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
支えてくださる株主の皆様、
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。

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、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。

決算サマリー

TOYOTA

2023年3月期実績：営業利益 2兆7,250億円

・半導体需給ひっ迫や自然災害、コロナ感染などの影響で**生産計画が大きく変動**する中、
販売店・仕入先・工場の現場が必死に努力し、全地域で販売台数が増加。
・資材高騰などの影響が大きく、**営業利益は減益**だが、
長年取り組んできた収益構造の改善の取り組みを継続し、前回見通しを上回る実績。

2024年3月期見通し：営業利益 3兆円（増収増益）

・半導体供給の改善、生産現場の努力などで**生産1,010万台、販売台数は全地域で増加**見込み。
・引き続き、カーボンニュートラルへの取り組みと収益構造の改善を両立。
・成長投資は緩めず**「クルマの未来を変えていく」諸活動を推進**。

株主還元

配当：**「安定的・継続的に増配を実施」**
・長期保有の株主の皆様に報いるため、**より配当に軸足を置き、**
期末は、**1株当たり35円（7円の増配）、年間では60円（8円の増配）。**
自己株式取得：「株価水準等を踏まえ機動的に実施」
・上限1,500億円（中間取得分と同額）

3

それでは
2023年3月期決算のサマリーからご説明いたします。

半導体の需給ひっ迫、自然災害、コロナ感染など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をしてまいりました。
資材価格の上昇などにより、営業利益は減益となりましたが、
長年取り組んできた収益構造の改善の取り組みの継続により
前回見通しを上回る実績となりました。

見通しは、
半導体供給の改善、生産現場の努力などで生産台数は1,010万台、
販売台数は全ての地域で増加、増収増益を見込んでいます。
引き続き、カーボンニュートラルへの取り組みと収益構造の改善の
両立を進めて行きます。
また、成長投資は緩めることなく、
「クルマの未来を変えていく」諸活動を推進してまいります。

株主還元につきましては、
配当は「安定的・継続的に増配を実施」することを新たな方針として
長期保有の株主の皆様に報いるため、
期末配当は、前期と比べて7円の増配となる1株当たり35円、
当期の年間では前期と比べて8円の増配となる1株当たり60円とし、
より配当に軸足を置いた還元としました。
自己株式取得は、「株価水準を踏まえて機動的に実施」する方針のもと、
中間取得分と同額の1,500億円を上限に進めてまいります。

TOYOTA

2023年3月期 実績

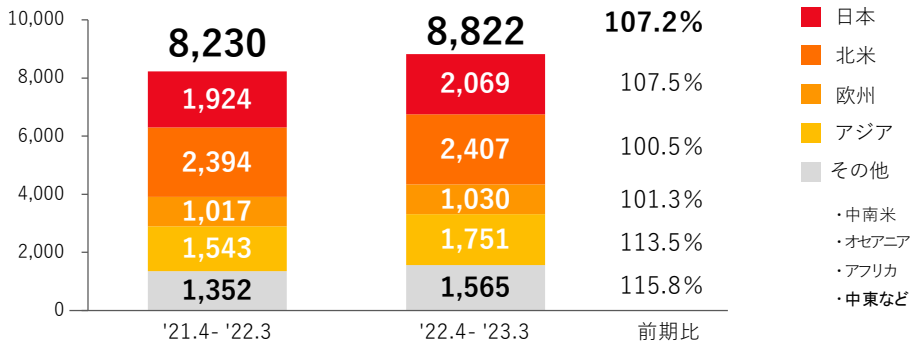
4

ここからは、2023年3月期の実績について、ご説明します。

連結販売台数

TOYOTA

（単位：千台）



ご参考（小売）

トヨタ・レクサス販売台数	**9,512**		**9,610**		**101.0%**
電動車［比率］	**2,703**	**[28.4%]**	**2,849**	**[29.6%]**	105.4%
内、HEV	2,565		2,720		106.0%
PHEV	116		88		75.6%
BEV	16		38		230.2%
FCEV	5		3		64.1%
グループ総販売台数	**10,381**		**10,558**		**101.7%**

5

当期の連結販売台数は、
前期に対して107.2%となる、882万2千台、
トヨタ・レクサス販売台数は、
前期に対して101.0%の961万台となり、
全ての地域で前期に比べて増加しました。

また、電動車の販売比率は前期を上回る29.6%
となりました。

連結決算要約

TOYOTA

（単位：億円）		'21.4-'22.3	'22.4-'23.3	増減
営業収益		**313,795**	**371,542**	**+57,747**
営業利益		**29,956**	**27,250**	**△2,706**
営業利益率		9.5%	7.3%	
営業外損益		9,948	9,437	△511
持分法による投資損益		5,603	6,430 ＊	+827
税引前利益		**39,905**	**36,687**	**△3,217**
親会社の所有者に帰属する当期利益		**28,501**	**24,513**	**△3,987**
当期利益率		9.1%	6.6%	
為替レート	米ドル	112円	135円	23円円安
	ユーロ	131円	141円	10円円安

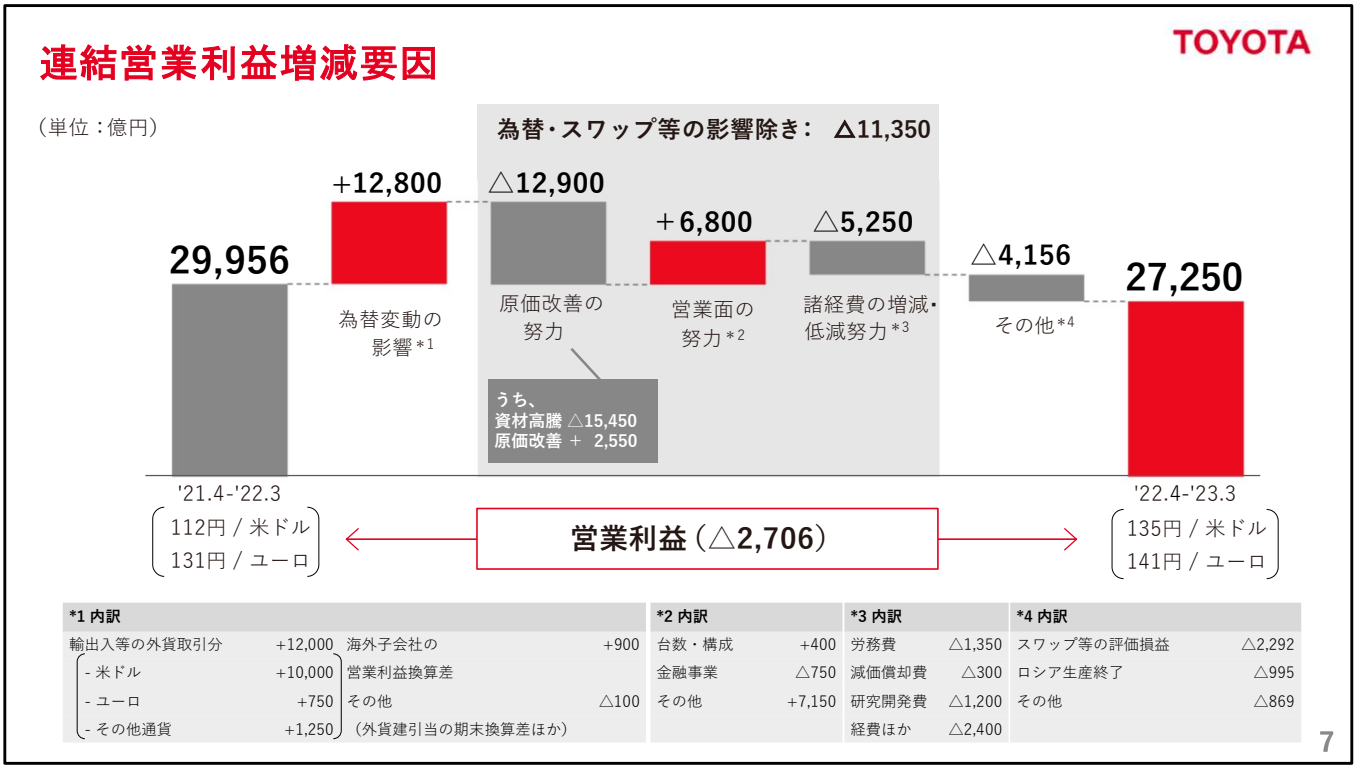
＊ うち、日本2,786（前期比△267）、中国3,050（同+706）、その他593（同+387）

6

当期の連結決算は、

営業収益、　37兆1,542億円
営業利益、　2兆7,250億円
税引前利益、　3兆6,687億円
当期利益、　2兆4,513億円

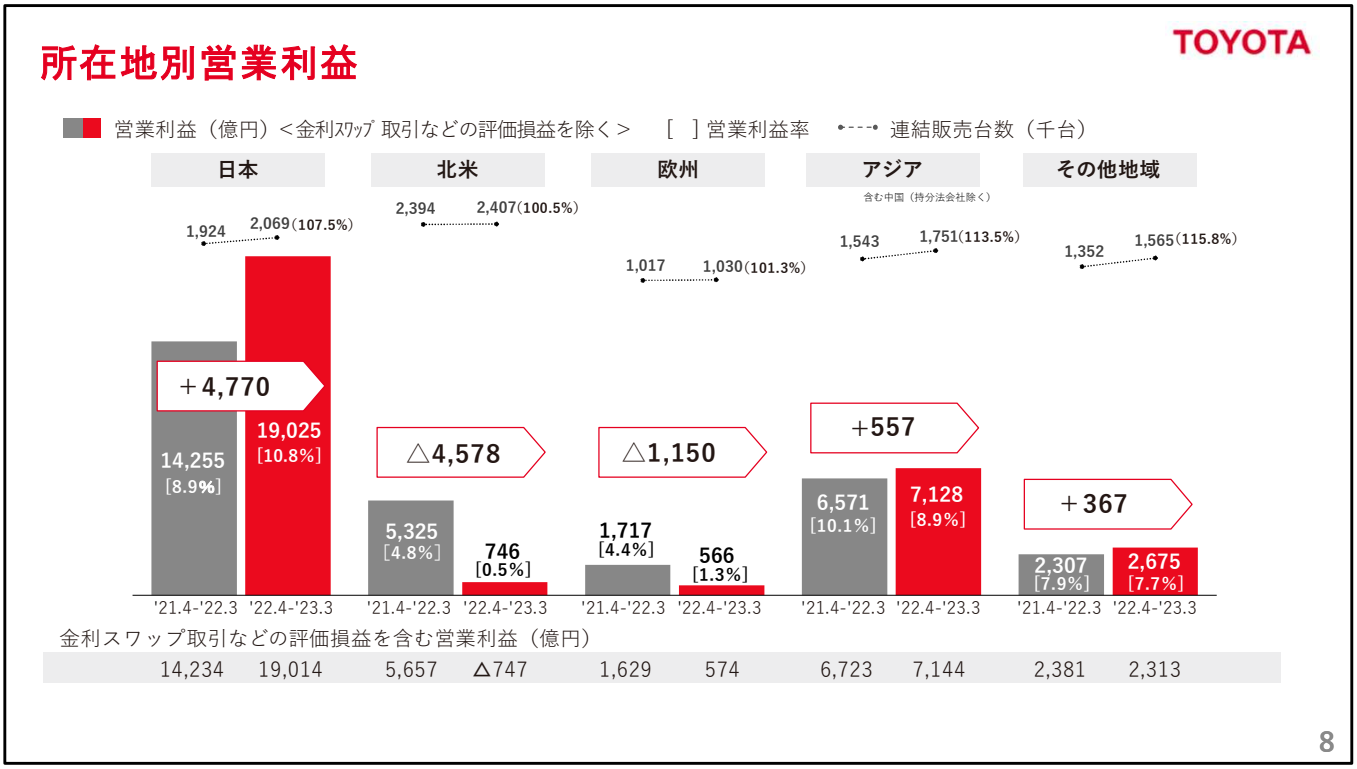
となりました。



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、1兆2,800億円の増益。
原価改善の努力は、1兆2,900億円の減益。
このうち、資材高騰1兆5,450億円には、
材料の市況変動に加え、
サプライチェーン全体の体質強化に向けた活動分5,000億円が含まれます。
営業面の努力は、6,800億円の増益。
諸経費の増減・低減努力は、5,250億円の減益。
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、4,156億円の減益となりました。

この結果、為替変動・スワップ評価損益などの影響を除いた
営業利益は、1兆1,350億円の減益となりました。



所在地別の営業利益について、ご説明します。

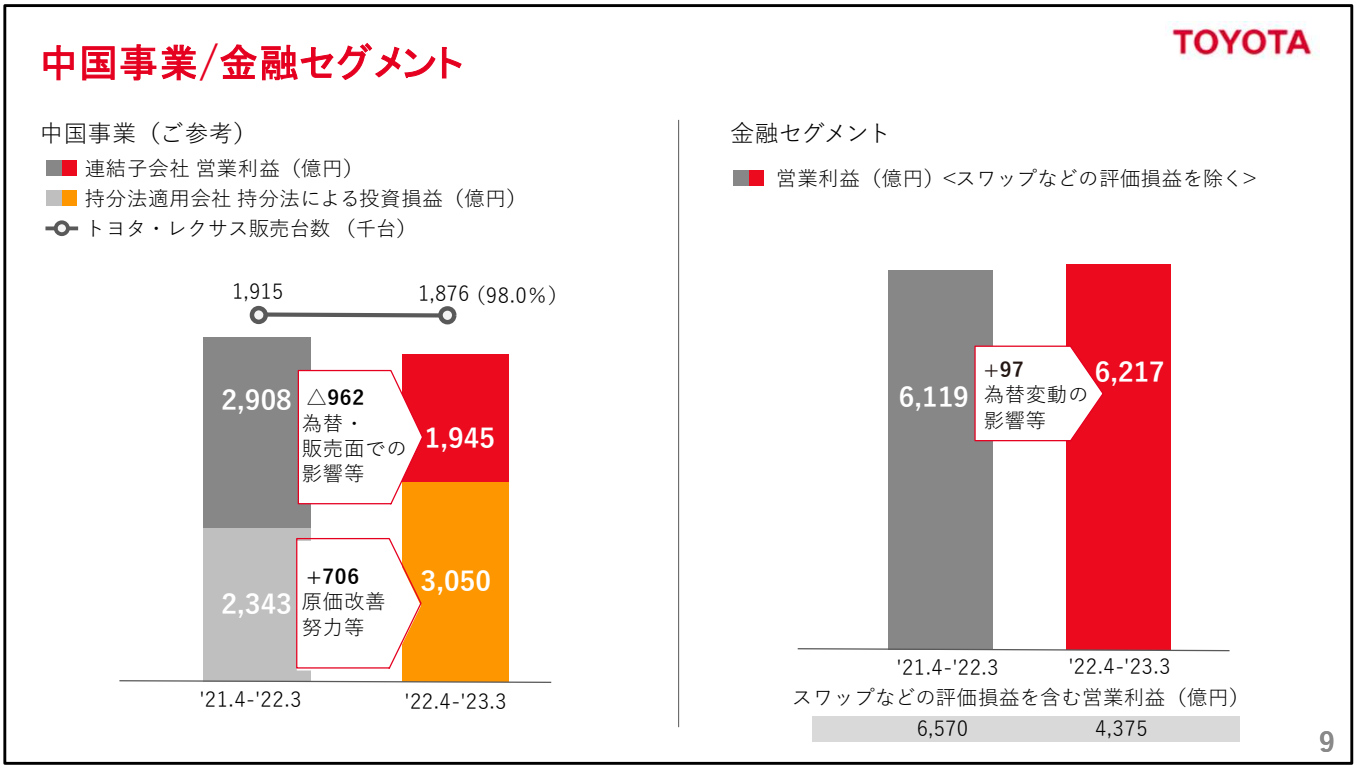
日本は、資材高騰による減益の一方、
為替変動の影響により、
前期比4,770億円の増益となりました。

北米は、資材高騰の影響により、
前期比4,578億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1,150億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557億円の増益となりました。

その他地域は、前期比367億円の増益となりました。



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、為替変動の影響や
台数の減少などにより、減益となる一方、
持分法（ほう）適用会社の持分法（ほう）による投資損益は、
原価改善の努力などにより、増益となりました。

金融セグメントは、為替変動の影響などにより、
増益となりました。

TOYOTA

株主還元

10

次に、株主還元についてご説明します。

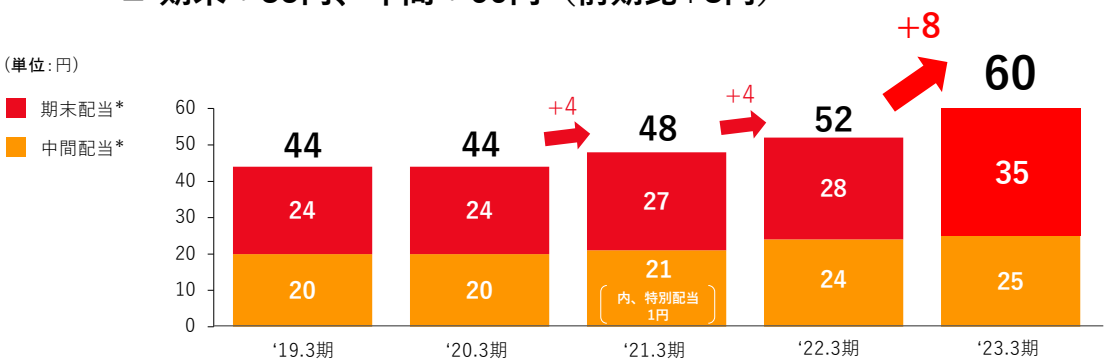
配当金

TOYOTA

'19.3：米国会計基準
'20.3～'23.3：IFRS

■ 長期保有の株主の皆様に報いるため、
『安定的・継続的に増配を実施』する方針に見直し

■ 期末：35円、年間：60円（前期比+8円）



		'19.3期	'20.3期	'21.3期	'22.3期	'23.3期
中間	配当総額（億円）	2,869	2,789	2,935	3,324	3,421
年間	配当総額（億円）	6,268	6,108	6,710	7,182	8,169

* 2021年10月1日に当社普通株式1株につき5株の割合で株式分割を実施。'19.3期の期首に当該分割が行われたと仮定して算出。

11

長期保有の株主の皆様に報いるため、
従来の『連結配当性向30%』の目安から、
より配当に軸足を置き、
『安定的・継続的に増配を実施』する方針に見直しました。

当期の期末配当は、前期と比べて7円の増配となる
1株当たり35円としました。
中間配当25円と合わせ、当期の年間では
前期と比べて8円の増配となる1株当たり60円となります。

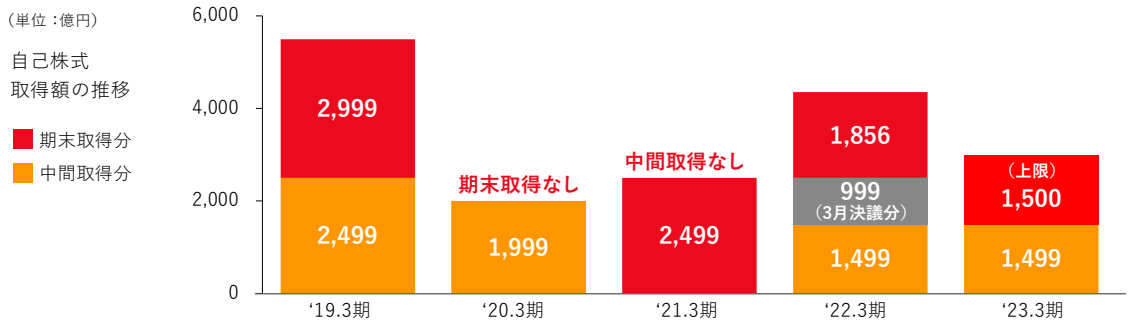
自己株式取得

TOYOTA

'19.3：米国会計基準
'20.3～'23.3：IFRS

■ 『株価水準等を踏まえ機動的に実施』する方針に見直し

■ 期末：上限1,500億円（足元の株価水準を勘案し、中間取得分と同額）



	'19.3期	'20.3期	'21.3期	'22.3期	'23.3期
自己株式取得	**5,499**	**1,999**	**2,499**	**4,356**	**2,999** ［上限］
配当総額*	6,367	6,108	6,710	7,182	8,169
総還元額*	11,867	8,108	9,210	11,538	11,169 ［上限］

* 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）

12

自己株式取得についても、
『成長投資・配当水準・手元資金等』ではなく、
より『株価水準を意識』して
機動的に実施する方針に見直しました。

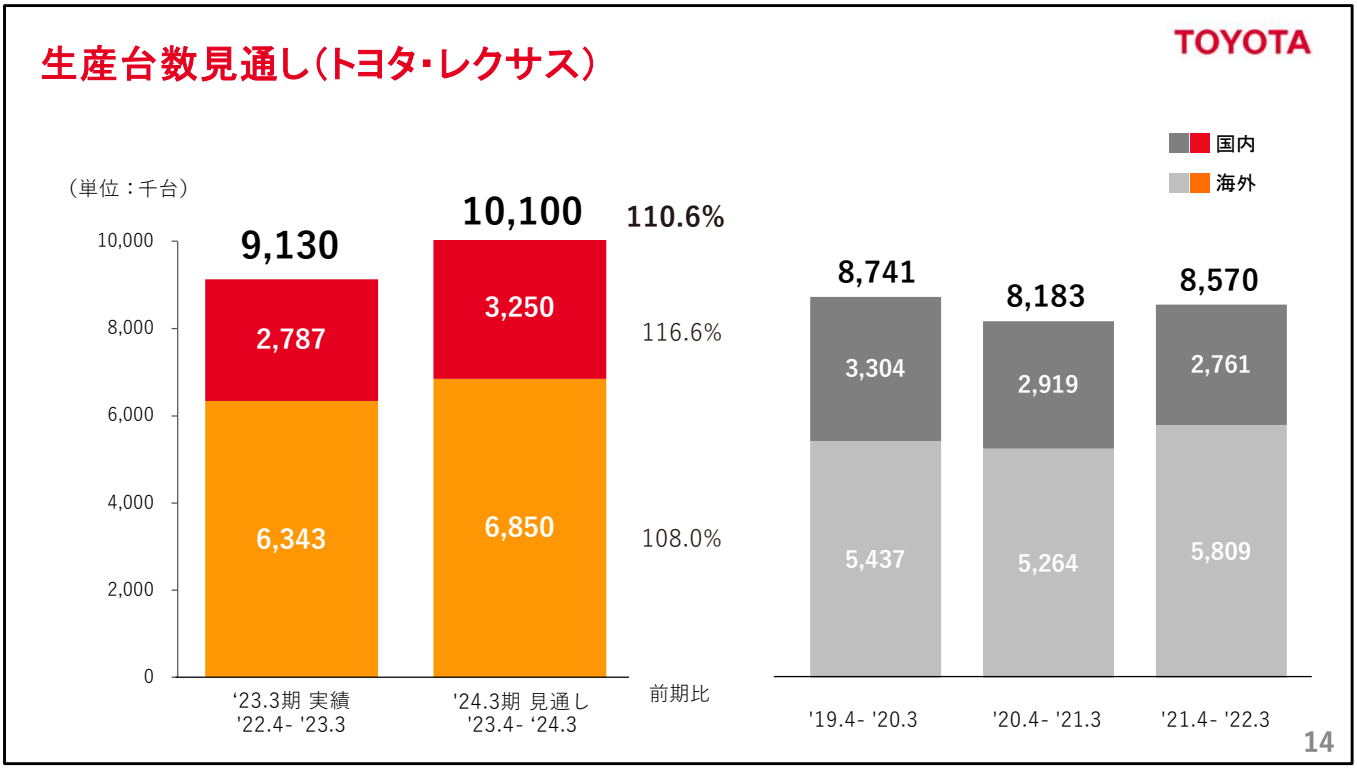
期末の取得については、
足元の株価水準を勘案し、
中間取得分と同額の上限：1,500億円の取得枠を
設定いたします。

TOYOTA

2024年3月期 見通し

13

続いて、2024年3月期の見通しについて、
ご説明いたします。



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。

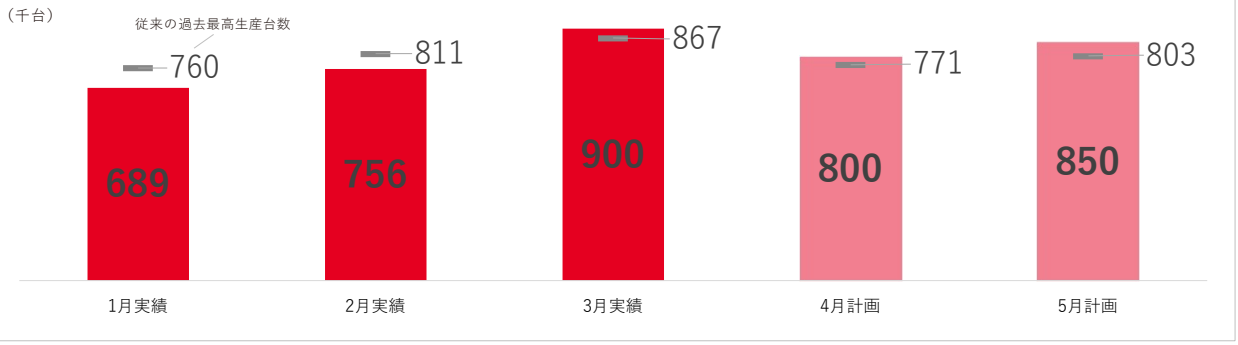
前期に対して、110.6%となる1,010万台を
見込んでいます。

2024年3月期 生産台数見通し(1,010万台)について

TOYOTA

■ 仕入先様とともに、
半導体は、先々の供給リスクを踏まえ、交渉や代替品検討などに取り組むとともに、
工場では、稼働率向上に向けた改善を推進
→ 3月以降、安全・品質を最優先に高い水準の生産が継続できる状況
■ 生産台数の更なる上積みに向けて取り組みを推進

【2023年 月別生産台数】



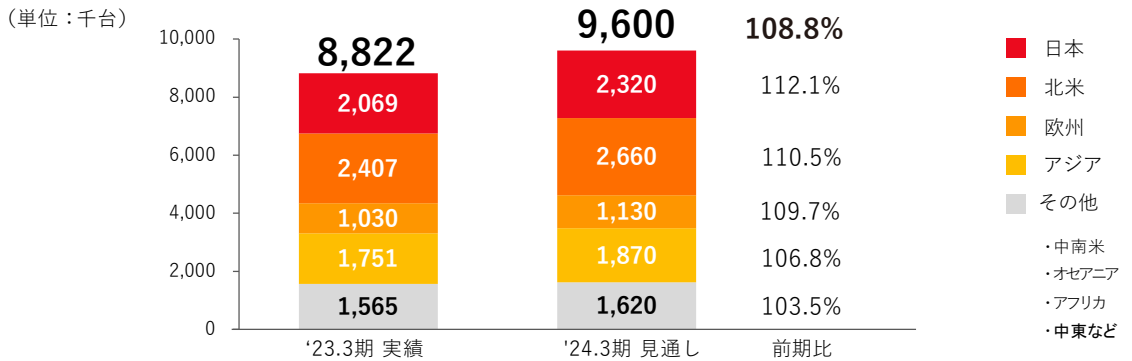
15

前期からの台数増見通しの背景には、
半導体の先々の供給リスクを見える化しながら、
代替品の検討などに取り組んできたこと、
さらには工場の稼働率向上に向けた改善を推進してきた結果、
3月以降、安全・品質を最優先に高い水準の生産が
継続できていることがあります。

各地域の販売現場では、
依然お客様の需要に生産台数が追い付いてない状況が続いていることから、
生産台数のさらなる上積みに向け、仕入先様とともに
引き続き取り組みを推進してまいります。

連結販売台数見通し

TOYOTA



ご参考（小売）

トヨタ・レクサス販売台数	9,610		10,400		108.2%
電動車［比率］	2,849	[29.6%]	3,843	[37.0%]	134.9%
内、HEV	2,720		3,497		128.6%
PHEV	88		137		155.6%
BEV	38		202		535.6%
FCEV	3		8		223.0%
グループ総販売台数	10,558		11,380		107.8%

16

連結販売台数については、
前期に対して、108.8%となる960万台を
見込んでいます。

地域別では、半導体需給が改善してきたことから、
全ての地域で、前期に比べて増加を見込んでいます。

また、トヨタ・レクサス販売台数は、
前期に対し108.2%となる1,040万台を
見込んでいます。

電動車は前期に対して134.9%となる384.3万台、
電動車比率は37.0%となる見込みです。

バッテリーEVは、
既存モデルの継続的な商品力向上や、
新たに投入したbZ3やレクサスRZにより、
20万台の販売を見込んでいます。

連結決算見通し要約

TOYOTA

（単位：億円）		'23.3期 実績 '22.4-'23.3	'24.3期見通し '23.4-'24.3	増減
営業収益		**371,542**	**380,000**	**+8,458**
営業利益		**27,250**	**30,000**	**+2,750**
営業利益率		7.3%	7.9%	
営業外損益		9,437	6,900	**△2,537**
持分法による投資損益		6,430	6,900	**+470**
税引前利益		**36,687**	**36,900**	**+213**
親会社の所有者に帰属する当期利益		**24,513**	**25,800**	**+1,287**
当期利益率		6.6%	6.8%	
為替レート	米ドル	135円	125円	10円円高
	ユーロ	141円	135円	6円円高

17

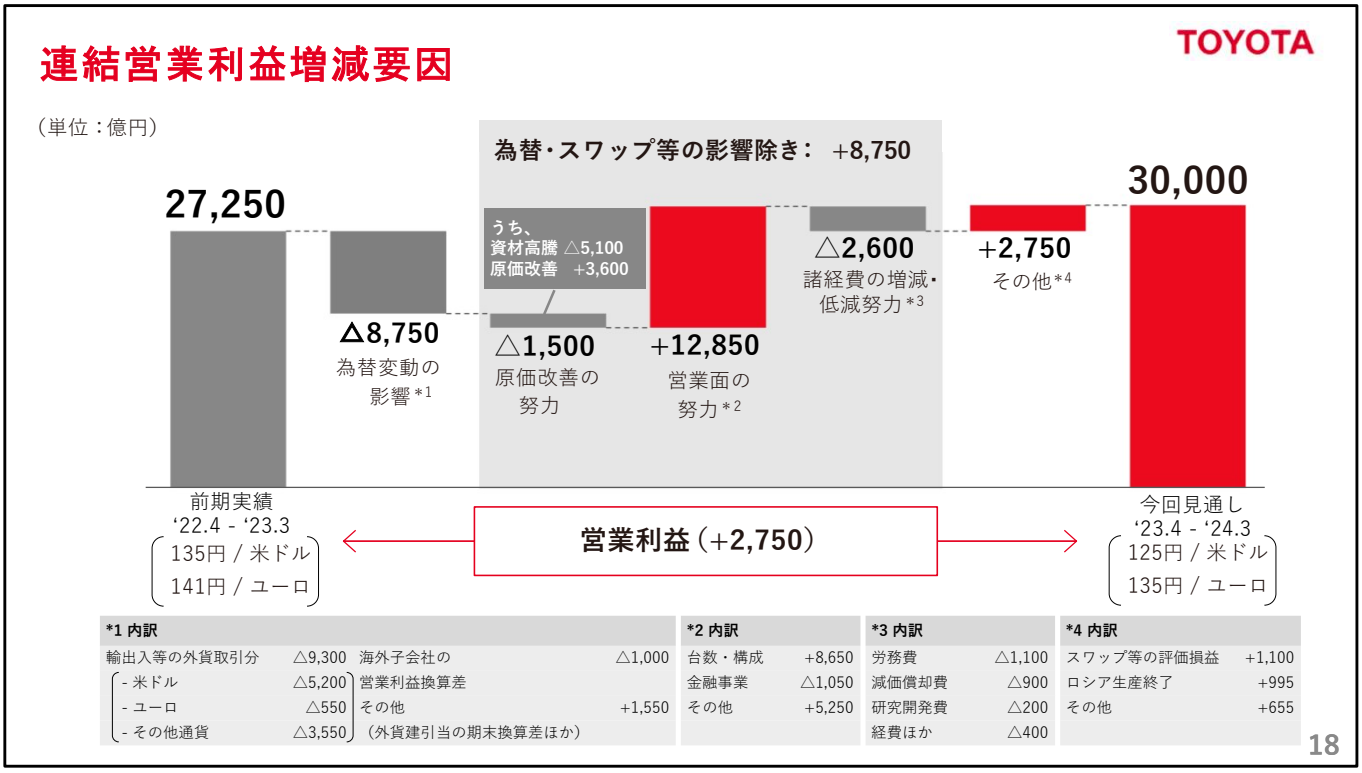
次に、連結決算の見通しです。

通期の為替レートの前提は、
ドル125円、ユーロ135円としています。

通期の業績見通しは

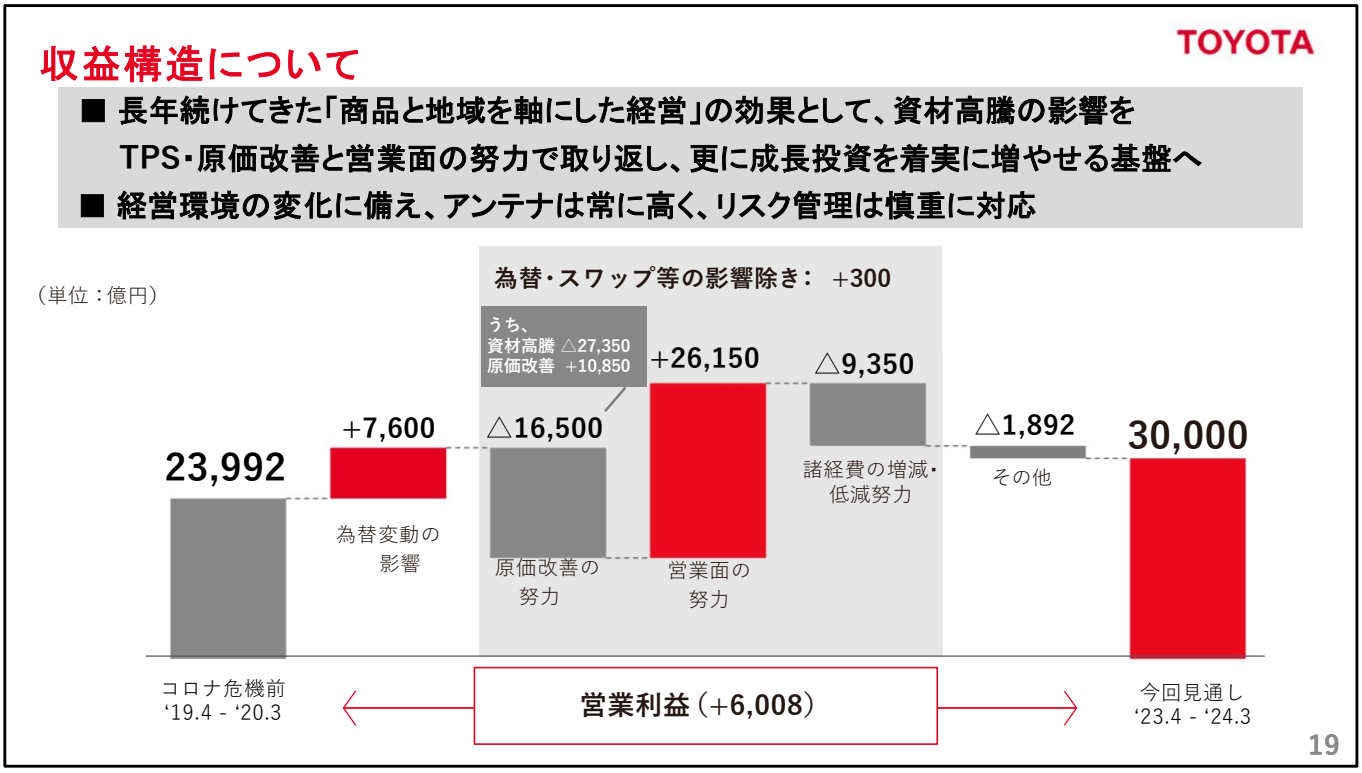
営業収益　　38兆円
営業利益　　3兆円
税引前利益　3兆6,900億円
当期利益　　2兆5,800億円

を見込んでおります。



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、8,750億円の減益、
原価改善の努力は、3,600億円の増益の一方で、
引き続き資材高騰により 5,100億円の減益を見込んでおり、
合わせて1,500億円の減益、
営業面の努力は、半導体需給の改善などによる
販売台数の増加や、
構成の改善などにより、1兆2,850億円の増益、
諸経費の増減・低減努力は、2,600億円の減益を
見込んでおります。



これは、今期の営業利益見込みと
コロナ前の20/3期を比較したものです。

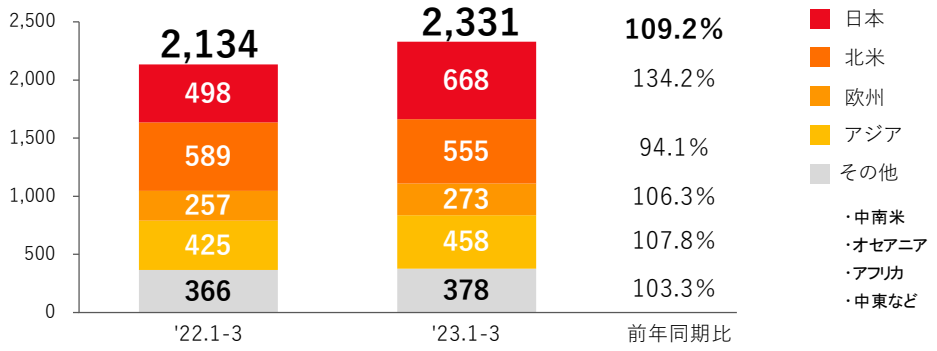
ご覧の通り、
長年続けてきた「商品と地域を軸にした経営」の効果として
資材高騰の影響をTPS・原価改善と営業面の努力で跳ね返し、
更に成長投資を着実に増やせる現在の基盤が整ってきたことが
お分かりいただけると思います。
一方、今は正解がなく、また、先行きも見通せない時代ですので、
経営環境の変化に備え、アンテナは常に高く、
リスク管理も慎重に進めてまいります。

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）連結販売台数（3ヶ月）

TOYOTA

（単位：千台）



ご参考（小売）

トヨタ・レクサス販売台数	**2,357**		**2,399**		**101.8%**
電動車 [比率]	720	[30.5%]	842	[35.1%]	117.0%
内、HEV	689		801		116.3%
PHEV	25		23		90.3%
BEV	4		17		404.9%
FCEV	1		1		65.4%
グループ総販売台数	**2,594**		**2,669**		**102.9%**

（ご参考）連結決算要約（3ヶ月）

TOYOTA

（単位：億円）

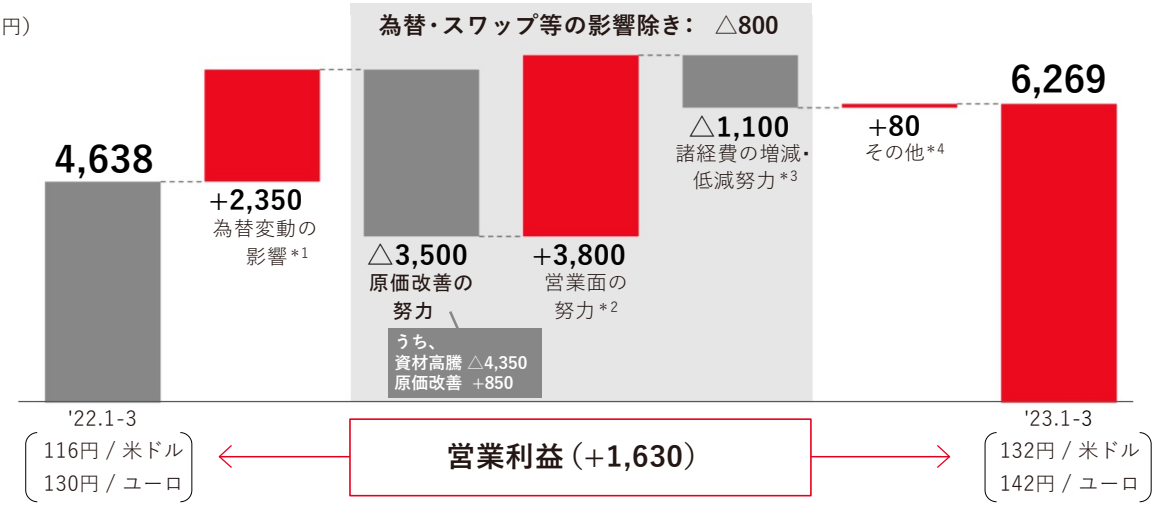
	'22.1-3	'23.1-3	増減
営業収益	**81,124**	**96,902**	**+15,777**
営業利益	**4,638**	**6,269**	**+1,630**
営業利益率	5.7%	6.5%	
営業外損益	2,891	1,725	**△1,165**
持分法による投資損益	1,448	1,683 *	**+235**
税引前利益	**7,529**	**7,994**	**+464**
親会社の所有者に帰属する四半期利益	**5,338**	**5,522**	**+184**
四半期利益率	6.6%	5.7%	
為替レート　米ドル	116円	132円	16円円安
為替レート　ユーロ	130円	142円	12円円安

＊ うち、日本674（前年比+ 162）、中国820（同± 0）、その他188（同+ 73）

（ご参考）連結営業利益増減要因（3ヶ月）

TOYOTA

（単位：億円）



*1 内訳			
輸出入等の外貨取引分	+1,850	海外子会社の	±0
- 米ドル	+1,600	営業利益換算差	
- ユーロ	+200	その他	+500
- その他通貨	+50	（外貨建引当の期末換算差ほか）	

*2 内訳	
台数・構成	+1,000
金融事業	△50
その他	+2,850

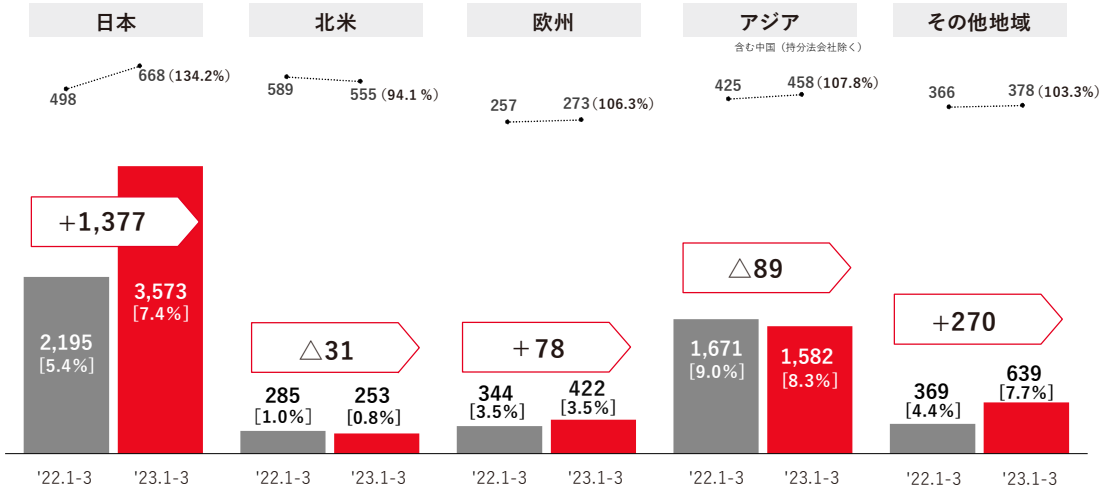
*3 内訳	
労務費	△150
減価償却費	+100
研究開発費	△550
経費ほか	△500

*4 内訳	
スワップ等の評価損益	△46
ロシア生産終了	+44
その他	+82

（ご参考）所在地別営業利益（3ヶ月）

TOYOTA

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）

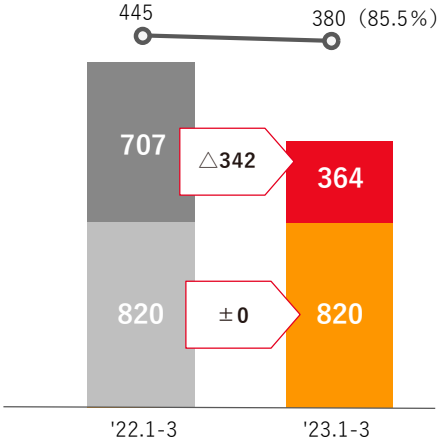
日本		北米		欧州		アジア		その他地域	
2,178	3,601	131	142	265	407	1,727	1,540	382	553

（ご参考）中国事業/金融セグメント（3ヶ月）

TOYOTA

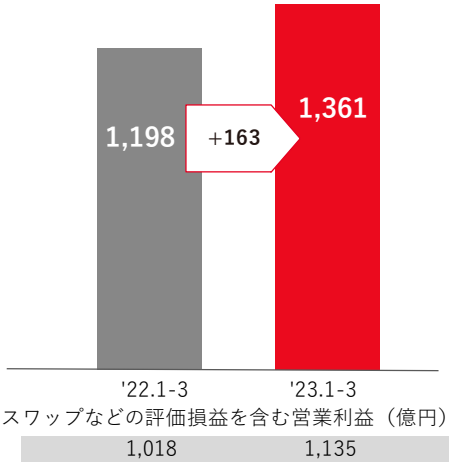
中国事業（ご参考）

- 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

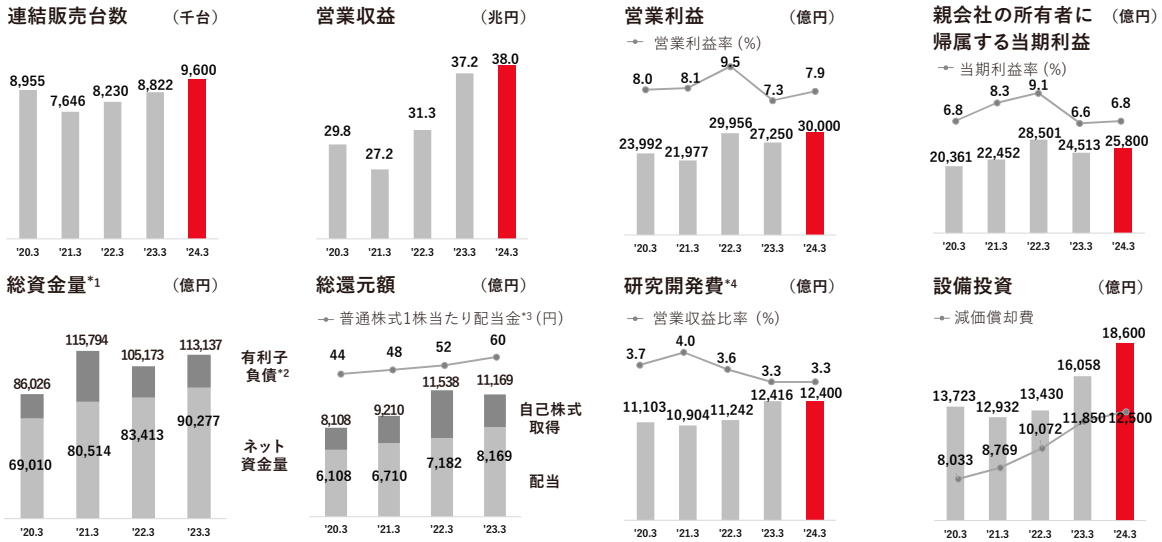
- 営業利益（億円）<スワップなどの評価損益を除く>



24

（参考）業績推移

TOYOTA



*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　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

*4　報告期間中に発生した研究開発活動に係る支出額

見通し

（ご参考）台数見通し

TOYOTA

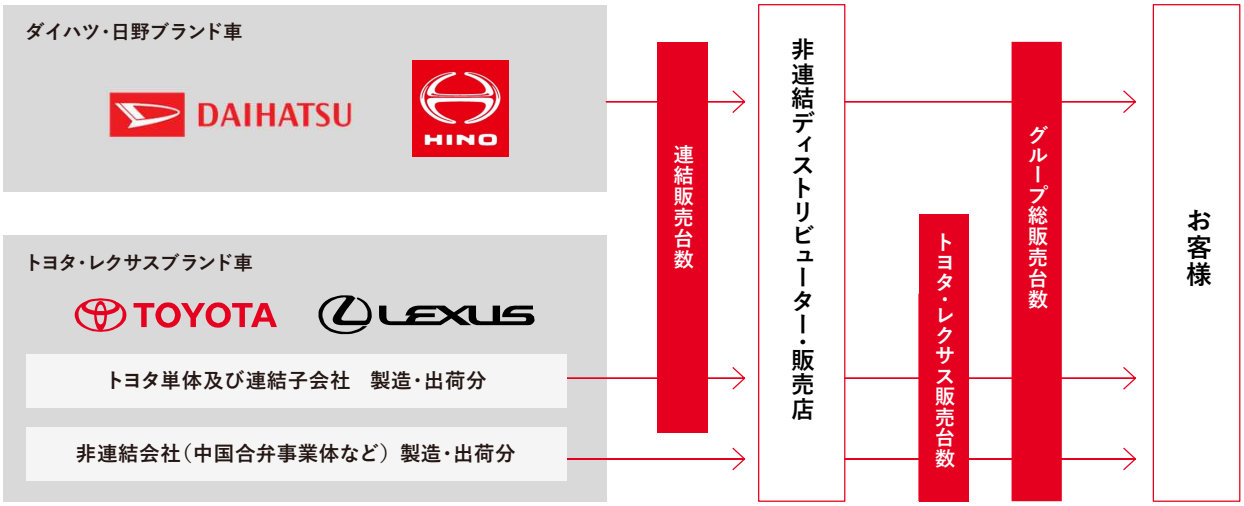
（単位：千台）

			23.3期 実績 '22.4 - '23.3	24.3期 見通し '23.4 – '24.3	増減
トヨタ・レクサス	生産 *	国内	2,787	3,250	+463
		海外	6,343	6,850	+507
		合計	9,130	10,100	+970
	販売（小売）*	国内	1,407	1,650	+243
		海外	8,203	8,750	+547
		合計	9,610	10,400	+790
グループ総販売（小売）*			10,558	11,380	+822

＊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