

2023年3月期 第2四半期決算



bZ3

2022年11月1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。

今もなお、多くのお客様に納車をお待ちいただいている状況が
続いております。

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

TOYOTA

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、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。

実績：営業利益 1兆1,414億円

- ・ 急激な為替変動、金利上昇、資材高騰など、**経営環境は大きく変化**
- ・ 半導体需給ひっ迫、上海ロックダウン、南ア洪水など、**計画通りの生産活動ができない中、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、**資材高騰の影響や一時費用により、減益**

通期見通し：営業利益 2兆4,000億円（前回は据え置き）

- ・ 半導体の調達リスクなどを織り込み、**生産台数の見通しを920万台に見直し（50万台引き下げ）**
- ・ 経営環境の急激な変化によって**先が見通し難い状況だが、サプライチェーン全体で体質強化に向けた活動をぶらさずに推進**

株主還元

- ・ 中間配当は**1株当たり25円**、前期から**1円増配**
- ・ 自己株式取得は**上限1,500億円**、**全額を機動的な取得枠**に設定

まず、決算のサマリーについて、ご説明いたします。

前半期の実績は営業利益1兆1,414億円。
急激な為替の変動、金利の上昇、資材価格の高騰など、
経営を取り巻く環境は大きく変化しております。

半導体需給のひっ迫、上海ロックダウン、南ア洪水など、
計画通りの生産活動ができない中、
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してまいりました。

為替の円安によるプラスの効果があったものの、
資材高騰の影響や一時費用により、
減益となりました。

通期見通しは、営業利益2兆4,000億円、前回は据え置きます。
半導体の調達リスクなどを織り込み、
生産台数の見通しを50万台引き下げ、920万台としました。

経営環境の急激な変化によって、先が見通し難い状況ですが、
サプライチェーン全体で体質強化に向けた活動を
ぶらさずに推進してまいります。

株主還元については、中間配当を1株当たり25円とし、
前期から1円増配としました。
自己株式取得は上限1,500億円、
全額を機動的な取得枠に設定しました。

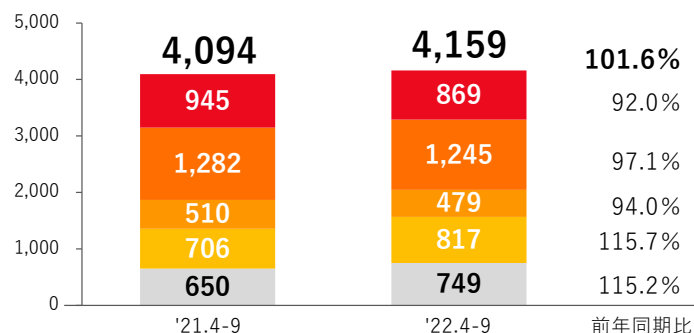
2023年3月期 第2四半期 実績

4月から9月までの、6ヶ月累計の実績について、
ご説明します。

連結販売台数(6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	4,852	4,742	97.7%
電動車 [比率]	1,343 [27.7%]	1,323 [27.9%]	98.5%
内、HEV	1,267	1,270	100.2%
PHEV	66	43	65.8%
BEV	7	8	121.9%
FCEV	3	1	46.7%
グループ総販売台数	5,265	5,168	98.2%

5

当期の連結販売台数は、前年同期に対して101.6%となる、415万9千台、トヨタ・レクサス販売台数は、前年同期に対して97.7%となる、474万2千台となりました。

地域別では、先進国で生産制約の影響により、減少した一方、アジア・その他地域は、コロナからの回復により、増加しました。

連結決算要約（6ヶ月累計）

TOYOTA

(単位：億円)	'21.4-9	'22.4-9	増減
営業収益	154,812	177,093	+22,280
営業利益	17,474	11,414	△6,060
営業利益率	11.3%	6.4%	
営業外損益	3,965	6,928	+2,962
持分法による投資損益	2,610	3,046*	+435
税引前利益	21,440	18,342	△3,097
親会社の所有者に帰属する四半期利益	15,244	11,710	△3,534
四半期利益率	9.8%	6.6%	
為替レート			
米ドル	110円	134円	24円円安
ユーロ	131円	139円	8円円安

* うち、日本1,270（前年同期比△441）、中国1,565（同+712）、その他209（同+164）

6

当期の連結決算は、

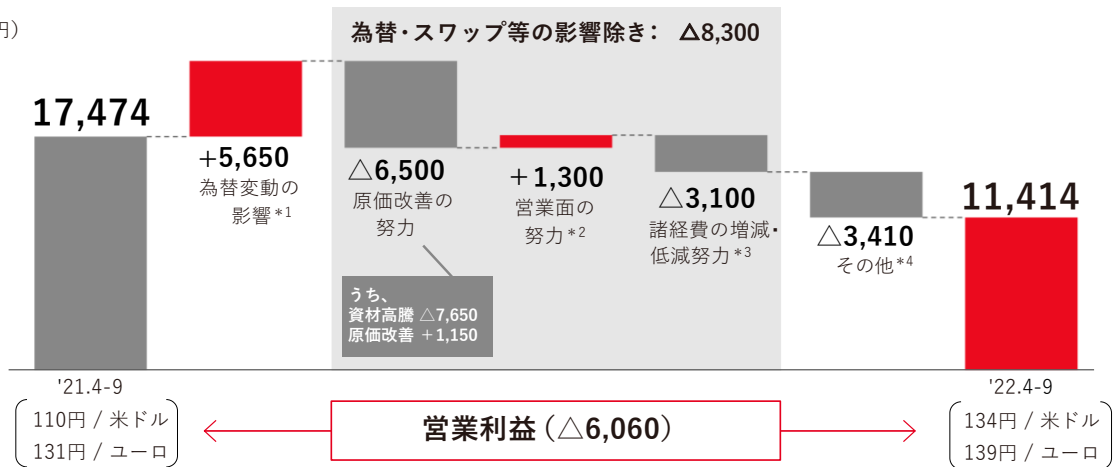
営業収益、 17兆 7,093億円
 営業利益、 1兆 1,414億円
 税引前利益、 1兆 8,342億円
 四半期利益、 1兆 1,710億円

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	+6,600	海外子会社の	台数・構成	$\Delta 1,550$	労務費	$\Delta 850$	スワップ等の評価損益	$\Delta 1,752$
- 米ドル	+5,400	営業利益換算差	金融事業	$\Delta 350$	減価償却費	$\Delta 300$	ロシア生産終了	$\Delta 969$
- ユーロ	+250	その他	その他	+3,200	研究開発費	$\Delta 550$	その他	$\Delta 689$
- その他通貨	+950	(外貨建引当の期末換算差ほか)			経費ほか	$\Delta 1,400$		

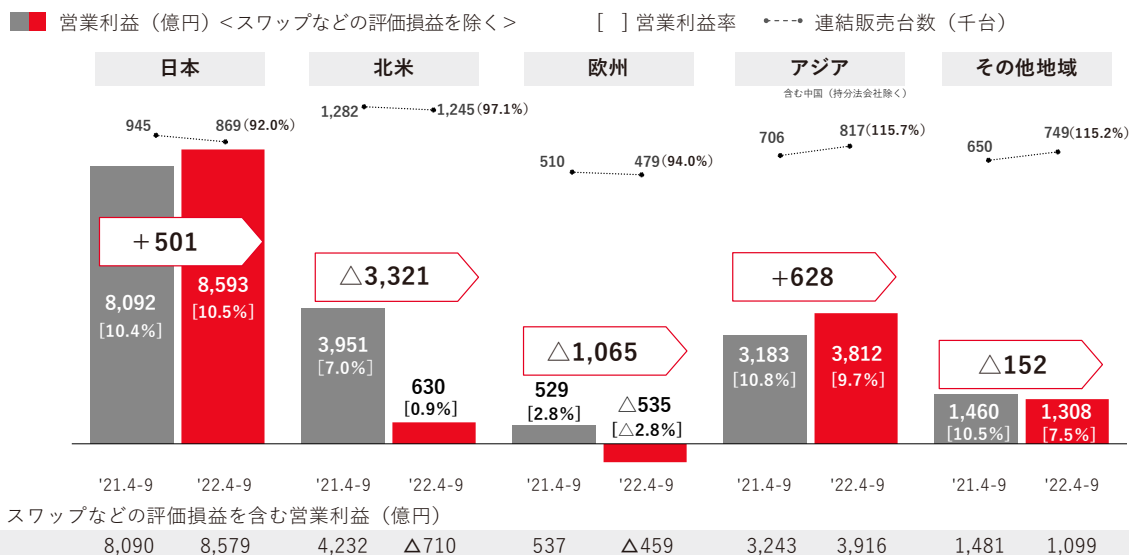
7

営業利益の増減要因について、ご説明します。

為替変動の影響により、5,650億円の増益、
原価改善の努力は、
資材高騰 7,650億円の影響が大きく、6,500億円の減益、
営業面の努力は、1,300億円の増益、
諸経費の増減・低減努力は、3,100億円の減益、
その他、スワップ評価損や
ロシア生産終了に伴う費用などにより、
3,410億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、8,300億円の減益となりました。

所在地別営業利益（6ヶ月累計）



所在地別の営業利益について、ご説明します。

日本は、資材高騰による減益の一方、為替変動の影響により、前期比501億円の増益となりました。

北米は、資材高騰の影響や諸経費の増加により前期比3,321億円の減益となりました。

欧州は、営業面の努力による増益の一方、資材高騰の影響や、ロシア生産終了に伴う費用により、前期比1,065億円の減益となりました。

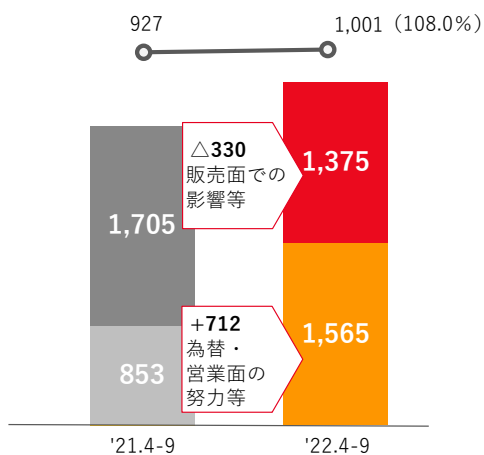
アジアは、為替変動の影響と販売台数の増加により、前期比628億円の増益となりました。

その他地域は、前期比152億円の減益となりました。

中国事業/金融セグメント (6ヶ月累計)

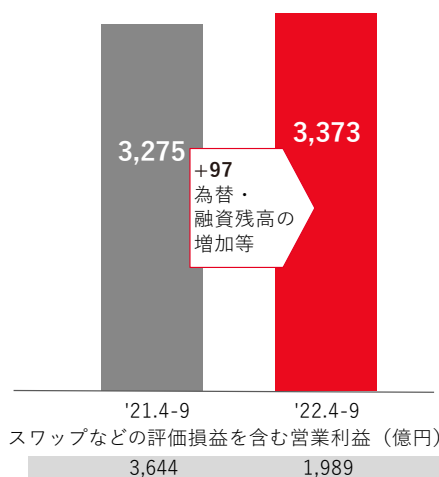
中国事業 (ご参考)

- 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>



中国事業ならびに金融セグメントについて、ご説明します。

中国事業は、連結子会社の営業利益が、台数の減少などにより、減益となる一方、持分法適用会社の持分法による投資損益は、台数の増加や為替変動の影響などにより、増益となりました。

金融セグメントは、為替変動の影響や融資残高の増加などにより、増益となりました。

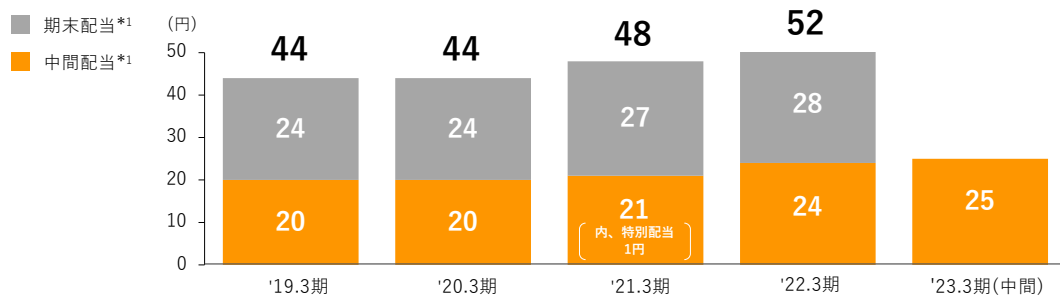
株主還元

次に、株主還元についてご説明します。

株主還元: 配当金

'19.3 : 米国会計基準 TOYOTA
'20.3~'23.3 : IFRS

- ・ 中間配当は1株当たり25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	'19.3期	'20.3期	'21.3期	'22.3期	'23.3期(中間)
		中間	配当総額 (億円)	2,869	2,789	2,935
	配当性向*2	23.4%	24.5%	46.6%	21.9%	29.2%
年間	配当総額 (億円)	6,268	6,108	6,710	7,182	—
	配当性向*3	33.8%	30.2%	29.8%	25.3%	—

*1 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

*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

当期の中間配当は、
前期から1円増配し、1株当たり25円としました。

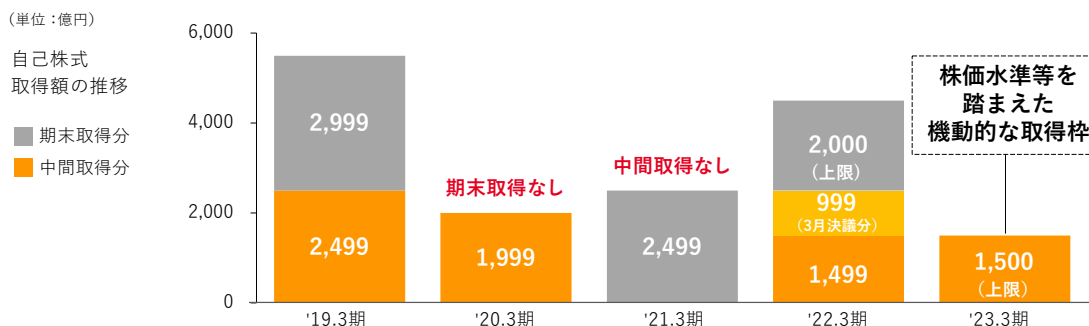
今後も、連結配当性向を維持・向上させつつ、
安定的・継続的に配当を行い、
中長期で当社株を保有いただいている株主様に、
報いてまいります。

株主還元: 自己株式取得

'19.3 : 米国会計基準
'20.3~'23.3 : 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



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

*1 第1回AA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

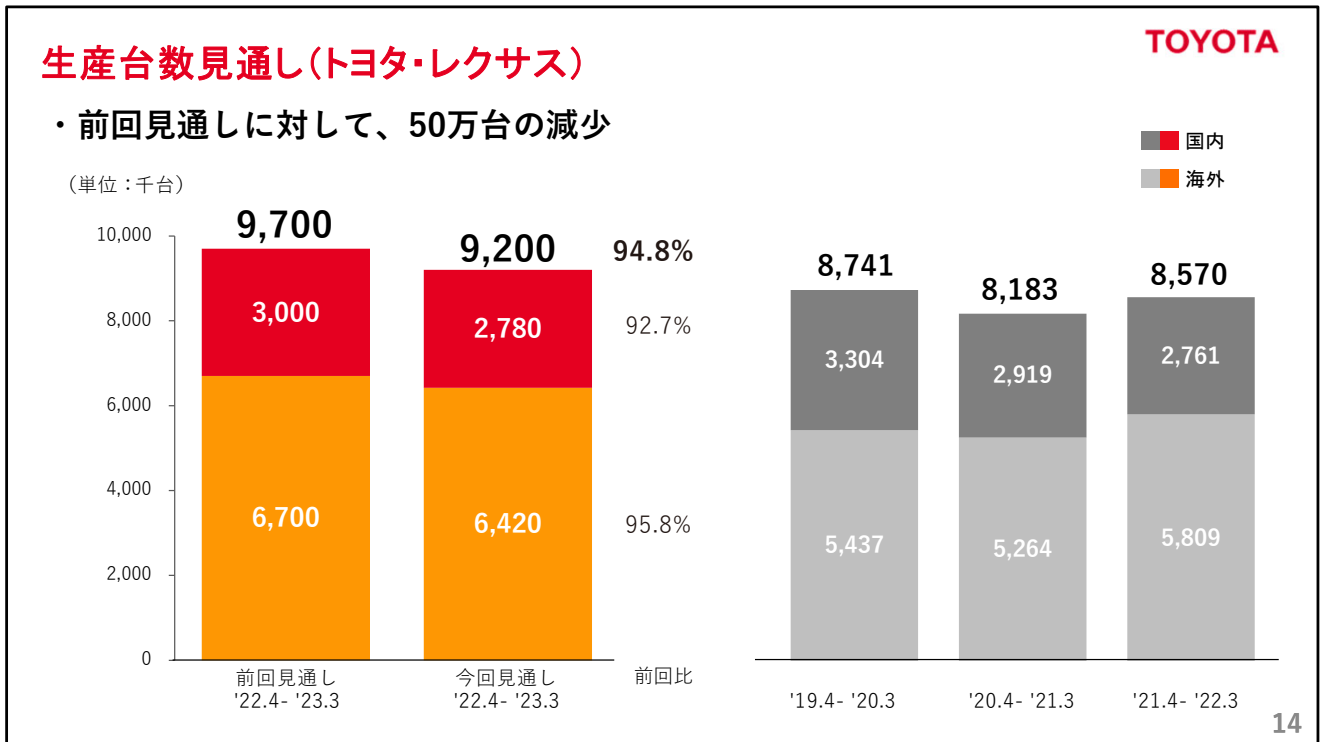
自己株式取得は、1,500億円とし、
全額を株価水準等を踏まえた機動的な取得枠として
設定します。

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、
機動的に実施します。

2023年3月期 見通し

続いて、通期の見通しについて、ご説明します。

なお、今回から、台数、営業収益、営業利益に日野自動車の見通しを含めています。

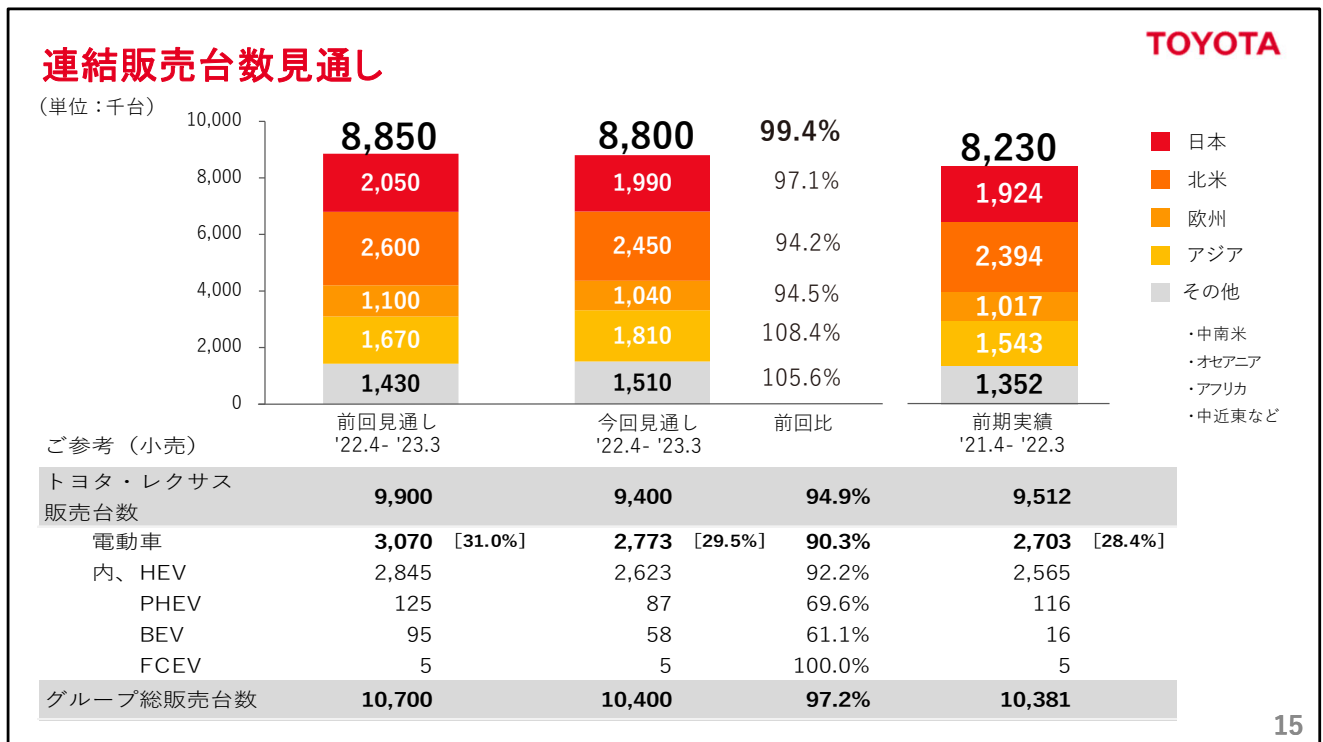


まずはじめに、トヨタ・レクサスの生産台数の見通しについて、ご説明します。

長くお待たせしているお客様に1日でも早く、1台でも多く、クルマをお届けできるよう、970万台という高い計画を掲げ、仕入先や生産の現場と、必死に頑張っまいました。

しかし、半導体の調達リスクなど、先を見通すことが依然困難な状況であり、計画を50万台引き下げ、920万台としました。

引き続き、仕入先や生産の現場とともに、あらゆる対策の検討を進め、努力してまいります。



連結販売台数については、前回見通しに対して、5万台の減少となる880万台を見込んでいます。

地域別の内訳については、記載の通りです。

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、50万台の減少となる940万台を見込んでいます。

連結決算見通し要約

TOYOTA

(単位：億円)	前回見通し '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	345,000	360,000	+15,000	313,795
営業利益	24,000	24,000	±0	29,956
営業利益率	7.0%	6.7%		9.5%
営業外損益	8,700	9,400	+700	9,948
持分法による投資損益	6,200	6,200	±0	5,603
税引前利益	32,700	33,400	+700	39,905
親会社の所有者に帰属する当期利益	23,600	23,600	±0	28,501
当期利益率	6.8%	6.6%		9.1%
為替レート				
米ドル*	130円	135円	5円円安	112円
ユーロ*	140円	137円	3円円高	131円

* 第2四半期実績：米ドル134円/ユーロ139円、'22年10月以降の前提為替レート：米ドル135円/ユーロ135円

16

次に、連結決算の見通しです。

通期の為替レート的前提は、
ドル135円、ユーロ137円としました。

10月以降の為替レートを、
第2四半期3ヶ月の平均レートをもとに、
ドル、ユーロ共に135円としています。

通期の業績見通しは、

営業収益 36兆円
 営業利益 2兆4,000億円
 税引前利益 3兆3,400億円
 当期利益 2兆3,600億円

を見込んでいます。

連結営業利益増減要因（前回見通し差）

（単位：億円）



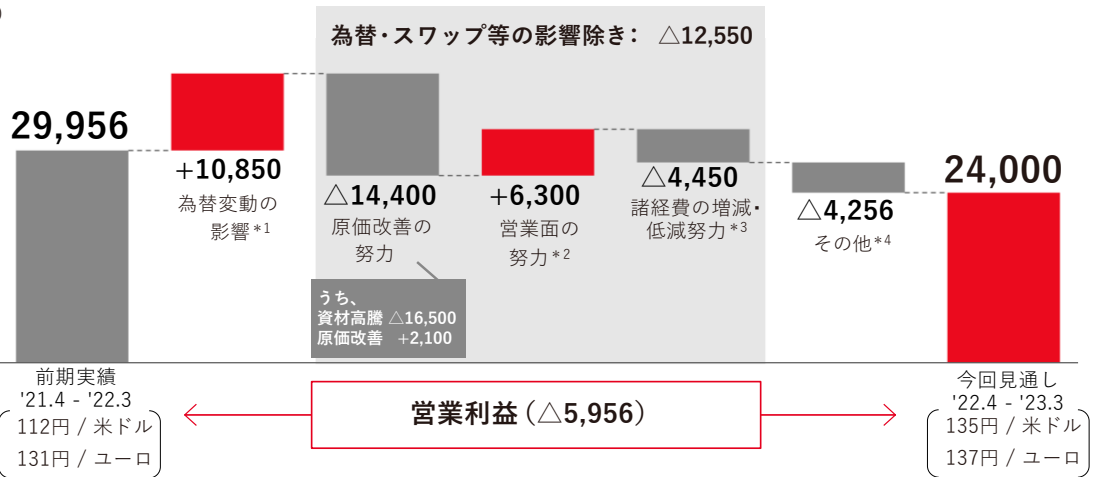
前回見通しからの増減要因について、ご説明します。

為替変動の影響は、2,200億円の増益、
 原価改善の努力は、600億円の増益、
 販売面での影響は、調達制約による台数の減少や
 構成の悪化により、1,850億円の減益、
 諸経費の増減・低減努力は、50億円の減益、
 その他、スワップ等の評価損益、
 ロシア生産終了に伴う費用などにより、900億円の減益、

この結果、連結営業利益の見通しは、前回据え置きとしました。

連結営業利益増減要因(前期差)

(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	+10,000	海外子会社の	+1,050	台数・構成	+1,750	労務費	△1,400
- 米ドル	+9,300	営業利益換算差		金融事業	△850	減価償却費	△700
- ユーロ	+400	その他	△200	その他	+5,400	研究開発費	△650
- その他通貨	+300	(外貨建引当の期末換算差ほか)		経費ほか		経費ほか	△1,700
						スワップ等の評価損益	△2,200
						ロシア生産終了	△969
						その他	△1,087

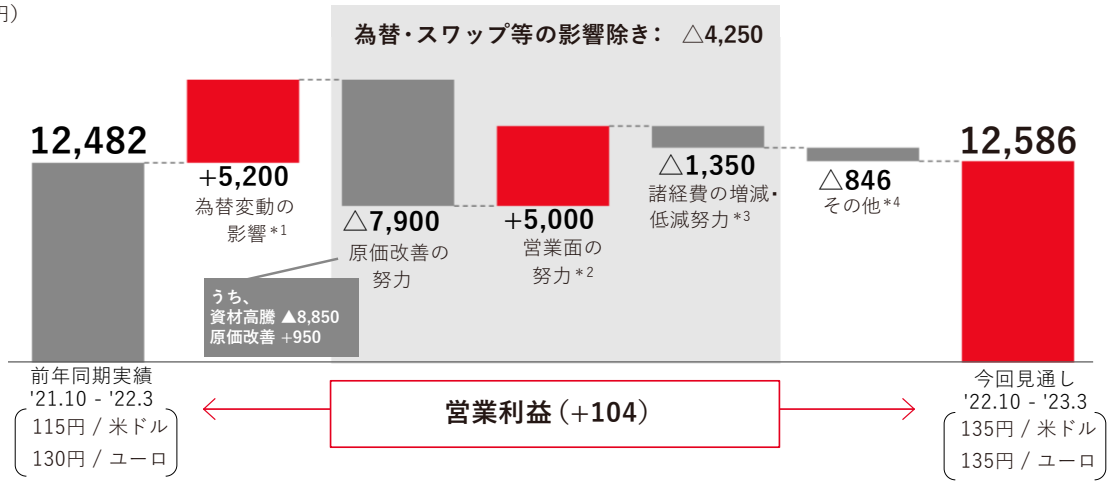
前期と比較した増減要因は、ご覧の通りです。

経営環境の急激な変化によって、先が見通し難い状況ですが、体質強化に向けた活動をぶらさずに推進してまいります。

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) 連結営業利益増減要因 (後半期 前年同期差)

(単位: 億円)

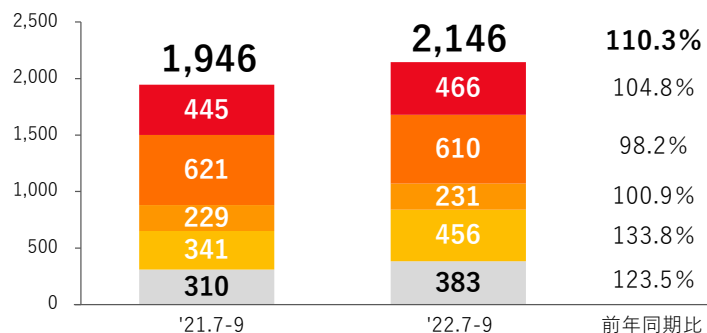


*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+3,400	海外子会社の	+350	台数・構成	+3,300	労務費	△550
- 米ドル	+3,900	営業利益換算差		金融事業	△500	減価償却費	△400
- ユーロ	+150	その他	+1,450	その他	+2,200	研究開発費	△100
- その他通貨	△650	(外貨建引当の期末換算差ほか)		経費ほか	△300	スワップ等の評価損益	△448
						その他	△398

(ご参考) 連結販売台数 (3ヶ月)

TOYOTA

(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	2,308	2,400	104.0%
電動車 [比率]	666 [28.8%]	654 [27.3%]	98.3%
内、HEV	631	630	99.8%
PHEV	30	20	68.7%
BEV	3	4	110.4%
FCEV	1	0	37.6%
グループ総販売台数	2,506	2,625	104.7%

(ご参考) 連結決算要約 (3ヶ月)

TOYOTA

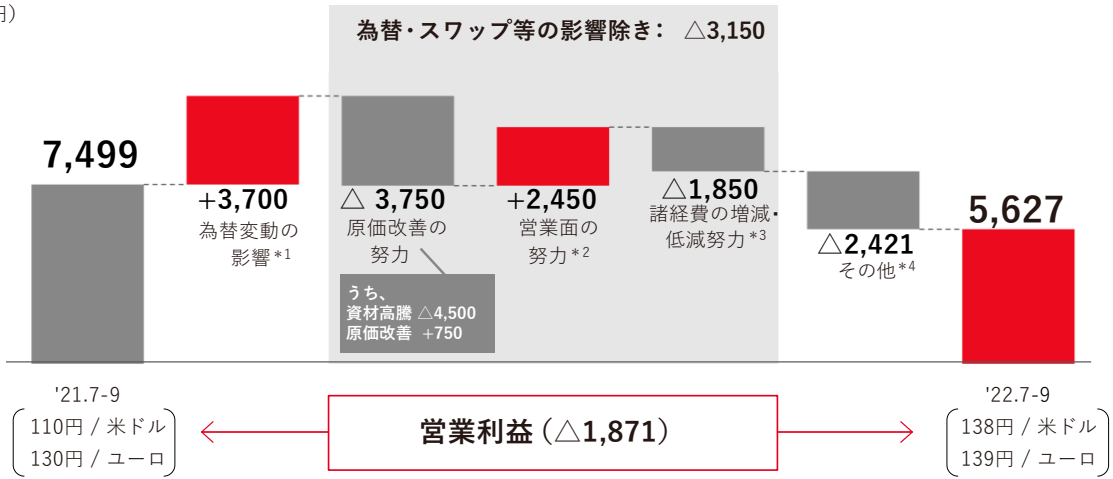
(単位：億円)

	'21.7-9	'22.7-9	増減
営業収益	75,457	92,182	+16,724
営業利益	7,499	5,627	△1,871
営業利益率	9.9%	6.1%	
営業外損益	1,368	2,497	+1,128
持分法による投資損益	995	1,335*	+339
税引前利益	8,868	8,125	△742
親会社の所有者に帰属する四半期利益	6,266	4,342	△1,923
四半期利益率	8.3%	4.7%	
為替レート			
米ドル	110円	138円	28円円安
ユーロ	130円	139円	9円円安

* うち、日本456 (前年同期比△52)、中国767 (同+ 353)、その他111 (同+ 38)

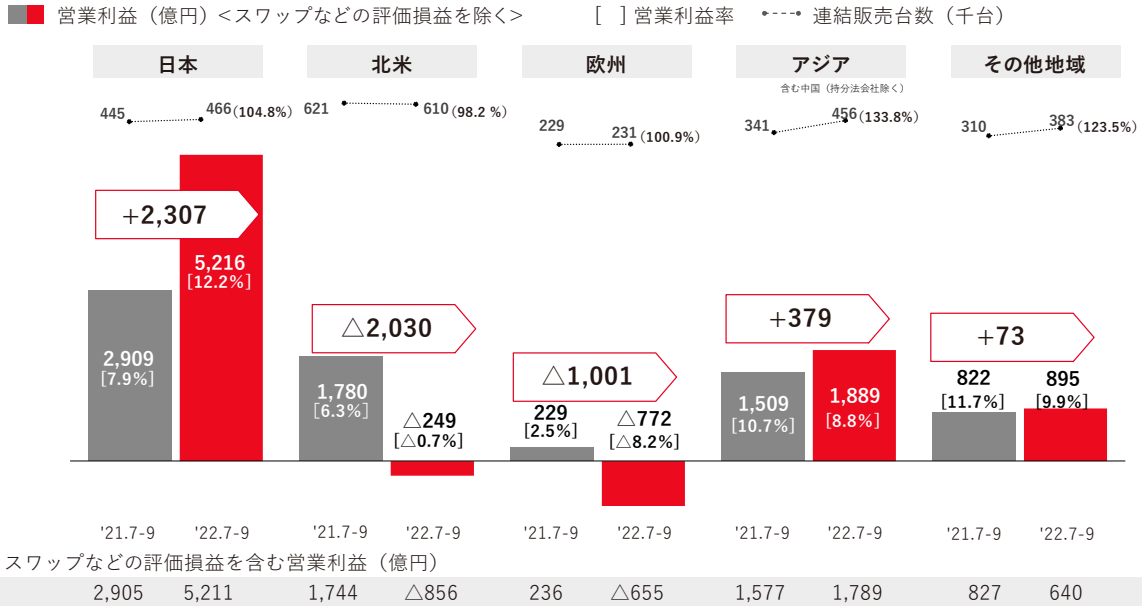
(ご参考) 連結営業利益増減要因 (3ヶ月)

(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 +3,950 (- 米ドル +3,250 - ユーロ +150 - その他通貨 +550)	海外子会社の営業利益換算差 +350 その他 $\Delta 600$ (外貨建引当の期末換算差ほか)	台数・構成 +900 金融事業 $\Delta 150$ その他 +1,700	労務費 $\Delta 550$ 減価償却費 $\Delta 200$ 研究開発費 $\Delta 650$ 経費ほか $\Delta 450$
			スワップ等の評価損益 $\Delta 890$ ロシア生産終了 $\Delta 969$ その他 $\Delta 562$

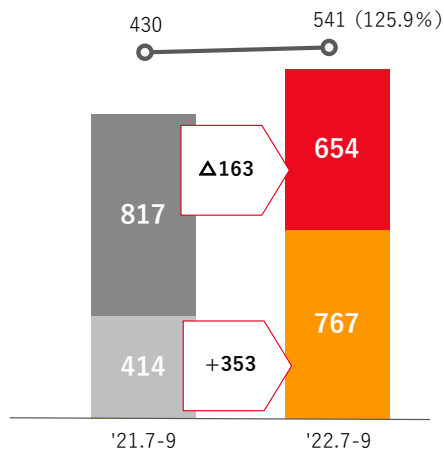
(ご参考) 所在地別営業利益 (3ヶ月)



(ご参考) 中国事業/金融セグメント (3ヶ月)

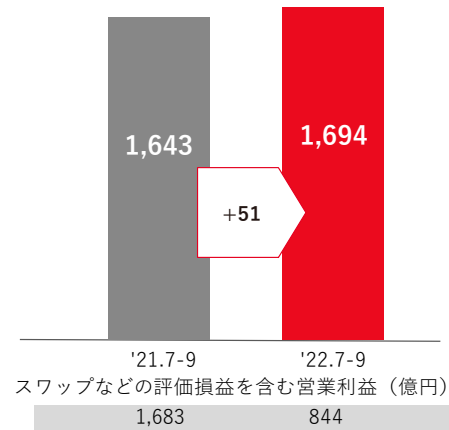
中国事業 (ご参考)

- 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

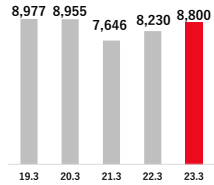
- 営業利益 (億円) <スワップなどの評価損益を除く>



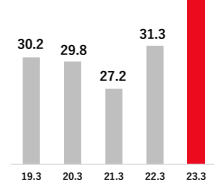
(ご参考) 業績推移

'19.3 : 米国会計基準 TOYOTA
'20.3~'23.3 : IFRS

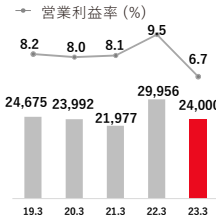
連結販売台数 (千台)



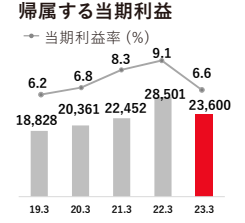
営業収益 (兆円)



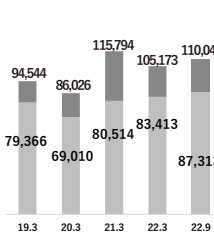
営業利益 (億円)



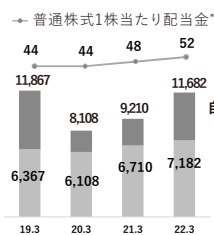
親会社の所有者に (億円)



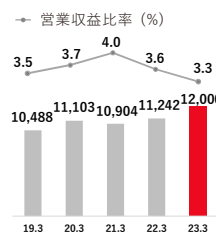
総資金量*1 (億円)



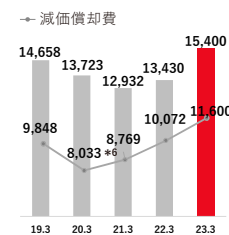
総還元額*3 (億円)



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 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

*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

■ 見通し

(ご参考) 台数見通し

TOYOTA

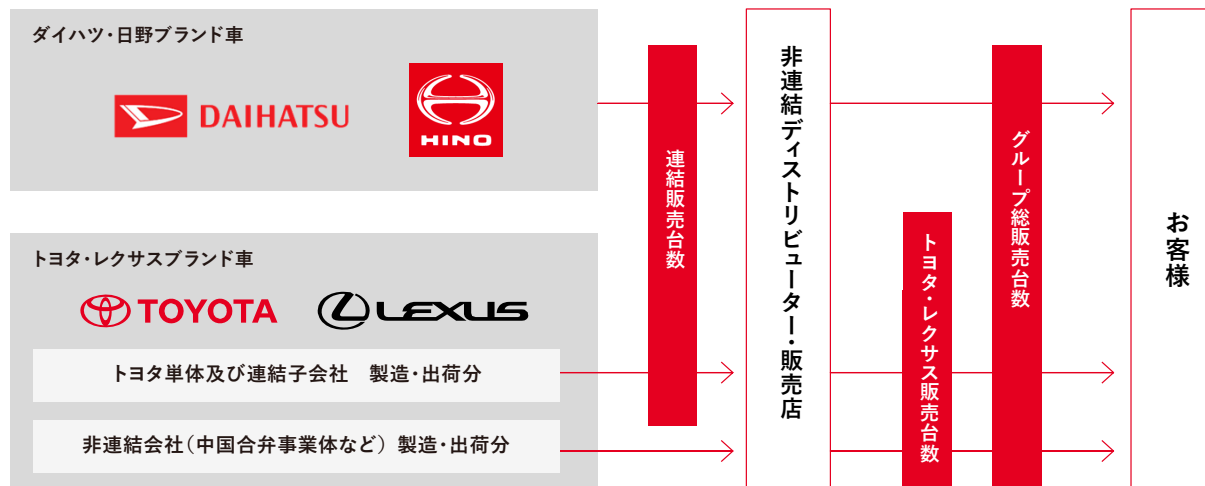
(単位:千台)

		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	△220	2,761
		海外	6,700	△280	5,809
		合計	9,700	9,200	△500
	販売 (小売) *	国内	1,400	△100	1,396
		海外	8,500	△400	8,116
		合計	9,900	9,400	△500
グループ総販売(小売) *		10,700	10,400	△300	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

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