



2022年3月期 決算説明会

2022年5月11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、減産により多くのお客様への納車を
お待たせしておりますこと、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に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定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、上記の不確定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。

2022年3月期 決算サマリー

実績：営業利益 2兆9,956億円

- ・ コロナ感染拡大、半導体需給による生産制約のなか、一台でも多くのクルマをお客さまにお届けするため、**販売店・仕入先・工場の現場が必死に努力。**
- ・ **資材価格の上昇、新規領域への投資による費用増加**などがあるも、**原価改善や営業面の努力**により**増収増益。**
⇒長年取り組んできた、**為替や台数に頼らない収益構造**へと着実に改善

見通し：営業利益 2兆4,000億円

- ・ **安全品質を最優先に、身の丈にあった生産台数**（トヨレク970万台）に見直し。
- ・ **かつてない資材価格・物流費の上昇**により減益を見込むが、引き続き**成長投資は緩めず**、諸活動はぶらさずに推進。

株主還元

- ・ 期末配当は**1株当たり28円**（前年比+1円）、**安定した増配基調を継続。**
- ・ 自己株式取得は**2,000億円（上限）**、**うち1,000億円を**、株価水準等を踏まえた**これまで以上に機動的な取得枠**として設定。

3

2022年3月期決算のサマリーについてご説明いたします。

コロナ感染拡大、半導体の需給ひっ迫による生産制約のなか、一台でも多くのクルマをお客さまにお届けするため、販売店・仕入先・工場の現場が必死に努力してきました。資材価格の上昇や、新規領域への投資による費用増加などがありましたが、原価改善や営業面の努力により、増収増益となりました。これは長年取り組んできました、為替や台数に頼らない収益構造へと着実に改善してきたからだと考えております。

見通しは、まず、安全品質を最優先に、身の丈にあった生産台数を前提といたしました。かつてない資材価格・物流費の上昇により減益を見込みますが、引き続き成長投資は緩めず、諸活動はぶらさずに推進してまいります。

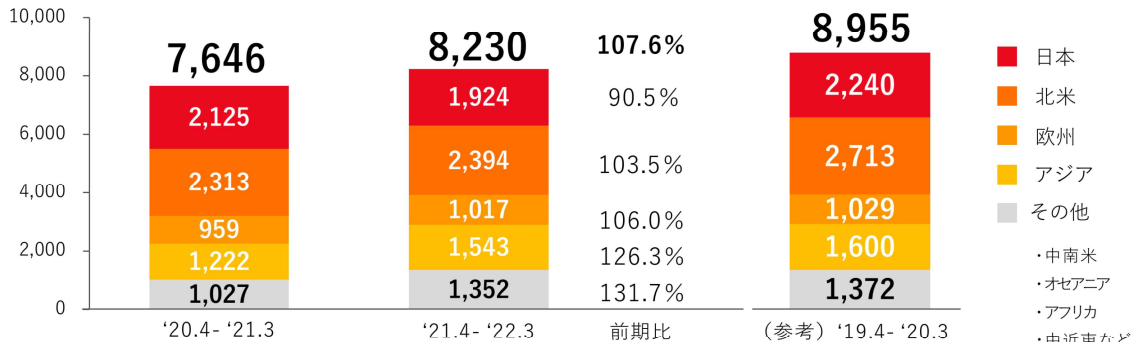
株主還元ですが、期末配当は1株当たり28円（前年比+1円）、安定した増配基調を継続します。自己株式取得は2,000億円を上限とし、そのうち1,000億円を、株価水準等を踏まえたこれまで以上に機動的な取得枠として設定いたします。

2022年3月期 実績

連結販売台数

TOYOTA

(単位：千台)



ご参考 (小売)

| 項目 | '20.4-'21.3 | '21.4-'22.3 | 前年比 | (参考) '19.4-'20.3 |
|--------------|---------------|---------------|--------|------------------|
| トヨタ・レクサス販売台数 | 9,087 | 9,512 | 104.7% | 9,466 |
| 電動車 [比率] | 2,155 [23.7%] | 2,703 [28.4%] | 125.4% | 1,919 [20.3%] |
| 内、HEV | 2,087 | 2,565 | 122.9% | 1,858 |
| PHEV | 59 | 116 | 195.7% | 58 |
| BEV | 6 | 16 | 285.7% | - |
| FCEV | 3 | 5 | 161.7% | 2 |
| グループ総販売台数 | 9,920 | 10,381 | 104.7% | 10,457 |

5

2022年3月期の実績について、ご説明いたします。

当期の連結販売台数は、
 前期に対して107.6%となる、823万台、
 トヨタ・レクサス販売台数は、
 前期に対して104.7%となる、951万2千台
 となりました。

また、電動車の販売比率は28.4%となりました。

連結決算要約

TOYOTA

| (単位：億円) | '20.4- '21.3 | '21.4- '22.3 | 増減 | (参考) '19.4- '20.3 |
|------------------|--------------|--------------|---------|----------------------|
| 営業収益 | 272,145 | 313,795 | +41,649 | 298,665 |
| 営業利益 | 21,977 | 29,956 | +7,979 | 23,992 |
| 営業利益率 | 8.1% | 9.5% | | 8.0% |
| 営業外損益 | 7,346 | 9,948 | +2,602 | 3,937 |
| 持分法による投資損益 | 3,510 | 5,603 *1 | +2,093 | 3,102 |
| 税引前利益 | 29,323 | 39,905 | +10,581 | 27,929 |
| 親会社の所有者に帰属する当期利益 | 22,452 | 28,501 | +6,048 | 20,361 |
| 当期利益率 | 8.3% | 9.1% | | 6.8% |
| 為替レート | | | | |
| 米ドル | 106円 | 112円 | 6円円安 | 109円 |
| ユーロ | 124円 | 131円 | 7円円安 | 121円 |

*1 うち、日本3,053 (前期比+1,262)、中国2,343 (同+638)、その他206 (同+191)

6

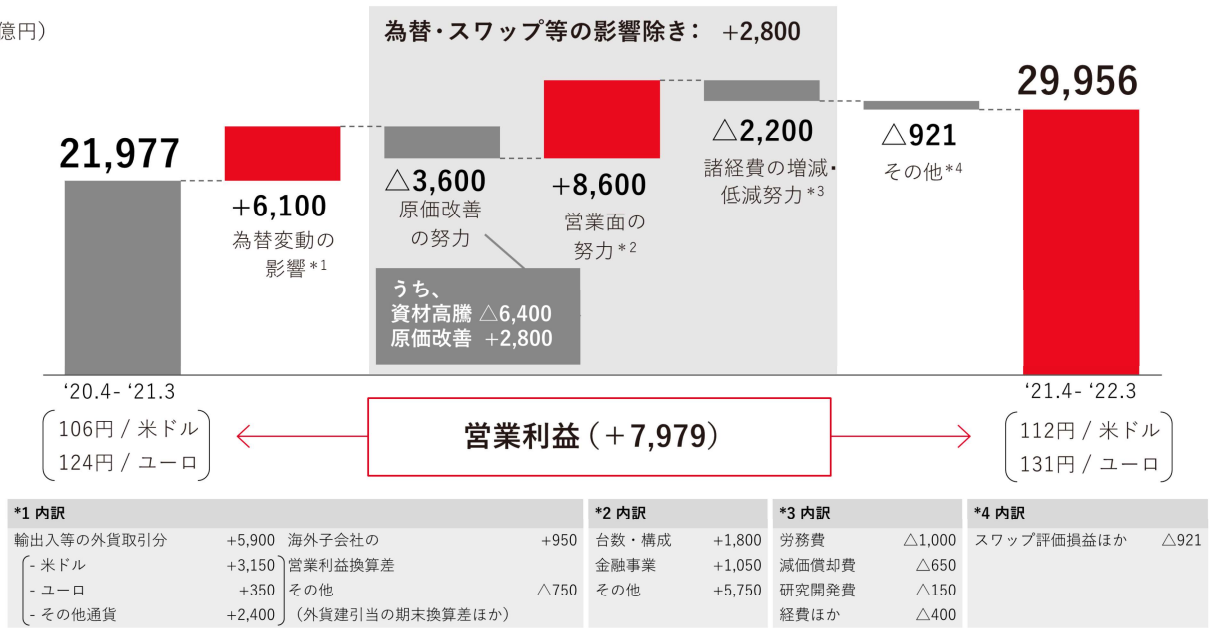
当期の連結決算は、

営業収益、 31兆3,795億円
 営業利益、 2兆9,956億円
 税引前利益、 3兆9,905億円
 当期利益、 2兆8,501億円

となりました。

連結営業利益増減要因

(単位：億円)



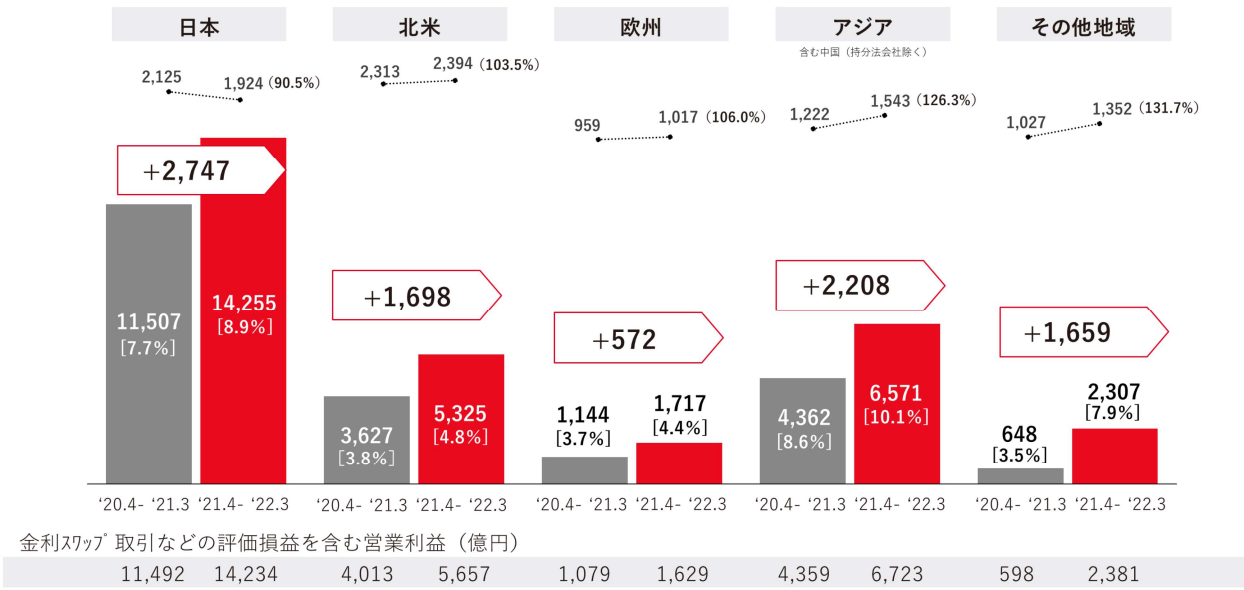
営業利益の増減要因について、ご説明いたします。

為替変動の影響により、6,100億円の増益、
 原価改善の努力は、2,800億円の増益と、
 資材高騰の影響 6,400億円の減益を合わせて、
 3,600億円の減益、
 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、
 8,600億円の増益、
 諸経費の増減・低減努力は、2,200億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、2,800億円の増益となりました。

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）



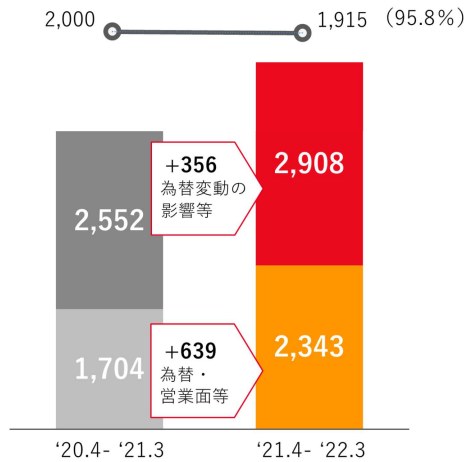
所在地別の営業利益は、
ご覧の通り、全ての地域で増益となりました。

これは主に、
為替変動の影響や原価改善、営業面の努力によるものです。

中国事業/金融セグメント

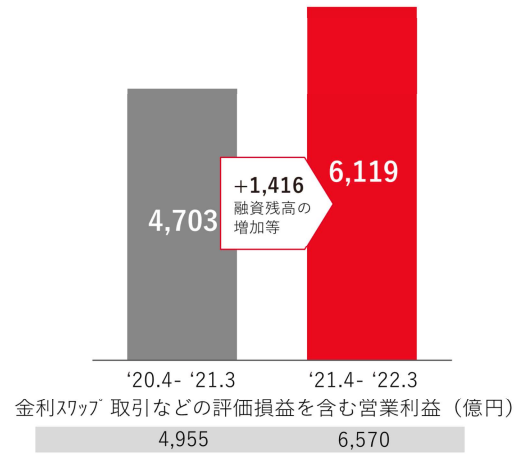
中国事業の状況（ご参考）

- 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、および持分法適用会社の持分法による投資損益は、為替変動の影響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。

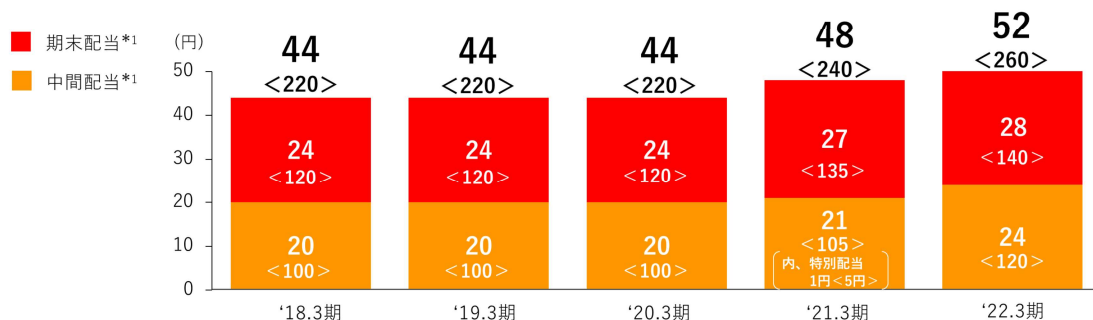
株主還元

株主還元: 配当金

'18.3~'19.3: 米国会計基準
'20.3~'22.3: IFRS

TOYOTA

- 期末配当は1株当たり28円（前期比+1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 | '18.3期 | '19.3期 | '20.3期 | '21.3期 | '22.3期 |
|----|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 中間 | 配当総額 (億円) | 2,934 | 2,869 | 2,789 | 2,935 | 3,324 |
| | 配当性向*2 | 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 | 7,182 |
| | 配当性向*3 | 26.1% | 33.8% | 30.2% | 29.8% | 25.3% |

*1 <>が付されていない1株当たり配当額は株式分割（当社普通株式1株につき5株の割合で2021年10月1日に実施）後ベース、<>が付されている1株当たり配当額は分割前ベース

*2 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

*3 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。

当期の期末配当は、1株当たり28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して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

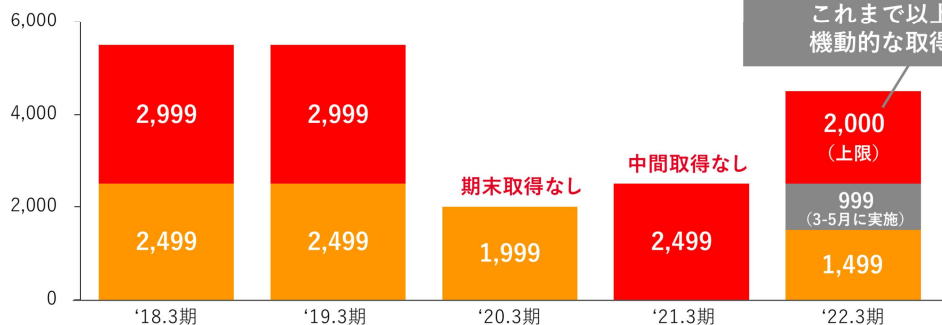
TOYOTA

■ 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



うち1,000億円は
株価水準等を踏まえた
これまで以上に
機動的な取得枠

| | | | | | |
|-----------|---------|---------|---------|---------|--------------|
| 自己株式取得 | 5,499 | 5,499 | 1,999 | 2,499 | 4,499 [上限] |
| 配当総額*1 | 6,501 | 6,367 | 6,108 | 6,710 | 7,182 |
| 総還元額*1 | 12,000 | 11,867 | 8,108 | 9,210 | 11,682 [上限] |
| (総還元性向*2) | (48.1%) | (63.0%) | (39.8%) | (41.0%) | (41.0%) [上限] |

*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

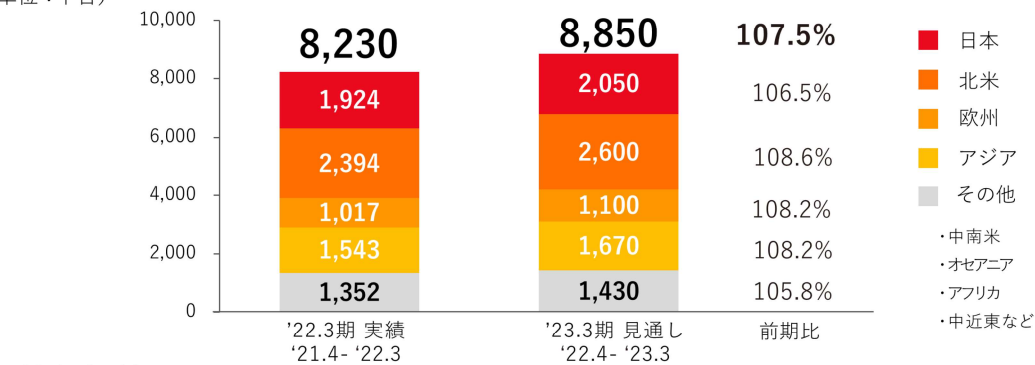
自己株式取得は2,000億円を上限とし、
このうち1,000億円を、株価水準等を踏まえた
これまで以上に機動的な取得枠といたします。

資本効率の向上に向け、成長投資、配当水準、
手元資金や株価水準等を総合的に考え、
機動的に実施してまいります。

2023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 | 9,512 | 9,900 | 104.1% |
| 電動車 [比率] | 2,703 [28.4%] | 3,070 [31.0%] | 113.6% |
| 内、HEV | 2,565 | 2,845 | 110.9% |
| PHEV | 116 | 125 | 107.8% |
| BEV | 16 | 95 | 593.8% |
| FCEV | 5 | 5 | 100.0% |
| グループ総販売台数 | 10,381 | 10,700 | 103.1% |

14

続いて、2023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、前期に対して、107.5%となる885万台、各地域ともに増販を見込んでおります。

また、トヨタ・レクサス販売台数は、前期に対して104.1%となる990万台を見込んでおります。

電動車は、各地域のお客様のニーズに合った商品ラインアップを一層充実させることにより、前期に対して113.6%となる307万台、電動車比率は31.0%となる見込みです。

カーボンニュートラルに向けて、各地域の事情に合わせ、またその地域のお客様に選んでいただけるよう、幅広い選択肢を提供できるよう努めてまいります。

連結決算見通し要約

TOYOTA

| (単位：億円) | '22.3期 実績 '21.4-'22.3 | '23.3期 見通し '22.4-'23.3 | 増減 |
|------------------|--------------------------|---------------------------|---------|
| 営業収益 | 313,795 | 330,000 | +16,205 |
| 営業利益 | 29,956 | 24,000 | △5,956 |
| 営業利益率 | 9.5% | 7.3% | |
| 営業外損益 | 9,948 | 7,300 | △2,648 |
| 持分法による投資損益 | 5,603 | 6,000 | +397 |
| 税引前利益 | 39,905 | 31,300 | △8,605 |
| 親会社の所有者に帰属する当期利益 | 28,501 | 22,600 | △5,901 |
| 当期利益率 | 9.1% | 6.8% | |
| 為替レート | | | |
| 米ドル | 112円 | 115円 | 3円円安 |
| ユーロ | 131円 | 130円 | 1円円高 |

15

次に、連結決算の見通しです。

為替レート的前提を、
ドル115円、ユーロ130円といたしました。

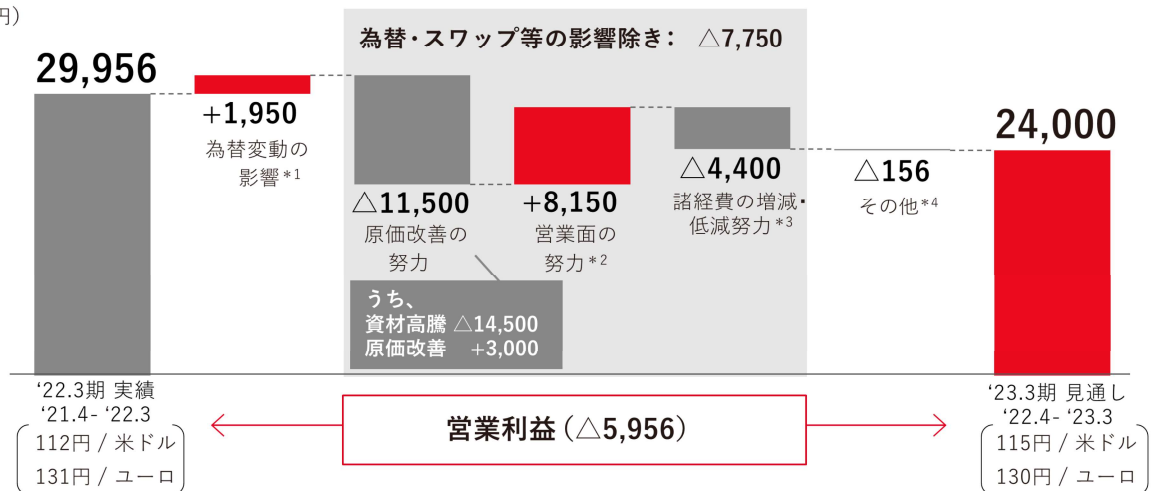
通期の業績見通しは

| | |
|-------|-----------|
| 営業収益 | 33兆円 |
| 営業利益 | 2兆4,000億円 |
| 税引前利益 | 3兆1,300億円 |
| 当期利益 | 2兆2,600億円 |

を見込んでおります。

連結営業利益増減要因

(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 | +550 | 海外子会社の | +50 | 台数・構成 | +5,850 | 労務費 | $\Delta 1,200$ |
| - 米ドル | +1,100 | 営業利益換算差 | | 金融事業 | $\Delta 450$ | 減価償却 | $\Delta 650$ |
| - ユーロ | $\Delta 50$ | その他 | +1,350 | その他 | +2,750 | 研究開発費 | $\Delta 600$ |
| - その他通貨 | $\Delta 500$ | (外貨建引当の期末換算差ほか) | | | | 経費ほか | $\Delta 1,950$ |
| | | | | | | スワップ評価損益ほか | $\Delta 156$ |

続いて、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、1,950億円の増益、
原価改善の努力は、3,000億円の増益の一方で、
急激な資材高騰の影響 1兆4,500億円を見込んでおり、
合わせて1兆1,500億円の減益、
営業面の努力は、販売台数の増加などにより
8,150億円の増益、
諸経費の増減・低減努力は、4,400億円の減益を
見込んでおります。

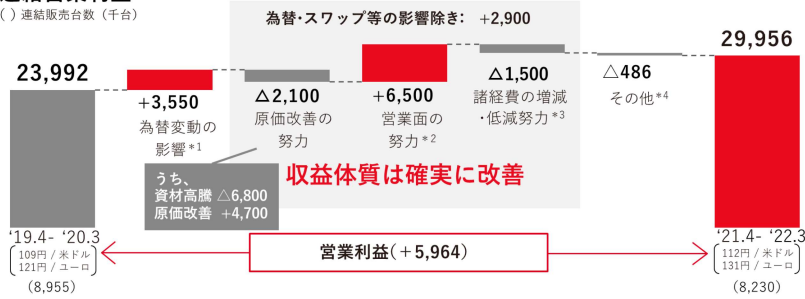
大変厳しい事業環境の中、
収益体質のさらなる改善と
未来のモビリティ社会づくりへの取り組みを
ブレずに進めてまいります。

以上で、決算に関するご説明を終わらせていただきます。

(ご参考) 営業利益増減要因(コロナ前比較)

連結営業利益

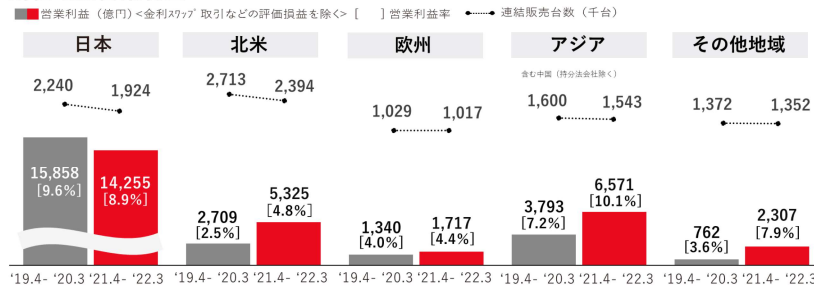
() 連結販売台数 (千台)



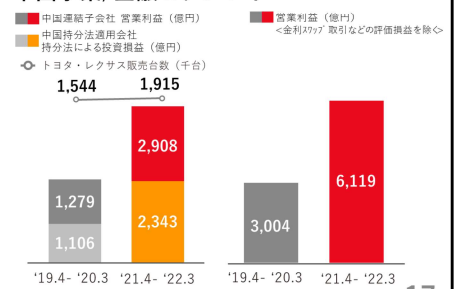
※増減分析の各科目の数値は、前々期('19.4-'20.3)と前期('20.4-'21.3)比較および前期('20.4-'21.3)と当期('21.4-'22.3)比較を単純合算した値

| *1 内訳 | | |
|------------|--------|-----------------|
| 輸出入等の外貨取引分 | +3,800 | 海外子会社の |
| - 米ドル | +1,900 | 営業利益換算差 |
| - ユーロ | +550 | その他 |
| - その他通貨 | +1,350 | (外貨建引当の期末換算差ほか) |
| △1,150 | | |
| *2 内訳 | | |
| 台数・構成 | △5,650 | 労務費 |
| 金融事業 | +2,850 | 減価償却費 |
| その他 | +9,300 | 研究開発費 |
| | | 経費ほか |
| | | △600 |
| △1,200 | | |
| △150 | | |
| *4 内訳 | | |
| スワップ評価損益ほか | △486 | |

所在地別営業利益

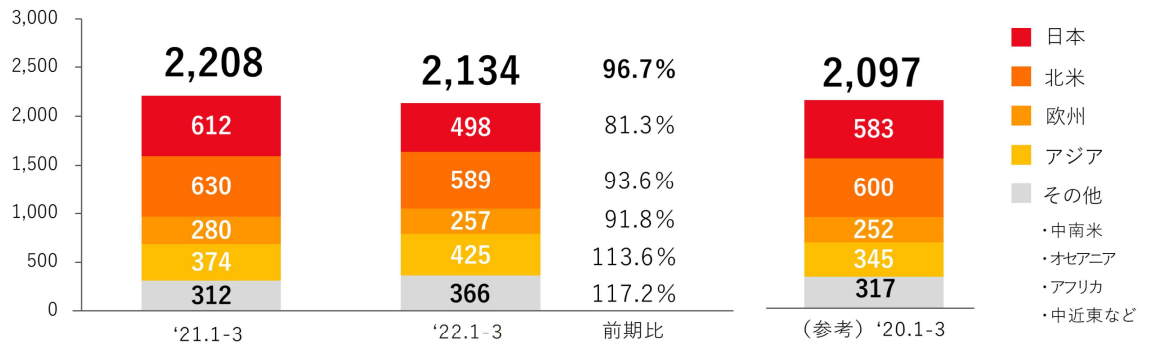


中国事業/金融セグメント



(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 | 2,460 | 2,357 | 95.8% | 2,065 |
| 電動車 [比率] | 639 [26.0%] | 720 [30.5%] | 112.7% | 443 [21.5%] |
| 内、HEV | 614 | 689 | 112.3% | 433 |
| PHEV | 21 | 25 | 121.6% | 10 |
| BEV | 2 | 4 | 181.7% | - |
| FCEV | 2 | 1 | 71.7% | 0 |
| グループ総販売台数 | 2,708 | 2,594 | 95.8% | 2,317 |

(ご参考) 連結決算要約 (3ヶ月)

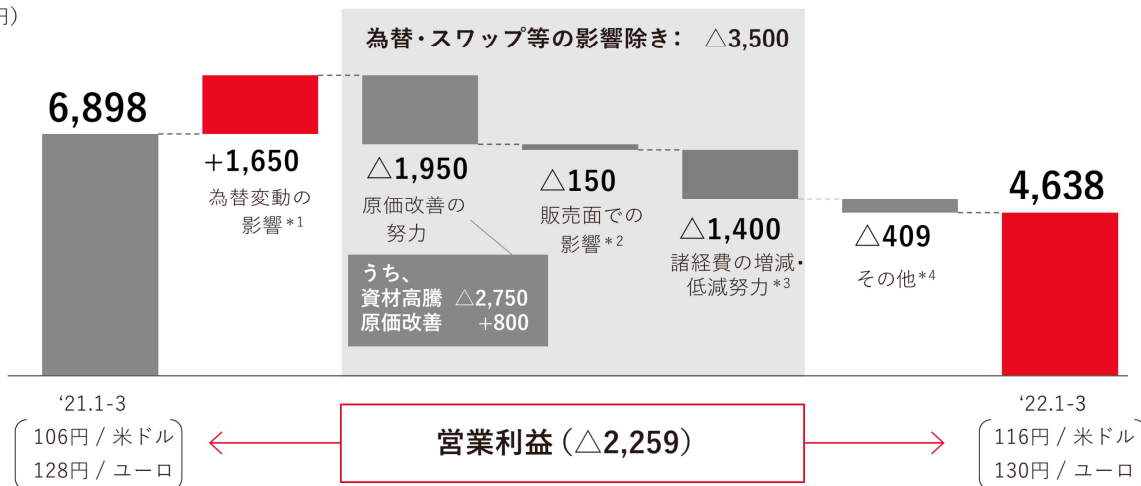
TOYOTA

| (単位: 億円) | '21.1-3 | '22.1-3 | 増減 | (参考) '20.1-3 |
|-------------------|---------|----------|--------|-----------------|
| 営業収益 | 76,893 | 81,124 | +4,231 | 68,993 |
| 営業利益 | 6,898 | 4,638 | △2,259 | 3,599 |
| 営業利益率 | 9.0% | 5.7% | | 5.2% |
| 営業外損益 | 3,725 | 2,891 | △834 | 392 |
| 持分法による投資損益 | 1,495 | 1,448 *1 | △47 | 345 |
| 税引前利益 | 10,623 | 7,529 | △3,093 | 3,991 |
| 親会社の所有者に帰属する四半期利益 | 7,771 | 5,338 | △2,433 | 3,273 |
| 四半期利益率 | 10.1% | 6.6% | | 4.7% |
| 為替レート | | | | |
| 米ドル | 106円 | 116円 | 10円円安 | 109円 |
| ユーロ | 128円 | 130円 | 2円円安 | 120円 |

*1 うち、日本511 (前期比△407)、中国820 (同+255)、その他117 (同+105)

(ご参考) 連結営業利益増減要因 (3ヶ月)

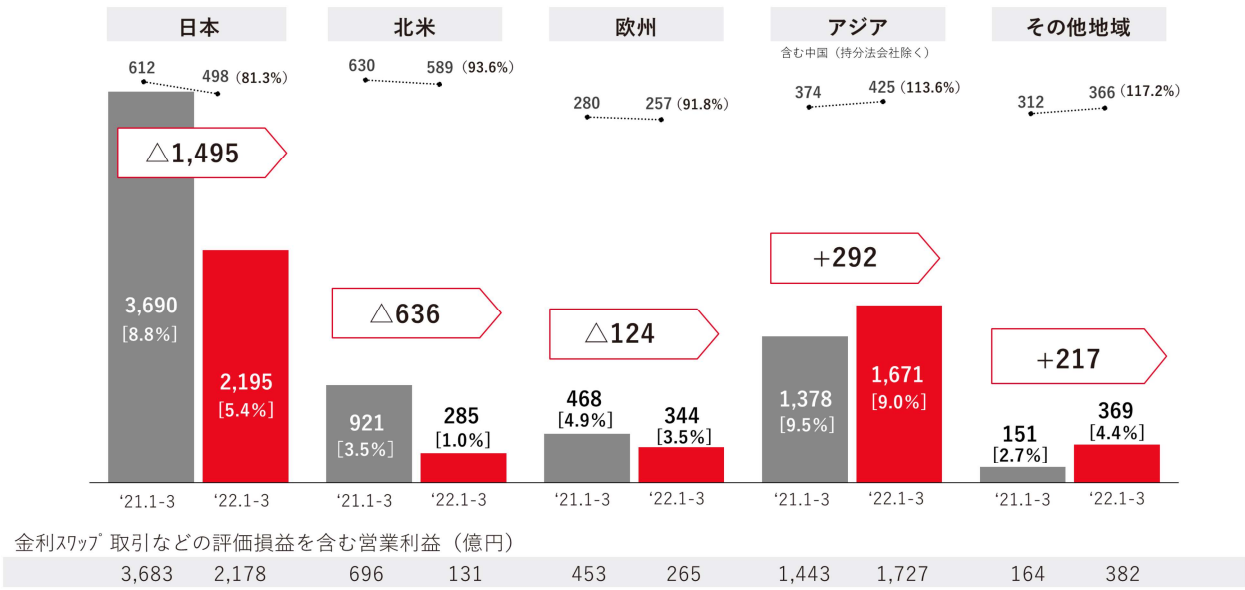
(単位: 億円)



| *1 内訳 | | *2 内訳 | | *3 内訳 | | *4 内訳 | | | |
|------------|---------|-----------------|-------------|-------|----------------|-------|--------------|------------|--------------|
| 輸出入等の外貨取引分 | +1,500 | 海外子会社の | +200 | 台数・構成 | $\Delta 1,800$ | 労務費 | $\Delta 500$ | スワップ評価損益ほか | $\Delta 409$ |
| - 米ドル | +1,150 | 営業利益換算差 | | 金融事業 | $\Delta 50$ | 減価償却費 | $\Delta 300$ | | |
| - ユーロ | ± 0 | その他 | $\Delta 50$ | その他 | +1,700 | 研究開発費 | $\Delta 150$ | | |
| - その他通貨 | +350 | (外貨建引当の期末換算差ほか) | | | | 経費ほか | $\Delta 450$ | | |

(ご参考) 所在地別営業利益 (3ヶ月)

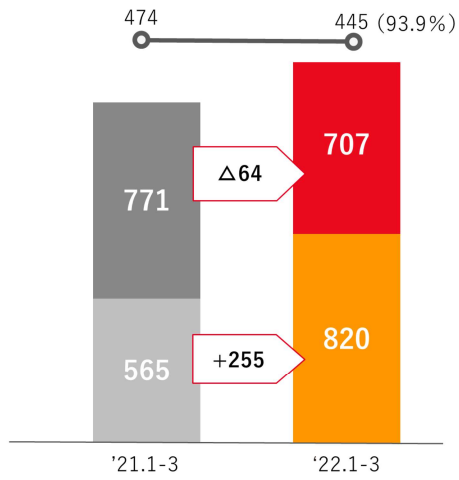
■ 営業利益 (億円) <金利スワップ取引などの評価損益を除く> [] 営業利益率 連結販売台数 (千台)



(ご参考) 中国事業/金融セグメント (3ヶ月)

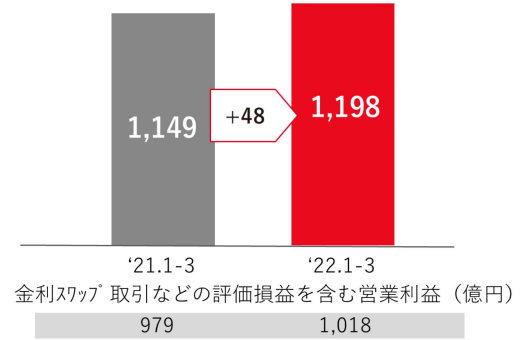
中国事業の状況 (ご参考)

- 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>

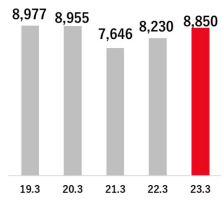


(ご参考) 業績推移

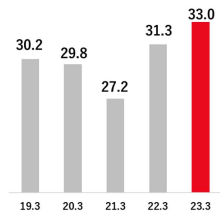
'19.3 : 米国会計基準
'20.3~'23.3 : IFRS

TOYOTA

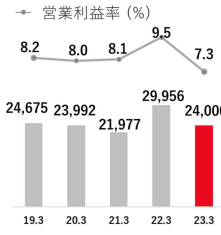
連結販売台数 (千台)



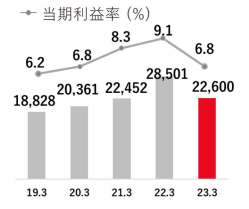
営業収益 (兆円)



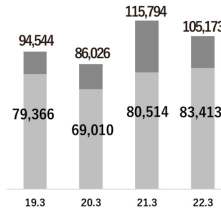
営業利益 (億円)



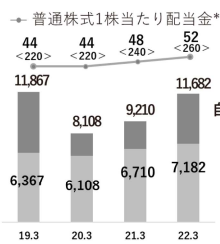
親会社の所有者に帰属する当期利益 (億円)



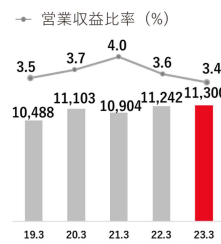
総資金量*1 (億円)



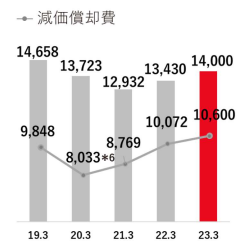
総還元額*3 (億円)



研究開発費*5 (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 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)

*3 <>が付されていない1株当たり配当額は株式分割(当社普通株式1株につき5株の割合で2021年10月1日に実施)後ベース、<>が付されている1株当たり配当額は分割前ベース

*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

*2 リース債務は含まない

■ 見直し

(ご参考) 台数見通し

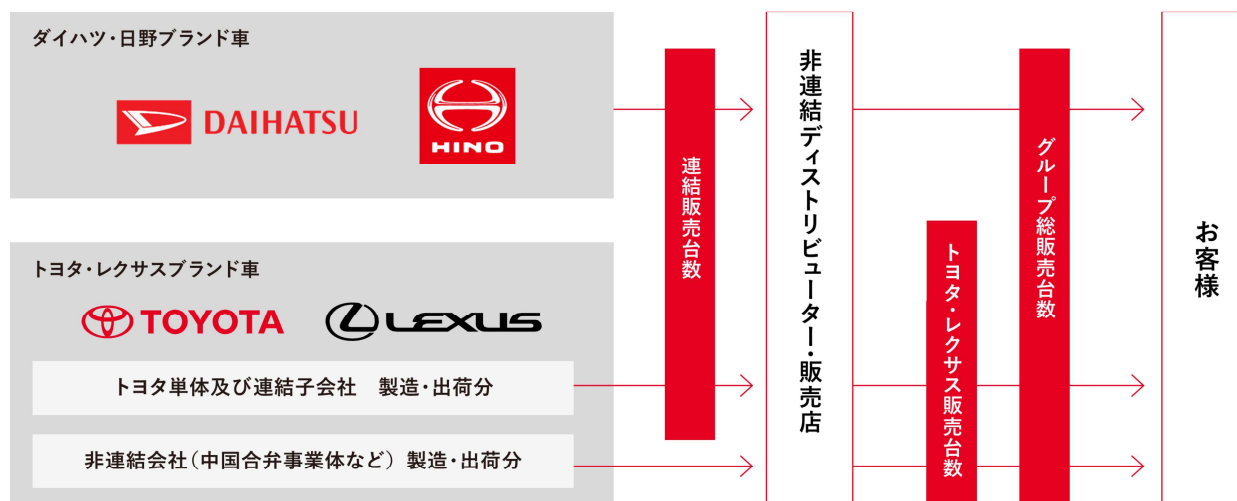
TOYOTA

(単位:千台)

| | | '22.3期 実績 '21.4 - '22.3 | '23.3期 見通し '22.4 - '23.3 | 増減 | |
|---------------|--------------|----------------------------|-----------------------------|-------|---------|
| トヨタ・レクサス | 生産*1 | 国内 | 2,761 | 3,000 | + 239 |
| | | 海外 | 5,809 | 6,700 | + 891 |
| | | 合計 | 8,570 | 9,700 | + 1,130 |
| | 販売 (小売)*2 | 国内 | 1,396 | 1,400 | + 4 |
| | | 海外 | 8,116 | 8,500 | + 384 |
| | | 合計 | 9,512 | 9,900 | + 388 |
| グループ総販売(小売)*2 | | 10,381 | 10,700 | + 319 | |

*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