



アニュアルレポート 2013年3月期

持続的な成長を実現する「真の競争力」を求めて



2011年3月に発表した「トヨタグローバルビジョン」は、トヨタがどのような会社でありたいか、あるべきなのかを明文化し、表明したものです。そして、トヨタはお客さまに選ばれる企業でありたい、トヨタはお選びいただいたお客さまに、笑顔になっていただける企業でありたい、との価値観を明確にしました。トヨタは、「トヨタグローバルビジョン」に掲げた「もっといいクルマ」「いい町・いい社会」「安定した経営基盤」のビジネスサイクルにより持続的成長をめざす「ビジョン経営」を行っています。



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

04 社長メッセージ



「笑顔のために 期待を超えて」。2014年3月期もグローバル33万人が「心」をあわせ、「もっといいクルマづくり」を進め、地域社会に貢献できる企業として、持続的な成長をめざしてまいります。

07 特集1：もっといいクルマ



トヨタは、2008年のリーマンショックをきっかけに多くを学び、全社を挙げて「もっといいクルマ」づくりへと舵を切りました。以来4年間、トヨタのクルマづくりは大きな変化を遂げてきました。

17 特集2：いい町・いい社会



次世代社会では、クルマは単なる移動手段ではなく、ITを通じて人や社会と深くつながり、さまざまな機能を果たす——トヨタが掲げる「いい町・いい社会」にはこうした想いが込められています。

20 特集3：安定した経営基盤



「もっといいクルマ」づくりを起点に、「いい町・いい社会」への貢献につながる好循環がトヨタの収益基盤をより強固なものにし、「安定した経営基盤」となって持続的な成長を支えています。

05 「トヨタグローバルビジョン」実現に向け、新体制がスタート

21 経理担当副社長からのメッセージ

23 トヨタらしさの源泉

24 連結業績ハイライト

27 事業の概況

- 27 自動車事業
- 28 金融事業
- 29 その他事業

32 経営・会社情報

- 32 研究開発および知的財産
- 34 企業理念

35 コーポレート・ガバナンス

- 37 マネジメント体制
- 39 事業等のリスク

42 財務情報

- 42 米国会計基準に基づく連結財務サマリー
- 44 セグメント情報
- 45 連結四半期財務サマリー
- 46 経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析
- 69 連結財務諸表

75 連結財務諸表への注記

- 115 財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告
- 116 独立登録会計事務所の報告書

117 投資家情報

「トヨタグローバルビジョン」—社員の実践

トヨタの「ビジョン経営」がどのように実践されつつあるか、を現場の声を通じてご紹介するスペシャルコンテンツです。「特集」ページからご覧いただけます。



スペシャルコンテンツのトップページからご覧になる場合は、こちら

将来予測表明等に関する特記

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
- 為替相場の変動（主として日本円、米ドル、ユーロ、豪ドル、ロシア・ルーブル、加ドルおよび英国ポンドの相場変動）および金利変動
- 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、自然災害による様々な影響

以上の不確実性および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。

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



持続的成長の実現に向けた 「真の競争力」を追求

平素より当社への格別のご理解とご支援を賜り、誠にありがとうございます。

2009年6月に社長に就任して4年の間、私自身およびトヨタは数多くの困難に直面してまいりましたが、振り返ってみますと、平時ではできない貴重な経験を積み、多くを学ばせていただいた時間であったと思います。

特にリーマンショックの後、赤字に転落した時には、裾野の広い自動車産業では「急成長しても、急降下すれば多くの方々にご迷惑をおかけする。持続的に成長することが最も重要である」ということを学び、また「台数の拡大イコール成長ではない」ということを痛感しました。

同時に、「トヨタがずっと大事にしてきたこと」、「トヨタの原点」を改めて思い出させていただいた4年間だったと思います。「トヨタの原点」とは、「クルマづくりを通じて社会に貢献する」という

創業の理念そのものであり、私流に言えば「もっといいクルマをつくろうよ」という一言につきます。

トヨタに関わるすべての人たちが、「もっといいクルマ」をつくることを一番に考えてつくりあげたクルマが出始め、また、生産技術の革新や「トヨタ・ニュー・グローバル・アーキテクチャー」(TNGA)をはじめとする新しいクルマづくりの革新も進みつつあります。

2013年3月期の決算では、北米、アジアなどの地域における販売台数の増加やグループ一丸となつて取り組んだ収益改善により、売上高、利益とも大幅な改善を遂げました。また、単独決算につきましては、2008年3月期以来、5年ぶりに黒字を確保することができました。多大なご助力をいただきました仕入先、販売店の皆さま、また、何にも増してトヨタのクルマに対して変わらぬご愛顧をいただきましたお客さまに、改めて深く感謝申し上げます。

「トヨタグローバルビジョン」で掲げたビジネスサイクルが、少しずつではありますが着実に回り始めたことを実感しております。しかしながら、私どもは次へのスタートラインに立っただけであり、足下の環境にとらわれることなく、「真の競争力」、すなわち「持続的成長を可能にするための競争力」をトヨタに関わる全員で真剣に考え、追求していきたいと思っております。中長期的な視点での「真の競争力」には、データや数値では計りきれないさまざまな要素があります。「TNGA」、「ビジネスユニット」を軸にした新体制も、すべては、この「真の競争力」を身につけるためのチャレンジととらえております。

トヨタは昨年11月に創立75周年を迎えました。創業者、豊田喜一郎は「日本人の手で、自動車産業を興す」という志でトヨタを創業しました。いま「自動車産業百年の計」は、その第4コーナーにきています。これからの25年は「百年の計」のその先にも目を向け、長期的な構想も描いていかなければなりません。そして私たちの子孫が暮らす「いい町、いい社会」づくりに貢献する——これが、私たちがめざす「持続的に成長する企業」なのです。

「笑顔のために 期待を超えて」。今年度もグローバル33万人が「心」をあわせ、「もっといいクルマ」づくりを進め、地域社会に貢献できる企業をめざしてまいります。今後も一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2013年7月

取締役社長

豊田章男

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

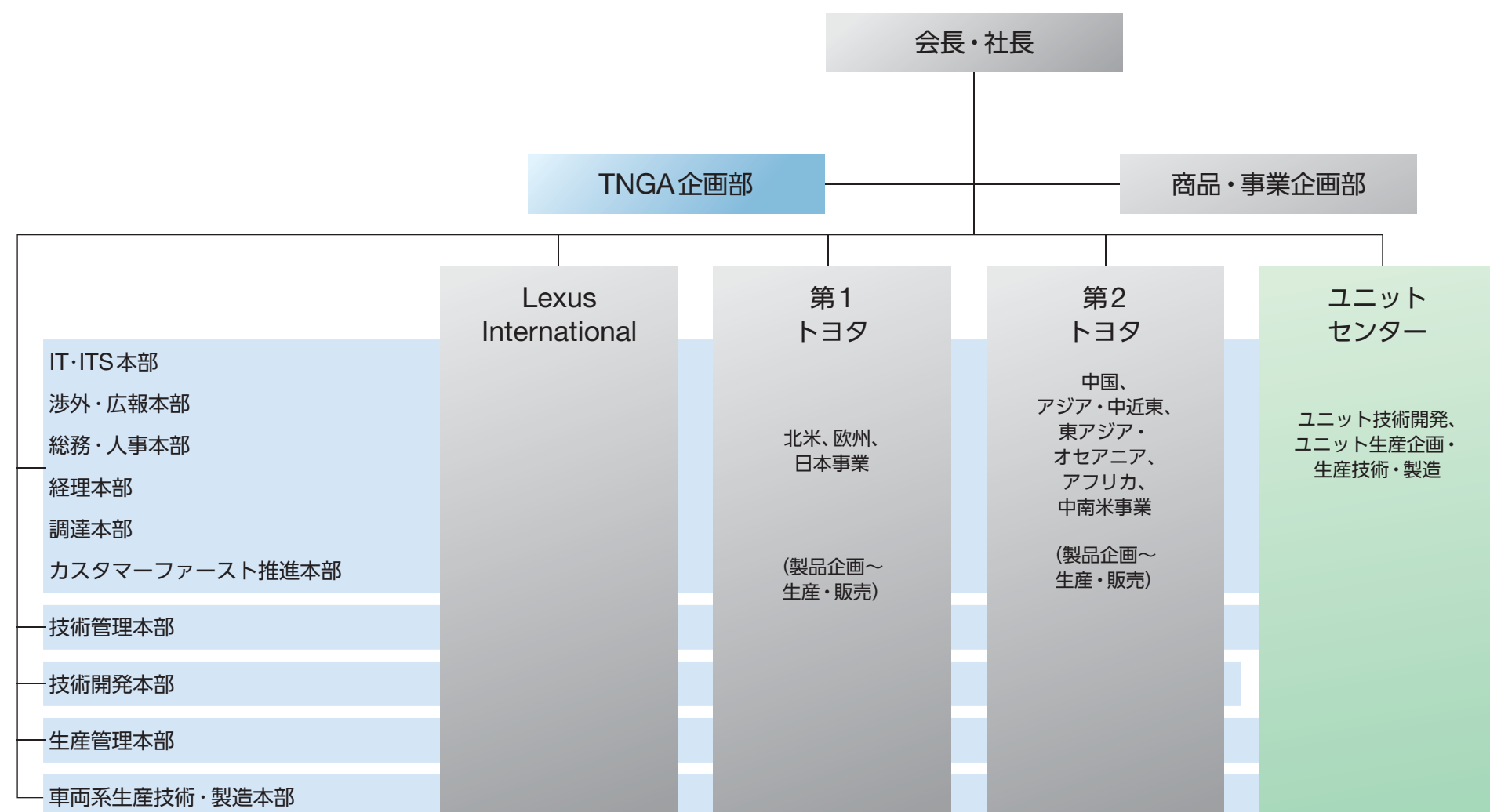
投資家情報

● [1/2]

「トヨタグローバルビジョン」実現に向け、新体制がスタート

トヨタは、「トヨタグローバルビジョン」がめざす「もっといいクルマ」づくりをこれまで以上に推進するため、組織を変更しました。2013年4月にスタートした新体制では、自動車事業を4つのビジネスユニットにくくるとともに、全社直轄で技術力をベースに中長期の製品戦略を立案し、「トヨタ・ニュー・グローバル・アーキテクチャー(TNGA)」を推進する「TNGA企画部」と、マーケットベースで商品・事業戦略を立案する「商品・事業企画部」を設置しました。

新体制



事業・収益責任を明確化し、意思決定を迅速化

新体制では、自動車事業を、レクサス事業を担当する「Lexus International (レクサス・インターナショナル)」、北米・欧州・日本を担当する「第1トヨタ」、中国・豪亜中近東、アフリカ、中南米を担当する「第2トヨタ」、そしてユニット系の事業を集約した「ユニットセンター」の4つのビジネスユニットに分けて事業・収益責任を明確化し、より現場に近い事業責任者が現地現物で迅速に意思決定する、より機動的で自律的な仕組みを導入しました。Lexus Internationalについては、日本発のグローバル・プレミアム・ブランドとしてのイメージ確立に向けた変革が急務との認識から、社長が担当することといたしました。



豊田社長(中央)と6副社長(左より、伊原、加藤、小澤、小平、前川、須藤)

「トヨタグローバルビジョン」実現に向け、新体制がスタート

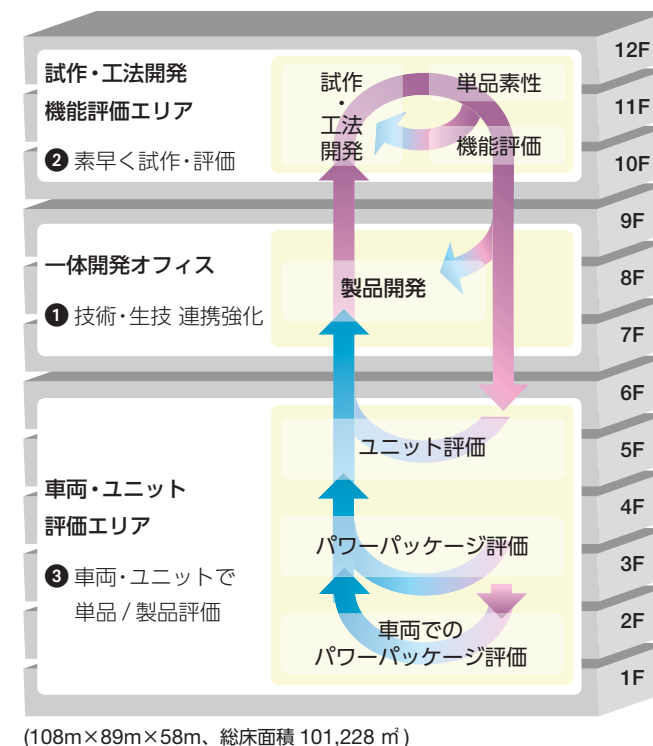
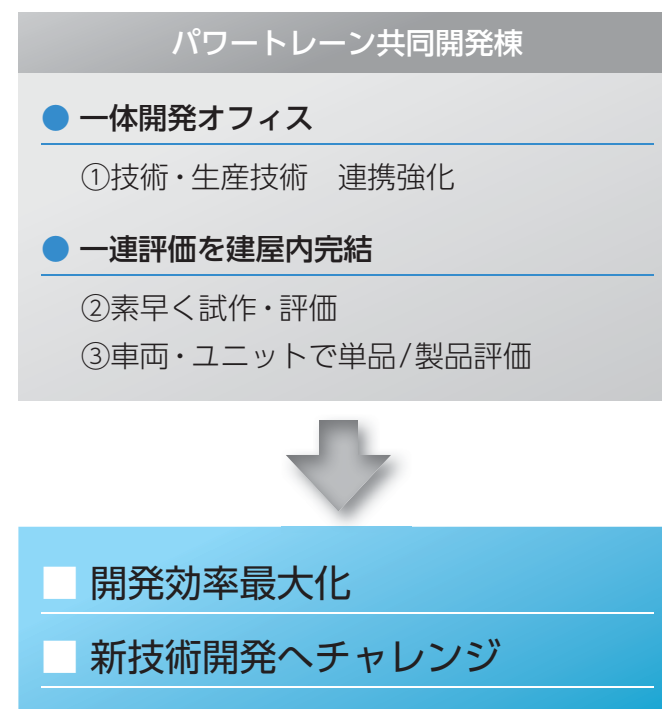
各ビジネスユニットが、 最適なビジネスモデルを追求

新体制では、各ビジネスユニットがそれぞれ最適なビジネスモデルを適用し、着実に成長することにより、オールトヨタの成長につなげていきます。そして、販売台数がさらに拡大する局面が到来しても、品質に優れ、収益性のある「もっといいクルマ」をつくり続けることができる体制を全社的に整えていきます。

従来からバーチャルカンパニーとして展開してきたレクサス事業に加え、トヨタ事業についても2つのビジネスユニットに分け、副社長が事業責任者として事業・収益責任を負っていきます。レクサスにはレクサスのビジネスモデルがあり、同じトヨタブランドでも、先進国と新興国ではビジネスモデルが大きく異なります。第1トヨタが担当する先進国のような成熟した市場では、市場規模が大きく拡大しない中で、代替需要を中心に保有母体をいかに回転させるかが鍵を握ります。先進国では、環境や安全といった分野で先進的な技術を織り込んだ「もっといいクルマ」を拡大し、質的な成長を実現していきます。これに対し第2トヨタが担当する新興国では、市場が急拡大する中で、市場ニーズにマッチした商品をいかに迅速に投入し、新規のお客さまを獲得していくかがポイントです。それぞれの市場の発展段階に即した「もっといいクルマ」を投入し市場拡大に貢献するとともに、拡大にともなう課題に対してこれまで培った知見を活かすことにより、規模拡大を果実に結びつけていくことが求められます。

第1トヨタ、第2トヨタの中で、各地域の市場特性に応じたきめ細かな対応は、横ぐしとしての各地域

パワートレーン共同開発棟における『働き方改革』とは



本部が担当していきます。なお、年間販売台数でみると、レクサスは約50万台、第1トヨタは約400万台、第2トヨタは約300万台の規模となります。

ユニットセンターは、ユニット関係の技術開発、生産技術開発、生産をくくり出し、「世界一の競争力を持つユニットの開発と迅速な製品化の実現」をめざします。このためにユニット関係の部署は、ユニットの企画から開発、生産技術や生産に至るまで一貫通とするため、工場も含めユニットセンターに集約し、副社長であるセンター長が一貫して見る体制としました。企業経営の主役は、クルマ、つまり商品ですが、ユニットはもう一つの主役ともいえるべき存在感を示し始めています。これからの自動車メーカー

の経営は、競争力のあるユニットが、商品以上に重要になっていく可能性があります。

このような背景から、「もっといいクルマ」づくりの中核となる次世代パワートレーンを開発するため、パワートレーン共同開発棟を建設し、2013年2月より運用を開始しました。このパワートレーン共同開発棟では、未来のトヨタを支える「もっといいパワートレーン」づくりに向けた「働き方改革」を実現していきます。「働き方改革」には、2つの狙いがあります。第1に、パワートレーンの研究開発スタッフと、生産工法開発を行う生産技術スタッフが顔を突き合わせながら議論できる環境を整えました。第2に、材料・工法などの要素技術開発から車両・ユニッ



パワートレーン共同開発棟

トまでの一連評価を建屋内に完結させることで、開発効率の最大化を図りながら、新技術開発にチャレンジしていきます。

トヨタは、真の競争力を実現するため、TNGAを軸とした抜本的な仕事のやり方の見直し、迅速な意思決定ときめ細かな事業展開により、地域に根ざした「もっといいクルマ」づくりを推進し、「トヨタグローバルビジョン」で掲げた持続的な成長に取り組んでいきます。

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

● もっといいクルマ 【1/10】 ● いい町・いい社会 ● 安定した経営基盤

もっといいクルマ

トヨタは、これまでも「いいクルマ」づくりに人一倍取り組んできました。

「日本人の手で自動車産業を興す」という創業者、豊田喜一郎の志が結実した、純国産技術による初代「クラウン」、そして世界初の量産型ハイブリッドカー初代「プリウス」。

しかし、2008年のリーマン・ショックをきっかけに、持続的成長の原動力が「お客さまに喜んでいただけるクルマ」にあると改めて学び、全社を挙げて「もっといいクルマ」づくりへと大きく舵を切りました。以来4年間、トヨタのクルマづくりは、大きな変化を遂げたのです。

お客さまを笑顔にする「もっといいクルマ」とは？

「もっといいクルマ」は、国・地域でさまざま

これからの「もっといいクルマ」にとって大切なこと



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

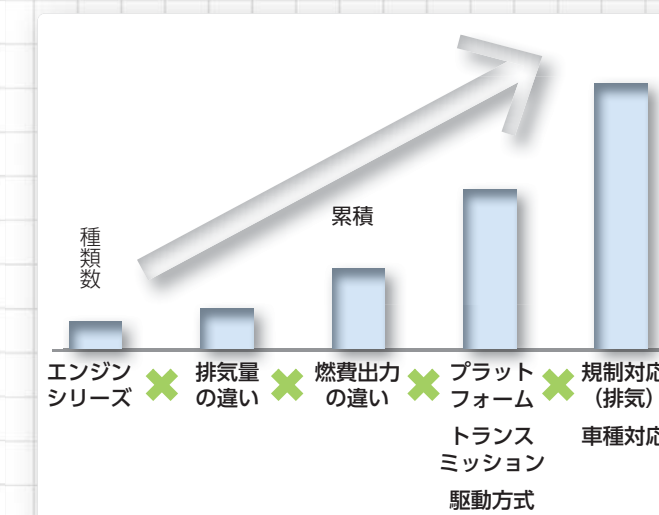
投資家情報

● もっといいクルマ【2/10】 ● いい町・いい社会 ● 安定した経営基盤

お客さまを笑顔にする「もっといいクルマ」とは？



エンジン種類数



出所：トヨタ自動車

「いいクルマ」に求められるもの

「いいクルマ」とは、どんなクルマでしょうか。「いいクルマ」は、お客さま一人ひとり、あるいは国や地域によっても異なります。しかし、一つ確かなことは、そのクルマによってお客さまが「笑顔になる」のであれば、それは間違いなくお客さまにとって「いいクルマ」といえるのではないのでしょうか。「いいクルマ」づくりに、終わりはありません。「いいクルマ」

マ」づくりに、究極の答えはありません。だからこそ私たちは、トヨタをお選びいただいたお客さまの期待を超え、驚きや感動の笑顔を浮かべていただける商品やサービス、おもてなしをお届けしたいと願っています。

VOICE 86で見えてきた、「クルマ好きを増やす」突破口

品質、安全性能、環境性能はすべてに共通する基本項目ですが、「いいクルマ」にはまずお客さまの期待に応えるデザイン、走行性能、乗り心地、装備などが求められます。トヨタはこれまで、個々のクルマづくりを個別最適な開発プロセスで行ってきました。その結果、量の拡大とともに対応する車種数は増え、例えばエンジン種類数も、排気量や出力性能、燃費、プラットフォームや駆動形式、そして各国の排気規制対応などにより、増大していきました。

さらに「いいクルマ」づくりを続けていくには、従来の個別最適な仕事のやり方を抜本的に見直す必要がでてきたのです。

VOICE 心のつながりが、モノづくりを変える

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

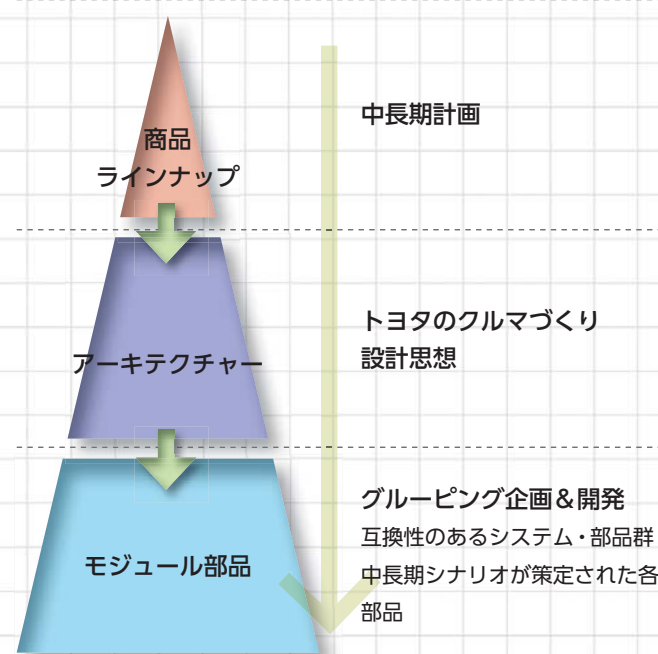
財務情報

投資家情報

● もっといいクルマ【3/10】 ● いい町・いい社会 ● 安定した経営基盤

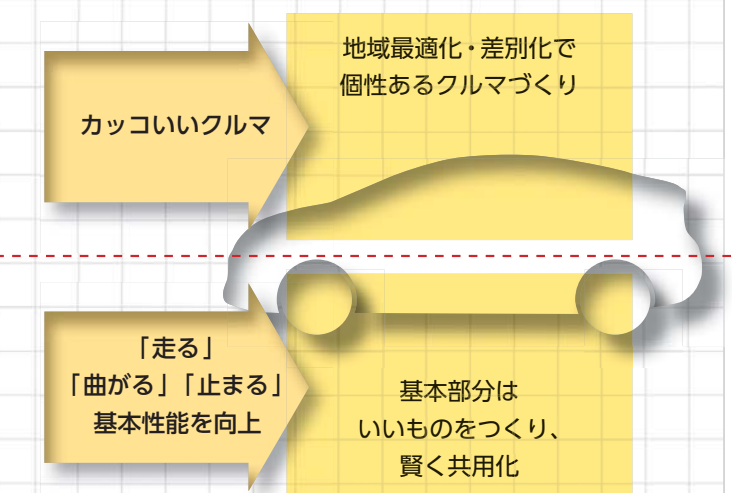
お客さまを笑顔にする「もっといいクルマ」とは？

部品やユニットを賢く共用化



「いいクルマ」に求められるもの

Aゾーン	Bゾーン	Cゾーン	Dゾーン
	新コンセプト車	将来、Bゾーンに移行	
趣味／感性に特化 (特にスポーツ系)  LFA	量販車、 個人／一般向け  クラウン	社会貢献車、 タクシー／商用車  福祉車両	次世代車 (環境対応車、新コンセプト車)   プリウス TOYOTA i-ROAD
お客さまにとっての期待			
- 個性的なデザイン - わくわく、どきどき - 卓越の走り - 感性／官能	- 魅力的なデザイン - 高い基本性能 - 使いやすさ - 価格／経済性	- 耐久性 - 使いやすさ - 価格／経済性	- 新コンセプト - 新技術の提供 - 環境／エネルギー対応
共通項目：品質 安全 環境性能			



出所：トヨタ自動車

「いいクルマ」を着実に、お客さまの元へ

お客さま一人ひとりの期待に応えるため、トヨタでは、「いいクルマ」に求められるものを4つのゾーンに分けています。ワクワク・ドキドキするクルマ、魅力的でしかも実用的なクルマ、働く人々を助けるクルマ、そして時代に先駆けるクルマ——それぞれにデザイン・走行性能・乗り心地・装備など味つけが異なる「いいクルマ」づくりを追求しています。

併せて、「道がクルマをつくる」ように、世界各地域のお客さまに喜んで受け入れていただけるクルマづくりにも、現地営業部隊や研究開発(R&D)メンバーが中心となり、日本からもメンバーが加わって取り組んでいます。デザイン拠点、R&D拠点は海外9カ所にあり、「開発・設計から生産、販売・サービスまで、一貫し

たグローバル化・現地化」を実現しています。

このようにお客さま、地域によってさまざまな「いいクルマ」を、もっと賢く、もっと効率的に、しかもお客さまの感性にもっと訴えるような商品にしっかりと仕上げていくための活動が、「トヨタ・ニュー・グローバル・アーキテクチャー (TNGA)」なのです。

VOICE お客さまの気持ちに想いを馳せる技術者へ

もっと賢く、もっと効率的に

TNGAでは、「大幅な商品力向上」と「原価低減」という、一見、二律背反する目標を同時に達成し、「いいクルマ」づくりを効率良く行うことをめざします。トヨタはこれまで個別車種ごとに企画開発し

ていましたが、まず中長期の商品ラインナップや導入時期を確定し、品揃えをグルーピング化します。具体的には、クルマの「走る・曲がる・止まる」に関わる基本部分の競争力を世界トップレベルまで引き上げたうえで、複数の車種を同時に企画するグルーピング開発などにより部品やユニットを賢く共用化します。例えば、これまで小型車、中型車、大型車それぞれのプラットフォーム(車台)内で共用化を行ってきました。今後は、クルマづくりの設計思想(アーキテクチャー)に基づき、小型車から大型車までまたいだ共用化を考えることにより、プラットフォームやパワートレーンユニットなど基本部分の共用化をさらに拡大し全体最適化を図ります。まず、FF(前輪駆動)系プラットフォーム3種類を開発し、これらプラットフォームを使って複数の車種を開発しま

す。ここで絞り込んで生まれた開発余力を地域ごとの最適化、例えばお客さまの好みに合わせた内外装や走りの味つけなどに重点的に投入し、「もっといいクルマ」づくりに結びつけていきます。最適なドライビングポジションやヒップポイントの高さをグルーピング化し、統一を図ることで、コックピット周りのモジュール・部品を車種・プラットフォームを越えてまとめ、大幅な種類削減、開発工数の削減につなげていきます。

TNGAは、まず基本性能の向上やお客さまの期待を超えるための商品力アップがあり、共用化を進めた結果として原価低減の進展や収益への貢献が生まれてくると考えています。TNGAの取り組みを反映した新型車は、2015年より順次市場に導入していく予定です。

お客さまを笑顔にする「もっといいクルマ」とは？



「真の競争力」を実現するために

トヨタは、1957年に初代「クラウン」を米国に輸出して以来、海外各地で自動車を販売してきました。現在、170以上の国と地域でトヨタ車が走っています。1980年代初頭以降は、「需要のある場所で生産する」との方針のもと、トヨタ車を販売する国々への「産業報国」の観点からも、生産拠点の現地化を積極的に進めました。2001年以降、海外販売が急速に伸びるに当たって海外生産も拡大、2007年には海外生産が国内生産を上回るまでになりました。生産拠点は26の国・地域に51拠点を数えるまでになりました。しかし、2008年のリーマン・ショックを経て、多くのことを学んだトヨタは、「量の拡大に頼った成長」から「持続的な成長」への転換に取り組んできました。

トヨタは今、持続的に成長していくには、国内も海外も中長期的に見て「真の競争力」のあるところで生産することが重要だと考えています。例えば日本には、高度な技術力や現場力、人材力、そして層の厚い仕入先といったモノづくりの強固な基盤があり、トヨタのグローバルな発展を支えてきました。トヨタにとって、競争力のあるクルマ、革新的な生産技術を生み出すという国内生産の位置づけは、これからも変わることはありません。「真の競争力」を確立するには、日本の競争力をいかに高めていくかが非常に重要だといえます。30年以上にわたって維持する300万台程度の国内生産は、グループ、仕入先も含めたトヨタのモノづくり競争力のベースだと考えています。

競争力は、一朝一夕に生み出すことはできません。足下の環境にとらわれて短期的に変動する収益やコストだけをものさしに考えるのではなく、人材を育

成する力や、より良い品質・リードタイム短縮を通じて高い生産性を追求する風土、新たなイノベーションを生み出す力、アフターサービスを含めた販売力など、データや数値では計りきれない、さまざまな要素に取り組む必要があります。競争力のあり方は国・地域によっても異なりますが、トヨタは中長期的な視点に立って、これら競争力の源泉とも言うべき力を磨いていく構えです。そして、品質に優れ、収益性のある「もっといいクルマ」をつくり続けることができる体制を全社的に整えていきます。

VOICE 私たちが「最後の砦」、自信をもって「ゼロ」を送り出す

成長分野への重点的な投資を堅持

今後、販売台数がさらに拡大する局面が想定されますが、生産面では、グローバルでの生産能力を考

慮し、既存工場・生産設備の最大限の有効活用、および稼働の最大化を最優先し、生産性の向上を徹底的に進めていきます。新たな工場建設については、すでに決定しているものを除いて原則3年間凍結し、設備革新を進めていく予定です。

持続的成長に向けて必要な設備投資は今後も引き続き実施しますが、より少ない金額で同じ効果を出す効率的な投資の追求により、「新車切替」の設備投資原単位をリーマン・ショック前の2008年比で40%低減する取り組みに概ね目途をつけました。投資総額を抑える一方で、アジアなど新興国での投資は大幅に伸ばすなど、成長の見込まれる地域への重点的な投資方針は堅持していきます。

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

● もっといいクルマ【5/10】 ● いい町・いい社会 ● 安定した経営基盤

お客さまを笑顔にする「もっといいクルマ」とは？



AVALON(アバロン)



クラウン



レクサス ES 350



トヨタ・モーター・マニュファクチャリング・ケンタッキー (TMMK)



VOICE

人の目を惹きつけるカッコいいクルマをチームで

モノづくりにおける競争力強化に向けて

「新たな革新への挑戦」をキーワードに、「もっといいクルマ」づくりの先頭に立つクルマ、日本のモノづくり、そしてトヨタの「ReBORN(リボーン)」の象徴として登場したのが、新型「クラウン」です。月販目標(モデルライフ平均)4千台に対して発売3カ月の販売実績が目標の2倍以上となり、好調な滑り出しとなりました。新型クラウン誕生の背景には、「もっといいクルマ」をつくるという意識のもと、社員一人ひとりの働き方が大きく変わってきたことが

あります。例えば、クラウンを特徴づける「水平の躍動感」のサイドビューは、デザイナーと設計や生産技術の担当者が議論を重ね、設計や工法に踏み込んで改善することにより、「踏ん張り感」を実現しました。「もっといいクルマ」を実現するため、生産性が低いと判断された意匠性の高いデザインは採用しないという、従来のやり方を見直したのです。

このような働き方改革に組織的に取り組む「トヨタ・ニュー・グローバル・アーキテクチャー(TNGA)」の象徴が、「パワートレイン共同開発棟」です。この施設では、関係者を一同に集めて顔を突き

合わせて開発・設計することにより、お客さまの期待を超えた新技術やユニットの開発に取り組み、開発期間の短縮や設計の標準化も実現していきます。

「Made by TOYOTA」の累計生産実績を誇る米国でも、「真の競争力」実現に向けた取り組みが進んでいます。「トヨタ・モーター・マニュファクチャリング・ケンタッキー(TMMK)」は1988年に生産開始以来、25年以上にわたって品質向上に努めてきた結果、米国を主要な市場とする「カムリ」や「アバロン」など50万台の製造を行う規模に成長し、北米累計生産2,500万台達成(2012年10月末)の中核を

担ってきました。同月に生産開始した4代目「アバロン」は、開発、デザインのすべてを米国チームが担当しました。こうした米国での競争力充実に背景に、トヨタは、2015年夏より、TMMKにおいて「レクサスES350」を生産開始する予定です。「真の競争力」がある場で、品質をしっかりとつくり込んだ商品を提供することにより、持続的成長を可能にする競争力の強化を図っていきます。なお、「レクサスES350」の生産開始により、TMMKの生産能力は、年間50万台から55万台に拡大する予定です。

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

● もっといいクルマ【6/10】 ● いい町・いい社会 ● 安定した経営基盤

「もっといいクルマ」は、国・地域でさまざま

エティオス

India

インド

- 悪路にこそがる石から足回りを守る鉄板の搭載
- 1リットルのペットボトルが7本収納できるホルダー
- エアコンの吹き出し口を縦に2つ並べ、後部座席に冷気を送風
- ガソリン1リットル当たりの燃費は17.6キロメートル（インド基準）でクラストップ
- 現地の101のテーマをもとに改良



Brazil

ブラジル

- バイオエタノール燃料にも対応したフレックス燃料仕様
- 高速領域での走行安定性と荒れた路面でも柔らかな乗り心地を両立
- ブラジル人向けの防塵加工



エティオス ファルコ

Indonesia

インドネシア

- エレガントでステータス感のあるデザインなど、ワンクラス上級の価値を提供
- 市場ニーズの高い、パワーウィンドウのオートダウン機能などを装備
- 圧倒的に広い室内と豊富な収納スペース
- 軽快な走りと荒れた路面でも柔らかな乗り心地
- クラストップレベルの低燃費



ヴィオス

Thailand

タイ

- 新興国向け専用コンパクトカーとして一から開発
- ダイナミックかつエレガントになった洗練された外観、バリューフォーマネーを追求した見栄えある内装
- クラストップレベルのパッケージで、圧倒的なリアの居住性を確保
- クラストップレベルの低燃費



新興国におけるコンパクトカー展開を加速

「トヨタグローバルビジョン」実現に向けてさらに前進するため、自動車事業を4つのビジネスユニットに組織改正しました。レクサスブランドを独立させるとともに、トヨタブランドもビジネスモデルが大きく異なる先進国と新興国とに分け、現地現物で市場ニーズにマッチした意思決定をより迅速に行うことにしました。特に東南アジアにおいては、お客さまが求めるクルマを地道にお届けし、「アジア通貨危機」も克服して長年にわたり信頼関係を築いてきたことが、新興国向け専用コンパクトカーの積極的な投入につながっています。

トヨタは1960年代以降、新興国、特にASEAN諸国を中心に積極的に事業展開してきました。大きな転換点となったのが、2004年に販売を開始した「イノベティブ・インターナショナル・マルチパーパス・ビークル（IMV）」です。140カ国以上の市場導入を前提に開発された5車種をベースモデル生産から現地で立ち上げ、競争力ある車体価格を実現するため部品調達率100%を目標に、5カ国で同時に生産を開始しました。現在12の国・地域で生産する中、タイ、インドネシア、アルゼンチン、南アフリカの4拠点をグローバル向け供給拠点と位置づけています。アジアをはじめ、欧州、アフリカ、オセアニア、中南米、中近東など世界170カ国・地域で販売され

ています。また、ディーゼルエンジンをタイ、ガソリンエンジンをインドネシア、トランスミッションをフィリピンおよびインドでそれぞれ生産し、車両生産国に供給しています。2012年3月に、グローバルでの販売累計台数500万台を達成しました。

「IMV」がグローバル統一モデルを各地域に展開していったのに対し、2010年発売の「エティオス」に始まるコンパクトカーでは、さらに各地域のニーズにきめ細かく対応したクルマづくりに乗り出しました。「エティオス」のセダン、ハッチバックの2モデルを皮切りに、計8モデルの新興国専用コンパクトカーを投入し、100カ国以上に展開していく計画です。

「エティオス」は、2010年にインド、2012年にブ

ラジルで生産を開始したのに続き、2013年にはインドネシアでは「真のインドネシアの国民車」をめざして開発されたハッチバックの「エティオス ファルコ」の生産がカラワン第2工場でスタートしました。

「エティオス」に続く新興国専用コンパクトカーが、「ヴィオス」です。「エティオス」よりも1クラス上を狙い開発したもので、ASEAN最大の生産拠点、タイで生産・販売されるほか、世界80カ国以上に輸出する方針です。

トヨタは、「クルマづくりを通じて地域社会に貢献する」という創業以来の理念のもと、現地の自動車産業の発展に寄与し、世界中のお客さまにご満足いただけるクルマづくりを進めています。

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

● もっといいクルマ【7/10】 ● いい町・いい社会 ● 安定した経営基盤

「もっといいクルマ」は、国・地域でさまざま

さらなる現地化に向け、重要度増す R&D 機能の 現地化

現地ニーズに即したボディ開発や用品開発、現地の規制に適合するパワートレインの改良、現地サプライヤーと一体となった部品の現地調達拡大——それぞれの地域で競争力のある「もっといいクルマ」づくりに活躍するのが、海外の R&D 拠点です。

「トヨタ モーター アジア パシフィック エンジニアリング&マニュファクチャリング (TMAP-EM)」は、アジア・オセアニア地域のコア拠点と位置づけ、域内の R&D 拠点と連携しながら、新興国向け専用車の開発業務を推進していきます。現地で開発を完結させるための製品企画、実験、試作の各機能を充実させるほか、約 600 名の陣容をさらに増強する方針です。

「トヨタ自動車研究開発センター (中国) 有限会社 (TMEC、江蘇省・常熟市)」は、主に「車両本体の開発」を行う 2 つの合併会社内の R&D センターと連携をし、「3 極トライアングル体制」で研究開発を進めています。「最先端要素技術の開発」を担う TMEC は、中国で生産する車両に搭載するエンジンの適合開発業務や、大規模なテストコースでの車両の試験・評価業務のほか、環境技術の開発に当たっています。「エコカーは普及してこそ環境への貢献」との考えのもと、環境車ユニットの国産化にも取り組んでいます。2013 年 4 月に開催された上海モーターショーに、ワールドプレミア車として、TMEC が開発中のハイブリッドコンポーネントを搭載したコンセプトモデル「云動双擎Ⅱ (ユンドンショワンチンツー)」を出展し、成果を披露しました。

新興国における事業展開



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

● もっといいクルマ【8/10】 ● いい町・いい社会 ● 安定した経営基盤

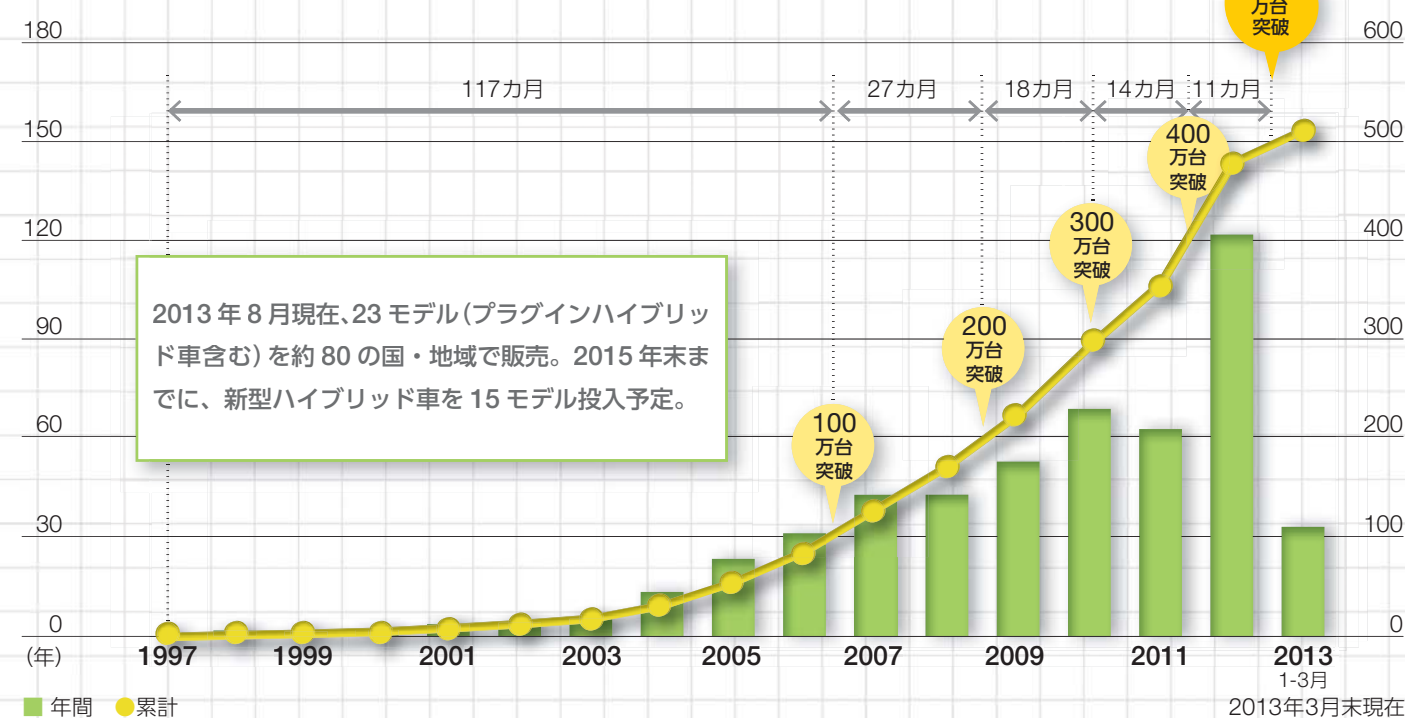
これからの「もっといいクルマ」にとって大切なこと



全カテゴリーにハイブリッド車をラインナップ

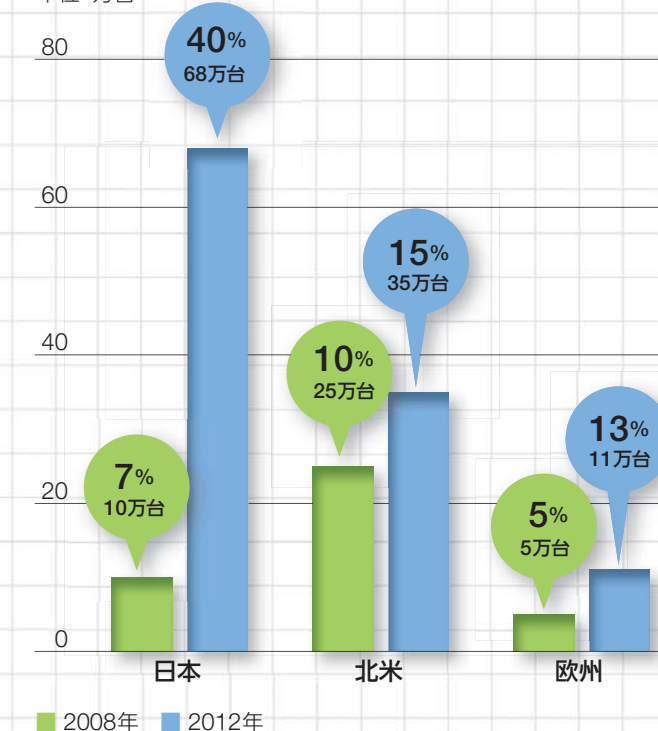
ハイブリッド車販売台数推移

単位：万台（折れ線グラフは右目盛）



各地域のトヨタ車ハイブリッドシェア

単位：万台



出所：トヨタ自動車

本格的普及期に入ったハイブリッド車

トヨタは、環境への対応を経営の最重要課題の一つと位置づけ、「エコカーは普及してこそ環境への貢献」との考えのもと、1997年の初代「プリウス」導入以降、ハイブリッド車(HV)の普及に取り組んできました。トヨタはこれからも、当面の普及の中心となるHVをより多くのお客さまに選んでいただけるよう、さらなる高性能化やコスト低減、商品ライ

ンナップの拡充に取り組んでいきます。さらに、HV以外のエコカー開発についても、燃料多様化への対応など、幅広く技術開発に取り組み、「もっといいクルマ」づくりに結びつけていく考えです。

HVの世界累計販売台数が、1997年8月の発売から2013年3月までの15年7カ月で500万台を突破しました。2013年8月現在、トヨタは、ハイブリッド乗用車22モデル、プラグインハイブリッド車(PHV) 1モデルを合わせ、約80の国・地域で販売し

ています。2012年のトヨタ車販売のうち、グローバルで約14%、国内では約40%がHVであり、いよいよ本格普及のフェーズに入ったとみています。トヨタは、あらゆるエコカー開発に必要なすべての要素技術を含み、さまざまな燃料と組み合わせることができるハイブリッド技術を「21世紀の環境コア技術」と位置づけるとともに、HV以外のエコカー開発にも取り組んでいます。

ハイブリッド車普及による効果

2013年3月末までに販売したHVのCO₂排出抑制効果は、車両サイズおよび動力性能が同等クラスのガソリンエンジン車のCO₂排出量と比較すると約3,400万トンに上るとトヨタでは試算しています。また、ガソリン消費抑制量では、同等クラスのガソリンエンジン車のガソリン消費量と比較して約1,200万キロリットルの効果があったと試算しています。

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

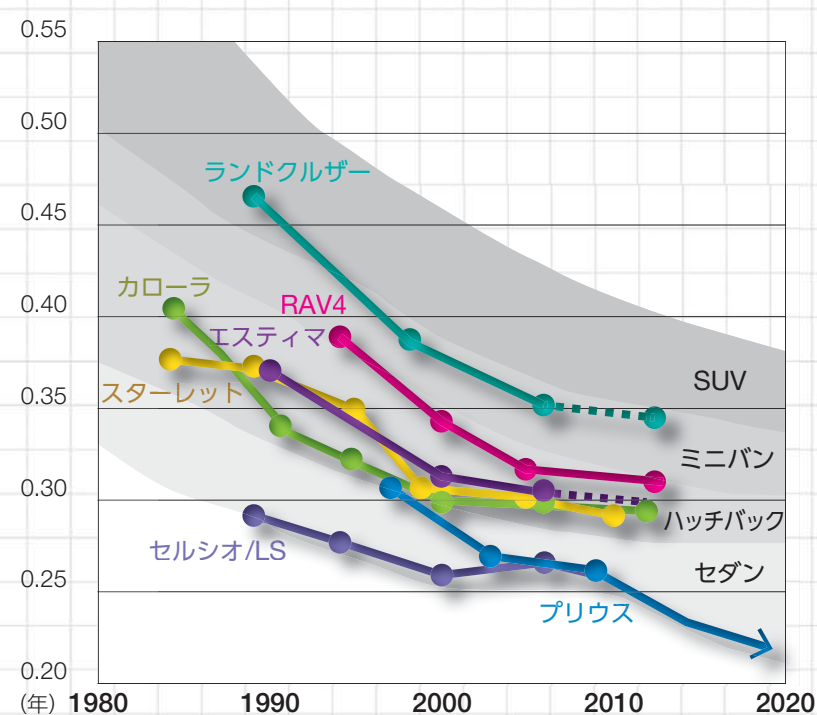
投資家情報

● もっといいクルマ【9/10】 ● いい町・いい社会 ● 安定した経営基盤

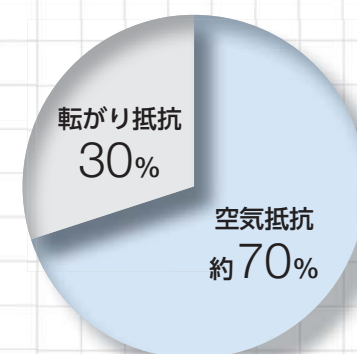
これからの「もっといいクルマ」にとって大切なこと

空気抵抗低減の取り組み

単位：空気抵抗係数 CD



100km/h 走行時の走行抵抗



【風洞実験棟の概要】

風洞形式： 回流式低騒音実車風洞
 最高風速： 250km/h
 送風機： ファン直径9.0m、出力8,000kw
 吹出口寸法： 幅7.0m×高さ4.5m
 風洞全体寸法： 全長110m、全幅52m、全高27m
 主要装備： 5ベルト式ムービングベルト、
 音響解析システム、
 大領域3次元流れ解析システム

出所：トヨタ自動車



風洞実験棟



風洞実験棟 車両計測風景



大型送風機

HVのさらなる普及をめざして

トヨタは、HVがより多くのお客さまに選んでいただけるよう、さらなる高性能化やコスト低減、商品ラインナップの拡充に今後も取り組んでいきます。

さらなる高性能化では、空気抵抗低減への取り組みがあります。時速100kmの走行時にクルマが受ける走行抵抗の約70%を空気抵抗が占めています。

例えば、小型HVの空気抵抗係数が0.30から0.25まで低減すると、時速100km走行時で約8%の燃費向上効果があります。トヨタは、「プリウス」に代表されるように、トップレベルの空力特性を確保してきましたが、外形や車両パッケージの改善、通気、タイヤ周りや床下の流れ改善などの技術開発をさらに進めていきます。本社テクニカルセンターに新たに竣工した風洞実験棟を用いて、空気抵抗低減に加

え、運動性能や風切音性能の向上を図り、「もっといいクルマ」づくりにつなげていきます。

次にコスト低減では、プリウスは、ハイブリッドシステムの進化によって世代ごとに燃費を大幅に向上させる一方、ハイブリッドシステムのコストを大幅に低減させてきました。初代から3代目までの12年間で、「プリウス」のハイブリッドシステム・コストは、約3分の1にすることができました。

ラインナップの拡充では、2013年8月以降2015年末までに、グローバルで新型HVを15モデル投入する予定です。

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

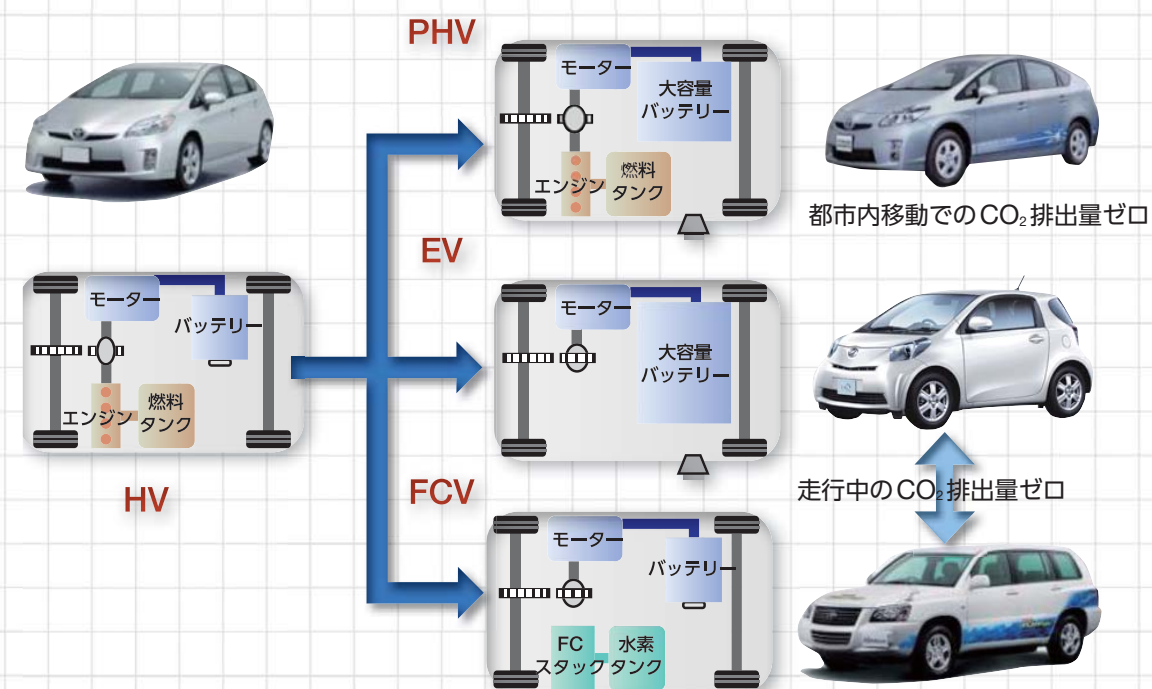
財務情報

投資家情報

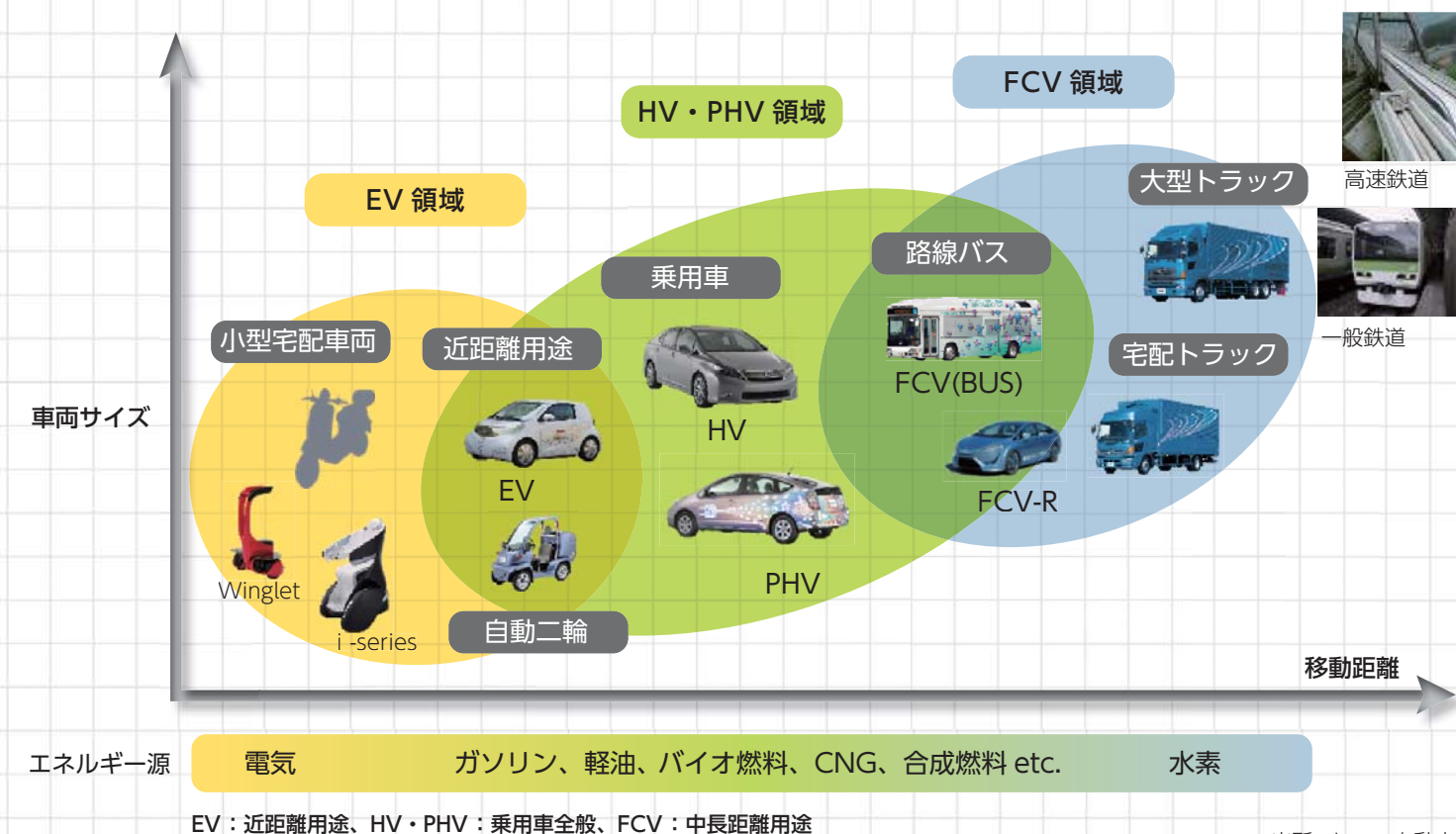
● もっといいクルマ 【10/10】 ● いい町・いい社会 ● 安定した経営基盤

これからの「もっといいクルマ」にとって大切なこと

ハイブリッド技術をコアに、次世代環境車開発を全方位で展開



将来のモビリティの棲み分けイメージ



エコカーの次なる本命は？

トヨタが「次世代エコカーの柱」と期待するのがプラグインハイブリッド車 (PHV) です。PHVは、HVと電気自動車 (EV) の特性を併せ持った新しいコンセプトのクルマです。家庭用電源などから直接バッテリーに充電可能で、近距離の走行でバッテリーの残量が十分ある場合は主に電力で走行し、長距離走行してバッテリーの残量が減少した場合は従来のHVとして走行できます。HVに比べ、EV走行可

能距離が拡大することにより、CO₂排出量、ガソリン消費量の低減、大気汚染防止に加え、電気代も含めたトータルの燃料代が安くなり、経済的な効果も期待されます。さらに太陽光発電による電気エネルギーを利用すれば、充電から走行までのCO₂排出量を画期的に低減することもできます。これらが、次世代の柱と呼ぶ理由です。さらにPHVやEVに充電された電気と家庭内の電力を上手にコントロールすることにより創エネ、省エネ、蓄エネにおける可能性が広がることから、これらに関わる研究開発も手

がけています。

さらにその先の技術に、燃料電池車 (FCV) があります。FCVは、水素と空気中の酸素を化学反応で生じる電気でモーターを駆動し、走行します。FCVは、トヨタが培ってきたハイブリッド技術をコアテクノロジーとして開発されています。水素はさまざまな一次エネルギーから製造可能であり、走行中のCO₂排出がゼロでガソリン車同等の航続距離があるという大きなメリットがある反面、水素ステーションというインフラ整備が必要になります。

トヨタでは、燃料電池システムの小型・高性能化とコストの低減に努め、2015年ごろを目標にセダンタイプのFCVをインフラ整備が進みやすい主要都市部において販売していくことを考えています。



2011年東京モーターショー
出展コンセプトモデル「FCV-R」

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

● もっといいクルマ ● **いい町・いい社会** [1/3] ● 安定した経営基盤

いい町・いい社会

次世代社会では、クルマは単なる移動手段としてだけでなく、ITを通じて人や社会と深くつながり、さまざまな機能を果たすようになる——トヨタが掲げる「いい町・いい社会」にはこうした想いが込められています。トヨタは、エコカーの開発・普及による低炭素社会実現への貢献はもとより、ヒトとクルマと社会が新たにつながるスマートコミュニティ（環境配慮型都市）、IT技術を駆使しインフラと協調した安心・安全なクルマ社会への取り組みなど、次世代の笑顔のために「いい町・いい社会」づくりの裾野を広げています。



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

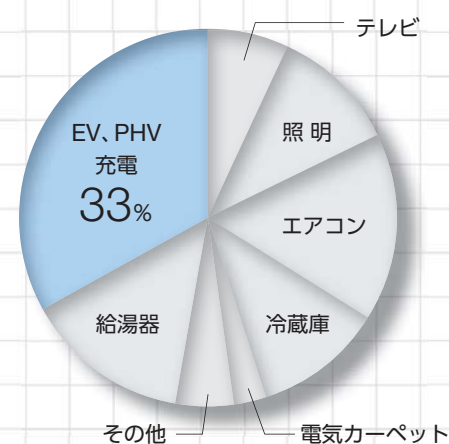
● もっといいクルマ ● いい町・いい社会【2/3】 ● 安定した経営基盤

トヨタにとっての「いい町・いい社会」



家庭で充電中のプリウスPHV

EV、PHV普及後の、家庭の電力消費の用途別予測



出所：トヨタ自動車



EVのコンセプトカー「TOYOTA i-ROAD」



テレマティクスサービスの画面

普及してこそ環境への貢献——トヨタはこうした信念のもと、エコカー普及に取り組んできました。今後はエコカー普及に加え、プラグインハイブリッド車（PHV）や電気自動車（EV）を充電する電力をどのように賄うかという、ヒトとクルマと社会の新たな結びつきも考えていく必要があります。

トヨタにとって「いい町・いい社会」づくりは、「産業報国の実を挙ぐべし」という創業以来の精神を受け継ぐものであり、持続的成長をより確かなものにしていく取り組みでもあります。

トヨタは、次世代のスマートコミュニティ、スマートモビリティ社会の実現をめざす世界各地の実証実験に参画し、技術の開発・蓄積や各種機器の実用性の検証に取り組んでいます。例えば、仏グルノーブル市では、2014年末からスタートする都市内の近距離移動を想定した超小型EVによるカーシェアリング実証実験に参画します。導入される2種類のEVのうち1台は、「コンパクトで爽快なモビリティ」の超小型2人乗りEVのコンセプトカー「TOYOTA i-ROAD」がベースです。最終目的地と公共交通の最寄り駅との

数キロ程度、いわゆるラストマイルの移動ニーズ向けに新たな移動手段を提供し、都市の交通課題解決への糸口を探っていきます。

このほか、カーナビなどの車載機と移動体通信システムによる情報サービス「テレマティクスサービス」から得られるビッグデータをプラットフォーム化し、交通情報として社会に還元する取り組みを始めました。これは、テレマティクスの走行実績データが、東日本大震災後の交通状況把握に大きな威力を発揮したことが背景となっています。このほかに

もトヨタは、1970年代以降産業用ロボットで培った技術とノウハウを活かし、パートナーロボットの開発に取り組んでいます。介護・医療・生活分野における「Quality of Life」の向上をめざすアシストロボットは、研究開発から実用開発の段階に進みつつあります。

VOICE 「三位一体」のアプローチで、安全・安心な社会へ

VOICE 不快や苦手をなくして、もっと運転を楽しむ

VOICE 「生きがい」をも支えていくロボットを

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

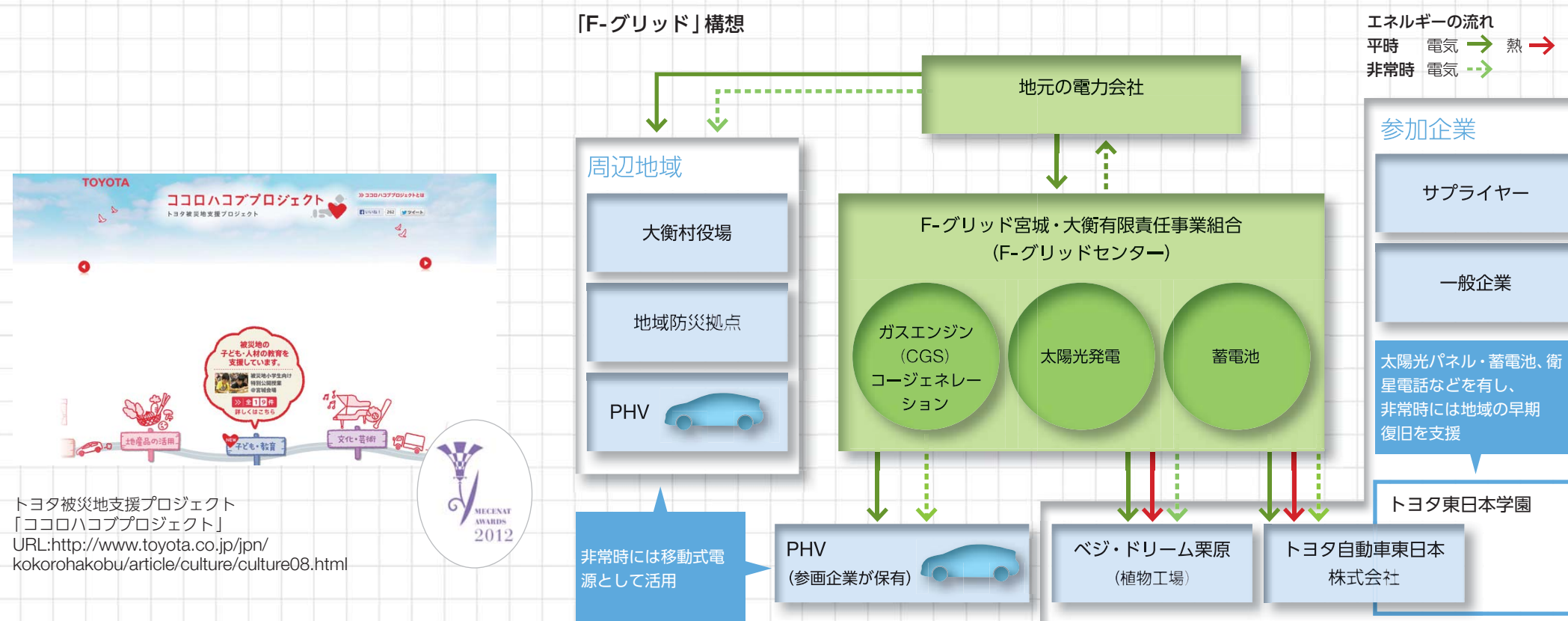
経営・会社情報

財務情報

投資家情報

● もっといいクルマ ● いい町・いい社会 [3/3] ● 安定した経営基盤

クルマづくりを通じて社会に貢献



東北におけるモノづくり基盤強化のために設立した企業内訓練校「トヨタ東日本学園」での訓練風景



「F-グリッド」が展開される工場団地とその周辺 (完成イメージ)

社会貢献活動では、「環境」「交通安全」「人材育成」をグローバル重点分野として、さらに国内向けには「社会・文化」の領域も加え、トヨタならではの活動を行っています。このうち、被災地復興支援活動「ココロハコブプロジェクト」は、企業メセナ協議会主催の「メセナ アワード2012」において、「震災後間もなく、被災地の状況を見極めながら支援活動を開始し復興の段階に応じた支援に取り組んだこと」など、心のこもった復興支援活動が評価され、「支援のこころ賞」を受賞しました。

VOICE 地球環境を“お客さま”と置くと、視界が変わる

VOICE 世界3番目の森の国が、静かに危機に瀕している

トヨタは創業以来、「クルマづくりを通じて社会に貢献すること」を理念としてきました。2012年度の国内ベストセラーカーに輝いたハイブリッド車「アクア」は、東北を中部、九州に次ぐ国内第3の生産拠点とすべく設立したトヨタ自動車東日本株式会社で生産されたものです。2012年度のトヨタの世界生産台数約870万台のうち、東北での生産は約50万台に上り、グローバルな輸出も手がけるコンパクトカーの一大生産拠点として底力を発揮しています。

2011年3月11日の東日本大震災は、トヨタにとっても大きな転機となりました。「復興には長い時間が必要」「一過性ではなく、継続して一緒にできることは何か」を自問する中、「工場の音と匂い、クルマが運搬されていく姿を見せてほしい」との声に、モノづくりを通じて貢献していくことを改めて決意し、トヨタ自動車東日本株式会社を設立しました。さらに地域と一体となったモノづくりを進め、地域社会の「安全・安心・快適」な暮らしに役立てるため、「F(ファクトリー)-グリッド」構想を立ち上げ、トヨタ自動車東日本株式会社を中心に工業団地やその周辺地域も含めた、総合的なエネルギー・マネジメントを行うスマートコミュニティに取り組んでいます。「F-グリッド」は、最大で約70%のエネルギー自給率を実現するとともに、同規模の工場団地と比較して省エネで2割以上、二酸化炭素(CO₂)でも3割近くの削減効果を見込んでいます。万一の際には、地

元の電力会社と協力し、自家発電した電力を融通する計画です。また、ハイブリッド車「アクア」や「プリウス」は、クルマ自体が発電機、蓄電設備の役割を果たします。このように工場が地域の核となり、クルマとも結びつくことにより、今までにない、新たな効用を社会に提供することができます。トヨタはこれからも、モノづくりを通じて地域社会に貢献していきたいと考えています。

VOICE 「F-グリッド」で地域の未来を明るく照らす

VOICE クルマを通して、未来の生活を変えていく

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

● もっといいクルマ ● いい町・いい社会 ● 安定した経営基盤 [4/4]

安定した経営基盤

「もっといいクルマ」づくりを起点に、「いい町・いい社会」への貢献へとつながる好循環が、トヨタの収益基盤をより強固なものにし、トヨタの持続的な成長を支えています。厚みを増す「安定した経営基盤」が、将来にわたるクルマづくりや社会への貢献のボトムラインとなります。

トヨタは、2011年に発表した「トヨタグローバルビジョン」で掲げた「強い収益基盤」について目途をつけることができたと考えています。しかし、経営環境は刻一刻と変化します。だからこそ、将来を見据えた人材育成、品質や効率性を追い求める風土、そしてイノベーションを生む気風といったデータや数値では表せないさまざまな要素が、持続的な成長には欠かせないと考えています。



経理担当副社長からのメッセージ

当期の業績について

2013年3月期の連結決算は、販売台数が前期比151万9千台増の887万1千台となり、売上高は同3兆4,805億円増の22兆641億円、営業利益は同9,652億円増の1兆3,208億円、当期純利益は同6,786億円増の9,621億円と、増収増益となりました。

営業利益については、増益要因として、営業面の努力が6,500億円、原価改善の努力が4,500億円、為替変動の影響が1,500億円、その他の要因が152億円ありました。一方、減益要因としては、諸経費の増加ほか3,000億円ありました。営業面の努力については、前期において、東日本大震災やタイ洪水による供給不足があったことから、すべての地域で販売台数が増加しています。日本においては、エコカー補助金による市場活性化の影響などにより増加しており、北米では自動車市場が堅調な中、カローラやカムリといった主力モデルの販売が好調に推移しました。アジアについても、タイやインドネシアを中心とした各国の市場拡大の機会を確実に捉えることで、販売台数を大きく伸ばしています。これに加えて、2013年3月期は、仕入先の皆さまと一体となった原価改善活動、後半期において円高が是正されたことなどから、大幅な営業増益とすることができました。

当社が2011年に発表した「トヨタグローバルビジョン」で掲げた強い収益基盤については、目途をつけることができたと考えています。

2014年3月期の連結業績見通し

2014年3月期の連結業績見通しについては、販売台数が910万台、売上高が23兆5,000億円、営業利益が1兆8,000億円、当期純利益が1兆

3,700億円となる見込みです。なお、前提となる為替レートは1米ドル90円、1ユーロ120円としています。

連結営業利益見通しでは、増益要因として、為替変動の影響で4,000億円、原価改善の努力で1,600億円、営業面の努力で800億円を見込んでいます。減益要因としては、諸経費の増加ほか1,608億円を見込んでいますが、これは主に、もっといいクルマづくりのための研究開発費など、先行的に発生する費用の増加によるものであり、将来の成長のために必要な投資と考えています。その一方で、全社VA活動などの原価改善活動や効率的な販売促進策など、日々のオペレーションの中では、これまで通り着実に収益改善活動を積み重ねてまいります。

当社は、「いいクルマ」をお届けすることを通じて社会に貢献し、その結果として販売台数や収益を伸ばす、そしてさらなる「いいクルマ」づくりへの再投資につなげていく、このサイクルを構築することに努めてきました。そのサイクルを支えるため、今後もさらなる営業面の努力や適切な固定費のコントロール、徹底した原価改善活動などを通じて、強い収益基盤の維持、改善を進めてまいります。

財務戦略

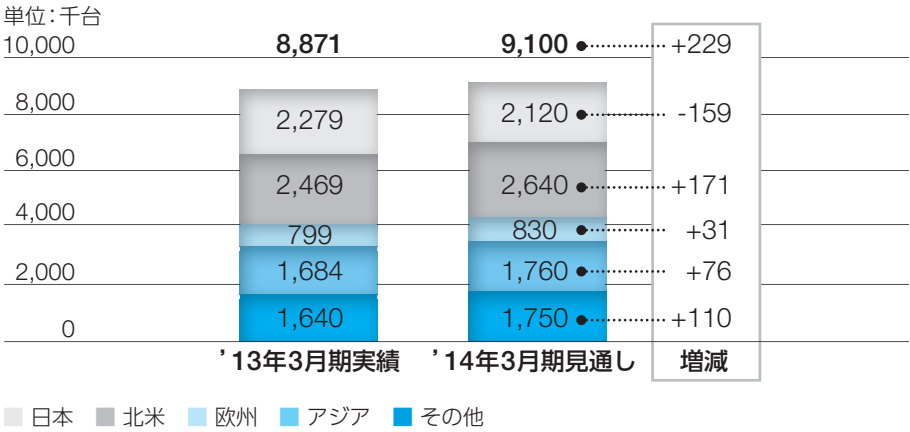
当社の財務戦略の基本方針は、「成長性」「効率性」「安全性」の3つの柱から成り立っています。

当社は、中長期的にバランスをとりながらこれらの3つのポリシーを実施していくことが、安定的かつ持続的な成長を可能にし、ひいては企業価値の増大につながると考えています。

強い収益基盤を
維持・改善することで、
持続的に成長できる企業を
めざしてまいります

経理担当副社長からのメッセージ

2014年3月期の連結販売台数の見通し



2014年3月期の連結決算見通し

(単位:億円)

	'14年3月期見通し	'13年3月期実績	増減
売上高	235,000	220,641	14,359
営業利益	18,000	13,208	4,792
税金等調整前当期純利益	18,900	14,036	4,864
当社株主に帰属する当期純利益	13,700	9,621	4,079
為替レート	ドル	90円	83円
	ユーロ	120円	107円
		7円の円安	13円の円安

2014年3月期の連結決算増減要因の見通し
(2013年3月期実績対比)

(単位:億円)

	営業利益
'13年3月期実績	13,208
増益要因	為替変動の影響
	原価改善の努力
	営業面の努力
	うち 金融事業
	小計
減益要因	諸経費の増加ほか
	うち 海外子会社の営業利益換算差
	小計
合計	+4,792
'14年3月期見通し	18,000

1.「成長性」:持続的成長のための継続的な先行投資

世界の自動車市場は、中長期的に成長すると見込んでいますが、市場の構造は、商品軸ではハイブリッド車をはじめとする低燃費車やコンパクト車へ、また地域軸では新興国へとシフトしています。当社は、こうした需要構造変化に的確に対応し、長期にわたる持続的成長を実現するために、必要な投資は効率的かつ積極的に行っていきます。例えば、水素を利用し、電気エネルギーに変換して走行する燃料電池自動車(FCV)など、次世代環境技術の開発には、より重点的に経営資源を投入してまいります。また、ハイブリッド車をはじめとした低燃費車のラインナップ拡充とグローバル展開、現地生産モデルの商品力強化と最適な供給体制の構築により新興国での販売を伸ばし、グローバルビジョンで掲げた「地域バランスの良い事業構造」である「日米欧と新興国の販売比率50:50」を実現したいと考えています。

2.「効率性」:収益性・資産効率の向上

今後、魅力ある商品をグローバルでタイムリーに投入するために、仕事の進め方を抜本的に見直す活動である「Toyota New Global Architecture(TNGA)」をさらに進めていきます。TNGAでは、複数車種の同時開発を行う「グルーピング開発」により、部品・ユニットの共用化を進め、「もっといいクルマづくり」と開発の効率化を推進します。また、設備投資に関しては、より少ない金額で同じ効果を出す、効率的な投資を行うことができるようになってきています。今後も、ハイブリッド車をはじめとする「環境車」や、市場の拡大が見込まれる「新興国」などの攻める分野に重点を置いた効率的な投資を実施し、一層の収益体質の改善をめざしていきます。

3.「安全性」:強固な財務基盤の維持

当社は、豊富な流動性と安定した株主資本を持つことにより、強固な財務基盤を維持しています。これにより、原材料価格の高騰や急激な為替変動など厳しい事業環境においても、必要な運転資金を確保しながら、設備

投資や研究開発など、将来の成長に向けた投資を継続することができま
す。また、大規模災害時の事業継続性を向上するための活動についても、
推進・定着を図っていきます。自動車市場は、米国における回復や新興
国の成長により、今後、拡大が見込まれています。危機への備えに加え、
商品力の向上や、次世代技術開発などの先行投資、国内外の生産・販売体制の
整備には、十分な手元資金を持つことが必要不可欠であり、引き続きより
一層の資金の効率化やキャッシュフローの改善に取り組んでいきます。

株主還元

当社は株主の皆さまの利益を重要な経営方針のひとつとして位置づけ
ており、持続的な成長の実現に向け、引き続き企業体質の改善に取り組
み、企業価値の向上に努めていきます。配当金につきましては、毎期の業
績・投資計画・手元資金の状況などを勘案しながら、連結配当性向30%
を目安に安定的・継続的に配当を行うよう努めていきます。

また、今後も厳しい競争を勝ち抜くため、内部留保資金につきましては
は、お客さまの安全・安心を優先した、次世代の環境・安全技術の早期商
品化に向けた取り組みなどに活用していきます。

こうしたことから、2013年3月期の配当につきましては、1株につき
90円とさせていただきました。

なお、2013年3月期においては、自己株式の取得は行っておりません。
今後も、より一層の収益改善に努め、株主の皆さまのご期待に添えるよ
う取り組んでいく所存です。

2013年7月

小平 信因

小平 信因

取締役副社長

トヨタらしさの源泉

トヨタの原点は、「クルマづくりを通じて社会に貢献する」という理念を共有し、愚直に「もっといいクルマ」をつくり続けることにあと思っています。75年にわたる歴史の中で培われてきた“トヨタらしさ”の象徴には、次のようなものがあります。

VOICE 個々のつながり強化による“一体感向上”を追い求めて

トヨタ生産方式(TPS)

「ムダ、ムリ、ムラ」を徹底的に排除する紡織業の生産管理・工程管理から生まれた、機械自体が不具合を判断して止まる、ニンベンのついた「自動化」、必要なものを必要なときに、必要なだけ取り寄せる「ジャスト・イン・タイム」という二本柱をクルマづくりに応用し、TPSとして確立していきました。

▶ 現地現物で、事実を考える

▶ 異常があればラインが止まる・止める、問題点を明らかにして改善する

▶ 改善は無限、改善の後は改善の前

という思想は、決して生産現場だけのものではな

く、あらゆる職場に普遍的に通用するトヨタの経営哲学そのものです。TPSはトヨタにおける人材育成のDNAでもあり、「モノづくり」は「人づくり」として実践されています。

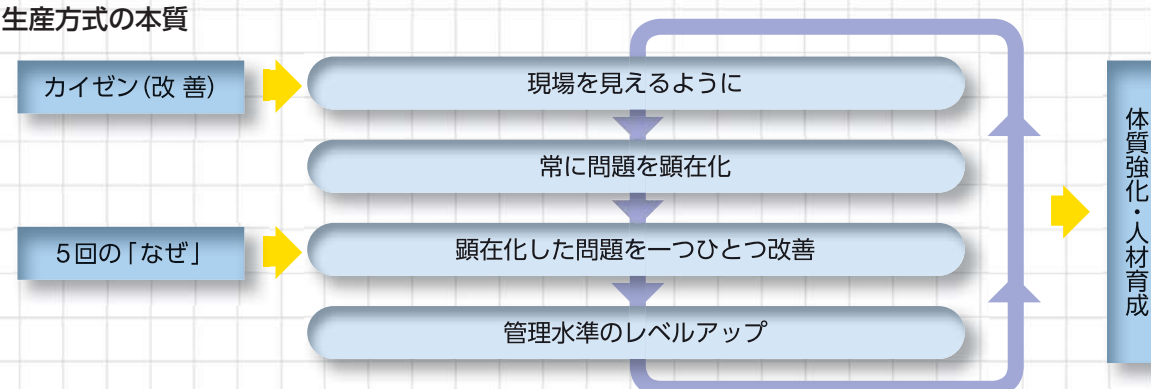
現地現物

単に「その場に行ってみる、実物を見てみる」のではなく、「現場にいる人、実物で知っている人の意見が尊重される」ことを意味します。すべては、現場から始まります。そして、この目の前で起こっていることを「自分事」としてとらえ、改善していくための言葉が「現地現物」です。「現地現物」に込められた「人間性尊重／Respect for people」は、トヨタ創業の理念にも通じるものであり、その基本になるのは徹底した、率直なコミュニケーションであると考えています。

VOICE 伝統の技術「焼結」に挑む

VOICE エネルギー使用量「半減」をめざす闘い

トヨタ生産方式の本質



カイゼン(改善)



これが「ベスト」だと満足するのではなく、常によりよいやり方を求めて「Better, Better, Better」の精神で、上向きのベクトルを持ち続けること。一步、一秒の改善は小さなものでも、確実にお客さまと働く人の人生を豊かにすることにつながります。トヨタは、着実に「カイゼン」を続けることで自分も楽になり、仕事が楽しくなり、周りの人も幸せになっていくというプロセスを大切にしています。組織を構成する個々人が、それぞれの持ち場で知恵を出し合い、自らが必要と思う策を講じる、つまり「当事者意識」を持って行動することが求められます。カイゼンもまた、その基本は、徹底した、率直なコミュニケーションです。そして、全員参加で議論を尽くし、決めたことは一気呵成にやりぬく——これが、トヨタの貴重な企業文化となっています。TPSの生みの親、大野耐一元副社長(1912－1990)の「人の知恵は無限」「しかし、その知恵は困った時にしか出ない」の教えのように、うまくいかない、もっといいや

り方が見つかったとなれば、率直に提案し、議論し、さらにカイゼンしていくのです。

VOICE “町の名医”のような、頼れる存在へ

「真の競争力」を築くために



お客さまにより品質の良い、競争力ある商品を持続的にお届けするには、高い品質や継続的に生産性向上やコストダウンを追い求める企業風土、ジャスト・イン・タイムで効率的なサプライチェーン、あるいはお客さまに長期的なアフターサービスを提供できるメーカーや販売店の層の厚さと経営の安定性が必要となります。さらに、長期的な視野に立った人材育成、労使の信頼関係、社員一人ひとりのモノづくりへのこだわりや誇りなど、さまざまな要素が関わってきます。トヨタは、これらモノづくりの基盤における強み、つまり「真の競争力」の源泉とも言えるべき力を中長期の視点に立って磨き、「持続的な成長」につなげていきます。

VOICE お客さまの笑顔のために、働きがいのある仕組み

連結業績ハイライト

米国会計基準に基づく主要連結業績

	金額：百万円					金額：百万米ドル*1	増減率 (%)
	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2013年	2013年 vs. 2012年
会計年度：							
売上高	¥20,529,570	¥18,950,973	¥18,993,688	¥18,583,653	¥22,064,192	\$234,601	+18.7
自動車	18,564,723	17,197,428	17,337,320	16,994,546	20,419,100	217,109	+20.2
金融	1,377,548	1,245,407	1,192,205	1,100,324	1,170,670	12,447	+6.4
その他	1,184,947	947,615	972,252	1,048,915	1,066,461	11,339	+1.7
消去	(597,648)	(439,477)	(508,089)	(560,132)	(592,039)	(6,294)	—
営業利益 (損失)	(461,011)	147,516	468,279	355,627	1,320,888	14,045	+271.4
自動車	(394,876)	(86,370)	85,973	21,683	944,704	10,045	+4,256.9
金融	(71,947)	246,927	358,280	306,438	315,820	3,358	+3.1
その他	9,913	(8,860)	35,242	42,062	53,616	570	+27.5
消去	(4,101)	(4,181)	(11,216)	(14,556)	6,748	72	—
当社株主に帰属する当期純利益 (損失) *2	(436,937)	209,456	408,183	283,559	962,163	10,230	+239.3
株主資本当社株主に帰属する当期純利益率 (ROE)	-4.0%	2.1%	3.9%	2.7%	8.5%	—	—
総資産当社株主に帰属する当期純利益率 (ROA)	-1.4%	0.7%	1.4%	0.9%	2.9%	—	—
会計年度末：							
総資産	¥29,062,037	¥30,349,287	¥29,818,166	¥30,650,965	¥35,483,317	\$377,281	+15.8
株主資本	10,061,207	10,359,723	10,332,371	10,550,261	12,148,035	129,166	+15.1
短期借入債務 (1年以内に返済予定の長期借入債務を含む)	6,317,184	5,497,997	5,951,836	5,963,269	6,793,956	72,237	+13.9
長期借入債務	6,301,469	7,015,409	6,449,220	6,042,277	7,337,824	78,020	+21.4

	金額：円					金額：米ドル*1	増減率 (%)
	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2013年	2013年 vs. 2012年
1株当たりデータ：							
当社株主に帰属する当期純利益 (損失) *2	¥ (139.13)	¥ 66.79	¥ 130.17	¥ 90.21	¥ 303.82	\$ 3.23	+236.8
年間配当金	100.00	45.00	50.00	50.00	90.00	0.96	+80.0
株主資本	3,208.41	3,303.49	3,295.08	3,331.51	3,835.30	40.78	+15.1
株価情報 (3月末)：							
株価	¥ 3,120	¥ 3,745	¥ 3,350	¥ 3,570	¥ 4,860	\$ 51.67	+36.1
時価総額 (百万円、百万米ドル)	¥10,757,752	¥12,912,751	¥11,550,792	¥12,309,351	¥16,757,268	\$178,174	+36.1

* 1：表示されている米ドル金額は、2013年3月末現在のおよその実勢為替相場1米ドル＝94.05円により換算しています。

* 2：「当社株主に帰属する当期純利益」は、2009年までの「当期純利益」と同じ内容です。

注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

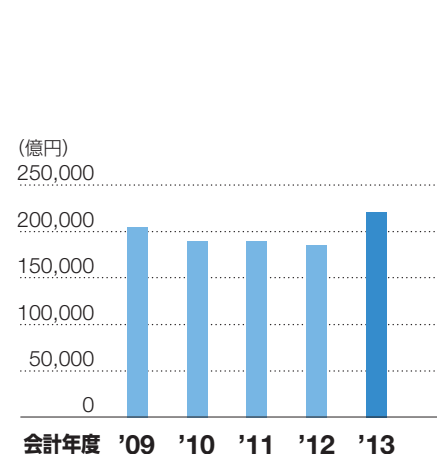
投資家情報

● [2/3]

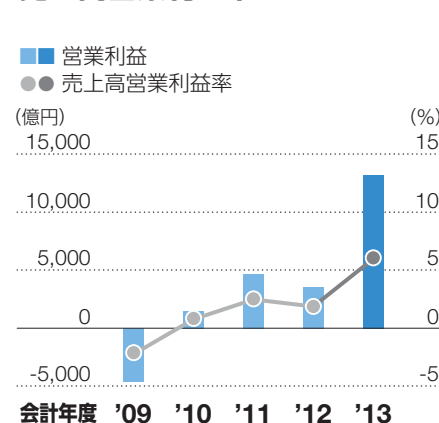
連結業績ハイライト

米国会計基準に基づく主要連結業績

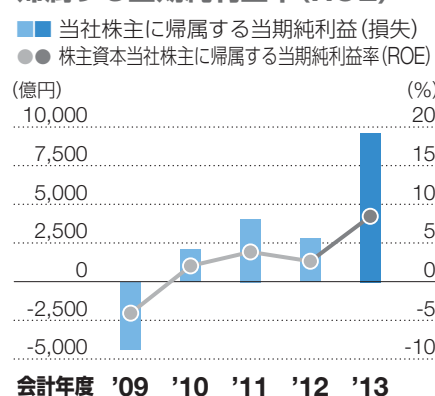
売上高



営業利益／
売上高営業利益率

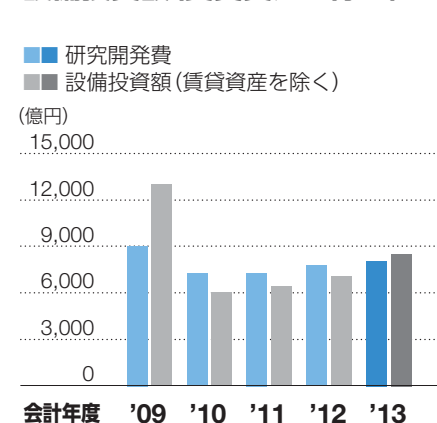


当社株主に帰属する当期純利益
(損失)／株主資本当社株主に
帰属する当期純利益率(ROE)

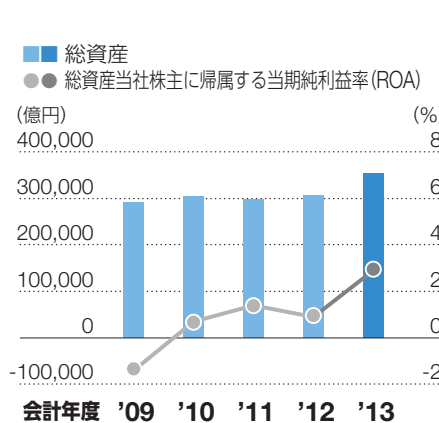


* 「当社株主に帰属する当期純利益」は、2009年
までの「当期純利益」と同じ内容です。

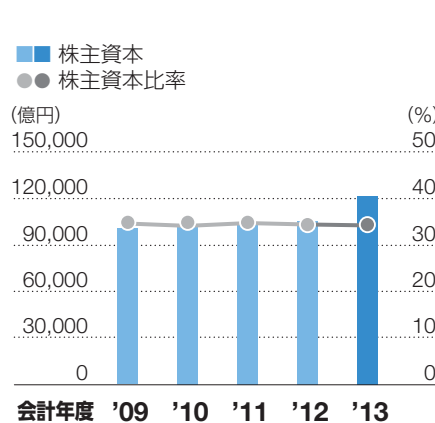
研究開発費／
設備投資額(賃貸資産を除く)



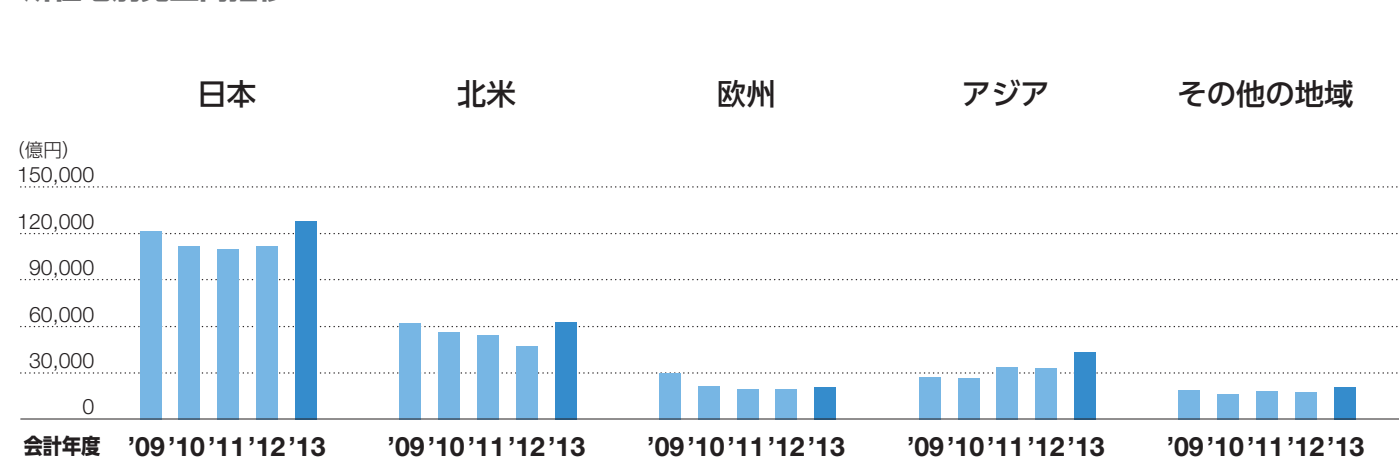
総資産／総資産当社株主に
帰属する当期純利益率(ROA)



株主資本／
株主資本比率



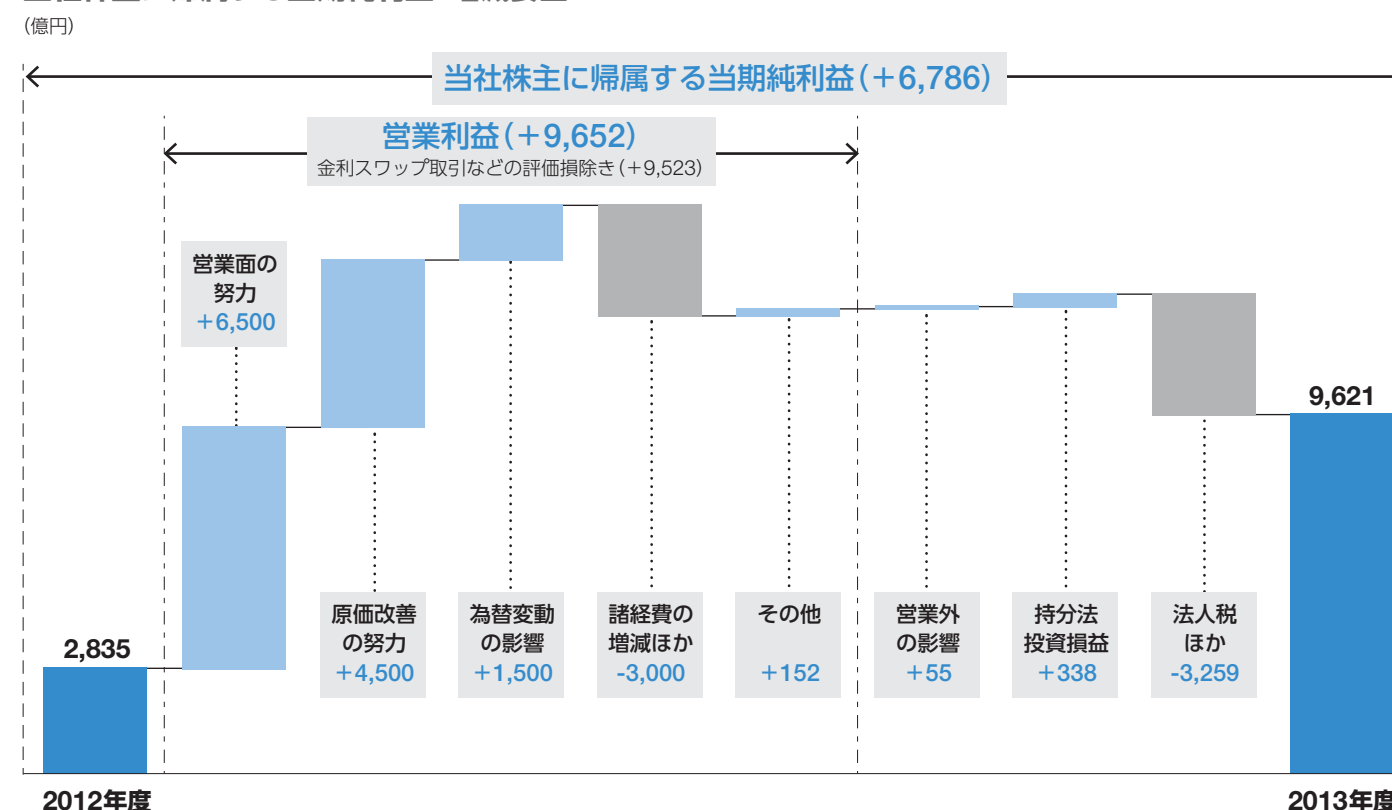
所在地別売上高推移



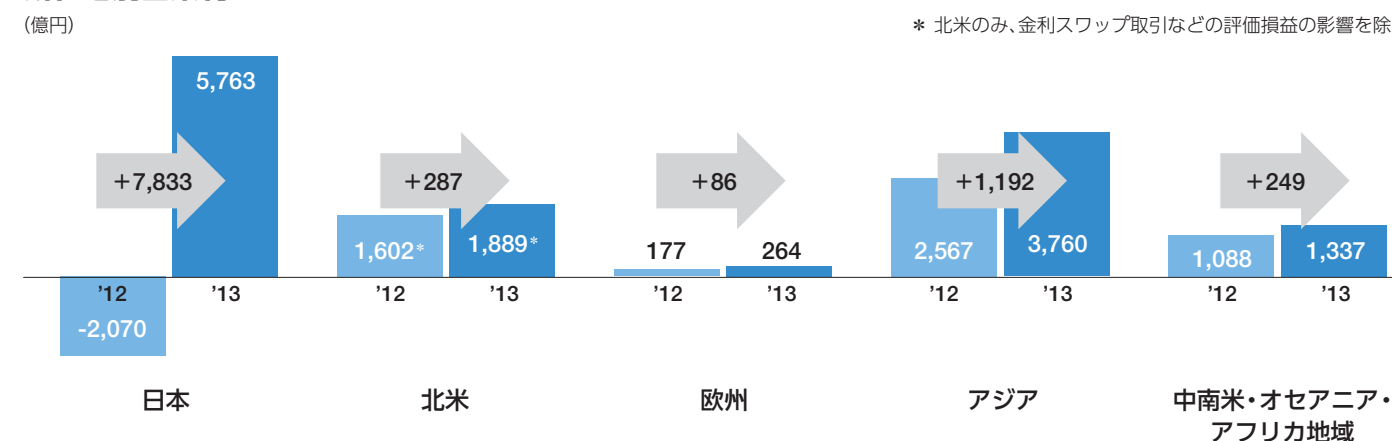
注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

- 売上高： 22兆 641億円 (前期比+ 18.7%)
- 営業利益： 1兆3,208億円 (前期比+271.4%)
- 当社株主に帰属する当期純利益： 9,621億円 (前期比+239.3%)

当社株主に帰属する当期純利益*増減要因



所在地別営業利益



* 北米のみ、金利スワップ取引などの評価損益の影響を除く

連結業績ハイライト

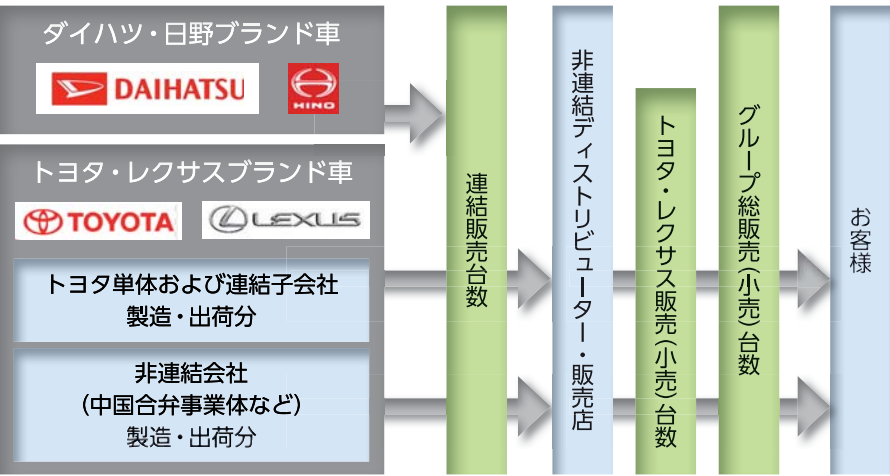
連結車両生産台数および販売台数

会計年度	単位：千台				増減率 (%)
	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年 vs. 2012年
所在地別連結車両生産台数：					
日本	4,255	3,956	3,721	3,940	4,276 +8.5
海外計	2,796	2,853	3,448	3,495	4,422 +26.5
北米	919	1,042	1,338	1,275	1,677 +31.5
欧州	482	433	372	383	368 -3.9
アジア	947	1,021	1,344	1,441	1,924 +33.5
中南米	151	146	148	152	205 +34.9
オセアニア	130	106	113	93	100 +7.5
アフリカ	167	105	133	151	148 -2.0
連結計	7,051	6,809	7,169	7,435	8,698 +17.0
仕向地別連結車両販売台数：					
日本	1,945	2,163	1,913	2,071	2,279 +10.0
海外計	5,622	5,074	5,395	5,281	6,592 +24.8
北米	2,212	2,098	2,031	1,872	2,469 +31.9
欧州	1,062	858	796	798	799 +0.1
アジア	905	979	1,255	1,327	1,684 +26.9
中南米	279	231	281	289	364 +26.0
オセアニア	261	251	248	223	271 +21.5
アフリカ	289	184	209	214	259 +21.0
中近東	606	466	569	550	741 +34.7
その他	8	7	6	8	5 -37.5
連結計	7,567	7,237	7,308	7,352	8,871 +20.7

【ご参考】販売台数について

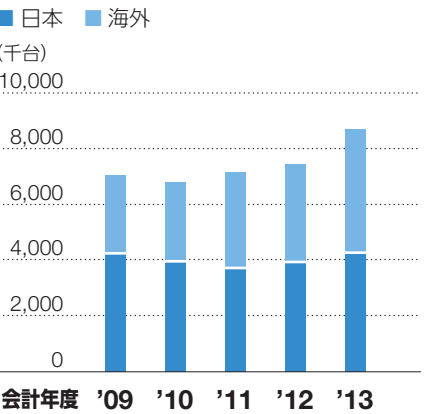
- ≫日本、海外を合わせた自動車の2013年3月期**連結販売台数**は887万1千台で、前期比151万9千台(20.7%)の増加
- ≫日本における連結販売台数は227万9千台(前期比20万8千台、10.1%増)。日本における軽自動車を除く**トヨタ・レクサスブランド販売(小売)台数**は161万2千台(前期比16万2千台、11.2%増)で、販売シェアが過去最高の48.4%を達成
- ≫ダイハツ、日野ブランドを含めた**グループ総販売(小売)台数**は過去最高の969万2千台で、前期比135万8千台(16.3%)の増加
- ≫レクサスの連結販売台数は、日本が約4.2万台、北米が約27万台、欧州が約4.3万台、アジア約9.2万台、その他約4.9万台の計約50万台(前期比約8.5万台、20.6%増)

販売台数について

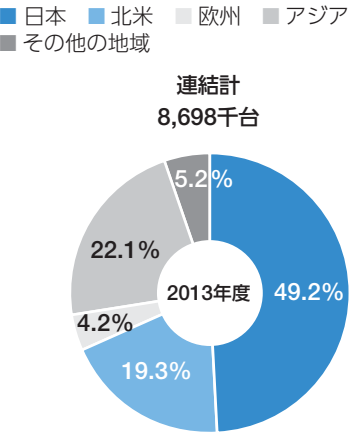


※一部、例外的に上記フローにあてはまらない場合があります。

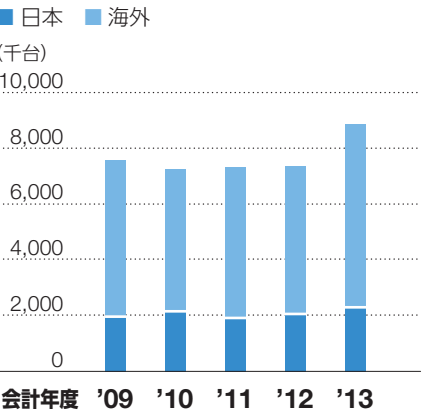
所在地別連結車両生産台数



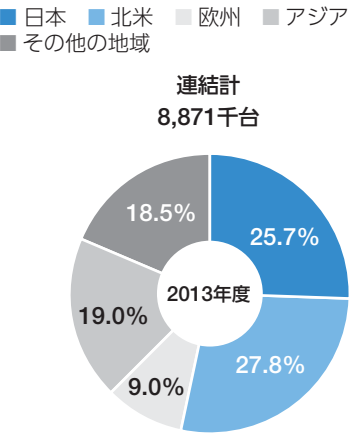
所在地別連結生産台数内訳



連結車両販売台数



所在地別連結販売台数内訳



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

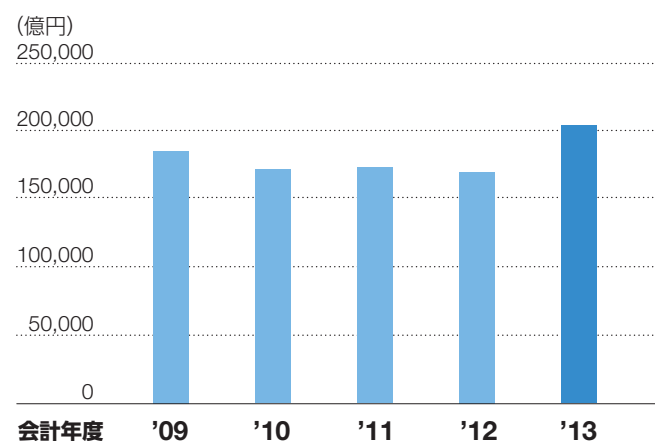
自動車事業 金融事業 その他事業

自動車事業

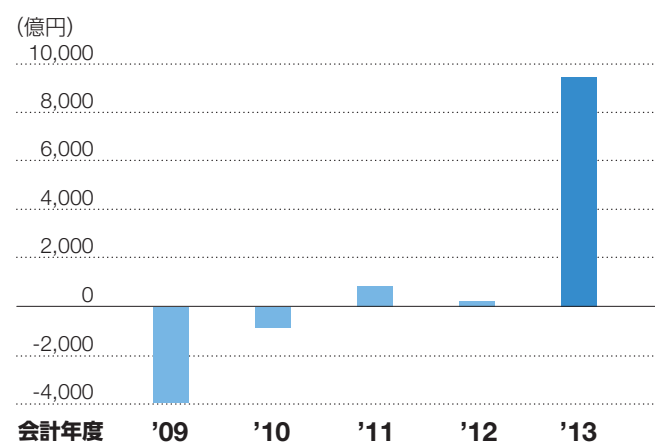
トヨタは、「トヨタを選んでいただいたお客さまに笑顔になっていただきたい」という思いのもと、お客さまの期待を超える「もっといいクルマ」づくりに取り組んでいます。

当期における自動車事業の売上高は20兆4,191億円と、前期比3兆4,245億円(20.2%)の増収となりました。営業利益は9,447億円と、前期比9,230億円の増益となりました。

売上高



営業利益(損失)



注:会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

自動車市場は、米国ならびにアジアなどの新興国を中心に堅調に推移しました。こうした中でトヨタは、日本において新商品の積極的な投入や全国販売店の努力により販売を伸ばしたほか、海外においてもすべての地域で販売台数が増加しました。

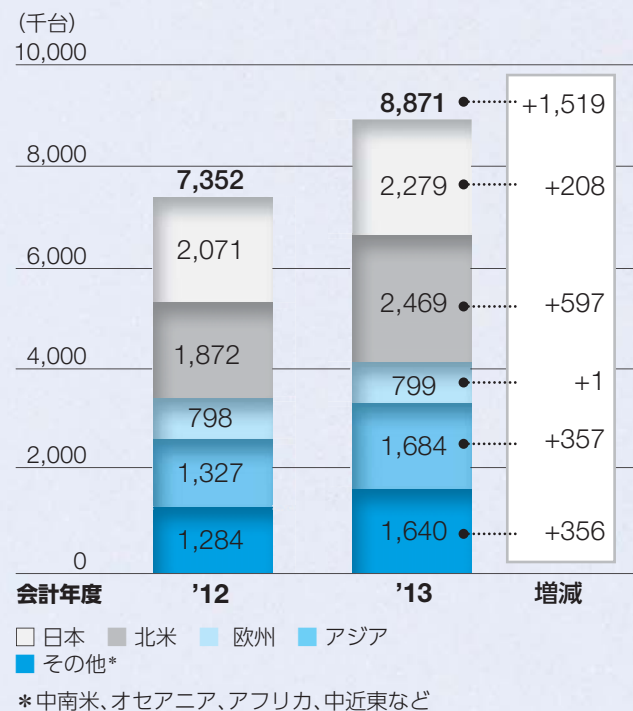
ハイブリッド車は、初代プリウスの発売から15周年を迎えた2013年3月期に、世界販売台数が初めて年間100万台を超え、累計でも500万台を突破しました。

出所:トヨタ自動車

注:市場の定義

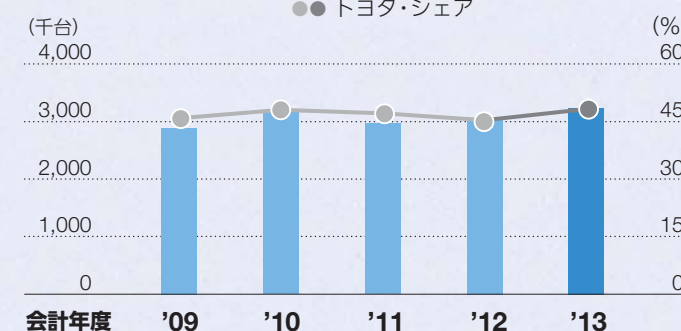
欧州: ドイツ、フランス、イギリス、イタリア、スペイン、オランダ、ベルギー、ポルトガル、デンマーク、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、オーストリア、フィンランド、スイス、ノルウェー、ポーランド、ハンガリー、チェコ
アジア: インドネシア、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、ベトナム、台湾、韓国、ブルネイ
日本: 軽自動車も含む

連結販売台数

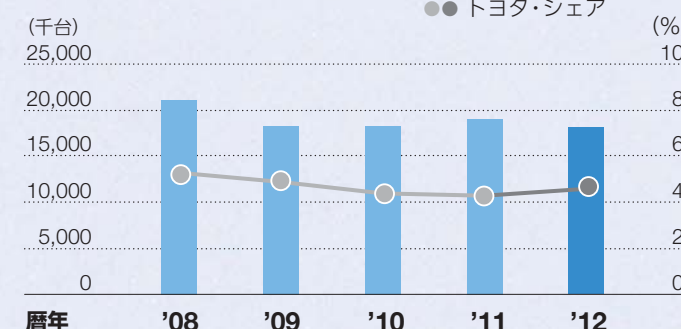


自動車主要市場の総販売台数

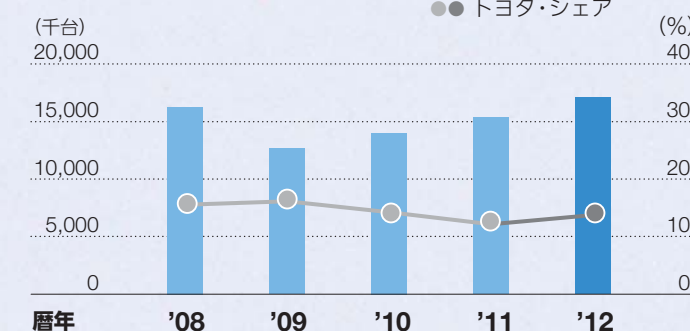
日本



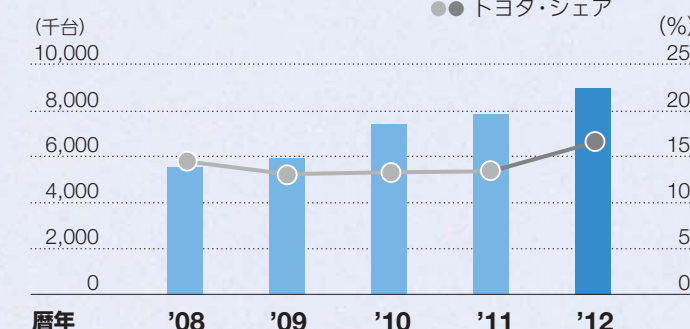
欧州



北米



アジア



会計年度	金額:百万円					増減率(%)
	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2013年 vs. 2012年
所在地別売上高:						
日本	¥12,186,737	¥11,220,303	¥10,986,246	¥11,167,319	¥12,821,018	+14.8
北米	6,222,914	5,670,526	5,429,136	4,751,886	6,284,425	+32.3
欧州	3,013,128	2,147,049	1,981,497	1,993,946	2,083,113	+4.5
アジア	2,719,329	2,655,327	3,374,534	3,334,274	4,385,476	+31.5
その他*	1,882,900	1,673,861	1,809,116	1,760,175	2,094,265	+19.0
消去又は全社	(5,495,438)	(4,416,093)	(4,586,841)	(4,423,947)	(5,604,105)	—

所在地別営業利益(損失):

	日本	北米	欧州	アジア	その他*	消去又は全社
2009年	¥(237,531)	(390,192)	(143,233)	176,060	87,648	46,237
2010年	¥(225,242)	85,490	(32,955)	203,527	115,574	1,122
2011年	¥(362,396)	339,503	13,148	312,977	160,129	4,918
2012年	¥(207,040)	186,409	17,796	256,790	108,814	(7,142)
2013年	¥576,335	221,925	26,462	376,055	133,744	(13,633)
増減率(%)	—	+19.1	+48.7	+46.4	+22.9	—

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

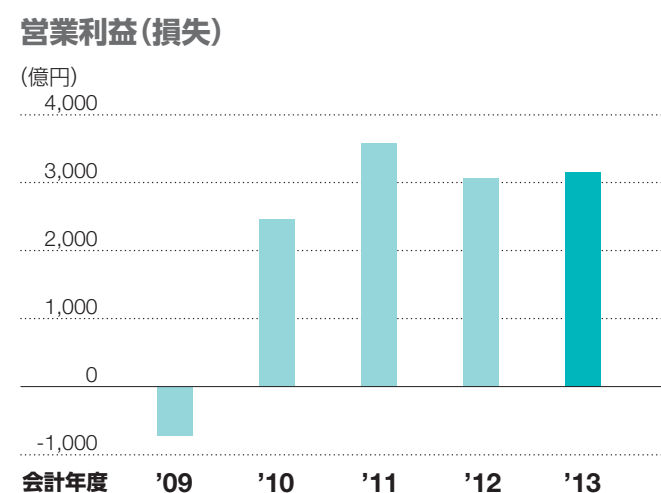
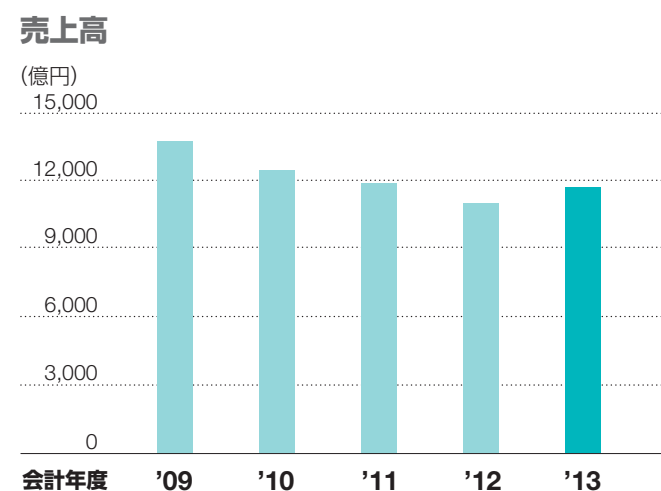
投資家情報

● 自動車事業 ● 金融事業 ● その他事業

金融事業

トヨタは自動車販売金融サービスを中心に、お客さまの生活をトータルにサポートするさまざまな金融サービスを提供しています。

当期における金融事業の売上高は1兆1,706億円と、前期比703億円(6.4%)の増収となりました。営業利益は3,158億円と、前期比93億円(3.1%)の増益となりました。営業利益の増益は、融資残高が増加したことが主な要因です。



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

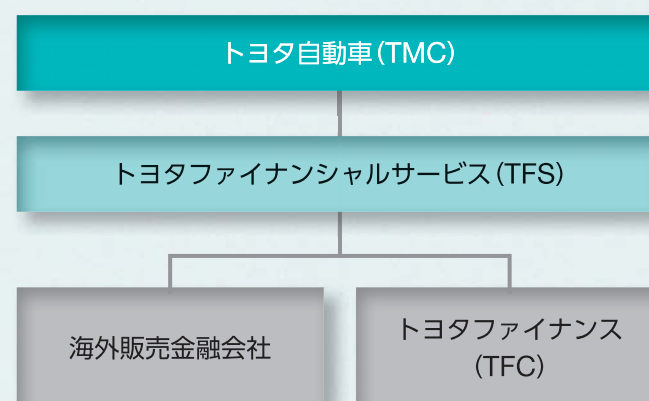
トヨタは、国内外の金融子会社を傘下におくトヨタファイナンシャルサービス株式会社を統括会社として、世界34の国と地域で約900万人のお客さまに自動車ローンやリースなどの自動車販売金融サービスを提供しています。

当期の営業活動は、前期に引き続き、ディストリビューターとの連携強化により、各国・地域のお客さま特性にあった金融商品・サービスを提供するなど、地域戦略を強化しました。

日本では、自動車販売金融に加えクレジットカードなどのお客さまのご要望に応じた身近で健全な金融サービスを提供することで、お客さまとの結びつきを広げています。

また、海外においては、新興国での積極的な事業展開を図っています。2011年5月にはインドに現地法人を設立、2012年6月に営業を開始し、バンガロールやデリー、ムンバイなどの主要都市を中心に営業地域を拡大しました。

金融事業組織図



欧米などの主要市場では、引き続き自動車の販売支援とさまざまな事業リスクのバランスを考慮しつつ、利鞘の確保、ローコスト・オペレーションの徹底などにより、安定的な収益確保をめざしています。

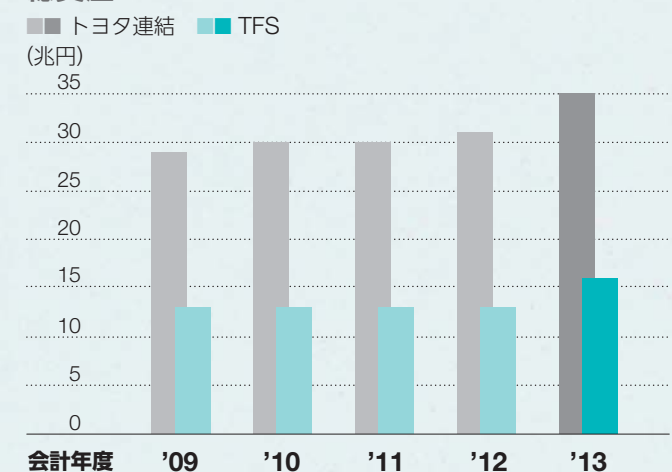
急激な経営環境の変化に対応し、グループ全体の危機管理体制やコンプライアンス体制の一層の強化を図るとともに、IT基盤や経営人材の育成など、持続的成長のための体質強化、健全性強化に注力してまいります。

金融事業の概要

総資産	16兆2,314億円
売上高	1兆1,706億円
営業利益	3,158億円
展開地域	世界34の国と地域
従業員数	約9千人

(2013年3月末現在)

総資産



注：会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

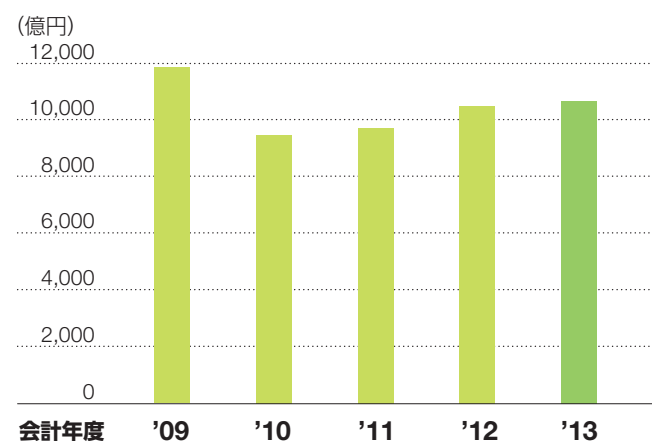
●自動車事業 ●金融事業 ●その他事業 [1/3]

その他事業

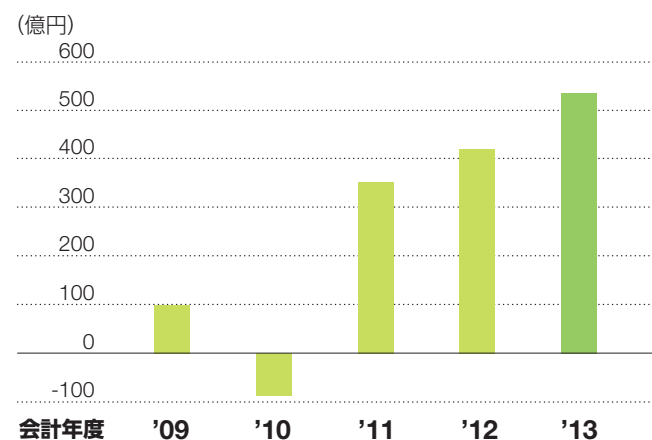
トヨタのその他事業には、ITS関連事業、情報通信事業、e-TOYOTA事業、住宅事業、マリン事業およびバイオ・緑化事業等が含まれており、トヨタは創造性と起業家精神にあふれる企業風土の醸成に努めるとともに、社外にも広く事業の芽を求め、これらの事業に続く新たな事業の開発を進めています。

当期におけるその他の事業の売上高は1兆664億円と、前期比175億円(1.7%)の増収となりました。営業利益は536億円と、前期比115億円(27.5%)の増益となりました。

売上高



営業利益(損失)



注: 会計年度は3月31日に終了した各年度を示します。



● ITS 関連事業

トヨタは、持続的な発展が可能で調和のとれた交通社会の実現をめざし、社会インフラとクルマを有機的に結びつけるなど、ITS (Intelligent Transport Systems: 高度道路交通システム) の実用化に向けた商品・システムの企画・開発に取り組んでいます。

2009年、既存の安全装備だけでは防ぐことが難しい交通事故の低減が期待できる「インフラ協調安全運転支援システム」が実用化されました。トヨタはこれに伴い、高速道を中心としたITSスポットサービス対応車載器を発売。また、2011年には一般道を中心としたDSSS運転支援機能対応カーナビを商品化し、今後も採用車種を拡大していきます。

同時に、さらなる進化をめざした次世代のインフラ協調型運転支援システムの早期実現に向け、積極的に官民実証実験に参画するなど、同システムの研究・開発を進めています。

▼ 詳細はこちらをご参照ください



● 情報通信事業

トヨタはKDDIの携帯電話、固定通信サービスを中心に全国のトヨタ販売店(車両店・部品共販店・レンタリース店・L&F店)約7,000店舗で販売代理店事業に取り組んでいます。

車と携帯電話が連携した機能・サービスとしては、ハンズフリー通話やG-BOOKサービスなどが既に普及していますが、2012年から新たにプリウスPHVで「eCONNECT」、「トヨタフレンド」などのサービスがスタートしました。

今後は、さらに人・車・家がネットワークでつながる社会(スマートグリッド)が進展する中で、トヨタの情報通信事業の役割もより重要となってきます。



● e-TOYOTA事業

トヨタは、クルマとITの融合を目的にe-TOYOTA事業を展開しています。インターネットサービスとして、会員参加型の自動車ポータルサイトGAZOOや、トヨタ独自の3次元仮想都市「メタポリス」などの企画・開発を行っています。また、車載情報端末テレマティクスを活用した情報サービスG-BOOK/G-Linkの企画・開発や、中国など海外への事業展開も進めています。

▼ 詳細はこちらをご参照ください

TOPICS

「ビッグデータを活用した新しい情報サービス」

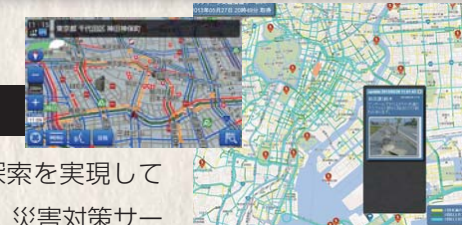
トヨタは、テレマティクスサービスを通じて収集・蓄積した車両情報を含むビッグデータを基に加工した交通情報や統計データなどを、自治体や企業が交通流改善や地図情報の提供、防災対策などに活用できる新しい情報提供サービス「ビッグデータ交通情報サービス」を開発しました。

同時に、スマートフォン向けテレマティクスサービス「smart G-BOOK」を一新し、個人向けにも同様のサービスを提供しました。車から徒歩まで利用できる新開発のナビ機能では、「Tプローブ交通情報」を、トヨタ純正のカーナビゲーション以外で初めて採用し、渋滞を考慮

したルート探索を実現しています。また、災害対策サービスの通れた道マップや災害時関連施設情報は、無料で常時閲覧することができます。

トヨタは、「ビッグデータ交通情報サービス」や、それに連携した新「smart G-BOOK」普及により、より便利で快適なトータルライフサービスの提供と安全で災害に強い街づくりに貢献したいと考えています。

▼ 詳細はこちらをご参照ください



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

●自動車事業 ●金融事業 ●その他事業 [2/3]



●住宅事業

トヨタは、1975年に住宅事業に参入して以来、耐久性・耐震性に優れ、防犯や健康そして環境にも配慮した家を『トヨタホーム』として提供し、事業の拡大に努めています。「長寿命」と「省・創エネ」を2本柱に“エコ住宅”に積極的に取り組んでおり、2011年11月には、トヨタグループの技術を結集した“家とクルマがつながる”スマートハウスを発売。快適でありながら経済的で地球環境にも優しい住まいを提供しています。また、スマートグリッド実証実験に加わるなどさまざまな分野で先行開発に取り組んでいます。

(注：住宅事業に関わる生産・技術開発機能は、2010年10月1日をもって、トヨタ自動車(株)からトヨタホーム(株)に全面統合移管されました)

▼ 詳細はこちらをご参照ください



●マリン事業

トヨタのマリン事業は、これまでクルマづくりで培った先進技術・エンジン技術を活かし、プレジャーボート、マリンエンジンを製造・販売しています。

2011年9月に発表した「PONAM-35」は、「日本ボート・オブ・ザ・イヤー2011」、「2011年度グッドデザイン賞」を受賞しました。

▼ 詳細はこちらをご参照ください



●バイオ・緑化事業

トヨタは資源循環型社会の構築に貢献するため、植林活動、花卉事業、環境緑化事業、畜産バイオマス事業に積極的に取り組んでいます。

植林活動では、豪州・フィリピンなどでの活動に加え、日本では三重県大台町において森林再生モデルづくりに取り組んでいます。環境緑化事業では、都市のヒートアイランド現象の緩和を目的に駐車場緑化「Smart Green Parking」(写真参照)・壁面緑化「Smart Green Wall」を開発・販売し、さらに中国にも販売会社を設立しました。畜産バイオマス事業では、たい肥化促進資材を開発し、事業展開しています。

▼ 詳細はこちらをご参照ください

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

●自動車事業 ●金融事業 ●その他事業【3/3】

TOPICS

クルマの楽しさを訴求する活動

トヨタは、コアなモータースポーツファンやさらに幅広いクルマファンに向け、さまざまな活動を通じ、クルマの楽しさを訴求しています。

コアなモータースポーツファンに向けた活動



WEC



NASCAR



SUPER GT



SUPER FORMULA

2012年は、従来から活動の中心としてきた国内のSUPER GTやSUPER FORMULA、また米国のNASCARに加え、新たにハイブリッド車で世界耐久選手権 (WEC) に参戦、優勝も経験し、多くの方と喜びや感動を分かち合う機会を得ました。2013年もこうした機会をより多くお届けできるよう努めてまいります。

▼ 詳細はこちらをご参照ください

クルマ好き・クルマファンに向けた活動

「クルマ好き・クルマファンの拡大」をめざし、GAZOO Racing*を通じて「もっといいクルマ」づくりや、メーカーの枠を超えた「クルマの楽しさづくり」の活動を進めています。

「もっといいクルマ」づくりへの取り組みでは、毎年ドイツで開催されているニュルブルクリンク24時間耐久レースに挑戦し、社員がドライバー、メカニックとして参加することで、クルマの味づくりのための人材育成を図るとともに、GRMNやG'sといった走りの楽しさを味わえるモデルの商品化を進めています。また、「クルマの楽しさづくり」への取り組みでは、サーキット走行の楽

しさを、初心者の方が気軽にかつ安全に体験できるプログラムを全国のサーキットで開催したり、クルマ好き・クルマファンとの交流機会を広げる場としてTOYOTA GAZOO Racing* FESTIVALを開催しています。

* GAZOO Racing: お客さまにクルマの楽しさを提供する“GAZOO”から生まれた活動の一環。トヨタのテストドライバーがレースへの参戦や車両開発を行う「もっといいクルマ」づくりとともに、参加型モータースポーツを通じた「クルマの楽しさづくり」を推進。

▼ 詳細はこちらをご参照ください



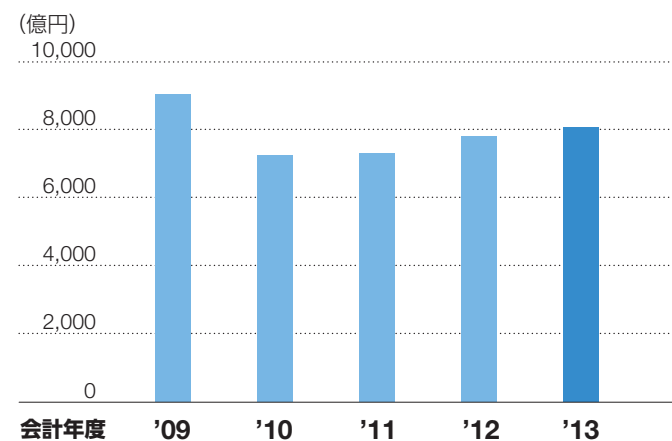
研究開発および知的財産

トヨタは、多様化・高度化する市場ニーズを的確に捉え、世界中のお客さまに高品質・低コストの魅力ある商品を提供するため、積極的な研究開発活動を推進しています。また、研究開発活動から生み出される知的財産も重要な経営資源と認識し、企業価値の最大化に寄与するよう保護・活動しています。

研究開発基本理念

- クリーンで安全な商品の提供を使命とし、あらゆる企業活動を通じて、住みよい地球と豊かな社会づくりに取り組む
- さまざまな分野での最先端技術の研究と開発に努め、世界中のお客さまのご要望にお応えする魅力あふれる商品・サービスを提供する

研究開発費



● 研究開発活動

トヨタは、環境負荷や交通事故などクルマが持つネガティブな面の最小化と、走りの楽しさや快適性・利便性などクルマが持つポジティブな面を最大化することを商品・技術開発の基本ビジョンとしています。ときに二律背反するこの2つのテーマを、同時に高いレベルで実現していくことで、クルマ社会の新しい未来を切り開いていきたいと考えています。

研究開発活動を効率的に推進するための方策として、基礎研究、先端研究、先行開発、製品開発など各研究開発フェーズ相互の連携・融合を促進しています。特に、エネルギー・環境、情報・通信、材料など、長年にわたる基礎研究分野については、外部の意見も参考に定期的な評価や見直しを図るなどし、研究費の適正なコントロールを図っています。さらに、先行・先端技術開発や製品開発については、プロジェクト別に投資基準を明確化し、効率的な開発投資に努めています。

基礎研究	開発の方向性を探るフェーズ クルマの基本に関わる基礎技術の研究
先端・先行技術開発	コンポーネント、システムなどの技術的ブレークスルーを必要とするフェーズ 他社に先駆けた高度で最新のコンポーネントやシステムの開発
製品開発	新型車両の開発を中心に担当するフェーズ 新型車両の開発と既存車両の改良など

● 研究開発費

当期における研究開発費は、前期比3.5%増の8,074億円となり、売上高に占める割合は3.7%になりました。仕入先と一体となって開発効率の向上に取り組む、

開発費用の低減にも努める一方、技術面や商品面でトヨタが競争優位を維持していくために、環境、エネルギー、安全技術に関する先端・先行技術開発には高水準の研究開発投資を継続していく方針です。

● 研究開発体制

トヨタは、各地域の顧客ニーズに的確に応えたクルマづくりのために、グローバルな研究開発体制を構築しています。

日本では、トヨタ、(株) 豊田中央研究所を中心に、ダイハツ工業(株)、日野自動車(株)、トヨタ車体(株)、トヨタ自動車東日本(株)などの関係各社とも密接に連携しながら製品開発を進め、海外では、テクニカルセンターを各地域に設置するとともに、デザインやモータースポーツの領域においても各地に研究開発拠点を整備しています。

▼トヨタの技術開発の歴史については、こちらをご参照ください。

● 国内外の研究開発拠点

拠点名	主な業務内容	所在地
日本		
本社テクニカルセンター	製品企画、デザイン、設計、評価	愛知県豊田市
東富士研究所	先行開発	静岡県裾野市
東京デザイン研究所	デザインの先行開発	東京都八王子市
士別試験場	評価	北海道士別市
(株)豊田中央研究所	基礎研究	愛知県長久手市



本社テクニカルセンター



東富士研究所



東京デザイン研究所



士別試験場



(株)豊田中央研究所

拠点名	主な業務内容	所在地
米国		
トヨタモーターエンジニアリング＆マニュファクチャリング ノースアメリカ(株)	製品企画、設計、評価、基礎研究	ミシガン州、カリフォルニア州、アリゾナ州、ワシントンD.C.
キャルティデザインリサーチ(株)	デザイン	カリフォルニア州(ニューポートビーチ)、ミシガン州(アナーバー)



トヨタモーターエンジニアリング＆マニュファクチャリング ノースアメリカ(株)



キャルティデザインリサーチ(株)

研究開発および知的財産

拠点名	主な業務内容	所在地
欧州		
トヨタモーターヨーロッパ(株)	設計、評価	ベルギー(ブリッセル)、イギリス(ダービー)
トヨタヨーロッパデザインディベロップメント(有)	デザイン	フランス(ニース)
トヨタモータースポーツ(有)	モータースポーツ車両開発、先行開発	ドイツ(ケルン)



トヨタモーターヨーロッパ(株)



トヨタヨーロッパデザインディベロップメント(有)



トヨタモータースポーツ(有)

拠点名	主な業務内容	所在地
中国		
トヨタ自動車研究開発センター(中国)(有)	基礎研究、技術調査、評価	江蘇省
一汽トヨタ技術開発(有)	設計、評価、認証	天津市
広汽トヨタ自動車(有)研究開発センター	設計、評価、認証	広東省



トヨタ自動車研究開発センター(中国)(有)



一汽トヨタ技術開発(有)



広汽トヨタ自動車(有)研究開発センター

拠点名	主な業務内容	所在地
アジア・その他		
トヨタモーターアジアパシフィックエンジニアリング&マニュファクチャリング(株)	設計、評価	タイ(サムットプラカン県)
トヨタテクニカルセンターアジア・パシフィック オーストラリア(株)	設計、評価	オーストラリア(メルボルン)



トヨタモーターアジアパシフィックエンジニアリング&マニュファクチャリング(株)



トヨタテクニカルセンターアジア・パシフィック オーストラリア(株)

▼ 国内外の研究開発拠点についての詳細はこちらをご参照ください。

● 知的財産活動

知的財産基本理念

- 知的財産を適切に保護し、有効に活用することで、「企業活動の自由度」を確保し、同時に「企業価値を最大化」する

トヨタは、他に先んじた研究開発に挑戦し続けることで商品力と技術力を高め、競争力の源泉としてきました。

そうした研究開発によって生み出された製品の根幹には、発明やノウハウなどの知的財産が必ず存在し、トヨタの重要な経営資源となっています。

● 知的財産活動の体制

トヨタは、研究開発活動と知的財産活動を組織的に連携させる体制をとり、その中で良い開発テーマを選定し、そのテーマから強い特許ポートフォリオを構築するよう推進しています。また、経営、研究開発、知的財産の三位一体の活動を推進するため「知的財産委員会」を設置しており、経営に資する重要な知的財産の取得と活用あるいは知的財産に絡む経営リスクへの対処方針について審議しています。

● 知的財産戦略

トヨタは、研究開発領域ごとに特許状況を解析しており、その解析結果を研究開発戦略の策定に活用しています。さらには個々の技術開発テーマから特許を取得すべき領域を明確にして特許出願し権利化することでグローバルな特許ポートフォリオを構築しています。

また、知的財産を経営資源として活用するに際し、トヨタは、環境・安全分野など社会と共存する良い技術の普及を後押しし、サステイナブル・モビリティに貢献することも常に念頭に置いています。このような考え方に基づき、ライセンスに関しては基本的にオープンライセンスポリシーのスタンスをとっており、適切な条件で知的財産権を広く世の中に提供しています。近年、環境エネルギー対応の中核技術と位置づけるハイブリッドシステムについて、他社への特許ライセンスを行っているのはその好例といえます。

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報

● 研究開発および知的財産 ● **企業理念** ● コーポレート・ガバナンス ● マネジメント体制 ● 事業等のリスク

企業理念

人・社会・地球環境との調和を図り、モノづくりを通して持続可能な社会の実現をめざして

トヨタは創業以来、時代をリードする革新的かつ高品質な製品とサービスの提供により、社会の持続可能な発展に努めてきました。クルマは、移動の自由をもたらす素晴らしいものです。同時に、環境や社会に対してさまざまな影響を与えるものでもあります。私たちはそのことを常に念頭に置き、お客さま、地域社会の皆さまの声に耳を澄ませながら、人・社会・地球環境との調和を図り、モノづくりを通して持続可能な社会の実現をめざして、これからも事業を進めます。本業の中で環境にやさしいハイブリット車や、予防安全・衝突安全に優れた機能の開発・導入。新規事業として、バイオ・緑化やエネルギー分野などでの活動。さらには、社会貢献活動として、「環境」「交通

安全」「人材育成」を柱として活動しています。そうした本業を中心とした私たちの活動が、地域・社会の人々にお役に立ち、皆さまの笑顔につながるこそがトヨタのめざしている姿です。

私たちの考え方の基本はCSR方針「社会・地球の持続可能な発展への貢献」にあります。これをすべての従業員が共有・実践し、社会に愛され、信頼される企業をめざします。また、その方針を連結子会社と共有、行動し、取引先に対してもCSR方針の趣旨の支持とそれに基づく行動を期待します。

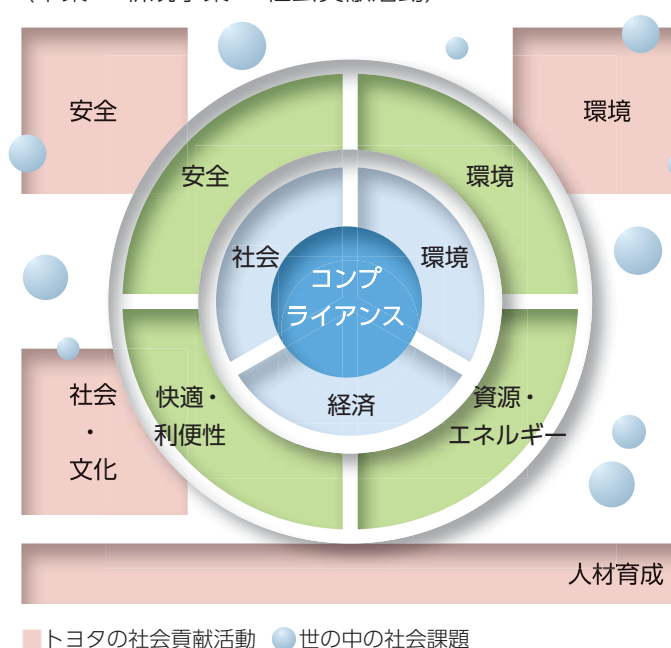
なお、私たちは、日本の代表的な企業によって構成される社団法人日本経済団体連合会の「企業行動憲章」の策定にも参画しており、その内容を尊重しています。

CSR方針の位置づけ



トヨタCSR活動のイメージ

（本業 → 新規事業 → 社会貢献活動）



創業以来受け継がれる「豊田綱領」の精神

トヨタグループの創始者、豊田佐吉の考え方をまとめた「豊田綱領」は、従業員の精神的支柱の役割を果たし、今日の「トヨタ基本理念」（1992年制定、1997年改正）に受け継がれています。

豊田綱領

- 一、上下一致、至誠業務に服し、産業報国の実を挙げべし。
- 一、研究と創造に心を致し、常に時流に先んずべし。
- 一、華美を戒め、質実剛健たるべし。
- 一、温情友愛の精神を発揮し、家庭的美風を作興すべし。
- 一、神仏を尊崇し、報恩感謝の生活を為すべし。

トヨタ基本理念

「トヨタ基本理念」（1992年制定、1997年改正）は、トヨタ独自の経営上の考え方・価値観・手法を踏まえ、「どのような会社でありたいか」をまとめたものです。連結子会社とともに、その内容を理解・共有し、企業活動を通じて、社会・地球の持続的な発展に貢献することをめざしています。

1. 内外の法およびその精神を遵守し、オープンでフェアな企業活動を通じて、国際社会から信頼される企業市民をめざす
2. 各国、各地域の文化・慣習を尊重し、地域に根ざした企業活動を通じて、経済・社会の発展に貢献する
3. クリーンで安全な商品の提供を使命とし、あらゆる企業活動を通じて、住みよい地球と豊かな社会づくりに取り組む
4. 様々な分野での最先端技術の研究と開発に努め、世界中のお客さまのご要望にお応えする魅力あふれる商品・サービスを提供する
5. 労使相互信頼・責任を基本に、個人の創造力とチームワークの強みを最大限に高める企業風土をつくる
6. グローバルで革新的な経営により、社会との調和ある成長をめざす
7. 開かれた取引関係を基本に、互いに研究と創造に努め、長期安定的な成長と共存共栄を実現する

▼ 詳細はこちらをご参照ください。



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



● 研究開発および知的財産 ● 企業理念 ● **コーポレート・ガバナンス** [1/2] ● マネジメント体制 ● 事業等のリスク

コーポレート・ガバナンス

■ コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

トヨタは、長期安定的な企業価値の向上を経営の最重要課題としています。その実現のためには、株主の皆さまやお客さまをはじめ、取引先、地域社会、従業員等の各ステークホルダーと良好な関係を築き、お客さまに満足していただける商品を提供することにより長期安定的な成長を遂げていくことが重要と考えています。この考え方は、経営の基本方針である「トヨタ基本理念」にも記されており、また、これをステークホルダーとの関係から整理したCSR方針「社会・地球の持続可能な発展への貢献」として策定し、公表、展開しています。このような中で、グローバル企業としての競争力を一層強化していくために、さまざまな施策を講じて、コーポレート・ガバナンスの充実を図っています。

トヨタは、お客さまの声や現場の情報を迅速に経営陣に伝え、迅速に経営判断することに加え、その経営判断がお客さまや社会に受け入れていただけるものかを常にチェックできる体制を構築することが重要であると考えています。トヨタは、社外取締役を含む取締役会と、社外監査役を含む監査役により、業務執行を監督・監査する現体制が最適であると考えています。

■ コーポレート・ガバナンスの体制

トヨタは2011年3月に「トヨタグローバルビジョン」を発表し、「ビジョン経営」のスタートを切りま

した。それは、「トヨタ基本理念」や「トヨタウェイ」など創業以来の共通の価値観を踏まえて、お客さまの期待を超える「もっといいクルマ」づくり、「いい町・いい社会」づくりに貢献することで、お客さま・社会の笑顔をいただき、それを「安定した経営基盤」につなげていく、というものです。現状の業務執行体制は、2011年4月に導入したものが基盤になっています。「グローバルビジョンの実現」に向けて「取締役会のスリム化」や「役員意思決定階層の削減」などを実施し、お客さまの声や現場の情報を迅速に経営陣に伝え、迅速に経営判断することに努めてまいりました。2013年4月には、「事業・収益責任の明確化」を通じて「意思決定の迅速化」を一層推進することを狙いとした体制変更を行いました。具体的には、自動車に関する事業を、レクサス事業を担当する「レクサス・インターナショナル」、北米・欧州・日本を担当する「第1トヨタ」、中国・豪亜中近東、アフリカ、中南米を担当する「第2トヨタ」、ユニット系の事業を集約した「ユニットセンター」の4つのビジネスユニットに分け、副社長を事業責任者として配置し、事業・収益責任を負う体制に変更しました。また、世界各地のお客さまの期待を超える「もっといいクルマ」をつくり続けることで持続的に成長し、「トヨタグローバルビジョン」を実現していくために、全社直轄組織として「TNGA企画部」を新設し、「Toyota New Global Architecture（トヨタ・ニュー・グローバル・アーキテクチャー）」を迅速に推進する体制を整えました。

■ より「開かれた経営」を実践するために

役員体制については、トヨタの強みである「モノづくり」へのこだわり、現場重視、現地現物の精神を理解し実践できる人材を中心とすることが必要だと考えています。トヨタは、経営の意思決定に社外の一層反映するため、2013年6月開催の第109回定時株主総会において社外取締役3名を選任しました。現在トヨタには、社外取締役を選任するための独立性に関する基準または方針はありませんが、証券取引所の規則等に定める独立性に関する諸規定を参考に選任しており、社外取締役の選任状況は適切であると考えています。社外取締役からは、トヨタの経営判断・意思決定の過程で、専門分野を含めた幅広い経験、見識に基づいた助言をいただけるものと考えています。

また、トヨタでは、「インターナショナル・アドバイザリー・ボード」を設置し、随時、海外各地域の有識者からグローバルな視点で、さまざまな経営課題に関するアドバイスを受けています。そのほか、「労使協議会・労使懇談会」、「トヨタ環境委員会」などの各種の協議会・委員会を通じて、さまざまなステークホルダーの視点から、経営や企業行動のあり方について審議やモニタリングを行っています。

さらにトヨタでは、社会的責任を果たす上で重要な活動を統括および推進するため、副社長以上の取締役および監査役の代表を中心に構成される「CSR委員会」を設置しています。

■ コンプライアンス

トヨタでは、企業倫理、コンプライアンス、リスク管理および社会貢献に関する重要課題ならびにその対応について「CSR委員会」で審議しています。さらに、従業員に対して社外弁護士を受付窓口とする「企業倫理相談窓口」をはじめとした複数の相談窓口を設置し、コンプライアンスに関する重要情報の早期把握に努めています。今後とも全世界のトヨタで働く人々の心構え・行動指針である「トヨタ行動指針」の一層の浸透を図るとともに、各階層・各機能における教育や研修を通じて、企業倫理の徹底に努めたいと考えています。

トヨタは、監査役制度を採用しており、監査役7名（社外監査役4名を含む）は、監査役会が定めた監査の方針および実施計画に従って監査活動を実施し、コーポレート・ガバナンスの一翼を担っています。また、トヨタは、監査役監査を支える人材・体制を確保しています。社外監査役からは、公正・中立な立場で、専門分野を含めた幅広い経験、見識に基づいた助言をいただいています。現在トヨタには、社外監査役を選任するための独立性に関する基準または方針はありませんが、証券取引所の規則等の独立性に関する諸規定を参考に選任しており、社外監査役の選任状況は適切であると考えています。内部統制・内部監査の状況については、監査役会、「CSR委員会」を通じて、また、会計監査については、会計監査人により監査役会を通じて社外監査役を含む監査役に報告されています。

コーポレート・ガバナンス

内部監査に関しては、経営者直轄の独立した専任組織が、体制面の充実を図り、財務報告に係る内部統制の有効性の評価を米国企業改革法第404条ならびに金融商品取引法第24条の4の4第1項に従い、行っています。これらの監査役監査および内部監査に、外部監査人による会計監査を加えた3つの監査機能は、財務報告に対する信頼性向上のため、定期的に、あるいは必要に応じて随時会合をもち、それぞれの監査計画と結果について情報共有、意思疎通を図りながら、効率的で実効性のある監査を実施しています。

■ アカウンタビリティ

トヨタは事業・財務状況と成果の適時かつ適正な開示を行うことをCSR方針「社会・地球の持続可能な発展への貢献」に掲げ、実践しています。具体的に

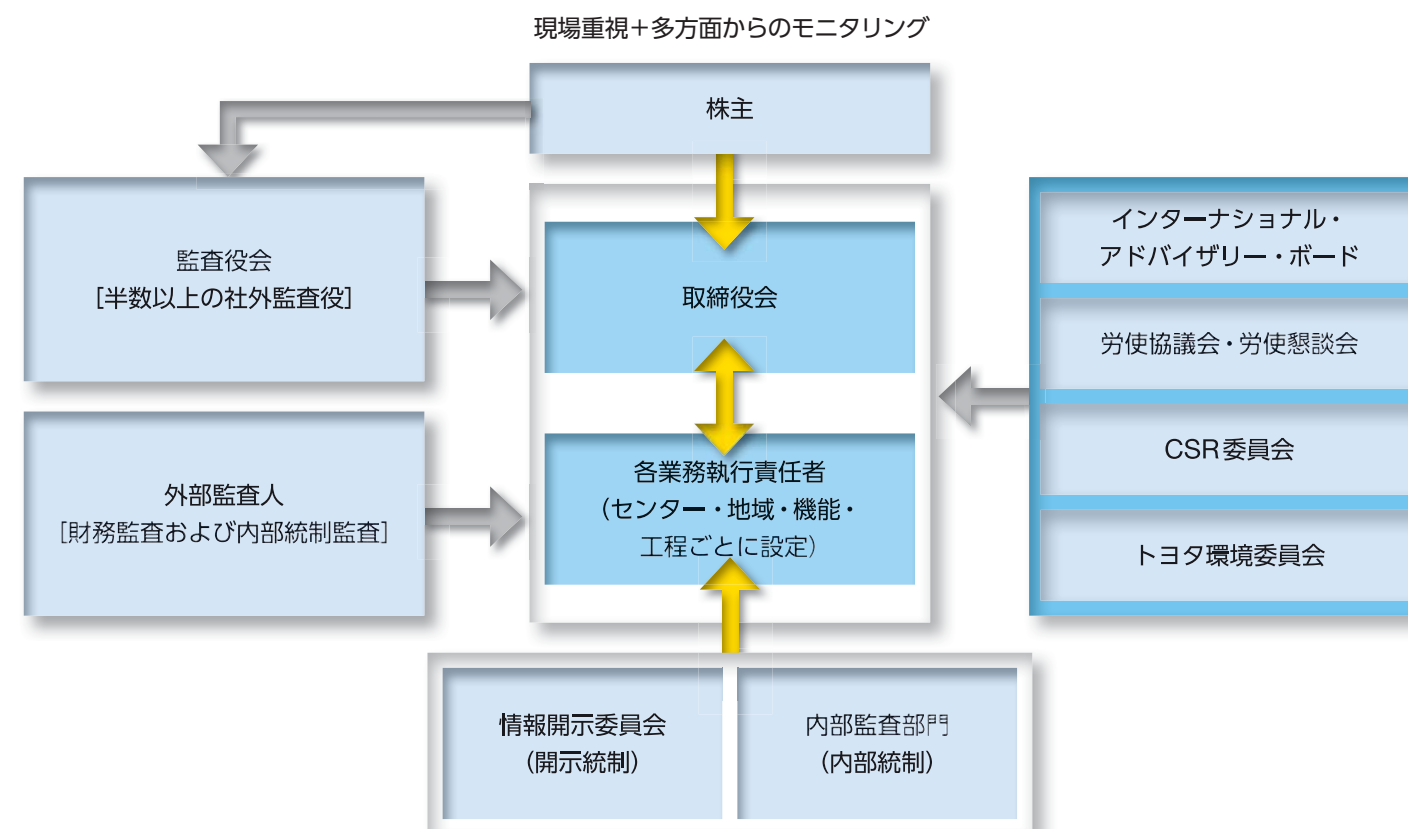
▼「コーポレート・ガバナンス」については、こちらをご参照ください。

は、経理担当役員を委員長とする情報開示委員会を設置し、金融商品取引法に基づく有価証券報告書、四半期報告書、ならびに米国証券取引所法に基づく年次報告書の作成、報告および評価を目的とした定例委員会を開催するほか、必要な場合には、臨時委員会を適宜開催し、情報開示の正確性・公正性および適時性を確保しています。

■ 内部統制システムに関する基本的な考え方 およびその整備状況

トヨタは、「トヨタ基本理念」および「トヨタ行動指針」に基づき、子会社を含めて健全な企業風土を醸成しています。実際の業務執行の場においては、業務執行プロセスの中に問題発見と改善の仕組みを組み込むとともに、それを実践する人材の育成に不断の努力を払っています。

トヨタのコーポレート・ガバナンス



マネジメント体制 (2013年6月14日現在)

取締役

代表取締役会長



内山田 竹志
Takeshi Uchiyamada

'69年 入社
'98年 取締役
'01年 常務取締役
'03年 専務取締役
'05年 取締役副社長
'12年 取締役副会長

代表取締役社長



豊田 章男
Akio Toyoda

'84年 入社
'00年 取締役
'02年 常務取締役
'03年 専務取締役
'05年 取締役副社長
'09年 取締役社長

代表取締役副社長



小澤 哲
Satoshi Ozawa

'74年 入社
'03年 常務役員
'07年 専務取締役
'10年 取締役副社長



小平 信因
Nobuyori Kodaira

'72年 通商産業省入省
'04年 資源エネルギー庁長官就任
'06年 資源エネルギー庁長官退官
'08年 顧問
'09年 常務役員
'10年 専務取締役
'11年 取締役・専務役員
'12年 取締役副社長

代表取締役副社長



加藤 光久
Mitsuhsa Kato

'75年 入社
'04年 常務役員
'06年 顧問
'10年 専務取締役
'11年 専務役員
'12年 取締役副社長



前川 眞基
Masamoto Maekawa

'73年 入社
'03年 常務役員
'07年 顧問
'09年 専務取締役
'11年 専務役員
'12年 取締役副社長



伊原 保守
Yasumori Ihara

'75年 入社
'04年 常務役員
'07年 顧問
'09年 専務取締役
'11年 取締役・専務役員



須藤 誠一
Seiichi Sudo

'74年 入社
'03年 常務役員
'08年 顧問
'12年 専務役員

取締役



古橋 衛
Mamoru Furuhashi

'73年 入社
'03年 常務役員
'07年 専務取締役
'11年 取締役・専務役員

取締役・専務役員



伊勢 清貴
Kiyotaka Ise

'80年 入社
'07年 常務役員
'13年 専務役員

取締役・専務役員



嵯峨 宏英
Koei Saga

'77年 入社
'08年 常務役員
'12年 専務役員

取締役・専務役員



寺師 茂樹
Shigeki Terashi

'80年 入社
'08年 常務役員
'13年 専務役員

取締役



石井 克政
Yoshimasa Ishii

'76年 入社
'05年 常務役員
'09年 専務取締役
'11年 専務役員

取締役



宇野 郁夫*
Ikuo Uno

'59年 日本生命保険(相)入社
'97年 同社代表取締役社長
'05年 同社代表取締役会長
'11年 同社相談役

取締役



加藤 治彦*
Haruhiko Kato

'75年 大蔵省(現 財務省)入省
'09年 国税庁長官
'11年 (株)証券保管振替機構
代表取締役社長

取締役



マーク ホーガン*
Mark T. Hogan

'73年 ゼネラルモーターズ社入社
'02年 同社グループ副社長
'04年 マグナ・インターナショナル社
社長
'08年 ピークルプロダクション
グループ社社長兼 CEO
'10年 デューイインベストメンツ社
社長

*会社法で定める社外取締役

マネジメント体制（2013年6月14日現在）

監査役

常勤監査役



一丸 陽一郎
Yoichiro Ichimaru
'71年 入社
'01年 取締役
'03年 常務役員
'05年 専務取締役
'09年 取締役副社長
'11年 常勤監査役



中津川 昌樹
Masaki Nakatsugawa
'76年 入社
'06年 常勤監査役



加藤 雅大
Masahiro Kato
'75年 入社
'09年 常務役員
'11年 常勤監査役

監査役



森下 洋一
Yoichi Morishita
'57年 松下電器産業(株) 入社
'93年 松下電器産業(株)
 (現 パナソニック(株))取締役社長
'00年 松下電器産業(株) 取締役会長
'06年 トヨタ自動車(株) 監査役
'06年 松下電器産業(株) 相談役
'12年 パナソニック(株) 特別顧問



岡田 明重
Akishige Okada
'63年 (株) 三井銀行 入行
'97年 (株) さくら銀行 取締役頭取
'01年 (株) 三井住友銀行 取締役会長
'02年 (株) 三井住友フィナンシャル
 グループ 取締役会長
'05年 (株) 三井住友銀行 特別顧問
'06年 トヨタ自動車(株) 監査役
'10年 (株) 三井住友銀行 名誉顧問



松尾 邦弘
Kunihiro Matsuo
'68年 検事就任
'04年 最高検察庁 検事総長
'06年 弁護士登録
'07年 トヨタ自動車(株) 監査役



和気 洋子
Yoko Wake
'70年 (株) 富士銀行 入行
'93年 慶應義塾大学 商学部 教授
'11年 トヨタ自動車(株) 監査役

事業等のリスク

トヨタの事業その他のリスクについて、投資家の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項を記載しています。ただし、以下はトヨタに関するすべてのリスクを網羅したものではなく、記載されたリスク以外のリスクも存在します。係るリスク要因のいずれによっても、投資家の判断に影響を及ぼす可能性があります。

本項においては、将来に関する事項が含まれていますが、当該事項は有価証券報告書提出日(2013年6月24日)現在において判断したものです。

■ (1) 市場および事業に関するリスク

①自動車市場の競争激化

世界の自動車市場では激しい競争が繰り広げられています。トヨタは、ビジネスを展開している各々の地域で、自動車メーカーとの競争に直面しています。世界経済は徐々に回復しつつありますが、自動車市場における競争はさらに激化しており、厳しい状況が続いています。また、世界の自動車産業のグローバル化がさらに進むことによって、競争は今後より一層激化する可能性があり、業界再編につながる可能性もあります。競争に影響を与える要因としては、製品の品質・機能、安全性、信頼性、燃費、革新性、開発に要する期間、価格、カスタマー・サービス、自動車金融の利用条件等の点が挙げられます。競争力を維持することは、トヨタの既存および新規市場におけ

る今後の成功、販売シェアにおいて最も重要です。トヨタは、昨今の自動車市場の急激な変化に的確に対応し、今後も競争力の維持強化に向けた様々な取り組みを進めていきますが、将来優位に競争することができないリスクがあります。競争が激化した場合、自動車の販売台数の減少や販売価格の低下などが起きる可能性があり、それによりトヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローが悪影響を受けるリスクがあります。

②自動車市場の需要変動

トヨタが参入している各市場では、今までも需要が変動してきました。各市場の状況によって、自動車の販売は左右されます。トヨタの販売は、世界各国の市場に依存しており、各市場の景気動向はトヨタにとって特に重要です。当連結会計年度においては、日本では一部に弱さが残るものの、徐々に持ち直しの動きが見られます。米国においては個人消費の増加などにより緩やかな回復が続いた一方、欧州では引き続き政府債務危機などにより景気が弱い動きとなり、新興国でも景気の拡大テンポが弱まっている状況にあります。このような需要の変化は現在でも続いており、この状況が今後どのように推移するかは不透明です。今後トヨタの想定を超えて需要の変化が継続または悪化した場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローが悪影響を受ける可能性があります。また、需要は、販売・金融インセンティブ、原材料・部品等の価格、燃料価格、政府の規

制(関税、輸入規制、その他の租税を含む)など、自動車の価格および自動車の購入・維持費用に直接関わる要因により、影響を受ける場合があります。需要が変動した場合、自動車の販売台数の減少や販売価格の低下などが起きる可能性があり、それによりトヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローが悪影響を受けるリスクがあります。

③お客様のニーズに速やかに対応した、革新的で価格競争力のある新商品を投入する能力

製品の開発期間を短縮し、魅力あふれる新型車でお客様にご満足いただくことは、自動車メーカーにとっては成功のカギとなります。特に、品質、安全性、信頼性において、お客様にご満足いただくことは非常に重要です。世界経済の変化に伴い、自動車市場の構造が急激に変化している現在、お客様の価値観とニーズの急速な変化に対応した新型車を適時・適切にかつ魅力ある価格で投入することは、トヨタの成功にとってこれまで以上に重要であり、技術・商品開発から生産にいたる、トヨタの事業の様々なプロセスにおいて、そのための取り組みを進めています。しかし、トヨタが、品質、安全性、信頼性、スタイルその他の性能に関するお客様の価値観とニーズを適時・適切にかつ十分にとらえることができない可能性があります。また、トヨタがお客様の価値観とニーズをとらえることができたとしても、その有する技術、知的財産、原材料や部品の調達、原価低減能力を含む製造能力またはその他生産性に関する状況により、価

格競争力のある新製品を適時・適切に開発・製造できない可能性があります。また、トヨタが計画どおりに設備投資を実施し、製造能力を維持・向上できない可能性もあります。お客様のニーズに対応する製品を開発・提供できない場合、販売シェアの縮小ならびに売上高と利益率の低下を引き起すリスクがあります。

④効果的な販売・流通を実施する能力

トヨタの自動車販売の成功は、お客様のご要望を満たす流通網と販売手法に基づき効果的な販売・流通を実施する能力に依存します。トヨタはその参入している各主要市場の規制環境において、お客様の価値観または変化に効果的に対応した流通網と販売手法を展開していますが、それができない場合は、売上高および販売シェアが減少するリスクがあります。

⑤ブランド・イメージの維持・発展

競争の激しい自動車業界において、ブランド・イメージを維持し発展させることは非常に重要です。ブランド・イメージを維持し発展させるためには、お客様の価値観やニーズに対応した安全で高品質の製品を提供することで、お客様の信頼をさらに高めていくことが重要です。トヨタが、安全で高品質の製品を提供することができない、または、リコール等の市場処置が必要であるにもかかわらず迅速な対応がなされないなどの結果、トヨタのブランド・イメージを効果的に維持し発展させることができなかった場合、自動車の販売台数の減少や販売価格の低下など

事業等のリスク

が起きる可能性があり、その結果、売上高と利益率の低下を引き起すリスクがあります。

⑥仕入先への部品供給の依存

トヨタは、部品や原材料などの調達部品を世界中の複数の競合する仕入先から調達する方針を取っていますが、調達部品によっては他の仕入先への代替が難しいものもあり、特定の仕入先に依存しているものがあります。また、その調達部品が様々な車種に共通して使用される場合、当該部品の調達がより困難となり、生産面への影響を受ける可能性があります。さらに、トヨタが直接の取引先である一次仕入先を分散していたとしても、一次仕入先が部品調達を二次以降の特定の仕入先に依存していた場合、同様に部品の供給を受けられないリスクもあります。トヨタが調達部品を継続的にタイムリーかつ低コストで調達できるかどうかは、多くの要因の影響を受けますが、それら要因にはトヨタがコントロールできないものも含まれています。それらの要因の中には、仕入先が継続的に調達部品を調達し供給できるか、またトヨタが、仕入先から調達部品を競争力のある価格で供給を受けられるか等が含まれます。特定の仕入先を失う、またはそれら仕入先から調達部品をタイムリーもしくは低コストで調達出来ない場合、トヨタの生産に遅延や休止またはコストの増加を引き起す可能性があり、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響が及ぶ可能性があります。

⑦金融サービスにおける競争の激化

世界の金融サービス業界では激しい競争が繰り広げられています。自動車金融の競争激化は、利益率の減少を引き起す可能性があります。この他トヨタの金融事業に影響を与える要因には、トヨタ車の販売台数の減少、中古車の価格低下による残存価値リスクの増加、貸倒率の増加および資金調達費用の増加が挙げられます。

⑧デジタル情報技術への依存

トヨタは、機密データを含む電子情報を処理・送信・蓄積するため、または製造・研究開発・サプライチェーン管理・販売・会計を含む様々なビジネスプロセスや活動を管理・サポートするために、第三者によって管理されているものも含め、様々な情報技術ネットワークやシステムを利用しています。さらに、トヨタの製品にも情報サービス機能や運転支援機能など様々なデジタル情報技術が利用されています。これらのデジタル情報技術ネットワークやシステムは、安全対策が施されているものの、ハッカーやコンピュータウィルスによる攻撃、トヨタが利用するネットワークおよびシステムにアクセスできる者による不正使用・誤用、開発ベンダー・クラウド業者など関係取引先からのサービスの停止、電力供給不足を含むインフラの障害、天災などによって被害や妨害を受ける、または停止する可能性があります。このような事態が起きた場合、重要な業務の中断や、機密データの漏洩、トヨタ製品の情報サービス機能・運転

支援機能などへの悪影響のほか、法的請求、訴訟、賠償責任、罰金の支払い義務などが発生する可能性があります。その結果、トヨタのブランド・イメージや、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を及ぼす可能性があります。

(2) 金融・経済のリスク

①為替および金利変動の影響

トヨタの収益は、外国為替相場の変動に影響を受け、主として日本円、米ドル、ユーロ、ならびに豪ドル、ロシア・ルーブル、加ドルおよび英国ポンドの価格変動によって影響を受けます。トヨタの連結財務諸表は、日本円で表示されているため、換算リスクという形で為替変動の影響を受けます。また、為替相場の変動は、外国通貨で販売する製品および調達する材料に、取引リスクという形で影響を与える可能性があります。特に、米ドルに対する円高の進行は、トヨタの経営成績に悪影響を与える可能性があります。

トヨタは、為替相場および金利の変動リスクを軽減するために、現地生産を行い、先物為替予約取引や金利スワップ取引を含むデリバティブ金融商品を利用していますが、依然として為替相場と金利の変動は、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を与える可能性があります。

②原材料価格の上昇

鉄鋼、貴金属、非鉄金属（アルミ等）、樹脂関連部品

など、トヨタおよびトヨタの仕入先が製造に使用する原材料価格の上昇は、部品代や製造コストの上昇につながり、これらのコストを製品の販売価格に十分に転嫁できない、あるいは仕入先がこれらのコストを十分に吸収できない結果、トヨタの将来の収益性に悪影響を与える可能性があります。

③金融市場の低迷

世界経済が急激に悪化した場合、多くの金融機関や投資家は、自らの財務体力に見合った水準で金融市場に資金を供給することが難しい状況に陥る可能性があります。その結果、企業がその信用力に見合った条件で資金調達をすることが困難になる可能性があります。必要に応じて資金を適切な条件で調達できない場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローが悪影響を受ける可能性があります。

(3) 政治・規制・法的手続・災害等に関するイベント性のリスク

①自動車産業に適用される政府の規制

世界の自動車産業は、自動車の安全性や排ガス、燃費、騒音、公害をはじめとする環境問題などに関する様々な法律と政府の規制の適用を受けています。特に、安全面では、法律や政府の規制に適合しない、またはその恐れのある自動車は、リコール等の市場処置の実施が求められます。さらに、トヨタはお客様の安心感の観点から、法律や政府の規制への適合性に

事業等のリスク

関わらず、自主的にリコール等の市場処置を実施する可能性もあります。また、多くの政府は、価格管理規制や為替管理規制を制定しています。トヨタは、これらの規制に適合するために費用を負担し、今後も法令遵守のために費用が発生する可能性があります。さらに、トヨタが市場に投入した車両にリコール等の市場処置が必要となった場合、製品のリコールや無償のサービスキャンペーンに係る費用を含めた様々な費用が発生する可能性があります。また、新しい法律または現行法の改正により、トヨタの今後の費用負担が増えるリスクがあります。このように、市場処置を講じたり法律や政府の規制へ適合するために多額の費用が発生した場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を与える可能性があります。

②法的手続

トヨタは、製造物責任、知的所有権の侵害等、様々な法的手続の当事者となる可能性があります。また、株主との間で法的手続の当事者となったり、行政手続または当局の調査の対象となる可能性もあります。現在トヨタは、行政手続および当局の調査を含む、複数の係属中の法的手続の当事者となっています。トヨタが当事者となる法的手続で不利な判断がなされた場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響が及ぶリスクがあります。

③自然災害、政治動乱、経済の不安定な局面、燃料供給の不足、インフラの障害、戦争、テロまたはストライキの発生

トヨタは、全世界で事業を展開することに関連して、様々なイベントリスクにさらされています。これらのリスクとは、自然災害、政治・経済の不安定な局面、燃料供給の不足、天災などによる電力・交通機能・ガス・水道・通信等のインフラの障害、戦争、テロ、ストライキ、操業の中断などが挙げられます。トヨタが製品を製造するための材料・部品・資材などを調達し、またはトヨタの製品が製造・流通・販売される主な市場において、これらの事態が生じた場合、トヨタの事業運営に障害または遅延をきたす可能性があります。トヨタの事業運営において、重大または長期間の障害ならびに遅延が発生した場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響が及ぶリスクがあります。



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



米国会計基準に基づく連結財務サマリー

トヨタ自動車株式会社
3月31日終了会計年度

	金額：百万円				
	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
会計年度：					
売上高：					
商品・製品売上高	¥16,578,033	¥17,790,862	¥20,059,493	¥22,670,097	¥24,820,510
金融収益	716,727	760,664	977,416	1,277,994	1,468,730
計	¥17,294,760	¥18,551,526	¥21,036,909	¥23,948,091	¥26,289,240
売上原価並びに販売費及び一般管理費：					
売上原価	¥13,506,337	¥14,500,282	¥16,335,312	¥18,356,255	¥20,452,338
金融費用	364,177	369,844	609,632	872,138	1,068,015
販売費及び一般管理費	1,757,356	2,009,213	2,213,623	2,481,015	2,498,512
計	¥15,627,870	¥16,879,339	¥19,158,567	¥21,709,408	¥24,018,865
営業利益(損失)	¥ 1,666,890	¥ 1,672,187	¥ 1,878,342	¥ 2,238,683	¥ 2,270,375
売上高営業利益率	9.6%	9.0%	8.9%	9.3%	8.6%
税金等調整前当期純利益(損失)	1,765,793	1,754,637	2,087,360	2,382,516	2,437,222
法人税等	681,304	657,910	795,153	898,312	911,495
当社株主に帰属する当期純利益(損失)	1,162,098	1,171,260	1,372,180	1,644,032	1,717,879
株主資本当社株主に帰属する当期純利益率(ROE)	15.2%	13.6%	14.0%	14.7%	14.5%
営業活動からのキャッシュ・フロー	¥ 2,186,734	¥ 2,370,940	¥ 2,515,480	¥ 3,238,173	¥ 2,981,624
投資活動からのキャッシュ・フロー	(2,216,495)	(3,061,196)	(3,375,500)	(3,814,378)	(3,874,886)
財務活動からのキャッシュ・フロー	242,223	419,384	876,911	881,768	706,189
研究開発費	682,279	755,147	812,648	890,782	958,882
資本的支出*	945,803	1,068,287	1,523,459	1,425,814	1,480,570
減価償却費	969,904	997,713	1,211,178	1,382,594	1,491,135
会計年度末：					
株主資本	¥ 8,178,567	¥ 9,044,950	¥10,560,449	¥11,836,092	¥11,869,527
総資産	22,040,228	24,335,011	28,731,595	32,574,779	32,458,320
長期借入債務	4,247,266	5,014,925	5,640,490	6,263,585	5,981,931
現金及び現金同等物	1,729,776	1,483,753	1,569,387	1,900,379	1,628,547
株主資本比率	37.1%	37.2%	36.8%	36.3%	36.6%
	金額：円				
	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
1株当たりデータ：					
当社株主に帰属する当期純利益(損失) (基本的)	¥ 342.90	¥ 355.35	¥ 421.76	¥ 512.09	¥ 540.65
年間配当金	45	65	90	120	140
株主資本	2,456.08	2,767.67	3,257.63	3,701.17	3,768.97
株式情報(3月31日)：					
株価	¥ 3,880	¥ 3,990	¥ 6,430	¥ 7,550	¥ 4,970
株式時価総額(百万円)	¥14,006,790	¥14,403,890	¥23,212,284	¥27,255,481	¥17,136,548
発行済株式数(株)	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,609,997,492	3,447,997,492

* 賃貸資産を除く



トヨタ

グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



●

米国会計基準に基づく連結財務サマリー

【 2/2 】

●

セグメント情報

●

連結四半期財務サマリー

●

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

●

連結財務諸表

●

連結財務諸表への注記

●

財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告

●

独立登録会計事務所の報告書

米国会計基準に基づく連結財務サマリー

トヨタ自動車株式会社
 3月31日終了会計年度

	金額：百万円					増減率 (%)
	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2013年 vs. 2012年
会計年度：						
売上高：						
商品・製品売上高	¥19,173,720	¥17,724,729	¥17,820,520	¥17,511,916	¥20,914,150	+19.4
金融収益	1,355,850	1,226,244	1,173,168	1,071,737	1,150,042	+7.3
計	¥20,529,570	¥18,950,973	¥18,993,688	¥18,583,653	¥22,064,192	+18.7
売上原価並びに販売費及び一般管理費：						
売上原価	¥17,468,416	¥15,971,496	¥15,985,783	¥15,795,918	¥18,010,569	+14.0
金融費用	987,384	712,301	629,543	592,646	630,426	+6.4
販売費及び一般管理費	2,534,781	2,119,660	1,910,083	1,839,462	2,102,309	+14.3
計	¥20,990,581	¥18,803,457	¥18,525,409	¥18,228,026	¥20,743,304	+13.8
営業利益 (損失)	¥ (461,011)	¥ 147,516	¥ 468,279	¥ 355,627	¥ 1,320,888	+271.4
売上高営業利益率	-2.2%	0.8%	2.5%	1.9%	6.0%	—
税金等調整前当期純利益 (損失)	(560,381)	291,468	563,290	432,873	1,403,649	+224.3
法人税等	(56,442)	92,664	312,821	262,272	551,686	+110.3
当社株主に帰属する当期純利益 (損失)	(436,937)	209,456	408,183	283,559	962,163	+239.3
株主資本当社株主に帰属する当期純利益率 (ROE)	-4.0%	2.1%	3.9%	2.7%	8.5%	—
営業活動からのキャッシュ・フロー	¥ 1,476,905	¥ 2,558,530	¥ 2,024,009	¥ 1,452,435	¥ 2,451,316	+68.8
投資活動からのキャッシュ・フロー	(1,230,220)	(2,850,184)	(2,116,344)	(1,442,658)	(3,027,312)	—
財務活動からのキャッシュ・フロー	698,841	(277,982)	434,327	(355,347)	477,242	—
研究開発費	904,075	725,345	730,340	779,806	807,454	+3.5
資本的支出*	1,364,582	604,536	629,326	723,537	854,561	+18.1
減価償却費	1,495,170	1,414,569	1,175,573	1,067,830	1,105,109	+3.5
会計年度末：						
株主資本	¥10,061,207	¥10,359,723	¥10,332,371	¥10,550,261	¥12,148,035	+15.1
総資産	29,062,037	30,349,287	29,818,166	30,650,965	35,483,317	+15.8
長期借入債務	6,301,469	7,015,409	6,449,220	6,042,277	7,337,824	+21.4
現金及び現金同等物	2,444,280	1,865,746	2,080,709	1,679,200	1,718,297	+2.3
株主資本比率	34.6%	34.1%	34.7%	34.4%	34.2%	—
	金額：円					増減率 (%)
	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2013年 vs. 2012年
1株当たりデータ：						
当社株主に帰属する当期純利益 (損失) (基本的)	¥ (139.13)	¥ 66.79	¥ 130.17	¥ 90.21	¥ 303.82	+236.8
年間配当金	100	45	50	50	90	+80.0
株主資本	3,208.41	3,303.49	3,295.08	3,331.51	3,835.30	+15.1
株式情報 (3月31日)：						
株価	¥ 3,120	¥ 3,745	¥ 3,350	¥ 3,570	¥ 4,860	+36.1
株式時価総額 (百万円)	¥10,757,752	¥12,912,751	¥11,550,792	¥12,309,351	¥16,757,268	+36.1
発行済株式数 (株)	3,447,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492	—

* 賃貸資産を除く



トヨタ

グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



● 米国会計基準に基づく連結財務サマリー
 ● セグメント情報
 ● 連結四半期財務サマリー
 ● 経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析
 ● 連結財務諸表
 ● 連結財務諸表への注記
 ● 財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告
 ● 独立登録会計事務所の報告書

セグメント情報

トヨタ自動車株式会社
3月31日終了会計年度

	金額：百万円						増減率 (%)
	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2013年 vs. 2012年
事業別：							
売上高：							
自動車	¥24,177,306	¥18,564,723	¥17,197,428	¥17,337,320	¥16,994,546	¥20,419,100	+20.2
金融	1,498,354	1,377,548	1,245,407	1,192,205	1,100,324	1,170,670	+6.4
その他	1,346,955	1,184,947	947,615	972,252	1,048,915	1,066,461	+1.7
消去	(733,375)	(597,648)	(439,477)	(508,089)	(560,132)	(592,039)	—
計	¥26,289,240	¥20,529,570	¥18,950,973	¥18,993,688	¥18,583,653	¥22,064,192	+18.7
営業利益 (損失)：							
自動車	¥ 2,171,905	¥ (394,876)	¥ (86,370)	¥ 85,973	¥ 21,683	¥ 944,704	+4,256.9
金融	86,494	(71,947)	246,927	358,280	306,438	315,820	+3.1
その他	33,080	9,913	(8,860)	35,242	42,062	53,616	+27.5
消去	(21,104)	(4,101)	(4,181)	(11,216)	(14,556)	6,748	—
計	¥ 2,270,375	¥ (461,011)	¥ 147,516	¥ 468,279	¥ 355,627	¥ 1,320,888	+271.4
所在地別：							
売上高：							
日本	¥15,315,812	¥12,186,737	¥11,220,303	¥10,986,246	¥11,167,319	¥12,821,018	+14.8
北米	9,423,258	6,222,914	5,670,526	5,429,136	4,751,886	6,284,425	+32.3
欧州	3,993,434	3,013,128	2,147,049	1,981,497	1,993,946	2,083,113	+4.5
アジア	3,120,826	2,719,329	2,655,327	3,374,534	3,334,274	4,385,476	+31.5
その他の地域	2,294,137	1,882,900	1,673,861	1,809,116	1,760,175	2,094,265	+19.0
消去	(7,858,227)	(5,495,438)	(4,416,093)	(4,586,841)	(4,423,947)	(5,604,105)	—
計	¥26,289,240	¥20,529,570	¥18,950,973	¥18,993,688	¥18,583,653	¥22,064,192	+18.7
営業利益 (損失)：							
日本	¥ 1,440,286	¥ (237,531)	¥ (225,242)	¥ (362,396)	¥ (207,040)	¥ 576,335	—
北米	305,352	(390,192)	85,490	339,503	186,409	221,925	+19.1
欧州	141,571	(143,233)	(32,955)	13,148	17,796	26,462	+48.7
アジア	256,356	176,060	203,527	312,977	256,790	376,055	+46.4
その他の地域	143,978	87,648	115,574	160,129	108,814	133,744	+22.9
消去	(17,168)	46,237	1,122	4,918	(7,142)	(13,633)	—
計	¥ 2,270,375	¥ (461,011)	¥ 147,516	¥ 468,279	¥ 355,627	¥ 1,320,888	+271.4



連結四半期財務サマリー

トヨタ自動車株式会社
3月31日終了会計年度

	金額：億円							
	2012年				2013年			
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4 四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4 四半期
売上高	¥34,410	¥45,749	¥48,652	¥57,025	¥55,015	¥54,067	¥53,187	¥58,370
対前年同期比	-29.4%	-4.8%	4.1%	22.8%	59.9%	18.2%	9.3%	2.4%
営業利益(損失)	(1,080)	754	1,496	2,385	3,531	3,406	1,247	5,023
対前年同期比	—%	-32.4%	51.1%	417.5%	—%	351.8%	-16.7%	110.6%
営業利益率	-3.1%	1.6%	3.1%	4.2%	6.4%	6.3%	2.3%	8.6%
税金等調整前当期純利益(損失)	(805)	791	1,986	2,356	4,152	3,793	1,312	4,778
対前年同期比	—%	-38.7%	53.2%	467.2%	—%	379.4%	-33.9%	102.8%
当社株主に帰属する当期純利益	11	804	809	1,210	2,903	2,579	999	3,139
対前年同期比	-99.4%	-18.5%	-13.5%	376.5%	24,929.9%	220.7%	23.4%	159.4%
事業別セグメント情報：								
売上高：								
自動車	¥30,608	¥41,831	¥44,714	¥52,790	¥51,201	¥50,087	¥48,892	¥54,010
金融	2,858	2,710	2,715	2,720	2,744	2,720	3,013	3,228
その他	1,905	2,552	2,722	3,310	2,432	2,526	2,620	3,084
消去	(961)	(1,344)	(1,499)	(1,796)	(1,362)	(1,266)	(1,338)	(1,952)
計	¥34,410	¥45,749	¥48,652	¥57,025	¥55,015	¥54,067	¥53,187	¥58,370
営業利益(損失)：								
自動車	¥ (2,025)	¥ (75)	¥ 571	¥ 1,745	¥ 2,586	¥ 2,393	¥ 437	¥ 4,029
金融	946	764	835	519	867	877	690	722
その他	(20)	99	153	188	93	131	154	157
消去	19	(34)	(63)	(67)	(16)	3	(34)	114
計	¥ (1,080)	¥ 754	¥ 1,496	¥ 2,385	¥ 3,531	¥ 3,406	¥ 1,247	¥ 5,023
所在地別情報：								
売上高：								
日本	¥17,845	¥28,690	¥30,242	¥34,896	¥32,422	¥31,639	¥29,762	¥34,385
北米	8,535	10,857	13,795	14,329	15,928	14,509	15,250	17,156
欧州	4,599	4,992	5,270	5,078	5,120	4,975	5,083	5,651
アジア	7,000	8,273	7,042	11,029	10,736	10,882	11,125	11,109
その他	3,688	4,553	4,602	4,759	4,834	5,008	5,303	5,795
消去	(7,257)	(11,616)	(12,299)	(13,067)	(14,027)	(12,948)	(13,338)	(15,727)
計	¥34,410	¥45,749	¥48,652	¥57,025	¥55,015	¥54,067	¥53,187	¥58,370
営業利益(損失)：								
日本	¥ (2,066)	¥ (693)	¥ (305)	¥ 994	¥ 1,071	¥ 1,437	¥ 156	¥ 3,098
北米	289	325	903	345	1,176	649	(171)	564
欧州	(75)	56	104	92	34	86	92	51
アジア	601	704	405	857	1,015	929	917	897
その他	210	371	379	128	271	315	323	426
消去	(39)	(9)	10	(33)	(37)	(12)	(71)	(14)
計	¥ (1,080)	¥ 754	¥ 1,496	¥ 2,385	¥ 3,531	¥ 3,406	¥ 1,247	¥ 5,023

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

当セクションに記載されるすべての財務情報は、当アニュアルレポートにおいて開示される連結財務諸表に基づいています。同連結財務諸表は、米国において一般に公正妥当と認められる会計原則に基づき作成されています。

概観

当社および連結子会社（以下、トヨタという。）の事業セグメントは、自動車事業、金融事業およびその他の事業で構成されています。自動車事業は最も重要な事業セグメントで、2013会計年度においてトヨタの売上高合計（セグメント間売上控除前）の90%を占めています。2013会計年度における車両販売台数ベースによるトヨタの主要な市場は、日本（26%）、北米（28%）、欧州（9%）およびアジア（19%）となっています。

自動車市場環境

世界の自動車市場は、非常に競争が激しく、また予測が困難な状況にあります。さらに、自動車業界の需要は、社会、政治および経済の状況、新車および新技術の導入ならびにお客様が自動車を購入または利用される際に負担いただく費用といった様々な要素の影響を受けます。これらの要素により、各市場および各タイプの自動車に対するお客様の需要は、大きく変化します。

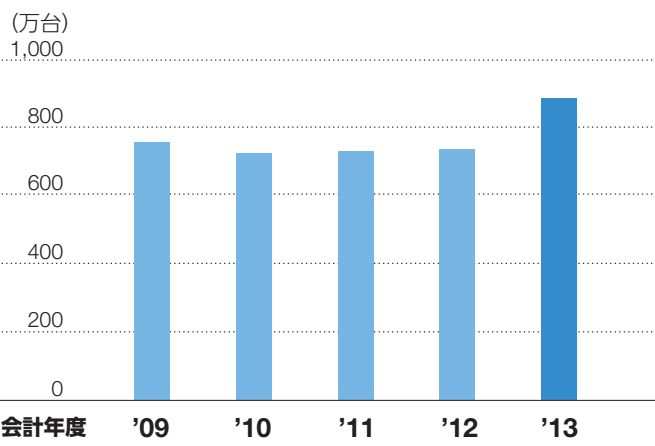
2013会計年度の自動車市場は、米国ならびにアジアなどの新興国を中心に堅調に推移しました。また、世界的に環境性能の高い商品に対する需要が継続しました。

次の表は、過去3会計年度における各仕向地域別の連結販売台数を示しています。

	千台		
	3月31日に終了した1年間		
	2011年	2012年	2013年
日本	1,913	2,071	2,279
北米	2,031	1,872	2,469
欧州	796	798	799
アジア	1,255	1,327	1,684
その他*	1,313	1,284	1,640
海外計	5,395	5,281	6,592
合計	7,308	7,352	8,871

*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカ、中近東ほかからなります。

連結車両販売台数



トヨタの日本における連結販売台数は、新商品の積極的な投入や全国販売店の努力により、2012会計年度および2013会計年度ともに増加し、2013会計年度は、軽自動車を除くトヨタ・レクサスブランドの販売シェアは過去最高の48.4%、軽自動車を含む販売シェア（含むダイハツおよび日野ブランド）は44.3%と、前会計年度に引き続き高いレベルで推移しました。トヨタの海外における連結販売台数は、2012会計年度は減少しましたが、2013会計年度は増加しました。2012会計年度は、アジアにおいては、タイ洪水の影響があったものの、市場の底堅い需要により販売台数が増加しましたが、北米などの地域においては、震災およびタイ洪水の影響により販売台数が減少し、全体としては減少となりました。2013会計年度は、すべての地域で販売台数が増加しました。

各市場における全車両販売台数に占めるトヨタのシェアは、製品の品質、安全性、信頼性、価格、デザイン、性能、経済性および実用性についての他社との比較により左右されます。また、時機を得た新車の導入やモデルチェンジの実施も、お客様のニーズを満たす重要な要因です。変化し続けるお客様の嗜好を満

たす能力も、売上および利益に大きな影響をもたらします。

自動車事業の収益性は様々な要因により左右されます。これらには次のような要因が含まれます。

- 車両販売台数
- 販売された車両モデルとオプションの組み合わせ
- 部品・サービス売上
- 価格割引およびその他のインセンティブのレベルならびにマーケティング費用
- 顧客からの製品保証に関する請求およびその他の顧客満足のための修理等にかかる費用
- 研究開発費等の固定費
- 原材料価格
- コストの管理能力
- 生産資源の効率的な利用
- 特定の仕入先への部品供給の依存による生産への影響
- 自然災害や社会インフラの障害による市場・販売・生産への影響
- 日本円およびトヨタが事業を行っている地域におけるその他通貨の為替相場の変動

法律、規制、政策の変更およびその他の政府による措置も自動車事業の収益性に著しい影響を及ぼすことがあります。これらの法律、規制および政策には、車両の製造コストを大幅に増加させる環境問題、車両の安全性、燃費および排ガスに影響を及ぼすものが含まれます。欧州連合は、廃棄自動車に関して各自動車メーカーが回収費用を負担し、廃棄自動車を解体するのに十分な施設を整備し、スクラップ前に有害物質やリサイクル可能な部品を自動車から取り除くように要求する指令を発効させました。これらの法律、規制および政策の議論に関しては「廃棄自動車

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

に関する法律」、米国SECに提出するフォーム20-Fの「Information on the Company—Business Overview—Governmental Regulation, Environmental and Safety Standards」および連結財務諸表注記23を参照ください。

多くの国の政府が、現地調達率を規定し、関税およびその他の貿易障壁を課し、あるいは自動車メーカーの事業を制限したり本国への利益の移転を困難にするような価格管理あるいは為替管理を行っています。このような法律、規制、政策その他の行政措置における変更は、製品の生産、ライセンス、流通もしくは販売、原価、あるいは適用される税率に影響を及ぼすことがあります。トヨタは、トヨタ車の安全性について潜在的問題がある場合に適宜リコール等の市場処置（セーフティ・キャンペーンを含む）を発表しています。トヨタは、2009年11月、北米において、アクセルペダルがフロアマットに引っ掛かり戻らなくなる問題に関連して、特定車種のセーフティ・キャンペーンを実施し、その後セーフティ・キャンペーンの対象車種を拡大しました。2010年1月、北米、欧州および中国等においてアクセルペダルの不具合に関連した特定車種のリコールを実施することを決定しました。また、2010年2月、日本、北米および欧州等においてプリウスなどの制動装置に関するリコールを実施することを決定しました。前述のリコール等の市場処置をめぐり、米国では政府による調査に加え、トヨタに対する申し立ておよび訴訟が提起されています。これらの申し立ておよび訴訟に関しては、連結財務諸表注記23を参照ください。

世界の自動車産業は、グローバルな競争の時期にあり、この傾向は予見可能な将来まで続く可能性があります。また、トヨタが事業を展開する競争的な環境は、さらに激化する様相を呈しています。トヨタは一独立企業として自動車産業で効率的に競争するた

めの資源、戦略および技術を予見可能な将来において有していると考えています。

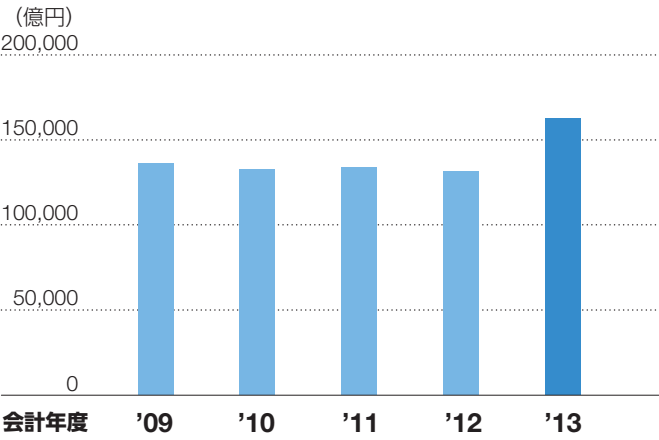
金融事業

自動車市場は回復基調にあるものの、自動車金融の市場は、依然として大変競争が激しくなっています。自動車金融の競争激化は、利益率の減少を引き起こす可能性があり、また、顧客がトヨタ車を購入する際にトヨタ以外の金融サービスを利用するようになる場合、マーケット・シェアが低下することも考えられます。

トヨタの金融サービス事業は、主として、顧客および販売店に対する融資プログラムおよびリース・プログラムの提供を行っています。トヨタは、顧客に対して資金を提供する能力は、顧客に対しての重要な付加価値サービスであると考え、金融子会社のネットワークを各国へ展開しています。

小売融資およびリースにおけるトヨタの主な競争相手には、商業銀行、消費者信用組合、その他のファイナンス会社が含まれます。一方、卸売融資における主な競争相手には、商業銀行および自動車メーカー系のファイナンス会社が含まれます。

金融事業の総資産



トヨタの金融債権<純額>は、主に為替換算レート変動の影響および小売債権などの増加により、2013

会計年度において増加しました。

次の表は、過去2会計年度におけるトヨタの金融債権およびオペレーティング・リースに関する情報です。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2012年	2013年
金融債権：		
小売債権	¥ 7,248,793	¥ 9,047,782
ファイナンス・リース	955,430	1,029,887
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	2,033,954	2,615,728
	10,238,177	12,693,397
繰延融資初期費用	105,533	135,398
未稼得収益	(494,123)	(628,340)
金融損失引当金		
小売債権	(77,353)	(83,858)
ファイナンス・リース	(30,637)	(28,928)
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	(24,238)	(26,243)
	(132,228)	(139,029)
金融債権<純額>合計	9,717,359	12,061,426
控除：一年以内に期限の到来する債権	(4,114,897)	(5,117,660)
長期金融債権<純額>	¥ 5,602,462	¥ 6,943,766
オペレーティング・リース(賃貸用車両及び器具)：		
車両	¥ 2,536,595	¥ 2,999,294
器具	87,848	104,351
控除：繰延利益等	(49,090)	(65,634)
	2,575,353	3,038,011
控除：減価償却累計額	(667,406)	(749,238)
控除：金融損失引当金	(8,135)	(8,020)
賃貸用車両及び器具<純額>	¥ 1,899,812	¥ 2,280,753



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

トヨタの金融債権は、回収可能性リスクを負っています。これは顧客もしくは販売店の支払不能や、担保価値（売却費用控除後）が債権の帳簿価額を下回った場合に発生する可能性があります。詳細については、「重要な会計上の見積り」のセクションの「貸倒引当金および金融損失引当金」、および連結財務諸表注記11を参照ください。

トヨタは、車両リースを継続的に提供してきました。当該リース事業によりトヨタは残存価額のリスクを負っています。これは車両リース契約の借手が、リース終了時に車両を購入するオプションを行行使ない場合に発生する可能性があります。詳細については、「重要な会計上の見積り」のセクションの「オペレーティング・リースに対する投資」、および連結財務諸表注記2を参照ください。

トヨタは、主に固定金利借入債務を機能通貨建ての変動金利借入債務へ転換するために、金利スワップおよび金利通貨スワップ契約を結んでいます。特定のデリバティブ金融商品は、経済的企業行動の見地からは金利リスクをヘッジするために契約されていますが、トヨタの連結貸借対照表における特定の資産および負債をヘッジするものとしては指定されていないため、それらの指定されなかったデリバティブに生じる未実現評価損益は、その期間の損益として計上されます。詳細については、「重要な会計上の見積り」のセクションの「公正価値計上のデリバティブ等の契約」、「市場リスクに関する定量および定性情報の開示」のセクションならびに連結財務諸表注記20および26を参照ください。

資金調達コストの変動は、金融事業の収益性に影響を及ぼす可能性があります。資金調達コストは、数多くの要因の影響を受けますが、その中にはトヨタ

がコントロールできないものもあります。これには、全般的な景気、金利およびトヨタの財務力などが含まれます。2012会計年度および2013会計年度の資金調達コストは、主に市場金利の低下により減少しました。

トヨタは、2001年4月に日本でクレジットカード事業を立ち上げました。カード会員数は、2012年3月31日現在10.9百万人と、2011年3月31日から2.0百万人の増加となりました。また、2013年3月31日現在11.8百万人と、2012年3月31日から0.9百万人の増加となりました。カード債権は2012年3月31日現在3,075億円と、2011年3月31日から440億円の増加となりました。また、2013年3月31日現在3,381億円と、2012年3月31日から305億円の増加となりました。

その他の事業

トヨタのその他の事業には、プレハブ等住宅の製造・販売を手掛ける住宅事業、情報通信事業・ITS (Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム) 関連事業・ガズー事業等の情報技術関連事業等が含まれます。

トヨタは、その他の事業は連結業績に大きな影響を及ぼすものではないと考えています。

為替の変動

トヨタは、為替変動による影響を受けやすいといえます。トヨタは日本円の他に主に米ドルおよびユーロの価格変動の影響を受けており、また、米ドルやユーロほどではないにしても豪ドル、露ルーブル、加ドルおよび英国ポンドなどについても影響を受けることがあります。日本円で表示されたトヨタの連

結財務諸表は、換算リスクおよび取引リスクによる為替変動の影響を受けています。

換算リスクとは、特定期間もしくは特定日の財務諸表が、事業を展開する国々の通貨の日本円に対する為替の変動による影響を受けるリスクです。たとえば日本円に対する通貨の変動が大きく、前会計年度との比較において、また地域ごとの比較においてかなりの影響を及ぼすとしても、換算リスクは報告上の考慮事項に過ぎず、その基礎となる業績を左右するものではありません。トヨタは換算リスクに対してヘッジを行っていません。

取引リスクとは、収益と費用および資産と負債の通貨が異なることによるリスクです。取引リスクは主にトヨタの日本製車両の海外売上に関係しています。

トヨタは、生産施設が世界中に所在しているため、取引リスクは大幅に軽減されていると考えています。グローバル化戦略の一環として、車両販売を行う主要市場において生産施設を建設することにより、生産を現地化してまいりました。2011年(暦年)および2012年(暦年)において、トヨタの海外における車両販売台数のそれぞれ71.3%および75.4%が海外で生産されています。北米では2011年(暦年)および2012年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ66.8%および75.3%が現地で生産されています。欧州では2011年(暦年)および2012年(暦年)の車両販売台数のそれぞれ57.7%および58.5%が現地で生産されています。生産の現地化により、トヨタは生産過程に使用される供給品および原材料の多くを現地調達することができ、現地での収益と費用の通貨のマッチングをはかることが可能です。

トヨタは、取引リスクの一部に対処するために為替の取引およびヘッジを行っています。これにより

為替変動による影響は軽減されますが、すべて排除されるまでには至っておらず、年によってその影響が大きい場合もあり得ます。為替変動リスクをヘッジするためにトヨタで利用されるデリバティブ金融商品に関する追加的な情報については、連結財務諸表注記20および26を参照ください。

一般的に、円安は売上高、営業利益および当社株主に帰属する当期純利益に好影響を及ぼし、円高は悪影響を及ぼします。日本円の米ドルに対する期中平均および決算日の為替相場は、2012会計年度においては前会計年度に比べて円高に推移しましたが、2013会計年度においては円安に推移しました。日本円のユーロに対する期中平均相場は、2012会計年度および2013会計年度ともに前会計年度に比べて円高に推移しました。また、日本円のユーロに対する決算日の為替相場は、2012会計年度末は前会計年度末に比べて円高となりましたが、2013会計年度は後半期に円安に推移したことにより、2013会計年度末は前会計年度末に比べて円安となりました。詳細については、「市場リスクに関する定量および定性情報の開示」のセクションの「為替リスク」を参照ください。

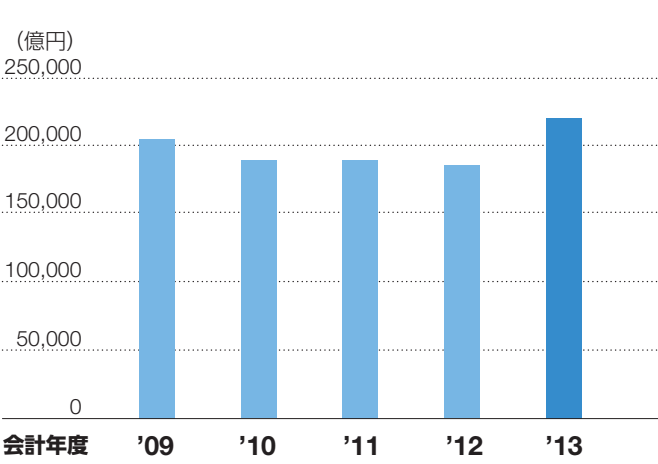
2012会計年度および2013会計年度において、日本円の米ドルおよびユーロに対する期中平均相場は、上記の通り前会計年度から変動しました。「業績—2013会計年度と2012会計年度の比較」および「業績—2012会計年度と2011会計年度の比較」に記載した為替の影響を除いた業績は、それぞれ前会計年度の期中平均相場を適用して算出した売上高、すなわち比較対象年度において為替相場の変動がなかったと仮定した2013会計年度および2012会計年度における売上高を表示しています。為替の影響を除いた業績数値は、トヨタの連結財務諸表上の数

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

売上高

2013会計年度の売上高は22兆641億円と、前会計年度に比べて3兆4,805億円(18.7%)の増収となりました。この増収は主に、車両販売台数および販売構成の変化による影響3兆315億円や為替換算レート変動の影響2,818億円によるものです。日本円に換算する際の為替の影響2,818億円を除いた場合、2013会計年度の売上高は21兆7,823億円と、前会計年度に比べて17.2%の増収であったと考えられます。2013会計年度の自動車市場は、米国、アジアなどの新興国で堅調に推移し、前年(暦年)に比べて北米では11.3%およびアジアでは14.3%の増加となりました。これを受けトヨタの連結販売台数は、8,871千台と前会計年度に比べて20.7%の増加となりました。

売上高



金融収益は1兆1,142億円と、前会計年度に比べて4.0%の増収であったと考えられます。これは主にオペレーティング・リースとして賃貸されている車両

および器具からのレンタル収入の増加258億円によるものです。

2013会計年度末および2012会計年度末の各地域における金融事業における融資件数(残高)の状況は次のとおりです。

	千件			
	3月31日		増減および増減率	
	2012年	2013年	増減	増減率(%)
日本	1,697	1,765	68	+4.0
北米	4,535	4,596	61	+1.3
欧州	796	825	29	+3.7
アジア	649	868	219	+33.7
その他*	552	618	66	+11.9
合計	8,229	8,672	443	+5.4

*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

2013会計年度の売上高(セグメント間売上控除前)は前会計年度に比べて、日本では14.8%、北米では32.3%、欧州では4.5%、アジアでは31.5%、その他の地域では19.0%の増収となりました。日本円に換算する際の為替の影響2,818億円を除いた場合、

2013会計年度の売上高は前会計年度に比べて、日本では14.8%、北米では26.2%、欧州では6.9%、アジアでは28.0%、その他の地域では22.5%の増収であったと考えられます。

各地域における売上高(セグメント間売上控除前)の状況は次のとおりです。

日本

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2012年	2013年	増減	増減率(%)
トヨタ連結販売台数*	3,741	4,202	461	+12.3

*日本は輸出台数を含む。

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2012年	2013年	増減	増減率(%)
トヨタ売上高：				
商品・製品売上高	¥11,040,964	¥12,687,092	¥1,646,128	+14.9
金融収益	126,355	133,926	7,571	+6.0
トヨタ売上高計	¥11,167,319	¥12,821,018	¥1,653,699	+14.8

トヨタの事業別外部顧客向け売上高の商品別内訳は次のとおりです。

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2012年	2013年	増減	増減率(%)
車両	¥14,164,940	¥17,446,473	¥3,281,533	+23.2
海外生産用部品	338,000	356,756	18,756	+5.5
部品	1,532,219	1,577,690	45,471	+3.0
その他	929,219	997,843	68,624	+7.4
自動車事業計	16,964,378	20,378,762	3,414,384	+20.1
その他の事業	547,538	535,388	(12,150)	-2.2
商品・製品売上高	17,511,916	20,914,150	3,402,234	+19.4
金融事業	1,071,737	1,150,042	78,305	+7.3
合計	¥18,583,653	¥22,064,192	¥3,480,539	+18.7

売上高は自動車事業およびその他の事業の合計である商品・製品売上高ならびに金融収益で構成されており、2013会計年度の商品・製品売上高は20兆9,141億円と、前会計年度に比べて19.4%の増収となり、金融収益は1兆1,500億円と、前会計年度に比べて7.3%の増収となりました。日本円に換算する

際の為替の影響2,460億円を除いた場合、2013会計年度の商品・製品売上高は20兆6,681億円と、前会計年度に比べて18.0%の増収であったと考えられます。商品・製品売上高の増収は、主にトヨタの販売台数が1,519千台増加したことによるものです。日本円に換算する際の為替の影響358億円を除いた場合、



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

日本においては、輸出台数を含むトヨタの販売台数が、前会計年度の前半期に震災の影響を受けて減少した一方で、2013会計年度は、エコカー補助金による需要拡大や「アクア」等の販売が好調であったため、前会計年度に比べて461千台増加し、増収となりました。

北米

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2012年	2013年	増減	増減率(%)
トヨタ連結販売台数	1,872	2,469	597	+31.9
	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2012年	2013年	増減	増減率(%)
トヨタ売上高：				
商品・製品売上高	¥4,048,532	¥5,564,183	¥1,515,651	+37.4
金融収益	703,354	720,242	16,888	+2.4
トヨタ売上高計	¥4,751,886	¥6,284,425	¥1,532,539	+32.3

北米においては、市場の堅調な回復に加え、「カローラ」、「カムリ」などの販売が好調であったため、トヨタの販売台数は前会計年度に比べて597千台増加し、増収となりました。

欧州

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2012	2013	増減	増減率(%)
トヨタ連結販売台数	798	799	1	+0.1
	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2012年	2013年	増減	増減率(%)
トヨタ売上高：				
商品・製品売上高	¥1,925,670	¥2,007,207	¥81,537	+4.2
金融収益	68,276	75,906	7,630	+11.2
トヨタ売上高計	¥1,993,946	¥2,083,113	¥89,167	+4.5

欧州においては、トヨタの販売台数が前会計年度に比べて、西欧では欧州信用不安による市場縮小の影響により減少したものの、東欧では販売が好調なロシアを中心に増加したことにより、欧州全体では販売台数が1千台増加し、増収となりました。

アジア

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2012年	2013年	増減	増減率(%)
トヨタ連結販売台数	1,327	1,684	357	+26.9

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2012年	2013年	増減	増減率(%)
トヨタ売上高：				
商品・製品売上高	¥3,275,871	¥4,307,943	¥1,032,072	+31.5
金融収益	58,403	77,533	19,130	+32.8
トヨタ売上高計	¥3,334,274	¥4,385,476	¥1,051,202	+31.5

アジアにおいては、前会計年度にタイ洪水の影響を受けた一方で、2013会計年度は、タイ・インドネシアを中心に市場が拡大したことにより、トヨタの販売台数は前会計年度に比べて357千台増加し、増収となりました。

その他の地域

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2012年	2013年	増減	増減率(%)
トヨタ連結販売台数	1,284	1,640	356	+27.8

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2012年	2013年	増減	増減率(%)
トヨタ売上高：				
商品・製品売上高	¥1,636,043	¥1,942,215	¥306,172	+18.7
金融収益	124,132	152,050	27,918	+22.5
トヨタ売上高計	¥1,760,175	¥2,094,265	¥334,090	+19.0

その他の地域においては、前会計年度に震災やタイ洪水による供給不足の影響があった一方で、2013会計年度は、各地域で「IMV」や「ランドクルーザー」の販売が好調であったため、トヨタの販売台数は前会計年度に比べて、356千台増加し、増収となりました。



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

営業費用

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2012年	2013年	増減	増減率(%)
営業費用：				
売上原価	¥15,795,918	¥18,010,569	¥2,214,651	+14.0
金融費用	592,646	630,426	37,780	+6.4
販売費及び一般管理費	1,839,462	2,102,309	262,847	+14.3
営業費用合計	¥18,228,026	¥20,743,304	¥2,515,278	+13.8

	金額：百万円
	増減
営業費用の対前期比増減：	
車両販売台数および販売構成の変化による影響	¥2,360,000
為替換算レート変動の影響	270,000
原価改善の努力	(450,000)
諸経費の増加ほか	335,278
合計	¥2,515,278

2013会計年度における営業費用は20兆7,433億円と、前会計年度に比べて2兆5,152億円(13.8%)の増加となりました。この増加は主に、車両販売台数および販売構成の変化による影響2兆3,600億円、為替換算レート変動の影響2,700億円および諸経費の増加ほか3,352億円によるものですが、原価改善の努力4,500億円により一部相殺されています。

上記の諸経費の増加ほかは、主に米国における連邦統合訴訟の経済的損失に関する訴訟の和解に関連する費用900億円、労務費700億円、品質関連費用500億円および研究開発費200億円の増加によるものです。品質関連費用の増加は、主に2013会計年度末の決算日レートが、前会計年度末に比べて円安に推移したことによるものです。詳細については、連結財務諸表注記14を参照ください。

2013会計年度に実施した主なりコール等の市場処置は以下のとおりです。

2012年10月、トヨタは国内外において運転席ドア部のパワーウィンドウスイッチの点検および潤滑

用グリースの塗布に関連したトヨタ車の一部の車種のリコールを発表しました。2012年11月、トヨタは国内外においてハンドルとギヤボックスを連結している継手部品（インタミエクステンションシャフト）のギヤボックス側強度不足およびハイブリッドシステムの電動ウォーターポンプに関連したトヨタ車の一部の車種のリコールを発表しました。

原価改善の努力

継続的な原価改善の努力により、2013会計年度の営業費用を4,500億円減少することができました。原価改善の努力には、鉄鋼、貴金属、非鉄金属(アルミ等)、樹脂関連部品などの資材・部品価格の変動による影響が含まれています。2013会計年度は、仕入先と一体となった原価改善活動に引き続き精力的に取り組んだ結果、収益改善に貢献することができました。原価改善の努力は、継続的に実施されているVE(Value Engineering)・VA(Value Analysis)活動、部品の種類の絞込みにつながる部品共通化、ならびに

車両生産コストの低減を目的としたその他の製造活動に関連しています。

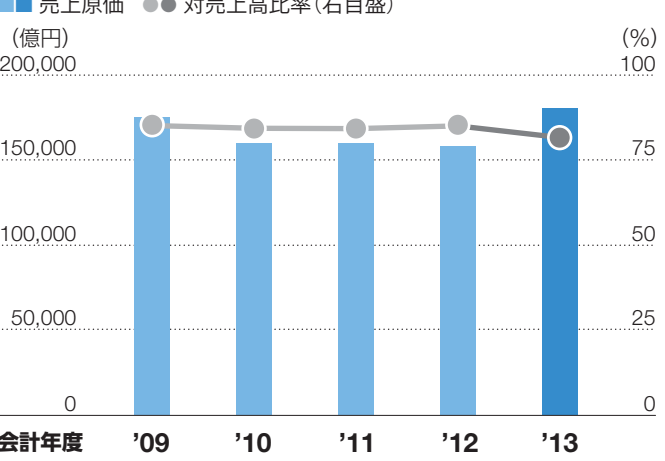
売上原価

2013会計年度における売上原価は18兆105億円と、前会計年度に比べて2兆2,146億円(14.0%)の増加となりました。この増加は主に、車両販売台数および販売構成の変化による影響2兆1,240億円、為替換算レート変動の影響2,010億円によるものですが、原価改善の努力4,500億円により一部相殺されています。

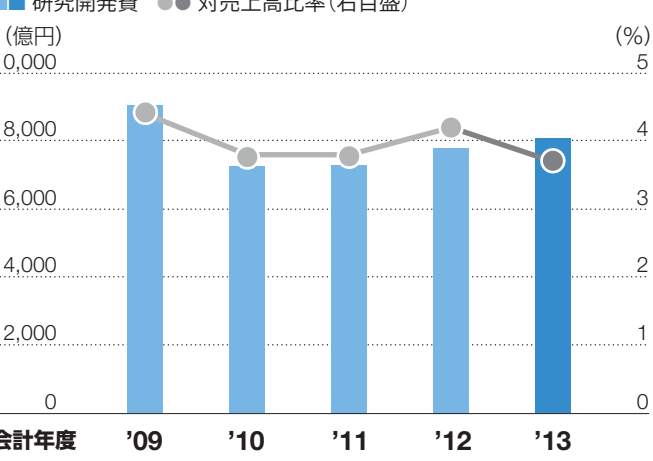
金融費用

2013会計年度における金融費用は6,304億円と、

売上原価



研究開発費



営業利益

	金額：百万円
	増減
営業利益の対前期比増減：	
営業面の努力	¥650,000
原価改善の努力	450,000
為替変動の影響	150,000
諸経費の増加ほか	(300,000)
その他	15,261
合計	¥965,261

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

2013会計年度における営業利益は1兆3,208億円と、前会計年度に比べて9,652億円(271.4%)の増益となりました。この増益は主に、営業面の努力6,500億円、原価改善の努力4,500億円および為替変動の影響1,500億円によるものですが、諸経費の増加ほか3,000億円により一部相殺されています。諸経費の増加ほかは、主に米国における連邦統合訴訟の経済的損失に関する訴訟の和解に関連する費用900億円、労務費700億円、品質関連費用500億円および研究開発費200億円の増加によるものです。

2013会計年度における営業利益(セグメント間利益控除前)は前会計年度に比べて、日本では7,833億円、北米では355億円(19.1%)、欧州では86億円(48.7%)、アジアでは1,192億円(46.4%)、その他の地域では249億円(22.9%)の増益となりました。

各地域における営業利益の状況は次のとおりです。

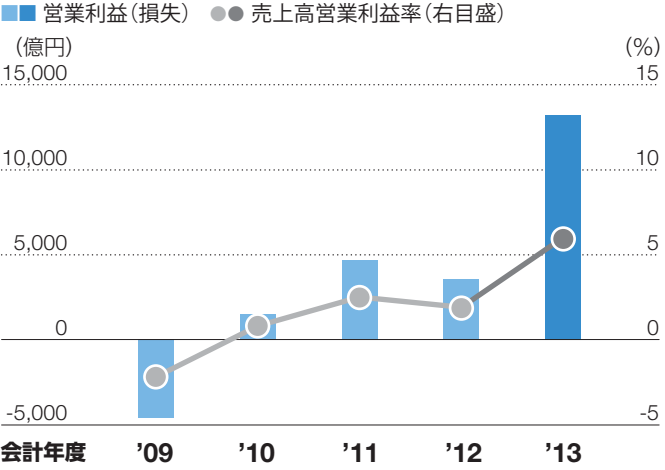
日本

	金額：百万円
	増減
営業利益の対前期比増減：	
営業面の努力	¥415,000
原価改善の努力	380,000
為替変動の影響	165,000
諸経費の増加ほか	(170,000)
その他	(6,625)
合計	¥783,375

北米

	金額：百万円
	増減
営業利益の対前期比増減：	
営業面の努力	¥30,000
原価改善の努力	50,000
諸経費の増加ほか	(65,000)
その他	20,516
合計	¥35,516

営業利益(損失)



欧州

	金額：百万円
	増減
営業利益の対前期比増減：	
営業面の努力	¥5,000
原価改善の努力	5,000
諸経費の増加ほか	(5,000)
その他	3,666
合計	¥8,666

アジア

	金額：百万円
	増減
営業利益の対前期比増減：	
営業面の努力	¥135,000
原価改善の努力	15,000
為替変動の影響	(10,000)
諸経費の増加ほか	(30,000)
その他	9,265
合計	¥119,265

その他の収益・費用

2013会計年度における受取利息及び受取配当金は986億円と、前会計年度に比べて11億円(1.2%)の減少となりました。

2013会計年度における支払利息は前会計年度と同じく229億円となりました。

2013会計年度における為替差益<純額>は55億円と、前会計年度に比べて315億円(85.0%)の減益となりました。為替差損益は外国通貨建て取引によって生じた外国通貨建ての資産および負債を、取引時の為替相場で換算した価額と、先物為替契約を利用して行う決済を含め、同会計年度における決済金額または決算時の為替相場で換算した価額との差額を示すものです。為替差益<純額>の減益315億円は、主に2013会計年度に償還された外貨建て債券

の償還時点の為替レートが、購入時点に対して円高に推移したことにより、為替差損を計上したことによるものです。

2013会計年度におけるその他<純額>は15億円と、前会計年度に比べて383億円の増益となりました。

法人税等

2013会計年度における法人税等は5,516億円と、主に税金等調整前当期純利益の増益により、前会計年度に比べて2,894億円(110.3%)の増加となりました。2013会計年度における実効税率は39.3%と、日本国内における法定税率を上回りました。これは主に、持分法適用関連会社の未分配利益に係る繰延税金負債を計上したことによるものです。



経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

非支配持分帰属損益および持分法投資損益

2013会計年度における非支配持分帰属損益は1,213億円と、前会計年度に比べて365億円(43.2%)の増益となりました。この増益は、主に連結子会社の株主に帰属する当期純利益の増益によるものです。

2013会計年度における持分法投資損益は2,315億円と、前会計年度に比べて338億円(17.1%)の増益となりました。この増益は持分法適用関連会社の株主に帰属する当期純利益の増益によるものです。

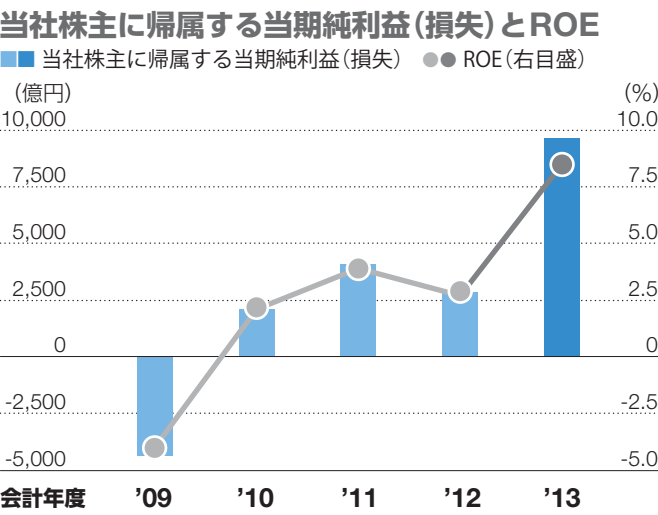
当社株主に帰属する当期純利益

2013会計年度の当社株主に帰属する当期純利益は9,621億円と、前会計年度に比べて6,786億円(239.3%)の増益となりました。

その他の包括利益・損失

2013会計年度におけるその他の包括損益は8,227億円と、前会計年度に比べて8,568億円の増益となりました。これは主に、外貨換算調整額が前会計年度

の877億円の損失に対して2013会計年度は4,346億円の利益であったこと、および末実現有価証券評価益が前会計年度の1,293億円に対し、2013会計年度は3,685億円であったことなどによるものです。末実現有価証券評価益の増益は、主に株価の変動によるものです。



事業別セグメントの状況

以下は、トヨタの事業別セグメントの状況に関する説明です。記載された数値は、セグメント間売上控除前です。

金額：百万円					
		3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
		2012年	2013年	増減	増減率 (%)
自動車：	売上高	¥16,994,546	¥20,419,100	¥3,424,554	+20.2
	営業利益	21,683	944,704	923,021	+4,256.9
金融：	売上高	1,100,324	1,170,670	70,346	+6.4
	営業利益	306,438	315,820	9,382	+3.1
その他：	売上高	1,048,915	1,066,461	17,546	+1.7
	営業利益	42,062	53,616	11,554	+27.5
消去又は全社：	売上高	(560,132)	(592,039)	(31,907)	—
	営業利益	(14,556)	6,748	21,304	—

自動車事業セグメント

自動車事業の売上高は、トヨタの売上高のうち最も高い割合を占めます。2013会計年度における自動車事業セグメントの売上高は20兆4,191億円と、前会計年度に比べて3兆4,245億円(20.2%)の増収となりました。この増収は主に、車両販売台数および販売構成の変化による影響など3兆300億円および為替換算レート変動の影響2,454億円によるものです。

2013会計年度における自動車事業セグメントの営業利益は9,447億円と、前会計年度に比べて9,230億円の増益となりました。この営業利益の増益は主に、為替変動の影響1,500億円、車両販売台数および販売構成の変化による影響など6,450億円および原価改善の努力4,500億円によるものですが、諸経費の増加ほか3,000億円などにより一部相殺されています。

車両販売台数および販売構成の変化の影響は、すべての地域で販売台数が増加したことにより、トヨタの連結販売台数が前会計年度と比べ、1,519千台

増加したことなどによるものです。諸経費の増加ほかは、主に米国における連邦統合訴訟の経済的損失に関する訴訟の和解に関連する費用900億円、労務費700億円、品質関連費用500億円および研究開発費200億円の増加によるものです。

金融事業セグメント

2013会計年度における金融事業セグメントの売上高は1兆1,706億円と、前会計年度に比べて703億円(6.4%)の増収となりました。この増収は、主に為替換算レート変動の影響360億円およびオペレーティング・リースとして賃貸されている車両および器具からのレンタル収入の増加258億円などによるものです。

2013会計年度における金融事業セグメントの営業利益は3,158億円と、前会計年度に比べて93億円(3.1%)の増益となりました。この営業利益の増益は金利スワップ取引などの時価評価による評価損益の影響129億円などによるものです。

次の表は、米国における貸倒損失の実績に関する情報を示すものです。

	3月31日に終了した1年間	
	2012年	2013年
純貸倒損失の総収益資産の平均に対する割合：		
金融債権	0.24%	0.29%
オペレーティング・リース	0.11	0.18
合計	0.21%	0.27%

その他の事業セグメント

2013会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は1兆664億円と、前会計年度に比べて175億円(1.7%)の増収となりました。

2013会計年度におけるその他の事業セグメントの営業利益は536億円と、前会計年度に比べて115億円(27.5%)の増益となりました。

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

業績—2012会計年度と2011会計年度の比較					
金額：百万円					
		3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
		2011年	2012年	増減	増減率(%)
売上高：					
日本	¥10,986,246	¥11,167,319	¥ 181,073	+1.6	
北米	5,429,136	4,751,886	(677,250)	-12.5	
欧州	1,981,497	1,993,946	12,449	+0.6	
アジア	3,374,534	3,334,274	(40,260)	-1.2	
その他*	1,809,116	1,760,175	(48,941)	-2.7	
消去又は全社	(4,586,841)	(4,423,947)	162,894	—	
計	¥18,993,688	¥18,583,653	¥(410,035)	-2.2	
営業利益(損失)：					
日本	¥ (362,396)	¥ (207,040)	¥ 155,356	—	
北米	339,503	186,409	(153,094)	-45.1	
欧州	13,148	17,796	4,648	+35.4	
アジア	312,977	256,790	(56,187)	-18.0	
その他*	160,129	108,814	(51,315)	-32.0	
消去又は全社	4,918	(7,142)	(12,060)	—	
計	¥ 468,279	¥ 355,627	¥(112,652)	-24.1	
営業利益率	2.5%	1.9%	(0.6)%		
税金等調整前当期純利益	563,290	432,873	(130,417)	-23.2	
税金等調整前当期純利益率	3.0%	2.3%	(0.7)%		
持分法投資損益	215,016	197,701	(17,315)	-8.1	
当社株主に帰属する当期純利益	408,183	283,559	(124,624)	-30.5	
当社株主に帰属する当期純利益率	2.1%	1.5%	(0.6)%		

*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

売上高

2012会計年度の売上高は18兆5,836億円と、前会計年度に比べて4,100億円(2.2%)の減収となりました。この減収は主に、為替換算レート変動の影響ほか7,177億円によるものですが、車両販売台数および販売構成の変化による影響など約3,200億円により一部相殺されています。日本円に換算する際の為替の影響7,177億円を除いた場合、2012会計年度

の売上高は約19兆3,013億円と、前会計年度に比べて1.6%の増収であったと考えられます。2012会計年度の自動車市場は、米国、アジアなどの新興国で堅調に推移し、前年(暦年)に比べて北米では9.7%およびアジアでは3.9%の増加となりました。これを受けトヨタの連結販売台数は、震災およびタイ洪水の影響があったものの、7,352千台と前会計年度に比べて0.6%の増加となりました。

トヨタの事業別外部顧客向け売上高の商品別内訳は次のとおりです。

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率(%)
車両	¥14,507,479	¥14,164,940	¥(342,539)	−2.4
海外生産用部品	335,366	338,000	2,634	+0.8
部品	1,553,497	1,532,219	(21,278)	−1.4
その他	926,411	929,219	2,808	+0.3
自動車事業計	17,322,753	16,964,378	(358,375)	−2.1
その他の事業	497,767	547,538	49,771	+10.0
商品・製品売上高	17,820,520	17,511,916	(308,604)	−1.7
金融事業	1,173,168	1,071,737	(101,431)	−8.6
合計	¥18,993,688	¥18,583,653	¥(410,035)	−2.2

売上高は自動車事業およびその他の事業の合計である商品・製品売上高ならびに金融収益で構成されており、2012会計年度の商品・製品売上高は17兆5,119億円と、前会計年度に比べて1.7%の減収となり、金融収益は1兆717億円と、前会計年度に比べて8.6%の減収となりました。日本円に換算する際の為替の影響6,508億円を除いた場合、2012会計年度の商品・製品売上高は18兆1,627億円と、前会計年度に比べ

て1.9%の増収であったと考えられます。商品・製品売上高の増収は、主にトヨタの販売台数が44千台増加したことによるものです。日本円に換算する際の為替の影響669億円を除いた場合、金融収益は1兆1,386億円と、前会計年度に比べて2.9%の減収であったと考えられます。これは主にオペレーティング・リースとして賃貸されている車両および器具からのレンタル収入の減少183億円によるものです。

2012会計年度末および2011会計年度末の各地域における金融事業の融資件数(残高)の状況は次のとおりです。

	千件			
	3月31日		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率(%)
日本	1,709	1,697	(12)	−0.7
北米	4,654	4,535	(119)	−2.6
欧州	790	796	6	+0.7
アジア	522	649	127	+24.3
その他*	527	552	25	+4.9
合計	8,202	8,229	27	+0.3

*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。



経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

2012会計年度の売上高(セグメント間売上控除前)は前会計年度に比べて、北米では12.5%、アジアでは1.2%、その他の地域では2.7%の減収、日本では1.6%、欧州では0.6%の増収となりました。日本円に換算する際の為替の影響7,177億円を除いた場合、

2012会計年度の売上高は前会計年度に比べて、北米では5.1%の減収、日本では1.6%、欧州では5.3%、アジアでは3.8%、その他の地域では1.7%の増収であったと考えられます。

北米においては、震災やタイ洪水に伴う供給不足の影響により、トヨタの販売台数が前会計年度に比べて159千台減少し、減収となりました。販売台数減少の主な内訳は、「RAV4」67千台(30.7%)、「タンド

ラ」26千台(22.4%)、「カローラ」21千台(7.3%)です。この台数減少の影響および為替換算レート変動の影響ほか3,989億円を受け、北米の売上高は減収となりました。

各地域における売上高(セグメント間売上控除前)の状況は次のとおりです。

日本

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率(%)
トヨタ連結販売台数*	3,611	3,741	130	+3.6

* 日本は輸出台数を含む。

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率(%)
トヨタ売上高：				
商品・製品売上高	¥10,864,329	¥11,040,964	¥176,635	+1.6
金融収益	121,917	126,355	4,438	+3.6
トヨタ売上高計	¥10,986,246	¥11,167,319	¥181,073	+1.6

日本においては、輸出台数を含むトヨタの販売台数が前半期に震災の影響を受け減少したものの、通期では「プリウスα」や「アクア」など新型車の投入

により前会計年度に比べて130千台増加し、増収となりました。

北米

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率(%)
トヨタ連結販売台数	2,031	1,872	(159)	−7.8

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率(%)
トヨタ売上高：				
商品・製品売上高	¥4,603,192	¥4,048,532	¥(554,660)	−12.0
金融収益	825,944	703,354	(122,590)	−14.8
トヨタ売上高計	¥5,429,136	¥4,751,886	¥(677,250)	−12.5

欧州

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率(%)
トヨタ連結販売台数	796	798	2	+0.3

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率(%)
トヨタ売上高：				
商品・製品売上高	¥1,910,336	¥1,925,670	¥15,334	+0.8
金融収益	71,161	68,276	(2,885)	−4.1
トヨタ売上高計	¥1,981,497	¥1,993,946	¥12,449	+0.6

欧州においては、トヨタの販売台数が前会計年度に比べて、欧州信用不安の影響などにより、イタリアにおいて18千台、ポルトガルにおいて7千台の減少

となったものの、経済が好調なロシアにおいて49千台の増加となったことにより、欧州全体では販売台数が2千台増加し、増収となりました。

アジア

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率(%)
トヨタ連結販売台数	1,255	1,327	72	+5.7

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率(%)
トヨタ売上高：				
商品・製品売上高	¥3,325,466	¥3,275,871	¥(49,595)	−1.5
金融収益	49,068	58,403	9,335	+19.0
トヨタ売上高計	¥3,374,534	¥3,334,274	¥(40,260)	−1.2

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

アジアにおいては、タイ洪水の影響があったものの、自動車市場は堅調に推移し、トヨタの販売台数は前会計年度に比べて72千台増加しました。この台数

増加の影響があったものの、為替換算レート変動の影響ほか1,688億円などにより減収となりました。

その他の地域

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率(%)
トヨタ連結販売台数	1,313	1,284	(29)	-2.2
	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率(%)
トヨタ売上高：				
商品・製品売上高	¥1,694,680	¥1,636,043	¥(58,637)	-3.5
金融収益	114,436	124,132	9,696	+8.5
トヨタ売上高計	¥1,809,116	¥1,760,175	¥(48,941)	-2.7

その他の地域における減収は、震災やタイ洪水による供給不足の影響により、トヨタの販売台数が前会計

年度と比べ、オセアニアにおいて25千台、中近東において19千台減少したことなどによるものです。

営業費用

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2011年	2012年	増減	増減率(%)
営業費用：				
売上原価	¥15,985,783	¥15,795,918	¥(189,865)	-1.2
金融費用	629,543	592,646	(36,897)	-5.9
販売費及び一般管理費	1,910,083	1,839,462	(70,621)	-3.7
営業費用合計	¥18,525,409	¥18,228,026	¥(297,383)	-1.6

	金額：百万円
	増減
営業費用の対前期比増減：	
車両販売台数および販売構成の変化による影響など	¥150,000
為替換算レート変動の影響ほか	(432,300)
原価改善の努力	(150,000)
諸経費の増加ほか	134,917
合計	¥(297,383)

2012会計年度における営業費用は18兆2,280億円と、前会計年度に比べて2,973億円(1.6%)の減少となりました。この減少は主に、為替換算レート変動の影響ほか4,323億円および原価改善の努力1,500億円によるものですが、車両販売台数および販売構成の変化による影響など1,500億円および諸経費の増加ほか1,349億円により一部相殺されています。

上記の諸経費の増加ほかは、主に労務費1,000億円、研究開発費500億円およびその他費用1,049億円が増加したことによるものですが、品質関連費用1,200億円の減少などにより一部相殺されています。品質関連費用の減少は、前会計年度において、リコール等の市場処置に関する費用が高いレベルで発生したことなどによります。詳細については、連結財務諸表注記14を参照ください。

2012会計年度に実施した主なりコール等の市場処置は以下のとおりです。

2011年6月、トヨタは国内外において電子変換機制御基板の組み付け上の不具合で基板上の素子が損傷し、ハイブリッドシステムが停止するなどの問題に関連したトヨタ車およびレクサス車の一部の車種のリコールを発表しました。対象となった車種は、ハリアーハイブリッド、クルーガーハイブリッド、RX400hおよびハイランダーハイブリッドで、対象台数は111千台です。

2011年9月、トヨタは国内において副変速機および後輪差動装置内部のボルトの緩みによる異音の発生、オイルの漏れなどの問題に関連したトヨタ車の一部の車種のサービスキャンペーンを発表しました。対象となった車種は、エスティマL、エスティマTおよびウィッシュで、対象台数は181千台です。

2011年11月、トヨタは国内外においてエンジンのクランクシャフトプーリにおける接着部の剥がれ

による異音の発生、充電警告等の点灯、ハンドル操作力の増大などの問題に関連したトヨタ車およびレクサス車の一部の車種のリコールを発表しました。対象となった車種は、アルファードG、アルファードV、エスティマL、エスティマT、クルーガーV、クルーガーL、クルーガーハイブリッド、ハリアー、ハリアーハイブリッド、ウィングダム、RX300、RX330、RX400h、ES300、ES330、ソラーラ、カムリ、アバロン、シエナ、ハイランダーおよびハイランダーハイブリッドで、対象台数は549千台です。

原価改善の努力

2012会計年度の営業費用は、継続的な原価改善の努力により、1,500億円の減少となりました。原価改善の努力には、鉄鋼、貴金属、非鉄金属(アルミ等)、樹脂関連部品などの資材・部品価格の変動による影響が含まれています。2012会計年度は、資材価格が上昇基調となりましたが、その影響を上回る原価改善を達成するため、仕入先と一体となった原価改善活動に引き続き精力的に取り組んだ結果、収益改善に貢献することができました。原価改善の努力は、継続的に実施されているVE(Value Engineering)・VA(Value Analysis)活動、部品の種類の絞込みにつながる部品共通化、ならびに車両生産コストの低減を目的としたその他の製造活動に関連しています。

売上原価

2012会計年度における売上原価は15兆7,959億円と、前会計年度に比べて1,898億円(1.2%)の減少となりました。この減少は主に、為替換算レート変動の影響ほか3,436億円、原価改善の努力1,500億円によるものですが、車両販売台数および販売構成の変化による影響など1,350億円および諸経費の増加

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

ほか1,100億円などにより一部相殺されています。諸経費の増加ほかは、研究開発費500億円および労務費800億円が増加したことなどによるものです。

金融費用

2012会計年度における金融費用は5,926億円と、前会計年度に比べて368億円(5.9%)の減少となりました。この減少は主に、為替換算レート変動の影響ほか357億円によるものですが、金利スワップ取引

などの時価評価による評価損益の影響208億円により一部相殺されています。

販売費及び一般管理費

2012会計年度の販売費及び一般管理費は1兆8,394億円と、前会計年度に比べて706億円(3.7%)の減少となりました。この減少は主に、為替換算レート変動の影響ほか530億円、金融事業における減少192億円によるものです。

営業利益

	金額：百万円
	増減
営業利益の対前期比増減：	
車両販売台数および販売構成の変化による影響など	¥ 170,000
為替換算レート変動の影響ほか	(285,400)
諸経費の増加ほか	(100,000)
原価改善・金融事業ほか	102,748
合計	¥(112,652)

2012会計年度における営業利益は3,556億円と、前会計年度に比べて1,126億円(24.1%)の減益となりました。この減益は主に、為替換算レート変動の影響ほか2,854億円および諸経費の増加ほか1,000億円によるものですが、車両販売台数および販売構成の変化による影響など1,700億円および原価改善の努力・金融事業ほか1,027億円により一部相殺されています。為替換算レート変動の影響ほかには、為替変動の影響2,500億円が含まれています。原価改善

の努力・金融事業ほか1,027億円は、原価改善の努力1,500億円などによるものですが金融事業の営業利益の減益100億円などにより一部相殺されています。

2012会計年度における営業利益(セグメント間利益控除前)は前会計年度に比べて、日本では1,553億円の営業損失の縮小となり、欧州では46億円(35.4%)の増益、北米では1,530億円(45.1%)、アジアでは562億円(18.0%)、その他の地域では513億円(32.0%)の減益となりました。

各地域における営業利益・損失の状況は次のとおりです。

日本

	金額：百万円
	増減
営業損失の対前期比増減：	
車両販売台数および販売構成の変化による影響など	¥195,000
為替換算レート変動の影響ほか	(275,000)
原価改善・諸経費の減少ほか	235,356
合計	¥155,356

日本における営業損失の縮小は、主に車両販売台数および販売構成の変化による影響など1,950億円および原価改善・諸経費の減少ほか2,353億円によるものですが、為替換算レート変動の影響ほか2,750億円により一部相殺されています。原価改善・諸経費

の減少ほかは、原価改善の努力1,300億円および諸経費の減少ほか400億円などによるものです。車両販売台数は、主に「プリウスα」や「アクア」など新型車の投入により増加しています。

北米

	金額：百万円
	増減
営業利益の対前期比増減：	
車両販売台数および販売構成の変化による影響など	¥ (5,000)
為替換算レート変動の影響ほか	(7,500)
原価改善・諸経費の増加ほか	(140,594)
合計	¥(153,094)

北米における営業利益の減益は、主に金融事業の営業利益の減益550億円、為替換算レート変動の影響ほか75億円、車両販売台数および販売構成の変化

による影響など50億円、諸経費の増加ほか900億円によるものです。

欧州

	金額：百万円
	増減
営業利益の対前期比増減：	
車両販売台数および販売構成の変化による影響など	¥(15,000)
為替換算レート変動の影響ほか	(1,200)
原価改善・諸経費の減少ほか	20,848
合計	¥ 4,648

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

欧州における営業利益の増益は、主に原価改善の努力100億円および金融事業の営業利益の増益50億円によるものですが、車両販売台数および販売構

成の変化による影響など150億円および為替換算レート変動の影響ほか12億円などにより一部相殺されています。

アジア

	金額：百万円
	増減
営業利益の対前期比増減：	
車両販売台数および販売構成の変化による影響など	¥(10,000)
為替換算レート変動の影響ほか	11,600
原価改善・諸経費の増加ほか	(57,787)
合計	¥(56,187)

アジアにおける営業利益の減益は、主に車両販売台数および販売構成の変化による影響など100億円および諸経費の増加ほか350億円によるものですが、為替換算レート変動の影響ほか116億円などにより一部相殺されています。

その他の収益・費用

2012会計年度における受取利息及び受取配当金は998億円と、前会計年度に比べて90億円(10.0%)の増加となりました。

2012会計年度における支払利息は229億円と、前会計年度に比べて63億円(21.8%)の減少となりました。

2012会計年度における為替差益<純額>は371億円と、前会計年度に比べて228億円(159.4%)の増益となりました。

為替差益<純額>371億円は、主に当社の米ドル建て売掛金の計上時と決済時のレート差および米ドル対円およびユーロ対円などの為替予約による影響を受けています。特に2012会計年度後半期において、震災後の生産挽回により輸出量が増加したことおよび米ドルに対して円安に推移したことなどにより、

差益を計上しています。

為替差益<純額>の増益228億円は、主に海外子会社における外貨建て資産および負債の換算による影響です。特に前会計年度にブラジルやタイにおいて、機能通貨であるレアルおよびパーツが米ドルに対して強くなり、米ドル建て資産の価値が減少したことにより、換算差損を計上したことによるものです。

2012会計年度におけるその他<純額>は368億円の損失と、前会計年度に比べて560億円の減益となりました。これは主に、売却可能証券に対して減損を認識したことによるものです。

法人税等

2012会計年度における法人税等は2,622億円と、主に税金等調整前当期純利益の減益により、前会計年度に比べて505億円(16.2%)の減少となりました。2012会計年度における実効税率は60.6%と、日本国内における法定税率を上回りました。これは主に、評価性引当金を計上したことおよび持分法適用関連会社の未分配利益に係る繰延税金負債を計上したことによるものであり、これらは経常的に発生するものです。

非支配持分帰属損益および持分法投資損益

2012会計年度における非支配持分帰属損益は847億円と、前会計年度に比べて274億円(47.9%)の増益となりました。この増益は、主に連結子会社の株主に帰属する当期純利益の増益によるものです。

2012会計年度における持分法投資損益は1,977億円と、前会計年度に比べて173億円(8.1%)の減益となりました。この減益は持分法適用関連会社の株主に帰属する当期純利益の減益によるものです。

当社株主に帰属する当期純利益

2012会計年度の当社株主に帰属する当期純利益は2,835億円と、前会計年度に比べて1,246億円

事業別セグメントの状況

以下は、トヨタの事業別セグメントの状況に関する説明です。記載された数値は、セグメント間売上控除前です。

		金額：百万円			
		3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
		2011年	2012年	増減	増減率(%)
自動車：	売上高	¥17,337,320	¥16,994,546	¥(342,774)	-2.0
	営業利益	85,973	21,683	(64,290)	-74.8
金融：	売上高	1,192,205	1,100,324	(91,881)	-7.7
	営業利益	358,280	306,438	(51,842)	-14.5
その他：	売上高	972,252	1,048,915	76,663	+7.9
	営業利益	35,242	42,062	6,820	+19.4
消去又は全社：	売上高	(508,089)	(560,132)	(52,043)	—
	営業利益	(11,216)	(14,556)	(3,340)	—

自動車事業セグメント

自動車事業の売上高は、トヨタの売上高のうち最も高い割合を占めます。2012会計年度における自動車事業セグメントの売上高は16兆9,945億円と、前会計年度に比べて3,427億円(2.0%)の減収となりました。この減収は主に、為替換算レート変動の影響

(30.5%)の減益となりました。

その他の包括利益・損失

2012会計年度におけるその他の包括損益は、341億円の損失と、前会計年度に比べて2,638億円損失が縮小しました。これは主に、外貨換算調整額が前会計年度の2,876億円の損失に対して2012会計年度は877億円の損失であったこと、および未実現有価証券評価損益が前会計年度の261億円の損失に対し、2012会計年度は1,293億円の利益であったことなどによるものです。未実現有価証券評価損益の増益は、主に株価の変動によるものです。

ほか6,492億円によるものですが、車両販売台数および販売構成の変化による影響など3,200億円により一部相殺されています。	2012会計年度における自動車事業セグメントの営業利益は216億円と、前会計年度に比べて643億円の減益となりました。この営業利益の減益は主に、為
--	---



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



● 米国会計基準に基づく連結財務サマリー ● セグメント情報 ● 連結四半期財務サマリー ● **経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析** 【15/23】 ● 連結財務諸表 ● 連結財務諸表への注記 ● 財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告 ● 独立登録会計事務所の報告書

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

替変動の影響2,500億円および諸経費の増加ほか1,000億円によるものですが、車両販売台数および販売構成の変化による影響など1,700億円および原価改善の努力1,500億円により一部相殺されています。

車両販売台数および販売構成の変化の影響は、震災やタイ洪水の影響があったものの、新型車の投入などにより、トヨタの連結販売台数が前会計年度と比べ、44千台増加したことなどによるものです。諸経費の増加ほかは、主に労務費の増加1,000億円および研究開発費の増加500億円によるものです。

金融事業セグメント

2012会計年度における金融事業セグメントの売上高は1兆1,003億円と、前会計年度に比べて918億円(7.7%)の減収となりました。この減収は、主に為替換算レート変動の影響ほか669億円およびオペレーティング・リースとして賃貸されている車両および器具からのレンタル収入の減少183億円などによるものです。

2012会計年度における金融事業セグメントの営業利益は3,064億円と、前会計年度に比べて518億円(14.5%)の減益となりました。この営業利益の減益は金利スワップ取引などの時価評価による評価損益の影響208億円などによるものです。

ています。このような状況の中、トヨタの2014会計年度の売上高については、為替変動の影響や、販売台数の増加により、増収を見込んでいます。営業利益の増益要因としては、為替変動の影響や、販売台数の増加などによる営業面の努力および原価改善の努力があります。一方、営業利益の減益要因としては、諸経費の増加ほかがあります。その結果、トヨタの2014会計年度の営業利益は、2013会計年度に比べて、増益になるものと考えられます。トヨタの2014会計年度の税金等調整前当期純利益および当社株主に帰属する当期純利益についても、2013会計年度に比べて、増益になるものと考えられます。

2014会計年度の見通しに関して、通期の平均為替レートを1米ドルあたり90円、1ユーロあたり120

円となるものと想定しています。為替の変動がトヨタの業績に与える影響は大きく、特に米ドルに対して円高が進行した場合、トヨタの業績に重要な悪影響を及ぼす可能性があります。詳細については、「概観」のセクションの「為替の変動」を参照ください。

前記は、将来予測についての記述であり、為替レート、トヨタの商品に対する需要、市場環境その他の要因に関するマネジメントの判断および仮定に基づくものであるため、「将来予測表明に関する特記」の対象となります。トヨタの実際の業績は上記の要因および「事業等のリスク」に記載されるその他の要因に変化があった場合、その結果として見通しの数値から大きく変動する可能性があります。

次の表は、米国における貸倒損失の実績に関する情報を示すものです。

	3月31日に終了した1年間	
	2011年	2012年
純貸倒損失の総収益資産の平均に対する割合：		
金融債権	0.61%	0.24%
オペレーティング・リース	0.22	0.11
合計	0.52%	0.21%

その他の事業セグメント

2012会計年度におけるその他の事業セグメントの売上高は1兆489億円と、前会計年度に比べて766億円(7.9%)の増収となりました。

2012会計年度におけるその他の事業セグメントの営業利益は420億円と、前会計年度に比べて68億円(19.4%)の増益となりました。

2014会計年度の見通し

トヨタは、2014会計年度の世界経済について、米国において緩やかな回復が継続し、新興国でも景気の拡大テンポの持ち直しが見込まれる一方、欧州では、次第に底入れに向かうことが期待されるものの、政府債務危機などにより景気が低迷するリスクがあ

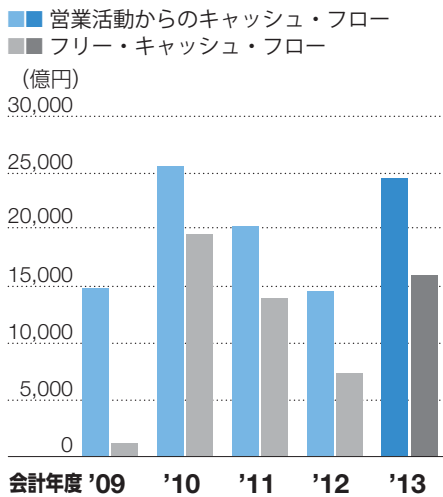
ると見ています。

自動車市場は、米国における回復や新興国における拡大が見込まれますが、環境志向の高まりを背景にした環境車需要の拡大や多様化など、市場構造が変化する中で、グローバルで激しい競争が展開され

流動性と資金の源泉

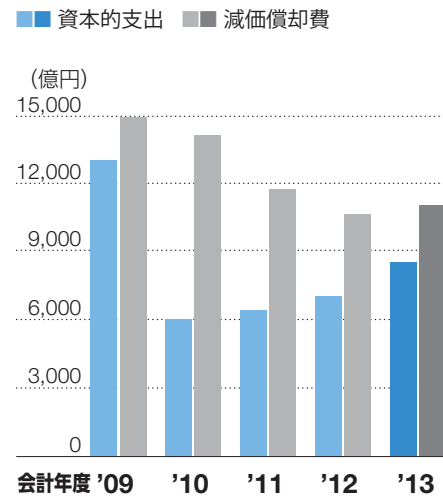
トヨタは従来、設備投資および研究開発活動のための資金を、主に営業活動から得た現金により調達してきました。

営業活動からのキャッシュ・フローとフリー・キャッシュ・フロー*



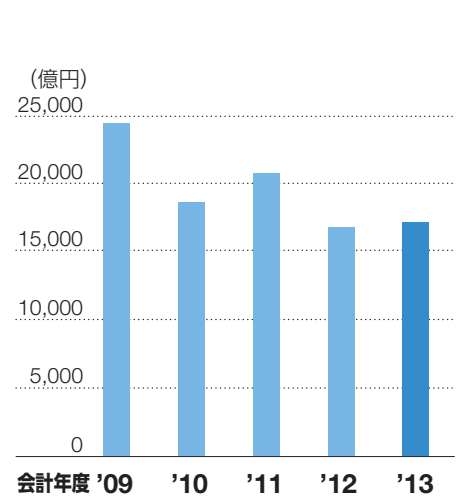
* (営業活動からのキャッシュ・フロー)
－ (賃貸資産を除く資本支出)

資本的支出*と減価償却費



* 賃貸資産を除く。

現金及び現金同等物期末残高





トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



● 米国会計基準に基づく連結財務サマリー ● セグメント情報 ● 連結四半期財務サマリー ● **経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析** 【16/23】 ● 連結財務諸表 ● 連結財務諸表への注記 ● 財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告 ● 独立登録会計事務所の報告書

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

2014会計年度については、トヨタは設備投資および研究開発活動のための十分な資金を、主に手元の現金及び現金同等物、営業活動から得た現金により調達する予定です。トヨタはこれらの資金を主に環境分野および設備の維持更新・新製品導入のための投資に使用する予定です。2010年4月1日から2013年3月31日までに行われた重要な設備投資および処分に関する情報ならびに現在進行中の重要な設備投資および処分に関する情報は、フォーム20-Fの「Information on the Company—Business Overview—Capital Expenditures and Divestitures」を参照ください。

顧客や販売店に対する融資プログラムおよびリース・プログラムで必要となる資金について、トヨタは営業活動から得た現金と販売金融子会社の借入債務によりまかなっています。トヨタは、金融子会社のネットワークを拡大することにより、世界中の現地市場で資金を調達する能力を向上させるよう努めています。

2013会計年度における営業活動から得た現金<純額>は、前会計年度の1兆4,524億円に対し、2兆4,513億円となり、9,988億円増加しました。これは、主に営業利益が9,652億円増加したことによります。営業利益の増減要因については、「業績—2013会計年度と2012会計年度の比較」のセクションの「営業利益」を参照ください。

2012会計年度における営業活動から得た現金<純額>は、2011会計年度の2兆240億円に対し、1兆4,524億円となり、5,715億円減少しました。これは、主に営業利益が1,126億円減少したことや減価償却費が1,077億円減少したこと、および在庫の減少があったことによります。

東日本大震災によって2011年3月の生産と売上が減少した一方で、震災からの挽回により2012会計年度後半期の売上が増加したため、運転資本は大き

く変動したものの、お互いに相殺されることとなり、結果として営業キャッシュ・フローに与えた影響は限定的でした。また、利息やその他の項目が営業キャッシュ・フローに与えた影響も限定的でした。

在庫は、2010会計年度末と2011会計年度末において、ほぼ同等の水準でした。2010会計年度末の在庫は、リーマン・ショック後の売上の落ち込みによって、低い水準となりました。2011会計年度末の在庫は、東日本大震災後の生産の落ち込みによって、前会計年度末とほぼ同等の低い水準となりました。しかしながら、2012会計年度末の在庫は、東日本大震災後の生産および販売の回復によって、増加しました。在庫の増加は、生産に必要な費用を発生させるので、これによって営業キャッシュ・フローが3,967億円減少しました。

さらに2012会計年度においては、リーマン・ショック後に、それ以前に対して設備投資を削減した結果、減価償却費は1,077億円減少しました。減価償却費の減少は、営業キャッシュ・フローに対しては影響を与えない一方で、当期純利益に対しては、増益効果をもたらしました。

2013会計年度における投資活動に使用した現金<純額>は、前会計年度の1兆4,426億円に対し、3兆273億円となり、1兆5,846億円増加しました。この増加は、主に金融債権が6,305億円増加したことや有価証券及び投資有価証券が4,265億円増加したこと、および賃貸資産の購入が3,110億円増加したことによるものです。

2012会計年度における投資活動に使用した現金<純額>は、2011会計年度の2兆1,163億円に対し、1兆4,426億円となり、6,736億円減少しました。この減少は、主に有価証券及び投資有価証券の購入が1兆2,481億円減少したことによりますが、有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還が8,593億円

減少したことにより、一部相殺されています。

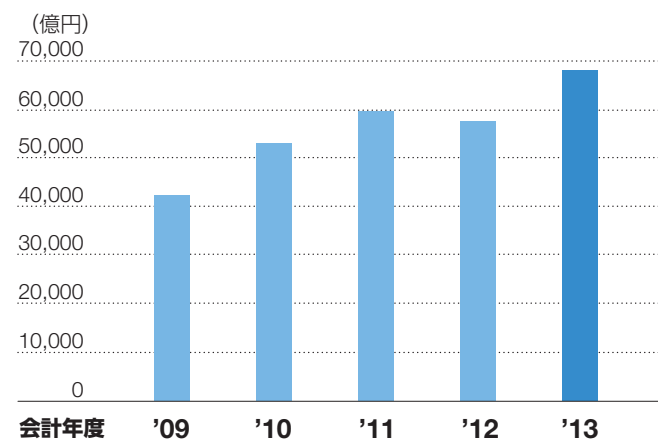
2013会計年度における財務活動から得た又は使用した現金<純額>は、前会計年度の3,553億円の資金の減少に対し、4,772億円の資金の増加となり、8,325億円増加しました。この増加は、主に長期借入債務による資金調達が7,964億円増加したことや長期借入債務の返済が1,854億円減少したことによるものです。

2012会計年度における財務活動から得た又は使用した現金<純額>は、2011会計年度の4,343億円の資金の増加に対し、3,553億円の資金の減少となり、7,896億円の資金の減少となりました。この減少は、主に長期借入債務による資金調達が5,366億円減少したことや長期借入債務の返済が3,779億円増加したことによるものです。

2013会計年度における賃貸資産を除く資本的支出は、前会計年度の7,235億円から18.1%増加し、8,545億円となりました。この増加は、主に北米およびアジアにおける設備投資の増加によるものです。

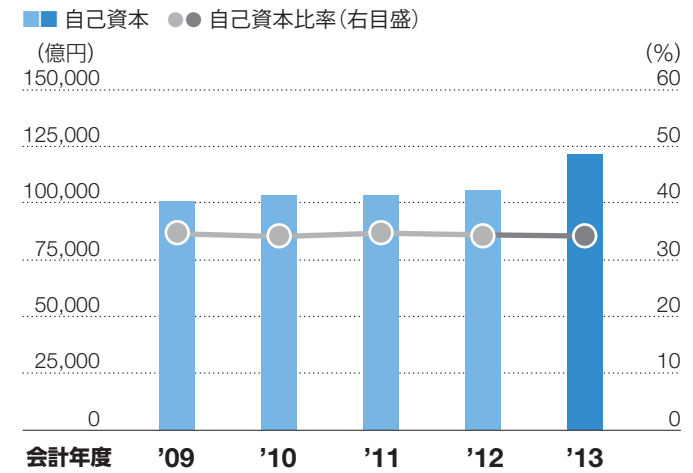
2013会計年度における賃貸資産に対する資本的

総資金量*



* 現金及び現金同等物、定期預金、市場性のある負債証券および信託ファンドへの投資

自己資本と自己資本比率



● 自己資本 ● 自己資本比率 (右目盛)



経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

トヨタは、現金及び現金同等物、定期預金、市場性ある負債証券および信託ファンドへの投資を総資金量と定義しており、2013会計年度において総資金量は、1兆430億円(18.1%)増加し、6兆8,045億円となりました。

2013会計年度における受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>は、281億円(1.4%)減少し、1兆9,716億円となりました。これは主に第4四半期の販売台数の減少によるものです。

2013会計年度におけるたな卸資産は、935億円(5.8%)増加し、1兆7,157億円となりました。これは主に為替換算レート変動の影響によるものです。

2013会計年度における金融債権<純額>合計は、12兆614億円と、2兆3,440億円(24.1%)増加しました。これは主に、為替換算レート変動の影響および融資件数(残高)の増加によるものです。2013年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、北米57.6%、欧州10.0%、日本9.9%、アジア9.5%、その他の地域13.0%でした。

2013会計年度における有価証券及びその他の投資有価証券(流動資産計上のものを含む)は、1兆3,876億円(26.5%)増加しました。これは主に保有株式の時価評価の影響および有価証券及び投資有価証券の購入によるものです。

2013会計年度における有形固定資産は、6,158億円(9.9%)増加しました。これは主に為替換算レート変動の影響および設備投資によりますが、減価償却の影響により一部相殺されています。

2013会計年度における支払手形及び買掛金は1,288億円(5.7%)減少しました。これは主に第4四半期の生産台数の減少によるものです。

2013会計年度における未払費用は3,570億円(19.5%)増加しました。これは主に、米国における

連邦統合訴訟の経済的損失に関する訴訟の和解に関連する費用が発生したことや、2013会計年度末の決算日レートが前会計年度末に比べて円安に推移したことにより、品質関連費用が増加したことによるものです。

2013会計年度における未払法人税等は224億円(16.8%)増加しました。これは主に為替換算レート変動の影響によるものです。

2013会計年度における借入債務合計は2兆1,262億円(17.7%)増加しました。トヨタの短期借入債務は、加重平均金利2.31%の借入金と、加重平均金利0.52%のコマーシャル・ペーパーにより構成されています。2013会計年度における短期借入債務は、前会計年度に比べて6,388億円(18.5%)増加し、4兆895億円となりました。トヨタの長期借入債務は、利率が0.00%から27.30%、返済期限が2013年から2050年の無担保の借入金、担保付きの借入金、ミディアム・ターム・ノート、無担保普通社債および長期キャピタル・リース債務により構成されています。2013会計年度の1年以内に返済予定の長期借入債務は1,918億円(7.6%)増加し、2兆7,044億円となり、返済期限が1年超の長期借入債務は1兆2,955億円(21.4%)増加し、7兆3,378億円となりました。借入債務合計の増加は、主にミディアム・ターム・ノートの増加によるものです。2013年3月31日現在で、長期借入債務の約40%は米ドル建て、約17%は円建て、約13%は豪ドル建て、約30%はその他の通貨によるものです。トヨタは、金利スワップを利用することにより固定金利のエクスポージャーをヘッジしています。トヨタの借入必要額に重要な季節的変動はありません。

2012年3月31日現在におけるトヨタの株主資本に対する有利子負債比率は113.8%でしたが、2013

年3月31日現在では116.3%となりました。

トヨタの短期および長期借入債務は、2013年5月31日現在、スタンダード・アンド・プアーズ(S&P)、ムーディーズ(Moody's)および格付投資情報センター(R&I)により、次のとおり格付けされています。なお、信用格付けは株式の購入、売却もしくは保有を推奨するものではなく、何時においても撤回もしくは修正され得ます。各格付けはその他の格付けとは個別に評価されるべきです。

	S&P	Moody's	R&I
短期借入債務	A-1+	P-1	—
長期借入債務	AA-	Aa3	AA+

2013会計年度における未積立年金債務は、国内および海外で、それぞれ5,041億円および1,539億円と、前会計年度に比べてそれぞれ486億円(8.8%)の減少と301億円(24.4%)の増加となりました。未積立額は、トヨタによる将来の現金拠出または対象従業員に対するそれぞれの退職日における支払いにより解消されます。国内においては、割引率低下による退職給付債務の増加はあったものの、主に株価の上昇に伴う年金資産の増加により、未積立年金債務は減少しました。一方、海外においては、主に割引率低下による退職給付債務の増加により、未積立年金債

オフバランス化される取引

トヨタは金融事業のための資金調達の一つの方法として特別目的事業体を通じた証券化プログラムを利用しています。これらの証券化取引は、トヨタが第

務は増加しました。詳細については、連結財務諸表注記19を参照ください。

トヨタの財務方針は、すべてのエクスポージャーの管理体制を維持し、相手先に対する厳格な信用基準を厳守し、市場のエクスポージャーを積極的にモニターすることです。トヨタは、トヨタファイナンス・サービス(株)に金融ビジネスを集中させ、同社を通じて金融ビジネスのグローバルな効率化を目指しています。

財務戦略の主要な要素は、短期的な収益の変動に左右されず効率的に研究開発活動、設備投資および金融事業に投資できるような、安定した財務基盤を維持することです。トヨタは、現在必要とされる資金水準を十分満たす流動性を保持していると考えており、また、高い信用格付けを維持することにより、引き続き多額の資金を比較的安いコストで外部から調達することができると考えています。高い格付けを維持する能力は、数多くの要因に左右され、その中にはトヨタがコントロールできないものも含まれています。これらの要因には、日本およびトヨタが事業を行うその他の主要な市場の全体的な景気ならびにトヨタの事業戦略を成功させることができるかなどが含まれています。

一受益者であるものとして連結しており、2013会計年度におけるオフバランス化される取引に重要なものはありません。

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

貸出コミットメント

クレジットカード会員に対する貸出コミットメント

トヨタは金融事業の一環としてクレジットカードを発行しています。トヨタは、クレジットカード事業の慣習に従い、カード会員に対する貸付の制度を有しています。貸出はお客様ごとに信用状態の調査を実施した結果設定した限度額の範囲内で、お客様の要求により実行されます。カード会員に対する貸付金には保証は付されませんが、貸倒損失の発生を最小にするため、また適切な貸出限度額を設定するために、トヨタは、提携関係にある金融機関からの財務情報の分析を含むリスク管理方針により与信管理を実施するとともに、定期的に貸出限度額の見直しを行っています。2013年3月31日現在のカード会員に対する貸出未実行残高は2,452億円です。

販売店に対する貸出コミットメント

トヨタは金融事業の一環として販売店に対する融資の制度を有しています。貸付は買収、設備の改装、不動産の購入、運転資金の確保のために行われます。これらの貸付金については、通常担保権が設定されており、販売店の不動産、車両在庫、その他販売店の資産等、場合に応じて適切と考えられる物件に対して設定しています。さらに慎重な対応が必要な場合には販売店が指名した個人による保証または販売店グループが指名した法人による保証を付しています。貸付金は通常担保または保証が付されていますが、担保または保証の価値がトヨタのエクスポージャーを十分に補うことができていない可能性があります。

トヨタは融資制度契約を締結することによって生じるリスクに従って融資制度を評価しています。トヨタの金融事業は、販売店グループと呼ばれる複数のフランチャイズ系列に対しても融資を行っており、しばしば貸出組合に参加することでも融資を行っています。こうした融資は、融資先の卸売車両の購入、買収、設備の改装、不動産の購入、運転資金の確保等を目的とするものです。2013年3月31日現在の販売店に対する貸出未実行残高は1兆7,958億円です。

保証

トヨタは、トヨタの製品販売にあたり、販売店と顧客が締結した割賦契約について、販売店の要請に応じ顧客の割賦債務の支払いに関し保証を行っています。保証期間は2013年3月31日現在において1ヶ月から35年に渡っており、これは割賦債務の弁済期間と一致するよう設定されていますが、一般的に、製品の利用可能期間よりも短い期間となっています。顧客が必要な支払いを行わない場合には、トヨタに保証債務を履行する責任が発生します。

将来の潜在的保証支払額は、2013年3月31日現在、最大で1兆8,494億円です。トヨタは、保証債務の履行による損失の発生に備え未払費用を計上しており、2013年3月31日現在の残高は、65億円です。保証債務を履行した場合、トヨタは、保証の対象となった主たる債務を負っている顧客から保証支払額を回収する権利を有します。

契約上の債務および義務

今後5年間における各年の満期別の金額を含む借入債務、キャピタル・リース債務、オペレーティング・リース債務およびその他債務に関しては、連結財務諸表注記13、22および23を参照ください。また、トヨタはその通常業務の一環として、一定の原材料、部品

およびサービスの購入に関して、仕入先と長期契約を結ぶ場合があります。これらの契約は、一定数量または最低数量の購入を規定している場合があります。トヨタはかかる原材料またはサービスの安定供給を確保するためにこれらの契約を締結しています。

次の表は、2013年3月31日現在のトヨタの契約上の債務および商業上の契約債務を要約したものです。					
	金額：百万円				
		返済期限			
	合計	1年未満	1年以上 3年未満	3年以上 5年未満	5年以上
契約上の債務：					
短期借入債務(注記13)					
借入金	¥ 1,062,233	¥1,062,233	¥ —	¥ —	¥ —
コマーシャル・ペーパー	3,027,295	3,027,295	—	—	—
長期借入債務*(注記13)	10,020,853	2,700,333	3,788,631	2,545,775	986,114
長期借入債務に対する支払利息の見積額	757,581	220,552	299,299	126,644	111,086
キャピタル・リース債務(注記13)	21,399	4,095	4,839	3,217	9,248
解約不能オペレーティング・リース債務 (注記22)	61,877	11,299	17,386	11,701	21,491
有形固定資産およびその他の資産の購入に 関する契約債務(注記23)	203,901	57,970	9,902	3,761	132,268
合計	¥15,155,139	¥7,083,777	¥4,120,057	¥2,691,098	¥1,260,207

* 長期借入債務の金額は、将来の支払元本を表しています。

なお、将来の支払時期を合理的に見積もることができないため、上記の表に未認識税務ベネフィット

に関連する債務の金額を含めていません。詳細については、連結財務諸表注記 16 を参照ください。



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



● 米国会計基準に基づく連結財務サマリー ● セグメント情報 ● 連結四半期財務サマリー ● **経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析** 【19/23】 ● 連結財務諸表 ● 連結財務諸表への注記 ● 財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告 ● 独立登録会計事務所の報告書

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

また、トヨタは2014会計年度において、退職金制度に対し、国内および海外で、それぞれ54,094百万円および8,688百万円を拠出する予定です。

	金額：百万円				
	合計	債務の満了期限			
		1年未満	1年以上 3年未満	3年以上 5年未満	5年以上
商業上の契約債務（注記23）：					
通常の事業から生じる					
最大見込保証債務	¥1,849,493	¥813,754	¥503,822	¥397,108	¥134,809
合計	¥1,849,493	¥813,754	¥503,822	¥397,108	¥134,809

関連当事者との取引

トヨタは、関連会社と通常の業務上行う取引以外に、重要な関連当事者との取引を行っていません。詳細については、連結財務諸表注記12を参照ください。

廃棄自動車に関する法律

2000年10月、欧州連合は加盟国に以下を実施する法令を制定することを要求する指令を発効せました。

- 各自動車メーカーは2002年7月1日以降に販売した自動車を対象に、廃棄自動車の回収およびその後の解体とリサイクル費用のすべて、または多くの部分を負担する。2007年1月1日以降には、各自動車メーカーは2002年7月1日より前に販売した自動車についてもかかる費用を負担する。
- 各自動車メーカーは2003年7月以降に販売される自動車に特定有害物質を使用してはならない。

- 2008年12月15日以降、型式認証されて市場に出される車両は車重の最低85%がリユースとリサイクルが可能で、最低95%がリユースとリカバリーが可能でなければならない。
- 廃棄自動車に関しては、2006年までに、車重の80%をリユースし85%をリカバリーする目標を実際に達成しなければならず、2015年までに、それぞれ85%と95%に引き上げられる。詳細については、連結財務諸表注記23を参照ください。

最近の米国会計基準に関する公表

2011年12月、FASBは資産および負債の相殺に係る開示に関する新たな指針を公表しました。この指針は、貸借対照表において相殺の対象となる金融商品などの資産と負債の総額および純額の情報に関する追加の開示を要求しています。この指針は、2013年1月1日以降に開始する会計年度およびその期中会計期間より適用となります。マネジメントはこの指針の適用はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えています。

2013年2月、FASBはその他の包括利益累計額が

らの組替項目に関する新たな指針を公表しました。この指針は、その他の包括利益累計額の各内訳項目から生じた組替調整額に関する情報を連結財務諸表本体または注記のいずれかに表示することを要求しています。この指針は、2012年12月15日より後に開始する会計年度およびその期中会計期間より適用となります。マネジメントはこの指針の適用はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えています。

重要な会計上の見積り

トヨタの連結財務諸表は、米国において一般に公正妥当と認められる会計原則に基づき作成されています。これらの連結財務諸表の作成にあたって、連結貸借対照表上の資産、負債の計上額、および連結損益計算書上の収益、費用の計上額に影響を与える見積り、判断ならびに仮定を使用する必要があります。トヨタの重要な会計方針のうち、判断、見積りおよび仮定の割合が高いものは以下に挙げられています。

製品保証およびリコール等の市場処置

トヨタは通常、製品の製造過程およびその他の理由による製品の欠陥に対して保証を行っています。製品保証規定は、期間および使用方法あるいはそのいずれかに対応して決めており、製品の特性、販売地域およびその他の要因によって異なります。いずれの製品保証も商慣習に沿ったものです。トヨタは、製品の売上を認識する際に、売上原価の構成要素として見積製品保証費用を引当金に計上します。この製

品保証引当金は、保証期間内に不具合が発生した部品を修理または交換する際に発生する費用の総額を、販売時に最善の見積りに基づき計上するものであり、修理費用に関する現在入手可能な情報はもとより、製品の不具合に関する過去の経験を基礎として金額を見積もっています。製品保証引当金の見積りには、仕入先に対する補償請求により回収できる金額の見積りも反映しています。このように、製品保証引当金の計算には重要な見積りが必要となること、また、一部の製品保証は何年も継続することから、この計算は本質的に不確実性を内包しています。したがって、実際の製品保証費用は見積りと異なることがあり、製品保証引当金を追加計上する必要性が生じる可能性があります。これらの要因によりトヨタの製品保証費用が大幅に増加した場合、将来の自動車事業の業績に悪影響を与える可能性があります。

各年度の製品保証費用見積額の計算は、1台当たりの製品保証費用見積額を基礎としています。1台当た



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



● 米国会計基準に基づく連結財務サマリー ● セグメント情報 ● 連結四半期財務サマリー ● **経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析** 【20/23】 ● 連結財務諸表 ● 連結財務諸表への注記 ● 財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告 ● 独立登録会計事務所の報告書

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

りの製品保証費用見積額の計算にあたっては、過去の製品保証費用実績額からサプライヤーに求償した実績額を控除した金額を当該年度の販売台数で除して算定しています。

トヨタは、製品保証費用見積額の計算要素として過去のサプライヤーへの求償実績を使用していることから、過去の平均求償実績が製品保証費用見積額の変動要因となることがあります。しかしながら、サプライヤーへの求償実績に関する過去の実績から、見積額の不確実性は低いと考えます。当該製品の保証期間内であればサプライヤーに請求することは可能であり、回収可能金額についての上限を含むその他の重大な制約条件は特に存在しません。

トヨタは、製品のリコール等の市場処置費用を、上記の製品保証費用と同様に、売上原価の構成要素として表示しております。「製品のリコール等の市場処置にかかる債務」は、個々のリコールに対応して算定をするのではなく、ある一定期間に販売された様々なモデル全体を、地域毎に区分して、製品販売時点において包括的に算定しております。なお、当該債務の算出にあたっては、計算方法は同じように行っていますが、地域毎に労働コスト等が異なることから、地域毎に区分しております。

貸借対照表に計上される「製品のリコール等の市場処置にかかる債務」は、「リコール実払い累計額」を考慮して「リコールの支払い見込み総額」を基に算出します。当該債務は期間ごとに新しいデータに基づき評価され、適切な金額に調整されています。またこれらの債務は販売期間ごとに10年間に分けて管理しています。

「リコールの支払い見込み総額」は、数量＜販売台数＞に単価＜台当たり市場処置額＞を乗じて算出しています。台当たり市場処置額は、「台当たりリコー

ル実払い累計額」を「過去の費用の発生パターン」で除して算出しています。「過去の費用の発生パターン」は、車両販売後10年間に発生したりコール支払い発生状況を表しています。

販売時の見積り金額と、個々のリコールに対する実際の支払い金額との差の要因としては、台当たり平均修理費用と実際の修理費用（主に部品代と労務費）とに差が生じる場合および、過去の費用の発生パターンと実際に差が生じる場合などがあり、将来のリコール等の市場処置費用の見積りの中で調整されていきます。

上記で記載したとおり、包括的な見積り計上の際、実際のリコールの支払いは、台当たり平均修理費用などの算定の要素として組み込まれるので、個別リコールのアナウンスをしたとしても、直接的に財務諸表に影響を与えるものではありません。

貸倒引当金および金融損失引当金

トヨタの小売債権およびファイナンス・リース債権は、乗用車および商用車により担保されている分割払い小売販売契約からなります。回収可能性リスクは、顧客もしくは販売店の支払不能や、担保価値（売却費用控除後）が債権の帳簿価額を下回る場合を含んでいます。トヨタの会計方針として貸倒引当金および金融損失引当金を計上しており、この引当金は、金融債権、売掛債権およびその他債権の各ポートフォリオの減損金額に対するマネジメントによる見積りを反映しています。貸倒引当金および金融損失引当金は、信用リスク評価プロセスの一環として行われている体系的かつ継続的なレビューおよび評価、過去の損失の実績、ポートフォリオの規模および構成、現在の経済的な事象および状況、担保物の見積公正価値およびその充分性、ならびにその他の関連

する要因に基づき算定されています。この評価は性質上判断を要するものであり、重要な変動の可能性のある将来期待受取キャッシュ・フローの金額およびタイミングを含め、重要な見積りを必要とするものです。マネジメントは、現在入手可能な情報に基づき、貸倒引当金および金融損失引当金は十分であると考えていますが、（i）資産の減損に関するマネジメントの見積りまたは仮定の変更、（ii）将来の期待キャッシュ・フローの変化を示す情報の入手、または（iii）経済およびその他の事象または状況の変化により、追加の引当金が必要となってくる可能性があります。新車の価格を押し下げる効果をもつセールス・インセンティブが販売プロモーションの重要な構成要素であり続ける限り、中古車の再販価格およびそれに伴う小売債権ならびにファイナンス・リース債権の担保価値はさらなる引下げの圧力を受ける可能性があります。これらの要因によりトヨタの貸倒引当金および金融損失引当金を大幅に増加させる必要が生じた場合、将来の金融事業の業績に悪影響を与える可能性があります。これらの引当金のうち、トヨタの業績に対してより大きな影響を与える金融損失引当金のレベルは、主に損失発生頻度と予想損失程度の2つの要因により影響を受けます。トヨタは、金融損失引当金を評価する目的で、金融損失に対するエクスポージャーを「顧客」と「販売店」という2つの基本的なカテゴリーに分類します。トヨタの「顧

客」カテゴリーは比較的少額の残高を持つ同質の小売債権およびファイナンス・リース債権から構成されており、「販売店」カテゴリーは卸売債権およびその他のディーラー貸付金です。金融損失引当金は少なくとも四半期ごとに見直しを行っており、その際には、引当金残高が将来発生する可能性のある損失をカバーするために十分な残高を有しているかどうかを判断するために、様々な仮定や要素を考慮しています。

感応度分析

トヨタの業績に重大な影響を与える金融損失の程度は、主に損失発生頻度、予想損失程度という2つの要素の影響を受けます。金融損失引当金は様々な仮定および要素を考慮して、少なくとも四半期ごとに評価されており、発生しうる損失を十分にカバーするかどうか判断しています。次の表は、トヨタが主として米国において金融損失引当金を見積もるにあたり、損失発生頻度または予想損失程度の仮定の変化を示したものであり、他のすべての条件はそれぞれ一定とみなしています。金融損失引当金がトヨタの金融事業に対して与える影響は重要であり、損失発生頻度または予想損失程度の仮定の変化に伴う金融損失引当金の変動が金融事業に与える影響を示しています。

	金額：百万円
	2013年3月31日現在の 金融損失引当金に与える影響
損失発生頻度または予想損失程度の10%の変動	¥3,950



経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

オペレーティング・リースに対する投資

トヨタが賃貸人となっているオペレーティング・リース用車両は、取得原価で計上し、その見積耐用年数にわたって見積残存価額になるまで定額法で減価償却しています。トヨタは、これらの車両に関して、業界の公開情報および自社の過去実績に基づき見積残存価額を計算しています。残存価額の下落を示す事象が発生した場合には、リース車両の帳簿価額の回収可能性について減損の有無を評価し、減損が認められた場合には、残価損失引当金を計上しています。

リース期間を通じて、マネジメントは、契約上の残存価額の決定において用いられた見積りが合理的であるかどうか判断するため、リース期間終了時における公正価値の見積額の評価を定期的に行っています。リース期間終了時における残存価値の見積りに影響する要素として、新車インセンティブプログラム、新車の価格設定、中古車の供給、予測車両返却率および残価損失の予測感応度等が挙げられます。車両返却率は、契約に基づき設定されたリース期間終了時に、実際に返却されたリース車両台数が、当該期間中にリース契約が終了することが予定されていたリース件数から早期返却分を除いた件数に占める割合を表しています。車両返却率が上昇すると、トヨタのリース終了時における損失のリスクが上昇します。残価損失の感応度は、リース終了時におけるリース車両の公正価値がリース車両の残存価額を下回る程度を表しています。

販売報奨金が販売促進に欠かせないものである限

り、中古車の再販価格およびそれに伴うトヨタのリース車両の公正価値は引下げの圧力を受ける可能性があります。リース期間終了時における残価への影響は、インセンティブプログラムの重要性、およびそれらが長期間続くか否かに依存します。これは、現在のオペレーティング・リースのポートフォリオの見積残価に不利な影響を与え、残価損失引当金を増加させながら、将来の中古車価格の予測に次々に影響を与えていく可能性があります。また、他の様々な要素（例えば、中古車の需要と供給、金利、インフレ、品質、安全性および車両の信頼性、一般的な経済の見通し、新車価格、予測される将来の返却率および予測される損失の重大性など）が中古車価格および将来の残価予測に影響を与え、販売促進効果を相殺することがあります。これらの要因により、将来の金融事業の業績が悪影響を受ける可能性があります。

感応度分析

次の表は、トヨタが主として米国において残価損失を見積もるにあたり、重要な見積りであると考えている車両返却率の仮定の変化およびリース期間終了時における市場価値の仮定の変化を示したものであり、他のすべての条件はそれぞれ一定とみなしています。残価損失がトヨタの金融事業に対して与える影響は重要であり、車両返却率の変化およびリース期間終了時における市場価値の仮定の変化に伴う残価損失の変動が金融事業に与える影響を示しています。

	金額：百万円
	2013年4月1日以降リース期間終了までの 残価損失に与える影響
車両返却率の1%の変動	¥1,035
リース期間終了時における市場価値の1%の変動	5,267

長期性資産の減損

トヨタは必要に応じて、無形資産を含む、使用中の長期性資産および処分予定の長期性資産の帳簿価額を定期的にレビューしています。このレビューは、将来の見積キャッシュ・フローをもとに行っています。長期性資産の帳簿価額に減損が生じていると判断した場合、当該資産の帳簿価額が公正価値を超える金額を減損として計上します。マネジメントは、その将来の見積キャッシュ・フローおよび公正価値の算定は合理的に行われたものと考えていますが、キャッシュ・フローや公正価値の見積りを修正した場合には、評価の結果が変わり、将来の自動車事業の業績が悪影響を受ける可能性があります。

退職給付費用

退職給付費用および退職給付債務の計算には、割引率、発生した給付額、利息費用、年金資産の期待収益率、死亡率などの要素が含まれています。これらの仮定と実際の結果との差額は累計され、将来の会計期間にわたって償却するため、原則として将来の会計期間に費用化されます。マネジメントは、使用した仮定は妥当なものと考えていますが、実績との差異または仮定自体の変更により、トヨタの年金費用お

よび債務に影響を与える可能性があります。

退職給付費用および退職給付債務の計算に影響を与える最も重要な仮定は、割引率と年金資産の期待収益率です。割引率は、現在利用可能で、かつ、年金給付の支払期日までの間利用可能と予想される高格付で確定利付の社債および確定利付の国債の利回りなどを考慮して決定しています。期待収益率は、保有している年金資産の構成、運用手法から想定されるリスク、過去の運用実績、運用基本方針および市場の動向等を考慮して決定しています。トヨタが2013会計年度の退職給付費用の計算に適用した加重平均の割引率および期待収益率は、国内においてそれぞれ2.0%および2.5%、海外においてそれぞれ5.0%および7.0%です。また、2013会計年度の退職給付債務の計算に適用した加重平均の割引率は、国内において1.7%、海外において4.5%です。

感応度分析

次の表は、退職給付引当金の見積りにあたり、トヨタが重要な見積りであると考えている加重平均の割引率と年金資産の期待収益率の仮定の変化を示したものであり、他のすべての条件は一定とみなして計算しています。



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



● 米国会計基準に基づく連結財務サマリー ● セグメント情報 ● 連結四半期財務サマリー ● **経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析** 【 22/23 】 ● 連結財務諸表 ● 連結財務諸表への注記 ● 財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告 ● 独立登録会計事務所の報告書

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

	金額：百万円			
	国内		海外	
	2014年3月31日 に終了する1年間 の利益 (税効果考慮前) への影響	2013年3月31日現在 の予測給付債務への 影響	2014年3月31日 に終了する1年間 の利益 (税効果考慮前) への影響	2013年3月31日現在 の予測給付債務への 影響
割引率				
0.5%の減少	¥(7,217)	¥117,113	¥(4,598)	¥57,956
0.5%の増加	6,984	(108,417)	4,365	(52,908)
期待収益率				
0.5%の減少	¥(5,451)		¥(2,396)	
0.5%の増加	5,451		2,396	

公正価値計上のデリバティブ等の契約

トヨタは、通常の業務の過程において、為替および金利変動に対するエクスポージャーを管理するために、デリバティブ商品を利用しています。デリバティブ商品の会計処理は複雑なものであり、かつ継続的に改訂されます。デリバティブの公正価値は主に、金利、為替レートなどの観測可能な市場情報および契約条項を利用した標準的な評価手法を用いて測定しています。観測可能な市場情報を入手できない場合には、取引相手から入手した価格やその他の市場情報により測定しています。これらの見積りは、それぞれの場合に照らして妥当と思われる評価方法に基づいていますが、異なる仮定を用いることにより見積公正価値が大きく変化することがあります。

市場性ある有価証券および関連会社に対する投資

トヨタは、投資の公正価値が帳簿価額を下回り、かつその下落が一時的ではない場合、その帳簿価額を実現可能価額まで減損する処理を会計方針として採用しています。価値の下落が一時的かどうかを判断

する際には、トヨタは帳簿価額を下回った期間の長さおよび下落幅、当該会社の財務状況および将来の展望ならびにトヨタが当該会社の株式を公正価値が回復するまで保有する能力と意思の有無を考慮しています。

繰延税金資産

繰延税金資産の回収可能性は、将来加算一時差異の解消、将来課税所得の見積り、および慎重かつ実行可能なタックスプランニング等を要素として評価されます。その評価の結果として、50%超の可能性で回収不能と見込まれる額、すなわち評価性引当金の計上額は、繰延税金資産の回収可能性に関連する入手可能なすべての肯定的な証拠と否定的な証拠の双方を適切に考慮して決定されます。

トヨタは、現時点で利用可能な情報に基づいた最善の見積りを行っていますが、予想し得ない要因や変化が生じた場合には、繰延税金資産の回収可能性の評価を見直す可能性があります。

市場リスクに関する定量および定性情報の開示

トヨタは、為替、金利、特定の商品先物および株価の変動による市場リスクにさらされています。為替および金利の変動によるリスクを管理するために、トヨタは様々なデリバティブ金融商品を利用しています。

デリバティブ商品に関するトヨタの会計処理の詳細は、連結財務諸表注記2に記載されており、さらに連結財務諸表注記20および26に関連する情報が開示されています。

トヨタは、金融市場が予測不可能であることを認識した上で、業績に悪影響を及ぼし得るリスクを軽減するための総合的リスク管理プログラムを設け、その一環として、このような財務的リスクの監視および管理にあたっています。

市場リスク分析に含まれる金融商品は、すべての現金及び現金同等物、市場性ある有価証券、金融債権、投資、短期・長期借入債務およびすべてのデリバティブ金融商品により構成されます。デリバティブ金融商品のポートフォリオには、先物為替予約、通貨オプション契約、金利スワップ契約、金利通貨スワップ契約および金利オプション契約が含まれます。デリバティブ・ヘッジの対象となる外国通貨建ての予定取引は市場リスク分析には含まれていません。オペレーティング・リースを含めることは要求されていませんが、金利リスクを評価するにあたり同リースを含めています。

為替リスク

トヨタは、事業を行う現地の通貨以外の通貨による売買および融資に関連して為替リスクを負ってい



印刷

検索

目次

Page

67

ます。すなわち、外国通貨建ての事業によるキャッシュ・フローおよび様々な金融商品を原因とする将来における収益もしくは資産および負債に関連する為替リスクにさらされています。最も影響を受ける為替リスクは、米ドルおよびユーロに関連するものです。

トヨタは、為替の変動に対するリスクを評価するための方法として、バリュー・アット・リスク (value-at-risk) を採用しています。合計した為替のバリュー・アット・リスクは、税引前利益における潜在的損失を示すものであり、2012年3月31日および2013年3月31日現在で、それぞれ879億円および991億円と見積もられています。トヨタの総合的な為替のエクスポージャー（デリバティブを含む）に基づき、2013会計年度中の税引前キャッシュ・フローに対する為替変動のリスクは、最高1,295億円、最低781億円、平均991億円でした。

バリュー・アット・リスクはモンテカルロ・シミュレーションを利用して見積もられており、認識日における信頼レベルを95%とし、10日間の保有期間を仮定しています。

金利リスク

トヨタは、融資活動、投資活動およびキャッシュマネジメント活動において金利の変動リスクにさらされています。金利変動リスクを望ましいレベルに維持するため、また、支払利息を最小限に抑えるために、トヨタは様々な金融商品取引を行っています。金利が100ベース・ポイント上昇したと想定した場合の金融商品の公正価値の潜在的な減少額は、2012

経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

年3月31日および2013年3月31日現在において、それぞれ1,442億円および2,085億円であると見積もられています。

前記の感応度分析には特定の欠点があります。同モデルは、金利が即時にイールドカーブに対して平行移動すると仮定しています。しかし、実際にはこうした変動が即時に起こることはほとんどありません。満期までの期間もしくは再値付けの期間が似通った特定の資産または負債であっても、市場金利の変動に対して、同様に変動しない場合があります。また、資産および負債に対する金利は、市場金利の変動と同時に変動する場合もあれば、市場金利の変動に遅れて変動する場合もあります。金融債権は、金利が変動した場合の前払リスクが少ないため、トヨタが採用しているモデルでは、自動車関連の金融債権における前払リスクに言及していません。しかし、金利が変動する中で、実際のローンの前払いがモデル上で仮定した条件と大きく異なることも考えられます。

商品価格リスク

商品価格リスクとは、トヨタが自動車生産に使用する非鉄金属（アルミなど）、貴金属（パラジウム、白金、ロジウムなど）、合金鉄をはじめとする商品価格変動によるコスト変動のリスクをいいます。トヨタはこれらの商品の調達に関する価格リスクをヘッジするためのデリバティブ商品を使っておらず、最低限の在庫しか持たないことにより商品の価格リスクを管理しています。

株価リスク

トヨタは、価格リスクの影響を受けやすい様々な売却可能有価証券への投資を行っています。2012年3月31日および2013年3月31日現在における売却可能有価証券の公正価値は、それぞれ1兆343億円および1兆4,011億円です。価格が10%変動したと仮定した場合の売却可能有価証券の公正価値の潜在的な変動額は、2012年3月31日および2013年3月31日現在において、それぞれ1,034億円および1,401億円です。



連結貸借対照表

トヨタ自動車株式会社
3月31日現在

	金額：百万円		金額：百万米ドル
資産の部	2012年	2013年	2013年
流動資産			
現金及び現金同等物	¥ 1,679,200	¥ 1,718,297	\$ 18,270
定期預金	80,301	106,700	1,135
有価証券	1,181,070	1,445,663	15,371
受取手形及び売掛金<貸倒引当金控除後>貸倒引当金残高： 2012年3月31日—13,004百万円 2013年3月31日—15,875百万円(169百万米ドル)	1,999,827	1,971,659	20,964
金融債権<純額>	4,114,897	5,117,660	54,414
未収入金	408,547	432,693	4,601
たな卸資産	1,622,282	1,715,786	18,243
繰延税金資産	718,687	749,398	7,968
前払費用及びその他	516,378	527,034	5,604
流動資産合計	12,321,189	13,784,890	146,570
長期金融債権<純額>	5,602,462	6,943,766	73,830
投資及びその他の資産			
有価証券及びその他の投資有価証券	4,053,572	5,176,582	55,041
関連会社に対する投資及びその他の資産	1,920,987	2,103,283	22,363
従業員に対する長期貸付金	56,524	53,741	571
その他	460,851	569,816	6,059
投資及びその他の資産合計	6,491,934	7,903,422	84,034
有形固定資産			
土地	1,243,261	1,303,611	13,861
建物	3,660,912	3,874,279	41,194
機械装置	9,094,399	9,716,180	103,308
賃貸用車両及び器具	2,575,353	3,038,011	32,302
建設仮勘定	275,357	291,539	3,100
小計	16,849,282	18,223,620	193,765
減価償却累計額<控除>	(10,613,902)	(11,372,381)	(120,918)
有形固定資産合計	6,235,380	6,851,239	72,847
資産合計	¥30,650,965	¥35,483,317	\$377,281

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
負債・純資産の部	2012年	2013年	2013年
流動負債			
短期借入債務	¥ 3,450,649	¥ 4,089,528	\$ 43,482
1年以内に返済予定の長期借入債務	2,512,620	2,704,428	28,755
支払手形及び買掛金	2,242,583	2,113,778	22,475
未払金	629,093	721,065	7,667
未払費用	1,828,523	2,185,537	23,238
未払法人税等	133,778	156,266	1,662
その他	984,328	941,918	10,015
流動負債合計	11,781,574	12,912,520	137,294
固定負債			
長期借入債務	6,042,277	7,337,824	78,020
未払退職・年金費用	708,402	766,112	8,146
繰延税金負債	908,883	1,385,927	14,736
その他	143,351	308,078	3,276
固定負債合計	7,802,913	9,797,941	104,178
株主資本			
資本金			
発行可能株式総数：2012年3月31日および 2013年3月31日—10,000,000,000株			
発行済株式総数：2012年3月31日および 2013年3月31日—3,447,997,492株	397,050	397,050	4,222
資本剰余金	550,650	551,040	5,859
利益剰余金	11,917,074	12,689,206	134,920
その他の包括利益(損失)累計額	(1,178,833)	(356,123)	(3,787)
自己株式			
自己株式数：2012年3月31日—281,187,739株 2013年3月31日—280,568,824株	(1,135,680)	(1,133,138)	(12,048)
株主資本合計	10,550,261	12,148,035	129,166
非支配持分	516,217	624,821	6,643
純資産合計	11,066,478	12,772,856	135,809
契約債務及び偶発債務			
負債・純資産合計	¥30,650,965	¥35,483,317	\$377,281

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



連結損益計算書

トヨタ自動車株式会社
3月31日に終了した1年間

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2011年	2012年	2013年	2013年
売上高				
商品・製品売上高	¥17,820,520	¥17,511,916	¥20,914,150	\$222,373
金融収益	1,173,168	1,071,737	1,150,042	12,228
売上高合計	18,993,688	18,583,653	22,064,192	234,601
売上原価並びに販売費及び一般管理費				
売上原価	15,985,783	15,795,918	18,010,569	191,500
金融費用	629,543	592,646	630,426	6,703
販売費及び一般管理費	1,910,083	1,839,462	2,102,309	22,353
売上原価並びに販売費及び一般管理費合計	18,525,409	18,228,026	20,743,304	220,556
営業利益	468,279	355,627	1,320,888	14,045
その他の収益(費用)				
受取利息及び受取配当金	90,771	99,865	98,673	1,049
支払利息	(29,318)	(22,922)	(22,967)	(244)
為替差益<純額>	14,305	37,105	5,551	59
その他<純額>	19,253	(36,802)	1,504	16
その他の収益(費用)合計	95,011	77,246	82,761	880
税金等調整前当期純利益	563,290	432,873	1,403,649	14,925
法人税等	312,821	262,272	551,686	5,866
持分法投資損益	215,016	197,701	231,519	2,461
非支配持分控除前当期純利益	465,485	368,302	1,083,482	11,520
非支配持分帰属損益	(57,302)	(84,743)	(121,319)	(1,290)
当社株主に帰属する当期純利益	¥ 408,183	¥ 283,559	¥ 962,163	\$ 10,230

	金額：円		金額：米ドル	
1株当たり当社株主に帰属する当期純利益				
基本	¥ 130.17	¥ 90.21	¥ 303.82	\$ 3.23
希薄化後	¥ 130.16	¥ 90.20	¥ 303.78	\$ 3.23
1株当たり年間配当額	¥ 50.00	¥ 50.00	¥ 90.00	\$ 0.96

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



連結包括利益計算書

トヨタ自動車株式会社
3月31日に終了した1年間

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2011年	2012年	2013年	2013年
非支配持分控除前当期純利益	¥465,485	¥368,302	¥1,083,482	\$11,520
その他の包括利益 (損失) — 税効果考慮後				
外貨換算調整額	(299,578)	(93,292)	461,754	4,910
未実現有価証券評価損益 < 組替修正考慮後 >	(27,657)	131,794	374,209	3,979
年金債務調整額	11,454	(65,110)	14,711	156
その他の包括利益 (損失) 合計	(315,781)	(26,608)	850,674	9,045
当期包括利益	149,704	341,694	1,934,156	20,565
非支配持分帰属当期包括損益	(39,407)	(85,744)	(149,283)	(1,587)
当社株主に帰属する当期包括利益	¥110,297	¥255,950	¥1,784,873	\$18,978

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。



連結株主持分計算書

トヨタ自動車株式会社
 3月31日に終了した1年間

	金額：百万円							
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	その他の包括利益(損失) 累計額	自己株式	株主資本合計	非支配持分	純資産合計
2010年3月31日現在残高	¥397,050	¥501,331	¥11,568,602	¥ (846,835)	¥(1,260,425)	¥10,359,723	¥570,720	¥10,930,443
非支配持分との資本取引及びその他		2,310				2,310	5,183	7,493
当期発行額		2,119				2,119		2,119
包括利益								
当期純利益			408,183			408,183	57,302	465,485
その他の包括利益(損失)								
外貨換算調整額				(287,613)		(287,613)	(11,965)	(299,578)
未実現有価証券評価損益<組替修正考慮後>				(26,058)		(26,058)	(1,599)	(27,657)
年金債務調整額				15,785		15,785	(4,331)	11,454
当期包括利益						110,297	39,407	149,704
当社株主への配当金支払額			(141,120)			(141,120)		(141,120)
非支配持分への配当金支払額							(27,657)	(27,657)
自己株式の取得及び処分					(958)	(958)		(958)
2011年3月31日現在残高	¥397,050	¥505,760	¥11,835,665	¥(1,144,721)	¥(1,261,383)	¥10,332,371	¥587,653	¥10,920,024
非支配持分との資本取引及びその他		43,311	(45,365)	(6,503)	125,819	117,262	(119,824)	(2,562)
当期発行額		1,483				1,483		1,483
包括利益								
当期純利益			283,559			283,559	84,743	368,302
その他の包括利益(損失)								
外貨換算調整額				(87,729)		(87,729)	(5,563)	(93,292)
未実現有価証券評価損益<組替修正考慮後>				129,328		129,328	2,466	131,794
年金債務調整額				(69,208)		(69,208)	4,098	(65,110)
当期包括利益						255,950	85,744	341,694
当社株主への配当金支払額			(156,785)			(156,785)		(156,785)
非支配持分への配当金支払額							(37,356)	(37,356)
自己株式の取得及び処分		96			(116)	(20)		(20)
2012年3月31日現在残高	¥397,050	¥550,650	¥11,917,074	¥(1,178,833)	¥(1,135,680)	¥10,550,261	¥516,217	¥11,066,478
非支配持分との資本取引及びその他		675				675	4,961	5,636
当期発行額								
包括利益								
当期純利益			962,163			962,163	121,319	1,083,482
その他の包括利益(損失)								
外貨換算調整額				434,638		434,638	27,116	461,754
未実現有価証券評価損益<組替修正考慮後>				368,507		368,507	5,702	374,209
年金債務調整額				19,565		19,565	(4,854)	14,711
当期包括利益						1,784,873	149,283	1,934,156
当社株主への配当金支払額			(190,008)			(190,008)		(190,008)
非支配持分への配当金支払額							(45,640)	(45,640)
自己株式の取得及び処分		(285)	(23)		2,542	2,234		2,234
2013年3月31日現在残高	¥397,050	¥551,040	¥12,689,206	¥ (356,123)	¥(1,133,138)	¥12,148,035	¥624,821	¥12,772,856

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



連結株主持分計算書

トヨタ自動車株式会社
3月31日に終了した1年間

	金額：百万米ドル							
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	その他の包括利益(損失) 累計額	自己株式	株主資本合計	非支配持分	純資産合計
2012年3月31日現在残高	\$4,222	\$5,855	\$126,710	\$(12,535)	\$(12,075)	\$112,177	\$5,489	\$117,666
非支配持分との資本取引及びその他		7				7	53	60
当期発行額								
包括利益								
当期純利益			10,230			10,230	1,290	11,520
その他の包括利益(損失)								
外貨換算調整額				4,622		4,622	288	4,910
未実現有価証券評価損益<組替修正考慮後>				3,918		3,918	61	3,979
年金債務調整額				208		208	(52)	156
当期包括利益						18,978	1,587	20,565
当社株主への配当金支払額			(2,020)			(2,020)		(2,020)
非支配持分への配当金支払額							(486)	(486)
自己株式の取得及び処分		(3)	(0)		27	24		24
2013年3月31日現在残高	\$4,222	\$5,859	\$134,920	\$ (3,787)	\$(12,048)	\$129,166	\$6,643	\$135,809

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。



連結キャッシュ・フロー計算書

トヨタ自動車株式会社
3月31日に終了した1年間

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2011年	2012年	2013年	2013年
営業活動からのキャッシュ・フロー				
非支配持分控除前当期純利益	¥ 465,485	¥ 368,302	¥ 1,083,482	\$ 11,520
営業活動から得た現金＜純額＞への非支配持分控除前当期純利益の調整				
減価償却費	1,175,573	1,067,830	1,105,109	11,750
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	4,140	9,623	27,367	291
退職・年金費用＜支払額控除後＞	(23,414)	16,711	(20,429)	(217)
固定資産処分損	36,214	33,528	32,221	343
売却可能有価証券の未実現評価損＜純額＞	7,915	53,831	2,104	22
繰延税額	85,710	6,395	160,008	1,701
持分法投資損益	(215,016)	(197,701)	(231,519)	(2,461)
資産及び負債の増減ほか				
受取手形及び売掛金の(増加)減少	421,423	(585,464)	(168,260)	(1,789)
たな卸資産の(増加)減少	51,808	(344,923)	50,483	537
その他の流動資産の(増加)減少	38,307	(180,529)	(47,033)	(500)
支払手形及び買掛金の増加(減少)	(406,210)	756,363	(209,284)	(2,225)
未払法人税等の増加(減少)	(40,629)	20,943	22,127	235
その他流動負債の増加	239,319	316,366	280,083	2,978
その他	183,384	111,160	364,857	3,879
営業活動から得た現金＜純額＞	¥ 2,024,009	¥ 1,452,435	¥ 2,451,316	\$ 26,064

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	2011年	2012年	2013年	2013年
投資活動からのキャッシュ・フロー				
金融債権の増加	¥(8,438,785)	¥(8,333,248)	¥(10,004,928)	\$ (106,379)
金融債権の回収	7,934,364	8,007,711	9,063,011	96,364
金融債権の売却	69,576	53,999	39,845	424
有形固定資産の購入＜賃貸資産を除く＞	(629,326)	(723,537)	(854,561)	(9,086)
賃貸資産の購入	(1,061,865)	(808,545)	(1,119,591)	(11,904)
有形固定資産の売却＜賃貸資産を除く＞	51,342	36,633	39,191	417
賃貸資産の売却	486,695	431,313	533,441	5,672
有価証券及び投資有価証券の購入	(4,421,807)	(3,173,634)	(3,412,423)	(36,283)
有価証券及び投資有価証券の売却	189,037	162,160	35,178	374
有価証券及び投資有価証券の満期償還	3,527,119	2,694,665	2,633,913	28,005
関連会社への追加投資支払 ＜当該関連会社保有現金控除後＞	(299)	(147)	16,216	172
投資及びその他の資産の増減ほか	177,605	209,972	3,396	36
投資活動に使用した現金＜純額＞	(2,116,344)	(1,442,658)	(3,027,312)	(32,188)
財務活動からのキャッシュ・フロー				
長期借入債務の増加	2,931,436	2,394,807	3,191,223	33,931
長期借入債務の返済	(2,489,632)	(2,867,572)	(2,682,136)	(28,518)
短期借入債務の増加	162,260	311,651	201,261	2,139
配当金支払額	(141,120)	(156,785)	(190,008)	(2,020)
自己株式の取得ほか	(28,617)	(37,448)	(43,098)	(458)
財務活動から得た(又は使用した)現金 ＜純額＞	434,327	(355,347)	477,242	5,074
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	(127,029)	(55,939)	137,851	1,466
現金及び現金同等物純増加(減少)額	214,963	(401,509)	39,097	416
現金及び現金同等物期首残高	1,865,746	2,080,709	1,679,200	17,854
現金及び現金同等物期末残高	¥ 2,080,709	¥ 1,679,200	¥ 1,718,297	\$ 18,270

添付の注記は、これらの連結財務諸表の一部であります。



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



連結財務諸表への注記

1. 事業の概況

トヨタは主にセダン、ミニバン、2BOX、スポーツユーティリティビークル、トラック等の自動車とその関連部品・用品の設計、製造および販売を世界的規模で行っています。また、トヨタは、トヨタが製造する自

動車および他の製品の販売を補完するための金融ならびに車両および機器のリース事業を、主として販売代理店およびその顧客に対して行っています。

を期中平均相場によって円貨に換算しています。その結果生じた換算差額は、その他の包括利益累計額の項目として表示しています。

外貨建金銭債権および債務は、決算日の為替相場によって換算し、その結果生じた為替差損益は当該連結会計年度の損益に計上しています。

(4) 収益認識

完成車両および部品売上高は、下記の場合を除き、原則として販売代理店が製品の所有権を取得し、かつ所有することによるリスクと便益が実質的に移転したとみなされる引渡時点で認識しています。

トヨタの販売奨励プログラムは、主に、販売代理店が特定期間に販売した車両台数またはモデルに基づいて算定される販売代理店への現金支払の形態をとっています。トヨタは、プログラムで定める車両の販売時に、これらの販売奨励金をプログラムで定める金額だけ売上高から控除しています。

車両の最低再販売価額をトヨタが条件付きで保証する場合の収益は、リース会計と類似の方法により売上の日から保証の最初の実行日までの間に期間配分して計上しています。これらの取引の対象になっている車両は資産として計上し、トヨタの減価償却方針に従い償却しています。

小売金融およびファイナンス・リースの収益は、実効利回り法に基づき計上しています。オペレーティング・リースの収益は、リース期間にわたり均等に計上しています。

特定の完成車両の売上高には、顧客に無償メンテナンスを提供する契約の測定可能な収益が含まれています。この無償メンテナンス契約による収益は関連する費用の発生に応じて契約期間にわたり収益認識しています。

(5) その他費用

広告宣伝費および販売促進費は発生時に費用処理しています。2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間の広告宣伝費は、それぞれ308,903百万円、304,713百万円および330,870百万円(3,518百万米ドル)です。

トヨタは通常、製品の製造過程およびその他の理由による製品の欠陥に対して保証を行っています。製品保証規定は、期間および使用方法あるいはそのいずれかに対応して決めており、製品の特性、販売地域およびその他の要因によって異なります。トヨタは製品販売時点において、当該製品の保証期間中に発生が予想される製品部品の修理または取替に係る費用を製品保証にかかる債務として見積計上しています。製品保証にかかる債務の金額は、主に、修理費用に関する現在の情報および製品の欠陥に関する過去の実績に基づいて見積もっています。製品保証費用に関する計上は、仕入先が負担すべき製品保証費用の見積りも考慮しています。

また、リコール等の市場処置にかかる費用は、それらの支出が発生する可能性が高く、かつ合理的に見積もることができる場合に計上しています。トヨタは過去の発生状況を基礎にして製品販売時点においてリコール等の市場処置にかかる費用を見積もる方法を採用しています。

訴訟関連債務は、訴訟等から生じる損失に備えるため、現在利用可能な情報に基づき計上しています。なお、弁護士費用は発生時に費用処理しています。

研究開発費は発生時に費用処理しており、2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間の研究開発費は、それぞれ730,340百万円、779,806百万円および807,454百万円(8,585百万米ドル)です。

2. 重要な会計方針の要約

当社および日本の子会社は日本会計基準に従い、また、海外子会社は、その子会社が所在する国において一般に公正妥当と認められる会計原則に従って、それぞれ会計帳簿を保持し、財務諸表を作成しています。連結財務諸表においては、米国会計基準に適合するために、特定の修正および組替えを反映しています。

上記の修正事項を反映した後の重要な会計方針は以下のとおりです。

(1) 連結の方針ならびに関連会社に対する投資の会計処理

トヨタの連結財務諸表は、当社および当社が過半数の株式を所有する子会社の勘定を含んでいます。連結会社間の重要な取引ならびに債権債務は、すべて消去しています。トヨタが支配はしていないが重要な影響を及ぼしている関連会社に対する投資は、取得原価に当該各社の未分配利益に対するトヨタの持分額を加算した金額をもって計上しています。当期純利益は、これらの会社の、未実現内部利益控除後の当連結会計年度に係る損益に対するトヨタの持分額を含んでいます。また、価値の下落が一時的でないと判断される場合には、正味実現可能価額まで減額して計上しています。トヨタが重要な影響を及ぼし

ていない非上場会社（一般に20%未満の持分所有会社）に対する投資は取得原価で計上しています。米国会計基準で定義される変動持分事業体の勘定残高は、該当する場合において連結財務諸表に含めています。

(2) 連結財務諸表作成上の見積り

米国会計基準に従った連結財務諸表を作成するにあたり、マネジメントは、連結財務諸表および注記の金額に影響を与える見積りおよび仮定を行っています。結果として、このような見積額と実績額とは相違する場合があります。主要な見積りとしては、製品保証にかかる債務、リコール等の市場処置にかかる債務、貸倒引当金および金融損失引当金、賃貸資産の残存価額、長期性資産の減損、退職後給付費用および債務、デリバティブ金融商品の公正価値、市場性ある有価証券の一時的ではない価値の下落による損失、訴訟関連債務および繰延税金資産に対する評価性引当金などがあります。

(3) 外貨換算

海外子会社および関連会社の財務諸表項目の換算については、資産ならびに負債勘定を決算日の為替相場によって円貨に換算し、収益ならびに費用勘定



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



連結財務諸表への注記

■ (6) 現金及び現金同等物

現金及び現金同等物は、容易に既知の金額に換金可能であり、かつ満期日まで短期間であるために利率の変化による価額変動が僅少なもので、一般に契約上の満期が3ヶ月以内である流動性の高い投資を含んでいます。

■ (7) 市場性ある有価証券

市場性ある有価証券は負債証券および持分証券から成っています。売却可能証券に区分される負債証券および持分証券は公正価値で評価し、未実現評価損益は税効果考慮後の金額で純資産の部におけるその他の包括利益累計額の項目として表示しています。特定の売却可能証券に区分される有価証券の価値の下落が一時的でないと判断される場合は、当該証券の帳簿価額は、正味実現可能価額まで減額されます。価値の下落が一時的でないかどうかの判断においてトヨタが考慮するのは、主に、公正価値が帳簿価額を下回っている期間と程度、被投資会社の財政状態と将来の見通し、および将来市場価値の回復が予想される場合に、それまでの十分な期間にわたり当該会社に対して投資を継続するトヨタの能力および意思です。実現した売却資産の簿価は平均原価法に基づいて計算し、差額を損益に反映させています。

■ (8) 非上場会社に対する有価証券投資

非上場会社に対する有価証券投資は、その公正価値を容易に算定できないため、取得原価で計上しています。非上場会社に対する有価証券投資の実質価額が下落し、その下落が一時的なものではないと判断された場合には、トヨタは当該投資に対して減損を認識し、帳簿価額を公正価値まで引き下げます。減損の判定は、経営成績、事業計画および見積将来キャッシュ・フロー等を考慮して行っています。公

正価値は、主として被投資会社の最新の財務情報を利用して決定しています。

■ (9) 金融債権

金融債権は、元本残高に未収利息を加え、金融債権償却額を控除した額により構成され、連結貸借対照表上は、未稼得収益、繰延融資初期費用および金融損失引当金を加味した純額で表示しています。なお、繰延融資初期費用は契約期間にわたり利益率が一定となるように償却しています。

金融債権のポートフォリオセグメントは主にトヨタの事業の性質と金融債権の特性を質的側面から考慮して決定しており、以下の3つに分類しています。

① 小売債権ポートフォリオ

小売債権ポートフォリオは、主にディーラーから取得した車両販売の割賦債権（以下、自動車割賦債権という。）により構成され、クレジット・カード債権を含んでいます。これらの債権は、取得時に所定の信用基準を満たさなければなりません。また、取得後、トヨタは割賦代金の回収および契約の管理について責任を有します。

自動車割賦債権の契約期間は主に2年から7年です。トヨタは、融資対象となった車両に対する担保権を取得し、顧客が債務不履行に陥った場合、担保権を実行できます。ほとんどすべての自動車割賦債権に遡求権はなく、担保権を実行した場合にもディーラーは債務履行責任を負うことはありません。

小売債権ポートフォリオは、金融債権に内在する一般的なリスク特性や信用リスクの類似性を基礎としながら、金額的重要性を考慮して、1クラスの区分としています。

② ファイナンス・リース・ポートフォリオ

ファイナンス・リース債権は、主にディーラーから取得した新車のリース契約に係る債権です。リース契約の期間は主に2年から5年です。当該債権は、取得時に所定の信用基準を満たさなければならず、取得後、トヨタはリース車両の所有権を引き受けます。また、トヨタはリース料金の回収および契約の管理について責任を有します。

トヨタは、リース契約者が債務不履行に陥った場合、通常、当該車両を占有することが認められます。残存価額は車両が新規にリースされた時点で評価され、リース終了時にトヨタに返却された車両はオークションにて売却されます。

ファイナンス・リース・ポートフォリオは、金融債権に内在する一般的なリスク特性や信用リスクの類似性を基礎として、1クラスの区分としています。

③ 卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオ

トヨタは、適性を満たしたディーラーに対して、在庫購入のための融資を行っています。トヨタは、融資対象となった車両に対する担保権を取得し、さらに必要がある場合、ディーラーの資産または経営者の個人資産あるいはその両方に抵当権を設定します。ディーラーが債務不履行に陥った場合、トヨタは取得した資産を処分し、法的救済措置を求める権利を有します。

また、トヨタは、ディーラーに対して事業買収、設備の改修、不動産購入および運転資金のための期限付融資も行っています。当該融資は、通常、不動産への担保権、その他のディーラーの資産または経営者の個人資産により保全されています。

卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオは、金融債権に内在するリスク特性を基礎

として、卸売債権、設備融資、運転資金融資の3クラスに区分しています。

債権金額が現在の情報や事象に基づき、契約条件に従って回収されない可能性が高くなった段階で、当該債権残高は減損しているとみなされます。貸付債権が減損しているかどうかの判定にあたっては、過去の支払実績および支払期限の遵守状況ならびに債務者の財務健全性に関するその他の主観的要素を考慮しています。減損債権には、利息の計上が中止され個別引当金を計上した債権が含まれています。不良債権のリストラクチャリングとして条件緩和された債権は、減損しているとみなされます。不良債権のリストラクチャリングは、財務的困難に陥っている債務者に対してトヨタより条件緩和された場合に発生します。

卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオのすべてのクラスは、元本または利息の総額の支払いに疑念が生じた場合、あるいは元本または利息の支払いが約定から90日以上延滞した場合のいずれか早い時点で利息の計上を中止しています。担保の価値が元本および利息を回収するのに不十分である場合、担保に依存した債権について利息の計上を中止しています。また、利息の計上を中止した段階で、未収利息は取り崩し、償却原価の償却も中止しています。

利息の計上を中止した債権に係る受取利息は、現金で回収した場合にのみ認識しています。利息の計上は、その時点までの元本および利息が支払われ、かつ、将来の支払いが確実になった場合に再開しています。損失の発生が見込まれるとき、債権残高は金融損失引当金から差し引かれます。小売債権クラスおよびファイナンス・リース債権クラスは、一部を除き元本および利息の支払いが支払予定日から90日以上延滞したとしても利息の計上を中止することはありません。

連結財務諸表への注記

ません。しかしながら、一部を除き、これらの債権は以降の支払いが見込めなくなった場合、あるいは元本または利息の支払いが約定から120日以上延滞し

た場合のいずれか早い時点で金融損失引当金から差し引かれます。

② ファイナンス・リース・ポートフォリオ

トヨタはファイナンス・リース債権に対する損失に備えるため、過去の損失の実績、現在の経済的な事象および状況ならびに中古車市場等の関連する要因などに基づき算定された引当率を、当該債権に乗じることで算定しています。

③ 卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオ

トヨタは卸売債権およびその他のディーラー貸付金に対する損失に備えるため、ディーラーの財務状況、担保設定条件、現在の経済的な事象および状況ならびにその他の関連する要因などに基づき算定された引当率を、当該債権に乗じることで算定しています。

トヨタは卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオに含まれる個々の減損債権に対する見積り損失をカバーするために個別引当金を設定しています。個別引当金は、個別の債権の総額を回収できない可能性が高い場合に、当該債権を将来キャッシュ・フローの割引現在価値または担保の公正価値で評価して算定しています。返済が担保によって保証される貸付金は、担保に依存した貸付金とされ、その場合の個別引当金の計算には担保の公正価値が使われます。担保の公正価値が金融債権の残高を超過している場合には引当金を計上していません。

小売債権およびファイナンス・リース・ポートフォリオにおける不良債権のリストラクチャリングは減損債権と判定されますが、金融損失引当金の算定にあたっては、各ポートフォリオ全体で集散的に評価されます。当該減損債権に対して個別引当金を計上したとしても、各ポートフォリオの金融損失引当金残高に重要な差異は生じないと判断しています。

卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオに含まれる個別債権の減損は、測定された金融損失に基づき金融損失引当金の増加として記帳されます。担保による回収が可能であるならば、関連する担保の回収および売却によって、金融損失引当金は取り崩されます。

また、回収した担保の売却価額が当該担保物件の帳簿価額を下回る金額についても、金融損失引当金の取崩を行っています。償却債権の回収額は金融損失引当金残高を増額する処理を行っています。

(11)残価損失引当金

トヨタは、リース期間の終了したリース資産の売却収入が、リース期間の終了時における当該資産の帳簿価額を下回るために、その売却時に損失が生じるというリスクにさらされています。トヨタは保有しているポートフォリオの未保証残存価値に関し予想される損失に備えるため、残価損失引当金を計上しています。引当金は、見積車両返却率および見積損失の程度を考慮して評価しています。見積車両返却率および見積損失の程度を決定する際の考慮要因には、中古車販売に関する過去の情報や市場情報、リース車両返却の趨勢や新車市場の趨勢、および一般的な経済情勢が含まれています。マネジメントはこれらの要因を評価し、いくつかの潜在的な損失のシナリオを想定したうえで、引当金が予想される損失を補うに十分であるかを判断するため引当金残高の妥当性を検討しています。

トヨタは保有しているポートフォリオに関して予想される損失に対して十分な金額を残価損失引当金として計上しています。残価損失引当金は、資産の売却時に帳簿価額の純額と売却収入との差額について調整が行われます。

2012年3月31日および2013年3月31日現在、利息の計上を中止した金融債権の残高は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
小売債権	¥ 2,822	¥ 4,443	\$ 47
ファイナンス・リース	958	1,135	12
卸売債権	5,485	1,985	21
設備融資	11,736	4,354	46
運転資金融資	37	70	1
	¥21,038	¥11,987	\$127

2012年3月31日および2013年3月31日現在、利息を計上している90日以上延滞債権の残高は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
小売債権	¥24,263	¥18,442	\$196
ファイナンス・リース	7,674	3,464	37
	¥31,937	¥21,906	\$233

(10)金融損失引当金

顧客の支払不能から生じる金融債権および賃貸用車両及び器具に対する損失に備えるため金融損失引当金を計上しています。金融損失引当金の繰入額は販売費及び一般管理費に含めて計上しています。

金融損失引当金は、信用リスク評価プロセスの一環として行われている体系的かつ継続的なレビューおよび評価、過去の損失の実績、ポートフォリオの規模および構成、現在の経済的な事象および状況、担保物の見積公正価値およびその十分性、ならびにその

他の関連する要因に基づき、ポートフォリオセグメント別に、以下のとおり算定しています。なお、賃貸用車両及び器具はポートフォリオセグメントの開示を規定した指針の対象外となっています。

① 小売債権ポートフォリオ

トヨタは小売債権に対する損失に備えるため、過去の損失の実績、現在の経済的な事象および状況ならびにその他の関連する要因などに基づき算定された引当率を、当該債権に乗じることで算定しています。

連結財務諸表への注記

(12) たな卸資産

たな卸資産は市場価格を超えない範囲において取得原価で評価しています。たな卸資産の取得原価は、個別法あるいは後入先出法により算定している一部の子会社の製品を除き、総平均法によって算定しています。後入先出法により評価しているたな卸資産は、2012年3月31日および2013年3月31日現在、それぞれ220,582百万円および220,082百万円(2,340百万米ドル)です。後入先出法を採用している子会社のたな卸資産に先入先出法を適用したと仮定すると、2012年3月31日および2013年3月31日現在のたな卸資産は、連結貸借対照表上の金額に比べて、それぞれ56,799百万円および66,979百万円(712百万米ドル)増加します。

(13) 有形固定資産

有形固定資産は、取得原価で評価しています。重要な更新および改良のための支出は資産計上しており、少額の取替、維持および修理のための支出は発生時の費用として処理しています。有形固定資産の減価償却は、当該資産の区分、構造および用途等により見積もられた耐用年数に基づき、主として、当社および日本の子会社においては定率法、海外子会社においては定額法で、それぞれ計算しています。見積耐用年数は、建物については2年から65年を、機械装置および器具備品については2年から20年を使用しています。

賃貸用車両及び器具は第三者に対する賃貸であり、販売代理店が賃貸を開始して特定の連結子会社が取得したものです。そうした子会社は、各社が直接取得した資産についても賃貸を行っています。賃貸用車両及び器具は見積残存価額まで、主として2年から5年のリース期間にわたり定額法で償却しています。賃貸契約の取得に際して直接発生した費用は資

産計上し、リース期間にわたり定額法で償却しています。

(14) 長期性資産

トヨタは、長期性資産について、その帳簿価額の回収可能性について疑義を生じさせる事象または状況変化がある場合に減損の判定を行っています。帳簿価額が長期性資産の使用および最後の処分から得られる割引前の見積キャッシュ・フローを超えている場合に、減損が計上されます。計上する減損の金額は、帳簿価額が公正価値を超過する場合のその超過額であり、公正価値は主に割引キャッシュ・フロー評価法を用いて決定しています。

(15) のれんおよび無形資産

のれんはトヨタの連結貸借対照表に対して重要ではありません。

無形資産は主としてソフトウェアです。耐用年数が明確な無形資産については主として5年の見積耐用年数を使用して定額法で償却を行っています。耐用年数が不明確な無形資産については資産(資産グループ)の帳簿価額の回収可能性について疑義を生じさせる事象や状況がある場合に減損テストを行っています。

減損は、資産の帳簿価額が割引前の見積キャッシュ・フローを超える場合に認識しており、当該見積キャッシュ・フローは公正価値を決定する際に使用しています。減損損失は、主として割引キャッシュ・フロー評価法に基づく資産の公正価値と帳簿価額との差額を計上しています。

(16) 退職給付債務

トヨタは、従業員の退職給付に関して確定給付制度および確定拠出制度の双方を有しています。退職

給付債務の測定は、米国会計基準に従って年金数理計算に基づき行われています。また、確定給付退職後制度の積立超過または積立不足を前払退職・年金費用または未払退職・年金費用として連結貸借対照表に認識し、当該財政状態の変動は、その変動が生じた連結会計年度中にその他の包括利益の変動として認識しています。

(17) 環境問題

トヨタが現在行っている事業に関連して発生する環境対策支出は、すべて適切に費用処理または資産計上されています。また、現在あるいは将来の収益に貢献することのない、過年度の事業に関連して発生している環境対策支出は費用処理しています。環境対策改善のための費用は、それらの支出が発生する可能性が高く、かつ合理的に見積もることができる場合に計上しており、一般的には遅くとも環境対策の改善に関する実行可能性の検討が終了した時点または改善計画の実行をトヨタが約した時点までには計上しています。それぞれの環境対策のための負債は、現行の法制度のもとで社内で利用可能な技術を用い、様々な工学、財務および法律専門家により見積もっています。この負債は、想定される保険会社からの回収額と相殺せず、また現在価値への割引も行いません。連結貸借対照表で開示されている期間の負債計上額に関してこれまで重要な変更は発生していません。

(18) 法人税等

税金費用は連結損益計算書上の税金等調整前当期純利益を基礎として計算しています。資産と負債の帳簿価額と税務上の評価額との間の一時差異に対して将来見込まれる税効果について、資産負債法により繰延税金資産・負債を認識しています。翌期以降の

税金減額効果の実現が期待できないと予想される場合は、繰延税金資産を減額させるため評価性引当金を計上しています。

(19) デリバティブ金融商品

トヨタは、金利および為替の変動によるリスクを管理するために、先物為替予約取引、通貨オプション取引、金利スワップ取引、金利通貨スワップ取引および金利オプション取引を含むデリバティブ金融商品を利用しており、すべてのデリバティブ取引を公正価値で資産または負債として計上しています。なお、法的強制力のあるマスター・ネットティング契約が存在し、相殺の基準を満たしている限り、デリバティブ資産とデリバティブ負債、および関連する受入担保金と支払担保金とを相殺することを選択しています。

トヨタはデリバティブ金融商品を投機もしくは売買目的で使用していません。デリバティブ商品の公正価値の変動は、そのデリバティブ商品がヘッジ手段として指定されているか否か、およびヘッジ取引の種類に従って当該期間の損益またはその他の包括損益に計上しています。すべてのヘッジ取引の非有効部分は損益に計上しています。

(20) 1株当たり当社株主に帰属する当期純利益

基本1株当たり当社株主に帰属する当期純利益は、当社株主に帰属する当期純利益を加重平均発行済株式数で除すことにより計算しています。希薄化後1株当たり当社株主に帰属する当期純利益の算定方法は基本1株当たり当社株主に帰属する当期純利益の算定方法と類似していますが、加重平均発行済株式数の算定において、潜在的なストックオプションの行使からもたらされる希薄化の影響を考慮しています。

連結財務諸表への注記

(21) 株式を基礎とした報酬

トヨタは、株式を基礎とした報酬制度に係る報酬費用を当該報酬の付与日における公正価値に基づき測定しています。

(22) その他の包括利益

その他の包括利益は、収益、費用、利益および損失のうち、米国会計基準のもとで包括利益に含まれるものの、当期純利益には含まれず、純資産の調整項目として純資産の部に直接計上する項目として定義されています。トヨタの場合、その他の包括利益は、主として売却可能有価証券未実現評価損益、外貨換算調整額およびトヨタの確定給付退職後制度に関して年金債務を認識するために計上する調整額です。

(23) 会計方針の変更

2011年6月、FASBは包括利益の表示に関する新たな指針を公表しました。この指針は、当期純利益およびその他の包括利益を、一連の1つの計算書または連続した2つの計算書のいずれかで開示することを要求しています。トヨタは、2011年12月15日より後に開始する連結会計年度の期中会計期間よりこの指針を適用しました。この指針の適用はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではありません。

3. 米ドルによる表示額

連結財務諸表および注記に表示されている米ドル金額は、読者の便宜のためだけに記載されており、監査されていません。これらの米ドル表示額は、円金額が実際の米ドルを表したり、または、米ドルに換算されたり、あるいは換算されうると解すべきものでは

(24) 将来適用予定の最近公表された会計基準

2011年12月、FASBは資産および負債の相殺に係る開示に関する新たな指針を公表しました。この指針は、貸借対照表において相殺の対象となる金融商品などの資産と負債の総額および純額の情報に関する追加の開示を要求しています。この指針は、2013年1月1日以降に開始する連結会計年度およびその期中会計期間より適用となります。マネジメントはこの指針の適用はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えています。

2013年2月、FASBはその他の包括利益累計額からの組替項目に関する新たな指針を公表しました。この指針は、その他の包括利益累計額の各内訳項目から生じた組替調整額に関する情報を連結財務諸表本体または注記のいずれかに表示することを要求しています。この指針は、2012年12月15日より後に開始する連結会計年度およびその期中会計期間より適用となります。マネジメントはこの指針の適用はトヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではないと考えています。

(25) 勘定科目の組替え再表示

特定の過年度の金額は、2013年3月31日に終了した1年間の表示に合わせて組替えが行われ再表示されています。

ありません。この目的のために、2013年3月31日現在の実勢為替相場1米ドル=94.05円を、2013年3月31日終了連結会計年度のトヨタの連結財務数値の米ドル額表示のために使用しています。

4. キャッシュ・フローに関する補足情報

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における法人税等の支払額は、それぞれ211,487百万円、282,440百万円および331,007百万円(3,519百万米ドル)です。また、2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における利息の支払額は、それぞれ382,903百万円、365,109百万円および	325,575百万円(3,462百万米ドル)です。2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間において、キャピタル・リース債務として新たに計上された額は、それぞれ10,478百万円、5,847百万円および3,749百万円(40百万米ドル)です。
--	---

5. 買収および譲渡

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間に行った買収および	譲渡に関して、重要な資産および負債の変動はありませんでした。
--	--------------------------------

6. 有価証券及びその他の投資有価証券

有価証券及びその他の投資有価証券は、公社債および株式等を含んでおり、これらの取得原価、未実現評価損益および公正価値は次のとおりです。

	金額：百万円			
	2012年3月31日			
	取得原価	未実現評価益	未実現評価損	公正価値
売却可能証券：				
公社債	¥3,606,290	¥ 74,357	¥51,147	¥3,629,500
株式	605,889	444,073	15,643	1,034,319
その他	449,393	19,974	11	469,356
合計	¥4,661,572	¥538,404	¥66,801	¥5,133,175
市場性のない証券：				
公社債	¥ 22,047			
株式	79,420			
合計	¥ 101,467			



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



連結財務諸表への注記

金額：百万円				
2013年3月31日				
	取得原価	未実現評価益	未実現評価損	公正価値
売却可能証券：				
公社債	¥4,350,942	¥ 211,070	¥ 8,866	¥4,553,146
株式	599,371	804,405	2,593	1,401,183
その他	537,272	31,416	2	568,686
合計	¥5,487,585	¥1,046,891	¥11,461	¥6,523,015
市場性のない証券：				
公社債	¥ 20,148			
株式	79,082			
合計	¥ 99,230			

金額：百万米ドル				
2013年3月31日				
	取得原価	未実現評価益	未実現評価損	公正価値
売却可能証券：				
公社債	\$46,262	\$ 2,244	\$ 94	\$48,412
株式	6,373	8,553	28	14,898
その他	5,713	334	0	6,047
合計	\$58,348	\$11,131	\$122	\$69,357
市場性のない証券：				
公社債	\$ 214			
株式	841			
合計	\$ 1,055			

2012年3月31日および2013年3月31日現在、売却可能証券に含まれる公社債の構成割合は、それぞれ国内債券60%、米国・欧州などの海外債券40%、および国内債券49%、米国・欧州などの海外債券51%となっており、売却可能証券に含まれる株式は、それぞれ83%および85%が日本市場の上場株式です。なお、公社債には国債等が含まれ、「その他」には投資信託等が含まれています。

2012年3月31日および2013年3月31日現在、12ヶ月を超えて継続的に発生している未実現評価損の総額に重要性はありません。

2012年3月31日および2013年3月31日現在、

売却可能証券に含まれる公社債等は主に1年から10年満期で構成されています。

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における売却可能証券の売却収入はそれぞれ189,037百万円、162,160百万円および35,178百万円(374百万米ドル)です。これらの売却収入に係る実現総利益はそれぞれ8,974百万円、4,822百万円および1,048百万円(11百万米ドル)であり、実現総損失はそれぞれ87百万円、15百万円および31百万円(0百万米ドル)です。

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間において、トヨタは

売却可能証券に対してそれぞれ7,915百万円、53,831百万円および2,104百万円(22百万米ドル)の減損を認識し、連結損益計算書の「その他<純額>」に含めて計上しています。

トヨタは、通常のビジネスの過程で多くの非上場会社発行の有価証券を投資有価証券として保有しており、その公正価値が容易に算定できないため、取得原価で「有価証券及びその他の投資有価証券」に含めています。マネジメントは、これらの各企業に対する投資に減損が生じていないか、およびその減損が一

時的なものであるか否かを判断するために、各社の財務的健全性および各社が事業を行っている市場の状態を検討することで、各投資の回収可能性を評価するという規則的な手法を採用しています。トヨタは定期的に、取得原価で評価されている重要な投資について減損の判定を行っており、減損が一時的でないと判断された場合には、帳簿価額を減損金額だけ切り下げ、その損失は当該連結会計年度の損益として計上しています。

7. 金融債権

金融債権の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
小売債権	¥ 7,248,793	¥ 9,047,782	\$ 96,202
ファイナンス・リース	955,430	1,029,887	10,950
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	2,033,954	2,615,728	27,812
	10,238,177	12,693,397	134,964
繰延融資初期費用	105,533	135,398	1,439
未稼得収益	(494,123)	(628,340)	(6,681)
金融損失引当金			
小売債権	(77,353)	(83,858)	(892)
ファイナンス・リース	(30,637)	(28,928)	(307)
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	(24,238)	(26,243)	(279)
	(132,228)	(139,029)	(1,478)
金融債権<純額>合計	9,717,359	12,061,426	128,244
控除：一年以内に期限の到来する債権	(4,114,897)	(5,117,660)	(54,414)
長期金融債権<純額>	¥ 5,602,462	¥ 6,943,766	\$ 73,830

2012年3月31日および2013年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、それぞれ北米58.1%、日本12.0%、欧州10.3%、アジア7.1%、そ

他の地域12.5%、および北米57.6%、欧州10.0%、日本9.9%、アジア9.5%、その他の地域13.0%です。



連結財務諸表への注記

2013年3月31日現在の小売債権の契約上の満期、ファイナンス・リースの将来最低受取リース料、卸売債権およびその他のディーラー貸付金の契約上の満期は、次のとおりです。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	小売債権	ファイナンス・リース	卸売債権および その他の ディーラー貸付金	小売債権	ファイナンス・リース	卸売債権および その他の ディーラー貸付金
2014年	¥3,032,542	¥285,324	¥2,040,442	\$32,244	\$3,034	\$21,695
2015年	2,218,871	192,978	149,091	23,593	2,052	1,585
2016年	1,721,430	162,639	115,640	18,303	1,729	1,230
2017年	1,127,558	65,767	125,180	11,989	699	1,331
2018年	609,255	29,716	119,497	6,478	316	1,271
2019年以降	338,126	6,447	65,878	3,595	69	700
合計	¥9,047,782	¥742,871	¥2,615,728	\$96,202	\$7,899	\$27,812

ファイナンス・リースの内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
最低受取リース料	¥688,642	¥ 742,871	\$ 7,899
未保証見積残存価額	266,788	287,016	3,051
	955,430	1,029,887	10,950
繰延融資初期費用	3,722	3,577	38
控除：未稼得収益	(90,887)	(87,537)	(931)
控除：金融損失引当金	(30,637)	(28,928)	(307)
ファイナンス・リース<純額>	¥837,628	¥ 916,999	\$ 9,750

トヨタの金融債権は、顧客やディーラーの返済が契約条件どおりに行われずに損失が発生する可能性があります。それらの損失に備えるための金融損失

引当金の算定において、トヨタは様々な信用リスク評価プロセスを導入しています。

2012年3月31日および2013年3月31日現在の回収期限からの経過日数別の残高は次のとおりです。

	金額：百万円				
	2012年3月31日				
	小売債権	ファイナンス・リース	卸売債権	設備融資	運転資金融資
30日以内	¥7,146,365	¥939,345	¥923,642	¥535,296	¥574,671
31日以上60日以内	64,314	5,766	3	—	70
61日以上90日以内	13,851	2,645	—	—	—
91日以上	24,263	7,674	53	98	121
合計	¥7,248,793	¥955,430	¥923,698	¥535,394	¥574,862

	金額：百万円				
	2013年3月31日				
	小売債権	ファイナンス・リース	卸売債権	設備融資	運転資金融資
30日以内	¥8,923,588	¥1,021,074	¥1,305,953	¥658,114	¥651,553
31日以上60日以内	84,354	3,106	45	63	—
61日以上90日以内	17,312	1,661	—	—	—
91日以上	22,528	4,046	—	—	—
合計	¥9,047,782	¥1,029,887	¥1,305,998	¥658,177	¥651,553

	金額：百万米ドル				
	2013年3月31日				
	小売債権	ファイナンス・リース	卸売債権	設備融資	運転資金融資
30日以内	\$94,881	\$10,857	\$13,886	\$6,997	\$6,928
31日以上60日以内	897	33	0	1	—
61日以上90日以内	184	17	—	—	—
91日以上	240	43	—	—	—
合計	\$96,202	\$10,950	\$13,886	\$6,998	\$6,928

連結財務諸表への注記

2012年3月31日および2013年3月31日現在の当該金融債権残高の重要な割合を占める米国と、米国以外の地域における卸売債権およびその他の

ディーラー貸付金ポートフォリオの信用状況別の残高は、それぞれ次のとおりです。

米国

卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオについては、内部におけるディーラー別のリスク評価を基礎として、米国においては以下の信用状況別に区分しています。

正常：要注意、破綻懸念、債務不履行のいずれにも該当しない債権

要注意：潜在的損失に、より注意を必要とする債権

破綻懸念：質的および量的見地から債務不履行に陥る懸念がある債権

債務不履行：契約上の返済義務が履行されていない、または一時的に免除されている債権

	金額：百万円			
	2012年3月31日			
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
正常	¥513,632	¥307,867	¥116,871	¥ 938,370
要注意	55,513	38,382	5,014	98,909
破綻懸念	6,394	12,157	618	19,169
債務不履行	466	30	423	919
合計	¥576,005	¥358,436	¥122,926	¥1,057,367

	金額：百万円			
	2013年3月31日			
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
正常	¥720,308	¥373,176	¥152,048	¥1,245,532
要注意	93,643	54,801	7,485	155,929
破綻懸念	3,114	2,651	2,641	8,406
債務不履行	106	131	193	430
合計	¥817,171	¥430,759	¥162,367	¥1,410,297

	金額：百万米ドル			
	2013年3月31日			
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
正常	\$7,659	\$3,968	\$1,616	\$13,243
要注意	996	583	80	1,659
破綻懸念	33	28	28	89
債務不履行	1	1	2	4
合計	\$8,689	\$4,580	\$1,726	\$14,995

米国以外の地域

米国以外の地域における卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポートフォリオについても、米国と概ね同様に内部におけるディーラー別のリスク評価を基礎として、信用状況を区分しています。ただ

	金額：百万円			
	2012年3月31日			
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
正常	¥330,264	¥170,886	¥451,505	¥952,655
債務不履行	17,429	6,072	431	23,932
合計	¥347,693	¥176,958	¥451,936	¥976,587

	金額：百万円			
	2013年3月31日			
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
正常	¥485,464	¥225,808	¥488,679	¥1,199,951
債務不履行	3,363	1,610	507	5,480
合計	¥488,827	¥227,418	¥489,186	¥1,205,431

	金額：百万米ドル			
	2013年3月31日			
	卸売債権	設備融資	運転資金融資	合計
正常	\$5,161	\$2,401	\$5,196	\$12,758
債務不履行	36	17	6	59
合計	\$5,197	\$2,418	\$5,202	\$12,817



連結財務諸表への注記

減損債権に関する情報は次のとおりです。

金額：百万円						
	債権残高		未回収の元本残高		減損債権に計上されている個別引当金	
	3月31日		3月31日		3月31日	
	2012年	2013年	2012年	2013年	2012年	2013年
個別引当金を計上している債権：						
卸売債権	¥ 8,105	¥11,967	¥ 8,105	¥11,967	¥2,716	¥1,450
設備融資	16,429	6,726	16,429	6,726	4,252	1,721
運転資金融資	995	5,246	995	5,246	573	3,691
合計	¥25,529	¥23,939	¥25,529	¥23,939	¥7,541	¥6,862
個別引当金を計上していない債権：						
卸売債権	¥14,015	¥ 6,236	¥14,015	¥ 6,236		
設備融資	15	9,165	15	9,165		
運転資金融資	38	496	38	496		
合計	¥14,068	¥15,897	¥14,068	¥15,897		
一般引当金を計上している債権：						
小売債権	¥42,438	¥40,487	¥41,790	¥39,797		
ファイナンス・リース	325	103	180	85		
合計	¥42,763	¥40,590	¥41,970	¥39,882		
減損債権合計：						
小売債権	¥42,438	¥40,487	¥41,790	¥39,797		
ファイナンス・リース	325	103	180	85		
卸売債権	22,120	18,203	22,120	18,203		
設備融資	16,444	15,891	16,444	15,891		
運転資金融資	1,033	5,742	1,033	5,742		
合計	¥82,360	¥80,426	¥81,567	¥79,718		

金額：百万円				
	減損債権の平均残高		減損後に計上された受取利息	
	3月31日に終了した1年間		3月31日に終了した1年間	
	2012年	2013年	2012年	2013年
減損債権合計：				
小売債権	¥44,362	¥39,616	¥3,700	¥3,056
ファイナンス・リース	279	161	7	1
卸売債権	18,734	20,618	79	166
設備融資	16,137	15,574	395	415
運転資金融資	2,592	3,820	79	83
合計	¥82,104	¥79,789	¥4,260	¥3,721

金額：百万米ドル			
2013年3月31日			
	債権残高	未回収の元本残高	減損債権に計上されている個別引当金
個別引当金を計上している債権：			
卸売債権	\$127	\$127	\$16
設備融資	72	72	18
運転資金融資	56	56	39
合計	\$255	\$255	\$73
個別引当金を計上していない債権：			
卸売債権	\$ 67	\$ 67	
設備融資	97	97	
運転資金融資	5	5	
合計	\$169	\$169	
一般引当金を計上している債権：			
小売債権	\$430	\$423	
ファイナンス・リース	1	1	
合計	\$431	\$424	
減損債権合計：			
小売債権	\$430	\$423	
ファイナンス・リース	1	1	
卸売債権	194	194	
設備融資	169	169	
運転資金融資	61	61	
合計	\$855	\$848	

金額：百万米ドル		
2013年3月31日に終了した1年間		
	減損債権の平均残高	減損後に計上された受取利息
減損債権合計：		
小売債権	\$421	\$33
ファイナンス・リース	2	0
卸売債権	219	2
設備融資	165	4
運転資金融資	41	1
合計	\$848	\$40

2013年3月31日に終了した1年間において、不良債権のリストラクチャリングとして条件緩和された債権は、小売債権、ファイナンス・リース、卸売債権およびその他のディーラー貸付金ともに金額的重要

性はありません。また、不良債権のリストラクチャリングとして条件緩和された債権の支払不履行も金額的重要性はありません。



連結財務諸表への注記

8. 未収入金

未収入金には、部品メーカーとの委託製造契約に係る債権が含まれており、当該債権はトヨタによる委託製造部品の購入に係る債務と相殺されます。

9. たな卸資産

たな卸資産の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
製品	¥ 981,612	¥1,007,659	\$10,714
原材料	347,878	388,780	4,134
仕掛品	221,036	235,476	2,504
貯蔵品およびその他	71,756	83,871	891
合計	¥1,622,282	¥1,715,786	\$18,243

10. 賃貸用車両及び器具

オペレーティング・リースとして賃貸されている車両および器具の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
車両	¥2,536,595	¥2,999,294	\$31,890
器具	87,848	104,351	1,110
控除：繰延利益等	(49,090)	(65,634)	(698)
	2,575,353	3,038,011	32,302
控除：減価償却累計額	(667,406)	(749,238)	(7,966)
控除：金融損失引当金	(8,135)	(8,020)	(86)
賃貸用車両及び器具＜純額＞	¥1,899,812	¥2,280,753	\$24,250

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間において、オペレーティング・リースとして賃貸されている車両および器具からのレンタル収入は、それぞれ475,472百万円、451,361百万円および476,935百万円(5,071百万米ドル)です。オペレーティング・リースとして賃貸されている車両および器具に係る将来の最低レンタル収入は、分割払いで支払いがなされるものであり、各年度における収入額は次のとおりです。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2014年	¥460,685	\$ 4,898
2015年	302,690	3,218
2016年	140,865	1,498
2017年	38,042	405
2018年	11,164	119
2019年以降	4,126	44
将来の最低レンタル収入合計	¥957,572	\$10,182

上記の将来の最低レンタル収入は、将来の現金回収額を示すものではありません。

11. 貸倒引当金および金融損失引当金

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における受取手形及び売掛金等に係る貸倒引当金の分析は次のとおりです。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
貸倒引当金期首残高	¥46,706	¥44,047	¥44,097	\$469
繰入(戻入)額	1,806	5,843	1,745	19
債権償却	(2,690)	(699)	(457)	(5)
その他	(1,775)	(5,094)	759	8
貸倒引当金期末残高	¥44,047	¥44,097	¥46,144	\$491

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における「その他」には、連結範囲の異動に伴う貸倒引当金の増減および外貨換算調整額が含まれています。

2012年3月31日および2013年3月31日現在の

貸倒引当金残高の一部は長期の債権に係るものであり、「投資及びその他の資産―その他」に、それぞれ31,093百万円および30,269百万円(322百万米ドル)が計上されています。



連結財務諸表への注記

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における金融債権および貸
 貸用車両及び器具に係る金融損失引当金の分析は次のとおりです。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
金融損失引当金期首残高	¥232,479	¥167,615	¥140,363	\$1,493
繰入(戻入)額	2,334	3,780	25,622	272
債権償却	(86,115)	(51,578)	(56,701)	(603)
回収額	18,268	16,415	14,690	156
その他	649	4,131	23,075	246
金融損失引当金期末残高	¥167,615	¥140,363	¥147,049	\$1,564

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における「その他」には、主
 として外貨換算調整額が含まれています。

上記の金融損失引当金のうち、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における小売債
 権ポートフォリオ、ファイナンス・リース・ポートフォリオ、卸売債権およびその他のディーラー貸付金ポート
 フォリオに係る金融損失引当金の分析は次のとおりです。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	2012年3月31日に終了した1年間			3月31日
	小売債権	ファイナンス・リース	卸売債権および その他のディーラー貸付金	2013年
金融損失引当金期首残高	¥92,199	¥36,024	¥28,580	\$102,443
繰入(戻入)額	13,569	(4,508)	(4,767)	90,325
債権償却	(44,742)	(2,499)	(305)	\$192,768
回収額	14,051	718	16	\$ 67,687
その他	2,276	902	714	48,286
金融損失引当金期末残高	¥77,353	¥30,637	¥24,238	76,795

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	2013年3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	小売債権	ファイナンス・リース	卸売債権および その他のディーラー貸付金	2013年
金融損失引当金期首残高	¥77,353	¥30,637	¥24,238	\$257,757
繰入(戻入)額	29,079	(4,063)	(2,006)	\$ 27,867
債権償却	(48,528)	(2,775)	(110)	7,499
回収額	12,795	590	3	\$ 2,461
その他	13,159	4,539	4,118	
金融損失引当金期末残高	¥83,858	¥28,928	¥26,243	

	金額：百万米ドル		
	2013年3月31日に終了した1年間		
	小売債権	ファイナンス・リース	卸売債権および その他のディーラー貸付金
金融損失引当金期首残高	\$823	\$326	\$257
繰入(戻入)額	309	(43)	(21)
債権償却	(516)	(30)	(1)
回収額	136	6	0
その他	140	48	44
金融損失引当金期末残高	\$892	\$307	\$279

12. 関連会社および変動持分事業体

(1) 関連会社への投資および取引

持分法で評価されている関連会社の要約財務情報は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
流動資産	¥ 9,112,895	¥ 9,634,769	\$102,443
固定資産	6,914,208	8,495,078	90,325
資産合計	¥16,027,103	¥18,129,847	\$192,768
流動負債	¥ 5,847,495	¥ 6,366,002	\$ 67,687
固定負債および非支配持分	4,032,045	4,541,328	48,286
株主資本	6,147,563	7,222,517	76,795
負債純資産合計	¥16,027,103	¥18,129,847	\$192,768
株主資本に対するトヨタの持分額	¥ 1,914,129	¥ 2,102,584	\$ 22,356
期末における持分法適用会社数	57	56	

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
売上高	¥21,874,143	¥22,211,233	¥24,242,046	\$257,757
売上総利益	¥ 2,342,706	¥ 2,297,660	¥ 2,620,892	\$ 27,867
持分法で評価されている関連会社の 株主に帰属する当期純利益	¥ 641,771	¥ 554,983	¥ 705,249	\$ 7,499
トヨタに帰属する持分法投資損益	¥ 215,016	¥ 197,701	¥ 231,519	\$ 2,461

連結財務諸表への注記

トヨタの関連会社に対する投資額のうち、重要な部分を占める会社およびその持分比率は次のとおりです。

会社	持分比率	
	3月31日	
	2012年	2013年
(株)デンソー	24.9%	24.9%
(株)豊田自動織機	24.8%	24.8%
アイシン精機(株)	23.4%	23.4%
豊田通商(株)	22.1%	22.1%
豊田合成(株)	43.1%	43.0%

特定の関連会社は、いくつかの証券市場に上場しており、それらの持分法による評価額は、2012年3月31日および2013年3月31日現在、それぞれ1,467,575百万円および1,582,988百万円(16,831百万米ドル)です。また、これらの関連会社の市場価格の総計は、それぞれ1,477,413百万円および1,954,347百万円(20,780百万米ドル)です。2011年

3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間において、トヨタは、市場価格が帳簿価額を下回っている期間と程度、これらの関連会社の財政状態と将来の見通し、当該関連会社に対する投資を継続するトヨタの能力および意思を考慮した結果、減損損失を計上していません。

関連会社に対する債権債務残高および取引高は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
受取手形及び売掛金ならびに未収入金	¥283,497	¥252,708	\$2,687
支払手形及び買掛金ならびに未払金	707,955	592,027	6,295

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
売上高	¥1,612,397	¥1,536,326	¥1,926,854	\$20,488
仕入高	3,655,185	3,785,284	4,020,138	42,745

持分法で評価されている関連会社からの配当金は、2011年3月31日、2012年3月31日 および 2013年3月31日に終了した各1年間において、それぞれ103,169百 万 円、122,950百 万 円 および

126,977百万円(1,350百万米ドル)です。

なお、トヨタは、関連会社と通常の業務上行う取引以外に、重要な関連当事者との取引を行っていません。

(2) 変動持分事業体 (VIE)

トヨタは、特別目的事業体を通じて証券化取引を行っています。証券化取引に伴い金融債権および賃貸用車両を特別目的事業体に売却していますが、当該事業体の活動を指示する権限ならびに重要な利益や損失を負担する可能性があるため、トヨタが第一受益者であるものとして連結しています。

2012年3月31日現在において連結された特別目的事業体は、金融債権1,208,136百万円、拘束性預金65,541百万円、および担保付きの借入金1,040,816百万円を有しています。2013年3月31日現在にお

いて連結された特別目的事業体は、金融債権1,135,513百万円(12,074百万米ドル)、賃貸用車両41,664百 万 円(443百 万 米 ドル)、拘 束 性 預 金58,770百万円(625百万米ドル)、および担保付きの借入金978,095百万円(10,400百万米ドル)を有しています。これらの信用、金利、早期返済に係るリスクは証券化取引を行う前と比べて増加するものではありません。

上記以外のVIEは、その全体的な規模、およびトヨタとこれらのVIEとの関係から、トヨタの連結財務諸表に重要な影響を及ぼすものではありません。

13. 短期借入債務および長期借入債務

2012年3月31日および2013年3月31日現在の短期借入債務の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
借入金（主として銀行借入） [加重平均金利：2012年 年1.93% 2013年 年2.31%]	¥1,158,556	¥1,062,233	\$11,294
コマーシャル・ペーパー [加重平均金利：2012年 年0.72% 2013年 年0.52%]	2,292,093	3,027,295	32,188
	¥3,450,649	¥4,089,528	\$43,482

2013年3月31日現在、トヨタには2,063,263百万円(21,938百万米ドル)の未使用の短期借入枠があり、うち455,180百万円(4,840百万米ドル)はコマーシャル・ペーパーのプログラムに関するもの

です。これらのプログラムによって、トヨタは、360日以内の借入に適用される一般的な利率で短期の資金調達を行うことができます。

連結財務諸表への注記

2012年3月31日および2013年3月31日現在の長期借入債務の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
無担保の借入金(主として銀行借入) [2012年ー利率：年0.00%～32.00%、返済期限：2012年～2029年 2013年ー利率：年0.00%～27.30%、返済期限：2013年～2029年]	¥3,064,785	¥ 3,142,411	\$ 33,412
担保付きの借入金(主として金融債権証券化) [2012年ー利率：年0.37%～11.23%、返済期限：2012年～2050年 2013年ー利率：年0.10%～11.75%、返済期限：2013年～2050年]	855,015	993,019	10,558
メディアム・ターム・ノート(連結子会社の発行) [2012年ー利率：年0.13%～8.50%、返済期限：2012年～2047年 2013年ー利率：年0.13%～9.40%、返済期限：2013年～2047年]	3,137,289	4,502,787	47,876
無担保普通社債(当社の発行) [2012年ー利率：年1.07%～3.00%、返済期限：2012年～2019年 2013年ー利率：年0.19%～3.00%、返済期限：2013年～2019年]	530,000	460,000	4,891
無担保普通社債(連結子会社の発行) [2012年ー利率：年0.17%～24.90%、返済期限：2012年～2031年 2013年ー利率：年0.13%～23.00%、返済期限：2013年～2031年]	946,460	922,636	9,810
長期キャピタル・リース債務 [2012年ー利率：年0.38%～14.40%、返済期限：2012年～2030年 2013年ー利率：年0.40%～14.73%、返済期限：2013年～2030年]	21,348	21,399	228
	8,554,897	10,042,252	106,775
控除：1年以内に返済予定の額	(2,512,620)	(2,704,428)	(28,755)
	¥6,042,277	¥ 7,337,824	\$ 78,020

2013年3月31日現在、長期借入債務の通貨は、約40%が米ドル、約17%が日本円、約13%が豪ドル、約30%がその他の通貨となっています。

2013年3月31日現在、帳簿価額91,834百万円(976百万米ドル)の有形固定資産が連結子会社の借

入債務等の担保に供されています。これに加えて、その他資産のうち合計で1,141,199百万円(12,134百万米ドル)が、連結子会社の借入債務等の担保に供されており、主として証券化の原債権である金融債権が含まれています。

長期借入債務の翌年度以降5年間の各年度別返済予定額は次のとおりです。

3月31日に終了する各年度：	金額：百万円	金額：百万米ドル
2014年	¥2,704,428	\$28,755
2015年	1,703,219	18,110
2016年	2,090,251	22,225
2017年	1,207,091	12,835
2018年	1,341,901	14,268

邦銀数行との取引約定書には、トヨタは当該銀行から要求があれば担保(当該銀行に対する預金を含む)あるいは保証を提供する旨の条項が含まれています。この約定書その他により供される担保は、当該銀行に対する現在および将来のすべての借入債務に適用されます。2013年3月31日に終了した1年間

14. 製品保証およびリコール等の市場処置

トヨタは、製品の販売の際に顧客との間で締結する保証約款に基づき、主に製造過程に起因する一定の欠陥に対して製品保証を行っています。トヨタは保証約款に従って、将来発生が見込まれる見積製品保証費用を引当計上しています。また、上記の製品保証に加えて、トヨタは製品の安全性確保の観点や顧客満足の立場から、欠陥品となることが予想される部品の修理や取替を行う、リコール等の市場処置を実施しています。製品のリコール等の市場処置にかかる費用は、製品販売時点において過去の発生状況を基礎にして見積り計上しています。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間		3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年
品質保証にかかる債務の期首残高	¥680,408	¥764,369	¥ 839,834
当期支払額	(476,771)	(348,214)	(344,279)
繰入額	588,224	436,891	491,542
既存の品質保証にかかる変動額	(1,701)	(7,827)	(8,383)
その他	(25,791)	(5,385)	24,309
品質保証にかかる債務の期末残高	¥764,369	¥839,834	¥1,003,023
			\$10,665

「その他」には主として外貨換算調整額および連結子会社の増減の影響が含まれています。

において当該条項に基づいて担保あるいは保証の提供を求められたもので重要なものではありません。

2013年3月31日現在、トヨタには7,252,081百万円(77,109百万米ドル)の未使用の長期借入枠があります。

これらの費用は、共に製品の欠陥に起因する修理または取替にかかる費用であり、相互に関連するものであるため、製品保証にかかる債務およびリコール等の市場処置にかかる債務を合算して品質保証にかかる債務として表記しています。2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間におけるこれらの品質保証にかかる債務の増減の内訳は以下のとおりです。

なお、品質保証にかかる債務は、連結貸借対照表上の「未払費用」に含まれています。



連結財務諸表への注記

上記の品質保証にかかる債務のうち、リコール等の市場処置にかかる債務の増減の内訳は以下のとおりです。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
リコール等の市場処置にかかる債務の期首残高	¥301,422	¥389,499	¥468,697	\$4,984
当期支払額	(263,096)	(159,344)	(180,925)	(1,924)
繰入額	356,749	237,907	270,883	2,880
その他	(5,576)	635	7,751	82
リコール等の市場処置にかかる債務の期末残高	¥389,499	¥468,697	¥566,406	\$6,022

15. 未払金

未払金は主に有形固定資産の購入および非製造関連の購買に関するものです。

16. 法人税等

税金等調整前当期純利益（損失）の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
税金等調整前当期純利益（損失）：				
当社および日本国内子会社	¥(278,229)	¥(177,852)	¥ 651,852	\$ 6,931
海外子会社	841,519	610,725	751,797	7,994
合計	¥ 563,290	¥ 432,873	¥1,403,649	\$14,925

法人税等の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
税金費用—当年度分：				
当社および日本国内子会社	¥ 85,290	¥111,363	¥178,662	\$1,900
海外子会社	141,821	144,514	213,016	2,265
当年度分合計	227,111	255,877	391,678	4,165
税金費用（利益）—繰延税額：				
当社および日本国内子会社	(44,268)	(57,940)	140,041	1,489
海外子会社	129,978	64,335	19,967	212
繰延合計	85,710	6,395	160,008	1,701
税金費用合計	¥312,821	¥262,272	¥551,686	\$5,866

トヨタは、所得に対して種々の税金を課せられていますが、これらを総合すると、日本国内における法定税率は、2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間において、それぞれ約40.2%、約40.2%および約37.6%です。翌連結会計年度以降に解消することが予想される一時差異に係る税効果の計算においては将来の法定税率が使用されています。法定税率と実効税率との差は、次のとおり分析されます。

	3月31日に終了した1年間		
	2011年	2012年	2013年
法定税率	40.2%	40.2%	37.6%
税率増加（減少）要因：			
損金に算入されない費用項目	2.2	1.7	0.6
海外子会社の未分配利益に係る繰延税金負債	4.8	4.7	1.8
持分法適用関連会社の未分配利益に係る繰延税金負債	12.6	9.2	4.1
評価性引当金	8.1	14.9	1.7
控除税額	(2.6)	(1.8)	(3.1)
海外子会社との法定税率の差	(9.3)	(9.6)	(4.8)
未認識税務ベネフィット調整	(0.6)	2.5	0.1
その他	0.1	(1.2)	1.3
実効税率	55.5%	60.6%	39.3%

連結財務諸表への注記

繰延税金資産および負債の主な内訳は、次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
繰延税金資産：			
未払退職・年金費用	¥ 236,978	¥ 230,021	\$ 2,446
未払費用および品質保証にかかる債務	369,985	480,428	5,108
従業員に関するその他の未払給与	106,265	108,599	1,155
税務上の繰越欠損金	337,992	160,936	1,711
繰延税額控除	108,426	101,251	1,076
有形固定資産およびその他資産	147,906	151,043	1,606
その他	296,934	227,596	2,420
繰延税金資産総額	1,604,486	1,459,874	15,522
控除：評価性引当金	(309,268)	(284,835)	(3,028)
繰延税金資産合計	1,295,218	1,175,039	12,494
繰延税金負債：			
未実現有価証券評価益	(210,475)	(388,901)	(4,135)
海外子会社の未分配利益	(27,581)	(25,713)	(274)
持分法適用関連会社の未分配利益	(504,776)	(567,054)	(6,029)
資産の取得価額の相違額	(34,120)	(35,647)	(379)
リース取引	(576,809)	(650,389)	(6,915)
その他	(54,749)	(66,923)	(712)
繰延税金負債総額	(1,408,510)	(1,734,627)	(18,444)
繰延税金資産（負債）純額	¥ (113,292)	¥ (559,588)	\$ (5,950)

上記の繰延税金資産（負債）純額は、次のとおり連結貸借対照表に含まれています。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
繰延税金資産：			
繰延税金資産（流動資産）	¥ 718,687	¥ 749,398	\$ 7,968
投資及びその他の資産―その他	91,857	100,199	1,065
繰延税金負債：			
流動負債―その他	(14,953)	(23,258)	(247)
繰延税金負債（固定負債）	(908,883)	(1,385,927)	(14,736)
繰延税金資産（負債）純額	¥(113,292)	¥ (559,588)	\$ (5,950)

繰延税金資産の回収可能性は、将来加算一時差異の解消、将来課税所得の見積り、および慎重かつ実行可能なタックスプランニング等を要素として評価されます。その評価の結果として、50%超の可能性で回収不能と見込まれる額、すなわち評価性引当金の計上額は、繰延税金資産の回収可能性に関連する入手可能なすべての肯定的な証拠と否定的な証拠の双方を適切に考慮して決定されます。

トヨタは、現時点で利用可能な情報に基づいた最善の見積りを行っていますが、予想し得ない要因や変化が生じた場合には、繰延税金資産の回収可能性の評価を見直す可能性があります。

評価性引当金は、主として税務上の繰越欠損金および外国税額控除に係る繰延税金資産のうち、実現が見込めない部分に対するものです。2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における、繰延税金資産に対する評価性引当金の増減の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
評価性引当金期首残高	¥239,269	¥280,685	¥309,268	\$3,288
増加	55,791	96,754	38,285	407
減少	(10,077)	(65,566)	(70,986)	(755)
その他	(4,298)	(2,605)	8,268	88
評価性引当金期末残高	¥280,685	¥309,268	¥284,835	\$3,028

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間において、「その他」には、連結範囲の異動に伴う影響および外貨換算調整額が含まれています。

海外子会社の未分配利益のうち、予見可能な将来において配当することを予定していない未分配利益については、再投資される予定のため税金引当を

2013年3月31日現在の税務上の繰越欠損金は、日本国内において76,280百万円(811百万米ドル)、海外において422,133百万円(4,488百万米ドル)であり、将来の課税所得から控除できます。これらの繰越欠損金は、一部を除き、日本国内において2014年から2022年の間に、海外において主に2014年から2033年の間に繰越期限が到来します。また、繰延税額控除は、日本国内において90,439百万円(961百万米ドル)、海外において10,812百万円(115百万米ドル)であり、それぞれ主に2014年から2016年および2014年から2033年の間に繰越期限が到来します。

連結財務諸表への注記

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における未認識税務ベネフィットの増減の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
期首残高	¥23,965	¥15,453	¥16,901	\$180
当期の税務ポジションに関連する増加	213	4,187	2,401	26
過年度の税務ポジションに関連する増加	12,564	10,801	4,339	46
過年度の税務ポジションに関連する減少	(16,133)	(363)	(1,619)	(17)
時効による消滅	—	—	—	—
解決による減少	(2,794)	(12,820)	(2,776)	(30)
その他	(2,362)	(357)	3,201	34
期末残高	¥15,453	¥16,901	¥22,447	\$239

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日現在において、認識された場合に実効税率に重要な影響を与える未認識税務ベネフィットはありません。また、トヨタは今後12ヶ月以内の未認識税務ベネフィットについて重要な変動は予想していません。

法人税等に関連する利息および課徴金は、連結損益計算書の「その他<純額>」に含めて計上されています。2011年3月31日、2012年3月31日および

2013年3月31日現在における連結貸借対照表ならびに2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における連結損益計算書に計上された利息および課徴金の金額に重要性はありません。

2013年3月31日現在、トヨタは日本および主要な海外地域において、それぞれ2006年4月1日および2000年1月1日以降の税務申告に関して税務調査を受ける可能性があります。

17. 株主持分

発行済普通株式数の変動内容は次のとおりです。

	3月31日に終了した1年間		
	2011年	2012年	2013年
発行済普通株式：			
期首残高	3,447,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492
期中発行	—	—	—
買入消却	—	—	—
期末残高	3,447,997,492	3,447,997,492	3,447,997,492

日本の会社法の下では、当社および日本の子会社の実施した剰余金の配当により減少する剰余金の額の10%を、資本準備金または利益準備金として積立てることが要求されています。資本準備金と利益準備金の総額が資本金の25%に達した場合は、その後の積立ては要求されていません。

2012年3月31日および2013年3月31日現在のトヨタの利益準備金積立残高は、それぞれ173,711百万円および175,735百万円(1,869百万米ドル)です。また、日本の会社法の下では、当社および日本の子会社の利益準備金はその使用を制限されており、分配可能額の計算上控除されます。

2012年3月31日および2013年3月31日現在の当社の分配可能額は、それぞれ5,348,279百万円および5,858,551百万円(62,292百万米ドル)です。日本での会計慣行に従い、期末の剰余金処分はその期間の財務諸表には計上されず、その後株主による承認が得られた事業年度において計上されることとなります。2013年3月31日現在の利益剰余金は、2013年6月14日に開催された定時株主総会で承認

された、期末現金配当金190,046百万円(2,020百万米ドル)、1株当たり60円(0.64米ドル)を含んでいます。

2013年3月31日現在の利益剰余金には、持分法適用関連会社の未分配利益に対するトヨタの持分相当額1,576,055百万円(16,758百万米ドル)が含まれています。

2012年1月1日に、当社を完全親会社とし、トヨタ車体(株)および関東自動車工業(株)(現在のトヨタ自動車東日本(株))を完全子会社とする株式交換を実施し、両子会社株式を取得しました。当社は、株式交換に伴う追加取得に際して、保有する自己株式を31,151,148株交付しました。この結果、自己株式は125,819百万円減少し、自己株式処分差損が45,916百万円発生しました。これにより、資本剰余金および利益剰余金がそれぞれ551百万円および45,365百万円減少しました。また、両子会社株式の追加取得の結果、非支配持分117,881百万円およびその他の包括利益(損失)累計額6,503百万円が減少し、資本剰余金が44,481百万円増加しました。

連結財務諸表への注記

株主資本におけるその他の包括利益（損失）累計額の税引後純額での、2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日現在の残高の内訳、ならびに同日に終了した各1年間の増減の内訳は、次のとおりです。

	金額：百万円			
	外貨換算調整額	未実現有価証券評価損益	年金債務調整額	その他の包括利益（損失） 累計額
2010年3月31日現在残高	¥ (872,776)	¥194,285	¥(168,344)	¥ (846,835)
その他の包括利益（損失）	(287,613)	(26,058)	15,785	(297,886)
2011年3月31日現在残高	(1,160,389)	168,227	(152,559)	(1,144,721)
非支配持分との資本取引及びその他	—	751	(7,254)	(6,503)
その他の包括利益（損失）	(87,729)	129,328	(69,208)	(27,609)
2012年3月31日現在残高	(1,248,118)	298,306	(229,021)	(1,178,833)
その他の包括利益（損失）	434,638	368,507	19,565	822,710
2013年3月31日現在残高	¥ (813,480)	¥666,813	¥(209,456)	¥ (356,123)

	金額：百万米ドル			
	外貨換算調整額	未実現有価証券評価損益	年金債務調整額	その他の包括利益（損失） 累計額
2012年3月31日現在残高	\$(13,271)	\$3,171	\$(2,435)	\$(12,535)
その他の包括利益（損失）	4,622	3,918	208	8,748
2013年3月31日現在残高	\$ (8,649)	\$7,089	\$(2,227)	\$ (3,787)

その他の包括利益（損失）の各項目に係る税効果額の2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間の内訳は、次のとおりです。

	金額：百万円		
	税効果考慮前	税効果	税効果考慮後
2011年3月31日に終了した1年間			
外貨換算調整額	¥ (294,279)	¥ 6,666	¥(287,613)
未実現有価証券評価損益：			
当期発生未実現損益	(31,899)	9,643	(22,256)
控除：当社株主に帰属する当期純利益への組替修正額	(6,358)	2,556	(3,802)
年金債務調整額	26,681	(10,896)	15,785
その他の包括利益（損失）	¥ (305,855)	¥ 7,969	¥(297,886)
2012年3月31日に終了した1年間			
非支配持分との資本取引及びその他	¥ (10,874)	¥ 4,371	¥ (6,503)
外貨換算調整額	(95,677)	7,948	(87,729)
未実現有価証券評価損益：			
当期発生未実現損益	164,872	(65,642)	99,230
控除：当社株主に帰属する当期純利益への組替修正額	50,332	(20,234)	30,098
年金債務調整額	(111,722)	42,514	(69,208)
その他の包括利益（損失）	¥ (3,069)	¥ (31,043)	¥ (34,112)
2013年3月31日に終了した1年間			
外貨換算調整額	¥ 447,302	¥ (12,664)	¥ 434,638
未実現有価証券評価損益：			
当期発生未実現損益	517,169	(175,839)	341,330
控除：当社株主に帰属する当期純利益への組替修正額	45,253	(18,076)	27,177
年金債務調整額	30,232	(10,667)	19,565
その他の包括利益（損失）	¥1,039,956	¥(217,246)	¥ 822,710

	金額：百万米ドル		
	税効果考慮前	税効果	税効果考慮後
2013年3月31日に終了した1年間			
外貨換算調整額	\$ 4,756	\$ (134)	\$4,622
未実現有価証券評価損益：			
当期発生未実現損益	5,499	(1,870)	3,629
控除：当社株主に帰属する当期純利益への組替修正額	481	(192)	289
年金債務調整額	321	(113)	208
その他の包括利益（損失）	\$11,057	\$(2,309)	\$8,748



連結財務諸表への注記

18. 株式を基礎とした報酬

1997年6月、当社の株主は、取締役を対象としたストックオプション制度を承認しました。2001年6月、株主はこれに加えて特定の従業員を当該制度の対象者に含めることを承認しました。当該制度承認以降、株主は、トヨタの普通株式を購入するオプションを付与する権利を与えることを、2010年6月まで毎年認めてきました。株主が承認したものの未付与のままとなった株式については、次年度以降付与することはできません。2006年8月以降に付与されたストックオプションは、8年の期間を有して、権利付与日の株価（終値）に1.025を乗じた価格を権利行使価格としています。通常、権利行使は、権利付与日から2年間経過後に実行可能となります。

2011年3月31日、2012年3月31日および2013

	2011年
配当率	1.5%
無リスク金利	0.3%
期待ボラティリティ	32%
期待保有期間	5.0年

年3月31日に終了した各1年間において、販売費及び一般管理費に計上した株式を基礎とした報酬費用は、それぞれ2,522百万円、1,539百万円および325百万円(3百万米ドル)です。

2011年3月31日に終了した1年間のオプション付与日におけるオプションの加重平均公正価値は、724円/株です。付与されたオプションの公正価値は、オプションの権利確定までの期間にわたり費用計上されており、連結損益計算書の当社株主に帰属する当期純利益の算定に含まれています。上記の付与日における公正価値はブラック・ショーンズ・モデルにより、次の加重平均想定率に基づいて計算されています。

ストックオプションの実施状況は次のとおりです。

	株式数	金額：円	加重平均残存 契約期間(年)	金額：百万円
		加重平均権利行使価格		本源的価値合計額
2010年3月31日現在残高	13,716,700	¥5,363	5.23	¥ —
付与	3,435,000	3,183		
行使	—	—		
喪失	(1,364,900)	4,759		
2011年3月31日現在残高	15,786,800	4,941	5.04	¥ 565
付与	—	—		
行使	—	—		
喪失	(3,256,800)	5,059		
2012年3月31日現在残高	12,530,000	4,910	4.55	¥1,065
付与	—	—		
行使	(645,000)	3,328		
喪失	(1,036,000)	5,907		
2013年3月31日現在残高	10,849,000	¥4,909	3.56	¥5,921
2011年3月31日現在行使可能	9,347,800	¥5,821	3.79	¥ —
2012年3月31日現在行使可能	9,778,000	¥5,396	4.05	¥ —
2013年3月31日現在行使可能	10,849,000	¥4,909	3.56	¥5,921

2011年3月31日および2012年3月31日に終了した各1年間において、行使されたストックオプションはありません。2013年3月31日に終了した1年間における、行使されたストックオプションの本源的価値合計額は、364百万円(4百万米ドル)です。

2011年3月31日および2012年3月31日に終了

した各1年間において、ストックオプションの行使により受け取った現金はありません。2013年3月31日に終了した1年間における、ストックオプションの行使により受け取った現金は、2,147百万円(23百万米ドル)です。

2013年3月31日現在におけるオプション残高および権利行使可能なオプションに関する内容は次のとおりです。

権利行使価格	残高				権利行使可能		
	株式数	加重平均権利行使価格		加重平均残存期間	株式数	加重平均権利行使価格	
		円	米ドル			円	米ドル
円				年			
¥3,183 – 5,000	7,480,000	¥4,068	\$43	4.31	7,480,000	¥4,068	\$43
5,001 – 7,278	3,369,000	6,774	72	1.89	3,369,000	6,774	72
3,183 – 7,278	10,849,000	4,909	52	3.56	10,849,000	4,909	52

連結財務諸表への注記

19. 従業員給付制度

(1) 年金および退職金制度

当社および日本の子会社の従業員は、通常、各社で設定している退職給付に関する規則に従い、退職時にその時点における給与と勤続年数または、これらを基礎とするポイントに基づいて計算された退職一時金または年金の受給資格を有します。定年前に退職した場合の最低支給額は、通常、自己都合による退職に基づいた金額となります。定年を含む会社都合による退職の場合、加算金を加えた退職金が支給されます。

2004年10月1日に、当社は退職金制度を改定しポイント制退職給付制度を導入しました。新制度では、退職給付に関する規則に従い、各年度に付与されたポイントの累計数に基づいて計算された退職一時金または年金の受給資格を有します。

ポイントは、勤続年数に応じて付与される「勤続ポイント」、資格に応じて付与される「資格ポイント」、各年度の考課に応じて付与される「考課ポイント」などから構成されます。定年前に退職した場合の最低支給額は、通常、自己都合による退職に基づいた調整率を加味した金額となります。定年を含む会社都合

による退職の場合、加算金を加えた退職金が支給されます。

2005年10月1日に、当社は退職金制度の一部を改定しキャッシュバランス類似制度を導入しました。新制度では、企業年金基金制度は従来の確定利率給付方式から変動利率給付方式に変更されています。

当社および日本の大部分の子会社は、確定給付企業年金法に基づく企業年金基金制度に加入しています。年金基金へ拠出された資金は、関係法令に従い、数社の金融機関により運用されています。これらの年金資産は、主として株式、国債および保険契約によって投資運用されています。

海外の大部分の子会社は、従業員を対象とする年金制度または退職一時金制度を有し、この制度に基づく退職給付費用は、各期に拠出による積立を行うかあるいは引当計上しています。これらの制度に基づく給付額は、主に退職時の給与と勤続年数に基づいて計算されます。

トヨタは退職金制度において、3月31日を測定日として使用しています。

(2) 年金および退職金制度の関連情報

トヨタの年金および退職金制度の関連情報は次のとおりです。

国内制度

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
予測給付債務の変動：			
期首予測給付債務	¥1,362,053	¥1,480,387	\$15,740
勤務費用	57,241	60,261	641
利息費用	30,660	27,804	296
従業員による拠出額	834	918	10
制度改定	632	(3,462)	(37)
年金数理純損失	67,098	90,667	964
買収およびその他	27,435	(776)	(8)
退職給付支払額	(65,566)	(61,388)	(653)
期末予測給付債務	1,480,387	1,594,411	16,953
年金資産の変動：			
期首年金資産公正価値	885,741	927,545	9,862
年金資産実際運用収益	1,493	145,141	1,543
買収およびその他	27,947	(264)	(3)
会社による拠出額	50,423	53,906	573
従業員による拠出額	834	918	10
退職給付支払額	(38,893)	(36,988)	(393)
期末年金資産公正価値	927,545	1,090,258	11,592
年金状況	¥ 552,842	¥ 504,153	\$ 5,361

連結貸借対照表に計上されている金額の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
未払費用（未払退職・年金費用）	¥ 19,553	¥ 25,160	\$ 268
未払退職・年金費用	553,096	582,491	6,193
投資及びその他の資産—その他（前払退職・年金費用）	(19,807)	(103,498)	(1,100)
連結貸借対照表に計上した純額	¥552,842	¥504,153	\$5,361

連結財務諸表への注記

その他の包括利益(損失)累計額に計上されている金額の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
年金数理純損失	¥(381,770)	¥(333,203)	\$ (3,543)
過去勤務債務	57,930	53,360	567
基準適用開始時純債務	—	—	—
その他の包括利益(損失)累計額に計上した金額	¥(323,840)	¥(279,843)	\$ (2,976)

すべての確定給付年金制度の累積給付債務は、2012年3月31日および2013年3月31日現在において、それぞれ1,379,373百万円および1,494,011百万円(15,885百万米ドル)です。

累積給付債務が年金資産を上回る制度について予測給付債務、累積給付債務および年金資産の公正価値は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
予測給付債務	¥728,469	¥749,561	\$ 7,970
累積給付債務	639,196	685,763	7,291
年金資産の公正価値	153,945	165,262	1,757

純退職・年金(利益)費用の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
勤務費用	¥61,134	¥57,241	¥60,261	\$ 641
利息費用	31,782	30,660	27,804	296
年金資産期待運用益	(21,200)	(21,558)	(22,352)	(238)
過去勤務債務の償却	(24,421)	(16,326)	(8,033)	(86)
年金数理純損失の償却	15,029	28,342	16,619	177
基準適用開始時純債務の償却	1,944	1,626	—	—
純退職・年金費用	¥64,268	¥79,985	¥74,299	\$ 790

その他の包括利益(損失)に計上されている、年金資産と予測給付債務のその他の変動の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
年金数理純利益(損失)	¥(15,734)	¥(87,163)	¥32,122	\$ 341
年金数理純損失の償却	15,029	28,342	16,619	177
過去勤務債務	1,287	(632)	3,462	37
過去勤務債務の償却	(24,421)	(16,326)	(8,033)	(86)
基準適用開始時純債務の償却	1,944	1,626	—	—
その他	10,529	63	(173)	(2)
合計	¥(11,366)	¥(74,090)	¥43,997	\$ 467

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における、「その他」には確定拠出年金制度への移行による影響額および連結範囲の異動による影響額が含まれています。

2014年3月31日に終了する1年間において、その

他の包括利益(損失)累計額から、退職・年金(利益)費用として償却予定の過去勤務債務および年金数理純損失の見積金額は、それぞれ(5,000)百万円((53)百万米ドル)および12,200百万円(130百万米ドル)です。

2012年3月31日および2013年3月31日現在における給付債務を算定するために用いられた加重平均想定率は次のとおりです。

	3月31日	
	2012年	2013年
割引率	2.0%	1.7%
長期昇給率	2.3%	2.2%

2012年3月31日および2013年3月31日現在において、当社および日本の一部の子会社はポイント

制を採用しているため、昇給率を計算の基礎に組み入れていません。



連結財務諸表への注記

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における純退職・年金(利益)費用を算定するために用いられた加重平均想定率は次のとおりです。

	3月31日に終了した1年間		
	2011年	2012年	2013年
割引率	2.3%	2.3%	2.0%
年金資産期待収益率	2.3%	2.5%	2.5%
長期昇給率	2.3%	2.3%	2.3%

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間において、当社および日本の一部の子会社はポイント制を採用しているため、昇給率を計算の基礎に組み入れていません。

年金資産期待収益率は、保有している年金資産の構成、運用手法から想定されるリスク、過去の運用実績、運用基本方針および市場の動向等を考慮し決定しています。

年金資産の運用に際しては、将来にわたって年金給付の支払いの必要性を満たすため、許容できるリスクのもとで可能な限りの運用成果をあげるよう努めています。運用における資産配分は、長期的な資産運用において最適となる資産構成を想定した、年金

制度ごとの運用基本方針に基づいて行っています。年金資産は、トヨタが拠出した株式を除いて、概ね50%程度を持分証券、30%程度を負債証券、残りを保険契約およびその他の資産で運用しています。目標とする資産構成から一定割合を超えて乖離した場合には、運用基本方針に基づいて調整を行っています。投資対象の判断にあたっては、市場リスクおよび為替リスク等の集中を避けるため、商品の種類、投資先の業種、通貨および流動性等を慎重に検討しています。運用成績の評価は、個々の資産ごとにベンチマークとなる収益率を設定し、これを資産区分ごとの構成比に応じて組み合わせた収益率と、実際の収益率を比較することにより行っています。

2012年3月31日および2013年3月31日現在における、年金資産の種類ごとの公正価値は次のとおりです。なお、公正価値の測定に用いた情報によるレベルの分類については、注記26を参照ください。

	金額：百万円				
	2012年3月31日				
	レベル1	レベル2	レベル3	合計	
持分証券：					
株式	¥353,282	¥ —	¥ —	¥353,282	
合同運用	—	158,027	—	158,027	
持分証券合計	353,282	158,027	—	511,309	
負債証券：					
国債	63,327	—	—	63,327	
合同運用	—	176,596	—	176,596	
その他	—	20,155	591	20,746	
負債証券合計	63,327	196,751	591	260,669	
保険契約	—	83,993	—	83,993	
その他	27,006	4,503	40,065	71,574	
合計	¥443,615	¥443,274	¥40,656	¥927,545	

	金額：百万円				
	2013年3月31日				
	レベル1	レベル2	レベル3	合計	
持分証券：					
株式	¥440,971	¥ —	¥ —	¥ 440,971	
合同運用	—	184,879	—	184,879	
持分証券合計	440,971	184,879	—	625,850	
負債証券：					
国債	81,867	—	—	81,867	
合同運用	—	203,933	—	203,933	
その他	—	23,594	441	24,035	
負債証券合計	81,867	227,527	441	309,835	
保険契約	—	91,326	—	91,326	
その他	17,789	3,923	41,535	63,247	
合計	¥540,627	¥507,655	¥41,976	¥1,090,258	

連結財務諸表への注記

	金額：百万米ドル			
	2013年3月31日			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
持分証券：				
株式	\$4,689	\$ —	\$ —	\$ 4,689
合同運用	—	1,966	—	1,966
持分証券合計	4,689	1,966	—	6,655
負債証券：				
国債	870	—	—	870
合同運用	—	2,168	—	2,168
その他	—	251	5	256
負債証券合計	870	2,419	5	3,294
保険契約	—	971	—	971
その他	189	42	441	672
合計	\$5,748	\$5,398	\$ 446	\$11,592

上記の資産の概要および公正価値を測定するために用いた評価手法および主要な情報は次のとおりです。

株式は同一資産の市場価格により測定しています。2012年3月31日および2013年3月31日現在、株式はそれぞれ日本市場69%、外国市場31%、および日本市場71%、外国市場29%の銘柄で構成されています。

国債は同一資産の市場価格により測定しています。2012年3月31日および2013年3月31日現在、国債はそれぞれ日本国債35%、外国債65%、および日本国債44%、外国債56%で構成されています。

合同運用は、合同運用信託の受益権です。合同運用は運用機関から入手した純資産価値に基づき測定し、測定日における換金可能性に応じて分類しています。

保険契約は、未収利息を含む契約金額に基づき測定しています。

「その他」は、現金同等物およびその他の私募投資信託等から構成されています。その他の私募投資信託は運用機関から入手した純資産価値に基づき測定し、測定日における換金可能性に応じて分類しています。

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間において、レベル3に分類された年金資産の変動の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		
	2011年3月31日に終了した1年間		
	負債証券	その他	合計
期首残高	¥928	¥37,421	¥38,349
実際運用収益	7	934	941
購入、売却および決済	(189)	19	(170)
その他	—	—	—
期末残高	¥746	¥38,374	¥39,120

	金額：百万円		
	2012年3月31日に終了した1年間		
	負債証券	その他	合計
期首残高	¥746	¥38,374	¥39,120
実際運用収益	5	(1,762)	(1,757)
購入、売却および決済	(160)	3,453	3,293
その他	—	—	—
期末残高	¥591	¥40,065	¥40,656

	金額：百万円		
	2013年3月31日に終了した1年間		
	負債証券	その他	合計
期首残高	¥591	¥40,065	¥40,656
実際運用収益	3	438	441
購入、売却および決済	(153)	1,032	879
その他	—	—	—
期末残高	¥441	¥41,535	¥41,976

	金額：百万米ドル		
	2013年3月31日に終了した1年間		
	負債証券	その他	合計
期首残高	\$ 6	\$426	\$432
実際運用収益	0	4	4
購入、売却および決済	(1)	11	10
その他	—	—	—
期末残高	\$ 5	\$441	\$446

トヨタは2014年3月31日に終了する1年間において、退職金制度に対し54,094百万円(575百万米ドル)を拠出する予定です。



連結財務諸表への注記

今後支払われる年金給付の予想額は次のとおりです。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2014年	¥ 62,508	\$ 665
2015年	64,803	689
2016年	66,445	706
2017年	66,497	707
2018年	67,780	721
2019—2023年	379,369	4,034
合計	¥707,402	\$7,522

海外制度

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
予測給付債務の変動：			
期首予測給付債務	¥367,125	¥467,000	\$4,965
勤務費用	21,298	27,943	297
利息費用	21,739	24,300	258
従業員による拠出額	221	246	3
制度改定	108	(43)	(0)
年金数理純損失	50,222	38,986	415
買収およびその他	13,061	82,907	881
退職給付支払額	(6,774)	(8,179)	(87)
期末予測給付債務	467,000	633,160	6,732
年金資産の変動：			
期首年金資産公正価値	297,644	343,226	3,649
年金資産実際運用収益	14,816	46,359	493
買収およびその他	19,600	60,138	640
会社による拠出額	16,125	35,354	376
従業員による拠出額	221	246	3
退職給付支払額	(5,180)	(6,084)	(65)
期末年金資産公正価値	343,226	479,239	5,096
年金状況	¥123,774	¥153,921	\$1,636

連結貸借対照表に計上されている金額の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
未払費用(未払退職・年金費用)	¥ 1,523	¥ 1,762	\$ 18
未払退職・年金費用	155,306	183,621	1,953
投資及びその他の資産—その他(前払退職・年金費用)	(33,055)	(31,462)	(335)
連結貸借対照表に計上した純額	¥123,774	¥153,921	\$1,636

その他の包括利益(損失)累計額に計上されている金額の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
年金数理純損失	¥(75,069)	¥(96,151)	\$(1,022)
過去勤務債務	(2,333)	(1,921)	(20)
基準適用開始時純債務	—	—	—
その他の包括利益(損失)累計額に計上した金額	¥(77,402)	¥(98,072)	\$(1,042)

すべての確定給付年金制度の累積給付債務は、2012年3月31日および2013年3月31日現在において、それぞれ385,348百万円および533,551百万円(5,673百万米ドル)です。

累積給付債務が年金資産を上回る制度について予測給付債務、累積給付債務および年金資産の公正価値は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
予測給付債務	¥229,015	¥251,596	\$2,675
累積給付債務	190,422	213,934	2,275
年金資産の公正価値	52,123	43,277	460



連結財務諸表への注記

純退職・年金(利益)費用の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
勤務費用	¥21,288	¥21,298	¥27,943	\$297
利息費用	20,720	21,739	24,300	258
年金資産期待運用益	(21,164)	(22,864)	(23,177)	(246)
過去勤務債務の償却	389	351	369	4
年金数理純損失の償却	1,066	1,783	2,884	31
基準適用開始時純債務の償却	—	—	—	—
純退職・年金費用	¥22,299	¥22,307	¥32,319	\$344

その他の包括利益(損失)に計上されている、年金資産と予測給付債務のその他の変動の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
年金数理純損失	¥ (6,244)	¥(58,270)	¥(15,804)	\$(168)
年金数理純損失の償却	1,066	1,783	2,884	31
過去勤務債務	142	(108)	43	0
過去勤務債務の償却	389	351	369	4
基準適用開始時純債務の償却	—	—	—	—
その他	30,466	5,888	(8,162)	(87)
合計	¥25,819	¥(50,356)	¥(20,670)	\$(220)

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における、「その他」には連結範囲の異動による影響額および外貨換算調整額が含まれています。

2014年3月31日に終了する1年間において、その

他の包括利益(損失)累計額から、退職・年金費用として償却予定の過去勤務債務および年金数理純損失の見積金額は、それぞれ300百万円(3百万米ドル)および4,400百万円(47百万米ドル)です。

2012年3月31日および2013年3月31日現在における給付債務を算定するために用いられた加重平均想定率は次のとおりです。

	3月31日	
	2012年	2013年
割引率	5.0%	4.5%
長期昇給率	4.5%	4.6%

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における純退職・年金(利益)費用を算定するために用いられた加重平均想定率は次のとおりです。

	3月31日に終了した1年間		
	2011年	2012年	2013年
割引率	6.2%	5.7%	5.0%
年金資産期待収益率	7.4%	7.3%	7.0%
長期昇給率	4.5%	4.4%	4.5%

年金資産期待収益率は、保有している年金資産の構成、運用手法から想定されるリスク、過去の運用実績、運用基本方針および市場の動向等を考慮し決定しています。

年金資産の運用に際しては、将来にわたって年金給付の支払いの必要性を満たすため、許容できるリスクのもとで可能な限りの運用成果をあげるよう努めています。運用における資産配分は、長期的な資産運用において最適となる資産構成を想定した、年金制度ごとの運用基本方針に基づいて行っています。年金資産は、トヨタが拠出した株式を除いて、概ね

60%程度を持分証券、30%程度を負債証券、残りをその他の資産で運用しています。目標とする資産構成から一定割合を超えて乖離した場合には、運用基本方針に基づいて調整を行っています。投資対象の判断にあたっては、市場リスクおよび為替リスク等の集中を避けるため、商品の種類、投資先の業種、通貨および流動性等を慎重に検討しています。運用成績の評価は、個々の資産ごとにベンチマークとなる収益率を設定し、これを資産区分ごとの構成比に応じて組み合わせた収益率と、実際の収益率を比較することにより行っています。



印刷



検索



目次



前へ

トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



次へ

● 米国会計基準に基づく連結財務サマリー

 ● セグメント情報

 ● 連結四半期財務サマリー

 ● 経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析

 ● 連結財務諸表

 ● **連結財務諸表への注記【 25/40 】**

 ● 財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告

 ● 独立登録会計事務所の報告書

連結財務諸表への注記

2012年3月31日および2013年3月31日現在における、年金資産の種類ごとの公正価値は次のとおりです。
 なお、公正価値の測定に用いた情報によるレベルの分類については、注記26を参照ください。

	金額：百万円			
	2012年3月31日			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
持分証券				
株式	¥114,955	¥ —	¥ —	¥114,955
合同運用	—	74,815	—	74,815
持分証券合計	114,955	74,815	—	189,770
負債証券				
国債	25,084	—	—	25,084
合同運用	—	43,062	—	43,062
その他	—	29,278	—	29,278
負債証券合計	25,084	72,340	—	97,424
保険契約	—	—	—	—
その他	21,184	3,471	31,377	56,032
合計	¥161,223	¥150,626	¥31,377	¥343,226

	金額：百万円			
	2013年3月31日			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
持分証券				
株式	¥183,611	¥ —	¥ —	¥183,611
合同運用	—	86,539	—	86,539
持分証券合計	183,611	86,539	—	270,150
負債証券				
国債	47,083	—	—	47,083
合同運用	—	42,754	—	42,754
その他	—	40,486	—	40,486
負債証券合計	47,083	83,240	—	130,323
保険契約	—	1,202	—	1,202
その他	30,739	6,218	40,607	77,564
合計	¥261,433	¥177,199	¥40,607	¥479,239

	金額：百万米ドル			
	2013年3月31日			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
持分証券				
株式	\$1,952	\$ —	\$ —	\$1,952
合同運用	—	920	—	920
持分証券合計	1,952	920	—	2,872
負債証券				
国債	501	—	—	501
合同運用	—	455	—	455
その他	—	430	—	430
負債証券合計	501	885	—	1,386
保険契約	—	13	—	13
その他	327	66	432	825
合計	\$2,780	\$1,884	\$432	\$5,096

上記の資産の概要および公正価値を測定するために用いた評価手法および主要な情報は次のとおりです。
 株式は同一資産の市場価格により測定しています。
 2012年3月31日および2013年3月31日現在、株式は主に外国市場の銘柄で構成されています。

国債は同一資産の市場価格により測定しています。
 2012年3月31日および2013年3月31日現在、国債は主に外国債で構成されています。

合同運用は、合同運用信託の受益権です。合同運用

は運用機関から入手した純資産価値に基づき測定し、測定日における換金可能性に応じて分類しています。

「その他」は、現金同等物およびその他の私募投資信託等から構成されています。その他の私募投資信託は運用機関から入手した純資産価値に基づき測定し、測定日における換金可能性に応じて分類しています。

連結財務諸表への注記

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間において、レベル3に分類された年金資産の変動の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		
	2011年3月31日に終了した1年間		
	負債証券	その他	合計
期首残高	¥2,663	¥ 9,097	¥11,760
実際運用収益	305	974	1,279
購入、売却および決済	(2,759)	11,471	8,712
その他	(209)	(1,065)	(1,274)
期末残高	¥ —	¥20,477	¥20,477

	金額：百万円		
	2012年3月31日に終了した1年間		
	負債証券	その他	合計
期首残高	¥—	¥20,477	¥20,477
実際運用収益	—	1,243	1,243
購入、売却および決済	—	9,514	9,514
その他	—	143	143
期末残高	¥—	¥31,377	¥31,377

	金額：百万円		
	2013年3月31日に終了した1年間		
	負債証券	その他	合計
期首残高	¥—	¥31,377	¥31,377
実際運用収益	—	2,472	2,472
購入、売却および決済	—	2,599	2,599
その他	—	4,159	4,159
期末残高	¥—	¥40,607	¥40,607

	金額：百万米ドル		
	2013年3月31日に終了した1年間		
	負債証券	その他	合計
期首残高	\$—	\$334	\$334
実際運用収益	—	26	26
購入、売却および決済	—	28	28
その他	—	44	44
期末残高	\$—	\$432	\$432

トヨタは2014年3月31日に終了する1年間において、退職金制度に対し8,688百万円(92百万米ドル)を拠出する予定です。

今後支払われる年金給付の予想額は次のとおりです。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2014年	¥ 8,535	\$ 91
2015年	9,264	99
2016年	9,955	106
2017年	10,660	113
2018年	11,491	122
2019—2023年	73,651	783
合計	¥123,556	\$1,314

■(3)退職者に対する退職年金以外の給付債務
および休職者に対する給付債務

当社の米国子会社は、適格退職者に対して健康保険および生命保険給付を行っています。さらに、トヨタは、雇用後で退職前の休職者等に対する給付を

行っています。これらの給付は、様々な保険会社および健康保険提供機関等を通して行われます。これらの費用は、従業員として勤務する期間にわたって費用認識されます。これらの制度に関連するトヨタの債務額に重要性はありません。

20. デリバティブ金融商品

トヨタは、金利および為替の変動によるリスクを管理するために、先物為替予約取引、通貨オプション取引、金利スワップ取引、金利通貨スワップ取引および金利オプション取引等のデリバティブ金融商品を利用しています。トヨタはデリバティブ金融商品を投機もしくは売買目的で使用していません。

■ (1) 公正価値ヘッジ

トヨタは、主に固定金利借入債務を変動金利借入債務に変換するために金利スワップ取引および金利通貨スワップ取引を利用しています。トヨタは、金利の変動によるリスクを管理するために金利スワップ取引を利用しています。金利スワップ取引は、特定の借入取引とひも付きで、もしくは包括的に実行され

ます。トヨタは、外貨建債務の元本および利息の支払における為替変動リスクをヘッジするために、金利通貨スワップ取引を利用しています。外貨建債務は、外貨建元本および利息を、あらかじめ合意された為替レートおよび金利でそれぞれの機能通貨建債務に変換する金利通貨スワップ取引を同時に実行することによりヘッジされています。

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間における公正価値ヘッジの非有効部分に関連する損益に金額的重要性はありません。公正価値ヘッジに関しては、デリバティブ評価損益のすべての構成要素をヘッジの有効性の評価に含めています。

連結財務諸表への注記

(2) ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品

トヨタは、為替および金利の変動によるリスクを管理するために、先物為替予約取引、通貨オプション取引、金利スワップ取引、金利通貨スワップ取引およ

び金利オプション取引等を経済的な企業行動の観点から利用していますが、ヘッジ会計を適用することができない、もしくは適用することを選択しなかったものがあります。

(3) デリバティブ金融商品の公正価値および損益

2012年3月31日および2013年3月31日現在におけるデリバティブ金融商品の公正価値は次のとおりです。

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品：			
金利通貨スワップ			
流動資産—前払費用及びその他	¥ 7,166	¥ 10,769	\$ 114
投資及びその他の資産—その他	61,174	39,569	421
合計	¥ 68,340	¥ 50,338	\$ 535
流動負債—その他	¥ (2,060)	¥ (2,554)	\$ (27)
固定負債—その他	(303)	(143)	(2)
合計	¥ (2,363)	¥ (2,697)	\$ (29)
ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品：			
金利通貨スワップ			
流動資産—前払費用及びその他	¥ 61,983	¥ 27,731	\$ 295
投資及びその他の資産—その他	157,642	139,419	1,482
合計	¥ 219,625	¥ 167,150	\$ 1,777
流動負債—その他	¥ (38,338)	¥ (37,133)	\$ (395)
固定負債—その他	(120,666)	(122,420)	(1,301)
合計	¥(159,004)	¥(159,553)	\$(1,696)
先物為替予約・オプション			
流動資産—前払費用及びその他	¥ 9,531	¥ 7,340	\$ 78
投資及びその他の資産—その他	—	—	—
合計	¥ 9,531	¥ 7,340	\$ 78
流動負債—その他	¥ (21,736)	¥ (36,087)	\$ (384)
固定負債—その他	(70)	(5)	(0)
合計	¥ (21,806)	¥ (36,092)	\$ (384)

2012年3月31日および2013年3月31日現在において、デリバティブ資産のうち同一取引相手のデリバティブ負債および受入担保金と相殺されている金額は、それぞれ218,509百万円および158,807百万円(1,689百万米ドル)、デリバティブ負債のう

ち同一取引相手のデリバティブ資産および支払担保金と相殺されている金額は、それぞれ(90,963)百万円および(86,477)百万円((919)百万米ドル)であり、上記の表から相殺した金額で連結貸借対照表に表示しています。

2012年3月31日および2013年3月31日現在におけるデリバティブ金融商品の想定元本は次のとおりです。

	金額：百万円				金額：百万米ドル	
	3月31日				3月31日	
	2012年		2013年		2013年	
	ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品	ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品	ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品	ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品	ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品	ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品
金利通貨スワップ	¥344,623	¥10,607,666	¥235,219	¥12,689,774	\$2,501	\$134,926
先物為替予約・オプション	—	2,199,627	—	2,104,048	—	22,371
合計	¥344,623	¥12,807,293	¥235,219	¥14,793,822	\$2,501	\$157,297

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間におけるデリバティブ金融商品およびヘッジ対象の連結損益計算書への影響は次のとおりです。

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間			
	2011年		2012年	
	デリバティブ金融商品	ヘッジ対象	デリバティブ金融商品	ヘッジ対象
公正価値ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品：				
金利通貨スワップ				
金融費用	¥ 71,491	¥(68,741)	¥ (1,354)	¥2,999
支払利息	(166)	166	—	—
ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品：				
金利通貨スワップ				
金融費用	¥ 72,082	¥ —	¥35,834	¥ —
為替差益(差損)＜純額＞	(1,393)	—	(28)	—
先物為替予約・オプション				
金融費用	(2,693)	—	(3,815)	—
為替差益(差損)＜純額＞	110,211	—	53,272	—



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



連結財務諸表への注記

	金額：百万円		金額：百万米ドル	
	3月31日に終了した1年間		3月31日に終了した1年間	
	2013年		2013年	
	デリバティブ 金融商品	ヘッジ対象	デリバティブ 金融商品	ヘッジ対象
公正価値ヘッジ指定されているデリバティブ金融商品：				
金利通貨スワップ				
金融費用	¥(23,965)	¥24,738	\$ (255)	\$263
支払利息	—	—	—	—
ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品：				
金利通貨スワップ				
金融費用	¥(24,204)	¥ —	\$ (257)	\$ —
為替差益 (差損) <純額>	1,617	—	17	—
先物為替予約・オプション				
金融費用	(4,572)	—	(49)	—
為替差益 (差損) <純額>	(49,239)	—	(524)	—

ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品についても、為替および金利の変動によるリスクをヘッジするために利用しており、対象となる債権債務と経済的なリスクを相殺する関係にあります。

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間において、ヘッジ指定されていないデリバティブ金融商品に関して「金融費用」として計上された未実現損益は、それぞれ93,370百万円、(14,934) 百万円および (60,727) 百万円 ((646) 百万米ドル) であり、「為替差益 (差損) <純額>」として計上された未実現損益は、それぞれ (240) 百万円、(5,543) 百万円および (7,447) 百万円 ((79) 百万米ドル) です。

なお、デリバティブ金融商品の取引に関連するキャッシュ・フローは、連結キャッシュ・フロー計算書上、営業活動からのキャッシュ・フローに含まれています。

(4)信用リスクに関する偶発条項

トヨタは金融機関との間で国際スワップ・デリバティブズ協会に基づく基本契約を締結しています。この契約には、格付けが特定の水準を下回った場合に、取引相手より契約の清算あるいは資産の提供が求められる偶発条項が含まれています。

2013年3月31日現在において、偶発条項を有し、現金担保考慮後で、純額で負債となっているデリバティブ金融商品の公正価値は3,289百万円 (35百万米ドル) です。なお、現金担保として取引相手に提供している資産の公正価値は17,305百万円 (184百万米ドル) です。また、2013年3月31日現在において、仮に偶発条項に定められた条件に合致した場合、契約の清算あるいは提供に必要な資産の公正価値は最大で3,289百万円 (35百万米ドル) です。

21. その他金融商品

トヨタは通常の事業において生じる金融資産および負債を含む金融商品を保有しています。これらの金融商品は信用度の高い金融機関と取引を行っており、事実上ほとんどの外国通貨による契約は、米ドル、ユーロおよびその他の主要先進国通貨で構成されています。金融商品は、程度の違いはありますが、金融商品の市場価格変動によるマーケット・リスク、および取引の相手側の契約不履行による信用リスクを含んでいます。取引相手が為替関連または金利関連商品の契約上の諸条件を満たすことができないと

いう予期せぬ事象が生じた場合においても、トヨタのリスクはこれら商品の公正価値に限定されます。トヨタは取引相手の契約不履行により損失を被ることになる可能性があります、取引相手の性質により重要な損失は見込んでいません。トヨタの金融商品取引の相手側は、一般的に国際的な金融機関であるうえに、トヨタは特定の取引先に対して重要なエクスポージャーはありません。トヨタはこれらの金融商品に対する全体的な信用リスクに関して、重要性は低いと確信しています。

金融商品（有価証券、その他の投資有価証券、関連会社に対する投資及びその他の資産、およびデリバティブ金融商品を除く）の見積公正価値は次のとおりです。なお、公正価値の測定に用いた情報によるレベルの分類については、注記26を参照ください。

	金額：百万円				
	2012年3月31日				
	見積公正価値				
	簿価	レベル1	レベル2	レベル3	合計
資産(負債)：					
現金及び現金同等物	¥1,679,200	¥1,444,276	¥ 234,924	¥ —	¥ 1,679,200
定期預金	80,301	—	80,301	—	80,301
金融債権<純額>合計	8,879,731	—	—	9,137,936	9,137,936
未収入金	408,547	—	—	408,547	408,547
短期借入債務	(3,450,649)	—	(3,256,078)	(194,571)	(3,450,649)
長期借入債務 (1年以内に返済予定の長期借入債務を含む)	(8,533,549)	—	(7,835,970)	(847,223)	(8,683,193)

連結財務諸表への注記

金額：百万円					
2013年3月31日					
簿価	見積公正価値				合計
	レベル1	レベル2	レベル3		
資産(負債)：					
現金及び現金同等物	¥ 1,718,297	¥1,342,356	¥ 375,941	¥ —	¥ 1,718,297
定期預金	106,700	—	106,700	—	106,700
金融債権＜純額＞合計	11,144,427	—	—	11,434,936	11,434,936
未収入金	432,693	—	—	432,693	432,693
短期借入債務	(4,089,528)	—	(4,089,528)	—	(4,089,528)
長期借入債務(1年以内に返済予定の長期借入債務を含む)	(10,020,853)	—	(9,244,942)	(979,196)	(10,224,138)

金額：百万米ドル					
2013年3月31日					
簿価	見積公正価値				合計
	レベル1	レベル2	レベル3		
資産(負債)：					
現金及び現金同等物	\$ 18,270	\$14,273	\$ 3,997	\$ —	\$ 18,270
定期預金	1,135	—	1,135	—	1,135
金融債権＜純額＞合計	118,495	—	—	121,584	121,584
未収入金	4,601	—	—	4,601	4,601
短期借入債務	(43,482)	—	(43,482)	—	(43,482)
長期借入債務(1年以内に返済予定の長期借入債務を含む)	(106,548)	—	(98,298)	(10,412)	(108,710)

(1) 現金及び現金同等物および定期預金

通常の事業において、ほとんどすべての現金及び現金同等物および定期預金はきわめて流動性が高く、購入時点から満期日までの期間が短期であり、その貸借対照表価額は概ね公正価値です。

現金同等物と定期預金には、譲渡性預金等の継続的に公正価値で測定している資産が含まれています。このうち活発な市場で日々の純資産額の情報が取得可能なマネー・マーケット・ファンドについては、当該価額をもって公正価値としておりレベル1に分類しています。それ以外はレベル2に分類しています。

(2) 金融債権＜純額＞

金融債権の公正価値は、期限前返済率、予想信用損失および担保価値など、社内の仮定を用いて、将来キャッシュ・フローを現在価値に割引くことにより見積もっています。非継続的に公正価値で報告される特定の減損処理された金融債権については、担保価値をもとに公正価値測定されています。

金融債権の公正価値は、これらの観測不能なインプットを利用しているため、レベル3に分類されます。

(3) 未収入金

未収入金は、債権認識時点から消滅日までの期間が短期の債権です。その貸借対照表価額は公正価値と近似しており、貸借対照表価額と公正価値の差に重要性はありません。未収入金の公正価値はレベル3に分類されます。

(4) 短期借入債務および長期借入債務

特別目的事業体を通じて行った証券化取引に基づく担保付きの借入金（以下、証券化に基づく借入金という。）を除く、短期借入債務および長期借入債務（1年以内に返済予定の長期借入債務を含む）の公正価値は、類似した負債をトヨタが新たに借入れる場合に適用される利率を用いて、将来キャッシュ・フロー

を現在価値に割引くことにより見積もっています。当該観測可能なインプットの利用により、公正価値はレベル2に分類されます。

証券化に基づく借入金の公正価値は、直近の市場レートおよび支払期日が類似する債務の信用スプレッドに基づいて見積もられます。また、トヨタは証券化された原債権に対して支払われるキャッシュ・フローのタイミングを見積もるために、期限前返済率や予想信用損失など、社内の仮定も用います。証券化に基づく借入金の公正価値については、これらの観測不能なインプットを利用しているため、レベル3に分類されます。なお、当該借入金については注記12を参照ください。

22. リース契約

トヨタは、一部の資産をキャピタル・リースおよびオペレーティング・リースにより使用しています。キャピタル・リースに該当するリース資産の内容は次のとおりです。

資産の種類：	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
建物	¥12,230	¥13,999	\$149
機械装置	31,698	32,252	343
控除：減価償却累計額	(20,284)	(23,843)	(254)
	¥23,644	¥22,408	\$238

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間のキャピタル・リースに係る償却費は、それぞれ5,966百万円、5,572百万円および5,265百万円(56百万米ドル)です。

連結財務諸表への注記

キャピタル・リースのもとにおける将来最低支払リース料の2013年3月31日現在の総額および現在価値は次のとおりです。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2014年	¥ 4,993	\$ 53
2015年	3,542	38
2016年	2,790	30
2017年	2,409	25
2018年	2,049	22
2019年以降	12,926	137
最低支払リース料総額	28,709	305
控除：利息相当額	(7,310)	(77)
最低支払リース料現在価値	21,399	228
控除：短期債務	(4,096)	(44)
長期キャピタル・リース債務	¥17,303	\$184

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間のオペレーティング・リースに係る賃借料は、それぞれ89,029百万円、91,052百万円および90,081百万円(958百万米ドル)です。

2013年3月31日現在における当初解約不能期間または残存解約不能期間が1年以上の土地、建物および器具等に係るオペレーティング・リースの最低賃借料は次のとおりです。

3月31日に終了する各年度	金額：百万円	金額：百万米ドル
2014年	¥11,299	\$120
2015年	9,398	100
2016年	7,988	85
2017年	6,347	67
2018年	5,354	57
2019年以降	21,491	229
将来の最低賃借料合計	¥61,877	\$658

23. 契約債務および偶発債務ならびに将来の事業に影響を与えるリスクの集中

2013年3月31日現在の有形固定資産およびその他の資産の購入に関する契約債務は、203,901百万円(2,168百万米ドル)です。

トヨタは、トヨタの製品販売にあたり、販売店と顧客が締結した割賦契約について、販売店の要請に応じ顧客の割賦債務の支払いに関し保証を行っています。保証期間は2013年3月31日現在において1ヶ月から35年に渡っており、これは割賦債務の弁済期間と一致するように設定されていますが、一般的に、製品の利用可能期間よりも短い期間となっています。顧客が必要な支払を行わない場合には、トヨタに保証債務を履行する責任が発生します。

将来の潜在的保証支払額は、2013年3月31日現在、最大で1,849,493百万円(19,665百万米ドル)です。トヨタは、保証債務の履行による損失の発生に備え未払費用を計上しており、2013年3月31日現在の残高は、6,590百万円(70百万米ドル)です。保証債務を履行した場合、トヨタは、保証の対象となった主たる債務を負っている顧客から保証支払額を回収する権利を有します。

トヨタは、トヨタ車の安全性について潜在的問題がある場合に適宜リコール等の市場処置（セーフティ・キャンペーンを含む）を発表しています。トヨタは、2009年11月、北米において、アクセルペダルがフロアマットに引っ掛かり戻らなくなる問題に関連して、特定車種のセーフティ・キャンペーンを実施し、その後セーフティ・キャンペーンの対象車種を拡大しました。2010年1月、北米、欧州および中国等においてアクセルペダルの不具合に関連した特定車種のリコールを実施することを決定しました。また、2010年2月、日本、北米および欧州等においてプリ

ウスなどの制動装置に関するリコールを実施することを決定しました。前述のリコール等の市場処置をめぐり、以下に述べるとおり、米国では政府による調査に加え、トヨタに関する申し立ておよび訴訟が提起されています。

2009年11月以降、トヨタ車、レクサス車およびサイオン車には意図せぬ加速を招く欠陥のある車種が含まれていると主張する約200件の集団訴訟が提起されています。2010年4月、カリフォルニア州中部地区連邦地方裁判所において、約190件の連邦訴訟が審理前手続のため、多管轄係属訴訟として一本化されました。また、意図せぬ加速に関連して、500件以上の個別の人身傷害に関わる製造物責任訴訟や欠陥商品法に基づく訴訟がトヨタに対して提起されています。このうち連邦訴訟は、当該多管轄係属訴訟に併合されました。その後、州地方裁判所に係属する約10件の集団訴訟と人身傷害に関わる製造物責任訴訟が連邦裁判所に統合されました。残りの集団訴訟はカリフォルニア州での統合訴訟として係属中です。

2012年12月、トヨタと原告は連邦統合訴訟の経済的損失に関する訴訟について和解合意に至ったと発表しました。裁判所は合意内容について仮承認し、2013年6月に最終承認の審理が行われました。裁判所は意見陳述を受けた上で、追加情報の説明のための審理を2013年7月に予定しています。トヨタは、この和解および以下に述べるオレンジ郡検察当局により提起された民事訴訟や州司法長官による調査を含むその他の潜在的なりコール関連事項の解決に見込まれる費用を、当連結会計年度に11億米ドル計上しました。

この和解によりトヨタは、特定の車両部品の保証



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



連結財務諸表への注記

延長、フロアマットのセーフティ・キャンペーン対象車へのブレーキ・オーバーライド・システム（以下、BOSという。）の無償搭載、BOSの無償搭載の対象とならない車両を保有するお客様への現金の支払い、車両の売却やリース車両の返却により損失を被ったと主張する個人への現金の支払い、および安全関係の研究・教育機関への資金援助などを開始することになっています。この和解に、連邦統合訴訟および米国の様々な州で係属中の人身傷害に関わる製造物責任訴訟は含まれていません。

また、カリフォルニア州裁判所でオレンジ郡の検察当局により提起された訴訟があり、トヨタがカリフォルニア州法に違反して欠陥車を販売したと主張して法定罰則等を求めています。2013年4月、トヨタは、この民事訴訟の解決の合意について、裁判所が承認したと発表しました。和解金額はトヨタにとって重要性があるものではなく、当連結会計年度に計上した費用に含まれています。

2010年2月以降、トヨタに対して、様々なハイブリッド車で一定の道路状況における走行時に、タイムリーに停止することができない現象が発生するアンチロックブレーキシステムの欠陥があると主張する約20件の集団訴訟が提起されました。原告は、アンチロックブレーキシステムに関して安全上の欠陥が存在しているとして、裁判所による修理命令のほか、すべての所有者およびリース顧客（リコールなどの対策を実施してきているモデルの所有者およびリース顧客も含む）に対する金銭的補償を求めています。これらの集団訴訟は2件の訴訟（1件はカリフォルニア州中部地区連邦地方裁判所、1件は同州ロサンゼルス郡の州裁判所）に併合されました。2013年1月、連邦裁判所はリコール対象車種について、原告のクラス認定に関する申し立てを退ける裁定を下し、代表原告の申し立てに対してトヨタ勝訴の略式判決

を出しました。リコール対象外の車種についての原告のクラス認定に関する申し立ての審理は、2013年7月に予定されています。

2010年2月から3月までの間に、トヨタに対して、トヨタの米国預託証券および普通株式の投資家を代表する6件の株主集団訴訟が提起されました。訴訟では、1934年米国証券取引所法および日本の金融商品取引法違反が主張されていました。これらの訴訟はカリフォルニア州中部地区連邦地方裁判所で一つの訴訟に併合されました。裁判所は、日本の金融商品取引法に基づく主張については、再訴を認めない棄却の決定を行いました。トヨタは、米国預託証券の投資家の請求を解決することに合意しました。和解金額はトヨタにとって重要性があるものではありません。2013年3月、裁判所は和解を承認しました。

トヨタは、これらの案件の多くについて既に解決に至っている、または現在解決を模索していますが、それらのすべてについて抗弁を有していると考えており、解決していない案件については適切に弁明していきます。

2010年2月、トヨタは、ニューヨーク州南部地区の連邦検察官から召喚状を、米国証券取引委員会から任意要請および召喚状を、それぞれ受領しました。これらの召喚状および任意要請では主に、意図せぬ加速に関する書類および一定の財務記録の提出が要求されています。これらは両当局による協同調査であり、書類の開示に加え、トヨタ関係者および非トヨタ関係者へのインタビューが要請されています。また、2010年6月、トヨタは、米国証券取引委員会から再度任意要請および召喚状を、ニューヨーク州南部地区の連邦検察官から召喚状を、それぞれ受領しました。これらの任意要請および召喚状では、ステアリング・リレー・ロッドのリコールに関する書類の提出が要求されています。トヨタは、現在行われている

ニューヨーク州南部地区の連邦検察官と米国証券取引委員会による調査に協力しています。

2012年6月、トヨタは、2009年に実施されたアクセルペダルがフロアマットに引っ掛かり戻らなくなる問題に関連するセーフティ・キャンペーンについて、2010年モデルイヤーのRX350およびRX450hを対象車種に追加しました。米連邦高速道路交通安全局（以下、NHTSAという。）の要求により、トヨタはこのセーフティ・キャンペーンに関する追加書類を提出しました。2012年10月、トヨタは、2008-2011年モデルイヤーのランドクルーザーを対象車種に追加しました。2012年12月、トヨタは、2010年モデルイヤーのRX350およびRX450hのセーフティ・キャンペーンの適時性についてNHTSAと和解に至り、和解に際し、米財務省に17,350千米ドルを支払うことで合意したと発表しました。

また、トヨタは、数々のリコール、それらのリコールの根底にある事実、およびそれらのリコールに関連した顧客への対応に関して、30の州および1属領の司法長官による執行委員会を含む様々な州の司法長官および地方政府機関から、召喚状および正式ならびに非公式の要請を受けました。2013年2月、トヨタは司法長官と、トヨタにとって重要性のない金額の支払いと既に行われている実施事項の継続を約束することで、これらの調査を終結させました。この金額は当連結会計年度に計上した費用に含まれています。

トヨタは、これらのリコール関連の訴訟に関して見積計上した金額以上の合理的な可能性がある損失の範囲を現時点で予測することはできません。その理由は以下のとおりです。(1) 多くの訴訟手続が証拠収集の段階にあること、(2) 関連する多くの事実関係が確定される必要があること、(3) 申し立ての法的根拠および性質が不明であること、(4) 申し立てや上

訴に対する今後の裁判所の判断が不明であること、(5) 同種の他の案件の結果が様々で、意味ある指針となるような十分な類似性を見出せないことによります。現時点の情報に基づく予測は不可能ですが、これらの訴訟および調査の結果によっては、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を及ぼす可能性があります。

この他にも、トヨタに対して、米国における製造物責任に関する請求を含む、様々な訴訟、行政手続や賠償請求が行われています。前述のリコール等の市場処置に関する訴訟と同様に、トヨタは、現時点では、これらの訴訟等に関連して見積計上した金額以上の合理的な可能性がある損失の範囲を予測することができません。しかしながら、現時点でトヨタにとって利用可能な情報に基づき、トヨタは、これらの訴訟等から損失が生じたとしても、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに重大な影響を与えることはないと考えています。

2000年10月に、欧州連合は加盟国に以下を実施する法令を制定することを要求する指令を発効させました。：(1) 各自動車メーカーは2002年7月1日以降に販売した自動車を対象に、廃棄自動車の回収およびその後の解体とリサイクル費用のすべて、または多くの部分を負担する。2007年1月1日以降には、各自動車メーカーは2002年7月1日より前に販売した自動車についてもかかる費用を負担する。(2) 各自動車メーカーは2003年7月以降に販売される自動車に特定有害物質を使用してはならない。(3) 2008年12月15日以降、型式認証されて市場に出される車両は車重の最低85%がリユースとリサイクルが可能で、最低95%がリユースとリカバリーが可能でなければならない。(4) 廃棄自動車に関しては、2006年までに、車重の80%をリユースし85%をリカバリーする目標を実際に達成しなければならず、

連結財務諸表への注記

2015年までに、それぞれ85％と95％に引き上げられる。2007年1月加盟のブルガリア、ルーマニアを含めた全加盟国で、指令を実施するための法令が施行されました。現時点では、特に自動車メーカーの責任および結果として生じる費用負担に関し、それぞれの加盟国で制定される法令の実施面において、不確実性が存在しています。

さらにこの指令では、加盟国は、各自動車メーカー、販売店およびその他の自動車関連業者が適切な廃車処理ルートを構築し、自動車の廃棄前に有害物質とリサイクル可能な部品を取り除くようにする措置を取らなければなりません。この指令は欧州連合で販売されるトヨタ車に影響します。トヨタは、加盟国が指令に従って採択した措置に沿った自動車を順次投入しています。

24. セグメント情報

以下に報告されているオペレーティング・セグメントは、そのセグメントの財務情報が入手可能なもので、その営業損益がマネジメントによって経営資源の配分の決定および業績の評価に定期的に使用されているものです。

トヨタの世界的事業の主要部分は、自動車および金融で成り立っています。自動車セグメントでは、セダン、ミニバン、2BOX、スポーツユーティリティ

現時点で成立している法令に基づき、トヨタは2013年3月31日現在存在する対象自動車に関し、見積債務を計上しています。今後採用される法令やその他の状況によっては、当該見積債務の金額を見直す可能性があります。トヨタは、指令を遵守することで重要な現金支出が必要になるとは考えていませんが、引き続き、将来の法令の制定がトヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに与える影響を評価しています。

トヨタは材料費の概ね10％を、ある特定の関連会社より購入しています。

当社の大部分の従業員は労働協約のもとで勤務していますが、現行の協約の有効期間は2014年12月31日に終了する予定です。

ビークル、トラック等の自動車とその関連部品・用品の設計、製造および販売を行っています。金融セグメントでは、主として当社および当社の関係会社が製造する自動車および他の製品の販売を補完するための金融ならびに車両および機器のリース事業を行っています。その他セグメントでは、住宅の設計、製造および販売、情報通信事業等を行っています。

以下は、2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日現在あるいは同日に終了した各1年間におけるトヨタの事業別セグメント、所在地別および海外売上高に関する情報です。

事業別セグメント情報

2011年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間：

	金額：百万円				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客への売上高	¥17,322,753	¥ 1,173,168	¥ 497,767	¥ —	¥18,993,688
セグメント間の内部売上高	14,567	19,037	474,485	(508,089)	—
計	17,337,320	1,192,205	972,252	(508,089)	18,993,688
営業費用	17,251,347	833,925	937,010	(496,873)	18,525,409
営業利益	¥ 85,973	¥ 358,280	¥ 35,242	¥ (11,216)	¥ 468,279
総資産	¥11,341,558	¥13,365,394	¥1,146,720	¥3,964,494	¥29,818,166
持分法適用会社に対する投資	1,784,539	3,519	3,045	26,885	1,817,988
減価償却費	819,075	330,865	25,633	—	1,175,573
資本的支出	691,867	991,330	21,058	(13,064)	1,691,191

2012年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間：

	金額：百万円				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客への売上高	¥16,964,378	¥ 1,071,737	¥ 547,538	¥ —	¥18,583,653
セグメント間の内部売上高	30,168	28,587	501,377	(560,132)	—
計	16,994,546	1,100,324	1,048,915	(560,132)	18,583,653
営業費用	16,972,863	793,886	1,006,853	(545,576)	18,228,026
営業利益	¥ 21,683	¥ 306,438	¥ 42,062	¥ (14,556)	¥ 355,627
総資産	¥12,261,814	¥13,172,548	¥1,161,224	¥4,055,379	¥30,650,965
持分法適用会社に対する投資	1,877,720	3,887	4,765	27,757	1,914,129
減価償却費	744,067	298,757	25,006	—	1,067,830
資本的支出	796,839	683,161	35,340	16,742	1,532,082



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



● 米国会計基準に基づく連結財務サマリー
 ● セグメント情報
 ● 連結四半期財務サマリー
 ● 経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析
 ● 連結財務諸表
 ● **連結財務諸表への注記【33/40】**
 ● 財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告
 ● 独立登録会計事務所の報告書

連結財務諸表への注記

2013年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間：

	金額：百万円				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客への売上高	¥20,378,762	¥ 1,150,042	¥ 535,388	¥ —	¥22,064,192
セグメント間の内部売上高	40,338	20,628	531,073	(592,039)	—
計	20,419,100	1,170,670	1,066,461	(592,039)	22,064,192
営業費用	19,474,396	854,850	1,012,845	(598,787)	20,743,304
営業利益	¥ 944,704	¥ 315,820	¥ 53,616	¥ 6,748	¥ 1,320,888
総資産	¥13,179,741	¥16,231,473	¥1,310,115	¥4,761,988	¥35,483,317
持分法適用会社に対する投資	2,033,040	4,925	6,968	57,651	2,102,584
減価償却費	745,880	336,528	22,701	—	1,105,109
資本的支出	937,695	1,005,326	29,286	1,845	1,974,152

	金額：百万米ドル				
	自動車	金融	その他	消去又は全社	連結
売上高					
外部顧客への売上高	\$216,680	\$ 12,228	\$ 5,693	\$ —	\$234,601
セグメント間の内部売上高	429	219	5,646	(6,294)	—
計	217,109	12,447	11,339	(6,294)	234,601
営業費用	207,064	9,089	10,769	(6,366)	220,556
営業利益	\$ 10,045	\$ 3,358	\$ 570	\$ 72	\$ 14,045
総資産	\$140,135	\$172,583	\$13,930	\$50,633	\$377,281
持分法適用会社に対する投資	21,617	52	74	613	22,356
減価償却費	7,931	3,578	241	—	11,750
資本的支出	9,970	10,689	311	20	20,990

所在地別情報

2011年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間：

	金額：百万円						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客への売上高	¥ 6,966,929	¥5,327,809	¥1,920,416	¥3,138,112	¥1,640,422	¥ —	¥18,993,688
所在地間の内部売上高	4,019,317	101,327	61,081	236,422	168,694	(4,586,841)	—
計	10,986,246	5,429,136	1,981,497	3,374,534	1,809,116	(4,586,841)	18,993,688
営業費用	11,348,642	5,089,633	1,968,349	3,061,557	1,648,987	(4,591,759)	18,525,409
営業利益(損失)	¥ (362,396)	¥ 339,503	¥ 13,148	¥ 312,977	¥ 160,129	¥ 4,918	¥ 468,279
総資産	¥11,285,864	¥9,910,828	¥1,931,231	¥2,138,499	¥2,044,379	¥2,507,365	¥29,818,166
長期性資産	3,123,042	2,276,332	305,627	344,304	259,855	—	6,309,160

2012年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間：

	金額：百万円						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客への売上高	¥ 7,293,804	¥4,644,348	¥1,917,408	¥3,116,849	¥1,611,244	¥ —	¥18,583,653
所在地間の内部売上高	3,873,515	107,538	76,538	217,425	148,931	(4,423,947)	—
計	11,167,319	4,751,886	1,993,946	3,334,274	1,760,175	(4,423,947)	18,583,653
営業費用	11,374,359	4,565,477	1,976,150	3,077,484	1,651,361	(4,416,805)	18,228,026
営業利益(損失)	¥ (207,040)	¥ 186,409	¥ 17,796	¥ 256,790	¥ 108,814	¥ (7,142)	¥ 355,627
総資産	¥12,034,423	¥9,693,232	¥1,960,532	¥2,433,312	¥2,175,493	¥2,353,973	¥30,650,965
長期性資産	2,981,985	2,197,197	263,070	412,959	380,169	—	6,235,380

2013年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間：

	金額：百万円						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客への売上高	¥ 7,910,456	¥ 6,167,821	¥2,003,113	¥4,058,629	¥1,924,173	¥ —	¥22,064,192
所在地間の内部売上高	4,910,562	116,604	80,000	326,847	170,092	(5,604,105)	—
計	12,821,018	6,284,425	2,083,113	4,385,476	2,094,265	(5,604,105)	22,064,192
営業費用	12,244,683	6,062,500	2,056,651	4,009,421	1,960,521	(5,590,472)	20,743,304
営業利益	¥ 576,335	¥ 221,925	¥ 26,462	¥ 376,055	¥ 133,744	¥ (13,633)	¥ 1,320,888
総資産	¥12,296,731	¥11,841,471	¥2,199,256	¥3,305,319	¥2,616,164	¥3,224,376	¥35,483,317
長期性資産	2,929,346	2,633,067	288,288	590,021	410,517	—	6,851,239

	金額：百万米ドル						
	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は全社	連結
売上高							
外部顧客への売上高	\$ 84,109	\$ 65,580	\$21,299	\$43,154	\$20,459	\$ —	\$234,601
所在地間の内部売上高	52,212	1,240	850	3,475	1,809	(59,586)	—
計	136,321	66,820	22,149	46,629	22,268	(59,586)	234,601
営業費用	130,193	64,460	21,868	42,630	20,846	(59,441)	220,556
営業利益	\$ 6,128	\$ 2,360	\$ 281	\$ 3,999	\$ 1,422	\$ (145)	\$ 14,045
総資産	\$130,747	\$125,906	\$23,384	\$35,144	\$27,817	\$34,283	\$377,281
長期性資産	31,147	27,996	3,065	6,274	4,365	—	72,847

* 「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。



連結財務諸表への注記

売上高は、外部顧客に対して販売している当社または連結子会社の所在国の位置を基礎とした地域別に集計されています。

売上高および長期性資産について、「その他」に含まれている国で個別に金額的重要性のある国はありません。

全社資産は主に、全社共通の目的で保有している現金及び現金同等物ならびに市場性ある有価証券で構成されており、2011年3月31日、2012年3月31

日および2013年3月31日現在の残高は、それぞれ4,613,672百 万 円、4,749,259百 万 円 および5,599,970百万円(59,542百万米ドル)です。

事業別セグメントもしくは所在地間取引は、マネジメントが独立企業間価格であると考えている価格で行っています。報告セグメントの損益を測定するにあたって、営業利益は売上高から営業費用を控除したものとして計算しています。

トヨタは、米国会計基準で要求される開示に加え、財務諸表利用者に有用な情報を提供するため、当該情報を開示しています。

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
北米	¥5,398,278	¥4,715,804	¥6,790,453	\$72,200
欧州	1,793,932	1,817,944	1,901,118	20,214
アジア	3,280,384	3,284,392	3,940,175	41,894
その他	3,196,114	3,103,383	3,929,775	41,784

*「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカ、中近東ほかからなります。

自動車等セグメントと金融セグメントを区分した連結財務諸表

トヨタは自動車等の非金融ビジネス（以下、自動車等という。）および金融ビジネスに関してセグメント別財務諸表情報を作成しています。

(1)自動車等セグメントと金融セグメントを区分した連結貸借対照表

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
資産の部			
自動車等			
流動資産			
現金及び現金同等物	¥ 1,104,636	¥ 1,107,409	\$ 11,775
有価証券	1,015,626	1,204,447	12,806
受取手形及び売掛金＜貸倒引当金控除後＞	2,031,472	2,033,831	21,625
たな卸資産	1,622,154	1,715,634	18,242
前払費用及びその他	1,464,124	1,597,514	16,986
流動資産合計	7,238,012	7,658,835	81,434
投資及びその他の資産	6,218,377	7,462,767	79,349
有形固定資産	4,510,716	4,741,357	50,413
資産合計	17,967,105	19,862,959	211,196
金融			
流動資産			
現金及び現金同等物	574,564	610,888	6,495
有価証券	165,444	241,216	2,565
金融債権＜純額＞	4,114,897	5,117,660	54,414
前払費用及びその他	685,611	693,036	7,369
流動資産合計	5,540,516	6,662,800	70,843
長期金融債権＜純額＞	5,602,462	6,943,766	73,830
投資及びその他の資産	304,906	515,025	5,476
有形固定資産	1,724,664	2,109,882	22,434
資産合計	13,172,548	16,231,473	172,583
(消去) 資産の部消去計	(488,688)	(611,115)	(6,498)
(連結) 資産合計	¥30,650,965	¥35,483,317	\$377,281

* 自動車等セグメントは全社資産を含んでいます。



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



● 米国会計基準に基づく連結財務サマリー
 ● セグメント情報
 ● 連結四半期財務サマリー
 ● 経営者による財政状態および経営成績に関する説明および分析
 ● 連結財務諸表
 ● **連結財務諸表への注記【 35/40 】**
 ● 財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告
 ● 独立登録会計事務所の報告書

連結財務諸表への注記

	金額：百万円		金額：百万米ドル
	3月31日		3月31日
	2012年	2013年	2013年
負債の部			
自動車等			
流動負債			
短期借入債務	¥ 715,019	¥ 576,685	\$ 6,132
1年以内に返済予定の長期借入債務	339,441	185,582	1,973
支払手形及び買掛金	2,234,316	2,092,722	22,251
未払費用	1,737,490	2,092,102	22,245
未払法人税等	123,344	140,935	1,499
その他	1,175,801	1,186,870	12,619
流動負債合計	6,325,411	6,274,896	66,719
固定負債			
長期借入債務	503,070	521,428	5,544
未払退職・年金費用	700,211	754,360	8,021
その他	531,982	969,668	10,310
固定負債合計	1,735,263	2,245,456	23,875
負債合計	8,060,674	8,520,352	90,594
金融			
流動負債			
短期借入債務	3,040,373	3,861,699	41,060
1年以内に返済予定の長期借入債務	2,218,526	2,538,249	26,988
支払手形及び買掛金	27,095	37,655	400
未払費用	96,247	105,901	1,126
未払法人税等	10,434	15,331	163
その他	536,291	632,025	6,720
流動負債合計	5,928,966	7,190,860	76,457
固定負債			
長期借入債務	5,555,112	6,876,849	73,119
未払退職・年金費用	8,191	11,752	125
その他	520,252	724,337	7,702
固定負債合計	6,083,555	7,612,938	80,946
負債合計	12,012,521	14,803,798	157,403
(消去) 負債の部消去計	(488,708)	(613,689)	(6,525)
(連結) 負債合計	19,584,487	22,710,461	241,472
純資産の部			
(連結) 株主資本合計	10,550,261	12,148,035	129,166
(連結) 非支配持分	516,217	624,821	6,643
(連結) 純資産合計	11,066,478	12,772,856	135,809
(連結) 負債純資産合計	¥30,650,965	¥35,483,317	\$377,281

* 自動車等セグメントは全社資産を含んでいます。

(2) 自動車等セグメントと金融セグメントを区分した連結損益計算書

	金額：百万円			金額：百万米ドル
	3月31日に終了した1年間			3月31日に終了した1年間
	2011年	2012年	2013年	2013年
自動車等				
売上高	¥17,826,986	¥17,534,872	¥20,943,634	\$222,686
売上原価	15,986,741	15,796,635	18,034,256	191,752
販売費及び一般管理費	1,723,071	1,676,999	1,899,997	20,202
売上原価並びに販売費及び一般管理費	17,709,812	17,473,634	19,934,253	211,954
営業利益	117,174	61,238	1,009,381	10,732
その他の収益(費用)＜純額＞	88,840	69,935	79,837	849
税金等調整前当期純利益	206,014	131,173	1,089,218	11,581
法人税等	178,795	141,558	436,223	4,638
持分法投資損益	214,229	196,544	230,078	2,446
非支配持分控除前当期純利益	241,448	186,159	883,073	9,389
非支配持分帰属損益	(54,055)	(82,181)	(119,359)	(1,269)
当社株主に帰属する当期純利益	187,393	103,978	763,714	8,120
金融				
売上高	1,192,205	1,100,324	1,170,670	12,447
売上原価	636,374	615,563	633,306	6,734
販売費及び一般管理費	197,551	178,323	221,544	2,355
売上原価並びに販売費及び一般管理費	833,925	793,886	854,850	9,089
営業利益	358,280	306,438	315,820	3,358
その他の収益(費用)＜純額＞	1,349	(4,679)	(970)	(10)
税金等調整前当期純利益	359,629	301,759	314,850	3,348
法人税等	134,094	120,725	116,033	1,234
持分法投資損益	787	1,157	1,441	15
非支配持分控除前当期純利益	226,322	182,191	200,258	2,129
非支配持分帰属損益	(3,251)	(2,566)	(1,961)	(21)
当社株主に帰属する当期純利益	223,071	179,625	198,297	2,108
消去				
当社株主に帰属する当期純利益消去	(2,281)	(44)	152	2
連結				
当社株主に帰属する当期純利益	¥ 408,183	¥ 283,559	¥ 962,163	\$ 10,230



トヨタ

グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



連結財務諸表への注記

(3)自動車等セグメントと金融セグメントを区分した連結キャッシュ・フロー計算書

	金額：百万円			金額：百万円		
	2011年3月31日に終了した1年間			2012年3月31日に終了した1年間		
	自動車等	金融	連結	自動車等	金融	連結
営業活動からのキャッシュ・フロー						
非支配持分控除前当期純利益	¥ 241,448	¥ 226,322	¥ 465,485	¥ 186,159	¥ 182,191	¥ 368,302
営業活動から得た現金＜純額＞への非支配持分控除前当期純利益の調整						
減価償却費	844,708	330,865	1,175,573	769,073	298,757	1,067,830
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	1,806	2,334	4,140	5,843	3,780	9,623
退職・年金費用＜支払額控除後＞	(24,867)	1,453	(23,414)	15,410	1,301	16,711
固定資産処分損	36,076	138	36,214	33,448	80	33,528
売却可能有価証券の未実現評価損＜純額＞	7,915	—	7,915	53,831	—	53,831
繰延税額	(17,258)	103,035	85,710	(82,792)	89,199	6,395
持分法投資損益	(214,229)	(787)	(215,016)	(196,544)	(1,157)	(197,701)
資産及び負債の増減ほか	591,378	(106,416)	487,402	182,931	(73,020)	93,916
営業活動から得た現金＜純額＞	1,466,977	556,944	2,024,009	967,359	501,131	1,452,435
投資活動からのキャッシュ・フロー						
金融債権の増加	—	(14,323,261)	(8,438,785)	—	(13,455,792)	(8,333,248)
金融債権の回収及び売却	—	13,887,751	8,003,940	—	13,168,058	8,061,710
有形固定資産の購入＜賃貸資産を除く＞	(621,302)	(8,024)	(629,326)	(713,867)	(9,670)	(723,537)
賃貸資産の購入	(78,559)	(983,306)	(1,061,865)	(135,054)	(673,491)	(808,545)
有形固定資産の売却＜賃貸資産を除く＞	50,742	600	51,342	36,203	430	36,633
賃貸資産の売却	17,700	468,995	486,695	20,689	410,624	431,313
有価証券及び投資有価証券の購入	(4,063,499)	(358,308)	(4,421,807)	(2,565,772)	(607,862)	(3,173,634)
有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還	3,423,618	292,538	3,716,156	2,227,812	629,013	2,856,825
関連会社への追加投資支払＜当該関連会社保有現金控除後＞	(299)	—	(299)	(147)	—	(147)
投資及びその他の資産の増減ほか	394,479	18,303	177,605	213,957	(12,206)	209,972
投資活動に使用した現金＜純額＞	(877,120)	(1,004,712)	(2,116,344)	(916,179)	(550,896)	(1,442,658)
財務活動からのキャッシュ・フロー						
長期借入債務の増加	15,318	2,934,588	2,931,436	39,803	2,379,152	2,394,807
長期借入債務の返済	(309,862)	(2,306,139)	(2,489,632)	(294,646)	(2,608,135)	(2,867,572)
短期借入債務の増加(減少)	(86,884)	122,619	162,260	238,072	93,002	311,651
配当金支払額	(141,120)	—	(141,120)	(156,785)	—	(156,785)
自己株式の取得ほか	(28,617)	—	(28,617)	(37,448)	—	(37,448)
財務活動から得た(又は使用した)現金＜純額＞	(551,165)	751,068	434,327	(211,004)	(135,981)	(355,347)
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	(76,960)	(50,069)	(127,029)	(36,093)	(19,846)	(55,939)
現金及び現金同等物純増加(減少)額	(38,268)	253,231	214,963	(195,917)	(205,592)	(401,509)
現金及び現金同等物期首残高	1,338,821	526,925	1,865,746	1,300,553	780,156	2,080,709
現金及び現金同等物期末残高	¥1,300,553	¥ 780,156	¥2,080,709	¥1,104,636	¥ 574,564	¥1,679,200



連結財務諸表への注記

	金額：百万円			金額：百万米ドル		
	2013年3月31日に終了した1年間			2013年3月31日に終了した1年間		
	自動車等	金融	連結	自動車等	金融	連結
営業活動からのキャッシュ・フロー						
非支配持分控除前当期純利益	¥ 883,073	¥ 200,258	¥ 1,083,482	\$ 9,389	\$ 2,129	\$ 11,520
営業活動から得た現金＜純額＞への非支配持分控除前当期純利益の調整						
減価償却費	768,581	336,528	1,105,109	8,172	3,578	11,750
貸倒引当金及び金融損失引当金繰入額	1,745	25,622	27,367	19	272	291
退職・年金費用＜支払額控除後＞	(23,514)	3,085	(20,429)	(250)	33	(217)
固定資産処分損	32,005	216	32,221	341	2	343
売却可能有価証券の未実現評価損＜純額＞	2,104	—	2,104	22	—	22
繰延税額	89,834	70,743	160,008	955	753	1,701
持分法投資損益	(230,078)	(1,441)	(231,519)	(2,446)	(15)	(2,461)
資産及び負債の増減ほか	472,514	32,066	292,973	5,024	341	3,115
営業活動から得た現金＜純額＞	1,996,264	667,077	2,451,316	21,226	7,093	26,064
投資活動からのキャッシュ・フロー						
金融債権の増加	—	(16,877,678)	(10,004,928)	—	(179,454)	(106,379)
金融債権の回収及び売却	—	15,784,681	9,102,856	—	167,832	96,788
有形固定資産の購入＜賃貸資産を除く＞	(839,756)	(14,805)	(854,561)	(8,929)	(157)	(9,086)
賃貸資産の購入	(129,070)	(990,521)	(1,119,591)	(1,372)	(10,532)	(11,904)
有形固定資産の売却＜賃貸資産を除く＞	38,051	1,140	39,191	405	12	417
賃貸資産の売却	68,571	464,870	533,441	729	4,943	5,672
有価証券及び投資有価証券の購入	(2,980,821)	(431,602)	(3,412,423)	(31,694)	(4,589)	(36,283)
有価証券及び投資有価証券の売却及び満期償還	2,285,566	383,525	2,669,091	24,301	4,078	28,379
関連会社への追加投資支払＜当該関連会社保有現金控除後＞	16,216	—	16,216	172	—	172
投資及びその他の資産の増減ほか	17,206	(77,848)	3,396	183	(828)	36
投資活動に使用した現金＜純額＞	(1,524,037)	(1,758,238)	(3,027,312)	(16,205)	(18,695)	(32,188)
財務活動からのキャッシュ・フロー						
長期借入債務の増加	182,114	3,089,484	3,191,223	1,937	32,849	33,931
長期借入債務の返済	(328,380)	(2,415,566)	(2,682,136)	(3,492)	(25,684)	(28,518)
短期借入債務の増加	(162,782)	388,416	201,261	(1,731)	4,130	2,139
配当金支払額	(190,008)	—	(190,008)	(2,020)	—	(2,020)
自己株式の取得ほか	(43,098)	—	(43,098)	(458)	—	(458)
財務活動から得た（又は使用した）現金＜純額＞	(542,154)	1,062,334	477,242	(5,764)	11,295	5,074
為替相場変動の現金及び現金同等物に対する影響額	72,700	65,151	137,851	773	693	1,466
現金及び現金同等物純増加（減少）額	2,773	36,324	39,097	30	386	416
現金及び現金同等物期首残高	1,104,636	574,564	1,679,200	11,745	6,109	17,854
現金及び現金同等物期末残高	¥1,107,409	¥ 610,888	¥ 1,718,297	\$11,775	\$ 6,495	\$ 18,270



連結財務諸表への注記

25. 1株当たり情報

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間の基本および希薄化後1株当たり当社株主に帰属する当期純利益の差異の調整は次のとおりです。

	金額：百万円	単位：千株	金額：円	金額：百万米ドル	金額：米ドル
	当社株主に帰属する当期純利益	加重平均株式数	1株当たり当社株主に帰属する当期純利益	当社株主に帰属する当期純利益	1株当たり当社株主に帰属する当期純利益

2011年3月31日に終了した1年間

普通株式に係る基本1株当たり 当社株主に帰属する当期純利益	¥408,183	3,135,881	¥130.17		
希薄化の影響					
希薄化効果を有するストックオプション	(0)	34			

普通株式に係る希薄化後1株当たり 当社株主に帰属する当期純利益	¥408,183	3,135,915	¥130.16		
------------------------------------	----------	-----------	---------	--	--

2012年3月31日に終了した1年間

普通株式に係る基本1株当たり 当社株主に帰属する当期純利益	¥283,559	3,143,470	¥ 90.21		
希薄化の影響					
希薄化効果を有するストックオプション	(3)	0			

普通株式に係る希薄化後1株当たり 当社株主に帰属する当期純利益	¥283,556	3,143,470	¥ 90.20		
------------------------------------	----------	-----------	---------	--	--

2013年3月31日に終了した1年間

普通株式に係る基本1株当たり 当社株主に帰属する当期純利益	¥962,163	3,166,909	¥303.82	\$10,230	\$3.23
希薄化の影響					
希薄化効果を有するストックオプション	(32)	246		(0)	
普通株式に係る希薄化後1株当たり 当社株主に帰属する当期純利益	¥962,131	3,167,155	¥303.78	\$10,230	\$3.23

特定のストックオプションは、権利行使価格が普通株式の期中平均株価より高かったため、2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間の希薄化後1株当たり当社株主に帰属する当期純利益の計算には含まれていません。なお、2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間の希薄化後

1株当たり当社株主に帰属する当期純利益の計算に含まれていない潜在株式数は、それぞれ12,403千株、12,530千株および8,682千株です。

トヨタは、米国会計基準で要求される開示に加え、日本における財務諸表利用者に有用な情報を提供するため、以下の情報を開示しています。

2012年3月31日および2013年3月31日現在における1株当たり株主資本は次のとおりです。なお、1株当たり株主資本は、連結貸借対照表の株主資本を期末発行済株式数(自己株式を除く)で除すことにより計算しています。

	金額：百万円	単位：千株	金額：円	金額：百万米ドル	金額：米ドル
	株主資本	期末発行済株式数 (自己株式を除く)	1株当たり株主資本	株主資本	1株当たり株主資本
2012年3月31日	¥10,550,261	3,166,810	¥3,331.51		
2013年3月31日	12,148,035	3,167,429	3,835.30	\$129,166	\$40.78

26. 公正価値測定

トヨタは米国会計基準に基づき、公正価値をその測定に用いた情報によって以下の3つのレベルに分類しています。

レベル1：活発な市場における同一資産および負債の市場価格

レベル2：活発な市場における類似資産および負債の市場価格、活発でない市場における同一または類似資産および負債の市場価格、もしくは市場価格以外の観測可能な市場情報を基に測定した評価額

レベル3：報告企業自身の仮定を使用した、観測不能な情報を基に測定した評価額

2012年3月31日および2013年3月31日現在において、トヨタが継続的に公正価値で測定している資産および負債は次のとおりです。なお、公正価値のレベル間振替えは、各連結会計年度末に認識されています。

	金額：百万円			
	2012年3月31日			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
資産：				
現金同等物	¥ 485,119	¥ 223,385	¥ —	¥ 708,504
定期預金	—	50,000	—	50,000
有価証券及びその他の投資有価証券				
公社債	3,389,882	237,934	1,684	3,629,500
株式	1,034,319	—	—	1,034,319
その他	40,619	428,737	—	469,356
デリバティブ金融商品	—	289,931	7,565	297,496
合計	¥4,949,939	¥1,229,987	¥ 9,249	¥6,189,175
負債：				
デリバティブ金融商品	¥ —	¥ (180,347)	¥(2,826)	¥ (183,173)
合計	¥ —	¥ (180,347)	¥(2,826)	¥ (183,173)



トヨタ
グローバルビジョン

社長メッセージ

新体制がスタート

特集

連結業績ハイライト

事業の概況

経営・会社情報

財務情報

投資家情報



連結財務諸表への注記

	金額：百万円			
	2013年3月31日			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
資産：				
現金同等物	¥ 245,264	¥ 375,941	¥ —	¥ 621,205
定期預金	—	57,572	—	57,572
有価証券及びその他の投資有価証券				
公社債	3,753,451	792,806	6,889	4,553,146
株式	1,401,183	—	—	1,401,183
その他	49,731	518,955	—	568,686
デリバティブ金融商品	—	217,745	7,083	224,828
合計	¥5,449,629	¥1,963,019	¥13,972	¥7,426,620
負債：				
デリバティブ金融商品	¥ —	¥ (196,386)	¥ (1,956)	¥ (198,342)
合計	¥ —	¥ (196,386)	¥ (1,956)	¥ (198,342)

	金額：百万米ドル			
	2013年3月31日			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
資産：				
現金同等物	\$ 2,608	\$ 3,997	\$ —	\$ 6,605
定期預金	—	612	—	612
有価証券及びその他の投資有価証券				
公社債	39,909	8,430	73	48,412
株式	14,898	—	—	14,898
その他	529	5,518	—	6,047
デリバティブ金融商品	—	2,315	75	2,390
合計	\$57,944	\$20,872	\$148	\$78,964
負債：				
デリバティブ金融商品	\$ —	\$ (2,088)	\$ (21)	\$ (2,109)
合計	\$ —	\$ (2,088)	\$ (21)	\$ (2,109)

上記の資産および負債の概要、ならびに公正価値を測定するために用いた評価手法および主要な情報は次のとおりです。

(1)現金同等物および定期預金

現金同等物は、契約上の満期が3ヶ月以内のマネー・マーケット・ファンド等から構成されています。レベル2の現金同等物は、契約上の満期が3ヶ月以内の譲渡性預金等から構成され、主に取引市場金利等に基づいて公正価値測定されています。定期預金は、契約上の満期が3ヶ月超の譲渡性預金であり、主に取引市場金利等に基づいて公正価値測定されています。

(2)有価証券及びその他の投資有価証券

有価証券及びその他の投資有価証券は、公社債および株式等から構成されています。公社債には国債等が含まれ、2012年3月31日および2013年3月31日現在、その構成割合は、それぞれ国内債券60%、米国・欧州などの海外債券40%、および国内債券49%、米国・欧州などの海外債券51%となっており、株式はそれぞれ83%および85%が日本市場の上場

株式です。これらは主に、それぞれ同一資産の市場価格により測定しています。「その他」には投資信託等が含まれ、主に類似資産の市場価格または活発でない市場における同一資産の市場価格により測定しています。これらの資産の公正価値はレベル2に区分しています。

(3)デリバティブ金融商品

デリバティブ金融商品の概要については、注記20を参照ください。デリバティブ金融商品は、金利、為替レートなどの観測可能な市場情報および契約条項を利用した標準的な評価手法を用いて測定しており、測定に重要な判断を必要としません。これらのデリバティブ金融商品はレベル2に分類しています。観測可能な市場情報を入手できない場合には、取引相手から入手した価格やその他の市場情報により測定し、観測可能な市場情報を用いて当該価格の変動の妥当性を検証しています。これらのデリバティブ金融商品はレベル3に分類しています。また、倒産確率などを用い、取引相手およびトヨタの信用リスクを考慮して測定しています。



連結財務諸表への注記

2011年3月31日、2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間において、レベル3に分類された、継続的に公正価値で測定している資産および負債の変動の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		
	2011年3月31日に終了した1年間		
	有価証券及び その他の投資有価証券	デリバティブ 金融商品	合計
期首残高	¥13,134	¥ 5,892	¥19,026
損益：			
損益計上額	433	31,338	31,771
その他の包括利益（損失）計上額	779	—	779
購入、発行および決済	(810)	(8,381)	(9,191)
その他	(13,536)	(22,055)	(35,591)
期末残高	¥ —	¥ 6,794	¥ 6,794

	金額：百万円		
	2012年3月31日に終了した1年間		
	有価証券及び その他の投資有価証券	デリバティブ 金融商品	合計
期首残高	¥ —	¥6,794	¥6,794
損益：			
損益計上額	—	6,476	6,476
その他の包括利益（損失）計上額	—	—	—
購入および発行	—	—	—
決済	—	(3,832)	(3,832)
その他	1,684	(4,699)	(3,015)
期末残高	¥1,684	¥4,739	¥6,423

	金額：百万円		
	2013年3月31日に終了した1年間		
	有価証券及び その他の投資有価証券	デリバティブ 金融商品	合計
期首残高	¥1,684	¥4,739	¥ 6,423
損益：			
損益計上額	24	2,118	2,142
その他の包括利益（損失）計上額	58	—	58
購入および発行	3,607	—	3,607
決済	(1,563)	(2,343)	(3,906)
その他	3,079	613	3,692
期末残高	¥6,889	¥5,127	¥12,016

	金額：百万米ドル		
	2013年3月31日に終了した1年間		
	有価証券及び その他の投資有価証券	デリバティブ 金融商品	合計
期首残高	\$18	\$50	\$ 68
損益：			
損益計上額	0	22	22
その他の包括利益（損失）計上額	1	—	1
購入および発行	38	—	38
決済	(16)	(25)	(41)
その他	32	7	39
期末残高	\$73	\$54	\$127

なお、有価証券及びその他の投資有価証券、デリバティブ金融商品の損益計上額は、連結損益計算書上、それぞれ、「その他<純額>」および「金融費用」に含めて計上しています。

上記のデリバティブ金融商品は、資産と（負債）を合計して純額で表示しています。2011年3月31日に終了した1年間における「その他」には、連結処理された証券化取引の留保持分（13,165）百万円、観測可能な市場情報を基に測定したためにレベル2に振替えた特定のデリバティブ金融商品（21,413）百万円、および外貨換算調整額が含まれています。2012年3月31日に終了した1年間における「その他」には、レベル振替えによる影響および外貨換算調整額が含まれています。2013年3月31日に終了した1年間における「その他」には、外貨換算調整額が含まれています。

2013年3月31日現在、レベル3に分類された、継続的に公正価値で測定している資産および負債に重要性はありません。

特定の資産および負債は非継続的に公正価値で測定されます。

2012年3月31日および2013年3月31日に終了した各1年間において、トヨタは特定の金融債権等を担保価値を基にそれぞれ32,056百万円および32,974百万円（351百万米ドル）の公正価値で測定し、それぞれ1,736百万円および978百万円（10百万米ドル）の利益を認識しました。当該公正価値はレベル3に分類されています。当該公正価値の評価手法等については注記21を参照ください。なお、レベル3に分類されたこれらの資産に重要性はありません。

財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告

トヨタの経営者には財務報告に係る有効な内部統制を整備・運用する責任がある。財務報告に係る内部統制とは、米国において一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠した財務報告および外部報告目的の財務諸表の作成に関する信頼性について合理的な保証を提供するために整備されたプロセスである。トヨタの財務報告に係る内部統制には以下に関する方針および手続きが含まれる。

- 1)トヨタの資産の取引および処分を合理的な詳細さで、正確かつ適正に反映する記録の維持。
- 2)一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠して財務諸表を作成するために必要な取引の記録が行われていることおよびトヨタの収入と支出がトヨタの経営者および取締役の承認に基づいてのみ行われることに関する合理的な保証。
- 3)財務諸表に重大な影響を及ぼす可能性のある未承認のトヨタの資産の取得、使用または処分を防止または適時に発見することに関する合理的な保証。

固有の限界により、財務報告に係る内部統制は、虚偽記載を防止または発見できない可能性がある。また、将来の期間に向けて有効性の評価を予測する場合には、状況の変化により統制が不適切となるリスク、もしくは方針や手続きの遵守の程度が低下するリスクが伴う。

トヨタの経営者は、財務報告に係る内部統制の有効性に関する評価を米国のトレッドウェイ委員会組織委員会 (COSO) が発表した「内部統制の統合的枠組み (1992 年版)」に基づき実施した。

評価の結果、経営者は2013年3月31日現在における財務報告に係る内部統制は有効であると判断した。

2013年3月31日現在の財務報告に係る内部統制の有効性に関しては、本報告書に含まれる連結財務諸表を監査した独立登録監査法人であるあらた監査法人 (PricewaterhouseCoopersAarata) が監査を実施しており、本報告書内の同監査法人の監査報告書に記載されている。

独立登録会計事務所の報告書

トヨタ自動車株式会社の株主各位及び取締役会へ

私どもは、添付の連結貸借対照表並びに連結損益計算書、連結包括利益計算書、連結株主持分計算書及び連結キャッシュ・フロー計算書が、トヨタ自動車株式会社及びその子会社の2012年3月31日及び2013年3月31日現在における財政状態並びに2013年3月31日に終了した3年間の各連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローを、米国において一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠し、すべての重要な点において適正に表示しているものと認める。また、私どもは、会社がトレッドウェイ委員会組織委員会 (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO)) が公表した「内部統制の統合的枠組み (1992年版)」で確立された規準に基づき、2013年3月31日現在、すべての重要な点において、財務報告に係る有効な内部統制を整備・運用しているものと認める。会社の経営者は、これらの財務諸表及び財務報告に係る有効な内部統制の整備・運用並びに添付の財務報告に係る内部統制に関する経営者の年次報告に含まれる、財務報告に係る内部統制の有効性についての評価につき責任を負うものである。私どもの責任は、私どもの統合監査に基づいて、これらの財務諸表及び財務報告に係る会社の内部統制についての意見を表明することである。私どもは、米国公開企業会計監視委員会基準 (the standards of the

Public Company Accounting Oversight Board (United States)) に準拠して監査を実施した。これらの基準は、財務諸表に重要な虚偽の表示がないかどうか、また、財務報告に係る有効な内部統制がすべての重要な点において整備・運用されているかどうかについて合理的な保証を得るよう、私どもが監査を計画し、実施することを要求している。私どもが実施した財務諸表の監査は、財務諸表における金額や開示の基礎となる証拠の試査による検証、経営者が採用した会計原則及び経営者が行った重要な見積りの検討及び財務諸表全体の表示に関する評価を含んでいる。私どもが実施した財務報告に係る内部統制の監査は、財務報告に係る内部統制についての理解、内部統制上の重大な欠陥が存在するリスクの評価、当該リスク評価に基づく内部統制の整備・運用状況の有効性についての検証及び評価を含んでいる。また、私どもが実施した監査は、状況に応じて必要と認めた他の手続の実施を含んでいる。監査の結果、私どもは意見表明のための合理的な基礎を得たと判断している。

財務報告に係る内部統制は、一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠した財務報告及び外部報告目的の財務諸表の作成に関する信頼性について合理的な保証を提供するために整備されたプロセスである。財務報告に係る内部統制には、(i) 会社の資産の

取引及び処分を合理的な詳細さで、正確かつ適正に反映する記録の維持に関連し、(ii) 一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠して財務諸表を作成するために必要な取引の記録が行われていること及び会社の収入と支出が会社の経営者及び取締役の承認に基づいてのみ行われることに関する合理的な保証を提供し、(iii) 財務諸表に重要な影響を及ぼす可能性のある未承認の会社の資産の取得、使用又は処分を防止又は適時に発見することに関する合理的な保証を提供する方針及び手続を含んでいる。

固有の限界により、財務報告に係る内部統制は、虚偽記載を防止又は発見できない可能性がある。また、将来の期間に向けて有効性の評価を予測する場合には、状況の変化により統制が不適切となるリスク、もしくは方針や手続の遵守の程度が低下するリスクが伴う。

PricewaterhouseCoopers Aarata

日本 名古屋

2013年6月24日

投資家情報
 (2013年3月31日現在)

会社の概要

会 社 名	トヨタ自動車株式会社	関係会社数	[連結子会社] 509社
創 立	1937年8月28日		[持分法適用会社] 56社
資 本 金	397,049百万円	従 業 員 数	68,978名(連結：333,498名)
決 算 期	3月31日	ホームページ	[企業情報サイト]
会 計 監 査 人	あらた監査法人		http://www.toyota.co.jp
			[投資家情報サイト]
			http://www.toyota.co.jp/jpn/investors

株式の概要

発行可能株式総数	10,000,000,000株
発行済株式総数	3,447,997,492株
自 己 株 式 数	280,568,824株
株 主 数	628,902名
一単元の株式数	100株
上場証券取引所	[国内] 東京、名古屋、大阪、福岡、札幌 [海外] ニューヨーク、ロンドン
証 券 コ ー ド	7203(日本)
米国預託証券(ADR)	[比率] 1ADR＝2普通株 [シンボル] TM
株主名簿管理人	三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部 〒137－8081 東京都江東区東砂七丁目10番11号 フリーダイヤル：(0120)232－711
ADRの名義書換・ 預託代理人	The Bank of New York Mellon 101 Barclay Street, New York, NY 10286, U.S.A. 電話：(866)238－8978 フリーダイヤル(米国内)：(888)269－2377(888)BNY－ADRS [バンク オブ ニューヨーク メロンADRサイト] http://www.adrbnymellon.com [証券代行サイト] http://www.bnymellon.com/shareowner

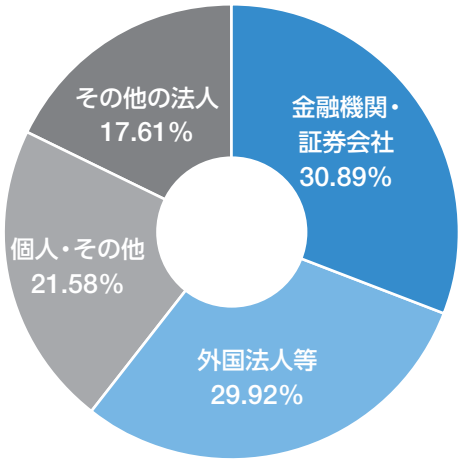
お問い合わせ先

日 本	[本 社] 〒471－8571 愛知県豊田市トヨタ町1番地 電話：(0565)28－2121 Fax：(0565)23－5721 [東京本社] 〒112－8701 東京都文京区後楽1丁目4番18号 電話：(03)3817－7111 Fax：(03)3817－9092
米 国	Toyota Motor North America, Inc. 601 Lexington Avenue, 49th Floor, New York, NY 10022 U.S.A. 電話：(212)223－0303 Fax：(212)759－7670
英 国	Toyota Motor Europe NV/SA Curzon Square, 25 Park Lane, London W1K 1RA, U.K. 電話：(207)290－8513 Fax：(207)290－8502

主要大株主

名称	所有株式数(千株)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社	328,913
株式会社豊田自動織機	218,515
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	185,036
ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー	132,366
日本生命保険相互会社	129,455
ザ バンク オブ ニューヨーク メロン アズ デポジタリ バンク フォー デポジタリ レシート ホルダーズ	82,399
資産管理サービス信託銀行株式会社	75,309
三井住友海上火災保険株式会社	66,063
SSBT OD05 OMNIBUS ACCOUNT-TREATY CLIENTS	61,752
株式会社デンソー	58,903

所有者別分布状況



注：個人・その他には自己株280百万株が含まれています。

東京証券取引所におけるトヨタの株価および株式売買高

