



トヨタ自動車株式会社

Annual Report 2012

もっといいクルマの追求
Our aim: Ever-better cars

トヨタグローバルビジョン

2011年3月に発表した「トヨタグローバルビジョン」は、トヨタがどのような会社でありたいのか、あるべきなのかを明文化し、表明したものです。その中では、「トヨタはお客様に選ばれる企業でありたい。トヨタをお選びいただいたお客様に、笑顔になっていただける企業でありたい」という価値観を明確にしました。グローバルビジョンには、未来に向けたトヨタの意思と決意が込められています。

笑顔のために。期待を超えて。

Rewarded with a smile by exceeding your expectations

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。

策定の背景と過程

グローバルビジョンを策定した背景には、リーマンショックによる赤字転落や、品質問題への反省がありました。トヨタが一丸となって業績回復への取り組みを進めるためには、トヨタで働く全員が共感・共有できる「夢」、「目指すべき道」が必要だと思われました。また、トヨタがどのような会社であり、どのような価値観を大切にしているのか、お客様に示すことが重要だと考えました。ビジョンを作成するに当たっては、「トヨタのあるべき姿」をベースに、世界各地域から集まったメンバーによるチームで検討しました。こうしてできあがったビジョンのすべての文と言葉には、トヨタの意思と決意が込められています。

ビジョン経営のあり方

グローバルビジョンは一本の木に例えられます。「木の根」は、企業活動の根底にある「豊田綱領」「トヨタ基本理念」「トヨタウェイ」といった、創業以来のトヨタ共通の価値観であり、モノづくりの精神を指し示します。トヨタがお客様に提供する「果実」は、「もっといいクルマ」づくりと、「いい町・いい社会」づくりへの貢献。「いいクルマ」づくりを通じ、豊かな地域社会づくりに貢献し、「いい町・いい社会」の一員として受け入れられる企業市民を目指します。お客様に喜んでいただける商品の下支えとして「木の幹」となるのが「安定した経営基盤」。「もっといいクルマ」をつくり、「いい町・いい社会」づくりに貢献し、それが安定した経営基盤につながる。この良い循環を回し、「持続的成長」を実現していくことがトヨタの事業活動の考え方です。



▶ 詳細は [こちら](#) をご参照ください。

|| いいクルマづくりに向けた変化 ||

世界トップクラス※¹の燃費を誇る 新型ハイブリッド車



↑ **アクア**(日本名) ↓

小型・軽量・高効率化した最新の1.5Lハイブリッドシステムを搭載し、世界トップクラス※¹の燃費性能(JC08モード)を実現。
コンパクトながら、ゆとりの室内空間が好評を博し、2011年12月の発売後1か月の受注台数は12万台を突破しました。
コンパクト車づくりの基盤として位置付ける東北生まれのモデルです。

※¹: 2012年7月末現在

〈トヨタの成長に向けた中長期の取り組みⅡ〉へ

|| いいクルマづくりに向けた変化 ||

機能性とデザイン性で 新たなステージを切り開くニューモデル



LEXUS GS

GSの語源の「Grand Touring Sedan」としての基本要件である、

“大人4人が長距離を高速で快適に移動できる空間”を実現。

その上で、お客様の心に響く洗練されたデザインを備えたニューモデルです。

環境性能と走行性能を大幅に進化させ、最先端の生産技術の導入による

ボディ剛性強化や軽量化でさらに商品力を向上させました。

〈トヨタの成長に向けた中長期の取り組みI〉へ

|| いいクルマづくりに向けた変化 ||

インドで累計販売10万台を突破、 地域に愛されるクルマ

「エティオス」

「新興国のお客様に喜んでいただけるクルマ」を
コンセプトに、2010年にインドで誕生。

エティオスは、インド現地で直接お客様の声を聞き、
多くのインド人技術者と共に、約5年の歳月をかけて
開発されました。本年5月末にインドで
累計販売10万台を達成したのに加え、
4月からは、南アフリカに輸出もしています。

また、年後半には2か国目の生産拠点として、
ブラジルでも生産開始の予定となっており、
新興国マーケットに幅広く愛されるクルマとして展開していきます。

トヨタは、今後も新興国、各国のお客様の声をしっかりと吸い上げ、
「もっといいクルマづくり」を進めていきます。



〈特集 新興国におけるトヨタの取り組み〉へ

|| いいクルマづくりに向けた変化 ||

アライアンスから生まれた 走りを楽しむクルマ



86(日本名)

トヨタとスバルがこれまで培ってきたスポーツカー開発の知見やコア技術を結集し、「86」を共同開発。

ドライバーの感覚ひとつでいかようにも取り回せる“手の内感”や操る楽しさを体感できる、『直感ハンドリングFR』をコンセプトに、世界初の「水平対向・D-4S^{※2}」パワーユニットや世界唯一の水平対向エンジン・超低重心（重心高460mm）FRパッケージを採用。

従来のスポーツカーとは別次元の走りの楽しさを追求しています。

※2:D-4S:Direct injection 4 stroke gasoline engine Superior version

〈トヨタの成長に向けた中長期の取り組み 扉表紙〉へ

|| 変わることのないトヨタの企業姿勢 ||

お客さまのために、 常に期待を超える 商品を提供し続けること

トヨタでは、創業以来、革新的かつ高品質な商品とサービスの提供への不断の努力を通じ、社会・地球の持続可能な発展への貢献に努めてまいりました。

そして脈々と受け継がれてきたモノづくりの精神をベースに、グローバルビジョンでは、「もっといいクルマ」づくり、「いい町・いい社会」づくり、「安定した経営基盤」のサイクルを回すことで、「持続的成長」を目指しています。

今、実現し始めている「変化の兆し」は、「お客様第一」「現地現物」という不変の精神に裏打ちされたトヨタの進化のプロセスであると考えています。

[〈トヨタグローバルビジョン〉へ](#)



トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

目次

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

02 トヨタグローバルビジョン

03 いいクルマづくりに向けた変化

09 社長メッセージ



厳しい経営環境の中、「トヨタを選んでいただいたお客さまに笑顔になっていただきたい」という思いでクルマづくりに取り組んでまいりました。グローバルビジョンでお示した「いいクルマ」を軸にした経営が、台数・収益に結び付き、「もっといいクルマ」への投資ができるサイクルが回り始めていると感じています。今後も後戻りすることなく、前進してまいります。

10 トヨタの成長に向けた中長期の取り組み



グローバルビジョンに基づく経営を、さらに具体化すべく「クルマづくり」における取り組みを強化します。短期的には、円高抵抗力を高めることで強い収益基盤の早期実現を目指します。同時に中長期的な取り組みとして、「企業風土の改革」「開発・設計・調達の改革」「生産技術の改革」「新興市場への展開」を推進していきます。

16 特集 新興国におけるトヨタの取り組み



2015年までに新興国における販売比率50%の達成に向け、新興国で築き上げたグローバル供給体制をさらに強化し、2013年には国内と同レベルの300万台体制を目指します。その実現に向けて、国・地域のニーズに対応したクルマづくりを進め、IMV、世界戦略車、さらには新興国専用のコンパクトカーの積極的な投入などで販売拡大に取り組めます。

21 事業と業績の概況

連結業績ハイライト	21
自動車事業	24
金融事業	25
その他事業	26
自然災害の影響と復旧・復興への取り組み	28



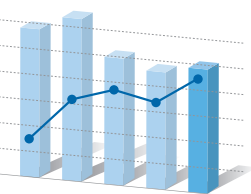
2011年は、東日本大震災とタイの洪水という大きな自然災害に見舞われました。トヨタではグループ会社や仕入れ先・販売店と一体となり、一日でも早くお客さまにクルマをお届けできるよう、復旧・復興と生産正常化に向けた取り組みを行いました。

29 経営・会社情報

研究開発および知的財産	29
企業理念	31
マネジメント体制	32
コーポレート・ガバナンス	33
事業等のリスク	36
その他経営・会社情報	38

39 財務情報・投資家情報

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	39
-----------------------------	----



2012年3月期は、東日本大震災やタイ洪水による減産や円高進行などで減収減益となりましたが、原価改善や固定費の削減などに取り組み、体質改善を進めました。今後も営業面の努力や収益改善を推進し、環境変化に対応できる強い収益基盤の実現を図ります。

米国会計基準に基づく連結財務サマリー	41
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	45
連結財務諸表	68
連結財務諸表への注記	73
財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告	110
独立登録会計事務所の報告書	111
投資家情報	112

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）の見通し等の将来に関する記述が含まれております。これらの将来に関する記述は、当社が現在入手している情報を基礎とした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。

- 生産および販売面への影響を含む、自然災害による様々な影響
- 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
- 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）および金利変動
- 金融市場における資金調達環境の変動および金融サービスにおける競争激化
- 効果的な販売・流通を実施する当社の能力
- 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

- 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
- 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
- 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
- ブランド・イメージの毀損

- 仕入れ先への部品供給の依存
- 原材料価格の上昇
- デジタル情報技術への依存
- 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、困難である状況など

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。

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

社長メッセージ

お客さまの期待を超える 「いいクルマ」づくり

平素より当社への格別のご理解とご支援を賜り、誠にありがとうございます。

当社はどのような厳しい経営環境の中でも、「トヨタを選んでいただいたお客さまに笑顔になっていただきたい」という思いのもと、お客さまの期待を超える「いいクルマ」づくりに取り組んでまいりました。

当期においては、急激な円高が進行する中、グループ一丸となって原価改善などに取り組むことにより、強い収益基盤の構築に向けて一段の体質改善を進めることができました。さらに環境、安全対策など企業としての社会的責任を果たし、社会の期待にお応えできるクルマづくりに取り組みました。

昨年に策定したグローバルビジョンのもと、当社は「いいクルマ」をつくり、「いい町・いい社会」づくりに貢献し、それが安定した経営基盤につながる。この良い循環を回し、「持続的成長」を実現していくことがトヨタの事業活動の考え方です。今年度発売した新しいクルマの中から、私たちの変化を感じていただけましたでしょうか。

今後も当社を取り巻く経営環境は大変厳しい状況が続くと思われます。持続的な成長を実現できる企業を目指して、グローバル32万人の従業員とともに心を一つにして、後戻りすることなく前進してまいり所存でございます。

今後も一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます

2012年7月

取締役社長

豊田章男

「もっといいクルマ」と「持続的成長」を目指して
グローバルトヨタ32万人と心をあわせて取り組んでいく

グローバルビジョンで示したサイクルが、
少しずつ回り始めている

日本の元気。自動車産業の元気。

トヨタを選んだお客さまに
笑顔になっていただきたい

新たな土壌から、
いいクルマが生み出される

厳しい環境下、
トヨタを支えていただいた皆さまに感謝



トヨタの成長に向けた中長期の取り組み

「もっといいクルマ」を軸とした経営で
持続的な成長へ

トヨタは2011年3月にトヨタグローバルビジョンを発表し、トヨタが目指す企業像や価値観を明確化しました。そしてこのビジョンに基づく「もっといいクルマ」を軸としたぶれない経営こそが、トヨタの持続的成長を実現するものと考え、その取り組みをさらに具体化すべく、「クルマづくり」における改革を推進しております。

中長期的視点での取り組みとしては、まずは「企業風土」の改革です。グローバルビジョンの実現に向けた意識改革や他社との協業などを通じたベンチャー精神の復活を目指します。また「開発・設計・調達」においては「もっといいクルマ」を実現するための新たなクルマづく

りの方針の導入による開発・デザイン一体となった改革の推進、非常時の部品調達リスクを軽減するための「サプライチェーンの強化」、そして「生産」においては『モノづくり構造改革』を基本に生産技術や生産体制の改革を行います。さらに「販売」においては、成長著しい新興国への地域ニーズに見合うクルマの投入で、全世界の販売における新興国の比率を現在の4割から5割とすることを目指します。これらの取り組みは、現地生産・調達の拡大などで円高抵抗力を高めることなどによる「強い収益基盤の早期実現」と一体で推進することによって、ビジョンに基づく持続的成長への道筋をつけられると考えています。

More effective and attractive

トヨタの成長に向けた中長期の取り組みⅠ 開発・設計・調達の改革(1)

基本性能と商品力向上を実現する デザイン・設計の一体改革

トヨタは「もっといいクルマづくり」を実現する開発体制の改革に取り組んでいます。「いいクルマ」とは何かを徹底的に検討し、クルマを「趣味・感性に特化したクルマ(特にスポーツ系)」「量販車、個人・一般向けのクルマ」「社会貢献に資するクルマや商用車」「環境対応車・新コンセプト車などの次世代車」の4つのゾーンに層別。それぞれのゾーンで求められるデザイン、走行性能等をお客さまの目線で明確化し、お客さまの期待に応える「いいクルマ」を創出していきます。

トヨタの狙いは、あくまで更なる商品力の向上。

そのために素性の良い部品を設計し、それを

プラットフォームをまたいで、地域毎に賢い共用化を

進めることで、結果として効率化と原価低減が

進展し、その原資を活用して商品力が向上する

という良いサイクルが回る=「いいクルマ」づくりを

通じて、持続的成長につながる。

”

取り組みの全体像

トヨタは、開発体制の改革を推進すべく「デザインの強化」「開発力の強化」「地域重視のクルマづくり」そして「組織・体制の整備」に取り組んでいます。ここではお客さまに最も近いチーフエンジニア(CE)を開発の総責任者として権限を強化し、それに伴いデザイン決定プロセスなども含め、CEを中心とした組織・体制へと再編しています。さらに今後は、「いいクルマづくり」に向けた新たな方針となるToyota New Global Architecture (TNGA)」の導入などで開発体制の改革を着実に推進し、国際競争力を高めることで、新しい時代を切り拓く成長力につなげていきます。

● 研究・開発における現在の取り組み

- 1 デザインの強化
- 2 開発力の強化
- 3 地域重視のクルマづくり
- 4 組織・体制の整備

新たなクルマづくりの方針「TNGA」

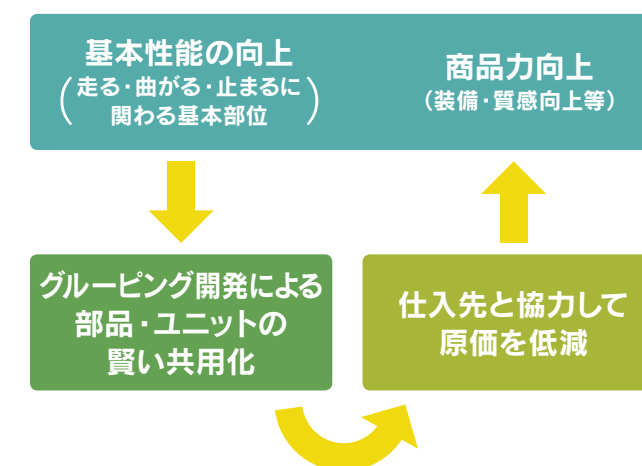
トヨタは「もっといいクルマ」をつくるための取り組みの一環として、車両開発にあたって、設計とデザ

インが協力してクルマの骨格を改革する新たな方針であるTNGAを導入します。

TNGAでは、「走る」「曲がる」「止まる」といった運動性能はもちろんのこと、ドライビングポジションなど、人間工学やデザインの自由度を追求した新たなプラットフォームを確立し、複数の車種を同時に企画する「グルーピング開発」などにより、異なる車種間で部品・ユニットを共用化します。これにより、開発の効率化と原価低減を実現します。

TNGAの採用により、部品共用化によるコストや工数の削減は実現されますが、同時に「基本性能やデザイン性向上」「価格競争力向上」「品質確保」のための開発工数を創出することで「商品力の向上」を目指すもので、技術・営業・調達・生産技術など多岐にわたる活動を通じて「もっといいクルマづくり」につながっていきます。TNGAは、今後数年のうちに発売される新型車から順次導入する予定です。

● トヨタの新しいクルマづくり



トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

More effective and attractive

トヨタの成長に向けた中長期の取り組みⅠ 開発・設計・調達の改革(2)

国際競争力向上に向けた開発力と サプライチェーンの強化

開発体制の強化

トヨタは、「いいクルマ」を継続的に創出する体制をめざし、「開発力の強化」「地域重視のクルマづくり」「組織・体制の整備」を進めています。

「開発力の強化」については、2012年末の開発能力*を2009年と比べて約30%向上させる目標を掲げ、設計・試作・テストといった開発に関わる「ツール」「プロセス」「人材・能力」の各要素の改善とレベルアップを図ります。さらにお客さまに一番近い開発総責任者であり、開発担当車種を代表するCEの権限強化による意思決定のスピードアップで開発効率の向上を目指します。

「地域重視のクルマづくり」では、各地域に地域統括部長を配置し、現地の営業部門や研究・開発部門と連携することで、市場ごとのお客さまニーズを把握し、品質・商品力の向上を図ります。

「組織・体制の整備」においては、CEが車両の総責任者として開発全般を統括し、個別技術については各技術領域が責任を持つ体制とし、CEが目指す「いいクルマ」の基盤となる専門技術の蓄積と先行開発を強化する体制としました。さらに社内で車両デザインの評価・審査においても開発責任者であるCEの意向が反映されるプロセスを導入しました。

* 開発人員数×開発時間

リスク分散と国際競争力アップのための サプライチェーン強化

TNGAでは量産効果プラットフォームを確立した上で、グルーピング開発などにより、部品・ユニットを共用化し、開発の効率化と原価低減を実現していきますが、生産技術部門ではこの考え方を実現すべく、技術と一体となって性能、機能が最も優れた図面、造り方を開発し、共用・共通部品を複数の車種に展開していきます。これを受けて、「調達」分野では地域、車種、立ち上げ時期を跨いで部品発注を行うことなどにより、量産効果を引き出していきます。この部品共用化においては、品質確保や国際競争力向上といった視点で、仕入れ先との協力のもとで推進します。さらに部品共用化によって部品あたりの生産量が増えることで、効率性を落とすことなく、複数の仕入れ先への発注や生産拠点の分散が可能となり、災害時でも安定的な調達を可能とするサプライチェーンの強化につながるものと考えます。

新型アバロン

— 北米主導で開発が実現 —



「アバロン」は、1994年に投入した米国におけるトヨタブランドの最上級車ですが、2012年4月にニューヨークで開催されたモーターショーにおいて、その4代目となる「新型アバロン」を発表しました。今回はカリフォルニアにあるトヨタのデザイン部門CALTYの若手デザイナーが担当し、車両開発はすべて北米主導で進められるなど、グローバルビジョンが目指す地域主導経営が実現されつつあります。

中国産ハイブリッド車

— ハイブリッド技術で中国のお客さまを笑顔に —



2012年4月に開催された北京モーターショーでは、中国常熟市の研究開発センターが開発を進めているハイブリッドコンポーネントを搭載するクルマのコンセプトモデル“雲動双擎(ユンドンシヨワンチン)”と、新規ユーザー獲得のために開発された小型のグローバル戦略車のコンセプトモデル“TOYOTA Dear～亲(チン)～”を発表しました。今後も環境車、福祉車両からスポーツカーにいたるまで、中国のお客様の生活や社会を豊かにするような“もっといいクルマ”づくりに取り組みます。

More competitive and flexible

トヨタの成長に向けた中長期の取り組みⅡ 生産技術の改革

「いいクルマづくり」に向けた モノづくり構造改革

トヨタは、生産技術において「モノづくり構造改革」を進めています。これはお客さまに「安全と安心」をお届けすることで「お客さまに笑顔になっていただき」、さらにはお客さまが「ワクワク、ドキドキするクルマ」そして「環境にやさしいクルマ」を「良品廉価」でお届けする、「いいクルマづくり」を実現するための取り組みです。私たちは「いいクルマづくり」と「競争力のあるモノづくり」という2つの視点で取り組みを行っています。

“ 我々の取り組みの1つ目、「いいクルマづくり」は、
「カッコいいデザイン」、「車両性能」、「環境技術」といった、
技術部が世に送り出したいと考えている商品を、
技術の力ベを越えて実現していくということ。
そして、2つ目の「競争力のあるモノづくり」は、「いいクルマ」を
いかに「良品廉価」で実現し、現在の超円高にも負けない
価格競争力を確保するかということである。

トヨタのDNA「トヨタ生産方式」

「モノづくり構造改革」への取り組みのベースは、トヨタのDNAとも言うべき「トヨタ生産方式」にあります。それは、「自動化」と「ジャストインタイム」です。「自動化」は不良が発生する瞬間を検知して機械を止め、異常を取り除いてから再び生産を始めるというものですが、現在ではその考え方をさらに進め、不良の出ないモノづくり、100%良品しかつけないモノづくりを目指しています。「ジャストインタイム」は、必要なものを必要なときに必要なだけつくる、運ぶことで、リードタイムの短縮に加え、サプライチェーンのリスク対応にも有効です。「ジャストインタイム」を行うためには、平準化生産が必要で、そのために生産工程の均等なタイミングを図るための「タクトタイム」と「標準作業」という考え方が生まれました。私たちは、このような考え方のもとに、「モノづくり構造改革」を行っております。

モノづくり構造改革の3つの柱

「モノづくり構造改革」には3つの柱があります。「1個ずつつくる」「売れるスピードでつくる」「少ない生産規模で設備を構える」です。これらは「トヨタ生産方式」の原理原則であり、その具現化に他なりません。

モノづくり構造改革の3つの柱

- 1 1個ずつつくる
- 2 売れるスピードでつくる
- 3 少ない生産規模で設備を構える

↓

少規模でも安くつくる

「1個ずつつくる」については、トヨタは従来から「お客さまのオーダーに基づいて」つくる、一個流し生産を基本としています。「売れるスピードでつくる」は、需要に合わせてつくるのが大事であるという考え方です。さらに「少ない生産規模で設備を構える」は、需要の小さい時には小さい構えで少量をつくり、需要拡大時には素早く対応できるようにすることです。そのため我々は「少規模簡易切替ライン」を実現しました。その狙いは、「少規模でも安くつくる」ことであり、その実現のために「正味率*を上げる」、「汎用性を上げる」といった取り組みを行っています。

* 正味率：付加価値を上げる時間、材料歩留りなど最終アウトプットで有効に使われているものの割合

技術革新のためのキーワード

「モノづくり構造改革」を行うためには、「常識にとらわれない技術革新」も必要です。技術革新のためのキーワードとして「シンプル・スリム」「変種変量」「ネットシェイプ(トヨタ生産方式7つのムダ*の

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

内「加工そのもののムダ」を省く)」「高付加価値」の4つがあります。

＊ 7つのムダ:加工、在庫、つくりすぎ、手持ち、動作、運搬、不良品のムダ

■ 技術革新のためのキーワード

1 シンプル・スリム

- シンプル設備 → 壊れにくい、壊れても簡単に直せる
- 設備投資削減 → 設備償却費低減

2 変種変量

- 大量生産ライン → 少規模ライン(能力のムダ排除)
- 簡易車種(機種)切替

3 ネットシェイプ (トヨタ生産方式7つのムダの内「加工そのもののムダ」を省く)

- 工程削減(削る量を減らす)
- 匠の技

4 高付加価値

- 小型化・高性能化・高意匠化・廉価

「シンプル・スリム」とは、設備を壊れにくく、万が一壊れても簡単に修復可能とするために、設備を極力シンプルにすることであり、設備投資の削減や設備償却費の低減にもつながります。具体的な例としては、プレス、鋳造、鍛造などの型を、体積比で従来の2分の1から10分の1までシンプル化しました。そのほかの設備やライン、さらには工場建屋までも徹底してシンプル・スリム化を行っています。

「変種変量」とは、種類や量の変動に柔軟に対応することです。そのために、最終組立工程では「伸縮可能なライン」を、エンジンやトランスミッションのラインでは、「機種の切替が容易なライン」を実現しました。

「ネットシェイプ」とは、特に粗形材加工した後の製品形状を、最終製品形状に近づけることです。これにより、切削加工などのムダを省くことができます。代表的な例としては、エンジンのクランクシャフトの材料ロス低減活動です。具体的には、匠の技

のノウハウを自働機に移植することで、材料ロス低減をそれまでの80%から90%にまで高めることができました。

「高付加価値」とは、ハイブリッドをはじめとするユニット製品の小型化、高性能化、低コスト化の実現であり、高性能なクルマづくりを可能とする生産技術の開発です。

このような革新を行うには、経験によって習得され、受け継がれてきた匠の技をデジタル化・形式値化し、革新技術に移植することが必要です。そして匠はその技能をさらに磨き、その技を革新技術に移植することでより高い革新技術をもたらすという、「匠の技と革新技術の好循環」を実現していきます。

競争力を生む国内300万台生産

トヨタ生産方式の高度化と、それを支える新技術や新製品の開発と生産は日本から生まれると考えます。日本の強い生産現場、仕入先と一体となって実現される高い技術、そしてハイブリッド車開発に代表される付加価値の高いモノづくりを国内に残し、その強みを生かすことで競争力を高め、日本のモノづくりを磨くことが重要です。1980年に国内300万台を達成したときの海外生産はわずか20万台。今では海外500万台と大きく成長していますが、その礎となったのが国内300万台の生産体制です。トヨタは、この300万台体制を維持しつつ、高い技術を持つ日本のモノづくりの競争優位性を最大化し、日本で開発、熟成した革新技術をスピーディに世界の各拠点に展開していくことで、グローバルでのトヨタの競争力をさらに向上させたいと考えています。

生産トピックス

東北生産拠点統合、国内3極体制を構築

トヨタは東北のグループ企業3社(関東自動車工業(株)、セントラル自動車(株)、トヨタ自動車東北(株))を統合し、新しく「トヨタ自動車東日本株式会社」として発足させました(2012年7月1日合併)。東北3社の統合により、「東北」を「中部」「九州」に次ぐトヨタ第3の国内生産拠点と位置付け、コンパクト車の企画・開発から生産に加え、ユニット部品の生産、海外事業支援業務まで含めた総合車両メーカーへの発展を目指します。

トヨタ3極体制では、「中部」は「国内生産の中核」として今後さらに新技術・新工法などのイノベーション技術の開発という役割を強化します。「九州」はミディアム・クラスやレクサスブランドといった高品質・高付加価値のクルマづくり拠点として、「東北」はコンパクト・クラスのクルマづくりの拠点となります。

各地域会社が、特定車種群に特化した量産化技術の確立を担うことで日本のモノづくりの高度化が図れるものと考えています。そのためにも国内生産300万台体制を維持し、技術開発・商品企画と生産・販売の現場との相互作用を通じたイノベーションを生み出す環境を確保することで、3極体制の強化と自立性の向上を図り、国際競争力をより一層強化していきます。

世界トップクラスの低燃費車*「アクア」と新型「カローラ」

— 東北をコンパクト車づくりの専門拠点へ —



世界トップクラスの低燃費*を誇る「アクア」は、HVシステムの小型・軽量・高効率化など、トヨタの量産HV車開発17年間の知恵と技術を結集し、新たに誕生したコンパクト・クラスのハイブリッドカーです。また、世界3900万台を誇るロングセラーカーを日本の道やお客さまにジャストフィットさせたコンパクトカー「新型カローラ」も誕生しています。

「アクア」は関東自動車(現:トヨタ自動車東日本(株))の岩手工場、そして「新型カローラ」はセントラル自動車(現:トヨタ自動車東日本(株))の宮城工場と、いずれも東北において生産されていることから、東北におけるモノづくりの競争力強化の重要なステップであり、日本の元気のひとつになるべく、地域に根付いたモノづくりを推進していきます。

*2012年7月現在

Deeper and closer

トヨタの成長に向けた中長期の取り組みⅢ 新興国市場への展開

地域ニーズに見合う良品廉価な クルマづくり

トヨタは「グローバルビジョン」において、グローバル販売比率を引き上げ、2015年に全世界の販売における新興国の割合を2010年の4割から5割とすることを目指しています。この実現に向け、「新興国」を重点分野の一つとして位置づけ、現地の研究・開発機能の強化を進めるとともに、地域の市場やニーズに見合う良品廉価なクルマを、タイムリーに提供できるよう地域重視の「いいクルマづくり」を実践してまいります。

“ 新興国 新コンパクトカー 戦略

8モデル／

年間100万台販売／

100カ国以上に ”

トヨタの海外ビジネスと 新興国における取り組み

トヨタでは、2004年に世界規模での効率的な生産、供給体制を目指すIMV(Innovative International Multi-purpose Vehicle)プロジェクトを立ち上げ、円高や競争激化など厳しさを増すグローバル環境で成長を果たすべく、新興国にベストフィットする商品の開発、タイ、インドネシアを含む4工場に輸出拠点を集約することによるグローバル供給拠点化、為替変動対応力を高めるための日本以外からの現地調達率100%を目指しました。

新興国市場の拡大を追い風に、IMVは年々販売台数を伸ばし、現在ではピックアップトラック、多目的スポーツ車など5車種を、日本・中国・北米を除く全世界に展開、累計販売台数は500万台を超えました。さらに2010年には、グローバルモデルを各地域に展開するIMVをさらに一歩進め、現地ニーズを反映した「エティオス」をインドに投入し、累計販売台数は2012年5月現在、10万台を突破しています。

新コンパクトカーを世界戦略車に

今後、新興国においては、IMVを積極的に展開するとともに、急速に拡大する中間所得層を主要顧客とした、100万円前後の小型車を100カ国以上で販売する「新コンパクトカー 戦略」に取り組みます。具体的には「エティオス」をベースに8モデルを投入し、IMVに次ぐ新興国専用コンパクトカーとして2015年を目処に年間100万台以上の販売を目指します。

トヨタはIMVプロジェクトで実現した「世界のお客様さまへの魅力的なクルマの提供」をさらに発展・拡充させ、現地事業体の自立促進と、現地での部品流通ネットワークおよびサプライチェーンの確立によって、新興国市場でのシェア拡大を目指します。

IMV (2004年～)

- プラットフォーム共通化によるスリム開発
- 日本生産なしでの5ヶ国5車型、世界同時立ち上げ
- グローバル図面の完成度向上
- 現地調達



Etios (2010年)

- 新興国専用コンパクトカー
- 徹底した良品廉価
- 現地ニーズの先取り



現地事業体の自立促進と現地での部品流通ネットワーク&サプライチェーンの確立

特集 新興国におけるトヨタの取り組み

新しい戦略で「いいクルマ」づくりを目指す

ニーズへの適応と100%現地化を推進し、
その国に深く根ざした事業活動を行います

トヨタの2011年における新興国の販売比率は45%に達し、2008年の35%から3年間で10%上昇しています。
グローバルビジョンで掲げた、2015年までに50%を達成するという目標の早期実現に向けて、
新興国で築き上げたグローバル供給体制をさらに強化するとともに、アジアを重要拠点とした
より一層の現地化と、新興国専用コンパクトカーの積極的な投入による販売拡大に取り組めます。

新興国販売比率は、2011年実績で**45%**

トヨタ販売台数

単位:千台

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
世界販売	5,154	5,262	5,519	6,070	6,708	7,268	7,922	8,429	7,996	6,980	7,528	7,097
新興国販売	960	987	1,142	1,417	1,695	2,027	2,246	2,658	2,849	2,646	3,145	3,193
販売比率	18.6%	18.8%	20.7%	23.3%	25.3%	27.9%	28.4%	31.5%	35.6%	37.9%	41.8%	45.0%



トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

特集 新興国におけるトヨタの取り組み ①

新興国でのトヨタの歩み

トヨタの海外進出の基本的な考え方

トヨタの新興国への取り組みの基本的なスタンスは、「産業報国の実を挙げべし」という考え方です。つまり自動車産業を通じて、その国の経済、雇用、交通などの発展に貢献するために「裾野産業の育成、発展に貢献し、現地に根ざした活動を行う」という考え方です。

トヨタは、その国に進出すればその国の市民となり、自動車産業を通じて財団活動や環境保全、人材教育などの社会貢献活動を積極的に推進し、その国で持続的に成長するために地域社会との対話を重視してきました。

ASEANとの関わりと取り組み

トヨタの新興国における取り組みの歴史は古く、特に、ASEAN諸国には1960年代から輸出と現地生産を推進してきました。

「創世期」

自動車産業のインフラ整備とサプライヤーの発掘・育成

1970年～1990年までの「創世期」の段階においては、現地の方に喜んでいただけるクルマをお届けするために、1976年にフィリピンに「タマラオ」を導入し、翌年にはインドネシアに「キジャン」を導入しました。フィリピンやインドネシアは、大家族主義でクルマは事業用と家庭用の兼用で使用できることが必要であり、未舗装の道路も多いことから多目的バンタイプのクルマが好まれました。ま

た低廉なクルマづくりを行うためにプレス設備は導入せず、鉄板を折り曲げ、溶接してボディを製作する手法を採用するなど、現地スタッフやサプライヤーとともに新商品を開発してきました。このように「創世期」においては、自動車産業のインフラ整備とサプライヤーの発掘、育成に取り組みました。

「育成期」

域内水平分業体制の確立で裾野産業を育成

1990年～2000年までの「育成期」では、ASEAN自由貿易協定が徐々に実現していたこともあり、一国の市場規模では難しかった量産と原価低減を実現すべく、各国生産から域内水平分業体制を確立しました。自動車部品相互補完協定などの部品関税の減免措置を追い風に、各国が得意分野の部品を量産し、相互補完することで、規模拡大や量産効果による工場投資の効率化が実現され、裾野産

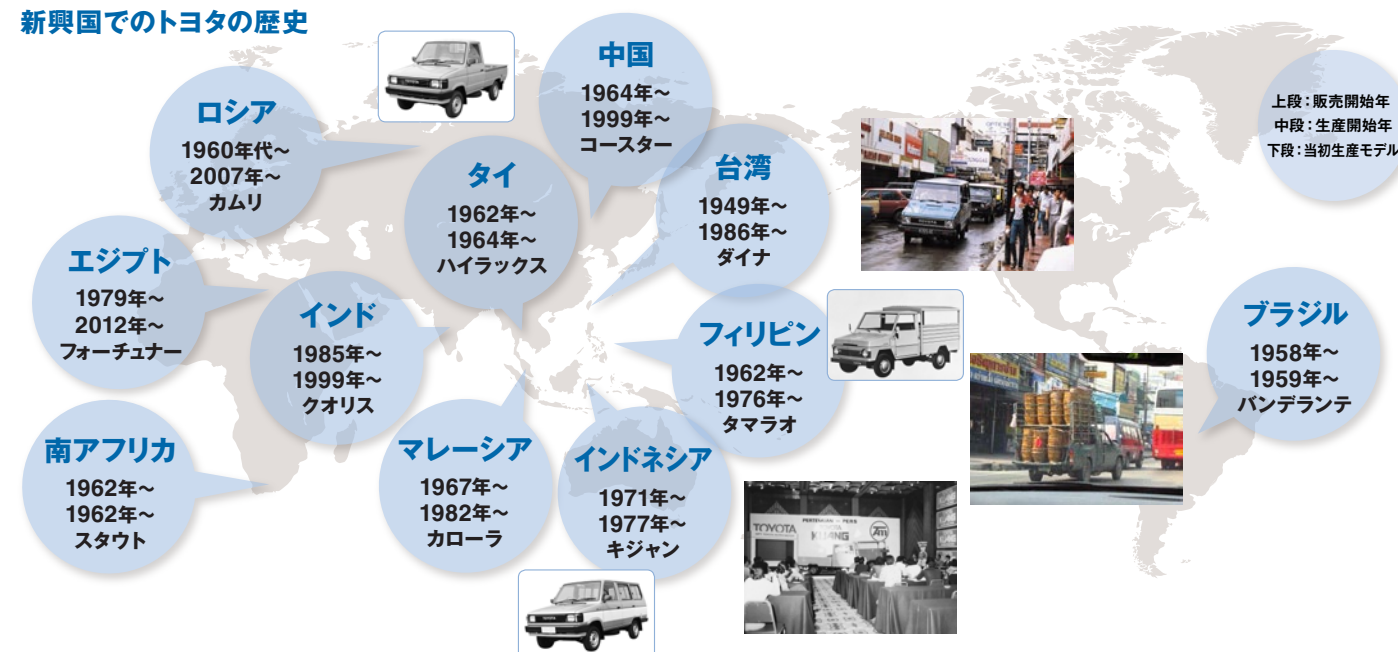
業の育成にも繋がりました。

「発展期」

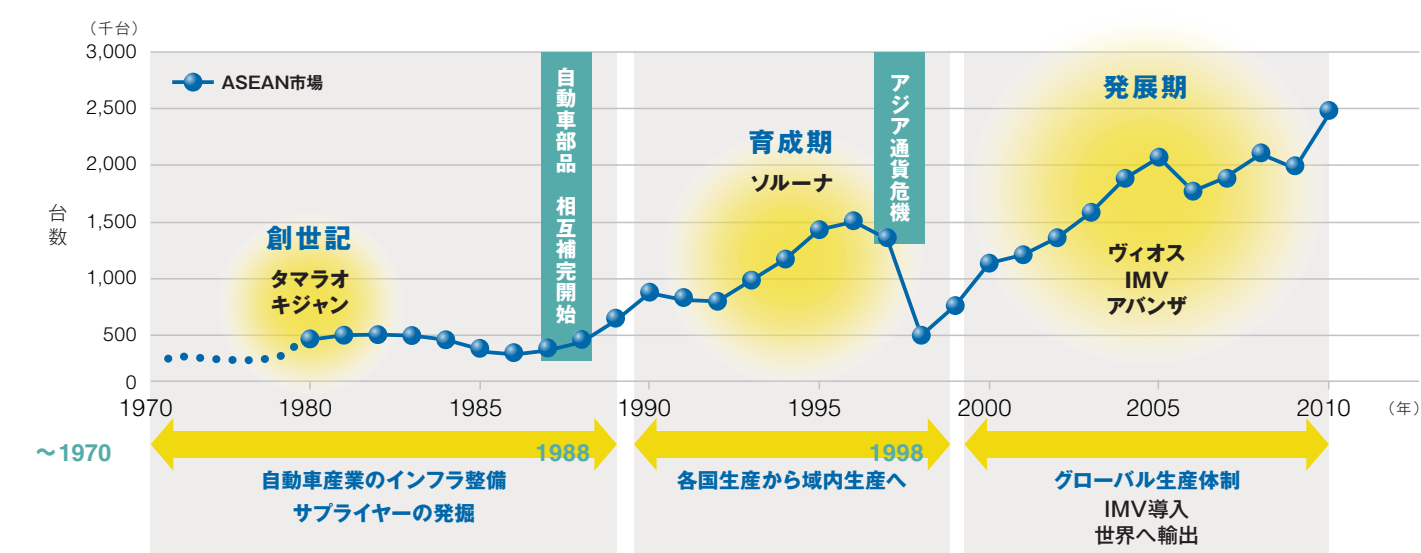
通貨危機を乗り越え、グローバル生産体制へ

そうした中、1997年に「アジア通貨危機」がASEANを直撃し、自動車市場も大きく影響を受けましたが、ここでの経験が、その後のIMVや世界戦略車の礎となりました。通貨下落に対応し、日本から調達品を大幅に削減し、現地調達比率を引き上げるとともに、通貨安を活かして、輸出体制を確立、さらに輸出に資する品質強化と原価低減に取り組みました。その結果、政府や地域社会の協力、サポートを受けながら、アフターサービスや部品ビジネスを強化し、販売状況に影響されることなく利益が出せる体質を構築、アジアの自動車産業基盤が大きく成長する2000年～2010年の「発展期」に繋がることとなりました。

新興国でのトヨタの歴史



新興国—ASEAN市場の推移



トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特 集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

特集 新興国におけるトヨタの取り組み②

新興国シフトへ、トヨタの戦略 ～国・地域のニーズに対応したクルマづくりへ～

▶ 新興国での生産拡大
—2013年には310万台体制へ

トヨタの海外ビジネスは、「日本で生産し、輸出する」初期段階から、「需要のある地域で生産する」第2段階を経て、「世界規模での効率的な生産・供給」へと進展しています。グローバルな生産・供給を担う新興国においては、その生産能力増強をめざし、投資を拡大しています。インドでは2009年に「フォーチュナー」、2010年には「カローラディーゼル」と「エティオス」の生産を開始し、それに伴い工場に対する投資を拡大しています。ブラジルでは2007年に「カローラFFV」の生産を開始、以降、順調に販売を拡大し、2012年後半には、コンパクトカーの新工場を立ち上げる予定です。

これらの結果、新興国における生産能力は、2013年には国内生産台数と同レベルの約310万台を見込むなど、2000年の54万台から、大きく拡大しています。

新興国での生産能力の拡充

生産実績	(万台)
2000年	54
2005年	135
2010年	238



TSAM工場(南ア)

生産能力	
2013年	約310



TASA工場(アルゼンチン)

▶ 新興国での販売戦略
—「IMVプロジェクト」

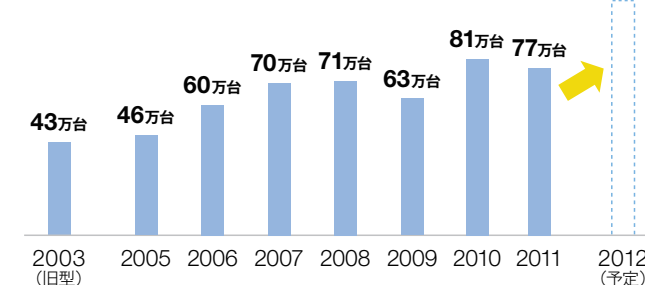
「IMVプロジェクト」はトヨタの新興国における重要な販売戦略です。IMVは、2004年に140カ国以上の市場に導入することを前提に開発されたピックアップトラック3車型、ミニバン、SUVによって構成され、現在では11の国、地域で生産、世界約170カ国で販売する現地生産コアモデルとして展開しています。世界各地域でクルマがどのように使用されるかを「現地現物」の考え方で観察・分析し、各地域のニーズに対応したIMVを開発、投入し、販売後の充実したアフターサービスで、お客様から多くの信頼を獲得しています。

今後は、市場規模が大きく、自動車部品産業が集積されるタイをグローバル供給拠点として位置付け、生産能力の増強を図る方針です。インドネシアはじめ、その他の供給拠点も順次生産拠点の増強に向けた新規投資を予定しています。

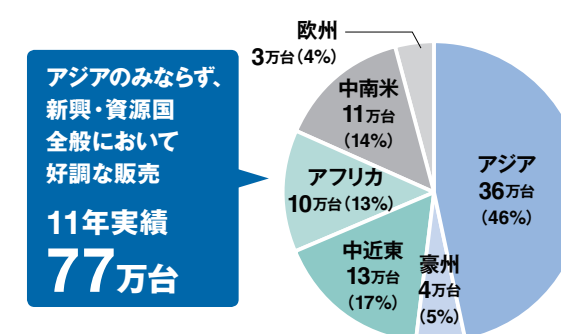
* IMVは、Innovative International Multipurpose Vehicleの略称です。世界中のお客様の様々なニーズに応えられる「多目的車」となりたいという思いで命名したプロジェクトです。

IMVシリーズ販売台数の推移

新興国市場の拡大もあり、年々販売台数が増加
2011年は大震災・タイ洪水による供給不足の中、77万台の販売

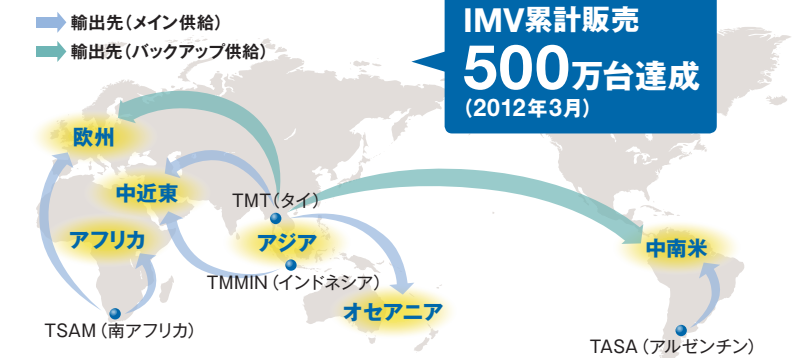


IMVシリーズ地域別販売台数



アジアのみならず、
新興・資源国
全般において
好調な販売
11年実績
77万台

IMVグローバル供給体制



トヨタ「IMVプロジェクト」の強み

IMVプロジェクトのねらいは、「商品力」「低コスト・高効率」そして「為替変動対応力」にありました。新興国のお客様の志向や使用環境によって最適な商品を提供すべく専用モデルを開発することで「商品力」の向上を目指し、さらに従来11事業体に分散していた小規模生産拠点を4拠点到集約し、コスト低減と効率性の追求を図りました。さらに円高が進行する中、日本以外の国々からの現地調達率を極限まで高める体制を目指しました。

IMVプロジェクトは、現在では世界規模での生産・供給が加速しています。4拠点のうちタイはアジアをはじめ、オセアニア、欧州、中近東、中南米など世界中の輸出を担うグローバル拠点の中心的拠点到成長しています。さらに現地調達については、単に自国内で部品調達を推進するだけでなく、部品の「グローバル最適調達体制」へと進化しています。

IMVを構成するモデルはアジアがその販売の約半分を占めますが、中近東、アフリカ、中南米でも好調な販売状況であり、それぞれの地域のコア車種を構成しています。2011年は東日本大震災やタイの洪水による供給不足の中、比較的早期に生産能力を回復させ、販売数が大きく伸長しました。その結果、プロジェクト立ち上げ直後の2005年における46万台から、2011年には77万台へと増加し、2012年以降も市場拡大が予測され、販売増加を見込んでいます。



ハイラックス

プライベートからビジネスまで、リーズナブルから高級車まで、幅広く開発・生産。



フォーチュナー

高級感あるSUVとして中近東やインドのお客様の支持を集めています。



イノーバ

インドやインドネシアの大家族、タクシー業界などで支持されています。

特集 新興国におけるトヨタの取り組み ③

新興国での今後の取り組み ～(1)伸張する新興国市場に向けた新しい戦略～

アジアは第二の母国

トヨタの新興国での今後の取り組みにおける基本的な考えは、アジアを「第二の母国」と位置づけ、拠点化を推進していく方針です。具体的には、アジアをIMVに続きコンパクトカーの生産・供給拠点として強化し、徹底的な現地調達化を進め、原価競争力を確保、向上していきたいと考えています。

今後の取り組みの方向性

アジアを第二の母国と位置づけ、拠点化



- IMVに続くコンパクトカーの生産・供給拠点
- 研究・開発も含めて現地化

新コンパクトカー戦略

新興国の自動車市場は各国の経済発展にともない年々伸長しています。中でも「コンパクトカーの拡大」が顕著であることから、コンパクトカー商品群を重点的に強化する「新コンパクトカー戦略」を推進し、新興国のお客さまニーズに対応していきます。

具体的には、2010年12月にインドで発売した「エティオス」を皮切りに、計8モデルの新興国専用コンパクトカーを投入します。新興国で生産し、年間100万台を超える台数を100カ国以上のお客さまにお届けする計画で、すでに2012年4月にはトヨタ・キルロスカ・モーター(TKM)を通じて、小型車「エティオス」とハッチバック車「エティオス・リーバ」の南アフリカ共和国への輸出を開始しています。



2012年4月 インド・エティオス
南アフリカ向け輸出開始式典

現地化への取り組み

トヨタは、域内展開、域外輸出のさらなる推進のためには、徹底的な現地調達化による原価競争力の確保が必要だと考えており、このため現地の研究開発拠点の機能を最大限活用し、出来るだけ早い段階での現地や域内での調達率100%を目指しています。

現地調達化率 (IMVの例)

生産国	自国内調達	自国・日本以外からの調達	計
タイ (TMT)	81%	13%	94%
インドネシア (TMMIN)	75%	20%	95%



100%に向けた取り組み継続

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特 集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

特集 新興国におけるトヨタの取り組み ③

新興国での今後の取り組み ～(2)各市場での今後の取り組み～



ロシア市場

ロシアは欧州のみならず、世界の市場で最も成長が期待される市場の一つであると考えています。トヨタとしてはロシアのお客さまから高い評価を頂いている「カムリ」「ランドクルーザー プラド」をコアモデルとして育てながら、着実に現地化を進めています。トヨタモーター マニュファクチャリング ロシア(TMMR)での「カムリ」の生産増や、極東地域ウラジオストクでの本年末からの「ランドクルーザー プラド」の組立生産を通じて、ロシアの自動車産業及び経済の発展に寄与したいと考えています。



アフリカ市場

アフリカ市場は着実な経済成長や人口増加を背景に、今後も成長を続ける市場であると考えています。トヨタは南アフリカ共和国を核に、アフリカ各国の特性に合わせて車両供給体制の構築を検討しています。地域に密着した販売施策を通じ、新市場の開拓と浸透を目指します。また、エジプトにおいては、2012年4月より、IMVモデルのひとつである「フォーチュナー」の組立委託生産を始めています。



インド市場

インドの自動車市場は経済成長に伴い、今後も拡大していくと見込まれます。トヨタは今後も「エティオス」のような地域で拡大するお客さまのニーズにお応えする商品を展開します。また、TKMは2007年にモノづくりの専門技術教育を目的に、「トヨタ工業技術学校(トヨタ・テクニカル・トレーニング・インスティテュート)」を設立し、人材育成と雇用創出によるインド経済の発展に寄与できるよう取り組んでいます。

アジア市場

中国・インド・パキスタンを除く「アジア総市場」については、2012年はタイ洪水の影響から回復し、2011年を上回る需要増となることを見込んでいます。中長期的にも、経済発展に伴い、市場成長が予想されることから、アジア・オセアニアにおいて、現在の年間販売台数160～170万台から、将来的には200万台以上を目指します。その目標の実現に向けて、タイ、インドネシアなどにおいて生産施設の増強に取り組めます。



ブラジル市場

ブラジルではサンパウロ州ソロカバ市に新工場を立ち上げ、2012年後半から新開発小型車エティオスの生産・販売を開始する計画です。将来的により幅広いお客さまのニーズに応える商品を提供し、現地生産など、地域に根ざした企業活動を通じてブラジル市場を着実に拡大・深耕していきます。

連結業績ハイライト

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 (%)
	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2012年	2012年 vs. 2011年
会計年度：							
売上高	¥ 26,289,240	¥ 20,529,570	¥ 18,950,973	¥ 18,993,688	¥18,583,653	\$226,106	-2.2
自動車	24,177,306	18,564,723	17,197,428	17,337,320	16,994,546	206,771	-2.0
金融	1,498,354	1,377,548	1,245,407	1,192,205	1,100,324	13,388	-7.7
その他	1,346,955	1,184,947	947,615	972,252	1,048,915	12,762	+7.9
消去	(733,375)	(597,648)	(439,477)	(508,089)	(560,132)	(6,815)	—
営業利益（損失）	2,270,375	(461,011)	147,516	468,279	355,627	4,327	-24.1
自動車	2,171,905	(394,876)	(86,370)	85,973	21,683	264	-74.8
金融	86,494	(71,947)	246,927	358,280	306,438	3,728	-14.5
その他	33,080	9,913	(8,860)	35,242	42,062	512	+19.4
消去	(21,104)	(4,101)	(4,181)	(11,216)	(14,556)	(177)	—
当社株主に帰属する当期純利益（損失）*2	1,717,879	(436,937)	209,456	408,183	283,559	3,450	-30.5
株主資本当社株主に帰属する当期純利益率（ROE）	14.5%	-4.0%	2.1%	3.9%	2.7%	—	—
会計年度末：							
総資産	¥ 32,458,320	¥ 29,062,037	¥ 30,349,287	¥ 29,818,166	¥30,650,965	\$372,928	+2.8
株主資本	11,869,527	10,061,207	10,359,723	10,332,371	10,550,261	128,364	+2.1
短期借入債務（1年以内に返済予定の長期借入債務を含む）	6,228,152	6,317,184	5,497,997	5,951,836	5,963,269	72,555	+0.2
長期借入債務	5,981,931	6,301,469	7,015,409	6,449,220	6,042,277	73,516	-6.3

	金額：円				金額：米ドル*1		増減率 (%)
	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2012年	2012年 vs. 2011年
1株当たりデータ：							
当社株主に帰属する当期純利益（損失）*2	¥ 540.65	¥ (139.13)	¥ 66.79	¥ 130.17	¥ 90.21	\$ 1.10	-30.7
年間配当金	140.00	100.00	45.00	50.00	50.00	0.61	—
株主資本	3,768.97	3,208.41	3,303.49	3,295.08	3,331.51	40.53	+1.1
株価情報（3月31日）：							
株価	¥ 4,970	¥ 3,120	¥ 3,745	¥ 3,350	¥ 3,570	\$ 43.44	+6.6
時価総額（百万円、百万米ドル）	¥ 17,136,548	¥ 10,757,752	¥ 12,912,751	¥ 11,550,792	¥12,309,351	\$149,767	+6.6

*1：表示されている米ドル金額は、2012年3月31日現在のおよその実勢為替相場1米ドル＝82.19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。

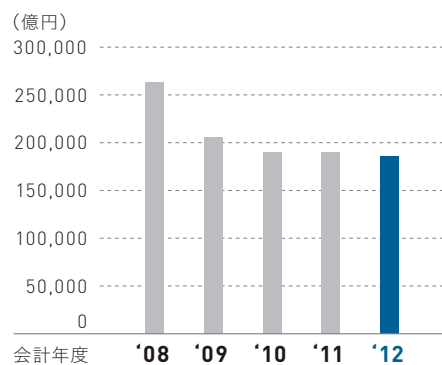
注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。



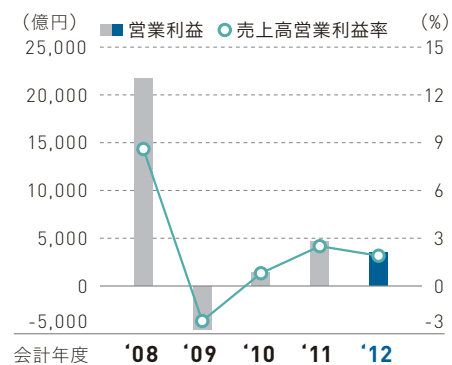
連結業績ハイライト

米国会計基準に基づく主要連結業績

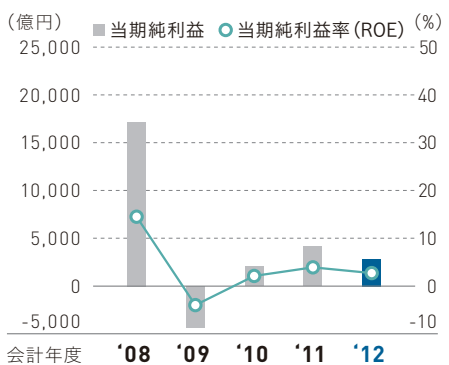
売上高



営業利益（損失） 売上高営業利益率

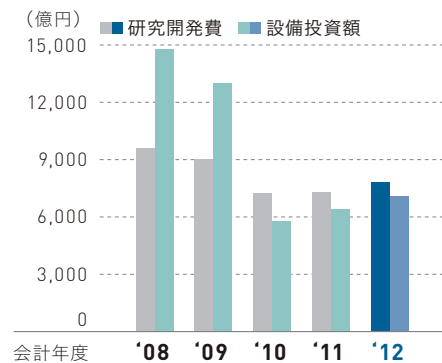


当社株主に帰属する当期純利益（損失） 株主資本当社株主に帰属する当期純利益率 (ROE)

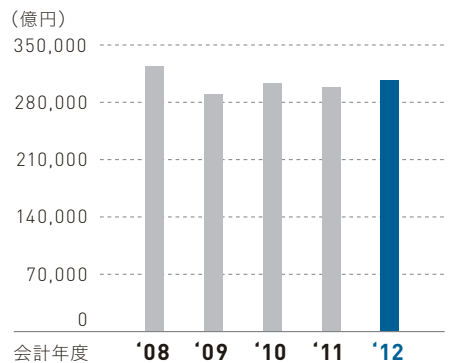


注：「当社株主に帰属する当期純利益」は、2009年までの「当期純利益」と同じ内容です。

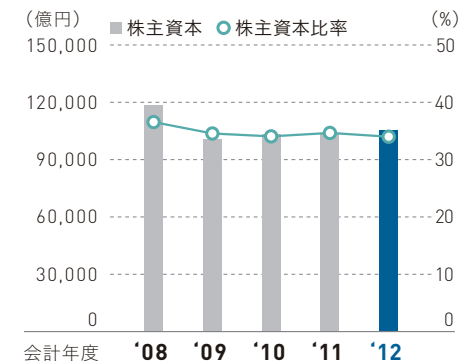
研究開発費 設備投資額(賃貸資産を除く)



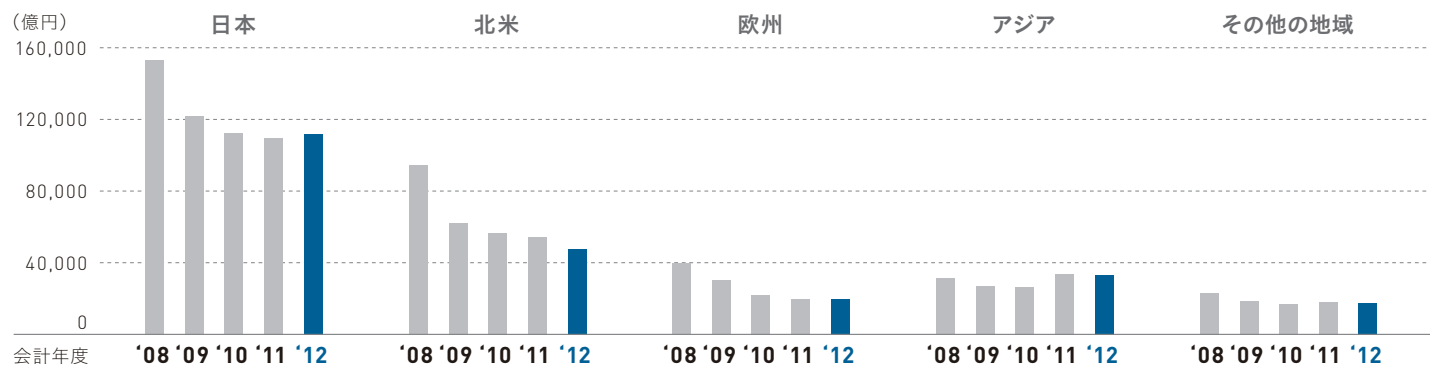
総資産



株主資本 株主資本比率

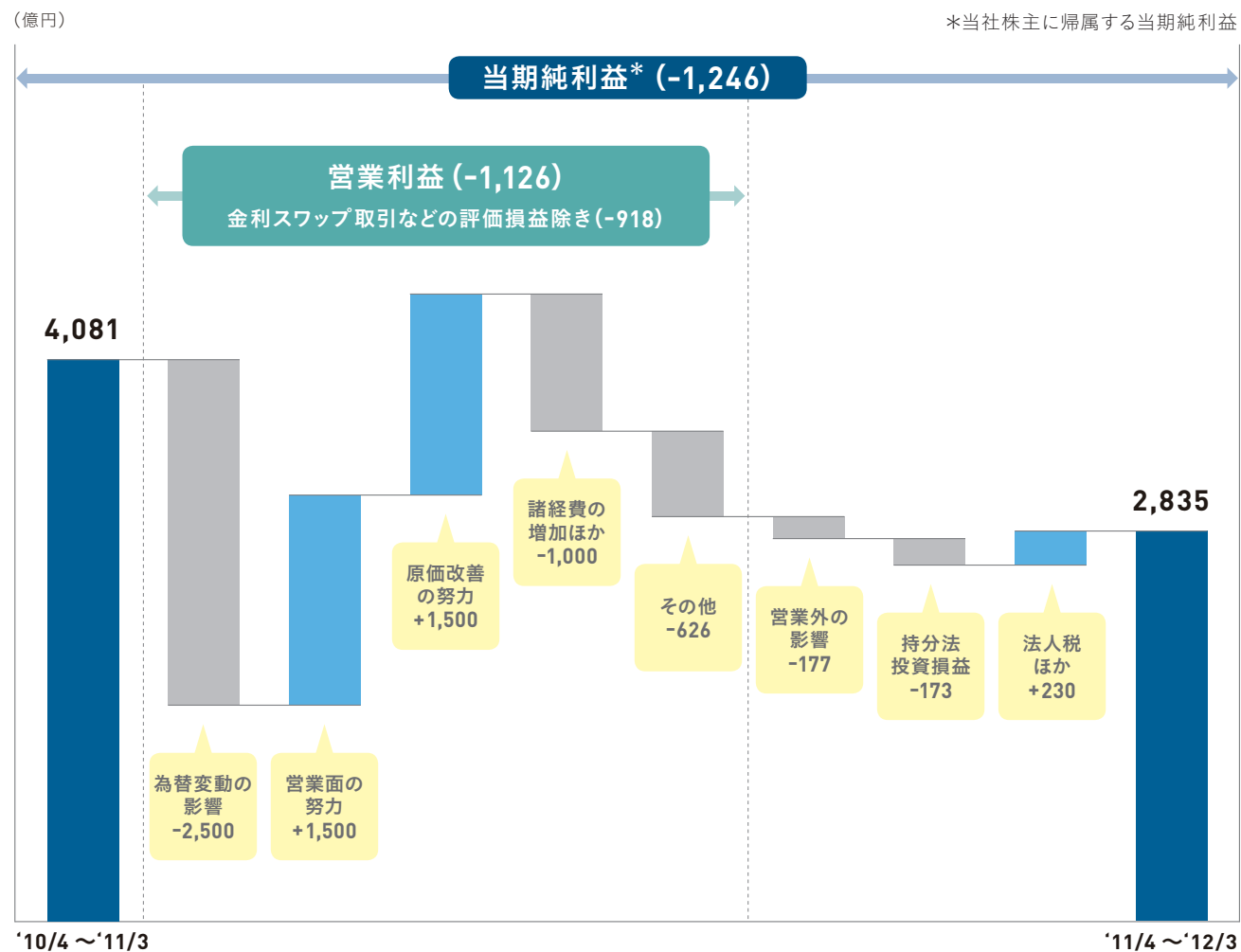


所在地別売上高推移



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

連結当期純利益*増減要因



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735万2千台と前期比4万4千台(0.6%)の増加となりました。日本の販売台数は、新商品の積極的な投入や全国販売店の努力により前期比15万8千台(8.2%)の増加、軽自動車を含む販売シェアは43.2%と高いレベルで推移しました。海外の販売台数はアジアで

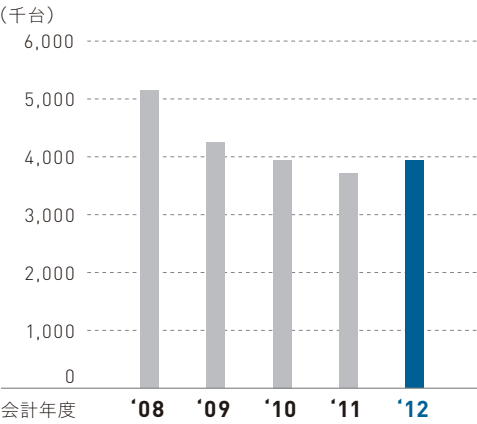
増加したものの、北米などで減少したため前期比11万4千台(2.1%)の減少となりました。その結果、当期の売上高は18兆5,836億円と、前期比2.2%の減収、営業利益は3,556億円と前期比24.1%の減益、当社株主に帰属する当期純利益は2,835億円と前期比30.5%の減益となりました。

連結業績ハイライト

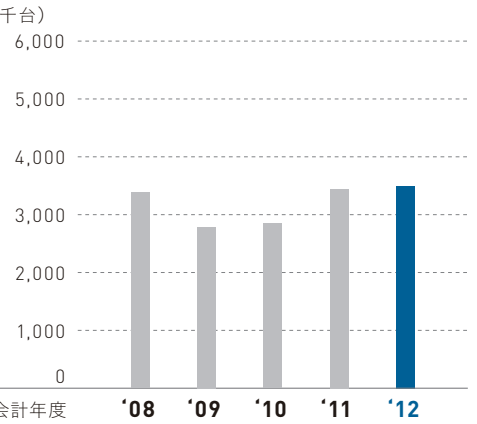
連結車両生産台数および販売台数

会計年度	単位：千台				増減率 (%)	
	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2012年 vs. 2011年
所在地別連結車両生産台数：						
日本	5,160	4,255	3,956	3,721	3,940	+5.9
海外計	3,387	2,796	2,853	3,448	3,495	+1.4
北米	1,268	919	1,042	1,338	1,275	-4.7
欧州	711	482	433	372	383	+3.0
アジア	961	947	1,021	1,344	1,441	+7.2
中南米	150	151	146	148	152	+2.7
オセアニア	149	130	106	113	93	-17.7
アフリカ	148	167	105	133	151	+13.5
連結計	8,547	7,051	6,809	7,169	7,435	+3.7
仕向地別連結車両販売台数：						
日本	2,188	1,945	2,163	1,913	2,071	+8.3
海外計	6,725	5,622	5,074	5,395	5,281	-2.1
北米	2,958	2,212	2,098	2,031	1,872	-7.8
欧州	1,284	1,062	858	796	798	+0.3
アジア	956	905	979	1,255	1,327	+5.7
中南米	320	279	231	281	289	+2.8
オセアニア	289	261	251	248	223	-10.1
アフリカ	314	289	184	209	214	+2.4
中近東	597	606	466	569	550	-3.3
その他	7	8	7	6	8	+33.3
連結計	8,913	7,567	7,237	7,308	7,352	+0.6

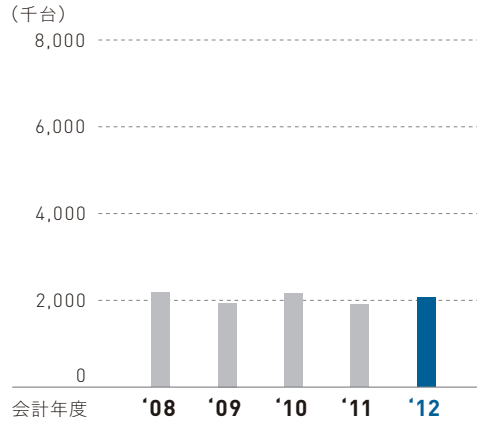
国内車両生産台数



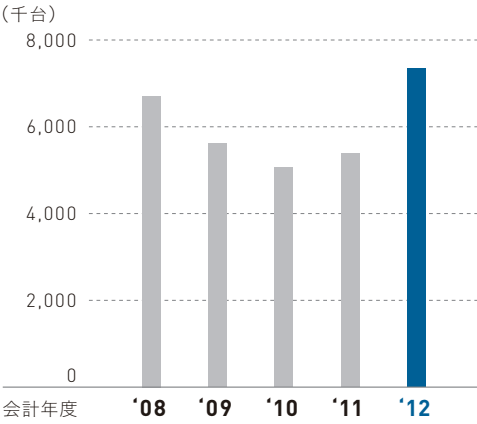
海外車両生産台数



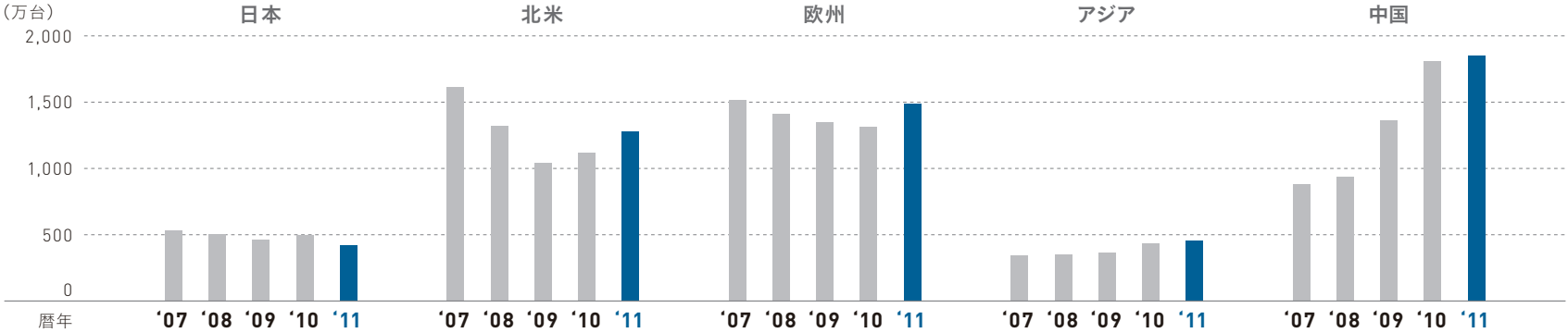
国内車両販売台数



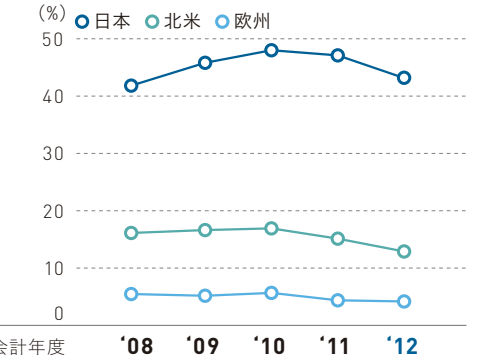
海外車両販売台数



主要市場データ：自動車市場規模（総販売台数）の推移



地域別販売台数のシェア



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
注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

▶ 連結業績ハイライト

▶ 自動車事業

▶ 金融事業

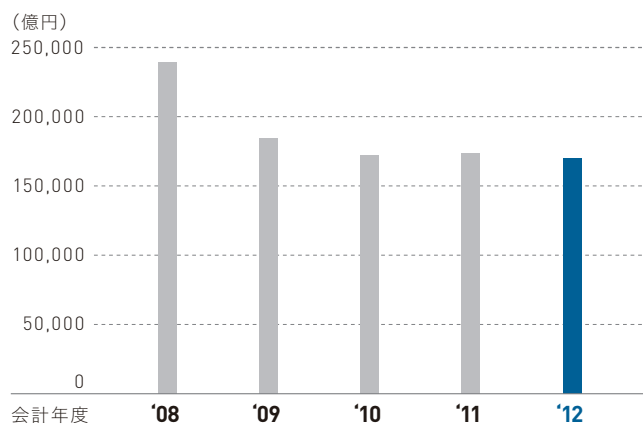
▶ その他事業

▶ 自然災害の影響と復旧・復興への取り組み

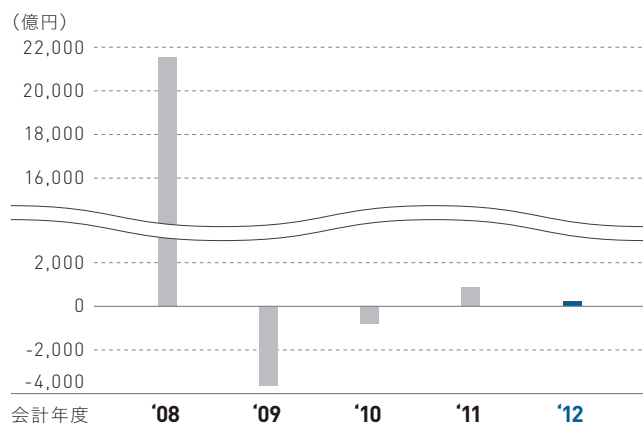
自動車事業

トヨタは、東日本大震災やタイの洪水等により、大きな影響を受けましたが、グループの総力をあげて生産を復旧し、想定より早く生産を正常化することができました。このような厳しい環境の中でも、トヨタは、お客さまの期待を超える「いいクルマ」づくりに取り組んできました。

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。

市場環境と事業概要

当期の自動車市場は、米国やアジアなどの新興国が堅調に推移したものの、当社をはじめとする多くの日本のメーカーは、東日本大震災やタイの洪水等の影響により、部品の供給制約を受け、生産の調整・停止を余儀なくされました。このような状況下において、世界トップレベルの低燃費を達成したコンパクトクラスのハイブリッド専用モデルの投入や運転する楽しさなどを追求した新次元のスポーツカーを発表するなど、国内外でのお客さまニーズを的確にとらえた新商品の投入に加え、世界各国・地域の販売店とともに販売活動を積極的に展開しました。

その結果、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、735.2万台と前期比4.4万台（0.6％）の増加となりました。連結生産台数についても、743.5万台と前期比26.6万台（3.7％）の増加となりました。

当期における自動車事業の売上高は16兆9,945億円と、前期比3,427億円（2.0％）の減収となりました。営業利益は原価改善に努めたものの、為替変動の影響等により216億円と、前期比643億円（74.8％）の減益となりました。

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、新商品の積極的な投入や全国販売店の努力により、207.1万台と前期比15.8万台（8.2％）の増加となりました。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45.5%、軽自動車を含む販売シェア（ダイハツ、日野ブ

ランドを含む）は43.2%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4.5万台となっています。また連結生産台数は394.0万台と、前期比21.9万台（5.9％）の増加となりました。

この結果、売上高は11兆1,673億円と、前期比1,810億円（1.6％）の増収となりました。営業損失は2,070億円と、前期から1,553億円の改善となりました。営業損失の縮小は、為替変動の影響があったものの、原価改善の努力ならびに生産および販売台数の増加などによるものです。

北米

当期の北米におけるトヨタの連結販売台数は、前半期の大震災による供給不足の影響が大きく、187.2万台と前期比15.9万台（7.8％）の減少となりました。米国市場における販売シェア（2011年暦年）は、12.9%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21.4万台となっています。連結生産台数は127.5万台と、前期比6.3万台（4.8％）の減少となりました。

この結果、売上高は4兆7,518億円と、前期比6,772億円（12.5％）の減収となりました。営業利益は、生産および販売台数の減少ならびに販売金融子会社における貸倒関連損益の影響などにより、前期比1,530億円（45.1％）の減益となりました。

欧州

当期の欧州におけるトヨタの連結販売台数は、79.8万台と前期比0.2万台（0.3％）の増加となりました。欧州における販売シェア（約40カ国、2011年暦年）は、4.2%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4.7万台となっています。連結生産台数については38.3万台と、前期比1.1万台（3.2％）の増加となりました。

この結果、売上高は1兆9,939億円と、前期比124億円（0.6％）の増収となり、営業利益は177億円と、前期比46億円（35.4％）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、タイ洪水による供給不足の影響により、IMVを中心に販売が減少しましたが、インドにおけるエティオスの販売が好調であること等から、132.7万台と前期比7.2万台（5.7％）の増加となり、過去最高を更新しました。連結生産台数は144.1万台と、前期比9.7万台（7.2％）の増加となりました。

この結果、売上高は3兆3,342億円と、前期比403億円（1.2％）の減収となり、営業利益は諸経費の増加等により、前期比562億円（18.0％）の減益となりました。尚、引き続き高成長を遂げる中国における2011年（暦年）の販売台数*は、前年比4.4%増の88.3万台となりました。

* 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。

その他の地域（中南米、オセアニア、アフリカ、中近東など）

当期のその他の地域におけるトヨタの連結販売台数は、全体として128.4万台と前期比2.9万台（2.2％）の減少となりました。連結生産台数は39.6万台と、前期比0.2万台（0.4％）の増加となりました。

この結果、売上高は1兆7,601億円と、前期比489億円（2.7％）の減収となり、営業利益は1,088億円と、前期比513億円（32.0％）の減益となりました。

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

▶ 連結業績ハイライト

▶ 自動車事業

▶ 金融事業

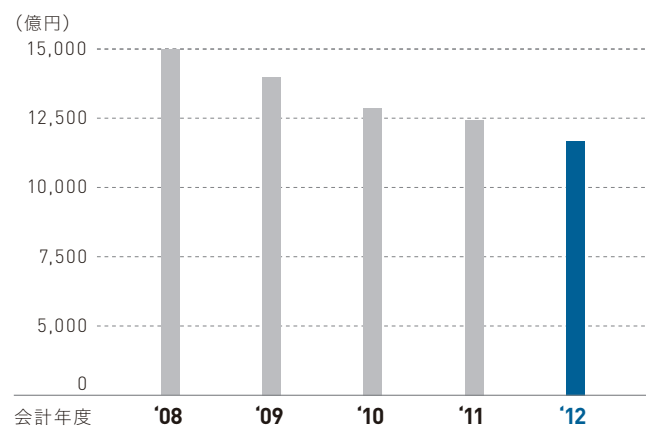
▶ その他事業

▶ 自然災害の影響と復旧・復興への取り組み

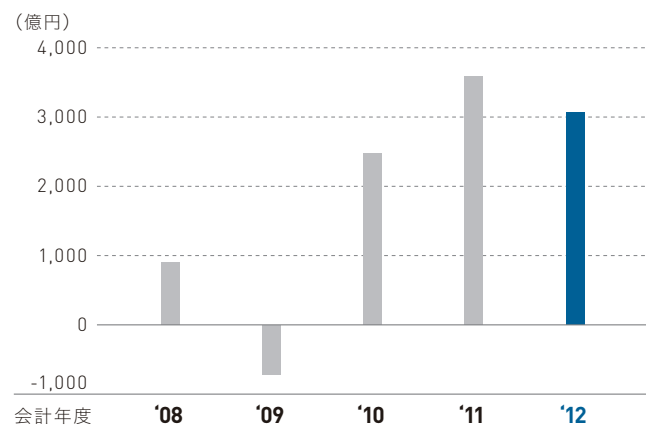
金融事業

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。

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。

市場環境と事業概要

当期の金融事業は、3,064億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34の国と地域で約860万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、196都市にまで拡大いたしました。また、2011年5月にはインドに現地法人を設立いたしました。

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。

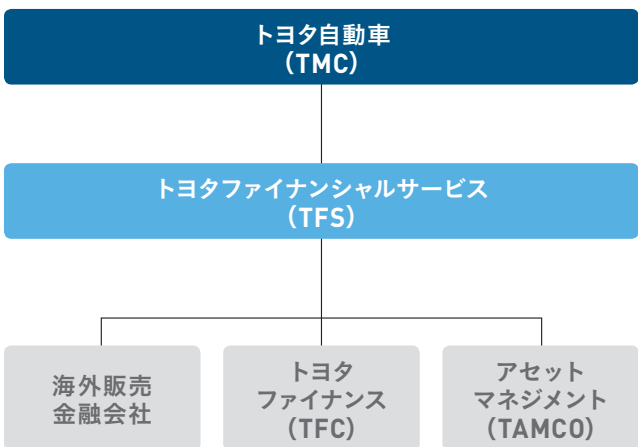
急激な経営環境の変化に対応し、グループ全体の危機管理体制やコンプライアンス体制の一層の強化を図ると共に、IT基盤や経営人材の育成など、ビジネス基盤の強化に注力してまいります。

金融事業の概要

総資産	13兆1,725億円
売上高	1兆1,003億円
営業利益	3,064億円
展開地域	世界34の国と地域
従業員数	約8千人

(2012年3月末現在)

金融事業組織図



トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

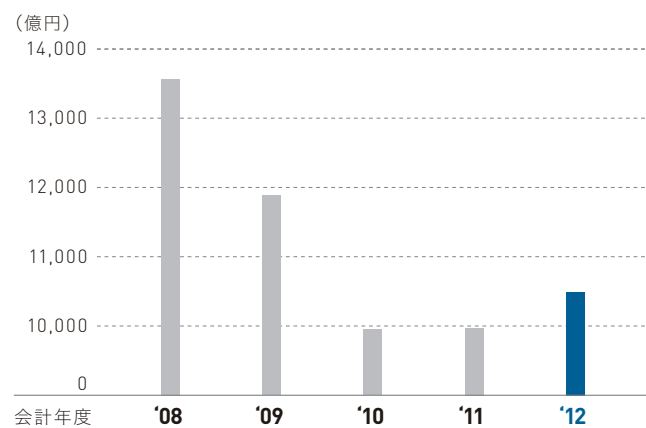
投資家情報

▶ 連結業績ハイライト ▶ 自動車事業 ▶ 金融事業 ▶ その他事業 ▶ 自然災害の影響と復旧・復興への取り組み

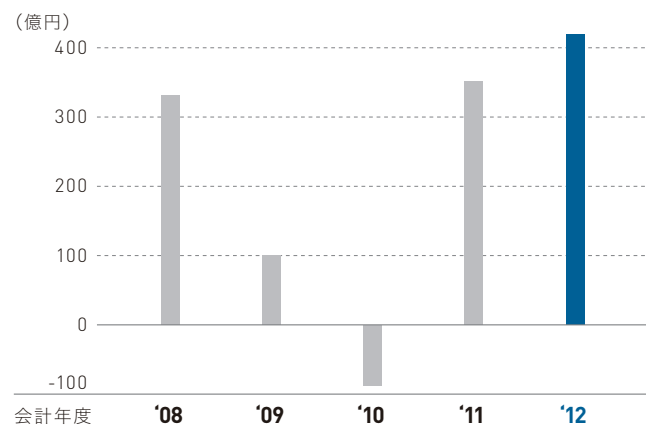
その他事業

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。

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。

市場環境と事業概要

当期におけるその他の事業の売上高は1兆489億円と、前期比766億円(7.9%)の増収となりました。営業利益は420億円と、前期比68億円(19.4%)の増益となりました。

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、マリン事業およびバイオ・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。

2009年、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」が実用化されました。トヨタはこれに伴い、高速道を中心としたITSスポットサービス対応車載器を発売。また、2011年には一般道を中心としたDSSS運転支援機能対応カーナビを商品化し、今後も採用車種を拡大していきます。



同時に、さらなる進化を目指した次世代のインフラ協調型運転支援システムの早期実現に向け、積極的に官民実証実験に参画するなど、同システムの研究・開発を進めています。

▶ 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、固定通信サービスを中心に全国のトヨタ販売店(車両店・部品共販店・レンタリース店・L&F店)約7,000店舗で販売代理店事業に取り組んでおります。

車と携帯電話が連携した機能・サービスとしては、ハンズフリー通話やG-BOOKサービス等が既に普及しておりますが、2012年から新たにプリウスPHVで「eCONNECT」、「トヨタフレンド」等のサービスがスタートしました。

今後は、更に人・車・家がネットワークでつながる社会(スマートグリッド)が進展する中で、トヨタの情報通信事業の役割もより重要となってきます。

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、車載情報端末テレマティクスを活用した情報サービスG-BOOK/

G-Linkの企画・開発や、中国など海外への事業展開も進めています。



▶ 詳細は [こちら](#) をご参照ください。

TOPICS 「つながるクルマ」

トヨタでは人とクルマと社会がつながるサービスとして、独自のテレマティクスサービスを展開していますが、さらにソーシャルネットワークとの連携や最新の携帯端末を通じた「つながるサービス」の提供も始めています。

2012年1月に販売を開始した新型「プリウスPHV」のオーナー向けには、スマートフォンを通じた二つのサービスを提供しています。つぶやきを楽しむ「トヨタフレンド」は、オーナー同士はもちろん、クルマがスマートフォン上にエコ運転情報をつぶやくことで、お客さまとクルマの双方向によるコミュニケーションが楽しめるSNSサービスです。またEV走行やエコ運転などをサポートする「eConnect」は、電池残量や充電ステーションの検索なども可能です。今後も人とクルマをつなぐコミュニケーションサービスの提供で、新たなモビリティ社会の実現に取り組んでいきます。

▶ [eConnectについて詳しくは](#) [こちら](#) をご参照ください。
▶ [トヨタフレンドについて詳しくは](#) [こちら](#) をご参照ください。



eConnect



トヨタフレンド

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

▶ 連結業績ハイライト ▶ 自動車事業 ▶ 金融事業 ▶ その他事業 ▶ 自然災害の影響と復旧・復興への取り組み

その他事業

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、2011年11月には、トヨタグループの技術を結集した“家とクルマがつながる”スマートハウスを発売。快適でありながら経済的で地球環境にも優しい住まいを提供しています。また、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。

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、マリンエンジンを製造・販売しています。



2011年9月に発表した「PONAM-35」は、「日本ボート・オブ・ザ・イヤー2011」、「2011年度グッドデザイン賞」を受賞しました。

▶ 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・フィリピンなどでの活動に加え、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んでいます。環境緑化事業では、都市のヒートアイランド現象の緩和を目的に駐車場緑化「Smart Green Parking」(写真参照)・壁面緑化「Smart Green Wall」を開発・販売し、更に中国にも販売会社を設立しました。畜産バイオマス事業では、たい肥化促進資材として、たい肥舎用に消臭能力を向上させた「豚レスキュー」を追加販売しています。

▶ 詳細は [こちら](#) をご参照ください。

(尚、フィリピン・三重県での活動については [こちら](#) をご参照ください)

TOPICS クルマの楽しさを訴求する活動

トヨタは、コアなモータースポーツファンやさらに幅広いクルマファンに向け、様々な活動を通じ、クルマの楽しさを訴求しています。

コアなモータースポーツファンに向けた活動

多くのお客さまに「夢」や「感動」をお届けすることを目指し、世界各国や地域ごとに根ざしたモータースポーツ活動を進めています。

2011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」への参戦を柱に取り組んできました。2012年は、ハイブリッド車による世界耐久選手権への参戦を新たに加え、お客さまとより多くの「喜び」を分かち合う機会づくりに務めています。



SUPER GT



フォーミュラ・ニッポン



NASCAR

▶ 詳細は [こちら](#) をご参照ください。

幅広いクルマファンに向けた活動

「クルマ好き・クルマファンの拡大」を目指し、GAZOO Racing*を通じて「いいクルマづくり」や、メーカーの枠を超えた「クルマの楽しさづくり」の活動を進めています。

いいクルマづくりへの取り組みでは、毎年ドイツ・ニュルブルクリンクで開催されているニュルブルクリンク24時間耐久レースに挑戦し、社員がドライバー、メカニックとして参加することで、いいクルマづくりに向けた人材育成を図っています。また、クルマの楽しさづくりへの取り組みでは、サーキットで走ることの楽しさを、初心者の方が気軽にかつ安全に体験できるプログラムの開催や、クルマ好き・クルマファンとの交流の機会を広める場づくりを進めています。



ニュルブルクリンク24時間耐久レース

* GAZOO Racing：お客様にクルマの楽しさを提供する“GAZOO”から生まれた活動の一環。トヨタのテストドライバーがレースへの参戦や車両開発を行う「いいクルマづくり」とともに、参加型モータースポーツを通じた「クルマの楽しさづくり」を推進。“GAZOO”は、1998年に開設したお客様参加型の自動車ポータルサイト“GAZOO.com”をはじめ、体験型ドライブ“Gazoo Mura”やヴァーチャルコミュニティ“GAZOO METAPOLIS”も展開

▶ 詳細は [こちら](#) をご参照ください。

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

▶ 連結業績ハイライト ▶ 自動車事業 ▶ 金融事業 ▶ その他事業 ▶ 自然災害の影響と復旧・復興への取り組み

自然災害の影響と復旧・復興への取り組み



2011年、日本の自動車産業は東日本大震災とタイの洪水という大きな自然災害に見舞われました。トヨタはグループ各社や仕入先・販売店と一体となり、これらの危機を乗り越え、お客さまに1日でも早くクルマをお届けできるよう、復旧・復興と生産正常化に向けた様々な取り組みを行いました。

自然災害の影響と今後の取り組み

東日本大震災

2011年3月に発生した東日本大震災は、東北を含めた各地に甚大な被害を与え、日本中の多くの企業が震災の影響を受けました。東北・北関東地域に部品仕入先が数多くあるトヨタにおいても、震災発生直後から国内車両工場の生産停止などの影響を受けました。

この震災で2011年6月までの生産台数は、2011年度の当初計画に対して約76万台減少しましたが、部品供給網の回復に全社をあげて取り組んだことにより、7月以降には約60万台を

挽回し、2012年3月期の通期では約15万台の影響台数となりました。

タイの洪水

2011年7月に発生したタイの洪水により、トヨタの現地サプライヤーも被災し、グローバル生産に影響を受けました。部品状況によってライン毎の稼働レベルの調整などを実施した結果、タイ以外のアジアや日本、北米においては2011年12月上旬までに、タイでは2012年の初めより通常レベルの稼働に戻ることができました。結果として、2012年3月期の通期のタイ洪水による影響台数は、約24万台となりました。

震災と洪水という2つの自然災害により、2012年3月期のグローバル生産台数は100万台程度の減少が予想されましたが、全社をあげた復旧活動により60万台程度挽回し、台数減は約39万台(実績台数752万台)に留めることができました。

災害への対応

トヨタでは様々な自然災害リスクに対し、人命を守り、生産を守るための備えをさらに強化すべく、BCP(事業継続計画)を見直しています。生産については東日本大震災、タイの洪水でサプライチェーンが寸断されたことを受けて、3次、4次の部品サプライヤーを含めて「見える化」を進め、リスクのある部品については発注先を分散化するとともに、一般的な設計に変更するなどの対応を行っています。さらなる対応強化に向けて、「日常の競争力強化」と「災害に強い体制づくり」の両視点から災害への対応策を進めています。

東日本大震災：「生産復旧」に向けた取り組み

トヨタでは、「地域の振興なくして生産復旧はありえない」との考えのもと、「①人命第一・救援最優先」「②被災地域の早期復興」「③生産復旧」という優先順位で復興・復旧支援活動を実施しました。「生産復旧」に向けて実施した主な取り組みは以下の通りです。

(1) 現状把握(主に調達本部の取り組み)

- 全1次仕入先に、2次・3次の影響も含めた調査を実施
- 現地調査チームを被災地に派遣し、生産品目と在庫を確認
- 海外生産への影響も調査
 - ➡ 事業体の調達部署が現地1次仕入先を通じて、部品の供給可否を確認しました。

(2) 仕入れ先への復旧支援

- 現地調査チームが訪問した200拠点への支援
 - ➡ 「現場の方が本当に必要とすることを即実行」という方針の下、調査と早期復旧を支援しました。

(3) 代替品の検討

- 現地での生産復旧支援が困難な場合に限り、代替品を検討
- 代替品の評価

仕入先・販売店・海外事業体などオールトヨタ各社が現地現物、即断・即決・即実行で現場力・チームワークを発揮し、全社一丸となって支援と復旧作業を進めました。これらの活動により、当初の見通しよりも大幅に前倒しで正常化の目処が立ち、国内生産は2011年7月にほぼ通常レベルに回復し、9月には正常化しました。

「トヨタの東北復興促進活動」について

トヨタでは、東北の一日も早い復興と未来のために、「自動車事業」「新規事業」「社会貢献」の3つの領域で、継続的な東北復興支援を進めていきます。

自動車事業

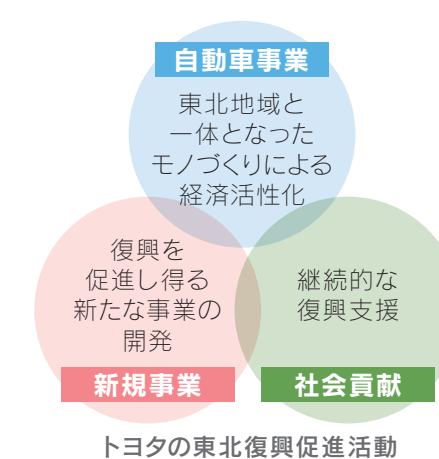
新会社「トヨタ自動車東日本」を2012年7月に設立し、東北を国内第3の拠点として、グローバルな成長に貢献するコンパクト車づくりを通じて、東北地域と一体となったモノづくりによる経済活性化に取り組みます。2013年1月には地域と一体となったモノづくりを推進し、域内調達の加速化を担う「東北現調化センター」を新設、部品メーカーの発掘と育成を強化します。さらに、2013年4月には企業内訓練校「トヨタ東日本学園」を新設し、中長期を見据えたモノづくりの人材育成に取り組む方針です。

新規事業

復興促進に資する新たな事業を検討していきます。具体的には、個々の工場でなく隣接する工場間、工場と地域の連携も含めた総合的なエネルギーマネジメントを行う「F-グリッド構想」の実現に向けた取り組みを実施していきます。工業団地を中心としたスマートコミュニティを実現し、より高いレベルの省エネや再生可能エネルギー利用を推進し、工業団地、地域の価値・競争力・魅力を高めて産業振興につなげ、地域振興・震災復興に貢献していくことを目指します。

社会貢献

継続的な復興支援として、震災直後の物資・人的支援にとどまらず、「ココロハコブプロジェクト」として芸術・文化活動や被災地の食材・特産品振興など、様々な支援活動を継続します。



トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

▶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

研究開発および知的財産

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

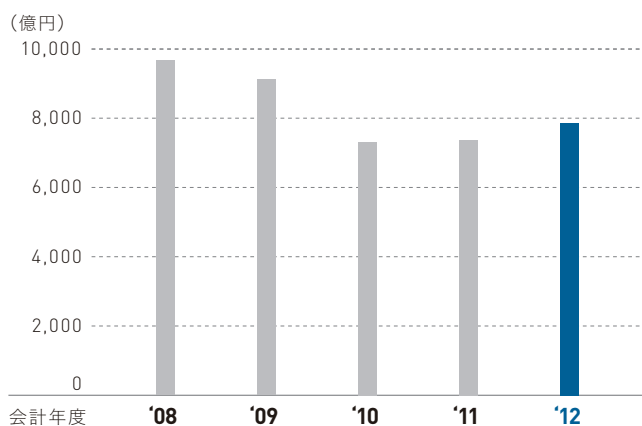
新型車両の開発と既存車両の改良など。

研究開発費

当期における研究開発費は、前期比6.8%増の7,798億円となり、売上高に占める割合は4.2%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



国内外の研究開発拠点

拠点名	主な業務内容	所在地
日本		
本社テクニカルセンター	製品企画、デザイン、設計、評価	愛知県豊田市トヨタ町
東富士研究所	先行開発	静岡県裾野市御宿
東京デザイン研究所	デザインの先行開発	東京都八王子市
土別試験場	評価	北海道士別市温根別町
(株)豊田中央研究所	基礎研究	愛知県長久手市



本社テクニカルセンター



東富士研究所



東京デザイン研究所



土別試験場



(株)豊田中央研究所

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

▶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

研究開発および知的財産

拠点名	主な業務内容	所在地
米国		
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)	製品企画、設計、評価、基礎研究	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)	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)

欧州		
トヨタモーターヨーロッパ(株)	設計、評価	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(有)	デザイン	フランス(ニース)
トヨタモータースポーツ(有)	モータースポーツ車両開発、先行開発	ドイツ



トヨタモーターヨーロッパ(株)



トヨタヨーロッパデザインディベロップメント(有)



トヨタモータースポーツ(有)

アジア・その他		
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)	設計、評価	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)	設計、評価	オーストラリア(メルボルン)
トヨタ自動車研究開発センター(中国)(有)	基礎研究、技術調査、評価	中国(江蘇省)



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)



トヨタ自動車研究開発センター(中国)(有)

▶ 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。

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

▶ 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

企業理念

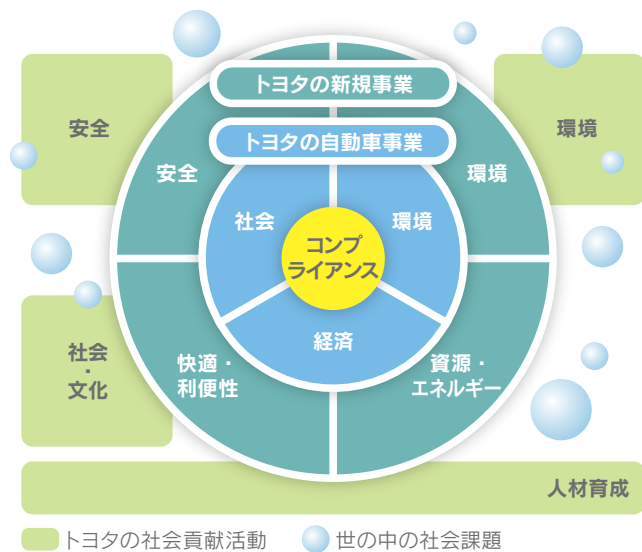
人・社会・地球環境との調和を図り、モノづくりを通して持続可能な社会の実現を目指して

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。クルマは、移動の自由をもたらす素晴らしいものです。同時に、環境や社会に対して様々な影響を与えるものでもあります。私たちはそのことを常に念頭に置き、お客様、地域社会の皆様の声に耳を澄ませながら、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、これからも事業を進めます。

本業の中で環境にやさしいHVや、予防安全・衝突安全に優れた機能の開発・導入。新規事業として、バイオ・緑化やエネルギー分野等での活動。さらには、社会貢献活動として、「環境」「交通安全」「人材育成」を柱として活動しています。そうした本業を中心とした私たちの活動が、地域・社会の人々にお役に立ち、皆さまの笑顔につながるこそがトヨタの目指している姿です。

私たちの考え方の基本はCSR方針「社会・地球の持続可能な発展への貢献」にあります。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。

トヨタCSR活動のイメージ(本業 ➡ 新規事業 ➡ 社会貢献活動)



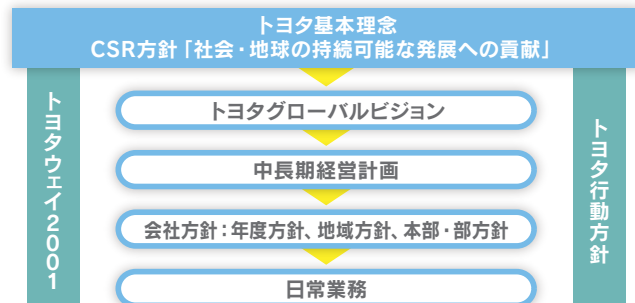
創業以来受け継がれる「豊田綱領」の精神 ～トヨタ基本理念～「社会・地球の持続可能な発展への貢献」

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」（1992年制定、1997年改正）に受け継がれています。これをステークホルダーとの関係を念頭に置いてまとめた「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。

CSR方針の位置づけ



豊田綱領

- 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、世界中のお客様のご要望にお応えする魅力あふれる商品・サービスを提供する
5. 労使相互信頼・責任を基本に、個人の創造力とチームワークの強みを最大限に高める企業風土をつくる
6. グローバルで革新的な経営により、社会との調和ある成長をめざす
7. 開かれた取引関係を基本に、互いに研究と創造に努め、長期安定的な成長と共存共栄を実現する

▶ 詳細は [こちら](#) をご参照ください。

- ▶ 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

マネジメント体制（2012年6月15日現在）

取締役

代表取締役会長



張 富士夫
Fujio Cho

代表取締役副会長



内山田 竹志
Takeshi Uchiyamada

代表取締役社長



豊田 章男
Akio Toyoda

代表取締役副社長（主たる業務分野を記載）



布野 幸利
Yukitoshi Funo

豪亜 中ア中
営業企画



新美 篤志
Atsushi Niimi

北米 中国
生産管理 生産技術
製造



佐々木 眞一
Shinichi Sasaki

事業開発
IT・ITS 調達
カスタマーファースト推進



小澤 哲
Satoshi Ozawa

欧州 総務人事
経理



小平 信因
Nobuyori Kodaira

渉外*



加藤 光久
Mitsuhsa Kato

技術



前川 眞基
Masamoto Maekawa

国内販売事業

取締役・専務役員（本部長、統括となっている本部・部を記載）



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

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



トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

▶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

コーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方

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図っています。

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、2011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・アドバイザリー・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)

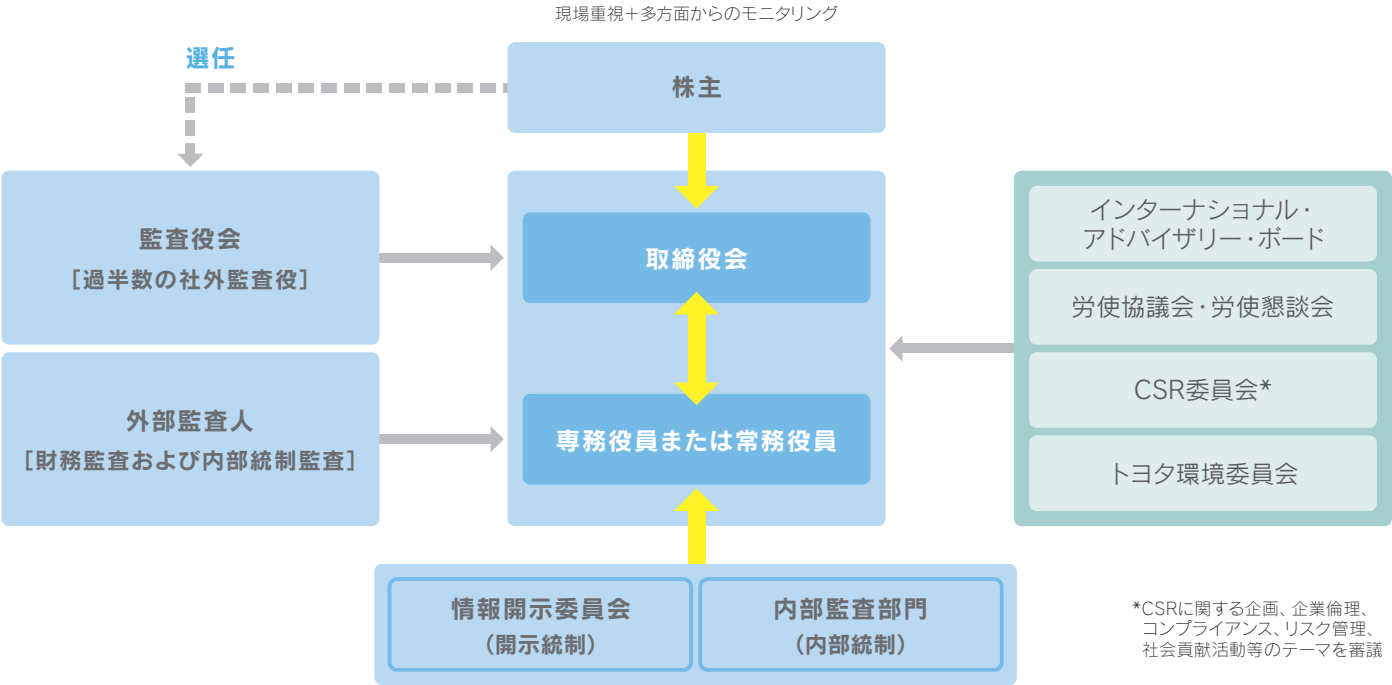
トヨタでは、企業倫理、コンプライアンス、リスク管理および社会貢献に関する重要課題ならびにその対応について「CSR委員会」で審議しています。さらに、従業員に対して社外弁護士を受付窓口とする「企業倫理相談窓口」をはじめとした複数の相談窓口を設置し、コンプライアンスに関する重要情報の早期把握に努めています。今後とも全世界のトヨタで働く人々の心構え・行動指針である「トヨタ行動指針」の一層の浸透を図るとともに、各階層・各機能における教育や研修を通じて、企業倫理の徹底に努めていきたいと考えています。

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、トヨタは、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います。現在トヨタには、社外監査役を選任するための独立性に関する基準または方針はありませんが、証券取引所の規則等の独立性に関する諸規定を参考に選任しており、社外監査役の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、体制面の充実を図り、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、意思疎通を図りながら、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。

内部統制の整備に関しては、2006年5月にまとめた「内部統制の整備に関する基本方針」に基づき、必要に応じた強化を図りながら取り組んでいます。

▶ [コーポレート・ガバナンスについて詳しくはこちら](#) をご参照ください。

内部統制の基本方針

基本的な考え方

- 「人間尊重」の考え方のもと、業務執行を行う「人」の善意・意欲・自律的な判断を引き出す仕組み
- 「人」と「組織」による「業務執行プロセス」の中に、内部統制の仕組みを組み込み、相互牽制・取締役が管理・監督できる仕組み
- 「組織を横断する仕組み」を設置し、内部統制を補完

基本の方針

- | | |
|-------------------------|------------------|
| ① 取締役の法令遵守 | ⑥ 企業集団における業務の適正性 |
| ② 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理 | ⑦ 監査役を補助する使用人 |
| ③ 損失の危険の管理に関する規程その他の体制 | ⑧ ⑦の使用人の独立性 |
| ④ 取締役の職務の効率性 | ⑨ 監査役への報告 |
| ⑤ 使用人の法令遵守 | ⑩ 監査役の監査の実効性確保 |

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

▶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

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。係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（2012年6月25日）現在において判断したものです。

(1) 東日本大震災の影響

2011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。

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するかは不透明です。また、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。

(2) 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、今までも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、日本では震災の影響により依然厳しい状況にありますが、震災からの復興を目指した各種の政策効果などもあり景気は緩やかに持ち直しています。米国においても緩やかに景気が回復している一方、欧州では政府債務危機などによって景気が足踏み状態にあり、新興国でも成長ペースが鈍化している状況にあります。さらに小型車・低価格車化という市場構造の変化が各地域で進んだことで、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お客様のニーズに速やかに対応した、革新的で価格競争力のある新商品を投入する能力

製品の開発期間を短縮し、魅力あふれる新型車でお客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、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。



トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

▶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

事業等のリスク

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った場合、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できない場合、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。

⑧デジタル情報技術への依存

トヨタは、機密データを含む電子情報を処理・送信・蓄積するため、または製造・研究開発・サプライチェーン管理・販売・会計を含む様々なビジネスプロセスや活動を管理・サポートするために、第三者によって管理されているものも含め、様々な情報技術ネットワークやシステムを利用しています。さらに、トヨタの製品にも情報サービス機能や運転支援機能など様々なデジタル情報技術が利用されています。これらのデジタル情報技術ネットワークやシステムは、安全対策が施されているものの、ハッカーやコンピュータウィルスによる攻撃、トヨタが利用するネットワークおよびシステムにアクセスできる者による不正使用・誤用、開発ベンダー・

クラウド業者など関係取引先からのサービスの停止、電力供給不足を含むインフラの障害、天災などによって被害や妨害を受ける、または停止する可能性があります。このような事態が起きた場合、重要な業務の中断や、機密データの漏洩、トヨタ製品の情報サービス機能・運転支援機能などへの悪影響のほか、法的請求、訴訟、賠償責任、罰金の支払い義務などが発生する可能性もあります。その結果、トヨタのブランド・イメージや、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。

(3) 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。

(4) 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。



トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

▶ 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

事業等のリスク

さらに、トヨタはお客さまの安心感の観点から、法律や政府の規制への適合性に関わらず、自主的にリコール等の市場処置を実施する可能性もあります。また、多くの政府は、価格管理規制や為替管理規制を制定しています。トヨタは、これらの規制に適合するために費用を負担し、今後も法令遵守のために費用が発生する可能性があります。さらに、トヨタが市場に投入した車両にリコール等の市場処置が必要となった場合、製品のリコールや無償のサービスキャンペーンに係る費用を含めた様々な費用が発生する可能性があります。また、新しい法律または現行法の改正により、トヨタの今後の費用負担が増えるリスクがあります。このように、市場処置を講じたり法律や政府の規制へ適合するために多額の費用が発生した場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を与える可能性があります。

② 法的手続

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

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ぶリスクがあります。

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

▶ 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

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

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

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～)

経理担当副社長からのメッセージ

収益改善活動を引き続き推進し、環境変化に対応できる 強い収益基盤の実現を目指してまいります



当期の業績について

2012年3月期の連結決算は、販売台数が前期比4万4千台増の735万2千台となりましたが、売上高は同2.2%減の18兆5,836億円、営業利益は同1,126億円減の3,556億円、当期純利益は同1,246億円減の2,835億円となりました。

営業利益については、減益要因として、為替変動の影響が2,500億円、労務費などの諸経費の増加ほか1,000億円、その他の要因が626億円ありました。一方、増益要因としては、営業面の努力が1,500億円、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1,500億円ありました。為替については、米ドルやユーロなどに対して円高が更に進んだことから、輸出採算の悪化につながりました。営業面については、北米において、前半期の震災による供給不足の影響が大きく、販売台数は減少しましたが、日本では、震災による販売の落ち込みを後半期にかけて大きく挽回し、販売台数は増加しました。また、アジアについては、タイ洪水による供給不足の影響によりIMVを中心に販売が減少しましたが、インドにおけるエティオスの販売が好調であることなどから通期販売台数は過去最高となり、増益要因となりました。

2012年3月期は、東日本大震災やタイ洪水による減産、円高の進行等、経営環境が非常に厳しい年でありましたが、全従業員の努力に加え、仕入先や販売店の皆さま方が総力をあげて生産・販売の回復に取り組んでいただいた結果、3,556億円の営業利益を確保することができました。また当期は、当社グループ一丸となり、原価改善や固定費の削減などを推進し、強い収益基盤の構築に向けて体質改善を進めることができました。2013年3月期以降についても、収益改善活動を継続することで、一層の体質改善に取り組んでいきます。

2013年3月期の連結業績見通し

2013年3月期の連結業績見通しについては、販売台数が870万台、売上高が22兆円、営業利益が1兆円、当期純利益が7,600億円となる見込みです。なお、前提となる為替レートは1米ドル80円、1ユーロ105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、営業面の努力で5,500億円、原価改善の努力で2,400億円を見込んでいます。一方、減益要因としては、諸経費の増加ほかで1,456億円を見込んでいます。営業面の努力については、前期の供給不足からの回復もあり、北米、アジア地域を中心に大幅な増加を見込んでいます。

2013年3月期は、新商品はもちろんのこと、ハイブリッド車やIMVなどの競争力のあるラインナップを活用し、積極的に増販を図るとともに、仕入先の皆さまと一体となった原価改善の手を緩めることなく、更に強力に推進していくことで、連結営業利益1兆円の確保を目指します。

当社は、「いいクルマ」をお届けすることを通じて社会に貢献し、その結果として販売台数や収益を伸ばす、そして更なる「いいクルマ」づくりへの再投資につなげていく、このサイクルを構築することに努めてきました。そのサイクルを支えるのが、グローバルビジョンで申し上げた強い収益基盤であります。2013年3月期は、これまで取り組んできた「いいクルマ」づくりの結果が数値に現れてくるものと考えており、ビジョンで掲げた収益構造の実現に向けた改善は着実に進捗しています。

今後も、「いいクルマ」のサイクルを回すべく努力するとともに、更なる営業面の努力や固定費の抑制、徹底的な原価改善、現地生産・現地調達などの取り組みを引き続き推進することにより、為替や台数の変動などの環境変化に対応できる強い収益基盤の実現を図っていきます。

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

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、グローバルビジョンで掲げた「地域バランスの良い事業構造」である「日米欧と新興国の販売比率50：50」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、収益性の向上を目指していきます。また、「いいクルマづくり」に向けた新たな方針となる「Toyota New Global Architecture (TNGA)」の導入により、デザインや開発力の強化等に加え、商品力向上と原価低減の両立を図っていきます。そして、設備投資に関しては、より少ない金額で同じ効果を出す、効率的な投資を行うことができるようになってきています。今後も、ハイブリッド車をはじめとする「環境車」や、市場の拡大が見込まれる「新興国」などの攻める分野に重点を置いた効率的な投資を実施し、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、昨年の中東大震災やタイ洪水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。当社を取り巻く環境は、欧州での政府債務危機をはじめ依然として不透明な状況にありますが、中長期的には世界的な自動車市場の成長を見込んでいます。今後も、危機への備えに加え、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、2012年3月期の配当につきましては、1株につき50円とさせていただきます。

なお、2012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。

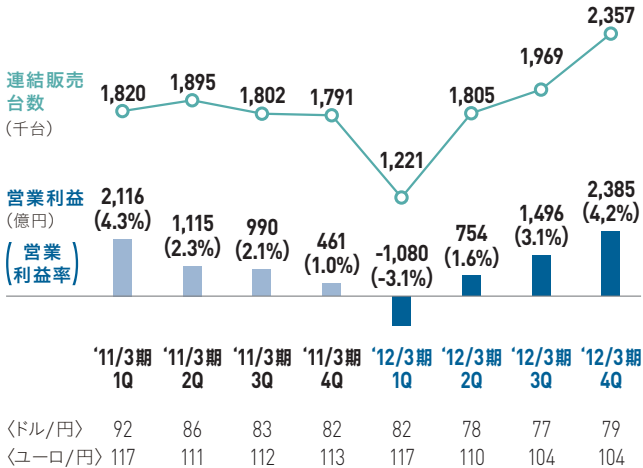
今後も、より一層の収益改善に努め、株主の皆さまのご期待に添えるよう取り組んでいく所存です。

2012年7月

取締役副社長

小澤 哲

四半期別営業利益の推移



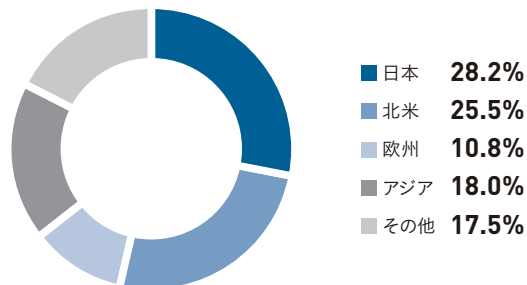
13年3月期連結見通し

(単位：億円)	'13/3期見通し ('12/4-'13/3)	'12/3期実績 ('11/4-'12/3)	増減
売上高	220,000	185,836	34,164
営業利益	10,000	3,556	6,444
税金等調整前 当期純利益	11,600	4,328	7,272
当期純利益*	7,600	2,835	4,765
設備投資	8,200	7,067	1,133
研究開発費	8,100	7,798	302

為替 レート	ドル	80円	79円	1円の円安
	ユーロ	105円	109円	4円の円高

* 当社株主に帰属する当期純利益

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				
	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
会計年度：					
売上高：					
商品・製品売上高	¥14,793,973	¥16,578,033	¥17,790,862	¥20,059,493	¥22,670,097
金融収益	707,580	716,727	760,664	977,416	1,277,994
計	¥15,501,553	¥17,294,760	¥18,551,526	¥21,036,909	¥23,948,091
売上原価並びに販売費及び一般管理費：					
売上原価	¥11,914,245	¥13,506,337	¥14,500,282	¥16,335,312	¥18,356,255
金融費用	423,885	364,177	369,844	609,632	872,138
販売費及び一般管理費	1,891,777	1,757,356	2,009,213	2,213,623	2,481,015
計	¥14,229,907	¥15,627,870	¥16,879,339	¥19,158,567	¥21,709,408
営業利益（損失）	¥ 1,271,646	¥ 1,666,890	¥ 1,672,187	¥ 1,878,342	¥ 2,238,683
売上高営業利益率	8.2%	9.6%	9.0%	8.9%	9.3%
税金等調整前当期純利益（損失）	1,226,652	1,765,793	1,754,637	2,087,360	2,382,516
法人税等	517,014	681,304	657,910	795,153	898,312
当社株主に帰属する当期純利益（損失）	750,942	1,162,098	1,171,260	1,372,180	1,644,032
株主資本当社株主に帰属する当期純利益率（ROE）	10.4%	15.2%	13.6%	14.0%	14.7%
営業活動からのキャッシュ・フロー	¥ 1,940,088	¥ 2,186,734	¥ 2,370,940	¥ 2,515,480	¥ 3,238,173
投資活動からのキャッシュ・フロー	(2,001,448)	(2,216,495)	(3,061,196)	(3,375,500)	(3,814,378)
財務活動からのキャッシュ・フロー	37,675	242,223	419,384	876,911	881,768
研究開発費	668,404	682,279	755,147	812,648	890,782
資本的支出*	1,005,931	945,803	1,068,287	1,523,459	1,425,814
減価償却費	870,636	969,904	997,713	1,211,178	1,382,594
会計年度末：					
株主資本	¥ 7,121,000	¥ 8,178,567	¥ 9,044,950	¥10,560,449	¥11,836,092
総資産	20,152,974	22,040,228	24,335,011	28,731,595	32,574,779
長期借入債務	4,137,528	4,247,266	5,014,925	5,640,490	6,263,585
現金及び現金同等物	1,592,028	1,729,776	1,483,753	1,569,387	1,900,379
株主資本比率	35.3%	37.1%	37.2%	36.8%	36.3%
	金額：円				
	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
1株当たりデータ：					
当社株主に帰属する当期純利益（損失）(基本的)	¥ 211.32	¥ 342.90	¥ 355.35	¥ 421.76	¥ 512.09
年間配当金	36	45	65	90	120
株主資本	2,063.43	2,456.08	2,767.67	3,257.63	3,701.17
株式情報（3月31日）：					
株価	¥ 2,635	¥ 3,880	¥ 3,990	¥ 6,430	¥ 7,550
株式時価総額（百万円）	¥ 9,512,343	¥14,006,790	¥14,403,890	¥23,212,284	¥27,255,481
発行済株式数（株）	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492

* 賃貸資産を除く

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

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(%)
	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年 vs 2011年
会計年度：					
売上高：					
商品・製品売上高	¥24,820,510	¥19,173,720	¥17,724,729	¥17,820,520	¥17,511,916 -1.7
金融収益	1,468,730	1,355,850	1,226,244	1,173,168	1,071,737 -8.6
計	¥26,289,240	¥20,529,570	¥18,950,973	¥18,993,688	¥18,583,653 -2.2
売上原価並びに販売費及び一般管理費：					
売上原価	¥20,452,338	¥17,468,416	¥15,971,496	¥15,985,783	¥15,795,918 -1.2
金融費用	1,068,015	987,384	712,301	629,543	592,646 -5.9
販売費及び一般管理費	2,498,512	2,534,781	2,119,660	1,910,083	1,839,462 -3.7
計	¥24,018,865	¥20,990,581	¥18,803,457	¥18,525,409	¥18,228,026 -1.6
営業利益（損失）	¥ 2,270,375	¥ (461,011)	¥ 147,516	¥ 468,279	¥ 355,627 -24.1
売上高営業利益率	8.6%	-2.2%	0.8%	2.5%	1.9% —
税金等調整前当期純利益（損失）	2,437,222	(560,381)	291,468	563,290	432,873 -23.2
法人税等	911,495	(56,442)	92,664	312,821	262,272 -16.2
当社株主に帰属する当期純利益（損失）	1,717,879	(436,937)	209,456	408,183	283,559 -30.5
株主資本当社株主に帰属する当期純利益率（ROE）	14.5%	-4.0%	2.1%	3.9%	2.7% —
営業活動からのキャッシュ・フロー	¥ 2,981,624	¥ 1,476,905	¥ 2,558,530	¥ 2,024,009	¥ 1,452,435 -28.2
投資活動からのキャッシュ・フロー	(3,874,886)	(1,230,220)	(2,850,184)	(2,116,344)	(1,442,658) —
財務活動からのキャッシュ・フロー	706,189	698,841	(277,982)	434,327	(355,347) —
研究開発費	958,882	904,075	725,345	730,340	779,806 +6.8
資本的支出*	1,480,570	1,364,582	604,536	629,326	723,537 +15.0
減価償却費	1,491,135	1,495,170	1,414,569	1,175,573	1,067,830 -9.2
会計年度末：					
株主資本	¥11,869,527	¥10,061,207	¥10,359,723	¥10,332,371	¥10,550,261 +2.1
総資産	32,458,320	29,062,037	30,349,287	29,818,166	30,650,965 +2.8
長期借入債務	5,981,931	6,301,469	7,015,409	6,449,220	6,042,277 -6.3
現金及び現金同等物	1,628,547	2,444,280	1,865,746	2,080,709	1,679,200 -19.3
株主資本比率	36.6%	34.6%	34.1%	34.7%	34.4% —
	金額：円				増減率(%)
	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年 vs 2011年
1株当たりデータ：					
当社株主に帰属する当期純利益（損失）(基本的)	¥ 540.65	¥ (139.13)	¥ 66.79	¥ 130.17	¥ 90.21 -30.7
年間配当金	140	100	45	50	50 —
株主資本	3,768.97	3,208.41	3,303.49	3,295.08	3,331.51 +1.1
株式情報（3月31日）：					
株価	¥ 4,970	¥ 3,120	¥ 3,745	¥ 3,350	¥ 3,570 +6.6
株式時価総額（百万円）	¥17,136,548	¥10,757,752	¥12,912,751	¥11,550,792	¥12,309,351 +6.6
発行済株式数（株）	3,447,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492 —

* 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(%)
	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年 vs 2011年
事業別：						
売上高：						
自動車	¥21,928,006	¥24,177,306	¥18,564,723	¥17,197,428	¥17,337,320	¥16,994,546 -2.0
金融	1,300,548	1,498,354	1,377,548	1,245,407	1,192,205	1,100,324 -7.7
その他	1,323,731	1,346,955	1,184,947	947,615	972,252	1,048,915 +7.9
消去	(604,194)	(733,375)	(597,648)	(439,477)	(508,089)	(560,132) —
計	¥23,948,091	¥26,289,240	¥20,529,570	¥18,950,973	¥18,993,688	¥18,583,653 -2.2
営業利益(損失)：						
自動車	¥ 2,038,828	¥ 2,171,905	¥ (394,876)	¥ (86,370)	¥ 85,973	¥ 21,683 -74.8
金融	158,495	86,494	(71,947)	246,927	358,280	306,438 -14.5
その他	39,679	33,080	9,913	(8,860)	35,242	42,062 +19.4
消去	1,681	(21,104)	(4,101)	(4,181)	(11,216)	(14,556) —
計	¥ 2,238,683	¥ 2,270,375	¥ (461,011)	¥ 147,516	¥ 468,279	¥ 355,627 -24.1
所在地別：						
売上高：						
日本	¥14,815,282	¥15,315,812	¥12,186,737	¥11,220,303	¥10,986,246	¥11,167,319 +1.6
北米	9,029,773	9,423,258	6,222,914	5,670,526	5,429,136	4,751,886 -12.5
欧州	3,542,193	3,993,434	3,013,128	2,147,049	1,981,497	1,993,946 +0.6
アジア	2,225,528	3,120,826	2,719,329	2,655,327	3,374,534	3,334,274 -1.2
その他の地域	1,922,742	2,294,137	1,882,900	1,673,861	1,809,116	1,760,175 -2.7
消去	(7,587,427)	(7,858,227)	(5,495,438)	(4,416,093)	(4,586,841)	(4,423,947) —
計	¥23,948,091	¥26,289,240	¥20,529,570	¥18,950,973	¥18,993,688	¥18,583,653 -2.2
営業利益(損失)：						
日本	¥ 1,457,246	¥ 1,440,286	¥ (237,531)	¥ (225,242)	¥ (362,396)	¥ (207,040) —
北米	449,633	305,352	(390,192)	85,490	339,503	186,409 -45.1
欧州	137,383	141,571	(143,233)	(32,955)	13,148	17,796 +35.4
アジア	117,595	256,356	176,060	203,527	312,977	256,790 -18.0
その他の地域	83,497	143,978	87,648	115,574	160,129	108,814 -32.0
消去	(6,671)	(17,168)	46,237	1,122	4,918	(7,142) —
計	¥ 2,238,683	¥ 2,270,375	¥ (461,011)	¥ 147,516	¥ 468,279	¥ 355,627 -24.1

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							
	2011年				2012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	¥ 48,718	¥ 48,067	¥ 46,731	¥ 46,420	¥ 34,410	¥ 45,749	¥ 48,652	¥ 57,025
対前年同期比	27.0%	5.8%	-11.7%	-12.1%	-29.4%	-4.8%	4.1%	22.8%
営業利益(損失)	2,116	1,115	990	461	(1,080)	754	1,496	2,385
対前年同期比	—%	92.2%	-47.6%	-51.6%	—%	-32.4%	51.1%	417.5%
営業利益率	4.3%	2.3%	2.1%	1.0%	-3.1%	1.6%	3.1%	4.2%
税金等調整前当期純利益(損失)	2,630	1,291	1,296	415	(805)	791	1,986	2,356
対前年同期比	—%	70.9%	-42.3%	-67.9%	—%	-38.7%	53.2%	467.2%
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	1,904	987	936	254	11	804	809	1,210
対前年同期比	—%	352.0%	-38.9%	-77.4%	-99.4%	-18.5%	-13.5%	376.5%
事業別セグメント情報：								
売上高：								
自動車	¥ 44,678	¥ 43,958	¥ 42,551	¥ 42,185	¥ 30,608	¥ 41,831	¥ 44,714	¥ 52,790
金融	3,076	2,963	2,975	2,908	2,858	2,710	2,715	2,720
その他	2,129	2,335	2,380	2,878	1,905	2,552	2,722	3,310
消去	(1,165)	(1,189)	(1,175)	(1,551)	(961)	(1,344)	(1,499)	(1,796)
計	¥ 48,718	¥ 48,067	¥ 46,731	¥ 46,420	¥ 34,410	¥ 45,749	¥ 48,652	¥ 57,025
営業利益(損失)：								
自動車	¥ 967	¥ 330	¥ (275)	¥ (162)	¥ (2,025)	¥ (75)	¥ 571	¥ 1,754
金融	1,151	686	1,164	581	946	764	835	519
その他	40	107	134	71	(20)	99	153	188
消去	(42)	(8)	(33)	(29)	19	(34)	(63)	(67)
計	¥ 2,116	¥ 1,115	¥ 990	¥ 461	¥ (1,080)	¥ 754	¥ 1,496	¥ 2,385
所在地別セグメント情報：								
売上高：								
日本	¥ 28,066	¥ 29,196	¥ 26,861	¥ 25,739	¥ 17,845	¥ 28,690	¥ 30,242	¥ 34,896
北米	14,836	13,376	13,333	12,745	8,535	10,857	13,795	14,329
欧州	4,598	4,653	5,242	5,321	4,599	4,992	5,270	5,078
アジア	8,349	7,942	8,351	9,105	7,000	8,273	7,042	11,029
その他	4,537	4,080	4,897	4,577	3,688	4,553	4,602	4,759
消去	(11,668)	(11,180)	(11,953)	(11,067)	(7,257)	(11,616)	(12,299)	(13,067)
計	¥ 48,718	¥ 48,067	¥ 46,731	¥ 46,420	¥ 34,410	¥ 45,749	¥ 48,652	¥ 57,025
営業利益(損失)：								
日本	¥ (275)	¥ (245)	¥ (1,224)	¥ (1,880)	¥ (2,066)	¥ (693)	¥ (305)	¥ 994
北米	1,097	361	1,052	884	289	325	903	345
欧州	(68)	(21)	22	198	(75)	56	104	92
アジア	902	740	686	802	601	704	405	857
その他	410	319	443	429	210	371	379	128
消去	50	(39)	11	28	(39)	(9)	10	(33)
計	¥ 2,116	¥ 1,115	¥ 990	¥ 461	¥ (1,080)	¥ 754	¥ 1,496	¥ 2,385

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、2012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。2012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（28%）、北米（25%）、欧州（11%）およびアジア（18%）となっています。なお、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、2012会計年度前半の日本および海外での生産に影響がありました。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。

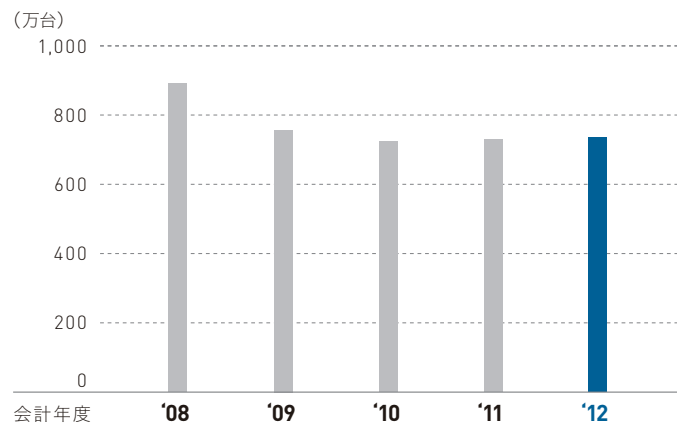
2012会計年度の自動車市場は、米国、アジアなどの新興国で堅調に推移しましたが、トヨタをはじめ多くの日本メーカーは、震災や2011年10月に発生したタイの洪水の影響により部品の供給制約を受け、生産の調整・停止を余儀なくされました。トヨタは、グループ一丸となって生産の回復に向けて取り組み、当初想定より早く生産を正常化し、挽回に向かうことができました。

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		
	2010年	2011年	2012年
日本	2,163	1,913	2,071
北米	2,098	2,031	1,872
欧州	858	796	798
アジア	979	1,255	1,327
その他*	1,139	1,313	1,284
海外計	5,074	5,395	5,281
合計	7,237	7,308	7,352

*「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。

連結車両販売台数



トヨタの日本における連結販売台数は、2011会計年度においては、市場が前会計年度を下回る状況のもと、減少しましたが、2012会計年度は、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、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45.5%、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43.2%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、2011会計年度は増加しましたが、2012会計年度は減少しました。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。2012会計年度は、アジアにおいては、タイ洪水の影響があったものの、市場の底堅い需要により販売台数が増加しましたが、北米などの地域においては、震災およびタイ洪水の影響により販売台数が減少し、全体としては減少となりました。

各市場における全車両販売台数に占めるトヨタのシェアは、製品の品質、安全性、信頼性、価格、デザイン、性能、経済性および実用性についての他社との比較により左右されます。また、時機を得た新車の導入やモデルチェンジの実施も、お客様のニーズ

を満たす重要な要因です。変化し続けるお客様の嗜好を満たす能力も、売上および利益に大き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、廃棄自動車を解体するの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

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「廃棄自動車に関する法律」、米国SECに提出するフォーム20-Fの「Information on the Company — Business Overview — Governmental Regulation, Environmental and Safety Standards」および連結財務諸表注記23を参照ください。

多くの国の政府が、現地調達率を規定し、関税およびその他の貿易障壁を課し、あるいは自動車メーカーの事業を制限したり本国への利益の移転を困難にするような価格管理あるいは為替管理を行っています。このような法律、規制、政策その他の行政措置における変更は、製品の生産、ライセンス、流通もしくは販売、原価、あるいは適用される税率に影響を及ぼすことがあります。トヨタは、2003年2月、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ました。トヨタでは、問題ある行為はなかったと考えていますが、早期解決を勘案し、2006年2月に原告側と和解契約を締結しました。連邦裁判所はこの和解契約を承認し、すべての訴訟は棄却されました。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。

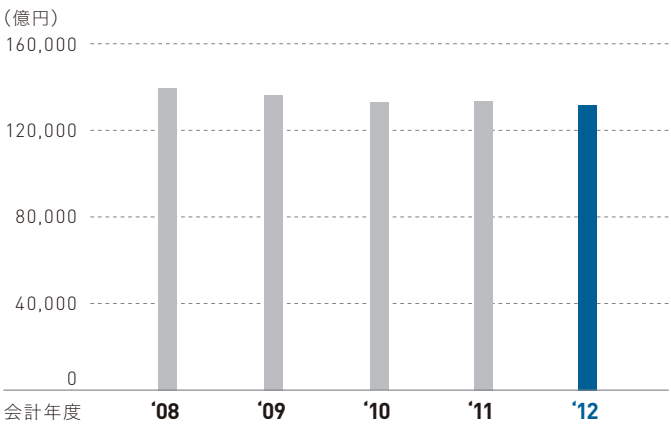
■ 金融事業

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

金融事業の総資産



トヨタの金融債権＜純額＞は、為替換算レート変動の影響を受けたものの、金融損失引当金が減少したことなどにより、2012会計年度において増加しました。

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	
	3月31日	
	2011年	2012年
金融債権		
小売債権	¥ 7,128,453	¥ 7,248,793
ファイナンス・リース	1,123,188	955,430
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	1,990,557	2,033,954
	10,242,198	10,238,177
繰延融資初期費用	104,391	105,533
未稼得収益	(496,235)	(494,123)
金融損失引当金		
小売債権	(92,199)	(77,353)
ファイナンス・リース	(36,024)	(30,637)
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	(28,580)	(24,238)
	(156,803)	(132,228)
金融債権＜純額＞合計	9,693,551	9,717,359
控除：一年以内に期限の到来する債権	(4,136,805)	(4,114,897)
長期金融債権＜純額＞	¥ 5,556,746	¥ 5,602,462
オペレーティング・リース（賃貸用車両及び器具）		
車両	¥ 2,404,032	¥ 2,487,721
器具	87,914	87,632
	2,491,946	2,575,353
控除：減価償却累計額	(651,443)	(667,406)
控除：金融損失引当金	(10,812)	(8,135)
賃貸用車両及び器具＜純額＞	¥ 1,829,691	¥ 1,899,812

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

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

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

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

資金調達コストの変動は、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、数多くの要因の影響を受けますが、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。2011会計年度および2012会計年度の資金調達コストは、主に市場金利の低下により減少しました。

トヨタは、2001年4月に日本でクレジットカード事業を立ち上げました。カード会員数は、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。また、2012年3月31日現在10.9百万人と、2011年3月31日から2.0百万人の増加となりました。カード債権は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。また、2012年3月31日現在3,075億円と、2011年3月31日から440億円の増加となりました。

■□ その他の事業

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

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

■□ 為替の変動

トヨタは、為替変動による影響を受けやすいといえます。トヨタは日本円の他に主に米ドルおよびユーロの価格変動の影響を受けており、また、米ドルやユーロほどではないにしても豪ドル、加ドルおよび英国ポンド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。2010年（暦年）および2011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73.4%および71.3%が海外で生産されています。北米では2010年（暦年）および2011年（暦年）の車両販売台数のそれぞれ72.6%および66.8%が現地で生産されています。欧州では2010年（暦年）および2011年（暦年）の車両販売台数のそれぞれ59.0%および57.7%が現地で生産されています。生産の現地化により、トヨタは生産過程に使用される供給品および原材料の多くを現地調達することができ、現地での収益と費用の通貨のマッチングを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、2011会計年度および2012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、2011会計年度末および2012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。

2011会計年度および2012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-2012会計年度と2011会計年度の比較」および「業績-2011会計年度と2010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2012会計年度および2011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。

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

■ セグメンテーション

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

メントとして管理していません。

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

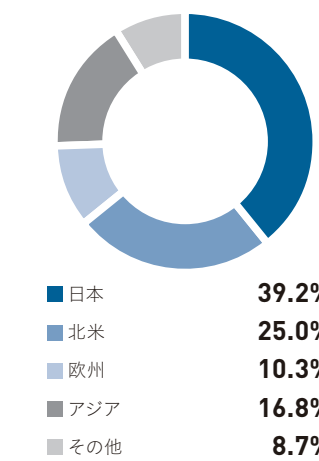
地域別内訳

次の表は、過去3会計年度のトヨタの地域別外部顧客向け売上高を示しており、当社または連結子会社の所在国の位置を基礎として集計しています。

	金額：百万円		
	3月31日に終了した1年間		
	2010年	2011年	2012年
日本	¥7,314,813	¥6,966,929	¥7,293,804
北米	5,583,228	5,327,809	4,644,348
欧州	2,082,671	1,920,416	1,917,408
アジア	2,431,648	3,138,112	3,116,849
その他*	1,538,613	1,640,422	1,611,244

*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

地域別外部顧客売上高比率
2012会計年度



業績 — 2012会計年度と2011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	
	2011年	2012年	増減	増減率
売上高				
日本	¥10,986,246	¥11,167,319	¥181,073	+1.6%
北米	5,429,136	4,751,886	(677,250)	-12.5%
欧州	1,981,497	1,993,946	12,449	+0.6%
アジア	3,374,534	3,334,274	(40,260)	-1.2%
その他*	1,809,116	1,760,175	(48,941)	-2.7%
消去又は全社	(4,586,841)	(4,423,947)	162,894	—
計	¥18,993,688	¥18,583,653	¥(410,035)	-2.2%
営業利益（損失）：				
日本	¥(362,396)	¥(207,040)	¥155,356	—
北米	339,503	186,409	(153,094)	-45.1%
欧州	13,148	17,796	4,648	+35.4%
アジア	312,977	256,790	(56,187)	-18.0%
その他*	160,129	108,814	(51,315)	-32.0%
消去又は全社	4,918	(7,142)	(12,060)	—
計	¥468,279	¥355,627	¥(112,652)	-24.1%
営業利益率	2.5%	1.9%	-0.6%	
税金等調整前当期純利益	563,290	432,873	(130,417)	-23.2%
税金等調整前当期純利益率	3.0%	2.3%	-0.7%	
持分法投資損益	215,016	197,701	(17,315)	-8.1%
当社株主に帰属する当期純利益	408,183	283,559	(124,624)	-30.5%
当社株主に帰属する当期純利益率	2.1%	1.5%	-0.6%	

*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

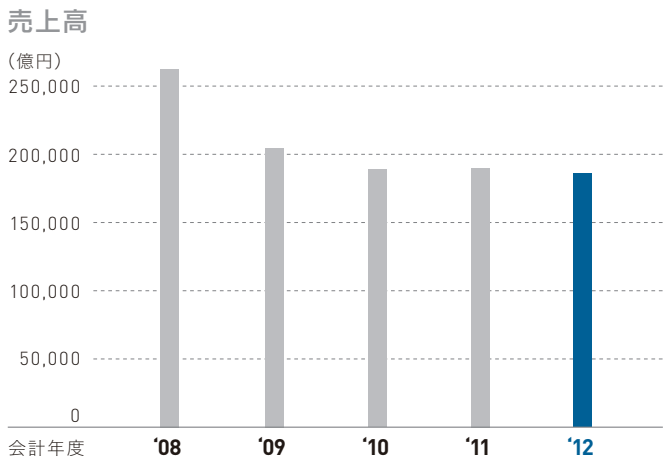
■ 売上高

2012会計年度の売上高は18兆5,836億円と、前会計年度に比べて4,100億円（2.2%）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ほか7,177億円によるものですが、車両販売台数および販売構成の変化による影響など約3,200億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7,177億円を除いた場合、2012会計年度の売上高は約19兆3,013億円と、前会計年度に比べて1.6%の増収であったと考えられます。2012会計年度の自動車市場は、米国、アジアなどの新興国で堅調に推移し、前年（暦年）に比べて北米では9.7%およびアジアでは3.9%の増加となりました。これを受けトヨタの連結販売台数は、震災およびタイ洪水の影響

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

があったものの、7,352千台と前会計年度に比べて0.6%の増加となりました。



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	
	2011年	2012年	増減	増減率
車両	¥14,507,479	¥14,164,940	¥(342,539)	-2.4%
海外生産用部品	335,366	338,000	2,634	+0.8%
部品	1,553,497	1,532,219	(21,278)	-1.4%
その他	926,411	929,219	2,808	+0.3%
自動車事業計	17,322,753	16,964,378	(358,375)	-2.1%
その他の事業	497,767	547,538	49,771	+10.0%
商品・製品売上高	17,820,520	17,511,916	(308,604)	-1.7%
金融事業	1,173,168	1,071,737	(101,431)	-8.6%
合計	¥18,993,688	¥18,583,653	¥(410,035)	-2.2%

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、2012会計年度の商品・製品売上高は17兆5,119億円と、前会計年度に比べて1.7%の減収となり、金融収益は1兆717億円と、前会計年度に比べて8.6%の減収となりました。日本円に換算する際の為替の影響6,508億円を除いた場合、2012会計年度の商品・製品売上高は18兆1,627億円と、前会計年度に比べて1.9%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44千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669億円を除いた場合、金融収益は1兆1,386億円と、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。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減少183億円によるものです。2012会計年度末および2011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		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率
日本	1,709	1,697	(12)	-0.7%
北米	4,654	4,535	(119)	-2.6%
欧州	790	796	6	+0.7%
アジア	522	649	127	+24.3%
その他*	527	552	25	+4.9%
合計	8,202	8,229	27	+0.3%

*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

2012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、北米では12.5%、アジアでは1.2%、その他の地域では2.7%の減収、日本では1.6%、欧州では0.6%の増収となりました。日本円に換算する際の為替の影響7,177億円を除いた

場合、2012会計年度の売上高は前会計年度に比べて、北米では5.1%の減収、日本では1.6%、欧州では5.3%、アジアでは3.8%、その他の地域では1.7%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	
	2011年	2012年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)*	3,611	3,741	130	+3.6%

*日本は輸出台数を含む。

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012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)	¥10,864,329	¥11,040,964	¥176,635	+1.6%
金融収益(百万円)	121,917	126,355	4,438	+3.6%
トヨタ売上高計(百万円)	¥10,986,246	¥11,167,319	¥181,073	+1.6%

日本においては、輸出台数を含むトヨタの販売台数が前半期に震災の影響を受け減少したものの、通期では「プリウスα」や「アクア」など新型車の投入により前会計年度に比べて130千台増加し、増収となりました。

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

北米

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	2,031	1,872	(159)	-7.8%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012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)	¥4,603,192	¥4,048,532	¥(554,660)	-12.0%
金融収益(百万円)	825,944	703,354	(122,590)	-14.8%
トヨタ売上高計(百万円)	¥5,429,136	¥4,751,886	¥(677,250)	-12.5%

北米においては、震災やタイ洪水に伴う供給不足の影響により、トヨタの販売台数が前会計年度に比べて159千台減少し、減収となりました。販売台数減少の主な内訳は、「RAV4」67千台(30.7%)、「タンドラ」26千台(22.4%)、「カローラ」21千台(7.3%)です。この台数減少の影響および為替換算レート変動の影響ほか3,989億円を受け、北米の売上高は減収となりました。

欧州

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	796	798	2	+0.3%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012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)	¥1,910,336	¥1,925,670	¥15,334	+0.8%
金融収益(百万円)	71,161	68,276	(2,885)	-4.1%
トヨタ売上高計(百万円)	¥1,981,497	¥1,993,946	¥12,449	+0.6%

欧州においては、トヨタの販売台数が前会計年度に比べて、欧州信用不安の影響などにより、イタリアにおいて18千台、ポルトガルにおいて7千台の減少と

なったものの、経済が好調なロシアにおいて49千台の増加となったことにより、欧州全体では販売台数が2千台増加し、増収となりました。

アジア

	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	1,255	1,327	72	+5.7%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012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)	¥3,325,466	¥3,275,871	¥(49,595)	-1.5%
金融収益(百万円)	49,068	58,403	9,335	+19.0%
トヨタ売上高計(百万円)	¥3,374,534	¥3,334,274	¥(40,260)	-1.2%

アジアにおいては、タイ洪水の影響があったものの、自動車市場は堅調に推移し、トヨタの販売台数は前会計年度に比べて72千台増加しました。この台数増加の影響があったものの、為替換算レート変動の影響ほか1,688億円などにより減収となりました。

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	
	2011年	2012年	増減	増減率
トヨタ連結販売台数(千台)	1,313	1,284	(29)	-2.2%
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012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)	¥1,694,680	¥1,636,043	¥(58,637)	-3.5%
金融収益(百万円)	114,436	124,132	9,696	+8.5%
トヨタ売上高計(百万円)	¥1,809,116	¥1,760,175	¥(48,941)	-2.7%

その他の地域における減収は、震災やタイ洪水による供給不足の影響により、トヨタの販売台数が前会計年度と比べ、オセアニアにおいて25千台、中近東において19千台減少したことなどによるものです。



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

■ 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	
	2011年	2012年	増減	増減率
営業費用				
売上原価	¥15,985,783	¥15,795,918	¥(189,865)	-1.2%
金融費用	629,543	592,646	(36,897)	-5.9%
販売費及び一般管理費	1,910,083	1,839,462	(70,621)	-3.7%
営業費用合計	¥18,525,409	¥18,228,026	¥(297,383)	-1.6%

営業費用の対前期比増減（百万円）

車両販売台数および販売構成の変化による影響など	¥ 150,000
為替換算レート変動の影響ほか	(432,300)
原価改善の努力	(150,000)
諸経費の増加ほか	134,917
合計	¥(297,383)

2012会計年度における営業費用は18兆2,280億円と、前会計年度に比べて2,973億円(1.6%)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ほか4,323億円および原価改善の努力1,500億円によるものですが、車両販売台数および販売構成の変化による影響など1,500億円および諸経費の増加ほか1,349億円により一部相殺されています。

上記の諸経費の増加ほかは、主に労務費1,000億円、研究開発費500億円およびその他費用1,049億円が増加したことによるものですが、品質関連費用1,200億円の減少などにより一部相殺されています。品質関連費用の減少は、前会計年度において、リコール等の市場処置に関する費用が高いレベルで発生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。

2012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。

2011年6月、トヨタは国内外において電子変換

機制御基板の組み付け上の不具合で基板上の素子が損傷し、ハイブリッドシステムが停止するなどの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、ハリアーハイブリッド、クルーガーハイブリッド、RX400hおよびハイランダーハイブリッドで、対象台数は111千台です。

2011年9月、トヨタは国内において副変速機および後輪差動装置内部のボルトの緩みによる異音の発生、オイルの漏れなどの問題に関連したトヨタ車の一部の車種のサービスキャンペーンを発表しました。対象となった車種は、エスティマL、エスティマTおよびウィッシュで、対象台数は181千台です。

2011年11月、トヨタは国内外においてエンジンのクランクシャフトプーリにおける接着部の剥がれによる異音の発生、充電警告等の点灯、ハンドル操作力の増大などの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、アルファードG、アルファードV、エスティマL、エスティマT、クルーガーV、クルーガーL、クルーガーハイブリッド、ハリアー、ハリアーハイブリッド、ウィングダム、RX300、RX330、RX400h、ES300、ES330、ソラーラ、カムリ、アパロン、シエナ、ハイランダーおよびハイランダーハイブリッドで、対象台数は549千台です。

原価改善の努力

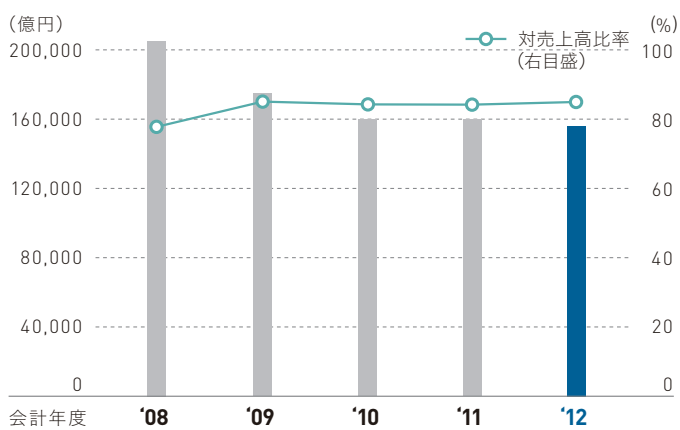
2012会計年度の営業費用は、継続的な原価改善の努力により、1,500億円の減少となりました。原価改善の努力には、鉄鋼、貴金属、非鉄金属(アルミ等)、樹脂関連部品などの資材・部品価格の変動による影響が含まれています。2012会計年度は、資材価格が上昇基調となりましたが、その影響を上回る原価改善を達成するため、仕入先と一体となった原価改善活動に引き続き精力的に取り組んだ結果、収益改善に貢献することができました。原価改善の努力は、継続的に実施されているVE(Value Engineering)・VA(Value Analysis)活動、部品の種類の絞込みにつながる部品共通化、ならびに車両生産コスト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

2012会計年度における売上原価は15兆7,959億円と、前会計年度に比べて1,898億円(1.2%)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ほか3,436億円、原価改善の努力1,500億円によるものですが、車両販売台数および販売構成の変化による影響など1,350億円および諸経費の増加ほか1,100億円などにより一部相殺されています。諸経費の増加ほかは、研究開発費500億円および労

務費800億円が増加したことなどによるものです。

売上原価



金融費用

2012会計年度における金融費用は5,926億円と、前会計年度に比べて368億円(5.9%)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ほか357億円によるものですが、金利スワップ取引などの時価評価による評価損益の影響208億円により一部相殺されています。

販売費及び一般管理費

2012会計年度の販売費及び一般管理費は1兆8,394億円と、前会計年度に比べて706億円(3.7%)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ほか530億円、金融事業における減少192億円によるものです。

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

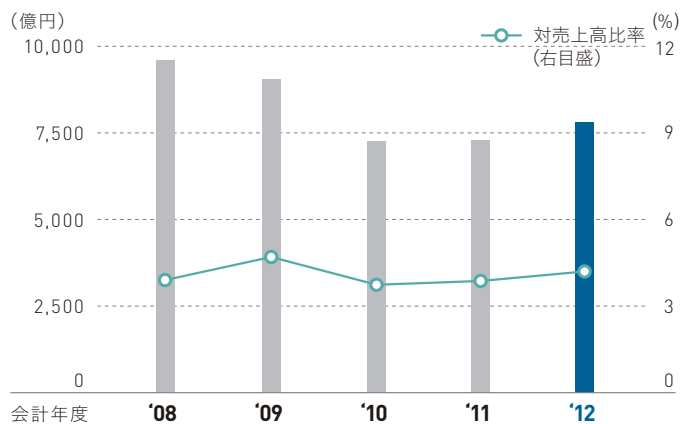
経営・会社情報

財務情報

投資家情報

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

研究開発費

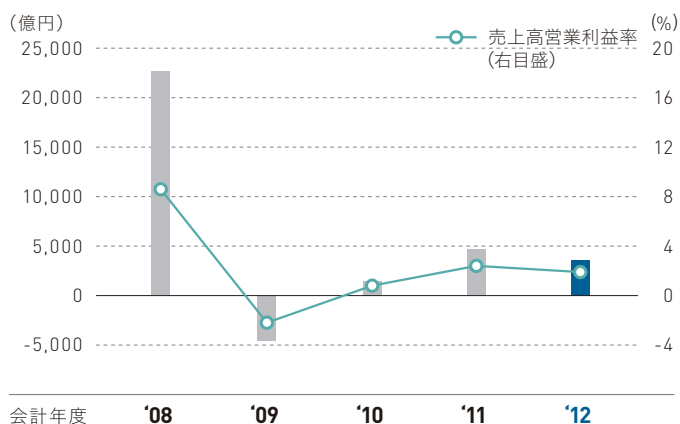


■□ 営業利益

営業利益の対前期比増減 (百万円)	
車両販売台数および販売構成の変化による影響など	¥ 170,000
為替換算レート変動の影響ほか	(285,400)
諸経費の増加ほか	(100,000)
原価改善・金融事業ほか	102,748
合計	¥(112,652)

2012会計年度における営業利益は3,556億円と、前会計年度に比べて1,126億円(24.1%)の減益となりました。この減益は主に、為替換算レート変動の影響ほか2,854億円および諸経費の増加ほか1,000億円によるものですが、車両販売台数および販売構成の変化による影響など1,700億円および原価改善の努力・金融事業ほか1,027億円により一部相殺されています。為替換算レート変動の影響ほかには、為替変動の影響2,500億円が含まれています。原価改善の努力・金融事業ほか1,027億円は、原価改善の努力1,500億円などによるものですが金融事業の営業利益の減益100億円などにより一部相殺されています。

営業利益 (損失)



2012会計年度における営業利益(セグメント間利益控除前)は前会計年度に比べて、日本では1,553億円の営業損失の縮小となり、欧州では46億円(35.4%)の増益、北米では1,530億円(45.1%)、アジアでは562億円(18.0%)、その他の地域では513億円(32.0%)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

営業損失の対前期比増減 (百万円)	
車両販売台数および販売構成の変化による影響など	¥ 195,000
為替換算レート変動の影響ほか	(275,000)
原価改善・諸経費の減少ほか	235,356
合計	¥ 155,356

日本における営業損失の縮小は、主に車両販売台数および販売構成の変化による影響など1,950億円および原価改善・諸経費の減少ほか2,353億円によるものですが、為替換算レート変動の影響ほか2,750億円により一部相殺されています。原価改善・諸経費の減少ほかは、原価改善の努力1,300億円お

よび諸経費の減少ほか400億円などによるものです。車両販売台数は、主に「プリウスα」や「アクア」など新型車の投入により増加しています。

北米

営業利益の対前期比増減 (百万円)	
車両販売台数および販売構成の変化による影響など	¥ (5,000)
為替換算レート変動の影響ほか	(7,500)
原価改善・諸経費の増加ほか	(140,594)
合計	¥(153,094)

北米における営業利益の減益は、主に金融事業の営業利益の減益550億円、為替換算レート変動の影響ほか75億円、車両販売台数および販売構成の変化による影響など50億円、諸経費の増加ほか900億円によるものです。

欧州

営業利益の対前期比増減 (百万円)	
車両販売台数および販売構成の変化による影響など	¥(15,000)
為替換算レート変動の影響ほか	(1,200)
原価改善・諸経費の減少ほか	20,848
合計	¥ 4,648

欧州における営業利益の増益は、主に原価改善の努力100億円および金融事業の営業利益の増益50億円によるものですが、車両販売台数および販売構成の変化による影響など150億円および為替換算レート変動の影響ほか12億円などにより一部相殺されています。

アジア

営業利益の対前期比増減 (百万円)	
車両販売台数および販売構成の変化による影響など	¥(10,000)
為替換算レート変動の影響ほか	11,600
原価改善・諸経費の増加ほか	(57,787)
合計	¥(56,187)

アジアにおける営業利益の減益は、主に車両販売台数および販売構成の変化による影響など100億円および諸経費の増加ほか350億円によるものですが、為替換算レート変動の影響ほか116億円などにより一部相殺されています。

■□ その他の収益・費用

2012会計年度における受取利息及び受取配当金は998億円と、前会計年度に比べて90億円(10.0%)の増加となりました。

2012会計年度における支払利息は229億円と、前会計年度に比べて63億円(21.8%)の減少となりました。

2012会計年度における為替差益<純額>は371億円と、前会計年度に比べて228億円(159.4%)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。

2012会計年度におけるその他<純額>は368億円の損失と、前会計年度に比べて560億円の減益となりました。これは主に、売却可能証券に対して減損を認識したことによるものです。

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

■□ 法人税等

2012会計年度における法人税等は2,622億円と、主に税金等調整前当期純利益の減益により、前会計年度に比べて505億円(16.2%)の減少となりました。2012会計年度における実効税率は60.6%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、評価性引当金を計上したことおよび持分法適用関連会社の未分配利益に係る繰延税金負債を計上したことによるものであり、これらは経常的に発生するものです。

■□ 非支配持分帰属損益および持分法投資損益

2012会計年度における非支配持分帰属損益は847億円と、前会計年度に比べて274億円(47.9%)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。

2012会計年度における持分法投資損益は1,977億円と、前会計年度に比べて173億円(8.1%)の減益となりました。この減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減益によるものです。

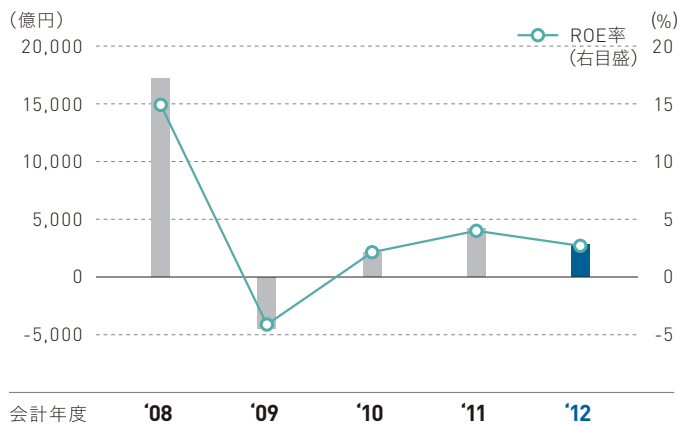
■□ 当社株主に帰属する当期純利益

2012会計年度の当社株主に帰属する当期純利益は2,835億円と、前会計年度に比べて1,246億円(30.5%)の減益となりました。

■□ その他の包括利益・損失

2012会計年度におけるその他の包括損益は、341億円の損失と、前会計年度に比べて2,638億円損失が縮小しました。これは主に、外貨換算調整額が前会計年度の2,876億円の損失に対して2012会計年度は877億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261億円の損失に対し、2012会計年度は1,293億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益は、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	
		2011年	2012年	増減	増減率
自動車	売上高	¥17,337,320	¥16,994,546	¥(342,774)	-2.0%
	営業利益	85,973	21,683	(64,290)	-74.8%
金融	売上高	¥ 1,192,205	¥ 1,100,324	¥ (91,881)	-7.7%
	営業利益	358,280	306,438	(51,842)	-14.5%
その他	売上高	¥ 972,252	¥ 1,048,915	¥ 76,663	+7.9%
	営業利益	35,242	42,062	6,820	+19.4%
消去又は全社	売上高	¥ (508,089)	¥ (560,132)	¥ (52,043)	—
	営業利益	(11,216)	(14,556)	(3,340)	—

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。2012会計年度における自動車事業セグメントの売上高は16兆9,945億円と、前会計年度に比べて3,427億円(2.0%)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ほか6,492億円によるものですが、車両販売台数および販売構成の変化による影響など3,200億円により一部相殺されています。

2012会計年度における自動車事業セグメントの営業利益は216億円と、前会計年度に比べて643億円の減益となりました。この営業利益の減益は主に、為替変動の影響2,500億円および諸経費の増加ほか1,000億円によるものですが、車両販売台数および販売構成の変化による影響など1,700億円および原価改善の努力1,500億円により一部相殺されています。

車両販売台数および販売構成の変化の影響は、震災やタイ洪水の影響があったものの、新型車の投入などにより、トヨタの連結販売台数が前会計年度

と比べ、44千台増加したことなどによるものです。諸経費の増加ほかは、主に労務費の増加1,000億円および研究開発費の増加500億円によるものです。

金融事業セグメント

2012会計年度における金融事業セグメントの売上高は1兆1,003億円と、前会計年度に比べて918億円(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ほか669億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の減少183億円などによるものです。

2012会計年度における金融事業セグメントの営業利益は3,064億円と、前会計年度に比べて518億円(14.5%)の減益となりました。この営業利益の減益は金利スワップ取引などの時価評価による評価損益の影響208億円などによるものです。

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

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	
	2011年	2012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	0.61%	0.24%
オペレーティング・リース	0.22%	0.11%
合計	0.52%	0.21%

その他の事業セグメント

2012会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は1兆489億円と、前会計年度に比べて766億円(7.9%)の増収となりました。

2012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420億円と、前会計年度に比べて68億円(19.4%)の増益となりました。

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
売上高				
日本	¥11,220,303	¥10,986,246	¥(234,057)	-2.1%
北米	5,670,526	5,429,136	(241,390)	-4.3%
欧州	2,147,049	1,981,497	(165,552)	-7.7%
アジア	2,655,327	3,374,534	719,207	+27.1%
その他*	1,673,861	1,809,116	135,255	+8.1%
消去又は全社	(4,416,093)	(4,586,841)	(170,748)	—
計	¥18,950,973	¥18,993,688	¥ 42,715	+0.2%
営業利益(損失)：				
日本	¥ (225,242)	¥ (362,396)	¥(137,154)	—
北米	85,490	339,503	254,013	+297.1%
欧州	(32,955)	13,148	46,103	—
アジア	203,527	312,977	109,450	+53.8%
その他*	115,574	160,129	44,555	+38.6%
消去又は全社	1,122	4,918	3,796	+338.3%
計	¥ 147,516	¥ 468,279	¥ 320,763	+217.4%
営業利益率	0.8%	2.5%	1.7%	
税金等調整前当期純利益	291,468	563,290	271,822	+93.3%
税金等調整前当期純利益率	1.5%	3.0%	1.5%	
持分法投資損益	45,408	215,016	169,608	+373.5%
当社株主に帰属する当期純利益	209,456	408,183	198,727	+94.9%
当社株主に帰属する当期純利益率	1.1%	2.1%	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

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

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。

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	¥14,507,479	¥197,884	+1.4%
海外生産用部品	355,273	335,366	(19,907)	-5.6%
部品	1,543,941	1,553,497	9,556	+0.6%
その他	978,499	926,411	(52,088)	-5.3%
自動車事業計	17,187,308	17,322,753	135,445	+0.8%
その他の事業	537,421	497,767	(39,654)	-7.4%
商品・製品売上高	17,724,729	17,820,520	95,791	+0.5%
金融事業	1,226,244	1,173,168	(53,076)	-4.3%
合計	¥18,950,973	¥18,993,688	¥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		増減および増減率	
	2010年	2011年	増減	増減率
日本	1,684	1,709	25	+1.5%
北米	4,488	4,654	166	+3.7%
欧州	774	790	16	+2.0%
アジア	428	522	94	+22.1%
その他*	476	527	51	+10.7%
合計	7,850	8,202	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%の減収、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	1,913	(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	¥10,864,329	¥(230,715)	-2.1%
金融収益（百万円）	125,259	121,917	(3,342)	-2.7%
トヨタ売上高計（百万円）	¥11,220,303	¥10,986,246	¥(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。

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

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	2,031	(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	¥4,603,192	¥(179,187)	-3.7%
金融収益(百万円)	888,147	825,944	(62,203)	-7.0%
トヨタ売上高計(百万円)	¥5,670,526	¥5,429,136	¥(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%)、「RAV4」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。

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	796	(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	¥1,910,336	¥(155,432)	-7.5%
金融収益(百万円)	81,281	71,161	(10,120)	-12.5%
トヨタ売上高計(百万円)	¥2,147,049	¥1,981,497	¥(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	1,255	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	¥3,325,466	¥712,871	+27.3%
金融収益(百万円)	42,732	49,068	6,336	+14.8%
トヨタ売上高計(百万円)	¥2,655,327	¥3,374,534	¥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	1,313	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	¥1,694,680	¥122,834	+7.8%
金融収益(百万円)	102,015	114,436	12,421	+12.2%
トヨタ売上高計(百万円)	¥1,673,861	¥1,809,116	¥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。



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

■ 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	
	2010年	2011年	増減	増減率
営業費用				
売上原価	¥15,971,496	¥15,985,783	¥ 14,287	+0.1%
金融費用	712,301	629,543	(82,758)	-11.6%
販売費及び一般管理費	2,119,660	1,910,083	(209,577)	-9.9%
営業費用合計	¥18,803,457	¥18,525,409	¥(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パルプ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、アベンシスおよびアベンシスワゴンで、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	2012年
期首残高	¥ —	¥ 56,600	¥ 18,000
繰入額	89,000	13,100	(1,500)
支払額	(32,400)	(51,700)	(14,600)
期末残高	¥ 56,600	¥ 18,000	¥ 1,900

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

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

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

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。

■□ 営業利益

営業利益の対前期比増減（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)
諸経費の増加ほか	(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ほか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

営業損失の対前期比増減（百万円）	
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

営業利益の対前期比増減（百万円）	
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

営業利益の対前期比増減（百万円）	
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

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	¥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などによるものです。

■□ 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。

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

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。

■□ 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益により、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。

■□ 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。

■□ 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。

■□ 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。

■□ 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	¥17,337,320	¥ 139,892	+0.8%
	営業利益(損失)	(86,370)	85,973	172,343	—
金融	売上高	¥ 1,245,407	¥ 1,192,205	¥ (53,202)	-4.3%
	営業利益	246,927	358,280	111,353	+45.1%
その他	売上高	¥ 947,615	¥ 972,252	¥ 24,637	+2.6%
	営業利益(損失)	(8,860)	35,242	44,102	—
消去又は全社	売上高	¥ (439,477)	¥ (508,089)	¥ (68,612)	—
	営業利益(損失)	(4,181)	(11,216)	(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、諸経費の増加ほか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。諸経費の増加ほかには、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

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%	0.61%
オペレーティング・リース	0.63%	0.22%
合計	1.03%	0.52%

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。

2013会計年度の見通し

トヨタは、2013会計年度の世界経済について、弱いながらも回復が継続すると見込んでいますが、欧州の政府債務危機や原油価格の動向などにより、景気が下振れするリスクが存在しています。

自動車市場は、今後も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・低価格車に加え、環境志向の高まりを背景にした環境車需要の拡大と多様化など、市場構造が変化する中で、世界的に激しい競争が展開されています。このような状況の中、トヨタの2013会計年度の売上高については、販売台数の増加により、増収を見込んでいます。営業利益の増益要因としては、販売台数の増加などによる営業面の努力および原価改善の努力があります。一方、

営業利益の減益要因としては、諸経費の増加ほかがあります。その結果、トヨタの2013会計年度の営業利益は、2012会計年度に比べて、増益になるものと考えられます。トヨタの2013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、2012会計年度に比べて、増益になるものと考えられます。

2013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80円、1ユーロあたり105円となるものと想定しています。為替の変動がトヨタの業績に与える影響は大きく、特に米ドルに対して円高が進行した場合、トヨタの業績に重要な悪影響を及ぼす可能性があります。詳細については、「概観－為替

の変動」を参照ください。

前記は、将来予測についての記述であり、為替レート、トヨタの商品に対する需要、市場環境その他の要因に関するマネジメントの判断および仮定に基づくものであるため、「将来予測表明に関する特記」の対

象となります。トヨタの実際の業績は上記の要因および「事業等のリスク」に記載されるその他の要因に変化があった場合、その結果として見通しの数値から大きく変動する可能性があります。

流動性と資金の源泉

トヨタは従来、設備投資および研究開発活動のための資金を、主に営業活動から得た現金により調達してきましたが、2012会計年度においては、先々の経営環境や財務基盤の十分な健全性確保を考慮した結果、一部の資金を借入金によって調達しました。

2013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。2009年4月1日から2012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務によりまかなっています。トヨタは、金融子会社のネットワークを拡大することにより、世界中の現地市場で資金を調達する能力を向上させるよう努めています。

2010会計年度から2012会計年度において、自己

株式の取得は行っていない。なお、先行き不透明な世界の経済情勢を鑑み、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。

2012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2兆240億円に対し、1兆4,524億円となりました。この減少は、主に自動車事業の売上高減少に伴う現金回収の減少によりますが、自動車事業の売上原価減少に伴う仕入先への現金支払いの減少により一部相殺されています。

2012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2兆1,163億円に対し、1兆4,426億円となりました。この減少は、主に有価証券及び投資有価証券の購入の減少によりますが、有価証券及び投資有価証券の売却および満期償還の減少により一部相殺されています。

2012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4,343億円の資金の増加に対し、3,553億円の資金の減少となりました。この減少は、主に長期借入債務による資金調達の減少および長期借入債務の返済の増加によるものです。

2012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6,293億円から15.0%増加し、7,235億円となりました。この増加は、主にアジアに

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

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

おける設備投資の増加によるものです。

2012会計年度における賃貸資産に対する資本的支出は、前会計年度の1兆618億円から23.9%減少し、8,085億円となりました。この減少は、主に金融事業における投資の減少によるものです。

2013会計年度において、賃貸資産を除く設備投資額は約8,200億円となる予定です。

現在入手可能な情報に基づき、トヨタは、環境問題が2013会計年度における財政状態、経営成績、流動性もしくはキャッシュ・フローに重大な影響を及ぼすとは考えていません。しかしながら、フォーム20-Fの「Information on the Company — Business Overview — Governmental Regulation, Environmental and Safety Standards」で開示されているとおり、現在および将来の環境法制のもとで、トヨタにとって実質的な金銭の負担を伴う不確実性が存在しています。

現金及び現金同等物は2012年3月31日現在で1兆6,792億円でした。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、2012年3月31日現在における定期預金は803億円、有価証券は1兆1,810億円でした。

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、2012会計年度において総資金量は、2,017億円(3.4%)減少し5兆7,614億円となりました。

2012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、5,506億円(38.0%)増加し、1兆9,998億円となりました。これは主に販売台数の増加によるものです。

2012会計年度におけるたな卸資産は、3,180億円(24.4%)増加し、1兆6,222億円となりました。これは主に取引量の増加によるものです。

2012会計年度における金融債権<純額>合計は、9兆7,173億円と、238億円(0.2%)増加しました。これは主に、融資件数(残高)の増加によりですが、

為替換算レート変動の影響により一部相殺されています。2012年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、北米58.1%、日本12.0%、欧州10.3%、アジア7.1%、その他の地域12.5%でした。

2012会計年度における有価証券及びその他の投資有価証券(流動資産計上のものを含む)は、4,380億円(9.1%)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。

2012会計年度における有形固定資産は、737億円(1.2%)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。

2012会計年度における支払手形及び買掛金は7,395億円(49.2%)増加しました。これは主に生産台数の増加によるものです。

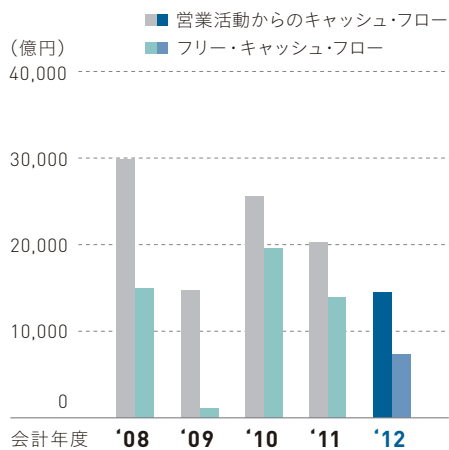
2012会計年度における未払費用は552億円(3.1%)増加しました。

2012会計年度における未払法人税等は209億円

(18.6%)増加しました。これは主に自動車事業における未払法人税の増加によるものです。

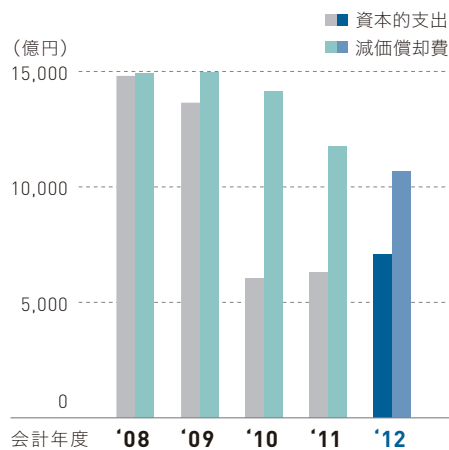
2012会計年度における借入債務合計は3,955億円(3.2%)減少しました。トヨタの短期借入債務は、加重平均金利1.93%の借入金と、加重平均金利0.72%のコマーシャル・ペーパーにより構成されています。2012会計年度における短期借入債務は、前会計年度に比べて2,716億円(8.5%)増加し、3兆4,506億円となりました。トヨタの長期借入債務は、利率が0.00%から32.00%、返済期限が2012年から2050年の無担保の借入金、担保付きの借入金、ミディアム・ターム・ノート、無担保普通社債および長期キャピタル・リース債務により構成されています。2012会計年度の1年以内に返済予定の長期借入債務は2,602億円(9.4%)減少し、2兆5,126億円となり、返済期限が1年超の長期借入債務は4,069億円(6.3%)減少し、6兆422億円となりました。借入債務合計の減少は、主に社債およびミディアム・ターム・ノートの減少によるものですが、コマーシャル・ペーパーの増加により

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*



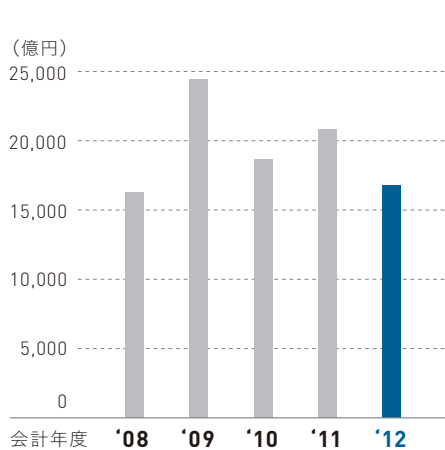
* (営業活動からのキャッシュ・フロー)
— (賃貸資産を除く資本的支出)

資本的支出*と減価償却費

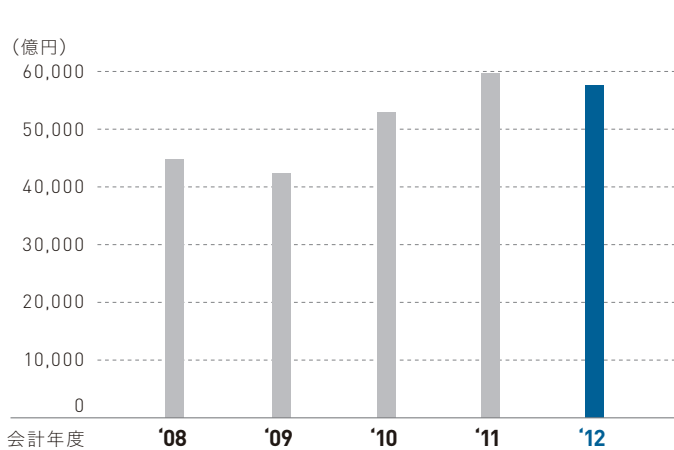


* 賃貸資産を除く。

現金及び現金同等物
期末残高

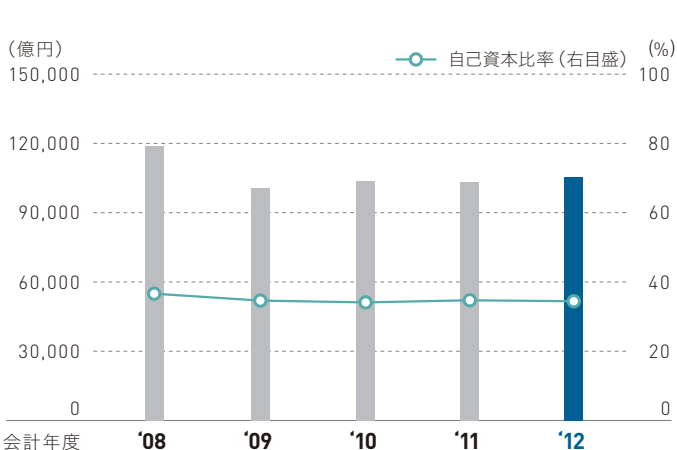


総資金量*



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

自己資本と自己資本比率



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

一部相殺されています。2012年3月31日現在で、長期借入債務の約34%は米ドル建て、約26%は円建て、約11%は豪ドル建て、約29%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。

2011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120.0%でしたが、2012年3月31日現在では113.8%となりました。

トヨタの短期および長期借入債務は、2012年5月31日現在、スタンダード・アンド・プアーズ(S&P)、ムーディーズ(Moody's)および格付投資情報センター(R&I)により、次のとおり格付けされています。なお、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。

	S&P	Moody's	R&I
短期借入債務	A-1+	P-1	—
長期借入債務	AA-	Aa3	AA+

2012会計年度における未積立年金債務は6,766億円と、前会計年度に比べて1,308億円(24.0%)増加しました。これは主に当社および日本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

現金拋出または対象従業員に対するそれぞれの退職日における支払いにより解消されます。未積立年金債務の増加は、主に割引率低下による退職給付債務の増加によるものです。詳細については、連結財務諸表注記19を参照ください。

トヨタの財務方針は、すべてのエクスポージャーの管理体制を維持し、相手先に対する厳格な信用基準を厳守し、市場のエクスポージャーを積極的にモニターすることです。トヨタは、トヨタファイナンシャルサービス(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、その中にはトヨタがコントロールできないものも含まれています。これらの要因には、日本およびトヨタが事業を行うその他の主要な市場の全体的な景気ならびにトヨタの事業戦略を成功させることができるかなどが含まれています。

オフバランス化される取引

トヨタは金融事業のための資金調達の一つの方法として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

第一受益者であるものとして連結しており、2012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。

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。2012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2,562億円です。

■ 販売店に対する貸出コミットメント

トヨタは金融事業の一環として販売店に対する融資の制度を有しています。貸付は買収、設備の改装、不動産の購入、運転資金の確保のために行われます。これらの貸付金については、通常担保権が設定されており、販売店の不動産、車両在庫、その他販売店の資産等、場合に応じて適切と考えられる物件に対して設定しています。さらに慎重な対応が必要な場合には販売店が指名した個人による保証また

は販売店グループが指名した法人による保証を付しています。貸付金は通常担保または保証が付されていますが、担保または保証の価値がトヨタのエクスポージャーを十分に補うことができていない可能性があります。トヨタは融資制度契約を締結することによって生じるリスクに従って融資制度を評価しています。トヨタの金融事業は、販売店グループと呼ばれる複数のフランチャイズ系列に対しても融資を行っており、しばしば貸出組合に参加することでも融資を行っています。こうした融資は、融資先の卸売車両の購入、買収、設備の改装、不動産の購入、運転資金の確保等を目的とするものです。2012年3月31日現在の販売店に対する貸出未実行残高は1兆6,157億円です。

■ 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2012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

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

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、2012年3月31日現在、最大で1兆6,951億円です。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、2012年3月31日現在の残高は、139億円です。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、2012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				
		返済期限			
	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	¥ 1,158,556	¥1,158,556	¥ —	¥ —	¥ —
コマーシャル・ペーパー	2,292,093	2,292,093	—	—	—
長期借入債務 *（注記13）	8,533,549	2,508,445	2,953,108	2,028,170	1,043,826
キャピタル・リース債務（注記13）	21,348	4,175	4,661	3,356	9,156
解約不能オペレーティング・リース債務 （注記22）	56,365	10,375	14,498	10,839	20,653
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）	73,004	54,607	2,945	6,326	9,126
合計	¥12,134,915	¥6,028,251	¥2,975,212	¥2,048,691	¥1,082,761

* 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2013会計年度において、退職金制度に対し104,943百万円を拠出する予定です。

	金額：百万円				
	合計	債務の満了期限			
		1年未満	1年以上 3年未満	3年以上 5年未満	5年以上
商業上の契約債務（注記23）：					
通常の記事から生じる最大見込保証債務	¥1,695,140	¥ 473,844	¥ 752,482	¥ 334,764	¥ 134,050
合計	¥1,695,140	¥ 473,844	¥ 752,482	¥ 334,764	¥ 134,050

関連当事者との取引

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

廃棄自動車に関する法律

- 2000年10月、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。

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

最近の米国会計基準に関する公表

2011年6月、FASBは包括利益の表示に関する新たな指針を公表しました。この指針は、当期純利益およびその他の包括利益を、一連の1つの計算書または連続した2つの計算書のいずれかで開示することを要求しています。この指針は、2011年12月15日より後に開始する会計年度およびその期中会計期間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12月、FASBは資産および負債の相殺に係る開示に関する新たな指針を公表しました。この指針は、貸借対照表において相殺の対象となる金融商品などの資産と負債の総額および純額の情報に関する追加の開示を要求しています。この指針は、2013年1月1日以降に開始する会計年度およびその期中会計期間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。

重要な会計上の見積り

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

■□ 製品保証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が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す得る要因には、製品の平均修理コストの重要な変化が含まれます。

■□ 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

は、顧客もしくは販売店の支払不能や、担保価値（売却費用控除後）が債権の帳簿価額を下回る場合を含んでいます。トヨタの会計方針として貸倒引当金および金融損失引当金を計上しており、この引当金は、金融債権、売掛債権およびその他債権の各ポートフォリオの減損金額に対するマネジメントによる見積りを反映しています。貸倒引当金および金融損失引当金は、信用リスク評価プロセスの一環として行われている体系的かつ継続的なレビューおよび評価、過去の損失の実績、ポートフォリオの規模および構成、現在の経済的な事象および状況、担保物の見積公正価値およびその十分性、ならびにその他の関連する要因に基づき算定されています。この評価は性質上判断を要するものであり、重要な変動の可能性のある将来期待受取キャッシュ・フローの金額およびタイミングを含め、重要な見積りを必要とするものです。マネジメントは、現在入手可能な情報に基づき、貸倒引当金および金融損失引当金は十分であると考えていますが、(i)資産の減損に関するマネジメントの見積りまたは仮定の変更、(ii)将来の期待キャッシュ・フローの変化を示す情報の入手、または (iii)経済およびその他の事象または状況の変化により、追加の引当金が必要となってくる可能性があります。新車の価格を押し下げる効果をもつセールス・インセンティブが販売プロモーションの重要な構成要素であり続ける限り、中古車の再販価格およびそれに伴う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性が生じた場合、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

トヨタグローバルビジョン

いいクルマづくりに向けた
変化

社長メッセージ

トヨタの成長に向けた
中長期の取り組み

特集

事業と業績の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

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ーに分類します。トヨタの「顧客」カテゴリーは比較的小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」カテゴリー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	
2012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	¥4,110

■□ 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次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、トヨタが主として米国において残価損失を見積もるにあたり、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	
2012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	¥1,233
リース期間終了時における市場価値の1%の変動	¥4,356

■□ 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。

■□ 退職給付費用

退職給付費用および退職給付債務の計算には、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

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

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2012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3.9%です。また、2012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2.6%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	
	2013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	2012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	¥(10,019)	¥ 203,889
0.5%の増加	9,625	(178,641)
期待収益率		
0.5%の減少	¥ (6,354)	
0.5%の増加	6,354	

■□ 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際には、トヨタは帳簿価額を下回った期間の長さおよび下落幅、当該会社の財務状況および将来の展望ならびにトヨタが当該会社の株式を公正価値が回復するまで保有する能力と意思の有無を考慮しています。

■□ 繰延税金資産

繰延税金資産の回収可能性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。その評価の結果として50%超の可能性で回

収不能と見込まれる額、すなわち評価性引当金の計上額は、繰延税金資産の回収可能性に関連する入手可能なすべての肯定的な証拠と否定的な証拠の双方を適切に考慮して決定されます。

日本における当社とその連結納税グループは、当会計年度を含めた近年の累積税引前損失を計上しています。一方、マネジメントは、足元における生産・出荷台数の増加および原価改善の努力により、2012会計年度の後半期において業績の改善が確認できたことに加え、2013会計年度およびそれ以降の世界の自動車市場における需要の増加と継続的な原価改善などにより、日本における当社とその連結納税グループの2013会計年度における課税所得の発生およびそれ以降の将来の十分な課税所得の計上を

見込んでいること、欠損金の繰越可能期間が2021年までと比較的長期であること、および資産の売却を含む有効なタックスプランニングが存在することなどから、これらの肯定的な証拠は、近年の累積税引前損失という否定的な証拠を十分に上回ると評価しています。

仮に、自動車市場の競争激化および需要変動、急激な円高、原材料価格の上昇など現在の見込みにおいて予想し得ない要因や変化により2013会計年度またはそれ以降の将来の十分な課税所得の計上が達成できない場合や、タックスプランニングが実行できない場合には、日本における当社とその連結納税グループの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。

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



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

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、2011年3月31日および2012年3月31日現在で、それぞれ1,076億円および879億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、2012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956億円、最低825億円、平均879億円でした。

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、2011年3月31日および2012年3月31日現在において、それぞれ1,396億円および1,442億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。2011年3月31日および2012年3月31日現在における売却可能有価証券の公正価値は、それぞれ9,602億円および1兆343億円です。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、2011年3月31日および2012年3月31日現在において、それぞれ960億円および1,034億円です。

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
	2011年	2012年	2012年
流動資産			
現金及び現金同等物	¥ 2,080,709	¥ 1,679,200	\$ 20,431
定期預金	203,874	80,301	977
有価証券	1,225,435	1,181,070	14,370
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>貸倒引当金残高: 2011年3月31日－11,856百万円 2012年3月31日－13,004百万円(158百万米ドル)	1,449,151	1,999,827	24,332
金融債権<純額>	4,136,805	4,114,897	50,065
未収入金	306,201	408,547	4,971
たな卸資産	1,304,242	1,622,282	19,738
繰延税金資産	605,884	718,687	8,744
前払費用及びその他	517,454	516,378	6,283
流動資産合計	11,829,755	12,321,189	149,911
長期金融債権<純額>	5,556,746	5,602,462	68,165
投資及びその他の資産			
有価証券及びその他の投資有価証券	3,571,187	4,053,572	49,320
関連会社に対する投資及びその他の資産	1,827,331	1,920,987	23,372
従業員に対する長期貸付金	62,158	56,524	688
その他	661,829	460,851	5,607
投資及びその他の資産合計	6,122,505	6,491,934	78,987
有形固定資産			
土地	1,237,620	1,243,261	15,127
建物	3,635,605	3,660,912	44,542
機械装置	8,947,350	9,094,399	110,651
賃貸用車両及び器具	2,491,946	2,575,353	31,334
建設仮勘定	298,828	275,357	3,350
小計	16,611,349	16,849,282	205,004
減価償却累計額<控除>	(10,302,189)	(10,613,902)	(129,139)
有形固定資産合計	6,309,160	6,235,380	75,865
資産合計	¥ 29,818,166	¥ 30,650,965	\$ 372,928

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
	2011年	2012年	2012年
流動負債			
短期借入債務	¥ 3,179,009	¥ 3,450,649	\$ 41,984
1年以内に返済予定の長期借入債務	2,772,827	2,512,620	30,571
支払手形及び買掛金	1,503,072	2,242,583	27,285
未払金	579,326	629,093	7,654
未払費用	1,773,233	1,828,523	22,248
未払法人税等	112,801	133,778	1,628
その他	870,722	984,328	11,976
流動負債合計	10,790,990	11,781,574	143,346
固定負債			
長期借入債務	6,449,220	6,042,277	73,516
未払退職・年金費用	668,022	708,402	8,619
繰延税金負債	810,127	908,883	11,058
その他	179,783	143,351	1,744
固定負債合計	8,107,152	7,802,913	94,937
株主資本			
資本金			
発行可能株式総数：2011年3月31日および 2012年3月31日－10,000,000,000株			
発行済株式総数：2011年3月31日および 2012年3月31日－3,447,997,492株	397,050	397,050	4,831
資本剰余金	505,760	550,650	6,700
利益剰余金	11,835,665	11,917,074	144,994
その他の包括利益（損失）累計額	(1,144,721)	(1,178,833)	(14,343)
自己株式			
自己株式数：2011年3月31日－312,298,805株 2012年3月31日－281,187,739株	(1,261,383)	(1,135,680)	(13,818)
株主資本合計	10,332,371	10,550,261	128,364
非支配持分	587,653	516,217	6,281
純資産合計	10,920,024	11,066,478	134,645
契約債務及び偶発債務			
負債・純資産合計	¥ 29,818,166	¥ 30,650,965	\$ 372,928

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	
	2010年	2011年	2012年	2012年
売上高				
商品・製品売上高	¥ 17,724,729	¥ 17,820,520	¥ 17,511,916	\$ 213,066
金融収益	1,226,244	1,173,168	1,071,737	13,040
売上高合計	18,950,973	18,993,688	18,583,653	226,106
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価	15,971,496	15,985,783	15,795,918	192,188
金融費用	712,301	629,543	592,646	7,211
販売費及び一般管理費	2,119,660	1,910,083	1,839,462	22,380
売上原価並びに販売費及び 一般管理費合計	18,803,457	18,525,409	18,228,026	221,779
営業利益	147,516	468,279	355,627	4,327
その他の収益（費用）				
受取利息及び受取配当金	78,224	90,771	99,865	1,215
支払利息	(33,409)	(29,318)	(22,922)	(279)
為替差益<純額>	68,251	14,305	37,105	452
その他<純額>	30,886	19,253	(36,802)	(448)
その他の収益（費用）合計	143,952	95,011	77,246	940
税金等調整前当期純利益	291,468	563,290	432,873	5,267
法人税等	92,664	312,821	262,272	3,191
持分法投資損益	45,408	215,016	197,701	2,405
非支配持分控除前当期純利益	244,212	465,485	368,302	4,481
非支配持分帰属損益	(34,756)	(57,302)	(84,743)	(1,031)
当社株主に帰属する当期純利益	¥ 209,456	¥ 408,183	¥ 283,559	\$ 3,450

	金額：円		金額：米ドル	
1株当たり当社株主に帰属する当期純利益				
基本	¥ 66.79	¥ 130.17	¥ 90.21	\$ 1.10
希薄化後	¥ 66.79	¥ 130.16	¥ 90.20	\$ 1.10
1株当たり年間配当額	¥ 45.00	¥ 50.00	¥ 50.00	\$ 0.61

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

連結株主持分計算書

トヨタ自動車株式会社
3月31日に終了した1年間

金額：百万円								
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	その他の包括利益 (損失)累計額	自己株式	株主資本合計	非支配持分	純資産合計
2009年3月31日現在残高	¥ 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損益<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
2010年3月31日現在残高	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		2,310				2,310	5,183	7,493
当期発行額		2,119				2,119		2,119
包括利益								
当期純利益			408,183			408,183	57,302	465,485
その他の包括利益(損失)								
外貨換算調整額				(287,613)		(287,613)	(11,965)	(299,578)
未実現有価証券評価損益<組替修正考慮後>				(26,058)		(26,058)	(1,599)	(27,657)
年金債務調整額				15,785		15,785	(4,331)	11,454
包括利益合計						110,297	39,407	149,704
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)
2011年3月31日現在残高	397,050	505,760	11,835,665	(1,144,721)	(1,261,383)	10,332,371	587,653	10,920,024
非支配持分との資本取引及びその他		43,311	(45,365)	(6,503)	125,819	117,262	(119,824)	(2,562)
当期発行額		1,483				1,483		1,483
包括利益								
当期純利益			283,559			283,559	84,743	368,302
その他の包括利益(損失)								
外貨換算調整額				(87,729)		(87,729)	(5,563)	(93,292)
未実現有価証券評価損益<組替修正考慮後>				129,328		129,328	2,466	131,794
年金債務調整額				(69,208)		(69,208)	4,098	(65,110)
包括利益合計						255,950	85,744	341,694
当社株主への配当金支払額			(156,785)			(156,785)		(156,785)
非支配持分への配当金支払額							(37,356)	(37,356)
自己株式の取得及び処分		96			(116)	(20)		(20)
2012年3月31日現在残高	¥ 397,050	¥ 550,650	¥ 11,917,074	¥ (1,178,833)	¥ (1,135,680)	¥ 10,550,261	¥ 516,217	¥ 11,066,478

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
2011年3月31日現在残高	\$ 4,831	\$ 6,154	\$ 144,004	\$ (13,928)	\$ (15,348)	\$ 125,713	\$ 7,150	\$ 132,863
非支配持分との資本取引及びその他		527	(552)	(79)	1,531	1,427	(1,458)	(31)
当期発行額		18				18		18
包括利益								
当期純利益			3,450			3,450	1,031	4,481
その他の包括利益（損失）								
外貨換算調整額				(1,067)		(1,067)	(68)	(1,135)
未実現有価証券評価損益＜組替修正考慮後＞				1,573		1,573	30	1,603
年金債務調整額				(842)		(842)	50	(792)
包括利益合計						3,114	1,043	4,157
当社株主への配当金支払額			(1,908)			(1,908)		(1,908)
非支配持分への配当金支払額							(454)	(454)
自己株式の取得及び処分		1			(1)	(0)		(0)
2012年3月31日現在残高	\$ 4,831	\$ 6,700	\$ 144,994	\$ (14,343)	\$ (13,818)	\$ 128,364	\$ 6,281	\$ 134,645

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	
	2010年	2011年	2012年	2012年
営業活動からのキャッシュ・フロー				
非支配持分控除前当期純利益	¥ 244,212	¥ 465,485	¥ 368,302	\$ 4,481
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	1,414,569	1,175,573	1,067,830	12,992
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	100,775	4,140	9,623	117
退職・年金費用<支払額控除後>	1,254	(23,414)	16,711	203
固定資産処分損	46,937	36,214	33,528	408
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	2,486	7,915	53,831	655
繰延税額	25,537	85,710	6,395	78
持分法投資損益	(45,408)	(215,016)	(197,701)	(2,405)
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	(576,711)	421,423	(585,464)	(7,123)
たな卸資産の(増加)減少	56,059	51,808	(344,923)	(4,197)
その他の流動資産の(増加)減少	97,494	38,307	(180,529)	(2,196)
支払手形及び買掛金の増加(減少)	649,214	(406,210)	756,363	9,203
未払法人税等の増加(減少)	102,207	(40,629)	20,943	255
その他流動負債の増加	213,341	239,319	316,366	3,849
その他	226,564	183,384	111,160	1,352
営業活動から得た現金<純額>	¥2,558,530	¥2,024,009	¥1,452,435	\$ 17,672

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	
	2010年	2011年	2012年	2012年
投資活動からのキャッシュ・フロー				
金融債権の増加	¥(7,806,201)	¥(8,438,785)	¥(8,333,248)	\$ (101,390)
金融債権の回収	7,509,578	7,934,364	8,007,711	97,429
金融債権の売却	8,390	69,576	53,999	657
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(604,536)	(629,326)	(723,537)	(8,803)
賃貸資産の購入	(833,065)	(1,061,865)	(808,545)	(9,838)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	52,473	51,342	36,633	446
賃貸資産の売却	465,092	486,695	431,313	5,248
有価証券及び投資有価証券の購入	(2,412,182)	(4,421,807)	(3,173,634)	(38,614)
有価証券及び投資有価証券の売却	77,025	189,037	162,160	1,973
有価証券及び投資有価証券の満期償還	1,031,716	3,527,119	2,694,665	32,786
関連会社への追加投資支払<当該関連会社保有現金控除後>	(1,020)	(299)	(147)	(2)
投資及びその他の資産の増減ほか	(337,454)	177,605	209,972	2,555
投資活動に使用した現金<純額>	¥(2,850,184)	¥(2,116,344)	¥(1,442,658)	\$ (17,553)

財務活動からのキャッシュ・フロー				
長期借入債務の増加	¥ 3,178,310	¥ 2,931,436	¥ 2,394,807	\$ 29,138
長期借入債務の返済	(2,938,202)	(2,489,632)	(2,867,572)	(34,889)
短期借入債務の増加(減少)	(335,363)	162,260	311,651	3,792
配当金支払額	(172,476)	(141,120)	(156,785)	(1,908)
自己株式の取得ほか	(10,251)	(28,617)	(37,448)	(456)
財務活動から得た(又は使用した)現金<純額>	(277,982)	434,327	(355,347)	(4,323)
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	(8,898)	(127,029)	(55,939)	(681)
現金及び現金同等物純増加(減少)額	(578,534)	214,963	(401,509)	(4,885)
現金及び現金同等物期首残高	2,444,280	1,865,746	2,080,709	25,316
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,865,746	¥ 2,080,709	¥ 1,679,200	\$ 20,431

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、このような見積額と実績額とは相違する場合があります。主要な見積りとしては、製品保証にかかる債務、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。2010年3月31日、2011年3月31日および2012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304,375百万円、308,903百万円および304,713百万円(3,707百万米ドル)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。トヨタは過去の発生状況を基礎にして製品販売時点においてリコール等の市場処置にかかる費用を見積もる方法を採用しています。

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、2010年3月31日、2011年3月31日 および2012年3月31日に

連結財務諸表への注記

終了した各1年間の研究開発費は、それぞれ725,345百万円、730,340百万円および779,806百万円(9,488百万米ドル)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。

(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は判断される場合は、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は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、元本残高に未収利息を加え、金融債権償却額を控除した額により構成され、連結貸借対照表上は、未稼得収益、繰延融資初期費用および金融損失引当金を加味した純額で表示しています。なお、繰延融資初期費用は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。

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。不良債権のリストラクチャリングとして条件緩和された債権は、減損しているとみなされます。不良債権のリストラクチャリングは、財務的困難に陥っている債務者に対してトヨタより条件緩和された場合に発生します。

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



連結財務諸表への注記

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、一部を除き、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。

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。

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。

小売債権およびファイナンス・リース・ポートフォリオにおける不良債権のリストラクチャリングは減損債権と判定されますが、金融損失引当金の算定にあたっては、各ポートフォリオ全体で集合的に評価されます。当該減損債権に対して個別引当金を計上したとしても、各ポートフォリオの金融損失引当金残高に重要な差異は生じないと判断しています。

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

2011年3月31日および2012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		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2011年	2012年	2012年
小売債権	¥ 2,633	¥ 2,822	\$ 34
ファイナンス・リース	1,136	958	12
卸売債権	6,722	5,485	67
設備融資	14,437	11,736	143
運転資金融資	272	37	0
	¥ 25,200	¥ 21,038	\$ 256

2011年3月31日および2012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		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2011年	2012年	2012年
小売債権	¥ 23,734	¥ 24,263	\$ 295
ファイナンス・リース	4,484	7,674	94
	¥ 28,218	¥ 31,937	\$ 389

(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

連結財務諸表への注記

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、2011年3月31日および2012年3月31日現在、それぞれ151,183百万円および220,582百万円(2,684百万米ドル)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、2011年3月31日および2012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57,943百万円および56,799百万円(691百万米ドル)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。

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

連結財務諸表への注記

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。トヨタは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。

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。トヨタは2012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を参照ください。

2011年5月、FASBは公正価値の測定と開示に関する新たな指針を公表しました。この指針は、米国会計基準と国際会計基準における公正価値の測定および開示に関する規定を共通化するための改訂であり、公正価値の測定に関する一部の変更と開示の拡充を要請しています。トヨタは2012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21および注記26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

2011年6月、FASBは包括利益の表示に関する新たな指針を公表しました。この指針は、当期純利益およびその他の包括利益を、一連の1つの計算書または連続した2つの計算書のいずれかで開示することを要求しています。この指針は、2011年12月15日

より後に開始する連結会計年度およびその期中会計期間より適用となります。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12月、FASBは資産および負債の相殺に係る開示に関する新たな指針を公表しました。この指針は、貸借対照表において相殺の対象となる金融商品などの資産と負債の総額および純額の情報に関する追加の開示を要求しています。この指針は、

2013年1月1日以降に開始する連結会計年度およびその期中会計期間より適用となります。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、2012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。

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、2012年3月31日現在の実勢為替相場1米ドル＝82.19円を、2012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

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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(207,278)百万円、211,487百万円および282,440百万円(3,436百万米ドル)です。また、2010年3月31日、2011年3月31日および2012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445,049百万円、382,903百万円および

365,109百万円(4,442百万米ドル)です。

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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3,400百万円、10,478百万円および5,847百万円(71百万米ドル)です。

連結財務諸表への注記

5 買収および譲渡

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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			
	2011年3月31日			
	取得原価	未実現評価益	未実現評価損	公正価値
売却可能証券				
国債	¥3,174,236	¥ 21,712	¥ 68,778	¥3,127,170
株式	670,405	336,598	46,774	960,229
その他	561,387	15,940	376	576,951
合計	¥4,406,028	¥374,250	¥115,928	¥4,664,350
市場性のない証券				
株式	¥ 109,203			
その他	23,069			
合計	¥ 132,272			

	金額：百万円			
	2012年3月31日			
	取得原価	未実現評価益	未実現評価損	公正価値
売却可能証券				
国債	¥3,580,574	¥ 72,485	¥ 51,147	¥3,601,912
株式	605,889	444,073	15,643	1,034,319
その他	475,109	21,846	11	496,944
合計	¥4,661,572	¥538,404	¥ 66,801	¥5,133,175
市場性のない証券				
株式	¥ 79,420			
その他	22,047			
合計	¥ 101,467			

	金額：百万米ドル			
	2012年3月31日			
	取得原価	未実現評価益	未実現評価損	公正価値
売却可能証券				
国債	\$ 43,564	\$ 882	\$ 622	\$ 43,824
株式	7,372	5,403	191	12,584
その他	5,781	266	0	6,047
合計	\$ 56,717	\$ 6,551	\$ 813	\$ 62,455
市場性のない証券				
株式	\$ 967			
その他	268			
合計	\$ 1,235			

2011年3月31日現在の未実現評価益および未実現評価損の金額が組替え再表示されています。なお、同表における取得原価および公正価値への変更はありません。

2011年3月31日および2012年3月31日現在、国債の構成割合は、それぞれ日本国債77%、米国・欧州の外国債23%、および日本国債60%、米国・欧州などの外国債40%となっており、売却可能証券に含まれる株式は、それぞれ86%および83%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。

2011年3月31日および2012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。

2011年3月31日および2012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。

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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77,025百万円、189,037百万円および162,160百万円(1,973百万米ドル)です。これら

の売却収入に係る実現総利益はそれぞれ3,186百万円、8,974百万円および4,822百万円(59百万米ドル)であり、実現総損失はそれぞれ7百万円、87百万円および15百万円(0百万米ドル)です。

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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2,486百万円、7,915百万円および53,831百万円(655百万米ドル)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

連結財務諸表への注記

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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
小売債権	¥ 7,128,453	¥ 7,248,793	\$ 88,195
ファイナンス・リース	1,123,188	955,430	11,625
卸売債権およびその他のディーラー 貸付金	1,990,557	2,033,954	24,747
	10,242,198	10,238,177	124,567
繰延融資初期費用	104,391	105,533	1,284
未稼得収益	(496,235)	(494,123)	(6,012)
金融損失引当金			
小売債権	(92,199)	(77,353)	(941)
ファイナンス・リース	(36,024)	(30,637)	(373)
卸売債権およびその他のディーラー 貸付金	(28,580)	(24,238)	(295)
	(156,803)	(132,228)	(1,609)
金融債権＜純額＞合計	9,693,551	9,717,359	118,230
控除：一年以内に期限の到来する債権	(4,136,805)	(4,114,897)	(50,065)
長期金融債権＜純額＞	¥ 5,556,746	¥ 5,602,462	\$ 68,165

2011年3月31日および2012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59.0%、日本12.7%、欧州10.4%、アジア5.8%、その他の地域12.1%、および北米58.1%、日本12.0%、欧州10.3%、アジア7.1%、その他の地域12.5%です。

2012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
2013年	¥ 2,528,895	¥ 276,630	¥ 1,490,687	\$ 30,769	\$ 3,366	\$ 18,137
2014年	1,774,195	182,404	209,151	21,586	2,219	2,545
2015年	1,380,910	117,854	78,369	16,802	1,434	953
2016年	881,267	80,239	71,637	10,722	976	872
2017年	427,490	19,546	98,111	5,201	238	1,194
2018年以降	256,036	11,969	85,999	3,115	146	1,046
合計	¥ 7,248,793	¥ 688,642	¥ 2,033,954	\$ 88,195	\$ 8,379	\$ 24,747

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
	3月31日		3月31日
	2011年	2012年	2012年
最低受取リース料	¥ 804,871	¥ 688,642	\$ 8,379
未保証見積残存価額	318,317	266,788	3,246
	1,123,188	955,430	11,625
繰延融資初期費用	5,406	3,722	45
控除：未稼得収益	(104,419)	(90,887)	(1,106)
控除：金融損失引当金	(36,024)	(30,637)	(373)
ファイナンス・リース＜純額＞	¥ 988,151	¥ 837,628	\$ 10,191

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。

連結財務諸表への注記

2011年3月31日および2012年3月31日現在の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				
	2011年3月31日				
	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：百万円				
	2012年3月31日				
	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	¥7,146,365	¥ 939,345	¥923,642	¥535,296	¥574,671
31日以上60日以内	64,314	5,766	3	—	70
61日以上90日以内	13,851	2,645	—	—	—
91日以上	24,263	7,674	53	98	121
合計	¥7,248,793	¥ 955,430	¥923,698	¥535,394	¥574,862

	金額：百万米ドル				
	2012年3月31日				
	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	\$86,949	\$ 11,429	\$ 11,238	\$ 6,513	\$ 6,992
31日以上60日以内	782	70	0	—	1
61日以上90日以内	169	32	—	—	—
91日以上	295	94	1	1	1
合計	\$ 88,195	\$ 11,625	\$ 11,239	\$ 6,514	\$ 6,994

2011年3月31日および2012年3月31日現在の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			
	2011年3月31日			
	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：百万円			
	2012年3月31日			
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
正常	¥513,632	¥307,867	¥116,871	¥ 938,370
要注意	55,513	38,382	5,014	98,909
破綻懸念	6,394	12,157	618	19,169
債務不履行	466	30	423	919
合計	¥576,005	¥358,436	¥122,926	¥1,057,367

	金額：百万米ドル			
	2012年3月31日			
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
正常	\$ 6,249	\$ 3,746	\$ 1,422	\$ 11,417
要注意	676	467	61	1,204
破綻懸念	78	148	7	233
債務不履行	6	0	5	11
合計	\$ 7,009	\$ 4,361	\$ 1,495	\$ 12,865

連結財務諸表への注記

米国以外の地域

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についても、米国と概ね同様に内部におけるディーラー 別のリスク評価を基礎として、信用状況を区分しています。ただし、

米国以外の地域における要注意または破綻懸念に該当する債権に金額的重要性はないため、正常および債務不履行に区分しています。

金額：百万円				
2011年3月31日				
	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：百万円				
2012年3月31日				
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
正常	¥330,264	¥170,886	¥451,505	¥952,655
債務不履行	17,429	6,072	431	23,932
合計	¥347,693	¥176,958	¥451,936	¥976,587

金額：百万米ドル				
2012年3月31日				
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
正常	\$ 4,018	\$ 2,079	\$ 5,494	\$ 11,591
債務不履行	212	74	5	291
合計	\$ 4,230	\$ 2,153	\$ 5,499	\$ 11,882

減損債権に関する情報は次のとおりです。

金額：百万円								
債権残高			未回収の元本残高		減損債権に計上されている個別引当金			
3月31日			3月31日		3月31日			
2011年		2012年	2011年		2012年	2011年		2012年
個別引当金を計上している債権：								
卸売債権	¥ 7,192	¥ 8,105	¥ 7,192	¥ 8,105	¥ 896	¥2,716		
設備融資	18,173	16,429	18,173	16,429	6,553	4,252		
運転資金融資	4,841	995	4,841	995	3,436	573		
合計	¥30,206	¥25,529	¥30,206	¥25,529	¥10,885	¥7,541		

個別引当金を計上していない債権：				
卸売債権	¥12,745	¥14,015	¥12,745	¥14,015
設備融資	—	15	—	15
運転資金融資	272	38	272	38
合計	¥13,017	¥14,068	¥13,017	¥14,068

一般引当金を計上している債権：				
小売債権	¥48,376	¥42,438	¥47,640	¥41,790
ファイナンス・リース	433	325	378	180
合計	¥48,809	¥42,763	¥48,018	¥41,970

減損債権合計：				
小売債権	¥48,376	¥42,438	¥47,640	¥41,790
ファイナンス・リース	433	325	378	180
卸売債権	19,937	22,120	19,937	22,120
設備融資	18,173	16,444	18,173	16,444
運転資金融資	5,113	1,033	5,113	1,033
合計	¥92,032	¥82,360	¥91,241	¥81,567

金額：百万円				
減損債権の平均残高			減損後に計上された受取利息	
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		2012年	2011年	2012年
減損債権合計：				
小売債権	¥48,898	¥44,362	¥4,373	¥3,700
ファイナンス・リース	480	279	30	7
卸売債権	16,231	18,734	171	79
設備融資	19,545	16,137	514	395
運転資金融資	4,979	2,592	86	79
合計	¥90,133	¥82,104	¥5,174	¥4,260

連結財務諸表への注記

金額：百万米ドル			
2012年3月31日			
	債権残高	未回収の元本残高	減損債権に計上されている個別引当金
個別引当金を計上している債権：			
卸売債権	\$ 99	\$ 99	\$ 33
設備融資	200	200	52
運転資金融資	12	12	7
合計	\$ 311	\$ 311	\$ 92
個別引当金を計上していない債権：			
卸売債権	\$ 170	\$ 170	
設備融資	0	0	
運転資金融資	1	1	
合計	\$ 171	\$ 171	
一般引当金を計上している債権：			
小売債権	\$ 516	\$ 508	
ファイナンス・リース	4	2	
合計	\$ 520	\$ 510	
減損債権合計：			
小売債権	\$ 516	\$ 508	
ファイナンス・リース	4	2	
卸売債権	269	269	
設備融資	200	200	
運転資金融資	13	13	
合計	\$ 1,002	\$ 992	

金額：百万米ドル		
2012年3月31日に終了した1年間		
	減損債権の平均残高	減損後に計上された受取利息
減損債権合計：		
小売債権	\$ 540	\$ 45
ファイナンス・リース	3	0
卸売債権	228	1
設備融資	196	5
運転資金融資	32	1
合計	\$ 999	\$ 52

2012年3月31日に終了した1年間において、不良債権のリストラクチャリングとして条件緩和された債権は、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 貸付金ともに金額的重要性はありません。また、不良債権のリストラクチャリングとして条件緩和された債権の支払不履行も金額的重要性はありません。

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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
製品	¥ 715,272	¥ 981,612	\$ 11,943
原材料	299,755	347,878	4,233
仕掛品	218,335	221,036	2,689
貯蔵品およびその他	70,880	71,756	873
合計	¥1,304,242	¥1,622,282	\$ 19,738

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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
車両	¥2,404,032	¥2,487,721	\$ 30,268
器具	87,914	87,632	1,066
	2,491,946	2,575,353	31,334
控除：減価償却累計額	(651,443)	(667,406)	(8,120)
控除：金融損失引当金	(10,812)	(8,135)	(99)
賃貸用車両及び器具＜純額＞	¥1,829,691	¥1,899,812	\$ 23,115

連結財務諸表への注記

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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496,729百万円、475,472百万円および451,361百万円(5,492百万米ドル)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	
	3月31日に終了した1年間		3月31日に終了した1年間	
2013年	2010年	2011年	2012年	2012年
2014年	¥375,082	¥238,932	¥232,479	¥167,615
2015年	227,597	¥232,479	¥167,615	\$2,039
2016年	105,031	98,870	2,334	3,780
2017年	30,358	(118,333)	(86,115)	(51,578)
2018年以降	9,878	16,137	18,268	16,415
将来の最低レンタル収入合計	4,812	(3,127)	649	4,131
	¥752,758	¥232,479	¥167,615	¥140,363
	\$9,159			\$1,708

上記の将来の最低レンタル収入は、将来の現金回収額を示すものではありません。

11 貸倒引当金および金融損失引当金

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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	
	2010年	2011年	2012年	2012年	2012年
貸倒引当金期首残高	¥48,006	¥46,706	¥44,047	¥536	¥536
繰入(戻入)額	1,905	1,806	5,843	71	71
債権償却	(1,357)	(2,690)	(699)	(9)	(9)
その他	(1,848)	(1,775)	(5,094)	(62)	(62)
貸倒引当金期末残高	¥46,706	¥44,047	¥44,097	\$536	\$536

2010年3月31日、2011年3月31日 および2012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。

2011年3月31日および2012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32,191百万円および31,093百万円(378百万米ドル)が計上されています。

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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	
	2010年	2011年	2012年	2012年	2012年
金融損失引当金期首残高	¥238,932	¥232,479	¥167,615	\$2,039	\$2,039
繰入(戻入)額	98,870	2,334	3,780	46	46
債権償却	(118,333)	(86,115)	(51,578)	(627)	(627)
回収額	16,137	18,268	16,415	200	200
その他	(3,127)	649	4,131	50	50
金融損失引当金期末残高	¥232,479	¥167,615	¥140,363	\$1,708	\$1,708

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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日および2012年3月31日に終了した各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
金融損失引当金期首残高	¥160,350	¥36,918	¥35,211	¥160,350	¥36,918
繰入(戻入)額	(2,660)	6,023	2,098	(2,660)	6,023
債権償却	(68,122)	(2,820)	(5,885)	(68,122)	(2,820)
回収額	14,159	288	636	14,159	288
その他	(11,528)	(4,385)	(3,480)	(11,528)	(4,385)
金融損失引当金期末残高	¥92,199	¥36,024	¥28,580	¥92,199	¥36,024

連結財務諸表への注記

	金額：百万円		
	2012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
金融損失引当金期首残高	¥92,199	¥36,024	¥28,580
繰入（戻入）額	13,569	(4,508)	(4,767)
債権償却	(44,742)	(2,499)	(305)
回収額	14,051	718	16
その他	2,276	902	714
金融損失引当金期末残高	¥77,353	¥30,637	¥24,238

	金額：百万米ドル		
	2012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
金融損失引当金期首残高	\$1,122	\$438	\$348
繰入（戻入）額	165	(55)	(58)
債権償却	(545)	(30)	(4)
回収額	171	9	0
その他	28	11	9
金融損失引当金期末残高	\$ 941	\$373	\$295

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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
流動資産	¥ 7,973,712	¥ 9,112,895	\$110,876
固定資産	6,815,361	6,914,208	84,125
資産合計	¥14,789,073	¥16,027,103	\$195,001
流動負債	¥ 5,141,461	¥ 5,847,495	\$ 71,146
固定負債および非支配持分	3,726,952	4,032,045	49,058
株主資本	5,920,660	6,147,563	74,797
負債純資産合計	¥14,789,073	¥16,027,103	\$195,001
株主資本に対するトヨタの持分額	¥ 1,817,988	¥ 1,914,129	\$ 23,289
期末における持分法適用会社数	56	57	

	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	2012年	2012年
売上高	¥20,599,586	¥21,874,143	¥22,211,233	\$270,243
売上総利益	¥ 2,269,109	¥ 2,342,706	¥ 2,297,660	\$ 27,955
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	¥ 317,017	¥ 641,771	¥ 554,983	\$ 6,752

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	
	3月31日	
	2011年	2012年
(株)デンソー	24.7%	24.9%
(株)豊田自動織機	24.8%	24.8%
アイシン精機(株)	23.1%	23.4%
豊田通商(株)	21.8%	22.1%
豊田合成(株)	43.1%	43.1%

連結財務諸表への注記

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、2011年3月31日および2012年3月31日現在、それぞれ1,384,159百万円および1,467,575百万円(17,856百万米ドル)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1,475,352百万円および1,477,413百万円(17,976百万米ドル)です。トヨタは、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。2011年3月31日および2012年3月31日に終了した各1年間において、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、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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
受取手形及び売掛金ならびに未収入金	¥204,447	¥283,497	\$3,449
支払手形及び買掛金ならびに未払金	352,538	707,955	8,614

	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	2012年	2012年
売上高	¥1,600,365	¥1,612,397	¥1,536,326	\$18,692
仕入高	3,943,648	3,655,185	3,785,284	46,055

持分法で評価されている関連会社からの配当金は、2010年3月31日、2011年3月31日 および2012年3月31日に終了した各1年間において、それぞれ82,149百万円、103,169百万円および122,950百万円(1,496百万米ドル)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、2011年3月31日および2012年3月31日現在、それぞれ金融債権1,111,212百万円および1,208,136百万円(14,699百万米ドル)、拘束性預金64,502百万円および65,541百万円(797百万米ドル)、ならびに担保付きの借入金941,613百万円および1,040,816百万円(12,664百万米ドル)を有しています。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

2011年3月31日および2012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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
借入金(主として銀行借入) [加重平均金利：2011年 年1.57% 2012年 年1.93%]	¥1,140,066	¥1,158,556	\$14,096
コマーシャル・ペーパー [加重平均金利：2011年 年0.67% 2012年 年0.72%]	2,038,943	2,292,093	27,888
	¥3,179,009	¥3,450,649	\$41,984

2012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194,571百万円(2,367百万米ドル)が含まれています。

2012年3月31日現在、トヨタには2,465,882百万円(30,002百万米ドル)の未使用の短期借入枠があ

り、うち332,896百万円(4,050百万米ドル)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

2011年3月31日および2012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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
無担保の借入金（主として銀行借入） [2011年－利率：年0.00%～29.00%、返済期限：2011年～2029年 2012年－利率：年0.00%～32.00%、返済期限：2012年～2029年]	¥3,386,854	¥3,064,785	\$ 37,289
担保付きの借入金（主として金融債権証券化） [2011年－利率：年0.37%～5.35%、返済期限：2011年～2050年 2012年－利率：年0.37%～11.23%、返済期限：2012年～2050年]	619,380	855,015	10,403
メディアム・ターム・ノート（連結子会社の発行） [2011年－利率：年0.01%～15.25%、返済期限：2011年～2047年 2012年－利率：年0.13%～8.50%、返済期限：2012年～2047年]	3,314,589	3,137,289	38,171
無担保普通社債（当社の発行） [2011年－利率：年1.07%～3.00%、返済期限：2012年～2019年 2012年－利率：年1.07%～3.00%、返済期限：2012年～2019年]	530,000	530,000	6,448
無担保普通社債（連結子会社の発行） [2011年－利率：年0.27%～15.48%、返済期限：2011年～2031年 2012年－利率：年0.17%～24.90%、返済期限：2012年～2031年]	1,349,307	946,460	11,516
長期キャピタル・リース債務 [2011年－利率：年0.38%～14.40%、返済期限：2011年～2028年 2012年－利率：年0.38%～14.40%、返済期限：2012年～2030年]	21,917	21,348	260
	9,222,047	8,554,897	104,087
控除：1年以内に返済予定の額	(2,772,827)	(2,512,620)	(30,571)
	¥6,449,220	¥6,042,277	\$ 73,516

2012年3月31日現在、長期借入債務の通貨は、約34%が米ドル、約26%が日本円、約11%が豪ドル、約29%がその他の通貨となっています。

2012年3月31日現在、帳簿価額52,888百万円（643百万米ドル）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1,225,344百万円（14,909百万米ドル）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
2013年	¥2,512,620	\$30,571
2014年	1,632,093	19,858
2015年	1,325,676	16,129
2016年	1,281,176	15,588
2017年	750,350	9,129

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。2012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。

2012年3月31日現在、トヨタには7,606,520百万円（92,548百万米ドル）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立場から、欠陥品となることが予想される部品の修理や取替を行う、リコール等の市場処

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に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。

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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。なお、品質保証にかかる債務は、連結貸借対照表上の「未払費用」に含まれています。

	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	
	2010年	2011年	2012年	2012年
品質保証にかかる債務の期首残高	¥568,834	¥680,408	¥764,369	\$ 9,300
当期支払額	(425,976)	(476,771)	(348,214)	(4,237)
繰入額	558,190	588,224	436,891	5,316
既存の品質保証にかかる変動額	(21,606)	(1,701)	(7,827)	(95)
その他	966	(25,791)	(5,385)	(66)
品質保証にかかる債務の期末残高	¥680,408	¥764,369	¥839,834	\$10,218

「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
	2010年	2011年	2012年	2012年
リコール等の市場処置にかかる債務の期首残高	¥139,577	¥301,422	¥389,499	\$ 4,739
当期支払額	(89,796)	(263,096)	(159,344)	(1,939)
繰入額	256,981*	356,749	237,907	2,895
その他	(5,340)	(5,576)	635	8
リコール等の市場処置にかかる債務の期末残高	¥301,422	¥389,499	¥468,697	\$ 5,703

＊2010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に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

未払金は主に有形固定資産の購入および非製造関連の購買に関するものです。

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
	2010年	2011年	2012年	2012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	¥(114,569)	¥(278,229)	¥(177,852)	\$ (2,164)
海外子会社	406,037	841,519	610,725	7,431
合計	¥ 291,468	¥ 563,290	¥ 432,873	\$ 5,267

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
	2010年	2011年	2012年	2012年
税金費用－当年度分：				
当社および日本国内子会社	¥ 65,971	¥ 85,290	¥111,363	\$ 1,355
海外子会社	1,156	141,821	144,514	1,758
当年度分合計	67,127	227,111	255,877	3,113
税金費用（利益）－繰延税額：				
当社および日本国内子会社	(126,716)	(44,268)	(57,940)	(705)
海外子会社	152,253	129,978	64,335	783
繰延合計	25,537	85,710	6,395	78
税金費用合計	¥ 92,664	¥312,821	¥262,272	\$ 3,191

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、2010年3月31日、2011年3月31日および2012年3月31日に終了した各1年間において約40.2%です。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おいては将来の法定税率が使用されています。

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		
	2010年	2011年	2012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	1.9	2.2	1.7
海外子会社の未分配利益に係る繰延税金負債	4.4	4.8	4.7
持分法適用関連会社の未分配利益に係る繰延税金負債	(0.6)	12.6	9.2
評価性引当金	11.2	8.1	14.9
控除税額	(11.8)	(2.6)	(1.8)
海外子会社との法定税率の差	(10.7)	(9.3)	(9.6)
未認識税務ベネフィット調整	2.3	(0.6)	2.5
その他	(5.1)	0.1	(1.2)
実効税率	31.8%	55.5%	60.6%

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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
繰延税金資産：			
未払退職・年金費用	¥ 226,093	¥ 236,978	\$ 2,883
未払費用および品質保証にかかる債務	395,513	369,985	4,502
従業員に関するその他の未払給与	103,020	106,265	1,293
税務上の繰越欠損金	296,731	337,992	4,112
繰延税額控除	127,289	108,426	1,319
有形固定資産およびその他資産	176,229	147,906	1,800
その他	277,449	296,934	3,613
繰延税金資産総額	1,602,324	1,604,486	19,522
控除：評価性引当金	(280,685)	(309,268)	(3,763)
繰延税金資産合計	¥ 1,321,639	¥ 1,295,218	\$ 15,759
繰延税金負債：			
未実現有価証券評価益	(146,874)	(210,475)	(2,561)
海外子会社の未分配利益	(26,783)	(27,581)	(336)
持分法適用関連会社の未分配利益	(578,756)	(504,776)	(6,141)
資産の取得価額の相違額	(38,351)	(34,120)	(415)
リース取引	(556,349)	(576,809)	(7,018)
その他	(74,839)	(54,749)	(666)
繰延税金負債総額	(1,421,952)	(1,408,510)	(17,137)
繰延税金資産（負債）純額	¥ (100,313)	¥ (113,292)	\$ (1,378)

上記の繰延税金資産（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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
繰延税金資産：			
繰延税金資産（流動資産）	¥ 605,884	¥ 718,687	\$ 8,744
投資及びその他の資産－その他	118,849	91,857	1,118
繰延税金負債：			
流動負債－その他	(14,919)	(14,953)	(182)
繰延税金負債（固定負債）	(810,127)	(908,883)	(11,058)
繰延税金資産（負債）純額	¥(100,313)	¥(113,292)	\$ (1,378)

繰延税金資産の回収可能性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。その評価の結果として50%超の可能性で回収不能と見込まれる額、すなわち評価性引当金の計上額は、繰延税金資産の回収可能性に関連する入手可能なすべての肯定的な証拠と否定的な証拠の双方を適切に考慮して決定されます。

日本における当社とその連結納税グループは、当連結会計年度を含めた近年の累積税引前損失を計上しています。一方、マネジメントは、足元における生産・出荷台数の増加および原価改善の努力により、当連結会計年度の後半期において業績の改善が確認できたことに加え、翌連結会計年度およびそれ以降の世界の自動車市場における需要の増加と継続的な原価改善などにより、日本における当社とその連結納税グループの翌連結会計年度における課税所得の発生およびそれ以降の将来の十分な課税所得の計上を見込んでいること、欠損金の繰越可能期間が2021年までと比較的長期であること、および資産の売却を含む有効なタックスプランニングが存在することなどから、これらの肯定的な証拠は、近年

の累積税引前損失という否定的な証拠を十分に上回ると評価しています。

仮に、自動車市場の競争激化および需要変動、急激な円高、原材料価格の上昇など現在の見込みにおいて予想し得ない要因や変化により翌連結会計年度またはそれ以降の将来の十分な課税所得の計上が達成できない場合や、タックスプランニングが実行できない場合には、日本における当社とその連結納税グループの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。

2012年3月31日現在の税務上の繰越欠損金は、日本国内において496,104百万円（6,036百万米ドル）、海外において643,190百万円（7,826百万米ドル）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、日本国内において2013年から2021年の間に、海外において主に2013年から2031年の間に繰越期限が到来します。また、繰延税額控除は、日本国内において99,423百万円（1,210百万米ドル）、海外において9,003百万円（110百万米ドル）であり、それぞれ主に2013年から2015年および2014年から2023年の間に繰越期限が到来します。

評価性引当金は、主として税務上の繰越欠損金および外国税額控除に係る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。2010年3月31日、2011年3月31日および2012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
	2010年	2011年	2012年
評価性引当金期首残高	¥208,627	¥239,269	¥280,685
増加	46,704	55,791	96,754
減少	(14,066)	(10,077)	(65,566)
その他	(1,996)	(4,298)	(2,605)
評価性引当金期末残高	¥239,269	¥280,685	¥309,268

連結財務諸表への注記

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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。

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

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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
	2010年	2011年	2012年	2012年
期首残高	¥ 46,803	¥ 23,965	¥ 15,453	\$ 188
当期の税務ポジションに関連する増加	2,702	213	4,187	51
過年度の税務ポジションに関連する増加	6,750	12,564	10,801	131
過年度の税務ポジションに関連する減少	(2,802)	(16,133)	(363)	(4)
時効による消滅	(106)	—	—	—
解決による減少	(27,409)	(2,794)	(12,820)	(156)
その他	(1,973)	(2,362)	(357)	(4)
期末残高	¥ 23,965	¥ 15,453	¥ 16,901	\$ 206

2010年3月31日、2011年3月31日 および2012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。2010年3月31日、2011年3月31日および2012年3月31日現在における連結貸借対照表ならび

行っていません。2012年3月31日現在、当該未分配利益は合計で2,690,416百万円(32,734百万米ドル)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96,320百万円(1,172百万米ドル)と見積もっています。

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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。

2012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2005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。

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		
	2010年	2011年	2012年
発行済普通株式：			
期首残高	3,447,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492
期中発行	—	—	—
買入消却	—	—	—
期末残高	3,447,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492

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。

2011年3月31日および2012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171,062百万円および173,711百万円(2,114百万米ドル)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。

2011年3月31日および2012年3月31日現在の当社の分配可能額は、それぞれ5,389,432百万円および5,348,279百万円(65,072百万米ドル)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になります。2012年3月31日現在の利益剰余金は、2012年6月15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95,004百万円(1,156百万米ドル)、1株当たり30円(0.37米ドル)を含んでいます。

2012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1,477,165百万円(17,973百万米ドル)が含まれています。

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。

2012年1月1日に、当社を完全親会社とし、トヨタ車体(株)および関東自動車工業(株)を完全子会社とする株式交換を実施し、両子会社株式を取得しました。当社は、株式交換に伴う追加取得に際して、保有する自己株式を31,151,148株交付しました。この結果、自己株式は125,819百万円(1,531百万米ドル)減少し、自己株式処分差損が45,916百万円(559百万米ドル)発生しました。これにより、資本剰余金および利益剰余金がそれぞれ551百万円(7百万米ドル)および45,365百万円(552百万米ドル)減少しました。また、両子会社株式の追加取得の結果、非

連結財務諸表への注記

支配持分117,881百万円(1,434百万米ドル)およびその他の包括利益(損失)累計額6,503百万円(79百万米ドル)が減少し、資本剰余金が44,481百万円(541百万米ドル)増加しました。

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、2010年3月31日、2011年3月31日および2012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損益	年金債務調整額	その他の包括利益(損失)累計額
2009年3月31日現在残高	¥ (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
2010年3月31日現在残高	(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)
2011年3月31日現在残高	(1,160,389)	168,227	(152,559)	(1,144,721)
非支配持分との資本取引及びその他	—	751	(7,254)	(6,503)
その他の包括利益(損失)	(87,729)	129,328	(69,208)	(27,609)
2012年3月31日現在残高	¥(1,248,118)	¥298,306	¥ (229,021)	¥(1,178,833)

	金額:百万米ドル			
	外貨換算調整額	未実現有価証券評価損益	年金債務調整額	その他の包括利益(損失)累計額
2011年3月31日現在残高	\$ (14,119)	\$ 2,047	\$ (1,856)	\$ (13,928)
非支配持分との資本取引及びその他	—	9	(88)	(79)
その他の包括利益(損失)	(1,067)	1,573	(842)	(336)
2012年3月31日現在残高	\$ (15,186)	\$ 3,629	\$ (2,786)	\$ (14,343)

その他の包括利益(損失)の各項目に係る税効果額の2010年3月31日、2011年3月31日および2012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
2010年3月31日に終了した1年間:			
外貨換算調整額	¥ 10,809	¥ (915)	¥ 9,894
未実現有価証券評価損益:			
当期発生未実現損益	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
2011年3月31日に終了した1年間:			
外貨換算調整額	¥(294,279)	¥ 6,666	¥(287,613)
未実現有価証券評価損益:			
当期発生未実現損益	(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)
2012年3月31日に終了した1年間:			
非支配持分との資本取引及びその他	¥ (10,874)	¥ 4,371	¥ (6,503)
外貨換算調整額	(95,677)	7,948	(87,729)
未実現有価証券評価損益:			
当期発生未実現損益	164,872	(65,642)	99,230
控除:当社株主に帰属する当期純利益への組替修正額	50,332	(20,234)	30,098
年金債務調整額	(111,722)	42,514	(69,208)
その他の包括利益(損失)	¥ (3,069)	¥ (31,043)	¥ (34,112)

	金額:百万米ドル		
	税効果考慮前	税効果	税効果考慮後
2012年3月31日に終了した1年間:			
非支配持分との資本取引及びその他	\$ (132)	\$ 53	\$ (79)
外貨換算調整額	(1,164)	97	(1,067)
未実現有価証券評価損益:			
当期発生未実現損益	2,006	(799)	1,207
控除:当社株主に帰属する当期純利益への組替修正額	612	(246)	366
年金債務調整額	(1,359)	517	(842)
その他の包括利益(損失)	\$ (37)	\$ (378)	\$ (415)

連結財務諸表への注記

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。2006年8月以降に付与されたストックオプションは、8年の期間を有して、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。

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

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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2,446百万円、2,522百万円および1,539百万円（19百万米ドル）です。

2011年3月31日に終了した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、724円/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。

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	加重平均 残存契約期間(年)	金額：百万円
		加重平均 権利行使価格		本源的価値 合計額
2009年3月31日現在残高	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		
2010年3月31日現在残高	13,716,700	5,363	5.23	¥ —
付与	3,435,000	3,183		
行使	—	—		
喪失	(1,364,900)	4,759		
2011年3月31日現在残高	15,786,800	4,941	5.04	¥ 565
付与	—	—		
行使	—	—		
喪失	(3,256,800)	5,059		
2012年3月31日現在残高	12,530,000	¥ 4,910	4.55	¥ 1,065
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	¥ —
2012年3月31日現在行使可能	9,778,000	¥ 5,396	4.05	¥ —

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、113百万円です。2011年3月31日および2012年3月31日に終了した各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。

2012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、264百万円（3百万米ドル）です。この未認識報酬費用は加重平均された0.3年間の期間にわたり認識される予定です。

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、492百万円です。2011年3月31日および2012年3月31日に終了した各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。

2012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		
	株式数	加重平均 権利行使価格		加重平均 残存期間	加重平均 権利行使価格		
		円	米ドル		円	米ドル	
¥3,183-5,000	8,526,000	¥4,038	\$49	5.34	5,774,000	¥4,445	\$54
5,001-7,278	4,004,000	6,766	82	2.88	4,004,000	6,766	82
3,183-7,278	12,530,000	4,910	60	4.55	9,778,000	5,396	66

連結財務諸表への注記

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。

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。

(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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
予測給付債務の変動：			
期首予測給付債務	¥ 1,726,747	¥ 1,729,178	\$ 21,039
勤務費用	82,422	78,539	956
利息費用	52,502	52,399	637
従業員による拠出額	1,046	1,055	13
制度改定	(1,429)	740	9
年金数理純損失	3,830	117,320	1,427
買収およびその他	(57,928)	40,496	492
退職給付支払額	(78,012)	(72,340)	(880)
期末予測給付債務	1,729,178	1,947,387	23,693
年金資産の変動：			
期首年金資産公正価値	1,179,051	1,183,385	14,398
年金資産実際運用収益	24,216	16,309	198
買収およびその他	(39,374)	47,547	578
会社による拠出額	96,458	94,815	1,154
従業員による拠出額	1,046	1,055	13
退職給付支払額	(78,012)	(72,340)	(880)
期末年金資産公正価値	1,183,385	1,270,771	15,461
年金状況	¥ 545,793	¥ 676,616	\$ 8,232

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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
未払費用（未払退職・年金費用）	¥ 24,677	¥ 21,076	\$ 256
未払退職・年金費用	668,022	708,402	8,619
投資及びその他の資産－その他（前払退職・年金費用）	(146,906)	(52,862)	(643)
連結貸借対照表に計上した純額	¥ 545,793	¥ 676,616	\$ 8,232

連結財務諸表への注記

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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
年金数理純損失	¥(347,494)	¥(456,839)	\$ (5,558)
過去勤務債務	72,324	55,597	676
基準適用開始時純債務	(1,626)	—	—
その他の包括利益（損失）累計額に計上した金額	¥(276,796)	¥(401,242)	\$ (4,882)

すべての確定給付年金制度の累積給付債務は、2011年3月31日および2012年3月31日現在において、それぞれ1,584,627百万円および1,764,721百万円（21,471百万米ドル）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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
予測給付債務	¥500,046	¥535,503	\$ 6,515
累積給付債務	453,111	481,484	5,858
年金資産の公正価値	72,359	80,752	983

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
	2010年	2011年	2012年	2012年
勤務費用	¥ 75,558	¥ 82,422	¥ 78,539	\$ 956
利息費用	50,559	52,502	52,399	637
年金資産期待運用益	(32,251)	(42,364)	(44,422)	(541)
過去勤務債務の償却	(15,063)	(24,032)	(15,975)	(194)
年金数理純損失の償却	27,246	16,095	30,125	366
基準適用開始時純債務の償却	1,944	1,944	1,626	20
純退職・年金費用	¥107,993	¥86,567	¥102,292	\$1,244

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
	2010年	2011年	2012年	2012年
年金数理純利益（損失）	¥ 81,949	¥(21,978)	¥(145,433)	\$ (1,770)
年金数理純損失の償却	27,246	16,095	30,125	366
過去勤務債務	3,080	1,429	(740)	(9)
過去勤務債務の償却	(15,063)	(24,032)	(15,975)	(194)
基準適用開始時純債務の償却	1,944	1,944	1,626	20
その他	2,594	40,995	5,951	73
合計	¥101,750	¥ 14,453	¥(124,446)	\$ (1,514)

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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。

2013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および年金数理純損失の見積金額は、それぞれ(5,800)百万円（(71)百万米ドル）および20,600百万円（251百万米ドル）です。

2011年3月31日および2012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	
	2011年	2012年
割引率	2.8%	2.6%
長期昇給率	2.6%	2.8%

2011年3月31日および2012年3月31日現在において、当社および日本の一部の子会社はポイント制を採用しているため、昇給率を計算の基礎に組み入れていません。

連結財務諸表への注記

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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		
	2010年	2011年	2012年
割引率	2.8%	2.8%	2.8%
年金資産期待収益率	3.6%	3.8%	3.9%
長期昇給率	2.6%	2.6%	2.6%

2010年3月31日、2011年3月31日 および2012年3月31日に終了した各1年間において、当社および日本の一部の子会社はポイント制を採用しているため、昇給率を計算の基礎に組み入れていません。

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。

2011年3月31日および2012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			
	2011年3月31日			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
持分証券				
株式	¥489,759	¥ —	¥ —	¥ 489,759
合同運用	—	180,901	—	180,901
持分証券合計	489,759	180,901	—	670,660
負債証券				
国債	82,685	—	—	82,685
合同運用	—	159,232	—	159,232
その他	29,217	44,994	746	74,957
負債証券合計	111,902	204,226	746	316,874
保険契約	—	90,972	—	90,972
その他	19,610	26,418	58,851	104,879
合計	¥621,271	¥502,517	¥59,597	¥1,183,385

	金額：百万円				金額：百万米ドル			
	2012年3月31日				2012年3月31日			
	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	¥468,237	¥ —	¥ —	¥ 468,237	\$5,697	\$ —	\$ —	\$ 5,697
合同運用	—	232,842	—	232,842	—	2,833	—	2,833
持分証券合計	468,237	232,842	—	701,079	5,697	2,833	—	8,530
負債証券								
国債	88,411	—	—	88,411	1,076	—	—	1,076
合同運用	—	219,658	—	219,658	—	2,673	—	2,673
その他	—	49,433	591	50,024	—	601	7	608
負債証券合計	88,411	269,091	591	358,093	1,076	3,274	7	4,357
保険契約	—	83,993	—	83,993	—	1,022	—	1,022
その他	48,190	7,974	71,442	127,606	586	97	869	1,552
合計	¥604,838	¥593,900	¥72,033	¥1,270,771	\$7,359	\$7,226	\$876	\$15,461

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。2011年3月31日および2012年3月31日現在、株式はそれぞれ日本市場51%、外国市場49%、および日本市場52%、外国市場48%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。2011年3月31日および2012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。

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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			金額：百万円		
	2010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	¥5,242	¥45,825	¥51,067	¥3,591	¥46,518	¥50,109
実際運用収益	818	(2,206)	(1,388)	312	1,908	2,220
購入、売却および決済	(2,233)	3,467	1,234	(2,948)	11,490	8,542
その他	(236)	(568)	(804)	(209)	(1,065)	(1,274)
期末残高	¥3,591	¥46,518	¥50,109	¥ 746	¥58,851	¥59,597

	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	2012年3月31日に終了した1年間			2012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	¥746	¥58,851	¥59,597	\$ 9	\$716	\$725
実際運用収益	5	(519)	(514)	0	(6)	(6)
購入、売却および決済	(160)	12,967	12,807	(2)	158	156
その他	—	143	143	—	1	1
期末残高	¥591	¥71,442	¥72,033	\$ 7	\$869	\$876

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。

トヨタは2013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104,943百万円(1,277百万米ドル)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
2013年	¥ 69,352	\$ 844
2014年	71,472	869
2015年	74,696	909
2016年	77,750	946
2017年	78,823	959
2018年－2022年	447,995	5,451
合計	¥820,088	\$9,978

(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。

2010年3月31日、2011年3月31日および2012年

連結財務諸表への注記

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。

(3) デリバティブ金融商品の公正価値および損益

2011年3月31日および2012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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品：			
金利通貨スワップ			
流動資産－前払費用及びその他	¥ 55,794	¥ 7,166	\$ 87
投資及びその他の資産－その他	74,528	61,174	744
合計	¥ 130,322	¥ 68,340	\$ 831
流動負債－その他	¥ (7,410)	¥ (2,060)	\$ (25)
固定負債－その他	(1,188)	(303)	(4)
合計	¥ (8,598)	¥ (2,363)	\$ (29)
ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品：			
金利通貨スワップ			
流動資産－前払費用及びその他	¥ 99,093	¥ 61,983	\$ 754
投資及びその他の資産－その他	185,272	157,642	1,918
合計	¥ 284,365	¥ 219,625	\$ 2,672
流動負債－その他	¥ (64,611)	¥ (38,338)	\$ (467)
固定負債－その他	(132,785)	(120,666)	(1,468)
合計	¥(197,396)	¥(159,004)	\$ (1,935)
先物為替予約・オプション			
流動資産－前払費用及びその他	¥ 2,619	¥ 9,531	\$ 116
投資及びその他の資産－その他	—	—	—
合計	¥ 2,619	¥ 9,531	\$ 116
流動負債－その他	¥ (14,202)	¥ (21,736)	\$ (264)
固定負債－その他	(75)	(70)	(1)
合計	¥ (14,277)	¥ (21,806)	\$ (265)

2011年3月31日および2012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		3月31日	
	2011年	2012年	2012年	
	ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品	ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品	ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品	ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品
金利通貨スワップ	¥617,472	¥11,460,275	¥344,623	¥10,607,666
先物為替予約・オプション	—	1,176,955	—	2,199,627
合計	¥617,472	¥12,637,230	¥344,623	¥12,807,293
			\$4,193	\$155,825

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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			
	2010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
公正価値ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品：				
金利通貨スワップ				
金融費用	¥138,677	¥(135,163)	¥ 71,491	¥(68,741)
支払利息	(265)	265	(166)	166
ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品：				
金利通貨スワップ				
金融費用	¥ 77,939	¥ —	¥ 72,082	¥ —
為替差益 (差損) <純額>	(2,819)	—	(1,393)	—
先物為替予約・オプション				
金融費用	(21,841)	—	(2,693)	—
為替差益 (差損) <純額>	60,599	—	110,211	—

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日に終了した1年間		3月31日に終了した1年間	
	2012年		2012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
公正価値ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品：				
金利通貨スワップ				
金融費用	¥ (1,354)	¥ 2,999	\$ (16)	\$ 36
支払利息	—	—	—	—
ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品：				
金利通貨スワップ				
金融費用	¥ 35,834	¥ —	\$ 436	\$ —
為替差益（差損）＜純額＞	(28)	—	(0)	—
先物為替予約・オプション				
金融費用	(3,815)	—	(46)	—
為替差益（差損）＜純額＞	53,272	—	648	—

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。

2010年3月31日、2011年3月31日および2012年3月31日に終了した各1年間において、ヘッジ指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71,538百万円、93,370百万円および(14,934)百万円((182)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(26,476)百万円、(240)百万円および(5,543)百万円((67)百万米ドル)です。

なお、デリバティブ金融商品の取引に関連するキャッシュ・フローは、連結キャッシュ・フロー計算書上、営業活動からのキャッシュ・フローに含まれています。

(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。

2012年3月31日現在において、偶発条項を有し、担保考慮後で、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9,987百万円(122百万米ドル)です。なお、担保として取引相手に提供している資産の公正価値は16,109百万円(196百万米ドル)です。また、2012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9,987百万円(122百万米ドル)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および負債を含む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。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。

資産(負債)	金額：百万円	
	2011年3月31日	
	簿価	見積公正価値
現金及び現金同等物	¥2,080,709	¥2,080,709
定期預金	203,874	203,874
金融債権＜純額＞合計	8,680,882	8,971,523
未収入金	306,201	306,201
短期借入債務	(3,179,009)	(3,179,009)
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)	(9,200,130)	(9,274,881)

連結財務諸表への注記

金額：百万円					
2012年3月31日					
資産（負債）	簿価	見積公正価値			合計
		レベル1	レベル2	レベル3	
現金及び現金同等物	¥1,679,200	¥1,444,276	¥ 234,924	¥ —	¥1,679,200
定期預金	80,301	—	80,301	—	80,301
金融債権＜純額＞合計	8,879,731	—	—	9,137,936	9,137,936
未収入金	408,547	—	—	408,547	408,547
短期借入債務	(3,450,649)	—	(3,256,078)	(194,571)	(3,450,649)
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）	(8,533,549)	—	(7,835,970)	(847,223)	(8,683,193)

金額：百万米ドル					
2012年3月31日					
資産（負債）	簿価	見積公正価値			合計
		レベル1	レベル2	レベル3	
現金及び現金同等物	\$ 20,431	\$17,573	\$ 2,858	\$ —	\$ 20,431
定期預金	977	—	977	—	977
金融債権＜純額＞合計	108,039	—	—	111,181	111,181
未収入金	4,971	—	—	4,971	4,971
短期借入債務	(41,984)	—	(39,617)	(2,367)	(41,984)
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）	(103,827)	—	(95,340)	(10,308)	(105,648)

(1) 現金及び現金同等物および定期預金

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および定期預金はきわめて流動性が高く、購入時点から満期日までの期間が短期であり、その貸借対照表価額は概ね公正価値です。

現金同等物と定期預金には、譲渡性預金等の継続的に公正価値で測定している資産が含まれています。このうち活発な市場で日々の純資産額の情報が取得可能なマネー・マーケット・ファンドについては、当該価額をもって公正価値としておりレベル1に分類しています。それ以外はレベル2に分類しています。

(2) 金融債権＜純額＞

金融債権の公正価値は、期限前返済率、予想信用損失および担保価値など、社内の仮定を用いて、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。非継続的に公正価値で報告される特定の減損処理された金融債権については、担保価値をもとに公正価値測定されています。

金融債権の公正価値は、これらの観測不能なインプットを利用しているため、レベル3に分類されます。

(3) 未収入金

未収入金は、債権認識時点から消滅日までの期間が短期の債権です。その貸借対照表価額は公正

価値と近似しており、貸借対照表価額と公正価値の差に重要性はありません。未収入金の公正価値はレベル3に分類されます。

(4) 短期借入債務および長期借入債務

特別目的事業体を通じて行った証券化取引に基づく担保付きの借入金（以下、証券化に基づく借入金という。）を除く、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。当該観測可能なインプットの利用により、公正価値はレベル2に分類されます。

証券化に基づく借入金の公正価値は、直近の市場レートおよび支払期日が類似する債務の信用スプレッドに基づいて見積もられます。また、トヨタは証券化された原債権に対して支払われるキャッシュ・フローのタイミングを見積もるために、期限前返済率や予想信用損失など、社内の仮定も用います。証券化に基づく借入金の公正価値については、これらの観測不能なインプットを利用しているため、レベル3に分類されます。なお、当該借入金については注記12を参照ください。

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
	3月31日		3月31日
	2011年	2012年	2012年
建物	¥13,412	¥12,230	\$ 149
機械装置	30,283	31,698	386
控除：減価償却累計額	(18,590)	(20,284)	(247)
	¥ 25,105	¥23,644	\$ 288

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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7,587百万円、5,966百万円および5,572百万円（68百万米ドル）です。

連結財務諸表への注記

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2012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
2013年	¥ 5,023	\$ 61
2014年	3,431	42
2015年	2,601	32
2016年	2,415	29
2017年	2,077	25
2018年以降	12,636	154
最低支払リース料総額	28,183	343
控除：利息相当額	(6,835)	(83)
最低支払リース料現在価値	21,348	260
控除：短期債務	(4,175)	(51)
長期キャピタル・リース債務	¥ 17,173	\$ 209

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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93,994百万円、89,029百万円および91,052百万円（1,108百万米ドル）です。

2012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
2013年	¥ 10,375	\$ 126
2014年	7,988	97
2015年	6,510	79
2016年	5,745	70
2017年	5,094	62
2018年以降	20,653	252
将来の最低賃借料合計	¥ 56,365	\$ 686

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

2012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、73,004百万円（888百万米ドル）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2012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、2012年3月31日現在、最大で1,695,140百万円（20,625百万米ドル）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、2012年3月31日現在の残高は、13,981百万円（170百万米ドル）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、意図せぬ加速集団訴訟では、車の価値の下落に対する損害賠償請求や差し止め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、300件以上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ました。当該連邦訴訟では現在、文書提出、証言録取および様々な申し立て手続が実施されています。その他の意図せぬ加速に関する個別の人身障害に関わる製造物責任訴訟は、米国の様々な州裁判所において係属しています。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ました。カリフォルニア州の訴訟以外の



連結財務諸表への注記

全ての訴訟は、当該多管轄係属訴訟に併合されました。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3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。当該併合申し立てに対し、裁判所は、日本の金融商品取引法に基づく主張については、再訴を認めない棄却の決定を行いました。主任原告は、2008年4月7日から2010年2月2日の間に購入したトヨタの米国預託証券の投資家を代表する株主集団認定の申し立てを行いました。この申し立てについての審理は、2012年7月23日に予定されています。

トヨタは、これら全ての訴訟および請求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か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。

2012年2月、米連邦高速道路交通安全局（以下、NHTSAという。）は、運転席側ドアに位置するパワーウィンドウのマスタースイッチに不具合の可能性があると、2007年モデルイヤーのカムリとRAV4の初期調査を開始しました。また同年6月には、NHTSAはこれらを技術解析にアップグレードするとともに、調査の対象を2007-2009年モデルイヤーのカムリ、カムリハイブリッド、RAV4、ヤリスおよび2008年モデルイヤーのハイランダーハイブリッドに拡大しました。

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、30の州および1属領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。2012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、これらの訴訟に関して見積計上した金額以上の合理的な可能性がある損失の範囲を現時点で予測することはできません。その理由は以下の通りです。(1)多くの訴訟手続が証拠収集の段階にあること、(2)原告が、集団訴訟とするために必要な要件を満たす集団と認定されるか、または認定されるとして、その集団の規模がどの程度となるかが不確定であること、(3)継続中または将来にわたっての上訴や申立ての結果が不明であること、(4)関連する事実関係が確定される必要があること、(5)いくつかの訴訟では、過去に例のない新規の法的問題が提起されていること、そして、(6)これらの案件ごとの違いだけでなく、訴訟や調査案件の相互の関連性が、結果の予測をさらに複雑なものにしていることによります。トヨタは、これらの訴訟および調査の段階、事実関係や情報、同様の訴訟および調査に対するトヨタの経験や評価を考慮した上で、この結論を出しています。現時点の情報に基づく予測は不可能ですが、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、GM、フォード、ダイムラー・クライスラー、ホンダ、日産、BMWおよびそれらの米国およびカナダの販売子会社、ならびに米国自動車ディーラー協会およびカナダ自動車ディーラー協会は、米国における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ました。

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。連邦裁判所はこの和解契約を承認し、全ての州の訴訟は棄却されました。

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。前述のリコール等の市場処置に関する訴訟と同様に、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合理的な可能性がある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

連結財務諸表への注記

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2012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2014年12月31日に終了する予定です。

び販売、情報通信事業等を行っています。

以下は、2010年3月31日、2011年3月31日および2012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

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

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

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

連結財務諸表への注記

2012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	¥ 16,964,378	¥ 1,071,737	¥ 547,538	¥ —	¥ 18,583,653
セグメント間の内部売上高	30,168	28,587	501,377	(560,132)	—
計	16,994,546	1,100,324	1,048,915	(560,132)	18,583,653
営業費用	16,972,863	793,886	1,006,853	(545,576)	18,228,026
営業利益	¥ 21,683	¥ 306,438	¥ 42,062	¥ (14,556)	¥ 355,627
総資産	¥ 12,261,814	¥ 13,172,548	¥ 1,161,224	¥ 4,055,379	¥ 30,650,965
持分法適用会社に対する投資	1,877,720	3,887	4,765	27,757	1,914,129
減価償却費	744,067	298,757	25,006	—	1,067,830
資本的支出	796,839	683,161	35,340	16,742	1,532,082

	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	\$ 206,404	\$ 13,040	\$ 6,662	\$ —	\$ 226,106
セグメント間の内部売上高	367	348	6,100	(6,815)	—
計	206,771	13,388	12,762	(6,815)	226,106
営業費用	206,507	9,660	12,250	(6,638)	221,779
営業利益	\$ 264	\$ 3,728	\$ 512	\$ (177)	\$ 4,327
総資産	\$ 149,189	\$ 160,269	\$ 14,129	\$ 49,341	\$ 372,928
持分法適用会社に対する投資	22,846	47	58	338	23,289
減価償却費	9,053	3,635	304	—	12,992
資本的支出	9,695	8,312	430	204	18,641

所在地別情報

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

2012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	¥ 7,293,804	¥ 4,644,348	¥ 1,917,408	¥ 3,116,849	¥ 1,611,244	¥ —	¥ 18,583,653
所在地間の内部売上高	3,873,515	107,538	76,538	217,425	148,931	(4,423,947)	—
計	11,167,319	4,751,886	1,993,946	3,334,274	1,760,175	(4,423,947)	18,583,653
営業費用	11,374,359	4,565,477	1,976,150	3,077,484	1,651,361	(4,416,805)	18,228,026
営業利益（損失）	¥ (207,040)	¥ 186,409	¥ 17,796	¥ 256,790	¥ 108,814	¥ (7,142)	¥ 355,627
総資産	¥ 12,034,423	¥ 9,693,232	¥ 1,960,532	¥ 2,433,312	¥ 2,175,493	¥ 2,353,973	¥ 30,650,965
長期性資産	2,981,985	2,197,197	263,070	412,959	380,169	—	6,235,380

	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	\$ 88,743	\$ 56,507	\$ 23,329	\$ 37,923	\$ 19,604	\$ —	\$ 226,106
所在地間の内部売上高	47,129	1,309	931	2,645	1,812	(53,826)	—
計	135,872	57,816	24,260	40,568	21,416	(53,826)	226,106
営業費用	138,391	55,548	24,043	37,444	20,092	(53,739)	221,779
営業利益（損失）	\$ (2,519)	\$ 2,268	\$ 217	\$ 3,124	\$ 1,324	\$ (87)	\$ 4,327
総資産	\$ 146,422	\$ 117,937	\$ 23,854	\$ 29,606	\$ 26,469	\$ 28,640	\$ 372,928
長期性資産	36,282	26,733	3,201	5,024	4,625	—	75,865

＊「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、2010年3月31日、2011年

3月31日および2012年3月31日現在の残高は、それぞれ4,205,402百万円、4,613,672百万円および4,749,259百万円(57,784百万米ドル)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、2010年3月31日、2011年3月31日および2012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
	2010年	2011年	2012年	2012年
北米	¥5,718,381	¥5,398,278	¥4,715,804	\$ 57,377
欧州	2,023,280	1,793,932	1,817,944	22,119
アジア	2,641,471	3,280,384	3,284,392	39,961
その他*	2,838,671	3,196,114	3,103,383	37,759

*「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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
資産の部			
自動車等			
流動資産			
現金及び現金同等物	¥ 1,300,553	¥ 1,104,636	\$ 13,440
有価証券	1,036,555	1,015,626	12,357
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>	1,483,551	2,031,472	24,717
たな卸資産	1,304,128	1,622,154	19,737
前払費用及びその他	1,383,616	1,464,124	17,814
流動資産合計	6,508,403	7,238,012	88,065
投資及びその他の資産	5,825,966	6,218,377	75,659
有形固定資産	4,608,309	4,510,716	54,881
資産合計	16,942,678	17,967,105	218,605
金融			
流動資産			
現金及び現金同等物	780,156	574,564	6,991
有価証券	188,880	165,444	2,013
金融債権<純額>	4,136,805	4,114,897	50,065
前払費用及びその他	636,249	685,611	8,342
流動資産合計	5,742,090	5,540,516	67,411
長期金融債権<純額>	5,556,746	5,602,462	68,165
投資及びその他の資産	365,707	304,906	3,709
有形固定資産	1,700,851	1,724,664	20,984
資産合計	13,365,394	13,172,548	160,269
(消去)資産の部消去計	(489,906)	(488,688)	(5,946)
(連結)資産合計	¥29,818,166	¥30,650,965	\$ 372,928

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		3月31日
	2011年	2012年	2012年
負債の部			
自動車等			
流動負債			
短期借入債務	¥ 478,646	¥ 715,019	\$ 8,699
1年以内に返済予定の長期借入債務	243,817	339,441	4,130
支払手形及び買掛金	1,497,253	2,234,316	27,185
未払費用	1,666,748	1,737,490	21,140
未払法人税等	104,392	123,344	1,501
その他	1,024,662	1,175,801	14,306
流動負債合計	5,015,518	6,325,411	76,961
固定負債			
長期借入債務	839,611	503,070	6,121
未払退職・年金費用	660,918	700,211	8,519
その他	554,402	531,982	6,473
固定負債合計	2,054,931	1,735,263	21,113
負債合計	7,070,449	8,060,674	98,074
金融			
流動負債			
短期借入債務	2,986,700	3,040,373	36,992
1年以内に返済予定の長期借入債務	2,541,479	2,218,526	26,992
支払手形及び買掛金	19,472	27,095	330
未払費用	110,348	96,247	1,171
未払法人税等	9,555	10,434	127
その他	538,026	536,291	6,525
流動負債合計	6,205,580	5,928,966	72,137
固定負債			
長期借入債務	5,669,456	5,555,112	67,588
未払退職・年金費用	7,104	8,191	100
その他	435,508	520,252	6,330
固定負債合計	6,112,068	6,083,555	74,018
負債合計	12,317,648	12,012,521	146,155
(消去)負債の部消去計	(489,955)	(488,708)	(5,946)
(連結)負債合計	18,898,142	19,584,487	238,283
純資産の部			
(連結)株主資本合計	10,332,371	10,550,261	128,364
(連結)非支配持分	587,653	516,217	6,281
(連結)純資産合計	10,920,024	11,066,478	134,645
(連結)負債純資産合計	¥29,818,166	¥30,650,965	\$ 372,928

*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
	2010年	2011年	2012年	2012年
自動車等				
売上高	¥17,732,143	¥17,826,986	¥17,534,872	\$ 213,345
売上原価	15,973,442	15,986,741	15,796,635	192,196
販売費及び一般管理費	1,854,710	1,723,071	1,676,999	20,404
売上原価並びに販売費及び一般管理費	17,828,152	17,709,812	17,473,634	212,600
営業利益(損失)	(96,009)	117,174	61,238	745
その他の収益<純額>	144,625	88,840	69,935	851
税金等調整前当期純利益	48,616	206,014	131,173	1,596
法人税等	42,342	178,795	141,558	1,722
持分法投資損益	109,944	214,229	196,544	2,391
非支配持分控除前当期純利益	116,218	241,448	186,159	2,265
非支配持分帰属損益	(32,103)	(54,055)	(82,181)	(1,000)
当社株主に帰属する当期純利益	84,115	187,393	103,978	1,265
金融				
売上高	1,245,407	1,192,205	1,100,324	13,388
売上原価	716,997	636,374	615,563	7,490
販売費及び一般管理費	281,483	197,551	178,323	2,170
売上原価並びに販売費及び一般管理費	998,480	833,925	793,886	9,660
営業利益	246,927	358,280	306,438	3,728
その他の収益(費用)<純額>	(3,923)	1,349	(4,679)	(57)
税金等調整前当期純利益	243,004	359,629	301,759	3,671
法人税等	50,362	134,094	120,725	1,468
持分法投資損益	(64,536)	787	1,157	14
非支配持分控除前当期純利益	128,106	226,322	182,191	2,217
非支配持分帰属損益	(2,653)	(3,251)	(2,566)	(32)
当社株主に帰属する当期純利益	125,453	223,071	179,625	2,185
消去				
当社株主に帰属する当期純利益消去	(112)	(2,281)	(44)	(0)
連結				
当社株主に帰属する当期純利益	¥ 209,456	¥ 408,183	¥ 283,559	\$ 3,450

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		
	2010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
営業活動からのキャッシュ・フロー						
非支配持分控除前当期純利益	¥ 116,218	¥ 128,106	¥ 244,212	¥ 241,448	¥ 226,322	¥ 465,485
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	1,065,749	348,820	1,414,569	844,708	330,865	1,175,573
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	1,905	98,870	100,775	1,806	2,334	4,140
退職・年金費用<支払額控除後>	55	1,199	1,254	(24,867)	1,453	(23,414)
固定資産処分損	46,661	276	46,937	36,076	138	36,214
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	2,486	—	2,486	7,915	—	7,915
繰延税額	(14,183)	39,759	25,537	(17,258)	103,035	85,710
持分法投資損益	(109,944)	64,536	(45,408)	(214,229)	(787)	(215,016)
資産及び負債の増減ほか	733,338	133,275	768,168	591,378	(106,416)	487,402
営業活動から得た現金<純額>	1,842,285	814,841	2,558,530	1,466,977	556,944	2,024,009
投資活動からのキャッシュ・フロー						
金融債権の増加	—	(13,492,119)	(7,806,201)	—	(14,323,261)	(8,438,785)
金融債権の回収及び売却	—	13,107,531	7,517,968	—	13,887,751	8,003,940
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(599,154)	(5,382)	(604,536)	(621,302)	(8,024)	(629,326)
賃貸資産の購入	(64,345)	(768,720)	(833,065)	(78,559)	(983,306)	(1,061,865)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	46,070	6,403	52,473	50,742	600	51,342
賃貸資産の売却	36,668	428,424	465,092	17,700	468,995	486,695
有価証券及び投資有価証券の購入	(2,310,912)	(101,270)	(2,412,182)	(4,063,499)	(358,308)	(4,421,807)
有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還	1,012,781	95,960	1,108,741	3,423,618	292,538	3,716,156
関連会社への追加投資支払<当該関連会社保有現金控除後>	(1,020)	—	(1,020)	(299)	—	(299)
投資及びその他の資産の増減ほか	(259,089)	102,497	(337,454)	394,479	18,303	177,605
投資活動に使用した現金<純額>	(2,139,001)	(626,676)	(2,850,184)	(877,120)	(1,004,712)	(2,116,344)
財務活動からのキャッシュ・フロー						
長期借入債務の増加	492,300	2,733,465	3,178,310	15,318	2,934,588	2,931,436
長期借入債務の返済	(77,033)	(2,926,308)	(2,938,202)	(309,862)	(2,306,139)	(2,489,632)
短期借入債務の増加(減少)	(249,238)	(251,544)	(335,363)	(86,884)	122,619	162,260
配当金支払額	(172,476)	—	(172,476)	(141,120)	—	(141,120)
自己株式の取得ほか	(10,251)	—	(10,251)	(28,617)	—	(28,617)
財務活動から得た(又は使用した)現金<純額>	(16,698)	(444,387)	(277,982)	(551,165)	751,068	434,327
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	4,092	(12,990)	(8,898)	(76,960)	(50,069)	(127,029)
現金及び現金同等物純増加(減少)額	(309,322)	(269,212)	(578,534)	(38,268)	253,231	214,963
現金及び現金同等物期首残高	1,648,143	796,137	2,444,280	1,338,821	526,925	1,865,746
現金及び現金同等物期末残高	¥1,338,821	¥ 526,925	¥1,865,746	¥1,300,553	¥ 780,156	¥2,080,709

連結財務諸表への注記

	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	2012年3月31日に終了した1年間			2012年3月31日に終了した1年間		
	自動車等	金融	連結	自動車等	金融	連結
営業活動からのキャッシュ・フロー						
非支配持分控除前当期純利益	¥ 186,159	¥ 182,191	¥ 368,302	\$ 2,265	\$ 2,217	\$ 4,481
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	769,073	298,757	1,067,830	9,357	3,635	12,992
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	5,843	3,780	9,623	71	46	117
退職・年金費用<支払額控除後>	15,410	1,301	16,711	187	16	203
固定資産処分損	33,448	80	33,528	407	1	408
売却可能有価証券の未実現評価損<純額>	53,831	—	53,831	655	—	655
繰延税額	(82,792)	89,199	6,395	(1,007)	1,085	78
持分法投資損益	(196,544)	(1,157)	(197,701)	(2,391)	(14)	(2,405)
資産及び負債の増減ほか	182,931	(73,020)	93,916	2,226	(889)	1,143
営業活動から得た現金<純額>	967,359	501,131	1,452,435	11,770	6,097	17,672
投資活動からのキャッシュ・フロー						
金融債権の増加	—	(13,455,792)	(8,333,248)	—	(163,715)	(101,390)
金融債権の回収及び売却	—	13,168,058	8,061,710	—	160,215	98,086
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>	(713,867)	(9,670)	(723,537)	(8,685)	(118)	(8,803)
賃貸資産の購入	(135,054)	(673,491)	(808,545)	(1,644)	(8,194)	(9,838)
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>	36,203	430	36,633	441	5	446
賃貸資産の売却	20,689	410,624	431,313	252	4,996	5,248
有価証券及び投資有価証券の購入	(2,565,772)	(607,862)	(3,173,634)	(31,218)	(7,396)	(38,614)
有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還	2,227,812	629,013	2,856,825	27,106	7,653	34,759
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>	(147)	—	(147)	(2)	—	(2)
投資及びその他の資産の増減ほか	213,957	(12,206)	209,972	2,603	(148)	2,555
投資活動に使用した現金<純額>	(916,179)	(550,896)	(1,442,658)	(11,147)	(6,702)	(17,553)
財務活動からのキャッシュ・フロー						
長期借入債務の増加	39,803	2,379,152	2,394,807	484	28,947	29,138
長期借入債務の返済	(294,646)	(2,608,135)	(2,867,572)	(3,585)	(31,733)	(34,889)
短期借入債務の増加	238,072	93,002	311,651	2,897	1,132	3,792
配当金支払額	(156,785)	—	(156,785)	(1,908)	—	(1,908)
自己株式の取得ほか	(37,448)	—	(37,448)	(456)	—	(456)
財務活動に使用した現金<純額>	(211,004)	(135,981)	(355,347)	(2,568)	(1,654)	(4,323)
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	(36,093)	(19,846)	(55,939)	(439)	(242)	(681)
現金及び現金同等物純減少額	(195,917)	(205,592)	(401,509)	(2,384)	(2,501)	(4,885)
現金及び現金同等物期首残高	1,300,553	780,156	2,080,709	15,824	9,492	25,316
現金及び現金同等物期末残高	¥ 1,104,636	¥ 574,564	¥ 1,679,200	\$ 13,440	\$ 6,991	\$ 20,431

連結財務諸表への注記

25 1株当たり情報

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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	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	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
2010年3月31日に終了した1年間：					
普通株式に係る基本1株当たり当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		
2011年3月31日に終了した1年間：					
普通株式に係る基本1株当たり当社株主に帰属する当期純利益	¥408,183	3,135,881	¥130.17		
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			
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		
2012年3月31日に終了した1年間：					
普通株式に係る基本1株当たり当社株主に帰属する当期純利益	¥283,559	3,143,470	¥ 90.21	\$ 3,450	\$ 1.10
希薄化の影響					
希薄化効果を有するストックオプション	(3)	0		(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	¥283,556	3,143,470	¥ 90.20	\$ 3,450	\$ 1.10

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、2011年3月31日および2012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。

2011年3月31日および2012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
2011年3月31日	¥ 10,332,371	3,135,699	¥3,295.08		
2012年3月31日	10,550,261	3,166,810	3,331.51	\$ 128,364	\$ 40.53

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

2011年3月31日および2012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			
	2011年3月31日			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
資産：				
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
負債：				
デリバティブ金融商品	¥ —	¥ (215,283)	¥ (4,988)	¥ (220,271)
合計	¥ —	¥ (215,283)	¥ (4,988)	¥ (220,271)

連結財務諸表への注記

	金額：百万円			
	2012年3月31日			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
資産：				
現金同等物	¥ 485,119	¥ 223,385	¥ —	¥ 708,504
定期預金	—	50,000	—	50,000
有価証券及びその他の投資有価証券				
国債	3,596,625	5,287	—	3,601,912
株式	1,034,319	—	—	1,034,319
その他	40,711	454,549	1,684	496,944
デリバティブ金融商品	—	289,931	7,565	297,496
合計	¥5,156,774	¥1,023,152	¥ 9,249	¥6,189,175
負債：				
デリバティブ金融商品	¥ —	¥ (180,347)	¥(2,826)	¥ (183,173)
合計	¥ —	¥ (180,347)	¥(2,826)	¥ (183,173)

	金額：百万米ドル			
	2012年3月31日			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
資産：				
現金同等物	\$ 5,902	\$ 2,718	\$ —	\$ 8,620
定期預金	—	609	—	609
有価証券及びその他の投資有価証券				
国債	43,760	64	—	43,824
株式	12,584	—	—	12,584
その他	496	5,530	21	6,047
デリバティブ金融商品	—	3,527	92	3,619
合計	\$ 62,742	\$ 12,448	\$ 113	\$ 75,303
負債：				
デリバティブ金融商品	\$ —	\$ (2,194)	\$ (35)	\$ (2,229)
合計	\$ —	\$ (2,194)	\$ (35)	\$ (2,229)

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。レベル2の現金同等物は、契約上の満期が3ヶ月以内の譲渡性預金等から構成され、主に取引市場金利等に基づいて公正価値測定されています。定期預金は、契約上の満期が3ヶ月超の譲渡性預金であり、主に取引市場金利等に基づいて公正価値測定されています。

(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。2011年3月31日および2012年3月31日現在、国債の構成割合は、それぞれ日本国債77%、米国・欧州の外国債23%、および日本国債60%、米国・欧州などの外国債40%となっており、株式はそれぞれ86%および83%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。これらの資産の公正価値はレベル2に区分しています。2012年3月31日に終了した1年間において、活発な市場から同一資産の価格を入手することが困難となったために、国債の一部をレベル1からレベル2に振替えています。

2010年3月31日、2011年3月31日および2012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		
	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：百万円		
	2012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	¥ —	¥ 6,794	¥ 6,794
損益：			
損益計上額	—	6,476	6,476
その他の包括利益（損失）計上額	—	—	—
購入および発行	—	—	—
決済	—	(3,832)	(3,832)
その他	1,684	(4,699)	(3,015)
期末残高	¥ 1,684	¥ 4,739	¥ 6,423

	金額：百万米ドル		
	2012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	\$ —	\$ 83	\$ 83
損益：			
損益計上額	—	78	78
その他の包括利益（損失）計上額	—	—	—
購入および発行	—	—	—
決済	—	(47)	(47)
その他	21	(57)	(36)
期末残高	\$ 21	\$ 57	\$ 78

なお、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の損益計上額は、連結損益計算書上、それぞれ、「その他<純額>」および「金融費用」に含めて計上しています。

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。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、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、および外貨換算調整額が含まれています。2012年3月31日に終了した1年間における「その他」には、レベル振替えによる影響および外貨換算調整額が含ま

れています。

2012年3月31日現在、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に重要性はありません。

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。

2011年3月31日および2012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価値を基にそれぞれ32,338百万円および32,056百万円（390百万米ドル）の公正価値で測定し、それぞれ2,083百万円および1,736百万円（21百万米ドル）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。当該公正価値の評価手法等については注記21を参照ください。なお、レベル3に分類されたこれらの資産に重要性はありません。



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2012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。

2012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2011年3月31日及び2012年3月31日現在における財政状態並びに2012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」で確立された基準に基づき、2012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に、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
2012年6月25日

投資家情報 (2012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] 507社 [持分法適用会社] 57社
創 立	1937年8月28日		
資 本 金	397,049百万円	従 業 員 数	69,148名 (連結: 325,905名)
決 算 期	3月31日	ホ ー ム ペ ー ジ	[企業情報サイト] http://www.toyota.co.jp
会 計 監 査 人	あらた監査法人		[投資家情報サイト] http://www.toyota.co.jp/jpn/investors

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	281,187,739株
株 主 数	668,186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] http://www.adrbnymellon.com [証券代行サイト] http://www.bnymellon.com/shareowner

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 NV/SA Curzon Square, 25 Park Lane, London W1K 1RA, U.K. 電話: (207) 290-8513 Fax: (207) 290-8502

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	354,972
株式会社豊田自動織機	218,515
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	188,457
日本生命保険相互会社	129,915
ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー	119,380
資産管理サービス信託銀行株式会社	85,905
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	81,289
三井住友海上火災保険株式会社	66,063
SSBT OD05 OMNIBUS ACCOUNT-TREATY CLIENTS	63,825
株式会社デンソー	58,903

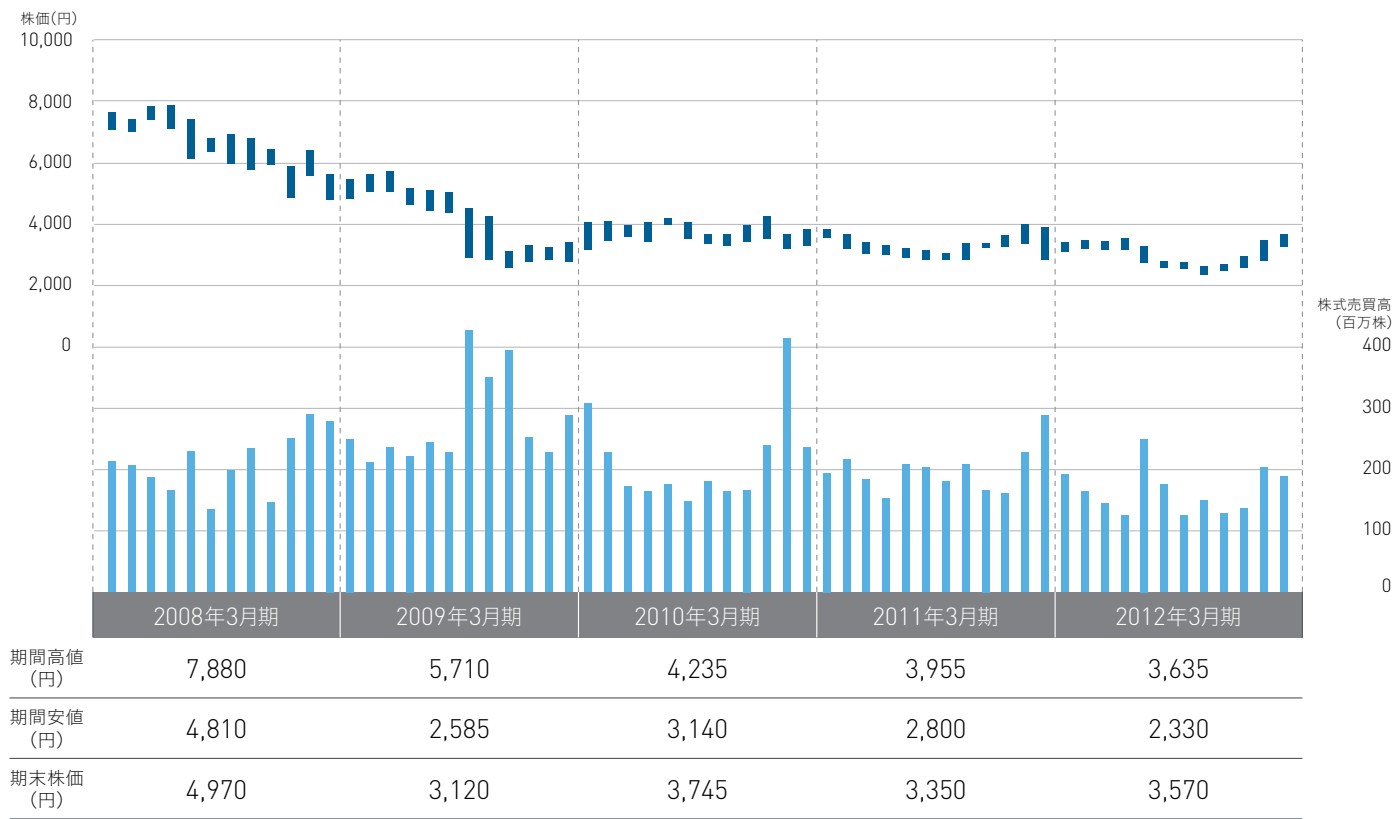
所有者別分布状況



■ 金融機関・証券会社	33.14%
■ 外国法人等	26.35%
■ 個人・その他	22.44%
■ その他の法人	18.07%

注: 個人・その他には自己株281百万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>