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。

日野自動車、ダイハツ工業、豊田自動織機の
相次ぐ不正により、皆様にご迷惑、ご心配をおかけして
おりますことを深くお詫び申し上げます。

お客様をはじめ、ステークホルダーの皆様のご不安に
誠心誠意対応してまいります。

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
- 有能で多様な人材を確保・維持する能力

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。

2024年3月期　第3四半期決算サマリー

TOYOTA

実績(9ヶ月累計)：営業利益 4.24兆円（＋2.14兆円）／通期見通し：営業利益　4.90兆円

・仕入先も含めた生産から物流・販売・サービスまで、
多くのステークホルダーの皆さまに支えていただいたことに感謝
- HEV（+37.9%）を中心に全地域で販売台数が増加
- 増益の大半が、営業面の努力（台数増、構成の改善、価格改定など）
…原価改善の努力と併せ、コロナ禍以降の資材高騰を上回り、収益構造は改善

＜足場固め＞
・半導体需給が緩和していく中、お客様に1日でも早く1台でも多くお届けするため、
仕入先・販売店の皆さまにご理解・ご協力をお願いし、まい進する中で課題が顕在化

- **トップが現場に降りて一緒に考える**ことで、**仕事の目的・内容・安全・品質**を見つめ直し、**足場固め**。そして、**将来に向けた種まきや挑戦の余力を創出**

- 人手不足を乗り越え、自動車産業の魅力・競争力を高めるため、
２次以降の仕入先を含むサプライチェーン全体や販売店の皆さまに対し、
職場環境や働き方改善を含めた人への投資を波及・浸透

3

2024年3月期第3四半期決算のサマリーをご説明いたします。

9か月累計の営業利益は４.24兆円と
前年同期より2.14兆円の増益となりました。
通期見通しは営業利益4.90兆円といたしました。

仕入先も含めた生産から物流・販売・サービスまで、
多くのステークホルダーの皆さまに支えていただいたことに
感謝申し上げます。
ハイブリッド車を中心に、全地域で販売台数が増加するなど、
増益の大半が、営業面の努力によるものでした。
原価改善の努力と併せ、コロナ禍以降の資材高騰を上回り、
収益構造は改善しています。

半導体需給が緩和していく中、お客様に１日でも早く１台でも多く
お届けするため、仕入先・販売店の皆さまにご理解・ご協力をお願いし、
まい進する中で課題が顕在化しています。

トップが現場に降りて一緒に考えることで、
仕事の目的・内容・安全・品質を見つめ直し、足場を固めます。
そして、将来に向けた種まきや挑戦の余力を創出していきます。

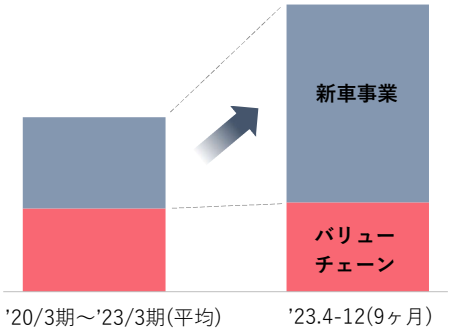
人手不足を乗り越え、自動車産業の魅力・競争力を高めるため、
２次以降の仕入先を含むサプライチェーン全体や販売店の皆さまに対し、
職場環境や働き方改善を含めた人への投資の波及・浸透に取り組みます。

TOYOTA

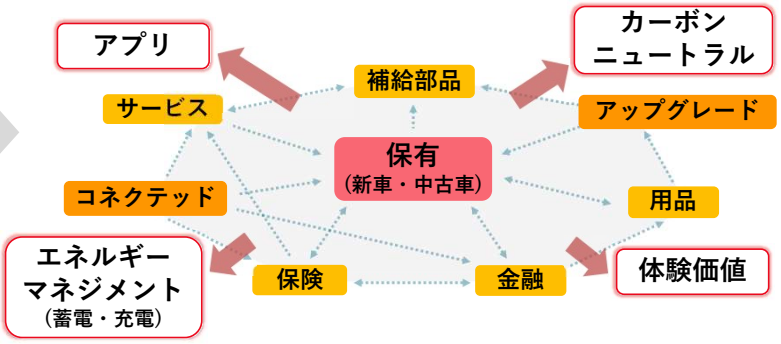
＜産業を越えた仲間とともに＞

・当期の増益は新車事業が中心で、「モビリティカンパニーへの変革」は道半ば、
１億台保有の強み（アセット）を活かし、**バリューチェーンの更なる強化**に取り組む
- 20～30年にわたるクルマの一生の中で、**お客様とのつながりを増やし、長期の関係**を構築。**クルマが社会インフラの一部になる**ことで、新しい価値を高める

当期の収益構造（営業利益）



バリューチェーンの強化



4

当期の増益は新車事業が中心で、
「モビリティカンパニーへの変革」は、道半ばです。
グローバルで１億台の保有を強みに、
バリューチェーンの更なる強化に取り組んでいきます。
20年から30年にわたるクルマの一生の中で、
お客様とのつながりを増やし、長期の関係を構築することで、
クルマは社会インフラの一部になり、新しい価値を高めていきます。

TOYOTA

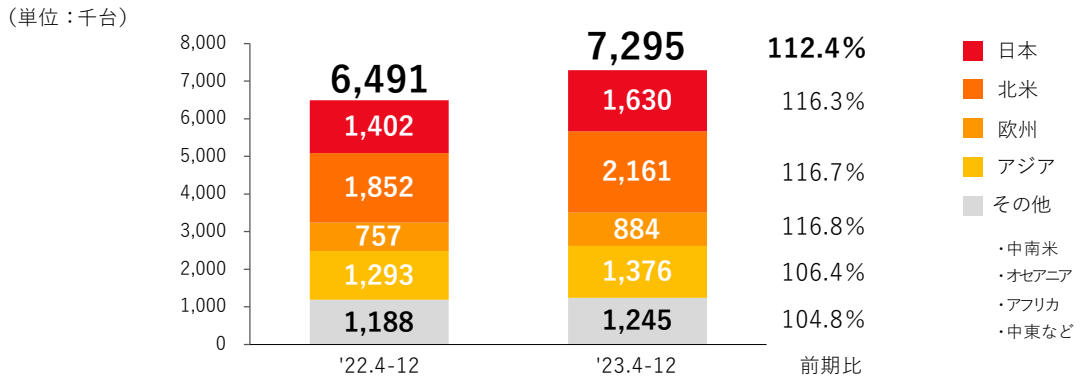
2024年3月期 第3四半期 実績

5

4月から12月までの、9ヶ月累計の実績です。

連結販売台数（9ヶ月累計）

TOYOTA



ご参考（小売）

トヨタ・レクサス販売台数	7,210		7,908		109.7%
電動車 ［比率］	2,006	[27.8%]	2,837	[35.9%]	141.4%
内、HEV	1,918		2,646		137.9%
PHEV	65		102		156.5%
BEV	20		87		429.5%
FCEV	3		3		119.0%
グループ総販売台数	7,889		8,564		108.6%

6

当期の連結販売台数は、
前年同期に対して112.4%となる、729万5千台、
トヨタ・レクサス販売台数は、
前年同期に対して109.7%となる、790万8千台
となり、全ての地域で販売台数が増加しました。

ハイブリッド車を中心に増加し、
電動車の比率は35.9%となりました。

連結決算要約（9ヶ月累計）

TOYOTA

（単位：億円）		'22.4-12	'23.4-12	増減
営業収益		**274,640**	**340,227**	**+65,586**
営業利益		**20,980**	**42,402**	**+21,421**
営業利益率		7.6%	12.5%	
営業外損益		7,711	11,168	+3,456
持分法による投資損益		4,747	5,961 *	+1,214
税引前利益		**28,692**	**53,570**	**+24,877**
親会社の所有者に帰属する四半期利益		**18,990**	**39,472**	**+20,482**
四半期利益率		6.9%	11.6%	
為替レート	米ドル	136円	143円	7円円安
	ユーロ	141円	155円	14円円安

＊うち、日本3,227（前年同期比+1,115）、中国2,209（同△20）、その他524（同+119）

7

当期の連結決算は、

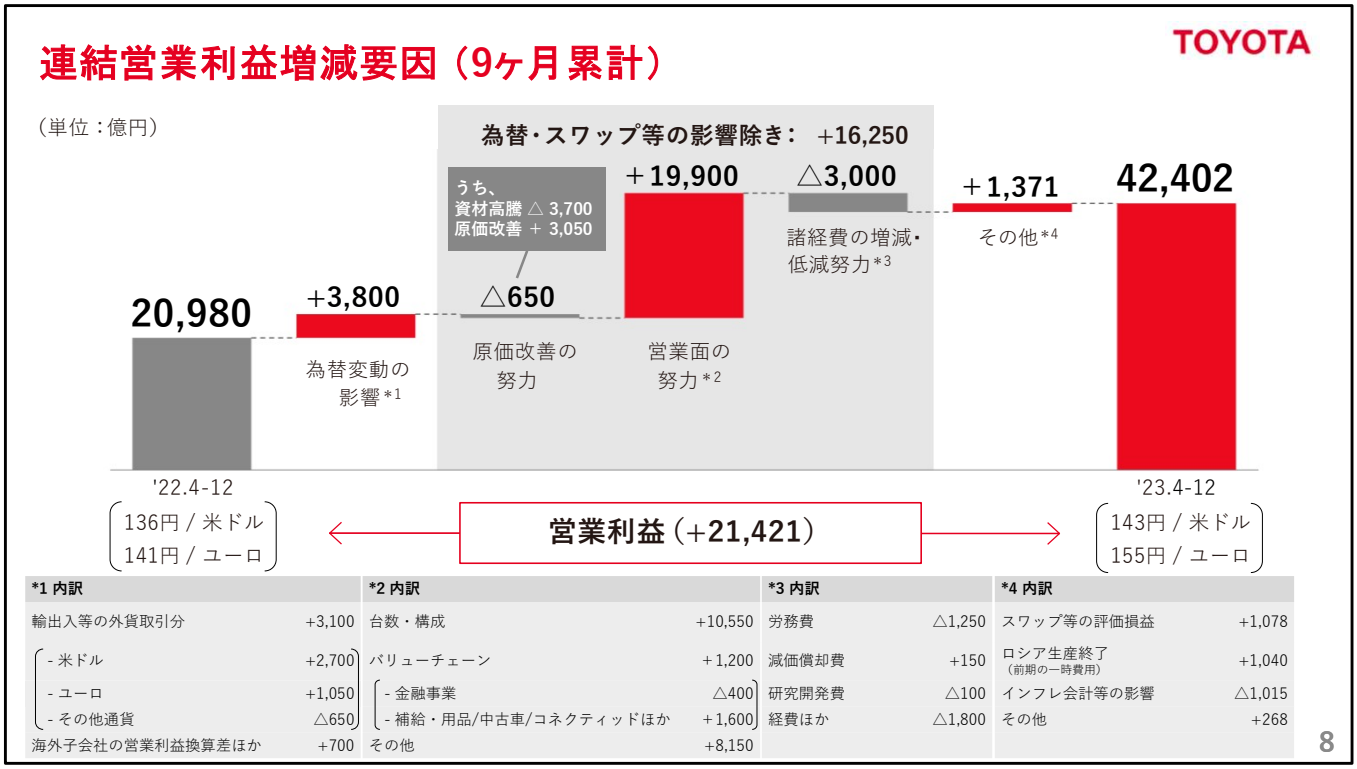
営業収益　　34兆227億円

営業利益　　4兆2,402億円

税引前利益　5兆3,570億円

四半期利益　3兆9,472億円

となりました。



営業利益の増減要因です。

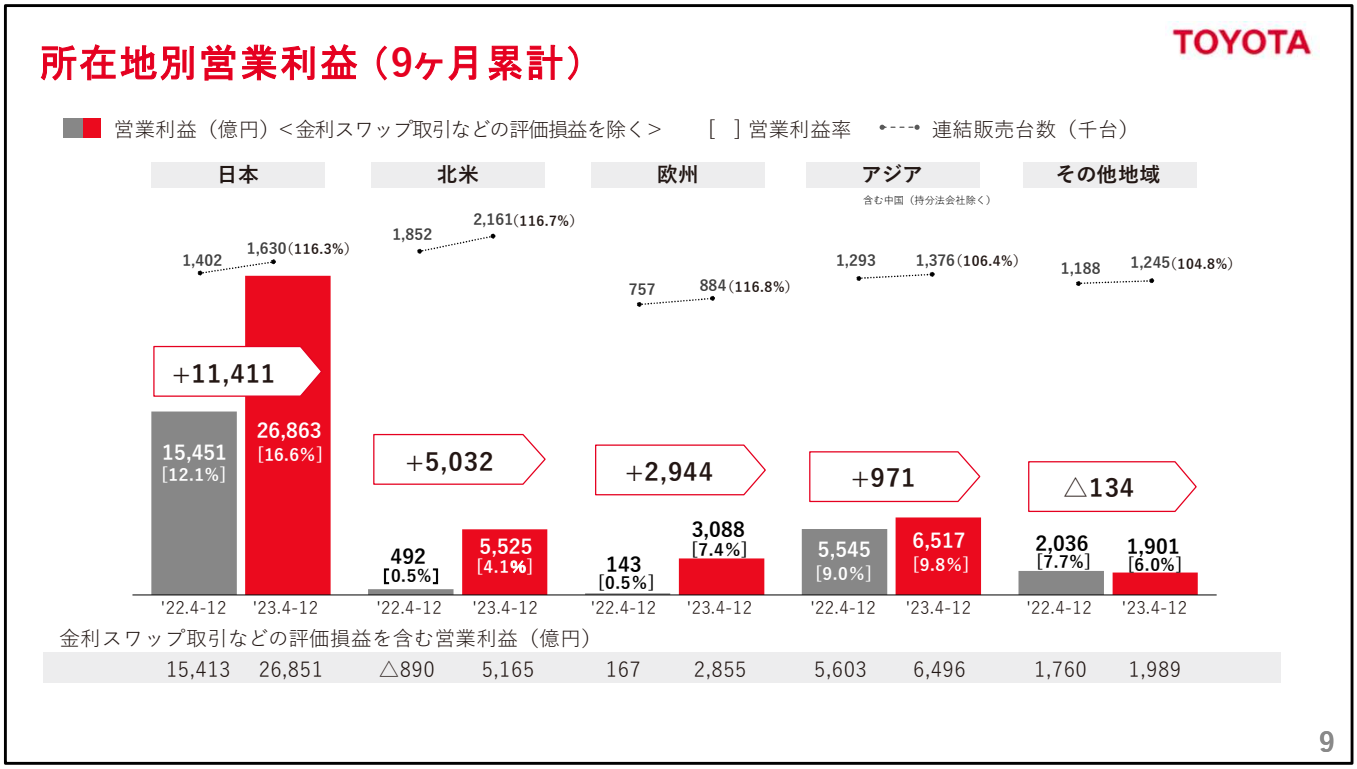
為替変動の影響により、3,800億円の増益、
原価改善の努力は、
資材高騰の影響により650億円の減益となりました。

営業面の努力は、
ハイブリッド車を中心とした販売台数の増加や
高収益車種の好調な販売による構成の改善、
北米・欧州を中心とした価格改定により、
1兆9,900億円の増益となりました。

諸経費の増減・低減努力は、
労務費やデジタル化などへの投資が増加し、3,000億円の減益、

その他については、
アルゼンチンでのインフレ会計の影響はあるものの、
スワップ評価損益などにより、1,371億円の増益となりました。

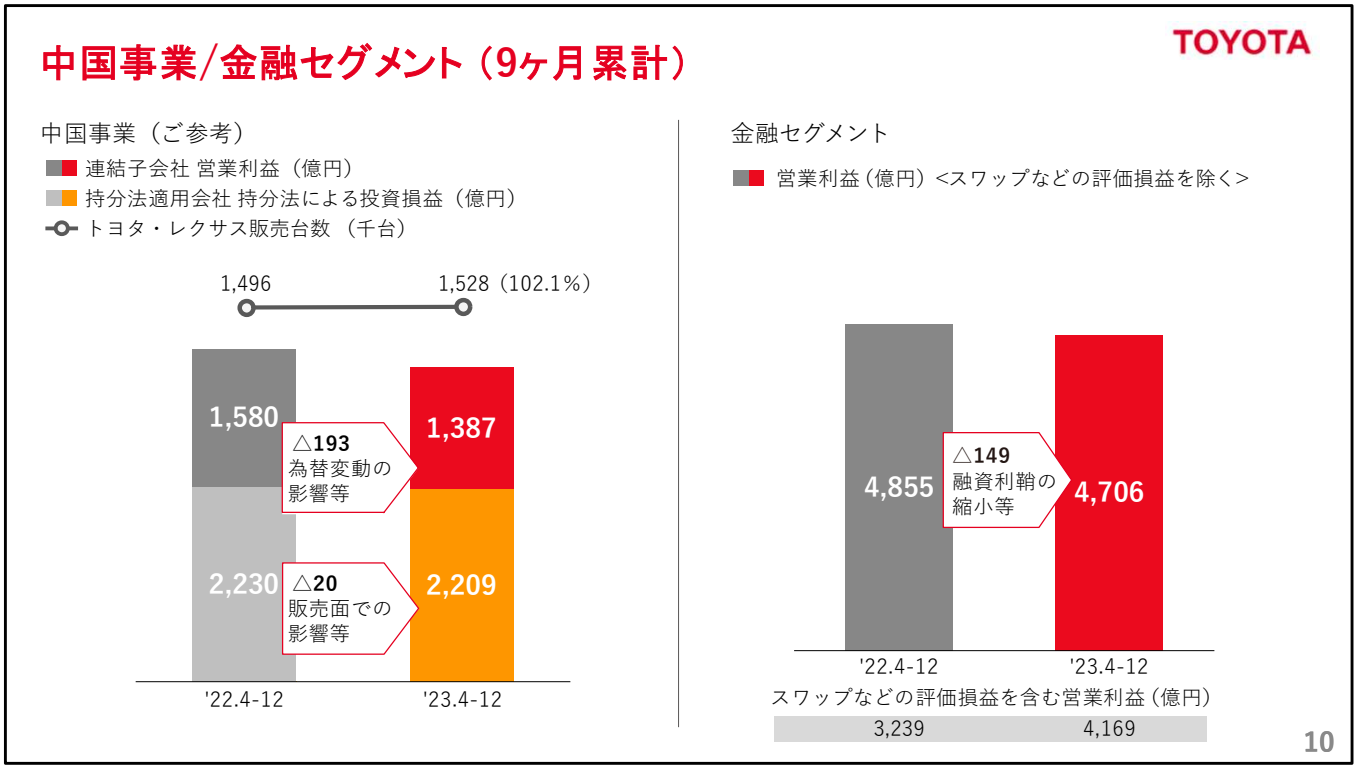
この結果、為替変動・スワップ評価損益などの影響を除いた
営業利益は、16,250億円の増益となりました。



所在地別では、多くの地域で増益となりました。

「もっといいクルマづくり」「町いちばん」が
各地域で受け入れられ、
お客様のご期待に沿う商品を提供できた結果、
全地域で営業面の努力が増益となりました。

日本は販売台数の増加、
北米、欧州、アジアは
商品力に応じた価格改定が主な要因です。



中国事業ならびに金融セグメントです。

中国事業は、
当社の強みであるハイブリッド車の
堅調な需要に支えられ、
トヨタ・レクサスの販売台数を維持しています。

連結子会社の営業利益、
持分法適用会社の持分法による投資損益は、
為替変動の影響や販売費の増加により、減益となりました。

金融セグメントは、融資利鞘の縮小などにより、
減益となりました。

TOYOTA

2024年3月期 見通し

11

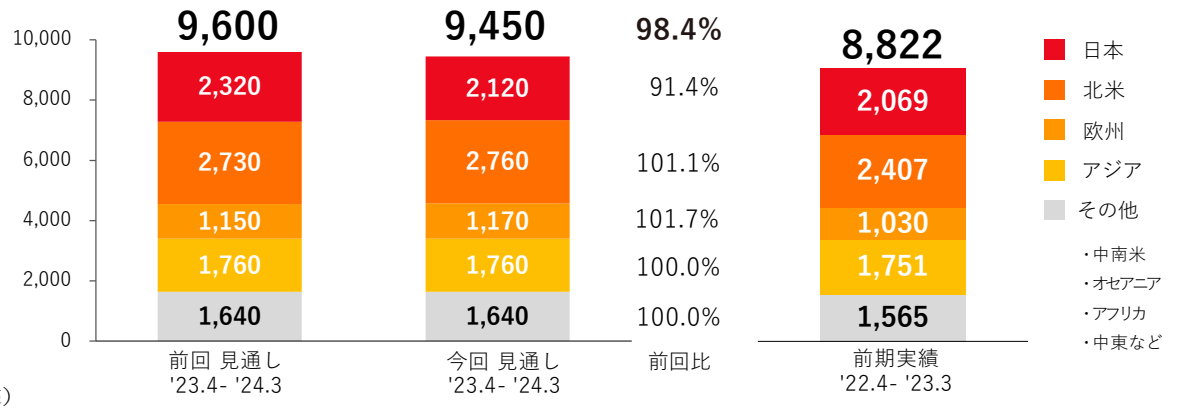
続いて、2024年3月期の見通しについて、
ご説明いたします。

今回の見通しにはダイハツ工業、豊田自動織機の出荷停止を受け、
現時点で把握できる影響を織り込んでおります。

連結販売台数見通し

TOYOTA

（単位：千台）



ご参考（小売）

トヨタ・レクサス販売台数	**10,400**		**10,400**		**100.0%**	**9,610**	
電動車 [比率]	**3,868**	**[37.2%]**	**3,875**	**[37.3%]**	**100.2%**	**2,849**	**[29.6%]**
内、HEV	3,598		3,612		100.4%	2,720	
PHEV	141		139		98.6%	88	
BEV	123		120		97.6%	38	
FCEV	5		4		80.0%	3	
グループ総販売台数	**11,380**		**11,230**		**98.7%**	**10,558**	

12

連結販売台数は前回見通しに対して15万台の減少となる
945万台を見込んでいます。

日本は主にダイハツ工業の出荷停止を受け、
減少を見込んでおります。

トヨタ・レクサス販売台数は、前回据え置きとしました。

連結決算見通し要約

TOYOTA

（単位：億円）	前回見通し '23.4-'24.3	今回見通し '23.4-'24.3	増減	前期実績 '22.4-'23.3
営業収益	**430,000**	**435,000**	**+5,000**	**371,542**
営業利益	**45,000**	**49,000**	**+4,000**	**27,250**
営業利益率	10.5%	11.3%		7.3%
営業外損益	10,500	13,000	+2,500	9,437
持分法による投資損益	7,400	7,400	±0	6,430
税引前利益	**55,500**	**62,000**	**+6,500**	**36,687**
親会社の所有者に帰属する当期利益	**39,500**	**45,000**	**+5,500**	**24,513**
当期利益率	9.2%	10.3%		6.6%
為替レート 米ドル*	141円	143円	2円円安	135円
為替レート ユーロ*	152円	154円	2円円安	141円

＊ 第3四半期実績：米ドル143円/ユーロ155円、'24年1月以降の前提為替レート：米ドル140円/ユーロ150円

13

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143円、ユーロ154円としています。

通期の業績見通しは

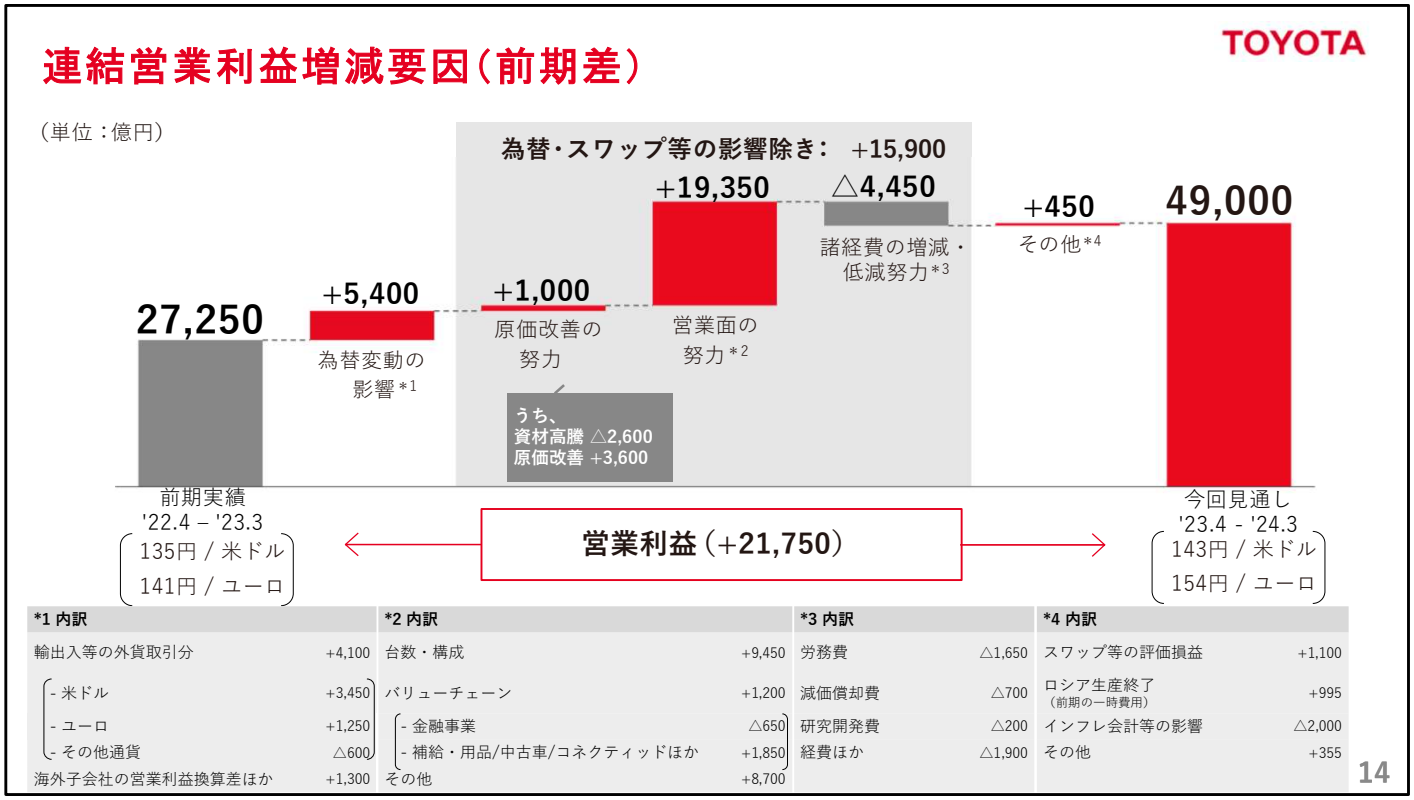
営業収益　43兆5,000億円

営業利益　　4兆9,000億円

税引前利益　6兆2,000億円

当期利益　　4兆5,000億円

と各項目で、上方修正しました。



続いて、前期と比較した営業利益の増減要因です。

為替変動の影響により、5,400億円の増益、
原価改善の努力は、1,000億円の増益を見込んでおります。

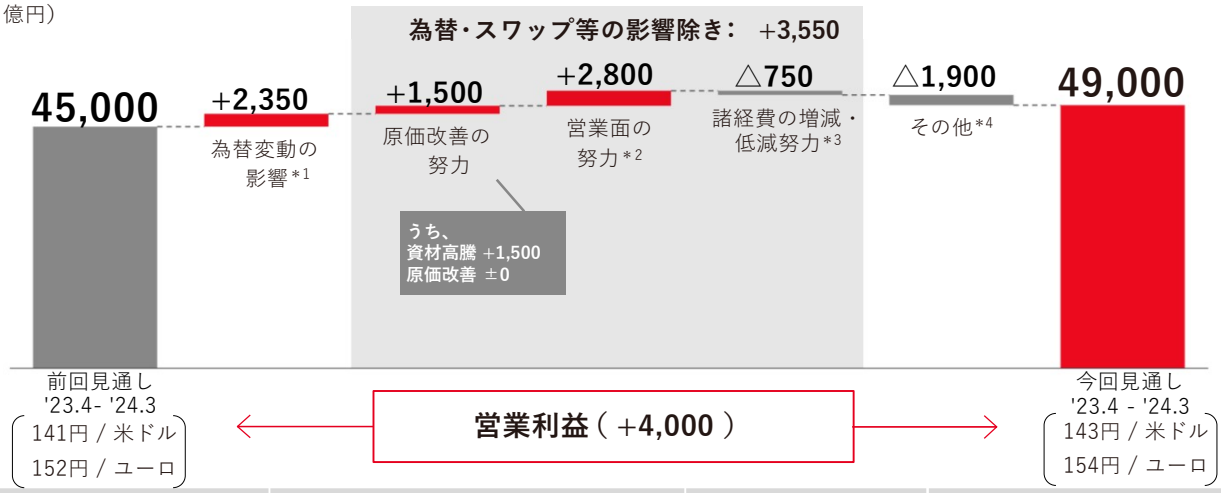
営業面の努力は、販売台数の増加や構成の改善、
価格改定により、1兆9,350億円の増益、
諸経費の増減・低減努力は、4,450億円の減益を
見込んでおります。

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（前回見通し差）

TOYOTA

（単位：億円）



前回見通し
'23.4- '24.3
141円 / 米ドル
152円 / ユーロ

営業利益（ +4,000 ）

今回見通し
'23.4 - '24.3
143円 / 米ドル
154円 / ユーロ

*1 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+1,950
- 米ドル	+1,050
- ユーロ	+150
- その他通貨	+750
海外子会社の営業利益換算差ほか	+400

*2 内訳	
台数・構成	+450
バリューチェーン	+650
- 金融事業	+100
- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+550
その他	+1,700

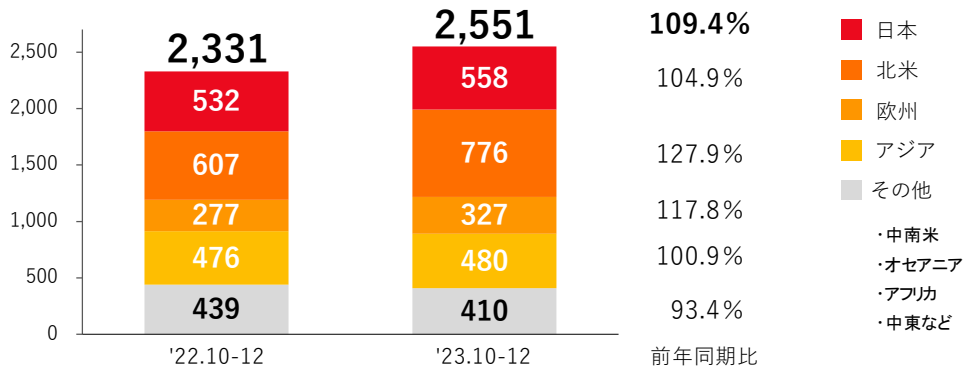
*3 内訳	
労務費	△300
減価償却費	±0
研究開発費	±0
経費ほか	△450

*4 内訳	
スワップ等の評価損益	+450
インフレ会計等の影響	△1,450
その他	△900

（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	**2,468**	**2,736**	**110.8%**
電動車 [比率]	684 [27.7%]	1,011 [37.0%]	147.9%
内、HEV	649	951	146.5%
PHEV	22	32	146.4%
BEV	12	28	235.3%
FCEV	1	0	42.6%
グループ総販売台数	**2,721**	**2,968**	**109.1%**

（ご参考）連結決算要約（3ヶ月）

TOYOTA

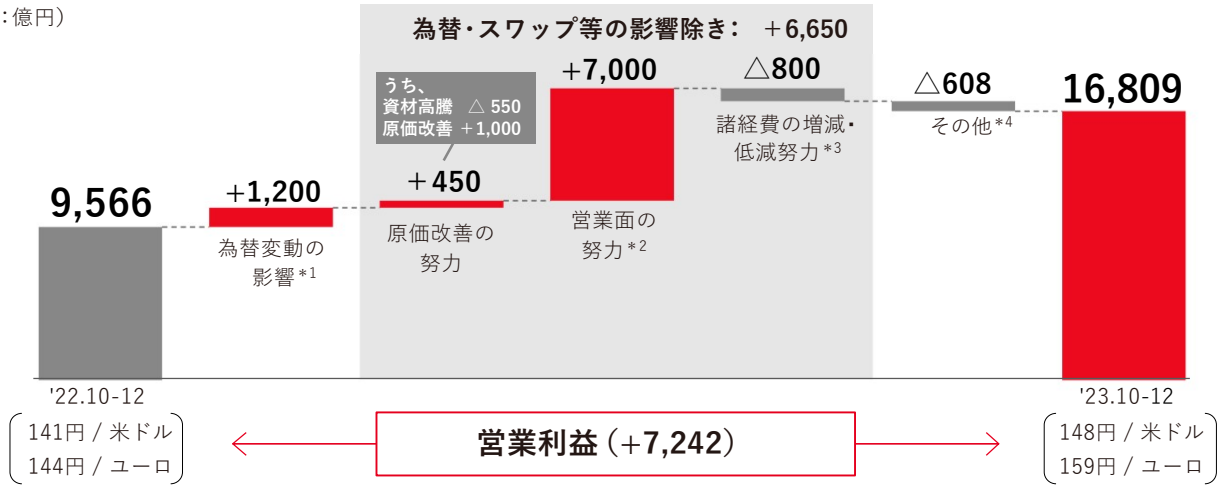
（単位：億円）		'22.10-12	'23.10-12	増減
営業収益		**97,546**	**120,411**	**+22,864**
営業利益		**9,566**	**16,809**	**+7,242**
営業利益率		9.8%	14.0%	
営業外損益		783	1,545	+762
持分法による投資損益		1,700	2,176 *	+475
税引前利益		**10,349**	**18,355**	**+8,005**
親会社の所有者に帰属する四半期利益		**7,279**	**13,578**	**+6,298**
四半期利益率		7.5%	11.3%	
為替レート	米ドル	141円	148円	7円円安
	ユーロ	144円	159円	15円円安

＊ うち、日本1,035（前年同期比+193）、中国971（同+307）、その他169（同△25）

（ご参考）連結営業利益増減要因（3ヶ月）

TOYOTA

（単位：億円）



141円 / 米ドル
144円 / ユーロ

営業利益（+7,242）

148円 / 米ドル
159円 / ユーロ

*1 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+1,300
- 米ドル	+900
- ユーロ	+400
- その他通貨	±0
海外子会社の営業利益換算差ほか	△100

*2 内訳	
台数・構成	+4,150
バリューチェーン	＋400
- 金融事業	△150
- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	＋550
その他	+2,450

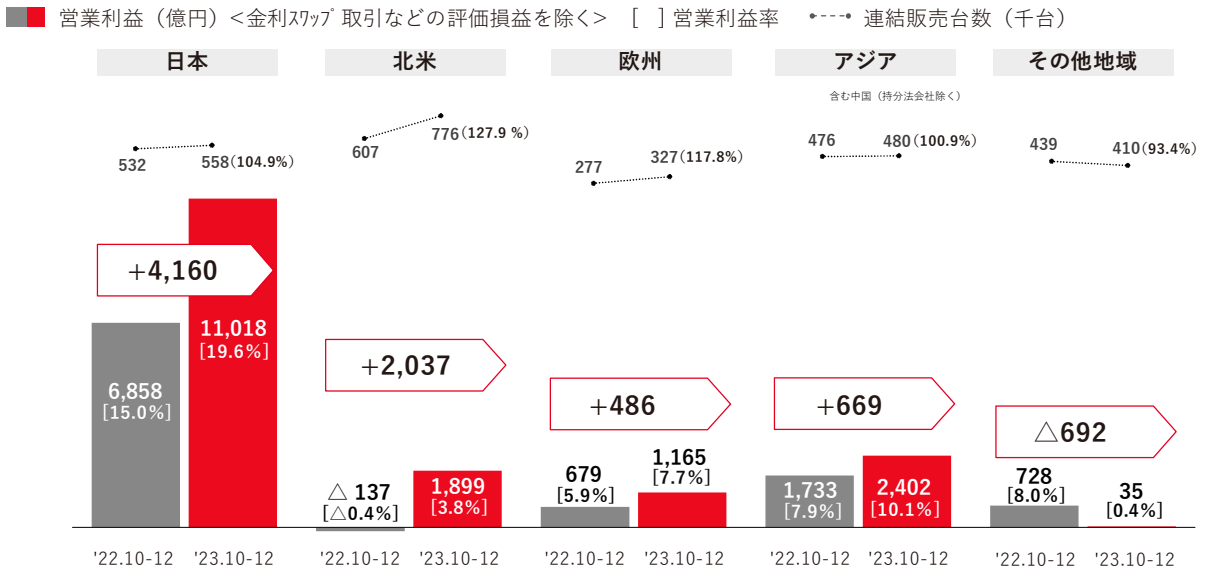
*3 内訳	
労務費	△500
減価償却費	+150
研究開発費	△100
経費ほか	△350

*4 内訳	
スワップ等の評価損益	+533
ロシア生産終了（前期の一時費用）	+71
インフレ会計等の影響	△895
その他	△317

18

（ご参考）所在地別営業利益（3ヶ月）

TOYOTA



金利スワップ取引などの評価損益を含む営業利益（億円）

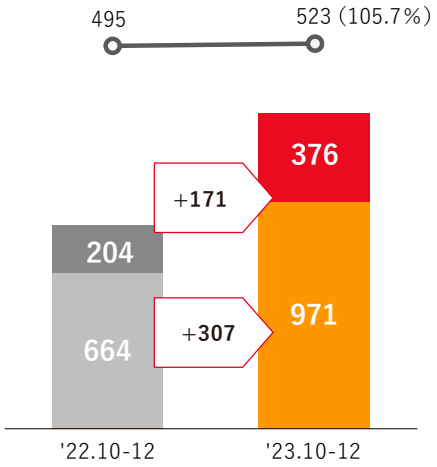
6,834	11,041	△179	2,274	626	1,031	1,687	2,384	661	92

（ご参考）中国事業/金融セグメント（3ヶ月）

TOYOTA

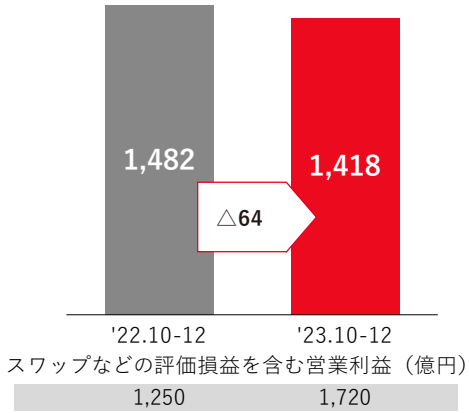
中国事業（ご参考）

- 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）



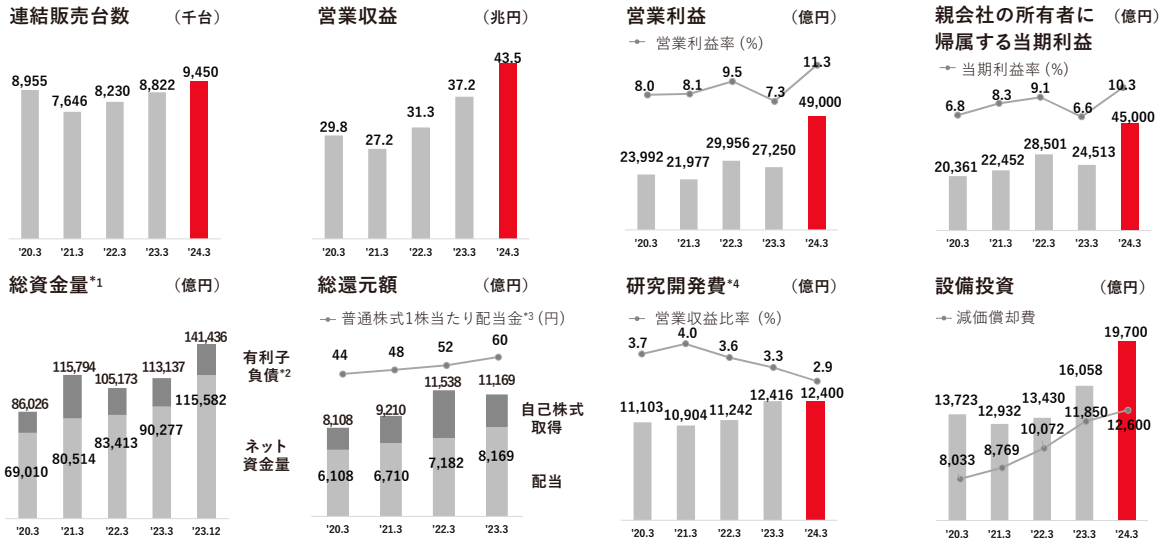
金融セグメント

- 営業利益（億円）<スワップなどの評価損益を除く>



（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

（参考）台数見通し

TOYOTA

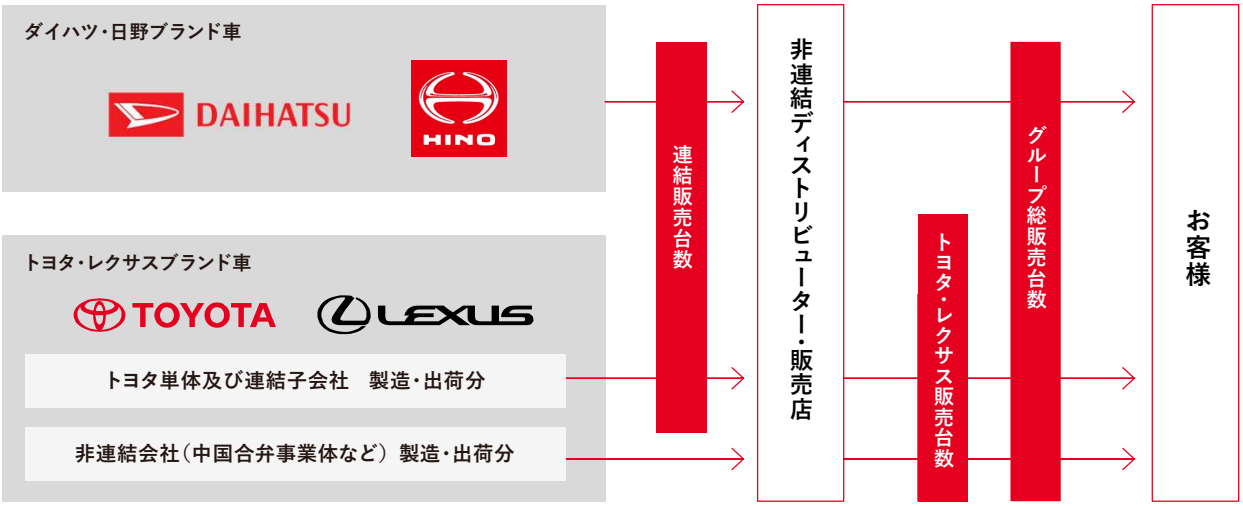
（単位：千台）

			前回見通し '23.4 - '24.3	今回見通し '23.4 – '24.3	増減	前期実績 '22.4 – '23.3
トヨタ・レクサス	生産 *	国内	3,340	3,340	±0	2,787
		海外	6,760	6,760	±0	6,343
		合計	10,100	10,100	±0	9,130
	販売（小売）*	国内	1,650	1,600	△50	1,407
		海外	8,750	8,800	+50	8,203
		合計	10,400	10,400	±0	9,610
グループ総販売（小売）*			11,380	11,230	△150	10,558

＊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