

2024年3月期 決算説明会



2024年5月8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

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
- 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。

高い業績を活かし、未来への人的投資、成長投資を加速

24年3月期 実績	<p>長年の「商品と地域を軸にした経営」が実を結び、一段高い収益レベルを実現</p> <p>仕入先・販売店を含め全てのステークホルダーの皆さまのご支援に感謝</p> <p>- 営業利益：5.35兆円</p>
25年3月期 見通し	<p>収益構造を維持した上で、多くのステークホルダーの皆さまと共に持続的に成長するため、未来への投資 合計2兆円</p> <p>- 営業利益：4.3兆円</p> <p>- 人への投資：3,800億円（うち、仕入先/販売店 3,000億円） …自動車産業全体の魅力を高めるための、仕入先/販売店の労務費負担、従業員の環境改善などに対する投資</p> <p>- モビリティカンパニーへの変革に向けた投資：1.7兆円 …マルチパスウェイ戦略の具現化（BEV・水素など） トヨタらしいSoftware Defined Vehicleの基盤づくり（ソフトウェア・AIなど）</p>
株主還元	<p>長期保有の株主の皆さまに報いる方針</p> <p>- 配当：期末45円（+10円）、年間75円（+15円）、総額1兆円超え</p> <p>- 自己株式：上限1兆円の取得枠設定、5.2億株 2兆円相当(24年3月末時点時価)を消却</p>

3

2024年3月期決算のサマリーからご説明いたします。

当社は、長年にわたり「商品と地域を軸にした経営」に取り組んできました。

従業員はもとより、仕入先・販売店を含む、多くの関係者の皆さまのご支援とご協力により、24年3月期の営業利益実績は5兆3,500億円となりました。

また、25年3月期の見通しは、前期の収益構造を維持した上で、自動車産業全体の魅力を高め、全てのステークホルダーの皆さまと共に成長していくため、未来への投資を合計2兆円実施し、営業利益4兆3,000億円といたしました。

2兆円の未来への投資には、人への投資3,800億円、モビリティカンパニーへの変革に向けた投資1兆7,000億円を織り込んでいます。

株主還元は、配当は、期末一株当たり45円と前期と比べて10円増配、年間で75円とし、総額は1兆円を超える水準といたします。自己株式は上限1兆円の取得枠を設定するとともに、5.2億株、2兆円相当を消却いたします。

2024年3月期 実績

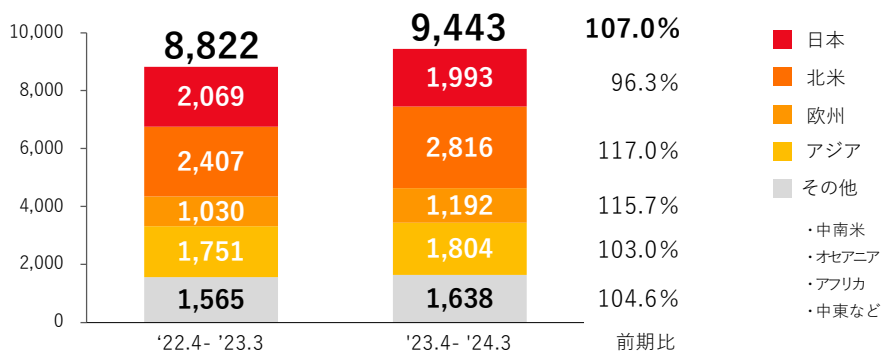
4

2024年3月期の実績です。

連結販売台数

TOYOTA

(単位：千台)



ご参考 (小売)

	'22.4-'23.3	'23.4-'24.3	前期比 (%)
トヨタ・レクサス販売台数	9,610	10,309	107.3%
電動車 [比率]	2,849 [29.6%]	3,855 [37.4%]	135.3%
内、HEV	2,720	3,594	132.1%
PHEV	88	141	160.3%
BEV	38	117	310.1%
FCEV	3	4	111.3%
グループ総販売台数	10,558	11,090	105.0%

5

当期の連結販売台数は、前年同期に対して107.0%となる、944万3千台、トヨタ・レクサス販売台数は、前年同期に対して107.3%となる、1,030万9千台となり、ダイハツ工業、豊田自動織機の出荷停止の影響があった日本を除き販売台数が増加しました。

電動車はハイブリッド車を中心に増加し、37.4%となりました。

連結決算要約

TOYOTA

(単位：億円)	'22.4-'23.3	'23.4-'24.3	増減
営業収益	371,542	450,953	+79,410
営業利益	27,250	53,529	+26,279
営業利益率	7.3%	11.9%	
営業外損益	9,437	16,121	+6,684
持分法による投資損益	6,430	7,631 *	+1,200
税引前利益	36,687	69,650	+32,963
親会社の所有者に帰属する当期利益	24,513	49,449	+24,936
当期利益率	6.6%	11.0%	
為替レート			
米ドル	135円	145円	10円円安
ユーロ	141円	157円	16円円安

* うち、日本4,131 (前期比+1,344)、中国2,689 (同△360)、その他810 (同+216)

6

当期の連結決算は、

営業収益 45兆953億円

営業利益 5兆3,529億円

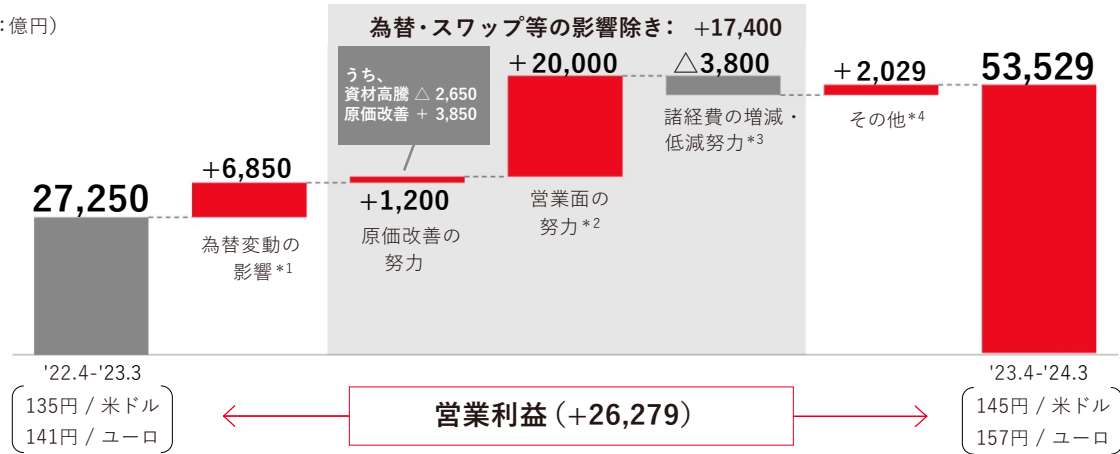
税引前利益 6兆9,650億円

当期利益 4兆9,449億円

となりました。

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	台数・構成	労務費	スワップ等の評価損益
(-米ドル)	バリューチェーン	減価償却費	ロシア生産終了(前期の一時費用)
(-ユーロ)	(-金融事業)	研究開発費	インフレ会計等の影響
(-その他通貨)	(-補給・用品/中古車/コネクティッドほか)	経費ほか	その他
海外子会社の営業利益換算差ほか	その他		
+5,900	+4,700	+9,800	+1,405
+1,450	+1,000	±0	+995
△250	△600	+50	△1,853
+950	+1,600	△1,600	+1,482
	+9,200		

営業利益の増減要因です。

為替変動の影響により、6,850億円の増益、原価改善の努力は、資材高騰の影響を原価改善が上回り1,200億円の増益となりました。

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、2兆円の増益となりました。

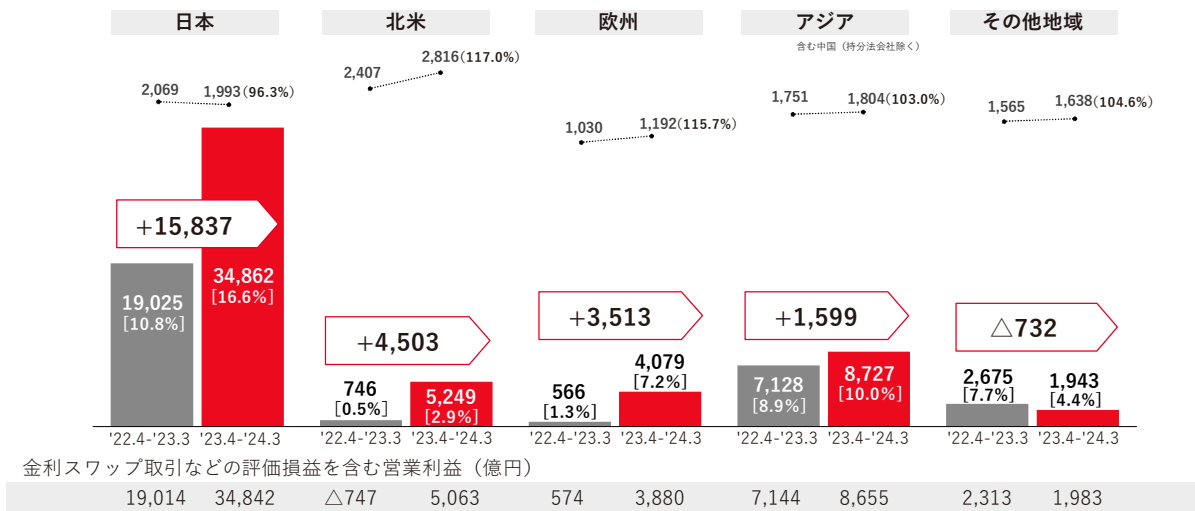
諸経費の増減・低減努力は、労務費やデジタル化などへの投資が増加し、3,800億円の減益、

その他については、2,029億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、1兆7,400億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）



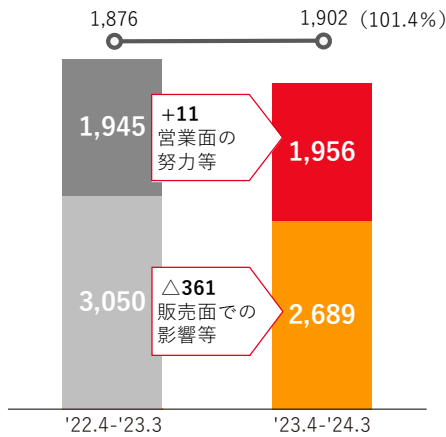
所在地別では、多くの地域で増益となりました。

日本は
 輸出台数が増加したことなどにより増益。
 北米、欧州、アジアは
 商品力に応じた価格改定が増益の主な要因です。

中国事業/金融セグメント

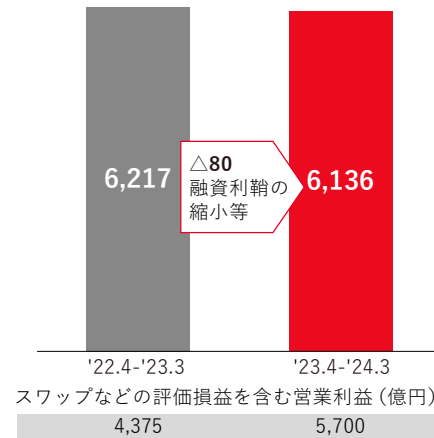
中国事業（ご参考）

- 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＞



9

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は価格改定などの
営業面の努力により増益、
持分法適用会社の持分法による投資損益は、
販売費の増加などにより減益となりました。

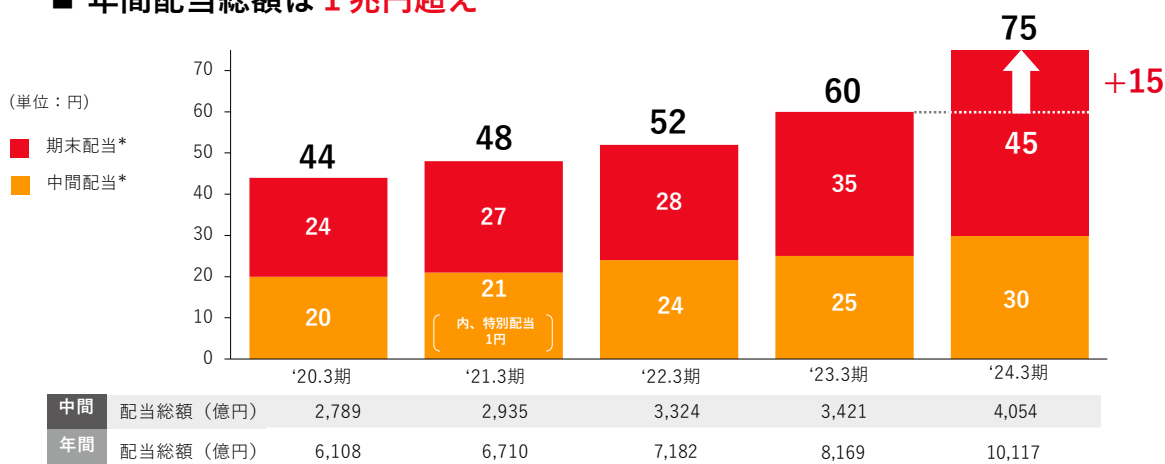
金融セグメントは、融資利鞘の縮小などにより、
減益となりました。

株主還元

次に、株主還元についてご説明します。

配当金

- 長期保有の株主の皆様へ報いるため、『**安定的・継続的に増配を実施**』する方針
- 期末：**45円**（前期比+10円）、年間：**75円**（前期比+15円）
- 年間配当総額は**1兆円超え**



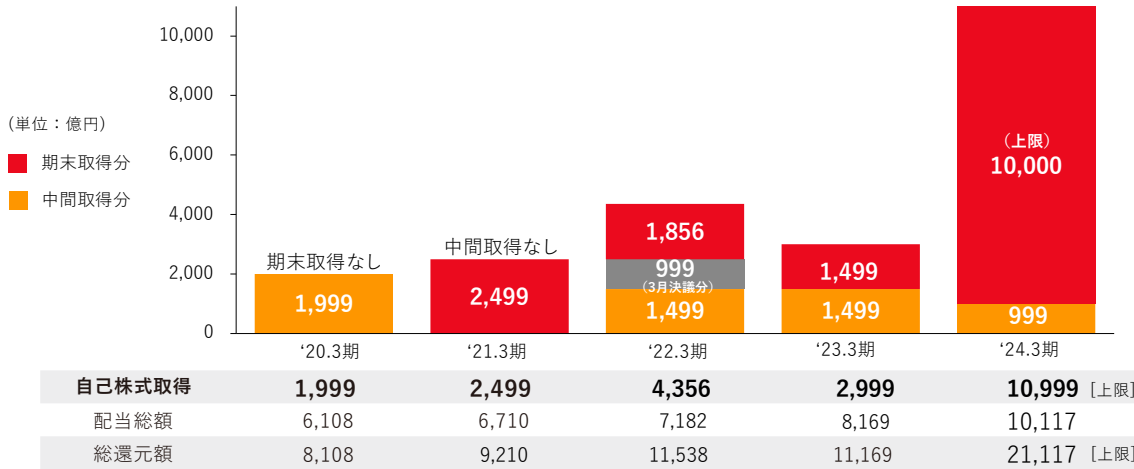
11

当社の配当方針は、
長期保有の株主の皆様へ報いるため、
「安定的・継続的に増配を実施」してまいります。

当期の期末配当は、
前期と比べて10円増配となる、1株当たり45円としました。
その結果、年間配当総額は、1兆円超えとなりました。

自己株式取得

- 『株価水準を踏まえ機動的に実施する』とともに、
『必要に応じて当社株式の売却要請に応える』
- 期末：上限1兆円（前期比+8,500億円）
- なお、5.2億株 2兆円相当（24年3月末時点 時価）を消却



12

自己株式取得については、
『株価水準を踏まえ機動的に実施する』とともに、
『必要に応じて当社株式の売却要請に応える』ために、
期末は、上限：1兆円の取得枠を設定いたします。

なお、5億2,000万株、時価で2兆円相当の
自己株式を消却いたします。

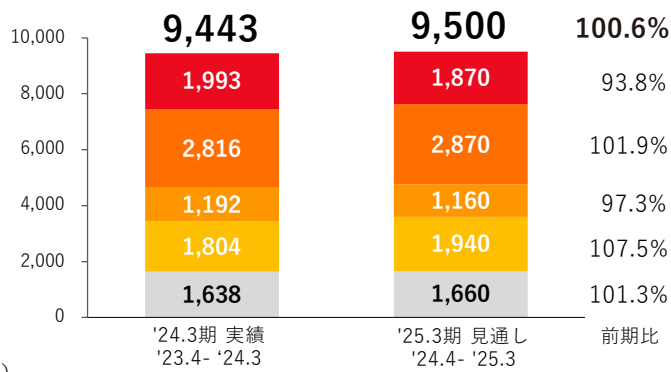
2025年3月期 見通し

13

続いて、2025年3月期の見通しについて、ご説明いたします。

連結販売台数見通し

(単位：千台)



ご参考（小売）

トヨタ・レクサス販売台数	10,309	10,400	100.9%
電動車 [比率]	3,855 [37.4%]	4,827 [46.4%]	125.2%
内、HEV	3,594	4,476	124.5%
PHEV	141	176	124.8%
BEV	117	171	146.2%
FCEV	4	4	100.0%
グループ総販売台数	11,090	10,950	98.7%

連結販売台数は、
前期に対して、100.6%となる950万台を
見込んでいます。
日本の減少は主にダイハツ工業の影響です。

また、トヨタ・レクサス販売台数は、
前期に対し100.9%となる1,040万台、

電動車は 482.7万台、46.4%を見込んでいます。

連結決算見通し要約

TOYOTA

(単位：億円)	'24.3期実績 '23.4-'24.3	'25.3期見通し '24.4-'25.3	増減
営業収益	450,953	460,000	+9,047
営業利益	53,529	43,000	△10,529
営業利益率	11.9%	9.3%	
営業外損益	16,121	7,700	△8,421
持分法による投資損益	7,631	6,800	△831
税引前利益	69,650	50,700	△18,950
親会社の所有者に帰属する当期利益	49,449	35,700	△13,749
当期利益率	11.0%	7.8%	
為替レート			
米ドル	145円	145円	±0
ユーロ	157円	160円	3円円安

15

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145円、ユーロ160円としています。

通期の業績見通しは

営業収益 46兆円

営業利益 4兆3,000億円

税引前利益 5兆700億円

当期利益 3兆5,700億円

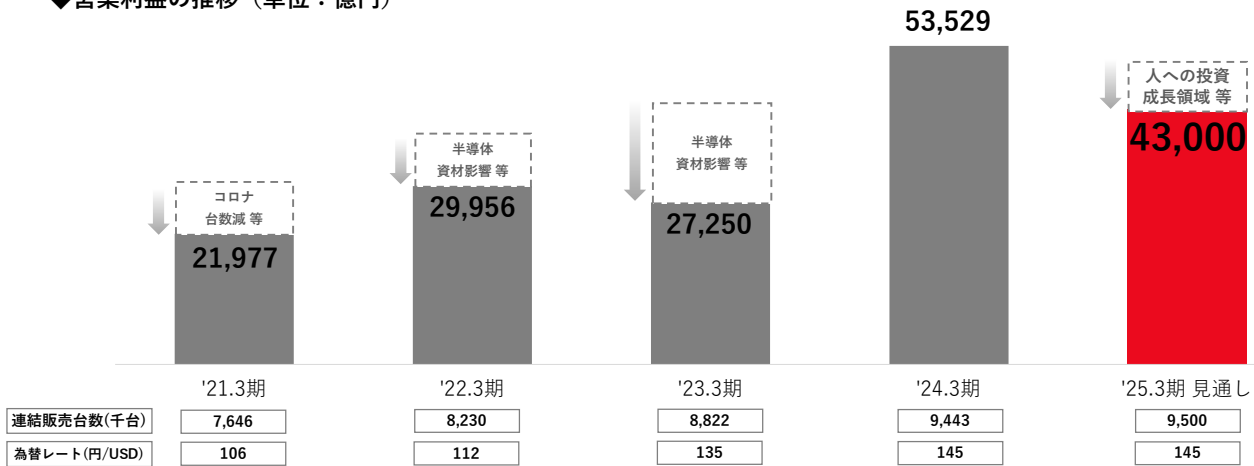
を見込んでいます。

連結営業利益推移

TOYOTA

- '23.3期まで：コロナ感染拡大、半導体供給ひっ迫、資材価格高騰などの影響
- '24.3期：事業環境が安定化し、収益構造強化の取り組みが結実

◆営業利益の推移（単位：億円）



16

ここで少し振り返りをさせていただきます。
 当社はもっといいクルマ作りを掲げ、
 TNGAによるラインアップ戦略など、商品を軸とした経営と、
 お客様、地域社会に信頼されるその町いちばんのクルマ屋になる
 地域軸経営により、強固な収益基盤を着実に確立して参りました。

また、電動化の推進に当たっては、BEVや電池への投資を
 各国のエネルギー事業や実需を見極めながら進めてきた事で
 財務基盤の強化も図る事ができました。

加えて、近年のコロナ影響と半導体ひっ迫など収益を押し下げる
 厳しい環境が続く中で、仕事の仕方の変革と新たな仕組みを
 進めてきました。

例えば、国内でのJ-SLIMの導入、グローバルでの部品種類削減、
 AIを活用した需給システム導入などです

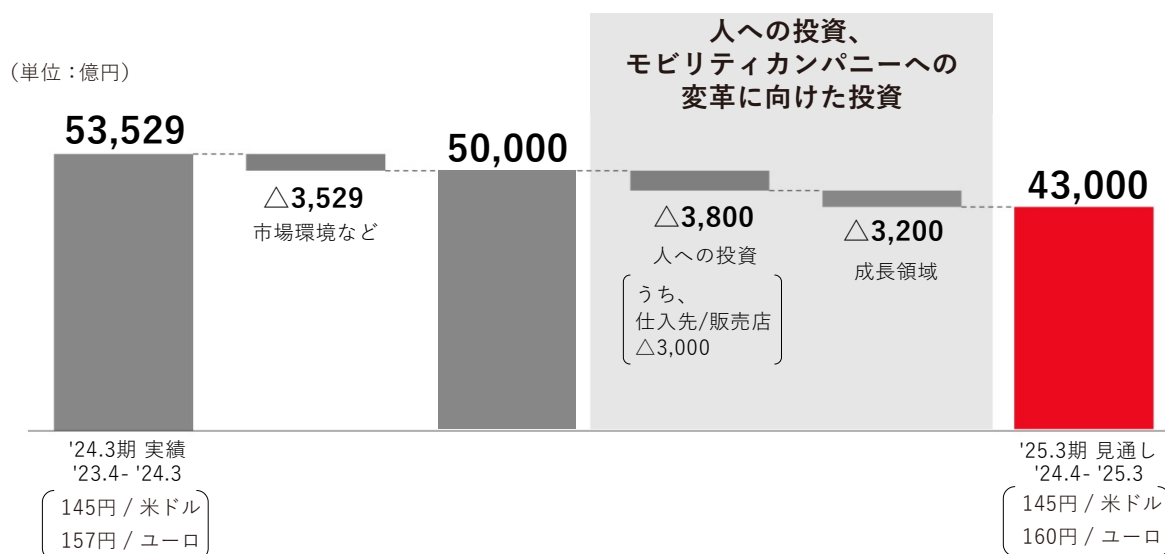
その結果、
 24年3月期は過去数年とは異なり、事業環境が穏やかであったこと
 から、これまで地道に積み上げて
 きた収益構造強化の取り組みの成果が大きく表れました。

改めてご支援頂きました、お客様、株主、仕入先、販売店、従業員、
 地域社会等、全ての皆さまに御礼申し上げます。

連結営業利益増減要因(前期差)

TOYOTA

■ '25.3期：多くのステークホルダーの皆さまと共に持続的に成長するため、
未来への人的投資、モビリティカンパニーへの変革に向けた投資を加速



17

25年3月期の見通しは、
多くの皆様に支えられて築くことができた
前期の収益構造を維持した上で、
自動車産業全体の魅力を高め、
全てのステークホルダーの皆さまと共に成長していくため、
未来への投資を、意志を持って加速していきます。

グラフを使って補足いたします。
24年3月期の営業利益5.3兆円には、
市場環境の良さを受けた販売費の抑制効果に加え、
多くの受注残を抱える中、従業員・仕入先の皆さまに
一時的に短距離走をお願いした部分が入っていました。

これらを除いた5兆円の収益構造を維持した上で、
人への投資3,800億円、
モビリティカンパニーへの変革に向けた投資を織り込み、
25年3月期の営業利益見通しは、
4.3兆円としました。

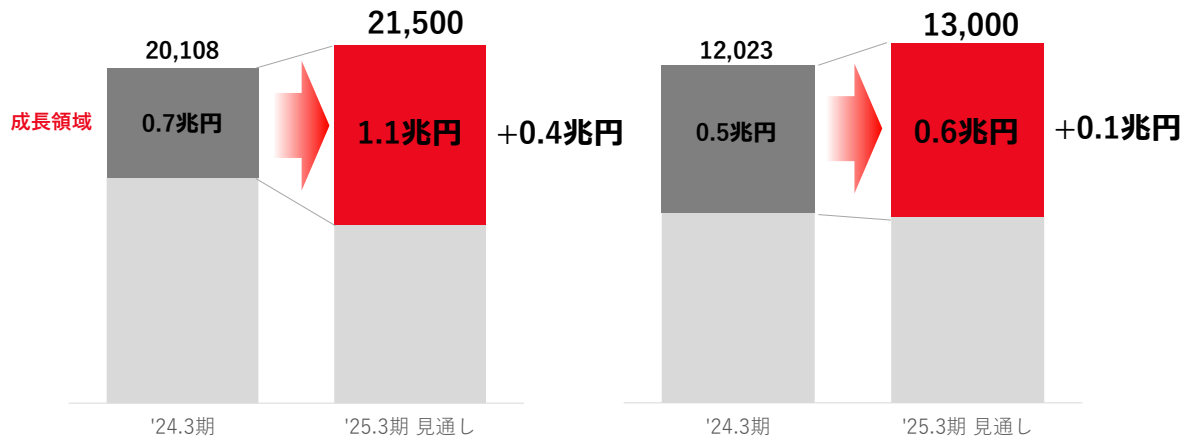
モビリティカンパニーへの変革に向けた投資

TOYOTA

- マルチパスウェイ戦略の具現化(BEV、水素など)、
トヨタらしいSoftware Defined Vehicle基盤づくり(ソフトウェア、AIなど)への投資加速
→ 成長領域への投資：1.7兆円（前期から+0.5兆円）

◆設備投資（単位：億円）

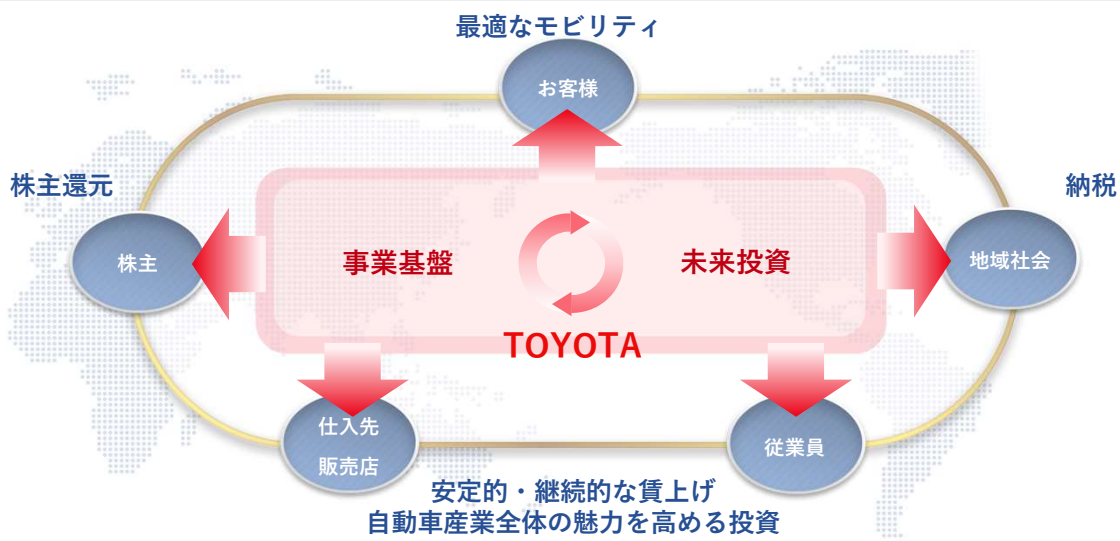
◆研究開発費（単位：億円）



18

モビリティカンパニーへの変革に向けた投資は、
設備投資と研究開発費のうち、
成長領域に関する部分を前期から5,000億円増額し、
1兆7,000億円を見込んでいます。

これからも、ステークホルダーの皆様と共に成長していく



最後になりますが、
 これからの事業構造変革は、トヨタだけでは出来ません。
 ステークホルダーの皆さまと一緒に進めてまいります。

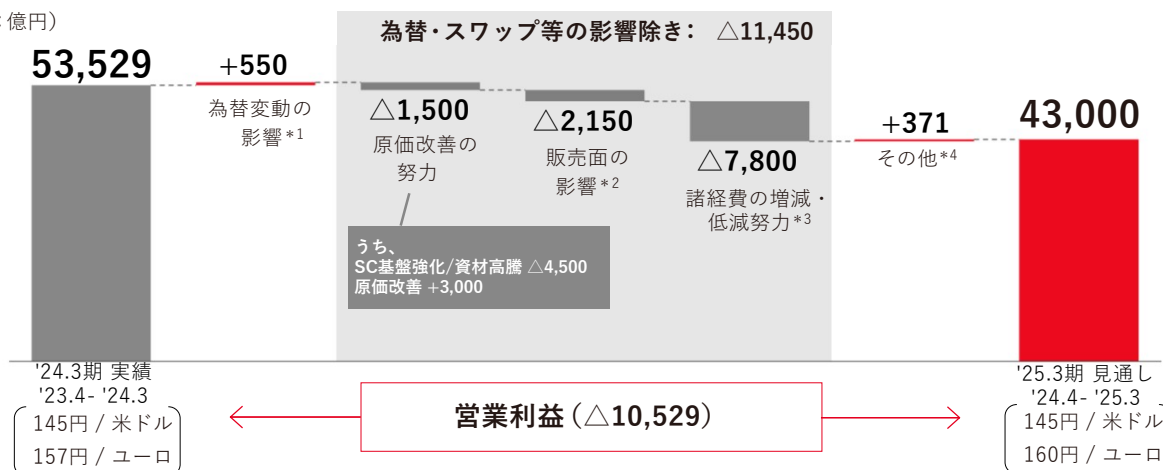
そのためにも、
 多くのステークホルダーの皆さまのおかげで
 生み出すことが出来た原資は、

これまで以上に、
 お客様、株主、仕入先、販売店、従業員、地域社会と
 共に成長するために使っていきたいと考えています。

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)

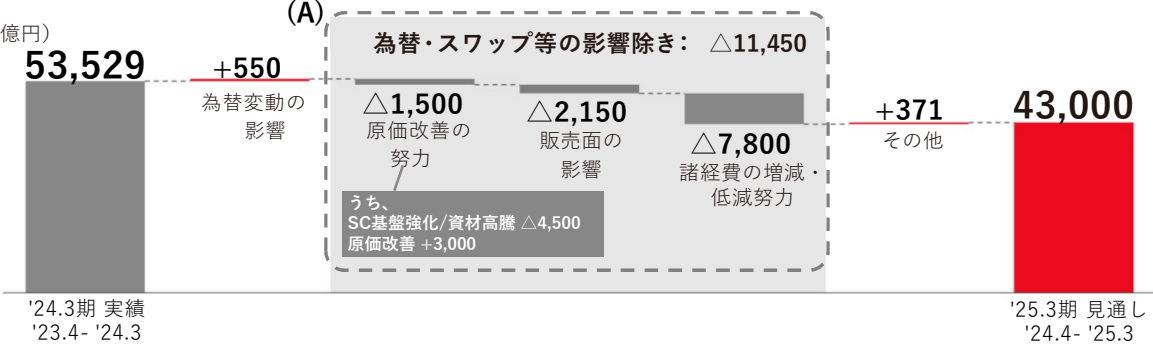
(単位：億円)



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	△1,100	台数・構成	+1,750	労務費	△2,050	スワップ等の評価損益	△50
- 米ドル	+150	バリューチェーン	+450	減価償却費	△1,300	インフレ会計等の影響	+428
- ユーロ	+300	- 金融事業	△500	研究開発費	△1,000	その他	△7
- その他通貨	△1,550	- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+950	経費ほか	△3,450		
海外子会社の営業利益換算差ほか	+1,650	その他	△4,350				

(ご参考) 連結営業利益増減要因(前期差) 内訳

(単位: 億円)

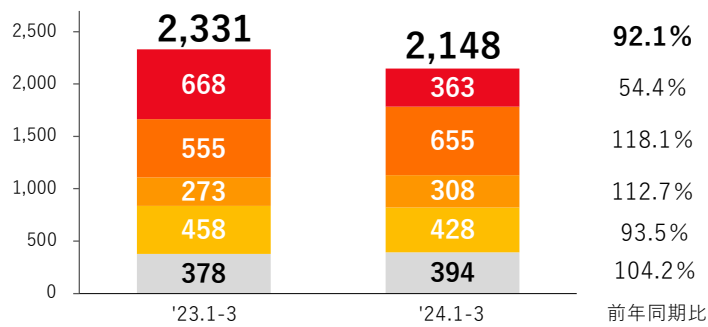


	原価改善の努力	販売面の影響	諸費用の増減・低減努力	計
①市場環境		△3,529		△3,529
②人への投資	△3,000	△200	△600	△3,800
③成長投資			△3,200	△3,200

(A)から ①②③を控除	+1,500	+1,579	△4,000	△921
-----------------	--------	--------	--------	------

(ご参考) 連結販売台数 (3ヶ月)

(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
 - ・中東など

ご参考 (小売)

トヨタ・レクサス販売台数	2,399	2,401	100.1%
電動車 [比率]	842 [35.1%]	1,018 [42.4%]	120.8%
内、HEV	801	948	118.3%
PHEV	23	39	171.3%
BEV	17	30	172.3%
FCEV	1	1	89.9%
グループ総販売台数	2,669	2,526	94.6%

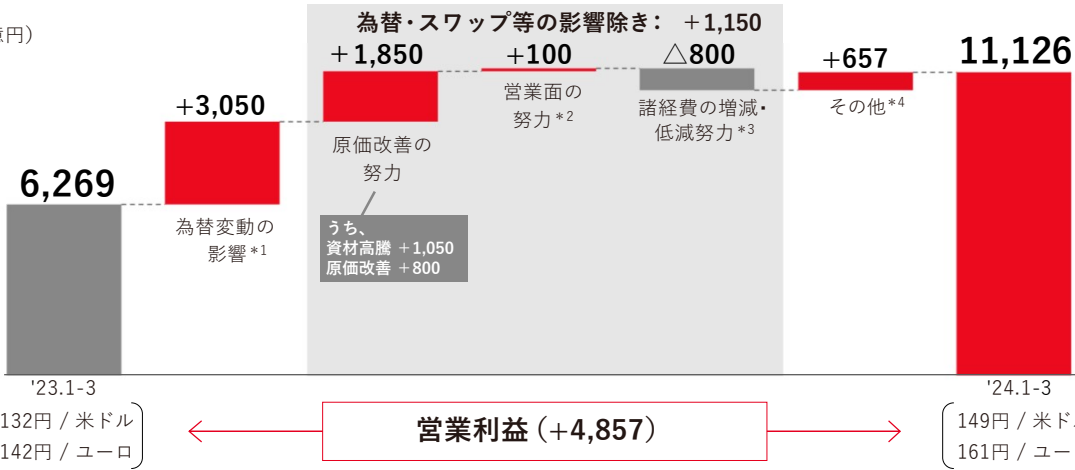
(ご参考) 連結決算要約(3ヶ月)

(単位:億円)	'23.1-3	'24.1-3	増減
営業収益	96,902	110,726	+13,823
営業利益	6,269	11,126	+4,857
営業利益率	6.5%	10.0%	
営業外損益	1,725	4,953	+3,227
持分法による投資損益	1,683	1,669*	△13
税引前利益	7,994	16,080	+8,085
親会社の所有者に帰属する四半期利益	5,522	9,976	+4,453
四半期利益率	5.7%	9.0%	
為替レート			
米ドル	132円	149円	17円円安
ユーロ	142円	161円	19円円安

* うち、日本903 (前年同期比+229) 、中国480 (同△340) 、その他285 (同+97)

(ご参考) 連結営業利益増減要因(3ヶ月)

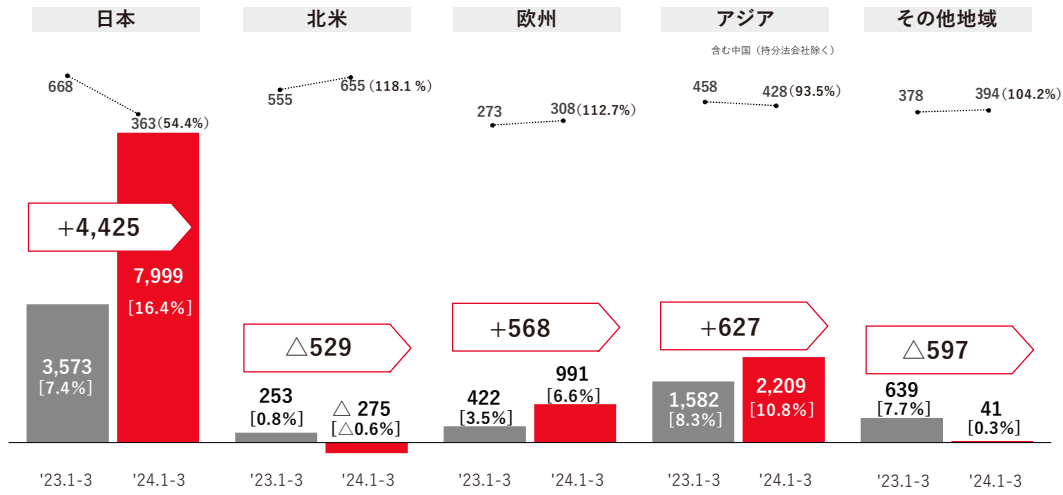
(単位:億円)



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+2,800	台数・構成	△750	労務費	△1,000	スワップ等の評価損益	+327
〔 - 米ドル	+2,000	バリューチェーン	△200	減価償却費	△150	ロシア生産終了 (前期の一時費用)	△45
〔 - ユーロ	+400	〔 - 金融事業	△200	研究開発費	+150	インフレ会計等の影響	△838
〔 - その他通貨	+400	〔 - 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	±0	経費ほか	+200	その他	+1,213
海外子会社の営業利益換算差ほか	+250	その他	+1,050				

(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)



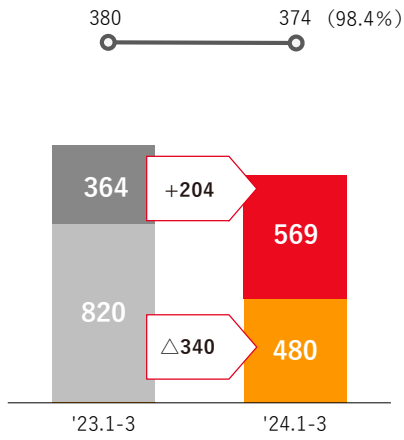
金利スワップ取引などの評価損益を含む営業利益 (億円)

3,601	7,990	142	△102	407	1,025	1,540	2,159	553	△6
-------	-------	-----	------	-----	-------	-------	-------	-----	----

(ご参考) 中国事業/金融セグメント(3ヶ月)

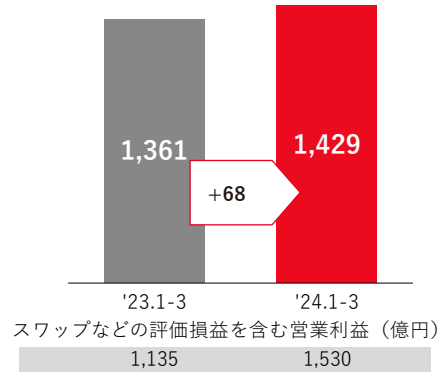
中国事業 (ご参考)

- 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

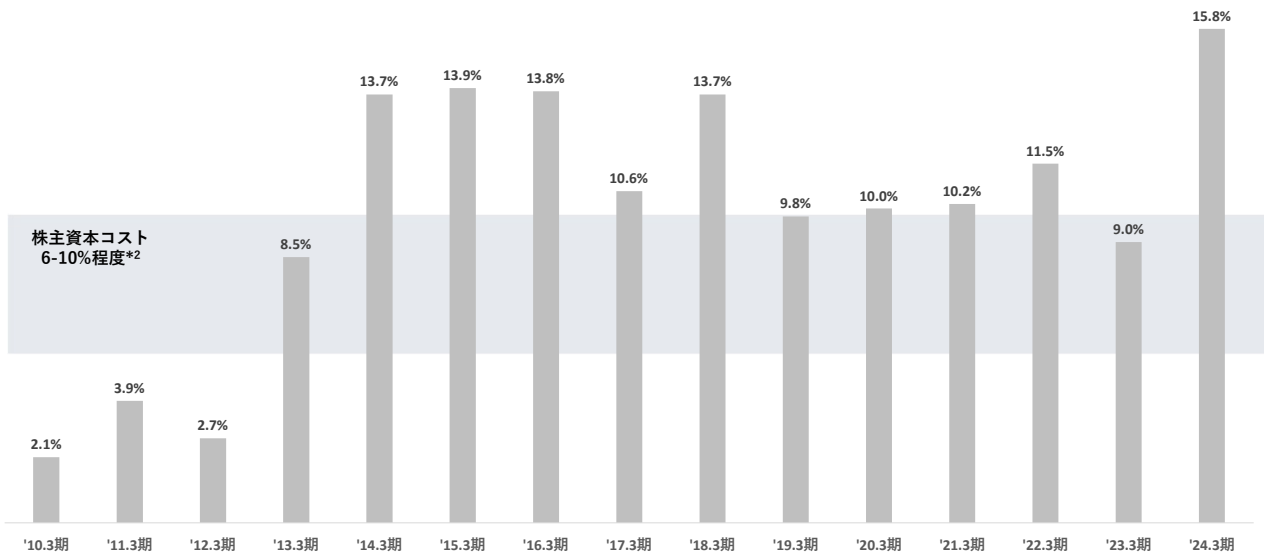
- 営業利益 (億円) <スワップなどの評価損益を除く>



(ご参考)ROEの推移

TOYOTA

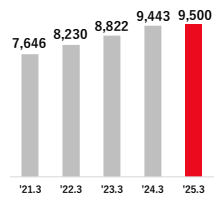
ROE（親会社所有者帰属持分当期利益率）の推移*1



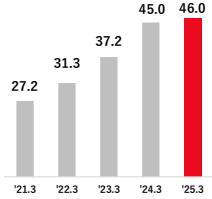
*1 '10.3期-'19.3期：米国会計基準、'20.3期-'24.3期：国際財務報告基準（IFRS） *2資本資産価格モデル(Capital Asset Pricing Model)に基づく当社推計

(ご参考)業績推移

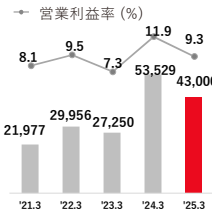
連結販売台数 (千台)



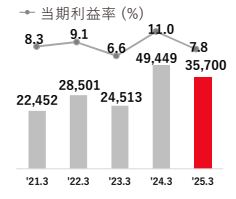
営業収益 (兆円)



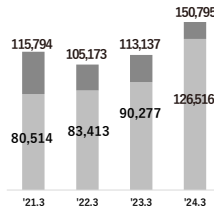
営業利益 (億円)



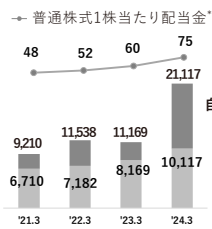
親会社の所有者に
帰属する当期利益 (億円)



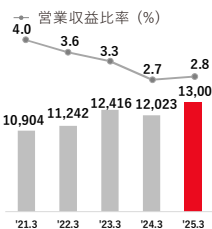
総資金量*1 (億円)



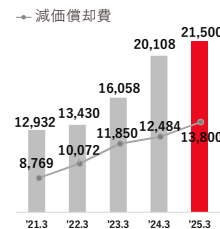
総還元額 (億円)



研究開発費*4 (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 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

*2 リース債務は含まない

■ 見通し

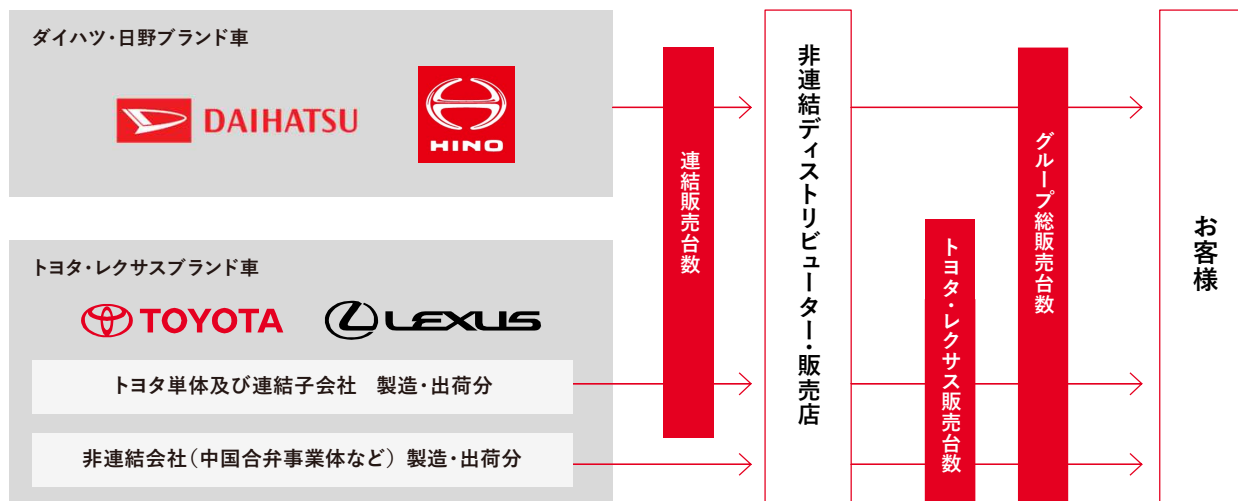
(ご参考) 台数見通し

(単位:千台)

		'24.3期 実績 '23.4 - '24.3	'25.3期見通し '24.4 - '25.3	増減	
トヨタ・レクサス	生産 *	国内	3,309	3,350	+41
		海外	6,663	6,650	△13
		合計	9,972	10,000	+28
	販売 (小売) *	国内	1,530	1,550	+20
		海外	8,780	8,850	+70
		合計	10,309	10,400	+91
グループ総販売(小売) *		11,090	10,950	△140	

* 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