

## 第2 【事業の状況】

### 1 【業績等の概要】

#### (1) 業績

当連結会計年度の日本経済は、個人消費に弱さが見られるものの、企業収益が好調に推移したことで設備投資が増加するなど、景気は息の長い拡大が続いた。また、海外においても、米国では設備投資や個人消費は底堅く、欧州は景気の回復ペースを速め、アジア経済も中国が力強い成長を持続するなど景気は総じて堅調に推移した。このような環境の中で、トヨタは世界中のお客様に一層ご満足いただけるよう、魅力あふれる商品づくりに全力で取り組んできた。

当連結会計年度には、国内では、最先端の生産技術とモノづくりの技を融合し、最新テクノロジーを搭載したレクサスのフラッグシップモデル「LS460」を新発売し、日本カー・オブ・ザ・イヤーを受賞するなど高い評価をいただいた。また、欧州でデザインし、鍛えぬかれた走行性能を持つ「オーリス」や、上質の魅力を備えた高級ハッチバックの「ブレイド」を新しく投入した。さらに、昭和41年の発売開始以来、ベストセラーカーとしてお客様に愛されてきた「カローラ」を、クラスの枠を超えた先進装備を備えた「カローラアクシオ」として一新した。

当連結会計年度における日本、海外を合わせた自動車の連結販売台数は、852万4千台と、前連結会計年度に比べて55万台（6.9%）増加し、過去最高を更新した。日本での販売台数については、市場が前連結会計年度を下回る状況のもと、227万3千台と、前連結会計年度に比べて9万1千台（3.9%）の減少となったが、全国販売店の努力により、軽自動車を除くトヨタ・レクサスブランドの販売シェアは45.8%、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41.5%と、それぞれ過去最高を更新した。海外では、北米、欧州、その他の地域で販売が拡大したことにより、625万1千台と、前連結会計年度に比べて64万1千台（11.4%）の大幅な増加となった。

当連結会計年度の業績については、売上高は23兆9,480億円と、前連結会計年度に比べて2兆9,111億円（13.8%）の増収となり、営業利益は2兆2,386億円と、前連結会計年度に比べて3,603億円（19.2%）の増益となった。営業利益の増減要因については、増益要因として、営業面の努力が3,300億円、為替変動の影響が2,900億円、原価改善の努力が1,000億円と合計7,200億円あった。一方、減益要因としては、諸経費の増加ほか3,597億円あった。また、税金等調整前当期純利益は2兆3,825億円と、前連結会計年度に比べて2,952億円（14.1%）の増益、当期純利益は1兆6,440億円と、前連結会計年度に比べて2,719億円（19.8%）の増益となった。

事業の種類別セグメントの業績は、次のとおりである。

#### 自動車事業

売上高は21兆9,280億円と、前連結会計年度に比べて2兆5,899億円（13.4%）の増収となり、営業利益は2兆388億円と、前連結会計年度に比べて3,448億円（20.4%）の増益となった。営業利益の増益は、諸経費の増加ほかによる影響があったものの、生産および販売台数の増加、為替変動の影響ならびに原価改善の努力などによるものである。

#### 金融事業

売上高は1兆3,005億円と、前連結会計年度に比べて3,036億円（30.5%）の増収となり、営業利益は1,585億円と、前連結会計年度に比べて27億円（1.7%）の増益となった。営業利益の増益は、北米の販売金融子会社において、米国財務会計基準書第133号（第138号等による修正を含む）に基づく金利スワップ取引などの時価評価による評価損が計上されたものの、融資残高が順調に増加したことなどによるものである。

#### その他の事業

売上高は1兆3,237億円と、前連結会計年度に比べて1,334億円（11.2%）の増収となり、営業利益は396億円と、前連結会計年度と同水準になった。

所在地別セグメントの業績は、次のとおりである。

#### 日本

売上高は14兆8,153億円と、前連結会計年度に比べて1兆7,038億円（13.0%）の増収となり、営業利益は1兆4,572億円と、前連結会計年度に比べて3,813億円（35.4%）の増益となった。営業利益の増益は、諸経費の増加ほかによる影響があったものの、為替変動の影響、生産台数の増加および原価改善の努力などによるものである。

#### 北米

売上高は9兆297億円と、前連結会計年度に比べて1兆3,418億円（17.5%）の増収となったが、営業利益は4,496億円と、前連結会計年度に比べて460億円（9.3%）の減益となった。営業利益の減益は、テキサス工場の立ち上がりに伴う一時的な費用等が発生したこと、および販売金融子会社において、米国財務会計基準書第133号（第138号等による修正を含む）に基づく金利スワップ取引などの時価評価による評価損が計上されたことなどによるものである。

#### 欧州

売上高は3兆5,421億円と、前連結会計年度に比べて8,147億円（29.9%）の増収となり、営業利益は1,373億円と、前連結会計年度に比べて434億円（46.2%）の増益となった。営業利益の増益は、生産および販売台数の増加ならびに原価改善の努力などによるものである。

## アジア

売上高は2兆2,256億円と、前連結会計年度に比べて1,828億円(8.9%)の増収となったが、営業利益は1,176億円と、前連結会計年度に比べて279億円(19.2%)の減益となった。営業利益の減益は、生産および販売台数が減少したことなどによるものである。

## その他の地域

売上高は1兆9,227億円と、前連結会計年度に比べて3,210億円(20.0%)の増収となり、営業利益は835億円と、前連結会計年度に比べて163億円(24.3%)の増益となった。営業利益の増益は、生産および販売台数が増加したことなどによるものである。

## (2) キャッシュ・フロー

当連結会計年度のキャッシュ・フローの状況については、営業活動からのキャッシュ・フローは、当期純利益が1兆6,440億円となったことなどから、差引3兆2,381億円の資金の増加となり、前連結会計年度が2兆5,154億円の増加であったことに比べて、7,227億円の増加となった。また、投資活動からのキャッシュ・フローは、金融債権の増加7兆3,434億円などにより、差引3兆8,143億円の資金の減少となり、前連結会計年度が3兆3,755億円の減少であったことに比べて、4,388億円の減少となった。財務活動からのキャッシュ・フローは、8,817億円の資金の増加となり、前連結会計年度が8,769億円の資金の増加であったことに比べて、48億円の増加となった。これらの増減に加え、為替換算差額を合わせると、当連結会計年度末における現金及び現金同等物の残高は、1兆9,003億円と、前連結会計年度末に比べて3,310億円(21.1%)増加した。

## 2 【生産、受注及び販売の状況】

### (1) 生産実績

当連結会計年度における生産実績を事業の種類別セグメントごとに示すと、次のとおりである。

事業の種類別セグメントの名称		当連結会計年度 (自 平成18年4月1日 至 平成19年3月31日)	前期比(%)
自動車事業	日本	5,100,823 台	+ 8.9
	北米	1,204,676	+ 0.3
	欧州	709,263	+ 13.9
	アジア	754,960	9.7
	その他	411,229	+ 12.0
	計	8,180,951	+ 6.1
その他の事業	住宅事業	5,621 戸	+ 6.7

(注) 「自動車事業」における生産実績は、車両（新車）生産台数を示している。

### (2) 受注状況

当社および連結製造子会社は、国内販売店、海外販売店等からの受注状況、最近の販売実績および販売見込等の情報を基礎として、見込生産を行っている。

### (3) 販売実績

当連結会計年度における販売実績を事業の種類別セグメントごとに示すと、次のとおりである。

事業の種類別セグメントの名称		当連結会計年度 (自 平成18年4月1日 至 平成19年3月31日)		前期比(%)	
		数量	金額(百万円)	数量	金額
自動車事業	車両	8,524,659 台	18,751,807	+ 6.9	+ 13.1
	海外生産用部品		334,619		+ 12.1
	部品		1,551,969		+ 18.3
	その他		1,275,773		+ 12.8
	計		21,914,168		+ 13.4
金融事業			1,277,994		+ 30.8
その他の事業	住宅事業	5,807 戸	155,843	+ 5.1	+ 12.8
	情報通信事業		59,611		+ 15.8
	その他		540,475		0.7
	計		755,929		+ 3.0
合計			23,948,091		+ 13.8

(注) 1 主要な相手先別の販売実績については、当該販売実績の総販売実績に対する割合が100分の10未満であるため、主要な相手先別の販売実績および当該販売実績の総販売実績に対する割合の記載を省略している。

2 上記の金額には、消費税等は含まれていない。

3 「自動車事業」における「車両」の数量は、車両（新車）販売台数を示している。

4 金額は外部顧客に対する売上高を示している。

前述の当連結会計年度における「自動車事業」の販売数量を、仕向地別に示すと、次のとおりである。

事業の種類別セグメントの名称		当連結会計年度 (自 平成18年4月1日 至 平成19年3月31日)	前期比(%)
自動車事業	日本	2,273,152 台	3.9
	北米	2,942,661	+ 15.1
	欧州	1,223,628	+ 19.6
	アジア	789,637	10.3
	その他	1,295,581	+ 12.6
	計	8,524,659	+ 6.9

(注) 上記仕向地別販売数量は、車両（新車）販売台数を示している。

### 3 【対処すべき課題】

トヨタは磐石な基盤を築きながら更なる飛躍を続けていくため、グループの総力をあげて以下の課題に取り組んでいく。

まず、当面の課題として、国内ではお客様のニーズを先取りした市場創造型商品の投入や、クルマへの興味・関心をより強くもっていただくための需要喚起策をスピード感を持って行うことで、国内市場の活性化に努めていく。一方、海外では米国ミシシッピ州、カナダ、ロシアおよび中国における新工場の円滑な立ち上げに全力で取り組むとともに、生産・調達・販売体制の基盤整備をより一層進め、それぞれの地域に根ざした企業活動を推進する。

中長期的な課題としては、第一に環境・安全・エネルギーに関する革新的な技術開発・商品化を重点的に推進し、人・社会・地球に優しい究極の車づくりを実現させていく。次に、トヨタの強みである現地現物での品質改善を全世界で行い、世界トップ品質の維持・向上とコスト競争力の強化に努め、質の高い持続的成長を支えていく。また、グローバルな視点での社会貢献活動や法令の遵守をはじめとした企業行動倫理の徹底など、CSR活動を推進することで企業の社会的責任を果たす。さらに、企業の競争力の原点は人づくりとの思いから、次の世代にトヨタのモノづくりの技術・技能・価値観を伝承していく、創造性豊かな人材の育成に取り組む。

これらの課題への取り組みを通して、21世紀も「モノづくり」に根ざした社会との調和ある成長を続ける「活力と品格」に満ちた企業として、企業価値の向上に努力していきたい。

### 4 【事業等のリスク】

以下において、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る。但し、以下はトヨタに関する全てのリスクを網羅したのではなく、記載されたリスク以外のリスクも存在する。かかるリスク要因のいずれによっても、投資家の判断に影響を及ぼす可能性がある。

本項においては、将来に関する事項が含まれているが、当該事項は有価証券報告書提出日（平成19年6月25日）現在において判断したものである。

#### (1) 市場に関するリスク

##### 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る。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る。世界の自動車産業のグローバル化と整理・統合が進むことによって、競争が今後更に激化する可能性がある。具体的には、製品の品質・機能、革新性、開発に要する期間、価格、信頼性、安全性、燃費、カスタマー・サービス、自動車金融の利用条件等の点で競争している。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、財政状態および経営成績において最も重要である。トヨタは、今後も競争力の維持強化に向けたさまざまな取り組みを進めていくが、将来優位に競争することができないリスクがある。

### 自動車市場の需要変動

トヨタが参入している各市場では、従来から需要が変動してきた。各市場の状況によって、自動車の販売は左右される。トヨタの販売は、主に日本、北米、欧州をはじめ世界各国の市場に依存しており、これら各市場の景気動向はトヨタにとって特に重要である。また、需要は、販売・金融インセンティブ、原材料・部品等の価格、燃料価格、政府規制（関税、輸入規制、その他の租税を含む）など、自動車の価格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る。

### 自動車価格の変動

上記 または の自動車市場の競争激化または需要変動は、自動車価格の変動要因にもなりうる。即ち、競争が激化した場合、または消費が落ち込んだ場合、自動車の販売台数が減少し在庫が増加することにより、価格低下圧力が強まる可能性があり、それによりトヨタの財政状態および経営成績が悪影響を受けるリスクがある。

## (2) 事業に関するリスク

上記の自動車市場における競争力や、需要変動への対応力に影響を与えうる要因として、「事業性のリスク」、および「政治経済・規制・災害等に関するイベント性のリスク」といった項目が挙げられる。

### 事業性のリスク

- ・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様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である。お客様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最も重要であり、技術・商品開発から生産にいたる、トヨタの事業のさまざまなプロセスにおいて、そのための取り組みを進めている。しかし、トヨタが、品質、スタイル、信頼性、安全性その他の性能に関するお客様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る。また、トヨタがお客様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、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る。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る。お客様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る。
- ・効果的な販売・流通を実施する能力とブランド・イメージの維持  
トヨタの自動車販売の成功は、お客様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とブランド・イメージの維持・向上に依存する。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、お客様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、ブランド・イメージの維持と更なる向上に取り組んでいるが、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る。

- ・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る。北米と欧州を中心にローンで購入する消費者が増えており、自動車金融の市場は拡大してきた。自動車金融の競争激化は、利益率の減少を引き起す可能性がある。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および資金調達費用の増加があげられる。

政治経済・規制・災害等に関するイベント性のリスク

- ・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、ならびに豪ドルおよび英国ポンドの価格変動によって影響を受ける。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る。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る。特に、米ドルに対する円高の進行は、トヨタの経営成績に重大な悪影響を与える可能性がある。

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、現地生産を拡大し、デリバティブ金融商品を利用しているが、依然として為替相場と金利の変動は、トヨタの財政状態および経営成績に悪影響を与える可能性がある。為替変動の影響およびデリバティブ金融商品の利用に関しては、「7 財政状態及び経営成績の分析 (1) 概観 為替の変動」および連結財務諸表注記20を参照。

- ・自動車産業に適用される政府の規制と法的手続

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る。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る。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と予想している。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る。また、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、トヨタの今後の財政状態および経営成績に悪影響が及ぶリスクがある。政府の規制については連結財務諸表注記23を参照。

- ・政治動乱、燃料供給の不足、交通機能の障害、自然災害、戦争、テロまたはストライキの発生

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る。これらのリスクとは、政治・経済の不安定な局面、燃料供給の不足、交通機能の障害、自然災害、戦争、テロ、ストライキ、操業の中断などがあげられる。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る。トヨタの事業運営において、大規模または長期間の障害または遅延が発生した場合、トヨタの財政状態および経営成績に悪影響が及ぶリスクがある。



## 5 【経営上の重要な契約等】

昭和41年10月	日野自動車(株)と業務提携
昭和42年11月	ダイハツ工業(株)と業務提携
昭和59年2月	米国において乗用車を共同生産するため、GM社との間で昭和59年2月に合弁会社ニュー ユナイテッド モーター マニュファクチャリング(株) (略称NUMMI I) を設立し、GM社およびNUMMI と合弁事業に関する諸契約を締結
平成3年7月	ドイツのフォルクスワーゲンAGおよび同社の日本法人と、国内市場におけるフォルクスワーゲン車全車種の販売提携について、基本覚書を締結
平成14年1月	チェコ共和国において小型乗用車を共同生産するため、プジョー シトロエン オートモービルズ SAとの間で合弁契約を締結 (当該契約に基づき、平成14年3月トヨタ プジョー シトロエン オートモービル チェコ(有)を設立)
平成14年8月	中国第一汽車集团公司と、中国における自動車の共同事業に関する基本合意書を締結
平成16年6月	中国において乗用車を生産・販売するため、広州汽車集団股份有限公司との間で合弁契約を締結 (当該契約に基づき、平成16年9月広州トヨタ自動車(有)を設立)
平成18年3月	富士重工業(株)と業務提携

## 6 【研究開発活動】

当社は、「クリーンで安全な商品の提供を使命とし、あらゆる企業活動を通じて、住みよい地球と豊かな社会づくりに取り組む」、「様々な分野での最先端技術の研究と開発に努め、世界中のお客様のご要望にお応えする魅力あふれる商品・サービスを提供する」の基本理念のもと、多様化・高度化する市場ニーズを的確に捉えた、高品質・低コストのより魅力ある商品を提供するため、積極的な研究開発活動を行っている。

トヨタの研究開発は、日本においては、当社を中心に、ダイハツ工業(株)、日野自動車(株)、トヨタ車体(株)、関東自動車工業(株)、(株)豊田中央研究所などの関係各社との密接な連携のもとで推進されている。

さらに、海外各地域のお客様のニーズに的確にお応えしたクルマづくりのために、グローバルな開発体制を構築している。主な拠点として、北米地域にトヨタ モーター エンジニアリング アンド マニュファクチャリング ノース アメリカ(株)のテクニカルセンター、キャルティ デザイン リサーチ(株)、欧州地域にトヨタ モーター ヨーロッパ(株)のテクニカルセンター、トヨタ ヨーロッパ デザイン ディベロップメント(有)、アジア・オセアニア地域にトヨタ テクニカル センター アジア パシフィック タイ(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)がある。

当連結会計年度におけるトヨタの研究開発費は890,782百万円である。

当連結会計年度における事業の種類別セグメントごとの活動状況および研究開発費は次のとおりである。

### (1) 自動車事業

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

当連結会計年度には、レクサスブランドのフラッグシップセダン「L S 460」、環境性能と走行性能のさらなる進化を目指し、ハイブリッドシステムを一新した「エスティマハイブリッド」、140以上の国・地域で販売されているカロラーの10代目となる「カロラーアクシオ」、確かな基本性能と上質感を深化させた「カロラーフィールダー」、これまでのコンパクトカーの概念を超えることを目指した「オーリス」、トヨタブランドの最上級ハッチバック「ブレイド」など、市場ニーズを的確に捉えた新型車を投入した。

安全技術の開発については、「事故を起こさないクルマ」の実現を目指して平成18年8月に「統合安全コンセプト」を発表した。このコンセプトは、これまで独立していた個々の安全システムを連携させ、「パーキング、予防安全、プリクラッシュセーフティ、衝突安全、救助」の全ての運転ステージにおいて最適に制御を行い、より高い安全性を目指していく考え方である。具体的には、ミリ波レーダーによって車両や障害物のみならず、歩行者をも検知することができる進化した「プリクラッシュセーフティシステム」を開発し、また、ミリ波レーダーを後方にも発信させ、追突の危険性があると判断した場合にはむち打ち傷害を軽減する機能も追加した。加えて、全車速追従機能付の「レーダークルーズコントロール」や、超音波センサーにより駐車中の他車両の位置を検出する「インテリジェントパーキングアシスト」も開発した。これらの新安全

技術は、「L S 460」や、平成19年5月に発表した「L S 600 h /600 h L」に搭載されている。さらにこのコンセプトでは、将来的に道路インフラとの協調や自車以外の車両から得た情報の活用をはかり、運転状況に応じた最適なサポート環境の提供にも取り組んでいく。トヨタは、社団法人 新交通管理システム協会が主催する「安全運転支援システム」の実証実験に参画し、平成18年12月より、愛知県豊田市において公道走行実験を実施した。

環境技術の開発については、環境対応を経営の最重要課題の一つとして位置付け、車両の開発から生産、物流、使用、破棄・リサイクルに至る全ての段階で、二酸化炭素排出量の低減をはじめ環境負荷を減らす取り組みを行っている。平成18年6月に、エネルギー多様化への対応やハイブリッドカーの普及促進・新技術の開発などを推進する「環境対応技術の開発状況・エコカーの展開計画」を発表した。この計画に基づき、化石燃料からの脱却を目指したバイオエタノール燃料対応車の市場への導入や、家庭用電源からの充電も可能なプラグインハイブリッド車の開発などを推進している。

当事業に係る研究開発費は803,606百万円である。

## (2) その他の事業

基礎研究分野においては、(株)豊田中央研究所を中心として、エネルギー・環境、機械、情報・通信、材料などの幅広い分野における研究活動に取り組んでいる。

住宅事業については、当社が中心となり市場ニーズに対応した新商品の開発に取り組んでいる。当連結会計年度には、「エスパシオE F（エフ）」の全面改良など、新商品を投入した。

その他の事業に係る研究開発費は87,176百万円である。

## 7 【財政状態及び経営成績の分析】

本項においては、将来に関する事項が含まれているが、当該事項は有価証券報告書提出日（平成19年6月25日）現在において判断したものである。

### (1) 概観

トヨタ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る。自動車事業は最も重要な事業セグメントで、当連結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%、営業利益合計（セグメント間売上および売上原価控除前）の91%を占めている。自動車事業の利益の増加により、トヨタの営業利益合計に占める自動車事業の割合は、前連結会計年度と比較して1%増加している。当連結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（27%）、北米（35%）、欧州（14%）およびアジア（9%）となっている。

#### 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る。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る。これらの要素は各市場および各タイプの自動車に対するお客様の需要に年を追って多大な変化をもたらす。

次の表は、過去2連結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る。

	千台	
	3月31日に終了した1年間	
	平成18年	平成19年
日本	2,364	2,273
北米	2,556	2,942
欧州	1,023	1,224
アジア	880	789
その他	1,151	1,296
海外計	5,610	6,251
合計	7,974	8,524

トヨタの日本における当連結会計年度の連結販売台数は、市場が前連結会計年度を下回る状況のもと、減少したものの、全国販売店の努力により、軽自動車を除くトヨタ・レクサスブランドの販売シェアおよび軽自動車を含む販売シェア（含むダイハツおよび日野ブランド）とともに過去最高を更新した。トヨタの海外における連結販売台数は、インドネシアや台湾など一部の国で市場が前連結会計年度を下回ったためにアジアにおいて減少したものの、各地域に応じた商品ラインナップの充実などにより、特に北米・欧州において販売台数が大きく増加した。

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

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

車両販売台数

販売された車両モデルとオプションの組み合わせ

部品・サービス売上

価格割引およびその他のインセンティブのレベルならびにマーケティング費用

顧客からの製品保証に関する請求およびその他の顧客満足のための修理等にかかる費用

研究開発費等の固定費

コストの管理能力

生産資源の効率的な利用

日本円およびトヨタが事業を行っている地域におけるその他通貨の為替相場の変動

法律、規制、政策の変更およびその他の政府による措置についても自動車事業の収益性に著しい影響を及ぼすことがある。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る。欧州連合は、廃棄自動車に関して各自動車メーカーが回収費用を負担し、確実に、廃棄自動車を解体するに十分な施設を整備し、スクラップ前に有害物質やリサイクル可能な部品を自動車から取り除くように要求する指令を発効させた。これらの法律、規制および政策の議論に関しては「(10) 廃棄自動車に関する法律」および連結財務諸表注記23を参照。

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る。このような法律、規則、政策その他の行政措置における変更は、製品の生産、ライセンス、流通もしくは販売、原価、あるいは適用される税率に影響を及ぼすことがある。トヨタは現在、米国シャーマン反トラスト法に違反しているとして、集団訴訟の一被告として提訴されている。トヨタでは、問題ある行為はなかったと考えてはいるが、早期解決を勧告し、平成18年2月に原告側と和解契約を締結した。現在、原告およびトヨタは、連邦地方裁判所の承認を待っており、同承認が下り次第、原告側が各州でのトヨタに対する訴訟を取り下げ、全ての訴訟が終了する予定である。この訴訟に関しては、連結財務諸表注記23を参照。

世界の自動車産業は、グローバル化の時期にあり、この傾向は予見可能な将来まで続く可能性がある。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る。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る。

## 金融事業

自動車金融の市場は、ローンで購入する消費者の増加（特に北米および欧州）により拡大しており、大変競争が激しくなっている。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る。

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る。トヨタは、顧客に対して資金を提供する能力は、顧客に対しての重要な付加価値サービスであると考え、金融子会社のネットワークを各国へ拡大している。

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る。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る。

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

以下の表は、過去2連結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ある。

	金額：百万円	
	3月31日現在	
	平成18年	平成19年
<b>金融債権</b>		
小売債権	5,930,822	7,005,631
ファイナンス・リース	741,280	756,421
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	1,998,814	2,342,926
	8,670,916	10,104,978
繰延融資初期費用	92,798	106,063
未稼得収益	334,796	367,829
金融損失引当金	101,383	112,116
金融債権<純額>合計	8,327,535	9,731,096
控除：一年以内に期限の到来する債権	3,497,319	4,036,363
長期金融債権<純額>	4,830,216	5,694,733
<b>オペレーティング・リース(賃貸用車両及び器具)</b>		
車両	2,503,064	3,202,674
器具	102,362	106,663
	2,605,426	3,309,337
控除：減価償却累計額	579,896	763,485
賃貸用車両及び器具<純額>	2,025,530	2,545,852

トヨタは、車両リースを継続的に提供してきた。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る。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る。リース終了時に返却される車両台数は近年減少している。例えば、米国の金融子会社であるトヨタ モーター クレジット(株)によるリースに関して、返却率は前連結会計年度中には約30%であったが、当連結会計年度中には約20%と、設定残価とリース終了時の車両の時価との差額が減少したために減少した。リース終了時に返却される車両から生じる損失を回避するためには、車両の残存価額以上の価格で再販売もしくは再リースしなければならない。車両の残存価額をカバーできない場合には、リース終了時に損失が生じる。このような損失は、リースによる利益を減らす要因になる。セールス・インセンティブが販売促進活動（新車価格の値引きおよび所有コストの減少要因）の重要な一環であり続ける限り、中古車の再販価格、およびそれに対応するトヨタのリース車両の公正価値は引下げ圧力を受ける可能性がある。当連結会計年度において、残価損失は返却される車両台数の減少などにより減少した。詳細については、「(11) 重要な会計上の見積り 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3 (11) 残価損失引当金を参照。

トヨタは、金利の変動および為替相場の変動に対するエクスポージャーを緩和するために、一般的なリスク管理方針を採用している。トヨタは固定金利借入債務を機能通貨建ての変動金利借入債務へ転換するために、金利スワップおよび金利通貨スワップ契約を結んでいる。トヨタは、ヘッジ取引に対するリスク管理方針文書と同様に、デリバティブ金融商品とヘッジ対象との関係を正式に文書化して保持している。トヨタが会計処理方法として公正価値ヘッジを選択する場合、デリバティブ金融商品はトヨタの連結貸借対照表に計上されている特定の負債をヘッジするものとして指定され、デリバティブ金融商品の公正価値変動を構成するすべての要素は四半期ごとに行われるヘッジの有効性の評価に含まれている。金利スワップ取引は、大部分が特定の負債取引の不可分な一部として実行されており、ヘッジ会計適用のための条件を満たすものとなっている。トヨタは、元本および（あるいは）利息の支払にかかる為替変動に対するエクスポージャーを全般的にヘッジするために、また金利変動に対するエクスポージャーを管理するために、金利通貨スワップ契約を利用している。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るが、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。したがって、トヨタの連結貸借対照表における特定の資産および負債をヘッジするものとして指定されなかったデリバティブに生じる未実現評価損益は、その期間の損益として計上される。その結果、当期純利益はヘッジ指定されないデリバティブの影響を受けることになる。ヘッジ指定されないデリバティブにかかる未実現損益の影響は当期純利益に対し、前連結会計年度および当連結会計年度ともに損失となった。トヨタは、トレーディング目的ではデリバティブ金融商品を利用していない。詳細については、「(11) 重要な会計上の見積り 公正価値計上のデリバティブ等の契約」を参照。

資金調達コストは、金融事業の収益性に影響を及ぼす可能性がある。資金調達コストは、数多くの要因により影響を受けるが、その中にはトヨタがコントロールできないものもある。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る。当連結会計年度の資金調達コストは、主に米国における市場金利の上昇と借入債務残高の増加により増加した。

トヨタは、平成13年4月に日本でクレジットカード事業を立上げた。カード会員数は、平成19年3月31日現在6.1百万人と、平成18年3月31日から0.7百万人の増加となった。それに伴い、カード債権は平成19年3月31日現在2,012億円と、平成18年3月31日から300億円の増加となった。

#### 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、マリン事業およびバイオ・環境緑化事業が含まれる。

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る。

#### 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る。トヨタは日本円の他に主に米ドルおよびユーロの価格変動の影響を受けており、また、米ドルやユーロほどではないにしても英国ポンドや豪ドルについても影響を受けることがある。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る。為替の変動はトヨタの売上高、売上総利益、営業費用、営業利益、当期純利益および剰余金に対して好影響または悪影響を及ぼす。

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ある。たとえ日本円に対する通貨の変動が大きく、前連結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ない。トヨタは換算リスクに対してヘッジを行っていない。

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ある。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る。



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る。グローバル化戦略の一環として、車両販売を行う主要市場において生産施設を建設することにより、その大半の生産を現地化してきた。平成17年（暦年）および平成18年（暦年）において、トヨタの海外における車両販売台数のそれぞれ62.0%および61.1%が海外で生産されている。北米では平成17年（暦年）および平成18年（暦年）の車両販売台数のそれぞれ61.1%および54.7%が現地で生産されている。欧州では平成17年（暦年）および平成18年（暦年）の車両販売台数のそれぞれ59.6%および70.7%が現地で生産されている。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ある。

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る。これにより為替変動による影響は軽減されるが、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る。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。

一般的に、円安は売上高、営業利益および当期純利益に好影響を及ぼし、円高は悪影響を及ぼす。日本円の米ドルおよびユーロに対する期中平均相場はともに、当連結会計年度は前連結会計年度に比べて円安に推移した。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もともに、当連結会計年度末は前連結会計年度末に比べて円安となった。

当連結会計年度において、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、上記の通り前連結会計年度から変動した。「(3) 業績 - 当連結会計年度と前連結会計年度の比較」に記載した為替の影響を除いた業績は、前連結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当連結会計年度における売上高を表示している。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ない。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ないが、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る。

#### 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ある。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る。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る。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ない。

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る。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る。

(2) 地域別内訳

次の表は、過去2連結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る。

	金額：百万円	
	3月31日に終了した1年間	
	平成18年	平成19年
日本	7,735,109	8,152,884
北米	7,455,818	8,771,495
欧州	2,574,014	3,346,013
アジア	1,836,855	1,969,957
その他	1,435,113	1,707,742

### (3) 業績 当連結会計年度と前連結会計年度の比較

#### 売上高

当連結会計年度の売上高は23兆9,480億円と、前連結会計年度に比べて2兆9,111億円(13.8%)の増収となった。この増収は主に、車両販売台数の増加、金融事業の拡大、部品売上の増加による影響および為替換算レート変動による影響を反映している。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、当連結会計年度の売上高は約23兆1,958億円と、前連結会計年度に比べて10.3%の増収であったと考えられる。売上高は商品・製品売上高および金融収益で構成されており、当連結会計年度の商品・製品売上高は22兆6,701億円と、前連結会計年度に比べて13.0%の増収となり、金融収益は1兆2,779億円と、前連結会計年度に比べて30.8%の増収となった。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、当連結会計年度の商品・製品売上高は約21兆9,634億円と、前連結会計年度に比べて9.5%の増収であり、金融収益は約1兆2,324億円と、前連結会計年度に比べて26.1%の増収であったと考えられる。当連結会計年度の売上高は前連結会計年度に比べて、日本では5.4%、北米では17.6%、欧州では30.0%、アジアでは7.2%、その他の地域では19.0%の増収となった。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、当連結会計年度の売上高は前連結会計年度に比べて、日本では5.4%、北米では13.9%、欧州では19.7%、その他の地域では17.0%の増収となり、アジアでは2.4%の減収であったと考えられる。

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

#### ・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る。当連結会計年度における自動車事業セグメントの売上高は21兆9,280億円と、前連結会計年度に比べて2兆5,899億円(13.4%)の増収となった。この増収は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化の影響を相殺した約1兆2,000億円の影響(純額)、為替換算レート変動による影響7,046億円および部品売上の増加などによるものである。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、当連結会計年度における自動車事業の売上高は約21兆2,234億円と、前連結会計年度に比べて9.7%の増収であったと考えられる。日本における増収は、主として輸出車両の販売台数増加によるものであるが、販売構成の変化の影響などにより一部相殺されている。北米における増収は、車両販売台数の増加の影響および為替換算レート変動の影響によるものである。欧州における増収は、主として車両販売台数の増加の影響および為替換算レート変動の影響によるものである。アジアにおける増収は、主として為替換算レート変動の影響によるものであるが、車両販売台数の減少の影響などにより一部相殺されている。その他の地域における増収は、主としてIMVシリーズの好調な販売による販売台数の増加によるものである。

#### ・金融事業セグメント

当連結会計年度における金融事業セグメントの売上高は1兆3,005億円と、前連結会計年度に比べて3,036億円(30.5%)の増収となった。この増収は、主に北米における融資残高の増加および為替換算レート変動の影響によるものである。日本円に換算する際の為替の影響を除いた場合、当連結会計年度における金融事業の売上高は約1兆2,542億円と、前連結会計年度に比べて25.8%の増収であったと考えられる。

#### ・その他の事業セグメント

当連結会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は1兆3,237億円と、前連結会計年度に比べて1,334億円(11.2%)の増収となった。この増収は主に、住宅事業の販売が好調であったことおよびIT S関連事業の拡大によるものである。

#### 営業費用

当連結会計年度における営業費用は2兆7,094億円と、前連結会計年度に比べて2兆5,508億円(13.3%)の増加となった。この増加は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化の影響を相殺した約9,000億円の影響(純額)、為替換算レート変動の影響7,085億円、研究開発費の増加781億円、業容拡大に伴う諸経費の増加および部品売上の増加の影響などによるが、資材・部品の値上げの影響を含む原価改善の努力による影響約1,000億円(純額)により一部相殺されている。

鉄鋼、貴金属、非鉄金属(アルミ等)、樹脂関連部品などの資材・部品の値上げの影響により一部相殺されているが、継続的な原価改善の努力により、当連結会計年度の営業費用は原価改善が行われなかった場合に比べて約1,000億円減少した。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る。

当連結会計年度における売上原価は18兆3,563億円と、前連結会計年度に比べて2兆210億円(12.4%)の増加となった。この増加(セグメント間金額控除前)は自動車事業セグメントにおける2兆55億円(12.8%)の増加およびその他の事業セグメントにおける1,189億円(11.7%)の増加を反映している。自動車事業セグメントにおける売上原価の増加は主に、車両販売台数の増加と商品販売構成の変化を相殺した影響、部品売上の増加の影響、研究開発費の増加の影響および為替換算レート変動の影響によるものだが、継続的な原価改善の努力により一部相殺されている。その他の事業セグメントにおける売上原価の増加は、主に売上高の増加によるものである。

当連結会計年度における金融費用は8,721億円と、前連結会計年度に比べて2,624億円(43.1%)の増加となった。この増加は主に、米国の金利上昇と金融事業の拡大に伴う借入債務残高の増加による支払利息の増加、各期末時点においてヘッジ指定されずに時価評価されたデリバティブ金融商品にかかる評価損の増加によるものである。

当連結会計年度の販売費及び一般管理費は2兆4,810億円と、前連結会計年度に比べて2,674億円（12.1%）の増加となった。この増加（セグメント間金額控除前）は、自動車事業における2,396億円（11.9%）の増加、金融事業における353億円（15.5%）の増加およびその他の事業における146億円（10.9%）の増加を反映している。自動車事業における増加は主に、業容拡大に伴う諸経費の増加および為替換算レート変動の影響によるものである。金融事業における増加は、諸経費の増加および為替換算レート変動の影響によるものである。

当連結会計年度の研究開発費（売上原価および一般管理費）は8,907億円と、前連結会計年度に比べて781億円（9.6%）の増加となった。この増加は、将来の競争力の更なる強化のための、ハイブリッド・燃料電池などの環境技術、または衝突安全性能・走行制御などの安全技術といった先端技術開発への積極的な取り組みや、グローバル展開に伴う開発車種の拡充によるものである。

#### 営業利益

当連結会計年度における営業利益は2兆2,386億円と、前連結会計年度に比べて3,603億円（19.2%）の増益となった。この増益は主に、車両販売台数の増加と販売構成の変化を相殺した影響、部品売上の増加、継続的な原価改善の努力の影響および為替換算レート変動の影響などによるが、研究開発費の増加および業容拡大に伴う諸経費の増加により一部相殺されている。その結果、当連結会計年度の営業利益率は前連結会計年度の8.9%から9.3%に増加した。

当連結会計年度における営業利益（セグメント間利益控除前）は前連結会計年度と比較して、日本では3,813億円（35.4%）の増益、北米では460億円（9.3%）の減益、欧州では434億円（46.2%）の増益、アジアでは279億円（19.2%）の減益、その他の地域では163億円（24.3%）の増益となった。日本における増益は、主に輸出車両の販売台数増加と販売構成の変化を相殺した影響、継続的な原価改善の努力の影響および為替換算レート変動の影響によるものだが、研究開発費の増加などにより一部相殺されている。北米における減益は、主に販売台数の増加、現地製造事業体による原価改善の努力および為替換算レート変動の影響があったものの、テキサス工場の立ち上がりに伴う一時的な費用の発生や金利スワップ取引などの時価評価による評価損の計上などにより相殺されたためである。欧州における増益は、主に生産および販売台数の増加、現地製造事業体による原価改善の努力ならびに為替換算レート変動の影響によるものである。アジアにおける減益は、主に生産および販売台数が減少したことなどによるものである。その他の地域における増益は、IMVシリーズを中心として生産および販売台数が増加したことなどによるものである。

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

・自動車事業セグメント

当連結会計年度における自動車事業セグメントの営業利益は2兆388億円と、前連結会計年度に比べて3,448億円(20.4%)の増益となった。この増益は主に、車両販売台数の増加、部品売上の増加、継続的な原価改善の努力の影響および為替換算レート変動の影響によるものだが、研究開発費の増加、業容拡大に伴う諸経費の増加により一部相殺されている。

・金融事業セグメント

当連結会計年度における金融事業セグメントの営業利益は1,585億円と、前連結会計年度に比べて27億円(1.7%)の増益となった。この増益は、主として北米における融資残高の増加および為替換算レート変動の影響によるものであるが、金利スワップ取引などの時価評価による評価損の計上により一部相殺されている。

・その他の事業セグメント

当連結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396億円と、前連結会計年度と同水準になった。

その他の収益・費用

当連結会計年度における受取利息及び受取配当金は1,320億円と、前連結会計年度に比べて380億円(40.4%)の増加となった。この増加は、主に米国子会社における有価証券の運用増加によるものである。

当連結会計年度における支払利息は493億円と、自動車事業における支払利息の増加により前連結会計年度に比べて277億円(2.3倍)の増加となった。

当連結会計年度における為替差益<純額>は330億円と、前連結会計年度に比べて222億円(3.1倍)の増加となった。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、同連結会計年度における決済金額との差額を示すものである。

当連結会計年度におけるその他<純額>は282億円の利益と、前連結会計年度に比べて976億円(77.6%)の減少となった。この減少は、主に前連結会計年度に株式の交換差益1,433億円を計上したことによるものである。この株式交換差益は、(株)三菱東京フィナンシャル・グループと(株)UFJホールディングスの合併に伴うものであり、発生問題専門委員会(Emerging Issues Task Force、以下、EITFという。)の合意であるEITF 91-5「原価法で計上されている投資の非貨幣性交換(Nonmonetary Exchange of Cost-Method Investments)」に従って、従来から保有する旧(株)UFJホールディングス普通株式と引換えに新しく交付された(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ普通株式の時価評価額と旧(株)UFJホールディングス普通株式の取得原価の差額を計上したものである。

#### 法人税等

当連結会計年度における法人税等は8,983億円と、主に税金等調整前当期純利益の増益により、前連結会計年度に比べて1,032億円（13.0%）の増加となった。前連結会計年度の実効税率と比較して、当連結会計年度の実効税率に重要な変動はない。

#### 少数株主持分損益および持分法投資損益

当連結会計年度における少数株主持分損益は497億円と、前連結会計年度に比べて347億円（41.1%）の減少となった。この減少は、主に前連結会計年度に、EITF 91-5に従い国内連結子会社が保有していた旧㈱U F Jホールディングス普通株式と合併後の㈱三菱U F Jフィナンシャル・グループ普通株式の交換取引から生じた株式交換差益を計上したことによるものである。

当連結会計年度における持分法投資損益は2,095億円と、前連結会計年度に比べて452億円（27.5%）の増加となった。この増加は持分法適用関連会社の業績好調による増益によるものである。

#### 当期純利益

当連結会計年度の当期純利益は1兆6,440億円と、前連結会計年度に比べて2,719億円（19.8%）の増益となった。

#### その他の包括損益

当連結会計年度におけるその他の包括損益は、1,730億円の利益と、前連結会計年度に比べて3,449億円（66.6%）の利益の減少となった。この減少は主に、未実現有価証券評価損益が当連結会計年度の388億円の利益に対し、前連結会計年度は国内株式市場における株価の上昇により2,446億円の利益であったこと、および外貨換算調整額が前連結会計年度の2,684億円の利益に対して当連結会計年度は1,307億円の利益に減少したことなどによるものである。

#### (4) 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た。

平成20年3月31日に終了する連結会計年度については、トヨタは設備投資および研究開発活動のための十分な資金を、主に手許の現金及び現金同等物と営業活動から得た現金により調達する予定である。平成18年4月1日から平成19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、「第3 設備の状況」を参照。

顧客や販売店に対する融資プログラムおよびリース・プログラムで必要となる資金について、トヨタは営業活動から得た現金と金融子会社の借入金によりまかなっている。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る。

当連結会計年度における営業活動から得た現金<純額>は、前連結会計年度の2兆5,154億円に対し、3兆2,381億円となった。この増加は、主に当期純利益の増加によるものである。

当連結会計年度における投資活動に使用した現金<純額>は、前連結会計年度の3兆3,755億円に対し、3兆8,143億円となった。この増加は、主に金融債権に対する投資の増加、賃貸資産の購入および有価証券及び投資有価証券の購入の増加によるが、金融債権の回収の増加により一部相殺されている。

当連結会計年度における財務活動から得た現金<純額>は、前連結会計年度の8,769億円に対し、8,817億円となった。この増加は、主に長期借入債務の増加によるが、長期借入債務の返済の増加により一部相殺されている。

当連結会計年度における賃貸資産を除く資本的支出は、前連結会計年度の1兆5,234億円から6.4%減少し、1兆4,258億円となった。この資本的支出の減少は、主に国内連結子会社の設備投資の減少によるものである。

当連結会計年度における賃貸資産に対する資本的支出は、前連結会計年度の1兆2,477億円から13.0%増加し、1兆4,100億円となった。この増加は、主に北米および日本の金融子会社における賃貸資産の増加によるものである。

平成20年3月31日に終了する連結会計年度において、賃貸資産を除く設備投資額は約1兆5,000億円となる予定である。設備投資予定額の地域別内訳は、日本8,000億円、北米4,000億円、欧州1,100億円、アジア1,100億円およびその他800億円となっている。

現在入手可能な情報によれば、トヨタは、環境問題が平成20年3月31日に終了する連結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ない。しかしながら、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る。

現金及び現金同等物は平成19年3月31日現在で1兆9,003億円であった。現金及び現金同等物の大部分は円建てまたは米ドル建てである。また、平成19年3月31日現在における定期預金は267億円、有価証券は4,354億円であった。

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、当連結会計年度において総資金量は、4,084億円(10.0%)増加し4兆5,052億円となった。

当連結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、432億円(2.2%)増加し2兆238億円となった。これは売上の増加による影響および為替換算レート変動の影響によるものである。



当連結会計年度におけるたな卸資産は、1,830億円（11.3%）増加し1兆8,039億円となった。これは取引量の増大および為替換算レート変動の影響によるものである。

当連結会計年度における金融債権<純額>合計は、9兆7,310億円と、1兆4,035億円（16.9%）増加した。この増加は、販売台数の増加による小売割賦債権の増加、卸売債権の増加、不動産融資および販売店の運転資金融資を含むその他のディーラー貸付金の増加およびファイナンス・リースの増加によるものである。平成19年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、北米64.5%、日本13.1%、欧州10.2%、アジア3.6%、その他の地域8.6%であった。トヨタは、特別目的事業体を通じて金融債権を売却するプログラムを保有しており、当連結会計年度においてこの証券化取引により、購入および留保持分控除後で、690億円の売却収入を得た。

有価証券及びその他の投資有価証券（流動資産計上のものを含む。）は、主として当社および北米の連結子会社による国債等への投資により、前連結会計年度に比べて2,279億円（5.6%）増加し4兆2,653億円となった。

当連結会計年度における有形固定資産は、9,939億円（14.1%）増加した。これは主に設備投資によるが、減価償却の影響により一部相殺されている。

当連結会計年度における支払手形及び買掛金は1,250億円（6.0%）増加した。これは取引量の増大および為替換算レート変動の影響によるものである。

当連結会計年度における未払費用は2,041億円（13.9%）増加した。これは業容拡大に伴う諸経費の増加の影響によるものである。

当連結会計年度における未払法人税等は737億円（21.2%）増加した。これは、主に課税所得の増加の影響によるものである。

当連結会計年度における借入債務合計は1兆7,317億円（16.7%）増加した。トヨタの短期借入債務は、加重平均金利3.17%の借入金と、加重平均金利4.95%のコマーシャル・ペーパーにより構成されている。当連結会計年度における短期借入債務は、前連結会計年度に比べて4,643億円（15.3%）増加し、3兆4,973億円となった。トヨタの長期借入債務は、利率が0.01%から18.00%、返済期限が平成19年から平成59年の無担保の借入金、担保付きの借入金、メディアム・ターム・ノート、無担保普通社債、および長期キャピタル・リース債務により構成されている。当連結会計年度の1年以内に返済予定の長期借入債務は6,443億円（37.4%）増加し、2兆3,681億円となり、返済期限が1年超の長期借入債務は6,231億円（11.0%）増加し、6兆2,635億円となった。借入債務合計の増加は、主に金融事業の拡大によるものである。平成19年3月31日現在で、長期借入債務の約39%は米ドル建て、約24%は日本円建て、約11%はユーロ建て、約26%はその他の通貨によるものであった。トヨタは、金利スワップを利用することにより固定金利のエクスポージャーをヘッジしている。トヨタの借入必要額に重要な季節的変動はない。

平成18年3月31日現在におけるトヨタの自己資本に対する有利子負債比率は98.5%であったが、平成19年3月31日現在では102.5%となった。

トヨタの長期借入債務は、平成19年3月31日現在、スタンダード・アンド・プアーズによって「AAA」、ムーディーズによって「Aaa」、格付投資情報センターによって「AAA」と格付けされている。これらの格付けは、スタンダード・アンド・プアーズ、ムーディーズおよび格付投資情報センターによる長期借入債務の最高格付けである。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る。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ある。

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ある。トヨタは、トヨタファイナンシャルサービス㈱に金融ビジネスを集中させ、同社を通じて金融ビジネスの全世界的効率化を目指している。

金融政策の主要な要素は、収益の短期的変動に左右されず費用効率の高いベースで研究開発活動、設備投資および金融事業に投資できるような、安定した財務基盤を維持することである。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る。高い格付けを維持する能力は、数多くの要因に左右され、その中にはコントロールできないものも含まれている。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る。

当連結会計年度における未積立年金債務は2,825億円と、前連結会計年度に比べて242億円(7.9%)減少した。これは主に当社および日本国内の子会社に関連したものである。未積立額は、トヨタによる将来の現金拠出または対象従業員に対するそれぞれの退職日における支払いにより解消される。未積立年金債務の減少は、主に年金資産への拠出額の増加および年金資産の市場価値の増加によるものである。詳細については、連結財務諸表注記19を参照。

(5) オフバランス化される取引

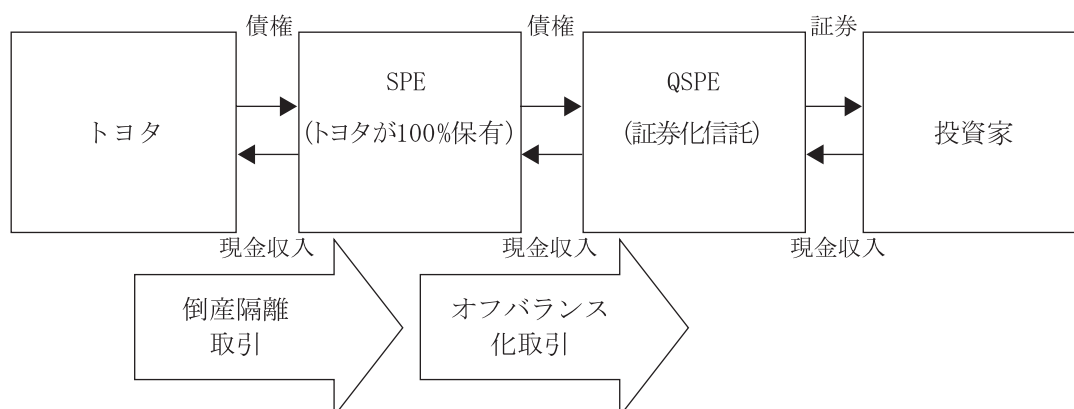
証券化取引による資金調達

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

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

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

一般的な証券化取引の流れを図解すると次のとおりとなる。



トヨタの証券化取引のためのSPEの利用は証券化市場の慣習に従っている。SPEへの売却により、売却した債権を証券保有者の利益のためにトヨタの他の債権者から倒産隔離させている。また、会計上必要となる条件を満たしている限り、債権の売却は売却したものとして会計上処理される。証券化取引に対する投資家がトヨタに対して有する遡及権は、証券化された債権の契約上のキャッシュ・フロー、トヨタが留保した劣後持分、現金積立準備金およびリボルビング・リクイディティ・ノートを発行した金額に限定されている。トヨタは証券化信託が発行した証券に対して保証を行っていない。SPEは存在目的が限定されており、債権を購入、販売するためだけに利用される。個々の証券化信託の存続期間は限られており、一般的に投資家が保有するすべてのアセットバック証券について全額の支払が完了した時点で消滅する。

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

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

- ・現金積立準備金および使途制限現金

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

#### ・リボルビング・リクイディティ・ノート

特定の証券化取引においては、現金積立準備金の代わりに、リボルビング・リクイディティ・ノート（以下、RLNという。）契約を利用する場合がある。証券化信託はRLNにより資金を調達し、投資家に対する利息および元本の支払のための資金不足を補う。トヨタはRLNの引き出しに対して資金を拠出し、また、RLNの契約条件のもとでは、証券化信託は引き出した金額に発生した利息分を加算した金額を返済する義務を負うこととされている。RLNの元本および利息の支払は、アセットバック証券の元本および利息の支払に対して劣後し、また、特定の場合においては現金積立準備金に対しても劣後するものとされている。回収金がRLNの未返済残高の返済に十分でない場合、トヨタは当該未返済残高に対して損失を認識する。トヨタの短期無担保債に対するムーディーズおよびスタンダード・アンド・プアーズの格付けがそれぞれP - 1とA - 1を下回った場合、トヨタはRLNにおける利用可能額全額の資金を拠出することが義務付けられている。平成18年3月31日および平成19年3月31日現在、RLNの引き出し残高はなく、また公正価値を有する重要なRLNはない。トヨタはRLNの引き出しに対して資金の拠出が必要となることがないと考えているため、RLNに関する負債を計上していない。

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

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

証券化取引に関連した、他の重要な契約上の条項は次のとおりである。

#### ・債権の買戻し義務

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

・資金拠出条項

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

(6) 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る。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る。貸出はお客様ごとに信用状態の調査を実施した結果設定した限度額の範囲内、お客様の要求により実行される。カード会員に対する貸付金には保証は付されないが、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る。平成19年3月31日現在のカード会員に対する貸出未実行残高は2兆5,195億円である。

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る。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る。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る。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る。貸付金は通常担保または保証が付されているが、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る可能性がある。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る。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る。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ある。平成19年3月31日現在の販売店に対する貸出未実行残高は1兆6,379億円である。

#### (7) 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る。保証期間は平成19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るが、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る。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する。

将来の潜在的保証支払額は、平成19年3月31日現在、最大で1兆3,339億円である。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、平成19年3月31日現在の残高は、36億円である。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する。

#### (8) 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。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る。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る。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る。

次の表は、平成19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ある。

	金額：百万円				
	合計	返済期限			
		1年未満	1年以上 3年未満	3年以上 5年未満	5年以上
契約上の債務：					
短期借入債務（注記13）					
借入金	1,055,918	1,055,918			
コマーシャル・ペーパー	2,441,473	2,441,473			
長期借入債務*（注記13）	8,580,815	2,355,863	3,359,711	1,634,152	1,231,089
キャピタル・リース債務 （注記13）	50,886	12,253	13,235	24,303	1,095
解約不能オペレーティン グ・リース債務（注記22）	56,141	11,364	15,345	9,862	19,570
有形固定資産及びその他の 資産の購入に関する契約債 務（注記23）	132,443	87,310	21,951	21,061	2,121
合計	12,317,676	5,964,181	3,410,242	1,689,378	1,253,875

\* 長期借入債務の金額は、将来の支払元本を表している。

なお、トヨタは平成20年3月31日に終了する連結会計年度において、退職金制度に対し132,447百万円を拠出する予定である。

	金額：百万円				
	合計	債務の満了期限			
		1年未満	1年以上 3年未満	3年以上 5年未満	5年以上
商業上の契約 債務（注記23）：					
通常の事業から生じる 最大見込保証債務	1,333,961	417,260	610,228	246,190	60,283
合計	1,333,961	417,260	610,228	246,190	60,283

#### (9) 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ない。詳細については、連結財務諸表注記12を参照。



#### (10)廃棄自動車に関する法律

平成12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た。

- ・各自動車メーカーは平成14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。平成19年1月1日以降には、各自動車メーカーは平成14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平成15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。
- ・平成20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、平成18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、平成27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。

#### (11)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る。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る。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る。

##### 製品保証

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

## 貸倒引当金および金融損失引当金

トヨタのセールス・ファイナンスおよびファイナンス・リース債権は、乗用車および商用車により担保されている分割払い小売販売契約からなる。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る。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る。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る。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ある。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るが、（ ）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、（ ）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（ ）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る。新車の価格を押し下げる効果をもつセールス・インセンティブが販売プロモーションの重要な構成要素であり続ける限り、中古車の再販価格およびそれに伴うセールス・ファイナンスならびにファイナンス・リース債権の担保価値は更なる引下げの圧力を受ける可能性がある。これらの要因によりトヨタの貸倒引当金および金融損失引当金を大幅に増加させる必要が生じた場合、将来の金融事業の業績に悪影響を与える可能性がある。これらの引当金のうち、トヨタの業績に対してより大きな影響を与える金融損失引当金のレベルは、主に損失発生の頻度と損失の重要性の2つの要因により影響を受ける。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する。トヨタの顧客ポートフォリオは比較的少額の残高を持つ同質の小売債権およびリース債権から構成されており、販売店ローンは卸売金融およびその他の販売店融資に関連したローンである。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る。

(感応度分析)

トヨタの業績に重大な影響を与える金融損失の程度は、主に損失発生頻度、損失の重要性という2つの要素の影響を受ける。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る。次の表は、トヨタが金融損失引当金を見積るにあたり、重要な見積りの一つであると考えている予想損失程度の仮定の変化を示したものであり、他のすべての条件は一定とみなしている。金融損失引当金がトヨタの金融事業に対して与える影響は重要であり、予想損失程度の仮定の変化に伴う金融損失引当金の変動が金融事業に与える影響を示している。

金額：百万円
平成19年3月31日現在 の金融損失引当金 に与える影響

見積り損失程度の10%の上昇

6,139

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る。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る。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る。新車の価格を押し下げる効果をもつセールス・インセンティブが販売プロモーションの重要な構成要素であり続ける限り、中古車の再販価格およびそれに伴うリース車両の公正価値は引下げの圧力を受ける可能性がある。中古車の再販価格が下がれば、見積残存価額を減少させるための追加的な費用計上により、将来の金融事業の業績に悪影響を及ぼすと考えられる。リース期間を通じて、マネジメントは、契約上の残存価額の決定において用いられた見積りが合理的であるかどうか判断するため、リース期間終了時における公正価値の見積額の評価を定期的に行っている。リース期間終了時における残存価値の見積りに影響する要素として、新車インセンティブプログラム、新車の価格設定、中古車の供給、予測車両返却率および残価損失の予測感応度等が挙げられる。車両返却率は、ある期間において、リース契約終了時に返却されトヨタが売却したリース車両の台数が、リース開始日において当該期間中にリース契約が終了することが予定されていたリース契約の件数に占める割合を表している。車両返却率が上昇すると、トヨタのリース終了時における損失のリスクが上昇する。残価損失の感応度は、リース終了時におけるリース車両の公正価値がリース車両の残存価額を下回る程度を表している。

(感応度分析)

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

	金額：百万円
	平成19年4月1日以降 リース期間終了までの 残価損失に与える影響
車両返却率の1%の上昇	1,062

長期性資産の減損

トヨタは必要に応じて、のれんおよびその他の無形資産を含む、使用中の長期性資産および処分予定の長期性資産の帳簿価額を定期的にレビューしている。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る。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する。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るが、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る。

退職給付費用

退職給付費用および退職給付債務の計算は、割引率、発生した給付額、利息費用、年金資産の期待収益率、死亡率などの要素が含まれている。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る。マネジメントは、使用した仮定は妥当なものと考えているが、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る。

退職給付費用および退職給付債務の計算に影響を与える最も重要な仮定は、割引率と年金資産の期待収益率である。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る。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る。トヨタが当連結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2.6%および3.0%である。また、当連結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2.7%である。

(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る。

	金額：百万円	
	平成20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	平成19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	10,603	127,860
0.5%の増加	10,243	110,149
期待収益率		
0.5%の減少	7,127	
0.5%の増加	7,127	

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る。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る。また、市場価格がない場合、公正価値の算定には多くの判断および見積りが必要となる。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るが、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る。

市場性ある有価証券

トヨタは、投資の公正価値が帳簿価額を下回り、かつその下落が一時的ではない場合、その帳簿価額を実現可能価額まで減損する処理を会計方針として採用している。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る。