

2025年3月期 第2四半期決算



2024年11月6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、当社および連結子会社（以下、トヨタという。）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、トヨタ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、将来におけるトヨタ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、アジアおよびトヨタ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・流通を実施するトヨタの能力
- 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トヨタの能力
- トヨタ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トヨタ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トヨタ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
- トヨタ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トヨタの能力
- 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
- トヨタが材料、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もって「公表」されたものとみなされます。

2025年3月期 第2四半期決算サマリー

足場固めを通じ、後半期は生産回復、人への投資・成長投資は継続、稼ぐ力を維持・強化

第2四半期
累計実績

営業利益2兆4,642億円(前期比△950億円)

- ・足場固めを進め、全員参加で基礎力向上
- ・台数減や一時費用がある中、前年並みの利益確保
- ・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

見通し

営業利益4兆3,000億円(据え置き)

- ・クルマづくりの基盤を固めるため、人への投資・成長投資は年間8,300億円に拡大
- ・生産回復・インセンティブ抑制・バリューチェーン収益の拡大等により、稼ぐ力を維持・強化

株主還元

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

- ・中間：40円(前期比+10円)
- ・年間予想：90円(前期比+15円)

3

決算のサマリーからご説明します。

当第2四半期累計の営業利益は2兆4,642億円、足場固めを進め、全員参加で基礎力向上に取り組み、また、認証問題への対応として生産停止した影響や一時費用がある中でも、前年並みの利益を確保しました。

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申し上げます。

通期見通しは営業利益4兆3,000億円、前回据え置きとしました。

引き続きクルマづくりの基盤を固めるべく、人への投資・成長投資を年間8,300億円に拡大します。

後半期の生産回復とともに、インセンティブ抑制やバリューチェーン収益の拡大等により、稼ぐ力を維持・強化してまいります。

株主還元は、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する方針のもと、中間配当は、10円の増配となる40円、年間配当予想は、15円の増配となる90円としました。

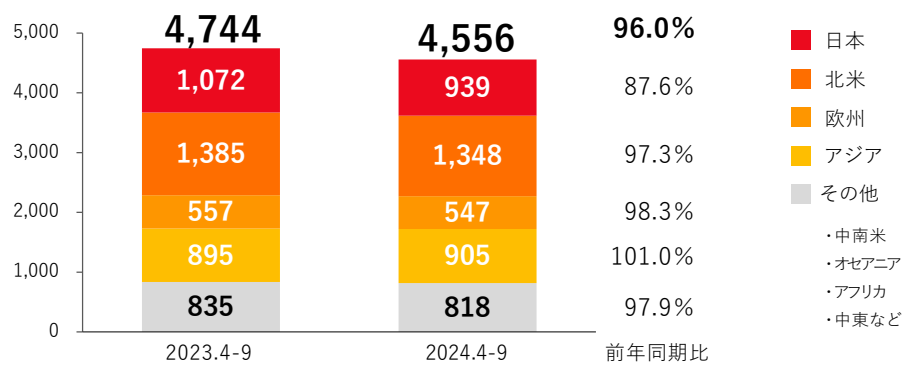
2025年3月期 第2四半期 実績

4

第2四半期決算の実績についてご説明します。

連結販売台数(6ヶ月累計)

(単位：千台)



ご参考 (小売)

トヨタ・レクサス販売台数	5,172	5,029	97.2%
電動車 [比率]	1,826 [35.3%]	2,231 [44.4%]	122.2%
内、HEV	1,695	2,077	122.6%
PHEV	70	75	107.7%
BEV	59	78	132.5%
FCEV	3	1	30.2%
グループ総販売台数	5,596	5,373	96.0%

5

当期の連結販売台数は、前年同期に対して96.0%となる、455万6千台、トヨタ・レクサス販売台数は、前年同期に対して97.2%となる、502万9千台となりました。

認証問題への対応など、一旦立ち止まるために生産停止した影響により、販売台数は減少しました。

電動車比率は北米・欧州・アジアなど各地域で好調なHEVを中心に増加し、44.4%となりました。

連結決算要約(6ヶ月累計)

TOYOTA

(単位:億円)	2023.4-9	2024.4-9	増減
営業収益	219,816	232,824	+13,008
営業利益	25,592	24,642	△950
営業利益率	11.6%	10.6%	
営業外損益	9,622	2,678	△6,943
持分法による投資損益	3,785	2,643 *	△1,142
税引前利益	35,215	27,320	△7,894
親会社の所有者に帰属する当期利益	25,894	19,071	△6,823
当期利益率	11.8%	8.2%	
為替レート			
米ドル	141円	153円	12円円安
ユーロ	153円	166円	13円円安

* うち、日本1,885 (前年同期比△307)、中国377 (同△860)、その他380 (同+25)

6

当期の連結決算は、

営業収益 23兆2,824億円

営業利益 2兆4,642億円

税引前利益 2兆7,320億円

当期利益 1兆9,071億円

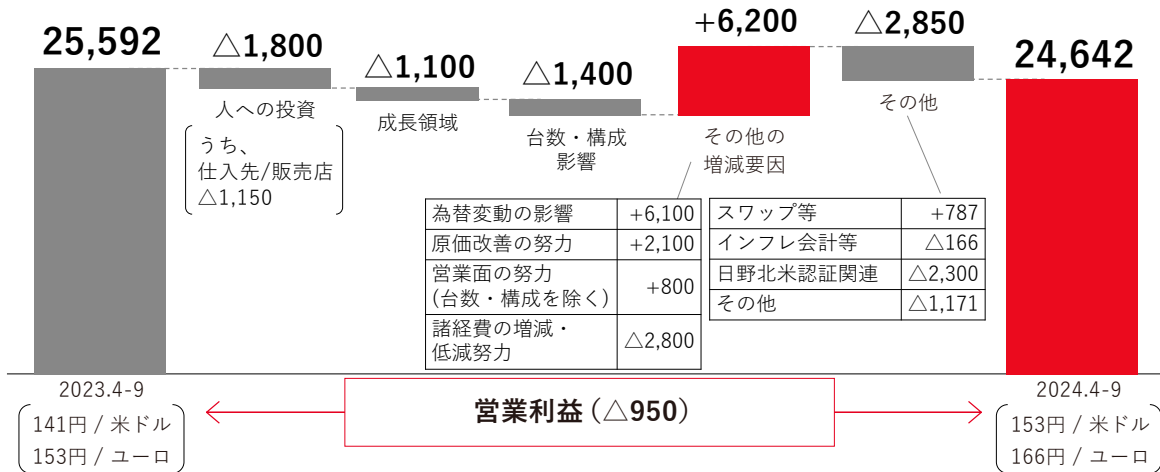
となりました。

当期利益は前年同期から大幅な減益となりましたが、主に為替変動による外貨建資産の評価損によるものです。

前期の円安進行による評価益と、当期の円高進行による評価損との差額であり、実際の事業の悪化を意味するものではありません。

連結営業利益増減要因(6ヶ月累計)

(単位:億円)



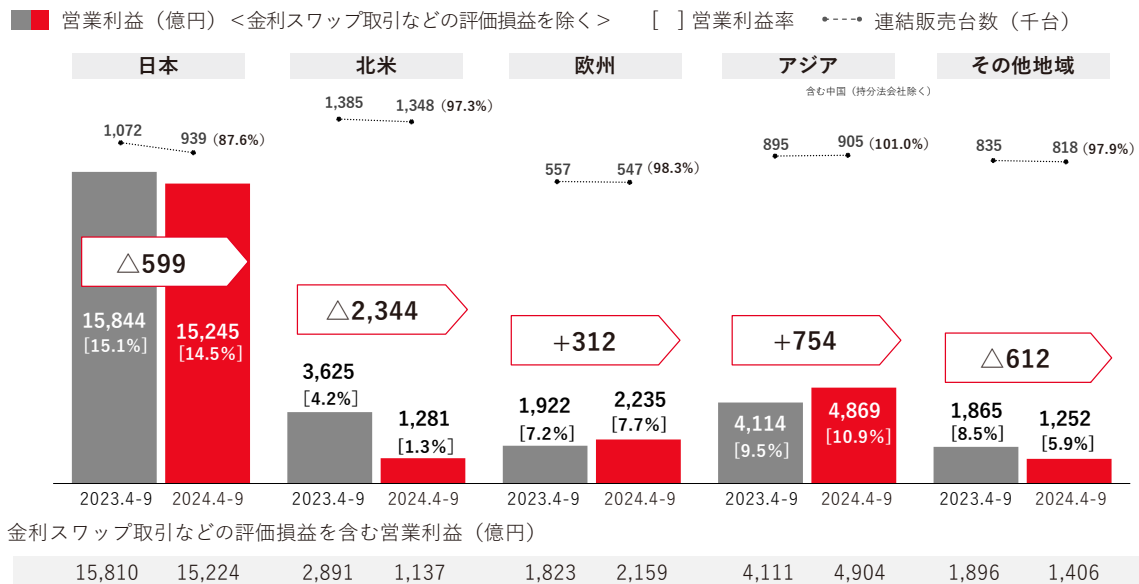
営業利益の増減要因です。

期初にご説明した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の投資を着実に実施しています。人への投資は1,800億円、成長領域への投資は1,100億円となりました。

生産停止の影響により、台数・構成で1,400億円の減益となりましたが、為替変動や、原価改善の努力、営業面の努力、諸経費の増減・低減努力などで6,200億円の増益となりました。

日野自動車の北米向けエンジンの認証問題など、一時費用もあり、営業利益は950億円の減益となりました。

所在地別営業利益(6ヶ月累計)



所在地別営業利益です。

日本は販売台数の減少、仕入先基盤強化により減益、

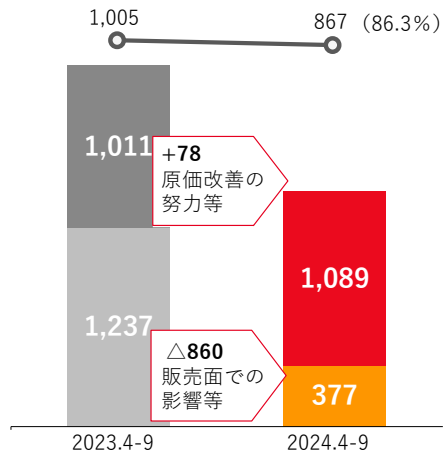
北米は販売台数・構成の悪化、労務費の増加等により減益、

欧州・アジアは原価改善等により増益となりました。

中国事業/金融セグメント(6ヶ月累計)

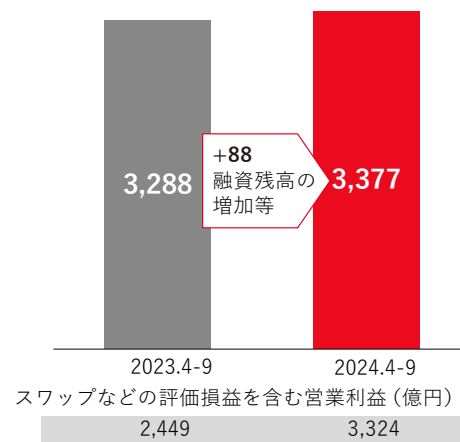
中国事業 (ご参考)

- 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)
- Toyota・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>



中国事業の持分法適用会社の持分法による投資損益は、販売費の増加等により減益となりました。

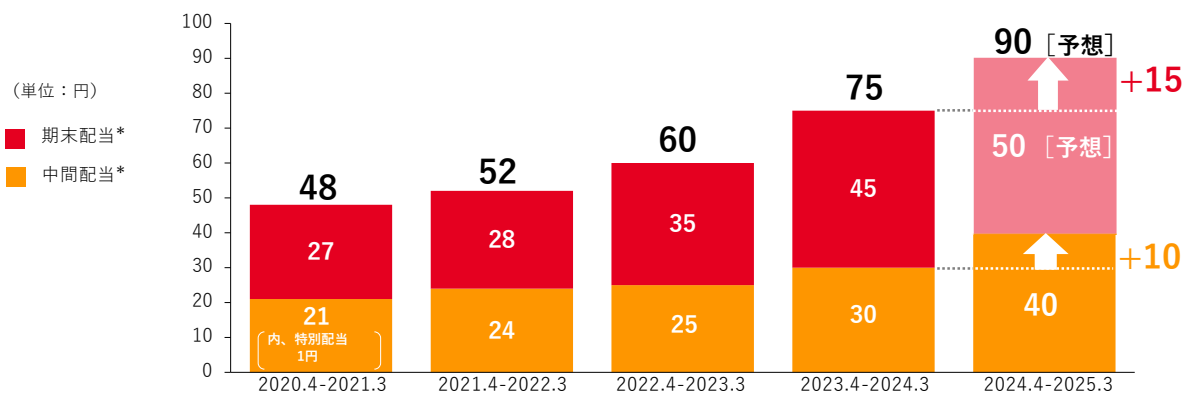
金融セグメントは、融資残高の増加等により増益となりました。

株主還元

次に、株主還元についてご説明します。

配当・配当予想

- 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
- 中間：40円（前期比+10円）
- 年間予想：90円（前期比+15円）



中間	配当総額（億円）	2,935	3,324	3,421	4,054	5,259
年間	配当総額（億円）	6,710	7,182	8,169	10,117	-

* 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。'21.3期の期首に当該分割が行われたと仮定して算出。

11

今回より、株主の皆様により投資しやすい環境を整えることを目的として、当期の配当予想を公表いたします。

中間配当は、
10円増配となる1株当たり40円、
年間配当予想は、
15円増配となる1株当たり90円としました。

引き続き、長期保有の株主の皆様へ報いるため、安定的・継続的に増配してまいります。

なお、自己株式取得については、9月に2,000億円の増枠を行ったため、新たな枠の設定は行いません。

引き続き、株価水準等を鑑みながら、機動的に実施してまいります。

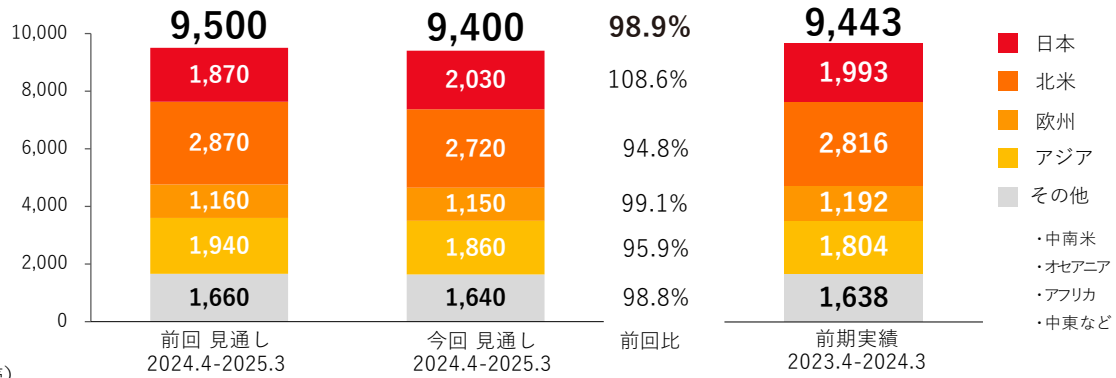
2025年3月期 見通し

12

続いて、2025年3月期の見通しについてご説明します。

連結販売台数見通し

(単位：千台)



ご参考（小売）

項目	前回見通し 2024.4-2025.3	今回見通し 2024.4-2025.3	前回比	前期実績 2023.4-2024.3
トヨタ・レクサス販売台数	10,400	10,100	97.1%	10,309
電動車 [比率]	4,827 [46.4%]	4,648 [46.0%]	96.3%	3,855 [37.4%]
内、HEV	4,476	4,325	96.6%	3,594
PHEV	176	162	92.0%	141
BEV	171	160	93.6%	117
FCEV	4	1	25.0%	4
グループ総販売台数	10,950	10,850	99.1%	11,090

13

連結販売台数は、前半期の台数減と、後半期の生産回復を織り込み、前回見通しに対し、98.9%となる940万台を見込んでいます。

また、トヨタ・レクサス販売台数は、前回見通しに対し、97.1%となる1,010万台、電動車比率は46.0%を見込んでいます。

連結決算見通し要約

(単位：億円)	前回見通し 2024.4-2025.3	今回見通し 2024.4-2025.3	増減	前期実績 2023.4-2024.3
営業収益	460,000	460,000	±0	450,953
営業利益	43,000	43,000	±0	53,529
営業利益率	9.3%	9.3%		11.9%
営業外損益	7,700	6,800	△900	16,121
持分法による投資損益	6,800	5,900	△900	7,631
税引前利益	50,700	49,800	△900	69,650
親会社の所有者に帰属する当期利益	35,700	35,700	±0	49,449
当期利益率	7.8%	7.8%		11.0%
為替レート				
米ドル*	145円	147円	2円円安	145円
ユーロ*	160円	161円	1円円安	157円

* 第2四半期実績：米ドル153円/ユーロ166円、'24年10月以降の前提為替レート：米ドル140円/ユーロ155円

14

次に、連結決算の見通しです。

通期の為替レート的前提を、
ドル147円、ユーロ161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 4兆9,800億円

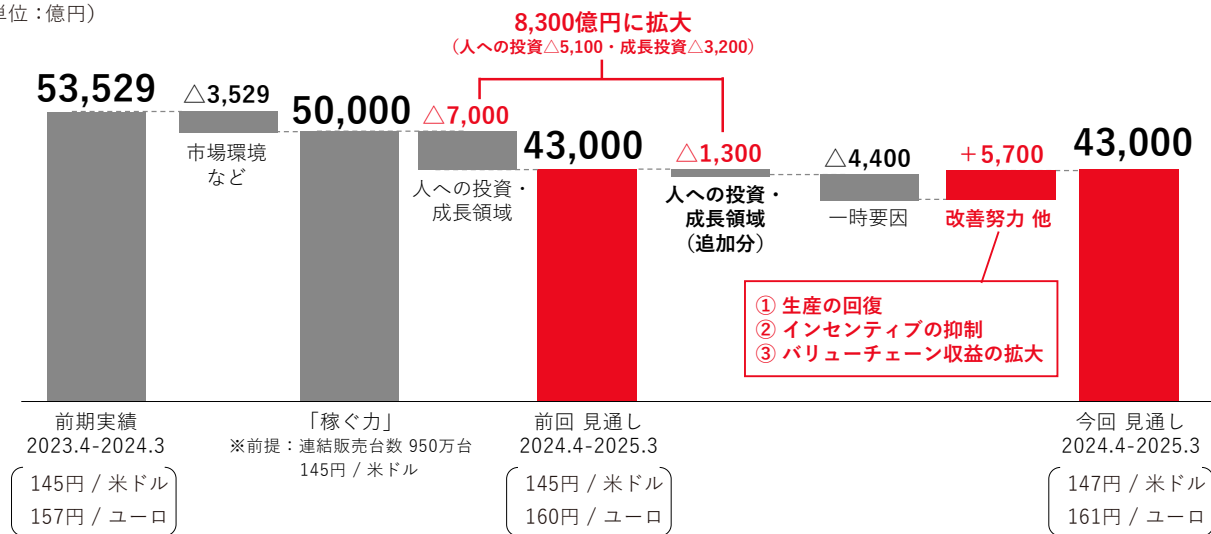
当期利益 3兆5,700億円

を見込んでいます。

連結営業利益増減要因(前期差)

- 稼ぐ力は維持した上で、人への投資・成長領域への投資を強化・加速
- 一時的なマイナス要因を、改善努力によりリカバリーする計画

(単位：億円)



15

後半期も、足場固めの活動を進めながら、
稼ぐ力を維持した上で、
人への投資・成長投資を強化・加速していきます。

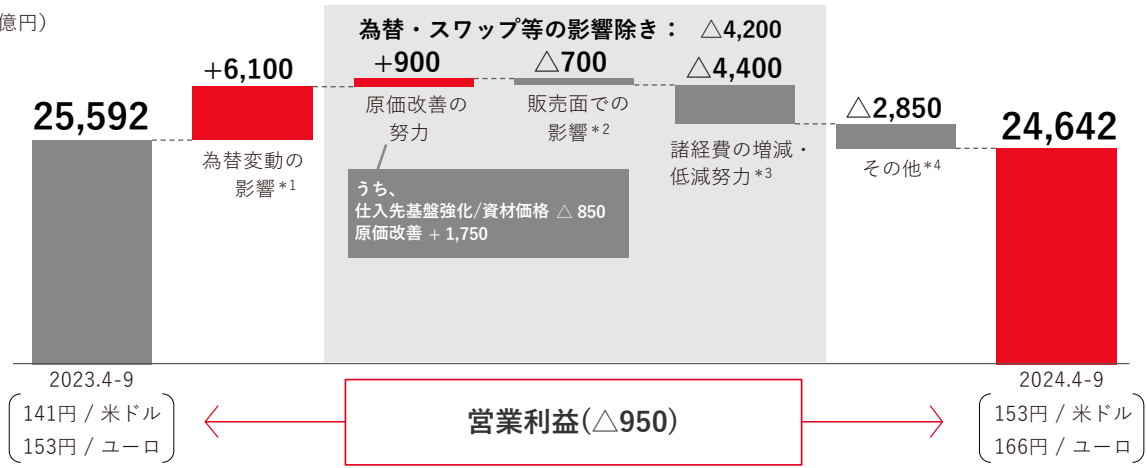
通期見通しは4兆3,000億円で据え置きますが、
一時的なマイナス要因を、
改善努力によりリカバリーする計画としています。

詳細は後ほど、CFOの宮崎より説明します。

以上で、決算に関するご説明を終わります。

(ご参考) 連結営業利益増減要因(6ヶ月累計)

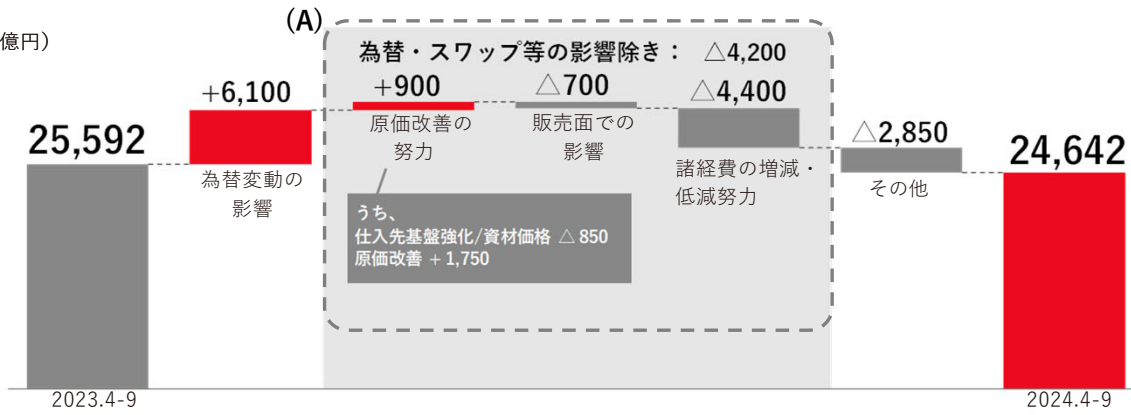
(単位: 億円)



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+3,900	台数・構成	Δ1,400	労務費	Δ1,600	スワップ等の評価損益	+787
- 米ドル	+3,000	バリューチェーン	+300	減価償却費	Δ300	インフレ会計等の影響	Δ166
- ユーロ	+550	- 金融事業	Δ100	研究開発費	Δ300	日野北米認証関連	Δ2,300
- その他通貨	+350	- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+400	経費ほか	Δ2,200	その他	Δ1,171
海外子会社の営業利益換算差ほか	+2,200	その他	+400				

(ご参考) 連結営業利益増減要因(6ヶ月累計) 内訳

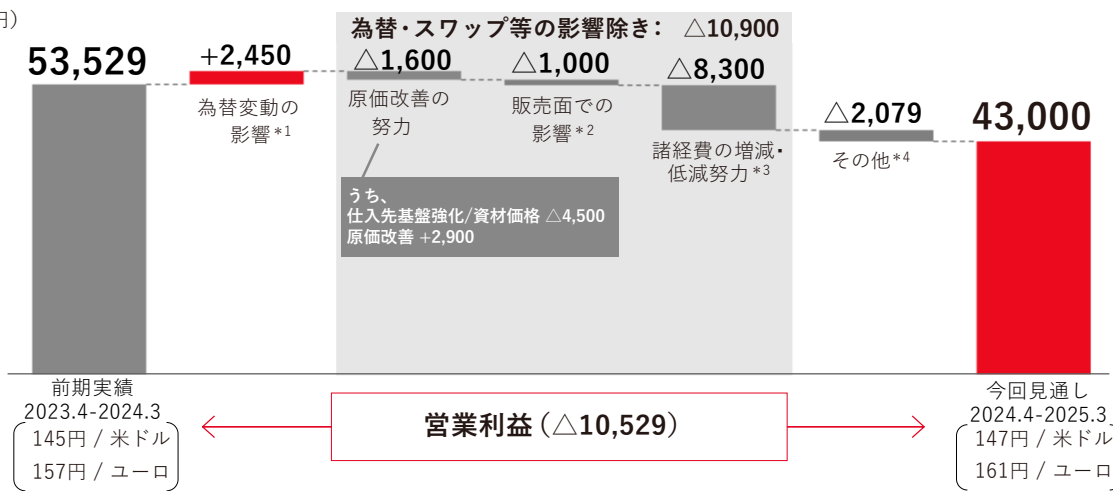
(単位:億円)



	原価改善の努力	販売面での影響	諸経費の増減・低減努力	計
①市場環境		$\Delta 2,000$		$\Delta 2,000$
②人への投資	$\Delta 1,200$	$\Delta 100$	$\Delta 500$	$\Delta 1,800$
③成長投資			$\Delta 1,100$	$\Delta 1,100$
(A)から①②③を控除	+2,100	+1,400	$\Delta 2,800$	+700

(ご参考) 連結営業利益増減要因(前期差)

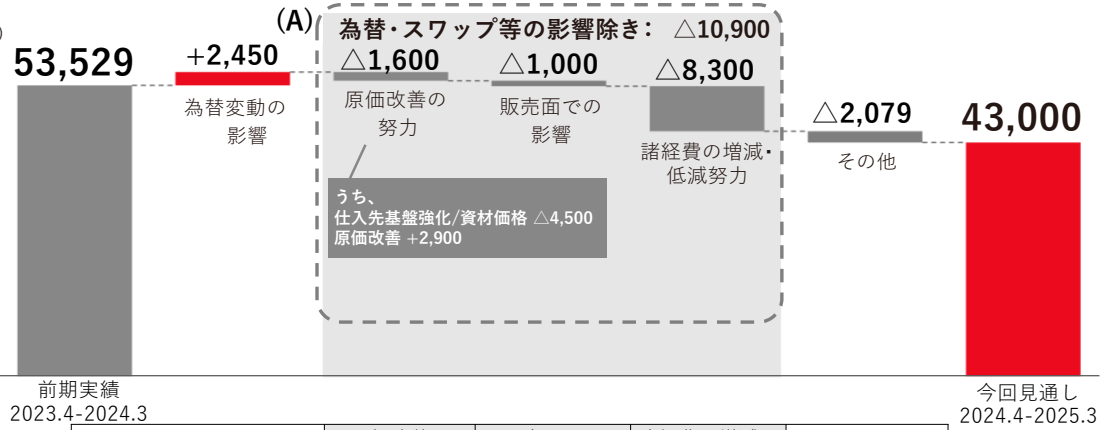
(単位: 億円)



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+550	台数・構成	$\Delta 450$	労務費	$\Delta 2,350$	スワップ等の評価損益	+350
- 米ドル	+850	バリューチェーン	+1,100	減価償却費	$\Delta 1,300$	インフレ会計等の影響	+879
- ユーロ	+350	- 金融事業	$\Delta 50$	研究開発費	$\Delta 1,000$	日野北米認証関連	$\Delta 2,300$
- その他通貨	$\Delta 650$	- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+1,150	経費ほか	$\Delta 3,650$	その他	$\Delta 1,008$
海外子会社の営業利益換算差ほか	+1,900	その他	$\Delta 1,650$				

(ご参考) 連結営業利益増減要因(前期差) 内訳

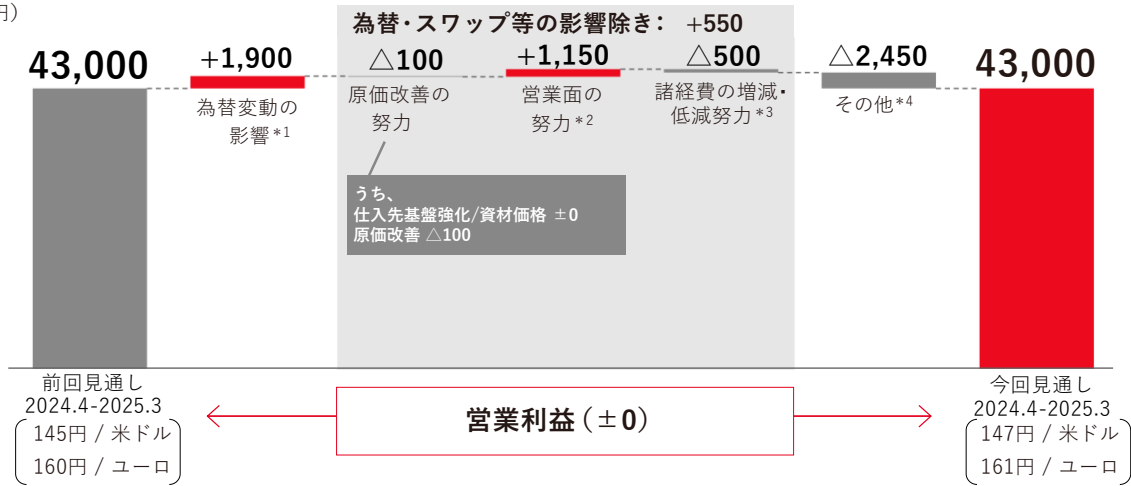
(単位:億円)



	原価改善の努力	販売面での影響	諸経費の増減・低減努力	計
①市場環境		$\Delta 3,529$		$\Delta 3,529$
②人への投資	$\Delta 3,900$	$\Delta 200$	$\Delta 1,000$	$\Delta 5,100$
③成長投資			$\Delta 3,200$	$\Delta 3,200$
(A)から①②③を控除	$+2,300$	$+2,729$	$\Delta 4,100$	$+929$

(ご参考) 連結営業利益増減要因(前回見通し差)

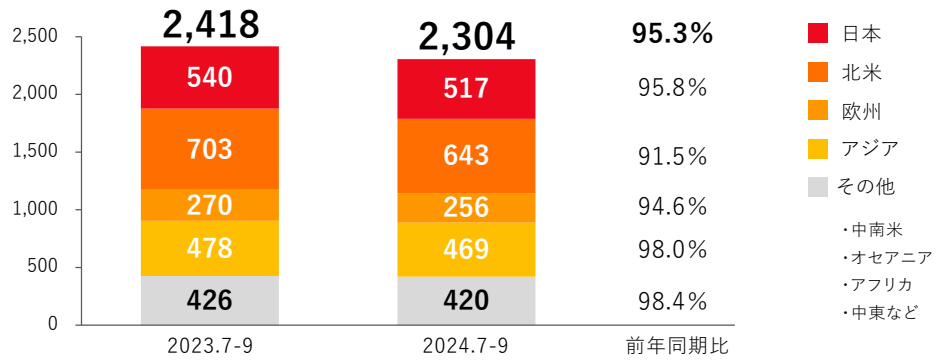
(単位: 億円)



*1 内訳		*2 内訳		*3 内訳		*4 内訳	
輸出入等の外貨取引分	+1,650	台数・構成	△2,200	労務費	△300	スワップ等の評価損益	+400
- 米ドル	+700	バリューチェーン	+650	減価償却費	±0	インフレ会計等の影響	+451
- ユーロ	+50	- 金融事業	+450	研究開発費	±0	日野北米認証関連	△2,300
- その他通貨	+900	- 補給・用品/中古車/コネクティッドほか	+200	経費ほか	△200	その他	△1,001
海外子会社の営業利益換算差ほか	+250	その他	+2,700				

(ご参考) 連結販売台数 (3ヶ月)

(単位:千台)



ご参考 (小売)

トヨタ・レクサス販売台数	2,634	2,538	96.4%
電動車 [比率]	958 [36.4%]	1,156 [45.5%]	120.7%
内、HEV	888	1,079	121.5%
PHEV	39	41	107.1%
BEV	30	35	116.5%
FCEV	1	0	32.0%
グループ総販売台数	2,845	2,737	96.2%

(ご参考) 連結決算要約(3ヶ月)

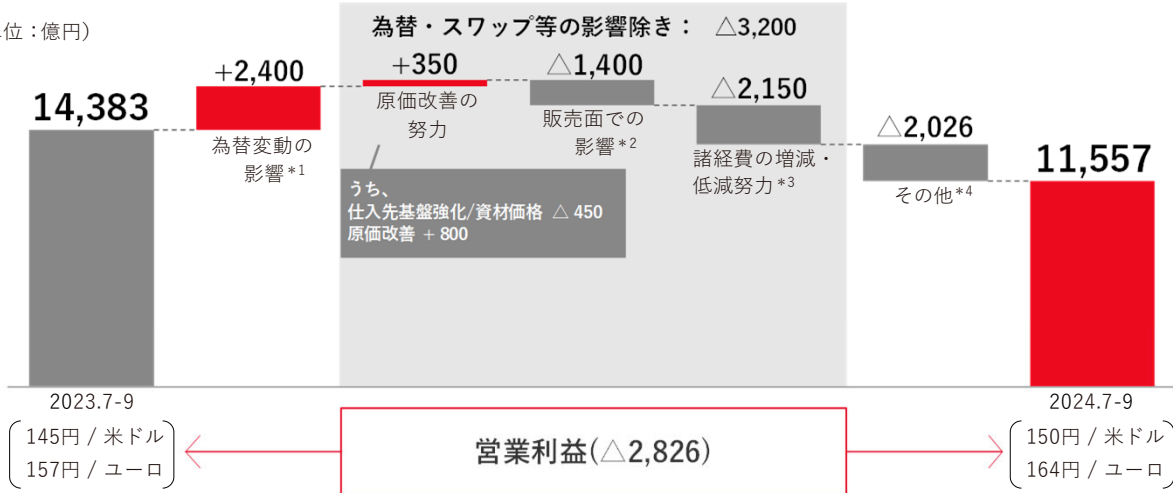
(単位：億円)

	2023.7-9	2024.7-9	増減
営業収益	114,347	114,445	+97
営業利益	14,383	11,557	△2,826
営業利益率	12.6%	10.1%	
営業外損益	3,625	△2,959	△6,585
持分法による投資損益	1,851	993*	△857
税引前利益	18,009	8,598	△9,411
親会社の所有者に帰属する当期利益	12,780	5,737	△7,042
当期利益率	11.2%	5.0%	
為替レート			
米ドル	145円	150円	5円円安
ユーロ	157円	164円	7円円安

* うち、日本584 (前年同期比△383)、中国228 (同△466)、その他181 (同△8)

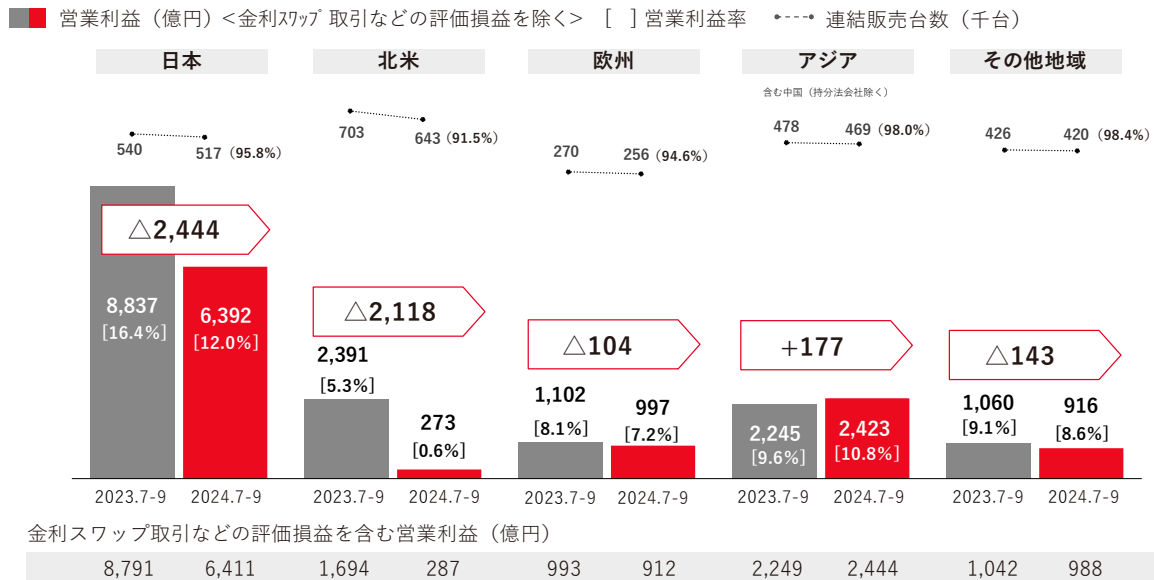
(ご参考) 連結営業利益増減要因(3ヶ月)

(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	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	インフレ会計等の影響
- ユーロ	- 金融事業	研究開発費	日野北米認証問題
- 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		
+800		△900	+907
+600		△100	+192
+200		△100	△2,300
±0		±0	△825
+1,600		△400	

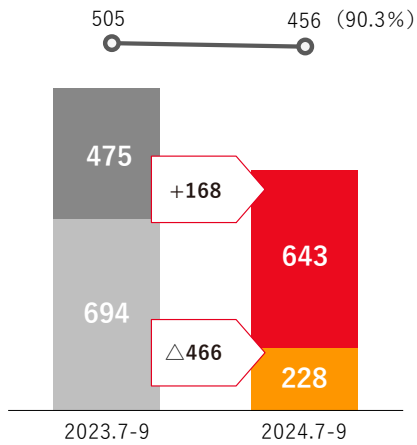
(ご参考) 所在地別営業利益(3ヶ月)



(ご参考) 中国事業/金融セグメント(3ヶ月)

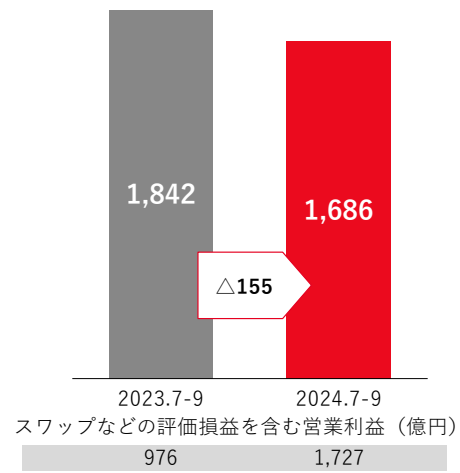
中国事業 (ご参考)

- 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)



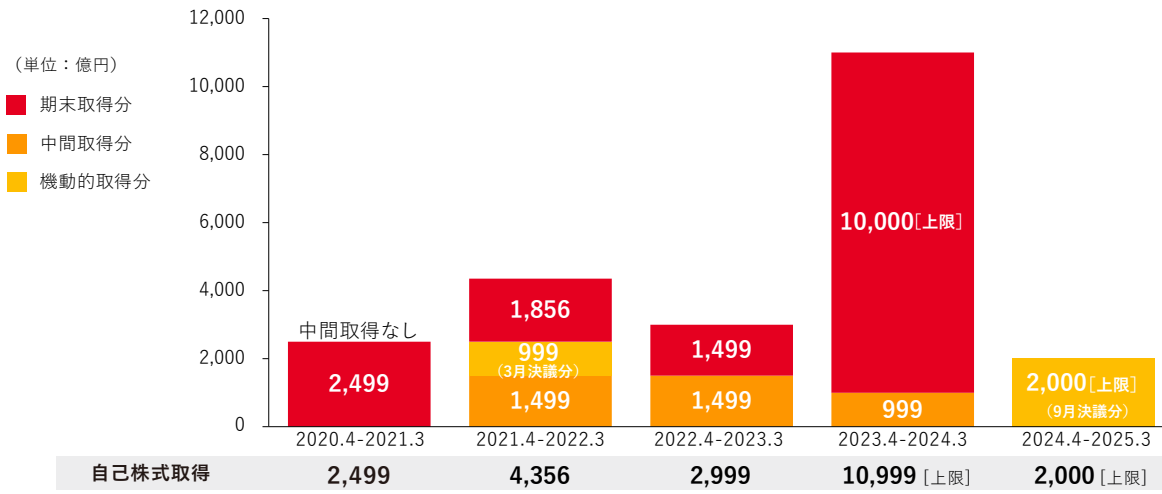
金融セグメント

- 営業利益 (億円) <スワップなどの評価損益を除く>



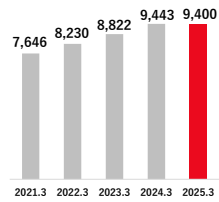
(ご参考) 自己株式取得

- 中間での新たな枠は取得しない(9月に2,000億円増枠済)
- 『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』

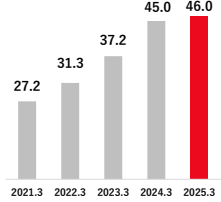


(ご参考) 業績推移

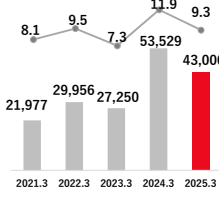
連結販売台数 (千台)



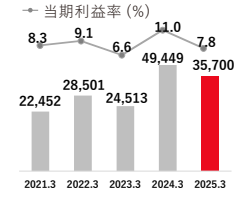
営業収益 (兆円)



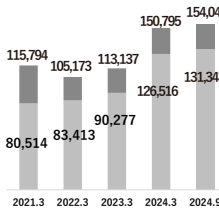
営業利益 (億円)



親会社の所有者に (億円)



総資金量*1 (億円)



有利子負債*2

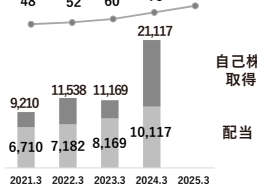


ネット資金量



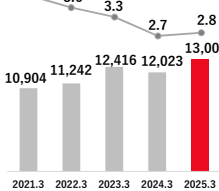
総還元額 (億円)

→ 普通株式1株当たり配当金*3 (円)



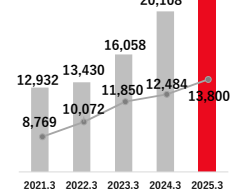
研究開発費*4 (億円)

→ 営業収益比率 (%)



設備投資 (億円)

→ 減価償却費



*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

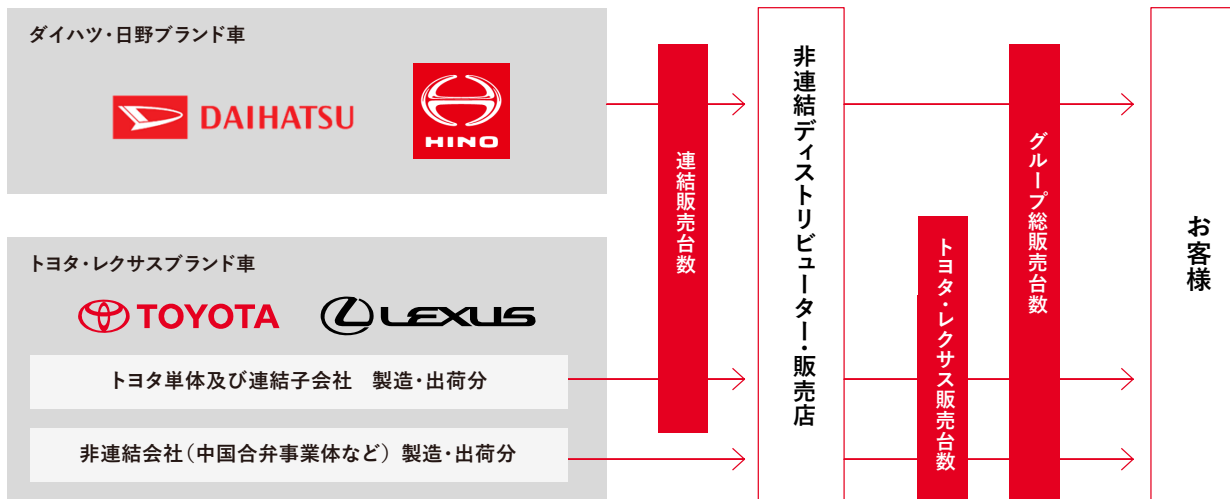
(ご参考) 台数見通し

(単位:千台)

		前回見通し 2024.4-2025.3	今回見通し 2024.4-2025.3	増減	前期実績 2023.4-2024.3	
トヨタ・ レクサス	生産*	国内	3,350	3,280	△70	3,309
		海外	6,650	6,420	△230	6,663
		合計	10,000	9,700	△300	9,972
	販売 (小売)*	国内	1,550	1,500	△50	1,530
		海外	8,850	8,600	△250	8,780
		合計	10,400	10,100	△300	10,309
グループ総販売(小売)*		10,950	10,850	△100	11,090	

* 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