

# 2022年3月期 第3四半期決算



2022年2月9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、昨年夏以降の相次ぐ減産により、  
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。  
少しで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以って「公表」されたものとみなされます。

- ・第3四半期までの9ヶ月累計は、**半導体需給のひっ迫やコロナ拡大による供給制約、資材高騰などのマイナス要因**があったものの、**もっといいクルマづくりによる高い商品力に加え、販売店や仕入先を含めた販売力や供給力、現場力に支えられた取り組み**を推進した結果、**増収増益**の決算となりました。
- ・第4四半期は、強い需要に対応すべく高い生産計画にチャレンジしてまいりましたが、**足下の不安定な稼働状況**を踏まえ、前回見通しから**生産台数を50万台引下げ**ます。ただ、**生産計画は依然として高レベル**を維持しております。（小売台数は据え置き、連結販売台数は30万台引下げ）
- ・営業利益見通しは、生産台数は引下げたものの、**円安や収益改善活動の積上げを織り込み、据え置き**としました。更なる収益の上積みに取り組んでまいります。
- ・長い納期をお待ちいただくお客様には引き続きご迷惑をおかけしますが、販売店、仕入先と共に、オールトヨタで改善を進めてまいります。

第3四半期までの9ヶ月累計は、半導体需給のひっ迫やコロナ拡大による供給制約、資材高騰などのマイナス要因があったものの、もっといいクルマづくりによる高い商品力に加え、販売店や仕入先を含めた販売力や供給力、現場力に支えられた取り組みを推進した結果、増収増益の決算となりました。

第4四半期は、強い需要に対応すべく高い生産計画にチャレンジしてまいりましたが、足下の不安定な稼働状況を踏まえ、前回見通しから生産台数を50万台引下げます。ただ、生産計画は依然として高レベルを維持しております。

営業利益見通しは、生産台数は引下げたものの、円安や収益改善活動の積上げを織り込み、据え置きとしました。更なる収益の上積みに取り組んでまいります。

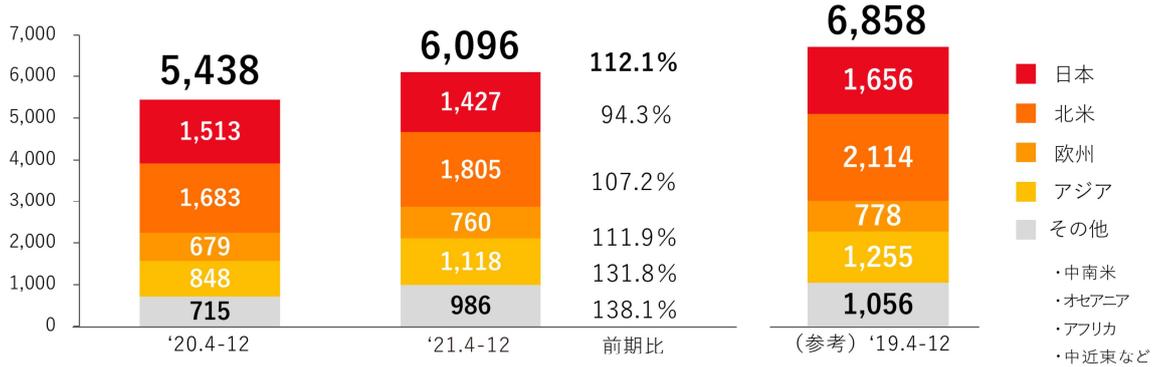
長い納期をお待ちいただくお客様には引き続きご迷惑をおかけしますが、販売店、仕入先と共に、オールトヨタで改善を進めてまいります。

2022年3月期 第3四半期 実績

## 連結販売台数（9ヶ月累計）

TOYOTA

（単位：千台）



ご参考（小売）

トヨタ・レクサス販売台数	6,627	7,155	108.0%	7,401
電動車 [比率]	1,516 [22.9%]	1,983 [27.7%]	130.8%	1,476 [19.9%]
内、HEV	1,473	1,876	127.4%	1,425
PHEV	39	91	235.2%	49
BEV	3	12	359.6%	-
FCEV	1	4	289.4%	2
グループ総販売台数	7,211	7,787	108.0%	8,140

5

4月から12月までの、  
9ヶ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112.1%となる、609万6千台、  
トヨタ・レクサス販売台数は、  
前年同期に対して108.0%となる、715万5千台  
となりました。  
電動車の比率は27.7%となりました。

## 連結決算要約（9ヶ月累計）

TOYOTA

(単位：億円)	'20.4-12	'21.4-12	増減	(参考) '19.4-12
<b>営業収益</b>	<b>195,252</b>	<b>232,670</b>	<b>+37,417</b>	<b>229,672</b>
<b>営業利益</b>	<b>15,079</b>	<b>25,318</b>	<b>+10,239</b>	<b>20,393</b>
営業利益率	7.7%	10.9%		8.9%
営業外損益	3,620	7,057	+3,436	3,544
持分法による投資損益	2,014	4,155 <sup>*1</sup>	+2,140	2,757
<b>税引前利益</b>	<b>18,699</b>	<b>32,375</b>	<b>+13,675</b>	<b>23,937</b>
<b>親会社の所有者に帰属する四半期利益</b>	<b>14,680</b>	<b>23,162</b>	<b>+8,481</b>	<b>17,088</b>
四半期利益率	7.5%	10.0%		7.4%
為替レート				
米ドル	106円	111円	5円円安	109円
ユーロ	122円	131円	9円円安	121円

\*1 うち、日本2,541（前期比+1,670）、中国1,522（同+383）、その他92（同+87）

6

当期の連結決算は、

営業収益、 23兆2,670億円  
 営業利益、 2兆5,318億円  
 税引前利益、 3兆2,375億円  
 当期利益、 2兆3,162億円

となりました。

# 連結営業利益増減要因（9ヶ月累計）

(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	+4,400	海外子会社の	+750	台数・構成	+3,600	労務費	△500
- 米ドル	+2,000	営業利益換算差		金融事業	+1,100	減価償却	△350
- ユーロ	+350	その他	△700	その他	+4,050	研究開発費	±0
- その他通貨	+2,050	(外貨建引当の期末換算差ほか)		経費ほか	+50	スワップ評価損益ほか	△511

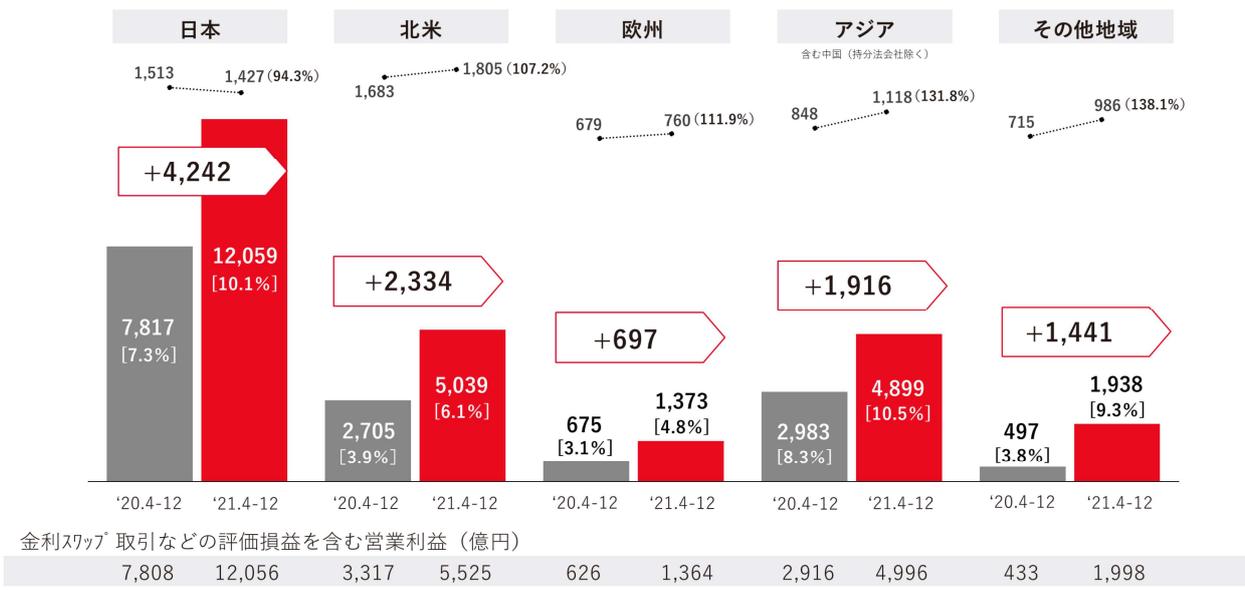
営業利益の増減要因について、ご説明いたします。

為替変動の影響により、4,450億円の増益、  
 原価改善の努力は、資材高騰の影響により、1,650億円の減益、  
 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、  
 8,750億円の増益、  
 諸経費の増減・低減努力は、800億円の減益となりました。

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、6,300億円の増益となりました。

## 所在地別営業利益（9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）



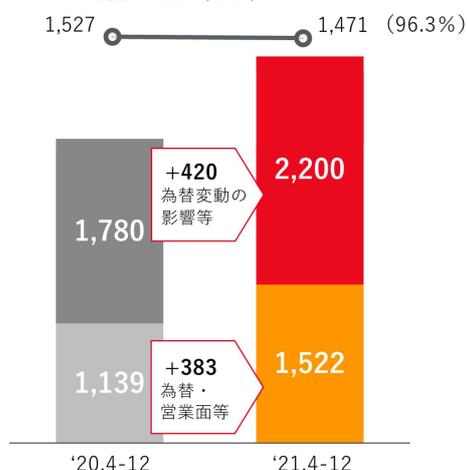
所在地別の営業利益は、  
ご覧の通り、全ての地域で増益となりました。

これは主に、  
為替変動の影響や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 (9ヶ月累計)

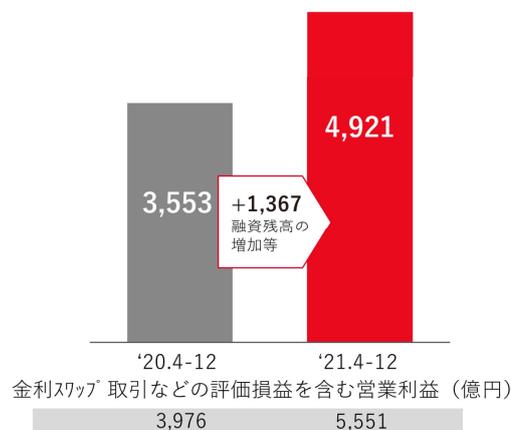
中国事業の状況 (ご参考)

- 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>



9

中国事業ならびに金融セグメントについて、ご説明いたします。

中国事業については、連結子会社の営業利益は為替変動の影響などにより、持分法適用会社の持分法による投資損益は、為替変動および営業面の努力などにより、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。

# (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)

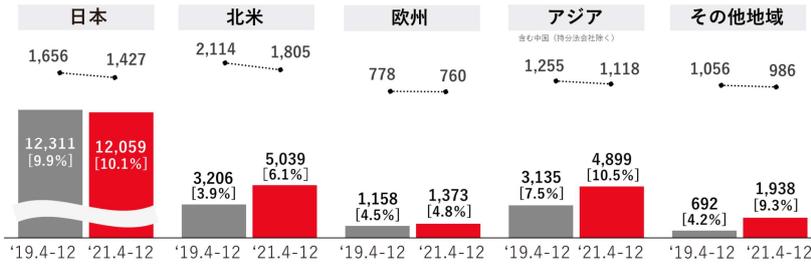


\*増減分析の各科目の数値は、前々期('19.4-12)と前期('20.4-12)比較および前期('20.4-12)と当期('21.4-12)比較を単純合算した値

<b>*1 内訳</b>		
輸出入等の外貨取引分	+2,600	海外子会社の
- 米ドル	+1,100	営業利益換算差
- ユーロ	+450	その他
- その他通貨	+1,050	(外貨建引当の期末換算差ほか)
<b>*2 内訳</b>		
台数・構成	△5,250	労務費
金融事業	-1,700	減価償却
その他	+6,150	研究開発費
		経費ほか
<b>*3 内訳</b>		
台数・構成	△5,250	△550
金融事業	-1,700	△750
その他	+6,150	+400
		+950
<b>*4 内訳</b>		
スワップ評価損ほか	+225	

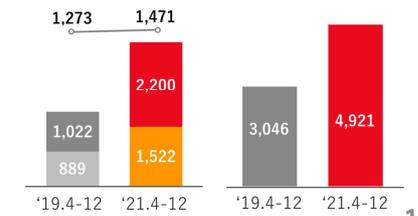
## 所在地別営業利益

■ 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)



## 中国事業/金融セグメント

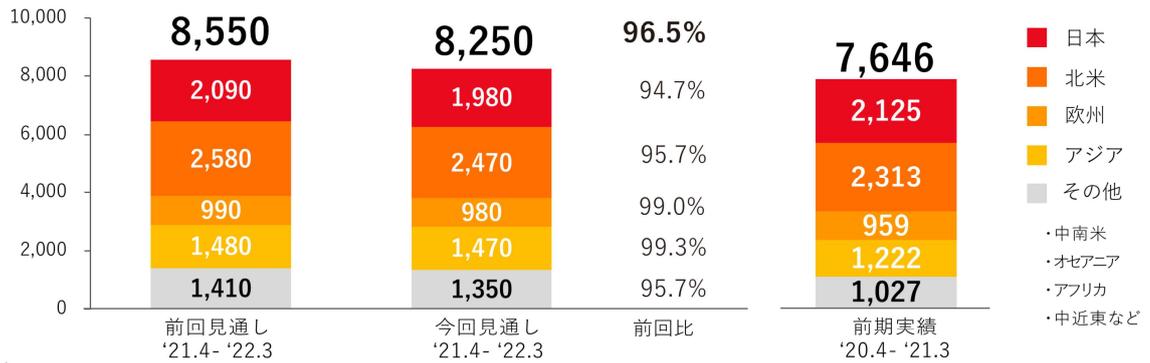
■ 中国連結子会社 営業利益 (億円) ■ 営業利益 (億円) <金利スワップ取引などの評価損益を除く>  
 ■ 中国持分法適用会社 持分法による投資損益 (億円)  
 ○ トヨタ・レクサス販売台数 (千台)



## 2022年3月期 見通し

## 連結販売台数見通し

(単位：千台)



ご参考（小売）

トヨタ・レクサス販売台数	9,400	9,400	100.0%	9,087
電動車 [比率]	2,650 [28.2%]	2,650 [28.2%]	100.0%	2,155 [23.7%]
内、HEV	2,530	2,530	100.0%	2,087
PHEV	100	100	100.0%	59
BEV	15	15	100.0%	6
FCEV	5	5	100.0%	3
グループ総販売台数	10,290	10,290	100.0%	9,920

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、96.5%となる825万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、前回据え置きとしております。

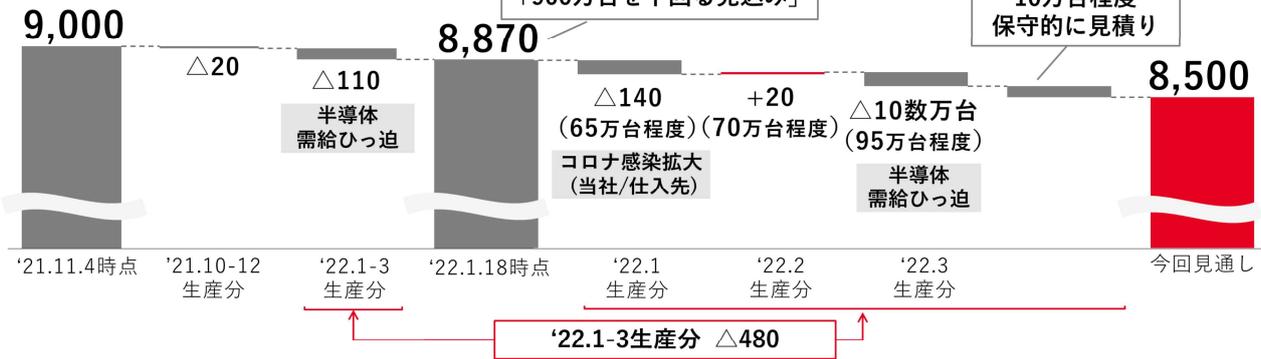
# トヨタ・レクサス生産台数見通し

TOYOTA

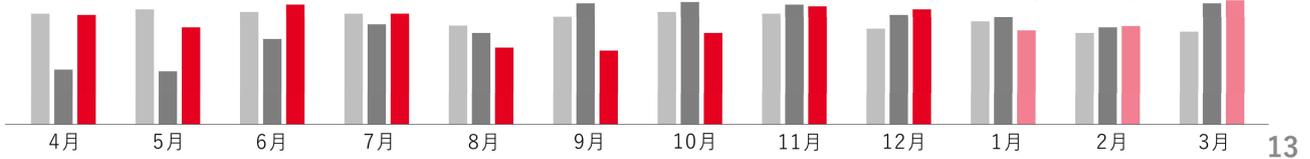
(単位:千台)

## コロナ感染拡大や半導体需給ひっ迫など、先行きが見通しにくい状況

前回見通し('21.11.4)からの変化



### 生産台数推移



トヨタ・レクサス生産台数については、  
 コロナ感染拡大や半導体需給ひっ迫など、  
 先行きが見通しにくい状況から、  
 前回から50万台引下げ、850万台といたしました。

850万台の計画は、  
 現在見込めております部品供給不足を全て織り込んだ上、  
 更に10万台程度保守的に見込む前提です。  
 引き続き、調達努力による挽回を進めます。

現在、お客様には商品のお届けまで  
 大変長くお待ち頂いております。  
 それにお応えするため、来年度を含めて出来る限りの  
 生産計画を策定しておりますが、  
 オミクロン株の感染拡大や半導体需給のひっ迫など、  
 先行きが大変見通しにくい状況が継続しております。

引き続き供給努力を行うと共に、これまで以上に、  
 お客様、販売店、仕入先の皆様と  
 丁寧にコミュニケーションを行って参ります。

## 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	295,000	△5,000	272,145
営業利益	28,000	28,000	±0	21,977
営業利益率	9.3%	9.5%		8.1%
営業外損益	6,400	7,200	+800	7,346
持分法による投資損益	4,600	4,800	+200	3,510
税引前利益	34,400	35,200	+800	29,323
親会社の所有者に帰属する当期利益	24,900	24,900	±0	22,452
当期利益率	8.3%	8.4%		8.3%
為替レート				
米ドル*1	110円	111円	1円円安	106円
ユーロ*1	128円	129円	1円円安	124円

\*1 第3四半期実績：米ドル #111円/ユーロ #131円、'22年1月以降の前提為替レート：米ドル #110円/ユーロ #125円

14

次に、連結決算の見通しです。

1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111円、ユーロ129円といたしました。

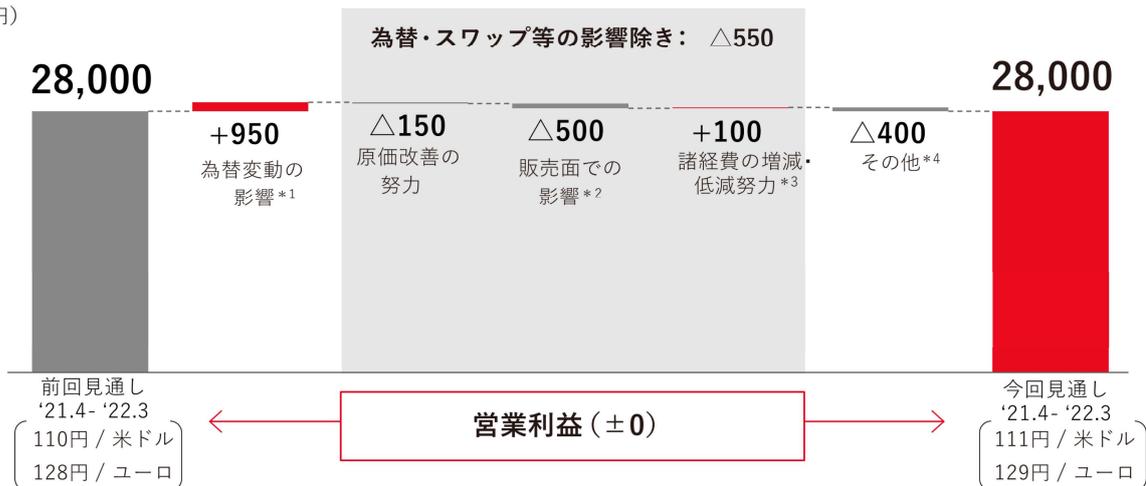
通期の業績見通しは

営業収益	29兆5,000億円
営業利益	2兆8,000億円
税引前利益	3兆5,200億円
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)



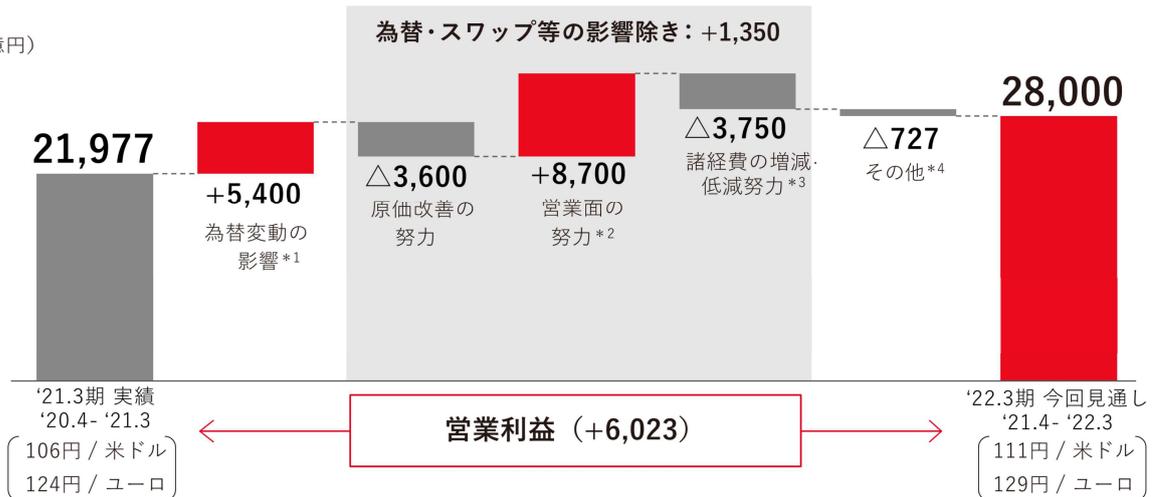
*1 内訳			*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳		
輸出入等の外貨取引分	+700	海外子会社の	+250	台数・構成	△2,450	労務費	△100	スワップ評価損益ほか	△400
- 米ドル	+500	営業利益換算差		金融事業	+350	減価償却	±0		
- ユーロ	+100	その他	±0	その他	+1,600	研究開発費	±0		
- その他通貨	+100	(外貨建引当の期末換算差ほか)				経費ほか	+200		

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、販売台数の減少などにより、前回据え置きとなっております。

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	+4,450	海外子会社の	+700	労務費	△900	スワップ評価損益ほか	△727
(-米ドル)	+2,350	営業利益換算差		減価償却	△100		
(-ユーロ)	+300	その他	+250	研究開発費	△900		
(-その他通貨)	+1,800	(外貨建引当の期末換算差ほか)		経費ほか	△1,850		

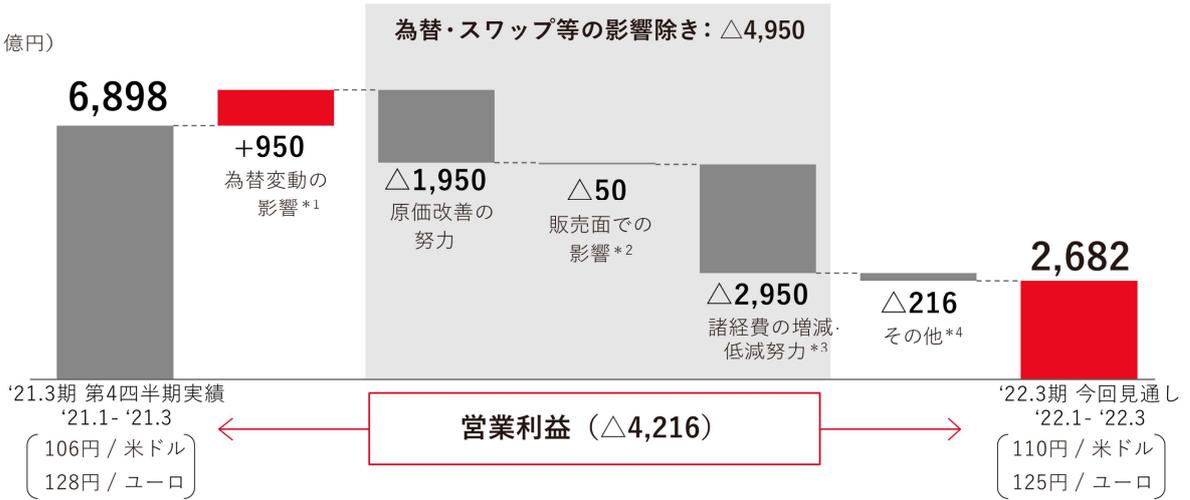
前年同期と比較した増減要因は、ご覧の通りです。

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、コロナ禍による様々な追い風を、一過性のものにせず、実力として取り込めるよう、努力を続けてまいります。

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)連結営業利益増減要因(第4四半期 前年同期差)

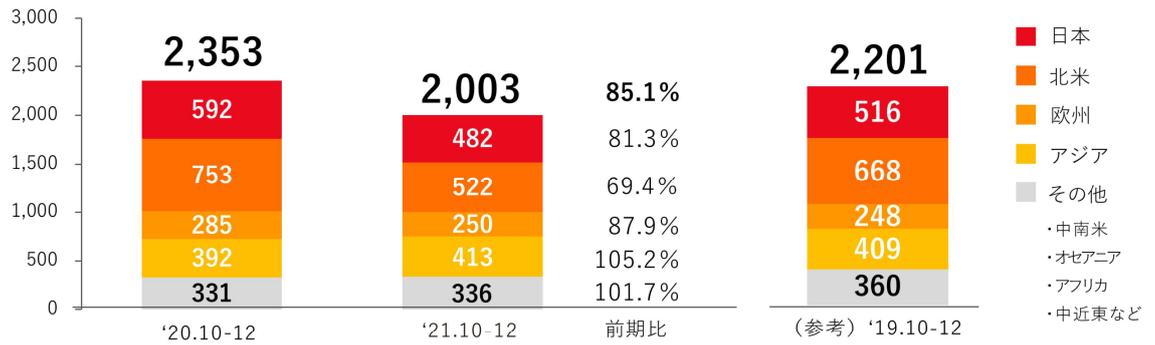
(単位:億円)



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳			
輸出入等の外貨取引分	+50	海外子会社の	$\Delta 50$	台数・構成	$\Delta 450$	労務費	$\Delta 400$	スワップ評価損益ほか	$\Delta 216$
- 米ドル	+350	営業利益換算差		金融事業	+50	減価償却	+250		
- ユーロ	$\Delta 50$	その他	+950	その他	+350	研究開発費	$\Delta 900$		
- その他通貨	$\Delta 250$	(外貨建引当の期末換算差ほか)				経費ほか	$\Delta 1,900$		

(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	2,616	2,303	88.0%	2,450
電動車 [比率]	606 [23.2%]	641 [27.8%]	105.7%	475 [19.4%]
内、HEV	588	609	103.7%	458
PHEV	17	26	154.5%	17
BEV	2	5	338.6%	-
FCEV	1	1	103.6%	0
グループ総販売台数	2,845	2,522	88.6%	2,685

## (ご参考) 連結決算要約 (3ヶ月)

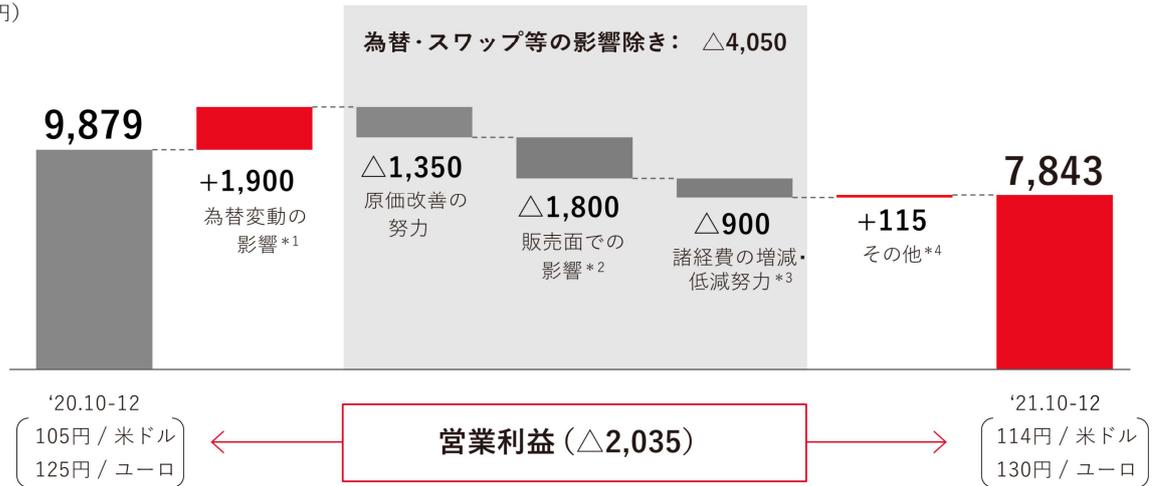
TOYOTA

(単位: 億円)	'20.10-12	'21.10-12	増減	(参考) '19.10-12
営業収益	81,500	77,857	△3,642	76,089
営業利益	9,879	7,843	△2,035	6,400
営業利益率	12.1%	10.1%		8.4%
営業外損益	1,532	3,091	+1,559	1,318
持分法による投資損益	1,250	1,544 *1	+293	758
税引前利益	11,411	10,935	△476	7,719
親会社の所有者に帰属する四半期利益	8,386	7,917	△469	5,592
四半期利益率	10.3%	10.2%		7.4%
為替レート				
米ドル	105円	114円	9円円安	109円
ユーロ	125円	130円	5円円安	120円

\*1 うち、日本829 (前期比△74)、中国669 (同+320)、その他46 (同+47)

(ご参考) 連結営業利益増減要因 (3ヶ月)

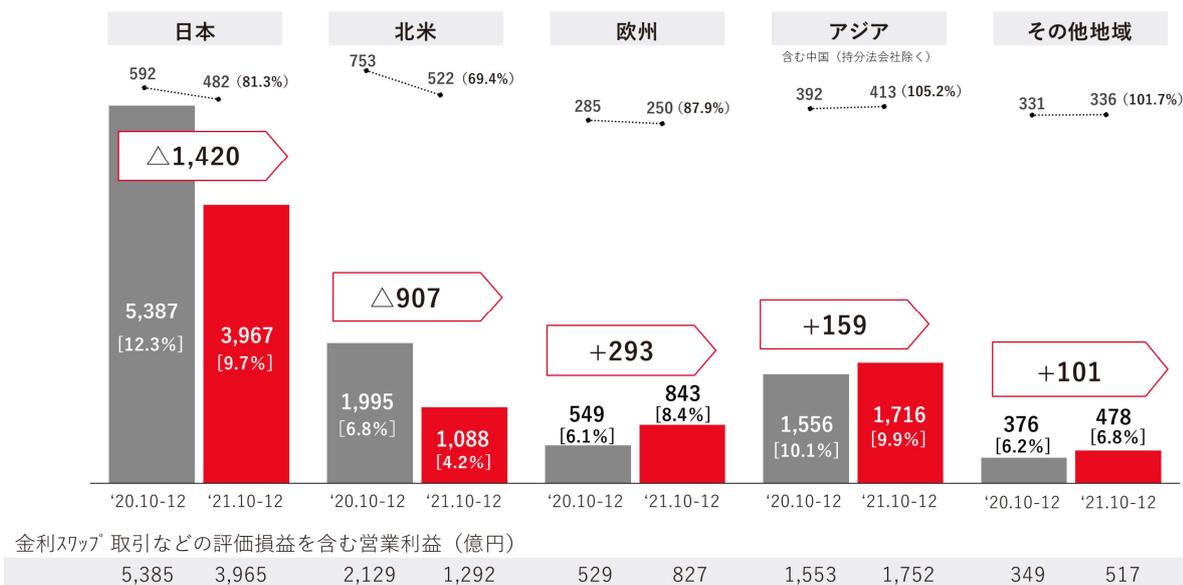
(単位: 億円)



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳			
輸出入等の外貨取引分	+2,050	海外子会社の	+300	台数・構成	$\Delta 3,600$	労務費	$\Delta 300$	スワップ評価損益ほか	+115
- 米ドル	+1,250	営業利益換算差		金融事業	+100	減価償却	$\Delta 100$		
- ユーロ	+100	その他	$\Delta 450$	その他	+1,700	研究開発費	$\Delta 250$		
- その他通貨	+700	(外貨建引当の期末換算差ほか)				経費ほか	$\Delta 250$		

(ご参考) 所在地別営業利益 (3ヶ月)

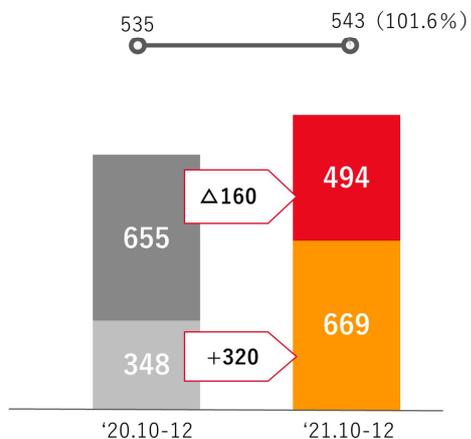
■ 営業利益 (億円) <金利スワップ取引などの評価損益を除く> [ ] 営業利益率 ●---● 連結販売台数 (千台)



## (ご参考) 中国事業/金融セグメント (3ヶ月)

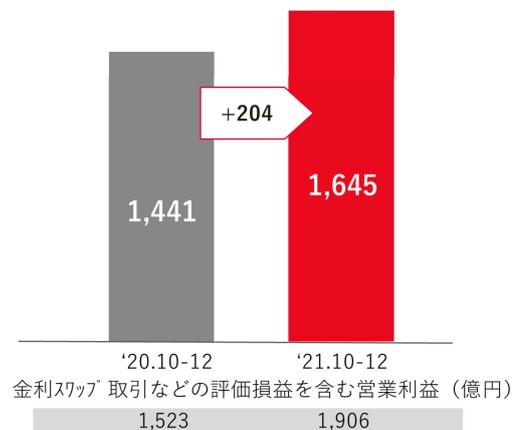
中国事業の状況 (ご参考)

- 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>

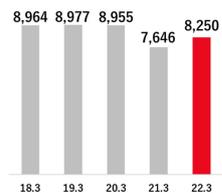


# (ご参考) 業績推移

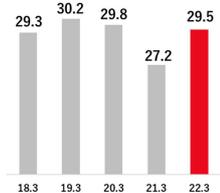
'18.3~'19.3 : 米国会計基準  
'20.3~'22.3 : IFRS

TOYOTA

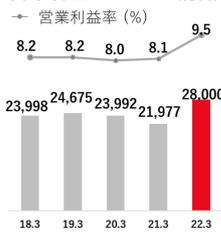
連結販売台数 (千台)



営業収益 (兆円)



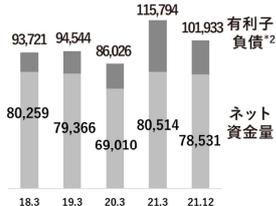
営業利益 (億円)



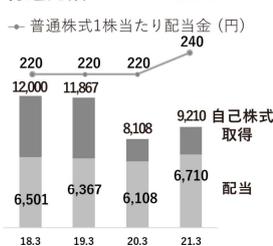
親会社の所有者に帰属する当期利益 (億円)



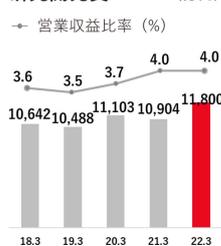
総資金量\*1 (億円)



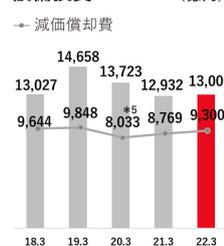
総還元額\*3 (億円)



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

■ 見直し

## (ご参考) 台数見通し

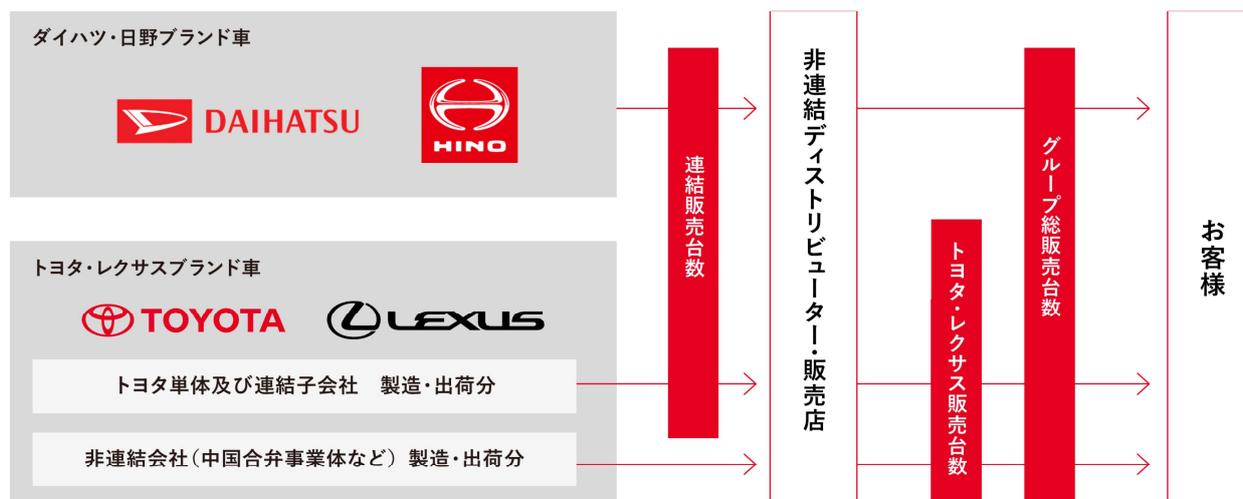
TOYOTA

(単位:千台)

		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	
トヨタ・ レクサス	生産*1	国内	3,000	2,760	△240	2,919
		海外	6,000	5,740	△260	5,264
		合計	9,000	8,500	△500	8,183
	販売 (小売)*2	国内	1,490	1,400	△90	1,538
		海外	7,910	8,000	+90	7,549
		合計	9,400	9,400	±0	9,087
グループ総販売(小売)*2 …ダイハツ、日野ブランド含む		10,290	10,290	±0	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



\*一部例外的に、上記フローに当てはまらないケース有り