

2023年3月期 第1四半期決算

 C R O W N



クラウン
(クロスオーバー)



クラウン
(スポーツ)



クラウン
(セダン)



クラウン
(エステート)

2022年8月4日
トヨタ自動車株式会社

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
- デジタル情報技術および情報セキュリティへの依存
- 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、不安定な政治・経済、燃料供給の不足、社会基盤の障害、戦争、テロ、ストライキなどによる様々な影響
- 気候変動および低炭素経済への移行の影響

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。

2023年3月期 第1四半期決算サマリー

実績：営業利益 5,786億円

- ・ 上海ロックダウンや南アフリカの洪水などの**想定外の案件が発生**し、計画通りの生産活動が出来ない中、お客様に1台でも多くの商品をお届けするため、**販売店・仕入先・工場の現場が必死に努力**
- ・ 為替の円安によるプラスの効果があったものの、**供給制約による販売台数の減少や資材高騰の影響が大きく、減益**

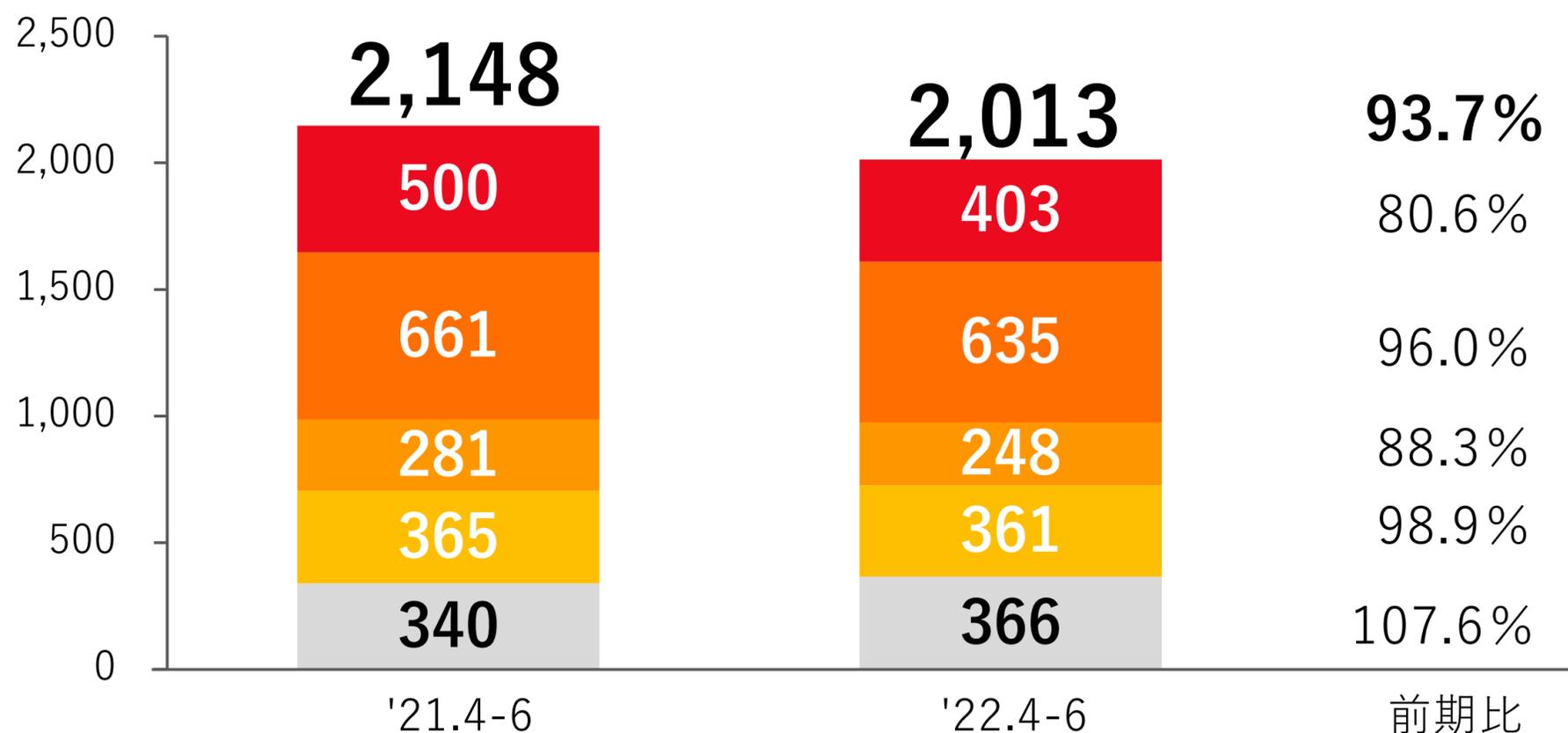
通期見通し：営業利益 2兆4,000億円（前回は据え置き）

- ・ **サプライチェーン全体で中長期にわたる競争力の強化に取り組むため、足元の厳しい事業環境による仕入先の負担を、当社が一旦受けとめる**
－ 資材高騰による仕入先の負担には、購入品の価格等において事前に合意したルールの実行に加え、困りごとにも対応
- ・ 引き続き、**未来のモビリティ社会づくりへの成長投資を緩めず、ステークホルダーの皆様とともに収益構造の改善に取り組みたい**

2023年3月期 第1四半期 実績

連結販売台数

(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	2,545	2,342	92.1%
電動車 [比率]	677 [26.6%]	668 [28.5%]	98.7%
内、HEV	636	640	100.6%
PHEV	36	23	63.4%
BEV	3	4	133.5%
FCEV	2	1	53.6%
グループ総販売台数	2,759	2,544	92.2%

連結決算要約

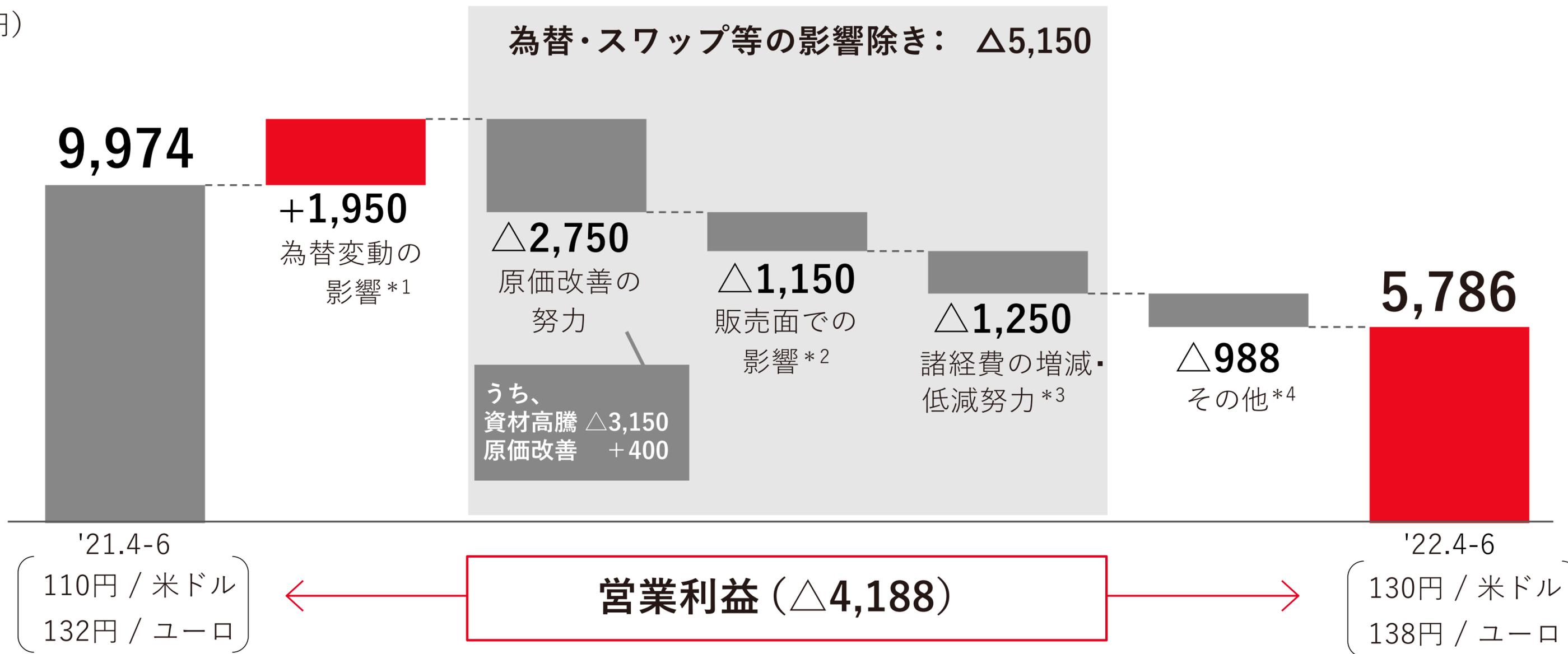
(単位：億円)

	'21.4-6	'22.4-6	増減
営業収益	79,355	84,911	+5,555
営業利益	9,974	5,786	△4,188
営業利益率	12.6%	6.8%	
営業外損益	2,597	4,430	+1,833
持分法による投資損益	1,614	1,710 *1	+95
税引前利益	12,572	10,217	△2,354
親会社の所有者に帰属する四半期利益	8,978	7,368	△1,610
四半期利益率	11.3%	8.7%	
為替レート			
米ドル	110円	130円	20円円安
ユーロ	132円	138円	6円円安

*1 うち、日本814（前期比△389）、中国797（同+358）、その他98（同+126）

連結営業利益増減要因

(単位：億円)



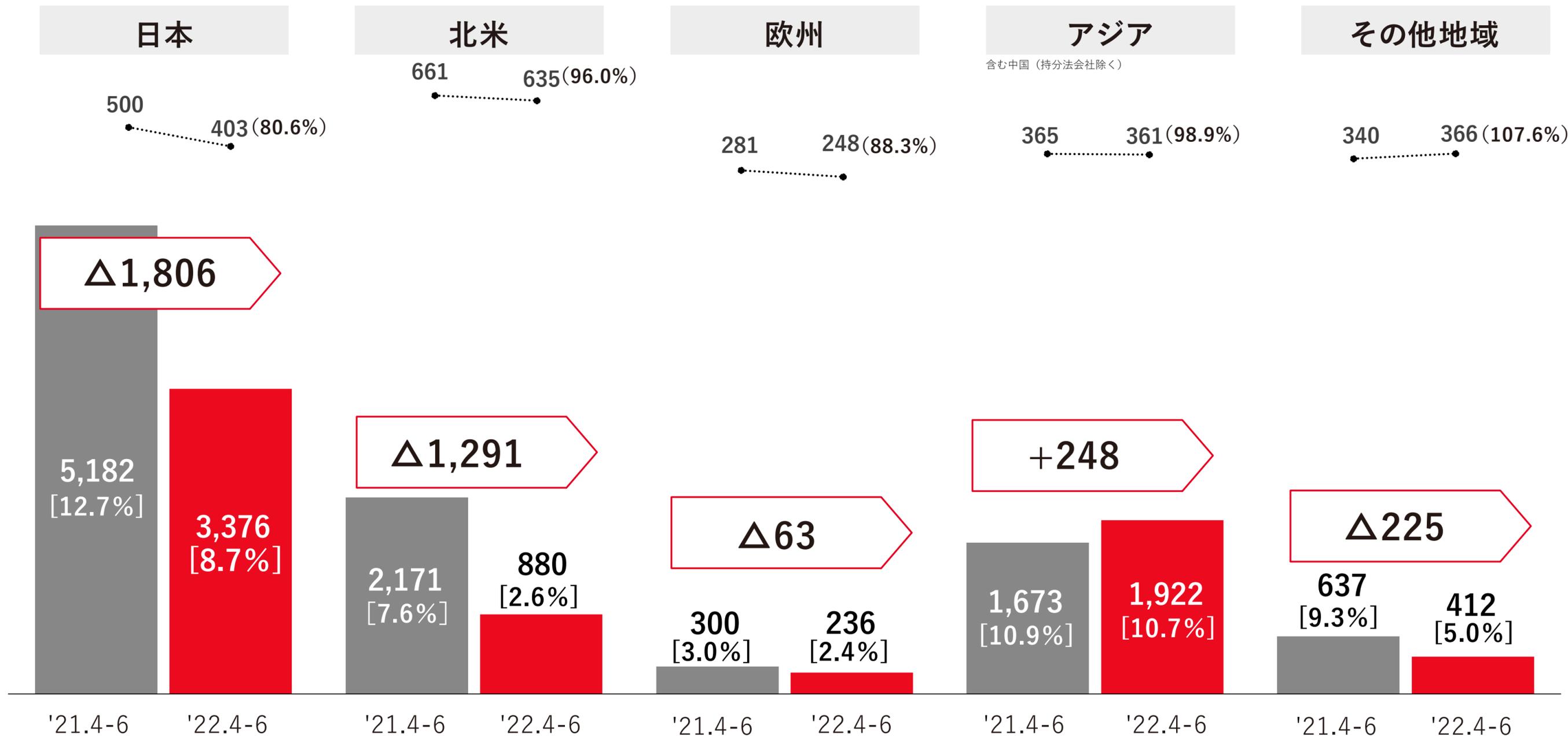
*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+2,650	台数・構成	$\Delta 2,450$	労務費	$\Delta 300$	スワップ評価損益ほか	$\Delta 988$
(- 米ドル	+2,150	金融事業	$\Delta 200$	減価償却費	$\Delta 100$		
- ユーロ	+100	その他	+1,500	研究開発費	+100		
- その他通貨	+400			経費ほか	$\Delta 950$		

所在地別営業利益

■ 営業利益（億円）＜スワップなどの評価損益を除く＞

[] 営業利益率

●---● 連結販売台数（千台）



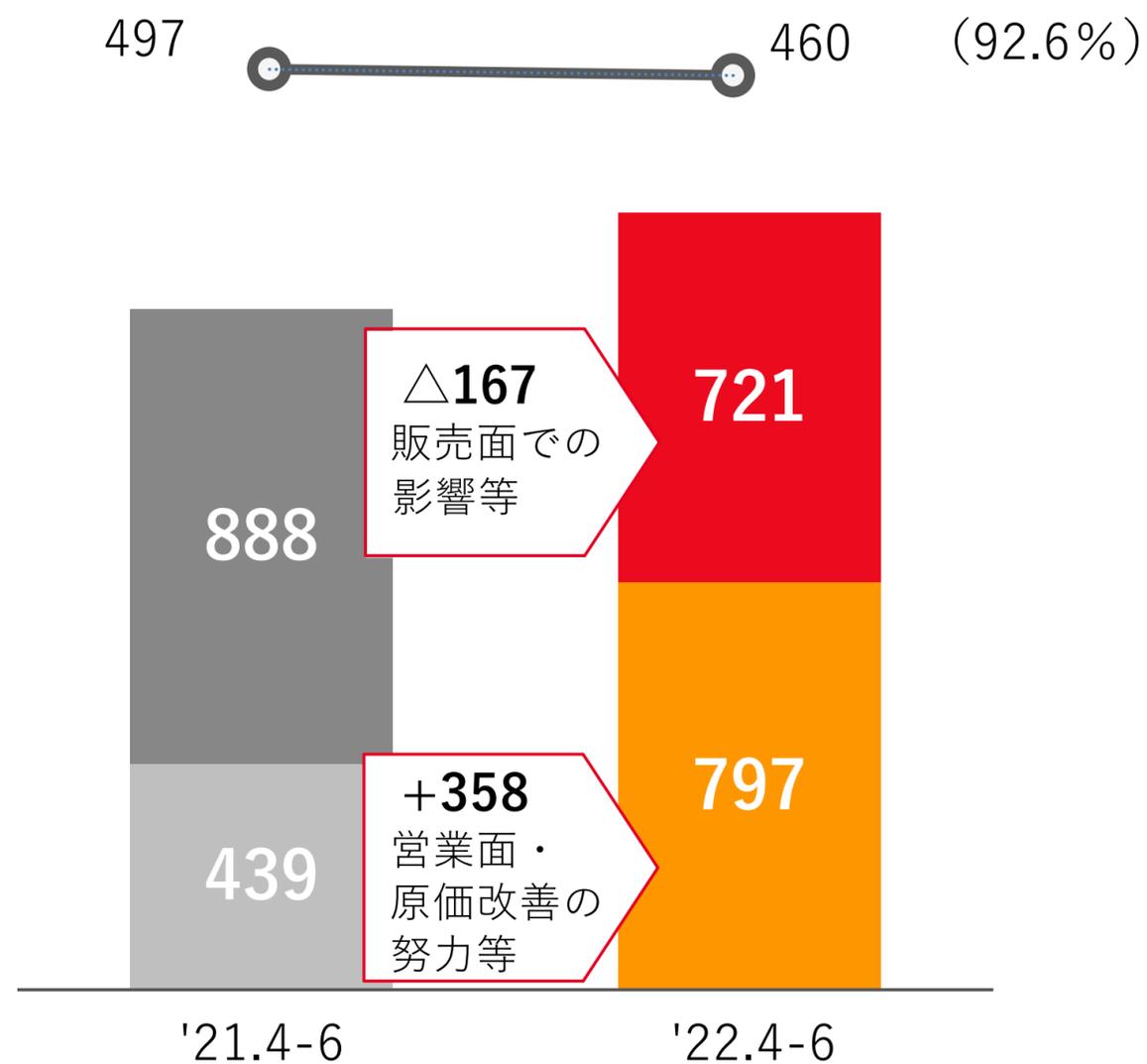
スワップなどの評価損益を含む営業利益（億円）

5,185	3,367	2,488	145	300	196	1,666	2,127	653	458
-------	-------	-------	-----	-----	-----	-------	-------	-----	-----

中国事業/金融セグメント

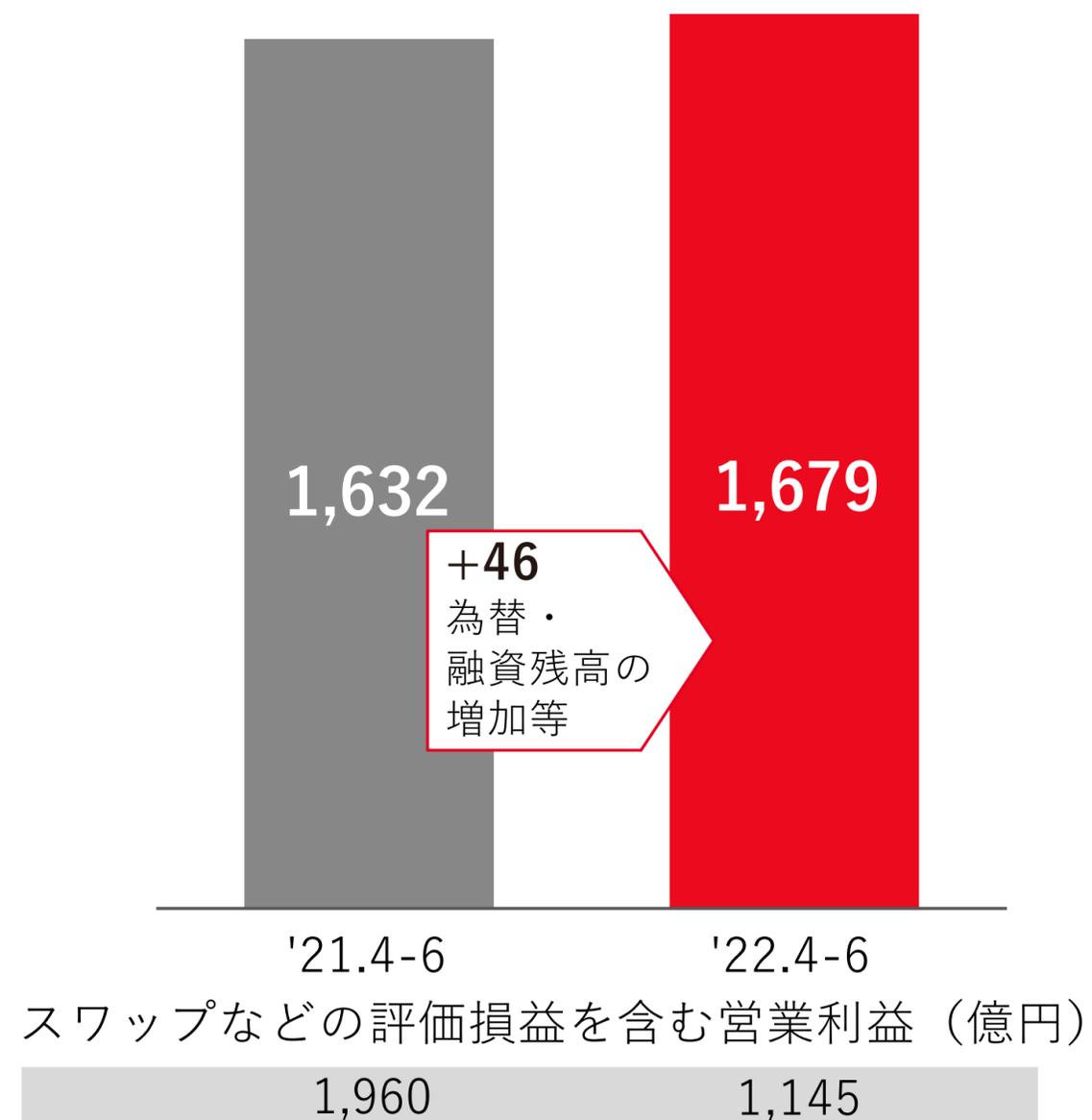
中国事業（ご参考）

- 連結子会社 営業利益（億円）
- 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）＜スワップなどの評価損益を除く＞

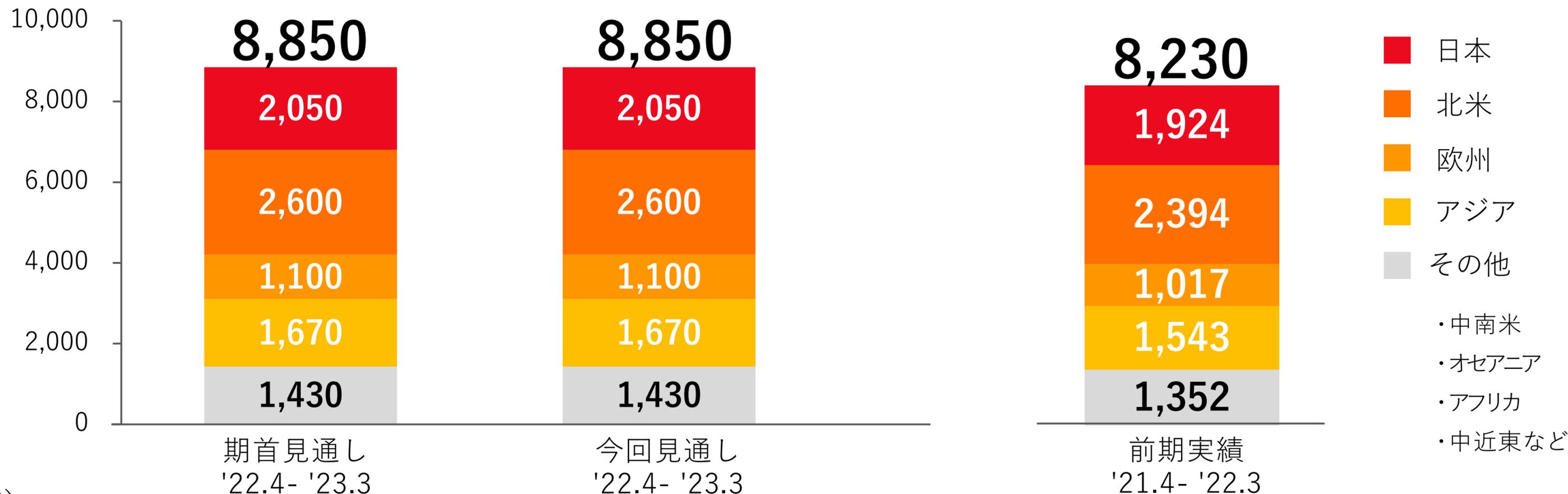


2023年3月期 見通し

連結販売台数見通し

(単位：千台)

変更なし



ご参考 (小売)

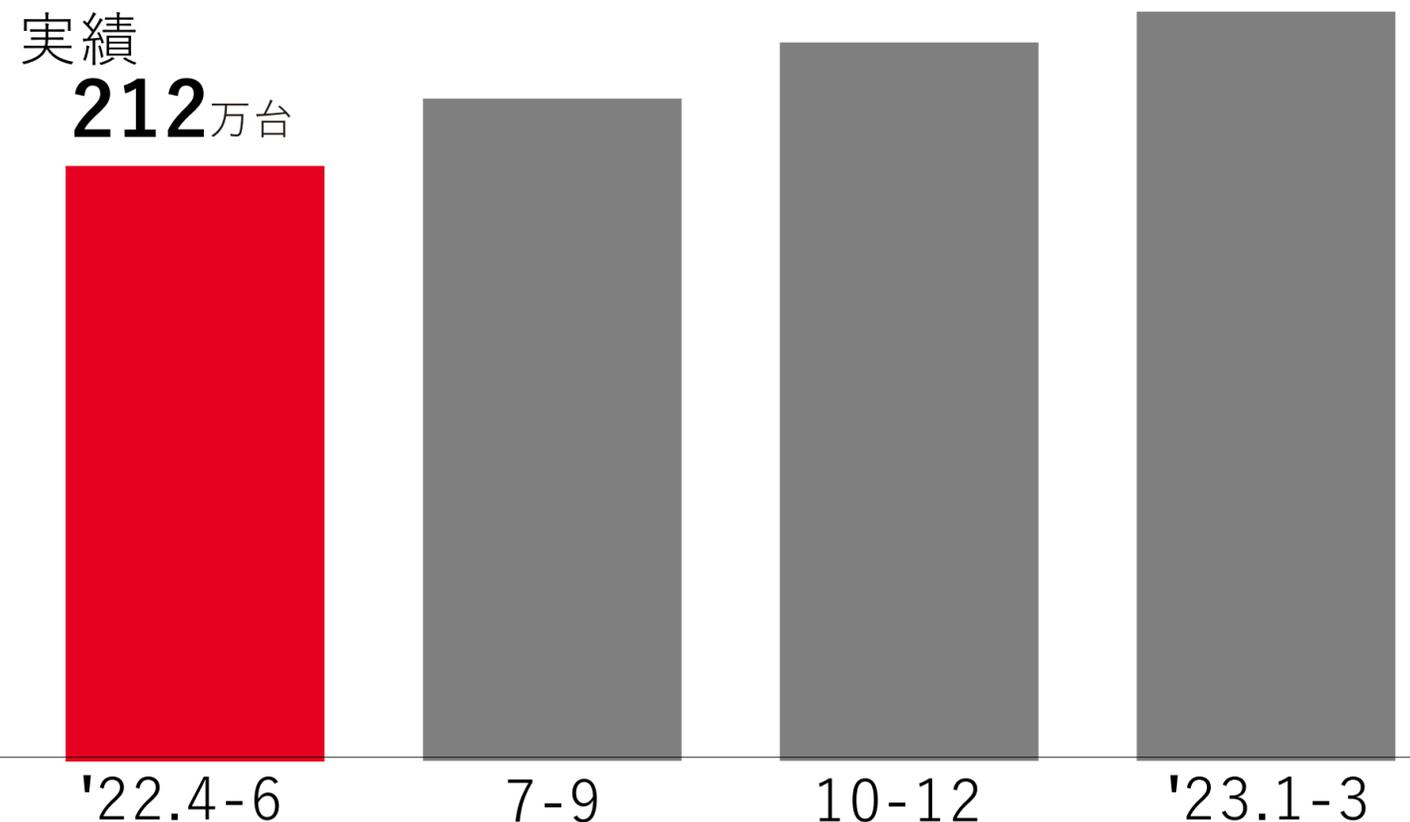
トヨタ・レクサス販売台数	9,900	9,900	9,512
電動車 [比率]	3,070 [31.0%]	3,070 [31.0%]	2,703 [28.4%]
内、HEV	2,845	2,845	2,565
PHEV	125	125	116
BEV	95	95	16
FCEV	5	5	5
グループ総販売台数	10,700	10,700	10,381

トヨタ・レクサス生産台数

通期見通し：970万台

- 5月発表の通期見通しを据え置き
(後半にかけて増加の見込み)

< 四半期別の推移 >



< 仕入先の負担軽減に向けて >

- 生産計画の公表範囲を見直し
「先1か月」 ⇒ 「先3か月」

公表時期	生産計画 (■ : リスク織り込み・公表)									
'22.2	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	...	
	↓ 公表範囲見直し ↓									
'22.3	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	...	
	↓ 更新 ↓									
'22.4	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	...	
	↓ 更新 ↓									
'22.5	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	...	
	↓ 更新 ↓									
'22.6	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	...	

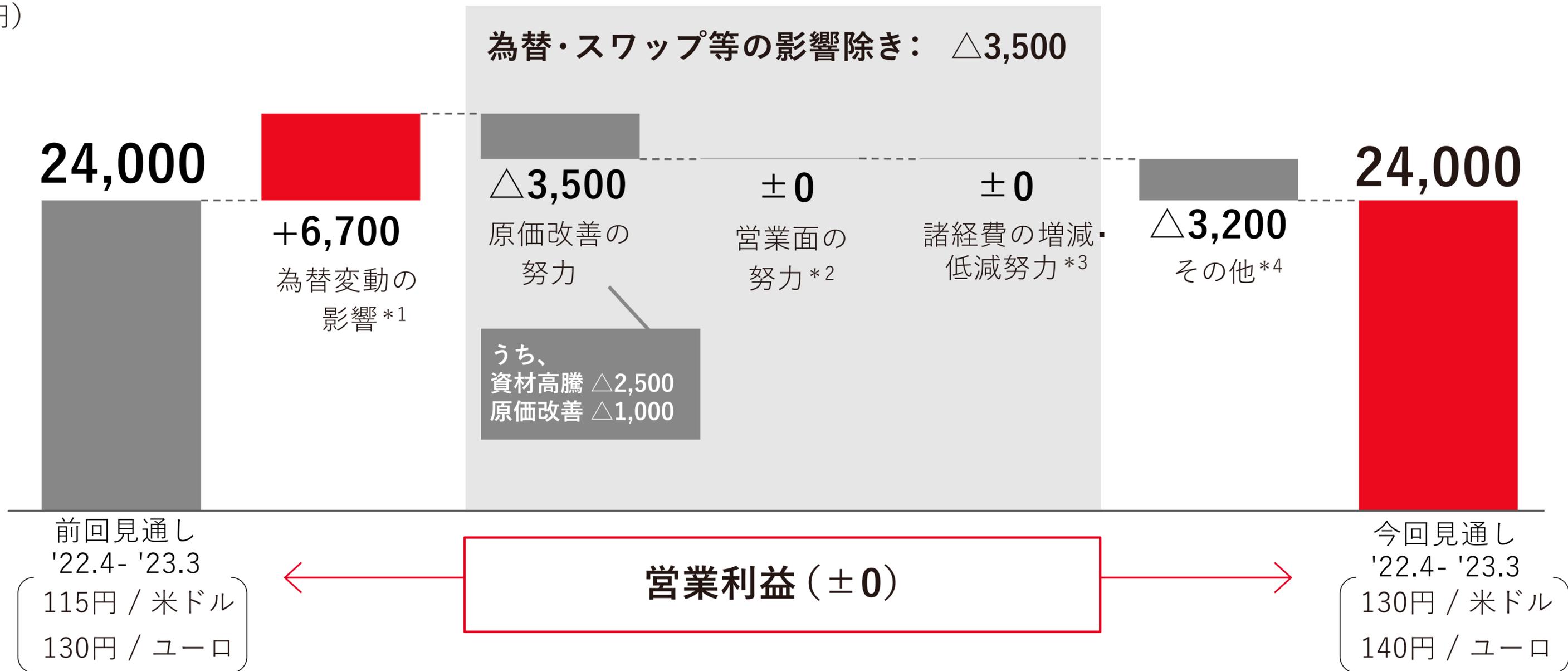
連結決算見通し要約

(単位：億円)	期首見通し '22.4-'23.3	今回見通し '22.4-'23.3	増減	前期実績 '21.4-'22.3
営業収益	330,000	345,000	+ 15,000	313,795
営業利益	24,000	24,000	± 0	29,956
営業利益率	7.3%	7.0%		9.5%
営業外損益	7,300	8,700	+ 1,400	9,948
持分法による投資損益	6,000	6,200	+ 200	5,603
税引前利益	31,300	32,700	+ 1,400	39,905
親会社の所有者に帰属する当期利益	22,600	23,600	+ 1,000	28,501
当期利益率	6.8%	6.8%		9.1%
為替レート	米ドル *1 115円	130円	15円円安	112円
	ユーロ *1 130円	140円	10円円安	131円

*1 第1四半期実績：米ドル130円/ユーロ138円、'22年7月以降の前提為替レート：米ドル130円/ユーロ140円

連結営業利益増減要因（前回見通し差）

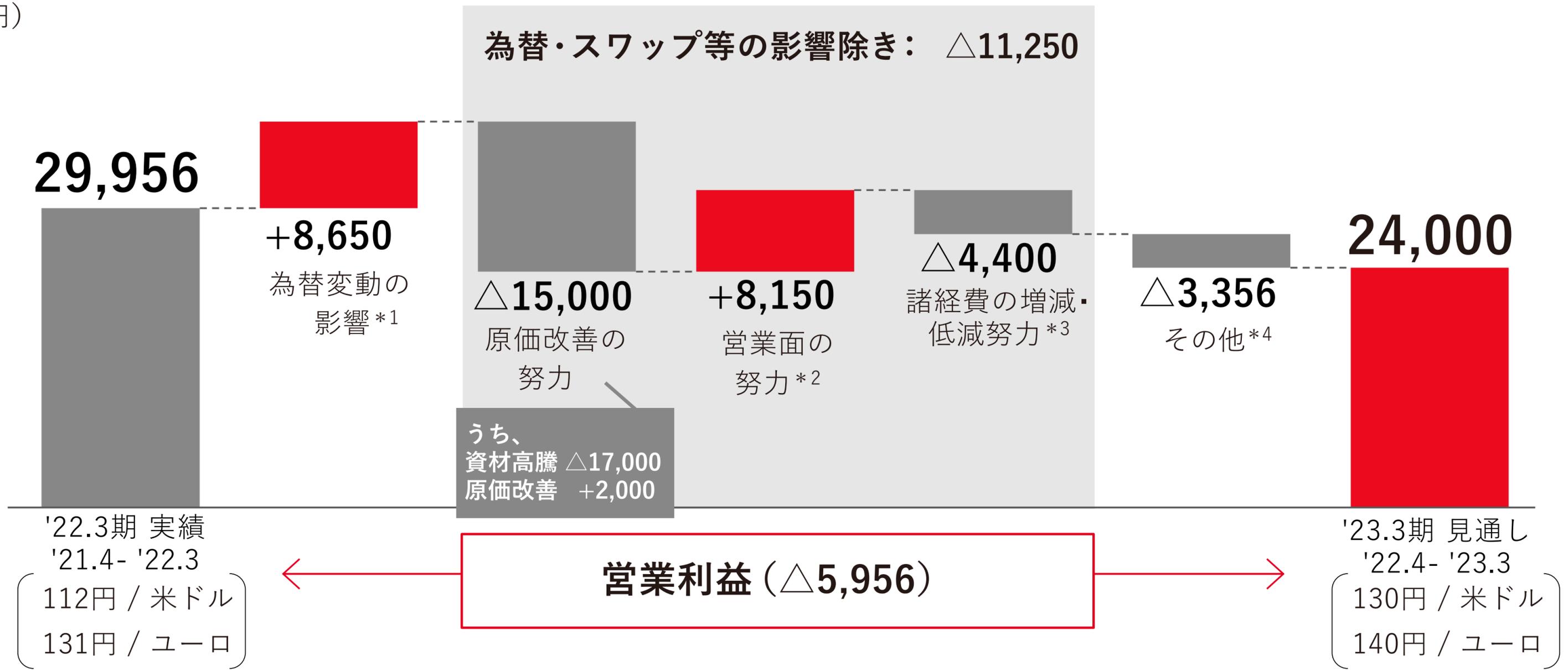
（単位：億円）



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+7,150	海外子会社の	+800	労務費	± 0	スワップ評価損益ほか	$\Delta 1,200$
（- 米ドル	+6,600	営業利益換算差		減価償却費	± 0	その他	$\Delta 2,000$
- ユーロ	+600	その他	$\Delta 1,250$	研究開発費	± 0		
- その他通貨	$\Delta 50$	（外貨建引当の期末換算差ほか）		経費ほか	± 0		

連結営業利益増減要因(前年同期差)

(単位：億円)



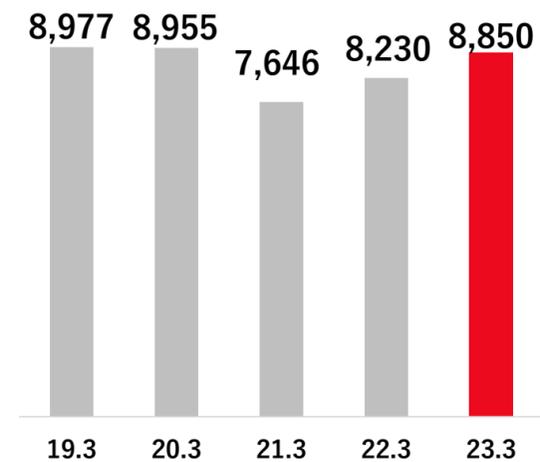
*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+7,700	海外子会社の	+850	労務費	$\Delta 1,200$	スワップ評価損益ほか	$\Delta 1,356$
(- 米ドル	+7,700	営業利益換算差		減価償却費	$\Delta 650$	その他	$\Delta 2,000$
- ユーロ	+550	その他	+100	研究開発費	$\Delta 600$		
- その他通貨	$\Delta 550$	(外貨建引当の期末換算差ほか)		経費ほか	$\Delta 1,950$		

(ご参考) 業績推移

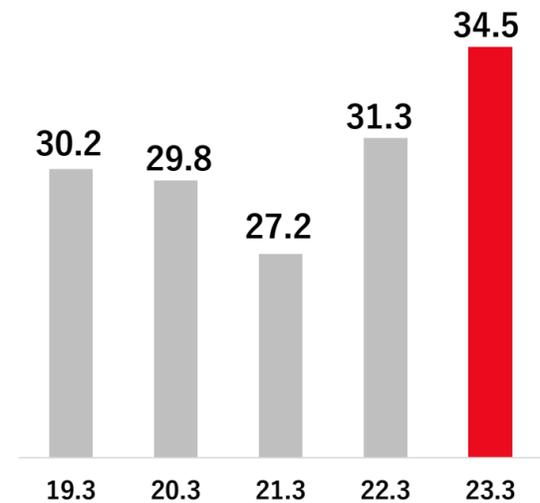
'19.3 : 米国会計基準
'20.3~'23.3 : IFRS

TOYOTA

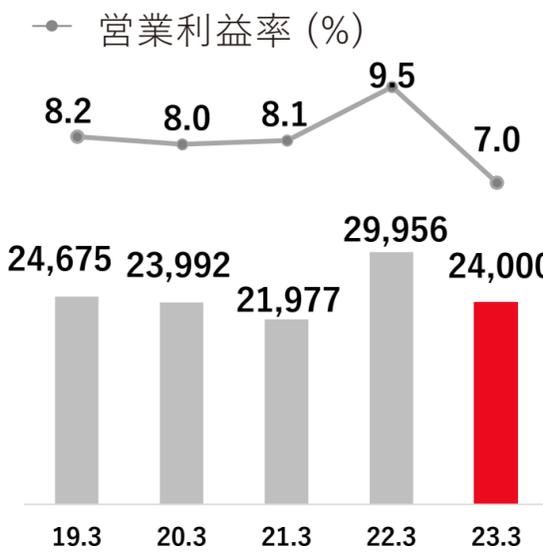
連結販売台数 (千台)



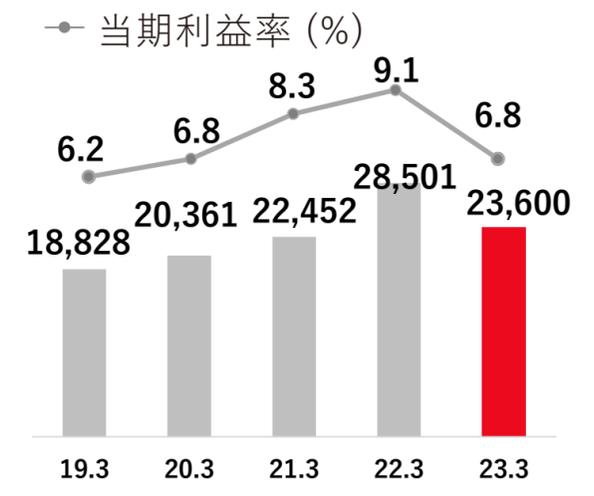
営業収益 (兆円)



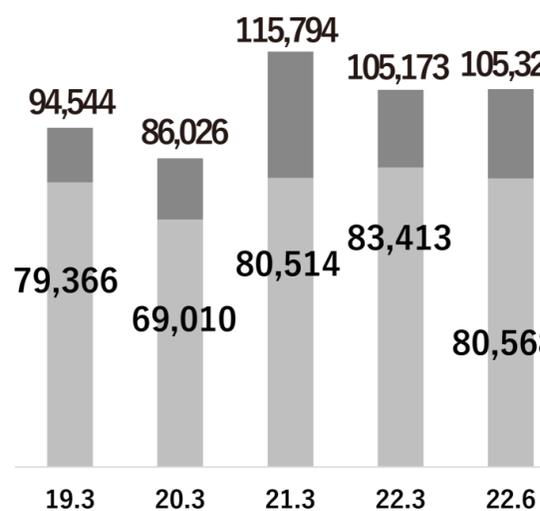
営業利益 (億円)



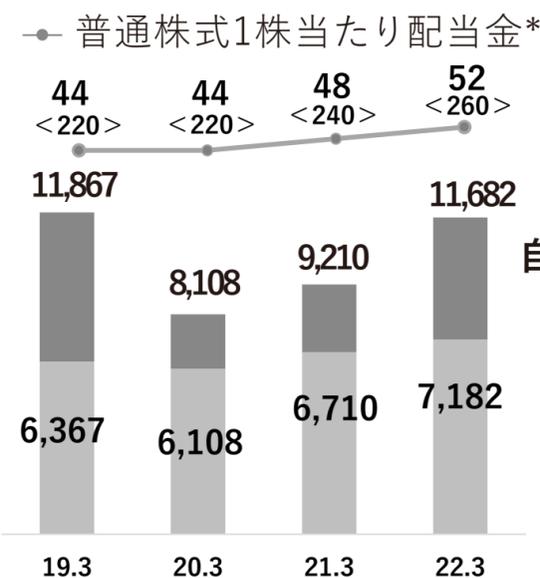
親会社の所有者に
帰属する当期利益 (億円)



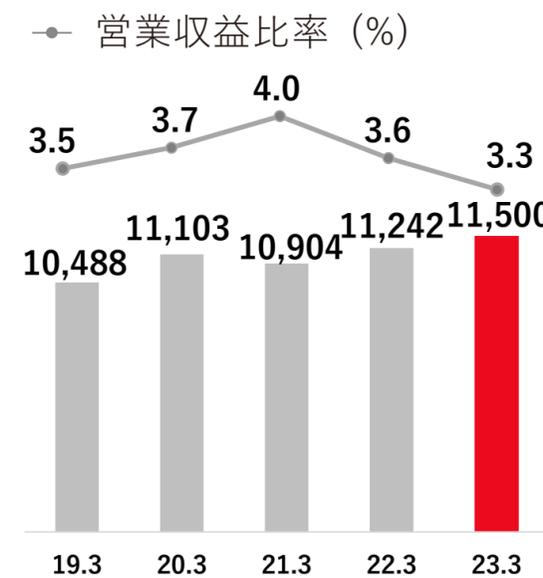
総資金量*1 (億円)



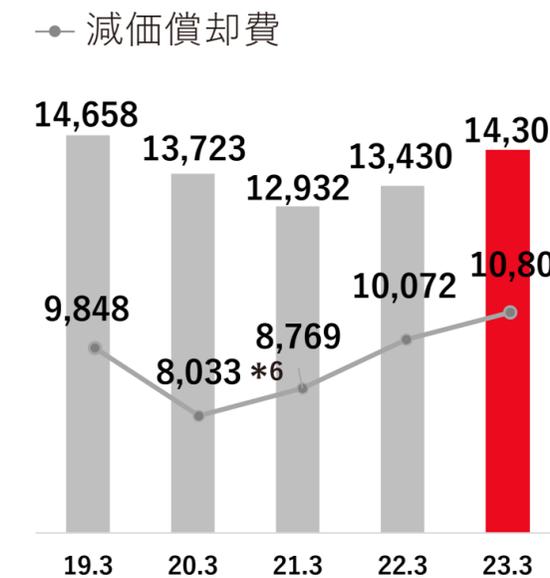
総還元額*3 (億円)



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

*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 <>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

*5 報告期間中に発生した研究開発活動に係る支出額

*6 '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

■ 見通し

(ご参考) 台数見通し

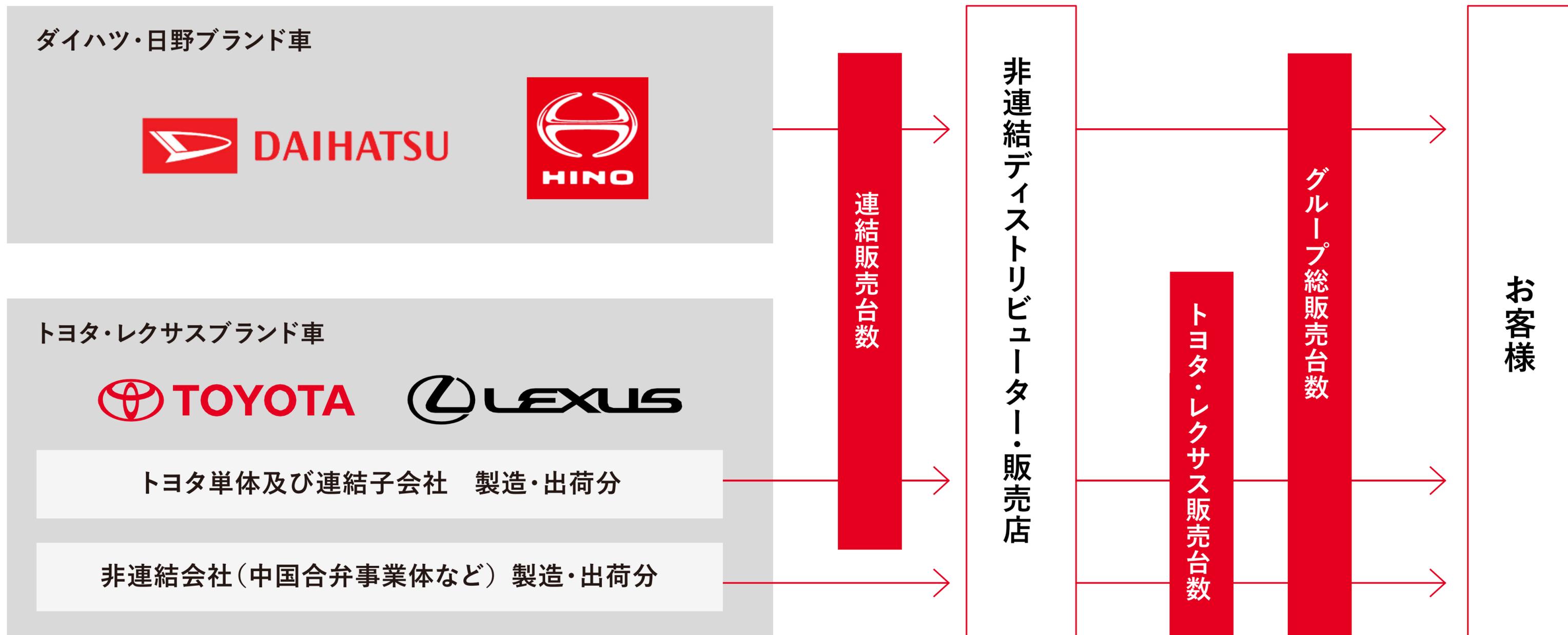
変更なし

(単位:千台)

		期首見通し '22.4 - '23.3	今回見通し '22.4 - '23.3	増減	前期実績 '21.4 - '22.3
トヨタ・レクサス	生産*	国内	3,000	±0	2,761
		海外	6,700	±0	5,809
		合計	9,700	±0	8,570
	販売 (小売)*	国内	1,400	±0	1,396
		海外	8,500	±0	8,116
		合計	9,900	±0	9,512
グループ総販売(小売)*		10,700	10,700	±0	10,381

*非連結会社による台数を含む

(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