



2022年3月期
第2四半期決算

カローラ クロス

2021年11月4日
トヨタ自動車株式会社

トヨタのクルマをご愛顧いただいている
世界中のお客様、そして私たちの取り組みを
支えていただいている株主の皆様、
販売店・仕入先、全てのステークホルダーの皆様に
深く感謝申し上げます。

なお今回、減産により
多くのお客様への納車をお待たせしていること、
大変申し訳ございません。
一刻も早くお届けできるよう、努力してまいります。

将来予測・インサイダー取引について

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。

- 日本、北米、欧州、アジアおよび当社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環境
- 為替相場(主として日本円、米ドル、ユーロ、豪ドル、ロシア・ルーブル、加ドルおよび英国ポンドの相場)、株価および金利の変動
- 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当社の能力
- 当社が営業活動を行っている市場内における法律、規制およ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当社の自動車事業に影響を与えるもの、または現在・将来の訴訟やその他の法的手続きの結果を含めた当社のその他の営業活動に影響を与える法律、規制および政府政策の変更など
- 当社が営業活動を行っている市場内における政治的および経済的な不安定さ
- 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当社の能力
- ブランド・イメージの毀損
- 仕入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
- 当社が材料、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、電力・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
- 生産および販売面への影響を含む、自然災害および感染症の発生・蔓延による様々な影響

以上の要素およびその他の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。

インサイダー取引に関するご注意：

企業から直接、未公開の重要事実の伝達を受けた投資家（第一次情報受領者）は、当該情報が「公表」される前に株式売買等を行うことが禁じられています（金融商品取引法166条）。

同法施行令により、二以上の報道機関に対して企業が当該情報を公開してから12時間が経過した時点、または、証券取引所に通知し

かつ内閣府令で定める電磁的方法（TDnetの適時開示情報閲覧サービス）により掲載された時点をもって「公表」されたものとみなされます。

2022年3月期 第2四半期決算サマリー

TOYOTA

- 世界中で生産が停滞したが、一台でも多くのクルマをお客様にお届けするため、**販売店・仕入先・工場の現場が必死に努力。**
- もっといいクルマづくりによる商品力向上と成長投資を行いつつ、**地道な原価低減や固定費の効率化の効果**が表れた。新車市場の需給ひっ迫により、中古車価格の高止まりや販売費の低下など、**プラス効果もあり、実力以上**の部分もある。
- 見通しは、円安の影響を除けば、**資材高騰などにより、実質下方修正。**コロナ禍で得た学びを定着させるべく、取り組みを継続したい。
- 株主還元は、**中間配当は1株当たり120円**、前期から**15円増配**。**自己株式取得は1,500億円**を上限として実施。

3

まず、当第2四半期決算のサマリーについて、ご説明いたします。

新興国のコロナ感染拡大や半導体需給のひっ迫により世界中で生産が停滞しましたが、お客様に一台でも多くのクルマをお届けするために、販売店、仕入先、工場の現場が必死に努力しました。

前半期は、もっといいクルマづくりによる商品力向上と成長に向けた投資を行いつつ、地道な原価低減や固定費の効率化の効果が表れた実績となりました。新車市場の需給ひっ迫による、中古車価格の高止まりや販売費の低下といったプラス効果もあり、実力以上の部分もある実績とみています。

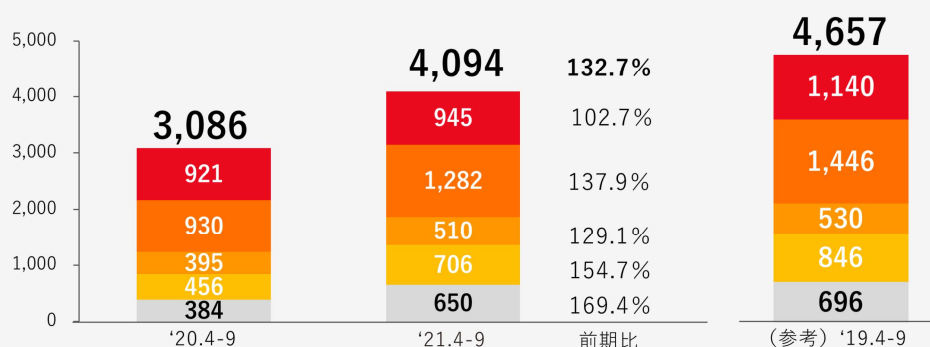
通期見通しは上方修正としましたが、円安の影響を除けば、資材高騰などにより、実質は下方修正となります。コロナ禍で得た学びを定着させるべく、気を引き締めて取り組みを継続いたします。

株主還元については、中間配当は、1株あたり120円、前期から15円増配いたします。自己株式取得は、1,500億円を上限として実施いたします。

2022年3月期 第2四半期 実績

連結販売台数（6ヶ月累計）

(単位：千台)



- 日本
- 北米
- 欧州
- アジア
- その他
 - ・中南米
 - ・オセアニア
 - ・アフリカ
 - ・中近東など

ご参考（小売）

トヨタ・レクサス販売台数	4,011	4,852	121.0%	4,951
電動車 [比率]	910 [22.7%]	1,343 [27.7%]	147.5%	1,001 [20.2%]
内、HEV	886	1,267	143.1%	968
PHEV	22	66	295.4%	32
BEV	2	7	376.9%	-
FCEV	1	3	609.3%	2
グループ総販売台数	4,366	5,265	120.6%	5,454

5

4月から9月までの、
6ヵ月累計の実績について、ご説明いたします。

当期の連結販売台数は、
前年同期に対して132.7%となる、409万4千台、
トヨタ・レクサス販売台数は、
前年同期に対して121.0%となる、485万2千台
となりました。

また、電動車の比率は27.7%となりました。

連結決算要約（6ヶ月累計）

TOYOTA

(単位：億円)	'20.4-9	'21.4-9	増減	(参考) '19.4-9
営業収益	113,752	154,812	+41,060	153,582
営業利益	5,199	17,474	+12,274	13,992
営業利益率	4.6%	11.3%		9.1%
営業外損益	2,088	3,965	+1,877	2,226
持分法による投資損益	763	2,610 ^{*1}	+1,846	1,998
税引前利益	7,288	21,440	+14,152	16,218
親会社の所有者に帰属する四半期利益	6,293	15,244	+8,951	11,495
四半期利益率	5.5%	9.8%		7.5%
為替レート				
米ドル	107円	110円	3円円安	109円
ユーロ	121円	131円	10円円安	121円

*1 うち、日本1,711（前期比+1,744）、中国853（同+63）、その他46（同+39）

6

当期の連結決算は、

営業収益、 15兆4,812億円
 営業利益、 1兆7,474億円
 税引前利益、 2兆1,440億円
 当期利益、 1兆5,244億円

となりました。

連結営業利益増減要因（6ヶ月累計）

TOYOTA

（単位：億円）



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳			
輸出入等の外貨取引分	+2,350	海外子会社の	+450	台数・構成	+7,200	労務費	△200	スワップ評価損益ほか	△626
- 米ドル	+750	営業利益換算差		金融事業	+1,000	減価償却	△250		
- ユーロ	+250	その他	△250	その他	+2,350	研究開発費	+250		
- その他通貨	+1,350	(外貨建引当の期末換算差ほか)				経費ほか	+300		

7

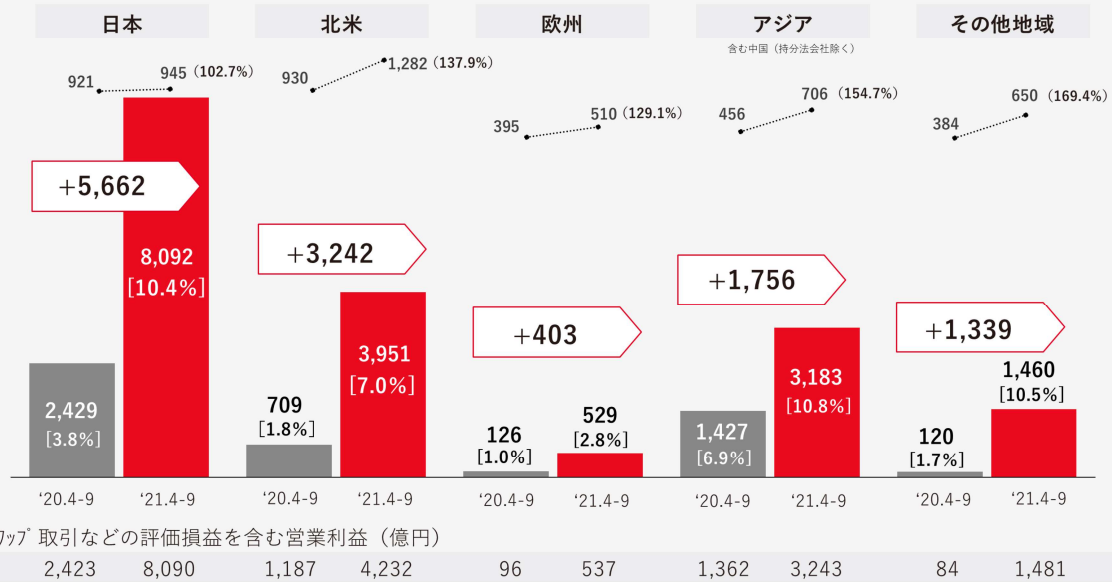
営業利益の増減要因について、ご説明いたします。

為替変動の影響により、2,550億円の増益、
 原価改善の努力は、資材高騰の影響により、300億円の減益、
 営業面の努力は、販売台数の増加や金融事業の収益改善により、
 1兆550億円の増益、
 諸経費の増減・低減努力は、100億円の増益となりました。

この結果、為替変動・スワップ評価損益等の影響を除いた
 営業利益は、1兆350億円の増益となりました。

所在地別営業利益（6ヶ月累計）

■ 営業利益（億円）＜金利スワップ取引などの評価損益を除く＞ [] 営業利益率 ◆ 連結販売台数（千台）



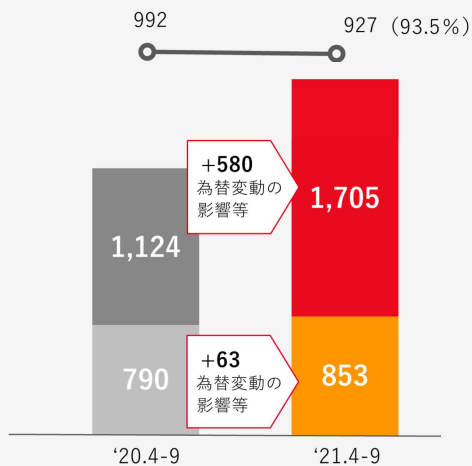
所在地別の営業利益は、
ご覧の通り、全ての地域で増益となりました。

これは主に販売台数の増加によるものです。

中国事業/金融セグメント (6ヶ月累計)

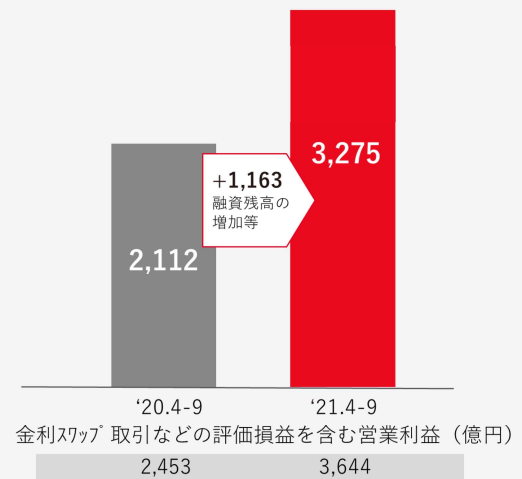
中国事業の状況 (ご参考)

- 中国連結子会社 営業利益 (億円)
- 中国持分法適用会社 持分法による投資損益 (億円)
- トヨタ・レクサス販売台数 (千台)



金融セグメント

- 営業利益 (億円) <金利スワップ取引などの評価損益を除く>



中国事業については、
子会社の営業利益、持分法適用会社の
持分法による投資損益とともに、
為替変動の影響などにより、増益となりました。

金融セグメントについては、
融資残高の増加や、融資利ざやの拡大などにより、
増益となりました。

株主還元

株主還元:配当金

'18.3~'19.3 : 米国会計基準
'20.3~'22.3 : IFRS

TOYOTA

- 中間配当は1株当たり120円（前期比+15円）
- 連結配当性向30%を維持・向上させつつ、安定的・継続的に配当



期間	項目	期				
		'18.3期	'19.3期	'20.3期	'21.3期	'22.3期 (中間)
中間	配当総額 (億円)	2,934	2,869	2,789	2,935	3,324
	配当性向*1	27.8%	23.4%	24.5%	46.6%	21.9%
年間	配当総額 (億円)	6,426	6,268	6,108	6,710	—
	配当性向*2	26.1%	33.8%	30.2%	29.8%	—

*1 1株当たり中間配当金 ÷ 1株当たり親会社の所有者に帰属する中間利益 *2 1株当たり配当金 ÷ 1株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益

11

次に、株主還元についてご説明いたします。

当期の中間配当は、前半期の業績をもとに、前期と比べて15円の増配となる120円といたしました。

今後も、中長期的に連結配当性向を維持・向上させつつ、安定的・継続的に配当を行い、中長期で当社株を保有いただいている株主様に、報いてまいります。

株主還元: 自己株式取得

'18.3~'19.3: 米国会計基準
'20.3~'22.3: IFRS

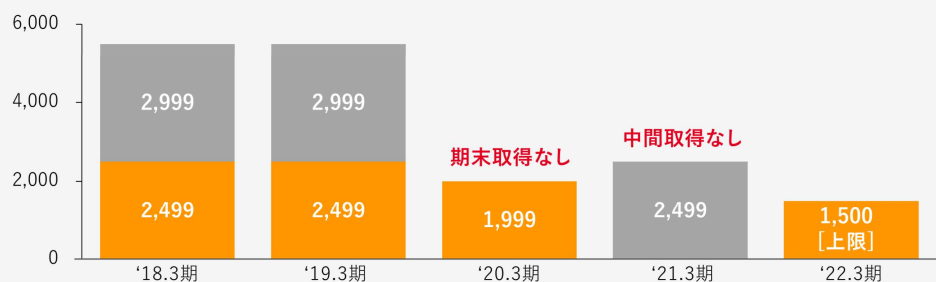
TOYOTA

■ 成長投資、配当水準、手元資金や株価水準等を総合的に勘案し、機動的に実施

(単位: 億円)

自己株式
取得額の推移

■ 期末取得分
■ 中間取得分



自己株式取得	5,499	5,499	1,999	2,499	—
配当総額*1	6,501	6,367	6,108	6,710	—
総還元額*1	12,000	11,867	8,108	9,210	—
(総還元性向*2)	(48.1%)	(63.0%)	(39.8%)	(41.0%)	—

*1 第1回AA型種類株式への配当を含む(但し、'20/3期以降は、IFRS適用のため含まない) *2 総還元額÷親会社の所有者に帰属する当期利益

12

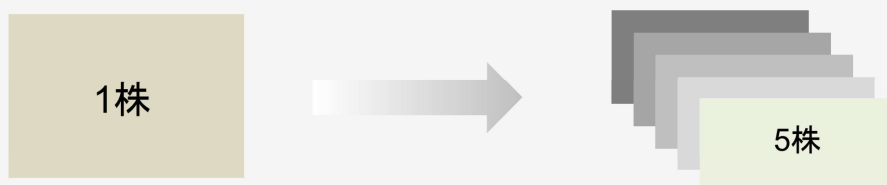
また、自己株式取得は、成長投資や配当水準等を総合的に考え、当中間期については、1,500億円を上限として実施いたします。

(ご参考) 株式分割

TOYOTA

最低投資金額の引き下げにより、
より多くの方々が当社株式を購入しやすい環境をつくることを目的とし、
株式分割を実施

- 分割の割合：株式1株につき5株の割合で分割
- 基準日：2021年9月30日
- 効力発生日：2021年10月1日

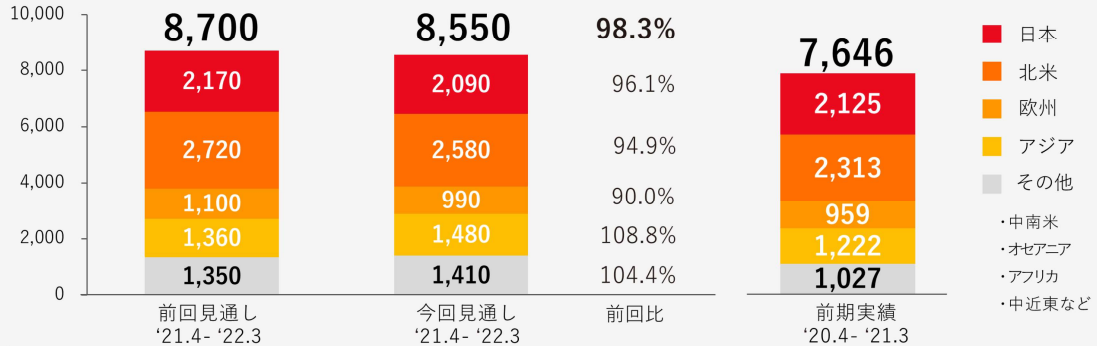


2022年3月期 見通し

連結販売台数見通し

TOYOTA

(単位：千台)



ご参考（小売）

トヨタ・レクサス販売台数	9,600	9,400	97.9%	9,087
電動車 [比率]	2,800 [29.2%]	2,650 [28.2%]	94.6%	2,155 [23.7%]
内、HEV	2,670	2,530	94.8%	2,087
PHEV	100	100	100.0%	59
BEV	20	15	75.0%	6
FCEV	10	5	50.0%	3
グループ総販売台数	10,550	10,290	97.5%	9,920

15

続いて、2022年3月期の見通しについて、
ご説明いたします。

連結販売台数については、
前回見通しに対して、98.3%となる
855万台を見込んでおります。

地域別の内訳については、記載の通りでございます。

また、トヨタ・レクサス販売台数については、
前回見通しに対し、97.9%となる
940万台を見込んでおります。

連結決算見通し要約

TOYOTA

(単位：億円)	前回見通し '21.4-'22.3	今回見通し '21.4-'22.3	増減	前期実績 '20.4-'21.3
営業収益	300,000	300,000	±0	272,145
営業利益	25,000	28,000	+3,000	21,977
営業利益率	8.3%	9.3%		8.1%
営業外損益	6,100	6,400	+300	7,346
持分法による投資損益	4,300	4,600	+300	3,510
税引前利益	31,100	34,400	+3,300	29,323
親会社の所有者に帰属する当期利益	23,000	24,900	+1,900	22,452
当期利益率	7.7%	8.3%		8.3%
為替レート				
米ドル*1	105円	110円	5円円安	106円
ユーロ*1	125円	128円	3円円安	124円

*1 第2四半期実績：米ドル #110円/ユーロ #131円、'21年10月以降の前提為替レート：米ドル #110円/ユーロ #125円

16

次に、連結決算の見通しです。

10月以降の為替レート的前提を、
ドル110円、ユーロ125円とし、
通期の為替レートを、
ドル110円、ユーロ128円といたしました。

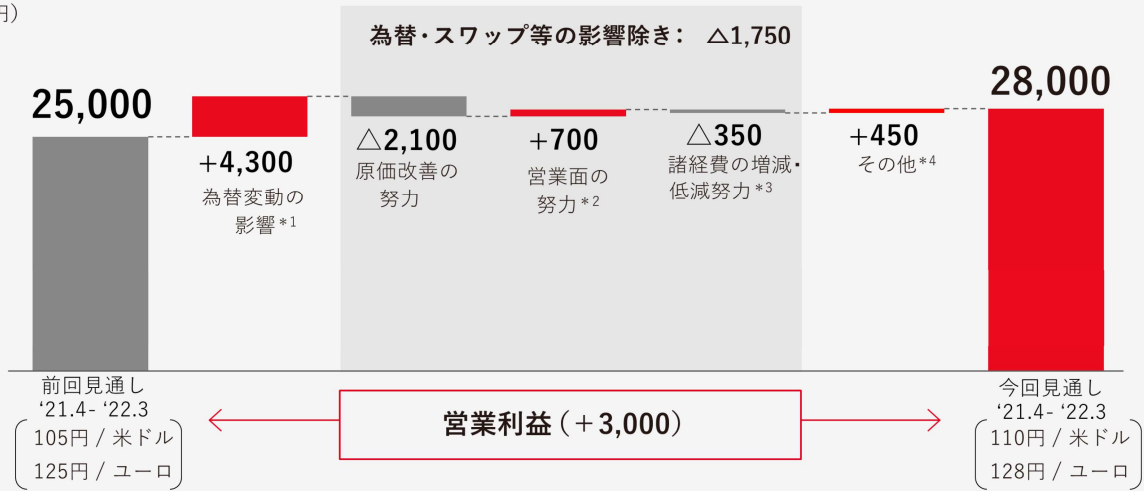
通期の業績見通しは

営業収益	30兆円
営業利益	2兆8,000億円
税引前利益	3兆4,400億円
当期利益	2兆4,900億円

を見込んでおります。

連結営業利益増減要因（前回見通し差）

（単位：億円）



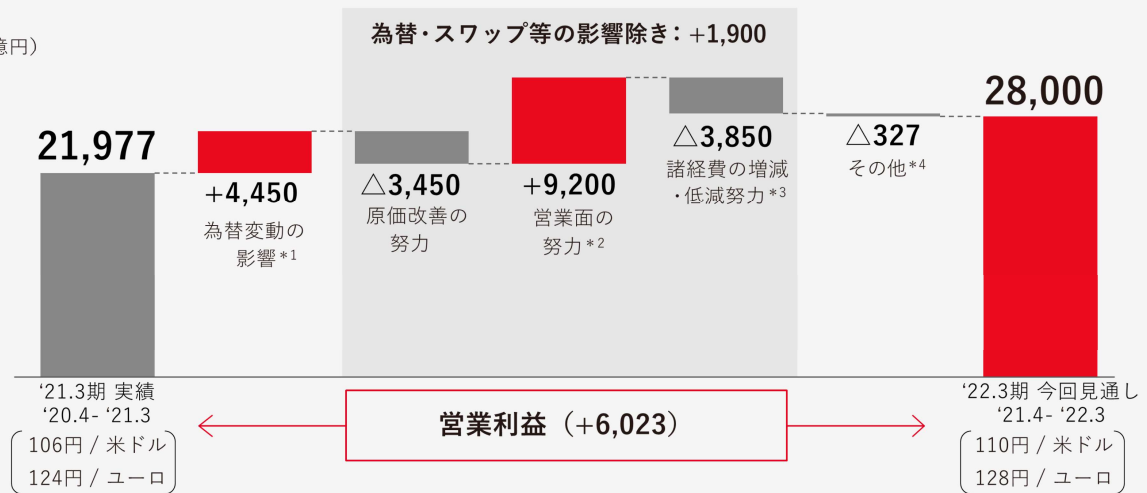
*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳			
輸出入等の外貨取引分	+4,350	海外子会社の	+300	台数・構成	$\Delta 2,650$	労務費	$\Delta 200$	スワップ評価損益ほか	+450
- 米ドル	+2,350	営業利益換算差		金融事業	+800	減価償却	+0		
- ユーロ	+150	その他	$\Delta 350$	その他	+2,550	研究開発費	$\Delta 200$		
- その他通貨	+1,850	(外貨建引当の期末換算差ほか)				経費ほか	+50		

前回見通しからの増減要因についてご説明いたします。

為替を円安に見直したことによる増益を見込む一方、
資材高騰などを織り込み、
前回見通しから3,000億円、増益方向に修正いたしました。

連結営業利益増減要因(前年同期差)

(単位：億円)



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+3,750	海外子会社の	+450	台数・構成	+5,600	労務費	△800
- 米ドル	+1,850	営業利益換算差		金融事業	+800	減価償却	△100
- ユーロ	+200	その他	+250	その他	+2,800	研究開発費	△900
- その他通貨	+1,700	(外貨建引当の期末換算差ほか)				経費ほか	△2,050
						スワップ評価損益ほか	△327

前年同期と比較した増減要因は、ご覧の通りです。

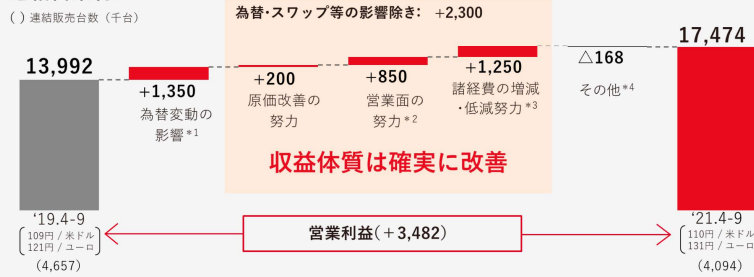
引き続き、供給面や資材高騰など、先行きは予断を許さない状況ですが、コロナ禍で得た学びを定着させ、未来に向けた取組みを進めてまいります。

以上で、決算に関するご説明を終わらせて頂きます。

(ご参考) 営業利益増減要因(コロナ前比較)

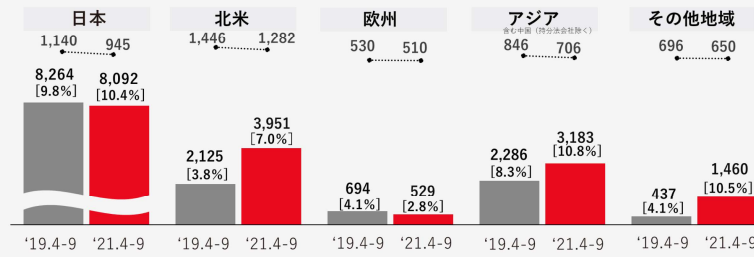
連結営業利益

() 連結販売台数 (千台)



所在地別営業利益

■ 営業利益 (億円) <金利スワップ取引などの評価損益を除く> [] 営業利益率 ● 連結販売台数 (千台)

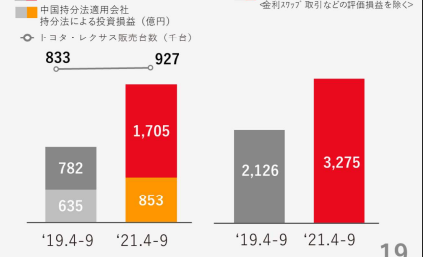


*増減分析の各科目の数値は、前々期 ('19,4-9) と前期 ('20,4-9) 比較および前期 ('20,4-9) と当期 ('21,4-9) 比較を単純合算した値

*1 内訳		
輸出入等の外貨取引分	+1,300	海外子会社の
-米ドル	+400	営業利益換算差
-ユーロ	+250	その他
-その他通貨	+650	(外貨建引当の期末換算差ほか)
△350		
*2 内訳		
台数・構成	△3,650	労務費
金融事業	+1,050	減価償却
その他	+3,450	研究開発費
△250		
△550		
+450		
*3 内訳		
		経費ほか
		+1,600
*4 内訳		
スワップ評価損ほか		△168

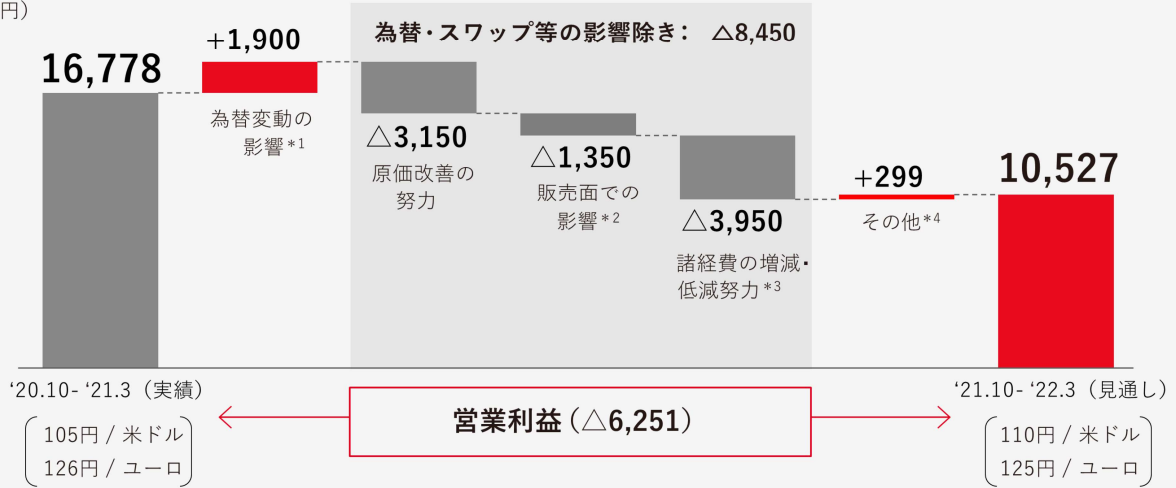
中国事業/金融セグメント

■ 中国連結子会社 営業利益 (億円) ■ 営業利益 (億円)



(ご参考) 連結営業利益増減要因 <後半期> (前年同期差)

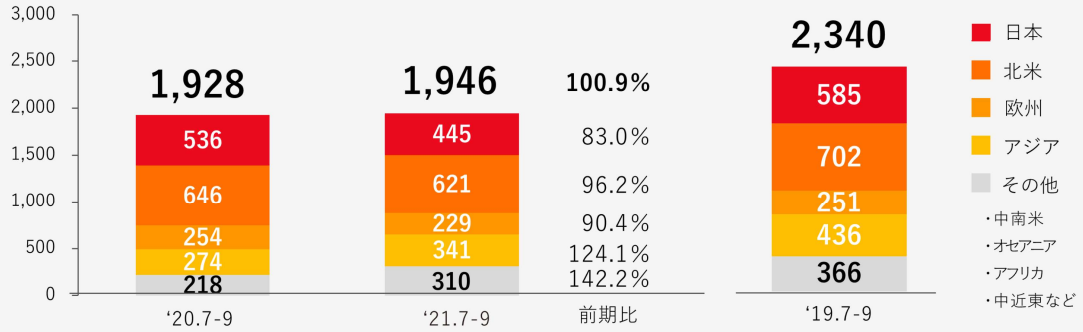
(単位:億円)



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳			
輸出入等の外貨取引分	+1,400	海外子会社の	±0	台数・構成	△1,600	労務費	△600	スワップ評価損益ほか	+299
- 米ドル	+1,100	営業利益換算差		金融事業	△200	減価償却	+150		
- ユーロ	△50	その他	+500	その他	+450	研究開発費	△1,150		
- その他通貨	+350	(外貨建引当の期末換算差ほか)				経費ほか	△2,350		

(ご参考) 連結販売台数 (3ヶ月)

(単位:千台)



ご参考 (小売)

トヨタ・レクサス販売台数	2,305	2,308	100.1%	2,477
電動車 [比率]	552 [24.0%]	666 [28.8%]	120.5%	500 [20.2%]
内、HEV	537	631	117.4%	481
PHEV	14	30	213.1%	19
BEV	1	3	430.9%	-
FCEV	0	1	364.4%	1
グループ総販売台数	2,519	2,506	99.5%	2,745

(ご参考) 連結決算要約 (3ヶ月)

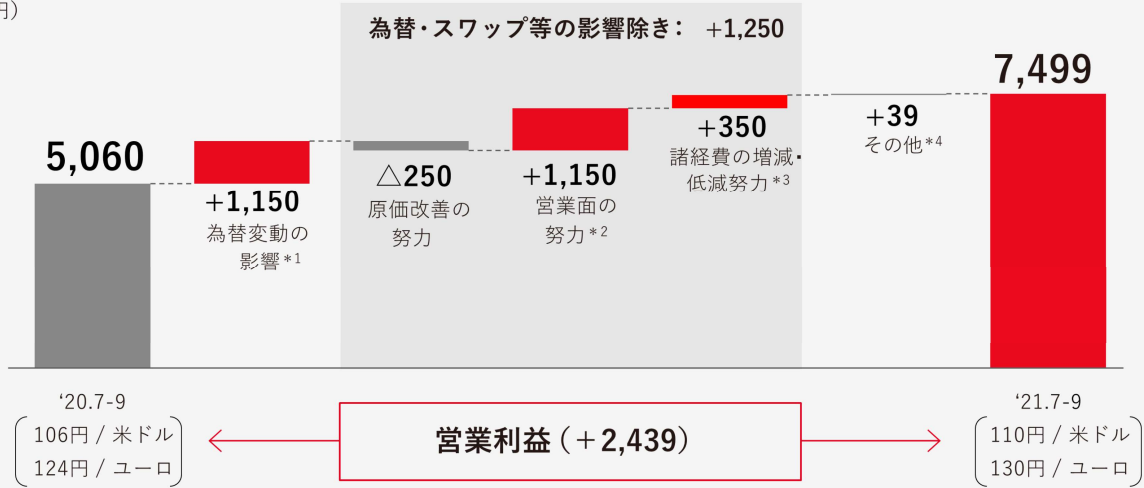
TOYOTA

(単位: 億円)	'20.7-9	'21.7-9	増減	(参考) '19.7-9
営業収益	67,744	75,457	+7,713	76,370
営業利益	5,060	7,499	+2,439	6,586
営業利益率	7.5%	9.9%		8.6%
営業外損益	1,045	1,368	+323	1,122
持分法による投資損益	889	995 *1	+105	951
税引前利益	6,105	8,868	+2,762	7,708
親会社の所有者に帰属する四半期利益	4,705	6,266	+1,561	5,304
四半期利益率	6.9%	8.3%		6.9%
為替レート				
米ドル	106円	110円	4円円安	107円
ユーロ	124円	130円	6円円安	119円

*1 うち、日本508 (前期比△29)、中国414 (同+36)、その他73 (同+98)

(ご参考) 連結営業利益増減要因 (3ヶ月)

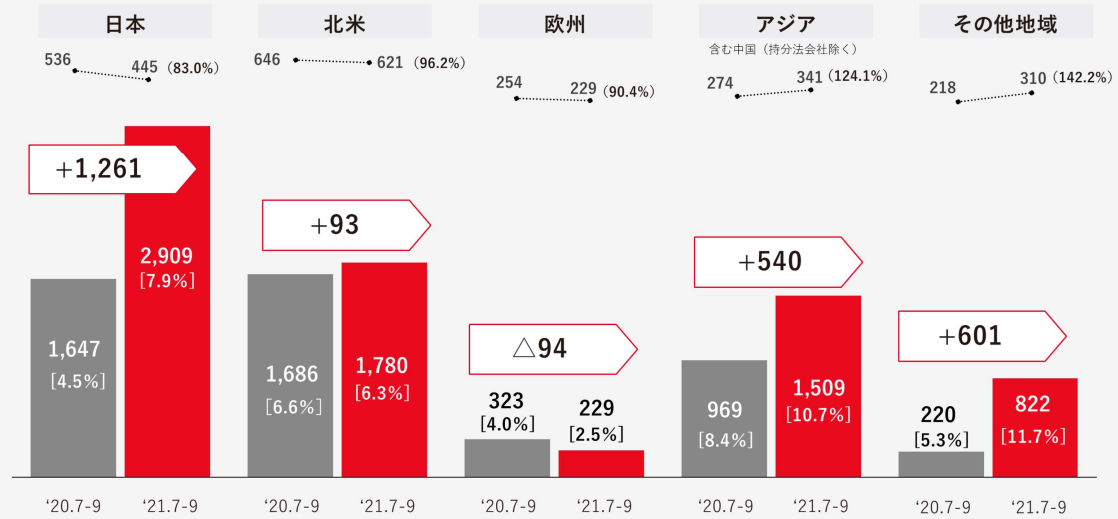
(単位: 億円)



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳			
輸出入等の外貨取引分	+1,150	海外子会社の	+150	台数・構成	△550	労務費	△150	スワップ評価損益ほか	+39
- 米ドル	+550	営業利益換算差		金融事業	+150	減価償却	△100		
- ユーロ	+50	その他	△150	その他	+1,550	研究開発費	+250		
- その他通貨	+550	(外貨建引当の期末換算差ほか)				経費ほか	+350		

(ご参考) 所在地別営業利益 (3ヶ月)

■ 営業利益 (億円) <金利スワップ取引などの評価損益を除く> [] 営業利益率 ●---● 連結販売台数 (千台)



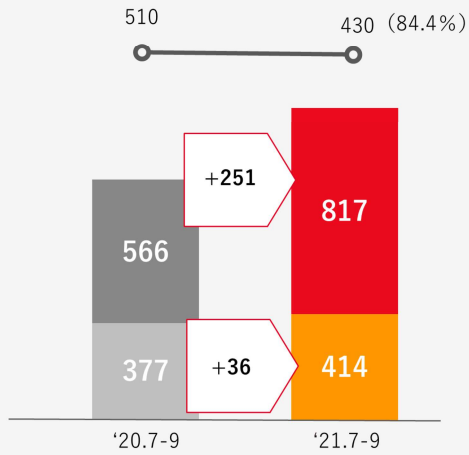
金利スワップ取引などの評価損益を含む営業利益 (億円)

1,649	2,905	1,873	1,744	316	236	934	1,577	202	827
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----	-------	-----	-----

(ご参考) 中国事業/金融セグメント (3ヶ月)

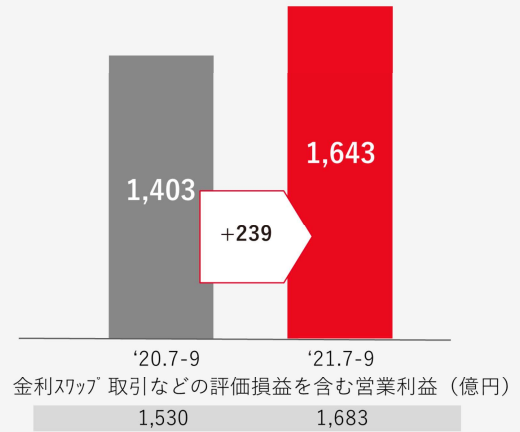
中国事業の状況 (ご参考)

- 中国連結子会社 営業利益 (億円)
- 中国持分法適用会社 持分法による投資損益 (億円)
- トヨタ・レクサス販売台数 (千台)



金融セグメント

- 営業利益 (億円) <金利スワップ取引などの評価損益を除く>

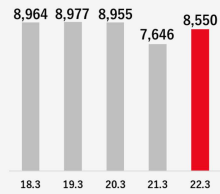


(ご参考) 業績推移

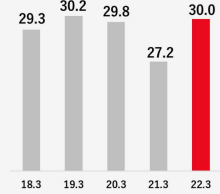
'18.3~'19.3 : 米国会計基準
'20.3~'22.3 : IFRS

TOYOTA

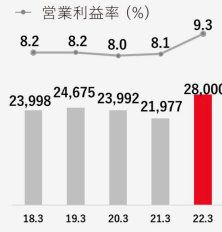
連結販売台数 (千台)



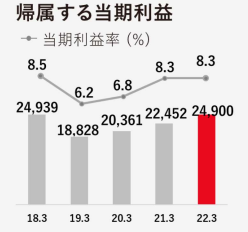
営業収益 (兆円)



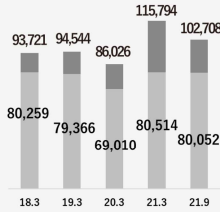
営業利益 (億円)



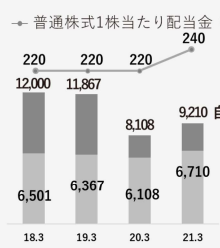
親会社の所有者に
帰属する当期利益 (億円)



総資金量*1 (億円)



総還元額*3 (億円)



研究開発費*4 (億円)



設備投資 (億円)



*1 金融事業を除いた、現金および現金同等物、定期預金、公社債および信託ファンドへの投資 *2 リース債務は含まない

*3 第1回AA型種類株式への配当を含む(但し、'20/3期以降は、IFRS適用のため含まない) *4 報告期間中に発生した研究開発活動に係る支出額 *5 '20/3期より減価償却方法を変更

見通し

(ご参考) 台数見通し

TOYOTA

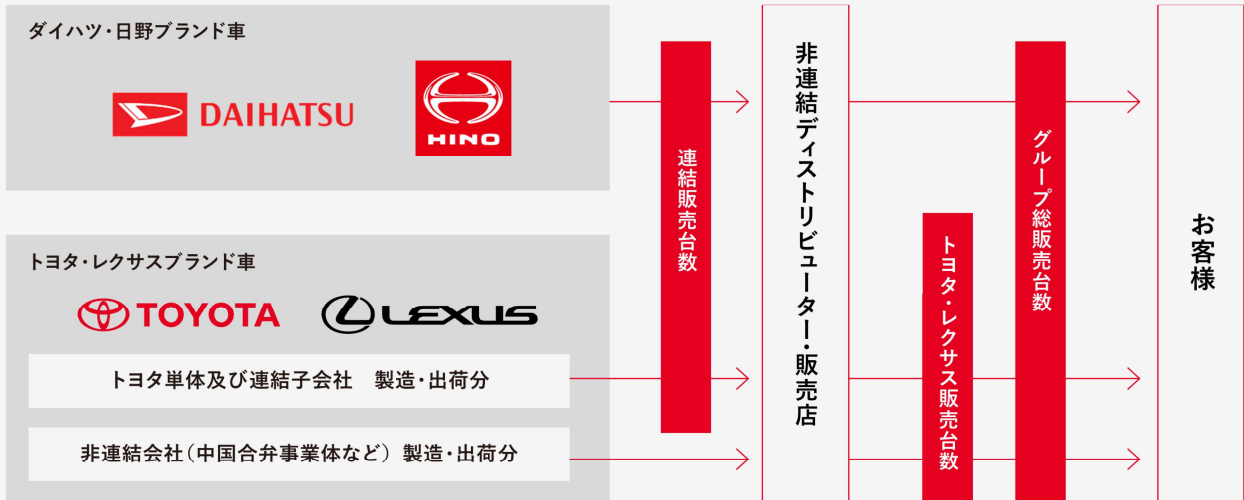
(単位:千台)

		期首見通し '21.4 - '22.3	今回見通し '21.4 - '22.3	増減	前期実績 '20.4 - '21.3	
トヨタ・ レクサス	生産*1	国内	3,200	3,000	△200	2,919
		海外	6,100	6,000	△100	5,264
		合計	9,300	9,000	△300	8,183
	販売 (小売)*2	国内	1,540	1,490	△50	1,538
		海外	8,060	7,910	△150	7,549
		合計	9,600	9,400	△200	9,087
グループ総販売(小売)*2 …ダイハツ、日野ブランド含む		10,550	10,290	△260	9,920	

*1. 非連結会社による生産台数を含む *2. 非連結会社による販売台数を含む

(ご参考) 販売台数について

TOYOTA



*一部例外的に、上記フローに当てはまらないケース有り