関係省庁・民間企業が一体となった各地域での公道実証実験や公開デモンストラーション等に参加し、積極的な取組みを進めています。



道路交通情報や安全運転支援情報を提供するITSスポットサービスには、2011年春の本格サービス開始に先駆けて2009年秋に対応車載器を商品化。今後も採用車種を拡大していきます。

▶ 詳細は [こちら](#) をご参照ください。

### ■ 情報通信事業

トヨタはKDDIの携帯電話を中心とした販売代理店事業に取り組むとともに、カーナビ・G-BOOK (車載端末向け情報サービス)と携帯電話を連携させたサービスの普及促進にも取り組んでいます。ワイヤレスのBluetooth通信\*を活用した快適なハンズフリー通話や、携帯電話に保存された音楽をカーナビで再生する機能に加え、通信を活用した地図更新やオペレーターによるカーナビの目的地設定サービス等、便利な機能のお客様へのアピールによりカーナビの販売促進に貢献しています。

\* Bluetoothとは、携帯情報機器等で数m程度の通信で使われる短距離の無線通信技術の1つ。



### ■ e-TOYOTA事業

トヨタは、クルマとITの融合を目的にe-TOYOTA事業を展開しています。インターネットサービスとして、会員参加型の自動車ポータルサイトGAZOOや、トヨタ独自の3次元仮想都市「メタポリス」などの企画・開発を行っています。また、テレマティクスとして、車載端末向け情報サービスG-BOOK/G-Linkの企画・開発や、中国など海外への展開も進めています。

▶ 詳細は [こちら](#) をご参照ください。



### ■ 住宅事業

トヨタは、1975年に住宅事業に参入して以来、耐久性・耐震性に優れ、防犯や健康そして環境にも配慮した家を『トヨタホーム』として提供し、事業の拡大に努めています。「長寿命」と「省・創エネ」を2本柱に“エコ住宅”に積極的に取り組んでおり、2010年1月からは、商品の特徴を表現する総合名称として、『エコミライの家』を採用しました。トヨタグループの技術を結集して、快適でありながら経済的で地球環境にも優しい住まいとして提供するとともに、スマートグリッド実証実験に加わるなど様々な分野で先行開発に取り組んでいます。

(注: 住宅事業に関わる生産・技術開発機能は、2010年10月1日をもって、トヨタ自動車(株)からトヨタホーム(株)に全面統合移管されました)

▶ 詳細は [こちら](#) をご参照ください。



## その他事業

- 連結業績ハイライト
- 自動車事業
- 生産体制の復旧・復興とさらなる成長
- 金融事業
- その他事業**
- 新規事業活動
- 東日本大震災への支援活動について

### ■ マリン事業

トヨタのマリン事業は、これまでクルマづくりで培った先進技術・エンジン技術を生かし、プレジャーボート、マリンエンジンおよびマリンユニットを製造・販売しています。

本年は「PONAM-45」以来5年ぶりの新艇となる「PONAM-35」を発表し、今後とも一層のラインナップの充実を進めていきます。

▶詳細は [こちら](#) をご参照ください。



### ■ バイオ・緑化事業

トヨタは資源循環型社会の構築に貢献するため、植林活動、花卉事業、環境緑化事業、畜産バイオマス事業に積極的に取り組んでいます。

植林活動では、豪州・中国・フィリピンでの活動に加え、日本では三重県大台町において森林再生モデルづくりに取り組み、2010年5月にFSC森林認証を取得。環境緑化事業では、サントリーミドリエ社と共同開発した、室内緑化商品「トヨタ/ミドリエハイブリッドグリーン」の販売、畜産バイオマス事業では、レスキューシリーズ第2弾として豚用堆肥舎消臭資材「豚レスキュー」の販売を開始しました。



▶詳細は [こちら](#) をご参照ください。(尚、中国・フィリピンの植林については [こちら](#) をご参照ください)

### モータースポーツ活動

2010年は、「SUPER GT」「フォーミュラ・ニッポン」という2つの国内トップカテゴリーと、米国の「NASCAR」への参戦を柱とし、これらをいわゆる『見るモータースポーツ』として推進しました。また昨年からは、より多くの方々が気軽にクルマの楽しさを体験いただけるような機会を創出し、『参加するモータースポーツ』の活動として、その取り組みの強化・推進を図りました。

『参加するモータースポーツ』の具体的取組みとしては、クルマの「楽しさ」と「夢」を広げる「GAZOO Racing」活動として、「ワグドキサーキットを走ろう」などお客様が気軽に楽しめる参加型イベントを推進、また、「ニュルブルクリンク24時間耐久レース」への参戦を通じ、クルマを鍛え、いいクルマづくりのための社内人材育成への活用にも取り組みました。

2011年は、引き続き『見るモータースポーツ』・『参加するモータースポーツ』を2本柱として、お客様が楽しめるモータースポーツ活動に取り組んでいきます。

▶詳細は [こちら](#) をご参照ください。



SUPER GT



フォーミュラ・ニッポン



NASCAR



「ワグドキサーキットを走ろう」イベント



# 新規事業活動

新たなビジョンで描く「未来のモビリティ社会」の実現には、次世代環境車の普及と、そのための電力需要を適切に管理するインフラが必要です。トヨタは、その解決策となるスマートグリッド（次世代送電網）への取り組み強化の一環として、各地での実証実験や異業種との提携を積極化しています。

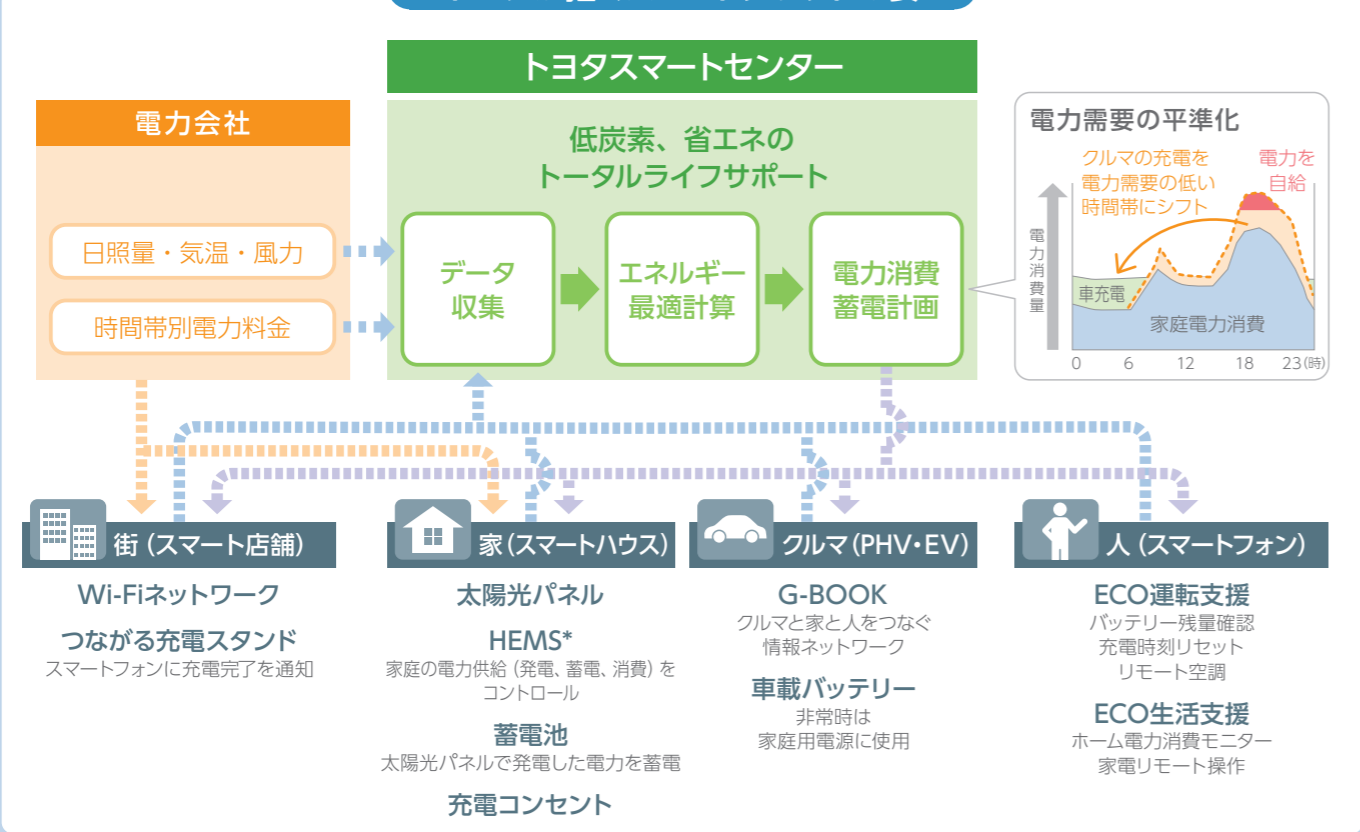
## トヨタが描くスマートグリッド

### 環境車の充電と家庭内電力の最適化を実現する「トヨタスマートセンター」

PHVやEVなどの電動車が一日に使う電力量は一般家庭の消費電力の30%を占めると言われています。低炭素社会の実現に不可欠な環境車の普及には、その充電と家庭内電力の適切な管理が必要となるため、トヨタではスマートグリッドの技術を活用し、クルマ・家・人をつなぐ独自のシステム「トヨタスマートセンター」を開発しました。

トヨタが描くスマートグリッドとは、「トヨタスマートセンター」を中核に、トヨタホーム開発の「スマートハウス」で家庭での電力需給を管理し、各家庭の電力使用状況を情報センターで把握、さらに地域全体でCO<sub>2</sub>削減と費用負担の最小化を実現していくというものです。具体的には、クルマから送信されるバッテリー残量や住宅内の電力消費情報に加え、気象予測データや電力供給事業者の時間帯別料金情報などを総合的に判断することで、電力負荷の低い時間帯でのクルマの充電、太陽光パネルや家庭用蓄電池による自給電力を効率的に活用し、生活圏全体で電力需給を最適化する「スマートコミュニティ」の形成を目指します。

### トヨタが描くスマートグリッドの姿



\*HEMS: Home Energy Management System

## スマートグリッド実現のための取り組み

### 世界各地での実証実験に参画

トヨタでは、日本をはじめ、米国、中国、フランスなど各国政府・自治体や研究機関と共同で、スマートグリッドと次世代環境車普及のための様々な実証実験を行っています。

- 中国**  
天津市  
PHVの使い勝手や充電性能評価など、中国汽车技術研究中心(CATARC)との共同プロジェクト。
- アメリカ**  
ボルダー市(コロラド州)  
PHVの使い勝手や充電性能評価、住宅とPHVとの連携に関する実証実験など、世界初の街レベルでのプロジェクト。
- フランス**  
ストラスブール市  
PHV70台を導入し、車両/インフラ両面での性能確認や充電評価を行うEDF(電力会社)との共同プロジェクト。
- 日本**
  - 青森県六ヶ所村  
住宅とPHVの電力を自然エネルギー(風力+太陽光)だけで賄う実証実験。
  - EV・PHVタウン  
全国18都府県のモデル自治体に対し、普及啓発や公用車導入等の地域涉外活動を行う経済産業省とのプロジェクト。
  - 福岡県北九州市  
工業都市という点に着目し、工場エネルギー管理の実証実験を行う経済産業省とのプロジェクト。
  - 愛知県豊田市  
トヨタホーム67棟の実証住宅を分譲・販売し、生活者視点でのエネルギー利用の最適化を目指す。さらに、低炭素交通システム構築の一貫としてPHV、EVの市販車を約4,000台導入していく経済産業省とのプロジェクト。

## スマートグリッドを加速する異業種との提携

### 最先端のIT技術や広大な情報インフラの活用

スマートグリッドの実現に向けて、トヨタではIT企業など異業種との提携を積極化させています。

今年4月には、ITプラットフォームの構築にあたり、マイクロソフト社と提携し、トヨタ独自のデータセンターを同社のクラウドサービス「Windows Azure」に集約し、コスト低減とシステムの拡張性向上を図ることとしました。また、2015年までに両社共同でグローバルクラウドプラットフォームを構築し「トヨタスマートセンター」をグローバル展開することで、低炭素・省エネルギー社会の早期実現を目指します。

さらに同月、自宅や駐車場に埋め込まれた充電器にクルマを近づけるだけで充電できる「非接触充電技術」の開発でワイトリシティ社と提携、5月には、人、クルマ、販売店、メーカーをつなぐソーシャルネットワークサービス「トヨタフレンド」の構築においてセールスフォース社と提携しました。



マイクロソフト社(写真上)、セールスフォース社(写真下)との提携

# 東日本大震災への支援活動について

- 連結業績ハイライト
- 自動車事業
- 生産体制の復旧・復興とさらなる成長
- 金融事業
- その他事業
- 新規事業活動
- 東日本大震災への支援活動について

## TOPICS 東日本大震災への支援活動について

トヨタでは、3月11日の地震発生以来、被災地域の復興のために様々な支援活動を実施しています。今後も関連会社、販売店などを含むトヨタグループを挙げて支援活動を行ってまいります。

### 義援金

震災の被害を受けた地域の復興支援に役立てていただくために、3億円の義援金を拠出し、中央共同募金会やジャパンプラットフォームなどの団体に寄付しました。なお、当社の役員と従業員による義援金総額約5,500万円の全額を、日本赤十字社に寄付しています。

さらに東北復興の原動力となる「未来の力」を支えるため、岩手県と宮城県が設立した震災孤児・遺児の育英基金、また福島県が設立予定の育英基金に、それぞれ1億円(合計3億円)を寄付することとしました。その他には、芸術・文化活動を通して被災地支援活動を展開するファンド等への寄付や、チャリティコンサートの開催などの支援活動にも取り組んでいきます。

### 物資支援

これまでに、食料品、飲料水、生活用品、医薬品、復旧作業用品など、11トントラック87台分(全国のトヨタ販売店から寄せられた一部の支援物資を含む)を被災地の皆さまにお届けしています。また、灯油などの燃料をお届けしたほか、給水用にタンクローリー7台を送り、被災地で給水活動を行っています。

### 車両提供

震災により被害を受けた岩手県、宮城県、福島県、茨城県などに、現地での復興支援に役立てていただくために、合計約260台の車両を提供しています。

### 寮・社宅提供

震災により、被害を受け、住宅に困窮されている被災者の方々の集団避難用として、愛知県を通じて、県内の当社社宅160戸、寮320室を提供しています。

### 農業支援

日本経団連による震災復興支援活動と連携し、震災から直接被害を受けたり、原子力発電所事故に伴う風評被害などで深刻な影響を受けている東北・関東地方の農業および食品関連事業に携わる方々を支援するために下記の取り組みを実施しています。

- 本社、名古屋オフィスおよび東京本社の従業員食堂における、東北・関東地方の食材を用いた料理の提供
- 東京本社での、東北・関東地方の農産物や加工品の物産販売会の開催
- 本社、名古屋オフィスおよび東京本社の当社売店における東北・関東地方の加工食品の販売

### 人的支援

震災発生後ただちに、被災地域の復興支援のため、約60名の従業員を、その後のべ約140名の従業員を現地に派遣し、支援物資配布などによる被災地域支援を中心に、現地トヨタグループ関連会社の復旧支援などを行ってきました。また、トヨタグループ・関係会社15社の従業員ボランティアによる被災地復興支援活動を行っています。



# 研究開発および知的財産

- 研究開発および知的財産
- 企業理念
- マネジメント体制
- コーポレートガバナンス
- 事業等のリスク
- その他経営・会社情報

トヨタは、多様化・高度化する市場ニーズを的確に捉え、世界中のお客さまに高品質・低コストの魅力ある商品を提供するため、積極的な研究開発活動を推進しています。また、研究開発活動から生み出される知的財産も重要な経営資源と認識し、企業価値の最大化に寄与するよう保護・活動しています。

## 研究開発基本理念

- 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
- さまざま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

## ■ 研究開発活動

トヨタは、環境負荷や交通事故などクルマが持つネガティブな面の最小化と、走りの楽しさや快適性・利便性などクルマが持つポジティブな面を最大化することを商品・技術開発の基本ビジョンとしています。ときに二律背反するこの2つのテーマを、同時に高いレベルで実現していくことで、クルマ社会の新しい未来を切り開いていきたいと考えています。

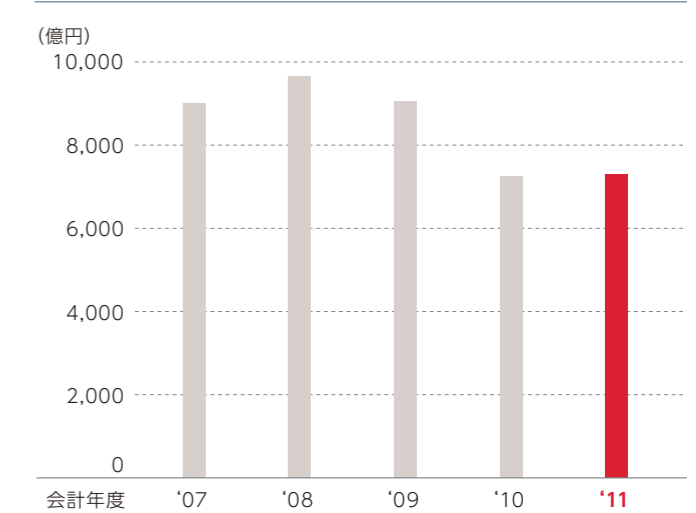
研究開発活動を効率的に推進するための方策として、基礎研究、先端研究、先行開発、製品開発など各研究開発フェーズ相互の連携・融合を促進しています。特に、エネルギー・環境、情報・通信、材料など、長期にわたる基礎研究分野については、外部の意見も参考に定期的な評価や見直しを図るなどし、研究費の適正なコントロールを図っています。さらに、先行・先端技術開発や製品開発については、プロジェクト別に投資基準を明確化し、効率的な開発投資に努めています。

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。
先端・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。

## ■ 研究開発費

当期における研究開発費は、前期比0.6%増の7,303億円となり、売上高に占める割合は3.8%になりました。仕入先と一体となって開発効率の向上に取り組み、開発費用の低減にも努める一方、技術面や商品面でトヨタが競争優位を維持していくために、環境、エネルギー、安全技術に関する先端・先行技術開発には高水準の研究開発投資を継続していく方針です。

## 研究開発費



## ■ 研究開発体制

トヨタは、各地域の顧客ニーズに的確に応えたクルマづくりのために、グローバルな研究開発体制を構築しています。

日本では、トヨタ(株)豊田中央研究所を中心に、ダイハツ工業(株)、日野自動車(株)、トヨタ車体(株)、関東自動車工業(株)などの関係各社とも密接に連携しながら製品開発を進め、海外では、テクニカルセンターを各地域に設置するとともに、デザインやモータースポーツの領域においても各地に研究開発拠点を整備しています。

## ■ 国内外の研究開発拠点

拠点名	主な業務内容	所在地
<b>日本</b>		
本社テクニカルセンター	製品の企画・デザイン・設計・試作・車両評価など	愛知県豊田市トヨタ町
(株)豊田中央研究所	基礎研究	愛知県愛知郡長久手町
東富士研究所	車両およびエンジンの新技術研究	静岡県裾野市御宿
士別試験場	車両の高速走行テスト、寒冷地試験および評価	北海道士別市温根別町
東京開発センター	電子システムの先行開発	東京都港区赤坂



本社テクニカルセンター



(株)豊田中央研究所

# 研究開発および知的財産

- 研究開発および知的財産
- 企業理念
- マネジメント体制
- コーポレートガバナンス
- 事業等のリスク
- その他経営・会社情報

拠点名	主な業務内容	所在地
<b>米国</b>		
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ノースアメリカ(株)	車両開発、試験・評価、認証、技術調査	ミシガン州、カリフォルニア州、アリゾナ州
キャルティデザインリサーチ(株)	外形・室内・カラーデザイン	カリフォルニア州(ニューポートビーチ)、ミシガン州(アナーバー)



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ノースアメリカ(株)



キャルティ デザインリサーチ(株)

<b>欧州</b>		
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	車両開発、試験・評価、認証、技術調査	ベルギー(ブリッセル)、イギリス(ダービー)
トヨタヨーロッパデザインディベロップメント(ED2)	外形・室内・カラーデザイン	フランス(ニース)



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



トヨタヨーロッパデザインディベロップメント(ED2)

<b>アジア・その他</b>		
トヨタ・モーター・アジア・パシフィック・エンジニアリング&マニュファクチャリング(株)	車両開発、ソフトウェア開発、試験・評価、技術調査	タイ(サムットプラカン県)
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)	車両開発、ソフトウェア開発、試験・評価、技術調査	オーストラリア(メルボルン)



トヨタ・モーター・アジア・パシフィック・エンジニアリング&マニュファクチャリング(株)



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)

▶ 国内外の研究開発拠点についての詳細は [こちら](#) をご参照ください。

## 知的財産基本理念

- 知的財産を適切に保護し、有効に活用することで、「企業活動の自由度」を確保し、同時に「企業価値を最大化」する

### ■ 知的財産活動

トヨタは、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、発明やノウハウなどの知的財産が必ず存在し、トヨタの重要な経営資源となっています。

### ■ 知的財産活動の体制

トヨタは、研究開発活動と知的財産活動を組織的に連携させる体制をとり、そのなかで良い開発テーマを選定し、そのテーマから強い特許ポートフォリオを構築するよう推進しています。また、経営、研究開発、知的財産の三位一体の活動を推進するため「知的財産委員会」を設置しており、経営に資する重要な知的財産の取得と活用あるいは知的財産に絡む経営リスクへの対処方針について審議しています。

### ■ 知的財産戦略

トヨタは、研究開発領域ごとに特許状況を解析しており、その解析結果を研究開発戦略の策定に活用しています。さらには個々の技術開発テーマから特許を取得すべき領域を明確にして特許出願し権利化することでグローバルな特許ポートフォリオを構築しています。

また、知的財産を経営資源として活用するに際し、トヨタは、環境・安全分野など社会と共存する良い技術の普及を後押しし、サステナブル・モビリティに貢献することも常に念頭に置いています。このような考え方に基づき、ライセンスに関しては基本的にオープンライセンス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広く世の中に提供しています。近年、環境エネルギー対応の中核技術と位置付けるハイブリッドシステムについて、他社への特許ライセンスを行っているのはその好例といえます。

## 企業理念

研究開発および知的財産  
**企業理念**  
 マネジメント体制  
 コーポレートガバナンス  
 事業等のリスク  
 その他経営・会社情報

### 人・社会・地球環境との調和を図り、 モノづくりを通して持続可能な社会の実現を目指して

トヨタは創業以来、時代をリードする革新的かつ高品質な製品とサービスの提供により、社会の持続可能な発展に努めてきました。その基本は「トヨタ基本理念」とCSR方針「社会・地球の持続可能な発展への貢献」にあります。CSR方針は「トヨタ基本理念」をステークホルダーとの関係を念頭においてまとめたもので、これをすべての従業員が共有・実践し、社会に愛され、信頼される企業を目指します。

#### 創業以来受け継がれる「豊田綱領」の精神

トヨタグループの創始者、豊田佐吉の考え方をまとめた「豊田綱領」は、従業員の精神的支柱の役割を果たし、今日の「トヨタ基本理念」にその精神が受け継がれています。

- 一、上下一致、至誠業務に服し、産業報国の実を挙げべし。
- 一、研究と創造に心を致し、常に時流に先んずべし。
- 一、華美を戒め、質実剛健たるべし。
- 一、温情友愛の精神を発揮し、家庭的美風を作興すべし。
- 一、神仏を尊崇し、報恩感謝の生活を為すべし。

#### トヨタ基本理念

「トヨタ基本理念」(1992年制定、1997年改正)は、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。連結子会社とともに、その内容を理解・共有し、企業活動を通じて、社会・地球の持続的な発展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
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

#### CSR方針「社会・地球の持続可能な発展への貢献」

「トヨタ基本理念」をステークホルダーとの関係を念頭においてまとめた「社会・地球の持続可能な発展への貢献」は、トヨタの社会的責任に関する基本方針を、社内外のステークホルダーの方々に明確に示したものです。これを、連結子会社と共有、行動し、取引先に対してもCSR方針の趣旨の支持とそれに基づく行動を期待します。なお、私たちは、日本の代表的な企業によって構成される社団法人日本経済団体連合会の「企業行動憲章」の策定にも参画しており、その内容を尊重しています。

▶詳細は [こちら](#) をご参照ください。

# マネジメント体制 2011年6月17日現在

- 研究開発および知的財産
- 企業理念
- マネジメント体制**
- コーポレートガバナンス
- 事業等のリスク
- その他経営・会社情報

トヨタは「トヨタ グローバルビジョン」の実現に向けて、2011年4月1日にマネジメントのしくみを変更しました。今後は、「お客さまや現場の声の迅速なフィードバック」「現場の情報をベースとした迅速な経営判断」「経営判断が社会に受け入れられるものが常にチェックできる」などの狙いを踏まえた新たな体制を構築していきます。

## マネジメント体制の改革

### 1. 取締役のスリム化

2011年6月17日開催の第107回定時株主総会終了後の取締役会以降、取締役の人数を従来の27名から11名に削減し、会長、社長、5名の副社長、4名の総合企画・経理・渉外担当役員で取締役会を運営する体制としました。

### 2. 役員意思決定階層の削減

従来は「副社長」「本部長」「組織担当役員」の3階層で意思決定が行われていましたが、組織担当役員を廃止し、段階的に2階層へとシフトすることで意思決定の迅速化を図ります。さらに専務取締役を廃止し、役員総数を77名から60名へと大幅に削減するほか、本部長には専務役員(新設)もしくは常務役員を柔軟に配置します。

### 3. 海外事業体が現地で決定できる体制・しくみの構築

地域本部長を原則的には現地に配置するほか、現地駐在役員を13名から15名に増員、さらに日本にある担当部署の機能を段階的に現地にシフトすることで、現地での意思決定のしくみを構築します。

### 4. 社外の声を経営に反映する体制・しくみの構築

地域主体の経営を進めるうえで、北米、欧州、アジアに世界の有識者で構成される「地域アドバイザリーボード」を設置し、社外の声を経営に反映させ、現場に近い意思決定や地域に根ざした経営判断を効果的に行っていきます。

### 5. 現場により密着したマネジメント推進

従業員身分の「常務理事」を新設し、現場に密着したマネジメントを推進します。車両開発のチーフエンジニア、技術領域における領域長ならびに工場長などがその役割を担います。

## 取締役

### 代表取締役会長

張 富士夫  
Fujio Cho



### 代表取締役副社長 (主たる業務分野を記載)

内山田 竹志  
Takeshi Uchiyamada



技術

### 取締役 (本部長、統括となっている本部・部を記載)

小平 信因  
Nobuyori Kodaira



総合企画部、  
環境部、IT本部

古橋 衛  
Mamoru Furuhashi



渉外本部

伊地知 隆彦  
Takahiko Ijichi



経理本部

伊原 保守  
Yasumori Ihara



総合企画部、  
調達本部

佐々木 眞一  
Shinichi Sasaki



事業開発、IT、  
調達、国内販売事業、  
カスタマーサービス、  
品質保証

小澤 哲  
Satoshi Ozawa



欧州、総務人事、  
経理

### 代表取締役社長

豊田 章男  
Akio Toyoda



新美 篤志  
Atsushi Niimi



北米、中国、  
生産管理、生産技術、  
製造

## 監査役

### 常勤監査役

一丸 陽一郎  
Yoichiro Ichimaru



中津川 昌樹  
Masaki Nakatsugawa



加藤 雅大  
Masahiro Kato



### 監査役

森下 洋一  
Yoichi Morishita



岡田 明重  
Akishige Okada



松尾 邦弘  
Kunihiro Matsuo



和気 洋子  
Yoko Wake



# コーポレート・ガバナンス

- 研究開発および知的財産
- 企業理念
- マネジメント体制
- コーポレートガバナンス
- 事業等のリスク
- その他経営・会社情報

## コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方

トヨタは、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。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、これをステークホルダーとの関係から整理したCSR方針「社会・地球の持続可能な発展への貢献」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、様々な施策を講じて、コーポレート・ガバナンスの充実をはかっています。

## コーポレート・ガバナンスの体制

トヨタはリーマン・ショック後の経営環境悪化や一連の品質問題から学んだことを踏まえ、平成23年3月にトヨタグローバルビジョンを策定・発表しました。

今回のビジョンは「トヨタ基本理念」や「トヨタウェイ」など創業以来の共通の価値観を踏まえて、お客さまの期待を超える「もっといいクルマ」づくり、「いい町・いい社会」づくりに貢献することで、お客さま・社会の笑顔をいただく。それが「安定した経営基盤」につながっていく。これを「もっといいクルマ」づくりを起点として循環させることを目指していくことです。

このグローバルビジョンの実現に向け、「取締役会のスリム化」「役員意思決定階層の削減」などマネジメントのしくみを変更しました。

また、これまでも各国・各地域に求められるトヨタならではの商品・サービスを提供してきましたが、これからは本社は各地域に対して、大きな方向性を示し、各地域の主体的な活動をより一層サポートしていきます。

具体的には、より迅速な経営の意思決定を目指し、取締役の人数の大幅な削減および専務取締役の廃止を行いました。さらに従来「副社長、本部長、組織担当役員」の3階層あった役員体制を「副社長、本部長」の2階層としました。この結果、現場を熟知している部長からの情報がより迅速に経営に伝わるようになって考えています。

また今後は取締役がグローバルトヨタとして「何をするか」を判断し、本部長が日常のオペレーションの最高責任者として「いかにするか」を決めていくなど、それぞれの役割を明確にしていきます。

なお、本部長には「専務役員または常務役員」を柔軟に配置していきます。

さらに各地域を担当する各副社長のもと、地域本部長は原則現地でオペレーションを遂行し、世界各国のお客さまの声を、開発や生産、販売などの機能に、結び付けていきます。

## 適切な経営を確保する仕組み

トヨタでは、「インターナショナル・アドバイザー・ボード」を設置し、随時、海外各地域の有識者からグローバルな視点で、様々な経営課題に関するアドバイスを受けています。その他、「労使協議会・労使懇談会」、「トヨタ環境委員会」などの各種の協議会・委員会を通じて、様々なステークホルダーの視点から、経営や企業行動のあり方について審議やモニタリングを行っています。

また、トヨタは、社会的責任を果たす上で重要な活動を統括および推進するため、副社長以上の取締役および監査役の代表で構成される「CSR委員会」を設置しています。

## アカウンタビリティ(説明責任)

トヨタは事業・財務状況と成果の適時かつ適正な開示を行うことをCSR方針「社会・地球の持続可能な発展への貢献」に掲げ、実践しています。具体的には、経理担当役員を委員長とする情報開示委員会を設置し、金融商品取引法に基づく有価証券報告書、四半期報告書、ならびに米国証券取引所法に基づく年次報告書の作成、報告および評価を目的とした定例委員会を開催するほか、必要な場合には、臨時委員会を適宜開催し、情報開示の正確性・公正性および適時性を確保しています。

## コンプライアンス(法令遵守)

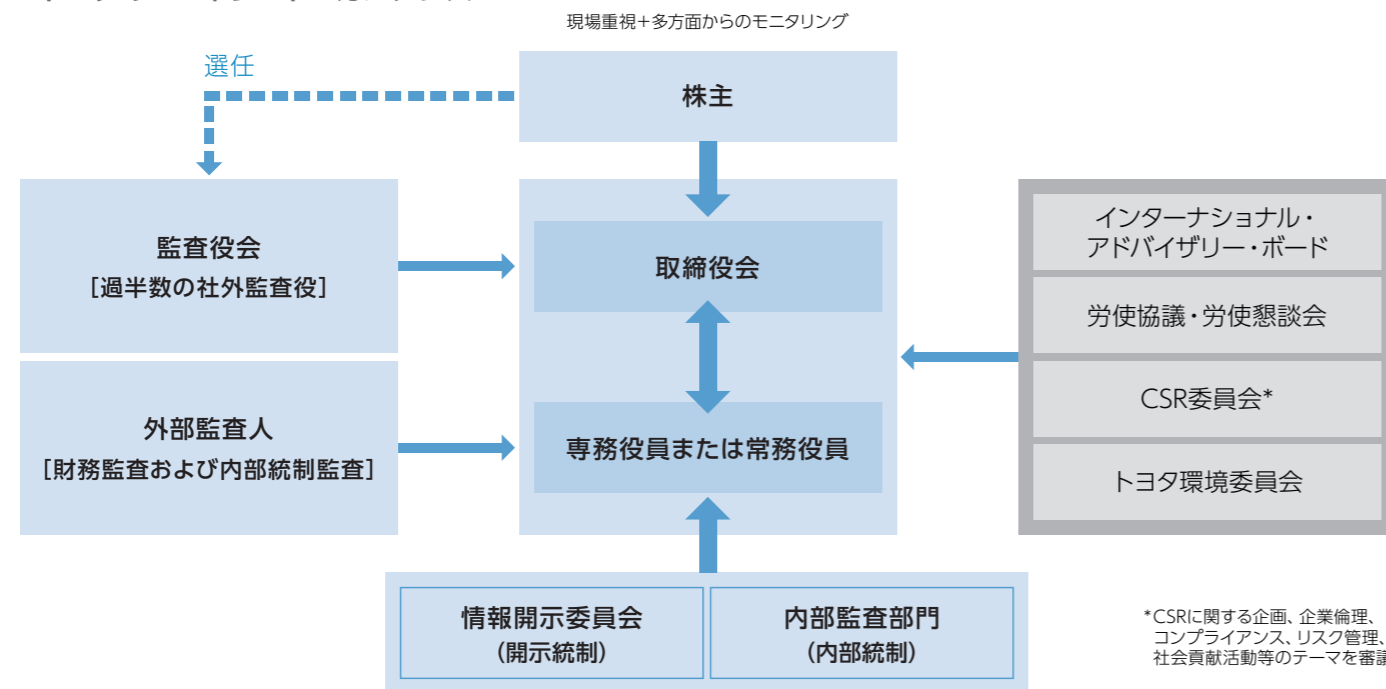
トヨタでは、企業倫理、コンプライアンス、リスク管理および社会貢献に関する重要課題ならびにその対応について「CSR委員会」で審議しています。さらに、従業員に対して社外弁護士を受付窓口とする「企業倫理相談窓口」をはじめとした複数の相談窓口を設置し、コンプライアンスに関する重要情報の早期把握に努めています。今後とも全世界のトヨタで働く人々の心構え・行動指針である「トヨタ行動指針」の一層の浸透をはかるとともに、各階層・各機能における教育や研修を通じて、企業倫理の徹底に努めていきたいと考えています。

トヨタは、監査役制度を採用しており、監査役7名(含む社外監査役4名)は、監査役会が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。また、当社は、監査役監査を支える人材・体制を確保しています。社外監査役からは、公正・中立な立場で、専門分野を含めた幅広い経験、見識に基づいた助言をいただいております。選任状況は適切であると考えています。内部統制・内部監査の状況については、監査役会、「CSR委員会」を通じて、また、会計監査については、会計監査人により監査役会を通じて社外監査役を含む監査役に報告されています。

内部監査に関しては、経営者直轄の独立した専任組織が、体制面の充実をはかり、財務報告に係る内部統制の有効性の評価を米国企業改革法404条ならびに金融商品取引法第24条の4の4第1項に従い、行っています。これらの監査役監査および内部監査に、外部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、定期的に、あるいは必要に応じて随時会合をもち、それぞれの監査計画と結果について情報共有、意思疎通をはかりながら、効率的で実効性のある監査を実施しています。

# コーポレート・ガバナンス

## ■トヨタのコーポレート・ガバナンス



## 内部統制システムに関する基本的な考え方およびその整備状況

トヨタは、「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、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。

以上の認識を基盤にした、会社法所定の以下の項目に関する当社の基本方針は次のとおりです。

### (1) 取締役の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

- 1) 倫理規程、取締役に必要な法知識をまとめた解説書等を用い、新任役員研修等の場において、取締役が法令および定款に則って行動するよう徹底します。
- 2) 業務執行にあたっては、取締役会および組織横断的な各種会議体で、総合的に検討したうえで意思決定を行います。また、これらの会議体への付議事項を定めた規程に基づき、適切に付議します。
- 3) 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と対応についてCSR委員会等で適切に審議します。また、組織横断的な各種会議体で各機能におけるリスクの把握および対応の方針と体制について審議し、決定します。

### (2) 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

取締役の職務の執行に係る情報は、関係規程ならびに法令に基づき、各担当部署に適切に保存および管理させます。

### (3) 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

- 1) 予算制度等により資金を適切に管理するとともに、稟議制度等により所定の権限および責任に基づいて業務および予算の執行を行います。重要案件については、取締役会や各種会議体への付議基準を定めた規程に基づき、適切に付議します。
- 2) 資金の流れや管理の体制を文書化する等、適正な財務報告の確保に取り組むほか、情報開示委員会を通じて、適時適正な情報開示を確保します。
- 3) 安全、品質、環境等のリスクならびにコンプライアンスについて、各担当部署が、必要に応じ、各地域と連携した体制を構築するとともに、規則を制定し、あるいはマニュアルを作成し配付すること等により、管理します。
- 4) 災害等の発生に備えて、マニュアルの整備や訓練を行うほか、必要に応じて、リスク分散措置および保険付保等を行います。

### (4) 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

- 1) 中長期の経営方針および年度毎の会社方針を基に、組織の各段階で方針を具体化し、一貫した方針管理を行います。
- 2) 取締役は、現場からの的確な情報に基づき、経営方針を迅速に決定するとともに、当社の強みである「現場重視」の考え方の下、各地域・各機能における業務執行の責任者である本部長(専務役員・常務役員)に幅広い権限を与えます。各本部長は、経営方針達成のため、担当地域・担当機能の業務計画を主体的に策定し、機動的な執行を行い、取締役はこれを監督します。
- 3) 随時、各地域の外部有識者をはじめとした様々なステークホルダーの意見を聞く機会を設け、経営や企業行動のあり方に反映させます。

### (5) 使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

- 1) 各組織の業務分掌を明確化するとともに、継続的な改善を図る土壌を維持します。
- 2) 法令遵守およびリスク管理の仕組みを不断に見直し、実効性を確保します。そのため、各部署が点検し、CSR委員会等に報告する等の確認を実施します。
- 3) コンプライアンスに関わる問題および疑問点に関しては、企業倫理相談窓口等を通じて、法令遵守ならびに企業倫理に関する情報の早期把握および解決を図ります。

### (6) 株式会社並びにその親会社及び子会社から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制

- 1) グループ共通の行動憲章として、トヨタ基本理念やトヨタ行動指針を子会社に展開し、グループの健全な内部統制環境の醸成を図ります。人的交流を通じてトヨタ基本理念やトヨタ行動指針の浸透も図ります。
- 2) 子会社の財務および経営を管理する部署と事業活動を管理する部署の役割を明確化し、子会社の位置づけに応じた多面的な管理を図ります。これらの部署は、子会社との定期および随時の情報交換を通じて子会社の業務の適正性と適法性を確認します。



## コーポレート・ガバナンス

### (7) 監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する体制

監査役室を設置し、専任の使用人を数名置きます。

### (8) 前号の使用人の取締役からの独立性に関する事項

監査役室員の人事については、事前に監査役会または監査役会の定める常勤監査役の同意を得ます。

### (9) 取締役及び使用人が監査役に報告をするための体制その他の監査役への報告に関する体制

- 1) 取締役は、主な業務執行について担当部署を通じて適宜適切に監査役に報告するほか、会社に著しい損害を及ぼすおそれのある事実を発見したときは直ちに監査役に報告します。
- 2) 取締役、専務役員、常務役員および使用人は、監査役の求めに応じ、定期的に、また随時監査役に事業の報告をします。

### (10) その他監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

主要な役員会議体には監査役の出席を得るとともに、監査役による重要書類の閲覧、会計監査人との定期的および随時の情報交換の機会、必要に応じた外部人材の直接任用等を確保します。

### 5) 研修活動の実施状況

社内において反社会的勢力に関する情報を共有し、また、社内および当社のグループ会社において講演会を実施するなど、反社会的勢力による被害の未然防止に向けた活動を推進しています。

## 反社会的勢力排除に向けた基本的な考え方及びその整備状況

### (1) 反社会的勢力排除に向けた基本的な考え方

トヨタは、「トヨタ基本理念」および「トヨタ行動指針」に基づき、反社会的勢力との関係は一切持たないことを基本方針としております。また、反社会的勢力・団体によるいかなる不当要求や働きかけに対しても、組織として毅然とした対応を取ることを「トヨタ行動指針」に明記するなど周知徹底しております。

### (2) 反社会的勢力排除に向けた整備状況

#### 1) 対応統括部署および不当要求防止責任者の設置状況

トヨタの主要拠点に反社会的勢力への対応を統括する部署(対応統括部署)を設け、不当要求防止責任者を設置しております。また、反社会的勢力による不当要求、組織暴力および犯罪行為に対しては、直ちに対応統括部署に報告・相談する体制も整備しております。

#### 2) 外部の専門機関との連携状況

警察が主催する連絡会等に参加するなど、平素より外部の専門機関と連携を深め、反社会的勢力への対応に関する指導を仰いでいます。

#### 3) 反社会的勢力に関する情報の収集・管理状況

対応統括部署において、有識者や警察等と連携することにより、反社会的勢力に関する最新情報を共有するとともに、かかる情報を社内への注意喚起等に活用しています。

#### 4) 対応マニュアルの整備状況

反社会的勢力への対応方法に関する事例集等を作成し、社内各部に配付しています。

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

本項においては、将来に関する事項が含まれていますが、当該事項は有価証券報告書提出日(平成23年6月24日)現在において判断したものです。

### 東日本大震災の影響

平成23年3月11日に発生した地震およびその後の津波や福島第一原子力発電所の事故など、東日本大震災(以下、震災という。)の影響により、日本経済全体に甚大な被害が生じています。

トヨタにおいても3月11日の地震発生以降、電力・交通機能・ガス・水道・通信等の社会基盤(インフラ)の障害、仕入先からの部品供給不足、震源地に隣接する一部子会社での被災などにより、一時的に全ての国内工場生産を休止しましたが、3月18日以降、順次生産を再開し、4月18日までには国内全工場生産を再開しました。現在の生産状況は主に部品供給の不足による影響で、地域・車種によりばらつきがあり、国内・海外の一部においては生産が正常化していません。全てのラインおよび全てのモデルでお客さまのご要望どおり生産できるのは同年11月から12月頃を見込んでいます。今後も仕入先と一体となり復旧に取り組みますが、その時まで生産を正常化できないリスクがあります。また、福島第一原子力発電所の事故を受け、5月に静岡県浜岡原子力発電所の運転が停止し、その影響で電力需要の高い夏場に電力供給不足の懸念が生じています。トヨタは日本政府や自動車工業会と協力し、7月から9月にかけて会社休日をシフトするなど、電力消費の平準化や節電に取り組んでいますが、生産地域の電力供給の状況によっては生産への悪影響を受ける可能性があります。トヨタは、上記震災による一定の悪影響を受けており、この悪影響がどの程度の期間継続し、どの程度の深刻な問題となるかは不透明です。事態の進展によっては、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を及ぼすリスクがあります。

また、地震や津波による被災およびその復興に要する社会全体での追加費用負担、電力供給不足を含むインフラの障害などが日本経済全体へ悪影響を与え、その悪影響がどの程度の期間継続し、どの程度の深刻な問題となるかは不透明です。さらに、福島第一原子力発電所の事故への対応が今後どの程度の期間を要し、どのように収束されるかは不透明です。原子力発電所からの放射線漏れなどに伴い、事態がさらに悪化する可能性もあります。これら震災による様々な問題は、日本経済、トヨタの経営およびトヨタ製品に対する需要に悪影響を与える可能性があります。

### 市場および事業に関するリスク

#### ① 自動車市場の競争激化

世界の自動車市場では激しい競争が繰り広げられています。トヨタは、ビジネスを展開している各々の地域で、自動車メーカーとの競争に直面しています。世界経済は徐々に回復しつつありますが、自動車市場における競争はさらに激化しており、厳しい状況が続いています。また、世界の自動車産業のグローバル化がさらに進むことによって、競争は今後より一層激化する可能性があり、業界再編につながる可能性もあります。競争に影響を与える要因としては、製品の品質・機能、安全性、信頼性、燃費、革新性、開発に要する期間、価格、カスタマー・サービス、自動車金融の利用条件等の点が挙げられます。競争力を維持することは、トヨタの既存および新規市場における今後の成功、販売シェアにおいて最も重要です。トヨタは、昨今の自動車市場の急激な変化に的確に対応し、今後も競争力の維持強化に向けた様々な取り組みを進めていきますが、将来優位に競争することができないリスクがあります。競争が激化した場合、自動車の販売台数の減少や販売価格の低下などが起きる可能性があり、それによりトヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローが悪影響を受けるリスクがあります。

#### ② 自動車市場の需要変動

トヨタが参入している各市場では、従来から需要が変動してきました。各市場の状況によって、自動車の販売は左右されます。トヨタの販売は、世界各国の市場に依存しており、各市場の景気動向はトヨタにとって特に重要です。当連結会計年度においては、トヨタの主要市場である日本・北米・欧州では、各国の需要喚起策の効果もあり景気は回復しつつありますが、依然厳しい状況にあり、さらに小型車・低価格車化という市場構造の変化が進んだことで、トヨタは影響を受けています。このような需要と市場構造の変化は現在でも続いており、この状況が今後どのように推移するかは不透明です。今後トヨタの想定を超えて需要と市場構造の変化が継続または悪化した場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローがさらなる悪影響を受ける可能性があります。また、需要は、販売・金融インセンティブ、原材料・部品等の価格、燃料価格、政府の規制(関税、輸入規制、その他の租税を含む)など、自動車の価格および自動車の購入・維持費用に直接関わる要因により、影響を受ける場合があります。需要が変動した場合、自動車の販売台数の減少や販売価格の低下などが起きる可能性があり、それによりトヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローが悪影響を受けるリスクがあります。

#### ③ お客さまのニーズに速やかに対応した、革新的で価格競争力のある新商品を投入する能力

製品の開発期間を短縮し、魅力あふれる新型車でお客さまにご満足いただくことは、自動車メーカーにとっては成功のカギとなります。特に、品質、安全性、信頼性において、お客さまにご満足いただくことは非常に重要です。世界経済の変化に伴い、自動車市場の構造が急激に変化している現在、お客さまの価値観とニーズの急速な変化に対応した新型車を適時・適切にかつ魅力ある価格で投入することは、トヨタの成功にとってこれまで以上に重要であり、技術・商品開発から生産にいたる、トヨタの事業の様々なプロセスにおいて、そのための取り組みを進めています。しかし、トヨタが、品質、安全性、信頼性、スタイルその他の性能に関するお客さまの価値観とニーズを適時・適切にかつ十分にとらえることができない可能性があります。また、

## 事業等のリスク

トヨタがお客さまの価値観とニーズをとらえることができたとしても、その有する技術、知的財産、原材料や部品の調達、原価低減能力を含む製造能力またはその他生産性に関する状況により、価格競争力のある新製品を適時・適切に開発・製造できない可能性があります。また、トヨタが計画どおりに設備投資を実施し、製造能力を維持・向上できない可能性もあります。お客さまのニーズに対応する製品を開発・提供できない場合、販売シェアの縮小ならびに売上高と利益率の低下を引き起すリスクがあります。

### ④ 効果的な販売・流通を実施する能力

トヨタの自動車販売の成功は、お客さまのご要望を満たす流通網と販売手法に基づき効果的な販売・流通を実施する能力に依存します。トヨタはその参入している各主要市場の規制環境において、お客さまの価値観または変化に効果的に対応した流通網と販売手法を展開していますが、それができない場合は、売上高および販売シェアが減少するリスクがあります。

### ⑤ ブランド・イメージの維持・発展

競争の激しい自動車業界において、ブランド・イメージを維持し発展させることは非常に重要です。ブランド・イメージを維持し発展させるためには、お客さまの価値観やニーズに対応した安全で高品質の製品を提供することで、お客さまの信頼をさらに高めていくことが重要です。トヨタが、安全で高品質の製品を提供することができない、または、リコール等の市場処置が必要であるにもかかわらず迅速な対応がなされないなどの結果、トヨタのブランド・イメージを効果的に維持し発展させることができなかつた場合、自動車の販売台数の減少や販売価格の低下などが起きる可能性があります、その結果、売上高と利益率の低下を引き起すリスクがあります。

### ⑥ 仕入先への部品供給の依存

トヨタは、部品や原材料などの調達部品を世界中の複数の競合する仕入先から調達する方針を取っていますが、調達部品によっては他の仕入先への代替が難しいものもあり、特定の仕入先に依存しているものがあります。また、その調達部品が様々な車種に共通して使用される場合、当該部品の調達がより困難となり、生産面への影響を受ける可能性があります。さらに、トヨタが直接の取引先である一次仕入先を分散していたとしても、一次仕入先が部品調達を二次以降の特定の仕入先に依存していた場合、同様に部品の供給を受けられないリスクもあります。トヨタが調達部品を継続的にタイムリーかつ低コストで調達できるかどうかは、多くの要因の影響を受けますが、それら要因にはトヨタがコントロールできないものも含まれています。それらの要因の中には、仕入先が継続的に調達部品を調達し供給できるか、またトヨタが、仕入先から調達部品を競争力のある価格で供給を受けられるか等が含まれます。特定の仕入先を失う、またはそれら仕入先から調達部品をタイムリーもしくは低コストで調達出来ない場合、トヨタの生産に遅延や休止またはコストの増加を引き起す可能性があり、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響が及ぶ可能性があります。

### ⑦ 金融サービスにおける競争の激化

世界の金融サービス業界では激しい競争が繰り広げられています。自動車金融の競争激化は、利益率の減少を引き起す可能性があります。この他トヨタの金融事業に影響を与える要因には、トヨタ車の販売台数の減少、中古車の価格低下による残存価値リスクの増加、貸倒率の増加および資金調達費用の増加が挙げられます。

## 金融・経済のリスク

### ① 為替および金利変動の影響

トヨタの収益は、外国為替相場の変動に影響を受け、主として日本円、米ドル、ユーロ、ならびに豪ドル、加ドルおよび英国ポンドの価格変動によって影響を受けます。トヨタの連結財務諸表は、日本円で表示されているため、換算リスクと取引リスクという形で為替変動の影響を受けます。為替相場の変動は、外国通貨で販売する製品および調達する材料の価格に影響を与える可能性があります。特に、当連結会計年度は、米ドルなどの他通貨に対する円相場の変動が激しく、今後も米ドルなどに対する急激な円高が進行することにより、トヨタの経営成績に悪影響が及ぶ可能性があります。

トヨタは、為替相場および金利の変動リスクを軽減するために、現地生産を行い、金利スワップ取引を含むデリバティブ金融商品を利用していますが、依然として為替相場と金利の変動は、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を与える可能性があります。

### ② 原材料価格の上昇

鉄鋼、貴金属、非鉄金属(アルミ等)、樹脂関連部品など、トヨタおよびトヨタの仕入先が製造に使用する原材料価格の上昇は、部品代や製造コストの上昇につながり、これらのコストを製品の販売価格に十分に転嫁できない、あるいは仕入先がこれらのコストを十分に吸収できない結果、トヨタの将来の収益性に悪影響を与える可能性があります。

### ③ 金融市場の低迷

世界経済が急激に悪化した場合、多くの金融機関や投資家は、自らの財務体力に見合った水準で金融市場に資金を供給することが難しい状況に陥る可能性があります。その結果、企業がその信用力に見合った条件で資金調達をすることが困難になる可能性があります。必要に応じて資金を適切な条件で調達できない場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローが悪影響を受ける可能性があります。

# 事業等のリスク

- 研究開発および知的財産
- 企業理念
- マネジメント体制
- コーポレートガバナンス
- 事業等のリスク
- その他経営・会社情報

## 政治・規制・法的手続・災害等に関するイベント性のリスク

### ①自動車産業に適用される政府の規制

世界の自動車産業は、自動車の安全性や排ガス、燃費、騒音、公害をはじめとする環境問題などに関する様々な法律と政府の規制の適用を受けています。特に、安全面では、法律や政府の規制に適合しない、またはその恐れのある自動車は、リコール等の市場処置の実施が求められます。さらに、トヨタはお客様の安心感の観点から、法律や政府の規制への適合性に関わらず、自主的にリコール等の市場処置を実施する可能性もあります。また、多くの政府は、価格管理規制や為替管理規制を制定しています。トヨタは、これらの規制に適合するために費用を負担し、今後も法令遵守のために費用が発生する可能性があります。さらに、トヨタが市場に投入した車両にリコール等の市場処置が必要となった場合、製品のリコールや無償のサービスキャンペーンに係る費用を含めた様々な費用が発生する可能性があります。また、新しい法律または現行法の改正により、トヨタの今後の費用負担が増えるリスクがあります。このように、市場処置を講じたり法律や政府の規制へ適合するために多額の費用が発生した場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を与える可能性があります。

### ②法的手続

トヨタは、製造物責任、知的所有権の侵害等、様々な法的手続の当事者となる可能性があります。また、株主との間で法的手続の当事者となったり、行政手続または当局の調査の対象となる可能性もあります。現在トヨタは、行政手続および当局の調査を含む、複数の係属中の法的手続の当事者となっています。トヨタが当事者となる法的手続で不利な判断がなされた場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響が及びリスクがあります。

### ③自然災害、政治動乱、経済の不安定な局面、燃料供給の不足、インフラの障害、戦争、テロまたはストライキの発生

トヨタは、全世界で事業を展開することに関連して、様々なイベントリスクにさらされています。これらのリスクとは、自然災害、政治・経済の不安定な局面、燃料供給の不足、天災などによる電力・交通機能・ガス・水道・通信等のインフラの障害、戦争、テロ、ストライキ、操業の中断などが挙げられます。トヨタが製品を製造するための材料・部品・資材などを調達し、またはトヨタの製品が製造・流通・販売される主な市場において、これらの事態が生じた場合、トヨタの事業運営に障害または遅延をきたす可能性があります。トヨタの事業運営において、重大または長期間の障害ならびに遅延が発生した場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響が及びリスクがあります。

# その他経営・会社情報

- 研究開発および知的財産
- 企業理念
- マネジメント体制
- コーポレートガバナンス
- 事業等のリスク
- その他経営・会社情報**

以下項目については、項目をクリックいただくと該当のWebページをご覧ください。

## 沿革

History of Toyota

トヨタの歩み

## 研究・開発

Research & Development

国内外の研究開発拠点

## 世界の販売車種一覧

Product Lineup

プロダクト・ラインアップ

## 技術開発

Technological Development

技術開発の歴史(1990年～)

## 日本における活動

Operations in Japan

トヨタグループ/サプライヤー

国内の生産拠点

車名別国内生産台数

車名別国内登録台数

## 海外における活動

Worldwide Operations

海外の製造事業体一覧

北米/中南米

ヨーロッパ/アフリカ

アジア

オセアニア・中近東

地域別生産・販売・輸出台数

国・地域別販売車種

## 経理担当副社長からのメッセージ

強い収益基盤の構築と更なる体質改善に取り組み、  
企業価値の向上を目指してまいります。

## 当期の業績について

2011年3月期の連結決算は、販売台数が前期比7万1千台増の730万8千台、売上高が同0.2%増の18兆9,936億円、また営業利益は同3,207億円増の4,682億円、当期純利益は同1,987億円増の4,081億円と、増収増益を達成することができました。

営業利益については、増益要因として、営業面の努力が4,900億円(金融事業の増益1,300億円を含む)、継続的に取り組んできた全社VA活動などの原価改善の努力が1,800億円ありました。一方、減益要因としては、為替変動の影響が2,900億円、諸経費の増加ほか300億円、その他の要因が293億円ありました。営業面につきましては、日本において、エコカー補助金の終了による反動減や、震災の影響により、販売台数が大幅に減少したものの、特にアジアにおいてタイやインドネシアでIMVの販売が好調であったことなどから、通期での販売台数が過去最高となったことが増益要因となりました。なお、東日本大震災の影響としましては、減産による販売台数の減少や、金融事業での引当金計上など、営業面で1,000億円、台数減にともなう原価改善の目減りや諸経費の増加で100億円と、総額で1,100億円の減益要因となっています。こうしたことから、2011年3月期については、急激かつ深刻な円高と震災の影響という、2つの大きな減益要因を跳ね返しての増益と評価しています。

また、2010年3月期に大きく損益分岐点を引下げることができたと申し上げましたが、2011年3月期には更に体質改善を進め、震災影響など一時的な要因を除くと「1ドル85円でも連結販売台数660万台で利益が出る体制」ができたと考えています。今後も、更なる営業面の努力、固定費の抑制や全社VA活動などの原価改善の取り組みにより、引き続き、収益構造の改善を進めていきます。

## 2012年3月期の連結業績見通し

2012年3月期の連結業績見通しについては、販売台数が724万台、売上高が18兆6,000億円、営業利益が3,000億円、当期純利益が2,800億円となる見込みです。なお、前提となる為替レートは1ドル82円、1ユーロ115円としています。

連結営業利益見通しでは、増益要因として、原価改善の努力で1,000億円を見込んでいます。一方、減益要因として、為替変動の影響により1,000億円、また販売面での影響により1,200億円、諸経費の増加ほか482億円を見込んでいます。なお、震災の減益影響として、生産正常化後の挽回を含めた台数減で3,200億円、原価改善の目減りで400億円と、総額で3,600億円が含まれています。こうした震災の一時的な要因がありましたが、グローバルビジョンのなかで目指している姿、すなわち1ドル85円、販売台数750万台という厳しい経営環境においても、単独営業黒字を確保し、連結営業利益率5%、1兆円程度の連結営業利益が常に出せるような強い収益基盤が、着実に実現しつつあると考えています。

グローバルビジョンのなかで掲げた収益構造は、仮に再び大きな景気後退があり、販売台数が2割程度落ち込んだとしても、収益が出せる体質を構築していく、ということであり、「持続的成長のボトムライン」と考えています。そのうえで、お客さまと社会に受け入れていただける「いいクルマ」を作ることを通じて、「いい町・いい社会」づくりに貢献し、結果として多くのお客さまにクルマをお求めいただくことで、安定した経営基盤を構築していきます。このようなよい循環を続けることによって「持続的成長」を実現し、企業価値の向上を目指します。

# 経理担当副社長からのメッセージ

## 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」：持続的成長のための継続的な先行投資

世界の自動車市場は、中長期的に成長すると見込んでいますが、市場の構造は、商品軸ではハイブリッド車をはじめとする低燃費車やコンパクト車へ、また地域軸では資源国・新興国へとシフトしています。当社は、こうした需要構造変化に的確に対応し、長期にわたる持続的成長を実現するために、必要な投資は効率的かつ積極的に行っていきます。そして、ハイブリッド車をはじめとした環境車のラインナップ拡充とグローバル展開、IMVや新開発小型車などの現地生産コアモデルの強化に取り組んでいくことで新興国での販売を伸ばし、先進国・新興国のいずれにも偏らない、バランスの良い事業構造を実現したいと考えています。

### 2. 「効率性」：収益性・資産効率の向上

今後、引き続き需要が見込まれるハイブリッド車やコンパクト車について、原価低減を一層推進し、お客さまにとってお求めやすい価格の商品の提供と、収益性の向上を両立していきます。また、設備投資に関しては、現有設備の有効活用やモデルチェンジ時の切替費用の低減など投資のスリム化を進めており、過去のピーク時と比べて少額の設備投資で、同じレベルの効果を実現していきます。これらの取り組みにより、「環境車」「新興国」に重点を置いた効果的な投資を実施し、一層の収益体質の改善を目指していきます。

### 3. 「安全性」：強固な財務基盤の維持

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、原材料価格の高騰や急激な為替変動など厳しい事業環境においても、また、今回の震災のような想定を超えた危機的状況においても、必要な運転資金を確保しながら、設備投資や研究開発など、将来の成長に向けた投資を継続することができます。今後も、中長期的には世界的な自動車市場の成長を見込むなか、危機への備えにくわえ、商品力の向上や、次世代技術開発などの先行投資、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り、引き続き、より一層の資金の効率化やキャッシュフローの改善に取り組んでいきます。

## 株主還元

当社は株主の皆さまの利益を重要な経営方針のひとつとして位置付けており、持続的な成長の実現に向け、引き続き企業体質の改善に取り組み、企業価値の向上に努めていきます。配当金につきましては、毎期の業績・投資計画・手元資金の状況等を勘案したうえで、安定的・継続的に配当を行うよう努めていきます。

また、今後も厳しい競争を勝ち抜くため、内部留保資金につきましては、お客さまの安全・安心を優先した、次世代の環境・安全技術の早期商品化に向けた取り組み等に活用していきます。

こうしたことから、2011年3月期の配当につきましては、前期に比べて5円増配となる1株当たり50円とさせていただきます。

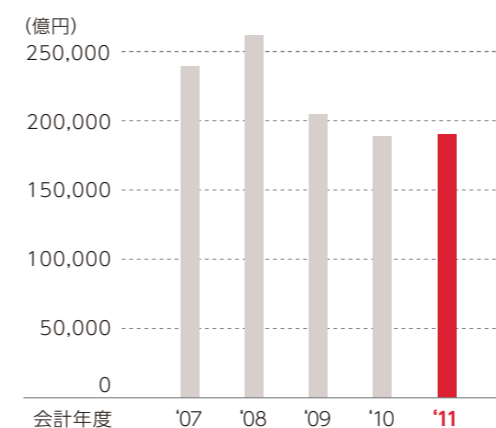
なお、2011年3月期においては、自己株式の取得は行っておりません。今後においても、現状の経営環境下においては手元資金の確保を最優先とし、当面は自己株式の取得を見送らせていただく予定です。

今後もより一層の収益改善に努め、株主の皆さまのご期待に添えるよう取り組んでいく所存です。

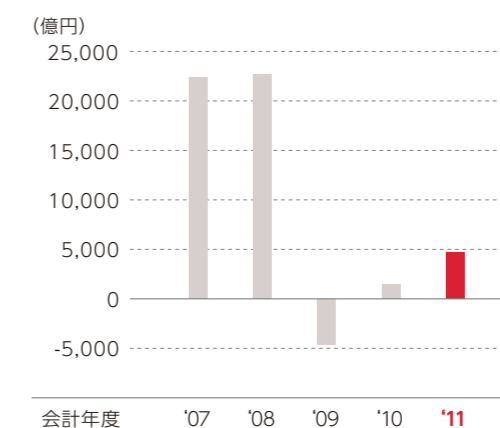
2011年7月

取締役副社長 小澤 哲

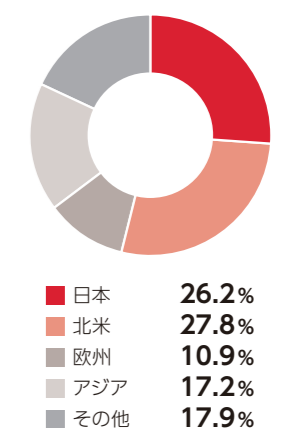
売上高



営業利益



仕向地別車両販売台数比率



# 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				
	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年
<b>会計年度：</b>					
売上高：					
商品・製品売上高	¥13,499,644	¥14,793,973	¥16,578,033	¥17,790,862	¥20,059,493
金融収益	690,664	707,580	716,727	760,664	977,416
計	¥14,190,308	¥15,501,553	¥17,294,760	¥18,551,526	¥21,036,909
<b>売上原価並びに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	¥16,335,312
金融費用	459,195	423,885	364,177	369,844	609,632
販売費及び一般管理費	1,763,026	1,891,777	1,757,356	2,009,213	2,213,623
計	¥13,096,676	¥14,229,907	¥15,627,870	¥16,879,339	¥19,158,567
営業利益(損失)	¥ 1,093,632	¥ 1,271,646	¥ 1,666,890	¥ 1,672,187	¥ 1,878,342
売上高営業利益率	7.7%	8.2%	9.6%	9.0%	8.9%
税金等調整前当期純利益(損失)	972,101	1,226,652	1,765,793	1,754,637	2,087,360
法人税等	422,789	517,014	681,304	657,910	795,153
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	556,567	750,942	1,162,098	1,171,260	1,372,180
株主資本当社株主に帰属する当期純利益率(ROE)	7.8%	10.4%	15.2%	13.6%	14.0%
営業活動からのキャッシュ・フロー	¥ 1,532,079	¥ 1,940,088	¥ 2,186,734	¥ 2,370,940	¥ 2,515,480
投資活動からのキャッシュ・フロー	(1,810,230)	(2,001,448)	(2,216,495)	(3,061,196)	(3,375,500)
財務活動からのキャッシュ・フロー	392,148	37,675	242,223	419,384	876,911
研究開発費	589,306	668,404	682,279	755,147	812,648
資本的支出*	940,547	1,005,931	945,803	1,068,287	1,523,459
減価償却費	809,841	870,636	969,904	997,713	1,211,178
<b>会計年度末：</b>					
株主資本	¥ 7,264,112	¥ 7,121,000	¥ 8,178,567	¥ 9,044,950	¥10,560,449
総資産	19,305,730	20,152,974	22,040,228	24,335,011	28,731,595
長期借入債務	3,722,706	4,137,528	4,247,266	5,014,925	5,640,490
現金及び現金同等物	1,657,160	1,592,028	1,729,776	1,483,753	1,569,387
株主資本比率	37.6%	35.3%	37.1%	37.2%	36.8%
<b>1株当たりデータ：</b>					
当社株主に帰属する当期純利益(損失)(基本的)	¥ 152.26	¥ 211.32	¥ 342.90	¥ 355.35	¥ 421.76
年間配当金	28	36	45	65	90
株主資本	2,015.82	2,063.43	2,456.08	2,767.67	3,257.63
<b>株式情報(3月31日)：</b>					
株価	¥ 3,650	¥ 2,635	¥ 3,880	¥ 3,990	¥ 6,430
株式時価総額(百万円)	¥13,332,491	¥ 9,512,343	¥14,006,790	¥14,403,890	¥23,212,284
発行済株式数(株)	3,649,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492

\* 賃貸資産を除く



# 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					増減率(%)
	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2011年 vs 2010年
<b>会計年度:</b>						
<b>売上高:</b>						
商品・製品売上高	¥22,670,097	¥24,820,510	¥19,173,720	¥17,724,729	<b>¥17,820,520</b>	+0.5
金融収益	1,277,994	1,468,730	1,355,850	1,226,244	<b>1,173,168</b>	-4.3
計	¥23,948,091	¥26,289,240	¥20,529,570	¥18,950,973	<b>¥18,993,688</b>	+0.2
<b>売上原価並びに販売費及び一般管理費:</b>						
売上原価	¥18,356,255	¥20,452,338	¥17,468,416	¥15,971,496	<b>¥15,985,783</b>	+0.1
金融費用	872,138	1,068,015	987,384	712,301	<b>629,543</b>	-11.6
販売費及び一般管理費	2,481,015	2,498,512	2,534,781	2,119,660	<b>1,910,083</b>	-9.9
計	¥21,709,408	¥24,018,865	¥20,990,581	¥18,803,457	<b>¥18,525,409</b>	-1.5
営業利益(損失)	¥ 2,238,683	¥ 2,270,375	¥ (461,011)	¥ 147,516	<b>¥ 468,279</b>	+217.4
売上高営業利益率	9.3%	8.6%	-2.2%	0.8%	<b>2.5%</b>	—
税金等調整前当期純利益(損失)	2,382,516	2,437,222	(560,381)	291,468	<b>563,290</b>	+93.3
法人税等	898,312	911,495	(56,442)	92,664	<b>312,821</b>	+237.6
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	1,644,032	1,717,879	(436,937)	209,456	<b>408,183</b>	+94.9
株主資本当社株主に帰属する当期純利益率(ROE)	14.7%	14.5%	-4.0%	2.1%	<b>3.9%</b>	—
営業活動からのキャッシュ・フロー	¥ 3,238,173	¥ 2,981,624	¥ 1,476,905	¥ 2,558,530	<b>¥ 2,024,009</b>	-20.9
投資活動からのキャッシュ・フロー	(3,814,378)	(3,874,886)	(1,230,220)	(2,850,184)	<b>(2,116,344)</b>	—
財務活動からのキャッシュ・フロー	881,768	706,189	698,841	(277,982)	<b>434,327</b>	—
研究開発費	890,782	958,882	904,075	725,345	<b>730,340</b>	+0.7
資本的支出*	1,425,814	1,480,570	1,364,582	604,536	<b>629,326</b>	+4.1
減価償却費	1,382,594	1,491,135	1,495,170	1,414,569	<b>1,175,573</b>	-16.9
<b>会計年度末:</b>						
株主資本	¥11,836,092	¥11,869,527	¥10,061,207	¥10,359,723	<b>¥10,332,371</b>	-0.3
総資産	32,574,779	32,458,320	29,062,037	30,349,287	<b>29,818,166</b>	-1.8
長期借入債務	6,263,585	5,981,931	6,301,469	7,015,409	<b>6,449,220</b>	-8.1
現金及び現金同等物	1,900,379	1,628,547	2,444,280	1,865,746	<b>2,080,709</b>	+11.5
株主資本比率	36.3%	36.6%	34.6%	34.1%	<b>34.7%</b>	—
<b>1株当たりデータ:</b>						
当社株主に帰属する当期純利益(損失)(基本的)	¥ 512.09	¥ 540.65	¥ (139.13)	¥ 66.79	<b>¥ 130.17</b>	+94.9
年間配当金	120	140	100	45	<b>50</b>	+11.1
株主資本	3,701.17	3,768.97	3,208.41	3,303.49	<b>3,295.08</b>	-0.3
<b>株式情報(3月31日):</b>						
株価	¥ 7,550	¥ 4,970	¥ 3,120	¥ 3,745	<b>¥ 3,350</b>	-10.5
株式時価総額(百万円)	¥27,255,481	¥17,136,548	¥10,757,752	¥12,912,751	<b>¥11,550,792</b>	-10.5
発行済株式数(株)	3,609,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492	<b>3,447,997,492</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(%)
	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2011年 vs 2010年
<b>事業別:</b>							
売上高:							
自動車	¥19,338,144	¥21,928,006	¥24,177,306	¥18,564,723	¥17,197,428	<b>¥17,337,320</b>	+0.8
金融	996,909	1,300,548	1,498,354	1,377,548	1,245,407	<b>1,192,205</b>	-4.3
その他	1,190,291	1,323,731	1,346,955	1,184,947	947,615	<b>972,252</b>	+2.6
消去	(488,435)	(604,194)	(733,375)	(597,648)	(439,477)	<b>(508,089)</b>	—
計	¥21,036,909	¥23,948,091	¥26,289,240	¥20,529,570	¥18,950,973	<b>¥18,993,688</b>	+0.2
営業利益(損失):							
自動車	¥ 1,694,045	¥ 2,038,828	¥ 2,171,905	¥ (394,876)	¥ (86,370)	<b>¥ 85,973</b>	—
金融	155,817	158,495	86,494	(71,947)	246,927	<b>358,280</b>	+45.1
その他	39,748	39,679	33,080	9,913	(8,860)	<b>35,242</b>	—
消去	(11,268)	1,681	(21,104)	(4,101)	(4,181)	<b>(11,216)</b>	—
計	¥ 1,878,342	¥ 2,238,683	¥ 2,270,375	¥ (461,011)	¥ 147,516	<b>¥ 468,279</b>	+217.4
<b>所在地別:</b>							
売上高:							
日本	¥13,111,457	¥14,815,282	¥15,315,812	¥12,186,737	¥11,220,303	<b>¥10,986,246</b>	-2.1
北米	7,687,942	9,029,773	9,423,258	6,222,914	5,670,526	<b>5,429,136</b>	-4.3
欧州	2,727,409	3,542,193	3,993,434	3,013,128	2,147,049	<b>1,981,497</b>	-7.7
アジア	2,042,806	2,225,528	3,120,826	2,719,329	2,655,327	<b>3,374,534</b>	+27.1
その他の地域	1,601,736	1,922,742	2,294,137	1,882,900	1,673,861	<b>1,809,116</b>	+8.1
消去	(6,134,441)	(7,587,427)	(7,858,227)	(5,495,438)	(4,416,093)	<b>(4,586,841)</b>	—
計	¥21,036,909	¥23,948,091	¥26,289,240	¥20,529,570	¥18,950,973	<b>¥18,993,688</b>	+0.2
営業利益(損失):							
日本	¥ 1,075,890	¥ 1,457,246	¥ 1,440,286	¥ (237,531)	¥ (225,242)	<b>¥ (362,396)</b>	—
北米	495,638	449,633	305,352	(390,192)	85,490	<b>339,503</b>	+297.1
欧州	93,947	137,383	141,571	(143,233)	(32,955)	<b>13,148</b>	—
アジア	145,546	117,595	256,356	176,060	203,527	<b>312,977</b>	+53.8
その他の地域	67,190	83,497	143,978	87,648	115,574	<b>160,129</b>	+38.6
消去	131	(6,671)	(17,168)	46,237	1,122	<b>4,918</b>	+338.3
計	¥ 1,878,342	¥ 2,238,683	¥ 2,270,375	¥ (461,011)	¥ 147,516	<b>¥ 468,279</b>	+217.4

## 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

	2010年				2011年			
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
売上高	¥38,360	¥45,416	¥52,929	¥52,804	¥48,718	¥48,067	¥46,731	¥46,420
対前年同期比	-38.3%	-24.0%	10.2%	49.3%	27.0%	5.8%	-11.7%	-12.1%
営業利益(損失)	(1,949)	580	1,891	953	2,116	1,115	990	461
対前年同期比	—%	-65.8%	—%	—%	—%	92.2%	-47.6%	-51.6%
営業利益率	-5.1%	1.3%	3.6%	1.8%	4.3%	2.3%	2.1%	1.0%
税金等調整前当期純利益(損失)	(1,385)	755	2,249	1,295	2,630	1,291	1,296	415
対前年同期比	—%	-58.8%	—%	—%	—%	70.9%	-42.3%	-67.9%
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	(778)	218	1,532	1,122	1,904	987	936	254
対前年同期比	—%	-84.4%	—%	—%	—%	352.0%	-38.9%	-77.4%
<b>事業別セグメント情報:</b>								
売上高:								
自動車	¥34,130	¥41,083	¥48,611	¥48,150	¥44,678	¥43,958	¥42,551	¥42,185
金融	3,201	3,120	3,072	3,062	3,076	2,963	2,975	2,908
その他	2,041	2,251	2,262	2,922	2,129	2,335	2,380	2,878
消去	(1,012)	(1,038)	(1,016)	(1,330)	(1,165)	(1,189)	(1,175)	(1,551)
計	¥38,360	¥45,416	¥52,929	¥52,804	¥48,718	¥48,067	¥46,731	¥46,420
営業利益(損失):								
自動車	¥(2,391)	¥(213)	¥1,245	¥496	¥967	¥330	¥(275)	¥(162)
金融	496	748	806	419	1,151	686	1,164	581
その他	(46)	50	(144)	51	40	107	134	71
消去	(8)	(5)	(16)	(13)	(42)	(8)	(33)	(29)
計	¥(1,949)	¥580	¥1,891	¥953	¥2,116	¥1,115	¥990	¥461
<b>所在地別セグメント情報:</b>								
売上高:								
日本	¥21,818	¥26,563	¥30,938	¥32,883	¥28,066	¥29,196	¥26,861	¥25,739
北米	11,752	14,191	16,227	14,535	14,836	13,376	13,333	12,745
欧州	5,151	5,643	5,610	5,067	4,598	4,653	5,242	5,321
アジア	4,941	5,898	7,625	8,090	8,349	7,942	8,351	9,105
その他	3,433	3,897	4,940	4,468	4,537	4,080	4,897	4,577
消去	(8,735)	(10,776)	(12,411)	(12,239)	(11,668)	(11,180)	(11,953)	(11,067)
計	¥38,360	¥45,416	¥52,929	¥52,804	¥48,718	¥48,067	¥46,731	¥46,420
営業利益(損失):								
日本	¥(2,120)	¥(456)	¥339	¥(15)	¥(275)	¥(245)	¥(1,224)	¥(1,880)
北米	(37)	305	797	(212)	1,097	361	1,052	884
欧州	(204)	17	(213)	70	(68)	(21)	22	198
アジア	269	385	671	710	902	740	686	802
その他	174	233	394	355	410	319	443	429
消去	(31)	96	(97)	45	50	(39)	11	28
計	¥(1,949)	¥580	¥1,891	¥953	¥2,116	¥1,115	¥990	¥461

# 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。

## 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、2011会計年度においてトヨタの売上高合計(セグメント間売上控除前)の89%を占めています。2011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(28%)、欧州(11%) およびアジア(17%) となっています。なお、2011年3月11日に発生した東日本大震災により、日本経済全体へ大きな影響が出ました。トヨタにおいても、主に日本における3月後半の生産に影響がありました。また、たな卸資産など各種資産の被害や、貸倒関連費用の計上などにより、トヨタの2011会計年度の業績へ影響がありました。以下の分析において、それらの影響について記載しています。なお、震災に関する詳細な情報については米国SECに提出するフォーム20-Fの「Information on the Company -Business

Overview-」を参照ください。

## 自動車市場環境

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

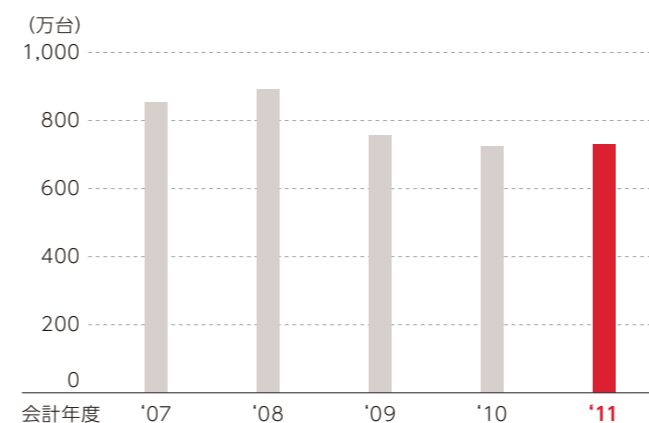
2011会計年度の自動車市場は、中国をはじめとした新興国を中心に拡大し、また小型車・低価格車化に加え、世界的な環境意識の高まりを背景に、技術開発や新商品投入が活発化しました。

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		
	2009年	2010年	2011年
日本	1,945	2,163	<b>1,913</b>
北米	2,212	2,098	<b>2,031</b>
欧州	1,062	858	<b>796</b>
アジア	905	979	<b>1,255</b>
その他*	1,443	1,139	<b>1,313</b>
海外計	5,622	5,074	<b>5,395</b>
合計	7,567	7,237	<b>7,308</b>

\*「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。

連結車両販売数



トヨタの日本における連結販売台数は、2010会計年度においては、新商品の積極的な投入や全国販売店の努力により前会計年度に比べて増加しました。2011会計年度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、前会計年度に比べて減少となりましたが、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は47.3%、軽自動車を含む販売シェア(含むダイハツおよび日野ブランド)は43.7%と、前会計年度に引き続き高いレベルで推移しました。トヨタの海外における連結販売台数は、2010会計年度は減少しましたが、2011会計年度は増加しました。2010会計年度は、販売台数がアジアにおいて増加したものの、欧州などの地域では減少したことにより、全体としては減少となりました。2011会計年度は、アジアおよびその他の地域で販売台数が増加しました。

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

自動車事業の収益性は様々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
- 特定の仕入先への部品供給の依存による生産への影響
- 自然災害や社会インフラの障害による市場・販売・生産への影響
- 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。

# 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

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。また、トヨタは、トヨタ車の安全性について潜在的問題がある場合に適宜リコール等の市場処置(セーフティ・キャンペーンを含む)を発表しています。トヨタは、2009年11月、北米において、アクセルペダルがフロアマットに引っ掛かり戻らなくなる問題に関連して、特定車種のセーフティ・キャンペーンを実施し、その後セーフティ・キャンペーンの対象車種を拡大しました。2010年1月、北米、欧州および中国等においてアクセルペダルの不具合に関連した特定車種のリコールを実施することを決定しました。また、2010年2月、日本、北米および欧州等においてプリウスなどの制動装置に関するリコールを実施することを決定しました。前述のリコール等の市場処置をめぐり、米国では政府による調査に加え、トヨタに対する申し立ておよび訴訟が提起されています。これらの申し立ておよび訴訟に関しては、連結財務諸表注記23を参照ください。

世界の自動車産業は、グローバルな競争の時期にあり、この傾向は予見可能な将来まで続く可能性があります。また、トヨタが事業を展開する競争的な環境は、さらに激化する様相を呈しています。トヨタは一独立企業として自動車産業で効率的に競争する

ための資源、戦略および技術を予見可能な将来において有していると考えています。

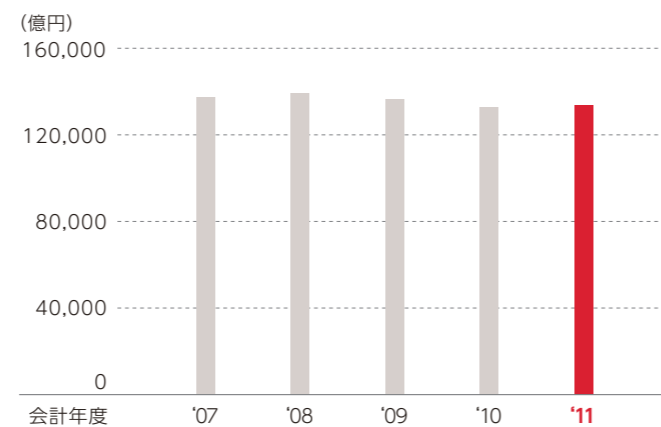
## 金融事業

自動車市場は回復基調にあるものの、自動車金融の市場は、依然として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、消費者金融組合、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。

金融事業の総資産



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、2011会計年度において減少しました。次の表は、過去2会計年度におけるトヨタの金融債権およびオペレーティング・リースに関する情報です。

	金額:百万円	
	2010年	2011年
<b>金融債権</b>		
小売債権	¥ 7,162,082	¥ 7,128,453
ファイナンス・リース	1,232,508	1,123,188
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	2,051,301	1,990,557
	10,445,891	10,242,198
繰延融資初期費用	109,747	104,391
未稼得収益	(482,983)	(496,235)
金融損失引当金		
小売債権	(160,351)	(92,199)
ファイナンス・リース	(36,917)	(36,024)
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	(35,211)	(28,580)
	(232,479)	(156,803)
金融債権<純額>合計	9,840,176	9,693,551
控除:一年以内に期限の到来する債権	(4,209,496)	(4,136,805)
長期金融債権<純額>	¥ 5,630,680	¥ 5,556,746
<b>オペレーティング・リース(貸貸用車両及び器具)</b>		
車両	¥ 2,516,948	¥ 2,404,032
器具	96,300	87,914
	2,613,248	2,491,946
控除:減価償却累計額	(791,169)	(662,255)
貸貸用車両及び器具<純額>	¥ 1,822,079	¥ 1,829,691

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。

## 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

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。

資金調達コストの変動は、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。2010会計年度および2011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上げました。カード会員数は、2010年3月31日現在7.7百万人と、2009年3月31日から0.6百万人の増加となりました。また、2011年3月31日現在8.9百万人と、2010年3月31日から1.2百万人の増加となりました。カード債権は2010年3月31日現在2,554億円と、2009年3月31日から308億円の増加となりました。また、2011年3月31日現在2,635億円と、2010年3月31日から81億円の増加となりました。

### II 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・ガス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。

### II 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など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、生産を現地化してまいりました。2009年(暦年)および2010年(暦年)において、トヨタの海外における車両販売台数のそれぞれ64.5%および73.4%が海外で生産されています。北米では2009年(暦年)および2010年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ60.0%および72.6%が現地で生産されています。欧州では2009年(暦年)および2010年(暦年)の車両販売台

数のそれぞれ57.0%および59.0%が現地で生産されています。生産の現地化により、トヨタは生産過程に使用される供給品および原材料の多くを現地調達することができ、現地での収益と費用の通貨のマッチングをはかることが可能です。

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

一般的に、円安は売上高、営業利益および当社株主に帰属する当期純利益に好影響を及ぼし、円高は悪影響を及ぼします。日本円の米ドルおよびユーロに対する期中平均相場は、2010会計年度および2011会計年度ともに前会計年度に比べて円高に推移しました。また、日本円の米ドルおよびユーロに対する決算日の為替相場は、2010会計年度末および2011会計年度末ともに前会計年度末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。

2010会計年度および2011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-2011会計年度と2010会計年度の比較」および「業績-2010会計年度と2009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2011会計年度および2010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。

### II 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。

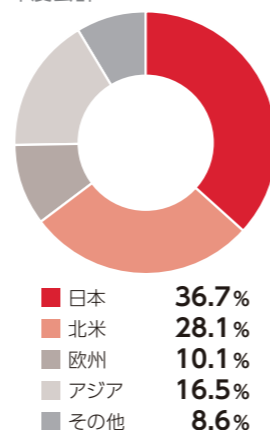
自動車事業の経営は、機能ベースで成り立っており、各機能別の組織には監督責任者を有しています。マネジメントは自動車事業セグメント内で資源を配分するために、販売台数、生産台数、マーケット・シェア、車両モデルの計画および工場のコストといった財務およびそれ以外に関するデータの評価を行っています。

# 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

## 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  
2011年度会計



	金額:百万円		
	3月31日に終了した1年間		
	2009年	2010年	2011年
日本	¥ 7,471,916	¥ 7,314,813	<b>¥6,966,929</b>
北米	6,097,676	5,583,228	<b>5,327,809</b>
欧州	2,889,753	2,082,671	<b>1,920,416</b>
アジア	2,450,412	2,431,648	<b>3,138,112</b>
その他*	1,619,813	1,538,613	<b>1,640,422</b>

\*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

## 業績—2011会計年度と2010会計年度の比較

	金額:百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
<b>売上高</b>				
日本	¥11,220,303	<b>¥10,986,246</b>	¥(234,057)	-2.1%
北米	5,670,526	<b>5,429,136</b>	(241,390)	-4.3%
欧州	2,147,049	<b>1,981,497</b>	(165,552)	-7.7%
アジア	2,655,327	<b>3,374,534</b>	719,207	+27.1%
その他*	1,673,861	<b>1,809,116</b>	135,255	+8.1%
消去又は全社	(4,416,093)	<b>(4,586,841)</b>	(170,748)	—
計	¥18,950,973	<b>¥18,993,688</b>	¥ 42,715	+0.2%

\*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

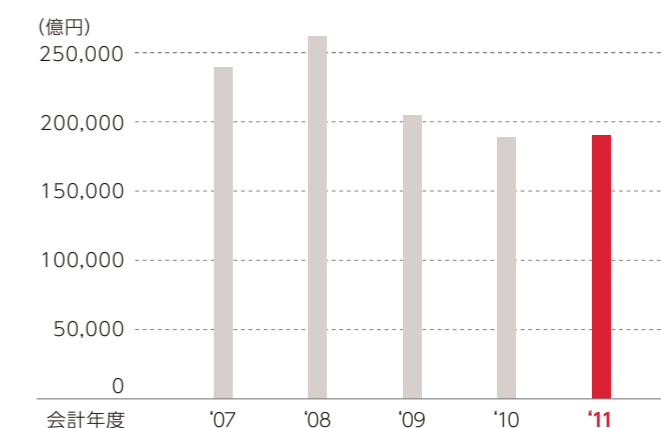
	金額:百万円		増減および増減率	
	3月31日に終了した1年間		増減	増減率
	2010年	2011年		
<b>営業利益(損失):</b>				
日本	¥(225,242)	<b>¥(362,396)</b>	¥(137,154)	—
北米	85,490	<b>339,503</b>	254,013	+297.1%
欧州	(32,955)	<b>13,148</b>	46,103	—
アジア	203,527	<b>312,977</b>	109,450	+53.8%
その他*	115,574	<b>160,129</b>	44,555	+38.6%
消去又は全社	1,122	<b>4,918</b>	3,796	+338.3%
計	¥ 147,516	<b>¥ 468,279</b>	¥ 320,763	+217.4%
<b>営業利益率</b>	0.8%	<b>2.5%</b>	1.7%	
<b>税金等調整前当期純利益</b>	291,468	<b>563,290</b>	271,822	+93.3%
<b>税金等調整前当期純利益率</b>	1.5%	<b>3.0%</b>	1.5%	
<b>持分法投資損益</b>	45,408	<b>215,016</b>	169,608	+373.5%
<b>当社株主に帰属する当期純利益</b>	209,456	<b>408,183</b>	198,727	+94.9%
<b>当社株主に帰属する当期純利益率</b>	1.1%	<b>2.1%</b>	1.0%	

\*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

## 売上高

2011会計年度の売上高は18兆9,936億円と、前会計年度に比べて427億円(0.2%)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影響約7,400億円、部品売上の増加698億円によるものですが、為替換算レート変動の影響8,013億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8,013億円を除いた場合、2011会計年度の売上高は約19兆7,949億円と、前会計年度に比べて4.5%の増収であったと考えられます。2011会計年度の自動車市場は、政府の需要喚起策であるエコカー補助金終了後の需要減や震災の影響を受け、日本では前会計年度に比べて6.6%減少しましたが、経済回復により、アジアでは前年(暦年)に比べて27.6%の大幅な増加となりました。これを受けトヨタの連結販売台数は、7,308千台と前会計年度に比べて1.0%の増加となりました。

## 売上高



## 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

トヨタの事業別外部顧客向け売上高の商品別内訳は次のとおりです。

	金額:百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
車両	¥14,309,595	<b>¥14,507,479</b>	¥197,884	+1.4%
海外生産用部品	355,273	<b>335,366</b>	(19,907)	-5.6%
部品	1,543,941	<b>1,553,497</b>	9,556	+0.6%
その他	978,499	<b>926,411</b>	(52,088)	-5.3%
自動車事業計	17,187,308	<b>17,322,753</b>	135,445	+0.8%
その他の事業	537,421	<b>497,767</b>	(39,654)	-7.4%
商品・製品売上高	17,724,729	<b>17,820,520</b>	95,791	+0.5%
金融事業	1,226,244	<b>1,173,168</b>	(53,076)	-4.3%
合計	¥18,950,973	<b>¥18,993,688</b>	¥ 42,715	+0.2%

売上高は自動車事業およびその他事業の合計である商品・製品売上高ならびに金融収益で構成されており、2011会計年度の商品・製品売上高は17兆8,205億円と、前会計年度に比べて0.5%の増収となり、金融収益は1兆1,731億円と、前会計年度に比べて4.3%の減収となりました。日本円に換算する際の為替の影響7,241億円を除いた場合、2011会計年度の商品・製品売上高は18兆5,446億円と、前会計年度に比べて4.6%の増収であったと考えられ

ます。商品・製品売上高の増収は、主にトヨタの販売台数が71千台増加したことによるものです。日本円に換算する際の為替の影響772億円を除いた場合、金融収益は1兆2,503億円と、前会計年度に比べて2.0%の増収であったと考えられます。これは主にオペレーティング・リースとして賃貸されている車両および器具からのレンタル収入の増加131億円によるものです。2011会計年度末および2010会計年度末の各地域における融資件数(残高)の状況は次のとおりです。

### ■金融事業における融資件数(残高)

	千件			
	3月31日現在		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
日本	1,684	<b>1,709</b>	25	+1.5%
北米	4,488	<b>4,654</b>	166	+3.7%
欧州	774	<b>790</b>	16	+2.0%
アジア	428	<b>522</b>	94	+22.1%
その他*	476	<b>527</b>	51	+10.7%
合計	7,850	<b>8,202</b>	352	+4.5%

\*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

2011会計年度の売上高(セグメント間売上控除前)は前会計年度に比べて、日本では2.1%、北米では4.3%、欧州では7.7%の増収、アジアでは27.1%、その他の地域では8.1%の増収となりました。日本円に換算する際の

為替の影響8,013億円を除いた場合、2011会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では2.1%の減収、北米では3.6%、欧州では4.1%、アジアでは29.7%、その他の地域では11.0%の増収であったと考えられます。各地域における売上高(セグメント間売上控除前)の状況は次のとおりです。

### ■日本

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	2,163	<b>1,913</b>	(250)	-11.5%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円)	¥11,095,044	<b>¥10,864,329</b>	¥(230,715)	-2.1%
金融収益(百万円)	125,259	<b>121,917</b>	(3,342)	-2.7%
トヨタ売上高計(百万円)	¥11,220,303	<b>¥10,986,246</b>	¥(234,057)	-2.1%

日本においては、政府の需要喚起策であるエコカー補助金終了後の需要縮小の影響、および震災の影響を受けてトヨタの国内販売台数は前会計年度を250千台下回り、減収となりました。販売台数減少の主な内訳は、「パッソ」の30千台(31.1%)、「WISH」の29千台(38.4%)です。一方、海外への輸出台数の190千台(8.6%)増加により減収が一部相殺されています。

### ■北米

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	2,098	<b>2,031</b>	(67)	-3.2%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円)	¥4,782,379	<b>¥4,603,192</b>	¥(179,187)	-3.7%
金融収益(百万円)	888,147	<b>825,944</b>	(62,203)	-7.0%
トヨタ売上高計(百万円)	¥5,670,526	<b>¥5,429,136</b>	¥(241,390)	-4.3%

北米においては、経済の緩やかな回復に伴って市場は回復しつつあり、「シエナ」の48千台(54.5%)、「ハイランダー」の30千台(39.2%)、「4ランナー」の29千台(123.7%)、「RAV 4」の27千台(14.1%)などの販売台数増加はあったものの、競合他社の新型車の投入など、厳しい競合環境の中、「カローラ」の84千台(23.0%)、モデル切替前の「カムリ」の28千台(7.9%)などの販売台数が減少しました。この台数減少の影響および為替換算レート変動の影響4,480億円を受け、北米の売上高は減収となりました。なお、この減収は販売構成の影響などで一部相殺されています。



## 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

### ■ 欧州

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	858	<b>796</b>	(62)	-7.3%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円)	¥2,065,768	<b>¥1,910,336</b>	¥(155,432)	-7.5%
金融収益(百万円)	81,281	<b>71,161</b>	(10,120)	-12.5%
トヨタ売上高計(百万円)	¥2,147,049	<b>¥1,981,497</b>	¥(165,552)	-7.7%

欧州においては、トヨタ・レクサスブランドの小売販売台数がロシアにおける36千台(52.5%)、トルコにおける20千台(82.6%)など、前会計年度を上回った国もあったものの、全体としては、西欧での政府による需要喚起策の反動減により、トヨタの販売台数が前会計年度を62千台下回ったこと、および為替換算レート変動の影響2,532億円などにより減収となりました。

### ■ アジア

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	979	<b>1,255</b>	276	+28.1%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円)	¥2,612,595	<b>¥3,325,466</b>	¥712,871	+27.3%
金融収益(百万円)	42,732	<b>49,068</b>	6,336	+14.8%
トヨタ売上高計(百万円)	¥2,655,327	<b>¥3,374,534</b>	¥719,207	+27.1%

アジアにおいては、タイ、インドネシアをはじめとした各国の経済回復傾向を背景に、アジア全体で市場が回復し、トヨタの販売台数も前会計年度と比べ276千台増加し、過去最高の販売台数を記録したことなどにより、増収となりました。日本円に換算する際の為替の影響707億円を除いた場合、売上高は7,899億円の増収であったと考えられます。

### ■ その他の地域

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	1,139	<b>1,313</b>	174	+15.3%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円)	¥1,571,846	<b>¥1,694,680</b>	¥122,834	+7.8%
金融収益(百万円)	102,015	<b>114,436</b>	12,421	+12.2%
トヨタ売上高計(百万円)	¥1,673,861	<b>¥1,809,116</b>	¥135,255	+8.1%

その他の地域における増収は、市場の回復により、トヨタの販売台数が前会計年度と比べ、中近東において103千台、中南米において50千台、アフリカにおいて25千台上回ったことなどによるものです。

### II 営業費用

	金額:百万円		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
営業費用				
売上原価	¥15,971,496	<b>¥15,985,783</b>	¥ 14,287	+0.1%
金融費用	712,301	<b>629,543</b>	(82,758)	-11.6%
販売費及び一般管理費	2,119,660	<b>1,910,083</b>	(209,577)	-9.9%
営業費用合計	¥18,803,457	<b>¥18,525,409</b>	¥(278,048)	-1.5%
営業費用の対前期比増減(百万円)				
車両販売台数の増加と販売構成の変化による影響		¥ 580,000		
為替換算レート変動の影響		(765,100)		
部品売上増加による影響		15,400		
原価改善の努力		(180,000)		
諸経費の増加ほか		71,652		
合計		¥(278,048)		

2011会計年度における営業費用は18兆5,254億円と、前会計年度に比べて2,780億円(1.5%)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7,651億円、原価改善の努力1,800億円によるものですが、車両販売台数の増加と販売構成の変化による影響5,800億円、震災関連の費用増

加200億円を含む諸経費の増加ほか717億円、および部品売上増加による影響154億円などにより一部相殺されています。

上記の諸経費の増加ほか717億円には、前会計年度から2011会計年度にかけて増加した品質関連費用の増加300億円が含まれています。品質関連費用

# 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

の増加は、保証約款に基づく部品の修理や取替に伴う支払いの減少による製品保証費用の減少が700億円程度あったものの、お客様のより一層の安心の観点に立ってリコール等の市場処置を実施したことにより、当該費用が1,000億円程度増加したことなどによります。詳細については、連結財務諸表注記14を参照ください。

2011会計年度に実施した主なリコール等の市場処置は以下のとおりです。

2010年7月、トヨタは国内外において微小異物がエンジンのバルブスプリングに含まれることで異音が発生し、エンジン不調となる問題に関連したトヨタ車およびレクサス車の一部の車種のリコールを発表しました。対象となった車種は、クラウン、GS350、GS450h、GS460、IS350、LS460、LS600hおよびLS600hLで、対象台数は275千台です。

2010年8月、トヨタは北米において電子制御モジュール(ECM)の組み付け上の不具合による、警告灯の点灯、シフトチェンジ時の変速ショックなどの不具合に関連したトヨタ車の一部の車種のリコールを発表しました。対象となった車種は、カローラおよびマトリックスで、対象台数は1,360千台です。

2010年10月、トヨタは国内外において燃料ポンプ用電線が屈曲しにくい材質のため導通不良となる問題およびブレーキマスターシリンダからブレーキ液が漏れて制動力が低下する問題に関連したトヨタ車およびレクサス車の一部の車種のリコールを発表しました。対象となった車種は、クラウン、クラウンマジェスタ、マークX、クルーガーL、クルーガーV、ハリアー、アルファードG、アルファードV、アバロン、ハイランダー、RX330、GS300、GS350、IS250、IS350およびIS220Dで、対象台数は1,470千台です。

2011年1月、トヨタは国内外においてエンジンの燃料パイプおよび高圧燃料ポンプにおける燃料漏れの問題に関連したトヨタ車の一部の車種のリコールを発表しました。対象となった車種は、ノア、ヴォクシー、RAV4L、RAV4J、カルディナ、アイシス、ビス

タ、ビスタアルデオ、オーパ、プレミオ、アリオン、ガイア、ナディア、ウィッシュ、アベンスィスおよびアベンスィスワゴンで、対象台数は1,343千台です。

また、前会計年度に発生した4件のリコール等の市場処置についての残高増減の内訳は以下のとおりです。

なお、2009年11月、トヨタは北米において、アクセルペダルがフロアマットに引っ掛かり戻らなくなる問題に関連したトヨタ車およびレクサス車の一部の車種のセーフティ・キャンペーンを実施し、その後セーフティ・キャンペーンの対象車種を拡大しました。これに加えて、2011年3月、トヨタはお客様目線に立った、安心の観点から対象車種をさらに拡大しました。新たに対象となった車種は、LX570、RAV4および4ランナーです。

	金額:百万円	
	3月31日に終了した1年間	
	2010年	2011年
期首残高	¥ —	¥56,600
繰入額	89,000	13,100
支払額	(32,400)	(51,700)
期末残高	¥56,600	¥18,000

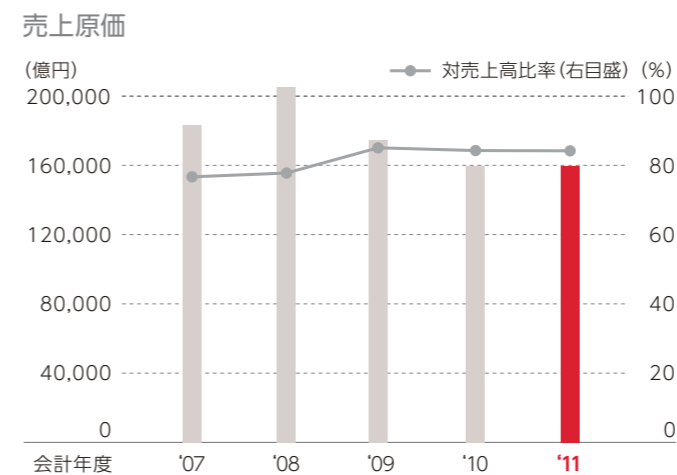
## ■ 原価改善の努力

2011会計年度の営業費用は、継続的な原価改善の努力により、1,800億円の減少となりました。原価改善の努力には、鉄鋼、貴金属、非鉄金属(アルミ等)、樹脂関連部品などの資材・部品価格の変動による影響が含まれています。2011会計年度は、資材価格が上昇基調となりましたが、その影響を上回る原価改善を達成するため、仕入先と一体となった原価改善活動に引き続き精力的に取り組んだ結果、収益改善に貢献することができました。原価改善の努力は、継続的に実施されているVE (Value Engineering)・VA (Value Analysis)活動、部品の種類の絞込みにつながる部品共通化、ならびに車

両生産コストの低減を目的としたその他の製造活動に関連しています。

## ■ 売上原価

2011会計年度における売上原価は15兆9,858億円と、前会計年度に比べて143億円(0.1%)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影響5,200億円、諸経費の増加ほか900億円、部品売上増加による影響139億円によるものですが、為替換算レート変動の影響5,849億円、原価改善の努力1,800億円により一部相殺されています。諸経費の増加ほかは、品質関連費用300億円、研究開発費250億円、労務費52億円などが増加したことなどによるものです。車両販売台数の増加と販売構成の変化による影響は、世界的な経済の回復に伴う自動車市場の回復などによるものです。



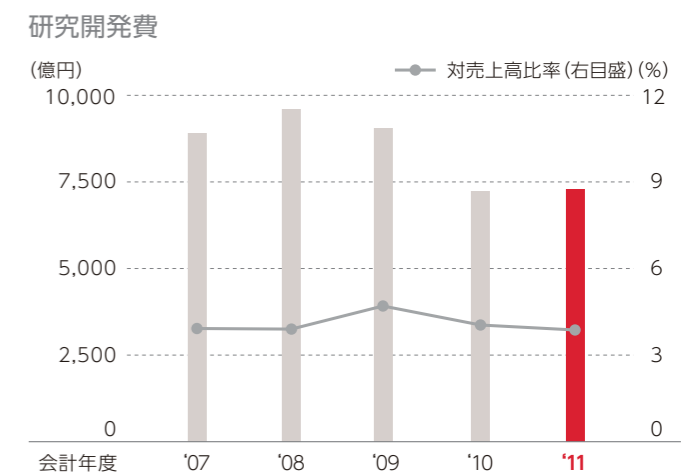
## ■ 金融費用

金融費用の対前期比増減(百万円)	
為替換算レート変動の影響	¥(64,700)
金利スワップ取引などの時価評価による評価益の計上	(6,400)
残価損失関連費用の減少	(30,000)
その他	18,342
合計	¥(82,758)

2011会計年度における金融費用は6,295億円と、前会計年度に比べて828億円(11.6%)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647億円、残価損失関連費用の減少300億円および金利スワップ取引などの時価評価による評価益の計上64億円などによるものです。残価損失関連費用の減少は、主として米国の中古車市場が過去最高水準で推移する中、トヨタの中古車価格も高いレベルで推移したことによるものです。

## ■ 販売費及び一般管理費

2011会計年度の販売費及び一般管理費は1兆9,101億円と、前会計年度に比べて2,095億円(9.9%)の減少となりました。この減少は主に、為替換算レート変動の影響1,155億円、金融事業における減少839億円によるものです。金融事業における減少は、貸倒関連費用の減少1,000億円を含んでいます。この貸倒関連費用の減少は、主として米国の中古車市場が過去最高水準で推移する中、トヨタの中古車価格も高いレベルで推移したことによるものですが、震災の影響による貸倒関連費用の増加150億円により一部相殺されています。



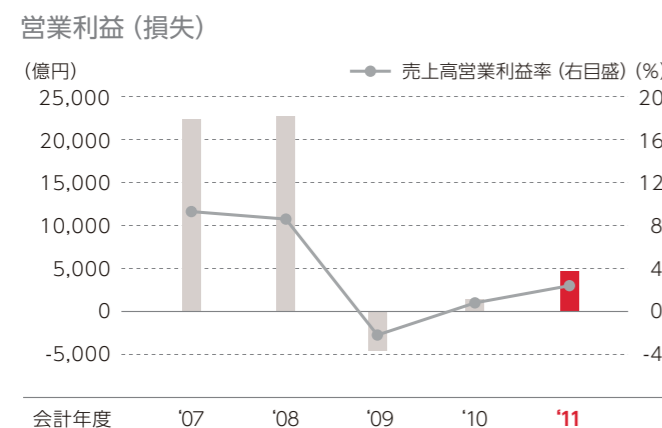
# 経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

## II 営業利益

車両販売台数の増加と販売構成の変化による影響など	¥300,000
部品売上増加による影響	54,400
為替換算レート変動の影響	(36,200)
諸経費の増加	(30,000)
原価改善・金融事業ほか	32,563
合計	¥320,763

2011会計年度における営業利益は4,682億円と、前会計年度に比べて3,207億円(217.4%)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と販売構成の変化による影響など3,000億円、部品売上増加による影響544億円、原価改善の努力・金融事業ほか326億円によるものですが、為替換算レート変動の影響362億円および、震災関連の影響による費用増加200億円を含む諸経費の増加300億円により一部相殺されています。原価改善の努力・金融事業ほか326億円は、原価改善の努力1,800億円、金融事業の1,300億円によるものですが、為替変動の影響2,900億円により一部相殺されています。

2011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、北米では2,541億円(297.1%)、欧州では461億円、アジアでは1,094億円(53.8%)、その他の地域では446億円(38.6%)の増益となり、日本では1,372億円の減益となりました。



各地域における営業利益・損失の状況は次のとおりです。

### ■ 日本

輸出台数の増加など	¥ 115,000
原価改善・諸経費の増加ほか	(252,154)
合計	¥(137,154)

日本における営業損失の拡大は、原価改善・諸経費の増加ほか2,522億円によるものですが、主に輸出台数の増加などの影響1,150億円により一部相殺されています。原価改善・諸経費の増加ほかは、為替変動の影響3,300億円、諸経費の増加ほか500億円によるものですが、自動車事業における原価改善の努力1,400億円により一部相殺されています。また、諸経費の増加ほか500億円には、震災関連の影響による費用増加200億円が含まれています。

### ■ 北米

生産台数の増加など	¥105,000
為替換算レート変動の影響	(23,800)
金融事業・原価改善・諸経費の減少ほか	172,813
合計	¥254,013

北米における営業利益の増益は、主に米国の販売金融子会社における貸倒関連費用の減少1,000億円および残価損失関連費用の減少300億円の影響を含む金融事業の営業利益の増益1,300億円、生産台数の増加の影響1,050億円、原価改善の努力300億円、諸経費の減少ほか150億円によるものですが、為替換算レート変動の影響238億円により一部相殺されています。生産台数の増加は、RAV4、ハイランダーをはじめとした北米現地生産車が296千台増加したことによるものです。

### ■ 欧州

為替換算レート変動の影響	¥ 1,400
原価改善・諸経費の減少ほか	44,703
合計	¥46,103

欧州における営業利益の増益は、主に自動車事業における諸経費の減少300億円、原価改善の努力50億円、金融事業の営業利益の増益50億円、および為替換算レート変動の影響14億円などによるものです。

### ■ アジア

生産および販売台数の増加など	¥105,000
為替換算レート変動の影響	(5,900)
原価改善・諸経費の増加ほか	10,350
合計	¥109,450

アジアにおける営業利益の増益は、主に生産および販売台数の増加などの影響1,050億円によるものですが、為替換算レート変動の影響59億円により一部相殺されています。アジアにおける生産および販売台数の増加は、タイ、インドネシアをはじめとした各国の経済回復傾向を背景に、アジア全体で市場が回復し、トヨタの販売台数も前会計年度を276千台上回ったことによるものです。

### II その他の収益・費用

2011会計年度における受取利息及び受取配当金は908億円と、前会計年度に比べて126億円(16.0%)の増加となりました。これは、主に受取配当金の増加105億円によるものです。

2011会計年度における支払利息は293億円と、前会計年度に比べて41億円(12.2%)の減少となりました。

2011会計年度における為替差益<純額>は143

億円と、前会計年度に比べて539億円(79.0%)の減益となりました。為替差損益は外国通貨建ての売上を取引時の為替相場で換算した価額と、先物為替契約を利用して行う決済を含め、同会計年度における決済金額との差額を示すものです。

2011会計年度におけるその他<純額>は192億円と、前会計年度に比べて117億円(37.7%)の減益となりました。

### II 法人税等

2011会計年度における法人税等は3,128億円と、主に税金等調整前当期純利益の増加により、前会計年度に比べて2,202億円(237.6%)の増加となりました。2011会計年度における実効税率は55.5%と、日本国内における法定税率を上回りました。これは、主に持分法適用関連会社の未分配利益に係る繰延税金負債が増加したことなどによるものです。

### II 非支配持分帰属損益および持分法投資損益

2011会計年度における非支配持分帰属損益は573億円と、前会計年度に比べて225億円(64.9%)の増益となりました。この増益は、主に連結子会社の株主に帰属する当期純利益の増益によるものです。

2011会計年度における持分法投資損益は2,150億円と、前会計年度に比べて1,696億円(373.5%)の増益となりました。この増益は持分法適用関連会社の株主に帰属する当期純利益の増益によるものです。

### II 当社株主に帰属する当期純利益

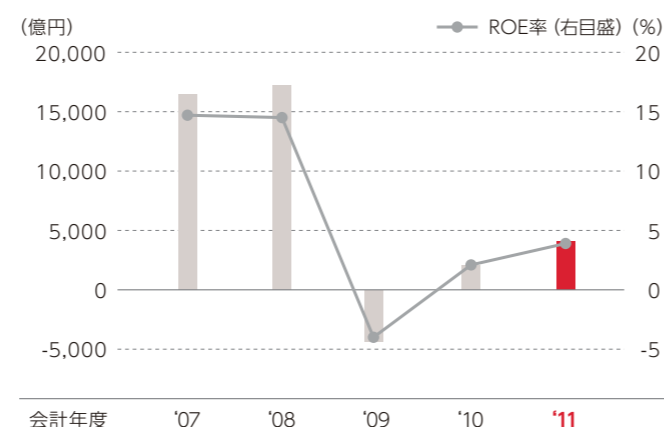
2011会計年度の当社株主に帰属する当期純利益は4,081億円と、前会計年度に比べて1,987億円(94.9%)の増益となりました。

# 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

## ■ その他の包括利益・損失

2011会計年度におけるその他の包括損益は、2,979億円の損失と、前会計年度に比べて5,588億円の減少となりました。この減益は主に、外貨換算調整額が前会計年度の98億円の利益に対して2011会計年度は2,876億円の損失であったこと、および未実現有価証券評価損益が前会計年度の1,764億円の利益に対し、2011会計年度は261億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益の減少は、主に株価の変動によるものです。

当社株主に帰属する当期純利益(損失)とROE



## ■ 事業別セグメントの状況

以下は、トヨタの事業別セグメントの状況に関する説明です。記載された数値は、セグメント間売上控除前です。

		金額:百万円			
		3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
		2010年	2011年	増減	増減率
自動車	売上高	¥17,197,428	<b>¥17,337,320</b>	¥139,892	+0.8%
	営業利益(損失)	(86,370)	<b>85,973</b>	172,343	—
金融	売上高	¥ 1,245,407	<b>¥ 1,192,205</b>	¥ (53,202)	-4.3%
	営業利益	246,927	<b>358,280</b>	111,353	+45.1%
その他	売上高	¥ 947,615	<b>¥ 972,252</b>	¥ 24,637	+2.6%
	営業利益(損失)	(8,860)	<b>35,242</b>	44,102	—
消去又は全社	売上高	¥ (439,477)	<b>¥ (508,089)</b>	¥ (68,612)	—
	営業利益(損失)	(4,181)	<b>(11,216)</b>	(7,035)	—

### ■ 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。2011会計年度における自動車事業セグメントの売上高は17兆3,373億円と、前会計年度に比べて1,399億円(0.8%)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と販売構成の変化による影響7,400億円および部品売上の増加698億円などによるものですが、為替換算レート変動の影響7,225億円により一部相殺されています。

2011会計年度における自動車事業セグメントの

営業利益は860億円と、前会計年度に比べて1,723億円の増益となりました。この営業利益の増益は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化による影響3,000億円、原価改善の努力1,800億円、および部品売上増加544億円の影響などによるものですが、諸経費の増加300億円および為替変動の影響2,900億円により一部相殺されています。

車両販売台数の増加および販売構成の変化の影響は、2011会計年度の自動車市場が回復したことにより、トヨタの販売台数が前会計年度と比べ、71千台増加したことなどによるものです。諸経費の増

加には、品質関連費用の増加300億円および震災の影響によるたな卸資産などの各種資産の被害50億円が含まれています。

### ■ 金融事業セグメント

2011会計年度における金融事業セグメントの売上高は1兆1,922億円と、前会計年度に比べて532億円(4.3%)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775億円などによるものですが、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の増加131億円により一部相殺されています。

2011会計年度における金融事業セグメントの営業利益は3,582億円と、前会計年度に比べて1,113億円(45.1%)の増益となりました。この営業利益の増加は、貸倒関連費用の減少1,000億円および残価損失関連費用の減少300億円などによるものですが、この貸倒関連費用の減少には、震災の影響による貸倒関連費用の増加150億円が含まれています。

貸倒関連費用の減少および残価損失関連費用の減少は、主に米国の中古車市場が過去最高水準で推移する中、トヨタの中古車価格も高いレベルで推移したためです。

次の表は、米国における貸倒損失の実績に関する情報を示すものです。

	3月31日に終了した1年間	
	2010年	2011年
純貸倒損失の総収益資産の平均に対する割合		
金融債権	1.15%	<b>0.61%</b>
オペレーティング・リース	0.63%	<b>0.22%</b>
合計	1.03%	<b>0.52%</b>

### ■ その他の事業セグメント

2011会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は9,722億円と、前会計年度に比べて246億円(2.6%)の増収となりました。

2011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352億円と、前会計年度に比べて441億円の増益となりました。

# 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

## 業績—2010会計年度と2009会計年度の比較

	金額:百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
<b>売上高</b>				
日本	¥12,186,737	<b>¥11,220,303</b>	¥ (966,434)	-7.9%
北米	6,222,914	<b>5,670,526</b>	(552,388)	-8.9%
欧州	3,013,128	<b>2,147,049</b>	(866,079)	-28.7%
アジア	2,719,329	<b>2,655,327</b>	(64,002)	-2.4%
その他*	1,882,900	<b>1,673,861</b>	(209,039)	-11.1%
消去又は全社	(5,495,438)	<b>(4,416,093)</b>	1,079,345	—
計	¥20,529,570	<b>¥18,950,973</b>	¥(1,578,597)	-7.7%
<b>営業利益(損失):</b>				
日本	¥ (237,531)	<b>¥ (225,242)</b>	¥ 12,289	—
北米	(390,192)	<b>85,490</b>	475,682	—
欧州	(143,233)	<b>(32,955)</b>	110,278	—
アジア	176,060	<b>203,527</b>	27,467	+15.6%
その他*	87,648	<b>115,574</b>	27,926	+31.9%
消去又は全社	46,237	<b>1,122</b>	(45,115)	-97.6%
計	¥ (461,011)	<b>¥ 147,516</b>	¥ 608,527	—
<b>営業利益率</b>	-2.2%	<b>0.8%</b>	3.0%	
<b>税金等調整前当期純利益(損失)</b>	(560,381)	<b>291,468</b>	851,849	—
<b>税金等調整前当期純利益率</b>	-2.7%	<b>1.5%</b>	4.2%	
<b>持分法投資損益</b>	42,724	<b>45,408</b>	2,684	+6.3%
<b>当社株主に帰属する当期純利益(損失)</b>	(436,937)	<b>209,456</b>	646,393	—
<b>当社株主に帰属する当期純利益率</b>	-2.1%	<b>1.1%</b>	3.2%	

\*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

## II 売上高

2010会計年度の売上高は18兆9,509億円と、前会計年度に比べて1兆5,786億円(7.7%)の減収となりました。この減収は主に、為替換算レート変動の影響9,869億円、車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響約5,700億円によるものですが、部品売上の増加349億円により一部相殺されています。日本円に換算する際の為替の影響9,869億円を除いた場合、2010会計年度の売上高は約19兆

9,378億円と、前会計年度に比べて2.9%の減収であったと考えられます。2010会計年度の自動車市場は、政府の需要喚起策などにより、日本では前会計年度に比べて10.0%増加しましたが、前年(暦年)からの市場低迷の影響により、北米では前年(暦年)に比べて22.0%、欧州では前年(暦年)に比べて13.7%の大幅な減少となりました。これを受けトヨタの連結販売台数は、7,237千台と前会計年度に比べて4.4%の減少となりました。

トヨタの事業別外部顧客向け売上高の商品別内訳は次のとおりです。

	金額:百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
車両	¥15,635,490	<b>¥14,309,595</b>	¥(1,325,895)	-8.5%
海外生産用部品	298,176	<b>355,273</b>	57,097	+19.1%
部品	1,575,316	<b>1,543,941</b>	(31,375)	-2.0%
その他	1,041,519	<b>978,499</b>	(63,020)	-6.1%
自動車事業計	18,550,501	<b>17,187,308</b>	(1,363,193)	-7.3%
その他の事業	623,219	<b>537,421</b>	(85,798)	-13.8%
商品・製品売上高	19,173,720	<b>17,724,729</b>	(1,448,991)	-7.6%
金融事業	1,355,850	<b>1,226,244</b>	(129,606)	-9.6%
合計	¥20,529,570	<b>¥18,950,973</b>	¥(1,578,597)	-7.7%

売上高は自動車事業およびその他の事業の合計である商品・製品売上高ならびに金融収益で構成されており、2010会計年度の商品・製品売上高は17兆7,247億円と、前会計年度に比べて7.6%の減収となり、金融収益は1兆2,262億円と、前会計年度に比べて9.6%の減収となりました。日本円に換算する際の為替の影響8,940億円を除いた場合、2010会計年度の商品・製品売上高は18兆6,187億円と、前会計年度に比べて2.9%の減収であったと考えられます。商品・製品売上高の減収は、2010会計年度の自動車市場が総じて厳しい状況で推移したことにより、

トヨタの販売台数が減少したことなどによるものです。日本円に換算する際の為替の影響929億円を除いた場合、金融収益は約1兆3,191億円と、前会計年度に比べて2.7%の減収であったと考えられます。金融収益の減収は、主に為替換算レート変動の影響929億円およびオペレーティング・リースとして賃貸されている車両および器具からのレンタル収入が635億円減少したことなどによるものです。2010会計年度末および2009会計年度末の各地域における融資件数(残高)の状況は次のとおりです。

## ■ 金融事業における融資件数(残高)

	千件			
	3月31日現在		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
日本	1,660	<b>1,684</b>	24	+1.4%
北米	4,403	<b>4,488</b>	85	+1.9%
欧州	748	<b>774</b>	26	+3.5%
アジア	387	<b>428</b>	41	+10.6%
その他*	440	<b>476</b>	36	+8.2%
合計	7,638	<b>7,850</b>	212	+2.8%

\*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

## 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

2010会計年度の売上高(セグメント間売上控除前)は前会計年度に比べて、日本では7.9%、北米では8.9%、欧州では28.7%、アジアでは2.4%、その他の地域では11.1%の減収となりました。日本円に換算する際の為替の影響1兆202億円を除いた場合、2010会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では7.9%、北米では1.2%、欧州では20.1%、その他の地域では7.3%の減収、アジアでは5.5%の増収であったと考えられます。

各地域における売上高(セグメント間売上控除前)の状況は次のとおりです。

### ■ 日本

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	1,945	<b>2,163</b>	218	+11.2%
トヨタ売上高(百万円)				
	2009年	2010年	増減	増減率
商品・製品売上高(百万円)	¥12,067,494	<b>¥11,095,044</b>	¥(972,450)	-8.1%
金融収益(百万円)	119,243	<b>125,259</b>	6,016	+5.0%
トヨタ売上高計(百万円)	¥12,186,737	<b>¥11,220,303</b>	¥(966,434)	-7.9%

日本においては、政府のエコカー減税や補助金などの需要喚起策に押され、「プリウス」の210千台増加(297.6%)、「SAI」の19千台増加など、環境対応車・新型車を中心に、トヨタの国内販売台数は前会計年度を218千台上回りましたが、海外への輸出台数の497千台(18.4%)減少したことなどにより減収となりました。

### ■ 北米

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	2,212	<b>2,098</b>	(114)	-5.2%
トヨタ売上高(百万円)				
	2009年	2010年	増減	増減率
商品・製品売上高(百万円)	¥5,226,426	<b>¥4,782,379</b>	¥(444,047)	-8.5%
金融収益(百万円)	996,488	<b>888,147</b>	(108,341)	-10.9%
トヨタ売上高計(百万円)	¥6,222,914	<b>¥5,670,526</b>	¥(552,388)	-8.9%

北米においては、2008年秋以降の金融危機を背景とした不況に伴う市場低迷が徐々に上向きつつあり、2010会計年度後半期では、2010年1月および2月におけるトヨタブランド車両の小売販売台数が、前年同月に比べて、それぞれ18千台(15.8%)、9千台(8.5%)一時的に減少するなど、リコールの影響があったものの、「カローラ」の57千台(35.3%)、「カムリ」の50千台(33.9%)、「RAV4」の48千台(86.1%)および新型「シエナ」の11千台(30.2%)増加などを中心に、トヨタの販売台数は前会計年度後半期を339千台(39.6%)上回り

ました。一方で、2010会計年度前半期において、市場低迷により販売台数が453千台(33.4%)大幅に減少し、2010会計年度合計では、前会計年度を114千台下回ったことおよび為替換算レート変動による影響4,746億円などにより減収となりました。

### ■ 欧州

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	1,062	<b>858</b>	(204)	-19.2%
トヨタ売上高(百万円)				
	2009年	2010年	増減	増減率
商品・製品売上高(百万円)	¥2,911,234	<b>¥2,065,768</b>	¥(845,466)	-29.0%
金融収益(百万円)	101,894	<b>81,281</b>	(20,613)	-20.2%
トヨタ売上高計(百万円)	¥3,013,128	<b>¥2,147,049</b>	¥(866,079)	-28.7%

欧州においては、政府による需要喚起策が奏功し、ドイツおよびスペインにおいて、それぞれ、9千台(8.5%)、7千台(14.5%)増加するなど、トヨタブランド車両の小売販売台数が前会計年度を上回った国もあったものの、全体としては、市場の低迷により、トヨタの販売台数が前会計年度を204千台下回ったことおよび為替換算レート変動の影響2,606億円などにより減収となりました。

### ■ アジア

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	905	<b>979</b>	74	+8.3%
トヨタ売上高(百万円)				
	2009年	2010年	増減	増減率
商品・製品売上高(百万円)	¥2,676,939	<b>¥2,612,595</b>	¥(64,344)	-2.4%
金融収益(百万円)	42,390	<b>42,732</b>	342	+0.8%
トヨタ売上高計(百万円)	¥2,719,329	<b>¥2,655,327</b>	¥(64,002)	-2.4%

アジアにおいては、政府による需要喚起策などにより、タイ、インドネシアを中心に市場は回復し、トヨタの販売台数も前会計年度と比べ、74千台上回りましたが、為替換算レート変動の影響2,129億円などにより減収となりました。日本円に換算する際の為替の影響2,129億円を除いた場合、売上高は1,489億円の増収であったと考えられます。

## 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

### ■ その他地域

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	1,443	<b>1,139</b>	(304)	-21.1%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
トヨタ売上高(百万円)				
商品・製品売上高(百万円)	¥1,779,089	<b>¥1,571,846</b>	¥(207,243)	-11.6%
金融収益(百万円)	103,811	<b>102,015</b>	(1,796)	-1.7%
トヨタ売上高計(百万円)	¥1,882,900	<b>¥1,673,861</b>	¥(209,039)	-11.1%

その他地域における減収は、市場の低迷により、中南米、オセアニア、アフリカの全地域において、トヨタの販売台数が、それぞれ48千台、10千台、105千台前会計年度を下回ったことなどによるものです。

### II 営業費用

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2009年	2010年	増減	増減率
営業費用				
売上原価	¥17,468,416	<b>¥15,971,496</b>	¥(1,496,920)	-8.6%
金融費用	987,384	<b>712,301</b>	(275,083)	-27.9%
販売費及び一般管理費	2,534,781	<b>2,119,660</b>	(415,121)	-16.4%
営業費用合計	¥20,990,581	<b>¥18,803,457</b>	¥(2,187,124)	-10.4%

#### 営業費用の対前期比増減(百万円)

車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響	¥ (110,000)
為替換算レート変動の影響	(963,300)
部品売上増加による影響	11,200
研究開発費の減少	(178,700)
原価改善・その他固定費の削減ほか	(946,324)
合計	¥(2,187,124)

2010会計年度における営業費用は18兆8,034億円と、前会計年度に比べて2兆1,871億円(10.4%)の減少となりました。この減少は主に、為替換算レート変動の影響9,633億円、原価改善の努力5,200億円、研究開発費の減少1,787億円を含む固定費の削減4,700億円および車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響約1,100億円によるものです。

が、部品売上増加による影響112億円により一部相殺されています。なお、固定費の削減は、リコール等市場処置費用の見積変更の影響による費用の増加1,057億円により一部相殺されています。

上記の原価改善・その他固定費の削減ほかの減少額9,463億円は、前会計年度から2010会計年度にかけて増加したリコール等市場処置費用の増加970

億円により一部相殺されています。この費用の増加には、2010会計年度において、主にリコール等市場処置費用の見積変更の影響による費用の増加1,057億円および以下に挙げる4件のリコール等市場処置費用の増加890億円、ならびにその他のリコール等市場処置費用の増加323億円が含まれております。また、この費用の増加は、前会計年度において計上した以下に挙げる北米におけるタコマに関する市場処置費用約1,300億円が2010会計年度との比較においては費用の減少となって相殺されています。

また、2010会計年度における上記のその他のリコール等市場処置費用の増加323億円は、主としてタコマに関する市場処置費用の見積りに最新の処置の実施状況を反映したことによる費用の増加額約210億円を含んでおり、それ以外の費用の増加は少額のリコール等市場処置の増加によるものです。

以下は、4件のリコール等市場処置についての説明です。

2010会計年度において、トヨタのリコール等市場処置の対象となる車両台数は増加しました。2010会計年度にリコール等市場処置の対象となった車両台数は、全地域で14,000千台を超え、そのうちの大多数が、以下の4件のリコール等市場処置に関連して第3四半期および第4四半期に発生しました。

2009年11月、トヨタは北米において、アクセルペダルがフロアマットに引っ掛かり戻らなくなる問題に関連したトヨタ車およびレクサス車の一部の車種のセーフティ・キャンペーンを実施し、その後セーフティ・キャンペーンの対象車種を拡大しました。対象となった車種は、カムリ、アバロン、プリウス、タコマ、ランドラ、ES350、IS250、IS350、ハイランダー、カローラ、ヴェンツァおよびマトリックスです。これに加えて、2011年3月、トヨタはお客様目線に立った、安心の観点から対象車種をさらに拡大しました。新たに対象となった車種は、LX570、RAV4、4ランナーです。2011年3月末時点で、当該リコールの対象となった約7,600千台のうちおよそ58%はこれらの問

題に対処することにより改善されました。

2010年1月、トヨタは北米において、アクセルペダルが戻らないまたはゆっくり戻るといった不具合に関連したトヨタ車の一部の車種のリコールを発表しました。このリコールの対象となった車種は、ランドラ、セコイア、アバロン、カムリ、カローラ、マトリックス、RAV4およびハイランダーです。2011年3月末時点で、当該リコールの対象となった約2,500千台のうちおよそ89%はアクセルペダルが戻らないまたはゆっくり戻るといった不具合に対処することにより改善されました。

2010年1月、トヨタはアクセルペダルの不具合に関連して、欧州および中国においてトヨタ車の一部の車種のリコールを発表しました。欧州では、ヤリス、ヴァーン、カローラ、オーリス、アイゴ、RAV4、iQおよびアベンスが当該リコールの対象となりました。中国において当該リコールの対象となった車種は、RAV4のみでした。

2011年3月末時点で、欧州で当該リコールの対象となった約1,700千台のうちおよそ89%および中国で対象となった約7,500千台のうちおよそ99%は、アクセルペダルの不具合に対処することにより改善されました。

2010年2月、トヨタはABS(アンチロックブレーキシステム)の制御プログラムに関連して、プリウス、HS250h、プリウスPHVおよびSAIを対象とするリコールを全地域で実施すると発表しました。2011年3月末時点で、当該リコールの対象となった約430千台のうちおよそ96%は制御プログラムの改善が行われました。

2011年3月末時点で、上記4件のリコール等市場処置の対象車種に対して、合わせて約12.3百万件の市場処置が発表されました。上記4件のリコール等市場処置に関連して見積もられた費用の総額は、2010会計年度で890億円でした。この金額のうち、2010会計年度に実際に支払われた金額は324億円でした。具体的な費用には、部品の費用、人件費お

## 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

よび代車関連費用が含まれます。

4件のリコール等市場処置費用についての残高増減の内訳は以下のとおりです。

	金額:百万円	
	3月31日に終了した1年間	
	2010年	
期首残高	¥	—
繰入額		89,000
支払額		(32,400)
期末残高		¥56,600

以下は、北米におけるタコマに関する市場処置についての説明です。

前会計年度において、トヨタは1995年から2004年にかけて北米で生産した旧年式のタコマの一部車両についてフレーム部分に錆が発生する可能性があることから市場処置を実施し、この費用を計上しました。この市場処置は、一部車両に対して補修サービスを提供したことおよび約820千台のお客様に一部買取対応を含む最長で15年までの保証期間の延長を提供するものです。その結果、前会計年度に営業費用として約1,300億円を計上しております。なお、この市場処置の現時点での実施状況は比較的低い水準となっておりますが、これは主に、道路上に融雪塩が溜まるような厳しい環境下で錆が発生するため、その発生頻度が限定的であることによります。市場処置費用は、これらの状況を前提として見積もっています。

北米におけるタコマに関する市場処置費用についての残高増減の内訳は以下のとおりです。

	金額:百万円			
	3月31日に終了した1年間			
	2009年	2010年	2011年	
期首残高	¥	—	¥57,500	¥50,100
繰入額		130,000	21,000	—
支払額		(72,500)	(28,400)	(22,600)
期末残高	¥	57,500	¥50,100	¥27,500

### ■ 原価改善の努力

2010会計年度の営業費用は、継続的な原価改善の努力により、約5,200億円の減少となりました。原価改善の努力には、鉄鋼、貴金属、非鉄金属(アルミ等)、樹脂関連部品などの資材・部品の値下げの影響が含まれています。2010会計年度は、原材料価格下落のメリットを取込み、仕入先と一体となった原価改善活動に引き続き精力的に取り組んだ結果、収益改善に貢献することができました。原価改善の努力は、継続的に実施されているVE (Value Engineering) ・VA (Value Analysis) 活動、部品の種類の絞込みにつながる部品共通化、ならびに車両生産コストの低減を目的としたその他の製造活動に関連しています。

### ■ 売上原価

2010会計年度における売上原価は15兆9,715億円と、前会計年度に比べて1兆4,969億円(8.6%)の減少となりました。この減少は主に、為替換算レート変動の影響7,385億円、原価改善の努力5,200億円、研究開発費の減少1,787億円を含む固定費の削減ほか1,594億円および車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響880億円によるものですが、部品売上増加による影響90億円により一部相殺されています。固定費の削減は、収益改善活動等により、主に研究開発費が1,787億円、労務費が391億円減少したことなどによるものです。車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響は、2008年秋以降の金融危機を背景とした世界的な経済の急速な悪化による自動車市場の大幅縮小などによるものです。研究開発費の減少は、環境技術などの将来に向けた先行投資に注力し、適切な管理の下で、開発効率の向上に取り組んだことによるものです。

### ■ 金融費用

金融費用の対前期比増減(百万円)	
為替換算レート変動の影響	¥ (83,500)
資金調達金利の影響	(70,000)
金利スワップ取引などの時価評価による評価益の計上	(64,500)
残価損失関連費用の減少	(50,000)
その他	(7,083)
合計	¥(275,083)

2010会計年度における金融費用は7,123億円と、前会計年度に比べて2,751億円(27.9%)の減少となりました。この減少は主に、為替換算レート変動の影響835億円、資金調達金利の影響700億円、金利スワップ取引などの時価評価による評価益の計上645億円および残価損失関連費用の減少500億円などによるものです。資金調達金利の影響は、市場金利の低下などによるものです。残価損失関連費用の減少は、主に米国において、中古車市場が回復してきたことなどによるものですが、リコールの影響により一部相殺されています。なお、残価損失に対するリコールの影響を正確に定量化することは困難ですが、重要な影響ではないと考えています。

### ■ 販売費及び一般管理費

2010会計年度の販売費及び一般管理費は2兆1,196億円と、前会計年度に比べて4,151億円(16.4%)の減少となりました。この減少は主に、金融事業における減少1,738億円および広告宣伝費の減少849億円などによるものです。金融事業における減少は、貸倒関連費用の減少1,400億円を含んでいます。これは、前会計年度において、景気後退により貸倒率が0.46%上昇したことなどから、主に米国において貸倒引当金を追加計上したことなどによるものですが、リコールの影響373億円により一部相殺されています。広告宣伝費の減少は、収益改善を目的として、広告宣伝費用の低減を図ったことによるものです。

### ■ 営業利益・損失

営業利益の対前期比増減(百万円)	
車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響など	¥(370,000)
部品売上増加による影響	23,700
為替換算レート変動の影響	(23,600)
研究開発費の減少	178,700
原価改善・その他固定費の削減ほか	799,727
合計	¥ 608,527

2010会計年度における営業利益は1,475億円と、前会計年度に比べて6,085億円の増益となりました。この増益は主に、原価改善・その他固定費の削減ほか7,997億円、研究開発費の減少1,787億円および部品売上増加による影響237億円によるものですが、車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響3,800億円により一部相殺されています。原価改善・その他固定費の削減ほかは、原価改善の努力5,200億円、研究開発費の減少を除くその他固定費の削減2,913億円、金融事業の2,700億円ほかによるものですが、為替変動の影響3,200億円により一部相殺されています。なお、その他固定費の削減は、リコール等市場処置費用の見積変更の影響による費用の増加1,057億円により一部相殺されています。

2010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、北米では4,756億円、アジアでは275億円(15.6%)、その他の地域では279億円(31.9%)の増益となり、日本では123億円、欧州では1,103億円の営業損失の縮小となりました。



## 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

各地域における営業利益の状況は次のとおりです。

### ■ 日本

営業利益の対前期比増減(百万円)	
生産および輸出台数の減少など	¥(325,000)
原価改善・固定費の削減ほか	337,289
合計	¥ 12,289

日本における営業損失の縮小は、主に自動車事業における原価改善の努力4,600億円および固定費の削減2,300億円によるものですが、生産および輸出台数の減少の影響3,300億円ならびに為替変動の影響3,300億円により一部相殺されています。日本における生産および輸出台数の減少は、主に北米および欧州において、トヨタの販売が市場同様に厳しい状況となったことなどによります。

### ■ 北米

営業利益の対前期比増減(百万円)	
生産および販売台数の減少など	¥ (30,000)
為替換算レート変動の影響	(4,100)
原価改善・固定費の削減ほか	509,782
合計	¥475,682

北米における営業利益の増益は、主に米国の販売金融子会社における貸倒関連費用の減少1,500億円および残価損失関連費用の減少500億円を含む金融事業の2,700億円、固定費の削減1,300億円および原価改善の努力500億円ほかによるものですが、生産および販売台数の減少の影響400億円および為替換算レート変動の影響41億円により一部相殺されています。北米における生産および販売台数の減少は、2010会計年度前半期における市場低迷による商用車および乗用車販売の453千台の減少によるものです。

### ■ 欧州

営業利益の対前期比増減(百万円)	
生産および販売台数の減少など	¥ (60,000)
為替換算レート変動の影響	4,900
原価改善・固定費の削減ほか	165,378
合計	¥110,278

欧州における営業損失の縮小は、主に自動車事業における固定費の削減1,100億円、原価改善の努力100億円、金融事業の100億円および為替換算レート変動の影響49億円ほかによるものですが、生産および販売台数の減少の影響600億円により一部相殺されています。欧州における生産および販売台数の減少は、政府による需要喚起策が奏功し、トヨタの販売台数が前会計年度を上回った国もあったものの、全体としては、市場の低迷により、販売台数が前会計年度を204千台下回ったことなどによるものです。

### ■ アジア

営業利益の対前期比増減(百万円)	
生産および販売台数の増加など	¥20,000
為替換算レート変動の影響	(16,200)
原価改善・固定費の削減ほか	23,667
合計	¥27,467

アジアにおける増益は、主に生産および販売台数の増加の影響200億円および自動車事業における原価改善の努力100億円ほかによるものですが、為替換算レート変動の影響162億円により一部相殺されています。アジアにおける生産および販売台数の増加は、政府による需要喚起策などにより、タイ、インドネシアを中心に市場は回復し、トヨタの販売台数も前会計年度を74千台上回ったことなどによるものです。

### || その他の収益・費用

2010会計年度における受取利息及び受取配当金は782億円と、前会計年度に比べて602億円(43.5%)の減少となりました。この減少は、主に市場金利の低下による受取利息の減少452億円などによるものです。

2010会計年度における支払利息は334億円と、前会計年度に比べて135億円(28.7%)の減少となりました。

2010会計年度における為替差益<純額>は682億円と、前会計年度に比べて700億円の増益となりました。為替差損益は外国通貨建ての売上を取引時の為替相場で換算した価額と、先物為替契約を利用して行う決済を含め、同会計年度における決済金額との差額を示すものです。2010会計年度において、各国通貨の対ドルの価値の急激な上昇がみられました。この場合において、当社は、通貨をドル建てで保有する子会社の買掛債務および借入債務(特に借入債務)からの為替差益を計上することになります。2010会計年度の当社の業績が外国為替相場変動の影響を大きく受けた主な要因は、2010会計年度にカナダドルの対米ドルの価値が急激に上昇し、前会計年度と比べ、当社のカナダの子会社が当社に支払うべきドル建て借入債務からの為替差益として500億円を計上したためです。

2010会計年度におけるその他<純額>は309億円と、前会計年度に比べて2,200億円の増益となりました。この増益は、主に前会計年度において、特定の売却可能証券に対して1,396億円の減損を認識したことによるものです。

### || 法人税等

2010会計年度における法人税等は926億円と、主に税金等調整前当期純利益の増加により、前会計年度に比べて1,491億円の増加となりました。2010会計年度における実効税率は31.8%と、日本国内における法定税率を下回りました。これは、主に法定税

率が日本より低い海外の子会社において、税金等調整前当期純利益が7,414億円増加したことなどによるものです。

### || 非支配持分帰属損益および持分法投資損益

2010会計年度における非支配持分帰属損益は348億円と、前会計年度に比べて590億円の増益となりました。この増益は、主に連結子会社の株主に帰属する当期純利益の増加によるものです。

2010会計年度における持分法投資損益は454億円と、前会計年度に比べて27億円(6.3%)の増益となりました。この増益は持分法適用関連会社の株主に帰属する当期純利益の増益によるものです。

### || 当社株主に帰属する当期純利益・損失

2010会計年度の当社株主に帰属する当期純利益は2,094億円と、前会計年度に比べて6,464億円の増益となりました。

### || その他の包括損益

2010会計年度におけるその他の包括損益は、2,609億円の利益と、前会計年度に比べて1兆1,274億円の増益となりました。この増益は主に、未実現有価証券評価損益が前会計年度の2,931億円の損失に対し、2010会計年度は1,764億円の利益であったこと、および外貨換算調整額が前会計年度の3,813億円の損失に対して2010会計年度は98億円の利益であったことなどによるものです。未実現有価証券評価損益の増加は、主に前会計年度において、特定の売却可能証券に対して1,396億円の減損を認識したことによるものです。

## 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

### ■ 事業セグメントの状況

以下は、トヨタの各事業セグメントの状況に関する説明です。記載された数値は、セグメント間売上控除前です。

		金額：百万円			
		3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
		2009年	2010年	増減	増減率
自動車	売上高	¥18,564,723	¥17,197,428	¥(1,367,295)	-7.4%
	営業利益(損失)	(394,876)	(86,370)	308,506	—
金融	売上高	¥ 1,377,548	¥ 1,245,407	¥ (132,141)	-9.6%
	営業利益(損失)	(71,947)	246,927	318,874	—
その他	売上高	¥ 1,184,947	¥ 947,615	¥ (237,332)	-20.0%
	営業利益(損失)	9,913	(8,860)	(18,773)	—
消去又は全社	売上高	¥ (597,648)	¥ (439,477)	¥ 158,171	—
	営業利益(損失)	(4,101)	(4,181)	(80)	—

#### ■ 自動車事業セグメント

自動車事業の売上高は、トヨタの売上高のうち最も高い割合を占めます。2010会計年度における自動車事業セグメントの売上高は17兆1,974億円と、前会計年度に比べて1兆3,673億円(7.4%)の減収となりました。この減収は主に、為替換算レート変動の影響8,865億円および車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響約5,700億円などによるものですが、部品売上の増加349億円により一部相殺されています。

2010会計年度における自動車事業セグメントの営業損失は863億円と、前会計年度に比べて3,085億円損失が縮小しました。この営業損失の縮小は主に、原価改善の努力5,200億円、固定費の削減4,700億円および部品売上増加による影響237億円ほかによるものですが、車両販売台数の減少と販売構成の変化による影響3,800億円および為替換算レート変動の影響3,200億円により一部相殺されています。

車両販売台数の減少および販売構成の変化の影響は、2010会計年度の自動車市場が総じて厳しい状況で推移したことにより、前会計年度に比べ、トヨタの販売台数が330千台減少したことなどによるもの

です。固定費の削減は、主に収益改善活動により、研究開発費の1,787億円、労務費の627億円を中心に減少したことなどによるものですが、リコール等市場処置費用の見積変更の影響による費用の増加1,057億円により一部相殺されています。

#### ■ 金融事業セグメント

2010会計年度における金融事業セグメントの売上高は1兆2,454億円と、前会計年度に比べて1,321億円(9.6%)の減収となりました。この減収は、主に為替換算レート変動の影響933億円などによるものです。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、2010会計年度における金融事業の売上高は約1兆3,387億円と、前会計年度に比べて2.8%の減収であったと考えられます。日本円に換算する際の為替の影響933億円を除いた場合の金融事業の売上高の減収は、主にオペレーティング・リースとして賃貸されている車両および器具からのレンタル収入の減少635億円などによるものです。

2010会計年度における金融事業セグメントの営業利益は2,469億円と、前会計年度に比べて3,189億円の増益となりました。この営業利益の増加は、貸倒関連費用の減少1,400億円、金利スワップ取引

などの時価評価による評価益の計上645億円および残価損失関連費用の減少500億円などによるものです。

貸倒関連費用の減少は、前会計年度において景気後退により貸倒率が0.46%上昇したことなどから、主に米国において貸倒引当金を1,500億円追加計上したことなどによるものですが、リコールの影響373億円により一部相殺されています。残価損失関連費用の減少は、主に米国において、中古車市場が回復してきたことなどによるものですが、リコールの影響

により一部相殺されています。なお、残価損失に対するリコールの影響を正確に定量化することは困難ですが、重要な影響ではないと想定しています。

残価損失関連費用の減少は主として中古車市場の回復によるものです。中古車市場は2009会計年度においては中古車価格が歴史的に低くなりましたが、2010会計年度は販売報奨金の影響等により部分的に影響額が相殺消去されたものの、前例にないほど高騰しました。

次の表は、米国における貸倒損失の実績に関する情報を示すものです。

	3月31日に終了した1年間	
	2009年	2010年
純貸倒損失の総収益資産の平均に対する割合		
金融債権	1.54%	1.15%
オペレーティング・リース	0.86%	0.63%
合計	1.37%	1.03%

#### ■ その他の事業セグメント

2010会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は9,476億円と、前会計年度に比べて2,373億円(20.0%)の減収となりました。

2010会計年度におけるその他の事業セグメントの営業利益は、前会計年度に比べて188億円減少し、89億円の損失となりました。

# 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

## 2012会計年度の見通し

トヨタは、2012会計年度の世界経済について、中国・インドを中心とした新興国では景気の拡大が継続し、欧米などの先進国でも緩やかな景気の回復が続くと見込んでいますが、原油価格の上昇や欧米での高い失業率の継続などのリスクにも留意が必要な状況です。

自動車市場は、中長期的には新興国を中心に拡大していくものと見込まれますが、小型車・低価格車の競争が本格化し、環境車においても、グローバルで激しい競争が展開されています。また、2012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82円、1ユーロあたり115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2012会計年度の売上高については、販売台数減少および2012会計年度の米ドルの前提為替レートを2011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。営業利益の増益要因としては、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、2012会計年度の前提為替レートを2011会計年度に比べて円高としていることによる影響、販売台数減少などによる販売面での影響などがあり、増益要因を上回ります。その結果、ト

ヨタの2012会計年度の営業利益は、2011会計年度に比べて、減益になるものと考えられます。トヨタの2012会計年度の税金等調整前当期純利益および当社株主に帰属する当期純利益についても、2011会計年度に比べて、減益になるものと考えられます。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。なお、震災に関する詳細な情報については米国SECに提出するフォーム20-Fの「Information on the Company –Business Overview–」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

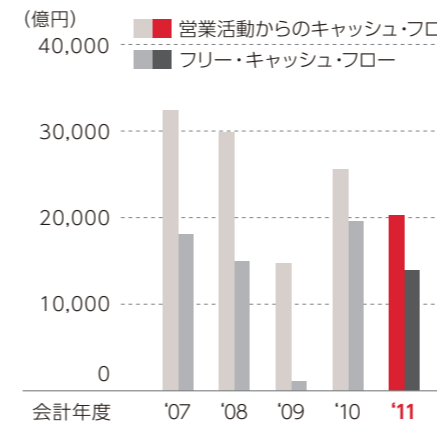
トヨタは従来、設備投資および研究開発活動のための資金を、主に営業活動から得た現金により調達してきました。

2012会計年度については、トヨタは設備投資および研究開発活動のための十分な資金を、主に手元の現金及び現金同等物、営業活動から得た現金により調達する予定です。トヨタはこれらの資金を主に環境分野および設備の維持更新・新製品導入のための投資に使用する予定です。2008年4月1

日から2011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。

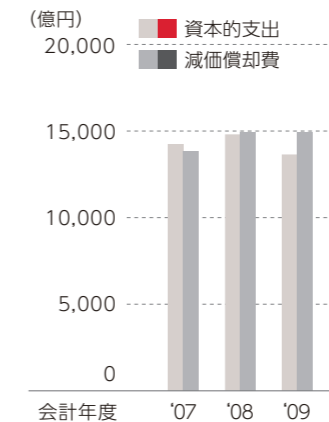
顧客や販売店に対する融資プログラムおよびリース・プログラムで必要となる資金について、トヨタは営業活動から得た現金と販売金融子会社の借入債

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\*



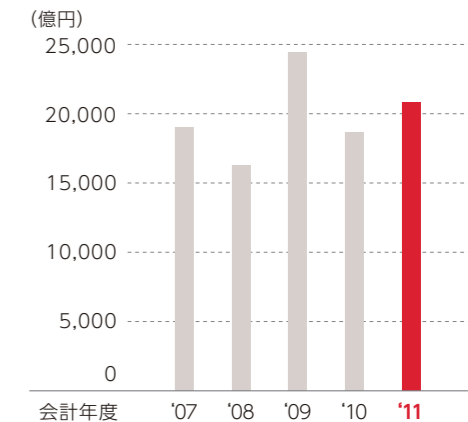
\* (営業活動からのキャッシュ・フロー)  
－ (賃貸資産を除く資本的支出)

資本的支出\*と減価償却費



\* 賃貸資産を除く。

現金及び現金同等物  
期末残高



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

2009会計年度における自己株式の取得は、約730億円ありましたが、2010会計年度および2011会計年度においては、自己株式の取得を行っていません。なお、先行き不透明な世界の経済情勢に鑑み、手元資金の確保を優先するため、当面は自己株式の取得を見送る予定です。

2011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2兆5,585億円に対し、2兆240億円となりました。この減少は、主に自動車事業の売上原価増加に伴う仕入先への現金支払いの増加および法人税等の支払いの増加によりありますが、自動車事業の売上高増加に伴う現金回収の増加により一部相殺されています。

2011会計年度における投資活動に使用した現金<純額>は、前会計年度の2兆8,501億円に対し、2兆1,163億円となりました。この減少は、主に有価証券及び投資有価証券の売却および満期償還の増加によりありますが、有価証券及び投資有価証券の購入の増加により一部相殺されています。

2011会計年度における財務活動から得た又は使用した現金<純額>は、前会計年度の2,779億円の資金の減少に対し、4,343億円の資金の増加となりました。この増加は、主に短期借入債務の増加および長期借入債務の返済の減少によるものです。

2011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6,045億円から4.1%増加し、6,293億円となりました。この増加は、主に北米およびアジアにおける設備投資の増加によるものです。

2011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8,330億円から27.5%増加し、1兆618億円となりました。この増加は、主に金融事業における投資の増加によるものです。

2012会計年度において、賃貸資産を除く設備投資額は約7,200億円となる予定です。

現在入手可能な情報によれば、トヨタは、環境問題が2012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

## 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

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2011年3月31日現在で2兆807億円でした。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、2011年3月31日現在における定期預金は2,039億円、有価証券は1兆2,254億円でした。

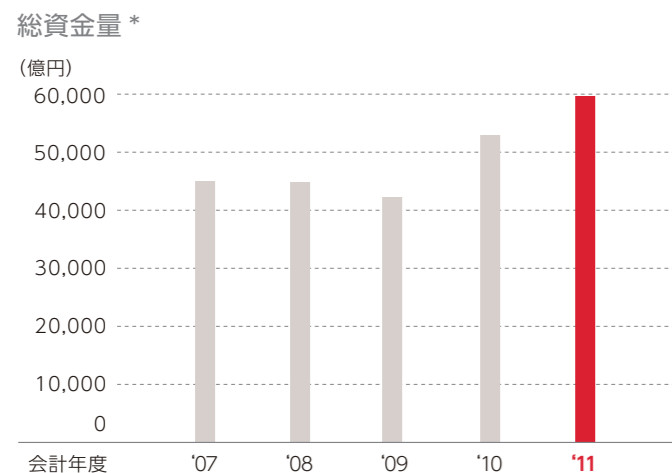
トヨタは、現金及び現金同等物、定期預金、市場性ある負債証券および信託ファンドへの投資を総資金量と定義しており、2011会計年度において総資金量は、6,650億円(12.6%)増加し5兆9,632億円となりました。

2011会計年度における受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>は、4,370億円(23.2%)減少し1兆4,492億円となりました。これは主に後半期の売上台数の減少によるものです。

2011会計年度におけるたな卸資産は、1,181億円(8.3%)減少し1兆3,042億円となりました。

2011会計年度における金融債権<純額>合計は、9兆6,935億円と、1,466億円(1.5%)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。2011年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、北米59.0%、日本12.7%、欧州10.4%、アジア5.8%、その他の地域12.1%でした。

2011会計年度における有価証券及びその他の投資有価証券(流動資産計上のもを含みます。)は、



\* 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。

7,471億円(18.5%)増加しました。これは主に有価証券及び投資有価証券の購入および保有株式の時価評価の影響によるものです。

2011会計年度における有形固定資産は、4,018億円(6.0%)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ですが、設備投資により一部相殺されています。

2011会計年度における支払手形及び買掛金は4,534億円(23.2%)減少しました。これは主に後半期の生産台数の減少によるものです。

2011会計年度における未払費用は374億円(2.1%)増加しました。これは主にリコール等の市場処置に関する費用の増加の影響によるものです。

2011会計年度における未払法人税等は406億円(26.5%)減少しました。これは主に海外子会社における未払法人税の減少によるものです。

2011会計年度における借入債務合計は1,124億円(0.9%)減少しました。トヨタの短期借入債務は、加重平均金利1.57%の借入金と、加重平均金利0.67%のコマーシャル・ペーパーにより構成されています。2011会計年度における短期借入債務は、前会計年度に比べて1,006億円(3.1%)減少し、3兆1,790億円となりました。トヨタの長期借入債務は、利率が0.00%から29.00%、返済期限が2011年から2050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。2011会計年度の1年以内に返済予定の長期借入債務は5,545億円(25.0%)増加し、2兆7,728億円となり、返済期限が1年超の長期借入債務は5,662億円(8.1%)減少し、6兆4,492億円となりました。借入債務合計の減少は、主にミディアム・ターム・ノートおよび短期借入債務の減少によるものですが、長期借入金の増加により一部相殺されています。2011年3月31日現在で、長期借入債務の約31%は日本円建て、約24%は米ドル建て、約12%はユーロ建て、約33%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。

2010年3月31日現在におけるトヨタの株主資本に対する有利子負債比率は120.8%でしたが、2011年3月31日現在では120.0%となりました。

トヨタの長期借入債務は、2011年5月31日現在、スタンダード・アンド・プアーズによって「AA-」、ムーディーズによって「Aa2」、格付投資情報センターによって「AAA」と格付けされています。ただし、ムーディーズはトヨタの長期借入債務の格付けを格下げ方向で見直すことを発表しています。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。

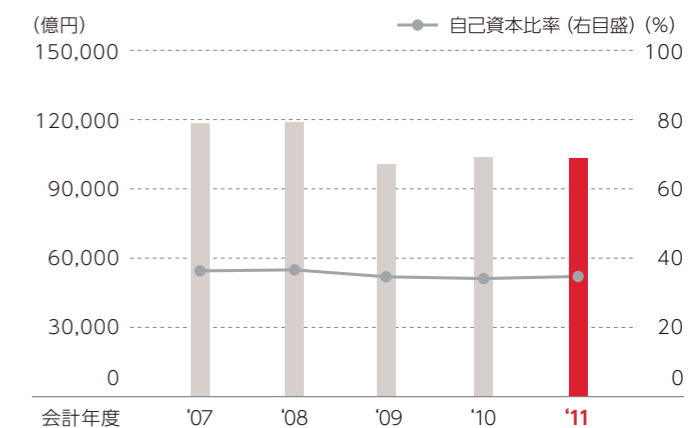
2011会計年度における未積立年金債務は5,457億円と、前会計年度に比べて19億円(0.3%)減少しました。これは主に当社および海外の子会社に関連したものです。未積立額は、トヨタによる将来の現金拠出または対象従業員に対するそれぞれの退職日における支払いにより解消されます。未積立年金債務の減少は、主に子会社における年金制度の変更等によるものです。詳細については、連結財務諸表注記19を参照ください。

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

### 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特別目的事業体を通じた証券化プログラムを利用しています。これらの証券化取引は、トヨタが第

自己資本と自己資本比率



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グローバルな効率化を目指しています。

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

一受益者であるものとして連結しており、2011会計年度におけるオフバランス化される取引に重要なものはありません。

# 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

## 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。2011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2,617億円です。

### 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。

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。2011年3月31日現在の販売店に対する貸出未実行残高は1兆5,906億円です。

### 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2011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、2011年3月31日現在、最大で1兆6,622億円です。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、2011年3月31日現在の残高は、204億円です。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年間における各年の満期別の金額を含む借入債務、キャピタル・リース債務、オペレーティング・リース債務およびその他債務に関しては、連結財務諸表注記13、22および23を参照ください。また、トヨタはその通常業務の一環として、一定の原材料、

部品およびサービスの購入に関して、仕入先と長期契約を結ぶ場合があります。これらの契約は、一定数量または最低数量の購入を規定している場合があります。トヨタはかかる原材料またはサービスの安定供給を確保するためにこれらの契約を締結しています。

次の表は、2011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	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	¥ 1,140,066	¥1,140,066	¥ —	¥ —	¥ —
コマーシャル・ペーパー	2,038,943	2,038,943	—	—	—
長期借入債務*(注記13)	9,200,130	2,768,544	3,368,754	1,995,139	1,067,693
キャピタル・リース債務(注記13)	21,917	4,283	4,751	2,977	9,906
解約不能オペレーティング・リース債務(注記22)	44,179	9,198	13,126	8,709	13,146
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)	83,506	37,304	25,513	6,262	14,427
合計	¥12,528,741	¥5,998,338	¥3,412,144	¥2,013,087	¥1,105,172

\* 長期借入債務の金額は、将来の支払元本を表しています。

なお、将来の支払時期を合理的に見積もることができないため、上記の表に未認識税務ベネフィットに関連する債務の金額を含めていません。詳細につ

いては、連結財務諸表注記16を参照ください。また、トヨタは2012会計年度において、退職金制度に対し97,231百万円を拠出する予定です。

	金額:百万円				
	合計	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	¥1,662,225	¥469,543	¥744,991	¥316,508	¥131,183
合計	¥1,662,225	¥469,543	¥744,991	¥316,508	¥131,183

## 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

### 関連当事者との取引

トヨタは、関連会社と通常の業務上取引以外に、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。詳細については、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

2009年10月、FASBは複数成果物を伴う収益認識に関する会計処理および開示の新たな指針を公表しました。この指針は、成果物の販売価格を決定する際に見積販売価格を使用することを容認し、契約対価の配分において残余法を廃止するとともに、複数成果物を伴う売上契約に関する売手の開示を拡充しています。この指針は、2010年6月15日以降に開始する連結会計年度において締結または重要な修正が行われた売上契約より適用となります。マネジメントはこの指針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。

2011年4月、FASBは不良債権のリストラクチャリングに係る債権者の会計処理の明確化および開示に関する新たな指針を公表しました。この指針は、貸付金の条件変更が不良債権のリストラクチャリングとみなされる基準を明確にし、不良債権のリストラクチャリングに関する情報の追加の開示を要求しています。この指針は2011年6月15日以降に開始する期中会計期間もしくは連結会計年度より有効となり、連結会計年度の期首に遡及して適用となります。マネジメントはこの指針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。

#### II 製品保証およびリコール等の市場処置

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います。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。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用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費用の総額を、販売時に最善の見積りに基づき計上するものであり、修理費用に関する現在入手可能な情報はもとより、製品の不具合に関する過去の経験を基礎として金額を見積もっています。製品保証引当金の見積りには、仕入先に対する補償請求により回収できる金額の見積りも反映しています。このように、製品保証引当金の計算には重要な見積りが必要となること、また、一部の製品保証は何年も継続することから、この計算は本質的に不確実性を内包しています。したがって、実際の製品保証費用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性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用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。

各年度の製品保証費用見積額の計算には、1台当

たりの製品保証費用見積額を基礎としています。1台当たりの製品保証費用見積額の計算にあたっては、過去の製品保証費用実績額からサプライヤーに求償した実績額を控除した金額を当該年度の販売台数で除して算定しています。

トヨタは、製品保証費用見積額の計算要素として過去のサプライヤーへの求償実績を使用していることから、過去の平均求償実績により製品保証費用見積額の変動要因となることがあります。しかしながら、サプライヤーへの求償実績に関する過去の実績から、見積額の不確実性は低いと考えます。当該製品の保証期間内であればサプライヤーに請求することは可能であり、回収可能金額についての上限を含むその他の重大な制約条件は特に存在しません。

また、製品のリコール等の市場処置費用は、それらの処置の個別の実施状況を考慮した上で、上記の製品保証費用と同様に、売上原価の構成要素として製品販売時点において過去の発生状況に基づいて見積り計上しています。

リコール等の市場処置費用の見積りに関する重要な要素、判断および仮定は以下のとおりです。

- 1台当たりの平均修理コストと過去の費用の発生パターンに基づき、将来のリコール等の市場処置費用を製品販売時点において見積り計上しています。1台当たりの平均修理コストは、過去のリコール等の市場処置に要した費用実績額に基づいて計算しています。

これらの見積りに不確実さをもたらす要因または金額に重要な相違をもたらし得る要因には、製品の平均修理コストの重要な変化が含まれます。

#### II 貸倒引当金および金融損失引当金

トヨタの小売債権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

## 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

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の債権の各ポートフォリオの減損金額に対するマネジメントによる見積りを反映しています。貸倒引当金および金融損失引当金は、信用リスク評価プロセスの一環として行われている体系的かつ継続的なレビューおよび評価、過去の損失の実績、ポートフォリオの規模および構成、現在の経済的な事象および状況、担保物の見積公正価値およびその充分性、ならびにその他の関連する要因に基づき算定されています。この評価は性質上判断を要するものであり、重要な変動の可能性のある将来期待受取キャッシュ・フローの金額およびタイミングを含め、重要な見積りを必要とするものです。マネジメントは、現在入手可能な情報に基づき、貸倒引当金および金融損失引当金は十分であると考えていますが、(i) 資産の減損に関するマネジメントの見積りまたは仮定の変更、(ii) 将来の期待キャッシュ・フローの変化を示す情報の入手、または(iii) 経済およびその他の事象または状況の変化により、追加の引当金が必要となってくる可能性があります。新車の価格を押し下げる効果をもつセールス・インセンティブが販売プロモーションの重要な構成要素であり続ける限り、中古車の再販価格およびそれに伴う小売債権ならびにファイナンス・リース債権の担保価値はさら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予想損失程度の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「顧客」と「販売店」という2つの基

本的なカテゴリに分類します。トヨタの「顧客」カテゴリは比較的少額の残高を持つ同質の小売債権およびファイナンス・リース債権から構成されており、「販売店」カテゴリは卸売債権およびその他のディーラー貸付金です。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、予想損失程度という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、トヨタが主として米国において金融損失引当金を見積もるにあたり、損失発生頻度または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それぞれ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、損失発生頻度または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
	2011年3月31日現在の 金融損失引当金に 与える影響
損失発生頻度 または予想損失程度の10%の変動	¥6,153

### ■ オペレーティング・リースに対する投資

トヨタが賃貸人となっているオペレーティング・リース用車両は、取得原価で計上し、その見積耐用年数にわたって見積残存価額になるまで定額法で減価償却しています。トヨタは、これらの車両に関して、業界

の公開情報および自社の過去実績に基づき見積残存価額を計算しています。残存価額の下落を示す事象が発生した場合には、リース車両の帳簿価額の回収可能性について減損の有無を評価し、減損が認められた場合には、残価損失引当金を計上しています。

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。

販売報奨金が販売促進に欠かせないものである限り、中古車の再販価格およびそれに伴うトヨタの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。リース期間終了時における残価への影響は、インセンティブプログラムの重要性、およびそれらが長期間続くか否かに依存します。これは、現在のオペレーティング・リースのポートフォリオの見積残価に不利な影響を与え、残価損失引当金を増加させながら、将来の中古車価格の予測に徐々に影響を与えていく可能性があります。また、他の様々な要素(例えば、中古車の需要と供給、金利、インフレ、品質、安全性および車両の信頼性、一般的な経済の見通し、新車価格、予測される将来の返却率および予測される損失の重大性など)が中古車価格および将来の残価予測に影響を与え、販売促進効果を相殺す

ることがあります。これらの要因により、将来の金融事業の業績が悪影響を受ける可能性があります。

### ■ 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であると考えている車両返却率の仮定の変化およびリース期間終了時における市場価値の仮定の変化を示したものであり、他のすべての条件はそれぞれ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、車両返却率の変化およびリース期間終了時における市場価値の仮定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
	2011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%の変動	¥1,164
リース期間終了時における 市場価値の1%の変動	¥4,490

### ■ 長期性資産の減損

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

# 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

## ■ 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2011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3.8%です。また、2011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	
	2012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	2011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	¥(10,325)	¥124,789
0.5%の増加	9,845	(115,671)
期待収益率		
0.5%の減少	¥ (5,917)	
0.5%の増加	5,917	

## ■ 公正価値計上のデリバティブ等の契約

トヨタは、通常の業務の過程において、為替および金利変動に対するエクスポージャーを管理するために、デリバティブ商品を利用しています。デリバティブ商品の会計処理は複雑なものであり、かつ継続的に改訂されます。また、市場価格がない場合、取引相手から入手した価格やその他の市場情報により、公正価値を見積もります。これらの見積りは、それぞれの場合に照らして妥当と思われる評価方法に基づいていますが、異なる仮定を用いることにより見積公正価値が大きく変化することがあります。

## ■ 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。

## ■ 繰延税金資産

トヨタは、特定の納税主体ごとに十分な将来課税所得を期待できるか見積もり、翌期以降の税金減額効果の実現が期待できないと予想される場合には、繰延税金資産を減額させるために評価性引当金を

## 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

計上しています。現時点における将来課税所得の見積りは様々な仮定を含むために、実際の課税所得とは異なる場合があり、実際の課税所得が見積りを下回った場合には、追加的な評価性引当金の計上により、将来の業績が悪影響を受ける可能性があります。

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、2010年3月31日および2011年3月31日現在で、それぞれ1,489億円および1,076億円と見積もられています。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、2011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1,076億円、最低882億円、平均965億円でした。

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もられており、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



## 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

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、2010年3月31日および2011年3月31日現在において、それぞれ678億円および1,396億円であると見積もられています。

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。2010年3月31日および2011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8,527億円および9,602億円です。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、2010年3月31日および2011年3月31日現在において、それぞれ853億円および960億円です。

## 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
	2010年	2011年	2011年
<b>流動資産</b>			
現金及び現金同等物	¥ 1,865,746	¥ 2,080,709	\$ 25,024
定期預金	392,724	203,874	2,452
有価証券	1,793,165	1,225,435	14,738
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>貸倒引当金残高:			
2010年—13,735百万円			
2011年—11,856百万円(143百万米ドル)	1,886,273	1,449,151	17,428
金融債権<純額>	4,209,496	4,136,805	49,751
未収入金	360,379	306,201	3,682
たな卸資産	1,422,373	1,304,242	15,685
繰延税金資産	632,164	605,884	7,287
前払費用及びその他	511,284	517,454	6,223
流動資産合計	13,073,604	11,829,755	142,270
<b>長期金融債権&lt;純額&gt;</b>	5,630,680	5,556,746	66,828
<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	2,256,279	3,571,187	42,949
関連会社に対する投資及びその他の資産	1,879,320	1,827,331	21,976
従業員に対する長期貸付金	67,506	62,158	748
その他	730,997	661,829	7,959
投資及びその他の資産合計	4,934,102	6,122,505	73,632
<b>有形固定資産</b>			
土地	1,261,349	1,237,620	14,884
建物	3,693,972	3,635,605	43,724
機械装置	9,298,967	8,947,350	107,605
賃貸用車両及び器具	2,613,248	2,491,946	29,969
建設仮勘定	226,212	298,828	3,594
小計	17,093,748	16,611,349	199,776
減価償却累計額<控除>	(10,382,847)	(10,302,189)	(123,899)
有形固定資産合計	6,710,901	6,309,160	75,877
<b>資産合計</b>	¥30,349,287	¥29,818,166	\$358,607

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・純資産の部	金額：百万円		金額：百万米ドル
	2010年	2011年	2011年
<b>流動負債</b>			
短期借入債務	¥ 3,279,673	¥ 3,179,009	\$ 38,232
1年以内に返済予定の長期借入債務	2,218,324	2,772,827	33,347
支払手形及び買掛金	1,956,505	1,503,072	18,077
未払金	572,450	579,326	6,967
未払費用	1,735,930	1,773,233	21,326
未払法人税等	153,387	112,801	1,357
その他	769,945	870,722	10,472
流動負債合計	10,686,214	10,790,990	129,778
<b>固定負債</b>			
長期借入債務	7,015,409	6,449,220	77,561
未払退職・年金費用	678,677	668,022	8,034
繰延税金負債	813,221	810,127	9,743
その他	225,323	179,783	2,162
固定負債合計	8,732,630	8,107,152	97,500
<b>株主資本</b>			
資本金			
発行可能株式総数：2010年3月31日および 2011年3月31日現在—10,000,000,000株			
発行済株式総数：2010年3月31日および 2011年3月31日現在—3,447,997,492株	397,050	397,050	4,775
資本剰余金	501,331	505,760	6,083
利益剰余金	11,568,602	11,835,665	142,341
その他の包括利益(損失)累計額	(846,835)	(1,144,721)	(13,767)
自己株式			
自己株式数：2010年3月31日現在—312,002,149株 2011年3月31日現在—312,298,805株	(1,260,425)	(1,261,383)	(15,170)
株主資本合計	10,359,723	10,332,371	124,262
<b>非支配持分</b>	570,720	587,653	7,067
<b>純資産合計</b>	10,930,443	10,920,024	131,329
<b>契約債務及び偶発債務</b>			
<b>負債・純資産合計</b>	¥30,349,287	¥29,818,166	\$358,607

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

# 連結損益計算書

トヨタ自動車株式会社  
3月31日に終了した1年間

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2009年	2010年	2011年	2011年
<b>売上高</b>				
商品・製品売上高	¥19,173,720	¥17,724,729	¥17,820,520	\$214,318
金融収益	1,355,850	1,226,244	1,173,168	14,109
	20,529,570	18,950,973	18,993,688	228,427
<b>売上原価並びに販売費及び一般管理費</b>				
売上原価	17,468,416	15,971,496	15,985,783	192,252
金融費用	987,384	712,301	629,543	7,571
販売費及び一般管理費	2,534,781	2,119,660	1,910,083	22,972
	20,990,581	18,803,457	18,525,409	222,795
<b>営業利益(損失)</b>	(461,011)	147,516	468,279	5,632
<b>その他の収益(費用)</b>				
受取利息及び受取配当金	138,467	78,224	90,771	1,092
支払利息	(46,882)	(33,409)	(29,318)	(353)
為替差益(差損)＜純額＞	(1,815)	68,251	14,305	172
その他＜純額＞	(189,140)	30,886	19,253	231
	(99,370)	143,952	95,011	1,142
<b>税金等調整前当期純利益(損失)</b>	(560,381)	291,468	563,290	6,774
<b>法人税等</b>	(56,442)	92,664	312,821	3,762
<b>持分法投資損益</b>	42,724	45,408	215,016	2,586
<b>非支配持分控除前当期純利益(損失)</b>	(461,215)	244,212	465,485	5,598
<b>非支配持分帰属損益</b>	24,278	(34,756)	(57,302)	(689)
<b>当社株主に帰属する当期純利益(損失)</b>	¥ (436,937)	¥ 209,456	¥ 408,183	\$ 4,909
		金額：円		金額：米ドル
<b>1株当たり当社株主に帰属する当期純利益(損失)</b>				
基本	¥ (139.13)	¥ 66.79	¥ 130.17	\$ 1.57
希薄化後	¥ (139.13)	¥ 66.79	¥ 130.16	\$ 1.57
<b>1株当たり年間配当額</b>	¥ 100.00	¥ 45.00	¥ 50.00	\$ 0.60

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	株主資本合計	非支配持分	純資産合計
<b>2008年3月31日現在残高</b>	¥397,050	¥497,569	¥12,408,550	¥ (241,205)	¥(1,192,437)	¥11,869,527	¥656,667	¥12,526,194
非支配持分との資本取引及びその他							(30,645)	(30,645)
当期発行額		3,642				3,642		3,642
包括損失								
当期純損失			(436,937)			(436,937)	(24,278)	(461,215)
その他の包括利益(損失)								
外貨換算調整額				(381,303)		(381,303)	(18,865)	(400,168)
未実現有価証券評価損<組替修正考慮後>				(293,101)		(293,101)	(13,590)	(306,691)
年金債務調整額				(192,172)		(192,172)	(8,874)	(201,046)
包括損失合計						(1,303,513)	(65,607)	(1,369,120)
当社株主への配当金支払額			(439,991)			(439,991)		(439,991)
非支配持分への配当金支払額							(20,885)	(20,885)
自己株式の取得及び処分					(68,458)	(68,458)		(68,458)
<b>2009年3月31日現在残高</b>	397,050	501,211	11,531,622	(1,107,781)	(1,260,895)	10,061,207	539,530	10,600,737
非支配持分との資本取引及びその他		(2,116)				(2,116)	(2,748)	(4,864)
当期発行額		2,236				2,236		2,236
包括利益								
当期純利益			209,456			209,456	34,756	244,212
その他の包括利益								
外貨換算調整額				9,894		9,894	5,721	15,615
未実現有価証券評価益<組替修正考慮後>				176,407		176,407	4,095	180,502
年金債務調整額				74,645		74,645	98	74,743
包括利益合計						470,402	44,670	515,072
当社株主への配当金支払額			(172,476)			(172,476)		(172,476)
非支配持分への配当金支払額							(10,732)	(10,732)
自己株式の取得及び処分					470	470		470
<b>2010年3月31日現在残高</b>	397,050	501,331	11,568,602	(846,835)	(1,260,425)	10,359,723	570,720	10,930,443
非支配持分との資本取引及びその他		<b>2,310</b>				<b>2,310</b>	<b>5,183</b>	<b>7,493</b>
当期発行額		<b>2,119</b>				<b>2,119</b>		<b>2,119</b>
包括利益								
当期純利益			<b>408,183</b>			<b>408,183</b>	<b>57,302</b>	<b>465,485</b>
その他の包括利益(損失)								
外貨換算調整額				<b>(287,613)</b>		<b>(287,613)</b>	<b>(11,965)</b>	<b>(299,578)</b>
未実現有価証券評価損<組替修正考慮後>				<b>(26,058)</b>		<b>(26,058)</b>	<b>(1,599)</b>	<b>(27,657)</b>
年金債務調整額				<b>15,785</b>		<b>15,785</b>	<b>(4,331)</b>	<b>11,454</b>
包括利益合計						<b>110,297</b>	<b>39,407</b>	<b>149,704</b>
当社株主への配当金支払額			(141,120)			(141,120)		(141,120)
非支配持分への配当金支払額							(27,657)	(27,657)
自己株式の取得及び処分					(958)	(958)		(958)
<b>2011年3月31日現在残高</b>	<b>¥397,050</b>	<b>¥505,760</b>	<b>¥11,835,665</b>	<b>¥(1,144,721)</b>	<b>¥(1,261,383)</b>	<b>¥10,332,371</b>	<b>¥587,653</b>	<b>¥10,920,024</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：百万米ドル

	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	株主資本合計	非支配持分	純資産合計
<b>2010年3月31日現在残高</b>	<b>\$4,775</b>	<b>\$6,029</b>	<b>\$139,129</b>	<b>\$(10,184)</b>	<b>\$(15,158)</b>	<b>\$124,591</b>	<b>\$6,864</b>	<b>\$131,455</b>
非支配持分との資本取引及びその他		28				28	62	90
当期発行額		26				26		26
包括利益								
当期純利益			4,909			4,909	689	5,598
その他の包括利益(損失)								
外貨換算調整額				(3,459)		(3,459)	(144)	(3,603)
未実現有価証券評価損<組替修正考慮後>				(314)		(314)	(19)	(333)
年金債務調整額				190		190	(52)	138
包括利益合計						1,326	474	1,800
当社株主への配当金支払額			(1,697)			(1,697)		(1,697)
非支配持分への配当金支払額							(333)	(333)
自己株式の取得及び処分					(12)	(12)		(12)
<b>2011年3月31日現在残高</b>	<b>\$4,775</b>	<b>\$6,083</b>	<b>\$142,341</b>	<b>\$(13,767)</b>	<b>\$(15,170)</b>	<b>\$124,262</b>	<b>\$7,067</b>	<b>\$131,329</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	
	2009年	2010年	2011年	2011年
<b>営業活動からのキャッシュ・フロー</b>				
非支配持分控除前当期純利益(損失)	¥ (461,215)	¥ 244,212	¥ 465,485	\$ 5,598
営業活動から得た現金<純額>への 非支配持分控除前当期純利益(損失)の調整				
減価償却費	1,495,170	1,414,569	1,175,573	14,138
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	257,433	100,775	4,140	50
退職・年金費用<支払額控除後>	(20,958)	1,254	(23,414)	(282)
固定資産処分損	68,682	46,937	36,214	436
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	220,920	2,486	7,915	95
繰延税額	(194,990)	25,537	85,710	1,031
持分法投資損益	(42,724)	(45,408)	(215,016)	(2,586)
資産及び負債の増減ほか				
受取手形及び売掛金の(増加)減少	791,481	(576,711)	421,423	5,068
たな卸資産の減少	192,379	56,059	51,808	623
その他の流動資産の減少	9,923	97,494	38,307	461
支払手形及び買掛金の増加(減少)	(837,402)	649,214	(406,210)	(4,885)
未払法人税等の増加(減少)	(251,868)	102,207	(40,629)	(489)
その他流動負債の増加(減少)	(41,819)	213,341	239,319	2,878
その他	291,893	226,564	183,384	2,206
営業活動から得た現金<純額>	¥1,476,905	¥2,558,530	¥2,024,009	\$24,342

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2009年	2010年	2011年	2011年
<b>投資活動からのキャッシュ・フロー</b>				
金融債権の増加	¥(8,612,111)	¥(7,806,201)	¥(8,438,785)	\$(101,488)
金融債権の回収	8,143,804	7,509,578	7,934,364	95,422
金融債権の売却	11,290	8,390	69,576	837
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(1,364,582)	(604,536)	(629,326)	(7,569)
賃貸資産の購入	(960,315)	(833,065)	(1,061,865)	(12,770)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	47,386	52,473	51,342	618
賃貸資産の売却	528,749	465,092	486,695	5,853
有価証券及び投資有価証券の購入	(636,030)	(2,412,182)	(4,421,807)	(53,179)
有価証券及び投資有価証券の売却	800,422	77,025	189,037	2,273
有価証券及び投資有価証券の満期償還	675,455	1,031,716	3,527,119	42,419
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>	(45)	(1,020)	(299)	(4)
投資及びその他の資産の増減ほか	135,757	(337,454)	177,605	2,136
投資活動に使用した現金<純額>	¥(1,230,220)	¥(2,850,184)	¥(2,116,344)	\$ (25,452)

## 財務活動からのキャッシュ・フロー

長期借入債務の増加	¥ 3,506,990	¥ 3,178,310	¥ 2,931,436	\$ 35,255
長期借入債務の返済	(2,704,078)	(2,938,202)	(2,489,632)	(29,942)
短期借入債務の増加(減少)	406,507	(335,363)	162,260	1,951
配当金支払額	(439,991)	(172,476)	(141,120)	(1,697)
自己株式の取得ほか	(70,587)	(10,251)	(28,617)	(344)
財務活動から得た(又は使用した)現金<純額>	698,841	(277,982)	434,327	5,223
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	(129,793)	(8,898)	(127,029)	(1,528)
現金及び現金同等物純増加(減少)額	815,733	(578,534)	214,963	2,585
現金及び現金同等物期首残高	1,628,547	2,444,280	1,865,746	22,439
現金及び現金同等物期末残高	¥ 2,444,280	¥ 1,865,746	¥ 2,080,709	\$ 25,024

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

## 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います。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います。

## 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い、また、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、それぞれ会計帳簿を保持し、財務諸表を作成しています。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います。

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す。

### (1) 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います。連結会社間の重要な取引ならびに債権債務は、すべて消去しています。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、取得原価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います。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います。また、価値の下落が一時的でないとは判断される場合には、正味実現可能価額まで減額して計上しています。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原価で計上しています。米国会計基準で定義され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います。

### (2) 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います。結果として、このような見積り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、製品保証にかかる債務、リコール等の市場処置にかかる債務、貸倒引当金および金融損失引当金、賃貸資産の残存価額、長期性資産の減損、退職後給付費用および債務、デリバティブ金融商品の公正価値、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、訴訟関連債務および繰延税金資産に対する評価性引当金などがあります。

### (3) 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います。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います。

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います。

### (4) 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います。

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います。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います。

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います。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います。

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います。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います。

特定の完成車両の売上高には、顧客に無償メンテナンスを提供する契約の測定可能な収益が含まれています。この無償メンテナンス契約による収益は関連する費用の発生に応じて契約期間にわたり収益認識しています。

### (5) 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います。2009年3月31日、2010年3月31日および2011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389,242百万円、304,375百万円および308,903百万円(3,715百万米ドル)です。

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います。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にかかる債務として見積計上しています。製品保証にかかる債務の金額は、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います。製品保証費用に関する計上は、仕入先が負担すべき製品保証費用の見積りも考慮しています。

また、リコール等の市場処置にかかる費用は、これらの支出が発生する可能性が高く、かつ合理的に見積もることができる場合に計上しています。前連結会計年度の第4四半期より、将来のリコール等の市場処置に関する費用について、従来の個別に見積もる方法に加え、過去の発生状況を基礎にして製品販売時点において包括的に見積もる方法を併用しています。これは、前連結会計年度において一連の品質問題をふまえ、「グローバル品質特別委員会」の設置などお客様視点での取り組みの強化に向けて業務の抜本的見直しを行ったこと、および市場処置台数が増加したこと等によるものです。

訴訟関連債務は、訴訟等から生じる損失に備えるため、現在利用可能な情報に基づき計上しています。なお、弁護士費用は発生時に費用処理しています。

研究開発費は発生時に費用処理しており、2009年3月31日、2010年3月31日および2011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904,075百万円、725,345百万円および730,340百万円(8,783百万米ドル)です。

### (6) 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います。

## 連結財務諸表への注記

### (7) 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います。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純資産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います。特定の売却可能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います。

### (8) 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います。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います。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います。

### (9) 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います。金融債権の取得に際して直接発生した費用は資産計上し、契約期間にわたり利益率が一定となるように償却しています。

金融債権のポートフォリオセグメントは主にトヨタの事業の性質と金融債権の特性を質的側面から考慮して決定しており、以下の3つに分類しています。

#### ① 小売債権ポートフォリオ

小売債権ポートフォリオは、主にディーラーから取得した車両販売の割賦債権(以下、自動車割賦債権という。)により構成され、クレジット・カード債権を含んでいます。これらの債権は、取得時に所定の信用基準を満たさなければなりません。また、取得後、トヨタは割賦代金の回収および契約の管理について責任を有します。

自動車割賦債権の契約期間は主に2年から7年です。トヨタは、融資対象となった車両に対する担保権を取得し、顧客が債務不履行に陥った場合、担保権を実行できます。ほとんど全ての自動車割賦債権に遡求権はなく、担保権を実行した場合にもディーラーは債務履行責任を負うことはありません。

小売債権ポートフォリオは、金融債権に内在する一般的なリスク特性や信用リスクの類似性を基礎としながら、金額的重要性を考慮して、1クラスの区分としています。

#### ② ファイナンス・リース・ポートフォリオ

ファイナンス・リース債権は、主にディーラーから取得した新車のリース契約に係る債権です。リース契約の期間は主に2年から5年です。当該債権は、取得時に所定の信用基準を満たさなければならず、取得後、トヨタはリース車両の所有権を引き受けます。また、トヨタはリース料金の回収および契約の管理について責任を有します。

トヨタは、リース契約者が債務不履行に陥った場合、通常、当該車両を占有することが認められます。残存価額は車両が新規にリースされた時点で評価され、リース終了時にトヨタに返却された車両はオークションにて売却されます。

ファイナンス・リース・ポートフォリオは、金融債権

に内在する一般的なリスク特性や信用リスクの類似性を基礎として、1クラスの区分としています。

#### ③ 卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオ

トヨタは、適性を満たしたディーラーに対して、在庫購入のための融資を行っています。トヨタは、融資対象となった車両に対する担保権を取得し、さらに必要がある場合、ディーラーの資産または経営者の個人資産あるいはその両方に抵当権を設定します。ディーラーが債務不履行に陥った場合、トヨタは取得した資産を処分し、法的救済措置を求める権利を有します。

また、トヨタは、ディーラーに対して事業買収、設備の改修、不動産購入および運転資金のための期限付融資も行っています。当該融資は、通常、不動産への担保権、その他のディーラーの資産または経営者の個人資産により保全されています。

卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオは、金融債権に内在するリスク特性を基礎として、卸売債権、設備融資、運転資金融資の3クラスに区分しています。

減損債権は、主に卸売債権およびその他のディーラー貸付金から構成されています。

卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオの全てのクラスにおいて、債権金額が現在の情報や事象に基づき、契約条件に従って回収されない可能性が高くなった段階で、当該債権残高は減損しているとみなされます。貸付債権が減損しているかどうかの判定にあたっては、過去の支払実績および支払期限の遵守状況ならびに債務者の財務健全性に関するその他の主観的要素を考慮しています。減損債権には、利息の計上が中止され個別引当金を計上した債権が含まれています。一方で、減損債権は一般引当金の計算からは除かれています。

卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオの全てのクラスは、元本または利息の総額

の支払いに疑念が生じた場合、あるいは元本または利息の支払いが約定から90日以上延滞した場合のいずれか早い時点で利息の計上を中止しています。担保の価値が元本および利息を回収するのに不十分である場合、担保に依存した債権について利息の計上を中止しています。また、利息の計上を中止した段階で、未収利息は取り崩し、償却原価の償却も中止しています。

利息の計上を中止した債権に係る受取利息は、現金で回収した場合にのみ認識しています。利息の計上は、その時点までの元本および利息が支払われ、かつ、将来の支払いが確実になった場合に再開しています。損失の発生が見込まれるとき、債権残高は金融損失引当金から差し引かれます。小売債権クラスおよびファイナンス・リース債権クラスは、一部を除き元本および利息の支払いが支払予定日から90日以上延滞したとしても利息の計上を中止することはありません。しかしながら、これらの債権は以降の支払いが見込めなくなった場合、あるいは元本または利息の支払いが約定から120日以上延滞した場合のいずれか早い時点で金融損失引当金から差し引かれます。

2010年3月31日現在、利息の計上を中止した金融債権は26,599百万円です。

2011年3月31日現在、利息の計上を中止した金融債権の残高は次のとおりです。

	金額：百万円 2011年3月31日現在	金額：百万米ドル 2011年3月31日現在
小売債権	¥ 2,633	\$ 32
ファイナンス・リース	1,136	14
卸売債権	6,722	81
設備融資	14,437	173
運転資金融資	272	3
	¥25,200	\$303

2010年3月31日現在、利息を計上している90日以上延滞債権は38,150百万円です。



## 連結財務諸表への注記

2011年3月31日現在、利息を計上している90日以上延滞債権の残高は次のとおりです。

	金額：百万円 2011年3月31日現在	金額：百万米ドル 2011年3月31日現在
小売債権	¥23,734	\$285
ファイナンス・リース	4,484	54
	¥28,218	\$339

### (10) 金融損失引当金

顧客の支払不能から生じる金融債権および賃貸用車両及び器具に対する損失に備えるため金融損失引当金を計上しています。金融損失引当金の繰入額は販売費及び一般管理費に含めて計上しています。

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、ポートフォリオセグメント別に、以下のとおり算定しています。なお、賃貸用車両及び器具はポートフォリオセグメントの開示を規定した指針の対象外となっています。

#### ① 小売債権ポートフォリオ

トヨタは小売債権に対する損失に備えるため、過去の損失の実績、現在の経済的な事象および状況ならびにその他の関連する要因などに基づき算定された引当率を、当該債権に乗じることで算定しています。

#### ② ファイナンス・リース・ポートフォリオ

トヨタはファイナンス・リース債権に対する損失に備えるため、過去の損失の実績、現在の経済的な事象および状況ならびに中古車市場等の関連する要因などに基づき算定された引当率を、当該債権に乗じることで算定しています。

### ③ 卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオ

トヨタは卸売債権およびその他のディーラー貸付金に対する損失に備えるため、ディーラーの財務状況、担保設定条件、現在の経済的な事象および状況ならびにその他の関連する要因などに基づき算定された引当率を、当該債権に乗じることで算定しています。

トヨタは卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオに含まれる個々の減損債権に対する見積り損失をカバーするために個別引当金を設定しています。個別引当金は、個別の債権の総額を回収できない可能性が高い場合に、当該債権を将来キャッシュ・フローの割引現在価値または担保の公正価値で評価して算定しています。返済が担保によって保証される貸付金は、担保に依存した貸付金とされ、その場合の個別引当金の計算には担保の公正価値が使われます。担保の公正価値が金融債権の残高を超過している場合には引当金を計上していません。

卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオに含まれる個別債権の減損は、測定された金融損失に基づき金融損失引当金の増加として記帳されます。担保による回収が可能であるならば、関連する担保の回収および売却によって、金融損失引当金は取り崩されます。

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います。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います。

### (11) 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います。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

しています。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います。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います。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います。

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います。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。

### (12) たな卸資産

たな卸資産は市場価格を超えない範囲において取得原価で評価しています。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います。後入先出法により評価しているたな卸資産は、2010年3月31日および2011年3月31日現在、それぞれ199,275百万円および151,183百万円(1,818百万米ドル)です。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、2010年3月31日および2011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64,099百万円および57,943百万円(697百万米ドル)増加します。

### (13) 有形固定資産

有形固定資産は、取得原価で評価しています。重要な更新および改良のための支出は資産計上しており、少額の取替、維持および修理のための支出は発生時の費用として処理しています。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、それぞれ計算しています。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年を使用しています。

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います。賃貸用車両及び器具は見積残存価額まで、主として2年から5年のリース期間にわたり定額法で償却しています。賃貸契約の取得に際して直接発生した費用は資産計上し、リース期間にわたり定額法で償却しています。

### (14) 長期性資産

トヨタは、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います。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います。

### (15) 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います。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います。

## 連結財務諸表への注記

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います。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います。

### (16) 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います。退職給付債務の測定は、米国会計基準に従って年金数理計算に基づき行われています。また、確定給付退職後制度の積立超過または積立不足を前払退職・年金費用または未払退職・年金費用として連結貸借対照表に認識し、当該財政状態の変動は、その変動が生じた連結会計年度中にその他の包括利益の変動として認識しています。

### (17) 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います。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います。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います。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います。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いません。

### (18) 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います。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・負債を認識しています。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います。

### (19) 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います。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いません。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います。すべてのヘッジ取引の非有効部分は損益に計上しています。

### (20) 1株当たり当社株主に帰属する当期純利益

基本1株当たり当社株主に帰属する当期純利益は、当社株主に帰属する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います。希薄化後1株当たり当社株主に帰属する当期純利益の算定方法は基本1株当たり当社株主に帰属する当期純利益の算定方法と類似していますが、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います。

### (21) 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当該報酬の付与日における公正価値に基づき測定しています。

### (22) 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、純資産の調整項目として純資産の部に直接計上する項目として定義されています。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、外貨換算調整額およびトヨタの確定給付退職後制度に関して年金債務を認識するために計上する調整額です。

### (23) 会計方針の変更

2009年6月、FASBは譲渡およびサービス業務に関する会計処理および開示の新たな指針を公表しました。この指針は、適格特別目的事業体概念の廃止および金融資産の消滅に係る要件変更ならびに金融資産の譲渡に関する追加の開示を要求しています。トヨタは2011年3月31日に終了する連結会計年度よりこの指針を適用しました。この指針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。

2009年6月、FASBは連結に関する会計処理および開示の新たな指針を公表しました。この指針は、変動持分事業体の連結に係る判定方法を変更しています。トヨタは2011年3月31日に終了する連結会計年度よりこの指針を適用しました。この指針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。

2010年7月、FASBは債権に関する開示の新たな指針を公表しました。この指針は、貸出債権の信用状態および貸倒引当金に関する追加の開示を要求しています。トヨタは2011年3月31日に終了する連結会計年度よりこの指針を適用しました。この指針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。この指針の適用による開示については注記7および注記11を参照ください。

### (24) 将来適用予定の最近公表された会計基準

2009年10月、FASBは複数成果物を伴う収益認識に関する会計処理および開示の新たな指針を公表しました。この指針は、成果物の販売価格を決定する際に見積販売価格を使用することを容認し、契約対価の配分において残余法を廃止するとともに、複数成果物を伴う売上契約に関する売手の開示を拡充しています。この指針は、2010年6月15日以降に開始する連結会計年度において締結または重要な修正が行われた売上契約より適用となります。マネジメントはこの指針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。

2011年4月、FASBは不良債権のリストラクチャリングに係る債権者の会計処理の明確化および開示に関する新たな指針を公表しました。この指針は、貸付金の条件変更が不良債権のリストラクチャリングに該当する基準を明確にし、不良債権のリストラクチャリングに関する情報の追加の開示を要求しています。この指針は2011年6月15日以降に開始する期中会計期間もしくは連結会計年度より有効となり、連結会計年度の期首に遡及して適用となります。マネジメントはこの指針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。

### (25) 勘定科目の組替え再表示

特定の過年度の金額は、2011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います。

## 連結財務諸表への注記

### 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、監査されていません。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、2011年3月31日現在の実勢為替相場1米ドル=83.15円を、2011年3月31日終了連結会計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います。

### 4 キャッシュ・フローに関する補足情報

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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563,368百万円、(207,278)百万円および211,487百万円(2,543百万米ドル)です。また、2009年3月31日、2010年3月31日および2011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614,017百万円、445,049

百万円および382,903百万円(4,605百万米ドル)です。2009年3月31日、2010年3月31日および2011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28,953百万円、3,400百万円および10,478百万円(126百万米ドル)です。

### 5 買収および譲渡

2009年3月31日、2010年3月31日および2011年3月31日に終了した各1年間に行った買収および譲渡に関して、重要な資産および負債の変動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、国債および株式等を含んでおり、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す。

	金額：百万円			
	2010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>				
国債	¥2,695,248	¥ 24,228	¥ 64,647	¥2,654,829
株式	555,526	369,670	72,421	852,775
その他	403,776	17,588	1	421,363
合計	¥3,654,550	¥411,486	¥137,069	¥3,928,967

	金額：百万円			
	2011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>				
株式	¥ 95,304			
その他	25,173			
合計	¥ 120,477			

	金額：百万円			
	2011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>				
国債	¥3,174,236	¥ 21,712	¥ 68,778	¥3,127,170
株式	670,405	398,140	108,316	960,229
その他	561,387	15,940	376	576,951
合計	¥4,406,028	¥435,792	¥177,470	¥4,664,350

	金額：百万米ドル			
	2011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>				
株式	\$ 109,203			
その他	23,069			
合計	\$ 132,272			

	金額：百万米ドル			
	2011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>				
国債	\$38,175	\$ 261	\$ 827	\$37,609
株式	8,063	4,788	1,303	11,548
その他	6,751	192	4	6,939
合計	\$52,989	\$5,241	\$2,134	\$56,096

	金額：百万米ドル			
	2011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>				
株式	\$ 1,313			
その他	278			
合計	\$ 1,591			

## 連結財務諸表への注記

2010年3月31日および2011年3月31日現在、国債の構成割合は、それぞれ日本国債76%、米国・欧州の外国債24%、および日本国債77%、米国・欧州の外国債23%となっており、売却可能証券に含まれる株式は、それぞれ88%および86%が日本市場の上場株式です。その他にはコマーシャル・ペーパー等が含まれています。

2010年3月31日および2011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。

2010年3月31日および2011年3月31日現在、売却可能証券に含まれる国債等は主に1年から10年満期で構成されています。

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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800,422百万円、77,025百万円および189,037百万円(2,273百万米ドル)です。これらの売却収入に係る実現総利益はそれぞれ35,694百万円、3,186百万円および8,974百万円(108百万米ドル)であり、実現総損失はそれぞれ1,856百万円、7百万円および87百万円(1百万米ドル)です。

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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220,920百万円、2,486百万円および7,915百万円(95百万米ドル)の減損を認識し、連結損益計算書の「その他<純額>」に含めて計上しています。

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」に含めています。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います。トヨタは定期的に、取得原価で評価されている重要な投資について減損の判定を行っており、減損が一時的でないと判断された場合には、帳簿価額を減損金額だけ切り下げ、その損失は当該連結会計年度の損益として計上しています。

## 7 金融債権

金融債権の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2010年	2011年	2011年
小売債権	¥ 7,162,082	<b>¥ 7,128,453</b>	<b>\$ 85,730</b>
ファイナンス・リース	1,232,508	<b>1,123,188</b>	<b>13,508</b>
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	2,051,301	<b>1,990,557</b>	<b>23,939</b>
	10,445,891	<b>10,242,198</b>	<b>123,177</b>
繰延融資初期費用	109,747	<b>104,391</b>	<b>1,256</b>
未稼得収益	(482,983)	<b>(496,235)</b>	<b>(5,968)</b>
金融損失引当金			
小売債権	(160,351)	<b>(92,199)</b>	<b>(1,109)</b>
ファイナンス・リース	(36,917)	<b>(36,024)</b>	<b>(433)</b>
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	(35,211)	<b>(28,580)</b>	<b>(344)</b>
	(232,479)	<b>(156,803)</b>	<b>(1,886)</b>
金融債権<純額>合計	9,840,176	<b>9,693,551</b>	<b>116,579</b>
控除：一年以内に期限の到来する債権	(4,209,496)	<b>(4,136,805)</b>	<b>(49,751)</b>
長期金融債権<純額>	¥ 5,630,680	<b>¥ 5,556,746</b>	<b>\$ 66,828</b>

2010年3月31日および2011年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、それぞれ北米61.9%、日本12.8%、欧州10.3%、アジア4.7%、その他の地域10.3%、および北米59.0%、日本12.7%、欧州10.4%、アジア5.8%、その他の地域12.1%です。

2011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
2012年	<b>¥2,429,001</b>	<b>¥326,116</b>	<b>¥1,529,447</b>	<b>\$29,212</b>	<b>\$3,922</b>	<b>\$18,394</b>
2013年	<b>1,758,024</b>	<b>216,387</b>	<b>106,809</b>	<b>21,143</b>	<b>2,602</b>	<b>1,284</b>
2014年	<b>1,343,998</b>	<b>165,018</b>	<b>153,470</b>	<b>16,164</b>	<b>1,985</b>	<b>1,846</b>
2015年	<b>911,785</b>	<b>62,632</b>	<b>52,361</b>	<b>10,966</b>	<b>753</b>	<b>630</b>
2016年	<b>444,633</b>	<b>28,095</b>	<b>59,945</b>	<b>5,347</b>	<b>338</b>	<b>721</b>
2017年以降	<b>241,012</b>	<b>6,623</b>	<b>88,525</b>	<b>2,898</b>	<b>80</b>	<b>1,064</b>
合計	<b>¥7,128,453</b>	<b>¥804,871</b>	<b>¥1,990,557</b>	<b>\$85,730</b>	<b>\$9,680</b>	<b>\$23,939</b>

## 連結財務諸表への注記

ファイナンス・リースの内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	2010年	2011年	2011年
最低受取リース料	¥ 903,201	¥ 804,871	\$ 9,680
未保証見積残存価額	329,307	318,317	3,828
	1,232,508	1,123,188	13,508
繰延融資初期費用	6,423	5,406	65
控除：未稼得収益	(121,664)	(104,419)	(1,256)
控除：金融損失引当金	(36,917)	(36,024)	(433)
ファイナンス・リース<純額>	¥1,080,350	¥ 988,151	\$11,884

トヨタの金融債権は、顧客やディーラーの返済が契約条件どおりに行われずに損失が発生する可能性があります。それらの損失に備えるための金融損失

引当金の算定において、トヨタは様々な信用リスク評価プロセスを導入しています。

2011年3月31日現在、回収期限からの経過日数別の残高は次のとおりです。

	金額：百万円				
	小売債権	ファイナンス・リース	卸売債権	設備融資	運転資金融資
30日以内	¥7,017,171	¥1,111,453	¥897,971	¥494,700	¥593,516
31日以上60日以内	72,082	5,968	2,260	404	44
61日以上90日以内	15,466	1,283	355	34	0
91日以上	23,734	4,484	74	621	578
合計	¥7,128,453	¥1,123,188	¥900,660	¥495,759	¥594,138

	金額：百万米ドル				
	小売債権	ファイナンス・リース	卸売債権	設備融資	運転資金融資
30日以内	\$84,392	\$13,367	\$10,799	\$5,950	\$7,138
31日以上60日以内	867	72	27	5	1
61日以上90日以内	186	15	4	0	0
91日以上	285	54	1	7	7
合計	\$85,730	\$13,508	\$10,831	\$5,962	\$7,146

2011年3月31日現在、当該金融債権残高の重要な割合を占める米国と、米国以外の地域における卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオの信用状況別の残高は、それぞれ次のとおりです。

### ■米国

卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオについては、内部におけるディーラー別のリスク評価を基礎として、米国においては以下の信用状況別に区分しています。

- 正常：要注意、破綻懸念、債務不履行のいずれにも該当しない債権
- 要注意：債権の潜在的損失に注意を必要とする債権
- 破綻懸念：債権の質的および量的見地から債務不履行に陥る懸念がある債権
- 債務不履行：契約上の返済義務が履行されていない、または一時的に免除されている債権

	金額：百万円			
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
正常	¥504,960	¥283,450	¥ 90,545	¥ 878,955
要注意	58,106	41,967	12,198	112,271
破綻懸念	6,494	12,344	1,066	19,904
債務不履行	803	931	655	2,389
合計	¥570,363	¥338,692	¥104,464	¥1,013,519

	金額：百万米ドル			
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
正常	\$6,073	\$3,409	\$1,089	\$10,571
要注意	698	505	147	1,350
破綻懸念	78	148	13	239
債務不履行	10	11	8	29
合計	\$6,859	\$4,073	\$1,257	\$12,189

### ■米国以外の地域

卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオについては、内部におけるディーラー別のリスク評価を基礎として、米国以外の地域においては正常(債務不履行以外の債権)および債務不履行(契約上の返済義務が履行されていない、または一時的に免除されている債権)に区分しています。

	金額：百万円			
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
正常	¥315,744	¥151,020	¥485,974	¥952,738
債務不履行	14,553	6,047	3,700	24,300
合計	¥330,297	¥157,067	¥489,674	¥977,038

	金額：百万米ドル			
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
正常	\$3,797	\$1,816	\$5,845	\$11,458
債務不履行	175	73	44	292
合計	\$3,972	\$1,889	\$5,889	\$11,750

## 連結財務諸表への注記

減損債権に関する情報は次のとおりです。

	金額：百万円	
	2010年3月31日現在	
	卸売債権および その他のディーラー貸付金	
個別引当金を計上している債権	¥37,273	
個別引当金を計上していない債権	1,582	
合計	¥38,855	
減損債権に計上されている金融損失引当金	¥14,000	
減損債権の平均残高	42,581	
減損後に計上された受取利息	464	

	金額：百万円			
	2011年3月31日現在			
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
個別引当金を計上している債権	¥ 7,192	¥18,173	¥4,841	¥30,206
個別引当金を計上していない債権	12,745	—	272	13,017
合計	¥19,937	¥18,173	¥5,113	¥43,223
減損債権に計上されている金融損失引当金	¥ 896	¥ 6,553	¥3,436	¥10,885
減損債権の平均残高	16,231	19,545	4,979	40,755
減損後に計上された受取利息	171	514	86	771

	金額：百万米ドル			
	2011年3月31日現在			
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
個別引当金を計上している債権	\$ 86	\$219	\$58	\$363
個別引当金を計上していない債権	154	—	3	157
合計	\$240	\$219	\$61	\$520
減損債権に計上されている金融損失引当金	\$ 11	\$ 79	\$41	\$131
減損債権の平均残高	195	235	60	490
減損後に計上された受取利息	2	6	1	9

なお、当該減損債権における未回収の元本残高は、上記債権残高と同額です。

### 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
	2010年	2011年	2011年
製品	¥ 885,005	¥ 715,272	\$ 8,602
原材料	265,493	299,755	3,605
仕掛品	199,267	218,335	2,626
貯蔵品およびその他	72,608	70,880	852
合計	¥1,422,373	¥1,304,242	\$15,685

### 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
	2010年	2011年	2011年
車両	¥2,516,948	¥2,404,032	\$28,912
器具	96,300	87,914	1,057
	2,613,248	2,491,946	29,969
控除：減価償却累計額	(791,169)	(662,255)	(7,964)
賃貸用車両及び器具<純額>	¥1,822,079	¥1,829,691	\$22,005

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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560,251百万円、496,729百万円および475,472百万円(5,718百万米ドル)です。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
2012年	¥375,712	\$4,518
2013年	256,231	3,082
2014年	110,583	1,330
2015年	26,645	320
2016年	6,547	79
2017年以降	5,487	66
将来の最低レンタル収入合計	¥781,205	\$9,395

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。

## 連結財務諸表への注記

## 11 貸倒引当金および金融損失引当金

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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
	2009年	2010年	2011年	2011年
貸倒引当金期首残高	¥52,063	¥48,006	¥46,706	\$562
繰入(戻入)額	(1,663)	1,905	1,806	22
債権償却	(1,695)	(1,357)	(2,690)	(33)
その他	(699)	(1,848)	(1,775)	(21)
貸倒引当金期末残高	¥48,006	¥46,706	¥44,047	\$530

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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います。

2010年3月31日および2011年3月31日現在の

貸倒引当金残高の一部は長期の債権に係るものであり、「投資及びその他の資産－その他」に、それぞれ32,971百万円および32,191百万円(387百万米ドル)が計上されています。

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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賃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
	2009年	2010年	2011年	2011年
金融損失引当金期首残高	¥117,706	¥238,932	¥232,479	\$2,796
繰入額	259,096	98,870	2,334	28
債権償却	(128,240)	(118,333)	(86,115)	(1,036)
回収額	11,447	16,137	18,268	220
その他	(21,077)	(3,127)	649	8
金融損失引当金期末残高	¥238,932	¥232,479	¥167,615	\$2,016

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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います。

上記の金融損失引当金のうち、2011年3月31日に終了した1年間における小売債権ポートフォリオ、ファイナンス・リース・ポートフォリオ、卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオに係る金融損失引当金の分析は次のとおりです。

	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	2011年3月31日に終了した1年間			2011年3月31日に終了した1年間		
	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
金融損失引当金期首残高	¥160,350	¥36,918	¥35,211	\$1,929	\$444	\$423
繰入額	(2,660)	6,023	2,098	(32)	73	26
債権償却	(68,122)	(2,820)	(5,885)	(819)	(34)	(71)
回収額	14,159	288	636	170	3	8
その他	(11,528)	(4,385)	(3,480)	(139)	(53)	(42)
金融損失引当金期末残高	¥ 92,199	¥36,024	¥28,580	\$1,109	\$433	\$344

なお、上記の卸売債権およびその他のディーラー貸付金における金融損失引当金期末残高のうち、減損債権に対して個別に評価され引き当てられた金額および減損債権残高は、それぞれ10,885百万円

(131百万米ドル)および30,206百万円(363百万米ドル)であり、それ以外は、集散的に評価された債権に対する引当金です。

## 12 関連会社および変動持分事業体

## (1) 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
	2010年	2011年	2011年
流動資産	¥ 8,034,546	¥ 7,973,712	\$ 95,895
固定資産	9,300,307	6,815,361	81,965
資産合計	¥17,334,853	¥14,789,073	\$177,860
流動負債	¥ 5,056,178	¥ 5,141,461	\$ 61,833
固定負債および非支配持分	5,981,054	3,726,952	44,822
株主資本	6,297,621	5,920,660	71,205
負債純資産合計	¥17,334,853	¥14,789,073	\$177,860
株主資本に対するトヨタの持分額	¥ 1,867,440	¥ 1,817,988	\$ 21,864
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
	2009年	2010年	2011年	2011年
売上高	¥23,149,968	¥20,599,586	¥21,874,143	\$263,068
売上総利益	¥ 2,034,617	¥ 2,269,109	¥ 2,342,706	\$ 28,174
持分法で評価されている関連会社の株主に帰属する当期純利益	¥ 13,838	¥ 317,017	¥ 641,771	\$ 7,718

## 連結財務諸表への注記

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およびその持分比率は次のとおりです。

会社	持分比率
(株)デンソー	24.7%
アイシン精機(株)	23.1%
(株)豊田自動織機	24.8%
豊田通商(株)	21.8%
豊田合成(株)	43.1%

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、2010年3月31日および2011年3月31日現在、それぞれ1,439,090百万円および1,384,159百万円(16,647百万米ドル)です。また、これらの関連会社の市場価格の総計は、それぞれ1,711,957百万円および1,475,352百万円(17,743百万米ドル)です。トヨタは、市場価格が帳簿価額を下回っている期間と程度、

これらの関連会社の財政状態と将来の見通し、当該関連会社に対する投資を継続するトヨタの能力および意思を考慮した結果、2010年3月31日に終了した1年間において、特定の関連会社に対して63,575百万円の減損を認識し、連結損益計算書の「持分法投資損益」に含めて計上しています。なお、2011年3月31日に終了した1年間においては、減損損失を計上していません。

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
	2010年	2011年	2011年
受取手形及び売掛金ならびに未収入金	¥274,189	¥204,447	\$2,459
支払手形及び買掛金ならびに未払金	597,796	352,538	4,240

	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
	2009年	2010年	2011年	2011年
売上高	¥1,585,814	¥1,600,365	¥1,612,397	\$19,391
仕入高	3,918,717	3,943,648	3,655,185	43,959

持分法で評価されている関連会社からの配当金は、2009年3月31日、2010年3月31日および2011年3月31日に終了した各1年間において、それぞれ114,409百万円、82,149百万円および103,169百万

円(1,241百万米ドル)です。

なお、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。

### (2) 変動持分事業体 (VIE)

トヨタは、特別目的事業体を通じて証券化取引を行っています。証券化取引に伴い金融債権を特別目的事業体に売却していますが、当該事業体の活動を指示する権限および重要な利益や損失を負担する可能性があるため、トヨタが第一受益者であるものとして連結しています。

連結された特別目的事業体は、金融債権1,111,212百万円(13,364百万米ドル)および拘束性預金

64,502百万円(776百万米ドル)、ならびに担保付きの借入金941,613百万円(11,324百万米ドル)を有していますが、これらの信用、金利、早期返済に係るリスクは証券化取引を行う前と比べて増加するものではありません。

上記以外のVIEは、その全体的な規模、およびトヨタとこれらのVIEとの関係から、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。

### 13 短期借入債務および長期借入債務

2010年3月31日および2011年3月31日現在の短期借入債務の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2010年	2011年	2011年
借入金(主として銀行借入)			
[加重平均金利：2010年 年1.55% 2011年 年1.57%]	¥ 804,066	¥1,140,066	\$13,711
コマーシャル・ペーパー			
[加重平均金利：2010年 年0.44% 2011年 年0.67%]	2,475,607	2,038,943	24,521
	¥3,279,673	¥3,179,009	\$38,232

2011年3月31日現在、「借入金(主として銀行借入)」には、金融債権証券化に伴う担保付きの借入金335,539百万円(4,035百万米ドル)が含まれています。

2011年3月31日現在、トヨタには1,954,330百万円(23,504百万米ドル)の未使用の短期借入枠があ

り、うち464,564百万円(5,587百万米ドル)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。



## 連結財務諸表への注記

2010年3月31日および2011年3月31日現在の長期借入債務の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在	3月31日現在	3月31日現在
	2010年	2011年	2011年
無担保の借入金(主として銀行借入)			
[2010年-利率：年0.00%~29.25%、返済期限：2010年~2029年 2011年-利率：年0.00%~29.00%、返済期限：2011年~2029年]	¥2,942,012	¥3,386,854	\$ 40,732
担保付きの借入金(主として金融債権証券化)			
[2010年-利率：年0.49%~6.65%、返済期限：2010年~2019年 2011年-利率：年0.37%~5.35%、返済期限：2011年~2050年]	381,307	619,380	7,449
メディアム・ターム・ノート(連結子会社の発行)			
[2010年-利率：年0.04%~15.25%、返済期限：2010年~2047年 2011年-利率：年0.01%~15.25%、返済期限：2011年~2047年]	3,814,439	3,314,589	39,863
無担保普通社債(当社の発行)			
[2010年-利率：年1.07%~3.00%、返済期限：2010年~2019年 2011年-利率：年1.07%~3.00%、返済期限：2012年~2019年]	580,000	530,000	6,374
無担保普通社債(連結子会社の発行)			
[2010年-利率：年0.25%~17.03%、返済期限：2010年~2031年 2011年-利率：年0.27%~15.48%、返済期限：2011年~2031年]	1,473,732	1,349,307	16,227
長期キャピタル・リース債務			
[2010年-利率：年0.43%~14.40%、返済期限：2010年~2028年 2011年-利率：年0.38%~14.40%、返済期限：2011年~2028年]	42,243	21,917	263
	9,233,733	9,222,047	110,908
控除：1年以内に返済予定の額	(2,218,324)	(2,772,827)	(33,347)
	¥7,015,409	¥6,449,220	\$ 77,561

2011年3月31日現在、長期借入債務の通貨は、約31%が日本円、約24%が米ドル、約12%がユーロ、約33%がその他の通貨となっています。

2011年3月31日現在、帳簿価額57,237百万円(688百万米ドル)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います。これに加えて、その他資産のうち合計で1,128,957百万円(13,577百万米ドル)が、連結子会社の借入債務等の担保に供されており、主として証券化の原債権である金融債権が含まれています。

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
2012年	¥2,772,827	\$33,347
2013年	1,834,556	22,063
2014年	1,522,659	18,312
2015年	900,120	10,825
2016年	1,106,492	13,307

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います。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。2011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。

2011年3月31日現在、トヨタには8,073,898百万円(97,100百万米ドル)の未使用の長期借入枠があります。

### 14 製品保証およびリコール等の市場処置

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います。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います。また、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見地から、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、リコール等の市場処置を

実施しています。製品のリコール等の市場処置にかかる費用は、製品販売時点において過去の発生状況を基礎として見積り計上しています。

これらの費用は、共に製品の欠陥に起因する修理または取替にかかる費用であり、相互に関連するものであるため、製品保証にかかる債務およびリコール等の市場処置にかかる債務を合算して品質保証にかかる債務として表記しています。

2009年3月31日、2010年3月31日および2011年3月31日に終了した各1年間におけるこれらの品質保証にかかる債務の増減の内訳は以下のとおりです。

	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
	2009年	2010年	2011年	2011年
品質保証にかかる債務の期首残高	¥499,987	¥568,834	¥680,408	\$8,183
当期支払額	(407,675)	(425,976)	(476,771)	(5,734)
繰入額	526,503	558,190	588,224	7,074
既存の品質保証にかかる変動額	(17,869)	(21,606)	(1,701)	(20)
その他	(32,112)	966	(25,791)	(310)
品質保証にかかる債務の期末残高	¥568,834	¥680,408	¥764,369	\$9,193

「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います。

## 連結財務諸表への注記

上記の品質保証にかかる債務のうち、リコール等の市場処置にかかる債務の増減の内訳は以下のとおりです。

	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
	2009年	2010年	2011年	2011年
リコール等の市場処置にかかる債務の期首残高	¥ 53,603	¥139,577	¥301,422	\$3,625
当期支払額	(69,812)	(89,796)	(263,096)	(3,164)
繰入額	159,899	256,981*	356,749	4,290
その他	(4,113)	(5,340)	(5,576)	(67)
リコール等の市場処置にかかる債務の期末残高	¥139,577	¥301,422	¥389,499	\$4,684

\* 前連結会計年度の第4四半期より、リコール等の市場処置にかかる費用を製品販売時点において過去の発生状況を基礎として見積もる方法を使用しています。この変更により、上記の表の「繰入額」が105,698百万円増加しています。

### 15 未払金

### 16 法人税等

税金等調整前当期純利益(損失)の内訳は次のとおりです。

	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
	2009年	2010年	2011年	2011年
税金等調整前当期純利益(損失)				
当社および日本国内子会社	¥(224,965)	¥(114,569)	¥(278,229)	\$(3,346)
海外子会社	(335,416)	406,037	841,519	10,120
合計	¥(560,381)	¥ 291,468	¥ 563,290	\$ 6,774

法人税等の内訳は次のとおりです。

	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
	2009年	2010年	2011年	2011年
税金費用－当年度分:				
当社および日本国内子会社	¥ 65,684	¥ 65,971	¥ 85,290	\$1,026
海外子会社	72,864	1,156	141,821	1,705
当年度分合計	138,548	67,127	227,111	2,731
税金費用(利益)－繰延税額:				
当社および日本国内子会社	(26,472)	(126,716)	(44,268)	(532)
海外子会社	(168,518)	152,253	129,978	1,563
繰延合計	(194,990)	25,537	85,710	1,031
税金費用合計	¥ (56,442)	¥ 92,664	¥312,821	\$3,762

トヨタは、所得に対して種々の税金を課せられていますが、これらを総合すると、日本国内における法定税率は、2009年3月31日、2010年3月31日および2011年3月31日に終了した各1年間において約

40.2%です。この法定税率は翌連結会計年度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います。

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		
	2009年	2010年	2011年
法定税率	40.2%	40.2%	40.2%
税率増加(減少)要因:			
損金に算入されない費用項目	(5.0)	1.9	2.2
海外子会社の未分配利益に係る繰延税金負債	(2.5)	4.4	4.8
持分法適用関連会社の未分配利益に係る繰延税金負債	(2.5)	(0.6)	12.6
評価性引当金	(25.4)	11.2	8.1
控除税額	10.0	(11.8)	(2.6)
海外子会社との法定税率の差	1.6	(12.9)	(12.1)
その他	(6.3)	(0.6)	2.3
実効税率	10.1%	31.8%	55.5%

## 連結財務諸表への注記

繰延税金資産および負債の主な内訳は、次のとおりです。

	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
	2010年	2011年	2011年
<b>繰延税金資産：</b>			
未払退職・年金費用	¥ 210,268	¥ 226,093	\$ 2,719
未払費用および品質保証にかかる債務	277,696	395,513	4,757
従業員に関するその他の未払給与	106,404	103,020	1,239
税務上の繰越欠損金	146,114	296,731	3,568
繰延税額控除	73,061	127,289	1,531
有形固定資産およびその他資産	188,745	176,229	2,119
その他	474,380	277,449	3,337
繰延税金資産総額	1,476,668	1,602,324	19,270
控除：評価性引当金	(239,269)	(280,685)	(3,375)
繰延税金資産合計	¥1,237,399	¥1,321,639	\$15,895
<b>繰延税金負債：</b>			
未実現有価証券評価益	(147,494)	(146,874)	(1,766)
海外子会社の未分配利益	(12,797)	(26,783)	(322)
持分法適用関連会社の未分配利益	(575,929)	(578,756)	(6,961)
資産の取得価額の相違額	(38,977)	(38,351)	(461)
リース取引	(457,316)	(537,174)	(6,460)
退職給付信託への株式拠出益	(66,523)	(66,523)	(800)
その他	(6,141)	(27,491)	(331)
繰延税金負債総額	(1,305,177)	(1,421,952)	(17,101)
繰延税金資産(負債)純額	¥ (67,778)	¥ (100,313)	\$ (1,206)

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す。

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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	
	2009年	2010年	2011年	2011年
評価性引当金期首残高	¥ 82,191	¥208,627	¥239,269	\$2,877
増加	145,707	46,704	55,791	671
減少	(3,511)	(14,066)	(10,077)	(121)
その他	(15,760)	(1,996)	(4,298)	(52)
評価性引当金期末残高	¥208,627	¥239,269	¥280,685	\$3,375

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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および外貨換算調整額が含まれています。なお、繰延税金資産は将来

加算一時差異の解消、将来課税所得の見積り、および慎重かつ実行可能なタックスプランニング等を要素として評価されます。また、評価性引当金の計上は、繰延税金資産の回収可能性に肯定的な証拠と否定的な証拠の双方を考慮して決定されます。トヨ

タは繰延税金資産の回収可能性は高いと考えていますが、仮に将来の課税所得が見積りどおり発生しない場合には、最終的な繰延税金資産の回収可能性に影響を及ぼす可能性があります。

繰延税金資産(負債)純額は、次のとおり連結貸借対照表に含まれています。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2010年	2011年	2011年
<b>繰延税金資産：</b>			
繰延税金資産(流動資産)	¥632,164	¥ 605,884	\$ 7,287
投資及びその他の資産－その他	122,617	118,849	1,429
<b>繰延税金負債：</b>			
流動負債－その他	(9,338)	(14,919)	(179)
繰延税金負債(固定負債)	(813,221)	(810,127)	(9,743)
繰延税金資産(負債)純額	¥ (67,778)	¥(100,313)	\$ (1,206)

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いません。2011年3月31日現在、当該未分配利益は合計で2,709,626百万円(32,587百万米ドル)であり、トヨタはこれらの未分配利益がすべて配当されたと仮定した場合に算定される追加的税金引当額を100,957百万円(1,214百万米ドル)と見積もつ

ています。

2011年3月31日現在の税務上の繰越欠損金は約894,587百万円(10,759百万米ドル)であり、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2012年から2030年の間に繰越期限が到来します。また、繰延税額控除127,289百万円(1,531百万米ドル)は、主に2012年から2014年の間に繰越期限が到来します。

2009年3月31日、2010年3月31日および2011年3月31日に終了した各1年間における未認識税務ベネフィットの増減の内訳は次のとおりです。

	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
	2009年	2010年	2011年	2011年
<b>期首残高</b>	¥37,722	¥46,803	¥23,965	\$288
当期の税務ポジションに関連する増加	858	2,702	213	3
過年度の税務ポジションに関連する増加	35,464	6,750	12,564	151
過年度の税務ポジションに関連する減少	(24,061)	(2,802)	(16,133)	(194)
時効による消滅	(114)	(106)	—	—
解決による減少	(128)	(27,409)	(2,794)	(34)
その他	(2,938)	(1,973)	(2,362)	(28)
期末残高	¥46,803	¥23,965	¥15,453	\$186

## 連結財務諸表への注記

2009年3月31日、2010年3月31日および2011年3月31日現在において、認識された場合に実効税率に重要な影響を与える未認識税務ベネフィットはありません。また、トヨタは今後12ヶ月以内の未認識税務ベネフィットについて重要な変動は予想していません。

法人税等に関連する利息および課徴金は、連結損益計算書の「その他<純額>」に含めて計上されています。2009年3月31日、2010年3月31日および

2011年3月31日現在における連結貸借対照表ならびに2009年3月31日、2010年3月31日および2011年3月31日に終了した各1年間における連結損益計算書に計上された利息および課徴金の金額に重要性はありません。

2011年3月31日現在、トヨタは日本および主要な海外地域において、それぞれ2004年4月1日および2000年1月1日以降の税務申告に関して税務調査を受ける可能性があります。

認しました。この結果、当社は普通株式30百万株を取得しました。

2008年2月5日に開催された取締役会において、会社法の規定に基づき、普通株式12百万株および60,000百万円を上限として自己株式を取得する旨を決議しました。この結果、当社は普通株式約10百万株を取得しました。

また、同日の取締役会において、自己株式である普通株式162百万株を消却する旨を決議し、2008年3月31日に自己株式の消却手続を完了しました。この消却は、会社法および関連する規則に基づき、

資本剰余金および利益剰余金より取り崩す方法によっています。この結果、自己株式は646,681百万円減少し、資本剰余金および利益剰余金はそれぞれ3,499百万円および643,182百万円減少しています。

2008年6月24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。この結果、当社は普通株式約14百万株を取得しました。なお、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。

### 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す。

	3月31日に終了した1年間		
	2009年	2010年	2011年
<b>発行済普通株式:</b>			
期首残高	3,447,997,492	3,447,997,492	<b>3,447,997,492</b>
期中発行	—	—	—
買入消却	—	—	—
期末残高	3,447,997,492	3,447,997,492	<b>3,447,997,492</b>

日本の会社法の下では、当社および日本の子会社の実施した剰余金の配当により減少する剰余金の額の10%を、資本準備金または利益準備金として積立てることが要求されています。資本準備金と利益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いません。

2010年3月31日および2011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168,680百万円および171,062百万円(2,057百万米ドル)です。また、日本の会社法の下では、当社および日本の子会社の利益準備金はその使用を制限されており、分配可能額の計算上控除されます。

2010年3月31日および2011年3月31日現在の当社の分配可能額は、それぞれ5,478,747百万円および5,389,432百万円(64,816百万米ドル)です。

日本での会計慣行に従い、期末の剰余金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。2011年3月31日現在の利益剰余金は、2011年6月17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94,071百万円(1,131百万米ドル)、1株当たり30円(0.36ドル)を含んでいます。

2011年3月31日現在の利益剰余金には、持分法適用関連会社の未分配利益に対するトヨタの持分相当額1,401,985百万円(16,861百万米ドル)が含まれています。

2007年6月22日に開催された定時株主総会において、当社の株主は、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

株主資本におけるその他の包括利益(損失)累計額の税引後純額での、2009年3月31日、2010年3月31日および2011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年間の増減の内訳は、次のとおりです。

	金額:百万円			
	外貨換算調整額	未実現有価証券評価益	年金債務調整額	その他の包括利益(損失)累計額
<b>2008年3月31日現在残高</b>	¥ (501,367)	¥310,979	¥ (50,817)	¥ (241,205)
その他の包括利益(損失)	(381,303)	(293,101)	(192,172)	(866,576)
<b>2009年3月31日現在残高</b>	(882,670)	17,878	(242,989)	(1,107,781)
その他の包括利益	9,894	176,407	74,645	260,946
<b>2010年3月31日現在残高</b>	(872,776)	194,285	(168,344)	(846,835)
その他の包括利益(損失)	(287,613)	(26,058)	15,785	(297,886)
<b>2011年3月31日現在残高</b>	<b>¥(1,160,389)</b>	<b>¥168,227</b>	<b>¥(152,559)</b>	<b>¥(1,144,721)</b>

	金額:百万米ドル			
	外貨換算調整額	未実現有価証券評価益	年金債務調整額	その他の包括利益(損失)累計額
<b>2010年3月31日現在残高</b>	\$(10,496)	\$2,337	\$(2,025)	\$(10,184)
その他の包括利益(損失)	(3,459)	(314)	190	(3,583)
<b>2011年3月31日現在残高</b>	<b>\$(13,955)</b>	<b>\$2,023</b>	<b>\$(1,835)</b>	<b>\$(13,767)</b>

## 連結財務諸表への注記

その他の包括利益(損失)の各項目に係る税効果額の2009年3月31日、2010年3月31日および2011年3月31日に終了した各1年間の内訳は、次のとおりです。

	金額:百万円		
	税効果考慮前	税効果	税効果考慮後
<b>2009年3月31日に終了した1年間:</b>			
外貨換算調整額	¥ (391,873)	¥ 10,570	¥(381,303)
未実現有価証券評価損:			
当期発生未実現損失	(677,710)	255,890	(421,820)
控除:当社株主に帰属する当期純損失への組替修正額	215,249	(86,530)	128,719
年金債務調整額	(319,613)	127,441	(192,172)
その他の包括利益(損失)	¥(1,173,947)	¥ 307,371	¥(866,576)
<b>2010年3月31日に終了した1年間:</b>			
外貨換算調整額	¥ 10,809	¥ (915)	¥ 9,894
未実現有価証券評価益:			
当期発生未実現利益	277,838	(102,538)	175,300
控除:当社株主に帰属する当期純利益への組替修正額	1,852	(745)	1,107
年金債務調整額	124,526	(49,881)	74,645
その他の包括利益	¥ 415,025	¥(154,079)	¥ 260,946
<b>2011年3月31日に終了した1年間:</b>			
外貨換算調整額	¥ (294,279)	¥ 6,666	¥(287,613)
未実現有価証券評価損:			
当期発生未実現損失	(31,899)	9,643	(22,256)
控除:当社株主に帰属する当期純利益への組替修正額	(6,358)	2,556	(3,802)
年金債務調整額	26,681	(10,896)	15,785
その他の包括利益(損失)	¥ (305,855)	¥ 7,969	¥(297,886)

	金額:百万米ドル		
	税効果考慮前	税効果	税効果考慮後
<b>2011年3月31日に終了した1年間:</b>			
外貨換算調整額	\$(3,539)	\$ 80	\$(3,459)
未実現有価証券評価損:			
当期発生未実現損失	(384)	116	(268)
控除:当社株主に帰属する当期純利益への組替修正額	(77)	31	(46)
年金債務調整額	321	(131)	190
その他の包括利益(損失)	\$(3,679)	\$ 96	\$(3,583)

## 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制度を承認しました。2001年6月、株主はこれに加えて特定の従業員を当該制度の対象者に含めることを承認しました。当該制度承認以降、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、2010年6月まで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。2002年8月以降に付与されたストックオプションは、6年から8年の間の期間を有して、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います。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。

2009年3月31日、2010年3月31日および2011

年3月31日に終了した各1年間において、販売費及び一般管理費に計上した株式を基礎とした報酬費用は、それぞれ3,015百万円、2,446百万円および2,522百万円(30百万米ドル)です。

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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の加重平均公正価値は、それぞれ635円/株、803円/株および724円(9米ドル)/株です。付与されたオプションの公正価値は、オプションの権利確定までの期間にわたり費用計上されており、連結損益計算書の当社株主に帰属する当期純利益の算定に含まれています。上記の付与日における公正価値はブラック・ショールズ・モデルにより、次の加重平均想定率に基づいて計算されています。

	2009年	2010年	2011年
配当率	3.0%	2.4%	1.5%
無リスク金利	1.1%	0.7%	0.3%
期待ボラティリティ	23%	30%	32%
期待保有期間	5.0年	5.0年	5.0年

## 連結財務諸表への注記

ストックオプションの実施状況は次のとおりです。

	株式数	金額:円		金額:百万円
		加重平均 権利行使価格	加重平均 残存契約期間(年)	
<b>2008年3月31日現在残高</b>	8,341,600	¥6,038	5.71	¥1,753
付与	3,494,000	4,726		
行使	(119,900)	3,626		
喪失	(375,000)	6,889		
<b>2009年3月31日現在残高</b>	11,340,700	5,631	5.51	¥ 1
付与	3,492,000	4,193		
行使	(157,800)	3,116		
喪失	(958,200)	4,646		
<b>2010年3月31日現在残高</b>	13,716,700	5,363	5.23	¥ —
付与	3,435,000	3,183		
行使	—	—		
喪失	(1,364,900)	4,759		
<b>2011年3月31日現在残高</b>	<b>15,786,800</b>	<b>¥4,941</b>	<b>5.04</b>	<b>¥ 565</b>
2009年3月31日現在行使可能	4,971,700	¥5,302	3.76	¥ 1
2010年3月31日現在行使可能	7,515,700	¥6,132	3.86	¥ —
2011年3月31日現在行使可能	9,347,800	¥5,821	3.79	¥ —

2009年3月31日および2010年3月31日に終了した1年間における、行使されたストックオプションの本源的価値合計額は、それぞれ97百万円および113百万円です。2011年3月31日に終了した1年間において、行使されたストックオプションはありません。

2011年3月31日現在における、付与されたストックオプションの未認識報酬費用は、1,693百万円(20百万米ドル)です。この未認識報酬費用は加重平均

された1.1年間の期間にわたり認識される予定です。

2009年3月31日および2010年3月31日に終了した1年間における、ストックオプションの行使により受け取った現金は、それぞれ435百万円および492百万円です。2011年3月31日に終了した1年間において、ストックオプションの行使により受け取った現金はありません。

2011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す。

権利行使価格	残高				権利行使可能		
	円	株式数	加重平均権利行使価格		株式数	加重平均権利行使価格	
			円	米ドル		円	米ドル
¥3,183-6,000	10,508,800	¥4,030	\$48	5.63	4,069,800	¥4,611	\$55
6,001-7,278	5,278,000	6,754	81	3.87	5,278,000	6,754	81
3,183-7,278	15,786,800	4,941	59	5.04	9,347,800	5,821	70

## 19 従業員給付制度

## (1) 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。

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ています。

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基金制度に加入しています。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います。これらの年金資産は、主として株式、国債および保険契約によって投資運用されています。

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います。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。

トヨタは退職金制度において、3月31日を測定日として使用しています。

## 連結財務諸表への注記

### (2) 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
	2010年	2011年	2011年
<b>予測給付債務の変動：</b>			
期首予測給付債務	¥1,632,779	¥1,726,747	\$20,767
勤務費用	75,558	82,422	991
利息費用	50,559	52,502	631
従業員による拠出額	657	1,046	13
制度改定	(3,080)	(1,429)	(17)
年金数理純損失	56,843	3,830	46
買収およびその他	(2,829)	(57,928)	(697)
退職給付支払額	(83,740)	(78,012)	(938)
期末予測給付債務	1,726,747	1,729,178	20,796
<b>年金資産の変動：</b>			
期首年金資産公正価値	979,012	1,179,051	14,180
年金資産実際運用収益	171,043	24,216	291
買収およびその他	158	(39,374)	(474)
会社による拠出額	111,815	96,458	1,160
従業員による拠出額	763	1,046	13
退職給付支払額	(83,740)	(78,012)	(938)
期末年金資産公正価値	1,179,051	1,183,385	14,232
年金状況	¥ 547,696	¥ 545,793	\$ 6,564

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
	2010年	2011年	2011年
未払費用（未払退職・年金費用）	¥ 28,573	¥ 24,677	\$ 297
未払退職・年金費用	678,677	668,022	8,034
投資及びその他の資産－その他(前払退職・年金費用)	(159,554)	(146,906)	(1,767)
連結貸借対照表に計上した純額	¥547,696	¥545,793	\$6,564

その他の包括利益(損失)累計額に計上されている金額の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2010年	2011年	2011年
年金数理純損失	¥(385,266)	¥(347,494)	\$ (4,179)
過去勤務債務	97,587	72,324	870
基準適用開始時純債務	(3,570)	(1,626)	(20)
その他の包括利益(損失)累計額に計上した金額	¥(291,249)	¥(276,796)	\$ (3,329)

すべての確定給付年金制度の累積給付債務は、2010年3月31日および2011年3月31日現在において、それぞれ1,571,061百万円および1,584,627百万円(19,057百万米ドル)です。

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
	2010年	2011年	2011年
予測給付債務	¥508,501	¥500,046	\$6,014
累積給付債務	452,019	453,111	5,449
年金資産の公正価値	65,905	72,359	870

純退職・年金(利益)費用の内訳は次のとおりです。

	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
	2009年	2010年	2011年	2011年
勤務費用	¥ 84,206	¥ 75,558	¥82,422	\$ 991
利息費用	52,959	50,559	52,502	631
年金資産期待運用益	(43,053)	(32,251)	(42,364)	(509)
過去勤務債務の償却	(17,677)	(15,063)	(24,032)	(289)
年金数理純損失の償却	5,752	27,246	16,095	194
基準適用開始時純債務の償却	1,944	1,944	1,944	23
純退職・年金費用	¥ 84,131	¥107,993	¥86,567	\$1,041

## 連結財務諸表への注記

その他の包括利益(損失)に計上されている、年金資産と予測給付債務のその他の変動の内訳は次のとおりです。

	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	
	2009年	2010年	2011年	2011年	
年金数理純利益(損失)	¥(303,074)	¥ 81,949	¥(21,978)	\$ (264)	
年金数理純損失の償却	5,752	27,246	16,095	194	
過去勤務債務	2,096	3,080	1,429	17	
過去勤務債務の償却	(17,677)	(15,063)	(24,032)	(289)	
基準適用開始時純債務の償却	1,944	1,944	1,944	23	
その他	17,003	2,594	40,995	493	
合計	¥(293,956)	¥101,750	¥14,453	\$ 174	

2009年3月31日、2010年3月31日および2011年3月31日に終了した各1年間における、「その他」には確定拠出年金制度への移行による影響額、連結範囲の異動による影響額および外貨換算調整額が含まれています。

2012年3月31日に終了する1年間において、その

他の包括利益(損失)累計額から、退職・年金(利益)費用として償却予定の過去勤務債務、年金数理純損失および基準適用開始時純債務の見積金額は、それぞれ(15,700)百万円((189)百万米ドル)、16,000百万円(192百万米ドル)および1,900百万円(23百万米ドル)です。

2010年3月31日および2011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す。

	3月31日現在	
	2010年	2011年
割引率	2.8%	2.8%
長期昇給率	0.5-10.0%	0.8-11.0%

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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す。

	3月31日に終了した1年間		
	金額:百万円		
	2009年	2010年	2011年
割引率	2.8%	2.8%	2.8%
年金資産期待収益率	3.6%	3.6%	3.8%
長期昇給率	0.1-10.0%	0.1-10.0%	0.5-10.0%

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います。

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います。運用における資産配分は、長期的な資産運用において最適となる資産構成を想定した、年金制度ごとの運用基本方針に基づいて行っています。年金資産は、トヨタが拠出した株式を除いて、概ね50%程度を持分証券、30%程度を負債証券、残りを保険契約およびその他の資産で運用していま

す。目標とする資産構成から一定割合を超えて乖離した場合には、運用基本方針に基づいて調整を行っています。投資対象の判断にあたっては、市場リスクおよび為替リスク等の集中を避けるため、商品の種類、投資先の業種、通貨および流動性等を慎重に検討しています。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います。

2010年3月31日および2011年3月31日現在における、年金資産の種類ごとの公正価値は次のとおりです。なお、公正価値の測定に用いた情報によるレベルの分類については、注記26を参照ください。

	金額:百万円			
	2010年3月31日現在			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
持分証券				
株式	¥471,262	¥ —	¥ —	¥ 471,262
合同運用	—	237,495	—	237,495
持分証券合計	471,262	237,495	—	708,757
負債証券				
国債	79,739	—	—	79,739
合同運用	—	147,345	2,663	150,008
その他	39,231	19,561	928	59,720
負債証券合計	118,970	166,906	3,591	289,467
保険契約	—	97,086	—	97,086
その他	35,774	1,449	46,518	83,741
合計	¥626,006	¥502,936	¥50,109	¥1,179,051

	金額:百万円				金額:百万米ドル			
	2011年3月31日現在				2011年3月31日現在			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計	レベル1	レベル2	レベル3	合計
持分証券								
株式	¥489,759	¥ —	¥ —	¥ 489,759	\$ 5,890	\$ —	\$ —	\$ 5,890
合同運用	—	180,901	—	180,901	—	2,176	—	2,176
持分証券合計	489,759	180,901	—	670,660	5,890	2,176	—	8,066
負債証券								
国債	82,685	—	—	82,685	995	—	—	995
合同運用	—	159,232	—	159,232	—	1,915	—	1,915
その他	29,217	44,994	746	74,957	351	541	9	901
負債証券合計	111,902	204,226	746	316,874	1,346	2,456	9	3,811
保険契約	—	90,972	—	90,972	—	1,094	—	1,094
その他	19,610	26,418	58,851	104,879	236	317	708	1,261
合計	¥621,271	¥502,517	¥59,597	¥1,183,385	\$ 7,472	\$ 6,043	\$ 717	\$ 14,232



## 連結財務諸表への注記

上記の資産の概要および公正価値を測定するために用いた評価手法および主要な情報は次のとおりです。

株式は同一資産の市場価格により測定しています。2010年3月31日および2011年3月31日現在、株式はそれぞれ日本市場64%、外国市場36%、および日本市場51%、外国市場49%の銘柄で構成されています。

国債は同一資産の市場価格により測定しています。2010年3月31日および2011年3月31日現在、国債はそれぞれ日本国債25%、外国債75%、および日本国債25%、外国債75%で構成されています。

合同運用は、合同運用信託の受益権であり、主に当社および日本の子会社が保有しています。合同運用は運用機関から入手した純資産価値に基づき測定し、測定日における換金可能性に応じて分類しています。

保険契約は、未収利息を含む契約金額に基づき測定しています。

その他は、現金同等物およびその他の私募投資信託等から構成されています。その他の私募投資信託は運用機関から入手した純資産価値に基づき測定し、測定日における換金可能性に応じて分類しています。

2010年3月31日および2011年3月31日に終了した各1年間において、レベル3に分類された年金資産の変動の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		
	2010年3月31日に終了した1年間		
	負債証券	その他	合計
期首残高	¥5,242	¥45,825	¥51,067
実際運用収益	818	(2,206)	(1,388)
購入、売却および決済	(2,233)	3,467	1,234
その他	(236)	(568)	(804)
期末残高	¥3,591	¥46,518	¥50,109

	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	2011年3月31日に終了した1年間			2011年3月31日に終了した1年間		
	負債証券	その他	合計	負債証券	その他	合計
期首残高	¥3,591	¥46,518	¥50,109	\$43	\$560	\$603
実際運用収益	312	1,908	2,220	4	23	27
購入、売却および決済	(2,948)	11,490	8,542	(35)	138	103
その他	(209)	(1,065)	(1,274)	(3)	(13)	(16)
期末残高	¥ 746	¥58,851	¥59,597	\$ 9	\$708	\$717

トヨタは2012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97,231百万円(1,169百万米ドル)を拠出する予定です。

今後支払われる年金給付の予想額は次のとおりです。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2012年	¥ 72,170	\$ 868
2013年	71,235	857
2014年	73,345	882
2015年	76,567	921
2016年	79,591	957
2017年—2021年	442,737	5,324
合計	¥815,645	\$9,809

### (3) 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います。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

います。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いません。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います。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いません。

### (1) 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います。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います。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ヘッジするために、金利通貨スワップ取引を利用しています。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います。

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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損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います。

### (2) 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いますが、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。

## 連結財務諸表への注記

## (3) デリバティブ金融商品の公正価値および損益

2010年3月31日および2011年3月31日現在におけるデリバティブ金融商品の公正価値は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2010年	2011年	2011年	
<b>ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品：</b>				
金利通貨スワップ				
流動資産－前払費用及びその他	¥ 45,567	¥ 55,794	\$ 671	
投資及びその他の資産－その他	94,430	74,528	896	
合計	¥ 139,997	¥ 130,322	\$ 1,567	
流動負債－その他	¥ (21,786)	¥ (7,410)	\$ (89)	
固定負債－その他	(12,045)	(1,188)	(14)	
合計	¥ (33,831)	¥ (8,598)	\$ (103)	
<b>ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品：</b>				
金利通貨スワップ				
流動資産－前払費用及びその他	¥ 54,474	¥ 99,093	\$ 1,192	
投資及びその他の資産－その他	168,349	185,272	2,228	
合計	¥ 222,823	¥ 284,365	\$ 3,420	
流動負債－その他	¥ (38,152)	¥ (64,611)	\$ (777)	
固定負債－その他	(179,765)	(132,785)	(1,597)	
合計	¥ (217,917)	¥ (197,396)	\$ (2,374)	
先物為替予約・オプション				
流動資産－前払費用及びその他	¥ 6,135	¥ 2,619	\$ 32	
投資及びその他の資産－その他	38	—	—	
合計	¥ 6,173	¥ 2,619	\$ 32	
流動負債－その他	¥ (20,843)	¥ (14,202)	\$ (171)	
固定負債－その他	(138)	(75)	(1)	
合計	¥ (20,981)	¥ (14,277)	\$ (172)	

2010年3月31日および2011年3月31日現在におけるデリバティブ金融商品の想定元本は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日現在		3月31日現在	
	2010年	2011年	2011年	
<b>ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品：</b>				
金利通貨スワップ				
流動資産	¥ 1,168,882	¥ 617,472	\$ 7,426	
合計	¥ 1,168,882	¥ 617,472	\$ 7,426	
<b>ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品：</b>				
金利通貨スワップ				
流動資産	¥11,868,039	¥11,460,275	\$137,826	
先物為替予約・オプション	1,487,175	1,176,955	14,155	
合計	¥13,355,214	¥12,637,230	\$151,981	

2009年3月31日、2010年3月31日および2011年3月31日に終了した各1年間におけるデリバティブ金融商品およびヘッジ対象の連結損益計算書への影響は次のとおりです。

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		3月31日に終了した1年間	
	2009年		2010年	
	デリバティブ 金融商品	ヘッジ対象	デリバティブ 金融商品	ヘッジ対象
<b>公正価値ヘッジ指定されている デリバティブ金融商品：</b>				
金利通貨スワップ				
金融費用	¥(288,553)	¥293,637	¥138,677	¥(135,163)
支払利息	(439)	439	(265)	265
<b>ヘッジ指定されていない デリバティブ金融商品：</b>				
金利通貨スワップ				
金融費用	¥ (72,696)	¥ —	¥ 77,939	¥ —
為替差益(差損)＜純額＞	(3,016)	—	(2,819)	—
先物為替予約・オプション				
金融費用	24,183	—	(21,841)	—
為替差益(差損)＜純額＞	174,158	—	60,599	—
	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	
	2011年		2011年	
	デリバティブ 金融商品	ヘッジ対象	デリバティブ 金融商品	ヘッジ対象
<b>公正価値ヘッジ指定されている デリバティブ金融商品：</b>				
金利通貨スワップ				
金融費用	¥ 71,491	¥(68,741)	\$ 860	\$(827)
支払利息	(166)	166	(2)	2
<b>ヘッジ指定されていない デリバティブ金融商品：</b>				
金利通貨スワップ				
金融費用	¥ 72,082	¥ —	\$ 867	\$ —
為替差益(差損)＜純額＞	(1,393)	—	(17)	—
先物為替予約・オプション				
金融費用	(2,693)	—	(32)	—
為替差益(差損)＜純額＞	110,211	—	1,325	—

ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品についても、為替および金利の変動によるリスクをヘッジするために利用しており、対象となる債権債務と

経済的なリスクを相殺する関係にあります。

2009年3月31日、2010年3月31日および2011年3月31日に終了した各1年間において、ヘッジ指

## 連結財務諸表への注記

定されていないデリバティブ金融商品に関して「金融費用」として計上された未実現損益は、それぞれ(80,298)百万円、71,538百万円および93,370百万円(1,123百万米ドル)であり、「為替差益(差損)<純額>」として計上された未実現損益は、それぞれ(33,578)百万円、(26,476)百万円および(240)百万円((3)百万米ドル)です。

### (4) 信用リスクに関する偶発条項

トヨタは金融機関との間で国際スワップ・デリバティブズ協会に基づく基本契約を締結しています。この契約には、格付けが特定の水準を下回った場合に、

取引相手より契約の清算あるいは資産の提供が求められる偶発条項が含まれています。

2011年3月31日現在において、偶発条項を有し、純額で負債となっているデリバティブ金融商品の公正価値は27,432百万円(330百万米ドル)であり、取引相手に提供している資産の公正価値は5,773百万円(69百万米ドル)です。また、2011年3月31日現在において、仮に偶発条項に定められた条件に合致した場合、契約の清算あるいは提供に必要な資産の公正価値は最大で27,432百万円(330百万米ドル)です。

## 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います。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います。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います。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の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いません。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。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います。

金融商品(有価証券、その他の投資有価証券、関連会社に対する投資及びその他の資産、およびデリバティブ金融商品を除く)の見積公正価値は次のとおりです。

資産(負債)	金額:百万円		金額:百万米ドル	
	2010年3月31日現在		2011年3月31日現在	
	簿価	見積公正価値	簿価	見積公正価値
現金及び現金同等物	¥ 1,865,746	¥ 1,865,746	\$ 25,024	\$ 25,024
定期預金	392,724	392,724	2,452	2,452
金融債権<純額>合計	8,759,826	9,112,527	104,400	107,896
未収入金	360,379	360,379	3,682	3,682
短期借入債務	(3,279,673)	(3,279,673)	(38,232)	(38,232)
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)	(9,191,490)	(9,297,904)	(110,645)	(111,544)

### (1) 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す。

### (2) 金融債権<純額>

変動金利金融債権の貸借対照表価額は、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います。固定金利金融債権の公正価

値は、同様の信用力と満期の貸付をトヨタが新たに行った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もっています。

### (3) 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もっています。

## 連結財務諸表への注記

### 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います。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す。

資産の種類	金額：百万円		金額：百万米ドル
	2010年	2011年	2011年
	3月31日現在		3月31日現在
建物	¥23,518	¥13,412	\$161
機械装置	48,043	30,283	364
控除：減価償却累計額	(36,926)	(18,590)	(223)
	¥34,635	¥25,105	\$302

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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12,183百万円、12,606百万円および13,341百万円(160百万米ドル)です。

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2011年3月31日現在の総額および現在価値は次のとおりです。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2012年	¥ 5,192	\$ 62
2013年	3,741	45
2014年	2,516	30
2015年	2,248	27
2016年	1,971	24
2017年以降	13,981	168
最低支払リース料総額	29,649	356
控除：利息相当額	(7,732)	(93)
最低支払リース料現在価値	21,917	263
控除：短期債務	(4,283)	(51)
長期キャピタル・リース債務	¥17,634	\$212

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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106,653百万円、93,994百万円および89,029百万円(1,071百万米ドル)です。

2011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
2012年	¥ 9,198	\$111
2013年	7,439	89
2014年	5,687	68
2015年	4,648	56
2016年	4,061	49
2017年以降	13,146	158
将来の最低賃借料合計	¥44,179	\$531

### 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

2011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、83,506百万円(1,004百万米ドル)です。

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います。保証期間は2011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、2011年3月31日現在、最大で1,662,225百万円(19,991百万米ドル)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、2011年3月31日現在の残高は、20,450百万円(246百万米ドル)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。

トヨタは、トヨタ車の安全性について潜在的問題がある場合に適宜リコール等の市場処置(セーフティ・キャンペーンを含む)を発表しています。トヨタは、2009年11月、北米において、アクセルペダルが

フロアマットに引っ掛かり戻らなくなる問題に関連して、特定車種のセーフティ・キャンペーンを実施し、その後セーフティ・キャンペーンの対象車種を拡大しました。2010年1月、北米、欧州および中国等においてアクセルペダルの不具合に関連した特定車種のリコールを実施することを決定しました。また、2010年2月、日本、北米および欧州等においてプリウスなどの制動装置に関するリコールを実施することを決定しました。前述のリコール等の市場処置をめぐり、以下に述べるとおり、米国では政府による調査に加え、トヨタに関する申し立ておよび訴訟が提起されています。

2009年11月以降、トヨタ車、レクサス車およびサイオン車には意図せぬ加速を招く欠陥のある車種が含まれていると主張する約200件の集団訴訟(以下、意図せぬ加速集団訴訟という。)が提起されています。多くの意図せぬ加速集団訴訟では、フロアマットおよびアクセルペダルに関する不具合は、意図せぬ加速に関して起り得る不具合の範囲を完全に網羅していないと主張しています。原告は、電子スロットル制御システムが真の原因であることおよびトヨタが電子スロットル制御システムに問題があることを知っていたにもかかわらず消費者への情報提供を怠ったとの主張をしています。一般に、意図せぬ加速

## 連結財務諸表への注記

集団訴訟では、車の価値の下落に対する損害賠償請求などが起きています。2010年4月、カリフォルニア州中部地区連邦地方裁判所において、約190件の連邦訴訟が審理前手続のため、多管轄係属訴訟として一本化されました。また、意図せぬ加速に関連して、約325件の個別の人身傷害に関わる製造物責任訴訟がトヨタに対して提起されています。このうち連邦訴訟は、当該多管轄係属訴訟に併合されているかされる可能性が高く、その他は、米国の様々な州裁判所において係争中です。当該連邦訴訟は初期段階にあり、現在、文書提出・証言録取・様々な申し立て手続が実施されています。さらに、カリフォルニア州を含む様々な州裁判所において、約10件の集団訴訟が提起されています。申し立ての内容は、連邦裁判所における集団訴訟と同様です。カリフォルニア州における集団訴訟のうちの1件は、オレンジ郡の検察当局により提起されており、トヨタが欠陥車を販売し、その結果として所有するトヨタ車の価値が低下したことで消費者が被害を被ったと主張して法定罰則等を求めています。

2010年2月上旬以降、トヨタに対して、様々なハイブリッド車で一定の道路状況における走行時に、タイムリーに停止することができない現象が発生するアンチロックブレーキシステムの欠陥があると主張する約20件の集団訴訟が提訴されました。原告は、アンチロックブレーキシステムに関して安全上の欠陥が存在しているとして、裁判所による修理命令のほか、全ての所有者およびリース顧客(リコールなどの対策を実施してきているモデルの所有者およびリース顧客も含む)に対する金銭的補償を求めています。これらの米国の集団訴訟は2件の訴訟(1件はカリフォルニア州中部地区連邦地方裁判所、1件は同州ロサンゼルス郡の州裁判所)に併合されました。

2010年2月から4月までの間に、トヨタに対して、トヨタの米国預託証券および普通株式の投資家を代表する6件の株主集団訴訟が提起されました。これらの株主集団訴訟はカリフォルニア州中部地区連

邦地方裁判所で一つの訴訟に併合され、主任原告が指名されました。2010年10月4日に提起された併合申し立てにおいて原告は、トヨタが虚偽または誤解を招く恐れのある開示を行い、多数の車種における意図せぬ加速に関する問題あるいはその原因の開示を怠ったと主張しています。当該併合申し立てにおいて原告は、1934年米国証券取引所法および日本の金融商品取引法違反を主張しています。原告は、今後の裁判で示される額の金銭的損害賠償、利息および弁護士費用を要求しています。

2010年5月21日、トヨタの取締役および役員の一部に対して、ロサンゼルス郡のカリフォルニア州地方裁判所において、株主代表訴訟が提起されました。本件における申し立てにおいて原告は、株主集団訴訟における申し立てと同様の事実を主張し、トヨタ車の設計上の欠陥への対処に関連して、被告が注意義務および忠実義務に違反したと主張しました。2011年4月20日、ロサンゼルス郡のカリフォルニア州地方裁判所は、トヨタの主張通り棄却の決定を行いました。

2010年7月、トヨタに対して、ロサンゼルス郡のカリフォルニア州地方裁判所において、米国外の証券取引所で取引される当社およびトヨタ モーター クレジット(株)の社債購入者を代表する社債権者集団訴訟が提起されました。本件における申し立てにおいて原告は、カリフォルニア州の証券法違反、詐欺、善管注意義務違反およびその他の州法に基づく主張をしています。2010年9月15日、トヨタは当該社債権者集団訴訟をカリフォルニア州中部地区連邦地方裁判所に移管しました。2011年1月10日、同裁判所はトヨタの主張通り棄却の決定を行いました。原告は米国連邦巡回控訴裁判所の第九巡回裁判所において、上訴の通知を提出しています。

トヨタは、これら全ての訴訟に関して抗弁を有していると考えており、適切に弁明していきます。

2010年2月、トヨタは、ニューヨーク州南部地区の連邦検察官から召喚状を、米国証券取引委員会が

ら任意要請および召喚状を、それぞれ受領しました。これらの召喚状および任意要請では主に、意図せぬ加速に関する書類および一定の財務記録の提出が要求されています。これらは両当局による協同調査であり、書類の開示に加え、トヨタ関係者および非トヨタ関係者へのインタビューが要請されています。また、2010年6月、トヨタは、米国証券取引委員会から再度任意要請および召喚状を、ニューヨーク州南部地区の連邦検察官から召喚状を、それぞれ受領しました。これらの任意要請および召喚状では主に、ステアリング・リレー・ロッドのリコールに関する書類の提出が要求されています。

2010年1月から6月の間に、トヨタは米連邦高速道路交通安全局(以下、NHTSAという)から、4件の正式な問い合わせを受けました。最初の2件の問い合わせ(「TQ10-001」および「TQ10-002」)では、それぞれフロアマットの引っ掛かりおよびアクセルペダルの不具合に関連したリコール届出のタイミングが対象となっていました。3件目の問い合わせ(「RQ10-003」)では、リコールの対象範囲および意図せぬ加速全般が対象となっていました。

2010年4月19日、トヨタおよびNHTSAは、「TQ10-002」を解決するための和解を発表し、これによりトヨタは米財務省に16,375千米ドルを支払いました。トヨタは米国車両安全法またはその施行規則に違反したとの主張を否定しましたが、NHTSAとの争いの長期化回避およびお客様の信頼回復に専念するために支払いに同意しました。

2010年5月10日、トヨタはNHTSAから、2005年のピックアップトラックおよびスポーツユーティリティビークルのステアリング・リレー・ロッドの不具合問題に関連するリコールの届出のタイミングについて問い合わせ(「TQ10-004」)を受けました。

2010年12月20日、トヨタおよびNHTSAは、「TQ10-001」および「TQ10-004」を解決するための和解を発表し、これによりトヨタは米財務省に32,425千米ドルを支払いました。2010年4月の

「TQ10-002」に関する和解と同様、トヨタは米国車両安全法またはその施行規則に違反したとの主張を否定しましたが、NHTSAとの争いの長期化回避およびお客様の信頼回復に専念するために支払いに同意しました。さらに、2011年3月1日には、「RQ10-003」が正式に終了しました。

また、トヨタは、数々のリコール、最近のリコールの根底にある事実、およびそれらのリコールに関連した顧客への対応に関して、28の州の司法長官による執行委員会を含む様々な州の司法長官および地方政府機関から、召喚状および正式ならびに非公式の要請を受けました。

トヨタは、現在行われている当局による調査に協力しています。

前述のリコール等の市場処置をめぐり、上記のとおり、米国では政府による調査に加え、トヨタに対する申し立ておよび訴訟が提起されています。2011年3月31日現在、これらの訴訟に関して見積計上した金額は、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに重要な影響を及ぼすものではありません。トヨタは、見積計上した金額以上の賠償責任の有無およびそれに伴う損害賠償の金額ならびに損失の範囲を現時点で予測することはできませんが、これらの訴訟および調査の結果によっては、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を及ぼす可能性があります。

2003年2月、トヨタ、GW、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、米国における2001年1月1日以降の新車購入者を代表する、連邦および州の集団訴訟約85件の被告として指名されました。2005年4月1日時点で、連邦の訴訟はメイン州に併合され、カリフォルニア州とニュージャージー州の訴訟もそれぞれの州で1つの裁判所に併合されています。なお、州裁判所における訴訟は連邦訴訟が進展するまで停止されています。

## 連結財務諸表への注記

訴えでは、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たことから、米国消費者向けの価格がより高くなったとして、シャーマン反トラスト法または州の反トラスト法に違反した、と主張しています。トヨタでは、問題ある行為はなかったと考えていますが、これらの訴訟を解決すべく、2006年2月に原告側と和解契約を締結しました。この和解に対する裁判所の承認はまだ下りていません。その間、連邦裁判所は他の被告の略式判決の申し立てを支持し、控訴の期間は過ぎました。現在、訴訟はカリフォルニアの州裁判所を中心に争われていますが、トヨタに対しては、和解契約に対する裁判所の決定が出るまで停止されています。2011年2月、連邦裁判所は和解契約の承認に関するヒアリングを実施しました。最終的に和解契約が承認された場合、トヨタにとって本件は終了します。

この他にも、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います。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して見積計上した金額以上の賠償責任の有無およびそれに伴う損害賠償の金額ならびに損失の範囲を予測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、経営成績およびキャッシュ・フローに重大な影響を与えることはないと考えています。

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。:(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。2007年1月加盟のブルガリア、ルーマニアを含めた全加盟国で、指令を実施するための法令が施行されました。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います。

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順次投入しています。

現時点で成立している法令に基づき、トヨタは2011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います。今後採用される法令やその他の状況によっては、当該見積債務の金額を見直す可能性があります。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いませんが、引き続き、将来の法令の制定がトヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに与える影響を評価しています。

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います。

当社の大部分の従業員は労働協約のもとで勤務していますが、現行の協約の有効期間は2011年12月31日に終了する予定です。

## 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います。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います。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います。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います。

以下は、2009年3月31日、2010年3月31日および2011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別セグメント、所在地別および海外売上高に関する情報です。

### 【事業別セグメント情報】

2009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					
外部顧客への売上高	¥18,550,501	¥ 1,355,850	¥ 623,219	¥ —	¥20,529,570
セグメント間の内部売上高	14,222	21,698	561,728	(597,648)	—
計	18,564,723	1,377,548	1,184,947	(597,648)	20,529,570
営業費用	18,959,599	1,449,495	1,175,034	(593,547)	20,990,581
営業利益(損失)	¥ (394,876)	¥ (71,947)	¥ 9,913	¥ (4,101)	¥ (461,011)
総資産	¥11,716,316	¥13,631,662	¥1,131,400	¥2,582,659	¥29,062,037
持分法適用会社に対する投資	1,606,013	168,057	—	36,036	1,810,106
減価償却費	1,072,848	389,937	32,385	—	1,495,170
資本的支出	1,343,572	883,968	35,334	62,023	2,324,897

2010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					
外部顧客への売上高	¥17,187,308	¥ 1,226,244	¥ 537,421	¥ —	¥18,950,973
セグメント間の内部売上高	10,120	19,163	410,194	(439,477)	—
計	17,197,428	1,245,407	947,615	(439,477)	18,950,973
営業費用	17,283,798	998,480	956,475	(435,296)	18,803,457
営業利益(損失)	¥ (86,370)	¥ 246,927	¥ (8,860)	¥ (4,181)	¥ 147,516
総資産	¥12,359,404	¥13,274,953	¥1,119,635	¥3,595,295	¥30,349,287
持分法適用会社に対する投資	1,692,702	129,745	—	44,993	1,867,440
減価償却費	1,018,935	348,820	46,814	—	1,414,569
資本的支出	616,216	774,102	21,751	25,532	1,437,601

## 連結財務諸表への注記

2011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					
外部顧客への売上高	¥17,322,753	¥ 1,173,168	¥ 497,767	¥ —	¥18,993,688
セグメント間の内部売上高	14,567	19,037	474,485	(508,089)	—
計	17,337,320	1,192,205	972,252	(508,089)	18,993,688
営業費用	17,251,347	833,925	937,010	(496,873)	18,525,409
営業利益	¥ 85,973	¥ 358,280	¥ 35,242	¥ (11,216)	¥ 468,279
総資産	¥11,341,558	¥13,365,394	¥1,146,720	¥3,964,494	¥29,818,166
持分法適用会社に対する投資	1,784,539	3,519	3,045	26,885	1,817,988
減価償却費	819,075	330,865	25,633	—	1,175,573
資本的支出	691,867	991,330	21,058	(13,064)	1,691,191

	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					
外部顧客への売上高	\$208,331	\$ 14,109	\$ 5,987	\$ —	\$228,427
セグメント間の内部売上高	176	229	5,706	(6,111)	—
計	208,507	14,338	11,693	(6,111)	228,427
営業費用	207,473	10,029	11,269	(5,976)	222,795
営業利益	\$ 1,034	\$ 4,309	\$ 424	\$ (135)	\$ 5,632
総資産	\$136,399	\$160,738	\$13,791	\$47,679	\$358,607
持分法適用会社に対する投資	21,462	42	37	323	21,864
減価償却費	9,851	3,979	308	—	14,138
資本的支出	8,321	11,922	253	(157)	20,339

## 【所在地別情報】

2009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						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客への売上高	¥ 7,471,916	¥ 6,097,676	¥2,889,753	¥2,450,412	¥1,619,813	¥ —	¥20,529,570
所在地間の内部売上高	4,714,821	125,238	123,375	268,917	263,087	(5,495,438)	—
計	12,186,737	6,222,914	3,013,128	2,719,329	1,882,900	(5,495,438)	20,529,570
営業費用	12,424,268	6,613,106	3,156,361	2,543,269	1,795,252	(5,541,675)	20,990,581
営業利益(損失)	¥ (237,531)	¥ (390,192)	¥ (143,233)	¥ 176,060	¥ 87,648	¥ 46,237	¥ (461,011)
総資産	¥11,956,431	¥10,685,466	¥2,324,528	¥1,547,890	¥1,446,505	¥ 1,101,217	¥29,062,037
長期性資産	3,658,719	2,726,419	410,185	372,330	234,028	—	7,401,681

2010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						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客への売上高	¥ 7,314,813	¥ 5,583,228	¥2,082,671	¥2,431,648	¥1,538,613	¥ —	¥18,950,973
所在地間の内部売上高	3,905,490	87,298	64,378	223,679	135,248	(4,416,093)	—
計	11,220,303	5,670,526	2,147,049	2,655,327	1,673,861	(4,416,093)	18,950,973
営業費用	11,445,545	5,585,036	2,180,004	2,451,800	1,558,287	(4,417,215)	18,803,457
営業利益(損失)	¥ (225,242)	¥ 85,490	¥ (32,955)	¥ 203,527	¥ 115,574	¥ 1,122	¥ 147,516
総資産	¥12,465,677	¥10,223,903	¥2,060,962	¥1,925,126	¥1,803,703	¥ 1,869,916	¥30,349,287
長期性資産	3,347,896	2,401,172	351,037	361,296	249,500	—	6,710,901

2011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						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客への売上高	¥ 6,966,929	¥5,327,809	¥1,920,416	¥3,138,112	¥1,640,422	¥ —	¥18,993,688
所在地間の内部売上高	4,019,317	101,327	61,081	236,422	168,694	(4,586,841)	—
計	10,986,246	5,429,136	1,981,497	3,374,534	1,809,116	(4,586,841)	18,993,688
営業費用	11,348,642	5,089,633	1,968,349	3,061,557	1,648,987	(4,591,759)	18,525,409
営業利益(損失)	¥ (362,396)	¥ 339,503	¥ 13,148	¥ 312,977	¥ 160,129	¥ 4,918	¥ 468,279
総資産	¥11,285,864	¥9,910,828	¥1,931,231	¥2,138,499	¥2,044,379	¥ 2,507,365	¥29,818,166
長期性資産	3,123,042	2,276,332	305,627	344,304	259,855	—	6,309,160

	金額:百万米ドル						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客への売上高	\$ 83,787	\$ 64,075	\$23,096	\$37,740	\$19,729	\$ —	\$228,427
所在地間の内部売上高	48,339	1,218	734	2,844	2,028	(55,163)	—
計	132,126	65,293	23,830	40,584	21,757	(55,163)	228,427
営業費用	136,484	61,210	23,672	36,820	19,831	(55,222)	222,795
営業利益(損失)	\$ (4,358)	\$ 4,083	\$ 158	\$ 3,764	\$ 1,926	\$ 59	\$ 5,632
総資産	\$135,729	\$119,192	\$23,226	\$25,719	\$24,587	\$ 30,154	\$358,607
長期性資産	37,559	27,376	3,676	4,141	3,125	—	75,877

\* 「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

## 連結財務諸表への注記

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います。

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、2009年3月31日、2010年3

月31日および2011年3月31日現在の残高は、それぞれ3,225,901百万円、4,205,402百万円および4,613,672百万円(55,486百万米ドル)です。

事業別セグメントもしくは所在地間取引は、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います。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います。

### 【海外売上高】

以下は、2009年3月31日、2010年3月31日および2011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す。

トヨタは、米国会計基準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います。

	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	
	2009年	2010年	2011年	2011年
北米	¥6,294,230	¥5,718,381	¥5,398,278	\$64,922
欧州	2,861,351	2,023,280	1,793,932	21,575
アジア	2,530,352	2,641,471	3,280,384	39,451
その他*	3,421,881	2,838,671	3,196,114	38,438

\*「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。

### 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います。

#### (1) 自動車等セグメントと金融セグメントを区分した連結貸借対照表

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2010年	2011年	2011年
<b>資産の部</b>			
<b>自動車等</b>			
流動資産			
現金及び現金同等物	¥ 1,338,821	¥ 1,300,553	\$ 15,641
有価証券	1,783,629	1,036,555	12,466
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>	1,908,884	1,483,551	17,842
たな卸資産	1,422,373	1,304,128	15,684
前払費用及びその他	1,793,622	1,383,616	16,640
流動資産合計	8,247,329	6,508,403	78,273
投資及びその他の資産	4,549,658	5,825,966	70,065
有形固定資産	4,996,321	4,608,309	55,422
資産合計	17,793,308	16,942,678	203,760
<b>金融</b>			
流動資産			
現金及び現金同等物	526,925	780,156	9,383
有価証券	9,536	188,880	2,272
金融債権<純額>	4,209,496	4,136,805	49,751
前払費用及びその他	653,798	636,249	7,651
流動資産合計	5,399,755	5,742,090	69,057
長期金融債権<純額>	5,630,680	5,556,746	66,828
投資及びその他の資産	529,938	365,707	4,398
有形固定資産	1,714,580	1,700,851	20,455
資産合計	13,274,953	13,365,394	160,738
(消去)資産の部消去計	(718,974)	(489,906)	(5,891)
(連結)資産合計	¥30,349,287	¥29,818,166	\$358,607



## 連結財務諸表への注記

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日現在		3月31日現在
	2010年	2011年	2011年
<b>負債の部</b>			
<b>自動車等</b>			
流動負債			
短期借入債務	¥ 575,890	¥ 478,646	\$ 5,756
1年以内に返済予定の長期借入債務	289,447	243,817	2,932
支払手形及び買掛金	1,954,147	1,497,253	18,007
未払費用	1,627,228	1,666,748	20,045
未払法人税等	140,210	104,392	1,256
その他	931,727	1,024,662	12,323
流動負債合計	5,518,649	5,015,518	60,319
固定負債			
長期借入債務	1,095,270	839,611	10,097
未払退職・年金費用	672,905	660,918	7,949
その他	604,903	554,402	6,667
固定負債合計	2,373,078	2,054,931	24,713
負債合計	7,891,727	7,070,449	85,032
<b>金融</b>			
流動負債			
短期借入債務	3,118,938	2,986,700	35,919
1年以内に返済予定の長期借入債務	1,968,908	2,541,479	30,565
支払手形及び買掛金	13,063	19,472	234
未払費用	113,559	110,348	1,327
未払法人税等	13,177	9,555	115
その他	519,011	538,026	6,471
流動負債合計	5,746,656	6,205,580	74,631
固定負債			
長期借入債務	6,060,349	5,669,456	68,184
未払退職・年金費用	5,772	7,104	85
その他	433,641	435,508	5,238
固定負債合計	6,499,762	6,112,068	73,507
負債合計	12,246,418	12,317,648	148,138
(消去) 負債の部消去計	(719,301)	(489,955)	(5,892)
(連結) 負債合計	19,418,844	18,898,142	227,278
<b>純資産の部</b>			
(連結) 株主資本合計	10,359,723	10,332,371	124,262
(連結) 非支配持分	570,720	587,653	7,067
(連結) 純資産合計	10,930,443	10,920,024	131,329
(連結) 負債純資産合計	¥30,349,287	¥29,818,166	\$358,607

(注) 自動車等セグメントは全社資産を含んでいます。

## (2) 自動車等セグメントと金融セグメントを区分した連結損益計算書

	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
	2009年	2010年	2011年	2011年
<b>自動車等</b>				
売上高	¥19,182,161	¥17,732,143	¥17,826,986	\$214,395
売上原価並びに販売費及び一般管理費	19,568,465	17,828,152	17,709,812	212,986
売上原価	17,470,791	15,973,442	15,986,741	192,264
販売費及び一般管理費	2,097,674	1,854,710	1,723,071	20,722
営業利益(損失)	(386,304)	(96,009)	117,174	1,409
その他の収益(費用)<純額>	(71,925)	144,625	88,840	1,069
税金等調整前当期純利益(損失)	(458,229)	48,616	206,014	2,478
法人税等	(10,152)	42,342	178,795	2,150
持分法投資損益	53,226	109,944	214,229	2,576
非支配持分控除前当期純利益(損失)	(394,851)	116,218	241,448	2,904
非支配持分帰属損益	26,282	(32,103)	(54,055)	(650)
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	(368,569)	84,115	187,393	2,254
<b>金融</b>				
売上高	1,377,548	1,245,407	1,192,205	14,338
売上原価並びに販売費及び一般管理費	1,449,495	998,480	833,925	10,029
売上原価	994,191	716,997	636,374	7,653
販売費及び一般管理費	455,304	281,483	197,551	2,376
営業利益(損失)	(71,947)	246,927	358,280	4,309
その他の収益(費用)<純額>	(30,233)	(3,923)	1,349	16
税金等調整前当期純利益(損失)	(102,180)	243,004	359,629	4,325
法人税等	(46,298)	50,362	134,094	1,613
持分法投資損益	(10,502)	(64,536)	787	10
非支配持分控除前当期純利益(損失)	(66,384)	128,106	226,322	2,722
非支配持分帰属損益	(2,004)	(2,653)	(3,251)	(39)
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	(68,388)	125,453	223,071	2,683
<b>消去</b>				
当社株主に帰属する当期純利益(損失)消去	20	(112)	(2,281)	(28)
<b>連結</b>				
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	¥ (436,937)	¥ 209,456	¥ 408,183	\$ 4,909

## 連結財務諸表への注記

### (3) 自動車等セグメントと金融セグメントを区分した連結キャッシュ・フロー計算書

	金額：百万円			金額：百万円		
	2009年3月31日に終了した1年間			2010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>						
非支配持分控除前当期純利益(損失)	¥ (394,851)	¥ (66,384)	¥ (461,215)	¥ 116,218	¥ 128,106	¥ 244,212
営業活動から得た現金<純額>への 非支配持分控除前当期純利益(損失)の調整						
減価償却費	1,105,233	389,937	1,495,170	1,065,749	348,820	1,414,569
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	(1,663)	259,096	257,433	1,905	98,870	100,775
退職・年金費用<支払額控除後>	(21,428)	470	(20,958)	55	1,199	1,254
固定資産処分損	68,546	136	68,682	46,661	276	46,937
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	220,920	—	220,920	2,486	—	2,486
繰延税額	(132,127)	(62,871)	(194,990)	(14,183)	39,759	25,537
持分法投資損益	(53,226)	10,502	(42,724)	(109,944)	64,536	(45,408)
資産及び負債の増減ほか	(223,101)	186,234	154,587	733,338	133,275	768,168
営業活動から得た現金<純額>	568,303	717,120	1,476,905	1,842,285	814,841	2,558,530
<b>投資活動からのキャッシュ・フロー</b>						
金融債権の増加	—	(14,230,272)	(8,612,111)	—	(13,492,119)	(7,806,201)
金融債権の回収及び売却	—	13,959,045	8,155,094	—	13,107,531	7,517,968
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(1,358,518)	(6,064)	(1,364,582)	(599,154)	(5,382)	(604,536)
賃貸資産の購入	(82,411)	(877,904)	(960,315)	(64,345)	(768,720)	(833,065)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	41,285	6,101	47,386	46,070	6,403	52,473
賃貸資産の売却	55,896	472,853	528,749	36,668	428,424	465,092
有価証券及び投資有価証券の購入	(418,342)	(217,688)	(636,030)	(2,310,912)	(101,270)	(2,412,182)
有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還	1,295,561	180,316	1,475,877	1,012,781	95,960	1,108,741
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>	(45)	—	(45)	(1,020)	—	(1,020)
投資及びその他の資産の増減ほか	129,834	(2,091)	135,757	(259,089)	102,497	(337,454)
投資活動に使用した現金<純額>	(336,740)	(715,704)	(1,230,220)	(2,139,001)	(626,676)	(2,850,184)
<b>財務活動からのキャッシュ・フロー</b>						
長期借入債務の増加	545,981	3,030,029	3,506,990	492,300	2,733,465	3,178,310
長期借入債務の返済	(150,097)	(2,580,637)	(2,704,078)	(77,033)	(2,926,308)	(2,938,202)
短期借入債務の増加(減少)	138,387	239,462	406,507	(249,238)	(251,544)	(335,363)
配当金支払額	(439,991)	—	(439,991)	(172,476)	—	(172,476)
自己株式の取得ほか	(70,587)	—	(70,587)	(10,251)	—	(10,251)
財務活動から得た(又は使用した)現金<純額>	23,693	688,854	698,841	(16,698)	(444,387)	(277,982)
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	(80,214)	(49,579)	(129,793)	4,092	(12,990)	(8,898)
現金及び現金同等物純増加(減少)額	175,042	640,691	815,733	(309,322)	(269,212)	(578,534)
現金及び現金同等物期首残高	1,473,101	155,446	1,628,547	1,648,143	796,137	2,444,280
現金及び現金同等物期末残高	¥1,648,143	¥ 796,137	¥2,444,280	¥1,338,821	¥526,925	¥1,865,746

	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	2011年3月31日に終了した1年間			2011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>						
非支配持分控除前当期純利益	¥ 241,448	¥ 226,322	¥ 465,485	\$ 2,904	\$ 2,722	\$ 5,598
営業活動から得た現金<純額>への 非支配持分控除前当期純利益の調整						
減価償却費	844,708	330,865	1,175,573	10,159	3,979	14,138
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	1,806	2,334	4,140	22	28	50
退職・年金費用<支払額控除後>	(24,867)	1,453	(23,414)	(299)	17	(282)
固定資産処分損	36,076	138	36,214	434	2	436
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	7,915	—	7,915	95	—	95
繰延税額	(17,258)	103,035	85,710	(208)	1,239	1,031
持分法投資損益	(214,229)	(787)	(215,016)	(2,576)	(10)	(2,586)
資産及び負債の増減ほか	591,378	(106,416)	487,402	7,112	(1,279)	5,862
営業活動から得た現金<純額>	1,466,977	556,944	2,024,009	17,643	6,698	24,342
<b>投資活動からのキャッシュ・フロー</b>						
金融債権の増加	—	(14,323,261)	(8,438,785)	—	(172,258)	(101,488)
金融債権の回収及び売却	—	13,887,751	8,003,940	—	167,020	96,259
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(621,302)	(8,024)	(629,326)	(7,472)	(97)	(7,569)
賃貸資産の購入	(78,559)	(983,306)	(1,061,865)	(945)	(11,825)	(12,770)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	50,742	600	51,342	611	7	618
賃貸資産の売却	17,700	468,995	486,695	213	5,640	5,853
有価証券及び投資有価証券の購入	(4,063,499)	(358,308)	(4,421,807)	(48,870)	(4,309)	(53,179)
有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還	3,423,618	292,538	3,716,156	41,174	3,518	44,692
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>	(299)	—	(299)	(4)	—	(4)
投資及びその他の資産の増減ほか	394,479	18,303	177,605	4,744	221	2,136
投資活動に使用した現金<純額>	(877,120)	(1,004,712)	(2,116,344)	(10,549)	(12,083)	(25,452)
<b>財務活動からのキャッシュ・フロー</b>						
長期借入債務の増加	15,318	2,934,588	2,931,436	184	35,293	35,255
長期借入債務の返済	(309,862)	(2,306,139)	(2,489,632)	(3,727)	(27,735)	(29,942)
短期借入債務の増加(減少)	(86,884)	122,619	162,260	(1,045)	1,475	1,951
配当金支払額	(141,120)	—	(141,120)	(1,697)	—	(1,697)
自己株式の取得ほか	(28,617)	—	(28,617)	(344)	—	(344)
財務活動から得た(又は使用した)現金<純額>	(551,165)	751,068	434,327	(6,629)	9,033	5,223
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	(76,960)	(50,069)	(127,029)	(926)	(602)	(1,528)
現金及び現金同等物純増加(減少)額	(38,268)	253,231	214,963	(461)	3,046	2,585
現金及び現金同等物期首残高	1,338,821	526,925	1,865,746	16,102	6,337	22,439
現金及び現金同等物期末残高	¥1,300,553	¥ 780,156	¥2,080,709	\$15,641	\$ 9,383	\$ 25,024

## 連結財務諸表への注記

## 25 1株当たり情報

2009年3月31日、2010年3月31日および2011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株当たり当社株主に帰属する当期純利益(損失)の差異の調整は次のとおりです。

	金額:百万円	単位:千株	金額:円	金額:百万米ドル	金額:米ドル
	当社株主に帰属する当期純利益(損失)	加重平均株式数	1株当たり当社株主に帰属する当期純利益(損失)	当社株主に帰属する当期純利益	1株当たり当社株主に帰属する当期純利益
<b>2009年3月31日に終了した1年間:</b>					
普通株式に係る基本1株当たり当社株主に帰属する当期純損失	¥(436,937)	3,140,417	¥(139.13)		
希薄化の影響					
希薄化効果を有するストックオプション	(0)	—			
普通株式に係る希薄化後1株当たり当社株主に帰属する当期純損失	¥(436,937)	3,140,417	¥(139.13)		
<b>2010年3月31日に終了した1年間:</b>					
普通株式に係る基本1株当たり当社株主に帰属する当期純利益	¥ 209,456	3,135,986	¥ 66.79		
希薄化の影響					
希薄化効果を有するストックオプション	—	12			
普通株式に係る希薄化後1株当たり当社株主に帰属する当期純利益	¥ 209,456	3,135,998	¥ 66.79		
<b>2011年3月31日に終了した1年間:</b>					
普通株式に係る基本1株当たり当社株主に帰属する当期純利益	¥ 408,183	3,135,881	¥ 130.17	\$4,909	\$1.57
希薄化の影響					
希薄化効果を有するストックオプション	(0)	34		(0)	
普通株式に係る希薄化後1株当たり当社株主に帰属する当期純利益	¥ 408,183	3,135,915	¥ 130.16	\$4,909	\$1.57

2009年3月31日に終了した1年間において当社株主に帰属する当期純損失が計上されたことにより、特定のストックオプションは逆希薄化効果を有しているため、2009年3月31日に終了した1年間の希薄化後1株当たり当社株主に帰属する当期純損失の計算には含まれていません。

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、2010年3月31日および2011年3月31日に終了した各1年間の希薄化後1株当たり当社株主に帰属する当期純利益の計算には含まれていません。

トヨタは、米国会計基準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、以下の情報を開示しています。

2010年3月31日および2011年3月31日現在における1株当たり株主資本は次のとおりです。

なお、1株当たり株主資本は、連結貸借対照表の株主資本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います。

	金額:百万円	単位:千株	金額:円	金額:百万米ドル	金額:米ドル
	株主資本	期末発行済株式数(自己株式を除く)	1株当たり株主資本	株主資本	1株当たり株主資本
2010年3月31日現在	¥10,359,723	3,135,995	¥3,303.49		
2011年3月31日現在	10,332,371	3,135,699	3,295.08	\$124,262	\$39.63

## 26 公正価値測定

トヨタは米国会計基準に基づき、公正価値をその測定に用いた情報によって以下の3つのレベルに分類しています。

レベル1 活発な市場における同一資産および負債の市場価格

レベル2 活発な市場における類似資産および負債の市場価格、活発でない市場における同一または類似資産および負債の市場価格、もしくは市場価格以外の観測可能な市場情報を基に測定した評価額

レベル3 報告企業自身の仮定を使用した、観測不能な情報を基に測定した評価額

2010年3月31日および2011年3月31日現在において、トヨタが継続的に公正価値で測定している資産および負債は次のとおりです。

	金額:百万円			
	2010年3月31日現在			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
<b>資産:</b>				
現金同等物	¥ 677,442	¥ 69,702	¥ —	¥ 747,144
定期預金	—	173,500	—	173,500
有価証券及びその他の投資有価証券				
国債	2,654,829	—	—	2,654,829
株式	852,775	—	—	852,775
その他	37,296	370,933	13,134	421,363
デリバティブ金融商品	—	349,556	19,437	368,993
合計	¥4,222,342	¥ 963,691	¥ 32,571	¥5,218,604
<b>負債:</b>				
デリバティブ金融商品	¥ —	¥(259,184)	¥(13,545)	¥ (272,729)
合計	¥ —	¥(259,184)	¥(13,545)	¥ (272,729)

## 連結財務諸表への注記

金額：百万円

2011年3月31日現在

	レベル1	レベル2	レベル3	合計
<b>資産：</b>				
現金同等物	¥ 729,569	¥ 58,281	¥ —	¥ 787,850
定期預金	—	120,000	—	120,000
有価証券及びその他の投資有価証券				
国債	3,127,170	—	—	3,127,170
株式	960,229	—	—	960,229
その他	37,842	539,109	—	576,951
デリバティブ金融商品	—	405,524	11,782	417,306
合計	¥4,854,810	¥1,122,914	¥11,782	¥5,989,506
<b>負債：</b>				
デリバティブ金融商品	¥ —	¥ (215,283)	¥ (4,988)	¥ (220,271)
合計	¥ —	¥ (215,283)	¥ (4,988)	¥ (220,271)

金額：百万米ドル

2011年3月31日現在

	レベル1	レベル2	レベル3	合計
<b>資産：</b>				
現金同等物	\$ 8,774	\$ 701	\$ —	\$ 9,475
定期預金	—	1,443	—	1,443
有価証券及びその他の投資有価証券				
国債	37,609	—	—	37,609
株式	11,548	—	—	11,548
その他	455	6,484	—	6,939
デリバティブ金融商品	—	4,877	142	5,019
合計	\$58,386	\$13,505	\$142	\$72,033
<b>負債：</b>				
デリバティブ金融商品	\$ —	\$ (2,589)	\$ (60)	\$ (2,649)
合計	\$ —	\$ (2,589)	\$ (60)	\$ (2,649)

上記の資産および負債の概要、ならびに公正価値を測定するために用いた評価手法および主要な情報は次のとおりです。

**(1) 現金同等物および定期預金**

現金同等物は、契約上の満期が3ヶ月以内のマネー・マーケット・ファンド等から構成されています。定期預金は、契約上の満期が3ヶ月超の譲渡性預金です。これらの投資は流動性が高く、主に市場価格により測定されています。

**(2) 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、国債および株式等から構成されています。2010年3月31日および2011年3月31日現在、国債の構成割合は、それぞれ日本国債76%、米国・欧州の外国債24%、および日本国債77%、米国・欧州の外国債23%となっており、株式はそれぞれ88%および86%が日本市場の上場株式です。これらは、それぞれ同一資産の市場価格により測定しています。その他にはコマーシャル・ペーパー等が含まれ、主に類似資産の市場価格または活発でない市場における同一資産の市場価格により測定しています。2010年3月31日現在におけるレベル3に分類された有価証券及びその他の投資有価証券は、主に証券化取引の留保持分であり、金利や

損失の規模などの仮定を用いて測定しています。

**(3) デリバティブ金融商品**

デリバティブ金融商品の概要については、注記20を参照ください。デリバティブ金融商品は、金利、為替レートなどの観測可能な市場情報および契約条項を利用した標準的な評価手法を用いて測定しており、測定に重要な判断を必要としません。観測可能な市場情報を入手できない場合には、取引相手から入手した価格やその他の市場情報により測定し、観測可能な市場情報を用いて当該価格の変動の妥当性を検証しています。また、倒産確率などを用い、取引相手およびトヨタの信用リスクを考慮して測定しています。

2009年3月31日、2010年3月31日および2011年3月31日に終了した各1年間において、レベル3に分類された、継続的に公正価値で測定している資産および負債の変動の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		
	2009年3月31日に終了した1年間		
	有価証券及びその他の投資有価証券	デリバティブ金融商品	合計
期首残高	¥23,818	¥ 25,499	¥49,317
損益：			
損益計上額	586	(38,538)	(37,952)
その他の包括利益(損失)計上額	(1,398)	—	(1,398)
購入、発行および決済	(1,665)	7,026	5,361
その他	(1,760)	279	(1,481)
期末残高	¥19,581	¥ (5,734)	¥13,847

	金額：百万円		
	2010年3月31日に終了した1年間		
	有価証券及びその他の投資有価証券	デリバティブ金融商品	合計
期首残高	¥19,581	¥ (5,734)	¥13,847
損益：			
損益計上額	(641)	25,057	24,416
その他の包括利益(損失)計上額	(99)	—	(99)
購入、発行および決済	(6,376)	(13,582)	(19,958)
その他	669	151	820
期末残高	¥13,134	¥ 5,892	¥19,026

## 連結財務諸表への注記

	金額：百万円		
	2011年3月31日に終了した1年間		
	有価証券及び その他の 投資有価証券	デリバティブ 金融商品	合計
期首残高	¥13,134	¥ 5,892	¥19,026
損益：			
損益計上額	433	31,338	31,771
その他の包括利益計上額	779	—	779
購入、発行および決済	(810)	(8,381)	(9,191)
その他	(13,536)	(22,055)	(35,591)
期末残高	¥ —	¥ 6,794	¥ 6,794

	金額：百万米ドル		
	2011年3月31日に終了した1年間		
	有価証券及び その他の 投資有価証券	デリバティブ 金融商品	合計
期首残高	\$158	\$ 71	\$229
損益：			
損益計上額	5	377	382
その他の包括利益計上額	10	—	10
購入、発行および決済	(10)	(101)	(111)
その他	(163)	(265)	(428)
期末残高	\$ —	\$ 82	\$ 82

上記のデリバティブ金融商品は、資産と(負債)を合計して純額で表示しています。2009年3月31日および2010年3月31日に終了した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います。2011年3月31日に終了した1年間における「その他」には、連結処理された証券化取引の留保持分(13,165)百万円((158)百万米ドル)、観測可能な市場情報を基に測定したためにレベル2に振替えた特定のデリバティブ金融商品(21,413)百万円((258)百万米ドル)、および外貨換算調整額が含まれています。

特定の資産および負債は非継続的に公正価値で測定されます。

2010年3月31日および2011年3月31日に終了した各1年間において、トヨタは特定の金融債権等を担保の市場価格を基にそれぞれ13,343百万円および15,893百万円(191百万米ドル)の公正価値で測定し、それぞれ2,485百万円の損失および2,083百万円(25百万米ドル)の利益を認識しました。当該公正価値はレベル3に分類されています。

また、2010年3月31日に終了した1年間において、トヨタは特定の関連会社に対する投資を市場価格を基に119,821百万円の公正価値で測定し、63,575百万円の減損を認識しました。当該公正価値はレベル1に分類されています。

## 財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告

トヨタの経営者には財務報告に係る有効な内部統制を整備・運用する責任がある。財務報告に係る内部統制とは、米国において一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠した財務報告および外部報告目的の財務諸表の作成に関する信頼性について合理的な保証を提供するために整備されたプロセスである。トヨタの財務報告に係る内部統制には以下に関する方針および手続きが含まれる。

- 1) トヨタの資産の取引および処分を合理的な詳細さで、正確かつ適正に反映する記録の維持。
- 2) 一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠して財務諸表を作成するために必要な取引の記録が行われていることおよびトヨタの収入と支出がトヨタの経営者および取締役の承認に基づいてのみ行われることに関する合理的な保証。
- 3) 財務諸表に重大な影響を及ぼす可能性のある未承認のトヨタの資産の取得、使用または処分を防止または適時に発見することに関する合理的な保証。

固有の限界により、財務報告に係る内部統制は、虚偽記載を防止または発見できない可能性がある。また、将来の期間に向けて有効性の評価を予測する場合には、状況の変化により統制が不適切となるリスク、もしくは方針や手続きの遵守の程度が低下するリスクが伴う。

トヨタの経営者は、財務報告に係る内部統制の有効性に関する評価を米国のトレッドウェイ委員会組織委員会(COSO)が発表した「内部統制の統合的枠組み」に基づき実施した。

評価の結果、経営者は2011年3月31日現在における財務報告に係る内部統制は有効であると判断した。

2011年3月31日現在の財務報告に係る内部統制の有効性に関しては、本報告書に含まれる連結財務諸表を監査した独立登録監査法人であるあらた監査法人(PricewaterhouseCoopers Aarata)が監査を実施しており、本報告書内の同監査法人の監査報告書に記載されている。

## 独立登録会計事務所の報告書

### トヨタ自動車株式会社の株主各位及び取締役会へ

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及びその子会社の2010年3月31日及び2011年3月31日現在における財政状態並びに2011年3月31日に終了した3年間の各連結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る会計原則に準拠し、すべての重要な点において適正に表示しているものと認める。また、私どもは、会社がトレッドウェイ委員会組織委員会(Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO)) が公表した「内部統制の統合的枠組み」で確立された規準に基づき、2011年3月31日現在、すべての重要な点において、財務報告に係る有効な内部統制を整備・運用しているものと認める。会社の経営者は、これらの財務諸表及び財務報告に係る有効な内部統制の整備・運用並びに添付の財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告に含まれる、財務報告に係る内部統制の有効性についての評価につき責任を負うものである。私どもの責任は、私どもの統合監査に基づいて、これらの財務諸表及び財務報告に係る会社の内部統制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)) に準拠して監査を実施した。これらの基準は、財務諸表に重要な虚偽の表示がないかどうか、また、財務報告に係る有効な内部統制がすべての重要な点において整備・運用されているかどうかについて合理的な保証を得るよう、私どもが監査を計画し、実施することを要求している。私どもが実施した財務諸表の監査は、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。私どもが実施した財務報告に係る内部統制の監査は、財務報告に係る内部統制についての理解、内部統制上の重大な欠陥が存在するリスクの評価、当該リスク評価に基づく内部統制の整備・運用状況の有効性についての検証及び評価を含んでいる。また、私どもが実施した監査は、状況に応じて必要と認められた他の手続の実施を含んでいる。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判断している。

財務報告に係る内部統制は、一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠した財務報告及び外部報告目的の財務諸表の作成に関する信頼性について合理的な保証を提供するために整備されたプロセスである。財務報告に係る内部統制には、(i) 会社の資産の取引及び処分を合理的な詳細さで、正確かつ適正に反映する記録の維持に関連し、(ii) 一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠して財務諸表を作成するために必要な取引の記録が行われていること及び会社の収入と支出が会社の経営者及び取締役の承認に基づいてのみ行われることに関する合理的な保証を提供し、(iii) 財務諸表に重要な影響を及ぼす可能性のある未承認の会社の資産の取得、使用又は処分を防止又は適時に発見することに関する合理的な保証を提供する方針及び手続を含んでいる。

固有の限界により、財務報告に係る内部統制は、虚偽記載を防止又は発見できない可能性がある。また、将来の期間に向けて有効性の評価を予測する場合には、状況の変化により統制が不適切となるリスク、もしくは方針や手続の遵守の程度が低下するリスクが伴う。



日本 名古屋  
2011年6月24日

# 投資家情報 2011年3月31日現在

## 会社の概要

会社名	トヨタ自動車株式会社	関係会社数	[連結子会社] 511社 [持分法適用会社] 56社
創立	1937年8月28日		
資本金	397,049百万円	従業員数	69,125名(連結:317,716名)
決算期	3月31日	ホームページ	[企業情報サイト] <a href="http://www.toyota.co.jp">http://www.toyota.co.jp</a> [投資家情報サイト] <a href="http://www.toyota.co.jp/jpn/investors">http://www.toyota.co.jp/jpn/investors</a>
会計監査人	あらた監査法人		

## 株式の概要

発行可能株式総数	10,000,000,000株
発行済株式総数	3,447,997,492株
自己株式数	312,298,805株
株主数	652,568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
証券コード	7203(日本)
米国預託証券(ADR)	[比率] 1ADR=2普通株 [シンボル] TM
株主名簿管理人	三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部 〒137-8081 東京都江東区東砂七丁目10番11号 フリーダイヤル:(0120)232-711
ADRの名義書換・預託代理人	The Bank of New York Mellon 101 Barclay Street, New York, NY 10286, U.S.A. 電話:(866)238-8978 フリーダイヤル(米国内):(888)269-2377 (888)BNY-ADRS [バンク オブ ニューヨーク メロンADRサイト] <a href="http://www.adrbnymellon.com">http://www.adrbnymellon.com</a> [証券代行サイト] <a href="http://www.bnymellon.com/shareowner">http://www.bnymellon.com/shareowner</a>

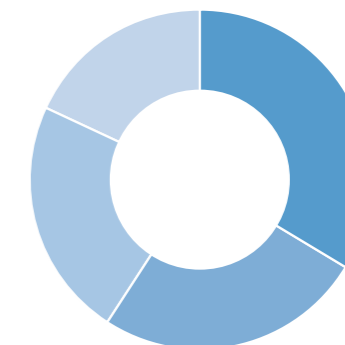
## お問合せ先

日本	[本社] 〒471-8571 愛知県豊田市トヨタ町1番地 電話:(0565)28-2121 Fax:(0565)23-5721 [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 Fax:(03)3817-9092
米国	Toyota Motor North America, Inc. 601 Lexington Avenue 49th Floor, New York, NY 10022 U.S.A. 電話:(212)223-0303 Fax:(212)759-7670
英国	Toyota Motor Europe Curzon Square, 25 Park Lane, London W1K 1RA, U.K. 電話:(020)7290-8500 Fax:(020)7290-8502

## 主要大株主

名称	所有株式数(千株)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社	343,704
株式会社豊田自動織機	215,640
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	191,724
日本生命保険相互会社	130,057
ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー	110,672
ザ バンク オブ ニューヨーク メロン アズ デポジタリ バンク フォー デポジタリ レシート ホルダーズ	85,866
資産管理サービス信託銀行株式会社	84,184
東京海上日動火災保険株式会社	67,095
三井住友海上火災保険株式会社	65,166
株式会社デンソー	58,678

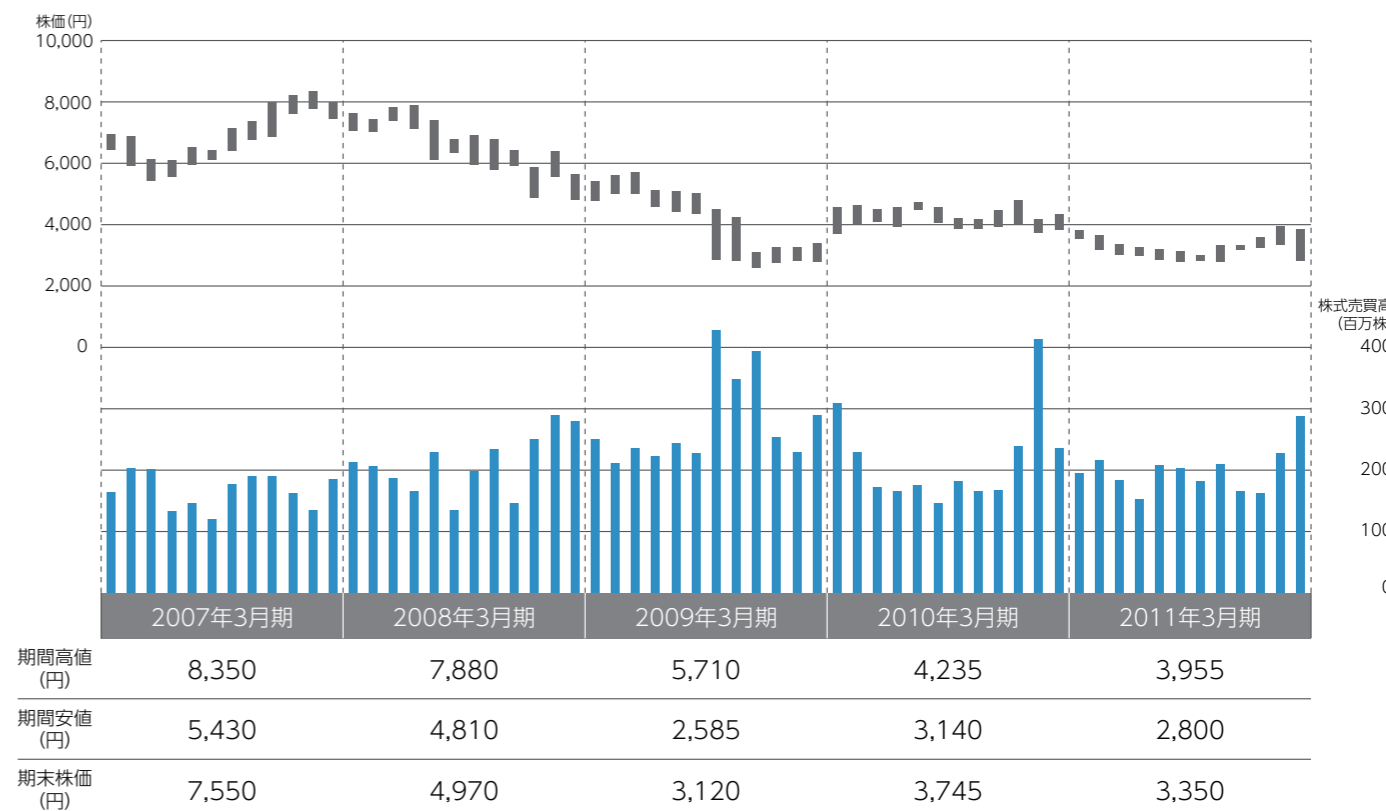
## 所有者別分布状況



金融機関・証券会社	33.7%
外国法人等	25.6%
個人・その他	22.7%
その他の法人	18.0%

注: 個人・その他には自己株312百万株が含まれています。

## 東京証券取引所におけるトヨタの株価および株式売買高





**トヨタ自動車株式会社**

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