

# 有 価 証 券 報 告 書

2023年3月期 { 自 2022年4月1日  
至 2023年3月31日 }

**トヨタ自動車株式会社**

E 0 2 1 4 4

2023年3月期（自2022年4月1日 至2023年3月31日）

# 有価証券報告書

- 本書は金融商品取引法第24条第1項に基づく有価証券報告書を、同法第27条の30の2に規定する開示用電子情報処理組織（EDINET）を使用して、2023年6月30日に提出したデータに目次及び頁を付して出力・印刷したものであります。
- 本書には、上記の方法により提出した有価証券報告書に添付された監査報告書及び上記の有価証券報告書と同時に提出した確認書及び内部統制報告書を末尾に綴じ込んでおります。

**トヨタ自動車株式会社**

# 目 次

頁

2023年3月期 有価証券報告書

【表紙】	1
第一部 【企業情報】	2
第1 【企業の概況】	2
1 【主要な経営指標等の推移】	2
2 【沿革】	6
3 【事業の内容】	8
4 【関係会社の状況】	10
5 【従業員の状況】	15
第2 【事業の状況】	18
1 【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】	18
2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】	25
3 【事業等のリスク】	39
4 【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】	45
5 【経営上の重要な契約等】	70
6 【研究開発活動】	71
第3 【設備の状況】	74
1 【設備投資等の概要】	74
2 【主要な設備の状況】	75
3 【設備の新設、除却等の計画】	78
第4 【提出会社の状況】	79
1 【株式等の状況】	79
(1) 【株式の総数等】	79
(2) 【新株予約権等の状況】	79
(3) 【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】	79
(4) 【発行済株式総数、資本金等の推移】	80
(5) 【所有者別状況】	80
(6) 【大株主の状況】	81
(7) 【議決権の状況】	82
2 【自己株式の取得等の状況】	84
3 【配当政策】	87
4 【コーポレート・ガバナンスの状況等】	88
第5 【経理の状況】	121
1 【連結財務諸表等】	122
2 【財務諸表等】	202
第6 【提出会社の株式事務の概要】	216
第7 【提出会社の参考情報】	217
1 【提出会社の親会社等の情報】	217
2 【その他の参考情報】	217
第二部 【提出会社の保証会社等の情報】	226

監査報告書

確認書

内部統制報告書

**【表紙】**

**【提出書類】** 有価証券報告書

**【根拠条文】** 金融商品取引法第24条第1項

**【提出先】** 関東財務局長

**【提出日】** 2023年6月30日

**【事業年度】** 2023年3月期  
(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

**【会社名】** トヨタ自動車株式会社

**【英訳名】** TOYOTA MOTOR CORPORATION

**【代表者の役職氏名】** 取締役社長 佐藤 恒 治

**【本店の所在の場所】** 愛知県豊田市トヨタ町1番地

**【電話番号】** <0565>28-2121

**【事務連絡者氏名】** 資本関連事業部長 森 山 由 英

**【最寄りの連絡場所】** 東京都文京区後楽一丁目4番18号

**【電話番号】** <03>3817-7111

**【事務連絡者氏名】** 広報部長 入 江 晶

**【縦覧に供する場所】** 株式会社東京証券取引所  
(東京都中央区日本橋兜町2番1号)  
株式会社名古屋証券取引所  
(名古屋市中区栄三丁目8番20号)

## 第一部 【企業情報】

### 第 1 【企業の概況】

#### 1 【主要な経営指標等の推移】

##### (1) 連結経営指標等

回次	国際財務報告基準				
	移行日	第116期	第117期	第118期	第119期
決算期	2019年4月1日	2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月
営業収益 (百万円)	—	29,866,547	27,214,594	31,379,507	37,154,298
税引前利益 (百万円)	—	2,792,942	2,932,354	3,990,532	3,668,733
親会社の所有者に 帰属する当期利益 (百万円)	—	2,036,140	2,245,261	2,850,110	2,451,318
親会社の所有者に 帰属する当期包括利益 (百万円)	—	1,555,009	3,217,806	3,954,350	3,251,090
親会社の所有者に 帰属する持分 (百万円)	19,907,100	20,618,888	23,404,547	26,245,969	28,338,706
総資産 (百万円)	53,416,405	53,972,363	62,267,140	67,688,771	74,303,180
1株当たり親会社の 所有者に帰属する持分 (円)	1,405.65	1,490.80	1,674.18	1,904.88	2,089.08
基本的1株当たり 親会社の所有者に 帰属する当期利益 (円)	—	145.49	160.65	205.23	179.47
希薄化後1株当たり 親会社の所有者に 帰属する当期利益 (円)	—	144.02	158.93	205.23	179.47
親会社所有者帰属 持分比率 (%)	37.3	38.2	37.6	38.8	38.1
親会社所有者帰属 持分利益率 (%)	—	10.0	10.2	11.5	9.0
株価収益率 (倍)	—	8.9	10.7	10.8	10.5
営業活動による キャッシュ・フロー (百万円)	—	2,398,496	2,727,162	3,722,615	2,955,076
投資活動による キャッシュ・フロー (百万円)	—	△2,124,650	△4,684,175	△577,496	△1,598,890
財務活動による キャッシュ・フロー (百万円)	—	362,805	2,739,174	△2,466,516	△56,180
現金及び現金同等物 期末残高 (百万円)	3,602,805	4,098,450	5,100,857	6,113,655	7,516,966
従業員数 (人)	371,193 [外、平均臨時雇用人員 86,708]	361,907 [86,596]	366,283 [80,009]	372,817 [87,120]	375,235 [94,974]

(注) 1 当社の連結財務諸表は、国際財務報告基準（以下、IFRSという。）に基づいて作成しています。

2 2021年10月1日付で普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。第116期の期首に当該株式分割が行われたと仮定して、1株当たり親会社の所有者に帰属する持分、基本的1株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益および希薄化後1株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益を算定しています。

3 2021年4月2日に第1回AA型種類株式の残存する全部の取得および2021年4月3日に第1回AA型種類株式の全部の消却を完了しており、2023年3月31日に終了した1年間において、潜在株式が存在しないため希薄化後1株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益は、基本的1株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益と同額を記載しています。

回次	米国会計基準	
	第115期	第116期
決算期	2019年3月期	2020年3月期
売上高 (百万円)	30,225,681	29,929,992
税金等調整前当期純利益 (百万円)	2,285,465	2,554,607
当社株主に帰属する当期純利益 (百万円)	1,882,873	2,076,183
包括利益 (百万円)	1,936,602	1,866,642
純資産 (百万円)	20,565,210	21,241,851
総資産 (百万円)	51,936,949	52,680,436
1株当たり株主資本 (円)	1,366.18	1,450.43
基本1株当たり当社普通株主に帰属する当期純利益 (円)	130.11	147.12
希薄化後1株当たり当社普通株主に帰属する当期純利益 (円)	129.02	145.90
株主資本比率 (%)	37.3	38.1
株主資本当社普通株主に帰属する当期純利益率 (%)	9.8	10.4
株価収益率 (倍)	10.0	8.8
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	3,766,597	3,590,643
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△2,697,241	△3,150,861
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△540,839	397,138
現金及び現金同等物並びに拘束性現金期末残高 (百万円)	3,706,515	4,412,190
従業員数 (人)	370,870 [ 87,129]	359,542 [ 86,219]

(注) 1 当社の連結財務諸表は、第116期まで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いて作成しています。

- 2 2021年10月1日付で普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。第115期の期首に当該株式分割が行われたと仮定して、1株当たり株主資本、基本1株当たり当社普通株主に帰属する当期純利益および希薄化後1株当たり当社普通株主に帰属する当期純利益を算定しています。

## (2) 提出会社の経営指標等

回次	第115期	第116期	第117期	第118期	第119期
決算期	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期	2022年3月期	2023年3月期
売上高 (百万円)	12,634,439	12,729,731	11,761,405	12,607,858	14,076,956
経常利益 (百万円)	2,323,122	1,735,365	1,886,691	2,171,530	3,520,848
当期純利益 (百万円)	1,896,825	1,424,062	1,638,057	1,693,947	2,936,379
資本金 (百万円)	635,402	635,402	635,402	635,402	635,402
発行済株式総数					
普通株式 (千株)	3,262,997	3,262,997	3,262,997	16,314,987	16,314,987
AA型種類株式 (千株)	47,100	47,100	47,100	—	—
純資産額 (百万円)	12,450,275	12,590,891	13,894,021	14,607,272	16,493,041
総資産額 (百万円)	17,716,994	17,809,246	21,198,281	20,991,040	23,230,320
1株当たり純資産額 (円)	845.11	875.44	959.55	1,060.16	1,215.84
1株当たり配当額					
普通株式 (うち1株当たり中間配当額) (円)	220 ( 100)	220 ( 100)	240 ( 105)	※ 148 ( 120)	60 ( 25)
第1回AA型種類株式 (うち1株当たり中間配当額) (円)	211 ( 105.5)	264 (132.0)	264 (132.0)	— ( —)	— ( —)
1株当たり当期純利益 (円)	131.42	100.85	116.56	121.98	214.99
潜在株式調整後1株当たり当期純利益 (円)	129.98	100.05	115.31	121.97	—
自己資本比率 (%)	70.3	70.7	65.5	69.6	71.0
自己資本利益率 (%)	15.5	11.4	12.4	11.9	18.9
株価収益率 (倍)	9.9	12.9	14.8	18.2	8.7
配当性向 (%)	33.5	43.6	41.2	42.6	27.9
従業員数 [外、平均臨時雇用人員] (人)	74,515 [ 11,122]	74,132 [ 10,795]	71,373 [ 9,565]	70,710 [ 9,917]	70,056 [ 11,405]
株主総利回り (比較指標：配当込みTOPIX) (%)	98.3 (95.0)	101.7 (85.9)	136.2 (122.1)	176.6 (124.6)	155.9 (131.8)
最高株価 (円)	7,686	8,026	8,712	2,475 (12,375)	2,283
最低株価 (円)	6,045	5,771	6,163	1,622 (8,110)	1,764

(注) 1 株主総利回りは、次の算式により算出しています。

$$\text{株主総利回り (\%)} = \frac{\text{各事業年度末日の株価} + \text{当事業年度の4事業年度前から各事業年度までの1株当たり配当額の累計額}}{\text{当事業年度の5事業年度前の末日の株価}}$$

- 2 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)等を第118期の期首から適用しており、第118期以降に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を適用した後の指標等となっています。

- 3 2021年10月1日付で普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。第115期の期首に当該株式分割が行われたと仮定して、1株当たり純資産額、1株当たり当期純利益および潜在株式調整後1株当たり当期純利益を算定しています。

※ 第118期の中間配当額は株式分割前の120円、期末配当額は株式分割後の28円とし、年間配当額は単純合計である148円として記載しています。なお、当該株式分割を考慮しない場合の1株当たり配当額（うち1株当たり中間配当額）は下記のとおりです。

回次	第115期	第116期	第117期	第118期	第119期
決算期	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期	2022年3月期	2023年3月期
1株当たり配当額					
普通株式	220	220	240	260	300
（うち1株当たり 中間配当額）	（ 100）	（ 100）	（ 105）	（ 120）	（ 125）

- 4 2021年4月2日に第1回AA型種類株式の残存する全部の取得および2021年4月3日に第1回AA型種類株式の全部の消却を完了しており、2023年3月期において、潜在株式が存在しないため潜在株式調整後1株当たり当期純利益は記載していません。
- 5 株価は、2022年4月3日以前は東京証券取引所（市場第1部）の、2022年4月4日以降は東京証券取引所（プライム市場）の普通株式の市場相場です。なお、第118期の株価については株式分割後の最高株価および最低株価を記載しており、株式分割前の最高株価および最低株価を括弧内に記載しています。また、第1回AA型種類株式は非上場株式であるため、該当事項はありません。



## 2 【沿革】

年月	概要
1933年 9月	(株)豊田自動織機製作所（現在の(株)豊田自動織機）内で自動車の研究を開始
1935年11月	トラックを発売
1936年 9月	乗用車を発売
1937年 8月	(株)豊田自動織機製作所（現在の(株)豊田自動織機）より分離独立（会社創立） （社名 トヨタ自動車工業(株)、資本金 12,000千円）
1940年 3月	豊田製鋼(株)（現在の愛知製鋼(株)）設立
1941年 5月	豊田工機(株)（現在の(株)ジェイテクト）を設立し、精密工作機械の製造事業を移管
1943年11月	中央紡績(株)を吸収合併
1945年 8月	トヨタ車体工業(株)（現在のトヨタ車体(株)）を設立し、自動車車体の製造事業を移管
1946年 4月	関東電気自動車製造(株)（現在のトヨタ自動車東日本(株)）設立
1948年 7月	日新通商(株)（現在の豊田通商(株)）設立
1949年 5月	東京、名古屋、大阪の各証券取引所に株式を上場 （現在は東京、名古屋、ニューヨーク、ロンドンの各証券取引所に株式を上場）
6月	愛知工業(株)（現在の(株)アイシン）設立
12月	名古屋ゴム(株)（現在の豊田合成(株)）設立
1950年 4月	日本電装(株)（現在の(株)デンソー）を設立し、自動車用電装品の製造事業を移管
5月	トヨタ自動車販売(株)を設立し、販売業務を移管
1953年 8月	民成紡績(株)（現在のトヨタ紡織(株)）を設立し、紡績事業を移管
1956年 3月	東和不動産(株)（現在のトヨタ不動産(株)）設立
1957年10月	トヨタ自動車販売(株)が産業車両を発売
1960年11月	米国トヨタ自動車販売(株)設立
1966年10月	(株)豊田中央研究所設立
1967年11月	日野自動車工業(株)・日野自動車販売(株)（現在は合併し、日野自動車(株)）と業務提携
1975年12月	ダイハツ工業(株)と業務提携
1977年 2月	店舗用住宅を発売
1980年 3月	個人用住宅を発売
1982年 7月	ティース トヨタ(株)（現在のトヨタ モーター コーポレーション オーストラリア(株)）を株式取得により子会社化
10月	トヨタ自動車販売(株)と合併し、社名をトヨタ自動車(株)に変更
1984年 2月	トヨタ モーター クレジット(株)設立
1986年 1月	当社とGM社（当時）との間で合弁会社ニュー ユナイテッド モーター マニュファクチャリング(株)を設立
1989年12月	トヨタ モーター マニュファクチャリング U. S. A. (株)（現在のトヨタ モーター マニュファクチャリング ケンタッキー(株)）およびトヨタ モーター マニュファクチャリング カナダ(株)を設立
1991年 2月	トヨタ モーター マニュファクチャリング (UK) (株)設立
1996年 2月	トヨタ自動車九州(株)設立
9月	トヨタ モーター マニュファクチャリング インディアナ(株)設立
10月	北米における製造・販売会社の資本関係再編成に伴い、トヨタ モーター ノース アメリカ(株)（現在は同地域の子会社と合併）を設立
1998年 9月	北米における製造統括会社トヨタ モーター マニュファクチャリング ノース アメリカ(株)（現在のトヨタ モーター エンジニアリング アンド マニュファクチャリング ノースアメリカ(株)）を設立
10月	ダイハツ工業(株)を株式取得により子会社化
2000年 7月	欧州における製造統括会社トヨタ モーター ヨーロッパ マニュファクチャリング(株)（現在は同地域の販売統括会社、持株会社と合併）を設立
2001年 4月	金融統括会社トヨタファイナンシャルサービス(株)を設立
8月	(株)豊田自動織機製作所（現在の(株)豊田自動織機）に産業車両および物流システム事業を譲渡
2002年 3月	日野自動車(株)を株式取得により子会社化
4月	当社とプジョー シトロエン オートモービルズ SAとの間で合弁会社トヨタ プジョー シトロエン オートモービル チェコ(株)を設立（現在は子会社化し、社名をトヨタ モーター マニュファクチャリング チェコ(株)に変更）
8月	欧州における持株会社トヨタ モーター ヨーロッパ(株)（現在は同地域の販売統括会社、製造統括会社と合併）を設立
2004年 9月	中国第一汽車集团有限公司と中国での自動車事業における協力関係構築に基本合意
2005年10月	当社と広州汽車集团股份有限公司との間で合弁会社広州トヨタ自動車(株)（現在の广汽トヨタ自動車(株)）を設立
2006年 3月	欧州における販売統括会社トヨタ モーター マーケティング ヨーロッパ(株)は、同地域の製造統括会社、持株会社と合併（合併後社名 トヨタ モーター ヨーロッパ(株)）
2010年10月	富士重工業(株)（現在の(株)SUBARU）と業務提携
2012年 7月	トヨタホーム(株)に住宅事業を承継
2015年12月	関東自動車工業(株)は、セントラル自動車(株)およびトヨタ自動車東北(株)と合併し、社名をトヨタ自動車東日本(株)に変更
2017年 2月	ニュー ユナイテッド モーター マニュファクチャリング(株)の解散申請を、米国の管轄裁判所が認可
	スズキ(株)と業務提携に向けた覚書を締結（2019年 8月資本提携）

年月	概要
2017年8月 2018年3月	マツダ㈱と業務資本提携 当社とマツダ㈱との間で合弁会社マツダトヨタマニュファクチャリングUSA, Inc. を設立
2019年9月 2020年1月	㈱SUBARUと業務資本提携拡大 当社とパナソニック㈱との間で、街づくり事業に関する合弁契約に基づき、プライム ライフテクノロジー㈱を設立し、両社の住宅事業を統合
2020年4月	当社とパナソニック㈱との間で、車載用角形電池事業に関する事業統合契約および合弁契約に基づき、プライム プラネット エナジー&ソリューションズ㈱を設立
2021年3月	いすゞ自動車㈱、日野自動車㈱と商用事業における協業に関する共同企画契約を締結 いすゞ自動車㈱と資本提携
2021年7月	いすゞ自動車㈱、スズキ㈱、日野自動車㈱、ダイハツ工業㈱と商用事業における協業に関する共同企画契約を締結（当該契約に基づき、2021年3月に締結した、いすゞ自動車㈱、日野自動車㈱との共同企画契約を終了）

### 3 【事業の内容】

連結財務諸表提出会社（以下、当社という。）は、IFRSに準拠して連結財務諸表を作成しており、関係会社の範囲についてもIFRSの定義に基づいています。「第2 事業の状況」および「第3 設備の状況」においても同様です。

当社および当社の関係会社（子会社569社、関連会社および共同支配企業168社（2023年3月31日現在）により構成）においては、自動車事業を中心に、金融事業およびその他の事業を行っています。

なお、次の3つに区分された事業は「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等（1）連結財務諸表 注記5」に掲げるセグメント情報の区分と同様です。

**自動車** 当事業においては、セダン、ミニバン、コンパクト、SUV、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。自動車は、当社、日野自動車㈱およびダイハツ工業㈱が主に製造していますが、一部については、トヨタ車体㈱等に生産委託しており、海外においては、トヨタ モーター マニュファクチャリング ケンタッキー㈱等が製造しています。自動車部品は、当社および㈱デンソー等が製造しています。これらの製品は、国内では、トヨタモビリティ東京㈱等の全国の販売店を通じて顧客に販売するとともに、一部大口顧客に対しては当社が直接販売を行っています。一方、海外においては、米国トヨタ自動車販売㈱等の販売会社を通じて販売しています。

自動車事業における主な製品は次のとおりです。

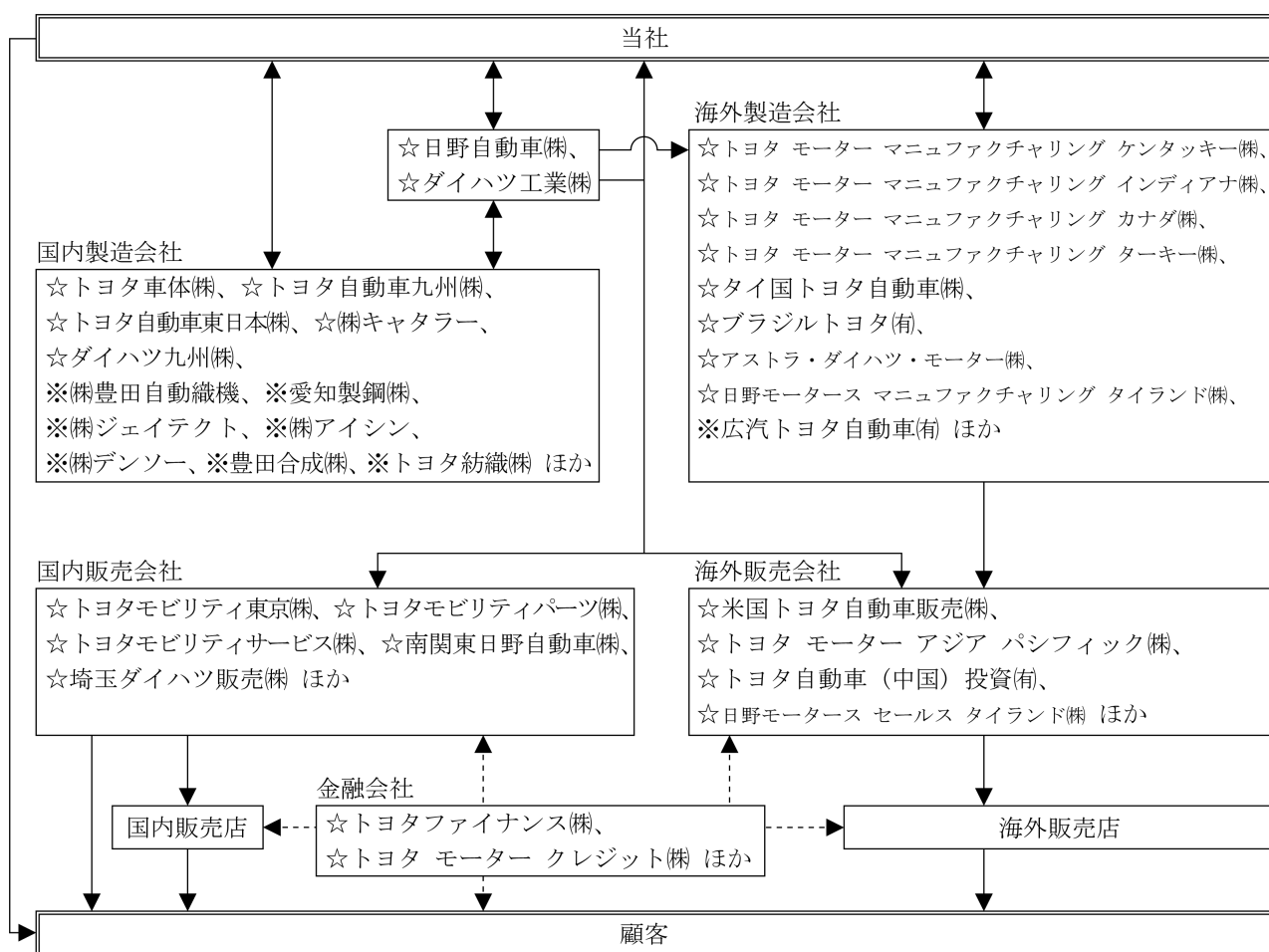
主な製品の種類
L S、R X、クラウン、カローラ、ヤリス、RAV4、ハイラックス、カムリ、タコマ、ハイランダー、フォーチュナー、アバンザ、シエンタ、ルーミー、ハイエース、アクア、ノア、ヴォクシー、ライズ、アルファード、プロフィア、タント ほか

**金融** 当事業においては、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のリース事業を行っています。国内では、トヨタファイナンス㈱等が、海外では、トヨタ モーター クレジット㈱等が、これらの販売金融サービスを提供しています。

**その他** その他の事業では、情報通信事業等を行っています。

(事業系統図)

主な事業の状況の概要図および主要な会社名は次のとおりです。



☆：連結子会社 ※：持分法適用会社 ← 主な製品の流れ ←---- 主なサービスの流れ

上記以外の主要な会社としては、北米の製造・販売会社の統括および渉外・広報・調査活動を行うトヨタ モーター ノース アメリカ(株)、欧州の製造・販売会社の統括および渉外・広報・調査活動を行うトヨタ モーター ヨーロッパ(株)、金融会社を統括するトヨタファイナンシャルサービス(株)、ソフトウェアを中心とした様々なモビリティの開発を担うウーブン・プラネット・ホールディングス(株) (※) があります。

※ウーブン・プラネット・ホールディングス(株)は、2023年4月1日付でウーブン・バイ・トヨタ(株)に社名変更しています。

#### 4 【関係会社の状況】

名称	住所	資本金又は 出資金	主要な 事業 の内容	議決権の 所有 割合(%)	関係内容
(連結子会社) トヨタモビリティ東京㈱	東京都 港区	百万円 18,100	自動車	100.00	当社製品の販売先。なお、当社より資金援助を受けています。 設備等の賃貸借…有
日野自動車㈱ *1*2	東京都 日野市	百万円 72,717	自動車	50.19	自動車および同部品の購入・販売先。なお、当社より資金援助を受けています。 設備等の賃貸借…有 役員の兼任等…有
ダイハツ工業㈱	大阪府 池田市	百万円 28,404	自動車	100.00	自動車および同部品の購入・販売先。 設備等の賃貸借…有 役員の兼任等…有
トヨタモビリティパーツ㈱	愛知県 名古屋市	百万円 15,000	自動車	54.08 ( 3.08)	自動車部品の購入・販売先。なお、当社より資金援助を受けています。 設備等の賃貸借…有
トヨタ車体㈱	愛知県 刈谷市	百万円 10,372	自動車	100.00	自動車車体および同部品の購入先。なお、当社より資金援助を受けています。 設備等の賃貸借…有
トヨタ自動車九州㈱	福岡県 宮若市	百万円 7,750	自動車	100.00	自動車車体および同部品の購入先。なお、当社より資金援助を受けています。 設備等の賃貸借…有 役員の兼任等…有
トヨタ自動車東日本㈱	宮城県 黒川郡	百万円 6,851	自動車	100.00	自動車車体および同部品の購入先。なお、当社より資金援助を受けています。 設備等の賃貸借…有
ダイハツ九州㈱	大分県 中津市	百万円 6,000	自動車	100.00 (100.00)	ダイハツ工業㈱の自動車の購入先。
㈱キャタラー	静岡県 掛川市	百万円 551	自動車	57.38	自動車部品の購入先。なお、当社より資金援助を受けています。
トヨタファイナンシャル サービス㈱ *1	愛知県 名古屋市	百万円 78,525	金融	100.00	設備等の賃貸借…有 役員の兼任等…有
トヨタファイナンス㈱ *2	愛知県 名古屋市	百万円 16,500	金融	100.00 (100.00)	当社製品にかかる販売金融。 設備等の賃貸借…有 役員の兼任等…有
トヨタ モーター ノース アメリカ㈱ *1*3	Plano, Texas, U. S. A.	千米ドル 999,158	自動車	100.00 ( 0.10)	自動車に関する調査・研究の委託先。 役員の兼任等…有
米国トヨタ自動車販売㈱ *1	Plano, Texas, U. S. A.	千米ドル 365,000	自動車	100.00 (100.00)	当社製品の販売先。なお、当社より資金援助を受けています。
トヨタ モーター エンジニアリング アンド マニュファクチャリング ノース アメリカ㈱ *1	Plano, Texas, U. S. A.	千米ドル 1,958,950	自動車	100.00 (100.00)	自動車技術の研究開発の委託先および米国製造会社製品の販売先。
トヨタ モーター マニュファクチャリング ケンタッキー㈱ *1	Georgetown, Kentucky, U. S. A.	千米ドル 1,180,000	自動車	100.00 (100.00)	当社製品の販売先。
トヨタ モーター マニュファクチャリング インディアナ㈱ *1	Princeton, Indiana, U. S. A.	千米ドル 620,000	自動車	100.00 (100.00)	当社製品の販売先。

名称	住所	資本金又は 出資金	主要な 事業 の内容	議決権の 所有 割合(%)	関係内容
トヨタ モーター マニュファクチャリング テキサス㈱ * 1	San Antonio, Texas, U. S. A.	千米ドル 510, 000	自動車	100.00 (100.00)	当社製品の販売先。
トヨタ モーター クレジット㈱ * 1 * 2	Plano, Texas, U. S. A.	千米ドル 915, 000	金融	100.00 (100.00)	当社製品にかかる販売金融。
トヨタ ファイナンシャル セービング バンク㈱	Henderson, Nevada, U. S. A.	千米ドル 1	金融	100.00 (100.00)	
カナダトヨタ㈱	Toronto, Ontario, Canada	千加ドル 10, 000	自動車	51.00	当社製品の販売先。
トヨタ モーター マニュファクチャリング カナダ㈱ * 1	Cambridge, Ontario, Canada	千加ドル 680, 000	自動車	100.00	当社製品の販売先。
トヨタ クレジット カナダ㈱	Markham, Ontario, Canada	千加ドル 60, 000	金融	100.00 (100.00)	当社製品にかかる販売金融。
トヨタ モーター マニュファクチャリング パハ カリフォルニア(有)	Tijuana, Baja California, Mexico	千メキシコ・ ペソ 3, 834, 821	自動車	100.00 (100.00)	当社製品の販売先。
トヨタ モーター マニュファクチャリング グアナファト㈱	Apaseo el Grande, Guanajuato, Mexico	千メキシコ・ ペソ 3, 395, 529	自動車	100.00 (100.00)	当社製品の販売先。
アルゼンチントヨタ㈱	Buenos Aires, Argentina	千アルゼンチン・ ペソ 260, 000	自動車	100.00 ( 0.00)	当社製品の販売先。なお、当社より資金援助を受けています。
ブラジルトヨタ(有) * 1	Sao Paulo, Brazil	千ブラジル・ レアル 6, 709, 980	自動車	100.00	当社製品の販売先。なお、当社より資金援助を受けています。
トヨタ モーター ヨーロッパ㈱ * 1	Brussels, Belgium	千ユーロ 3, 504, 469	自動車	100.00	当社製品の販売先、自動車技術の研究開発および渉外・広報活動の委託先。なお、当社より資金援助を受けています。
トヨタ モーター マニュファクチャリング チェコ(有)	Kolin, Czech	千チェコ・ コルナ 5, 140, 000	自動車	100.00 (100.00)	当社製品の販売先。
トヨタフランス㈱	Vaucresson, France	千ユーロ 2, 123	自動車	100.00 (100.00)	当社製品の販売先。
トヨタ モーター マニュファクチャリング フランス㈱	Onnaing, France	千ユーロ 268, 079	自動車	100.00 (100.00)	当社製品の販売先。
トヨタ モーター ファイナンス (ネザーランド) ㈱ * 2	Amsterdam, Netherlands	千ユーロ 908	金融	100.00 (100.00)	当社関係会社への資金調達支援。
トヨタセントラルヨーロッパ(有)	Warsaw, Poland	千ユーロ 101	自動車	100.00 (100.00)	当社製品の販売先。
トヨタ モーター マニュファクチャリング ターキー㈱	Arifiye, Sakarya, Turkey	千トルコ・ リラ 150, 165	自動車	90.00 ( 90.00)	当社製品の販売先。

名称	住所	資本金又は 出資金	主要な 事業 の内容	議決権の 所有 割合(%)	関係内容
英国トヨタ㈱	Burgh Heath, Epsom, Surrey, U.K.	千英ポンド 2,600	自動車	100.00 (100.00)	当社製品の販売先。
トヨタ ファイナンシャル サービス (UK) ㈱	Burgh Heath, Epsom, Surrey, U.K.	千英ポンド 253,350	金融	100.00 (100.00)	当社製品にかかる販売金融。
南アフリカトヨタ自動車㈱	Johannesburg, South Africa	千南アフリカ・ ランド 50	自動車	100.00 (100.00)	当社製品の販売先。なお、当社より資金援助を受けています。
トヨタキルロスカ自動車㈱	Bangalore, India	千インド・ ルピー 7,000,000	自動車	89.00	当社製品の販売先。
アストラ・ダイハツ・ モーター㈱	Jakarta, Indonesia	千インドネシア・ ルピア 894,370,000	自動車	61.75 (61.75)	ダイハツ工業㈱の自動車の購入・販売先。
インドネシアトヨタ自動車㈱	Jakarta, Indonesia	千インドネシア・ ルピア 19,523,503	自動車	95.00	当社製品の販売先。
トヨタ モーター アジア パシフィック㈱	Singapore	千シンガポール・ ドル 6,000	自動車	100.00	当社製品の販売先。なお、当社より資金援助を受けています。
国瑞汽車㈱	桃園市 台湾	千新台幣ドル 3,460,000	自動車	70.00 (5.00)	当社製品の販売先。
タイ国トヨタ自動車㈱	Samutprakarn, Thailand	千タイ・バーツ 7,520,000	自動車	86.43	当社製品の販売先。
トヨタ ダイハツ エンジニアリング アンド マニュファクチャリング㈱	Samutprakarn, Thailand	千タイ・バーツ 1,300,000	自動車	100.00 (0.00)	自動車技術の研究開発の委託先。
トヨタ リーシング タイランド㈱ * 1	Bangkok, Thailand	千タイ・バーツ 18,100,000	金融	87.44 (87.44)	当社製品にかかる販売金融。
トヨタ モーター コーポレーション オーストラリア㈱	Port Melbourne, Victoria, Australia	千豪ドル 481,100	自動車	100.00	当社製品の販売先。
トヨタ ファイナンス オーストラリア㈱ * 2	St Leonards, New South Wales, Australia	千豪ドル 120,000	金融	100.00 (100.00)	当社製品にかかる販売金融。
トヨタ自動車 (中国) 投資(有)	北京市 中国	千米ドル 118,740	自動車	100.00	当社製品の販売先。
广汽トヨタエンジン(有) * 1	広州市 中国	千米ドル 670,940	自動車	70.00 (10.29)	当社製品の販売先。
トヨタ モーター ファイナンス チャイナ(有) * 1	北京市 中国	千中国元 4,100,000	金融	100.00 (100.00)	当社製品にかかる販売金融。
その他 520社 * 1					

名称	住所	資本金又は 出資金	主要な 事業 の内容	議決権の 所有 割合(%)	関係内容
(持分法適用関連会社および 共同支配企業)					
㈱デンソー * 2	愛知県 刈谷市	百万円 187,457	自動車	24.22 ( 0.04)	自動車部品の購入先。 設備等の賃貸借…有 役員の兼任等…有
㈱SUBARU * 2	東京都 渋谷区	百万円 153,795	自動車他	20.04	業務資本提携。 自動車の購入・販売先。自動車の共同開発。 設備等の賃貸借…有
㈱豊田自動織機 * 2	愛知県 刈谷市	百万円 80,463	自動車	24.69 ( 0.00)	自動車車体および同部品の購入先。 設備等の賃貸借…有 役員の兼任等…有
㈱アイシン * 2	愛知県 刈谷市	百万円 45,049	自動車	24.85 ( 0.02)	自動車部品の購入先。 設備等の賃貸借…有 役員の兼任等…有
㈱ジェイテクト * 2	愛知県 刈谷市	百万円 45,591	自動車	22.72 ( 0.18)	自動車部品および工作機械の購入先。 役員の兼任等…有
豊田合成㈱ * 2	愛知県 清須市	百万円 28,099	自動車	42.91 ( 0.04)	自動車部品の購入先。 設備等の賃貸借…有
愛知製鋼㈱ * 2	愛知県 東海市	百万円 25,017	自動車	23.96 ( 0.02)	自動車部品の購入先。 設備等の賃貸借…有 役員の兼任等…有
トヨタ紡織㈱ * 2	愛知県 刈谷市	百万円 8,400	自動車	31.01	自動車部品の購入先。 設備等の賃貸借…有
豊田通商㈱ * 2	愛知県 名古屋市	百万円 64,936	自動車	21.88 ( 0.14)	原材料等の購入先。製品等の販売先。 設備等の賃貸借…有
トヨタ不動産㈱	愛知県 名古屋市	百万円 59,450	その他	24.46 ( 5.00)	設備等の賃貸借…有 役員の兼任等…有
一汽トヨタ自動車(有)	天津市 中国	千米ドル 3,293,105	自動車	50.00 ( 4.23)	当社製品の販売先。
广汽トヨタ自動車(有)	広州市 中国	千米ドル 1,333,896	自動車	50.00 ( 19.50)	当社製品の販売先。
广汽日野自動車(有)	広州市 中国	千中国元 2,220,000	自動車	50.00 ( 50.00)	日野自動車㈱の自動車の販売先。
その他 155社 * 2					

(注) 1 主要な事業の内容欄には、事業別セグメントの名称を記載しています。

2 \* 1 : 特定子会社に該当します。なお、(連結子会社) その他に含まれる会社のうち特定子会社に該当する会社は、トヨタファイナンシャルサービス インターナショナル㈱です。



- 3 \* 2 : 有価証券報告書または有価証券届出書を提出しています。なお、(持分法適用関連会社および共同支配企業) その他に含まれる会社のうち有価証券報告書を提出している会社は、次のとおりです。

(株)東海理化電機製作所、フタバ産業(株)、(株)小糸製作所、中央発條(株)、愛三工業(株)、大豊工業(株)、(株)ファインシンター、共和レザー(株)、ダイハツディーゼル(株)、トリニティ工業(株)、澤藤電機(株)、中央紙器工業(株)、(株)メタルアート、(株)ウェッズ

- 4 議決権の所有割合の( )内は、間接所有割合で内数です。

- 5 \* 3 : トヨタ モーター ノース アメリカ(株)は、営業収益(連結会社相互間の内部営業収益を除く)の連結営業収益に占める割合が100分の10を超えています。当連結会計年度における主要な損益情報等は、営業収益 11,351,795百万円、税引前損失(△)△334,677百万円、トヨタ モーター ノース アメリカ(株)の親会社の所有者に帰属する当期損失(△)△391,993百万円、資本額 825,215百万円、総資産額 4,182,293百万円です。

- 6 2023年3月31日現在、債務超過の金額が100億円以上である会社および債務超過の金額は、以下のとおりです。

トヨタ モーター マニュファクチャリング ミシシッピー(株)	211,168百万円
トヨタ モーター マニュファクチャリング ケンタッキー(株)	144,952百万円
トヨタ モーター マニュファクチャリング (UK) (株)	142,596百万円
トヨタ モーター マニュファクチャリング インディアナ(株)	134,385百万円
ウーブン・アルファ(株)	89,042百万円
トヨタ モーター マニュファクチャリング ノーザンケンタッキー(株)	68,346百万円
トヨタ モーター マニュファクチャリング テキサス(株)	43,156百万円
トヨタ モーター マニュファクチャリング グアナファト(株)	33,531百万円
日野モーターズ マニュファクチャリング U. S. A. (株)	32,139百万円

- 7 ウーブン・アルファ(株)は、2023年4月1日付でウーブン・プラネット・ホールディングス(株)およびウーブン・コア(株)と合併し、ウーブン・バイ・トヨタ(株)に社名変更しています。

## 5 【従業員の状況】

### (1) 連結会社の状況

2023年3月31日現在

事業別セグメントの名称	従業員数 (人)
自動車事業	332,425 [ 83,565]
金融事業	13,894 [ 1,436]
その他の事業	22,856 [ 8,851]
全社 (共通)	6,060 [ 1,122]
合計	375,235 [ 94,974]

- (注) 1 従業員数は就業人員数（当社および連結子会社（以下、トヨタという。）からトヨタ外への出向者を除き、トヨタ外からトヨタへの出向者を含む）であり、臨時従業員数は[ ]内に年間の平均人員を外数で記載しています。
- 2 臨時従業員には、期間従業員、パートタイマーおよび派遣社員が含まれています。
- 3 管理業務に従事する臨時従業員は、在籍部署のいかんを問わず自動車事業またはその他の事業に集計していましたが、当連結会計年度から、当該臨時従業員の管理部門への寄与を考慮し、全社（共通）セグメントに集計する方法に変更しています。

### (2) 提出会社の状況

2023年3月31日現在

従業員数 (人)	平均年齢 (歳)	平均勤続年数 (年)	平均年間給与 (円)
70,056 [ 11,405]	40.6	16.2	8,954,285

事業別セグメントの名称	従業員数 (人)
自動車事業	63,887 [ 10,232]
その他の事業	152 [ 56]
全社 (共通)	6,017 [ 1,117]
合計	70,056 [ 11,405]

- (注) 1 従業員数は就業人員数（当社から社外への出向者を除き、社外から当社への出向者を含む）であり、臨時従業員数は[ ]内に年間の平均人員を外数で記載しています。
- 2 臨時従業員には、期間従業員、パートタイマーおよび派遣社員が含まれています。
- 3 平均年間給与は、賞与および基準外賃金を含んでいます。
- 4 管理業務に従事する臨時従業員は、在籍部署のいかんを問わず自動車事業またはその他の事業に集計していましたが、当事業年度から、当該臨時従業員の管理部門への寄与を考慮し、全社（共通）セグメントに集計する方法に変更しています。

(3) 管理職に占める女性労働者の割合、男性労働者の育児休業取得率及び労働者の男女の賃金の差異

① 提出会社

当事業年度				
管理職に占める 女性労働者の割合(%) (注2)	男性労働者の育児休業取得率 (%) (注3)	労働者の男女の 賃金の差異(%) (注2) (注4) (注5) (注6)		
		全労働者	正社員	パート・ 有期契約社員等
3.4	38.0	66.7	66.5	57.8

- (注) 1 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出した指標については小数点以下第2位を四捨五入して、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき算出した指標については小数点以下第1位を切り捨て、それぞれ小数点以下第1位まで表示しています。
- 2 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出しています。
- 3 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の4第1号における育児休業等の取得割合を算出しています。
- 4 男女の賃金差異は、女性労働者の平均年間賃金÷男性労働者の平均年間賃金×100%として算出しています。また、平均年間賃金は、総賃金(賞与及び基準外賃金を含む)÷人員数として算出しています。
- 5 パート・有期契約社員等は、期間従業員、準社員、パートタイマー、定年後再雇用者、嘱託社員を対象に算出しています。なお、パートタイマーの人員数については、労働時間を基に換算し算出していません。
- 6 当社において、男女間で賃金体系及び制度上の違いはありません。正社員の男女間賃金の差は、「平均年齢」と「職種別の在籍人員」に起因しています。

(参考1) 正社員における男女別の平均年齢(歳)

男性	女性
40.4	36.0

(参考2) 正社員における職種・男女別の在籍割合(%)

	男性	女性	計
事技職(総合職)	28.5	2.6	31.1
業務職(一般職)	0.1	5.5	5.6
技能職(現業職)	58.3	3.4	61.7
医務職	0.3	1.2	1.5
計	87.2	12.8	100.0

なお、正社員について、同一年齢かつ同職種であれば男女間の賃金差は縮小します。年齢が30歳の正社員について、職種別に男女間の賃金差を算出すると、以下のとおりとなります。事技職：89.0%、業務職：データなし(男性0名のため)、技能職：79.8%、医務職：89.1%

パート・有期契約社員等の男女間賃金の差は「就業形態の違い」に起因しています。特に、定年後再雇用者は、職務内容や定年前の資格等を踏まえて処遇を決定しており、差異が出る要因となっています。

(参考3) パート・有期契約社員等における就業形態別・男女別の在籍割合(%)

	男性	女性	計
定年後再雇用者等	54.7	1.9	56.5
うち定年前職種：事技職・医務職	16.9	0.7	17.6
うち定年前職種：業務職	0.0	1.2	1.2
うち定年前職種：技能職 *	37.7	0.0	37.7
パートタイマー	0.0	1.2	1.2
期間従業員・準社員	21.4	3.0	24.4
その他嘱託社員等	14.7	3.2	17.9
計	90.8	9.2	100.0

\* 定年前職種が技能職の再雇用者のうち、半数超が定年以前の職位・資格を継続、かつ現役時代とほぼ同水準の処遇を支給する就業形態となっています。

② 主要な連結子会社

当事業年度								
名称	管理職に占める女性労働者の割合 (%) (注3)	男性労働者の育児休業取得率 (%)			労働者の男女の賃金の差異 (%) (注3) (注6)			
		雇用管理区分			全労働者	正社員	パート・有期契約社員等	
トヨタモビリティ東京(株)	4.6	全労働者	40.0	(注4)	74.4	75.8	41.2	
日野自動車(株)	2.6	全労働者	41.0	(注4)	76.4	76.3	73.0	
ダイハツ工業(株)	3.0	全労働者	49.0	(注4)	77.6	76.5	84.6	
トヨタモビリティパーツ(株)	5.0	全労働者	32.0	(注4)	65.5	69.8	89.5	(注7)
トヨタ車体(株)	1.4	全労働者	31.0	(注4)	74.7	73.6	94.9	
トヨタ自動車九州(株)	2.9	全労働者	32.0	(注4)	73.0	72.0	83.9	(注7)
トヨタ自動車東日本(株)	2.2	全労働者	20.0	(注4)	72.8	71.1	97.4	
ダイハツ九州(株)	—	全労働者	32.0	(注5)	62.1	69.7	67.9	(注7)
(株)キャタラー	2.6	全労働者	30.0	(注4)	62.6	67.8	64.0	(注7)
トヨタファイナンシャルサービス(株)	—	専門職	50.0	(注3)	—	—	—	
トヨタファイナンス(株)	5.4	全労働者	92.0	(注5)	47.0	50.6	58.5	(注7)

- (注) 1 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出した指標については小数点以下第2位を四捨五入して、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき算出した指標については小数点以下第1位を切り捨て、それぞれ小数点以下第1位まで表示しています。
- 2 「—」は、「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)において、公表義務がない場合、選択公表をしていない場合、「労働者の男女の賃金の差異」について男女いずれかの該当者がいない場合、または「男性労働者の育児休業取得率」について分母がゼロとなる場合を示しています。
- 3 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出しています。
- 4 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の4第1号における育児休業等の取得割合を算出しています。
- 5 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の4第2号における育児休業等及び育児目的休暇の取得割合を算出しています。
- 6 男女の賃金差異は、女性労働者の平均年間賃金÷男性労働者の平均年間賃金×100%として算出しています。
- 7 労働者の人員数について労働時間を基に換算し算出しています。
- 8 連結子会社のうち主要な連結子会社以外のものについては、「第7 提出会社の参考情報 2 その他の参考情報 (2) 管理職に占める女性労働者の割合、男性労働者の育児休業取得率及び労働者の男女の賃金の差異」に記載しています。

## 第2 【事業の状況】

### 1 【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

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2023年3月31日現在において判断したものです。

#### (1) 会社の経営の基本方針

トヨタは経営の基本方針を「トヨタ基本理念」として掲げており、その実現に向けた努力が、企業価値の増大につながるものと考えています。その内容は次のとおりです。

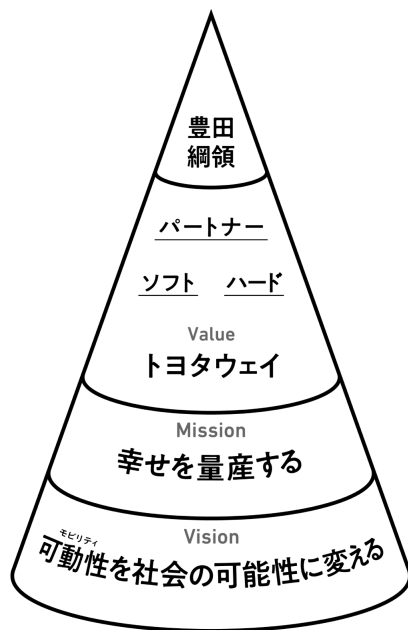
1. 内外の法およびその精神を遵守し、オープンでフェアな企業活動を通じて、国際社会から信頼される企業市民をめざす
2. 各国、各地域の文化、慣習を尊重し、地域に根ざした企業活動を通じて、経済・社会の発展に貢献する
3. クリーンで安全な商品の提供を使命とし、あらゆる企業活動を通じて、住みよい地球と豊かな社会づくりに取り組む
4. 様々な分野での最先端技術の研究と開発に努め、世界中のお客様のご要望にお応えする魅力あふれる商品・サービスを提供する
5. 労使相互信頼・責任を基本に、個人の創造力とチームワークの強みを最大限に高める企業風土をつくる
6. グローバルで革新的な経営により、社会との調和あ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

#### (2) トヨタフィロソフィー

トヨタはモビリティカンパニーへの変革を進めるために、改めて歩んできた道を振り返り、未来への道標となる「トヨタフィロソフィー」をまとめました。

トヨタはモビリティカンパニーとして移動にまつわる課題に取り組むことで、人や企業、コミュニティの可能性を広げ、「幸せを量産」することを使命としています。そのために、モノづくりへの徹底したこだわりに加えて、人と社会に対するイマジネーションを大切にし、様々なパートナーと共に、唯一無二の価値を生み出してまいります。

「トヨタフィロソフィー」



MISSION	わたしたちは、幸せを量産する。 技術でつかみとった未来の便利と幸福を 手の届く形であらゆる人に還元する。
VISION	可動性（モビリティ）を社会の可能性に変える。 人、企業、自治体、コミュニティが できることをふやし、人類と地球の 持続可能な共生を実現する。
VALUE	トヨタウェイ ソフト、ハード、パートナーの 3つの強みを融合し、唯一無二の 価値を生み出す。

### (3) 会社の対処すべき課題

当社は2023年4月7日に新体制方針説明会を行いました。新体制のテーマは「継承と進化」です。私たちが培ってきた最も大切な価値観は「もっといいクルマをつくろうよ」です。「現場」でクルマを語り、お客様の笑顔のために努力し、もっといいクルマを追求し続けていきます。そして、世界37万人のトヨタの仲間と、仕入先、販売店の皆様と一緒に、全員でクルマをつくっていきます。クルマづくりはチームプレーです。「チームで、同時に、有機的に動く」経営スタイルで、未来への挑戦を加速してまいります。

#### 目指す未来

これから私たちはモビリティカンパニーへの変革を目指していきます。

トヨタの使命は「幸せの量産」です。クルマがこれからも社会に必要な存在であり続けるためには、クルマの未来を変えていく必要があります。そのためのふたつの大きなテーマは「カーボンニュートラル」と「移動価値の拡張」です。

#### カーボンニュートラル

私たちはクルマのライフサイクル全体で、2050年カーボンニュートラルの実現に全力で取り組んでいきます。クルマづくりにおいては、エネルギーの未来と、地域毎の現実に寄り添って、マルチパスウェイを軸に、今後も多様な選択肢を追求していきます。

まずは今すぐにできる電動化を徹底的にやっています。新興国も含めてハイブリッド車（HEV）の販売を強化し、プラグインハイブリッド車（PHEV）の選択肢も増やしてまいります。重要な選択肢のひとつであるBEVは、今後数年で、ラインアップを拡充します。

BEVの開発、新しい事業モデルの構築に全力で取り組んでまいります。

その先の水素社会の実現に向けたプロジェクトも加速してまいります。タイや福島での社会実装や、商用燃料電池車（FCEV）の量産化、そして、モータースポーツの場を活用した水素エンジン技術の開発など、産業や国を越えたパートナーの皆様と一緒に、水素を「使う」領域の拡大を進めていきます。さらに、エネルギー産業と連携し、カーボンニュートラル燃料の技術開発も進めてまいります。

私たちは、新興国も含めて、誰ひとり取り残すことなく電動車の普及やCO<sub>2</sub>の低減に取り組んでまいります。こうした全方位での取り組みにより、全世界で販売するクルマの平均CO<sub>2</sub>排出量は2019年と比べて、2030年には33%、2035年には50%を越える削減レベルを目指します。2050年に向かってグローバルで、着実に、脱炭素を進めてまいります。

#### 移動価値の拡張

これからのクルマは電動化、知能化、多様化が進んでいくことで、社会とつながった存在になってまいります。ヒトの心が動く、感動するというMOVEやヒトやモノの移動に加えて、エネルギー、情報のMOVEを取り込み、データでひとつにつながっていきます。

それにより、他のモビリティと連動したシームレスな移動体験や、社会インフラとしてのクルマの新しい価値を提供できるようになってまいります。そして、社会とつながったクルマは、通信や金融など人々の暮らしを支える様々なサービスとも密接につながり、モビリティを軸にした新しい付加価値の輪が広がってまいります。

## トヨタモビリティコンセプト

私たちが目指すモビリティ社会のあり方をまとめたものが、「トヨタモビリティコンセプト」です。安全・安心や運転する楽しさなどこれまで培ってきたクルマの本質的な価値を基盤にもっと社会の役に立つ存在へクルマを進化させていきます。

そんな未来に向けて、今後、3つの領域で、モビリティカンパニーへの変革を進めてまいります。

ひとつめは「モビリティ1.0」です。ここで目指すのは様々なMOVEをつなげてクルマの価値を拡張させていくことです。例えば、BEVには、電気を運ぶモビリティとしての新しい可能性があります。エネルギーグリッドとして社会のエネルギーセキュリティを高める役割も果たせます。また、知能化により、クルマやお客様から集まる情報を活用すれば、クルマはもっと進化できます。この新しいクルマづくりのカギを握るのが、ソフトウェア基盤の「Arene（アリーン）」です。最新のハードとソフトがつながり、クルマと様々なアプリも自由自在につながります。Areneは、こうした進化を支えるプラットフォームとして重要な役割を担っていきます。2026年の次世代BEVに向けてウーブン・プラネット・ホールディングス㈱（※）と一緒に全力で開発を進めてまいります。

※ウーブン・プラネット・ホールディングス㈱は、2023年4月1日付でウーブン・バイ・トヨタ㈱に社名変更しています。

ふたつめの「モビリティ2.0」で目指すのは新しい領域へのモビリティの拡張です。ご高齢の方々や過疎地にお住まいの方々、クルマ市場が成熟していない新興国など、私たちが、移動をお支えできていない方々が、たくさんいらっしゃいます。また、「空のモビリティ」など、新しい移動の可能性も広がっています。トヨタには、フルラインアップのクルマに加えて「e - P a l e t t e」などの新しいモビリティや、MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）領域をはじめ、産業を越えた仲間とのネットワークがあります。こうした強みを生かし、今の事業範囲を越えて世界中のお客様の移動をお支えしていきたいと考えています。

そして、「モビリティ3.0」は社会システムとの融合です。エネルギーや交通システム、物流、暮らしのあり方まで入り込み、街や社会と一体となったモビリティのエコシステムをつくり、そして、ウェルビーイングを実現していく未来です。そのために、Woven City（ウーブン・シティ）での実証実験を進めていきます。例えば、新しい物流の仕組みづくりや街と一体となった自動運転モビリティの開発、また、Woven Cityを起点としたCO<sub>2</sub>フリー水素のサプライチェーン実証や暮らしの中で水素利用の可能性を広げる実証も進めてまいります。デジタルを活用したこれまでの実証に加えて、2025年からは、リアルな街での総合的な実証を加速し、パートナーとともに社会実装につなげていきます。

このモビリティコンセプトで最もお伝えしたいことは「クルマが進化した先にモビリティがある」ということです。

モビリティカンパニーへの変革の真ん中には、クルマがあります。クルマの持つ可能性を広げていきます。そのためには、これまで培ってきたもっといいクルマづくりと町いちばんの考え方を基盤にした進化が必要です。商品・地域を軸に、クルマの未来を変えていきます。

商品を軸にした経営

トヨタモビリティコンセプトの中心にあるクルマの価値を高め、更に、新しいモビリティや移動の自由を拓き、社会システムの一部として、新たなサービスやエネルギーソリューションを提供します。その実現のカギを握る3つのアプローチは、電動化、知能化、多様化です。

電動化は、マルチパスウェイを軸に、それぞれの強みや特色を活かし、お客様や地域に合わせた電動化を進めてまいります。BEVはラインアップを拡充させ、2026年までに、新たに10モデルの投入を目指し、販売台数も年間150万台を想定します。

また、電池を極限まで効率よく使い、航続距離を2倍に、さらに心揺さぶる走りやデザインを兼ね備えた次世代BEVも2026年に投入を想定しています。

また、トヨタ生産方式（TPS）を活かし、仕事のやり方を変え、工程数を1/2に削減し、コネクテッド技術による無人搬送や、自律走行検査などにより、効率的なラインへシフトしたものづくりへ変えていきます。グローバル全工場での、2035年カーボンニュートラルにつなげていきます。サプライチェーンの構築も、仕入先と良品廉価な部品調達に一体となって取り組んでいきます。

この実現のため、全権を委ねたワンリーダーの下、開発、生産、事業、全ての機能を持つ専任組織を作ります。TNGAの効果で半減した開発原単位、内製投資など、磨いてきた競争力と1,000万台の力で新しい組織を全面的にサポートしていきます。

PHEVは、電池の効率を上げ、EV航続距離を200km以上に延ばすことで、プラクティカルなBEVと再定義し、開発を進めます。

FCEVは、商用車を軸に量産化にチャレンジしていきます。エネルギーである水素は軽く、航続距離が増えてもBEVと比較してさほど重くならず、スペースも減りにくいという特徴があります。また、エネルギー充填時間が短いため、利点を生かせる商用車から拡大していきます。

2つ目の知能化は、クルマ、サービス、社会でつながりを拓いていきます。

クルマの知能化は、先進安全技術やマルチメディアをはじめ、時代進化に合わせた機能のアップデートを、全てのクルマに順次広げ、次世代BEVでは、車両OSの進化と共に、走る、曲がる、止まるにこだわった、「乗り味」のカスタマイズも可能にしていきます。加えて、クルマの素性をより磨き上げる事で、もっとFun to Driveなクルマをハード、ソフトの両面で実現していきます。

サービスの知能化は、クルマとインフラ、街とを繋ぎ、新しいサービスを提供していきます。リアルタイムの交通情報を活用し、輸送効率を高める物流システムや最適なエネルギーマネジメントを行うシステムは本年、社会実装を開始します。街や公共施設と連携し、BEVの充電ネットワーク拡充、エネルギーグリッドや人々の暮らしを支える様々なサービスを提供していきます。この取り組みはレクサスで既に始まっています。

社会の知能化は、モビリティのテストコースと位置づけたWoven Cityで、人、クルマ、社会を繋げる様々な実証実験を行っていきます。物流領域でのコネクテッドサービス、その社会実装で明らかになった課題をWoven Cityで改善し、再び社会実装し知能化を加速させていきます。

3つ目の多様化は、クルマ、移動、エネルギー領域まで拓いていきます。

クルマの多様化は、ラインアップの拡充と、コネクテッドを活用したサービス、用品、部品ビジネスも新たなパートナーと共に拓いていきます。

移動の多様化は、例えば、長年の福祉車両開発で培ったノウハウを生かし、ワンタッチで車いすを固定できる装置を開発し、実装を開始します。

エネルギーの多様化は、水やフードロスなどの廃棄物から作った水素やバイオマスなどから作ったカーボンニュートラル燃料を使用した実証実験を日本やタイで始めています。また、エネルギー活用技術をモータースポーツの現場でも鍛え、社会への普及につなげていきます。



## 地域を軸にした経営

トヨタは、HEVの性能と原価に磨きをかけ世代進化してきた結果、稼ぐ力を大きく向上させながら、未来への投資とステークホルダーの皆様との成長と、CO<sub>2</sub>排出量削減を両立してきました。これがまさに、もっといいクルマをベースとした、地域軸経営の成果だと考えています。これからもこの地域軸経営を更に深め、事業基盤を、いっそう強固なものにしていきます。

そのために、まず向き合わなくてはならないのがカーボンニュートラルです。炭素に国境はありませんし、CO<sub>2</sub>排出量は待ったなしの課題です。できることから、すぐに始める必要があります。

だからこそ、我々は、地域毎の電動化の進展度合いや多様なクルマの使われ方を踏まえ、電動車を少しでも早く、一台でも多く普及させるため、きめ細かな対応が必要です。故に、BEVのラインアップ強化とともに、HEV、PHEVなど、全てのパワートレインの一層の魅力と競争力の強化を行っていきます。

先進国では、BEVの準備と並行し、bZシリーズを中心に、品揃えを拡充していきます。米国では、2025年に3列SUVの現地生産を開始し、ノースカロライナ州で生産するバッテリーを搭載し、生産能力の増強を進めていきます。中国では、現地のニーズにあわせた現地開発のBEVを2024年に2モデル投入し、その後もモデル数を順次増強していきます。アジアをはじめとする新興国は、年内にBEVピックアップトラックの現地生産を開始するほか、小型BEVを投入し、伸び始めたBEVの需要にしっかりと対応します。先進国では、市場が成熟する中で電動車へのシフトが予想されます。一方、新興国は、新規や増車による市場の拡大が見込まれます。

トヨタは、フルラインアップと稼げるHEV・PHEV、増強していくBEVの多様な選択肢で、グローバルの幅広い需要に確実にこたえ、更に成長していきます。新興国の成長には、収益力の上がったHEVで対応し、稼ぐ源泉とします。販売台数約1,000万台のバリューチェーンで幅広い事業機会も取り込んでいきます。加えて、TPSの強みを活かした原価低減とカイゼンの効果を発揮し、BEVやモビリティ領域の広がりに向けた未来の投資余力をこれまで以上に生み出し、カーボンニュートラルと成長を両立させる強い事業基盤を確立していきます。

電動化・知能化・多様化の技術革新が進む中で、地域貢献、産業報国へのチャレンジも進めていきます。例えば、アメリカでは、人々のモノづくり離れや構造的なコスト増など、自動車産業は大きな課題に直面しています。現場で磨きあげた「匠の技能」と「知能化」を組み合わせ、新しいモノづくり・自動化工程を提案し、人不足の課題を解決しながら、アメリカにモノづくりを残す、という恩返しをします。タイのCP、サイアムセメントグループと協業し、電動化やコネクテッドの技術でクルマ・人・物・情報を繋げ、モビリティを社会のインフラの一部として活用した実装を開始します。こうした取り組みを通じ、深刻な渋滞や大気汚染、多発する交通事故などの地域課題の解決にチャレンジしていきます。

## 「クルマの未来を変えていこう」

どんなに時代が変わってもトヨタは、「商品で経営」し、世界中で、お客様や社会の多様化にお応えし、幸せを量産していく会社です。グローバル、フルラインアップの力を磨いてきたトヨタだからこそ、目指せるモビリティ社会の未来があります。

正解がない時代に、未来を変えていくのは意志と情熱にもとづく「行動」です。仲間とともに、常識にとらわれず、挑戦していきます。その先に、クルマ屋らしく、トヨタらしいモビリティの未来があると信じています。

「クルマの未来を変えていこう」、モビリティカンパニーを目指す私たちのテーマです。このブレない軸のもと、意志と情熱をもって、挑戦してまいります。

日野自動車㈱およびダイハツ工業㈱の認証不正問題について

2022年3月4日、連結子会社の日野自動車㈱は、日本市場向け車両用エンジンの排出ガスおよび燃費に関する認証申請における不正行為を確認し、公表しました。外部有識者で構成される特別調査委員会の調査報告書を受領、国土交通省から立ち入り検査を受け、是正命令を受けました。10月7日には、再発防止策に関する報告書を国土交通省に提出しました。本件に関する経営責任の明確化として取締役・専務役員および専務役員4名の辞任、取締役の報酬減額、過去の代表取締役の報酬自主返納に加え、二度と不正を起ささないための「3つの改革」を策定・公表しています。「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」という会社の使命に立ち返り、二度と不正を起ささないよう全社を挙げて取り組みを進めています。

2023年4月28日、連結子会社のダイハツ工業㈱は、同社が開発を行った海外向け車両の側面衝突試験の認証申請における不正行為を確認し、公表しました。その後の同社内での点検を行う中で、新たに、ダイハツ・ロッキーおよびトヨタ・ライズのHEV車のポール側面衝突試験に関する認証手続きに不正があることが判明し、公表しました。事実が判明後、速やかに審査機関・認証当局に報告・相談の上、認可対象国における該当車両の出荷・販売を停止しました。また、社内再試験を行い、試験で定められた基準を満足していることを確認し、報告しています。本件について、法律面および技術面での外部専門家から構成される第三者委員会を設置し、事案の全容解明および真因分析に加え、同社の組織の在り方や開発プロセスにまで踏み込んだ再発防止策の提言を委嘱しています。

2009年に発生した大規模リコールの問題の際に、世界中のお客様に対し、トヨタは「逃げない、隠さない、嘘をつかない」ことをお約束しました。それにも関わらず、当社グループでこうした問題が発生したことを大変重く受け止めています。本件の当社グループのクルマづくりのオペレーション上の問題については、執行トップである社長が責任をもって改善に取り組み、ガバナンスやコンプライアンスに関する部分は、会長が責任をもって取り組んでまいります。

当社グループとして、2023年5月12日にグループ各社トップが集まり、「当社グループとして誠実にものづくりに向き合う」べく、当社グループとしての認識を新たにしました。現在、当社も含め各社が全社を挙げて、これまでのガバナンスの在り方などにつき、改めて検討し、徹底的に見直しを始めています。本件についても、個人や職場の問題としてではなく、個人や職場が不正を行わざるを得なかった会社全体の問題としてとらえ、ダイハツ工業㈱と共に現場の声に耳を傾けながら、丁寧に対応してまいります。

当社グループの現場は、みんなが「もっといいクルマをつくろう」という気持ちを持っています。トヨタは、問題が発生した時には、全員が必ず立ち止まり、現地現物で真因を追求し、改善し、再発防止に取り組んでいく会社です。これは、創業以来ずっと大切にしてきたトヨタの思想です。当社グループ各社が、今一度、この思想に立ち戻り、各社のトップ自らが、それぞれの現場と向き合い、問題をあぶり出し、一つ一つ改善していく、この地道な努力を続けていく以外に、信頼回復の道はありません。一日も早く、お客様の信頼を取り戻せるよう、グループ一丸となって取り組んでまいります。

三菱ふそうトラック・バス㈱と日野自動車㈱の統合に関する基本合意書の締結について

2023年5月30日、当社は、ダイムラートラック社、三菱ふそうトラック・バス㈱および日野自動車㈱と、CASE技術開発の加速を目指すとともに、三菱ふそうトラック・バス㈱と日野自動車㈱を統合する基本合意書を締結しました。当社は、ダイムラートラック社、三菱ふそうトラック・バス㈱および日野自動車㈱と、グローバルでのCASE技術開発・商用車事業の強化を通じたカーボンニュートラルの実現、豊かなモビリティ社会の創造に向けて協業してまいります。

三菱ふそうトラック・バス㈱と日野自動車㈱は対等な立場で統合し、商用車の開発、調達、生産分野で協業し、グローバルな競争力のある日本の商用車メーカーを構築できるよう取り組んでまいります。当社とダイムラートラック社は、両社統合の持株会社（上場）の株式を同割合で保有予定であり、水素をはじめCASE技術開発で協業、統合会社の競争力強化を支えます。

なお、新会社の名称、所在地、体制、協業の範囲や内容については、協議の上、2024年3月期中の最終契約締結、2024年中の統合完了を目標として進めてまいります。

## 2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】

当社のサステナビリティに関する考え方及び取組は、次のとおりであります。

なお、文中の将来に関する事項は、当連結会計年度末現在において当社が判断したものであります。

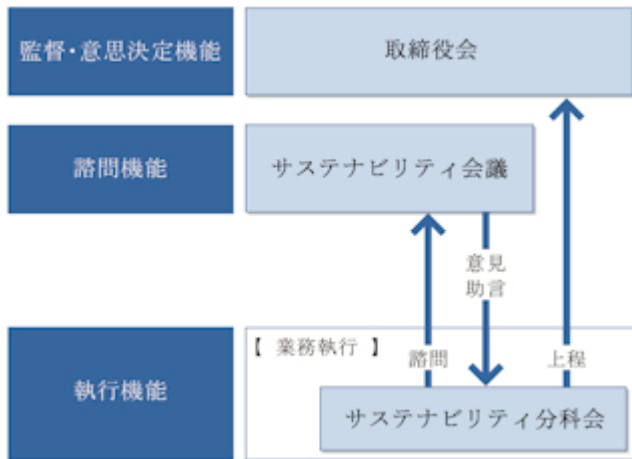
### (1) ガバナンス

当社は、創業以来、「豊田綱領」の精神を受け継ぎ、「トヨタ基本理念」に基づいて事業活動を通じた豊かな社会づくりを目指してまいりました。2020年には、その思いを礎に「トヨタフィロソフィー」を取り纏め、「幸せの量産」をミッションに掲げて、地域の皆様から愛され頼りにされる、その町いちばんの会社を目指しています。そのトヨタフィロソフィーのもと、サステナビリティ推進に努めています。

当社では、外部環境変化・社会からの要請などを把握し、より重要性・緊急性が高い課題に優先的に取り組むために、取締役会の監督・意思決定のもと、次のような推進体制にて関係部署と密に連携しながら、環境・社会・ガバナンスなどのサステナビリティ活動を継続的に推進・改善しています。

また、サステナビリティ活動に関して外部ステークホルダーとのエンゲージメントや情報発信をリードする責任者としてChief Sustainability Officer (CSO) を任命しています。

<サステナビリティ推進体制図>



	サステナビリティ会議	サステナビリティ分科会
議長	取締役社長	総務・人事副本部長（サステナビリティ担当）
メンバー	社外役員3名 Chief Sustainability Officer Chief Human Resources Officer 他 幹部職2名	議題のテーマに合わせ、環境・財務・人事等、関連部署の役員・部長級が参加
開催頻度	原則年2回	原則年4回
内容	・サステナビリティに関連する重要案件について、持続的成長に向けた外部意見・助言を経営に反映し、企業価値向上に貢献する	・サステナビリティ推進に関する業務執行 ・重要案件をサステナビリティ会議に諮問し、取締役会に上程

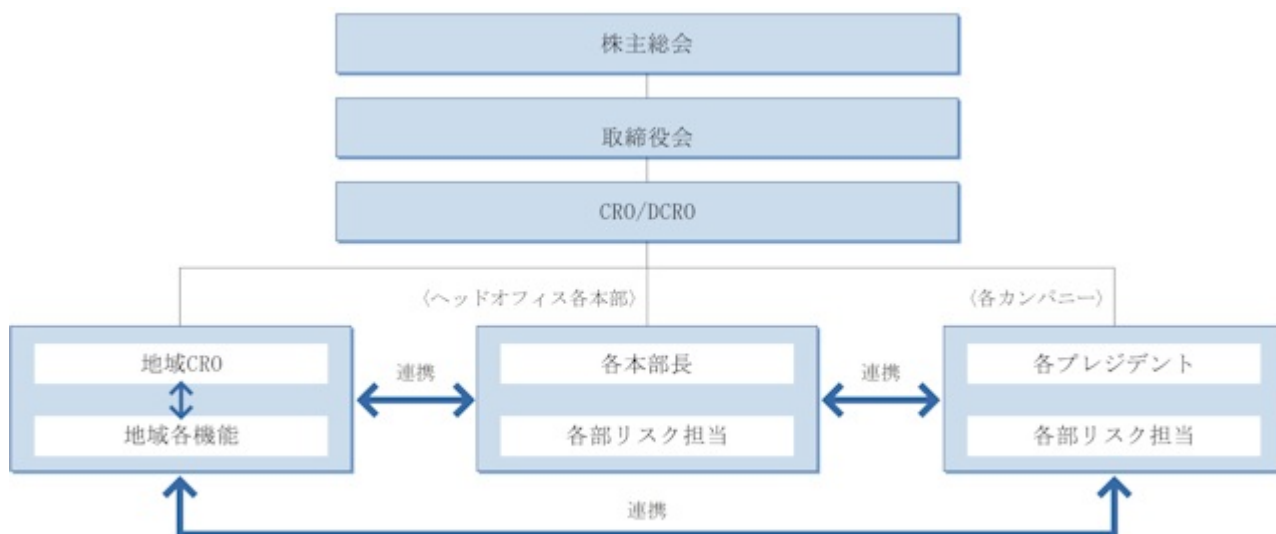
## (2) リスク管理

当社は、カーボンニュートラル、CASE※など自動車産業を取り巻く状況や価値観の大変革時代において、常に新たな挑戦が求められるなか、不確実性への対応としてリスクマネジメントを強化してまいります。

各地域、機能、カンパニーが相互に連携・サポートし、グローバル視点で事業活動において発生するリスクを予防・緩和・軽減するために、リスクマネジメントの責任者としてChief Risk Officer (CRO)、Deputy CRO (DCRO) および、各地域のリスクマネジメント統括として地域CROを任命し、以下の推進体制を構築しています。迅速な対応が必要な重要リスクについては、CRO/DCROより、逐次、取締役会・その他必要なマネジメント会議にて取り上げ、協議しています。

※ CASEとは、Connected (コネクティッド)、Autonomous/Automated (自動化)、Shared (シェアリング)、Electric (電動化) の頭文字をとった略称

### <リスクマネジメント推進体制>



また、リスクマネジメントシステムの仕組みとして、ISOやCOSO (Committee for Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) を基盤とする全社的リスク管理フレームワーク、Toyota Global Risk Management Standard (TGRS) に基づきリスクの想定・特定・評価を実施しています。

### (3) 人的資本に関する考え方及び取り組み

当社グループにおいては、「モノづくりは人づくり」との理念の下で、創業当初より人材育成に注力してまいりました。

自動車産業が、100年に1度の大変革期のなか、当社グループでは、「継承と進化」をテーマに掲げ、「もっといいクルマをつくろう」、「世界一ではなく、町いちばんへ」、「自分以外の誰かのために」といったトヨタらしさを引き継ぐとともに、未来にむけて、「モビリティカンパニーへの変革」を実現するために、全力で取り組みを進めつつあります。

こうした正解のない時代のなかで、豊田綱領に象徴される創業期の理念・トヨタらしさを守り、トヨタフィロソフィーを道標にクルマの未来を切り開いていくためには、トヨタで働く一人ひとり、まさにグローバル37万人の間が、同じ思いを共有し、「チームで、同時に、有機的に動いていくこと」、そして、そのための人づくりが求められていきます。

グローバル全体としては、全地域へのフィロソフィーの浸透に加え、グローバル幹部候補向けの研修をはじめとする様々な機会を通して、本社と地域事業体が一体となり、トヨタの「思想・技・所作（トヨタフィロソフィー・トヨタ生産方式（TPS）等）」を軸とした人材育成の共通基盤づくりを強化しています。また、地域事業体においても、地域特性や多様なお客様ニーズに応じ、地域に根差した人材戦略の策定と実行を、機動力よく推進するための体制整備を促進しています。

当社においては、育成を含む人への投資について、労使の間でも継続的な対話を続けてきています。「会社は従業員の幸せを願い、従業員は会社の発展を願う」という労使共通の価値観の下、2023年3月の労使による話し合いにおいては、当社の最大の財産は「人」であるという共通認識に立ち、未来に向けた諸施策について、労使間での議論を実施するとともに、スピーディな変革に繋がるよう、具体的な取り組みまで確認してまいりました。

環境変化のスピードが速く、先の見えない時代において、未来に向けた変革を実現するためには、様々な挑戦が必要となってきます。一方で、挑戦を続けていくためには、乗り越え、解消すべき課題も多数存在することから、取り組むべき課題について、以下のとおり整理しています。

#### <取り組むべき課題>

- ・ 失敗を恐れず、挑戦し続けるための余力づくりや風土づくり
- ・ 多様な個性を備えた人材が集まり、一人ひとりが能力を最大限に発揮できるよう、世代ごとに、ライフステージごとに、一人ひとりの価値観や就労観が異なることを踏まえた、「個」に寄り添った仕組みの整備
- ・ 変革期の最中にある自動車産業全体に対する貢献

こうした課題を乗り越え、「だれもが、いつでも、なんどでも、失敗を恐れずに挑戦できる」会社となることを目指して、「多様性」「成長」「貢献」の3つを柱とした諸施策の実現、および、その柱を支えるための土台の強化に向けて、以下の取り組みを推進しています。

#### ①多様性

- 性別を問わず仕事と生活、育児、介護を両立できる環境の整備
  - ・ 両立制度の更なる拡充
    - 育児のための両立制度 対象となる子の年齢引き上げ（2023年6月以降）
    - 育児・介護のための時短 勤務時間延長回数の制限撤廃（2023年7月）
    - 「多様性：自分らしい人生を」の一層の促進に向け、労使で議論
  - ・ 希望者全員がパートナー育休を取得できる環境整備（2023年内 希望者100%取得）
  - ・ 全従業員を対象としたダイバーシティ研修の強化

- 本人のキャリア希望を尊重する施策の実施
  - ・ 社内公募の本格導入（2023年10月から、キャリア採用枠を社内にも開放）※
  - ・ 社内FA制度の新設（若手社員向けとして、2024年4月導入を目指す）※
  - ・ キャリア実現のサポート（専門家によるキャリアコンサルティングサポートを提供）

## ②成長

- 挑戦・失敗を価値とみるプロセスや評価
  - ・ 課題創造型でチャレンジを一層促す評価制度の導入（2024年4月）
- 「脱機能・脱個社」で現場感・相場観習得
  - ・ 「現地現物」「社外」の実践研修
    - ― 管理職任用前の社外経験（出向・出張・研修等）を原則必須化（3年以内に実現）
    - ― 現場主体の人材育成予算の確保・拡充
- 職種を超えるチャレンジのサポート
  - ・ 職種の線引き緩和（2024年1月より業務職の職種変更制度を導入）

## ③貢献

- グループ・仕入先との人材交流・マッチングの活性化
  - ・ グループ・仕入先各社の人材ニーズ（出向・出張・研修/若手・中堅・ベテランなど）に応える支援パッケージの拡充
- 働く人を支えるアセットのグループ活用促進
  - ・ サテライトオフィス、託児所、研修所などの資産の共同利用をグループ各社へ拡大
    - ― 将来的にはアセットの相互利用も視野
    - ― グループ各社や海外ネットワークの強みを活かしたグループ・地域支援

## ④3つの柱の土台

- 多様性/チャレンジの余力のためのリソース増強
  - ・ 業務の効率化により創出したリソース相当の約700名を採用※
  - ・ 将来の価値創造を促す職場環境に活用
- 個に向き合うマネジメントのサポート
  - ・ 管理業務の改廃による更なる負荷低減、役割の定義を踏まえた教育、マネジメント業務の適正な評価
  - ・ 部下の多様なキャリア志向に対し、専門家によるコンサルティングサポート

※ 主に事務・技術関連の職場で実施する施策

(4) 気候変動対応 (TCFDに基づく気候関連財務情報開示)

トヨタは気候変動対応において、2050年カーボンニュートラル実現に向け、地球規模でチャレンジすることを宣言しています。グローバルでチャレンジするために、地域によって異なるエネルギー事情を考慮し、世界各国・地域の状況に対応した多様な選択肢を提供することで、需要動向にすばやく対応していきます。

またトヨタは、金融安定理事会「気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD)」の提言に2019年4月に賛同・署名しており、気候変動のリスク・機会とその分析について、適切な情報開示を進めています。

①ガバナンス

a. 気候関連のリスクと機会についての、取締役会による監視体制

トヨタは、取締役会において気候関連課題を扱うことにより、社会動向に応じた戦略の立案・実行が、効果的に行われると考えています。取締役会は、戦略/主要な行動計画/事業計画の審議と監督を行う場であり、気候関連の重要な事案が生じた時に、議題として上程されます。

取締役会では、気候関連課題に対応するための定性的あるいは定量的な目標の進捗モニタリングも行います。モニタリングは、気候関連課題になりうる、例えば、燃費・排出ガス規制など製品関連のリスクや機会、低炭素技術開発に関するリスクや機会、それらによる財務的影響などを考慮して行われます。また、このガバナンスメカニズムを「トヨタ環境チャレンジ2050」を含む長期戦略の策定、中長期目標およびアクションプランの立案・見直しに活かしています。

2022年における取締役会での意思決定の事例として、以下があげられます。

気候変動に関してカーボンニュートラルを重要案件として特定し、2050年カーボンニュートラルに向けた移行計画を立案することが取締役会に報告され、承認されました。また、需要が拡大するバッテリーEV (BEV) の供給に向け、日米で車載用電池の生産能力を最大40GWh増強する投資を決定しました。

b. 気候関連のリスクと機会を評価・管理する上での経営の役割

気候関連課題に対応する最終的な意思決定・監督機関は取締役会となります。また、主に以下の会議体が、気候関連のリスクと機会について評価し、管理を行っています。

	サステナビリティ会議 (諮問機能)	サステナビリティ分科会 (執行機能)	製品環境委員会	生産環境委員会
気候関連課題の 取締役会への 報告頻度	—	重要な事案が生じたとき	重要な事案が生じたとき	重要な事案が生じたとき
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>サステナビリティに関連する重要案件について、持続的成長に向けた外部意見・助言を経営に反映し、企業価値向上に貢献する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サステナビリティ推進に関する業務執行</li> <li>重要案件をサステナビリティ会議に諮問し、取締役会に上程</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>製品に関するリスク・機会の評価、戦略/企画立案・実行、およびモニタリングなどを実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工場/生産活動に関するリスク・機会の評価、対応策決定、およびモニタリングなどを実施</li> </ul>



## ②戦略

### a. 組織が特定した短期・中期・長期の気候関連のリスクと機会

トヨタは環境問題から生じる様々なリスクと機会の把握に努めており、「トヨタ環境チャレンジ2050」などの戦略が妥当かどうかを常に確認しながら取り組みを進め、競争力の強化を図っています。

なかでも気候変動については、政府による規制強化への対応を含め、新技術の採用など様々な領域での対策が必要になると考えられます。また気候変動が進むことによって、気温の上昇や海水面の上昇、台風や洪水など、自然災害の激化も予想されます。これらは、当社の事業領域にも様々な影響を及ぼす可能性があり、事業上のリスクになりますが、適切に対応できれば競争力の強化や新たな事業機会の獲得にもつながると認識しています。この認識に基づき、気候変動に関するリスクを整理し、影響度やステークホルダーからの関心も踏まえ、特に重要度の高いリスクをリスク管理プロセスに沿って特定しました。

### 重要度の高いリスク/機会と対応

	リスク	機会	トヨタの対応	シナリオ分析	
				公表政策に基づく社会像	1.5℃以下の社会像
燃費規制・ZEV規制の強化 (電動化対応)	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃費規制未達による罰金</li> <li>ZEV規制対応遅れによる販売台数減</li> <li>内燃機関の製造施設の減損</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>電動車の販売増</li> <li>電動化システム外販による収益増</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃費・電費性能の向上に向けた研究開発の推進</li> <li>電池への投資拡大、リソースシフト</li> <li>電動化システムの販売開始</li> <li>電動車ラインアップの拡充</li> <li>既販車への対策</li> </ul>	影響は現在の延長線上 	影響は拡大 
カーボンプライシングの導入・拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>炭素税などの導入による生産・調達コスト増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>省エネルギー技術導入推進によるエネルギーコスト削減</li> <li>エネルギー供給源多様化によるエネルギーセキュリティの向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>徹底したエネルギー削減、再生可能エネルギー・水素の利用推進</li> <li>サプライヤーとも連携した排出削減の推進</li> </ul>	影響は現在の延長線上 	影響は拡大 
自然災害の頻発化・激甚化	<ul style="list-style-type: none"> <li>自然災害による生産拠点の被害やサプライチェーン寸断による生産停止の発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の自動車からの給電ニーズ拡大による電動車の需要増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>適応の取り組みとして災害経験を踏まえた継続的な事業継続計画(BCP)見直し</li> <li>サプライヤーと連携した情報収集強化で調達停滞を回避</li> </ul>	影響は拡大 	影響は現在の延長線上 

b. 気候関連のリスクと機会が組織のビジネス、戦略および財務計画に及ぼす影響

気候関連課題が、事業、戦略、財務計画に大きく影響を与える可能性があるとの認識のもと、気候関連課題に伴うリスクや機会を踏まえて、戦略を随時見直しています。以下の表は、事業、戦略、財務計画に与える具体的な影響について説明しています。

トヨタでは、Toyota Global Risk Management Standard (TGRS) という仕組みのもと、リスクを特定してその重要度を決定し、優先付けています。

戦略への影響

分野	製品とサービス	サプライチェーン/ バリューチェーン	研究開発に対する投資	適応活動と緩和活動
重要な気候関連リスク	<ul style="list-style-type: none"> <li>各国の脱炭素に向けた規制リスク (燃費・GHG*1排出規制など)</li> </ul> <p>*1 温室効果ガス</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各国の脱炭素に向けた規制リスク (燃費・GHG排出規制など)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各国の脱炭素に向けた規制リスク (燃費・GHG排出規制など)</li> <li>消費者ニーズの変化などの市場リスク</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>カーボンプライシングや脱炭素の導入のような規制リスク</li> <li>低炭素・再生可能エネルギー価格の高騰などの削減コストの増加といった市場リスク</li> </ul>
戦略への影響	<p>以下の戦略の策定に影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長期戦略(2050年目標)：2015年「トヨタ環境チャレンジ2050」発表</li> <li>中期戦略(2030年目標)：2018年「2030マイルストーン」発表、2022年SBTi*2認定・承認の取得</li> <li>短期戦略(2025年目標)：2020年「第7次トヨタ環境取組プラン」発表</li> </ul> <p>*2 Science Based Targets initiative: CDP, 国連グローバルコンパクト, World Resources Institute, 世界自然保護基金によって設立されたイニシアティブ</p>			
影響の履歴	<ul style="list-style-type: none"> <li>「新車CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ」として、CO<sub>2</sub>削減の数値目標を設定</li> <li>2022年SBTiより、Scope3カテゴリ11に関する目標の承認</li> <li>2021年には、2030年にBEV 350万台の販売を目指すことを発表</li> <li>2023年4月には、新たな新車の平均GHG排出量の目標とともに、2026年BEV販売台数150万台を基準にベースを定めることを発表</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「ライフサイクルCO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ」として、バリューチェーン全体のCO<sub>2</sub>削減の数値目標を設定</li> <li>中期戦略では、以下を考慮 <ul style="list-style-type: none"> <li>電動車製造のための電池製造や廃棄</li> <li>サプライヤーとの連携</li> <li>リサイクルに関するリスクや機会</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「新車CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ」として、電動車の販売目標を設定</li> <li>電動車の研究開発を推進するに当たりR&amp;D*3費用の上昇を想定</li> <li>2021年には、2030年にBEV 350万台の販売を目指すことを発表</li> <li>2023年4月には、新たな新車の平均GHG排出量の目標とともに、2026年BEV販売台数150万台を基準にベースを定めることを発表</li> </ul> <p>*3 Research &amp; Development: 研究開発</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「工場CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ」として、オペレーションに関わるCO<sub>2</sub>削減目標を設定</li> <li>2021年には、2035年に工場のカーボンニュートラル(CN)を目指すことを発表</li> <li>2022年SBTiより、Scope1,2に関する目標の認定</li> </ul>

## c. ビジネス、戦略および財務計画に対する2°Cシナリオなどのさまざまなシナリオ下の影響

### <STEP 1>

#### 気候変動影響を踏まえた社会像の設定

気候変動やそれに伴う各国の政策などにより、自動車業界やモビリティ社会全体が大きな変化にさらされる可能性があり、それらはトヨタにとってリスクや機会となります。リスクと機会の分析を踏まえ、IEA※1などのシナリオ※2を用いて2030年ごろを想定した外部環境として、「公表政策に基づく社会像」「1.5°C以下の社会像」の2つの社会像を描きました。

※1 International Energy Agency:国際エネルギー機関

※2 IPCC※3のRepresentative Concentration Pathways (RCP) 4.5相当、IEAのStated Policies Scenario (STEPS)、Sustainable Development Scenario (SDS)、Net Zero Emissions by 2050 Scenario (NZE)などのシナリオを参照し設定

※3 Intergovernmental Panel on Climate Change:気候変動に関する政府間パネル

### <STEP 2>

#### トヨタへのインパクト

STEP 1で描いた各社会像におけるトヨタへの影響を検討しました。気候変動対策が進む「1.5°C以下の社会像」の社会においては、新車販売に占めるZEV※1の比率が大幅に高まり、カーボンニュートラル燃料※2の利用も広がると言われています。また生産や調達への影響として、炭素税などの導入や税率引上げによってコストが上昇する可能性があるため、省エネルギー技術、再生可能エネルギーや水素などの利用を拡大していくことがリスク低減につながります。

一方で、「公表政策に基づく社会像」に描かれるように、社会全体の気候変動対策が十分ではない場合には、洪水などの自然災害の頻発や激甚化による生産停止や、サプライチェーン寸断による減産や生産停止などの可能性が高まると考えています。

※1 ZEV (Zero Emission Vehicle) : BEVやFCEVなど、走行時にCO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>などを排出しないクルマ

※2 バイオ燃料、合成燃料など

### <STEP 3>

#### トヨタの戦略

トヨタは2021年4月に、2050年カーボンニュートラル実現に向けた取り組みを地球規模でチャレンジすることを宣言しました。環境車は、普及してこそ温室効果ガス (GHG) の排出量削減に貢献できると考え、各地域のお客様に選んでいただけるように多様な技術の開発 (マルチパスウェイ) に取り組んでいます。その一つの方策として、ハイブリッド車 (HEV)、プラグインハイブリッド車 (PHEV)、バッテリーEV (BEV)、燃料電池自動車 (FCEV) など、電動車の環境技術開発を加速しています。また、電動車だけでなく、水素燃料・水素エンジン車、カーボンニュートラル燃料などの開発にも取り組んでいます。

現在、世界の約200の国・地域で販売を行っていますが、それぞれ、経済状況、エネルギー政策、産業政策、お客様のニーズなどが大きく異なっています。このため、各々の国・地域にとって最適となるよう、多様な電動車の選択肢を提供する戦略が重要であると考えています。

この電動化戦略に基づき、これまで累計2,250万台の電動車を世界で販売 (2023年2月時点) し、いち早く気候変動のリスクに対応してきました。

今後、BEVについては、専用プラットフォームによるモデルを順次導入、電池の開発・生産戦略などを通じてプラクティカル (実用的) な車両供給に取り組んでいきます。

2026年までに10モデルを新たに投入し、BEV販売台数も年間150万台を基準にペースを定め、2030年にはグローバル販売台数で年間350万台を目指します。

BEV以外にも、全方位で電動化戦略に取り組み、今後の市場に変化があれば、電動車の販売台数などを、これまでの経験で得た強みも活かして、柔軟かつ戦略的に変更することで、各地域のお客様に選んでいただき普及を加速させていきます。

「1.5℃以下の社会像」において、例えば、お客様ニーズの変化に伴い電池需要が増加した場合でも、パートナーとの協力強化や新たなパートナーとの協力体制の検討、トヨタと資本関係のあるサプライヤーによる生産体制の迅速な立ち上げなどによって柔軟に対応することで、カーボンニュートラルの実現に向けて取り組んでいきます。

また、電動車を増やすことに加え、モード燃費に反映されないものの、CO2排出削減効果のあるオフサイクル技術※に取り組んでいます。さらに、既販車にも利用可能なカーボンニュートラル燃料や、水素燃料・水素エンジン車などのように、CO2排出量削減に寄与する技術は多様であり、こうした技術の選択を広げることにチャレンジしています。

※ オフサイクル技術：「高効率ライト」「廃熱回収」「能動的な空力改善」「日射・温度制御」など、実走行燃費向上につながる技術があり、米国では改善効果に相当するクレジットを付与する制度がある

#### カーボンニュートラルの実現

自動車産業におけるカーボンニュートラルの実現には、再生可能エネルギーや充電インフラなどのエネルギー政策と、購入補助金、サプライヤー支援、電池リサイクルシステムの整備などの産業政策の一体的な運用が不可欠であり、各国政府や業界団体など様々なステークホルダーと連携した取り組みが必要となってきます。

トヨタはグローバルに事業活動を展開するうえで、各国政府と電動化推進に向けた環境整備について連携し、ライフサイクル全体でのCO2排出量削減に資する電動化戦略を推進しています。

生産分野での取り組みとしては、グローバルで2035年に工場のカーボンニュートラルをめざすことを発表し、炭素税などのリスクにも備えていきます。工場では、徹底的な省エネルギー技術と再生可能エネルギー・水素の導入によるCO2排出量削減を推進しており、欧州の工場では既に電力100%を再生可能エネルギー化しています。

#### 戦略的レジリエンスの強化

自然災害に対処する取り組みを推進し、BCPを策定するとともに、情報収集の強化によるサプライチェーンの強靱化やコミュニケーションの強化に取り組んでいます。

そして、自動車産業だけではなく、あらゆる業界と協力し、サステナブルだけではなくプラクティカルな取り組みにより、「1.5℃以下の社会像」で描く社会にも対応できるようチャレンジを継続しています。

このほか、安定的な資金調達や持続的な企業価値向上につなげるために、各種ESG評価指標に対する適切な情報開示や、機関投資家をはじめとするステークホルダーの皆様との対話の充実を通じて、トヨタの戦略の妥当性と進捗を確認しています。

#### ③リスク管理

##### a. 組織が気候関連のリスクを特定および評価するプロセス

グローバルな事業活動に関わるすべてのリスクを対象とした全社横断的リスク管理の仕組みであるTGRSに基づき、気候変動を含むすべてのリスクを抽出し、評価、対応を実施しています。

リスク評価は、「影響度」と「脆弱性」の2つの観点で実施され、これにより事業に対する実質的な財務・戦略的影響が明確化されます。

「影響度」は、「財務」「レピュテーション」「法規制違反」「事業継続」の各要素について5段階で評価されています。（「財務」は売上高に対する割合を指標化）

「脆弱性」は、「対策の現状」と「発生可能性」の2つの指標で評価されます。

b. 組織が気候関連のリスクを管理するプロセス

各部署にて抽出され、影響度や脆弱性の観点から評価された地域別、機能別（生産・販売など）、製品別のリスクに対し、各地域や各部門が相互に連携・サポートしながら迅速に対応します。各部門の本部長や社内カンパニープレジデントがカンパニーの活動を統括し、その下位では部長が部署の活動を統括、対応策の実行およびモニタリングを実施します。

さらに気候関連のリスクおよび機会については、「製品環境委員会」「生産環境委員会」「サステナビリティ分科会」においても特定、評価され、担当部署や関係役員による審議を行います。「製品環境委員会」では燃費規制や調達などについて、「生産環境委員会」では工場のCO2排出規制や水リスクなどの直接操業について、「サステナビリティ分科会」ではサステナビリティ推進に関する課題や社外ステークホルダーを考慮した取り組みの妥当性などについて、対応状況のモニタリングや見直しを実施します。

上記会議体は、重要な事案が生じたときに開催され、技術・環境・財務・調達・営業といった関連部署の役員・部長級が参加します。これらの会議体での検討により、年複数回リスク評価を実施しています。なお、迅速な対応が必要となる重要なリスクおよび機会については、逐次取締役会へ報告され、対応が決定されます。

c. 組織が気候関連のリスクを特定・評価および管理するプロセスが、組織の総合的なリスク管理にどのように統合されているか

前述のように、TGRSを用いたプロセスは、気候変動をはじめ、グローバルな事業活動に関わるすべてのリスクおよび機会を対象とした全社横断的なリスク管理の仕組みです。

また、関係部署が集まる「製品環境委員会」「生産環境委員会」「サステナビリティ分科会」では、気候関連のリスクおよび機会について特定・評価を実施し、対応策が検討されます。

④指標及び目標

a. 組織が自らの戦略とリスク管理プロセスに即して、気候関連のリスクと機会を評価するために用いる指標

トヨタは、複数の指標を設定し、複合的に気候関連のリスクと機会を管理することが、気候変動への適応とその緩和に向けた対策として重要だと認識しています。このため指標には、GHG排出量のほか、気候変動と深く関係する、エネルギー、水、資源循環、生物多様性なども含まれています。

これらの指標を考慮して以下の目標を定め、「6つのチャレンジ」という6分野の取組みにより体系的に推進しています。

- ・長期（2050年目標）：「トヨタ環境チャレンジ2050」
- ・中期（2030年目標）：「2030マイルストーン」、SBTi認定・承認
- ・短期（2025年目標）：「第7次トヨタ環境取組プラン」

「6つのチャレンジ」のうち、2050年のカーボンニュートラルに向けては、以下の「チャレンジ」の推進により、2050年のScope 1, 2, 3カーボンニュートラルをめざします。

取り組み	対象範囲と Scope1, 2, 3 の関係
ライフサイクルCO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	Scope1, 2, 3
新車CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	Scope3 カテゴリー11の新車の走行における平均GHG排出量*1
事業活動全体	Scope1, 2+自主的な取り組み*2
工場CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	生産拠点のScope1, 2+自主的な取り組み*2

\*1 台当たり、gCO<sub>2</sub>e/km, Well to Wheel：走行時に排出するGHGに加え、燃料、電力の製造段階で排出するGHGも含む

\*2 財務連結会社以外のトヨタ自動車ブランドの生産拠点

また、2035年に工場のカーボンニュートラルをめざすことを2021年に発表しています。社内では一定の炭素価格を指標として設備投資などの検討に活用しています。

b. 気候関連のリスクと機会を管理するために用いる目標、および目標に対する実績

環境戦略の体系

トヨタは常に世の中の動きやお客様の声を把握し、何に注力すべきかを考え、将来の課題をいち早く察知し、新たな発想と技術で課題解決を推進してきました。しかし、気候変動、水不足、資源枯渇、生物多様性低下などの地球環境問題は日々拡大、深刻化しています。

これらの問題に私たち一人ひとりが向き合い、20年、30年先の世界を見据えて挑戦を続けていくため、2015年に「トヨタ環境チャレンジ2050」を、2018年に「2030マイルストーン」を策定しました。そして、上記目標を実現するための5カ年計画である「環境取組プラン」の最新目標として、「2025年目標」を2020年に設定しました。

2022年9月には、SBTiからScope 1, 2とScope 3 Category11の削減目標について認定・承認を取得し、これに準じて中期目標を更新しました。

SBTiから目標の認定・承認\*

対象		目標年	基準年	削減率	設定・承認区分
Scope1,2		2035	2019	68%	1.5℃
Scope3	乗用車、小型商用車	2030		33.3%	Well Below 2℃
Category11 (排出原単位)	中型貨物車、大型貨物車			11.6%	

\* SBTiは、科学的根拠による基準を用いて、企業のScope1,2の削減目標が「世界平均の気温上昇を、産業革命前に比べ1.5℃未満に抑制する基準」に合致していることを認定。自動車メーカーに関しては、この認定とともに、Scope3 Category11の排出原単位(gCO<sub>2</sub>e/km)の削減目標について、「世界平均の気温上昇を、産業革命前に比べ2℃を十分に下回る水準に抑制する基準」に合致していることを承認。

また2023年4月には、全世界で販売する新車の走行における平均GHG排出量の2030年33%、2035年50%以上削減(2019年比)を目指すことを公表しました。

中長期のめざす姿を描き、そこからバックキャストした具体的取り組みを、世界中の連結会社やビジネスパートナーと一丸となり推進することで、持続可能な社会の実現を目指しています。

#### 長期目標と中期目標

			事業活動全体	
SDGsへの貢献				
長期	トヨタ環境チャレンジ2050			
	2050年ライフサイクル* <sup>1</sup> におけるGHG排出量をCN	2050年新車* <sup>2</sup> の走行における平均GHG排出量* <sup>3</sup> をCN	2050年事業活動* <sup>4</sup> におけるGHG排出量をCN	2050年工場* <sup>5</sup> の生産におけるCO <sub>2</sub> 排出量をゼロ
中期	2030年マイルストーン			
	●2030年ライフサイクル* <sup>1</sup> におけるGHG排出量を30%削減(2019年比)	●2030年新車* <sup>2</sup> の走行における平均GHG排出量* <sup>3</sup> を削減 ●乗用車、小型商用車: 33.3%削減(2019年比) ●中型貨物車、大型貨物車: 11.6%削減(2019年比)	2035年事業活動* <sup>4</sup> におけるGHG排出量を68%削減(2019年比) <b>SBT</b>	2035年工場* <sup>5</sup> の生産におけるCO <sub>2</sub> 排出量をCN
短期	第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)			

- \*1 トヨタ自動車・財務連結会社の事業活動のエネルギー消費に伴うGHG排出量、およびトヨタ自動車・財務連結会社ブランドのクルマに関連する取引先やお客様におけるGHG排出量が対象(Scope1, 2, 3)(2050年はトヨタ自動車のみ対象)
- \*2 トヨタ自動車・財務連結会社ブランドの完成車が対象(Scope3 カテゴリー11)(2035、2050年はトヨタ自動車のみ対象)
- \*3 台当たり、gCO<sub>2</sub>e/km、Well to Wheel: 走行時に排出するGHGに加え、燃料、電力の製造段階で排出するGHGも含む
- \*4 トヨタ自動車・財務連結会社の事業活動のエネルギー消費に伴うGHG排出量、および財務連結会社以外のトヨタ自動車ブランドの生産におけるGHG排出量が対象(Scope1, 2+自主的な取り組み)
- \*5 トヨタ自動車・財務連結会社の工場のエネルギー消費に伴うCO<sub>2</sub>排出量、および財務連結会社以外のトヨタ自動車ブランドの生産におけるCO<sub>2</sub>排出量が対象(Scope1, 2+自主的な取り組み)

	 <p>Challenge 水環境インパクト 最小化チャレンジ</p>	 <p>Challenge 循環型社会・ システム構築チャレンジ</p>	 <p>Challenge 人と自然が共生する 未来づくりへのチャレンジ</p>
SDGsへの貢献			
長期	<p>トヨタ環境チャレンジ2050</p> <p>各国地域事情に応じた水使用量の最小化と排水の管理</p> <p>日本で培った「適正処理」やリサイクルの技術・システムのグローバル展開を目指す</p> <p>自然保全活動の輪を地域・世界とつなぎ、そして未来へつなぐ</p>		
中期	<p>2030年マイルストーン</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●水環境インパクトが大きいと考える地域から優先的に対策実施 水量：北米・アジア・南アフリカのチャレンジ優先工場4拠点で対策完了 水質：北米・アジア・欧州の河川に排水する全22拠点でインパクト評価と対策の完了</li> <li>●適切な情報開示と、地域社会・サプライヤーとの積極的対話の実施</li> <li>●電池回収から再資源化までのグローバルな仕組みの構築完了</li> <li>●廃車適正処理のモデル施設を30カ所設置完了</li> <li>●「自然と共生する工場」を、日本国内12工場、他の地域7工場で実現 また、地域・企業と連携した自然共生活動をすべての地域で実施</li> <li>●NGOなどとの連携による生物多様性保護活動への貢献</li> <li>●未来を担うEco人材を社内外で育む施策の拡充</li> </ul>		
短期	<p>第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)</p>		



(5) カーボンニュートラル実現に向けた取り組み

当社グループは、2021年4月に、2050年カーボンニュートラル実現に向けた取り組みを地球規模でチャレンジすることを宣言しました。今すぐ、かつ着実にCO2の排出量を削減できるプラクティカル（実用的）な電動車の普及と、地域毎のエネルギー事情やクルマの使われ方の現実に寄り添ったサステイナブル（持続可能）な選択肢を提供しています。

	2021年	2022年	2023年	
BEV	'21/12 バッテリーEV（BEV） 戦略に関する説明会 	'22/4 レクスズRZ発表   '22/5 bZ4X発売 	'22/10 bZ3発表 （中国向け）   '22/11 bZコンパクトSUV コンセプト発表  '22/12 ハイラックスBEV コンセプト発表 	'23/1 AE86 BEV コンセプト発表   '23/2 '26年次世代BEV 投入発表
電池	'21/7 パイボラ型ニッケル水素電池 搭載のアクア発売 	'22 bZ4X用 リチウムイオン電池 生産開始	'22/8 日米でBEV向け電池投資 最大7,300億円を発表 	'22 bZ3用 リチウムイオンLFP電池 生産開始
水素 CN燃料	'21/5～ 水素エンジンカローラ、 スーパー耐久レース参戦   水素を「つくる」 「はこぶ」「つかう」 領域での選択肢の広がり 	'22/5～ 水素エンジンカローラ、CN燃料GR86 スーパー耐久レース参戦  '22/3 ENEOS旗とWoven Cityを起点とした CO <sub>2</sub> フリー水素の製造・利用推進	'22/8 GR水素ヤリス ベルギーWRCデモラン 	'22/12 水素エンジンカローラ タイ25時間耐久レース参戦   '23/1 AE86 H2 コンセプト発表
商用領域	'21/4 いすゞ自動車㈱・日野自動車㈱と 商用分野の社会課題解決や脱炭素に取り組む Commercial Japan Partnership Technologies㈱（CJPT）設立  '21/7 スズキ㈱・ダイハツ工業㈱がCJPTに参画	'22/2 バスの電動化 加速を発表  '22/7 大型商用車向け 水素エンジンの企画、 基礎研究開始 	'22/7 福島県で燃料電池（FC） 小型トラックを導入し 社会実装を開始   '22/9 イオン㈱と九州での 物流改革に着手  '23/4 東京都にFC小型 トラックを導入開始	'22/12 タイCharoen Pokphand Group（CP）との協業 ダイオキシンや農薬飼料など、再生可能エネルギーを活用 したエネルギーマネジメント、 通信車種とビッグデータを活用 したモノ・人の流れの効率化、 エネルギー事業や経済状況、 走行距離や乗車率など、お客様の 便れ方に応じたモビリティを 提供していきます。   BIOMASS 
HEV・ PHEV		'22/7 新型クラウン発表 	'22/11 新型プリウス発表 	
ESG・開示	'21/4 2050年CN宣言	'21/12～ 気候変動政策に関する 涉外活動の開示（毎年更新）  '22/9 （一社）日本経済団体連合会 モビリティ委員会初会合開催	'22/9 Science Based Targets initiative （SBTI）より認定・承認  '23/1 ダボス会議にて CN実現への取り組みを説明	'23/4 タイSiam Cement Group（SCG）との協業 

### 3 【事業等のリスク】

以下において、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。かか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（2023年6月30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。近年、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、世界の自動車産業におけるCASEなどの技術革新が進むことによって、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、各国の税制優遇措置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、エンジン車から電動車へのお客様のニーズの変化など、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、地政学的な緊張を背景としてエネルギー価格などが高騰し、先進国および新興国ともに消費者物価の上昇が加速しました。8月以降は、各国中央銀行による金融引き締めペースの加速に伴う世界経済の減速懸念により、需要減少の動きが見られました。自動車市場においては、世界的な半導体の需給ひっ迫・部品供給不足による、グローバルでの生産制約が継続しましたが、年度後半に向け緩和していきました。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、サステナビリティにおいて、お客様にご満足いただくことは非常に重要です。世界経済の変化や技術革新に伴い、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、サステナビリティ、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新製品の投入や設備投資を実施し、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営業収益と利益率の低下を引き起こ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につきお客様の価値観または地政学的な緊張関係や規制環境において、変化に効果的に対応した流通網と販売手法を展開できない場合は、営業収益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、トヨタグループおよび仕入先が法令遵守を徹底し、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、また、ステークホルダーの皆様への迅速かつ適切な情報発信を通じ、ステークホルダーの皆様の信頼をさらに高めていくことが重要です。また、企業としてサステナビリティに貢献することの重要性も高まっています。

しかし、トヨタグループや仕入先があらゆる場面において、それを徹底できるとは限りません。例えば、2022年3月4日、連結子会社の日野自動車㈱は、日本市場向け車両用エンジンの排出ガスおよび燃費に関する認証申請における不正行為を確認し、公表しました。また、2023年4月28日、連結子会社のダイハツ工業㈱は、同社が開発した海外向け車両の側面衝突試験の認証申請における不正行為を確認し、公表しました。日野自動車㈱およびダイハツ工業㈱の認証不正問題に関しては、「1 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等（3）会社の対処すべき課題」を参照ください。

さらに、トヨタまたは仕入先がサステナビリティに貢献しない、または気候変動やサプライチェーンにおける人権保護など、特定のサステナビリティに関する目標または目的を達成できない場合、トヨタのブランド・イメージが低下する可能性があります。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、営業収益と利益率の低下を引き起こすリスクがあります。

#### ⑥仕入先への部品・原材料供給の依存

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、かかる特定の仕入先からの調達ができない場合、当該部品等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。仕入先の数に関わらず、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。このような能力に悪影響を与える可能性のある状況には、地政学的な緊張や、経済制裁などの政府の行動が含まれます。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できない場合、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こす可能性があり、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こ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デジタル情報技術および情報セキュリティへの依存

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、ハッカーによる不正アクセスやコンピュータウイルスによる攻撃、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。特にサイバー攻撃や他の不正行為は苛烈さ、巧妙さ、頻度において脅威を増しており、そのような攻撃の標的であり続ける恐れがあります。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もあります。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。さらに、トヨタの取引先やビジネスパートナーに対する同様の攻撃は、トヨタにも同様の悪影響を与える可能性があります。

#### ⑨気候変動および低炭素経済への移行

気候変動リスクは、日本および世界で、社会面、規制を含む政治面での関心が高まっています。これらのリスクには、気候変動による物理的リスクや低炭素経済への移行リスクが含まれます。

気候変動の物理的リスクには、台風、洪水、竜巻など突発的な気象変化に起因する影響と、気温上昇、海面上昇、干ばつ、山火事の増加など、長期的な気象変化による影響の両方が含まれます。トヨタはBusiness Continuity Plan (BCP) を策定していますが、異常気象による大規模災害は、トヨタならびに仕入先および取引先の従業員、施設およびその他の資産に損害を与える可能性があります。トヨタの生産、販売またはその他の事業運営に悪影響を及ぼす可能性があります。大規模な災害はまた、お客様の財政状態に悪影響を及ぼし、トヨタの製品およびサービスの需要に悪影響を与える可能性があります。

低炭素経済への移行リスクとは、気候関連のリスクを軽減するための規制、技術、および市場の変化やその対応に伴うリスクです。例えば、トヨタは、気候変動に関する法律、規制、政策の変更、気候変動に対処するための技術革新、市場構造の変化を捉えた自動車産業への新規参入者などの要因により、自動車に対するお客様のニーズが変化するリスクにさらされています。お客様のニーズの変化は、トヨタが部品や原材料などの調達部品を継続的かつ競争力のある価格で調達するために、新たな供給網の確立や既存の供給網の強化が必要になるなど、付随的なリスクや課題をもたらす可能性があります。トヨタは、そのようなリスクの顕在化の結果として、またはリスク軽減やリスク対応の努力の結果として、多額の費用および支出を負担する可能性があります。また、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営業収益と利益率の低下を引き起こすリスクがあります。

トヨタは、トヨタの事業やビジネスパートナーに関する気候変動関連事項の開示を公表しています。この開示には、トヨタの予想に基づき、将来の見通しに関する記述が含まれており、結果的にこれらが実現できない可能性があります。また、気候変動に関する取り組みは意図した結果をもたらさない可能性があり、目標の達成時期やコスト、達成能力に関する予測は、リスクと不確実性を伴います。その結果、気候変動関連の目標が達成できない恐れがあります。特に、中長期にわたるトヨタの気候変動関連の目標の達成には、多大なリソースと投資、ならびに新たなコンプライアンス、リスク管理システム、内部統制およびその他の内部手続の導入が必要です。また、トヨタがコントロールできない環境・エネルギー規制、政策の変更、技術革新、顧客や競合他社の行動等にも影響を受けます。気候変動関連の目標を達成できない、または達成できないとみなされた場合、トヨタのブランド・イメージ、財務状況、経営成績に悪影響を及ぼす可能性があります。詳細については、「2 サステナビリティに関する考え方及び取組 (4) 気候変動対応 (TCFDに基づく気候関連財務情報開示)」を参照ください。

#### ⑩優秀で多様な人材の確保と育成

事業環境の急激な変化やモビリティカンパニーへの変革に向けた取り組みを進めるにあたり、優秀で多様な人材を確保し、育成し続けることが重要です。しかしながら、そのような人材の獲得競争は激しく、トヨタが高い専門性や豊富な経験を持つ多様な人材を計画通りに採用、定着化できない場合、または成長に必要な機会、教育、リソースを提供できない場合、競争力低下につながり、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を与える可能性があります。

## (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、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。

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。為替変動の影響およびデリバティブ金融商品の利用に関しては、「4 経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 (2) 経営者の視点による経営成績等の状況に関する分析・検討内容 ①概観 d. 為替の変動」および連結財務諸表注記19ならびに20を参照ください。

### 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。資材価格の高騰は、2023年3月期の業績に悪影響を及ぼしており、2024年3月期の業績においても影響が継続すると予想しています。

### 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関わらず、自主的に販売停止やリコール等の市場処置を実施する可能性もあります。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（リコール等に関する部品はトヨタが第三者から調達したものも含む）、製品のリコール等にかか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、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。さらに、規制を遵守できなかった場合、法的手続、リコール、改善措置の交渉、罰金、政府承認の取り消しやその他の政府制裁の賦課、製品提供の制限、補償金、あるいは日野自動車㈱が排出ガスや燃費試験に関する不正行為に関連して生じたような不利益をもたらす可能性があります。詳細については、「1 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等（3）会社の対処すべき課題」を参照ください。トヨタは、国際貿易の動向や政策の変化に関する費用を含む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。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、トヨタの評判、ブランド・イメージ、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。政府の規制等の法的手続の状況については連結財務諸表注記30を参照ください。

#### ③自然災害、感染症、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、感染症の発生・蔓延、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。

## 4 【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

### (1) 経営成績等の状況の概要

#### ①経営成績の状況

当連結会計年度の世界経済は、地政学的な緊張を背景としたエネルギー価格などが高騰し、先進国および新興国ともに消費者物価の上昇が加速しました。8月以降は、各国中央銀行による金融引き締めペースの加速に伴う世界経済の減速懸念により、需要減少の動きが見られました。

このような経営環境の中、トヨタは、お客様の期待を超える「もっといいクルマづくり」に取り組んできました。商品を軸にした経営を進めるため、走る・曲がる・止まるに関わるクルマの基本部分で高い性能を実現した「TNGA(トヨタ・ニュー・グローバル・アーキテクチャー)」、どんなジャンルのクルマでも情熱と責任をもって考えるための「カンパニー制」、各地域の市場特性やお客様ニーズに対応する「地域制」に取り組んだことで、グローバル・フルラインアップでバランスの取れた事業構造に変化しました。これらの取り組みにより、当期に発売したクルマは、TNGAのプラットフォームを活用し、スピーディーに開発・展開が来ています。また、「クラウン」、「GRカローラ」はロングセラーのブランド力を活かし、時代のニーズにあわせたラインアップを構築しています。

当連結会計年度における日本、海外を合わせた自動車の連結販売台数は、882万2千台と、前連結会計年度に比べて59万1千台(7.2%)の増加となりました。日本での販売台数については、206万9千台と、前連結会計年度に比べて14万5千台(7.5%)増加しました。海外においても、675万3千台と、前連結会計年度に比べて44万6千台(7.1%)の増加となりました。

当連結会計年度の業績については、次のとおりです。

営業収益	37兆1,542億円	(前期比増減)	5兆7,747億円	(18.4%)
営業利益	2兆7,250億円	(前期比増減)	△2,706億円	(△9.0%)
税引前利益	3兆6,687億円	(前期比増減)	△3,217億円	(△8.1%)
親会社の所有者に帰属する 当期利益	2兆4,513億円	(前期比増減)	△3,987億円	(△14.0%)

なお、営業利益の主な増減要因は、次のとおりです。

営業面の努力	6,800億円
為替変動の影響	1兆2,800億円
原価改善の努力	△1兆2,900億円
諸経費の増減・低減努力	△5,250億円
その他	△4,156億円



事業別セグメントの業績は、次のとおりです。

a. 自動車事業

営業収益は33兆8,200億円と、前連結会計年度に比べて5兆2,142億円（18.2%）の増収となりましたが、営業利益は2兆1,806億円と、前連結会計年度に比べて1,036億円（4.5%）の減益となりました。営業利益の減益は、資材高騰の影響などによるものです。

b. 金融事業

営業収益は2兆8,096億円と、前連結会計年度に比べて4,856億円（20.9%）の増収となりましたが、営業利益は4,375億円と、前連結会計年度に比べて2,194億円（33.4%）の減益となりました。営業利益の減益は、米国の販売金融子会社において、金利スワップ取引などの時価評価による評価損が計上されたことなどによるものです。

c. その他の事業

営業収益は1兆2,249億円と、前連結会計年度に比べて950億円（8.4%）の増収となり、営業利益は1,034億円と、前連結会計年度に比べて611億円（144.6%）の増益となりました。

所在地別の業績は、次のとおりです。

a. 日本

営業収益は17兆5,831億円と、前連結会計年度に比べて1兆5,917億円（10.0%）の増収となり、営業利益は1兆9,014億円と、前連結会計年度に比べて4,780億円（33.6%）の増益となりました。営業利益の増益は、為替変動の影響などによるものです。

b. 北米

営業収益は13兆8,439億円と、前連結会計年度に比べて2兆6,774億円（24.0%）の増収となりましたが、営業利益は前連結会計年度に比べて6,405億円減少し、747億円の損失となりました。営業利益の減少は、資材高騰の影響および米国の販売金融子会社において、金利スワップ取引などの時価評価による評価損が計上されたことなどによるものです。

c. 欧州

営業収益は4兆2,737億円と、前連結会計年度に比べて4,058億円（10.5%）の増収となりましたが、営業利益は574億円と、前連結会計年度に比べて1,055億円（64.7%）の減益となりました。営業利益の減益は、ロシアでの生産事業終了による損失計上の影響などによるものです。なお、当連結会計年度におけるロシアでの生産事業終了による影響額は995億円となり、欧州における影響額は898億円です。

d. アジア

営業収益は8兆449億円と、前連結会計年度に比べて1兆5,143億円（23.2%）の増収となり、営業利益は7,144億円と、前連結会計年度に比べて421億円（6.3%）の増益となりました。営業利益の増益は、為替変動の影響ならびに生産および販売台数の増加などによるものです。

e. その他の地域（中南米、オセアニア、アフリカ、中東）

営業収益は3兆4,721億円と、前連結会計年度に比べて5,440億円（18.6%）の増収となりましたが、営業利益は2,313億円と、前連結会計年度に比べて68億円（2.9%）の減益となりました。営業利益の減益は、資材高騰の影響などによるものです。

## ②財政状態の状況

当連結会計年度末における財政状態については、次のとおりです。

資産合計は74兆3,031億円と、前連結会計年度末に比べて6兆6,144億円（9.8%）の増加となりました。負債合計は45兆389億円と、前連結会計年度末に比べて4兆5,050億円（11.1%）の増加となりました。資本合計は29兆2,642億円と、前連結会計年度末に比べて2兆1,093億円（7.8%）の増加となりました。

### ③キャッシュ・フローの状況

当連結会計年度末における現金及び現金同等物の残高は7兆5,169億円と、前連結会計年度末に比べて1兆4,033億円(23.0%)の増加となりました。

当連結会計年度のキャッシュ・フローの状況と、前連結会計年度に対するキャッシュ・フローの増減は、次のとおりです。

#### 営業活動によるキャッシュ・フロー

当連結会計年度の営業活動によるキャッシュ・フローは、2兆9,550億円の資金の増加となり、前連結会計年度が3兆7,226億円の増加であったことに比べて、7,675億円の減少となりました。

#### 投資活動によるキャッシュ・フロー

当連結会計年度の投資活動によるキャッシュ・フローは、1兆5,988億円の資金の減少となり、前連結会計年度が5,774億円の減少であったことに比べて、1兆213億円の減少となりました。

#### 財務活動によるキャッシュ・フロー

当連結会計年度の財務活動によるキャッシュ・フローは、561億円の資金の減少となり、前連結会計年度が2兆4,665億円の減少であったことに比べて、2兆4,103億円の減少幅の縮小となりました。

④生産、受注及び販売の実績

a. 生産実績

当連結会計年度における生産実績を事業別セグメントごとに示すと、次のとおりです。

事業別セグメントの名称		当連結会計年度 (2023年3月31日に 終了した1年間)	前期比 (%)
自動車事業	日本	3,788,593 台	+1.3
	北米	1,768,437	+0.9
	欧州	771,307	+9.1
	アジア	1,858,509	+24.0
	その他	507,186	+9.6
	計	8,694,032	+6.6

(注) 1 「自動車事業」における生産実績は、車両（新車）生産台数を示しています。

2 「自動車事業」における「その他」は、中南米、アフリカからなります。

b. 受注実績

当社および連結製造子会社は、国内販売店、海外販売店等からの受注状況、最近の販売実績および販売見込等の情報を基礎として、見込生産を行っています。

c. 販売実績

当連結会計年度における販売実績を事業別セグメントごとに示すと、次のとおりです。

事業別セグメントの名称		当連結会計年度 (2023年3月31日に 終了した1年間)		前期比 (%)	
		数量	金額 (百万円)	数量	金額
自動車事業	車両	8,821,872 台	28,394,256	+7.2	+19.6
	生産用部品	—	1,710,422	—	+13.7
	部品	—	2,866,196	—	+19.1
	その他	—	805,995	—	△8.5
	計	—	33,776,870	—	+18.4
金融事業	—————	—	2,786,679	—	+20.8
その他の事業	—————	—	590,749	—	+9.1
合計		—	37,154,298	—	+18.4

(注) 1 主要な相手先別の販売実績については、当該販売実績の総販売実績に対する割合が100分の10未満であるため、主要な相手先別の販売実績および当該販売実績の総販売実績に対する割合の記載を省略しています。

2 「自動車事業」における「車両」の数量は、車両（新車）販売台数を示しています。

3 金額は外部顧客への営業収益を示しています。

前述の当連結会計年度における「自動車事業」の販売数量を、仕向先別に示すと、次のとおりです。

事業別セグメントの名称		当連結会計年度 (2023年3月31日に 終了した1年間)	前期比 (%)
自動車事業	日本	2,069,133 台	+7.5
	北米	2,406,674	+0.5
	欧州	1,029,955	+1.3
	アジア	1,750,773	+13.5
	その他	1,565,337	+15.8
	計	8,821,872	+7.2

(注) 1 上記仕向先別販売数量は、車両（新車）販売台数を示しています。

2 「自動車事業」における「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカ、中東ほかからなります。

(2) 経営者の視点による経営成績等の状況に関する分析・検討内容

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（2023年6月30日）現在において判断したものです。

①概観

トヨタ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、当連結会計年度においてトヨタの営業収益合計（セグメント間の営業収益控除前）の89%を占めています。当連結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（23.5%）、北米（27.3%）、欧州（11.7%）およびアジア（19.8%）となっています。

a. 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。

当連結会計年度は、地政学的な緊張を背景としてエネルギー価格などが高騰し、先進国および新興国ともに消費者物価の上昇が加速しました。8月以降は、各国中央銀行による金融引き締めペースの加速に伴う世界経済の減速懸念により、需要減少の動きが見られました。

次の表は、過去2連結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	
	2022年	2023年
日本	1,924	2,069
北米	2,394	2,407
欧州	1,017	1,030
アジア	1,543	1,751
その他	1,352	1,565
海外計	6,306	6,753
合計	8,230	8,822

(注) 「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカ、中東ほかからなります。

トヨタの日本における当連結会計年度の連結販売台数は、市場が前連結会計年度を上回る状況のもと、増加しました。トヨタの海外における連結販売台数は、堅調な需要により、アジア、その他の地域を中心に販売台数が大きく増加しました。

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

気候変動による物理的リスクや低炭素経済への移行リスクを含む、気候変動リスク

自然災害および感染症の発生・蔓延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。

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。前述のリコール等の市場処置をめぐり、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24ならびに30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。

## b. 金融事業

自動車金融の市場は、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。

トヨタの金融事業に係る債権は、主に小売債権などの増加により、当連結会計年度において増加しました。また、賃貸用車両及び器具は、主に北米の金融子会社でのオペレーティング・リース件数の減少により、当連結会計年度において減少しました。

金融事業に係る債権および賃貸用車両及び器具の詳細については、連結財務諸表注記8および12を参照ください。

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、連結財務諸表注記4および19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使しない場合に発生する可能性があります。詳細については、連結財務諸表注記3（8）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、トヨタの連結財政状態計算書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から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、連結財務諸表注記20および21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。当連結会計年度の資金調達コストは主に市場金利の上昇により増加しました。

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、2023年3月31日現在16.1百万人と、2022年3月31日から0.4百万人の増加となりました。カード債権は、2023年3月31日現在5,548億円と、2022年3月31日から534億円の増加となりました。

c. その他の事業

トヨタのその他の事業には、情報通信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。

d. 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、米ドルやユーロに加え、豪ドル、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。たとえ日本円に対する通貨の変動が大きく、前連結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、生産を現地化してきました。前連結会計年度および当連結会計年度において、トヨタの海外における車両販売台数のそれぞれ71.6%および77.3%が海外で生産されています。北米では前連結会計年度および当連結会計年度の車両販売台数のそれぞれ68.5%および76.8%が現地で生産されています。欧州では前連結会計年度および当連結会計年度の車両販売台数のそれぞれ69.1%および73.9%が現地で生産されています。アジアでは前連結会計年度および当連結会計年度の車両販売台数のそれぞれ90.6%および98.3%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21を参照ください。

一般的に、円安は営業収益、営業利益および親会社の所有者に帰属する当期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、前連結会計年度に比べて円安に推移しました。また、日本円のユーロに対する期中平均および決算日の為替相場は、前連結会計年度に比べて円安に推移しました。詳細については、連結財務諸表注記19を参照ください。



e. セグメンテーション

トヨタの最も重要な事業セグメントは、自動車事業セグメントです。トヨタは、世界の自動車市場においてグローバル・コンペティターとして自動車事業を展開しています。マネジメントは世界全体の自動車事業を一つの事業セグメントとして資源の配分やその実績の評価を行っており、自動車事業セグメント内で資源を配分するために、販売台数、生産台数、マーケット・シェア、車両モデルの計画および工場のコストといった財務およびそれ以外に関するデータの評価を行っています。トヨタは国内・海外または部品等のような自動車事業の一分野を個別のセグメントとして管理していません。

②地域別内訳

次の表は、過去2連結会計年度のトヨタの地域別外部顧客向け営業収益を示しており、当社または連結子会社の所在国の位置を基礎として集計しています。

	金額：百万円	
	3月31日に終了した1年間	
	2022年	2023年
日本	8,214,740	9,122,282
北米	10,897,946	13,509,027
欧州	3,692,214	4,097,537
アジア	5,778,115	7,076,922
その他	2,796,493	3,348,530

(注) 「その他」 は、中南米、オセアニア、アフリカ、中東からなります。

③業績—当連結会計年度と前連結会計年度の比較

	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	
	2022年	2023年	増減	増減率
営業収益				
日本	15,991,436	17,583,196	1,591,760	10.0%
北米	11,166,479	13,843,901	2,677,421	24.0%
欧州	3,867,847	4,273,735	405,888	10.5%
アジア	6,530,566	8,044,906	1,514,340	23.2%
その他	2,928,183	3,472,193	544,011	18.6%
消去又は全社	△9,105,004	△10,063,633	△958,629	—
計	31,379,507	37,154,298	5,774,791	18.4%
営業利益				
日本	1,423,445	1,901,463	478,018	33.6%
北米	565,784	△74,736	△640,520	—
欧州	162,973	57,460	△105,513	△64.7%
アジア	672,350	714,451	42,101	6.3%
その他	238,169	231,362	△6,807	△2.9%
消去又は全社	△67,024	△104,974	△37,950	—
計	2,995,697	2,725,025	△270,672	△9.0%
営業利益率	9.5%	7.3%	△2.2%	
税引前利益	3,990,532	3,668,733	△321,799	△8.1%
税引前利益率	12.7%	9.9%	△2.8%	
親会社の所有者に帰属する 当期利益	2,850,110	2,451,318	△398,792	△14.0%
親会社の所有者に帰属する 当期利益率	9.1%	6.6%	△2.5%	

(注) 「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカ、中東からなります。

a. 営業収益

当連結会計年度の営業収益は37兆1,542億円と、前連結会計年度に比べて5兆7,747億円（18.4%）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1兆1,500億円や、為替変動の影響3兆5,800億円によるものです。

トヨタの事業別外部顧客向け営業収益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	
	2022年	2023年	増減	増減率
車両	23,739,442	28,394,256	4,654,814	19.6%
生産用部品	1,504,215	1,710,422	206,208	13.7%
部品	2,407,143	2,866,196	459,053	19.1%
その他	881,193	805,995	△75,198	△8.5%
自動車事業合計	28,531,993	33,776,870	5,244,877	18.4%
その他の事業	541,436	590,749	49,314	9.1%
商品・製品売上収益合計	29,073,428	34,367,619	5,294,191	18.2%
金融事業に係る金融収益	2,306,079	2,786,679	480,600	20.8%
営業収益合計	31,379,507	37,154,298	5,774,791	18.4%

営業収益は自動車事業およびその他の事業の合計である商品・製品売上収益ならびに金融事業に係る金融収益で構成されており、当連結会計年度の商品・製品売上収益は34兆3,676億円と、前連結会計年度に比べて18.2%の増収となり、金融事業に係る金融収益は2兆7,866億円と、前連結会計年度に比べて20.8%の増収となりました。商品・製品売上収益の増収は、主にトヨタの販売台数が591千台増加したことや、為替変動の影響によるものです。前連結会計年度末および当連結会計年度末の各地域における融資件数（残高）の状況は次のとおりです。

・金融事業における融資件数残高

	千件			
	3月31日		増減および増減率	
	2022年	2023年	増減	増減率
日本	2,745	2,767	22	0.8%
北米	5,549	5,500	△49	△0.9%
欧州	1,507	1,647	140	9.3%
アジア	2,070	2,034	△36	△1.7%
その他	895	938	43	4.8%
合計	12,766	12,886	120	0.9%

(注) 「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

当連結会計年度の営業収益（セグメント間の営業収益控除前）は前連結会計年度に比べて、日本では10.0%、北米では24.0%、欧州では10.5%、アジアでは23.2%、その他の地域では18.6%の増収となりました。為替変動の影響3兆5,800億円を除いた場合、当連結会計年度の営業収益は前連結会計年度に比べて、日本では10.0%、北米では3.2%、欧州では2.8%、アジアでは7.9%、その他の地域では12.7%の増収であったと考えられます。

各地域における営業収益（セグメント間の営業収益控除前）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	
	2022年	2023年	増減	増減率
連結販売台数	3,640	3,703	62	1.7%
(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	
	2022年	2023年	増減	増減率
	営業収益			
商品・製品売上収益	15,706,514	17,271,451	1,564,938	10.0%
金融事業に係る金融収益	284,922	311,744	26,822	9.4%
営業収益計	15,991,436	17,583,196	1,591,760	10.0%

日本においては、主に輸出台数を含むトヨタの販売台数が前連結会計年度に比べて62千台増加したことや、輸出取引に係る為替変動の影響などにより、増収となりました。前連結会計年度および当連結会計年度における輸出台数はそれぞれ1,716千台および1,634千台となりました。

・北米

	千台			
	3月31日に終了した1年間		増減および増減率	
	2022年	2023年	増減	増減率
連結販売台数	2,394	2,407	13	0.5%
	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	
	2022年	2023年	増減	増減率
	営業収益			
商品・製品売上収益	9,578,534	11,965,050	2,386,516	24.9%
金融事業に係る金融収益	1,587,945	1,878,850	290,905	18.3%
営業収益計	11,166,479	13,843,901	2,677,421	24.0%

北米においては、主にトヨタの販売台数が前連結会計年度に比べて13千台増加したことや、為替変動の影響により、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	
	2022年	2023年	増減	増減率
連結販売台数	1,017	1,030	13	1.3%

	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	
	2022年	2023年	増減	増減率
営業収益				
商品・製品売上収益	3,671,205	4,003,043	331,838	9.0%
金融事業に係る金融収益	196,642	270,693	74,050	37.7%
営業収益計	3,867,847	4,273,735	405,888	10.5%

欧州においては、主にトヨタの販売台数が前連結会計年度に比べて13千台増加したことや、為替変動の影響により、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	
	2022年	2023年	増減	増減率
連結販売台数	1,543	1,751	208	13.5%

	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	
	2022年	2023年	増減	増減率
営業収益				
商品・製品売上収益	6,345,172	7,832,020	1,486,848	23.4%
金融事業に係る金融収益	185,394	212,886	27,492	14.8%
営業収益計	6,530,566	8,044,906	1,514,340	23.2%

アジアにおいては、主にトヨタの販売台数が前連結会計年度に比べて208千台増加したことや、為替変動の影響により、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	
	2022年	2023年	増減	増減率
連結販売台数	1,352	1,565	213	15.8%

	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	
	2022年	2023年	増減	増減率
営業収益				
商品・製品売上収益	2,756,840	3,225,962	469,122	17.0%
金融事業に係る金融収益	171,343	246,232	74,889	43.7%
営業収益計	2,928,183	3,472,193	544,011	18.6%

その他の地域においては、トヨタの販売台数は前連結会計年度に比べて213千台増加し、増収となりました。

b. 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	
	2022年	2023年	増減	増減率
営業費用				
売上原価	24,250,784	29,128,561	4,877,778	20.1%
金融事業に係る金融費用	1,157,050	1,712,721	555,671	48.0%
販売費及び一般管理費	2,975,977	3,587,990	612,014	20.6%
営業費用合計	28,383,811	34,429,273	6,045,462	21.3%

	金額：百万円
	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	1,110,000
為替変動の影響	2,300,000
金融事業に係る金融費用の増加	320,000
原価改善の努力	1,290,000
諸経費の増減・低減努力	525,000
その他	500,462
合計	6,045,462

当連結会計年度における営業費用は34兆4,292億円と、前連結会計年度に比べて6兆454億円（21.3%）の増加となりました。

・原価改善の努力

当連結会計年度は、1兆2,900億円の営業費用の増加となりました。この増加は、資材高騰の影響1兆5,450億円によるものですが、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、VE（Value Engineering）活動を中心とした設計面での原価改善など2,050億円および工場・物流部門などにおける原価改善500億円により一部相殺されています。

原価改善の努力は、継続的に実施されているVE・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。なお、資材高騰の影響には、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。

・売上原価

当連結会計年度における売上原価は29兆1,285億円と、前連結会計年度に比べて4兆8,777億円（20.1%）の増加となりました。この増加は、主に為替換算レート変動の影響、資材高騰の影響ならびに車両販売台数および販売構成の変化による影響によるものです。

・金融事業に係る金融費用

当連結会計年度における金融事業に係る金融費用は1兆7,127億円と、前連結会計年度に比べて5,556億円（48.0%）の増加となりました。この増加は、主に金利スワップおよび金利通貨スワップの評価損益ならびに市場金利の上昇等により資金調達コストが増加したことによるものです。

・販売費及び一般管理費

当連結会計年度の販売費及び一般管理費は3兆5,879億円と、前連結会計年度に比べて6,120億円（20.6%）の増加となりました。この増加は、主に為替換算レート変動の影響、労務費の増加ならびに研究開発費の増加によるものです。

c. 営業利益

	金額：百万円
	営業利益の 対前期比増減
営業面の努力	680,000
原価改善の努力	△1,290,000
為替変動の影響	1,280,000
諸経費の増減・低減努力	△525,000
その他	△415,672
合計	△270,672

当連結会計年度における営業利益は2兆7,250億円と、前連結会計年度に比べて2,706億円（9.0%）の減益となりました。この減益は、原価改善の努力1兆2,900億円および諸経費の増減・低減努力5,250億円などによるものですが、為替変動の影響1兆2,800億円および営業面の努力6,800億円により一部相殺されています。

上記の営業面の努力は、車両販売台数および販売構成の変化ならびに販売諸費用などを含んでいます。その他は、金利スワップおよび金利通貨スワップの評価損益などを含んでいます。

また、為替変動の影響の増益要因は、主に輸出入等の外貨取引による影響1兆2,000億円によるものです。

当連結会計年度における営業利益（セグメント間の利益控除前）は前連結会計年度に比べて、北米では6,405億円、欧州では1,055億円（64.7%）、その他の地域では68億円（2.9%）の減益、日本では4,780億円（33.6%）、アジアでは421億円（6.3%）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
	営業利益の 対前期比増減
営業面の努力	365,000
原価改善の努力	△690,000
為替変動の影響	1,210,000
諸経費の増減・低減努力	△320,000
その他	△86,982
合計	478,018



・北米

	金額：百万円
	営業利益の 対前期比増減
営業面の努力	90,000
原価改善の努力	△395,000
為替変動の影響	△15,000
諸経費の増減・低減努力	△135,000
その他	△185,520
合計	△640,520

・欧州

	金額：百万円
	営業利益の 対前期比増減
営業面の努力	130,000
原価改善の努力	△120,000
為替変動の影響	△15,000
諸経費の増減・低減努力	△25,000
その他	△75,513
合計	△105,513

・アジア

	金額：百万円
	営業利益の 対前期比増減
営業面の努力	75,000
原価改善の努力	△25,000
為替変動の影響	90,000
諸経費の増減・低減努力	△45,000
その他	△52,899
合計	42,101

・その他

	金額：百万円
	営業利益の 対前期比増減
営業面の努力	60,000
原価改善の努力	△60,000
為替変動の影響	10,000
諸経費の増減・低減努力	0
その他	△16,807
合計	△6,807

d. その他の収益・費用

当連結会計年度における持分法による投資損益は6,430億円と、前連結会計年度に比べて827億円（14.8%）の増益となりました。この増益は、主に持分法適用会社の親会社の所有者に帰属する当期利益の増益によるものです。

当連結会計年度におけるその他の金融収益は3,793億円と、前連結会計年度に比べて445億円（13.3%）の増益となりました。この増益は、主に受取利息の増加によるものです。

当連結会計年度におけるその他の金融費用は1,251億円と、前連結会計年度に比べて811億円（184.4%）の減益となりました。この減益は、主に有価証券評価損の増加によるものです。

当連結会計年度における為替差損益<純額>は1,245億円と、前連結会計年度に比べて916億円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。為替差損益<純額>の減益916億円は、主に当連結会計年度の海外子会社における外貨建て買掛債務において取引時の為替相場に比べて決済時の為替相場が現地通貨安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。

当連結会計年度におけるその他<純額>は781億円の損失と、前連結会計年度に比べて56億円の減益となりました。

e. 法人所得税費用

当連結会計年度における法人所得税費用は1兆1,757億円と、前連結会計年度に比べて598億円（5.4%）の増加となりました。これは、主に繰延税金資産の回収可能性の見直しによる取崩しなどの影響によるもので、当連結会計年度における平均実際負担税率は32.0%となりました。

f. 非支配持分に帰属する当期利益

当連結会計年度における非支配持分に帰属する当期利益は416億円と、前連結会計年度に比べて171億円（70.0%）の増益となりました。この増益は、主に連結子会社の当期利益の増益によるものです。

g. 親会社の所有者に帰属する当期利益

当連結会計年度の親会社の所有者に帰属する当期利益は2兆4,513億円と、前連結会計年度に比べて3,987億円（14.0%）の減益となりました。

h. その他の包括利益（税効果考慮後）

当連結会計年度におけるその他の包括利益（税効果考慮後）は8,277億円と、前連結会計年度に比べて3,154億円利益が減少しました。これは、主に米ドルやユーロに対する為替レートが円安に進んだことにより、在外営業活動体の為替換算差額が前連結会計年度の9,028億円の利益に対し、当連結会計年度は6,760億円の利益となったことや、持分法で会計処理されている投資のその他の包括利益に対する持分相当額が前連結会計年度の3,074億円の利益に対し、当連結会計年度は1,030億円の利益となったこと、および主に公社債の価格が変動したことにより、その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産の公正価値変動が前連結会計年度の2,034億円の損失に対し、当連結会計年度は165億円の損失となったこと、ならびに主に制度資産の公正価値が変動したことにより、確定給付制度の再測定が前連結会計年度の1,362億円の利益から当連結会計年度は651億円の利益となったことによるものです。

i. 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、セグメント間の営業収益控除前です。

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	
		2022年	2023年	増減	増減率
自動車	営業収益	28,605,738	33,820,000	5,214,263	18.2%
	営業利益	2,284,290	2,180,637	△103,653	△4.5%
金融	営業収益	2,324,026	2,809,647	485,621	20.9%
	営業利益	657,001	437,516	△219,485	△33.4%
その他	営業収益	1,129,876	1,224,943	95,067	8.4%
	営業利益	42,302	103,451	61,150	144.6%
消去又は全社	営業収益	△680,133	△700,293	△20,160	—
	営業利益	12,104	3,420	△8,684	—
合計	営業収益	31,379,507	37,154,298	5,774,791	18.4%
	営業利益	2,995,697	2,725,025	△270,672	△9.0%

・自動車事業セグメント

自動車事業の営業収益は、トヨタの営業収益のうち最も高い割合を占めます。当連結会計年度における自動車事業セグメントの営業収益は33兆8,200億円と、前連結会計年度に比べて5兆2,142億円（18.2%）の増収となりました。この増収は、主に為替変動の影響3兆1,700億円や、車両販売台数および販売構成の変化による影響1兆1,500億円によるものです。

当連結会計年度における自動車事業セグメントの営業利益は2兆1,806億円と、前連結会計年度に比べて1,036億円（4.5%）の減益となりました。この営業利益の減益は、主に原価改善の努力1兆2,900億円および諸経費の増減・低減努力5,250億円によるものですが、為替変動の影響1兆2,200億円および営業面の努力7,550億円などにより一部相殺されています。

・金融事業セグメント

当連結会計年度における金融事業セグメントの営業収益は2兆8,096億円と、前連結会計年度に比べて4,856億円（20.9%）の増収となりました。この増収は、主に為替変動の影響によるものです。

当連結会計年度における金融事業セグメントの営業利益は4,375億円と、前連結会計年度に比べて2,194億円（33.4%）の減益となりました。この営業利益の減益は、主に金利スワップおよび金利通貨スワップの評価損益などによるものです。

・その他の事業セグメント

当連結会計年度におけるその他の事業セグメントの営業収益は1兆2,249億円と、前連結会計年度に比べて950億円（8.4%）の増収となりました。

当連結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1,034億円と、前連結会計年度に比べて611億円（144.6%）の増益となりました。

#### ④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。

2024年3月31日に終了する連結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、および社債・借入金等の資金調達で充当する予定です。トヨタはこれらの資金を、従来の設備の維持更新・新製品導入へ効率的に投資しつつ、モビリティ・カンパニーへの変革に向け、競争力強化・将来の成長に資する分野に重点を置いて投資する予定です。2022年4月1日から2023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、「第3 設備の状況」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社債・借入金等の資金調達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。

当連結会計年度における営業活動によるキャッシュ・フローは、前連結会計年度の3兆7,226億円の資金の増加に対し、2兆9,550億円の資金の増加となり、7,675億円減少しました。この減少は、当連結会計年度（2023年3月31日に終了した12ヶ月間）における当期利益が減少した結果、資金が3,816億円減少したことなどによるものです。

当連結会計年度における投資活動によるキャッシュ・フローは、前連結会計年度の5,774億円の資金の減少に対し、1兆5,988億円の資金の減少となり、1兆213億円減少しました。この減少は、主に定期預金の解約の金額が前連結会計年度と比較して、1兆7,627億円減少したことによる影響です。

当連結会計年度における財務活動によるキャッシュ・フローは、前連結会計年度の2兆4,665億円の資金の減少に対し、561億円の資金の減少となり、2兆4,103億円減少幅が縮小しました。この減少幅の縮小は、主に長期有利子負債による資金調達が1兆1,542億円増加したことおよび短期有利子負債による資金調達が8,189億円増加したことによるものです。

当連結会計年度における資本的支出（賃貸資産を含む）は、前連結会計年度の3兆6,115億円から3兆4,962億円と前年度並みになりました。

2024年3月31日に終了する連結会計年度において、賃貸および賃借資産を除く設備投資額は約1兆8,600億円となる予定です。

現金及び現金同等物は、2023年3月31日現在で7兆5,169億円でした。現金及び現金同等物の大部分は円建てまたは米ドル建てです。

トヨタは、現金及び現金同等物、定期預金、公社債および信託ファンドへの投資を総資金量と定義しており、当連結会計年度において総資金量は、1兆2,639億円（9.4%）増加し、14兆7,150億円となりました。

当連結会計年度における営業債権及びその他の債権は、4,432億円（14.1%）増加し、3兆5,861億円となりました。これは主に、当第4四半期連結会計期間（2023年3月31日に終了した3ヶ月間）における売上増加の影響によるものです。

当連結会計年度における棚卸資産は、4,342億円（11.4%）増加し、4兆2,556億円となりました。これは主に、貴金属の調達数量の上昇によるものです。

当連結会計年度における金融事業に係る債権合計は、3兆63億円（13.8%）増加し、24兆7,708億円となりました。これは主に、為替変動の影響によるものです。2023年3月31日現在における金融債権の地域別内訳は、北米56.9%、アジア12.0%、欧州14.0%、日本6.3%、その他の地域10.8%でした。

当連結会計年度におけるその他の金融資産合計は、2,475億円（2.1%）増加しました。

当連結会計年度における有形固定資産は、3,073億円（2.5%）増加しました。これは主に、設備投資によるものです。

当連結会計年度における営業債務及びその他の債務は、6,942億円（16.2%）増加しました。これは主に、部品調達に伴う買掛金の増加によるものです。

当連結会計年度における未払法人所得税は、4,222億円（51.1%）減少しました。これは主に、法人所得税の中間納付の増加などによるものです。

当連結会計年度における有利子負債合計は、2兆8,839億円（10.9%）増加しました。トヨタの短期借入債務は、加重平均利率2.02%の借入金と、加重平均利率3.81%のコマーシャル・ペーパーにより構成されています。当連結会計年度における短期借入債務は、前連結会計年度に比べて4,853億円（11.8%）増加し、4兆5,901億円となりました。トヨタの長期借入債務は、加重平均利率が1.29%から6.53%、返済期限が2023年から2048年の無担保の借入金、担保付きの借入金、メディアム・ターム・ノート、無担保普通社債、担保付普通社債などにより構成されています。当連結会計年度の1年以内に返済予定の長期借入債務は6,217億円（8.8%）増加し、7兆6,485億円となり、返済期限が1年超の長期借入債務は1兆7,416億円（11.7%）増加し、16兆6,853億円となりました。借入債務合計の増加は、主に金融子会社における融資残高の伸びに伴う資金需要の高まりによるものです。2023年3月31日現在で、長期借入債務の約53%は米ドル建て、約11%は円建て、約13%はユーロ建て、約6%は豪ドル建て、約3%は加ドル建て、約14%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。

2022年3月31日現在におけるトヨタの親会社の所有者に帰属する持分合計に対する有利子負債比率は、101.0%でしたが、2023年3月31日現在では103.7%となりました。

トヨタの短期および長期借入債務は、2023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	A+	A1	AAA

当連結会計年度における確定給付負債（資産）の純額は、国内および海外で、それぞれ1,240億円および3,138億円と、前連結会計年度に比べて、国内は1,082億円（46.6%）減少し、海外は508億円（19.3%）の増加となりました。確定給付負債（資産）の純額は、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、主に割引率の上昇に伴う確定給付制度債務の減少により、確定給付負債（資産）の純額は減少しました。詳細については、連結財務諸表注記23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、トヨタファイナンシャルサービス㈱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。

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、トヨタが第一受益者であるものとして連結しており、当連結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ではありません。

トヨタの非デリバティブ金融負債およびデリバティブ金融負債の残存契約満期期間ごとの金額に関しては、連結財務諸表注記19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、2023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				
	合計	返済期限			
		1年未満	1年以上 3年未満	3年以上 5年未満	5年以上
契約上の債務：					
短期借入債務	4,590,173	4,590,173	—	—	—
長期借入債務	24,790,100	7,715,466	9,875,785	5,427,639	1,771,210
有形固定資産およびその他の 資産ならびにサービスの購入 に係る契約上のコミットメン ト（注記30）	522,336	251,521	208,243	28,942	33,630
合計	29,902,609	12,557,160	10,084,028	5,456,581	1,804,840
商業上の契約債務：					
通常の事業から生じる 最大見込保証債務 （注記30）：	3,600,631	955,483	1,614,133	926,168	104,847
合計	3,600,631	955,483	1,614,133	926,168	104,847

\* 長期借入債務の金額は、将来の支払元本を表しています。

また、トヨタは2024年3月31日に終了する連結会計年度において、退職後給付制度に対し、国内および海外で、それぞれ38,309百万円および16,423百万円を拠出する予定です。

## ⑤貸出コミットメント

### a. 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。2023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1,714億円です。

### b. 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る可能性があります。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。2023年3月31日現在の販売店に対する貸出未実行残高は3兆8,209億円です。

## ⑥保証

詳細については、連結財務諸表注記30を参照ください。

## ⑦関連当事者との取引

詳細については、連結財務諸表注記32を参照ください。

## ⑧会計基準の選択に関する基本的な考え方

当社は、資本市場における財務情報の国際的な比較可能性の向上等を目的として、2021年3月期第1四半期よりIFRSを任意適用しています。

## ⑨重要な会計上の見積り

IFRSに準拠した連結財務諸表を作成するにあたり、会計方針の適用、資産・負債およびトヨタの連結財務諸表に重要な影響を与える可能性のある会計上の見積りおよび仮定に関する情報は、次のとおりです。

- ・品質保証に係る負債
- ・金融事業に係る金融損失引当金
- ・非金融資産の減損
- ・退職給付に係る負債
- ・公正価値測定
- ・繰延税金資産の回収可能性

詳細については、連結財務諸表注記4を参照ください。



## 5 【経営上の重要な契約等】

2002年1月	チェコ共和国において小型乗用車を共同生産するため、プジョー シトロエン オートモービルズ S Aとの間で合弁契約を締結（当該契約に基づき、2002年3月トヨタ プジョー シトロエン オートモービル チェコ(有)を設立）
2002年8月	中国第一汽車集团有限公司と、中国における自動車の共同事業に関する基本合意書を締結
2004年6月	中国において乗用車を生産・販売するため、広州汽車集団股份有限公司との間で合弁契約を締結（当該契約に基づき、2004年9月広汽トヨタ自動車(有)を設立）
2006年3月	富士重工業(株)（現在の(株)SUBARU）と業務提携
2017年2月	スズキ(株)と業務提携に向けた覚書を締結（2019年8月資本提携）
2017年8月	マツダ(株)と業務資本提携
2017年11月	米国において乗用車を共同生産するため、マツダ(株)との間で合弁契約を締結（当該契約に基づき、2018年3月マツダトヨタマニュファクチャリングUSA, Inc. を設立）
2019年1月	パナソニック(株)と、車載用角形電池事業に関する事業統合契約および合弁契約を締結（当該契約に基づき、2020年4月プライム プラネット エナジー&ソリューションズ(株)を設立）
2019年5月	パナソニック(株)と、街づくり事業に関する合弁契約を締結（当該契約に基づき、2020年1月プライム ライフ テクノロジーズ(株)を設立）
2019年9月	(株)SUBARUと業務資本提携拡大
2020年12月	トヨタ プジョー シトロエン オートモービル チェコ(有)（現在のトヨタ モーター マニュファクチャリング チェコ(有)）におけるチェコ共和国での小型乗用車共同生産のための合弁契約を終了（株式取得により、同月子会社化）
2021年3月	いすゞ自動車(株)、日野自動車(株)と商用事業における協業に関する共同企画契約を締結 いすゞ自動車(株)と資本提携
2021年7月	いすゞ自動車(株)、スズキ(株)、日野自動車(株)、ダイハツ工業(株)と商用事業における協業に関する共同企画契約を締結（当該契約に基づき、2021年3月に締結した、いすゞ自動車(株)、日野自動車(株)との共同企画契約を終了）

## 6 【研究開発活動】

当社は、「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」、「様々な分野での最先端技術の研究と開発に努め、世界中のお客様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」の基本理念のもと、多様化・高度化する市場ニーズを的確にとらえた、高品質・低コストのより魅力ある商品を提供するため、積極的な研究開発活動を行っています。

トヨタの研究開発は、日本においては、当社を中心に、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)、(株)豊田中央研究所、ウーブン・プラネット・ホールディングス(株) (※) などの関係各社との密接な連携のもとで推進されています。

さらに、海外各地域のお客様のニーズに的確にお応えしたクルマづくりのために、グローバルな開発体制を構築しています。主な拠点として、北米地域にトヨタ モーター エンジニアリング アンド マニュファクチャリング ノース アメリカ(株)のテクニカルセンター、キャルティ デザイン リサーチ(株)、トヨタ リサーチ インスティテュート(株)、欧州地域にトヨタ モーター ヨーロッパ(株)のテクニカルセンター、トヨタ ヨーロッパ デザイン デイベロップメント(株)、アジア地域にトヨタ ダイハツ エンジニアリング アンド マニュファクチャリング(株)のテクニカルセンター、トヨタ自動車研究開発センター(中国)(株)、一汽トヨタ技術開発(株)、広汽トヨタ自動車(株)研究開発センターがあります。

当連結会計年度に発生したトヨタの研究開発支出は1,241,686百万円です。

なお、トヨタでは研究開発支出の一部について、無形資産に計上しています。連結損益計算書に計上している研究開発費の詳細については、連結財務諸表注記27を参照ください。

当連結会計年度における事業別セグメントごとの活動状況および研究開発支出は次のとおりです。

※ ウーブン・プラネット・ホールディングス(株)は、2023年4月1日付でウーブン・バイ・トヨタ(株)に社名変更しています。

## (1) 自動車事業

トヨタは、走りの楽しさや快適性などクルマがもたらす様々な恩恵による人々の心の豊かさの向上と、環境負荷や交通事故等のクルマのネガティブな面の最小化を、同時に高いレベルで実現していくことを商品・技術開発のビジョンとして掲げています。

当連結会計年度には、「革新と挑戦」のDNAを受け継ぎつつ、お客様の多様な価値観やライフスタイルに寄り添う新時代のフラッグシップ「クラウン」を発売しました。「プリウス」はこれからの時代も選んでいただける愛車であるため強みである高い環境性能に加えスタイリッシュなデザインと走行性能を強化しました。また、電動化技術によるレクサスらしい走りやデザインを体現した、レクサス初の電気自動車(BEV)専用モデル「RZ」を発売しました。スポーツカーでは、「モータースポーツを起点としたもっといいクルマづくり」を実践し開発した「GRカローラ」を発売しました。

カーボンニュートラルへの対応については、トヨタはクルマのライフサイクル全体で、2050年カーボンニュートラルの実現に全力で取り組んでいきます。クルマづくりにおいては、エネルギーの未来と、地域毎の現実寄り添って、マルチパスウェイを軸に、今後も多様な選択肢を追求してまいります。まずは今すぐできる電動化を徹底的にやっていきます。新興国も含めてハイブリッド車(HEV)の販売を強化し、プラグインハイブリッド車(PHEV)の選択肢も増やしてまいります。重要な選択肢のひとつであるBEVは、今後数年で、ラインアップを拡充します。BEVの開発、新しい事業モデルの構築に全力で取り組んでまいります。その先の水素社会の実現に向けたプロジェクトも加速してまいります。タイや福島での社会実装や、商用燃料電池車(FCEV)の量産化、そして、モータースポーツの場を活用した水素エンジン技術の開発など、産業や国を越えたパートナーの皆様と一緒に、水素を「使う」領域の拡大を進めてまいります。さらに、エネルギー産業と連携し、カーボンニュートラル燃料の技術開発も進めてまいります。トヨタは、新興国も含めて、誰ひとり取り残すことなく電動車の普及やCO<sub>2</sub>の低減に取り組んでまいります。こうした全方位での取り組みにより、全世界で販売するクルマの平均CO<sub>2</sub>排出量は2019年と比べて、2030年には33%、2035年には50%を越える削減レベルを目指します。2050年に向かってグローバルで、着実に、脱炭素を進めてまいります。

トヨタが目指すモビリティ社会のあり方をまとめたものが、「トヨタモビリティコンセプト」です。安全・安心や運転する楽しさなどこれまで培ってきたクルマの本質的な価値を基盤にもっと社会の役に立つ存在へクルマを進化させること。そんな未来に向けて、今後、3つの領域で、モビリティカンパニーへの変革を進めてまいります。ひとつめの「モビリティ1.0」。ここで目指すのは様々なMOVEをつなげてクルマの価値を拡張させていくことです。例えば、BEVには、電気を運ぶモビリティとしての新しい可能性があります。エネルギーグリッドとして社会のエネルギーセキュリティを高める。そんな役割も果たせます。また、知能化により、クルマやお客様から集まる情報を活用すれば、クルマはもっと進化できます。この新しいクルマづくりのカギを握るのが、ソフトウェア基盤の「Arene(アレーン)」です。最新のハードとソフトがつながり、クルマと様々なアプリも自由自在につながっていく。Areneは、こうした進化を支えるプラットフォームとして重要な役割を担ってまいります。2026年の次世代BEVに向けて全力で開発を進めてまいります。ふたつめの「モビリティ2.0」で目指すのは新しい領域へのモビリティの拡張です。ご高齢の方々や過疎地にお住まいの方々、クルマ市場が成熟していない新興国など、トヨタが、移動をお支えできていない方々が、たくさんいらっしゃいます。また、「空のモビリティ」など、新しい移動の可能性も広がっています。トヨタには、フルラインアップのクルマに加えて「e - P a l e t t e」などの新しいモビリティや、MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)領域をはじめ、産業を越えた仲間とのネットワークがあります。こうした強みを生かし、今の事業範囲を越えて世界中のお客様の移動をお支えしていきたいと考えています。そして、「モビリティ3.0」は社会システムとの融合です。エネルギーや交通システム、物流、暮らしのあり方まで入り込み、街や社会と一体となったモビリティのエコシステムをつくる。そして、ウェルビーイングを実現していく未来です。そのために、Woven City(ウーブン・シティ)での実証実験を進めてまいります。例えば、新しい物流の仕組みづくりや街と一体となった自動運転モビリティの開発、また、Woven Cityを起点としたCO<sub>2</sub>フリー水素のサプライチェーン実証や暮らしの中で水素利用の可能性を広げる実証も進めてまいります。デジタルを活用したこれまでの実証に加えて、2025年からは、リアルな街での総合的な実証を加速し、パートナーとともに社会実装につなげてまいります。

当事業に係る研究開発支出は1,212,905百万円です。

(2) その他の事業

基礎研究分野においては、(株)豊田中央研究所を中心として、エネルギー・環境、機械、情報・通信、材料などの幅広い分野における研究活動に取り組んでいます。

その他の事業に係る研究開発支出は28,781百万円です。

### 第3 【設備の状況】

#### 1 【設備投資等の概要】

トヨタでは、投資効率の向上をはかりつつ、環境問題などの社会的要請に対応する新技術・新製品への設備投資や設備更新などの生産関連設備投資および販売関連ほかへの設備投資を実施しています。当連結会計年度の設備投資（使用権資産は含みません。）の内訳は、次のとおりです。

	当連結会計年度	前期比
自動車事業	1,540,322百万円	21.2%
金融事業	26,809	28.3
その他の事業	38,748	△24.3
合計	1,605,878	19.6
リース用資産（外数）	1,907,356	△16.6

自動車事業では、当社において401,565百万円の設備投資を実施しました。また、連結子会社においては、国内では、主に新技術・新製品への設備投資を実施し、主な子会社としてトヨタ車体㈱において32,560百万円、プライムアースEVエナジー㈱において29,777百万円、トヨタ自動車九州㈱において22,934百万円等の設備投資を実施しました。海外では、主に新製品の投入のための設備投資を実施し、主な子会社として、トヨタ バッテリー マニュファクチュアリング㈱において102,256百万円、トヨタ モーター マニュファクチャリング カナダ㈱において84,316百万円、トヨタ モーター マニュファクチャリング インディアナ㈱において51,919百万円等の設備投資を実施しました。

金融事業では、トヨタ モーター クレジット㈱など国内外の金融子会社において26,809百万円の設備投資を実施しました。

その他の事業では、当社および国内外の子会社において38,748百万円の設備投資を実施しました。

リース用資産については、トヨタ モーター クレジット㈱においてオペレーティング・リースの対象となる車両の取得により1,349,637百万円の設備投資を実施しました。

## 2 【主要な設備の状況】

トヨタは、類似の事業を営む事業所が国内外で多数設立されているため、その設備の状況を事業別セグメントごとに示すとともに主たる設備の状況を開示する方法によっています。

当連結会計年度末（2023年3月31日現在）における状況は、次のとおりです。

### （1）事業別セグメント内訳

事業別 セグメントの 名称	帳簿価額（百万円）				
	土地	建物	機械装置	賃貸用車両 及び器具	合計
自動車事業	1,331,123	1,813,955	3,159,250	277,513	6,581,841
金融事業	132	1,016	12,133	4,891,154	4,904,435
その他の事業	87,802	120,655	95,570	17	304,044
合計	1,419,057	1,935,625	3,266,953	5,168,683	11,790,318

（注）1 上記帳簿価額には、建設仮勘定843,656百万円を含みません。

2 事業別セグメントごとの従業員数は、「第1 企業の概況 5 従業員の状況」と開示内容が重複するため、記載を省略しています。

### （2）提出会社の状況

主な事業所名 (所在地)	事業別 セグメントの 名称	主な設備の 内容	帳簿価額（百万円）				従業員数 (人)
			土地 (面積千㎡)	建物	機械装置、 賃貸用車両 及び器具	合計	
本社 (愛知県豊田市)	自動車 および その他	研究用設備	15,054 ( 2,767) (※ 32)	100,920	79,073	195,047	22,891
トヨタテクニカル センター下山 (愛知県豊田市)	自動車	研究用設備	76,786 ( 5,573) (※ 469)	57,433	3,709	137,928	347
田原工場 (愛知県田原市)	自動車	自動車 生産設備	65,606 ( 4,032) (※ 25)	31,765	29,423	126,794	6,509
本社工場 (愛知県豊田市)	自動車	自動車部品 生産設備	91 ( 623)	49,759	31,682	81,532	1,838
元町工場 (愛知県豊田市)	自動車	自動車 生産設備	5,034 ( 1,575) (※ 6)	24,270	36,118	65,423	8,135
衣浦工場 (愛知県碧南市)	自動車	自動車部品 生産設備	9,778 ( 808) (※ 122)	14,022	31,687	55,488	2,791
東富士研究所 (静岡県裾野市)	自動車	研究用設備	9,160 ( 2,722) (※ 21)	21,912	15,995	47,066	2,572
堤工場 (愛知県豊田市)	自動車	自動車 生産設備	1,813 ( 1,004) (※ 130)	11,736	28,250	41,799	4,811
上郷工場 (愛知県豊田市)	自動車	自動車部品 生産設備	1,120 ( 895) (※ 58)	13,131	24,299	38,550	3,172
高岡工場 (愛知県豊田市)	自動車	自動車 生産設備	4,059 ( 1,318) (※ 72)	14,240	16,877	35,176	4,189

（注）1 上記帳簿価額には、建設仮勘定を含みません。

2 上表の（※）は賃借中の土地（単位：千㎡）であり、外数です。

## (3) 国内子会社の状況

主な子会社 および事業所名 (主な所在地)	事業別 セグメントの 名称	主な設備の 内容	帳簿価額 (百万円)				従業員数 (人)
			土地 (面積千㎡)	建物	機械装置、 賃貸用車両 及び器具	合計	
トヨタモビリティ 東京㈱ 本社ほか (東京都港区)	自動車	自動車販売 設備および リース用車 両	108,998 ( 388) (※ 91)	62,989	50,220	222,207	6,702
ダイハツ工業㈱ 本社(池田)工場 ほか (大阪府池田市)	自動車	自動車 生産設備	43,938 ( 7,739) (※ 53)	69,967	60,043	173,949	11,048
日野自動車㈱ 日野工場ほか (東京都日野市)	自動車	自動車 生産設備	34,835 ( 6,324) (※ 39)	79,837	36,171	150,843	12,244
トヨタ自動車九州㈱ 宮田工場ほか (福岡県宮若市)	自動車	自動車 生産設備	38,303 ( 1,940)	44,841	60,193	143,336	8,508
トヨタ車体㈱ 富士松工場ほか (愛知県刈谷市)	自動車	自動車 生産設備	34,457 ( 2,274) (※ 246)	44,508	64,145	143,110	11,504

(注) 1 上記帳簿価額には、建設仮勘定を含みません。

2 上記の子会社には、上表のほか、リース取引に係る使用権資産が40,193百万円あります。

上表の(※)は使用権資産に含まれる土地(単位:千㎡)であり、外数です。

3 上表には、車両運搬具を中心にオペレーティング・リース取引に係る賃貸資産が42,584百万円含まれています。また、賃貸中の土地が含まれており、面積は341千㎡です。

## (4) 在外子会社の状況

主な子会社 および事業所名 (主な所在地)	事業別 セグメントの 名称	主な設備の 内容	帳簿価額 (百万円)				従業員数 (人)
			土地 (面積千㎡)	建物	機械装置、 賃貸用車両 及び器具	合計	
トヨタ モーター マニュファクチャリ ング カナダ(株) (Cambridge, Ontario, Canada)	自動車	自動車 生産設備	2,908 ( 4,752)	28,144	203,704	234,757	7,904
トヨタ モーター マニュファクチャリ ング インディアナ (株) (Princeton, Indiana, U. S. A.)	自動車	自動車 生産設備	2,675 ( 4,359)	22,746	164,471	189,893	6,490
トヨタ モーター マニュファクチャリ ング テキサス(株) (San Antonio, Texas, U. S. A.)	自動車	自動車 生産設備	1,042 ( 8,127)	18,764	165,776	185,581	2,881
タイ国トヨタ自動車 (株) (Samutprakarn, Thailand)	自動車	自動車 生産設備	38,136 ( 4,414)	24,992	74,472	137,601	8,189
トヨタ モーター マニュファクチャリ ング ケンタッキー (株) (Georgetown, Kentucky, U. S. A.)	自動車	自動車 生産設備	5,220 ( 5,161)	29,876	99,656	134,753	7,715

- (注) 1 上記帳簿価額には、建設仮勘定を含みません。  
2 上記の子会社には、上表のほか、リース取引に係る使用権資産が49,783百万円あります。  
上表の(※)は使用権資産に含まれる土地(単位:千㎡)であり、外数です。  
3 上表には、賃貸中の土地が含まれており、面積は911千㎡です。



### 3 【設備の新設、除却等の計画】

トヨタの設備投資については、さらなる投資効率の向上をはかりつつ、今後の生産計画、需要予測等を総合的に勘案して計画しています。

翌連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）におけるトヨタの設備の新設等に係る投資予定金額（総額）は1,860,000百万円です。なお、この金額はリース用資産に係る投資を含みません。

重要な設備の新設、除却等の計画は、次のとおりです。

#### （1）新設等

会社名	所在地	事業別 セグメントの 名称	設備の内容	投資予定金額（百万円） （自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）	資金調達 方法
トヨタ自動車㈱	愛知県 豊田市	自動車 および その他	生産設備等	530,000	自己資金
トヨタ バッテリー マニュファクチャリング㈱	Liberty, North Carolina, U. S. A.	自動車	生産設備等	186,000	自己資金
トヨタ モーター マニュファクチャリング グアナフアト㈱	Apaseo el Grande, Guajuato, Mexico	自動車	生産設備等	104,400	自己資金
トヨタ モーター マニュファクチャリング インディアナ㈱	Princeton, Indiana, U. S. A.	自動車	生産設備等	91,700	自己資金
プライム プラネット エナジー& ソリューションズ㈱	東京都 中央区	自動車	生産設備等	76,500	自己資金
トヨタ モーター マニュファクチャリング ケンタッキー㈱	Georgetown, Kentucky, U. S. A.	自動車	生産設備等	75,700	自己資金

#### （2）除却および売却

経常的な設備の更新のための除却および売却を除き、重要な設備の除却および売却の計画はありません。

## 第4 【提出会社の状況】

### 1 【株式等の状況】

#### (1) 【株式の総数等】

##### ① 【株式の総数】

種類	発行可能株式総数 (株)
普通株式	50,000,000,000
計	50,000,000,000

##### ② 【発行済株式】

種類	事業年度末現在 発行数 (株) (2023年3月31日)	提出日現在 発行数 (株) (2023年6月30日)	上場金融商品取引所名 又は登録認可金融商品 取引業協会名	内容
普通株式	16,314,987,460	16,314,987,460	東京、名古屋、ニュー ヨーク、ロンドン各証 券取引所 (東京はプラ イム市場、名古屋はプ レミア市場)	単元株式数 100株 (注)
計	16,314,987,460	16,314,987,460	—	—

(注) 発行済株式は、すべて議決権を有する株式です

#### (2) 【新株予約権等の状況】

##### ① 【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

##### ② 【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

##### ③ 【その他の新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

#### (3) 【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項はありません。

(4) 【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (千株)	発行済株式 総数残高 (千株)	資本金増減額 (百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
2018年4月1日～ 2019年3月31日	—	3,310,097	—	635,402	—	655,323
2019年4月1日～ 2020年3月31日	—	3,310,097	—	635,402	—	655,323
2020年4月1日～ 2021年3月31日	—	3,310,097	—	635,402	—	655,323
2021年4月1日～ 2022年3月31日 (注)	13,004,890	16,314,987	—	635,402	—	655,323
2022年4月1日～ 2023年3月31日	—	16,314,987	—	635,402	—	655,323

(注) 発行済株式総数は、2021年4月3日に第1回AA型種類株式を消却したことにより47,100,000株減少し、2021年10月1日付で普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行ったことにより13,051,989,968株増加しています。

(5) 【所有者別状況】

2023年3月31日現在

区分	株式の状況（1単元の株式数100株）								単元未満 株式の状況 (株)
	政府及び 地方公共 団体	金融機関	金融商品 取引業者	その他の 法人	外国法人等		個人 その他	計	
					個人以外	個人			
株主数 (人)	3	394	85	6,199	1,186	1,697	901,833	911,397	—
所有株式数 (単元)	955	50,478,579	2,473,537	34,179,839	29,600,940	16,221	46,364,355	163,114,426	3,544,860
所有株式数 の割合 (%)	0.00	30.94	1.52	20.95	18.15	0.01	28.43	100.00	—

- (注) 1 「その他の法人」欄には、(株)証券保管振替機構名義の株式が、202単元含まれています。  
 2 当社所有の自己株式は、株主総会決議または取締役会決議に基づく自己株式の取得、および単元未満株式の買取請求によるものであり、「個人その他」に27,498,077単元含まれています。  
 3 単元未満株式のみを有する株主数は、78,151人です。

## (6) 【大株主の状況】

氏名又は名称	住所	所有株式数 (千株)	2023年3月31日現在
			発行済株式(自己株式を除く)の総数に対する所有株式数の割合(%)
日本マスタートラスト信託銀行(株)	東京都港区浜松町二丁目11番3号	1,905,736	14.05
(株)豊田自動織機	愛知県刈谷市豊田町二丁目1番地	1,192,331	8.79
(株)日本カストディ銀行	東京都中央区晴海一丁目8番12号	908,259	6.70
日本生命保険(相)	大阪府大阪市中央区今橋三丁目5番12号	633,489	4.67
ジェーピー モルガン チェース バンク (常任代理人 (株)みずほ銀行決済 営業部)	25 Bank Street, Canary Wharf, London, E14 5JP, United Kingdom (東京都港区港南二丁目15番1号)	535,113	3.94
(株)デンソー	愛知県刈谷市昭和町一丁目1番地	449,576	3.31
ステート ストリート バンク ア ンド トラスト カンパニー (常任代理人 (株)みずほ銀行決済 営業部)	P. O. BOX 351 Boston Massachusetts 02101 U. S. A. (東京都港区港南二丁目15番1号)	335,369	2.47
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 (常任代理人 (株)三井住友銀行)	240 Greenwich Street, 8th Floor West, New York, NY 10286, U. S. A (東京都千代田区丸の内一丁目1番2 号)	292,036	2.15
三井住友海上火災保険(株)	東京都千代田区神田駿河台三丁目9番地	284,072	2.09
東京海上日動火災保険(株)	東京都千代田区大手町二丁目6番4号	255,324	1.88
計	—	6,791,304	50.06

- (注) 1 上記のほか、当社が所有している自己株式2,749,808千株があります。
- 2 上記、各信託銀行所有株式数は、すべて信託業務に係る株式の総数です。各信託銀行所有株式数のうち株主名簿上所有株式数が最も多い名義分は、それぞれ次のとおりです。  
日本マスタートラスト信託銀行(株) (信託口) 1,784,184千株、(株)日本カストディ銀行 (信託口) 557,990千株
- 3 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 ホルダーズは、ADR (米国預託証券) の受託機関であるザ バンク オブ ニューヨーク メロンの株式名義人です。

(7) 【議決権の状況】

① 【発行済株式】

2023年3月31日現在

区分	株式数 (株)	議決権の数 (個)	内容
無議決権株式	—	—	—
議決権制限株式 (自己株式等)	—	—	—
議決権制限株式 (その他)	—	—	—
完全議決権株式 (自己株式等) (注) 1	普通株式 2,783,771,900	—	—
完全議決権株式 (その他) (注) 2	普通株式 13,527,670,700	135,276,707	—
単元未満株式	普通株式 3,544,860	—	—
発行済株式総数	16,314,987,460	—	—
総株主の議決権	—	135,276,707	—

(注) 1 「完全議決権株式 (自己株式等)」は、自己株式2,749,807,700株と相互保有株式33,964,200株です。

2 「完全議決権株式 (その他)」には、(株)証券保管振替機構名義の株式が20,200株 (議決権202個) 含まれています。

## ② 【自己株式等】

2023年3月31日現在

所有者の氏名 又は名称	所有者の住所	自己名義 所有株式数 (株)	他人名義 所有株式数 (株)	所有株式数 の合計 (株)	発行済株式総数 に対する所有 株式数の割合(%)
トヨタ自動車㈱ [自己株式]	愛知県豊田市トヨタ町 1番地	2,749,807,700	—	2,749,807,700	16.85
豊田合成㈱	愛知県清須市春日長畑 1番地	9,091,100	—	9,091,100	0.06
名古屋テレビ放送㈱	愛知県名古屋市中区橋 二丁目10番1号	4,500,000	—	4,500,000	0.03
フタバ産業㈱	愛知県岡崎市橋目町 字御茶屋1番地	4,081,500	—	4,081,500	0.03
トヨタ瑞浪開発㈱	岐阜県瑞浪市日吉町 8671番地の1	2,853,300	—	2,853,300	0.02
豊田鉄工㈱	愛知県豊田市細谷町 四丁目50番地	2,500,000	—	2,500,000	0.02
アイシン高丘㈱	愛知県豊田市高丘新町 天王1番地	2,420,300	—	2,420,300	0.01
㈱デンソーテン	兵庫県神戸市兵庫区 御所通一丁目2番28号	1,736,900	—	1,736,900	0.01
豊臣機工㈱	愛知県安城市今本町 東向山7番地	1,585,800	—	1,585,800	0.01
トヨタ紡織㈱	愛知県刈谷市豊田町 一丁目1番地	1,242,400	—	1,242,400	0.01
京三電機㈱	茨城県古河市丘里 11番地3	1,112,000	—	1,112,000	0.01
ナミコー㈱	兵庫県伊丹市東有岡 一丁目65番地	700,000	—	700,000	0.00
トリニティ工業㈱	愛知県豊田市柿本町 一丁目9番地	500,000	—	500,000	0.00
共和レザー㈱	静岡県浜松市南区東町 1876番地	500,000	—	500,000	0.00
愛三工業㈱	愛知県大府市共和町 一丁目1番地の1	488,800	—	488,800	0.00
㈱東海理化電機製作所	愛知県丹羽郡大口町 豊田三丁目260番地	389,900	—	389,900	0.00
大豊工業㈱	愛知県豊田市緑ヶ丘 三丁目65番地	76,000	—	76,000	0.00
㈱徳島ダイハツモータース	徳島県徳島市論田町 本浦下84番地	65,000	—	65,000	0.00
アイシン軽金属㈱	富山県射水市奈呉の江 12番地の3	49,500	—	49,500	0.00
㈱メタルアート	滋賀県草津市野路 三丁目2番18号	39,000	—	39,000	0.00
㈱浅野歯車工作所	大阪府大阪狭山市東池尻 四丁目1402番地の1	31,400	—	31,400	0.00
津田工業㈱	愛知県刈谷市幸町 一丁目1番地1	1,300	—	1,300	0.00
計	—	2,783,771,900	—	2,783,771,900	17.06

(注) 自己株式等は受渡日を基準として算定したものです。

## 2 【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】 会社法第155条第3号および会社法第155条第7号による普通株式の取得

### (1) 【株主総会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

### (2) 【取締役会決議による取得の状況】

会社法第155条第3号による普通株式の取得

区分	株式数 (株)	価額の総額 (円)
取締役会 (2022年3月23日) での決議状況 取得期間 (2022年3月24～2022年5月10日)	80,000,000 (上限)	100,000,000,000 (上限)
当該事業年度前における取得自己株式	2,111,000	4,607,473,033
当事業年度における取得自己株式	44,114,900	95,392,356,748
残存決議株式の総数および価額の総額	33,774,100	170,219
当事業年度の末日現在の未行使割合 (%)	42.2	0.0
当期間における取得自己株式	—	—
提出日現在の未行使割合 (%)	—	—

区分	株式数 (株)	価額の総額 (円)
取締役会 (2022年5月11日および2022年9月21日) での決議状況 取得期間 (2022年6月17日～2022年11月1日)	140,000,000 (上限)	200,000,000,000 (上限)
当該事業年度前における取得自己株式	—	—
当事業年度における取得自己株式	90,270,600	185,684,676,616
残存決議株式の総数および価額の総額	49,729,400	14,315,323,384
当事業年度の末日現在の未行使割合 (%)	35.5	7.2
当期間における取得自己株式	—	—
提出日現在の未行使割合 (%)	—	—

(注) 2022年5月11日開催の取締役会において、自己株式取得に係る事項を決議しましたが、2022年9月21日開催の取締役会において、自己株式の取得期間を2022年9月30日から2022年11月1日へ延長することを決議しました。

区分	株式数 (株)	価額の総額 (円)
取締役会 (2022年11月1日) での決議状況 取得期間 (2022年11月2日～2023年5月12日)	110,000,000 (上限)	150,000,000,000 (上限)
当該事業年度前における取得自己株式	—	—
当事業年度における取得自己株式	79,158,400	149,999,952,100
残存決議株式の総数および価額の総額	30,841,600	47,900
当事業年度の末日現在の未行使割合 (%)	28.0	0.0
当期間における取得自己株式	—	—
提出日現在の未行使割合 (%)	—	—

区分	株式数 (株)	価額の総額 (円)
取締役会 (2023年5月10日) での決議状況 取得期間 (2023年5月18日～2023年10月31日)	120,000,000 (上限)	150,000,000,000 (上限)
当該事業年度前における取得自己株式	—	—
当事業年度における取得自己株式	—	—
残存決議株式の総数および価額の総額	120,000,000	150,000,000,000
当事業年度の末日現在の未行使割合 (%)	100.0	100.0
当期間における取得自己株式	11,537,500	22,468,999,350
提出日現在の未行使割合 (%)	90.4	85.0

(注) 1 当事業年度および当期間における取得自己株式の価格の総額には、自己株式の取得にかかる委託手数料は含まれません。

2 当期間における取得自己株式には、2023年6月1日から有価証券報告書提出日までの取得は含まれていません。



(3) 【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

会社法第155条第7号による普通株式の取得

区分	株式数 (株)	価額の総額 (円)
当事業年度における取得自己株式	10,615	21,533,868
当期間における取得自己株式	1,220	2,289,338

(注) 当期間における取得自己株式には、2023年6月1日から有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取による取得は含まれていません。

(4) 【取得自己株式の処理状況及び保有状況】

区分	当事業年度		当期間	
	株式数 (株)	処分価額の総額 (円)	株式数 (株)	処分価額の総額 (円)
引き受ける者の募集を行った取得自己株式	—	—	—	—
消却の処分を行った取得自己株式	—	—	—	—
合併、株式交換、株式交付、会社分割に係る移転を行った取得自己株式	—	—	—	—
その他 (新株予約権の権利行使)	—	—	—	—
その他 (第三者割当による自己株式の処分)	—	—	—	—
その他 (譲渡制限付株式報酬)	432,700	572,777,971	—	—
保有自己株式数	2,749,807,731	—	2,761,346,451	—

(注) 当期間の株式数および処分価額の総額には、2023年6月1日から有価証券報告書提出日までの新株予約権の権利行使による譲渡および単元未満株式の買取による取得は含まれていません。

### 3 【配当政策】

当社は、株主の皆様の利益向上を重要な経営方針の一つとして位置付けており、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ます。

配当金については、安定的・継続的に増配を行うよう努めていきます。

今後も厳しい競争を勝ち抜き、モビリティカンパニーへの変革に向けて、内部留保資金については、カーボンニュートラル社会の実現に向けた環境技術やお客様の安全・安心のための安全技術等の次世代の成長投資、従業員や取引先、地域社会等を含めたすべてのステークホルダーの皆様のために活用していきます。

当社の剰余金の配当は、中間配当および期末配当の年2回を基本的な方針としており、これらの配当は、定款に基づき、取締役会で決議しています。

当期の配当金については、上記方針に基づき、中間配当は1株につき25円、期末配当は1株につき35円とし、年間の配当金としては1株につき60円となりました。

なお、基準日が当事業年度に属する剰余金の配当は、以下のとおりです。

決議年月日	配当金の総額 (百万円)	1株当たり配当額 (円)
2022年11月1日 取締役会決議	342,187	25.00
2023年5月10日 取締役会決議	474,781	35.00

## 4 【コーポレート・ガバナンスの状況等】

### (1) 【コーポレート・ガバナンスの概要】

#### ①コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

当社は、持続的な成長と長期安定的な企業価値の向上を経営の重要課題としています。

その実現のためには、株主やお客様をはじめ、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くとともに、お客様に満足していただける商品を提供し続けることが重要と考え、コーポレート・ガバナンスの充実に取り組んでいます。

#### ②企業統治の体制の概要及び当該体制を採用する理由

トヨタはモビリティカンパニーへの変革を進めるために、改めて歩んできた道を振り返り、未来への道標となる「トヨタフィロソフィー」をまとめました。モビリティカンパニーとして移動にまつわる課題に取り組むことで、人や企業、コミュニティの可能性を広げ、「幸せを量産」することを使命としています。そのために、モノづくりへの徹底したこだわりに加えて、人と社会に対するイマジネーションを大切に、様々なパートナーと共に、唯一無二の価値を生み出してまいります。

#### 〔業務執行・監督〕

リーマン・ショック以降の「もっといいクルマづくり」により、グローバルでフルラインアップの商品をより適時適所に、良品廉価で提供し、各国・地域のお客様に寄り添った商品・サービスを提供するために、2011年の「地域別経営」、2013年の「ビジネスユニット制」、2016年の「カンパニー制」導入に続き、2017年は、意思決定と業務執行のスピードをさらに上げるため、「取締役＝意思決定・監督」と「執行役員＝業務執行」の位置づけを一層明確にしました。

2018年には、各現場と一体となった執行のスピードアップを図るため、執行役員体制の変更時期を従来の4月から1月に前倒したほか、コーポレート機能の見直しや、国内販売事業本部のチャンネル制から地域制への再編などにより、よりお客様・現場の近くでの意思決定が可能な体制へ変更しました。

2019年には、「経営のスピードアップ」と「人材育成の強化」を一層進めるため、専務役員以上を役員に、常務役員、常務理事、基幹職1級・2級、技範級を幹部職にしました。幹部職は、若手、ベテランに関わらず、本部長・副本部長、工場長、統括部長からグループ長までの幅広いポストに適材適所で配置し、その時々の経営課題に対応し、現地現物での人材育成を強化しました。

2020年4月には、「副社長」と「執行役員」を「執行役員」に一本化し、2020年7月には「執行役員」の役割をさらに明確化しました。機能を超え、社長と会社全体を見据えて経営を進めるメンバーを「執行役員」と再定義し、プレジデント・地域CEO・本部長は、現場で実行部隊をリードする役割として、権限を移譲するとともに、「幹部職」に一本化しました。執行役員、幹部職は、その時々の役割であり、課題や進むべき道に応じてメンバーを変更していき、これまで以上に「適材適所」の柔軟な配置を可能としました。

一方、経営環境は目まぐるしく変化し、社長とともに経営（ヒト、モノ、カネ）を担う役割の必要性が高まっていると認識していたため、2022年4月には、執行役員の役割を整理し、経営視点に専念する執行役員を副社長と定義し、あらためて「副社長」を設置しました。

2023年4月には、「継承と進化」をテーマに執行役員の定義を「商品（もっといいクルマづくり）と地域（町いちばん）を軸にした経営」を実践する経営チームへ見直し、副社長は商品と地域の両軸から豊富な知識と経験を有する人材を選出しました。

トヨタでは「適材適所」の考えに基づき、機動的、継続的に改革を行ってきました。こうした改革の流れをさらに推し進め、グローバルトヨタとしての最適視点で経営を考える体制を目指していきます。

持続的成長と中長期的な企業価値向上に向けて、取締役会より権限を委譲された社長・執行役員が、ビジネスユニット（カンパニー／事業・販売）と一体となり迅速な意思決定を実現し、取り組みを推進します。また、社外取締役・社外監査役も参加する「サステナビリティ会議」では、サステナビリティに関連する重要案件について、持続的成長に向けた外部意見・助言を経営に反映し、企業価値向上に貢献しています。「サステナビリティ会議」の概要は後記のとおりです。

その他、「労使協議会・労使懇談会」などの各種協議会を通じて、様々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、モニタリングを行っています。

トヨタに関わるすべてのステークホルダーにトップの想いや会社の方向性を伝えるため、トヨタのありのままの姿をトヨタタイムズを通じて発信しています。

#### 「サステナビリティ会議」の概要

目的および権限	「トヨタフィロソフィー」の精神に則り、すべてのステークホルダーに必要とされるモビリティカンパニーとして中長期的な持続的成長を実現するため、Environment（環境）、Social（社会課題）、Governance（内部統制およびコンプライアンス）を中心とする内外の変化を総覧し、サステナビリティに関連する重要案件について、持続的成長に向けた外部意見・助言を経営に反映し、企業価値向上に貢献する。
人数	8名（うち、社外取締役2名、社外監査役1名）
メンバー	取締役社長 佐藤 恒治（議長） 社外取締役 菅原 郁郎 社外取締役 Sir Philip Craven 社外監査役 George Olcott Chief Sustainability Officer 大塚 友美 Chief Human Resources Officer 東 崇徳 他 幹部職2名

#### 〔取締役体制〕

取締役体制については、会社の持続的成長と中長期的な企業価値向上に向けた責任を果たすため、総合的に検討しています。創業の理念を示した「豊田綱領」の考え方に沿って、「商品と地域を軸にした経営」を実践し、将来に亘る持続的成長に向けた意思決定への貢献や、電動化、知能化、多様化への対応や仲間づくりなどモビリティカンパニーへの変革と、気候変動問題などの社会課題の解決に貢献できることが、取締役には必要と考えています。取締役の選解任については、社外取締役が過半数を占める「役員人事案策定会議」にて取締役会に上程する案を検討しています。「役員人事案策定会議」の概要は後記のとおりです。

また、当社は、経営の意思決定に社外の声を十分に反映するため、社外取締役4名を選任し、全員を独立役員として金融商品取引所に届出をしています。独立役員である社外取締役の選任にあたっては、会社法に定める社外取締役の要件および金融商品取引所が定める独立性基準に従って検討しています。社外取締役からは、当社の経営判断・意思決定の過程で、業務執行から独立した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。

#### 〔監査役制度〕

当社は、監査役制度を採用しており、監査役6名（社外監査役3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。モビリティカンパニーへの変革により、将来にわたりグローバルに持続的成長をめざす当社において適切に監査を実施するため、社内事情に通じた常勤監査役と、高い専門性・見識を有する社外監査役で構成され、監査役それぞれが単独でも監査権限を行使できる独任制が維持される監査役会設置会社が適していると考えています。監査役の選任については、業務執行状況の監査に加え、公正・中立的な立場で経営に対する意見・助言をいただける人材が必要だと考えており、社外取締役が過半数を占める「役員人事案策定会議」にて監査役会に提案する内容を検討しています。

また、当社では3名の社外監査役を選任しており、全員を独立役員として金融商品取引所に届出をしています。社外監査役選任にあたっては、会社法に定める社外監査役の要件および金融商品取引所が定める独立性基準に従って検討しています。

「役員人事案策定会議」の概要

目的および権限	取締役会に上程する取締役、監査役の選解任案の検討
人数	6名（うち、社外取締役4名）
メンバー	代表取締役 早川 茂（議長） 取締役 宮崎 洋一 社外取締役 菅原 郁郎 社外取締役 Sir Philip Craven 社外取締役 大島 真彦 社外取締役 大藪 恵美

〔取締役・監査役の報酬〕

当社の役員報酬制度については、「(4) 役員の報酬等」を参照ください。  
当社の取締役の報酬等の額またはその制度については、取締役会および社外取締役が過半数を占める「報酬案策定会議」で決定します。「報酬案策定会議」の概要は次のとおりです。

「報酬案策定会議」の概要

目的および権限	役員報酬制度の検討および会社業績や取締役の職責、成果等を踏まえた個人別報酬額の決定（取締役会は、当事業年度の報酬総額の決議と、個人別報酬額の決定を「報酬案策定会議」に一任することの決議を実施）
人数	6名（うち、社外取締役4名）
メンバー	代表取締役 早川 茂（議長） 取締役 宮崎 洋一 社外取締役 菅原 郁郎 社外取締役 Sir Philip Craven 社外取締役 大島 真彦 社外取締役 大藪 恵美

〔取締役・監査役のトレーニング〕

当社は、当社が重視する「もっといいクルマづくり」「現地現物」の精神の理解・実践に加え、将来に亘る持続的成長に向けた意思決定に貢献できる人材が必要であるという観点から、座学にとどまらない実践的な社外役員ミーティング、役員研修会、工場視察などの機会を設定しています。

以上に加えて、社外取締役や社外監査役には、当社の考え方や取り組みを理解いただくために、子会社も含めた現場視察などを実施しています。取締役会の前には、議題を直接説明するなどして、各経営課題に対して、適切な助言をいただけるよう留意しています。また、社外役員会や社外取締役会などを通じて、経営戦略等について、業務執行側の役員との議論の場を設け、理解を深めていただいています。

〔内部監査〕

経営者直轄の独立した専任組織（内部監査室40名）を設置して、体制面の充実をはかり、各年度の内部監査方針・監査結果を取締役会および監査役会に報告するとともに、内部業務監査の状況については、監査役に定期的に報告しています。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。

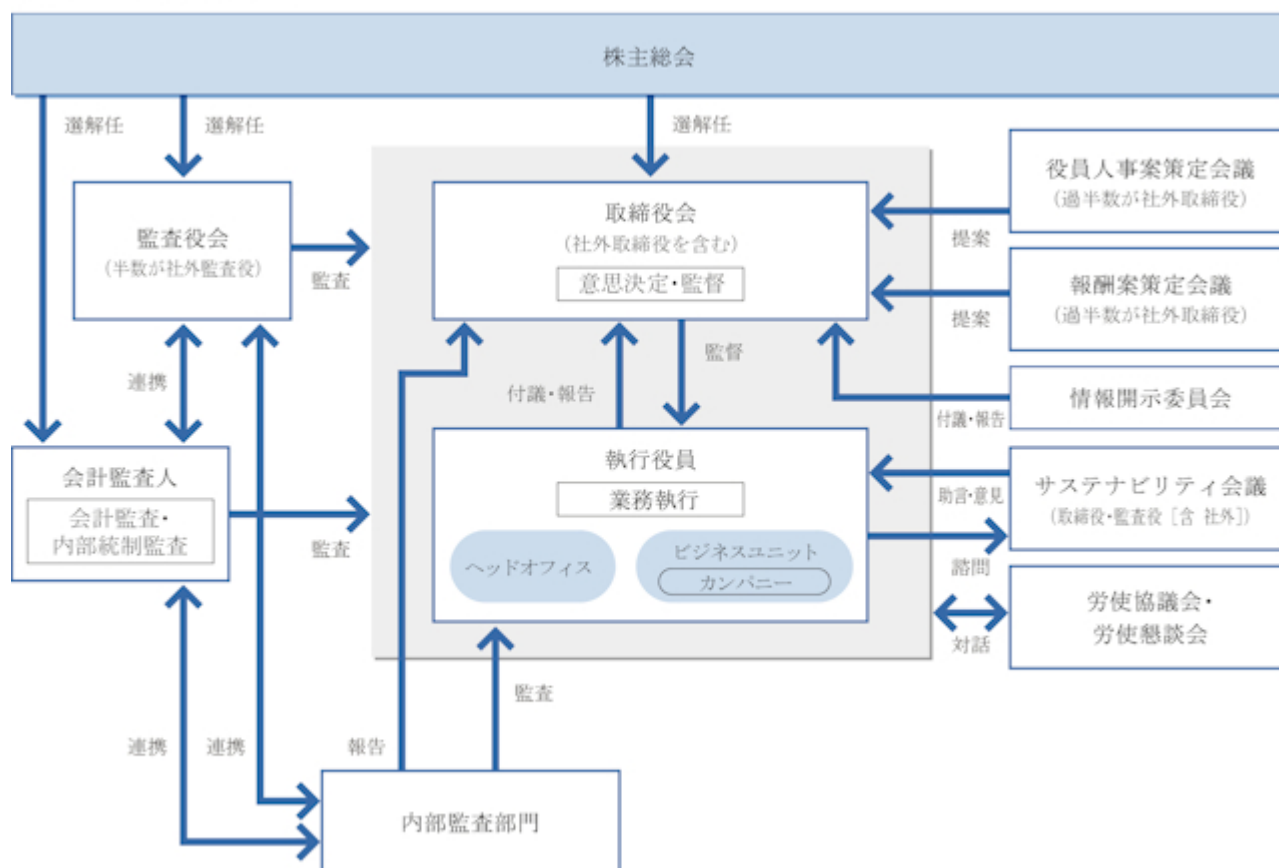
内部監査室では、財務報告に係る内部統制の有効性の評価を米国企業改革法404条および金融商品取引法第24条の4の4第1項に従い、行っています。監査役監査および内部監査に、外部監査人による会計監査を加えた3つの監査機能は、財務報告に対する信頼性向上のため、定期的に、あるいは必要に応じて随時会合をもち、それぞれの監査計画と結果について情報共有、意思疎通をはかりながら、効率的で実効性のある監査を実施しています。

アカウンタビリティの充実としては、情報開示の正確性・公正性および適時性を確保するために経理本部長を委員長とする「情報開示委員会」を設置しています。情報開示委員会は、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（Form 20-F）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、臨時委員会を適時開催しています。

当社は、お客様の声や現場の情報を迅速に経営陣に伝え、適時・的確な経営判断を実現することに加え、その経営判断がお客様や社会に受け入れていただけるもの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。当社としては、社外取締役を含む取締役会と、社外監査役を含む監査役会により、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。

今後とも、以上のような長期的な視点からの経営戦略の立案と施策の実行を通じて企業価値の長期安定的な向上に努めていきたいと考えています。

#### コーポレートガバナンス体制



#### ③企業統治に関するその他の事項

##### a. 内部統制システム等に関する基本的な考え方及びその整備状況

〔業務の適正を確保するための体制に関する基本認識〕

当社は、「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。

〔業務の適正を確保するための体制とその運用状況の概要〕

当社は、「内部統制の整備に関する基本方針」に基づき、企業集団としての業務の適正を確保するための体制整備とその適切な運用に努めています。また、毎事業年度、内部統制の整備・運用状況の点検を行い、内部統制の運用実施部署における活動が自律的に実施され、必要に応じ強化が図られていることを確認するとともに、その内容をサステナビリティ会議および取締役会で確認しています。

以上の認識を基盤にした、会社法所定の以下の項目に関する当社の基本方針は次のとおりです。

(1) 取締役の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

〔体制〕

- ① 倫理規程、取締役に必要な法知識をまとめた解説書等を用い、就任時の説明等の場において、取締役が法令および定款に則って行動するよう徹底します。
- ② 業務執行にあたっては、取締役会および組織横断的な各種会議体で、総合的に検討したうえで意思決定を行います。また、これらの会議体への付議事項を定めた規程に基づき、適切に付議します。
- ③ 企業倫理、コンプライアンスおよびリスク管理に関する重要課題と対応について取締役会等で適切に審議します。

〔運用状況の概要〕

- ① 取締役を含む役員が遵守すべき基本的事項を「トヨタ基本理念」「トヨタ行動指針」「役員倫理規程」等に規定し、各役員に周知しています。また、役員が留意すべき法令や定款の内容をマニュアルに記載し、各役員に周知するとともに、新任役員に対してはコンプライアンスに関する教育を行っています。
- ② 業務執行にあたっては、会議体への付議事項を定めた規程に基づき、取締役会および組織横断的な各種会議体に適切に付議し、総合的に検討したうえで意思決定を行っています。取締役会では、(1)会社法および他の法令に規定された事項、(2)定款に規定された事項、(3)株主総会の決議により委任された事項、(4)その他経営上の重要な事項を決議事項とし、(1)業務の執行の状況、その他会社法および他の法令に規定された事項、(2)その他取締役会が必要と認めた事項を報告事項として定めています。
- ③ 「トヨタ基本理念」「トヨタグローバルビジョン」「トヨタフィロソフィー」等の精神に則り中長期的に持続的成長するガバナンス体制の実現を目的に、サステナビリティ、企業倫理、コンプライアンスおよびリスク管理に関する重要課題と対応について、サステナビリティ会議または取締役会等で適切に審議しています。

(2) 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

〔体制〕

取締役の職務の執行に係る情報は、関係規程ならびに法令に基づき、各担当部署に適切に保存および管理させます。

〔運用状況の概要〕

関係規程および法令に基づき、各担当部署に取締役の職務の執行に必要な会議体資料や議事録等の情報を適切に保存および管理させています。また、機密管理を含めた情報セキュリティ全般に対して、グローバルな推進体制や仕組みを整備するとともに、当社および子会社の取り組み状況の点検を定期的に行っています。

(3) 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

〔体制〕

- ① 予算制度等により資金を適切に管理するとともに、稟議制度等により所定の権限および責任に基づいて業務および予算の執行を行います。重要案件については、取締役会や各種会議体への付議基準を定めた規程に基づき、適切に付議します。
- ② 資金の流れや管理の体制を文書化する等、適正な財務報告の確保に取り組むほか、情報開示委員会を通じて、適時適正な情報開示を確保します。
- ③ 安全、品質、環境等のリスクおよびコンプライアンスについて、各担当部署が、必要に応じ各地域と連携した体制を構築するとともに、規則を制定し、またはマニュアルを作成し配付すること等により、管理します。
- ④ 災害等の発生に備えて、マニュアルの整備や訓練を行うほか、必要に応じて、リスク分散措置および保険付保等を行います。

〔運用状況の概要〕

- ① 収益計画に基づき、一般経費、試験研究費、設備投資等の費目ごとに決められた管理部署へ予算を割り当て、予算管理を行っています。重要案件については、取締役会や各種会議体への付議基準を定めた規程に基づき、適切に付議しています。
- ② 適正な財務報告を確保するため、連結財務報告作成のために収集している財務情報について解説書を作成し、必要に応じて子会社に展開しています。また、適時適正な情報開示を確保するため、情報開示委員会を通じて、情報の収集、開示要否の判断を行っています。  
法の要請により、当社および重要な子会社の各プロセスについて文書化を行ったうえ、財務報告に係る内部統制の有効性を評価しています。また、開示プロセスの有効性を評価しています。
- ③ 安全、品質、環境等のグローバルリスクマネジメントの責任者であるCROのもとに、各地域を統括する地域CROを設置し、各地域のリスクマネジメント体制の構築を行っています。また、社内のヘッドオフィスでは機能別リスク担当として各本部長・各部門リスク責任者を、各カンパニーでは製品別のリスク担当として各プレジデント・リスク責任者を任命し、各地域本部と連携・サポートしあえる体制をとっており、必要に応じて見直しや強化を図っています。  
品質については、Global-CQO（Chief Quality Officer）が各地域のRegional-CQOを統括し、お客様の声と真摯に向き合った製品・サービス品質の向上、また法規動向に対応したモノづくりを全社グローバル一体となって推進しています。また、市場の状況を注視し、品質リスクに対するマネジメント体制を維持、強化しています。
- ④ 災害等に備え、生産復旧、システム復旧などに向けたBusiness Continuity Plan（BCP）を本部および部ごとに策定し、毎年定期的な訓練（初動対応・復旧対応）を行うことで改善を続けています。また、当社のBusiness Continuity Management（BCM）は「従業員・家族」「トヨタグループ・仕入先等」「トヨタ」が三位一体となった活動として推進しています。

（４）取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

〔体制〕

- ① 中長期の経営方針および年度ごとの会社方針をもとに、組織の各段階で方針を具体化し、一貫した方針管理を行います。
- ② 取締役は、現場からの的確な情報に基づき、経営方針を迅速に決定するとともに、当社の強みである「現場重視」の考え方のもと、各地域、各機能、各工程における業務執行の責任者を定め、幅広い権限を与えます。各業務執行責任者は、経営方針達成のため、それぞれの業務計画を主体的に策定し、機動的な執行を行い、取締役はこれを監督します。
- ③ 随時、各地域の外部有識者をはじめとした様々なステークホルダーの意見を聞く機会を設け、経営や企業行動のあり方に反映させます。

〔運用状況の概要〕

- ① 中長期的なお客様の価値観や技術のトレンド等を勘案した長期事業戦略を踏まえ、地域別の中期経営計画およびカンパニー経営プランを策定しています。  
また、その年に会社として進むべき大きな方向性を定めた「方針指針」を策定し、組織の各段階で方針を具体化することで、一貫した方針管理を行っています。
- ② 商品群ごとに「カンパニー」を設置するとともに、各地域、各機能、各工程を「本部」と位置づけ、カンパニー・本部の中の各々が中心となって業務執行を行うという現場主義で全社網羅的な組織を採用しています。取締役会においては、執行役員である社長・チーフオフィサーから、現場に即した会社の状況を適切に提供を受けて、効率的な意思決定を行っています。業務執行責任者であるカンパニープレジデントや本部長は、組織の方針を自律的に策定・運営し、チーフオフィサー以上はこれを監督しています。
- ③ 各地域の外部有識者をはじめとした様々なステークホルダーの意見を聞く機会を設け、社外の視点からのアドバイスや情報を入手することにより、経営や企業行動のあり方の検討に役立てています。



(5) 使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

〔体制〕

- ① 各組織の業務分掌を明確化するとともに、継続的な改善を図る土壌を維持します。
- ② 法令遵守およびリスク管理の仕組みを不断に見直し、実効性を確保します。そのため、各部署が点検し、サステナビリティ会議等に報告する等の確認を実施します。
- ③ コンプライアンスに関わる問題および疑問点に関しては、当社が設置するスピークアップ相談窓口等を通じて、法令遵守および企業倫理に関する情報の早期把握および解決を図ります。

〔運用状況の概要〕

- ① 業務分掌の明確化を通じて、社内サイトで全従業員に対して公開することで、業務の見える化と、責任権限の透明性向上を進めています。また、入社時教育や各階層別教育において問題解決能力の教育等を実施し、現地現物による問題の早期発見・解決と再発防止のための「改善」する職場文化を醸成しています。
- ② コンプライアンスに関する基礎知識の習得による全社コンプライアンス意識向上のため、新入社員をはじめ幅広い従業員を対象に教育を実施しています。  
重要なリスク分野については、各部署が自部署の仕組みを点検し、改善を行う活動を実施し、その結果を、サステナビリティ会議に報告しています。
- ③ コンプライアンスに関する様々な問題および疑問点を社外の弁護士や社内の担当者に相談することができスピークアップ相談窓口を設置しています。当社は、相談に対して事実調査を行い、必要な措置を取っています。なお、当社は、本窓口への相談内容および対応結果を当社関係役員に報告しています。

(6) 株式会社並びにその親会社及び子会社から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制

〔体制〕

経営理念の共有のために、「トヨタ基本理念」や「トヨタ行動指針」を子会社に展開し、人的交流を通じた経営理念の浸透も行うことで、企業集団の健全な内部統制環境の醸成を図ります。

また、子会社の財務および経営を管理する部署と事業活動を管理する部署の役割を明確化し、子会社の位置づけに応じた多面的な管理を図ります。これらの部署は、子会社との定期および随時の情報交換を通じて子会社の業務の適正性と適法性を確認します。

- 1) 子会社の取締役等の職務の執行に係る事項の当該株式会社への報告に関する体制  
子会社の経営上の重要事項に関しては、子会社との間で合意した規程に基づき、当社の事前承認または当社への報告を求めるとともに、当社の各種会議体への付議事項を定めた規程に基づき、当社の取締役会等において審議します。
- 2) 子会社の損失の危険の管理に関する規程その他の体制  
財務、安全、品質、環境、災害等のリスク管理に関しては、子会社に対して、取り組みを推進する体制を整備し、重大なリスクについて速やかに当社に報告することを求めるとともに、重要課題と対応については当社の各種会議体への付議事項を定めた規程に基づき、サステナビリティ会議または取締役会等において審議します。
- 3) 子会社の取締役等の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制  
子会社の取締役に対して、現場からの的確な情報に基づき、経営方針を迅速に決定するとともに、業務分掌を定め、それに基づく適切な権限委譲を行い、業務が効率的に行われるよう求めます。
- 4) 子会社の取締役等及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制  
子会社に対してコンプライアンスに関する体制の整備を求め、当社はその状況について定期的に点検を行い、その結果を当社のサステナビリティ会議等に報告する等の確認を実施します。  
子会社におけるコンプライアンスに関わる問題および疑問点に関しては、子会社が設置する内部通報窓口や、当社が外部に設置する国内子会社を対象とした通報窓口等を通じて、子会社の法令遵守および企業倫理に関する情報の早期把握および解決を図ります。

#### 〔運用状況の概要〕

「トヨタ基本理念」や「トヨタ行動指針」を子会社に展開するとともに、人的交流を通じた経営理念の浸透を行うことで、子会社の経営理念や行動指針等に適切に取り入れるよう指導しています。

また、子会社管理に関する役割と実施事項を明確化し、各部署は子会社の位置づけに応じた多面的な管理を図っています。さらに、毎事業年度、各部署による子会社管理の実施状況を点検し、その結果を取締役会等で確認しています。

- 1) 子会社の経営上の重要事項に関しては、子会社との間で合意した規程に基づき、当社の事前承認を求め、または当社への報告を行うよう指導しています。そのうち、グループ経営上の重要な事項は当社の取締役会付議事項に則って、取締役会において審議しています。
- 2) 財務、安全、品質、環境、災害等のリスク管理に関しては、子会社に対して、取り組みを推進する体制を整備し、重要なリスクについて、子会社との定期的なコミュニケーション等を通じて速やかに当社に報告することを求めています。重要課題と対応については、付議事項に基づき、サステナビリティ会議または取締役会等において、それぞれ審議しています。
- 3) 子会社で、効率的な業務執行のための組織が見直され、適切に業務が分掌され、権限が付与されていることを確認しており、必要に応じ改善を求めています。
- 4) 重要なリスク分野について、子会社各社が自社のコンプライアンスに関する体制が整備されているか点検して、改善を行う活動を実施し、その結果を、当社のサステナビリティ会議等に報告しています。

子会社における財務上のコンプライアンスについては、子会社で整備すべき規程等を子会社に展開しています。また、当該規程等が各子会社の日常業務に浸透するよう、定期的な自主点検の実施を子会社に対して指導しています。

また、子会社取締役等の職務が法令に適合することを確保するため、遵守すべき法令、その対応のポイント等を示すなど、当該取締役等に対する啓発活動に努めています。

子会社におけるコンプライアンスに関わる問題および疑問点に関しては、子会社が設置する内部通報窓口のほか、当社が外部に設置する国内子会社を対象とした通報窓口を通じて把握し、子会社や当社関係部署により事実調査・対応改善・関係役員報告等、必要な措置を取っています。

- (7) 監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する体制、当該使用人の取締役からの独立性に関する体制及び当該使用人に対する監査役の指示の実効性の確保に関する体制

#### 〔体制〕

監査役室を設置し、専任の使用人を数名置きます。当該使用人は、監査役の指揮命令に従わなければならないものとし、その人事については、事前に監査役会または監査役会の定める常勤監査役の同意を得ます。

#### 〔運用状況の概要〕

監査役室を設置し、専任の使用人を数名配置しています。監査役室の組織変更および人事については、監査役会で選定された監査役の同意を得ています。

- (8) 監査役への報告に関する体制及び当該報告をした者が当該報告をしたことを理由として不利な取扱いを受けないことを確保するための体制

#### 〔体制〕

- ① 取締役は、主な業務執行について担当部署を通じて適宜適切に監査役に報告するほか、当社または子会社に著しい損害を及ぼすおそれのある事実を発見したときは直ちに監査役に報告します。
- ② 取締役、執行役員および使用人は、監査役求めに応じ、定期的にまたは随時に、事業に関する報告を行うほか、必要に応じ子会社の取締役等からも報告させます。また、当社または子会社が設置する内部通報窓口への重要な通報案件についても、監査役に報告します。
- ③ 監査役への報告をした者について、当該報告をしたことを理由として、不利な取扱いを受けることはない旨を定めた規程を整備します。

〔運用状況の概要〕

- ① 取締役、執行役員、使用人および子会社は、適宜適切に監査役に事業の報告を行うほか、必要に応じて監査役会にて報告しており、また、当社または子会社に著しい損害を及ぼすおそれのある事実を発見したときは直ちに監査役に報告することとしています。
- ② スピークアップ相談窓口、当社が外部に設置する国内子会社を対象とした通報窓口および子会社が設置する内部通報窓口への相談の状況について、当社は監査役に定期的に報告しています。
- ③ 内部通報に関する規程に、監査役に報告した者が、報告したことを理由として不利な取扱いを受けることとはしない旨を定め周知しています。

- (9) 監査役職務の執行について生ずる費用の前払又は償還の手続その他の当該職務の執行について生ずる費用又は債務の処理に係る方針に関する事項

〔体制〕

監査役職務の執行に必要な費用については、監査役が必要と考える金額を適正に予算措置するとともに、予算措置時に想定していなかった事由のために必要となった費用についても、当社が負担します。

〔運用状況の概要〕

監査役職務の執行に必要な費用については、監査計画を踏まえ、事業年度の初めに通常の会社手続の中で予算措置するとともに、予算措置時に想定していなかった事由のために必要となった費用についても、当社が負担しています。

- (10) その他監査役監査が実効的に行われることを確保するための体制

〔体制〕

主要な役員会議体には監査役の出席を得るとともに、監査役による重要書類の閲覧、会計監査人との定期的および随時の情報交換の機会ならびに必要な応じた外部人材の直接任用等を確保します。

〔運用状況の概要〕

重要案件を審議・決議する役員会議体に監査役が出席できる体制を整えているとともに、監査役から要求された重要書類は監査役の閲覧に供しています。また、監査役会や随時のミーティングで、監査役と会計監査人および内部監査部署による情報交換の機会を設けています。

b. 責任限定契約の内容の概要等

当社は、社外取締役および社外監査役との間において、会社法第427条第1項の規定に基づき、会社法第423条第1項の賠償責任を限定する契約を締結しており、会社法第425条第1項に定める額を責任の限度としています。

また、当社は、取締役および監査役が本来なすべき職務の執行をより円滑に行うことができるよう、会社法第426条第1項の規定に基づき、取締役会の決議によって、取締役（取締役であった者を含む）および監査役（監査役であった者を含む）の会社法第423条第1項の賠償責任を法令の限度において免除することができる旨を定款で定めています。

c. 役員等賠償責任保険契約の内容の概要等

当社は、保険会社との間で、当社が保険料の全額を負担する役員等賠償責任保険契約を締結しています。当社のすべての取締役、監査役、執行役員、Executive FellowおよびSenior Fellowを被保険者とし、これらの役職の立場で行った行為による損害賠償金および争訟費用等を填補します。当該役員等賠償責任保険契約においては、役員等の職務執行の適正性担保のため、敗訴時に填補する損害の範囲を限定する旨および一定の事由に該当する場合は保険金を支払わない旨を定めています。2023年7月に現行契約が満了しますが、同様の内容で更新予定です。

d. 取締役の定数

当社は、取締役を20名以内とする旨を定款で定めています。

e. 取締役の選任の決議要件

当社は、取締役の選任決議は、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の過半数をもって行う旨を定款で定めています。

f. 剰余金の配当等の決定機関

当社は、資本政策の機動性を確保するため、会社法第454条第5項に定める剰余金の配当（中間配当）を取締役会決議により可能とする旨を定款で定めています。また、上記のほか、会社法第459条第1項各号に掲げる事項についても、取締役会での決議を可能とする旨を定款で定めています。

g. 自己株式取得の決定機関

当社は、資本効率の向上と経営環境に応じた機動的な資本政策の遂行のため、会社法第165条第2項に基づき、取締役会決議による自己株式の取得を可能とする旨を定款で定めています。また、上記のほか、会社法第459条第1項第1号に掲げる事項についても、取締役会での決議を可能とする旨を定款で定めています。

h. 株主総会の特別決議要件

当社は、株主総会の円滑な運営を行うため、会社法第309条第2項に定める株主総会の特別決議要件について、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の3分の2以上をもって決議を行う旨を定款で定めています。

#### ④取締役会の活動状況

当事業年度において当社は、取締役会を合計18回開催しており、個々の取締役・監査役の出席状況については次のとおりです。

区分	氏名	取締役会出席状況
代表取締役	内山田 竹志	全18回中18回
代表取締役	早川 茂	全18回中18回
代表取締役	豊田 章男	全18回中18回
取締役	James Kuffner	全18回中18回
取締役	近 健太	全18回中18回
取締役	前田 昌彦	全15回中15回
社外取締役	菅原 郁郎	全18回中18回
社外取締役	Sir Philip Craven	全18回中18回
社外取締役	工藤 禎子	全18回中18回
常勤監査役	加藤 治彦	全18回中18回
常勤監査役	安田 政秀	全18回中18回
常勤監査役	小倉 克幸	全18回中18回
社外監査役	和気 洋子	全11回中9回
社外監査役	小津 博司	全18回中18回
社外監査役	George Olcott	全15回中15回
社外監査役	酒井 竜児	全7回中7回

(注) 全回数が異なるのは、就任時期および退任時期の違いによるものです。

取締役会における具体的な検討事項は、以下のとおりです。

- ・経営戦略：新経営体制、各地域における電池投資、ロシア事業等
- ・決算・財務関連：決算、配当・自己株式、子会社への融資等
- ・ガバナンス・内部統制：内部統制の整備・運用状況および開示、取締役会実効性評価、業務執行体制の変更、内部監査方針等
- ・リスクマネジメント：日野自動車の認証不正問題等
- ・サステナビリティ：2022年サステナビリティ推進案等
- ・その他：役員・幹部職人事、役員報酬、月度生産・出荷・販売実績

### ⑤役員人事案策定会議の活動状況

当事業年度において当社は、役員人事案策定会議を合計8回開催しました。また、社長交代に関する議論を含め、社外取締役のみで構成される事前検討ミーティングを合計5回開催し、「役員人事案策定会議」に向けた議論を実施しました。

個々の委員の出席状況については次のとおりです。

区分	氏名	役員人事案策定会議 出席状況	事前検討ミーティング 出席状況
代表取締役	内山田 竹志	全8回中8回	—
取締役	近 健太	全5回中5回	—
社外取締役	菅原 郁郎	全8回中8回	全5回中5回
社外取締役	Sir Philip Craven	全8回中8回	全5回中5回
社外取締役	工藤 禎子	全8回中8回	全5回中5回

(注) 全回数が異なるのは、就任時期および退任時期の違いによるものです。

役員人事案策定会議において議論された主な内容は、以下の通りです。

- ・取締役、監査役の選解任案
- ・執行役員、統括部長以上幹部職の選解任・担当変更
- ・個人別査定の評価
- ・組織体制

2023年4月に佐藤恒治氏が社長に就任しました。選任にあたっては、トップ自らトヨタの思想・技・所作を継承する育成の機会を設けるとともに、役員人事案策定会議の過半を占める社外取締役も、評価プロセスに参加、候補者層と直接接する機会づくりを行うなど、丁寧な選任プロセスを整えました。その上で、候補者との個別面談を実施し、役員人事案策定会議において審議を重ね、取締役会で決議しました。

### 社長選任プロセス



⑥報酬案策定会議の活動状況

当事業年度において当社は、報酬案策定会議を合計2回開催しました。また、社外取締役のみで構成される事前検討ミーティングを合計5回開催し、「報酬案策定会議」に向けた議論をしました。

個々の委員の出席状況については次のとおりです。

区分	氏名	報酬案策定会議 出席状況	事前検討ミーティング 出席状況
代表取締役	内山田 竹志	全2回中2回	—
取締役	近 健太	全1回中1回	—
社外取締役	菅原 郁郎	全2回中2回	全5回中5回
社外取締役	Sir Philip Craven	全2回中2回	全5回中5回
社外取締役	工藤 禎子	全2回中2回	全5回中5回

(注) 全回数が異なるのは、就任時期および退任時期の違いによるものです。

報酬案策定会議において議論された主な内容は、以下の通りです。

- ・ 役職・職責ごとの報酬水準
- ・ 2022年度の指標実績評価
- ・ 個人別報酬額の決定

(2) 【役員の状況】

①役員一覧

男性14名 女性2名 (役員のうち女性の比率13%)

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数 (千株)
取締役会長 (代表取締役)	豊田章男	1956年5月3日生	1984年4月 1998年4月  2000年1月 2000年6月 2001年6月 2002年6月 2003年6月 2005年1月 2005年1月 2005年6月 2005年6月 2009年6月 2015年6月  2018年5月  2020年5月  2022年12月 2023年4月	トヨタ自動車(株)入社 ニュー ユナイテッド モーター マニユフ アクチャリング(株)出向 トヨタ自動車(株)Gazoo事業部主査 同社取締役 同社アジア本部本部長 同社常務取締役 同社専務取締役 同社豪亜中近東本部本部長 同社中国本部本部長 同社取締役副社長 同社情報事業本部本部長 同社取締役社長 東和不動産(株) (現トヨタ不動産(株)) 代表取 締役会長 (現在に至る) 一般社団法人日本自動車工業会会長 (現在 に至る) (株)ルーキーレーシング代表取締役 (現在に 至る) トヨタ ガズレーシング ワールドラリー チーム(株)代表取締役会長 (現在に至る) トヨタ自動車(株)取締役会長 (現在に至る)	(注) 6	24,691
取締役副会長 (代表取締役)	早川茂	1953年9月15日生	1977年4月  2002年1月 2005年6月 2007年6月 2007年9月  2011年4月 2011年6月 2012年4月 2013年4月 2015年6月 2015年7月 2015年9月  2015年11月 2017年4月 2018年1月  2020年2月  2021年6月	トヨタ自動車販売(株) (現トヨタ自動車(株)) 入社 同社広報部海外広報室室長 同社広報部部長 同社常務役員 トヨタ モーター ノース アメリカ(株)取締 役社長 トヨタ自動車(株)広報部統括 同社渉外本部副本部長 同社専務役員 同社渉外・広報本部本部長 同社取締役 同社Chief Communications Officer 同社BRオリンピック・パラリンピック室統 括 同社オリンピック・パラリンピック部統括 同社取締役副会長 (現在に至る) (株)国際経済研究所代表取締役 (現在に至 る) トヨタ自動車(株)Chief Sustainability Officer 同社Chief Privacy Officer (現在に至 る)	(注) 6	326



役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (千株)
取締役社長 (代表取締役)	佐藤恒治	1969年10月19日生	1992年4月 トヨタ自動車㈱入社 1992年9月 同社技術管理部（技術部門センター制導入プロジェクトを担当） 1994年9月 同社第2シャシー設計部（初代プリウスおよびビスタのサスペンション設計を担当） 2003年7月 同社第1トヨタセンターZV（北米カムリ製品開発を担当） 2006年4月 同社レクサスセンター（Lexus GSコンセプトプランナー、Lexus GS開発担当主査） 2012年6月 同社レクサス製品開発部（GA-Lプラットフォーム主査、Lexus LCコンセプトプランナー） 2016年1月 同社Lexus International Co. ZLチーフエンジニア（Lexus LC開発責任者） 2017年4月 同社常務理事 2017年4月 同社Lexus International Co. 開発統括 2019年1月 同社Lexus International Co. Executive Vice President 2020年1月 同社執行役員 2020年1月 同社Lexus International Co. President 2020年9月 同社GAZOO Racing Company President 2021年1月 同社執行役員 2021年1月 同社Chief Branding Officer 2021年4月 トヨタガズレーシングヨーロッパ(有) 会長（現在に至る） 2023年4月 トヨタ自動車㈱執行役員・社長 2023年4月 同社Chief Executive Officer（現在に至る） 2023年4月 トヨタ モーター ノース アメリカ㈱取締役会長兼CEO 2023年6月 同社取締役会長（現在に至る） 2023年6月 トヨタ自動車㈱取締役・執行役員・社長（現在に至る）	(注)6	55

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数 (千株)
取締役	中 嶋 裕 樹	1962年4月10日生	1987年4月 1987年11月 1993年1月 2005年1月  2008年6月 2011年9月 2014年4月 2014年4月 2015年4月 2015年4月 2016年4月  2018年1月  2020年1月 2020年1月 2021年2月 2021年4月  2023年4月 2023年4月 2023年6月	トヨタ自動車㈱入社 同社第2 生技部 同社第1 ボデー設計部 同社第2 トヨタセンターZCチーフエンジニア (IQを担当) 同社トヨタ第2 乗用車センターチーフエンジニア (コンパクト系を担当) 同社製品企画本部付 (新興国) チーフエンジニア (IMVを担当) 同社常務理事 同社製品企画本部エグゼクティブチーフエンジニア (フレーム系・商用車を担当) 同社常務役員 同社製品企画本部副本部長 同社CV Company Executive Vice President 同社Mid-size Vehicle Company Executive Vice President 同社執行役員 同社Mid-size Vehicle Company President (現在に至る) 同社CV Company President (現在に至る) Commercial Japan Partnership Technologies㈱代表取締役社長 (現在に至る) トヨタ自動車㈱執行役員・副社長 同社Chief Technology Officer (現在に至る) 同社取締役・執行役員・副社長 (現在に至る)	(注) 6	20
取締役	宮 崎 洋 一	1963年10月19日生	1986年4月 2011年1月 2012年1月 2013年4月 2015年4月 2015年4月 2015年4月 2015年4月 2016年4月 2017年4月 2017年4月 2017年6月 2018年1月 2018年1月 2018年1月 2019年1月 2019年1月 2019年1月 2019年1月 2020年6月 2020年6月  2020年6月 2022年4月 2022年4月  2022年4月 2023年4月 2023年4月 2023年6月	トヨタ自動車㈱入社 同社営業業務部需給計画室室長 同社営業業務部部長 同社第1 トヨタ企画部部長 同社常務役員 同社商品・事業企画部統括 同社第1 トヨタ企画部統括 同社マーケティング部統括 同社コーポレート戦略部統括 同社営業企画部統括 同社東アジア・オセアニア本部副本部長 同社BR商品・原価企画改革推進室統括 同社事業企画部統括 同社KD事業企画部統括 同社販売支援部統括 同社執行役員 同社事業業務部統括 同社営業業務部統括 同社KD事業部統括 同社アジア本部副本部長 トヨタ モーター アジア パシフィック㈱ 社長 インドネシアトヨタ自動車㈱会長 トヨタ自動車㈱執行役員 同社Chief Competitive Officer (現在に至る) 同社事業・販売President (現在に至る) 同社執行役員・副社長 同社Chief Financial Officer (現在に至る) 同社取締役・執行役員・副社長 (現在に至る)	(注) 6	42

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数 (千株)
取締役	Simon Humphries	1967年3月30日生	1988年9月 1989年11月 1994年9月 2007年1月 2011年6月  2012年6月 2016年4月 2016年7月  2018年1月 2018年1月 2018年1月  2019年1月  2023年4月 2023年4月  2023年6月	DCAデザイン入社（プロダクトデザイナーを担当）（イギリス） ILIデザイン(株)入社（プロダクトデザイナーを担当）（日本） トヨタ自動車(株)入社 同社グローバルデザイン統括部部長 同社トヨタクリエイティブスタジオ室長（部格） 同社トヨタデザイン部部長 同社MSデザイン部部長 トヨタ ヨーロッパ デザイン ディベロップメント(株)出向社長 トヨタ自動車(株)常務理事 同社先進技術開発カンパニー統括 キャルティ デザイン リサーチ(株)取締役副社長（現在に至る） トヨタ自動車(株)デザイン領域領域長（現在に至る） 同社執行役員 同社Chief Branding Officer（現在に至る） 同社取締役・執行役員（現在に至る）	(注)6	10
取締役	菅原 郁郎	1957年3月6日生	1981年4月 2010年7月 2012年9月 2013年6月 2015年7月 2017年7月 2017年8月 2018年6月 2018年6月 2022年6月 2022年6月	通商産業省入省 経済産業省産業技術環境局長 経済産業省製造産業局長 経済産業省経済産業政策局長 経済産業事務次官 経済産業事務次官退官 内閣官房参与 内閣官房参与退任 トヨタ自動車(株)取締役（現在に至る） (株)日立製作所取締役（現在に至る） 富士フイルムホールディングス(株)取締役（現在に至る）	(注)6	—
取締役	Sir Philip Craven	1950年7月4日生	1989年7月 2001年12月 2002年7月 2017年9月 2018年6月	国際車いすバスケットボール連盟会長 国際パラリンピック委員会会長 国際車いすバスケットボール連盟会長退任 国際パラリンピック委員会会長退任 トヨタ自動車(株)取締役（現在に至る）	(注)6	—
取締役	大島 眞彦	1960年9月13日生	1984年4月 2012年4月 2014年4月 2017年3月 2017年4月 2018年4月 2018年4月  2019年3月 2019年4月 2019年4月  2023年4月 2023年6月	(株)三井銀行入行 (株)三井住友銀行執行役員 同社常務執行役員 同社取締役兼常務執行役員 同社取締役兼専務執行役員 同社専務執行役員 (株)三井住友フィナンシャルグループ執行役専務  (株)三井住友銀行取締役兼専務執行役員 同社取締役兼副頭取執行役員 (株)三井住友フィナンシャルグループ執行役副社長 (株)三井住友銀行副会長（現在に至る） トヨタ自動車(株)取締役（現在に至る）	(注)6	—
取締役	大 藪 恵 美	1965年8月8日生	1988年4月 1997年4月 1998年4月  2000年4月  2002年10月 2010年4月 2021年6月  2022年4月  2023年6月	(株)住友銀行入行 一橋大学助手（特別研究員） 早稲田大学アジア太平洋研究センター客員講師（専任扱い） 一橋大学大学院国際企業戦略研究科専任講師 一橋大学大学院国際企業戦略研究科助教授 一橋大学大学院国際企業戦略研究科教授 東京海上ホールディングス(株)取締役（現在に至る） 一橋大学大学院経営管理研究科 国際企業戦略専攻専攻長・教授（現在に至る） トヨタ自動車(株)取締役（現在に至る）	(注)6	—

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数 (千株)
常勤監査役	安田 政秀	1949年4月1日生	1972年10月 1997年1月 2000年1月 2003年1月 2004年1月 2007年5月 2007年6月 2007年6月 2014年5月 2018年6月	トヨタ自動車工業㈱(現トヨタ自動車㈱) 入社 米国トヨタ自動車販売㈱出向 トヨタ自動車㈱海外部品部部长 同社海外カスタマーサービス統括室室長 (部格) トヨタフランス㈱出向 トヨタ自動車㈱オセアニア・中近東営業部 主査 トヨタ モーター コーポレーション オーストラリア㈱出向 同社社長 同社会長 トヨタ自動車㈱常勤監査役(現在に至る)	(注)7	62
常勤監査役	小倉 克幸	1963年1月25日生	1985年4月 2015年1月 2018年1月 2019年6月	トヨタ自動車㈱入社 同社関連事業室室長 同社監査役室室長 同社常勤監査役(現在に至る)	(注)8	29
常勤監査役	白根 武史	1952年9月5日生	1977年4月 2001年1月 2004年1月 2005年1月 2005年6月 2009年6月 2011年6月 2011年11月 2012年6月 2012年7月 2019年10月 2023年4月 2023年6月	トヨタ自動車工業㈱(現トヨタ自動車㈱) 入社 同社生産管理部部長 同社グローバル調達企画部部长 同社第1調達部部长 同社常務役員 同社専務取締役 同社専務役員 関東自動車工業㈱(現トヨタ自動車東日本 ㈱)顧問 同社取締役社長 同社代表取締役取締役社長 同社代表取締役取締役会長 同社シニアエグゼクティブアドバイザー (現在に至る) トヨタ自動車㈱常勤監査役(現在に至る)	(注)8	150

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数 (千株)
監査役	George Olcott	1955年5月7日生	1986年7月 1999年2月 2000年6月  2001年9月 2005年3月 2008年3月 2020年3月  2021年8月  2022年6月	S. G. Warburg & Co., Ltd入社 UBSアセットマネジメント(日本)社長 UBSWarburg東京マネージングディレクター (エクイティキャピタルマーケットグループ担当) ケンブリッジ大学ジャッジ経営大学院 同大学院FMEティーチングフェロー 同大学院シニアフェロー キリンホールディングス(株)取締役(現在に至る) 大学院大学至善館副学長・教授(現在に至る) トヨタ自動車(株)監査役(現在に至る)	(注)7	2
監査役	酒井 竜児	1957年8月7日生	1985年4月 1985年4月  1990年9月 1992年8月  1995年1月 2022年12月 2023年1月	弁護士登録 長島・大野法律事務所(現長島・大野・常松法律事務所)入所 ウィルソン・ソーンシーニ・グッドリッチ&ロサーティ法律事務所(米国)勤務 長島・大野法律事務所(現長島・大野・常松法律事務所)に復帰 同所パートナー トヨタ自動車(株)監査役(現在に至る) 長島・大野・常松法律事務所シニア・カウンセラー(現在に至る)	(注)8	—
監査役	Catherine O'Connell	1967年2月10日生	1994年11月  2012年3月 2017年6月 2018年1月  2022年6月 2023年6月	アンダーソン・ロイド法律事務所入所(ニュージーランド) 日本モレックス合同会社法務部長 オコーネルコンサルタンツ代表 オコーネル外国法事務弁護士事務所プリンシパル(現在に至る) 富士通(株)監査役(現在に至る) トヨタ自動車(株)監査役(現在に至る)	(注)8	—
計						25,388

- (注) 1 取締役社長 佐藤 恒治は、執行役員(社長)を兼務しています。
- 2 取締役 中嶋 裕樹および取締役 宮崎 洋一は、執行役員(副社長)を兼務しています。
- 3 取締役 Simon Humphriesは、執行役員を兼務しています。
- 4 取締役 菅原 郁郎、取締役 Sir Philip Craven、取締役 大島 眞彦および取締役 大藪 恵美は、社外取締役です。
- 5 監査役 George Olcott、監査役 酒井 竜児および監査役 Catherine O'Connellは、社外監査役です。
- 6 取締役の任期は、2023年6月14日開催の定時株主総会の終結の時から2024年3月期に係る定時株主総会の終結の時までです。
- 7 監査役 安田 政秀および監査役 George Olcottの任期は、2022年6月15日開催の定時株主総会の終結の時から2026年3月期に係る定時株主総会の終結の時までです。
- 8 監査役 小倉 克幸、監査役 白根 武史、監査役 酒井 竜児および監査役 Catherine O'Connellの任期は、2023年6月14日開催の定時株主総会の終結の時から2027年3月期に係る定時株主総会の終結の時までです。
- 9 当社は、法令に定める監査役員の数を欠くことになる場合に備え、会社法第329条第3項に定める補欠監査役1名を選出しています。補欠監査役の略歴は以下のとおりです。

氏名	生年月日	略歴		所有株式数 (千株)
菊地 麻緒子	1965年7月14日生	1992年4月 1997年8月  1999年3月 1999年3月  2004年4月 2006年5月  2014年4月 2016年6月 2020年6月 2020年7月 2020年8月 2023年6月	法務省検察庁検察官任官 Paul Hastings LLP, Los Angeles Office 入所(米国) 弁護士登録 長島・大野法律事務所(現長島・大野・常松法律事務所)入所 公正取引委員会事務総局入局 ボードフォン(株)(現ソフトバンク(株))法務渉外統括本部統括部長 日本マイクロソフト(株)執行役 三井倉庫ホールディングス(株)常勤社外監査役 三井倉庫ホールディングス(株)取締役(現在に至る) 日立建機(株)取締役(現在に至る) コンパス国際法律事務所代表(現在に至る) トヨタ自動車(株)補欠監査役(現在に至る)	—

## ②社外役員の状況

当社は、社外取締役のSir Philip Cravenが業務執行者であった国際パラリンピック委員会と取引関係にありますが、Sir Philip Cravenが同委員会の役職を退任してから相当の期間を経過し、一般株主と利益相反が生じるおそれがないと判断されることから、概要の記載を省略しています。

当社は、社外取締役の大島眞彦氏が業務執行者であった㈱三井住友銀行と取引関係にありますが、取引の規模、性質に照らして、一般株主と利益相反が生じるおそれがないと判断されることから、概要の記載を省略しています。

当社は、社外監査役の酒井竜児氏が所属している長島・大野・常松法律事務所と取引関係にありますが、取引の規模、性質に照らして、一般株主と利益相反が生じるおそれがないと判断されることから、概要の記載を省略しています。

なお、当社社外取締役および当社社外監査役ならびにその近親者と当社との間に、特別な利害関係はありません。

社外役員が当社の企業統治において果たす機能および役割、社外役員の独立性に関する基準または方針、社外役員の選任状況に関する考え方および社外取締役または社外監査役による監督または監査と内部監査、監査役監査および会計監査との相互連携並びに内部統制部門との関係については、「(1) コーポレート・ガバナンスの概要 ②企業統治の体制の概要及び当該体制を採用する理由〔取締役体制〕、〔監査役制度〕および〔内部監査〕」を参照ください。

## (3) 【監査の状況】

### ①監査役監査の状況

#### a. 監査役監査の組織、人員及び手続

監査役監査の組織、人員および手続については、「(1) コーポレート・ガバナンスの概要 ②企業統治の体制の概要及び当該体制を採用する理由〔監査役制度〕」を参照ください。

#### b. 監査役及び監査役会の活動状況

当事業年度において当社は監査役会を合計17回開催しており、個々の監査役の出席状況については次のとおりです。

区分	氏名	監査役会出席状況
常勤監査役	加藤 治彦	全17回中17回
常勤監査役	安田 政秀	全17回中17回
常勤監査役	小倉 克幸	全17回中17回
社外監査役	和気 洋子	全11回中9回
社外監査役	小津 博司	全17回中17回
社外監査役	George Olcott	全14回中14回
社外監査役	酒井 竜児	全6回中6回

(注) 全回数が異なるのは、就任時期および退任時期の違いによるものです。

監査役会では、下記事項の検討等を通じ、会社の取り組みや経営課題について確認しています。

- ・ 監査の方針および監査実施計画
- ・ 取締役会に付議される案件
- ・ 内部統制システムの整備・運用状況
- ・ 会計監査人の監査の方法および結果の相当性
- ・ コンプライアンスへの対応

また、監査役会において、内部監査部門等より必要に応じて業務執行の状況・結果等について報告を受けているほか、会計監査人より四半期毎や年度末のレビュー及び監査報告書によって報告を受けています。

監査役は、監査役会で決議された監査の方針および監査実施計画に基づき、主に以下の活動を行っています。

- ・取締役・執行役員およびその他主要な経営幹部等との意思疎通
- ・取締役会その他重要な会議への出席
- ・重要な決裁書類等の閲覧
- ・本社・工場および主要な事業所における業務および財産状況の調査
- ・主要な子会社における業務および財産状況の調査
- ・子会社の取締役等および監査役との意思疎通・情報交換や子会社からの事業報告の確認
- ・会計監査人からの監査の実施状況・結果の報告の確認
- ・内部監査部門からの内部監査の実施状況・結果等の報告の確認
- ・国内子会社等との連携強化を目的とした連絡会の実施

## ②内部監査の状況

内部監査の組織、人員および手続、内部監査、監査役監査および会計監査の相互連携ならびにこれらの監査と内部統制部門との関係については、「(1) コーポレート・ガバナンスの状況概要 ②企業統治の体制の概要及び当該体制を採用する理由 [内部監査]」を参照ください。

## ③会計監査の状況

### a. 監査法人の名称

P w C あらた有限責任監査法人

### b. 継続監査期間

2006年以降

なお、1982年7月トヨタ自動車販売(株)と合併後の監査法人については、次のとおりです。

2000年3月期まで 監査法人伊東会計事務所

2001年3月期から2006年3月期まで 中央青山監査法人

(注) 1 監査法人伊東会計事務所は、2001年1月1日付で中央青山監査法人と合併し、中央青山監査法人となりました。

2 中央青山監査法人は、P w C あらた有限責任監査法人と同一のネットワークに属していました。

### c. 業務を執行した公認会計士

加藤 真美

手塚 謙二

山口 健志

中谷 聡子

### d. 監査業務に係る補助者の構成

当社の会計監査業務に係る補助者は、公認会計士53名、会計士試験合格者等28名、その他46名です。

### e. 監査法人の選定方針、理由および評価

監査役会は、監査法人の品質管理水準、監査チームの独立性・専門性、監査報酬の水準・内容、監査役・経営者とのコミュニケーション状況、グループ監査の体制、不正リスクへの備え等を着眼点として、再任の可否を検討しています。

また、監査役会は、会計監査人が会社法第340条第1項各号のいずれかに該当し、解任が相当と認められる場合には、監査役全員の同意により会計監査人を解任します。会計監査人に適正な監査の遂行に支障をきたす事由が生じたと認められる場合等には、監査役会は、株主総会に提出する会計監査人の解任または不再任の議案の内容を決定します。

以上を踏まえ、当事業年度の会計監査人の職務執行に問題はないと評価し、再任を決議しました。

④ 監査報酬の内容等

a. 監査公認会計士等に対する報酬

区 分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に 基づく報酬（百万円）	非監査業務に 基づく報酬（百万円）	監査証明業務に 基づく報酬（百万円）	非監査業務に 基づく報酬（百万円）
提出会社	749	3	746	13
連結子会社	1,081	14	1,144	14
計	1,830	17	1,890	27

b. 監査公認会計士等と同一のネットワーク（プライスウォーターハウスクーパース）に対する報酬（a.を除く）

区 分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に 基づく報酬（百万円）	非監査業務に 基づく報酬（百万円）	監査証明業務に 基づく報酬（百万円）	非監査業務に 基づく報酬（百万円）
提出会社	—	—	—	—
連結子会社	3,630	568	4,727	608
計	3,630	568	4,727	608

上記a. およびb. の報酬に関する前連結会計年度および当連結会計年度における非監査業務の内容は、税務、会計事項および情報開示に関する助言・指導等です。

c. その他の重要な監査証明業務に基づく報酬の内容

該当事項はありません。

d. 監査報酬の決定方針および監査役会が会計監査人の報酬等に同意した理由

当社では、監査公認会計士等の監査計画・監査内容、監査に要する時間等を十分に考慮し、当社監査役会による同意の上、適切に監査報酬額を決定しています。また、監査公認会計士等がトヨタに業務を提供しようとする際には、当社監査役会において当該業務が監査公認会計士等の独立性を害していないことについて確認の上、業務提供の事前承認を行っています。

監査役会は、会計監査人の監査計画の内容、職務執行状況、監査報酬の見積根拠等が適切かどうかについて検討した結果、会計監査人の報酬等の額について同意しました。



#### (4) 【役員報酬等】

##### ① 役員報酬等の額又はその算定方法の決定に関する内容及び決定方法

###### a. 決定の方針および決定プロセス

当社は、創業の理念を示した「豊田綱領」の考え方に沿って、「商品と地域を軸にした経営」を実践し、将来に亘る持続的成長に向けた意思決定への貢献や、電動化、知能化、多様化への対応や仲間づくりなどモビリティカンパニーへの変革と、気候変動問題などの社会課題の解決に貢献できることが、役員には必要と考えています。役員報酬等は、様々な取り組みを促す重要な手段であり、以下の方針に沿って決定します。

- ・中長期的な企業価値向上に向けた取り組みを促すものであること
- ・優秀な人材の確保・維持できる報酬水準であること
- ・経営者としてより一層強い責任感を持ち、株主と同じ目線に立った経営の推進を動機付けるものであること

当社取締役の個人別の報酬等の決定方針は取締役会にて決議します。会社業績との連動性を確保し、職責や成果を反映した報酬体系としており、支給額の水準および支給方法を定めています。

また、社外取締役および監査役の報酬については、固定報酬のみとします。会社業績に左右されない報酬体系とすることで、経営に対する独立性を担保しています。

当社取締役の報酬等は、2019年6月13日開催の第115回定時株主総会により、現金報酬枠を年額30億円以内（うち社外取締役3億円以内）、株式報酬枠を年額40億円以内と定められています。第115回定時株主総会の定めに係る取締役の員数は、9名（うち社外取締役3名）です。

当社の監査役報酬額は、2008年6月24日開催の第104回定時株主総会により、月額30百万円以内と定められています。第104回定時株主総会の定めに係る監査役の員数は、7名です。

当社取締役の個人別の報酬等の額またはその制度については、その決定の独立性を担保するため、取締役会および社外取締役が過半数を占める「報酬案策定会議」で決定します。「報酬案策定会議」は、取締役副会長 早川 茂<sup>\*1</sup>（議長）、取締役 宮崎 洋一<sup>\*2</sup>、社外取締役 菅原 郁郎、社外取締役 Sir Philip Craven、社外取締役 大島 眞彦<sup>\*3</sup>、社外取締役 大藪 恵美<sup>\*3</sup>で構成されます。

- \*1 2023年4月1日付で報酬案策定会議議長を取締役会長 内山田 竹志から取締役副会長 早川 茂に交代しています。なお、取締役会長 内山田 竹志は同日付で取締役に、2023年6月14日開催の定時株主総会をもって退任しています。
- \*2 2022年6月15日付で報酬案策定会議委員を取締役 小林 耕士から取締役 近 健太に、2023年4月1日付で取締役 近 健太から執行役員 宮崎 洋一に交代しています。なお、2022年6月15日開催の定時株主総会をもって取締役 小林 耕士は退任、2023年6月14日開催の定時株主総会をもって取締役 近 健太は退任、執行役員 宮崎 洋一は取締役に就任しています。
- \*3 2023年6月14日付で報酬案策定会議委員を社外取締役 工藤 禎子から社外取締役 大島 眞彦ならびに社外取締役 大藪 恵美に交代しています。なお、社外取締役 工藤 禎子は2023年6月14日開催の定時株主総会をもって退任しています。
- \*4 社外取締役の個人別報酬額は2022年4月、社内取締役の個人別報酬額は2023年4月に開催した「報酬案策定会議」において、決定しています。

取締役会は、取締役の個人別の報酬等の決定方針および役員報酬制度の決議、当事業年度の報酬総額の決議、ならびに個人別報酬額の決定を「報酬案策定会議」に一任することを決議します。「報酬案策定会議」は、取締役会に諮問する役員報酬制度の検討および取締役会で定められた取締役の個人別の報酬等の決定方針に基づいて、会社業績や取締役の職責、成果等を踏まえて個人別報酬額を決定しています。取締役会は、当該決定内容は取締役の個人別の報酬等の決定方針に沿うものであると判断しています。

監査役の報酬については、株主総会の決議によって定められた報酬枠の範囲内において、監査役の協議によって決定しています。

当社の当事業年度における報酬等の額の決定等については、2022年4月、2023年3月、4月に開催した「報酬案策定会議」にて議論しました。

また、社外取締役のみで構成される事前検討ミーティングを2022年7月、9月、10月、2023年1月、2月に計5回開催し、「報酬案策定会議」に向けた議論をしました。取締役の報酬は、報酬案策定会議メンバー全員の同意を得た上で、決定しました。

<報酬案策定会議で議論された主な内容>

- ・ 役職・職責ごとの報酬水準
- ・ 2022年度の指標実績評価
- ・ 個人別報酬額の決定

b. 業績連動報酬（賞与・株式報酬）の決定方法

1) 日本籍の取締役（社外取締役を除く）

当社では、「連結営業利益」、「当社時価総額\*の変動率」および「個人別査定」に基づいて役員一人ひとりが1年間に受け取る報酬の総額（以下、「年間総報酬」という。）を設定しています。年間総報酬から固定報酬である月額報酬を差し引いた残額を、業績連動報酬としています。

各人の役割の大きさ等に応じて、日本企業に加えて、グローバル企業もベンチマークとした役員報酬水準を参考に、役職・職責に応じた適切な年間総報酬水準を決定しています。

\*東京証券取引所における当社の普通株式の終値と、自己株式控除後の発行済株式数を乗じて算出

<各項目の考え方>

連結営業利益	当社の取り組みを業績で評価する指標
当社時価総額の変動率	当社の取り組みを株主・投資家が評価する企業価値指標
個人別査定	役員一人ひとりの成果を定性的に評価

<指標の評価方法と基準、当事業年度の評価結果>

	評価 ウェイト	評価方法	基準	当事業年度の 評価結果
連結営業利益	70%	当社の持続的成長に向けた必要利益（2011年設定）を基準とし、当事業年度の連結営業利益の達成度を評価	1兆円	180%
当社時価総額の変動率	30%	当社時価総額とTOPIXの前事業年度（1-3月平均）を基準とし、当事業年度（1-3月平均）までの時価総額変動率を相対評価	当社：30.4兆円 TOPIX：1,909.75	

<年間総報酬の設定方法>

年間総報酬の設定は、役員報酬のベンチマーク結果を踏まえた理論式に基づきます。「連結営業利益」と「当社時価総額の変動率」に基づいて設定した年間総報酬に、「個人別査定」による調整を行います。「個人別査定」は、創業の理念を示した「豊田綱領」の考え方に沿った取り組み（ESGの観点を含む）に加え、周囲からの信頼、人材育成の推進などの観点で実施します。年間総報酬の±50%の範囲内で役職・職責に応じて変動幅を設定しており、査定結果に基づいて役員一人ひとりの年間総報酬を算定します。

2) 外国籍の取締役（社外取締役を除く）

人材を確保・維持できる報酬水準・構成で、固定報酬と業績連動報酬を設定しています。固定報酬は職責や出身国の報酬水準（個別に適用を判断）を踏まえて設定しています。業績連動報酬は職責や出身国の報酬水準（個別に適用を判断）を踏まえ、「連結営業利益」、「当社時価総額の変動率」および「個人別査定」に基づいて設定し、各項目の考え方は日本籍の取締役（社外取締役を除く）と同じです。また、出身国との税率差を考慮し、税金補填をする場合があります。

c. 株式報酬制度

2019年6月13日開催の第115回定時株主総会および2022年6月15日開催の第118回定時株主総会で定められた株式報酬枠（年額40億円以内(割り当てる当社普通株式の総数は当社の取締役(社外取締役を除く)に対して合計で年400万株以内)）を用いて、取締役会で株式報酬を決議します。主な内容は以下のとおりです。

対象者	当社の取締役（社外取締役を除く）
株式報酬枠	年額40億円以内
各取締役に対する株式報酬額	会社業績や職責、成果等を踏まえて、業績連動報酬の一部として毎年設定
割り当てる株式の種類および割り当ての方法	普通株式（割当契約において譲渡制限を付したものを）を発行または処分
割り当てる株式の総数	対象取締役に対して合計で年400万株以内 （ただし、2022年6月15日以降、当社の普通株式の株式分割（当社の普通株式の無償割当てを含む）又は株式併合が行われた場合その他譲渡制限付株式報酬として発行又は処分をされる当社の普通株式の総数の調整が必要な事由が生じた場合には、当該総数を、合理的な範囲で調整する）
払込金額	各取締役会決議の日の前営業日における東京証券取引所における当社の普通株式の終値を基礎として、対象取締役に有利としない金額で当社取締役会が決定
譲渡制限期間	割当日より3年から50年の間で当社取締役会が予め定める期間
譲渡制限の解除条件	譲渡制限期間の満了をもって制限を解除 ただし、任期満了、死亡その他正当な理由により退任した場合、譲渡制限を解除
当社による無償取得	譲渡制限期間中に、法令違反その他当社取締役会が定める事由に該当する場合、割当株式をすべて当社が無償取得することができる

②役員区分ごとの報酬等の額、報酬等の種類別の額及び対象となる役員の員数

役員区分	対象となる 役員の員数 (名)	報酬等の種類別の額 (百万円)			報酬等の額 (百万円)
		固定報酬	業績連動報酬		
		月額報酬	賞与	株式報酬	
取締役	10	961	397	808 (421千株)	2,166
(うち社外取締役)	(3)	(150)			(150)
監査役	8	264	—	—	264
(うち社外監査役)	(5)	(56)			(56)

(注) 1 現金報酬は、月額報酬と賞与で構成されています。

2 業績連動報酬は、2023年5月10日開催の取締役会決議に基づいており、株式報酬については記載の株式数に割当決議の前日の終値を乗じた金額が付与されます。

③連結報酬等の総額が1億円以上である者の連結報酬等の総額等

氏名 (役員区分)	会社区分	連結報酬等の種類別の額 (百万円)				連結報酬等 の総額 (百万円)
		固定報酬	業績連動報酬		退職慰労金	
		月額報酬	賞与	株式報酬		
内山田 竹 志 (取締役)	提出会社	122	197	—	—	319
早 川 茂 (取締役)	提出会社	77	1	73 ( 38千株)	—	151
豊 田 章 男 (取締役)	提出会社	264	—	735 (383千株)	—	999
James Kuffner (取締役)	提出会社	108	68	—	—	810
	連結子会社 ウーブン・プラネ ット・ホールディ ングス(株)	587	48	—	—	
近 健 太 (取締役)	提出会社	52	56	—	—	120
	連結子会社 日野自動車(株)	11	—	—	—	

(注) 1 連結子会社ウーブン・プラネット・ホールディングス(株)が取締役 James Kuffnerに支給する固定報酬には、3ヶ月ごとおよび12ヶ月ごとに支給される固定報酬が含まれます。また、上記報酬の他に、当社および連結子会社ウーブン・プラネット・ホールディングス(株)が取締役 James Kuffnerに対して出身国との税率差を考慮した税金補填(520百万円)を支給しています。

2 ウーブン・プラネット・ホールディングス(株)は、2023年4月1日付でウーブン・バイ・トヨタ(株)に社名変更しています。

(5) 【株式の保有状況】

① 投資株式の区分の基準及び考え方

当社は、純投資目的以外の目的である投資株式（政策保有株式）のみ保有しています。専ら株式の価値の変動または株式に係る配当によって利益を受けることを目的とする純投資目的である投資株式は、保有していません。

② 保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式（政策保有株式）

a. 保有方針及び保有の合理性を検証する方法並びに個別銘柄の保有の適否に関する取締役会等における検証の内容

1) 政策保有に関する方針

当社は、政策保有株式について、その保有の意義が認められる場合を除き、保有しないことを基本方針としています。保有の意義が認められる場合とは、開発・調達・生産・物流・販売のすべての過程において様々な協力関係が不可欠な自動車事業において、事業戦略、取引先との事業上の関係の構築・維持・強化、地域や社会発展への貢献・協力などを総合的に勘案し、中長期的な観点から企業価値の向上に資すると判断される場合をいいます。

2) 政策保有の適否の検証

当社は、必要に応じて、企業価値向上や持続的成長を促す観点から建設的な対話を保有先企業と行い、経営上の課題の共有や改善に繋げています。また、個別の政策保有株式について、経営環境の変化を踏まえた保有意義の再確認や、保有に伴う便益やリスクが資本コストに見合っているか等の具体的な精査を行い、保有の適否を取締役に毎年検証しています。

なお、事業環境の変化などにより保有の意義が認められない場合や保有の意義が希薄化した場合には、保有先企業と対話を行い、理解を得た上で、売却を進めます。

その結果、政策保有株式の銘柄数は、2018年3月末時点の189銘柄（うち上場会社80銘柄）から2023年3月末時点の141銘柄（うち上場会社49銘柄）へ縮減しています。

当社で政策保有株式として保有する、上場株式49銘柄、貸借対照表計上額合計3,094,907百万円のうち、主要な保有先の貸借対照表計上額、事業戦略上の保有理由は、以下のとおりであり、当該貸借対照表計上額の合計は、2,102,795百万円となります。

銘柄	貸借対照表計上額 (百万円)	出資比率 (%) (注) 1	事業戦略上の保有理由
KDD I ㈱	1,296,639	13.76	<p>当社は、1980年代の電気通信分野の自由化の流れの中で、自動車事業をより強靱にする相乗効果を狙い情報通信事業分野へ参入し、1984年に日本高速通信株式会社(TWJ)、1987年に日本移動通信株式会社(IDO)へ出資を行いました。その後、1998年にTWJはKDD株式会社(KDD)と合併し、2000年10月に第二電電株式会社(DDI)、KDD、IDOの三社合併により、当社はKDDI株式会社の株主となりました。</p> <p>同社とは、クルマのインターネットへの「つながる化」が進む中、2002年以降、当社のテレマティクス事業であるG-BOOK サービス等で協業し、2016年からは、車載通信機とクラウド間の通信において、高品質で安定した通信をグローバルに確保するために、グローバル通信プラットフォームの共同構築を推進するなど、クルマと通信の融合によって安全や快適さを提供する取り組みを実施してきました。</p> <p>当社では、同社との資本関係も踏まえながら、2020年の新たな業務提携を背景に、以下の観点での協業を推進しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・街、家、人、クルマそれぞれの間での最適な通信を可能とする通信プラットフォームの研究開発。</li> <li>・クルマのデバイスからネットワーク、プラットフォーム、サービスまで一元管理し、高度な運用を実現するための次世代コネクティッドカー向け運用管理システムの共同開発。</li> <li>・クルマの内外に囚われることなく、人々の生活を豊かにし、安心安全を追求するサービスおよびサービスプラットフォームの構築。</li> <li>・街、家、人、クルマなどのビッグデータ活用による社会的課題解決といった各種取り組みの共同推進。</li> </ul> <p>また、上記の戦略的な提携関係を進めるために、資本関係の更なる強化が必要と判断し、当社は2021年に同社の株式を追加取得しています。</p>
日本電信電話㈱	320,032	2.23	<p>同社とは、都市や地域の機能やサービスを効率化・高度化し、各種課題の解決を図り、新たな価値を創出するスマートシティ事業のビジネス化における、長期的かつ継続的な協業関係の構築を目指しています。当社は、スマートシティ実現のコア基盤となる「スマートシティプラットフォーム」を共同で構築し、様々なまちに連鎖的に展開することが必要と考えるに至り、2020年に同社の株式を取得しています。</p>
MS & AD インシュアランスグループホールディングス㈱	216,020	9.82	<p>当社は、保険商品の開発等において連携するために、1959年に千代田火災海上保険株式会社へ出資を行いました。その後、大東京火災海上保険株式会社、三井住友海上火災保険株式会社などとの再編を経て、現在に至っています。</p> <p>当社では、クルマのコネクティッド技術を活用した保険サービスの共同開発など、「安全・安心なクルマ社会の実現」に向けた金融を中心とするモビリティサービス分野における事業関係の維持・発展のために同社株式を保有しています。</p>
ルネサス エレクトロニクス㈱	143,543	3.83	<p>当社では、電動化・知能化領域での競争力ある車載用システム実現に向け、ソフトから半導体、車両までの一体開発が重要と考えています。</p> <p>同社は、半導体の設計・生産での十分な強みがあり、中長期にわたる競争力ある半導体の提供は、当社事業の持続的かつ更なる発展のために不可欠であり、協業関係の強化と安定調達を目的として、同社株式を保有しています。</p>
㈱三菱UFJフィナンシャル・グループ	126,560	1.18	<p>当社では、同社持株会社傘下の各金融機関と、様々な金融サービスの分野で、当社の自動車事業・販売金融事業の展開を推進する事業関係を構築しています。中長期にわたる安定した金融サービスの提供は、当社事業の持続的かつ更なる発展のために不可欠であり、当社は、事業関係の維持・発展のために同社株式を保有しています。</p>

(注) 1 出資比率は、2023年3月31日時点の各銘柄の発行済株式総数に対する保有株式数の割合になります。

3) 政策保有株式に係る議決権行使基準

原則として、全ての議案に対して議決権を行使します。

当社は、議決権の行使は、定型的・短期的な基準で画一的に賛否を判断するのではなく、当該保有先企業の経営方針・戦略等を十分検討した上で、中長期的な観点で企業価値の向上や株主利益の向上につながるかどうか等の観点に立って議案ごとに判断します。

株主利益に大きな影響を及ぼしうる議案（授権資本の拡大・買収防衛策・事業再編等）については、当該保有先企業との対話を通じ賛否を判断します。

b. 銘柄数及び貸借対照表計上額

	銘柄数 (銘柄)	貸借対照表計上額の 合計額(百万円)
非上場株式	92	115,106
非上場株式以外の株式	49	3,094,907

(当事業年度において株式数が増加した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の増加に係る取得 価額の合計額(百万円)	株式数の増加の理由
非上場株式	1	1,000	中長期的な観点より、企業価値の 向上に資すると判断したため
非上場株式以外の株式	—	—	

(当事業年度において株式数が減少した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の減少に係る売却 価額の合計額(百万円)
非上場株式	5	1,705
非上場株式以外の株式 (注) 1	7	38,576

(注) 1 株式数が減少した銘柄のうち1銘柄は、非上場株式の合併上場に伴うものです。

c. 特定投資株式及びみなし保有株式の銘柄ごとの株式数、貸借対照表計上額等に関する情報

特定投資株式

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果（注）1 及び株式数が増加した理由	当社の株式の保有の有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表計上額 （百万円）	貸借対照表計上額 （百万円）		
KDDI(株)	316,794,400	316,794,400	自動車関連（情報）取引の維持・発展	有
	1,296,639	1,268,762		
日本電信電話(株)	80,775,400	80,775,400	自動車関連（情報）取引の維持・発展	有
	320,032	286,349		
MS&ADインシュアランスグループホールディングス(株)	52,610,933	52,610,933	自動車関連（金融）取引の維持・発展	有
	216,020	209,286		
ルネサスエレクトロニクス(株)	75,015,900	75,015,900	自動車関連（調達）取引の維持・発展	無
	143,543	107,423		
(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ	149,263,153	149,263,153	金融取引の維持・発展	有
	126,560	113,485		
HO TAI MOTOR CO., LTD.	44,406,112	44,406,112	自動車関連（業務提携）の維持・発展	有
	124,868	113,655		
スズキ(株)	24,000,000	24,000,000	業務提携（商品補完、共同開発、生産領域での協業等）の維持・発展	有
	115,296	101,112		
PT ASTRA INTERNATIONAL Tbk	1,920,000,000	1,920,000,000	自動車関連（業務提携）の維持・発展	有
	102,528	108,566		
GRAB HOLDINGS LIMITED	222,906,079	222,906,079	自動車関連（MaaS）取引の維持・発展	無
	89,592	95,485		
いすゞ自動車(株)	39,000,000	39,000,000	商用事業でのCASE普及に向けた業務提携の維持・発展	有
	61,581	61,932		
浜松ホトニクス(株)	8,400,000	8,400,000	自動車関連（調達）取引の維持・発展	無
	59,724	55,020		
住友金属鉱山(株)	11,058,000	11,058,000	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	55,832	68,150		
ヤマハ発動機(株)	12,500,000	12,500,000	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	43,250	34,450		
Joby Aviation, Inc.	72,871,831	72,871,831	自動車関連（MaaS）取引の維持・発展	無
	42,231	59,042		
マツダ(株)	31,928,500	31,928,500	業務提携（米国での合弁会社（完成車生産）の設立・運営、共同開発、技術連携、商品補完）の維持・発展	有
	39,112	29,023		
(株)三井住友フィナンシャルグループ	5,375,312	5,375,312	金融取引の維持・発展	有
	28,478	21,001		
パナソニックホールディングス(株)	20,700,000	20,700,000	自動車関連（調達）取引および、合弁会社（車載用角形電池、街づくり）を通じた協業の維持・発展	有
	24,467	24,602		
東京海上ホールディングス(株)	9,414,165	3,138,055	自動車関連（金融）取引の維持・発展 [株式数が増加した理由]株式分割のため	有
	23,978	22,368		



銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果（注）1 及び株式数が増加した理由	当社の株式の保有の有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表計上額 （百万円）	貸借対照表計上額 （百万円）		
UBER TECHNOLOGIES, INC.	5,125,868	5,125,868	自動車関連（MaaS）取引の維持・発展	無
	21,697	22,384		
東海旅客鉄道(株)	1,300,000	2,000,000	地域経済との関係維持・発展	有
	20,553	31,930		
(株)ハーモニック・ドライブ・システムズ	4,379,400	4,379,400	自動車関連（調達）取引の維持・発展	無
	19,247	18,481		
ヤマトホールディングス(株)	5,748,133	5,748,133	自動車関連（販売）取引の維持・発展	無
	13,043	13,180		
NOK(株)	6,809,500	6,809,500	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	9,962	7,810		
Aurora Innovation, Inc.	47,348,178	47,348,178	自動車関連（MaaS）取引の維持・発展	無
	8,788	32,394		
INCHCAPE PLC	6,666,327	6,666,327	自動車関連（販売）取引の維持・発展	無
	8,548	7,186		
KYB(株)	1,965,417	1,965,417	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	7,901	5,847		
(株)三井ハイテック	935,500	935,500	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	7,821	11,647		
日本精工(株)	10,000,000	10,000,000	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	7,560	7,360		
TOYO TIRE(株)	4,774,875	4,774,875	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	7,377	7,463		
ANAホールディングス(株)	1,933,800	1,933,800	自動車関連（販売）取引の維持・発展	無
	5,562	4,962		
(株)ジーエス・ユアサコーポレーション	2,236,080	2,236,080	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	5,326	5,235		
大同特殊鋼(株)	869,000	869,000	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	4,519	3,207		
住友電気工業(株)	2,420,000	2,420,000	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	4,107	3,538		
東日本旅客鉄道(株)	491,000	491,000	地域経済との関係維持・発展	無
	3,601	3,491		
(株)ゼンリン	4,272,000	4,272,000	自動車関連（情報）取引の維持・発展	有
	3,563	4,259		
ニチアス(株)	1,237,851	1,237,851	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	3,294	3,128		
セイノーホールディングス(株)	2,210,716	2,210,716	自動車関連（販売）取引の維持・発展	有
	3,228	2,463		
信越化学工業(株)	148,800	148,800	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	3,181	2,796		
日本航空(株)	921,000	1,842,000	自動車関連（販売）取引の維持・発展	無
	2,378	4,218		
曙ブレーキ工業(株)	15,495,175	15,495,175	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	2,247	2,433		
福山通運(株)	618,295	618,295	自動車関連（販売）取引の維持・発展	有
	2,220	2,257		

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果（注）1 及び株式数が増加した理由	当社の株 式の保有 の有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表計上額 （百万円）	貸借対照表計上額 （百万円）		
㈱PKSHA T e c h n o l o g y	766,600	766,600	自動車関連（技術）取引の維持・発展	無
	1,384	1,571		
東邦瓦斯㈱	526,200	526,200	地域経済との関係維持・発展	有
	1,296	1,434		
太平洋工業㈱	1,097,397	1,097,397	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	1,266	1,040		
第一交通産業㈱	1,078,000	1,078,000	自動車関連（MaaS）取引の維持・発展	無
	866	765		
中央可鍛工業㈱	792,000	792,000	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
	323	326		
中日本興業㈱	15,000	30,000	地域経済との関係維持・発展	無
	148	291		
㈱御園座	80,000	80,000	地域経済との関係維持・発展	無
	142	160		
Getaround, Inc. （注）2	702,127	*	自動車関連（MaaS）取引の維持・発展	無
	27	*		
関西ペイント㈱ （注）3	—	8,355,386	—	有
	—	16,485		
野村ホールディング ス㈱ （注）3	—	16,380,184	—	有
	—	8,439		
㈱ALBERT （注）3	—	165,800	—	無
	—	973		
㈱ヤクルト本社 （注）3	—	136,100	—	有
	—	887		
DiDi Global Inc. （注）4	*	10,307,841	自動車関連（MaaS）取引の維持・発展	無
	*	12,616		

（注）1 各銘柄の定量的な保有効果の記載は困難ですが、当社では、2022年12月31日を基準として、保有意義の再確認や保有に伴う便益やリスクが資本コストに見合っているか等の具体的な精査を行うことにより、保有の適否を検証し、必要な対応を実施しています。

2 Getaround, Inc. は、2022年12月9日付けで、上場会社となり対象銘柄となったため記載しています。「\*」は、前事業年度においては特定投資株式ではなかったために、記載を省略していることを示しています。

3 「—」は、当該銘柄を保有していないことを示しています。

4 DiDi Global Inc. は、2022年6月にニューヨーク証券取引所より上場廃止となりました。「\*」は、当事業年度においては特定投資株式ではないため、記載を省略していることを示しています。

5 特定投資株式のANAホールディングス㈱、㈱ジーエス・ユアサコーポレーション、大同特殊鋼㈱、住友電気工業㈱、東日本旅客鉄道㈱、㈱ゼンリン、ニチアス㈱、セイノーホールディングス㈱、信越化学工業㈱、日本航空㈱、曙ブレーキ工業㈱、福山通運㈱、㈱PKSHA Technology、東邦瓦斯㈱、太平洋工業㈱、第一交通産業㈱、中央可鍛工業㈱、中日本興業㈱、㈱御園座、およびGetaround, Inc. は、貸借対照表計上額が資本金額の100分の1以下であります。特定投資株式とみなし保有株式を合わせて上位60銘柄について記載しています。

みなし保有株式

銘柄 (注) 1	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果 (注) 2 及び株式数が増加した理由	当社の株式の保有の有無
	株式数 (株)	株式数 (株)		
	貸借対照表計上額 (百万円)	貸借対照表計上額 (百万円)		
三井物産(株)	6,000,640	6,000,640	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は留保	有
	24,699	19,970		
(株)ブリヂストン	3,988,674	3,988,674	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は留保	有
	21,407	18,978		
パナソニック ホールディングス(株)	11,901,230	11,901,230	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は留保	有
	14,067	14,145		
三井住友トラスト・ホールディングス(株)	2,019,872	2,019,872	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は留保	有
	9,172	8,082		
日本精工(株)	10,709,600	10,709,600	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は留保	有
	8,096	7,882		
(株)三井住友フィナンシャルグループ	1,486,400	1,486,400	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は留保	有
	7,875	5,807		
住友商事(株)	3,352,175	3,352,175	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は留保	有
	7,847	7,103		
住友不動産(株)	1,731,500	3,463,000	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は留保	有
	5,163	11,736		
A G C(株)	1,000,000	1,000,000	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は留保	有
	4,925	4,905		
横浜ゴム(株)	1,467,506	1,467,506	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は留保	有
	4,105	2,483		
(株)三菱UFJフィナンシャル・グループ	4,608,540	4,608,540	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は留保	有
	3,908	3,504		
ダイキン工業(株) (注) 3	—	1,234,800	—	無
	—	27,672		
日本ペイントホールディングス(株) (注) 3	—	25,547,760	—	無
	—	27,643		
オムロン(株) (注) 3	—	1,333,000	—	有
	—	10,949		
富士通(株) (注) 3	—	475,400	—	無
	—	8,754		

- (注) 1 貸借対照表計上額の上位銘柄を選定する段階で、特定投資株式とみなし保有株式を合算していません。  
 2 各銘柄の定量的な保有効果の記載は困難ですが、当社では、保有の合理性について、特定の期日を基準とすることなく、中長期的な観点でみなし保有株式の見直しを行い、必要な対応を実施しています。  
 3 「—」は、当該銘柄を保有していないことを示しています。

③ 保有目的が純投資目的である投資株式

該当事項はありません。

④ 当事業年度中に投資株式の保有目的を純投資目的から純投資目的以外の目的に変更したもの

該当事項はありません。

## 第5 【経理の状況】

### 1 連結財務諸表及び財務諸表の作成方法について

(1) 当社の連結財務諸表は、「連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」(昭和51年大蔵省令第28号。以下「連結財務諸表規則」という。)第93条の規定により、IFRSに準拠して作成しています。

また、連結財務諸表の記載金額は、百万円未満の端数を四捨五入して表示しています。各数値の合計が合計額と一致しない場合があります。

(2) 当社の財務諸表は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」(昭和38年大蔵省令第59号。以下「財務諸表等規則」という。)に基づいて作成しています。

当社は、特例財務諸表提出会社に該当し、財務諸表等規則第127条の規定により財務諸表を作成しています。

また、財務諸表の記載金額は、百万円未満の端数を四捨五入して表示しています。各数値の合計が合計額と一致しない場合があります。

### 2 監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、連結会計年度(2022年4月1日から2023年3月31日まで)の連結財務諸表および事業年度(2022年4月1日から2023年3月31日まで)の財務諸表について、PwCあらた有限責任監査法人による監査を受けています。

### 3 連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組みおよびIFRSに基づいて連結財務諸表等を適正に作成することができる体制の整備について

当社は、以下のとおり、連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組みおよびIFRSに基づいて連結財務諸表等を適正に作成することができる体制の整備を行っています。

(1) 会計基準等の内容を適切に把握し、または会計基準等の変更等についての的確に対応できる体制を整備するため、公益財団法人財務会計基準機構への加入等を行っています。また、同機構および監査法人等が主催するセミナーへの参加や会計専門誌の定期購読等を行っています。

(2) IFRSの適用については、国際会計基準審議会が公表するプレスリリースや基準書を随時入手し、最新の基準の把握を行っています。また、IFRSに基づく適正な連結財務諸表等を作成するために、IFRSに準拠した連結決算会計方針および会計指針を作成し、それらに基づいて会計処理を行っています。

(3) 適正な連結財務諸表等を作成するため、米国企業改革法第404条で求められる財務報告に係る有効な内部統制を構築および維持しています。また、アカウンタビリティの充実を図るため、情報開示委員会を設置し、当社の開示すべき重要情報の網羅性、適正性を確保しています。

# 1 【連結財務諸表等】

## (1) 【連結財務諸表】

### ① 【連結財政状態計算書】

(単位：百万円)

	注記	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
資産			
流動資産			
現金及び現金同等物	6	6,113,655	7,516,966
営業債権及びその他の債権	7	3,142,832	3,586,130
金融事業に係る債権	8	7,181,327	8,279,806
その他の金融資産	9	2,507,248	1,715,675
棚卸資産	10	3,821,356	4,255,614
未収法人所得税		163,925	218,704
その他の流動資産		791,947	886,885
流動資産合計		23,722,290	26,459,781
非流動資産			
持分法で会計処理されている投資	11	4,837,895	5,227,345
金融事業に係る債権	8	14,583,130	16,491,045
その他の金融資産	9	9,517,267	10,556,431
有形固定資産			
土地	12	1,361,791	1,426,370
建物	12	5,284,620	5,464,811
機械装置	12	13,982,362	14,796,619
貸貸用車両及び器具	12	6,781,229	6,774,427
建設仮勘定	12	565,528	846,866
小計	12	27,975,530	29,309,093
減価償却累計額及び減損損失 累計額<控除>	12	△15,648,890	△16,675,119
有形固定資産合計	12	12,326,640	12,633,974
使用権資産	13	448,412	491,368
無形資産	14	1,191,966	1,249,122
繰延税金資産	15	342,202	387,427
その他の非流動資産	23	718,968	806,687
非流動資産合計		43,966,482	47,843,399
資産合計		67,688,771	74,303,180

(単位：百万円)

	注記	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
<b>負債</b>			
流動負債			
営業債務及びその他の債務	16	4,292,092	4,986,309
有利子負債	17	11,187,839	12,305,639
未払費用		1,520,446	1,552,345
その他の金融負債	18	1,046,050	1,392,397
未払法人所得税		826,815	404,606
品質保証に係る負債	24	1,555,711	1,686,357
その他の流動負債		1,413,208	1,632,063
流動負債合計		21,842,161	23,959,715
非流動負債			
有利子負債	17	15,308,519	17,074,634
その他の金融負債	18	461,583	533,710
退職給付に係る負債	23	1,022,749	1,065,508
繰延税金負債	15	1,354,794	1,802,346
その他の非流動負債		544,145	603,052
非流動負債合計		18,691,790	21,079,251
負債合計		40,533,951	45,038,967
<b>資本</b>			
資本金	25	397,050	397,050
資本剰余金	25	498,575	498,728
利益剰余金	25	26,453,126	28,343,296
その他の資本の構成要素	25	2,203,254	2,836,195
自己株式	25	△3,306,037	△3,736,562
親会社の所有者に帰属する持分合計	25	26,245,969	28,338,706
非支配持分		908,851	925,507
資本合計		27,154,820	29,264,213
負債及び資本合計		67,688,771	74,303,180

② 【連結損益計算書及び連結包括利益計算書】

【連結損益計算書】

(単位：百万円)

	注記	前連結会計年度 (2022年3月31日に 終了した1年間)	当連結会計年度 (2023年3月31日に 終了した1年間)
営業収益			
商品・製品売上収益	26	29,073,428	34,367,619
金融事業に係る金融収益	26	2,306,079	2,786,679
営業収益合計	26	31,379,507	37,154,298
売上原価並びに販売費及び 一般管理費			
売上原価		24,250,784	29,128,561
金融事業に係る金融費用		1,157,050	1,712,721
販売費及び一般管理費		2,975,977	3,587,990
売上原価並びに販売費及び 一般管理費合計		28,383,811	34,429,273
営業利益		2,995,697	2,725,025
持分法による投資損益	11	560,346	643,063
その他の金融収益	28	334,760	379,350
その他の金融費用	28	△43,997	△125,113
為替差損益<純額>		216,187	124,516
その他<純額>		△72,461	△78,109
税引前利益		3,990,532	3,668,733
法人所得税費用	15	1,115,918	1,175,765
当期利益		2,874,614	2,492,967
当期利益の帰属			
親会社の所有者		2,850,110	2,451,318
非支配持分		24,504	41,650
当期利益		2,874,614	2,492,967

(単位：円)

1株当たり親会社の所有者に帰属する 当期利益			
基本的	29	205.23	179.47
希薄化後	29	205.23	179.47

【連結包括利益計算書】

(単位：百万円)

	注記	前連結会計年度 (2022年3月31日に終了 した1年間)	当連結会計年度 (2023年3月31日に終了 した1年間)
当期利益		2,874,614	2,492,967
その他の包括利益（税効果考慮後）			
純損益に振り替えられることのない項目			
その他の包括利益を通じて公正価値で 測定する金融資産の公正価値変動	25	△49,242	99,223
確定給付制度の再測定	25	136,250	65,153
持分法で会計処理されている投資の その他の包括利益に対する持分相当額	11, 25	113,641	△77,148
合計		200,648	87,228
純損益に振り替えられる可能性のある 項目			
在外営業活動体の為替換算差額	25	902,844	676,042
その他の包括利益を通じて公正価値で 測定する金融資産の公正価値変動	25	△154,174	△115,738
持分法で会計処理されている投資の その他の包括利益に対する持分相当額	11, 25	193,811	180,181
合計		942,480	740,485
その他の包括利益（税効果考慮後）合計	25	1,143,129	827,713
当期包括利益		4,017,742	3,320,681
当期包括利益の帰属			
親会社の所有者		3,954,350	3,251,090
非支配持分		63,392	69,591
当期包括利益		4,017,742	3,320,681



③ 【連結持分変動計算書】

前連結会計年度（2022年3月31日に終了した1年間）

（単位：百万円）

	注記	親会社の所有者に帰属する持分					非支配持分	資本合計	
		資本金	資本剰余金	利益剰余金	その他の資本の構成要素	自己株式			合計
2021年4月1日現在残高		397,050	497,275	24,104,176	1,307,726	△2,901,680	23,404,547	883,782	24,288,329
当期包括利益									
当期利益		—	—	2,850,110	—	—	2,850,110	24,504	2,874,614
その他の包括利益 （税効果考慮後）	25	—	—	—	1,104,240	—	1,104,240	38,889	1,143,129
当期包括利益合計		—	—	2,850,110	1,104,240	—	3,954,350	63,392	4,017,742
所有者との取引等									
配当金の支払	25	—	—	△709,872	—	—	△709,872	△51,723	△761,595
自己株式の取得	25	—	—	—	—	△404,718	△404,718	—	△404,718
自己株式の処分	25	—	227	—	—	362	588	—	588
その他		—	1,074	—	—	—	1,074	13,400	14,473
所有者との取引等合計		—	1,300	△709,872	—	△404,357	△1,112,928	△38,323	△1,151,252
その他の資本の構成要素 から利益剰余金への振替	25	—	—	208,712	△208,712	—	—	—	—
2022年3月31日現在残高		397,050	498,575	26,453,126	2,203,254	△3,306,037	26,245,969	908,851	27,154,820

当連結会計年度（2023年3月31日に終了した1年間）

（単位：百万円）

	注記	親会社の所有者に帰属する持分					非支配持分	資本合計	
		資本金	資本剰余金	利益剰余金	その他の資本の構成要素	自己株式			合計
2022年4月1日現在残高		397,050	498,575	26,453,126	2,203,254	△3,306,037	26,245,969	908,851	27,154,820
当期包括利益									
当期利益		—	—	2,451,318	—	—	2,451,318	41,650	2,492,967
その他の包括利益 （税効果考慮後）	25	—	—	—	799,772	—	799,772	27,941	827,713
当期包括利益合計		—	—	2,451,318	799,772	—	3,251,090	69,591	3,320,681
所有者との取引等									
配当金の支払	25	—	—	△727,980	—	—	△727,980	△84,986	△812,966
自己株式の取得	25	—	—	—	—	△431,099	△431,099	—	△431,099
自己株式の処分	25	—	334	—	—	573	907	—	907
その他		—	△181	—	—	—	△181	32,052	31,871
所有者との取引等合計		—	152	△727,980	—	△430,526	△1,158,353	△52,934	△1,211,287
その他の資本の構成要素 から利益剰余金への振替	25	—	—	166,831	△166,831	—	—	—	—
2023年3月31日現在残高		397,050	498,728	28,343,296	2,836,195	△3,736,562	28,338,706	925,507	29,264,213

## ④ 【連結キャッシュ・フロー計算書】

(単位：百万円)

	注記	前連結会計年度 (2022年3月31日に終了 した1年間)	当連結会計年度 (2023年3月31日に終了 した1年間)
営業活動によるキャッシュ・フロー			
当期利益		2,874,614	2,492,967
減価償却費及び償却費		1,821,880	2,039,904
金融事業に係る利息収益及び利息費用		△354,102	△694,331
持分法による投資損益		△560,346	△643,063
法人所得税費用		1,115,918	1,175,765
資産及び負債の増減ほか		△1,130,667	△1,502,482
営業債権及びその他の債権の増減 (△は増加)		118,652	△532,432
金融事業に係る債権の増減 (△は増加)		△1,213,234	△1,760,288
棚卸資産の増減 (△は増加)		△725,285	△350,550
その他の流動資産の増減 (△は増加)		71,314	△61,538
営業債務及びその他の債務の増減 (△は減少)		152,399	712,400
その他の流動負債の増減 (△は減少)		410,546	545,666
退職給付に係る負債の増減 (△は減少)		60,419	21,213
その他		△5,478	△76,953
利息の受取額		835,739	1,516,404
配当金の受取額		347,387	460,351
利息の支払額		△418,043	△593,216
法人所得税の支払額		△809,763	△1,297,224
営業活動によるキャッシュ・フロー		3,722,615	2,955,076
投資活動によるキャッシュ・フロー			
有形固定資産の購入<賃貸資産を除く>		△1,197,266	△1,450,196
賃貸資産の購入		△2,286,893	△1,907,356
有形固定資産の売却<賃貸資産を除く>		37,749	56,436
賃貸資産の売却		1,542,132	1,659,161
無形資産の取得		△346,085	△348,280
公社債及び株式の購入		△2,427,911	△1,150,214
公社債及び株式の売却		282,521	393,982
公社債の満期償還		1,920,116	939,747
その他	33	1,898,143	207,829
投資活動によるキャッシュ・フロー		△577,496	△1,598,890
財務活動によるキャッシュ・フロー			
短期有利子負債の純増減額 (△は減少)	17	△579,216	239,689
長期有利子負債の増加	17	8,122,678	9,276,918
長期有利子負債の返済	17	△8,843,665	△8,353,033
親会社の所有者への配当金の支払額	25	△709,872	△727,980
非支配持分への配当金の支払額		△51,723	△84,986
自己株式の取得 (△) 及び処分		△404,718	△431,099
その他		—	24,310
財務活動によるキャッシュ・フロー		△2,466,516	△56,180
現金及び現金同等物に対する為替変動の影響額		334,195	103,305
現金及び現金同等物純増減額 (△は減少)		1,012,798	1,403,311
現金及び現金同等物期首残高		5,100,857	6,113,655
現金及び現金同等物期末残高	6	6,113,655	7,516,966

## 【連結財務諸表注記】

### 1. 報告企業

当社は、日本に所在する株式会社であり、その本社は愛知県豊田市に登記されています。連結財務諸表は、当社および連結子会社ならびに関連会社および共同支配企業に対する持分により構成されています。

当社および当社の関係会社は主にセダン、ミニバン、コンパクト、SUV、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、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。

### 2. 作成の基礎

#### (1) 連結財務諸表がIFRSに準拠している旨

トヨタの連結財務諸表は、連結財務諸表規則第1条の2に掲げる「指定国際会計基準特定会社」の要件を満たしており、同規則第93条の規定によりIFRSに準拠して作成しています。

当連結財務諸表は、2023年6月30日に当社取締役社長佐藤恒治および取締役CFO宮崎洋一によって承認されています。

#### (2) 測定の基礎

トヨタの連結財務諸表は、注記3.「重要な会計方針」に記載している公正価値で測定する金融商品、退職給付に係る負債等を除き、取得原価を基礎として作成しています。

#### (3) 機能通貨及び表示通貨

トヨタの連結財務諸表の表示通貨は、当社の機能通貨である日本円であり、百万円未満を四捨五入しています。各数値の合計が合計額と一致しない場合があります。

### 3. 重要な会計方針

#### (1) 連結の基礎

##### ①子会社

トヨタの連結財務諸表は、当社および当社が支配する子会社を含んでいます。子会社には、当社または他の子会社が支配するストラクチャード・エンティティも含まれています。

トヨタは、トヨタがある企業への関与により生じる変動リターンに対するエクスポージャーまたは権利を有し、かつ、当該企業に対するパワーにより当該リターンに影響を及ぼす能力を有している場合に、当該企業を支配していると判断しています。

連結子会社が適用する会計方針がトヨタの適用する会計方針と異なる場合には、必要に応じて当該子会社の財務諸表に調整を加えています。連結会社間の重要な債権債務残高および内部取引高、ならびに連結会社間の取引から発生した未実現損益は、連結財務諸表の作成に際して消去しています。

連結子会社持分を一部処分した際、支配が継続する場合には、資本取引として会計処理しています。支配を喪失した場合には、支配の喪失から生じた利得または損失を純損益として認識しています。

##### ②関連会社および共同支配企業

関連会社とは、トヨタが当該企業に対し、財務および営業の方針に重要な影響力を有しているものの、支配または共同支配をしていない企業をいいます。

共同支配企業とは、契約上の取決めによりトヨタを含む複数の当事者が共同して支配をしており、その活動に関連する財務上および経営上の決定に際して、支配を共有する当事者の一致した合意を必要とする企業をいいます。

関連会社および共同支配企業への投資は、持分法によって会計処理しています。関連会社または共同支配企業が適用する会計方針がトヨタの適用する会計方針と異なる場合には、必要に応じて当該関連会社または共同支配企業の財務諸表に調整を加えています。

関連会社または共同支配企業に該当なくなり、持分法の適用を中止した場合には、持分法の適用を中止したことから生じた利得または損失を純損益として認識しています。

#### (2) 外貨換算

##### ①外貨建取引

外貨建取引は、取引日の為替レートでトヨタの機能通貨に換算しています。期末における外貨建貨幣性資産および負債は、報告期間の期末日の為替レートでトヨタの機能通貨に換算しています。公正価値で測定する外貨建非貨幣性資産および負債は、当該公正価値の算定日における為替レートで機能通貨に換算しています。その結果生じる為替差損益は純損益として計上しています。なお、その他の包括利益を通じて公正価値で測定される資本性金融資産から生じる換算差額については、その他の包括利益として認識しています。

##### ②在外営業活動体

在外の連結子会社、関連会社および共同支配企業（以下、在外営業活動体という。）の資産および負債については報告期間の期末日の為替レート、収益および費用については、為替レートが著しく変動している場合を除き、期中平均為替レートを用いて円貨に換算しています。その結果生じた換算差額は、その他の包括利益として認識し、連結財政状態計算書のその他の資本の構成要素に含めています。在外営業活動体の換算差額の累積額は、在外営業活動体を処分し、支配、重要な影響力または共同支配企業の取決めを喪失した期間に純損益として認識しています。

#### (3) 現金及び現金同等物

現金及び現金同等物は、手許現金、随時引き出し可能な預金および容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なリスクしか負わない取得日から3ヶ月以内に償還期限の到来する短期投資から構成されています。

#### (4) 金融商品

##### ①金融資産

###### (i) 当初認識および測定

トヨタは、金融資産について契約の当事者となった時点で当初認識し、デリバティブ以外について、償却原価で測定する金融資産、その他の包括利益を通じて公正価値で測定する負債性および資本性金融資産、純損益を通じて公正価値で測定する金融資産に分類しています。なお、金融資産の通常の方法による売買は、約定日において認識または認識の中止を行っています。

純損益を通じて公正価値で測定する区分に分類される金融資産は公正価値で測定していますが、それ以外の金融資産は取得に直接起因する取引コストを公正価値に加算した金額で測定し、当初に認識しています。重要な金融要素を含んでいない営業債権は、取引価格で測定しています。

###### (a) 償却原価で測定する金融資産

以下の要件をともに満たす場合には、償却原価で測定する金融資産に分類しています。

- ・ 契約上のキャッシュ・フローを回収するために資産を保有することを目的とする事業モデルに基づいて、金融資産が保有されていること。
- ・ 金融資産の契約条件により、元本および元本残高に対する利息の支払いのみであるキャッシュ・フローが特定の日を生じる取引。

###### (b) その他の包括利益を通じて公正価値で測定する負債性金融資産

以下の要件をともに満たす場合には、その他の包括利益を通じて公正価値で測定する負債性金融資産に分類しています。

- ・ 契約上のキャッシュ・フローの回収と売却の両方の目的で金融資産を管理する事業モデルに基づいて、金融資産が保有されている。
- ・ 金融資産の契約条件により、元本および元本残高に対する利息の支払いのみであるキャッシュ・フローが特定の日を生じる。

###### (c) その他の包括利益を通じて公正価値で測定する資本性金融資産

投資先との取引関係の維持または強化を主な目的として保有する株式などの資本性金融資産については、当初認識時にその他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産に指定し、当該指定を継続的に適用しています。

###### (d) 純損益を通じて公正価値で測定する金融資産

- (a) ~ (c) 以外の金融資産は、純損益を通じて公正価値で測定する金融資産に分類しています。

###### (ii) 事後測定

金融資産の当初認識後の測定は、その分類に応じて次のとおり測定しています。

###### (a) 償却原価で測定する金融資産

償却原価で測定する金融資産については、実効金利法による償却原価により測定しています。

###### (b) その他の包括利益を通じて公正価値で測定する負債性金融資産

当該金融資産の公正価値の事後的な変動額はその他の包括利益として認識しています。減損に係る利得または損失、利息収益、および為替差損益は純損益として認識しています。当該金融資産の認識を中止した場合は、その他の包括利益を通じて認識された利得または損失の累計額をその他の資本の構成要素から純損益に組替調整しています。

(c) その他の包括利益を通じて公正価値で測定する資本性金融資産

当該金融資産の公正価値の事後的な変動額はその他の包括利益として認識しています。当該金融資産の認識を中止した場合は、その他の包括利益を通じて認識された利得または損失の累計額をその他の資本の構成要素から利益剰余金に振り替えています。

なお、当該金融資産からの配当金については、純損益として認識しています。

(d) 純損益を通じて公正価値で測定する金融資産

当該金融資産の公正価値の事後的な変動額は、純損益として認識しています。

(iii) 金融資産の減損

償却原価で測定する金融資産およびその他の包括利益を通じて公正価値で測定する負債性金融資産の予想信用損失について、金融損失引当金を計上しています。オフバランスの信用エクスポージャーであるローン・コミットメントおよび金融保証契約について、予想信用損失に対する金融損失引当金を認識しています。

金融損失引当金は、報告期間末日ごとに金融資産に係る信用リスクが当初認識時点以降に著しく増大しているかどうかの評価に基づき測定しています。報告期間末日において、ある金融商品に関する信用リスクが当初認識以降に著しく増大している場合には、金融損失引当金は、当該金融商品の存続期間にわたって発生する可能性のあるすべての債務不履行事象から生じる予想信用損失（全期間の予想信用損失）に等しい金額で測定しています。

報告期間末日において、ある金融商品に関する信用リスクが当初認識以降に著しくは増大していない場合には、金融損失引当金は、報告期間末日から12ヶ月以内に発生する可能性のある債務不履行事象によって生じる予想信用損失（12ヶ月の予想信用損失）に等しい金額で測定しています。

ただし、「営業債権及びその他の債権」に含まれる営業債権およびファイナンス・リース債権については、常に全期間の予想信用損失を引当金として認識しています。

予想信用損失の金額は、トヨタに支払われるべき契約上のキャッシュ・フローの総額と、トヨタが受け取る見積られる将来キャッシュ・フローとの差額の現在価値として測定し、純損益として認識しています。金融損失引当金を減額する場合における戻入額は純損益として認識しています。

なお、債務者の財務状況の著しい悪化、債務者による債務不履行または延滞等の契約違反等、金融資産が信用減損している証拠がある場合、金融損失引当金を控除後の帳簿価額の純額に対して、実効金利法を適用し利息収益を測定しています。金融資産の全体または一部分を回収するという合理的な予想を有していない場合は、当該金額を金融資産の帳簿価額から直接減額しています。

(iv) 金融資産の認識の中止

トヨタは、金融資産からのキャッシュ・フローに対する契約上の権利が消滅する、またはトヨタが金融資産の所有のリスクと経済価値のほとんどすべてを移転する場合において、金融資産の認識を中止しています。トヨタは、金融資産を譲渡した場合でも、実質的にそのリスクと経済価値のほとんどすべてを移転したわけでもなく、また、そのほとんどすべてを保持してもいない状況において、当該譲渡金融資産に対する支配を継続している場合には、その金融資産に対する留保持分および関連して支払う可能性がある負債を認識しています。

## ②金融負債

(i) 当初認識および測定

トヨタは、デリバティブ以外の金融負債について、当初認識時に公正価値から発行に直接起因する取引コストを控除した金額で測定しています。

(ii) 事後測定

当初認識後については、実効金利法による償却原価で測定しています。実効金利法による償却ならびに認識が中止された場合の利得および損失については、金融収益または費用の一部として、純損益に認識しています。

### (iii) 金融負債の認識の中止

トヨタは、金融負債が消滅したとき、すなわち、契約において特定された債務が履行による消滅、免責、取消し、または失効したときに、金融負債の認識を中止しています。

### ③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。

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。

## (5) 金融事業に係る債権

金融事業に係る債権（以下、金融債権という。）は、連結財政状態計算書において、未稼得金融収益、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。

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、小売債権ポートフォリオを信用リスク管理の実務上、1つのポートフォリオとして管理しています。

### ②ファイナンス・リース債権ポートフォリオ

ファイナンス・リース債権は、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。残存価値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。

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、ファイナンス・リース債権ポートフォリオを信用リスク管理の実務上、1つのポートフォリオとして管理しています。

### 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担保権を設定します。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する権利を有します。

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。

金融債権に内在するリスク特性を基礎として、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を信用リスク管理の実務上、1つのポートフォリオとして管理しています。

## (6) 金融事業に係る金融損失引当金

金融債権に対する予想損失は、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、経済状況の動向などの将来予測情報、ならびにその他の関連する要因に基づき、ポートフォリオ別に測定しています。なお、集散的に予想信用損失を算定する場合、商品の種類、担保の種類など、共通のリスク特性に基づいてポートフォリオをグルーピングしています。

### ①小売債権ポートフォリオ

小売債権については、債務不履行となる確率の変化や延滞日数を指標として当該金融債権の信用リスクが著しく増大したか否かを判定しています。30日超期日経過の場合には、その信用リスクは著しく増大したものとみなしています。期末日時点で、貸付金に係る信用リスクが当初認識以降に著しく増大していない場合には、12ヶ月の予想信用損失を見積もって当該金融債権に係る金融損失引当金の額を算定しています。

一方、期末日時点で、信用リスクが当初認識以降に著しく増大している場合は、その金融債権の回収に係る全期間の予想信用損失を見積もって当該金融債権に係る金融損失引当金の額を算定しています。債務者による債務不履行または延滞等の契約違反等、金融債権が信用減損している証拠がある場合に信用減損していると判断し、過去の貸倒実績や将来の回収可能価額などをもとに、その金融債権の回収に係る全期間の予想信用損失を見積もって当該金融債権に係る金融損失引当金の額を算定しています。

予想信用損失の算定にあたっては、過去の実績に基づく債務不履行の確率と債務不履行時損失率をもとに、現在および将来の経済状況の予測を反映させています。

内部管理規程に基づき、相当期間の延滞、もしくは、顧客が契約上の義務を期日に履行できないことが明らかになった場合に、債務不履行と判断しています。

### ②ファイナンス・リース債権ポートフォリオ

ファイナンス・リース債権ポートフォリオについては、常に全期間の予想信用損失をもって金融損失引当金の額を算定しています。内部管理規程に基づき、相当期間の延滞、もしくは、顧客が契約上の義務を期日に履行できないことが明らかになった場合に、債務不履行と判断しています。

### 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

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、内部におけるリスク評価を基礎として信用状況別に債権を区分しています。この区分の変化を指標として、金融債権の信用リスクが当初認識以降に著しく増大したか否かを判定しています。なお、30日超期日経過の場合には、その信用リスクは著しく増大したものとみなしています。期末日時点で、信用リスクが当初認識以降に著しく増大していない場合には、12ヶ月の予想信用損失を見積もって当該金融債権に係る金融損失引当金の額を算定しています。

一方、期末日時点で、信用リスクが当初認識以降に著しく増大している場合は、その金融債権の回収に係る全期間の予想信用損失を見積もって当該金融債権に係る金融損失引当金の額を算定しています。債務者の財務状況の著しい悪化、債務者による債務不履行または延滞等の契約違反等、金融債権が信用減損している証拠がある場合に信用減損していると判断し、過去の貸倒実績や将来の回収可能価額などをもとに、その金融債権の回収に係る全期間の予想信用損失を個別に見積もって当該金融債権に係る金融損失引当金の額を算定しています。

予想信用損失の算定にあたっては、過去の実績に基づく債務不履行の確率と債務不履行時損失率をもとに、現在および将来の経済状況の予測を反映させています。

内部管理規程に基づき、相当期間の延滞、もしくは、顧客が契約上の義務を期日に履行できないことが明らかになった場合に、債務不履行と判断しています。

トヨタは、現在入手可能な情報に基づき、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。中古車価値の実績値および推定値の低下とともに、金利の上昇、失業率の上昇および負債残高の増加といった消費者に影響を与える将来的な経済の変化が生じた場合、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。



## (7) 棚卸資産

棚卸資産は正味実現可能価額を超えない範囲において、取得原価で評価しています。正味実現可能価額は、通常の事業過程における見積売価から、完成までに要する見積原価および見積販売費用を控除した額です。取得原価は、主として総平均法に基づいて算定しており、購入原価、加工費および、現在の場所および状態に至るまでに要したすべての費用を含んでいます。

## (8) 有形固定資産

有形固定資産は、原価モデルを採用し、取得原価から減価償却累計額および減損損失累計額を控除した額で表示しています。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認識しています。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、定額法で計算しています。見積耐用年数は、建物については2年から65年を、機械装置については2年から20年を使用しています。

なお、見積耐用年数、残存価額および減価償却方法は、各連結会計年度末に見直しを行い、変更があった場合は、会計上の見積りの変更として将来に向かって適用します。

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。

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、報告期間の期末日ごとに見積残存価額を見直しています。見積残存価額の見直しは、見積車両返却率および見積損失の程度を考慮して行っています。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。トヨタ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、見積残存価額の見直し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、見直した見積残存価額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、見積残存価額の見直しを行うことで減価償却費に反映しています。

## (9) 無形資産

無形資産は、原価モデルを採用し、取得原価から償却累計額および減損損失累計額を控除した額で表示しています。

見積耐用年数および償却方法は、各連結会計年度末に見直しを行い、変更があった場合は、会計上の見積りの変更として将来に向かって適用します。

### ①開発資産

開発活動における支出については、その開発を完成させる技術上の実行可能性に加えて、その成果を使用または売却する意図・能力およびそのための財務その他の資源を十分に有し、かつ将来において経済的便益を得られる可能性が高く、信頼性をもってその支出を測定可能な場合に、無形資産として認識しています。

開発資産の取得原価は、主に5年から10年にわたり定額法で償却しています。

### ②その他の無形資産

その他の無形資産は主としてソフトウェアであり、定額法により償却しています。その見積耐用年数は主として5年です。のれんはトヨタの連結財政状態計算書に対して重要ではありません。

## (10) 非金融資産の減損

棚卸資産および繰延税金資産を除く非金融資産については、各報告期間の期末日において、資産が減損している可能性を示す兆候の有無を評価しています。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。帳簿価額が非金融資産の使用および最後の処分から得られる割引後の見積キャッシュ・フローを超えている場合に、減損を計上しています。計上する減損の金額は、帳簿価額が回収可能価額を超過する場合のその超過額です。

## (11) リース

トヨタは、契約の締結時に契約がリースであるか、またはリースを含んでいるかを判定しています。

### ①借手

借手のリース取引は、リースの開始日に使用権資産とリース負債を認識します。使用権資産は、リース負債の当初測定額に前払リース料等を調整した取得原価で当初測定しています。リース負債は、開始日時点で支払われていないリース料の割引現在価値で当初測定しています。

使用権資産は原価モデルを採用し、リースの開始日から、耐用年数またはリース期間のいずれか短い期間にわたって、定額法で償却しています。リース負債は実効金利法による償却原価で測定しています。リース負債は連結財政状態計算書において、有利子負債に含めて表示しています。利息費用は、各期間においてリース負債残高に対して一定の利率となるように、リース期間にわたって純損益として認識しています。

トヨタが締結する土地、建物にかかるリース契約の多くには、事業上の柔軟性を確保するため等の様々な目的で、借手であるトヨタが行使可能である延長オプションが付されています。トヨタは延長オプションを行使することが合理的に確実であるかどうかを評価し、合理的に確実であると評価した場合には延長オプション期間をリース期間に含めています。

リース期間が12ヶ月以内の短期リースは、リース料をリース期間にわたって、定額法により純損益として認識しています。

### ②貸手

貸手のリース取引は、契約時にリースをファイナンス・リースまたはオペレーティング・リースに分類します。

ファイナンス・リースは、原資産の所有に伴うリスクと経済価値のほとんどすべてが移転するリース取引であり、オペレーティング・リースはそれ以外のリース取引です。

オペレーティング・リースのリース料は、リース期間にわたって、定額法により純損益として認識しています。

## (12) 退職後給付

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。

### ①確定給付制度

確定給付制度債務の現在価値および勤務費用を予測単位積増方式により算定しています。確定給付負債（資産）の純額は、確定給付制度債務の現在価値から、制度資産の公正価値を控除して算定しています。当期勤務費用および確定給付負債（資産）の純額に係る利息純額は純損益として認識しています。

過去勤務費用は、発生時に純損益として認識しています。

数理計算上の差異を含む、確定給付負債（資産）の純額の再測定は、発生時にその他の包括利益として認識しており、発生した連結会計年度において利益剰余金に振り替えています。

### ②確定拠出制度

確定拠出制度の拠出は、従業員がサービスを提供した時点で純損益として認識しています。

### (13) 品質保証に係る負債

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見積製品保証費用を製品保証に係る負債として計上しています。製品保証に係る負債の金額は、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。各連結会計年度の見積製品保証費用額の計算は、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払額を当該年度の販売台数で除して包括的に算定しています。

また、上記の製品保証に係る負債に加えて、製品のリコール等による市場処置費用をリコール等の市場処置に係る負債として見積計上しています。リコール等の市場処置に係る負債の金額は、基本的に、ある一定期間に販売された様々なモデル全体を、地域ごとに区分して、製品販売時点において包括的に算定しています。しかしながら、状況によっては、特定の製品のリコール等の市場処置に係る負債について、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、個別に見積もる方法で算定しています。連結財政状態計算書上に計上されるリコール等の市場処置に係る負債のうち、包括的に計上される部分は、「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。当該負債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、これらの負債は販売期間ごとに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年間に発生したリコール支払い発生状況を表しています。販売時の包括的な見積り金額と、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）との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。

連結財政状態計算書上は、上記の製品保証に係る負債とリコール等の市場処置に係る負債を合算して、品質保証に係る負債として表示しています。また、連結損益計算書上は、製品保証費用およびリコール等の市場処置費用は売上原価の構成要素として表示しています。品質保証に係る負債の計算には、上記のとおり重要な見積りが必要となることから、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、実際の品質保証費用は見積りと異なることがあり、品質保証に係る負債を追加計上する必要が生じる可能性があります。

#### (14) 収益認識

自動車事業では、完成車両および部品は、原則として販売代理店に対して販売代理店と合意した場所において製品を引き渡した時点で、生産用部品は、原則として製造会社に対して製品を船積みもしくは引き渡した時点で、履行義務を充足したと判断しています。対価については、販売時点またはその直後に支払いを受けており、重要な支払条件はありません。

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総台数もしくは特定のモデルの販売台数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、最頻値法を用いて、これらの販売奨励金をプログラムで定める金額だけ営業収益から控除しています。

特定の完成車両の販売には、顧客が無償メンテナンスを受ける契約上の権利が含まれています。当該履行義務の独立販売価格は、観察可能な価格を用いて、それが利用可能でない場合は予想コストにマージンを加算するアプローチを用いて算定しています。この無償メンテナンス契約による収益は繰り延べられ、契約に基づく履行義務を充足する際に発生する費用に応じて、契約期間にわたり収益として認識されます。

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。

金融事業における利息収益は、実効金利法に基づき認識しています。

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。

なお、履行義務の充足時点と対価の受領時点との間が1年以内と見込まれる場合、実務上の簡便法を採用しており、重大な金融要素の調整は行っていません。

また、営業収益は、通常顧客から徴収し政府機関へ納付される税金が控除された後の純額で計上しています。

#### (15) 法人所得税

法人所得税は、当期税金と繰延税金から構成されています。

資産と負債の帳簿価額と税務基準額との間の一時差異、税務上の繰越欠損金および繰越税額控除に対して将来の期に課されるまたは回収される税額について、繰延税金資産および繰延税金負債を認識しています。

繰延税金資産は、将来減算一時差異、税務上の繰越欠損金および繰越税額控除について、将来それらを利用できる課税所得が稼得される可能性が高い範囲内で認識しています。

子会社、関連会社および共同支配企業に対する投資に関連する将来加算一時差異については、原則として繰延税金負債を認識しますが、トヨタが一時差異を解消する時期をコントロールでき、かつ予測可能な将来にその差異が解消されない可能性が高い場合には、繰延税金負債を認識していません。

繰延税金資産および繰延税金負債は、報告期間の期末日に制定または実質的に制定されている税率および税法に基づいて、資産が実現する期間または負債が決済される期間に適用されると予測される税率で測定しています。繰延税金資産および繰延税金負債の測定に当たっては、報告期間の期末日においてトヨタが意図する資産および負債の帳簿価額の回収または決済の方法から生じる税務上の帰結を反映しています。

#### (16) 1株当たり利益

基本的1株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益は、親会社の所有者に帰属する当期利益を、その期間の自己株式を調整した加重平均普通株式数で除すことにより計算しています。希薄化後1株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益は、希薄化株式の影響を考慮し、親会社の所有者に帰属する当期利益および加重平均普通株式数を調整することにより計算しています。

#### (17) 未適用の公表済み基準書及び解釈指針

連結財務諸表の公表の承認日までに新設または改訂が行われた基準書及び解釈指針のうち、トヨタの連結財務諸表に重要な影響を与えるものではありません。

#### 4. 重要な会計上の見積り及び見積りを伴う判断

トヨタは、IFRSに準拠した連結財務諸表を作成するにあたり、会計方針の適用、資産・負債および収益・費用の報告額ならびに偶発資産・偶発債務の開示に影響を及ぼす判断、見積りおよび仮定の設定を行っています。実際の結果は、これらの見積りとは異なる場合があります。なお、これらの見積りおよび仮定は継続して見直しています。会計上の見積りの変更による影響は、見積りを変更した報告期間およびその影響を受ける将来の報告期間において認識しています。

トヨタの連結財務諸表に重要な影響を与える会計方針の適用に際して行った判断に関する情報は、次のとおりです。

- ・ 連結子会社、関連会社および共同支配企業の範囲（注記3（1））
- ・ 開発から生じた無形資産の認識（注記3（9））

IFRSに準拠した連結財務諸表を作成するにあたり、会計方針の適用、資産・負債およびトヨタの連結財務諸表に重要な影響を与える可能性のある会計上の見積りおよび仮定に関する情報は、次のとおりです。

- ・ 品質保証に係る負債（注記3（13）、注記24）
- ・ 金融事業に係る金融損失引当金（注記3（6）、注記19（2））
- ・ 非金融資産の減損（注記3（10）、注記12）
- ・ 退職給付に係る負債（注記3（12）、注記23）
- ・ 公正価値測定（注記21）
- ・ 繰延税金資産の回収可能性（注記3（15）、注記15）

## 5. セグメント情報

### (1) 報告セグメントの概要

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、コンパクト、SUV、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のリース事業を行っています。その他セグメントでは、情報通信事業等を行っています。

### (2) 報告セグメントに関する情報

前連結会計年度（2022年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間）

（単位：百万円）

	自動車	金融	その他	消去又は 全社	連結
営業収益					
外部顧客への営業収益	28,531,993	2,306,079	541,436	—	31,379,507
セグメント間の 営業収益	73,745	17,947	588,441	△680,133	—
計	28,605,738	2,324,026	1,129,876	△680,133	31,379,507
営業費用	26,321,448	1,667,025	1,087,575	△692,237	28,383,811
営業利益	2,284,290	657,001	42,302	12,104	2,995,697
資産合計	24,341,737	31,681,472	3,091,011	8,574,551	67,688,771
持分法で会計処理 されている投資	4,354,085	79,414	258,750	145,646	4,837,895
減価償却費及び償却費	1,026,834	761,801	33,245	—	1,821,880
資本的支出	1,422,429	2,156,339	51,200	△18,381	3,611,587

当連結会計年度（2023年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間）

（単位：百万円）

	自動車	金融	その他	消去又は 全社	連結
営業収益					
外部顧客への営業収益	33,776,870	2,786,679	590,749	—	37,154,298
セグメント間の 営業収益	43,131	22,968	634,194	△700,293	—
計	33,820,000	2,809,647	1,224,943	△700,293	37,154,298
営業費用	31,639,363	2,372,131	1,121,492	△703,713	34,429,273
営業利益	2,180,637	437,516	103,451	3,420	2,725,025
資産合計	26,321,858	35,525,441	2,946,994	9,508,887	74,303,180
持分法で会計処理 されている投資	4,717,231	92,903	272,752	144,460	5,227,345
減価償却費及び償却費	1,205,687	799,156	35,062	—	2,039,904
資本的支出	1,688,114	1,786,373	38,748	△17,015	3,496,219

各セグメントにおける会計方針は、トヨタの連結財務諸表における会計方針と一致しています。事業別セグメント間取引は、通常の業務上行う取引条件で行っています。

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その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産で構成されており、2022年3月31日および2023年3月31日現在の残高は、それぞれ10,020,460百万円および11,101,175百万円です。

(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財政状態計算書

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
資産		
(自動車等)		
流動資産		
現金及び現金同等物	4,299,522	5,548,398
営業債権及びその他の債権	3,184,782	3,594,057
その他の金融資産	2,028,649	849,779
棚卸資産	3,821,356	4,255,614
その他の流動資産	746,134	749,078
流動資産合計	14,080,444	14,996,926
非流動資産		
有形固定資産	7,302,017	7,729,000
その他の非流動資産	15,769,015	17,337,727
非流動資産合計	23,071,032	25,066,727
資産合計	37,151,476	40,063,653
(金融)		
流動資産		
現金及び現金同等物	1,814,133	1,968,568
営業債権及びその他の債権	206,588	286,960
金融事業に係る債権	7,181,327	8,279,806
その他の金融資産	1,058,620	1,680,242
その他の流動資産	221,738	362,660
流動資産合計	10,482,407	12,578,237
非流動資産		
金融事業に係る債権	14,583,130	16,491,045
有形固定資産	5,024,625	4,904,975
その他の非流動資産	1,591,311	1,551,183
非流動資産合計	21,199,065	22,947,204
資産合計	31,681,472	35,525,441
(消去)		
資産消去計	△1,144,177	△1,285,914
(連結)		
資産合計	67,688,771	74,303,180

(注) 自動車等セグメントは全社資産を含んでいます。



(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
負債		
(自動車等)		
流動負債		
営業債務及びその他の債務	4,023,857	4,689,034
有利子負債	1,041,557	1,170,114
未払費用	1,421,194	1,446,697
未払法人所得税	695,888	361,000
その他の流動負債	2,778,172	3,266,095
流動負債合計	9,960,668	10,932,939
非流動負債		
有利子負債	1,538,884	1,553,622
退職給付に係る負債	1,004,558	1,047,430
その他の非流動負債	1,830,146	1,867,028
非流動負債合計	4,373,588	4,468,080
負債合計	14,334,256	15,401,019
(金融)		
流動負債		
営業債務及びその他の債務	477,550	547,511
有利子負債	10,576,910	11,583,602
未払費用	124,088	128,994
未払法人所得税	130,927	43,607
その他の流動負債	1,414,606	1,841,562
流動負債合計	12,724,080	14,145,275
非流動負債		
有利子負債	13,882,650	15,627,943
退職給付に係る負債	18,190	18,078
その他の非流動負債	722,257	1,135,862
非流動負債合計	14,623,097	16,781,883
負債合計	27,347,177	30,927,158
(消去) 負債消去計	△1,147,482	△1,289,211
(連結) 負債合計	40,533,951	45,038,967
資本		
(連結) 親会社の所有者に帰属する持分合計	26,245,969	28,338,706
(連結) 非支配持分	908,851	925,507
(連結) 資本合計	27,154,820	29,264,213
(連結) 負債及び資本合計	67,688,771	74,303,180

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

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日に 終了した1年間)	当連結会計年度 (2023年3月31日に 終了した1年間)
(自動車等)		
営業収益	29,104,564	34,409,011
売上原価	24,250,860	29,132,715
販売費及び一般管理費	2,518,182	2,990,316
営業利益	2,335,522	2,285,980
その他の収益・費用(△)＜純額＞	998,001	943,777
税引前利益	3,333,522	3,229,757
法人所得税費用	944,594	1,040,864
当期利益	2,388,928	2,188,893
当期利益の帰属		
親会社の所有者	2,369,399	2,152,509
非支配持分	19,529	36,384
(金融)		
営業収益	2,324,026	2,809,647
売上原価	1,178,509	1,741,117
販売費及び一般管理費	488,517	631,014
営業利益	657,001	437,516
その他の収益・費用(△)＜純額＞	16	△5,013
税引前利益	657,017	432,503
法人所得税費用	171,327	134,903
当期利益	485,690	297,600
当期利益の帰属		
親会社の所有者	480,716	292,334
非支配持分	4,974	5,266
(消去)		
当期利益消去	△4	6,475
(連結)		
当期利益	2,874,614	2,492,967
当期利益の帰属		
親会社の所有者	2,850,110	2,451,318
非支配持分	24,504	41,650

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

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日に 終了した1年間)	当連結会計年度 (2023年3月31日に 終了した1年間)
(自動車等)		
営業活動によるキャッシュ・フロー		
当期利益	2,388,928	2,188,893
減価償却費及び償却費	1,060,079	1,240,749
持分法による投資損益	△552,515	△633,324
法人所得税費用	944,594	1,040,864
資産及び負債の増減ほか	△572,082	463,871
利息の受取額	100,118	234,945
配当金の受取額	342,646	454,752
利息の支払額	△40,780	△28,206
法人所得税の支払額	△544,887	△1,280,341
営業活動によるキャッシュ・フロー	3,126,101	3,682,203
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形固定資産の購入<貸貸資産を除く>	△1,186,900	△1,439,724
貸貸資産の購入	△151,456	△147,792
有形固定資産の売却<貸貸資産を除く>	36,219	54,572
貸貸資産の売却	45,183	44,195
無形資産の取得	△335,436	△333,295
公社債及び株式の購入	△1,904,588	△503,977
公社債及び株式の売却及び公社債の満期償還	1,989,345	892,814
その他	1,856,069	236,351
投資活動によるキャッシュ・フロー	348,436	△1,196,856
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期有利子負債の純増減額 (△は減少)	△164,899	142,688
長期有利子負債の増加	513,371	474,535
長期有利子負債の返済	△1,818,653	△637,982
親会社の所有者への配当金の支払額	△709,872	△727,980
非支配持分への配当金の支払額	△49,629	△79,782
自己株式の取得 (△) 及び処分	△404,718	△431,099
その他	—	21,458
財務活動によるキャッシュ・フロー	△2,634,401	△1,238,161
現金及び現金同等物に対する為替変動の影響額	185,237	1,690
現金及び現金同等物純増減額 (△は減少)	1,025,373	1,248,876
現金及び現金同等物期首残高	3,274,149	4,299,522
現金及び現金同等物期末残高	4,299,522	5,548,398

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日に 終了した1年間)	当連結会計年度 (2023年3月31日に 終了した1年間)
(金融)		
営業活動によるキャッシュ・フロー		
当期利益	485,690	297,600
減価償却費及び償却費	761,801	799,156
金融事業に係る利息収益及び利息費用	△360,837	△703,971
持分法による投資損益	△7,831	△9,739
法人所得税費用	171,327	134,903
資産及び負債の増減ほか	△623,051	△1,958,779
利息の受取額	742,364	1,291,100
配当金の受取額	4,740	5,599
利息の支払額	△384,006	△574,650
法人所得税の支払額	△264,876	△16,883
営業活動によるキャッシュ・フロー	525,321	△735,664
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形固定資産の購入<貸貸資産を除く>	△10,366	△10,472
貸貸資産の購入	△2,135,437	△1,759,564
有形固定資産の売却<貸貸資産を除く>	1,530	1,865
貸貸資産の売却	1,496,949	1,614,965
無形資産の取得	△10,650	△14,985
公社債及び株式の購入	△523,323	△646,237
公社債及び株式の売却及び公社債の満期償還	213,291	440,915
その他	113,635	△30,385
投資活動によるキャッシュ・フロー	△854,370	△403,898
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期有利子負債の純増減額 (△は減少)	△488,495	171,293
長期有利子負債の増加	7,800,854	8,892,261
長期有利子負債の返済	△7,142,750	△7,868,820
非支配持分への配当金の支払額	△2,094	△5,204
その他	—	2,853
財務活動によるキャッシュ・フロー	167,516	1,192,382
現金及び現金同等物に対する為替変動の影響額	148,958	101,615
現金及び現金同等物純増減額 (△は減少)	△12,575	154,436
現金及び現金同等物期首残高	1,826,707	1,814,133
現金及び現金同等物期末残高	1,814,133	1,968,568
(連結)		
現金及び現金同等物に対する為替変動の影響額	334,195	103,305
現金及び現金同等物純増減額 (△は減少)	1,012,798	1,403,311
現金及び現金同等物期首残高	5,100,857	6,113,655
現金及び現金同等物期末残高	6,113,655	7,516,966

## (4) 地域に関する情報

前連結会計年度（2022年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間）

(単位：百万円)

	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は 全社	連結
営業収益							
外部顧客への 営業収益	8,214,740	10,897,946	3,692,214	5,778,115	2,796,493	—	31,379,507
所在地間の 営業収益	7,776,696	268,534	175,633	752,452	131,690	△9,105,004	—
計	15,991,436	11,166,479	3,867,847	6,530,566	2,928,183	△9,105,004	31,379,507
営業費用	14,567,991	10,600,695	3,704,874	5,858,216	2,690,014	△9,037,980	28,383,811
営業利益	1,423,445	565,784	162,973	672,350	238,169	△67,024	2,995,697
資産合計	21,502,155	23,353,812	5,711,271	7,461,812	4,309,248	5,350,474	67,688,771
非流動資産	5,501,046	6,251,499	891,146	977,235	537,631	—	14,158,559

当連結会計年度（2023年3月31日現在あるいは同日に終了した1年間）

(単位：百万円)

	日本	北米	欧州	アジア	その他	消去又は 全社	連結
営業収益							
外部顧客への 営業収益	9,122,282	13,509,027	4,097,537	7,076,922	3,348,530	—	37,154,298
所在地間の 営業収益	8,460,914	334,874	176,198	967,984	123,663	△10,063,633	—
計	17,583,196	13,843,901	4,273,735	8,044,906	3,472,193	△10,063,633	37,154,298
営業費用	15,681,733	13,918,637	4,216,276	7,330,455	3,240,832	△9,958,659	34,429,273
営業利益・損失(△)	1,901,463	△74,736	57,460	714,451	231,362	△104,974	2,725,025
資産合計	23,241,334	26,024,734	6,813,474	7,908,520	4,726,373	5,588,745	74,303,180
非流動資産	5,658,859	6,255,561	1,042,726	1,031,057	565,377	—	14,553,580

(注) 1 「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカ、中東からなります。

2 非流動資産は金融商品、繰延税金資産、確定給付資産の純額および保険契約から生じる権利を含んでいません。

上記の金額は、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。所在地間取引は、通常の業務上行う取引条件で行っています。

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その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産で構成されており、2022年3月31日および2023年3月31日現在の残高は、それぞれ10,020,460百万円および11,101,175百万円です。

(5) 外部顧客の所在地別営業収益

トヨタは、IFRSで要求される情報に加え、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	
		3月31日に終了した1年間	
		2022年	2023年
日本		6,425,184	6,742,304
北米		10,953,472	13,578,084
欧州		3,495,785	3,970,857
アジア		6,017,646	7,150,555
その他		4,487,420	5,712,497
	合計	31,379,507	37,154,298

(注) 「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカ、中東ほかからなります。

6. 現金及び現金同等物

現金及び現金同等物の内訳は次のとおりです。

		金額：百万円	
		3月31日	
		2022年	2023年
現金および預金		4,630,882	5,948,297
譲渡性預金ほか		1,482,773	1,568,669
	合計	6,113,655	7,516,966

## 7. 営業債権及びその他の債権

営業債権及びその他の債権の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
受取手形および売掛金	2,466,398	2,757,412
未収入金	716,558	870,398
貸倒引当金	△40,124	△41,679
合計	3,142,832	3,586,130

対価に対する無条件の権利としての営業債権及びその他の債権は、償却原価で測定する金融資産に分類しています。また、顧客との契約から生じた債権は受取手形および売掛金が該当し、2021年4月1日現在の残高は2,301,976百万円です。

貸倒引当金の増減は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日に終了した1年間	
	2022年	2023年
貸倒引当金期首残高	97,378	110,793
繰入・戻入(△)額	10,649	8,844
債権償却	△1,239	△3,496
その他	4,005	5,487
貸倒引当金期末残高	110,793	121,628

「その他」には、外貨換算調整額等が含まれています。

貸倒引当金残高の一部は長期の債権にかかるものであり、非流動資産の「その他の金融資産」に計上されています。

8. 金融事業に係る債権

金融事業に係る債権の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
小売債権	17,647,440	20,201,004
ファイナンス・リース債権	2,347,941	2,503,369
卸売債権およびその他の ディーラー貸付金	2,904,216	3,461,421
計	22,899,597	26,165,794
繰延融資初期費用	328,792	359,743
控除：未稼得金融収益	△1,172,007	△1,418,272
控除：金融損失引当金		
小売債権	△230,104	△274,871
ファイナンス・リース債権	△36,985	△36,920
卸売債権およびその他の ディーラー貸付金	△24,836	△24,622
金融事業に係る債権<純額> 合計	21,764,457	24,770,851
流動資産	7,181,327	8,279,806
非流動資産	14,583,130	16,491,045
金融事業に係る債権<純額> 合計	21,764,457	24,770,851

金融事業に係る債権の地域別内訳は次のとおりです。

	3月31日	
	2022年	2023年
北米	55.0%	56.9%
欧州	13.3	14.0
アジア	12.9	12.0
日本	7.3	6.3
その他の地域	11.5	10.8

金融事業に係る債権は、償却原価で測定する金融資産に分類しています。



小売債権の契約上の満期、ファイナンス・リース債権の将来受取リース料、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。

	金額：百万円		
	2022年3月31日		
	小売債権	ファイナンス・リース債権	卸売債権およびその他のディーラー貸付金
1年以内	5,276,853	639,493	1,640,995
1年超2年以内	3,988,650	482,368	319,847
2年超3年以内	3,338,910	367,680	240,727
3年超4年以内	2,546,568	198,789	161,717
4年超5年以内	1,487,397	68,092	133,286
5年超	1,009,062	14,680	407,643
合計	17,647,440	1,771,102	2,904,216

	金額：百万円		
	2023年3月31日		
	小売債権	ファイナンス・リース債権	卸売債権およびその他のディーラー貸付金
1年以内	5,822,035	736,347	2,101,711
1年超2年以内	4,599,678	534,414	402,642
2年超3年以内	3,930,516	402,625	266,593
3年超4年以内	3,013,894	196,046	142,888
4年超5年以内	1,737,460	64,676	145,964
5年超	1,097,422	13,540	401,622
合計	20,201,004	1,947,649	3,461,421

ファイナンス・リース債権の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
受取リース料	1,771,102	1,947,649
無保証残存価値	576,839	555,720
計	2,347,941	2,503,369
繰延融資初期費用	15,807	18,587
控除：未稼得金融収益	△190,954	△224,761
控除：金融損失引当金	△36,985	△36,920
ファイナンス・リース債権<純額>	2,135,809	2,260,275

## 9. その他の金融資産

その他の金融資産の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
償却原価で測定する金融資産		
定期預金	505,695	206,494
その他	680,199	766,455
純損益を通じて公正価値で測定する金融資産		
公社債	159,186	193,816
株式	149,890	168,214
デリバティブ金融商品	419,173	610,340
その他	465,801	496,052
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産		
公社債	6,302,719	6,409,119
株式	3,332,209	3,413,780
その他	9,644	7,838
合計	12,024,515	12,272,107
流動資産	2,507,248	1,715,675
非流動資産	9,517,267	10,556,431
合計	12,024,515	12,272,107

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、重要性は低いと考えています。

2022年3月31日および2023年3月31日現在、その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産に含まれる公社債には、金融機関への貸付有価証券がそれぞれ2,198,396百万円および2,192,934百万円含まれています。

その他の包括利益を通じて公正価値で測定する株式の主な銘柄別の内訳は次のとおりです。

銘柄	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
KDDI(株)	1,268,762	1,296,639
日本電信電話(株)	286,385	320,073
MS&ADインシュアランスグループ ホールディングス(株)	209,318	216,053
HO TAI MOTOR CO., LTD.	142,002	156,014
ルネサス エレクトロニクス(株)	107,423	143,543

保有資産の効率化および有効活用を図るため、その他の包括利益を通じて公正価値で測定する株式の売却による認識の中止を行っています。認識の中止時点における公正価値、その他の包括利益累積額の合計は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日に終了した1年間	
	2022年	2023年
公正価値の合計	66,906	69,028
累積その他の包括利益の合計 <純額>	27,861	35,124

10. 棚卸資産

棚卸資産の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
商品および製品	2,012,243	2,317,143
仕掛品	547,810	530,915
原材料	1,107,558	1,239,535
貯蔵品およびその他	153,745	168,021
合計	3,821,356	4,255,614

11. 持分法で会計処理されている投資

持分法で会計処理されている投資の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
関連会社	3,926,267	4,169,573
共同支配企業	911,628	1,057,773
合計	4,837,895	5,227,345

持分法で会計処理されている投資の合算情報（トヨタの持分の合計値）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	
	2022年	2023年
当期利益		
関連会社	324,480	326,931
共同支配企業	235,866	316,132
合計	560,346	643,063
その他の包括利益（税効果考慮後）		
関連会社	241,264	99,737
共同支配企業	66,187	3,295
合計	307,451	103,033
当期包括利益		
関連会社	565,744	426,669
共同支配企業	302,053	319,428
合計	867,798	746,096

12. 有形固定資産

有形固定資産の取得原価、減価償却累計額及び減損損失累計額の増減は次のとおりです。

(取得原価)

	金額：百万円					
	土地	建物	機械装置	賃貸用車両 及び器具	建設仮勘定	合計
2021年4月1日 残高	1,345,037	4,999,206	12,753,951	6,203,721	675,875	25,977,791
取得	9,106	88,543	481,916	2,293,189	629,786	3,502,541
売却または処分	△8,901	△57,743	△540,775	△2,334,129	△3,639	△2,945,187
建設仮勘定から の振替	2,310	105,581	630,896	449	△739,235	—
外貨換算調整額	15,008	138,047	642,984	594,933	30,756	1,421,728
その他	△769	10,985	13,390	23,065	△28,014	18,657
2022年3月31日 残高	1,361,791	5,284,620	13,982,362	6,781,229	565,528	27,975,530
取得	14,990	75,098	433,393	1,916,239	934,847	3,374,566
売却または処分	△14,680	△76,482	△599,825	△2,516,466	△13,684	△3,221,137
建設仮勘定から の振替	50,494	88,625	480,805	167	△620,091	—
外貨換算調整額	10,458	67,274	437,649	524,175	13,503	1,053,058
その他	3,317	25,676	62,235	69,083	△33,236	127,075
2023年3月31日 残高	1,426,370	5,464,811	14,796,619	6,774,427	846,866	29,309,093

(減価償却累計額及び減損損失累計額)

	金額：百万円					
	土地	建物	機械装置	賃貸用車両 及び器具	建設仮勘定	合計
2021年4月1日 残高	△4,497	△3,189,737	△10,005,275	△1,366,916	△213	△14,566,638
減価償却費	—	△121,431	△788,685	△817,171	—	△1,727,287
減損損失	—	△2,527	△5,177	—	—	△7,705
売却または処分	30	48,646	507,396	799,186	—	1,355,259
外貨換算調整額	△351	△79,026	△461,159	△115,693	△24	△656,252
その他	△1,562	△31,522	△10,054	△3,073	△55	△46,266
2022年3月31日 残高	△6,379	△3,375,598	△10,762,953	△1,503,668	△292	△15,648,890
減価償却費	—	△148,981	△921,037	△856,921	—	△1,926,939
減損損失	△393	△10,517	△17,358	—	△2,846	△31,114
売却または処分	150	63,448	559,467	860,708	—	1,483,773
外貨換算調整額	△178	△39,793	△334,617	△96,936	△2	△471,526
その他	△513	△17,746	△53,167	△8,928	△71	△80,423
2023年3月31日 残高	△7,313	△3,529,186	△11,529,666	△1,605,744	△3,210	△16,675,119

有形固定資産の減価償却費は、連結損益計算書の「売上原価」および「販売費及び一般管理費」に含めて計上されています。

オペレーティング・リースとして会計処理されている賃貸用車両及び器具の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
車両	6,766,590	6,759,024
器具	14,639	15,403
	6,781,229	6,774,427
控除：減価償却累計額	△1,503,668	△1,605,744
賃貸用車両及び器具<純額>	5,277,561	5,168,683

オペレーティング・リースとして会計処理されている賃貸用車両及び器具に係る将来のリース料は、分割払いで支払いがなされるものであり、将来の受取リース料の受取期間別の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
1年以内	932,882	885,757
1年超2年以内	641,683	497,218
2年超3年以内	280,646	216,227
3年超4年以内	75,915	59,004
4年超5年以内	21,772	21,022
5年超	9,801	10,484
合計	1,962,699	1,689,712

上記の将来の受取リース料は、将来の現金回収額を示すものではありません。

13. 使用権資産およびリース負債

使用権資産の内訳は次のとおりです。

原資産の種類	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
土地	67,927	64,717
建物	305,533	333,698
その他	74,952	92,953
合計	448,412	491,368

2022年3月31日および2023年3月31日に終了した1年間における使用権資産の増加額は、それぞれ110,996百万円および116,298百万円です。

借手リースに係る損益の主な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	
	2022年	2023年
使用権資産の減価償却費		
土地	8,660	5,217
建物	56,262	42,408
その他	26,293	36,566
計	91,214	84,191
リース負債に係る利息費用	4,074	5,429
短期リースに係る費用	90,568	97,025
合計	185,856	186,645

2022年3月31日および2023年3月31日に終了した1年間における借手リースに係るキャッシュ・アウト・フローの合計は、それぞれ149,521百万円および172,112百万円です。

将来の支払リース料総額の満期分析および現在価値との調整は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
1年以内	61,735	74,780
1年超5年以内	146,452	179,026
5年超	258,474	254,096
将来の支払リース料総額	466,661	507,902
控除：利息相当額	△45,733	△51,781
合計：リース料現在価値	420,928	456,120
流動負債	56,136	66,870
非流動負債	364,792	389,250
合計：リース料現在価値	420,928	456,120

14. 無形資産

無形資産の帳簿価額の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
開発資産	663,762	669,612
ソフトウェアほか	528,204	579,510
合計	1,191,966	1,249,122

無形資産の取得原価および償却累計額の増減は次のとおりです。

(取得原価)

	金額：百万円		
	開発資産	ソフトウェアほか	合計
2021年4月1日残高	1,104,142	727,874	1,832,016
取得	—	41,616	41,616
内部開発	200,512	86,342	286,853
売却または処分	△163,419	△60,981	△224,400
外貨換算調整額	—	25,333	25,333
その他	—	7,048	7,048
2022年3月31日残高	1,141,234	827,232	1,968,466
取得	—	40,655	40,655
内部開発	181,634	98,040	279,674
売却または処分	△164,898	△38,473	△203,372
外貨換算調整額	1,465	20,886	22,351
その他	—	17,056	17,056
2023年3月31日残高	1,159,435	965,395	2,124,830

(償却累計額)

	金額：百万円		
	開発資産	ソフトウェアほか	合計
2021年4月1日残高	△472,966	△250,417	△723,382
償却費	△167,926	△94,593	△262,518
売却または処分	163,419	60,375	223,794
外貨換算調整額	—	△13,570	△13,570
その他	—	△823	△823
2022年3月31日残高	△477,472	△299,028	△776,500
償却費	△164,512	△112,965	△277,477
売却または処分	152,161	37,901	190,062
外貨換算調整額	—	△10,533	△10,533
その他	—	△1,261	△1,261
2023年3月31日残高	△489,823	△385,886	△875,708

無形資産の償却費は、連結損益計算書の「売上原価」および「販売費及び一般管理費」に含めて計上されています。なお、「開発資産」を除き、重要な自己創設の無形資産はありません。



15. 法人所得税

(1) 繰延税金資産および繰延税金負債

繰延税金資産および繰延税金負債の主な原因別の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
繰延税金資産：		
退職給付に係る負債	141,186	120,007
未払費用および品質保証に係る負債	613,101	662,425
従業員に関するその他の未払給与	128,461	127,668
税務上の繰越欠損金	64,740	191,906
貸倒引当金および金融損失引当金	85,289	94,639
有形固定資産およびその他資産	210,238	252,441
その他	491,167	463,250
繰延税金資産合計	1,734,181	1,912,336
繰延税金負債：		
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する 金融資産の公正価値変動	△725,242	△737,156
海外子会社の未分配利益	△51,888	△39,496
持分法適用関連会社または共同支配企業の 未分配利益	△1,026,027	△1,076,742
資産の取得価額の相違額	△63,189	△78,206
開発資産	△204,741	△201,120
リース取引	△468,894	△972,158
その他	△206,791	△222,378
繰延税金負債合計	△2,746,773	△3,327,255
繰延税金資産・負債(△)純額	△1,012,592	△1,414,919

2022年3月31日および2023年3月31日に終了した各1年間における繰延税金資産および繰延税金負債の増減のうち、連結損益計算書で法人所得税費用として認識された金額は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日に終了した1年間	
	2022年	2023年
退職給付に係る負債	4,203	802
未払費用および品質保証に係る負債	△40,761	26,942
従業員に関するその他の未払給与	△968	△2,745
税務上の繰越欠損金	38,119	116,344
貸倒引当金および金融損失引当金	△4,902	4,474
有形固定資産およびその他資産	△9,795	24,850
海外子会社の未分配利益	△33,349	12,391
持分法適用関連会社または共同支配企業の未分配利益	△71,405	△63,520
資産の取得価額の相違額	△11,270	△12,075
開発資産	△9,708	4,003
リース取引	103,098	△487,702
その他	111,603	44,144
合計	74,864	△332,091

繰延税金資産を認識していない将来減算一時差異、税務上の繰越欠損金、繰越税額控除の額は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
将来減算一時差異	709,204	968,060
税務上の繰越欠損金	518,385	712,357
繰越税額控除	46,306	115,809
合計	1,273,894	1,796,225

繰延税金資産を認識していない税務上の繰越欠損金の失効期限別の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
5年以内	4,049	75,839
5年超10年以内	136,666	313,895
10年超	377,670	322,623
合計	518,385	712,357

繰延税金資産を認識していない繰越税額控除の失効期限別の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
5年以内	8,654	10,018
5年超10年以内	9,865	18,107
10年超	27,787	87,684
合計	46,306	115,809

海外子会社に対する投資の一時差異のうち、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繰延税金負債の認識を行っていません。2022年3月31日および2023年3月31日現在、当該一時差異は合計でそれぞれ4,799,506百万円および4,367,250百万円であり、トヨタはこれらの未分配利益がすべて配当されたと仮定した場合に算定される追加的な繰延税金負債をそれぞれ203,229百万円および202,488百万円と見積もっています。

(2) 法人所得税費用

2022年3月31日および2023年3月31日に終了した各1年間における法人所得税費用の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	
	2022年	2023年
税金費用－当年度分：		
当社および日本国内子会社	672,077	758,772
海外子会社	518,705	84,902
当年度分合計	1,190,782	843,674
税金費用・利益(△)－繰延税額：		
当社および日本国内子会社	42,131	27,783
海外子会社	△116,995	304,308
繰延税額合計	△74,864	332,091
税金費用合計	1,115,918	1,175,765

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実効税率は、2022年3月31日および2023年3月31日に終了した各1年間において、約30.9%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実効税率が使用されています。日本の法定実効税率と平均実際負担税率との差は、次のとおり分析されます。

	3月31日に終了した1年間	
	2022年	2023年
法定実効税率	30.9%	30.9%
税率増加・減少(△)要因：		
損金に算入されない費用項目	0.6	0.8
益金に算入されない収益項目	△0.3	△0.4
海外子会社の未分配利益に係る繰延税金負債	1.3	1.1
持分法で会計処理されている投資による影響	△4.3	△5.4
持分法適用関連会社または共同支配企業の未分配利益に係る繰延税金負債	2.6	3.1
未認識の繰延税金資産の変動	3.7	6.3
税額控除による影響	△2.7	△3.5
海外子会社との法定実効税率の差異	△3.1	△1.5
法人所得税の不確実性に係る調整	△0.3	0.4
その他	△0.3	0.3
平均実際負担税率	28.0%	32.0%

16. 営業債務及びその他の債務

営業債務及びその他の債務の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
買掛金および支払手形	3,168,084	3,819,334
未払金	1,124,008	1,166,974
合計	4,292,092	4,986,309

営業債務及びその他の債務は、償却原価で測定する金融負債に分類しています。

## 17. 有利子負債

### (1) 有利子負債

有利子負債の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円							2022年 3月31日
	2021年 4月1日	キャッシュ・ フロー	取得	振替	非資金変動 為替変動	公正価値 変動	その他	
流動								
短期借入債務	4,339,890	△579,216	—	—	334,639	—	9,544	4,104,858
1年以内返済予定 長期借入債務	7,584,337	△8,548,156	—	7,410,991	572,070	—	7,604	7,026,845
1年以内返済予定 長期リース負債	47,120	△54,879	—	34,071	2,192	—	27,632	56,136
種類株式	240,712	△240,630	—	—	—	—	△83	—
流動合計	12,212,060	△9,422,881	—	7,445,062	908,902	—	44,697	11,187,839
非流動								
長期借入債務	13,133,804	8,122,678	—	△7,410,991	1,095,463	—	2,773	14,943,727
長期リース負債	313,771	—	110,996	△34,071	14,203	—	△40,107	364,792
種類株式	—	—	—	—	—	—	—	—
非流動合計	13,447,575	8,122,678	110,996	△7,445,062	1,109,666	—	△37,334	15,308,519
有利子負債合計	25,659,635	△1,300,203	110,996	—	2,018,568	—	7,363	26,496,358
デリバティブ	3,211	△12,026	—	—	689	15,348	—	7,221

	金額：百万円							2023年 3月31日
	2022年 4月1日	キャッシュ・ フロー	取得	振替	非資金変動 為替変動	公正価値 変動	その他	
流動								
短期借入債務	4,104,858	239,689	—	—	231,700	—	13,926	4,590,173
1年以内返済予定 長期借入債務	7,026,845	△8,283,375	—	8,380,467	467,956	—	56,704	7,648,596
1年以内返済予定 長期リース負債	56,136	△69,658	—	39,311	1,424	—	39,657	66,870
種類株式	—	—	—	—	—	—	—	—
流動合計	11,187,839	△8,113,344	—	8,419,778	701,080	—	110,286	12,305,639
非流動								
長期借入債務	14,943,727	9,276,918	—	△8,380,467	836,348	—	8,858	16,685,384
長期リース負債	364,792	—	116,298	△39,311	9,277	—	△61,807	389,250
種類株式	—	—	—	—	—	—	—	—
非流動合計	15,308,519	9,276,918	116,298	△8,419,778	845,626	—	△52,949	17,074,634
有利子負債合計	26,496,358	1,163,574	116,298	—	1,546,706	—	57,337	29,380,273
デリバティブ	7,221	77,098	—	—	△5,202	△141,475	—	△62,359

有利子負債は、償却原価で測定する金融負債に分類しています。

(2) 短期借入債務

短期借入債務の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
借入金(主として銀行借入)		
[加重平均利率：2022年 年1.64%		
2023年 年2.02%]	852,301	916,725
コマーシャル・ペーパー		
[加重平均利率：2022年 年0.38%		
2023年 年3.81%]	3,252,556	3,673,447
	4,104,858	4,590,173

(3) 長期借入債務

長期借入債務の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
無担保の借入金(主として銀行借入)		
[2022年－		
加重平均利率：年1.83%		
返済期限：2022年～2042年		
2023年－	4,990,165	5,719,366
加重平均利率：年3.18%		
返済期限：2023年～2042年]		
担保付きの借入金		
(主として金融債権証券化)		
[2022年－		
加重平均利率：年1.02%		
返済期限：2022年～2034年		
2023年－	3,902,766	5,266,411
加重平均利率：年3.82%		
返済期限：2023年～2034年]		
ミディアム・ターム・ノート		
(連結子会社の発行)		
[2022年－		
加重平均利率：年1.45%		
返済期限：2022年～2048年		
2023年－	10,257,689	10,561,816
加重平均利率：年2.72%		
返済期限：2023年～2048年]		

無担保普通社債(当社の発行)		
[2022年—		
加重平均利率：年1.32%		
返済期限：2022年～2037年		
2023年—	1,123,145	1,127,650
加重平均利率：年1.29%		
返済期限：2023年～2037年]		
無担保普通社債(連結子会社の発行)		
[2022年—		
加重平均利率：年1.99%		
返済期限：2022年～2028年		
2023年—	1,664,634	1,621,444
加重平均利率：年2.54%		
返済期限：2023年～2028年]		
担保付普通社債(連結子会社の発行)		
[2022年—		
加重平均利率：年5.81%		
返済期限：2022年～2024年		
2023年—	32,174	37,294
加重平均利率：年6.53%		
返済期限：2023年～2026年]		
	21,970,573	24,333,981
控除：1年以内返済予定の額	△7,026,845	△7,648,596
	14,943,727	16,685,384

2022年3月31日および2023年3月31日現在、長期借入債務の通貨は、それぞれ52%および53%が米ドル、11%および11%が日本円、13%および13%がユーロ、6%および6%が豪ドル、4%および3%が加ドル、14%および14%がその他の通貨となっています。

#### (4) 担保に供している資産

連結子会社の借入債務等の担保に供している資産の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
有形固定資産	1,474,647	1,498,448
その他の資産	3,582,826	5,459,877
合計	5,057,473	6,958,325

「その他の資産」には、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。

複数の取引銀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。

(5) 支払利息

2022年3月31日および2023年3月31日に終了した各1年間における支払利息は、それぞれ410,197百万円および651,979百万円です。なお、金融事業に関連する支払利息は、連結損益計算書の「金融事業に係る金融費用」に含めて計上しています。

(6) 種類株式

当社は、2015年7月24日に第1回A A型種類株式を発行しています。第1回A A型種類株式に関する詳細については、次のとおりです。

- ・発行株数 : 47,100,000株
- ・発行価格 (第1回A A型種類株主が引受人に支払った金額)  
: 1株につき10,598円
- ・引受価額 (引受人より当社に払い込まれた金額)  
: 1株につき10,121.09円
- ・議決権 : 有 1単元の株式数は100株
- ・譲渡制限 : 有
- ・配当 : (1) 2016年3月31日に終了する事業年度に基準日が属する場合 発行価格の年0.5%  
(2) 2017年3月31日以降2020年3月31日以前に終了する各事業年度に基準日が属する場合 発行価格に前事業年度の配当年率+年0.5%を乗じた金額  
(3) 2021年3月31日以降に終了する各事業年度に基準日が属する場合 発行価格の年2.5%
- ・第1回A A型種類株主の請求権
  - : (1) 普通株式転換請求権  
第1回A A型種類株主は、2020年10月1日以降、毎年、4月または10月の最初の営業日を転換請求日として、当社に対して、普通株式の交付と引換えに、当該第1回A A型種類株主の有する第1回A A型種類株式の全部または一部を取得することを請求することができます。
  - (2) 金銭対価取得請求権  
第1回A A型種類株主は、2020年9月1日以降、毎年、3月、6月、9月または12月の最後の営業日を取得請求日として、当社に対して、金銭の交付と引換えに、当該第1回A A型種類株主の有する第1回A A型種類株式の全部または一部を取得することを請求することができます。
- ・会社の請求権 : 当社は、2021年4月2日以降、金銭の交付と引換えに、第1回A A型種類株式の全部を取得することができます。なお、当社は、2020年12月14日開催の取締役会において、第1回A A型種類株式について、当社による金銭対価の取得条項を行使し、残存する第1回A A型種類株式の全部を取得することおよび当該取得を条件として会社法第178条の規定に基づき第1回A A型種類株式の全部を消却することを決議し、2021年4月2日に取得、2021年4月3日付で消却を完了しました。



18. その他の金融負債

その他の金融負債の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
償却原価で測定する金融負債		
預り金	723,363	1,015,094
その他	287,072	454,756
純損益を通じて公正価値で測定する金融負債		
デリバティブ金融商品	497,198	456,257
合計	1,507,633	1,926,107
流動負債	1,046,050	1,392,397
非流動負債	461,583	533,710
合計	1,507,633	1,926,107

## 19. 財務リスク

### (1) 財務上のリスク管理

トヨタは、信用リスク、流動性リスク、市場リスク（為替リスク、金利リスク、市場価格変動リスク）などの様々なリスクにさらされています。また、トヨタは市場リスクをヘッジするために、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います。デリバティブ取引の執行・管理については、取引権限を定めた社内規程に従っており、デリバティブ金融商品を利用した投機的な取引は行わない方針です。

また、トヨタは設備投資計画に照らして、必要な資金調達（主に銀行借入や社債発行）をしています。一時的な余剰資金は安全性の高い金融資産で運用し、短期的な運転資金を銀行借入、コマーシャル・ペーパーにより調達しています。資金調達に係る流動性リスクについては、各社が月次で資金繰り計画を作成する等の方法により管理しています。

### (2) 信用リスク

トヨタは、主に金融事業に係る債権について信用リスクにさらされています。金融事業に係る債権は、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。

トヨタでは、当該リスクに対応するために、リスク管理に関する諸規程において、具体的な各種リスクの管理方法や管理体制等を定め信用リスク管理実務を行っています。信用リスクは、上記規程に基づき、定期的取引先の信用状況の把握、期日管理および残高管理を行うとともに、財務状況悪化等による回収懸念の早期把握や低減を図っています。

金融事業に係る債権に対する予想信用損失の測定方法については、注記3.(6)を参照ください。

連結財務諸表に表示されている金融資産の減損後の帳簿価額および注記されている保証債務および貸出コミットメントは、獲得した担保の評価額を考慮に入れない、トヨタの金融資産の信用リスクに対するエクスポージャーの最大値です。貸出コミットメントおよび保証契約の信用エクスポージャーに対する引当は、小売債権の引当金の算定方法と同様に算定しています。

トヨタの小売債権、ファイナンス・リース債権は、車両を担保とすることにより保全を図っています。卸売債権およびその他ディーラー貸付金は、適切な物件を担保とすることにより保全を図っています。また、報告期間中、担保に関する方針に変更はありません。

小売債権に係る金融損失引当金の増減は次のとおりです。

金額：百万円			
2022年3月31日に終了した1年間			
12ヶ月の 予想信用損失	全期間の予想信用損失		合計
	信用減損していない 金融資産	信用減損 金融資産	
金融損失引当金期首残高	79,402	78,426	198,204
繰入・戻入(△)額	22,685	39,420	100,792
直接償却	—	—	△41,331
その他	△13,961	△18,381	△27,561
金融損失引当金期末残高	88,125	99,465	230,104

金額：百万円			
2023年3月31日に終了した1年間			
12ヶ月の 予想信用損失	全期間の予想信用損失		合計
	信用減損していない 金融資産	信用減損 金融資産	
金融損失引当金期首残高	88,125	99,465	230,104
繰入・戻入(△)額	26,490	59,627	175,573
直接償却	—	—	△91,215
その他	△18,895	△34,225	△39,591
金融損失引当金期末残高	95,720	124,867	274,871

「その他」には、主として回収による金融損失引当金の戻入が含まれています。

小売債権に係る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			
2022年3月31日			
12ヶ月の 予想信用損失	全期間の予想信用損失		合計
	信用減損していない 金融資産	信用減損 金融資産	
延滞なし	15,753,211	1,083,642	16,836,854
90日未満	283,753	405,941	707,350
90日以上	—	779	103,236
合計	16,036,965	1,490,363	17,647,440

金額：百万円			
2023年3月31日			
12ヶ月の 予想信用損失	全期間の予想信用損失		合計
	信用減損していない 金融資産	信用減損 金融資産	
延滞なし	17,905,331	1,275,170	19,180,501
90日未満	331,040	542,999	895,509
90日以上	—	416	124,995
合計	18,236,371	1,818,584	20,201,004

ファイナンス・リース債権に係る金融損失引当金の増減は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日に終了した1年間	
	2022年	2023年
金融損失引当金期首残高	33,455	36,985
繰入・戻入(△)額	11,107	14,926
直接償却	△3,712	△7,233
その他	△3,865	△7,757
金融損失引当金期末残高	36,985	36,920

「その他」には、主として回収による金融損失引当金の戻入が含まれています。

ファイナンス・リース債権に係る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	
	3月31日	
	2022年	2023年
延滞なし	2,279,978	2,437,467
90日未満	47,034	46,296
90日以上	20,928	19,606
合計	2,347,941	2,503,369

卸売債権およびその他のディーラー貸付金に係る金融損失引当金の増減の内訳は次のとおりです。

金額：百万円

	2022年3月31日に終了した1年間			合計
	12ヶ月の 予想信用損失	全期間の予想信用損失		
		信用減損していない 金融資産	信用減損 金融資産	
金融損失引当金期首残高	17,467	7,241	4,935	29,642
繰入・戻入(△)額	5,198	1,566	1,177	7,941
直接償却	—	—	△11	△11
その他	△8,317	△3,715	△705	△12,736
金融損失引当金期末残高	14,349	5,092	5,396	24,836

金額：百万円

	2023年3月31日に終了した1年間			合計
	12ヶ月の 予想信用損失	全期間の予想信用損失		
		信用減損していない 金融資産	信用減損 金融資産	
金融損失引当金期首残高	14,349	5,092	5,396	24,836
繰入・戻入(△)額	3,517	1,780	551	5,847
直接償却	—	—	—	—
その他	△3,225	△2,289	△547	△6,062
金融損失引当金期末残高	14,640	4,582	5,399	24,622

「その他」には、主として回収による金融損失引当金の戻入が含まれています。

トヨタは、信用減損資産について、その全体または一部が回収不能であると判断した場合、直接償却を行っています。2022年3月31日および2023年3月31日に終了した1年間において、直接償却した金融事業に係る債権のうち、回収活動を継続している未回収残高に重要性はありません。

2022年3月31日および2023年3月31日現在の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、貸出コミットメントならびに金融保証契約の状況は、それぞれ次のとおりです。

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、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				
2022年3月31日				
	12ヶ月の 予想信用損失	全期間の予想信用損失		合計
		信用減損していない 金融資産	信用減損 金融資産	
卸売債権およびその他の ディーラー貸付金				
正常	2,730,860	—	—	2,730,860
要注意	20,842	97,353	—	118,196
破綻懸念	—	32,299	699	32,998
債務不履行	—	—	22,162	22,162
貸出コミットメント	10,050,817	69,393	90	10,120,300
金融保証契約	3,574,257	39,205	—	3,613,461
合計	16,376,776	238,251	22,952	16,637,978

金額：百万円				
2023年3月31日				
	12ヶ月の 予想信用損失	全期間の予想信用損失		合計
		信用減損していない 金融資産	信用減損 金融資産	
卸売債権およびその他の ディーラー貸付金				
正常	3,300,629	—	—	3,300,629
要注意	47,184	69,086	—	116,270
破綻懸念	—	29,780	6,708	36,487
債務不履行	—	—	8,034	8,034
貸出コミットメント	10,704,882	65,053	572	10,770,507
金融保証契約	3,536,796	37,260	—	3,574,056
合計	17,589,491	201,179	15,314	17,805,983

2022年3月31日および2023年3月31日に終了した1年間において、信用状態の悪化を理由に条件変更された債権は、小売債権、ファイナンス・リース債権、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、条件変更された債権の支払不履行も金額的重要性はありません。

### (3) 流動性リスク

トヨタは、事業を遂行するにあたって必要最小限の手元資金を確保するために、適宜金融機関からの借入、社債またはコマーシャル・ペーパーの発行を行っており、資金調達環境の悪化などにより支払期日にその支払いを実行できなくなるリスクを有しています。

トヨタは、グループ各社の資金需要を適宜把握した上で、月次ベースの資金計画を作成し、日々のキャッシュ・フローと比較するという方法でモニタリングを行い、流動性リスクを管理しています。資金の流動性・安定性の確保のために、十分な規模の現金及び現金同等物を保有しているほか、突発的な資金需要の発生や市場の流動性が著しく低下した時などの緊急的な事態に備えてコミットメントラインを設定しています。

トヨタの非デリバティブ金融負債およびデリバティブ金融負債の残存契約満期期間ごとの金額は次のとおりです。

2022年3月31日現在

	金額：百万円					
	帳簿価額	契約上の キャッシュ ・フロー	満期			
			1年以内	1年超 3年以内	3年超 5年以内	5年超
非デリバティブ金融負債						
短期借入金	852,301	△865,873	△865,873	—	—	—
コマーシャル・ペーパー	3,252,556	△3,260,578	△3,260,578	—	—	—
1年以内返済予定	7,026,845	△7,238,356	△7,238,356	—	—	—
長期借入債務	14,943,727	△15,458,478	—	△9,194,302	△4,501,420	△1,762,756
リース負債	420,928	△466,661	△61,735	△85,791	△60,661	△258,474
計	26,496,358	△27,289,948	△11,426,543	△9,280,094	△4,562,081	△2,021,230
デリバティブ金融負債						
金利デリバティブ	325,912	△346,482	△56,824	△112,352	△110,592	△66,715
通貨デリバティブ						
収入	—	958,208	358,275	83,552	379,916	136,465
支出	171,286	△1,164,801	△475,869	△94,949	△420,302	△173,682
計	497,198	△553,075	△174,417	△123,748	△150,978	△103,932
合計	26,993,557	△27,843,023	△11,600,961	△9,403,841	△4,713,059	△2,125,162

2023年3月31日現在

	金額：百万円					
	帳簿価額	契約上の キャッシュ ・フロー	満期			
			1年以内	1年超 3年以内	3年超 5年以内	5年超
非デリバティブ金融負債						
短期借入金	916,725	△941,708	△941,708	—	—	—
コマーシャル・ペーパー	3,673,447	△3,765,973	△3,765,973	—	—	—
1年以内返済予定	7,648,596	△8,067,346	△8,067,346	—	—	—
長期借入債務	16,685,384	△17,762,084	—	△10,527,952	△5,609,531	△1,624,601
リース負債	456,120	△507,902	△74,780	△102,258	△76,769	△254,096
計	29,380,273	△31,045,012	△12,849,807	△10,630,210	△5,686,300	△1,878,696
デリバティブ金融負債						
金利デリバティブ	296,438	△315,269	△41,958	△155,214	△109,599	△8,498
通貨デリバティブ						
収入	—	835,459	58,806	187,514	589,139	—
支出	159,819	△1,017,589	△90,525	△220,701	△706,363	—
計	456,257	△497,400	△73,678	△188,401	△226,823	△8,498
合計	29,836,530	△31,542,412	△12,923,485	△10,818,611	△5,913,123	△1,887,194

2022年3月31日および2023年3月31日現在、トヨタにはそれぞれ2,534,291百万円および2,715,437百万円の未使用の短期借入枠があり、うち1,056,931百万円および1,153,342百万円はコマーシャル・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。2022年3月31日および2023年3月31日現在、トヨタには9,030,322百万円および9,461,614百万円の未使用の長期借入枠があります。



#### (4) 為替リスク

トヨタは、グローバルに事業展開しており、外貨建ての購買・販売および財務に係る取引に関連する為替エクスポージャーを有しています。トヨタは外貨建ての営業活動によるキャッシュ・フローおよび様々な外貨建金融商品について、将来の損益または資産・負債が変動するリスクにさらされています。トヨタの最も重要な為替エクスポージャーは米ドルおよびユーロに関連して発生します。

トヨタは、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、金利通貨スワップ等のデリバティブを利用しています。

トヨタは、為替レートの変動リスクの評価について、Value-at-risk analysis計測（以下「VaR」という。）を用いています。2022年3月31日および2023年3月31日に終了した1年間における、VaRにより統合された為替ポジション（デリバティブを含む）の税引前キャッシュ・フローへの潜在的影響額は次のとおりです。

	金額：百万円			
	VaR			
	期末	平均	最大	最小
2022年3月31日に終了した1年間	257,600	241,825	263,600	214,800
2023年3月31日に終了した1年間	381,600	393,175	418,900	369,800

トヨタのVaR計測にあたっては、モンテ・カルロ・シミュレーション法を用いており、95%の信頼区間、および10日間の保有期間に基づいて計測しています。

#### (5) 金利リスク

トヨタは、事業活動を進める上で、運転資金および設備投資等に必要となる資金を調達し、投資運用することに伴い、市場金利の変動による金利リスクにさらされています。

トヨタは、金利変動リスクに係るエクスポージャーの望ましい水準を維持し、支払利息を最小化するために、様々な金融商品取引を行っています。

金利が1%上昇した場合におけるトヨタが保有する金融商品の金利リスクに対する感応度分析は以下のとおりです。なお、本分析においては、その他すべての変数を一定のものとして仮定しています。

	金額：百万円	
	3月31日に終了した1年間	
	2022年	2023年
税引前利益への影響	△64,533	△42,476
その他の包括利益（税効果考慮前）への影響	△243,630	△238,820

#### (6) 市場価格変動リスク

トヨタは、自動車の製造に使用する鉄鋼、貴金属および非鉄金属など、コモディティの価格が変動することによるコストの上昇から生じるリスクにさらされています。トヨタは、それらコモディティの購入に伴う価格リスクについて、在庫を最小レベルに維持することによって価格リスクをコントロールしています。

トヨタは、事業活動の円滑な推進を目的として、主に業務上の関係を有する会社の株式を保有していることから、株価変動リスクにさらされています。トヨタは、定期的に公正価値や取引先企業の財務状況等を把握し、取引先企業との関係を勘案して保有状況を継続的に見直しています。活発な市場における資本性金融資産（株式）の公表価格が10%変動した場合に、その他の包括利益（税効果考慮前）に与える影響は、2022年3月31日および2023年3月31日に終了した1年間において、それぞれ316,281百万円および321,472百万円です。

## 20. デリバティブ金融商品

### (1) 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、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ていません。

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。

### (2) デリバティブの公正価値および損益

2022年3月31日および2023年3月31日現在におけるデリバティブの公正価値は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
デリバティブ資産		
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－その他の金融資産	69,625	163,777
非流動資産－その他の金融資産	333,683	404,593
合計	403,309	568,371
先物為替予約・オプション		
流動資産－その他の金融資産	15,865	41,969
非流動資産－その他の金融資産	—	—
合計	15,865	41,969
デリバティブ資産 総額	419,173	610,340

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
デリバティブ負債		
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		
流動負債－その他の金融負債	△87,926	△47,044
非流動負債－その他の金融負債	△326,177	△383,184
合計	△414,102	△430,228
先物為替予約・オプション		
流動負債－その他の金融負債	△83,096	△26,029
非流動負債－その他の金融負債	—	—
合計	△83,096	△26,029
デリバティブ負債 総額	△497,198	△456,257

2022年3月31日および2023年3月31日現在におけるデリバティブの想定元本は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
ヘッジ指定されていないデリバティブ：		
金利通貨スワップ	21,510,803	25,999,796
先物為替予約・オプション	2,976,488	3,176,566
合計	24,487,291	29,176,362

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は、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。2022年3月31日および2023年3月31日に終了した1年間におけるデリバティブ損益（△は損失）は、それぞれ773百万円および△129,782百万円であり、連結損益計算書上、「金融事業に係る金融費用」および「為替差損益<純額>」に含めて計上しています。

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、営業活動によるキャッシュ・フローに含まれています。

### (3) 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。

2022年3月31日および2023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、それぞれ36,190百万円および12,623百万円です。なお、現金担保として取引相手に提供している資産の2022年3月31日および2023年3月31日現在における公正価値は、それぞれ99,718百万円および111,249百万円です。また、2023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12,623百万円です。詳細については、注記22を参照ください。

## 21. 公正価値測定

### (1) 公正価値ヒエラルキーの定義

トヨタはIFRSに基づき、公正価値の測定を、それに用いたインプットの観察可能性および重要性によって以下の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：レベル1以外の、観察可能な価格を直接または間接的に使用して測定した公正価値

レベル3：観察不能なインプットを用いて測定した公正価値

### (2) 公正価値の測定方法

資産および負債の公正価値は、関連市場情報および適切な評価方法を使用して決定しています。

資産および負債の公正価値の測定方法および前提条件は、次のとおりです。

#### ①現金及び現金同等物

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。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は極めて流動性が高く、購入時点から満期日までの期間が短期であり、その公正価値は帳簿価額と近似しています。

#### ②営業債権及びその他の債権、営業債務及びその他の債務

これらの公正価値は、短期間で決済されるため、帳簿価額と近似しています。

#### ③金融事業に係る債権

金融事業に係る債権の公正価値は、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。

金融事業に係る債権の公正価値は、これらの観察不能なインプットを利用しているため、レベル3に分類しています。

#### ④その他の金融資産

##### (公社債)

公社債には国債等が含まれ、2022年3月31日および2023年3月31日現在、その構成割合は、それぞれ国内債券26%、米国・欧州などの海外債券74%、および国内債券30%、米国・欧州などの海外債券70%となっています。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。

##### (株式)

株式は2022年3月31日および2023年3月31日現在、それぞれ85%および86%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。したがって、活発な市場のある株式はレベル1に分類しています。

活発な市場のない株式の公正価値は、マーケットアプローチ等に基づく評価等を用いて測定しています。したがって、活発な市場のない株式はレベル3に分類しています。

レベル3に区分された株式の公正価値の測定に関する重要な観察不能なインプットは、類似企業の株価純資産倍率および割引キャッシュ・フロー法に用いられる割引率等です。公正価値は類似企業の株価純資産倍率の上昇（低下）、割引率の低下（上昇）により増加（減少）します。なお、観察不能なインプットを合理的に考え得る代替的な仮定に変更した場合に見込まれる公正価値の増減は重要ではありません。

これらの見積りに当たっては、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、発行企業の財務状況および将来の展望、取引の成否等の重要な仮定に対する不確実性や、異なる仮定および見積方法を用いることにより、公正価値が大きく変化することがあります。

レベル3に区分された株式は、トヨタの連結決算会計方針に従い、トヨタの担当部門が四半期ごとに入手可能な情報を用いて測定し、公正価値の変動の根拠と併せて上位者に報告がなされています。

#### ⑤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。デリバティブ金融商品は主に、金利、為替レートなどの観察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。観察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、観察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。

#### ⑥有利子負債（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。当該観察可能なインプットの利用により、公正価値はレベル2に分類しています。

証券化に基づく借入金の公正価値は、主として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、これらの観察不能なインプットを利用している場合、レベル3に分類しています。

(3) 継続的に公正価値で測定する金融商品

トヨタが継続的に公正価値で測定している金融商品は次のとおりです。なお、公正価値のレベル間振替は、振替を生じさせた事象又は状況の変化の日に認識されています。

金額：百万円				
2022年3月31日				
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
その他の金融資産：				
純損益を通じて公正価値で測定する金融資産				
公社債	61,376	96,136	1,674	159,186
株式	—	—	149,890	149,890
デリバティブ金融商品	—	419,173	—	419,173
その他	307,446	158,355	—	465,801
合計	368,822	673,665	151,563	1,194,051
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産				
公社債	3,542,949	2,739,591	20,178	6,302,719
株式	3,162,805	—	169,404	3,332,209
その他	9,505	139	—	9,644
合計	6,715,259	2,739,730	189,583	9,644,571
その他の金融負債：				
純損益を通じて公正価値で測定する金融負債				
デリバティブ金融商品	—	△497,198	—	△497,198
合計	—	△497,198	—	△497,198
金額：百万円				
2023年3月31日				
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
その他の金融資産：				
純損益を通じて公正価値で測定する金融資産				
公社債	98,458	88,989	6,369	193,816
株式	—	—	168,214	168,214
デリバティブ金融商品	—	610,340	—	610,340
その他	334,071	161,981	—	496,052
合計	432,529	861,310	174,583	1,468,422
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産				
公社債	3,976,333	2,405,823	26,963	6,409,119
株式	3,214,720	—	199,060	3,413,780
その他	7,838	—	—	7,838
合計	7,198,891	2,405,823	226,023	9,830,736
その他の金融負債：				
純損益を通じて公正価値で測定する金融負債				
デリバティブ金融商品	—	△456,257	—	△456,257
合計	—	△456,257	—	△456,257

(4) レベル3に分類された継続的に公正価値で測定する金融商品の変動

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金融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				
2022年3月31日に終了した1年間				
	公社債	株式	デリバティブ 金融商品	合計
期首残高	27,623	638,917	—	666,540
利得または損失(△)				
純損益	△44	113,053	—	113,009
その他の包括利益	—	9,219	—	9,219
購入および発行	968	2,362	—	3,330
売却および決済	△4,020	△18,208	—	△22,228
レベル3へ(から)の振替	△7,067	△512,465	—	△519,532
その他	4,392	86,415	—	90,807
期末残高	21,852	319,294	—	341,146
純損益に含まれる連結会計年度の 末日に保有する資産に係る未実現損益 合計	△250	113,053	—	112,803
	△250	113,053	—	112,803
金額：百万円				
2023年3月31日に終了した1年間				
	公社債	株式	デリバティブ 金融商品	合計
期首残高	21,852	319,294	—	341,146
利得または損失(△)				
純損益	△71	9,551	—	9,481
その他の包括利益	—	△10,881	—	△10,881
購入および発行	—	15,999	—	15,999
売却および決済	△3,716	△14,055	—	△17,771
レベル3へ(から)の振替	5,471	△1,639	—	3,832
その他	9,795	49,004	—	58,800
期末残高	33,332	367,274	—	400,606
純損益に含まれる連結会計年度の 末日に保有する資産に係る未実現損益 合計	△63	9,551	—	9,489
	△63	9,551	—	9,489

なお、公社債、株式およびデリバティブ金融商品の純損益計上額は金融事業にかかる取引を除き、連結損益計算書上、それぞれ「その他の金融収益」および「その他の金融費用」に含めて計上しています。金融事業にかかる取引については、それぞれ「金融事業に係る金融収益」および「金融事業に係る金融費用」に含めて計上していません。

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。

2022年3月31日および2023年3月31日に終了した各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。

2022年3月31日に終了した1年間に認識された株式のレベル3へ(から)の振替は、投資先が取引所に上場したことによるものです。

(5) 償却原価で測定する金融資産および金融負債

償却原価で測定する金融資産および金融負債の帳簿価額と公正価値は次のとおりです。

金額：百万円					
2022年3月31日					
帳簿価額	公正価値			合計	
	レベル1	レベル2	レベル3		
金融事業に係る債権 有利子負債	21,764,457	—	—	22,074,593	22,074,593
長期借入債務 (1年以内返済予定 含む)	21,970,573	—	17,899,087	3,824,531	21,723,618

金額：百万円					
2023年3月31日					
帳簿価額	公正価値			合計	
	レベル1	レベル2	レベル3		
金融事業に係る債権 有利子負債	24,770,851	—	—	24,741,916	24,741,916
長期借入債務 (1年以内返済予定 含む)	24,333,981	—	18,598,205	5,149,410	23,747,616

上記の表には、償却原価で測定する金融資産および金融負債のうち、帳簿価額が公正価値と近似するものを含めていません。



## 22. 金融資産および金融負債の相殺

金融資産および金融負債について、強制可能なマスターネットティング契約または類似の契約の対象であるが、金融資産と金融負債の相殺の要件の一部または全部を満たさないため相殺していない金額の内訳は次のとおりです。なお、マスターネットティング契約または類似の契約に関する相殺の権利に基づいて将来相殺される可能性がある金融商品およびその担保は、倒産その他の事由により取引先が債務を履行できなくなる等の特定の状況が発生した場合にのみ相殺の強制力が生じるものです。

金額：百万円				
2022年3月31日				
	連結財政状態計算書 上に表示している 純額	相殺していない関連する金額		純額
		金融商品	金融商品の担保	
その他の金融資産 デリバティブ	419,173	△182,288	△105,201	131,685
その他の金融負債 デリバティブ	497,198	△182,288	△111,283	203,627

金額：百万円				
2023年3月31日				
	連結財政状態計算書 上に表示している 純額	相殺していない関連する金額		純額
		金融商品	金融商品の担保	
その他の金融資産 デリバティブ	610,340	△196,423	△206,087	207,830
その他の金融負債 デリバティブ	456,257	△196,423	△97,794	162,040

連結財政状態計算書において、金融資産と金融負債の相殺の要件に従って、相殺している金額に重要性はありません。

## 23. 従業員給付

### (1) 退職後給付制度の概要

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。これらの制度資産は、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負債計上しています。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。

これらの退職後給付制度は、一般的な投資リスク、金利リスク、インフレリスク等にさらされています。確定給付費用及び確定給付制度債務の計算には、割引率、退職率、昇給率、死亡率などの仮定の要素が含まれています。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、トヨタの確定給付費用および確定給付制度債務に影響を与える可能性があります。

確定給付費用および確定給付制度債務の計算に影響を与える最も重要な仮定は、割引率です。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の利回りなどを考慮して決定しています。

トヨタは退職後給付制度において、3月31日を測定日として使用しています。

## (2) 確定給付制度債務および制度資産

確定給付制度債務の現在価値および制度資産の公正価値の変動は次のとおりです。

	金額：百万円			
	3月31日に終了した1年間			
	2022年		2023年	
	国内制度	海外制度	国内制度	海外制度
確定給付制度債務の現在価値：				
期首残高	2,089,263	1,419,910	2,077,151	1,487,644
当期勤務費用	89,128	52,826	87,452	55,000
利息費用	12,487	52,062	14,816	57,079
再測定				
人口統計上の仮定の変更	6,440	379	2,707	30,743
財務上の仮定の変更	△46,113	△126,125	△120,279	△258,990
その他	4,162	904	△9,673	18,248
過去勤務費用	761	274	△1,419	3,405
従業員による拠出額	1,392	3,063	1,523	3,575
退職給付支払額	△80,368	△42,615	△87,624	△60,614
買収およびその他	—	126,966	—	87,173
期末残高	2,077,151	1,487,644	1,964,655	1,423,263
制度資産の公正価値：				
期首残高	1,806,265	1,079,543	1,844,819	1,224,656
利息収益	11,261	51,614	13,576	48,386
再測定				
利息収益を除く制度資産に係る収益	34,543	△6,657	△8,619	△216,474
会社による拠出額	33,163	24,912	32,682	16,421
従業員による拠出額	1,392	3,063	1,523	3,575
退職給付支払額	△41,804	△31,823	△43,397	△34,017
買収およびその他	—	104,004	—	66,849
期末残高	1,844,819	1,224,656	1,840,586	1,109,394
資産上限額の影響	—	—	—	—
期末現在の確定給付負債（資産）の純額	232,332	262,988	124,069	313,869

積立型制度および非積立型制度の内訳は、次のとおりです。

	金額：百万円			
	3月31日			
	2022年		2023年	
	国内制度	海外制度	国内制度	海外制度
積立型制度の確定給付制度債務	1,559,686	1,187,595	1,466,825	1,076,433
制度資産	△1,844,819	△1,224,656	△1,840,586	△1,109,394
小計	△285,133	△37,061	△373,761	△32,961
非積立型制度の確定給付制度債務	517,465	300,049	497,830	346,830
合計	232,332	262,988	124,069	313,869

連結財政状態計算書に計上されている確定給付負債（資産）の純額は次のとおりです。

	金額：百万円			
	3月31日			
	2022年		2023年	
	国内制度	海外制度	国内制度	海外制度
退職給付に係る負債	674,425	348,323	642,774	422,734
その他の非流動資産 (退職給付に係る資産)	△442,094	△85,335	△518,705	△108,865
連結財政状態計算書に計上した純額	232,332	262,988	124,069	313,869

(3) 主な数理計算上の仮定

確定給付制度債務の現在価値の算定に用いた加重平均割引率は次のとおりです。

	3月31日			
	2022年		2023年	
	国内制度	海外制度	国内制度	海外制度
割引率	0.7%	3.5%	1.1%	5.0%

(4) 制度資産の公正価値

制度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。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。

制度資産の種類ごとの公正価値は次のとおりです。

金額：百万円						
2022年3月31日						
	国内制度			海外制度		
	活発な市場における 公表市場価格		合計	活発な市場における 公表市場価格		合計
	有	無		有	無	
株式	549,385	—	549,385	195,067	—	195,067
国債	112,568	—	112,568	132,172	—	132,172
社債(その他)	—	77,048	77,048	—	218,433	218,433
合同運用	—	489,471	489,471	—	423,525	423,525
保険契約	—	220,027	220,027	—	—	—
その他	225,980	170,340	396,320	30,442	225,016	255,459
合計	887,933	956,886	1,844,819	357,681	866,975	1,224,656

金額：百万円						
2023年3月31日						
	国内制度			海外制度		
	活発な市場における 公表市場価格		合計	活発な市場における 公表市場価格		合計
	有	無		有	無	
株式	440,946	—	440,946	177,564	—	177,564
国債	108,570	15	108,585	121,568	—	121,568
社債(その他)	—	84,234	84,234	—	185,395	185,395
合同運用	—	492,915	492,915	—	394,228	394,228
保険契約	—	209,261	209,261	—	—	—
その他	295,452	209,193	504,645	14,520	216,118	230,638
合計	844,968	995,618	1,840,586	313,652	795,742	1,109,394

「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。

(5) 感応度分析

数理計算に用いた期末日時点における割引率の変動が、確定給付制度債務の現在価値に与える影響は次のとおりです。この計算にあたっては他のすべての条件は一定であると仮定しています。

	金額：百万円			
	3月31日			
	2022年		2023年	
	国内制度	海外制度	国内制度	海外制度
0.5%の減少	172,402	127,889	153,466	237,478
0.5%の増加	△150,226	△118,899	△131,275	△234,242

(6) 将来キャッシュ・フローに与える影響

当社および一部の連結子会社の制度資産への拠出額は、従業員の給与水準や勤続年数、制度資産の積立状態、数理計算等様々な要因により決定されます。また、確定給付企業年金法の規定により、企業年金基金制度では、将来にわたって財政の均衡を保つことができるよう、5年ごとに報告期間の期末日を基準日として掛金の額の再計算を行っています。当社および一部の連結子会社は、積立金の額が最低積立基準額を下回る場合には、必要な額の掛金を拠出する場合があります。

トヨタは翌連結会計年度（2024年3月31日に終了する1年間）において、退職後給付制度に対し、国内制度で38,309百万円、海外制度で16,423百万円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	
	国内制度	海外制度
2024年	86,575	64,890
2025年	83,631	67,621
2026年	85,148	72,178
2027年	88,761	77,576
2028年	93,340	83,990
2029年－2033年	441,966	479,631
合計	879,421	845,886

(7) 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。

(8) 人件費

2022年3月31日および2023年3月31日に終了した1年間において、連結損益計算書の「売上原価」および「販売費及び一般管理費」に含まれる人件費（退職後給付制度に係る費用を含む）は、それぞれ3,550,882百万円および3,985,518百万円です。

## 24. 品質保証に係る負債

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製品保証に係る負債として計上しています。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係る費用は、製品販売時点において過去の発生状況を基礎にして、リコール等の市場処置に係る負債として見積り計上しています。

これらの負債は、共に製品の欠陥に起因する修理または取替に関するものであり、相互に関連するため、製品保証に係る負債およびリコール等の市場処置に係る負債を合算して品質保証に係る負債として表示しています。

品質保証に係る負債の増減の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	
	2022年	2023年
品質保証に係る負債の期首残高	1,482,872	1,555,711
増加額	362,180	400,419
目的使用による減少額	△278,094	△229,623
戻入による減少額	△32,124	△59,758
その他	20,877	19,608
品質保証に係る負債の期末残高	1,555,711	1,686,357

「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。

上記の品質保証に係る負債のうち、リコール等の市場処置に係る負債の増減の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	
	2022年	2023年
リコール等の市場処置に係る負債の期首残高	1,093,689	1,171,213
増加額	245,542	231,874
目的使用による減少額	△165,482	△178,124
戻入による減少額	△9,389	△35,643
その他	6,853	4,836
リコール等の市場処置に係る負債の期末残高	1,171,213	1,194,156

## 25. 資本およびその他の資本項目

### (1) 資本管理

トヨタは、従来の設備の維持更新・新製品導入へ効率的に投資しつつ、新たなモビリティ社会の実現に向け、競争力強化・将来の成長に資する分野に重点を置いて設備投資および研究開発活動を行い、持続的成長を続け企業価値の向上を目指します。トヨタはこれらの資金需要を自己資本（親会社の所有者に帰属する持分合計）で賄いますが、必要に応じて有利子負債で充当します。

自己資本および有利子負債の金額は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2022年	2023年
自己資本	26,245,969	28,338,706
有利子負債	26,496,358	29,380,273

### (2) 株式数

2022年3月31日および2023年3月31日現在における当社普通株式の授権株式総数は、50,000,000,000株です。

発行済普通株式数の変動内容は次のとおりです。

発行済普通株式：	3月31日に終了した1年間	
	2022年	2023年
	期首残高	3,262,997,492
期中増減	13,051,989,968	—
期末残高	16,314,987,460	16,314,987,460

- (注) 1 当社の発行する普通株式は、権利内容に何ら限定のない無額面株式であり、発行済株式は全額払込済です。
- 2 2021年10月1日付で普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っており、授権株式数および発行済株式数がそれぞれ40,000,000,000株および13,051,989,968株増加しています。

上記の発行済普通株式数に含まれる自己株式数は、2022年3月31日および2023年3月31日現在において、それぞれ2,536,685,916株および2,749,807,731株です。

### (3) 資本剰余金および利益剰余金

資本剰余金は、資本準備金およびその他の資本剰余金から構成されています。また、利益剰余金は利益準備金およびその他の利益剰余金から構成されています。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。また、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。

2022年3月31日および2023年3月31日現在の当社の分配可能額は、それぞれ11,656,187百万円および13,434,394百万円です。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、その後取締役会により決議された事業年度において計上されることとなります。

2023年3月31日現在の利益剰余金には、持分法適用関連会社または共同支配企業の未分配利益に対するトヨタの持分相当額3,506,777百万円が含まれています。



(4) 自己株式

自己株式の取得および処分は次のとおりです。

2022年3月31日に終了した1年間

自己株式の取得

①2021年5月12日開催の取締役会および2021年11月4日開催の取締役会において決議された自己株式取得

自己株式の取得を行った理由

成長投資、配当水準、手元資金や株価水準等を総合的に勘案し、機動的に実施することで、資本効率向上を図るため。

取得に係る事項の内容

取得した普通株式数	: 96,196,900株
株式の取得価額の総額	: 400,000百万円

②2022年3月23日開催の取締役会において決議された自己株式取得

自己株式の取得を行った理由

足元の株価水準等を勘案し、これまで以上に機動的に実施することで、資本効率向上を図るため。

取得に係る事項の内容

取得した普通株式数	: 2,111,000株
株式の取得価額の総額	: 4,607百万円

2023年3月31日に終了した1年間

自己株式の取得

①2022年3月23日開催の取締役会において決議された自己株式取得

自己株式の取得を行った理由

足元の株価水準等を勘案し、これまで以上に機動的に実施することで、資本効率向上を図るため。

取得に係る事項の内容

取得した普通株式数	: 44,114,900株
株式の取得価額の総額	: 95,392百万円

②2022年5月11日開催の取締役会および2022年11月1日開催の取締役会において決議された自己株式取得

自己株式の取得を行った理由

足元の株価水準等を勘案し、これまで以上に機動的に実施することで、資本効率向上を図るため。

取得に係る事項の内容

取得した普通株式数	: 169,429,000株
株式の取得価額の総額	: 335,685百万円

(5) その他の資本の構成要素

その他の資本の構成要素の変動は次のとおりです。

金額：百万円

	その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産の公正価値変動	確定給付制度の再測定	在外営業活動体の為替換算差額	合計
2021年4月1日現在残高	1,295,351	—	12,375	1,307,726
その他の包括利益（税効果考慮後）	△103,131	151,243	1,095,017	1,143,129
利益剰余金への振替	△59,110	△149,602	—	△208,712
非支配持分帰属その他の包括利益	1,561	△1,640	△38,810	△38,889
2022年3月31日現在残高	1,134,671	—	1,068,583	2,203,254
その他の包括利益（税効果考慮後）	△105,435	82,020	851,129	827,713
利益剰余金への振替	△94,233	△72,598	—	△166,831
非支配持分帰属その他の包括利益	△1,300	△9,422	△17,219	△27,941
2023年3月31日現在残高	933,702	—	1,902,493	2,836,195

## (6) その他の包括利益

その他の包括利益の内訳と対応する税効果額（非支配持分を含む）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					
		2022年			2023年		
		税効果 考慮前	税効果額	税効果 考慮後	税効果 考慮前	税効果額	税効果 考慮後
純損益に振り替えられない項目							
その他の包括利益を通じて 公正価値で測定する金融資 産の公正価値変動							
当期発生額		△71,641	22,399	△49,242	144,160	△44,936	99,223
純変動額		△71,641	22,399	△49,242	144,160	△44,936	99,223
確定給付制度の再測定							
当期発生額		188,239	△51,989	136,250	112,151	△46,998	65,153
純変動額		188,239	△51,989	136,250	112,151	△46,998	65,153
持分法で会計処理されている 投資のその他の包括利益に対 する持分相当額							
当期発生額		113,641	—	113,641	△77,148	—	△77,148
純変動額		113,641	—	113,641	△77,148	—	△77,148
純損益に振り替えられる 可能性のある項目							
在外営業活動体の為替換算 差額							
当期発生額		902,844	—	902,844	676,042	—	676,042
純損益への振替額		—	—	—	—	—	—
純変動額		902,844	—	902,844	676,042	—	676,042
その他の包括利益を通じて 公正価値で測定する金融資 産の公正価値変動							
当期発生額		△220,711	66,536	△154,175	△165,477	49,738	△115,738
純損益への振替額		1	△0	1	—	—	—
純変動額		△220,710	66,536	△154,174	△165,477	49,738	△115,738
持分法で会計処理されている 投資のその他の包括利益に対 する持分相当額							
当期発生額		193,811	—	193,811	180,181	—	180,181
純損益への振替額		—	—	—	—	—	—
純変動額		193,811	—	193,811	180,181	—	180,181
その他の包括利益 合計		1,106,184	36,945	1,143,129	869,909	△42,196	827,713

(7) 配当金

配当金支払額は、次のとおりです。

2022年3月31日に終了した1年間

決議	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額 (円)	基準日	効力発生日
2021年5月12日 取締役会	普通株式	377,453	135.00	2021年3月31日	2021年5月28日
2021年11月4日 取締役会	普通株式	332,419	120.00	2021年9月30日	2021年11月25日

(注) 2021年10月1日付で普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。「1株当たり配当額」については、当該株式分割前の金額を記載しています。

2023年3月31日に終了した1年間

決議	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額 (円)	基準日	効力発生日
2022年5月11日 取締役会	普通株式	385,792	28.00	2022年3月31日	2022年5月27日
2022年11月1日 取締役会	普通株式	342,187	25.00	2022年9月30日	2022年11月22日

基準日が当連結会計年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が当連結会計年度末日後となるものは、次のとおりです。

決議	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額 (円)	基準日	効力発生日
2023年5月10日 取締役会	普通株式	474,781	35.00	2023年3月31日	2023年5月26日

## 26. 営業収益

### (1) 事業・商品別内訳

外部顧客向け営業収益の事業別・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	
	2022年	2023年
商品・製品売上収益		
自動車事業		
車両	23,739,442	28,394,256
生産用部品	1,504,215	1,710,422
部品	2,407,143	2,866,196
その他	881,193	805,995
自動車事業合計	28,531,993	33,776,870
その他の事業	541,436	590,749
商品・製品売上収益合計	29,073,428	34,367,619
金融事業に係る金融収益	2,306,079	2,786,679
営業収益合計	31,379,507	37,154,298

商品・製品売上収益のほとんどが、IFRS第15号「顧客との契約から生じる収益」（以下、IFRS第15号という。）に基づく顧客との契約から認識した収益であり、当該収益に係る債権については、「営業債権及びその他の債権」として認識しています。

金融事業に係る金融収益に含めて計上されているリースに係る収益の内訳は、次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日に終了した1年間	
	2022年	2023年
ファイナンス・リース		
正味リース投資額に係る金融収益	134,512	164,820
オペレーティング・リース	1,093,545	1,169,018
合計	1,228,057	1,333,838

金融事業に係る金融収益は、リースに係る収益以外に、主に実効金利法を用いて計算した利息収益で構成されていますが、重要性はありません。

なお、金融事業に係る金融収益のうち、IFRS第15号に基づく顧客との契約から認識した収益は、2022年3月31日および2023年3月31日に終了した1年間において、それぞれ138,718百万円および166,220百万円です。

### (2) 契約負債

契約負債の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円		
	2021年4月1日	3月31日	
		2022年	2023年
契約負債	854,679	989,959	1,068,212

契約負債は、主として顧客からの前受金に関するものです。連結財政状態計算書上、契約負債は「その他の流動負債」および「その他の非流動負債」に含めて計上しています。2022年3月31日および2023年3月31日に終了した各1年間において、期首現在の契約負債から営業収益に振り替えられた金額は、それぞれ444,781百万円および529,016百万円です。

### (3) 履行義務

2022年3月31日および2023年3月31日現在において、当初の予想期間が1年を超える契約における、未充足の履行義務に配分した取引価格の総額は、それぞれ796,769百万円および834,624百万円です。残存履行義務の主な内容は、保険収入およびメンテナンス収入です。

保険収入については、契約開始時に契約上決定された支払いを受け、契約期間である3ヶ月から120ヶ月にわたり繰り延べられ、その後契約期間にわたり収益として認識されます。2022年3月31日現在における保険収入に関する残存履行義務は295,648百万円であり、2023年3月期に82,215百万円、残りの期間で213,432百万円収益として認識されると見込んでいます。2023年3月31日現在における保険収入に関する残存履行義務は352,239百万円であり、2024年3月期に101,392百万円、残りの期間で250,847百万円収益として認識されると見込んでいます。

メンテナンス収入については、契約開始時に契約上決定された支払いを受け、契約期間である18ヶ月から84ヶ月にわたり繰り延べられ、その後契約期間にわたり収益として認識されます。

なお、当初の予想期間が1年以内の商品・製品売上収益に関する契約については開示を省略しています。

### 27. 研究開発費

研究開発費の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	
	2022年	2023年
当期中に発生した研究開発支出	1,124,262	1,241,686
開発資産への振替額	△200,512	△181,634
開発資産の償却額	167,926	164,512
合計	1,091,675	1,224,564

### 28. その他の金融収益およびその他の金融費用

その他の金融収益およびその他の金融費用の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	
	2022年	2023年
その他の金融収益		
受取利息		
償却原価で測定する金融資産	16,920	101,737
その他の包括利益を通じて 公正価値で測定する金融資産	84,592	132,365
受取配当金		
その他の包括利益を通じて 公正価値で測定する金融資産	94,833	109,308
その他	138,416	35,939
合計	334,760	379,350
その他の金融費用		
支払利息		
償却原価で測定する金融負債	△32,458	△47,356
その他	△11,539	△77,757
合計	△43,997	△125,113

(注) 「その他の金融収益－その他」の減益は、主に有価証券評価益の減少によるものです。

29. 1株当たり情報

基本的小および希薄化後1株当たり親会社の所有者に帰属する当期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
	親会社の所有者に 帰属する 当期利益	加重平均 普通株式数	1株当たり親会社の 所有者に帰属する 当期利益
2022年3月31日に終了した1年間：			
親会社の所有者に帰属する当期利益	2,850,110		
基本的1株当たり			
親会社の所有者に帰属する当期利益	2,850,110	13,887,348	205.23
希薄化の影響			
希薄化効果を有する種類株式	23	311	
希薄化後1株当たり			
親会社の所有者に帰属する当期利益	2,850,132	13,887,659	205.23
2023年3月31日に終了した1年間：			
親会社の所有者に帰属する当期利益	2,451,318		
基本的1株当たり			
親会社の所有者に帰属する当期利益	2,451,318	13,658,382	179.47
希薄化の影響			
希薄化効果を有する種類株式	—	—	
希薄化後1株当たり			
親会社の所有者に帰属する当期利益	2,451,318	13,658,382	179.47

トヨタは、IFRS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は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。

1株当たり親会社の所有者に帰属する持分は次のとおりです。なお、1株当たり親会社の所有者に帰属する持分は、連結財政状態計算書の親会社の所有者に帰属する持分を期末発行済普通株式数（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
	親会社の所有者に 帰属する持分	期末発行済 普通株式数（自己 株式を除く）	1株当たり 親会社の所有者に 帰属する持分
2022年3月31日	26,245,969	13,778,302	1,904.88
2023年3月31日	28,338,706	13,565,180	2,089.08

- (注) 1 2021年10月1日付で普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行っています。前連結会計年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定して、基本的1株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益、希薄化後1株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益および1株当たり親会社の所有者に帰属する持分を算定しています。
- 2 2021年4月2日に第1回AA型種類株式の残存する全部の取得および2021年4月3日に第1回AA型種類株式の全部の消却を完了しており、2023年3月31日に終了した1年間において、潜在株式が存在しないため希薄化後1株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益は、基本的1株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益と同額を記載しています。

### 30. 契約上のコミットメントおよび偶発債務

#### (1) 契約上のコミットメント

2022年3月31日および2023年3月31日現在の有形固定資産およびその他の資産ならびにサービスの購入に係る契約上のコミットメントは、それぞれ349,143百万円および522,336百万円です。

#### (2) 保証債務

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2023年3月31日現在において1ヶ月から8年に亘っており、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、2022年3月31日および2023年3月31日現在、最大でそれぞれ3,641,978百万円および3,600,631百万円です。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、2022年3月31日および2023年3月31日現在の残高は、それぞれ21,869百万円および16,759百万円です。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。

#### (3) リコール等の市場処理、損害賠償および訴訟等

トヨタと他の自動車メーカーは、タカタ製エアバッグ問題に関し、メキシコ、オーストラリア、イスラエルおよびブラジルの集団訴訟で名前を挙げられていました。イスラエル、ブラジルの集団訴訟は係属中です。メキシコ、オーストラリアの集団訴訟は解決済です。

トヨタは、オーストラリアにおいて、特定の車両モデルの排ガス浄化フィルターに欠陥があるとの主張に基づく経済的損失に関する集団訴訟で被告として名前を挙げられています。2022年4月7日に一審において、また2023年3月27日に控訴審において、特定の車両モデルに関する車両価値毀損等を認める判決を受けました。トヨタは控訴審判決を不服として上告しました。なお、車両価値毀損以外の経済的損失については引き続き一審で係争中です。トヨタは、本件の結果として連結財務諸表に計上すべき引当金を算定する際に、当訴訟の法的小および事実上の状況、控訴審の判決内容、弁護士の見解等のさまざまな要素を考慮しています。当訴訟に関わる発生可能性の高い経済的便益の流出の見積りは、トヨタの連結の財政状態、経営成績、キャッシュ・フローにとって重要ではありません。但し、現時点で、最終的な結果とそれに伴う金銭的負担を確実に予測することはできません。

2020年4月、トヨタは、タイ子会社に関する贈賄禁止違反の可能性について米国証券取引委員会および司法省に報告し、調査に協力しています。本件に関する調査の結果、民事罰、刑事罰、罰金、その他の制裁を課せられ、または訴訟を提起される可能性があります。現時点で、本件の範囲、期間、結果を予測することはできません。

この他にも、トヨタに対して、知的財産訴訟や、米国における人身傷害や死亡に関わる訴訟および請求を含む、様々な訴訟や請求があり、また、トヨタは行政調査の対象となる場合もあります。

トヨタは、上述の訴訟等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。そのため、解決のため協議をおこなっているこれらの訴訟および調査等の結果により、見積計上した金額以上の損失が生じた場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を及ぼす可能性があります。

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限は2023年12月31日に終了する予定です。



## 31. 企業集団の構成

### (1) 主要な子会社

当社の主要な子会社は次のとおりです。

トヨタにおいては、自動車事業を中心に、金融事業およびその他の事業を行っています。

自動車は、当社、日野自動車㈱およびダイハツ工業㈱が主に製造していますが、国内では一部生産委託をしています。海外においてはトヨタ モーター マニュファクチャリング ケンタッキー㈱等が製造しています。自動車部品は、当社ほかで製造しています。これらの製品は、国内ではトヨタモビリティ東京㈱等の販売店、海外においては、米国トヨタ自動車㈱等の販売店を通じて販売しています。

金融事業は、国内では、トヨタファイナンス㈱等が、海外ではトヨタ モーター クレジット㈱等が販売金融サービスを提供しています。

その他の事業では、主に情報通信事業等を行っています。

### (2) ストラクチャード・エンティティ

#### ① 連結しているストラクチャード・エンティティ

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事業に係る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、当該事業体の重要な関連する活動を指図する能力および重要な変動リターンに対するエクスポージャーを有しているため、トヨタが連結しています。

なお、当該事業体の債権者は、トヨタが支払保証を供与している債務を除き、トヨタの債権一般に対して遡及権を有しません。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。

トヨタは、投資信託およびその他の特別目的事業体に対する持分を有しています。トヨタが投資する投資信託のうちの一部については、トヨタが重要な利益や損失を負担する可能性があり、資産管理者を通じて当該投資信託の活動を指示する権限を有しているため、連結しています。

2022年3月31日および2023年3月31日現在、トヨタの連結財務諸表上、証券化取引に関して、それぞれ金融事業に係る債権3,367,601百万円および5,037,203百万円、ならびに担保付きの借入金3,882,623百万円および5,245,195百万円が計上されています。

#### ② 連結していないストラクチャード・エンティティ

その他の投資信託およびその他の特別目的事業体はその活動が契約上の取り決めによって指図され、支配の決定に際して議決権が決定的な要因とならないよう設計されています。したがって、ストラクチャード・エンティティに該当しますが、トヨタは、当該ストラクチャード・エンティティの活動を指図する権限を有していないため、連結していません。当該投資信託およびその他の特別目的事業体への投資は、公正価値で測定され、連結財政状態計算書上の「その他の金融資産」に含まれています。想定最大損失額は、当該投資信託およびその他の特別目的事業体の帳簿価額に限定され、2022年3月31日において当該投資信託で18,829百万円および当該その他の特別目的事業体で1,073,137百万円、2023年3月31日において当該投資信託で17,217百万円および当該その他の特別目的事業体で784,826百万円です。トヨタは当該投資信託およびその他の特別目的事業体に対し、契約外の支援は行っていません。

## 32. 関連当事者との取引

### (1) 関連会社および共同支配企業との取引

関連会社および共同支配企業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	
		3月31日	
		2022年	2023年
営業債権及びその他の債権			
関連会社		302,212	447,400
共同支配企業		64,195	85,275
	合計	366,407	532,674
営業債務及びその他の債務			
関連会社		1,086,397	1,459,209
共同支配企業		5,112	695
	合計	1,091,509	1,459,904

		金額：百万円	
		3月31日に終了した1年間	
		2022年	2023年
営業収益			
関連会社		1,948,681	2,821,963
共同支配企業		413,703	722,278
	合計	2,362,384	3,544,240
売上原価（仕入高）			
関連会社		7,946,788	9,891,804
共同支配企業		308	59,703
	合計	7,947,095	9,951,507

関連会社および共同支配企業からの配当金は、2022年3月31日および2023年3月31日に終了した各1年間において、それぞれ252,557百万円および349,632百万円です。なお、トヨタは、通常の業務上行う取引以外に、関連会社および共同支配企業との取引を行っていません。

(2) 主要な経営幹部に対する報酬

当社の取締役および監査役に対する報酬は次のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日に終了した1年間	
	2022年	2023年
月額報酬	1,083	1,226
賞与	196	397
株式報酬	772	808
合計	2,051	2,430

33. キャッシュ・フローに関する補足情報

2022年3月31日および2023年3月31日に終了した1年間における投資活動によるキャッシュ・フローの「その他」には、定期預金の純増減額（△は増加）がそれぞれ2,070,726百万円および307,970百万円含まれています。

34. 重要な後発事象

三菱ふそうトラック・バス㈱と日野自動車㈱の統合について

当社は、ダイムラートラック社、三菱ふそうトラック・バス㈱および日野自動車㈱と、グローバルでのCASE技術開発・商用車事業の強化を通じたカーボンニュートラルの実現、豊かなモビリティ社会の創造に向けて協業すると共に、グローバルな競争力のある日本の商用車メーカーを構築するため、三菱ふそうトラック・バス㈱と日野自動車㈱を統合する基本合意書を2023年5月30日に締結しました。

三菱ふそうトラック・バス㈱と日野自動車㈱は両社統合の持株会社（上場）の完全子会社となる予定です。また、当社およびダイムラートラック社は、統合会社の株式を同割合で保有する予定であり、水素をはじめCASE技術開発で協業、統合会社の競争力強化を支えます。なお、統合会社の名称、所在地、体制、協業の範囲や内容について協議の上、2024年3月期中の最終契約締結、2024年中の統合完了を目標としています。現時点では、これによる連結財務諸表への影響を算定することはできません。

## (2) 【その他】

## 当連結会計年度における四半期情報等

(累計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	当連結会計年度
営業収益 (百万円)	8,491,116	17,709,348	27,464,033	37,154,298
税引前四半期(当期)利益 (百万円)	1,021,748	1,834,276	2,869,274	3,668,733
親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益 (百万円)	736,820	1,171,084	1,899,026	2,451,318
基本的1株当たり親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益 (円)	53.65	85.42	138.78	179.47

(会計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
基本的1株当たり親会社の所有者に帰属する四半期利益 (円)	53.65	31.73	53.40	40.67

## 2【財務諸表等】

### (1)【財務諸表】

#### ①【貸借対照表】

(単位：百万円)

	前事業年度 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
<b>資産の部</b>		
流動資産		
現金及び預金	2,137,425	2,965,923
売掛金	※1 1,407,374	※1 1,665,651
有価証券	※2 1,830,005	※2 1,069,082
商品及び製品	268,181	271,851
仕掛品	80,997	92,409
原材料及び貯蔵品	505,709	606,535
短期貸付金	※1 1,220,787	※1 1,905,695
その他	※1 891,056	※1 1,071,649
貸倒引当金	△1,100	△2,300
流動資産合計	8,340,434	9,646,496
固定資産		
有形固定資産		
建物（純額）	388,600	368,733
構築物（純額）	67,075	72,847
機械及び装置（純額）	286,311	276,458
車両運搬具（純額）	34,050	32,902
工具、器具及び備品（純額）	82,469	84,331
土地	460,271	476,444
建設仮勘定	129,040	182,132
有形固定資産合計	1,447,816	1,493,848
投資その他の資産		
投資有価証券	※2 7,441,721	※2 8,396,331
関係会社株式・出資金	2,951,787	2,923,559
長期貸付金	※1 314,203	※1 306,069
繰延税金資産	240,473	203,011
その他	※1 299,507	※1 307,705
貸倒引当金	△44,900	△46,700
投資その他の資産合計	11,202,790	12,089,976
固定資産合計	12,650,607	13,583,824
資産合計	20,991,040	23,230,320

(単位：百万円)

	前事業年度 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
支払手形	8	—
電子記録債務	※1 277,898	※1 359,552
買掛金	※1 944,991	※1 1,264,905
1年内返済予定の長期借入金	296,000	131,000
1年内償還予定の社債	111,195	287,060
未払金	※1 491,574	※1 499,418
未払法人税等	424,239	124,141
未払費用	※1 501,590	※1 587,714
預り金	※1 723,128	※1 971,746
製品保証引当金	949,545	922,221
役員賞与引当金	696	904
その他	※1 77,392	※1 128,447
流動負債合計	4,798,256	5,277,108
固定負債		
社債	1,011,950	840,590
長期借入金	—	165,000
退職給付引当金	362,871	358,876
その他	※1 210,691	95,704
固定負債合計	1,585,512	1,460,170
負債合計	6,383,768	6,737,278
<b>純資産の部</b>		
株主資本		
資本金	635,402	635,402
資本剰余金		
資本準備金	655,323	655,323
その他資本剰余金	—	334
資本剰余金合計	655,323	655,656
利益剰余金		
利益準備金	99,454	99,454
その他利益剰余金		
特別償却準備金	42	8
固定資産圧縮積立金	9,886	8,852
別途積立金	6,340,926	6,340,926
繰越利益剰余金	8,616,535	10,826,003
利益剰余金合計	15,066,843	17,275,243
自己株式	△3,311,202	△3,741,728
株主資本合計	13,046,366	14,824,574
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	1,560,906	1,668,468
評価・換算差額等合計	1,560,906	1,668,468
純資産合計	14,607,272	16,493,041
負債純資産合計	20,991,040	23,230,320

## ②【損益計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2021年 4 月 1 日 至 2022年 3 月 31 日)		当事業年度 (自 2022年 4 月 1 日 至 2023年 3 月 31 日)	
売上高	※1	12,607,858	※1	14,076,956
売上原価	※1	10,295,206	※1	11,039,192
売上総利益		2,312,652		3,037,764
販売費及び一般管理費	※2	1,182,963	※2	1,367,280
営業利益		1,129,689		1,670,484
営業外収益				
受取利息		62,377		156,740
受取配当金		856,050		1,575,737
その他		233,005		425,349
営業外収益合計	※1	1,151,431	※1	2,157,826
営業外費用				
支払利息		15,279		19,998
その他	※3	94,312	※3	287,464
営業外費用合計	※1	109,591	※1	307,462
経常利益		2,171,530		3,520,848
税引前当期純利益		2,171,530		3,520,848
法人税、住民税及び事業税		531,400		591,860
法人税等調整額		△53,817		△7,391
法人税等合計		477,583		584,469
当期純利益		1,693,947		2,936,379

③【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2021年 4月 1日 至 2022年 3月 31日）

（単位：百万円）

	株主資本							
	資本金	資本剰余金			利益剰余金			
		資本準備金	その他 資本剰余金	資本剰余金 合計	利益準備金	その他 利益剰余金		
					特別償却 準備金	固定資産 圧縮積立金	別途積立金	
当期首残高	635,402	655,323	20,978	676,301	99,454	91	8,954	6,340,926
会計方針の変更による 累積的影響額								
会計方針の変更を反映した 当期首残高	635,402	655,323	20,978	676,301	99,454	91	8,954	6,340,926
当期変動額								
特別償却準備金の取崩						△50		
固定資産圧縮積立金の積立							1,003	
固定資産圧縮積立金の取崩							△71	
剰余金の配当								
当期純利益								
自己株式の取得								
自己株式の処分			192	192				
自己株式の消却			△502,348	△502,348				
利益剰余金から 資本剰余金への振替			481,177	481,177				
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）								
当期変動額合計	—	—	△20,978	△20,978	—	△50	932	—
当期末残高	635,402	655,323	—	655,323	99,454	42	9,886	6,340,926

	株主資本				評価・換算差額等		純資産合計
	利益剰余金		自己株式	株主資本 合計	その他 有価証券 評価差額金	評価・換算 差額等合計	
	その他 利益剰余金 繰越利益 剰余金	利益剰余金 合計					
当期首残高	8,013,393	14,462,819	△3,168,492	12,606,029	1,287,992	1,287,992	13,894,021
会計方針の変更による 累積的影響額	104,125	104,125		104,125			104,125
会計方針の変更を反映した 当期首残高	8,117,517	14,566,943	△3,168,492	12,710,154	1,287,992	1,287,992	13,998,146
当期変動額							
特別償却準備金の取崩	50	—		—			—
固定資産圧縮積立金の積立	△1,003	—		—			—
固定資産圧縮積立金の取崩	71	—		—			—
剰余金の配当	△712,870	△712,870		△712,870			△712,870
当期純利益	1,693,947	1,693,947		1,693,947			1,693,947
自己株式の取得			△645,371	△645,371			△645,371
自己株式の処分			313	506			506
自己株式の消却			502,348	—			—
利益剰余金から 資本剰余金への振替	△481,177	△481,177		—			—
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）					272,914	272,914	272,914
当期変動額合計	499,018	499,900	△142,710	336,212	272,914	272,914	609,127
当期末残高	8,616,535	15,066,843	△3,311,202	13,046,366	1,560,906	1,560,906	14,607,272



当事業年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

(単位：百万円)

	株主資本							
	資本金	資本剰余金			利益剰余金			
		資本準備金	その他 資本剰余金	資本剰余金 合計	利益準備金	その他 利益剰余金		
					特別償却 準備金	固定資産 圧縮積立金	別途積立金	
当期首残高	635,402	655,323	—	655,323	99,454	42	9,886	6,340,926
当期変動額								
特別償却準備金の取崩						△34		
固定資産圧縮積立金の取崩							△1,034	
剰余金の配当								
当期純利益								
自己株式の取得								
自己株式の処分			334	334				
株主資本以外の項目の 当期変動額(純額)								
当期変動額合計	—	—	334	334	—	△34	△1,034	—
当期末残高	635,402	655,323	334	655,656	99,454	8	8,852	6,340,926

	株主資本				評価・換算差額等		純資産合計
	利益剰余金		自己株式	株主資本 合計	その他 有価証券 評価差額金	評価・換算 差額等合計	
	その他 利益剰余金 繰越利益 剰余金	利益剰余金 合計					
当期首残高	8,616,535	15,066,843	△3,311,202	13,046,366	1,560,906	1,560,906	14,607,272
当期変動額							
特別償却準備金の取崩	34	—		—			—
固定資産圧縮積立金の取崩	1,034	—		—			—
剰余金の配当	△727,980	△727,980		△727,980			△727,980
当期純利益	2,936,379	2,936,379		2,936,379			2,936,379
自己株式の取得			△431,099	△431,099			△431,099
自己株式の処分			573	907			907
株主資本以外の項目の 当期変動額(純額)					107,562	107,562	107,562
当期変動額合計	2,209,467	2,208,400	△430,526	1,778,207	107,562	107,562	1,885,769
当期末残高	10,826,003	17,275,243	△3,741,728	14,824,574	1,668,468	1,668,468	16,493,041

## 【注記事項】

(重要な会計方針)

### 1 資産の評価基準及び評価方法

#### (1) 有価証券の評価基準及び評価方法

子会社株式及び関連会社株式……………移動平均法による原価法

その他有価証券

市場価格のない株式等以外のもの……………時価法（評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は移動平均法により算定）

市場価格のない株式等……………移動平均法による原価法

#### (2) 棚卸資産の評価基準及び評価方法

評価基準……………原価法（貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定）

評価方法……………一部を除き総平均法

### 2 有形固定資産の減価償却の方法……………定率法

### 3 引当金の計上基準

#### (1) 貸倒引当金

売上債権等の貸倒れによる損失に備えるため、過去の貸倒実績に基づく繰入率のほか、債権の回収の難易などを検討して計上しています。

#### (2) 製品保証引当金

製品のアフターサービスに対する費用の支出に備えるため、保証書の約款および法令等に従い、過去の実績を基礎にして計上しています。

#### (3) 退職給付引当金

従業員（既に退職した者を含む）の退職給付に備えるため、期末における退職給付債務および年金資産の見込額に基づき、期末において発生していると認められる額を計上しています。

### 4 収益及び費用の計上基準

自動車事業では、完成車両および部品は、原則として販売代理店に対して販売代理店と合意した場所において製品を引き渡した時点で、生産用部品は、原則として製造会社に対して製品を船積みもしくは引き渡した時点で、履行義務を充足したと判断しています。対価については、販売時点またはその直後に支払いを受けており、重要な支払条件はありません。

当社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総台数もしくは特定のモデルの販売台数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。当社は、プログラムで定める車両の販売時に、最頻値法を用いて、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から控除しています。

特定の完成車両の販売には、顧客が無償メンテナンスを受ける契約上の権利が含まれています。当該履行義務の独立販売価格は、観察可能な価格を用いて、それが利用可能でない場合は予想コストにマージンを加算するアプローチを用いて算定しています。この無償メンテナンス契約による収益は繰り延べられ、契約に基づく履行義務を充足する際に発生する費用に応じて、契約期間にわたり収益として認識されます。

(重要な会計上の見積り)

会計上の見積りにより当事業年度に係る財務諸表にその額を計上した項目であって、翌事業年度に係る財務諸表に重要な影響を与える可能性のあるものは、以下のとおりです。

#### 1 品質保証に係る負債

##### (1) 当事業年度の財務諸表に計上した金額

(単位：百万円)

	前事業年度	当事業年度
製品保証引当金	1,231,801	1,267,086
未払費用		

##### (2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

金額の算出方法は、「連結財務諸表注記3(13)、24」に記載した内容と同一です。

#### 2 非金融資産の減損

##### (1) 当事業年度の財務諸表に計上した金額

(単位：百万円)

	前事業年度	当事業年度
有形固定資産	1,447,816	1,493,848

##### (2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

金額の算出方法は、「連結財務諸表注記3(10)、12」に記載した内容と同一です。

#### 3 退職給付に係る負債

##### (1) 当事業年度の財務諸表に計上した金額

(単位：百万円)

	前事業年度	当事業年度
退職給付引当金	362,871	358,876

##### (2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

金額の算出方法は、「連結財務諸表注記23」、財務諸表「注記事項(重要な会計方針)3(3)」に記載した内容と同一です。

#### 4 繰延税金資産の回収可能性

##### (1) 当事業年度の財務諸表に計上した金額

(単位：百万円)

	前事業年度	当事業年度
繰延税金資産	240,473	203,011

##### (2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

金額の算出方法は、「連結財務諸表注記3(15)、15」に記載した内容と同一です。

(会計方針の変更)

「時価の算定に関する会計基準の適用指針」（企業会計基準適用指針第31号 2021年6月17日。以下「時価算定会計基準適用指針」という。）を当事業年度の期首から適用し、時価算定会計基準適用指針第27-2項に定める経過的な取扱いに従って、時価算定会計基準適用指針が定める新たな会計方針を、将来にわたって適用することとしています。これによる財務諸表に与える影響はありません。

## (貸借対照表関係)

## ※1 関係会社に対する金銭債権又は金銭債務

	前事業年度 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
短期金銭債権	2,801,786百万円	3,681,969百万円
長期金銭債権	335,159	330,129
短期金銭債務	1,860,947	2,414,922
長期金銭債務	151,080	—

## ※2 消費貸借契約により貸し付けている有価証券及び投資有価証券

	前事業年度 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
有価証券	53,847百万円	105,604百万円
投資有価証券	2,144,549	2,087,330

## (損益計算書関係)

## ※1 関係会社との取引

	前事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
売上高	8,472,918百万円	9,183,453百万円
仕入高	5,749,782	6,768,580
営業取引以外の 取引高	1,084,199	1,789,613

## ※2 販売費及び一般管理費のうち主要な費目及び金額並びにおおよその割合

	前事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
運賃諸掛	290,775百万円	345,425百万円
製品保証引当金繰入額	120,527	22,196
無償修理費	53,301	216,683
給料及び手当	253,895	277,858
おおよその割合		
販売費に属する費用	36.3%	34.5%
一般管理費に属する費用	63.7	65.5

## ※3 固定資産処分損

	前事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
建物	1,060百万円	4,692百万円
機械及び装置	2,199	2,311
車両運搬具	2,341	4,005
工具、器具及び備品	1,297	453
その他	1,212	234
計	8,109	11,694

主として製品の改良、変更に伴う専用型・治具・機械等の処分によるものです。

(有価証券関係)

子会社株式および関連会社株式

前事業年度末 (2022年3月31日)

区分	貸借対照表計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
子会社株式	61,898	207,286	145,388
関連会社株式	495,663	3,682,733	3,187,070

当事業年度末 (2023年3月31日)

区分	貸借対照表計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
子会社株式	61,898	159,207	97,309
関連会社株式	490,480	3,513,935	3,023,454

(注) 市場価格のない株式等の子会社株式および関連会社株式の貸借対照表計上額

前事業年度末 (2022年3月31日)

区分	貸借対照表計上額 (百万円)
子会社株式	1,708,846
関連会社株式	257,663

当事業年度末 (2023年3月31日)

区分	貸借対照表計上額 (百万円)
子会社株式	1,651,506
関連会社株式	255,603

これらについては、市場価格がないため、「子会社株式および関連会社株式」には含めていません。  
当事業年度において子会社株式の減損処理を行い、営業外費用の「その他」に92,864百万円を計上しています。

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

	前事業年度 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
繰延税金資産		
有価証券	347,916百万円	393,430百万円
製品保証引当金	285,433	277,220
未払費用	135,264	167,575
償却資産	136,741	146,989
退職給付引当金	75,246	70,679
繰延資産	39,788	37,159
その他	180,498	187,224
繰延税金資産小計	1,200,886	1,280,277
評価性引当額	△359,246	△404,778
繰延税金資産合計	841,640	875,500
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	△596,900	△641,752
その他	△4,267	△30,736
繰延税金負債合計	△601,167	△672,488
繰延税金資産の純額	240,473	203,011

2 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間の差異の内訳

	前事業年度 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
法定実効税率 (調整)	30.1%	30.1%
交際費等永久に損金に算入されない項目	0.0	0.0
受取配当金等永久に益金に算入されない 項目	△10.9	△12.5
外国源泉税	1.8	1.7
試験研究費税額控除	△2.8	△2.3
外国税額控除	△0.5	△0.4
評価性引当額	4.5	1.3
その他	△0.2	△1.3
税効果会計適用後の法人税等の負担率	22.0	16.6

3 法人税及び地方法人税の会計処理又はこれらに関する税効果会計の会計処理

当社は、当事業年度からグループ通算制度を適用しています。また、「グループ通算制度を適用する場合の会計処理及び開示に関する取扱い」(実務対応報告第42号 2021年8月12日)に従って、法人税および地方法人税ならびに税効果会計の会計処理および開示を行っています。

(重要な後発事象)

## 1 自己株式取得

当社は、2023年5月10日開催の取締役会において、会社法第165条第3項の規定により読み替えて適用される同法第156条の規定に基づき、以下のとおり、自己株式取得に係る事項を決議しました。

### (1) 自己株式の取得を行う理由

足元の株価水準等を勘案し、機動的に実施することで、資本効率向上を図ることを目的としています。

### (2) 取得に係る事項の内容

取得対象株式の種類	当社普通株式
取得しうる株式の総数	120,000,000株 (上限)
株式の取得価額の総額	150,000百万円 (上限)
取得期間	2023年5月18日から2023年10月31日まで



## ④【附属明細表】

## 【有形固定資産等明細表】

(単位：百万円)

区分	資産の種類	当期首残高	当期増加額	当期減少額	当期償却額	当期末残高	減価償却 累計額
有形固定 資産	建物	388,600	22,483	8,014	34,336	368,733	1,014,795
	構築物	67,075	14,855	127	8,955	72,847	220,241
	機械及び装置	286,311	121,460	3,213	128,100	276,458	2,024,930
	車両運搬具	34,050	17,757	2,899	16,006	32,902	111,449
	工具、器具 及び備品	82,469	45,112	536	42,713	84,331	448,140
	土地	460,271	20,382	4,209	—	476,444	—
	建設仮勘定	129,040	295,140	242,048	—	182,132	—
	計	1,447,816	537,188	261,047	230,110	1,493,848	3,819,555
無形固定 資産	—	—	—	—	—	—	—

(注) 1 当期増加額のうち主なものは以下のとおりです。

建設仮勘定

機械及び装置関係	133,157百万円	建物及び構築物関係	77,224百万円
工具、器具及び備品関係	49,883百万円	土地関係	17,825百万円
車両運搬具関係	17,052百万円		

2 当期減少額のうち主なものは以下のとおりです。

建設仮勘定

機械及び装置関係	121,460百万円	工具、器具及び備品関係	45,112百万円
建物及び構築物関係	37,338百万円	土地関係	20,382百万円
車両運搬具関係	17,757百万円		

## 【引当金明細表】

(単位：百万円)

科目	当期首残高	当期増加額	当期減少額	当期末残高
貸倒引当金	46,000	49,000	46,000	49,000
製品保証引当金	949,545	22,196	49,520	922,221
役員賞与引当金	696	904	696	904

(2) 【主な資産及び負債の内容】

連結財務諸表を作成しているため、記載を省略しています。

(3) 【その他】

該当事項はありません。

## 第6 【提出会社の株式事務の概要】

事業年度	4月1日から3月31日まで
定時株主総会	6月中
基準日	3月31日
剰余金の配当の基準日	9月30日 3月31日
1単元の株式数	100株
単元未満株式の買取り	
取扱場所	(特別口座) 東京都千代田区丸の内一丁目4番5号 三菱UFJ信託銀行(株) 証券代行部
株主名簿管理人	(特別口座) 東京都千代田区丸の内一丁目4番5号 三菱UFJ信託銀行(株)
取次所	—
買取手数料	無料
公告掲載方法	当会社の公告は、電子公告により行います。ただし、事故その他やむを得ない事由によって電子公告による公告をすることができない場合は、日本経済新聞に掲載して行います。当社の公告掲載URLは次のとおりです。 <a href="https://global.toyota.jp/">https://global.toyota.jp/</a>
株主に対する特典	なし

(注) 当会社の株主は、その有する単元未満株式について、会社法第189条2項各号に掲げる権利以外の権利を行使することができません。

## 第7 【提出会社の参考情報】

### 1 【提出会社の親会社等の情報】

当社は、親会社等はありません。

### 2 【その他の参考情報】

(1) 当事業年度の開始日から有価証券報告書提出日までの間に、提出した書類

当事業年度の開始日から有価証券報告書提出日までの間に、次の書類を提出しています。

① 有価証券報告書 及びその添付書類 並びに確認書	事業年度 (2022年3月期)	自 2021年4月1日 至 2022年3月31日	2022年6月23日に 関東財務局長に提出
② 内部統制報告書	事業年度 (2022年3月期)	自 2021年4月1日 至 2022年3月31日	2022年6月23日に 関東財務局長に提出
③ 自己株券買付状況 報告書	(2022年6月度)	自 2022年6月1日 至 2022年6月30日	2022年7月7日に 関東財務局長に提出
④ 自己株券買付状況 報告書の訂正報告書	上記③自己株券買付状況報告書に係る訂正報告書		2022年7月7日に 関東財務局長に提出
⑤ 自己株券買付状況 報告書	(2022年7月度)	自 2022年7月1日 至 2022年7月31日	2022年8月10日に 関東財務局長に提出
⑥ 四半期報告書 及び確認書	(2022年6月第1四半期)	自 2022年4月1日 至 2022年6月30日	2022年8月10日に 関東財務局長に提出
⑦ 自己株券買付状況 報告書	(2022年8月度)	自 2022年8月1日 至 2022年8月31日	2022年9月13日に 関東財務局長に提出
⑧ 自己株券買付状況 報告書	(2022年9月度)	自 2022年9月1日 至 2022年9月30日	2022年10月12日に 関東財務局長に提出
⑨ 四半期報告書 及び確認書	(2022年9月第2四半期)	自 2022年7月1日 至 2022年9月30日	2022年11月10日に 関東財務局長に提出
⑩ 自己株券買付状況 報告書	(2022年10月度)	自 2022年10月1日 至 2022年10月31日	2022年11月11日に 関東財務局長に提出
⑪ 自己株券買付状況 報告書	(2022年11月度)	自 2022年11月1日 至 2022年11月30日	2022年12月13日に 関東財務局長に提出
⑫ 自己株券買付状況 報告書	(2022年12月度)	自 2022年12月1日 至 2022年12月31日	2023年1月13日に 関東財務局長に提出
⑬ 自己株券買付状況 報告書	(2023年1月度)	自 2023年1月1日 至 2023年1月31日	2023年2月13日に 関東財務局長に提出
⑭ 四半期報告書 及び確認書	(2022年12月第3四半期)	自 2022年10月1日 至 2022年12月31日	2023年2月13日に 関東財務局長に提出
⑮ 自己株券買付状況 報告書	(2023年2月度)	自 2023年2月1日 至 2023年2月28日	2023年3月13日に 関東財務局長に提出
⑯ 自己株券買付状況 報告書	(2023年3月度)	自 2023年3月1日 至 2023年3月31日	2023年4月13日に 関東財務局長に提出

⑰ 発行登録書 及びその添付書類	社債		2023年4月26日に 関東財務局長に提出
⑱ 自己株券買付状況 報告書	(2023年4月度)	自 2023年4月1日 至 2023年4月30日	2023年5月10日に 関東財務局長に提出
⑲ 有価証券届出書 及びその添付書類	株式		2023年5月10日に 関東財務局長に提出
⑳ 訂正発行登録書	上記⑰発行登録書に係る訂正発行登録書		2023年5月17日に 関東財務局長に提出
㉑ 発行登録書 及びその添付書類	社債		2023年5月26日に 東海財務局長に提出
㉒ 自己株券買付状況 報告書	(2023年5月度)	自 2023年5月1日 至 2023年5月31日	2023年6月13日に 関東財務局長に提出
㉓ 臨時報告書	企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号 の2（株主総会における決議事項）の規定に基づく臨時 報告書		2023年6月15日に 関東財務局長に提出
㉔ 訂正発行登録書	上記⑰発行登録書に係る訂正発行登録書		2023年6月15日に 関東財務局長に提出

(2) 管理職に占める女性労働者の割合、男性労働者の育児休業取得率及び労働者の男女の賃金の差異

連結子会社のうち、主要な連結子会社以外のものに係る管理職に占める女性労働者の割合、男性労働者の育児休業取得率及び労働者の男女の賃金の差異は、次のとおりです。

当事業年度								
名称	管理職に占める女性労働者の割合 (%) (注3)	男性労働者の育児休業取得率 (%)			労働者の男女の賃金の差異 (%) (注3) (注6)			
		雇用管理区分			全労働者	正社員	パート・有期契約社員等	
トヨタモビリティサービス(株)	3.0	全労働者	32.0	(注4)	84.6	73.5	137.8	(注7)
(株)ソーシン	0.0	—	—		70.5	69.4	82.9	
(株)トランテックス	1.8	全労働者	8.0	(注4)	77.6	75.3	75.0	(注7)
福島製鋼(株)	2.0	全労働者	12.5	(注3)	84.6	86.7	87.1	
		正規労働者	12.5					
		パート・有期労働者	—					
静岡日野自動車(株)	—	—	—		79.3	73.6	104.7	
日野リトラックス(株)	—	事務職	—	(注3)	—	—	—	
		技術職	40.0					
理研鍛造(株)	—	正社員	62.5	(注3)	82.4	84.5	59.8	(注7)
		嘱託・パート	—					
日野トレーディング(株)	—	—	—		75.7	73.5	83.6	
(株)武部鉄工所	2.0	—	—		82.3	83.9	106.4	
南関東日野自動車(株)	0.9	全労働者	19.0	(注4)	77.1	75.2	88.9	
福島日野自動車(株)	0.0	—	—		—	—	—	
九州日野自動車(株)	—	—	—		85.3	84.5	107.1	
山口日野自動車(株)	—	—	—		68.2	64.4	26.6	
青森日野自動車(株)	0.0	—	—		—	—	—	
大阪日野自動車(株)	—	—	—		88.1	86.9	69.7	
京都日野自動車(株)	—	—	—		81.4	79.0	—	
北海道日野自動車(株)	2.1	—	—		68.8	67.6	66.8	

当事業年度							
名称	管理職に占める女性労働者の割合 (%) (注3)	男性労働者の育児休業取得率 (%)			労働者の男女の賃金の差異 (%) (注3) (注6)		
		雇用管理区分			全労働者	正社員	パート・有期契約社員等
(株)日野ヒューテック	—	正社員	66.7	(注3)	54.3	80.2	61.5
宮城日野自動車(株)	2.8	—	—		—	—	—
日野グローバルロジスティクス(株)	0.0	全労働者	50.0	(注3)	71.6	79.4	81.8
		正規労働者	50.0				
		パート・有期労働者	—				
長野日野自動車(株)	5.4	—	—		—	—	—
日野コンピューターシステム(株)	7.3	—	—		—	—	—
(株)日野エンジニアリングアネックス	11.8	—	—		—	—	—
岩手日野自動車(株)	—	—	—		87.1	88.6	73.9
日野テクニカルサービス(株)	15.4	—	—		—	—	—
明石機械工業(株)	1.0	全労働者	93.0	(注5)	67.0	68.1	84.7
ダイハツ東京販売(株)	2.3	全労働者	15.4	(注3)	67.7	68.4	62.8
(株)ディーアクト	—	—	—		83.1	86.2	88.9
(株)ダイハツビジネスサポートセンター	9.4	—	—		68.0	78.9	65.9
ダイハツ千葉販売(株)	1.8	正社員	17.2	(注3)	60.7	62.8	68.9
		パート社員	—				
(株)ダイハツメタル	0.0	—	—		75.5	76.8	61.8
熊本ダイハツ販売(株)	2.8	全労働者	9.1	(注3)	66.5	76.3	104.0
		正社員	9.1				
兵庫ダイハツ販売(株)	4.4	営業職	33.3	(注3)	77.1	73.7	75.5
		整備職	20.0				
		一般職	—				

当事業年度							
名称	管理職に占める女性労働者の割合 (%) (注3)	男性労働者の育児休業取得率 (%)		労働者の男女の賃金の差異 (%) (注3) (注6)			
		雇用管理区分		全労働者	正社員	パート・有期契約社員等	
㈱神菱	2.2	全労働者	33.3	(注3)	67.0	72.7	86.0
		正規社員	33.3				
		パート・有期雇用者	—				
埼玉ダイハツ販売㈱	—	—	—		75.3	75.3	82.5
岡山ダイハツ販売㈱	13.5	正社員	26.3	(注3)	75.7	76.6	84.4
ダイハツ広島販売㈱	11.4	総合職	6.3	(注3)	70.0	65.2	98.4
		技術職	25.0				
京都ダイハツ販売㈱	—	正社員	33.3	(注3)	68.0	67.8	143.6
山梨ダイハツ販売㈱	14.3	—	—		—	—	—
栃木ダイハツ販売㈱	6.5	正社員	50.0	(注3)	70.0	69.8	73.1
ダイハツ長崎販売㈱	0.0	全労働者	25.0	(注3)	70.8	69.7	74.0
		正規労働者	25.0				
		パート・有期労働者	—				
山口ダイハツ販売㈱	6.1	—	—		79.3	75.0	80.9
岐阜ダイハツ販売㈱	0.0	全社員	0.0	(注3)	61.3	63.4	101.9
北北海道ダイハツ販売㈱	3.8	—	—		—	—	—
宮城ダイハツ販売㈱	4.0	全労働者	0.0	(注3)	79.9	78.0	90.9
豊能運送㈱	—	—	—		46.3	70.7	47.3
ダイハツ北海道販売㈱	0.3	全労働者	0.0	(注3)	55.9	61.4	108.3
大分ダイハツ販売㈱	3.4	正社員	27.3	(注3)	—	—	—
鳥取ダイハツ販売㈱	9.4	—	—		—	—	—
茨城ダイハツ販売㈱	2.7	正社員	28.6	(注3)	72.4	71.9	79.6
		準社員	—				



当事業年度							
名称	管理職に占める女性労働者の割合 (%) (注3)	男性労働者の育児休業取得率 (%)		労働者の男女の賃金の差異 (%) (注3) (注6)			
		雇用管理区分		全労働者	正社員	パート・有期契約社員等	
静岡ダイハツ販売(株)	6.9	総合職	40.0	(注3)	77.7	76.7	80.6
		整備職	50.0				
		事務職	—				
(株)青森ダイハツモータース	7.9	営業	100.0	(注3)	—	—	—
		整備	0.0				
		事務	100.0				
島根ダイハツ販売(株)	—	全労働者	16.7	(注3)	—	—	—
		正規雇用労働者	16.7				
		パート・有期労働者	—				
岩手ダイハツ販売(株)	10.2	—	—		—	—	—
鹿児島ダイハツ販売(株)	2.7	—	—		71.7	68.7	57.4 (注7)
ダイハツ沼津販売(株)	5.7	—	—		75.7	75.6	76.0 (注7)
琉球ダイハツ販売(株)	—	—	—		75.6	63.7	96.9
中央車輛輸送(株)	0.0	全労働者	—	(注3)	65.3	91.6	45.2 (注7)
		正規労働者	—				
		パート・有期労働者	—				
(株)ジェイオー	1.4	—	—		50.3	72.8	137.4 (注7)
岐阜車体工業(株)	1.8	全労働者	20.0 (注4)		78.9	82.2	63.2
トヨタ車体精工(株)	—	全労働者	10.0 (注4)		66.2	69.0	63.5
(株)トヨタ車体研究所	2.8	技術員	25.0	(注3)	71.3	69.7	—
		事務員	—				

当事業年度								
名称	管理職に 占める女 性労働者 の割合 (%) (注3)	男性労働者の 育児休業取得率(%)			労働者の男女の賃金の差異(%) (注3) (注6)			
		雇用管理区分			全労働者	正社員	パート・ 有期契約社員等	
(株)東海特装車	0.0	事務職	—					
		技術職	—					
		技能職	33.3					
東海部品工業(株)	—	全労働者	21.4	(注3)	63.9	75.7	46.8	(注7)
(株)エル・エス・ コーポレーション	40.0	正社員	50.0	(注3)	86.3	88.3	92.9	(注7)
		嘱託社員	—					
(株)E J サービス	—	—	—		59.9	70.5	43.2	(注7)
(株)ケー・アイ・ケー	—	—	—		52.8	74.6	45.8	
(株)KINTO	—	全労働者	33.3	(注3)	—	—	—	
		正規労働者	33.3					
		パート・ 有期労働者	—					
KINTO テクノロジーズ(株)	—	全労働者	33.3	(注3)	83.2	83.6	—	
		正規労働者	33.3					
		パート・ 有期労働者	—					
プライム プラネット エナジー& ソリューションズ(株)	—	全労働者	30.0	(注4)	93.9	93.8	101.9	
トヨタ自動車北海道(株)	0.0	全労働者	96.0	(注5)	59.6	59.7	73.3	
プライムアース EVエナジー(株)	—	全労働者	24.0	(注4)	70.5	69.9	85.9	
(株)トヨタユーゼック	2.3	—	—		46.9	69.6	91.0	
(株)トヨタシステムズ	5.0	全労働者	49.0	(注4)	73.6	73.8	52.5	
中央精機(株)	0.0	全労働者	38.0	(注4)	65.4	66.0	72.7	(注7)
朝日航洋(株)	4.7	全労働者	71.0	(注4)	57.4	60.4	42.1	
(株)FTS	—	全労働者	27.0	(注4)	70.7	72.8	54.2	(注7)

当事業年度							
名称	管理職に占める女性労働者の割合 (%) (注3)	男性労働者の育児休業取得率 (%)			労働者の男女の賃金の差異 (%) (注3) (注6)		
		雇用管理区分			全労働者	正社員	パート・有期契約社員等
(株)豊田中央研究所	—	—	—		79.5	75.9	99.1
(株)トヨタカスタマイジング&ディベロップメント	4.9	正社員	48.5	(注3)	70.7	69.8	26.2
トヨタ輸送(株)	2.9	—	—		67.4	64.4	75.5 (注7)
(株)協豊製作所	0.5	全労働者	23.0	(注4)	53.6	77.0	83.0 (注7)
富士スピードウェイ(株)	6.3	—	—		—	—	—
トヨタコネクティッド(株)	11.4	正規労働者	40.0	(注3)	63.5	64.8	37.7
(株)アドマテックス	—	—	—		74.9	76.1	118.6
トヨタテクニカルディベロップメント(株)	5.7	全労働者	76.0	(注5)	66.1	69.4	38.3
(株)トヨタマップマスター	20.8	正社員	100.0	(注3)	—	—	—
トヨタT&S建設(株)	1.7	全労働者	16.7	(注3)	60.5	63.1	60.3 (注7)
愛知陸運(株)	—	全労働者	31.0	(注4)	73.4	74.7	53.2
(株)トヨタプロダクションエンジニアリング	3.8	正社員	59.4	(注3)	69.9	69.7	83.2
(株)シンテックホズミ	—	全労働者	45.5	(注3)	71.8	73.4	58.6
		正社員	45.5				
		契約社員・パートタイム労働者	—				
(株)グッドライフデザイン	20.0	正社員	50.0	(注3)	—	—	—
		有期社員	—				
		パート	—				
セントラルヘリコプターサービス(株)	0.0	事務職	100.0	(注3)	—	—	—
		営業職	—				
		操縦職	—				
		整備職	—				
		運航管理職	—				

当事業年度								
名称	管理職に占める女性労働者の割合 (%) (注3)	男性労働者の育児休業取得率 (%)			労働者の男女の賃金の差異 (%) (注3) (注6)			
		雇用管理区分			全労働者	正社員	パート・ 有期契約社員等	
トヨフジ海運(株)	2.7	—	—		—	—	—	
(株)トヨタエンタプライズ	—	全労働者	40.0	(注4)	53.4	83.6	70.1	
(株)トヨタアカウンティングサービス	12.5	全労働者	33.3	(注3)	—	—	—	
トヨタ・コニック・プロ(株)	8.3	—	—		69.3	75.3	62.4	(注7)
(株)トヨタ名古屋教育センター	—	全労働者	100.0	(注3)	—	—	—	
		正規労働者	100.0					
		非正規雇用労働者	—					
トヨタループス(株)	—	—	—		100.0	98.9	100.1	(注7)
ウーブン・プラネット・ホールディングス(株) (注9)	22.5	全労働者	9.5	(注3)	82.4	84.5	99.3	
トヨタ輸送中部(株)	0.0	全労働者	37.5	(注3)	60.3	71.0	80.7	
トヨタ輸送関東(株)	0.0	—	—		—	—	—	
協豊ファクトリーサービス(株)	0.0	—	—		145.5	65.5	112.4	

- (注) 1 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出した指標については小数点以下第2位を四捨五入して、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき算出した指標については小数点以下第1位を切り捨て、それぞれ小数点以下第1位まで表示しています。
- 2 「—」は、「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)において、公表義務がない場合、選択公表をしていない場合、「労働者の男女の賃金の差異」について男女いずれかの該当者がいない場合、または「男性労働者の育児休業取得率」について分母がゼロとなる場合を示しています。
- 3 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出しています。
- 4 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の4第1号における育児休業等の取得割合を算出しています。
- 5 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の4第2号における育児休業等及び育児目的休暇の取得割合を算出しています。
- 6 男女の賃金差異は、女性労働者の平均年間賃金÷男性労働者の平均年間賃金×100%として算出しています。
- 7 労働者の人員数について労働時間を基に換算し算出しています。
- 8 提出会社及び主要な連結子会社については、「第1 企業の概況 5 従業員の状況 (3) 管理職に占める女性労働者の割合、男性労働者の育児休業取得率及び労働者の男女の賃金の差異」に記載しています。
- 9 ウーブン・プラネット・ホールディングス(株)は、2023年4月1日付でウーブン・バイ・トヨタ(株)に社名変更しています。

## 第二部 【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

トヨタ自動車株式会社  
取締役会御中

## P w C あ ら た 有 限 責 任 監 査 法 人

名古屋事務所

指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	加藤真美
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	手塚謙二
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	山口健志
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	中谷聡子

## &lt;財務諸表監査&gt;

## 監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられているトヨタ自動車株式会社の2022年4月1日から2023年3月31日までの連結会計年度の連結財務諸表、すなわち、連結財政状態計算書、連結損益計算書、連結包括利益計算書、連結持分変動計算書、連結キャッシュ・フロー計算書及び連結財務諸表注記について監査を行った。

当監査法人は、上記の連結財務諸表が、「連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」第93条により規定された国際会計基準に準拠して、トヨタ自動車株式会社及び連結子会社の2023年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況を、全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。

## 監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「連結財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

## 監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当連結会計年度の連結財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、連結財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

製品のリコール等の市場処置に係る負債（連結財務諸表注記3（13）及び24）

監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>トヨタ自動車株式会社は製品のリコール等の市場処置に係る負債を見積り計上している。2023年3月31日現在、製品のリコール等の市場処置に係る負債は1,194,156百万円であり、連結財政状態計算書の品質保証に係る負債に含まれている。会社は、基本的に、製品のリコール等の市場処置に係る負債を、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たうえで、製品販売時点において包括的に算定している。しかしながら、会社は、状況によっては、特定の製品のリコール等の市場処置に係る負債については、それらの支出が発生する可能性が高かつ合理的な見積りができる場合に、個別に見積る方法で算定している。包括的に算定された負債の見積りに当たっては、経営者の見積りは、「台当たりリコール実払い累計額」及び「過去の費用の発生パターン」に基づいている。</p> <p>製品のリコール等の市場処置に係る包括的に算定された負債を監査上の主要な検討事項として決定した際の主な検討事項は、以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・経営者が負債を算定する際に重要な判断が要求されており、そのため経営者の重要な仮定を評価する手続の実施に当たり、監査人による主観的な判断が必要であったこと。</li> <li>・包括引当の見積りに用いられた「台当たりリコール実払い累計額」及び「過去の費用の発生パターン」に対して重要な監査手続が必要であったこと。</li> <li>・当該重要な監査手続の実施及び入手した監査証拠の評価に当たり、専門家の関与が必要であったこと。</li> </ul>	<p>当監査法人は、製品のリコール等の市場処置に係る包括的に算定された負債について、主として以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・見積りに使用された重要な仮定の決定や基礎データに関連する内部統制を含む製品のリコール等の市場処置に係る包括的に算定された負債に係る内部統制の運用評価手続を実施した。</li> <li>・経営者が使用した重要な仮定の合理性の評価を含む負債の見積り方法と、基礎データの網羅性と正確性を検証した。</li> <li>・経営者が使用した基礎データ及び当監査法人が独自に設定した仮定に基づき、合理的な負債の見積りの許容範囲を設定し、それに基づき経営者が算定した負債を評価するに当たり、専門家を利用した。</li> </ul>

金融事業に係る債権のうち小売債権に対する金融損失引当金（連結財務諸表注記3（6）、8及び19（2））	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>トヨタ自動車株式会社は、金融事業に係る債権のうち小売債権（以下、「小売金融債権」という。）に対して、予想信用損失を見積って金融損失引当金を計上している。2023年3月31日現在、連結財政状態計算書上に20,201,004百万円の小売金融債権が計上されており、この小売金融債権に対して、274,871百万円の金融損失引当金が計上されている。小売金融債権に対する予想損失は、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及び評価、過去の損失の実績、ポートフォリオの規模及び構成、現在の経済的な事象及び状況、担保物の見積公正価値及びその充分性、経済状況の動向などの将来予測情報、並びにその他の関連する要因に基づき、測定している。すなわち、これらの基礎データを使用して債務不履行の確率と債務不履行時損失率を算定し、現在及び将来の経済状況の予測に基づく調整を反映させて予想信用損失を見積っている。連結財政状態計算書の小売金融債権の残高は、米国における残高が約半分を占めている。</p> <p>小売金融債権に対する金融損失引当金を監査上の主要な検討事項として決定した際の主な検討事項は、以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・債務不履行の確率及び債務不履行時損失率の仮定、並びに現在及び将来の経済状況の予測に基づく調整の決定に当たり、経営者の重要な判断が要求されており、それらの合理性の評価手続の実施に当たり、監査人による主観的な判断が必要であったこと。</li> <li>・経営者が使用した金融損失引当金の見積りに関する監査証拠の評価において、監査人の複雑な判断が必要であったこと。</li> <li>・当該重要な監査手続の実施及び入手した監査証拠の評価に当たり、専門家の関与が必要であったこと。</li> </ul>	<p>当監査法人は、小売金融債権に対する金融損失引当金について主として以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・引当金で使用する仮定及び調整の決定において使用する過去の実績等の基礎データに係る内部統制を含む、引当金に関連する内部統制の運用評価手続を実施した。</li> <li>・債務不履行の確率及び債務不履行時損失率の仮定、並びに現在及び将来の経済状況の予測に基づく調整の決定を含む、会社の見積方法を検証した。</li> <li>・経営者が使用した債務不履行の確率及び債務不履行時損失率の仮定、並びに現在及び将来の経済状況の予測に基づく調整の合理性を評価するに当たり、専門家を利用した。</li> </ul>

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の連結財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

連結財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と連結財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうか検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。



## 連結財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、国際会計基準に準拠して連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

連結財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき連結財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、国際会計基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

## 連結財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての連結財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から連結財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、連結財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・ 連結財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- ・ 経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- ・ 経営者が継続企業を前提として連結財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において連結財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する連結財務諸表の注記事項が適切でない場合は、連結財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・ 連結財務諸表の表示及び注記事項が、国際会計基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた連結財務諸表の表示、構成及び内容、並びに連結財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。
- ・ 連結財務諸表に対する意見を表明するために、会社及び連結子会社の財務情報に関する十分かつ適切な監査証拠を入手する。監査人は、連結財務諸表の監査に関する指示、監督及び実施に関して責任がある。監査人は、単独で監査意見に対して責任を負う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去又は軽減するためにセーフガードを講じている場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当連結会計年度の連結財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

## <内部統制監査>

### 財務報告に係る内部統制に関する監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第2項の規定に基づく監査証明を行うため、米国トレッドウェイ委員会支援組織委員会が公表した「内部統制—統合的枠組み（2013年版）」で確立された規準（以下、「COSO規準（2013年版）」という。）を基礎とするトヨタ自動車株式会社の2023年3月31日現在の財務報告に係る内部統制について監査を行った。

当監査法人は、トヨタ自動車株式会社が、2023年3月31日現在において、COSO規準（2013年版）を基礎として、全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維持しているものと認める。

### 監査意見の根拠

財務報告に係る有効な内部統制を維持する責任、及び内部統制報告書において財務報告に係る内部統制の有効性を評価する責任は経営者にある。当監査法人の責任は、独立の立場から会社の財務報告に係る内部統制についての意見を表明することにある。当監査法人は、米国公開会社会計監視委員会（The Public Company Accounting Oversight Board（以下、「PCAOB」という。））に登録された監査法人であり、米国連邦証券法並びに適用される米国証券取引委員会及びPCAOBの規則等に従って、トヨタ自動車株式会社から独立していることが要求されている。

当監査法人は、PCAOBの定める財務報告に係る内部統制の監査の基準に準拠して監査を行った。PCAOBの基準は、財務報告に係る有効な内部統制が全ての重要な点において維持されているかどうかについて合理的な保証を得るために、当監査法人が監査を計画し実施することを求めている。内部統制監査は、財務報告に係る内部統制についての理解、開示すべき重要な不備が存在するリスクの評価、評価したリスクに基づく内部統制の整備及び運用状況の有効性についての検証及び評価、並びに当監査法人が状況に応じて必要と認めたその他の手続の実施を含んでいる。当監査法人は、監査の結果として意見表明のための合理的な基礎を得たと判断している。

### 我が国の内部統制監査との主要な相違点

当監査法人は、PCAOBの監査の基準に準拠して内部統制監査を行った。我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の監査の基準に準拠した場合との主要な相違点は以下のとおりである。

1. 我が国の基準では、経営者が作成した内部統制報告書に対して監査意見を表明するが、PCAOBの基準では、財務報告に係る内部統制に対して監査意見を表明する。
2. PCAOBの基準では、「経理の状況」に掲げられた連結財務諸表の作成に係る内部統制のみを内部統制監査の対象としており、個別財務諸表のみに関連する内部統制や財務諸表の信頼性に重要な影響を及ぼす開示事項等に係る内部統制は監査の対象には含まれていない。
3. PCAOBの基準では、持分法適用関連会社の財務報告に係る内部統制については、監査の対象には含まれていない。

### 財務報告に係る内部統制の定義及び限界

財務報告に係る内部統制は、財務報告の信頼性及び一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠した外部報告目的の財務諸表の作成に対し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、(1) 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する方針及び手続、(2) 一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠した財務諸表の作成を可能にするために必要な取引が記録されること、及び、会社の収入と支出が経営者及び取締役の承認に基づいてのみ実行されることに関する合理的な保証を提供するための方針及び手続、並びに(3) 財務諸表に重要な影響を及ぼす可能性のある会社の資産が未承認で取得、使用又は処分されること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ための方針及び手続が含まれる。

財務報告に係る内部統制は、固有の限界があるため、虚偽表示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、状況の変化により内部統制が不十分となるリスク、又は方針や手続の遵守の程度が低下するリスクを伴う。

### 利害関係

会社及び連結子会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

- 
- (注) 1. 上記の監査報告書の原本は当社（有価証券報告書提出会社）が別途保管しております。  
2. XBRLデータは監査の対象には含まれていません。

2023年6月30日

トヨタ自動車株式会社  
取締役会御中

## P w C あらた有限責任監査法人

名古屋事務所

指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 加藤 真 美指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 手塚 謙 二指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 山口 健 志指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 中谷 聡 子

## 監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられているトヨタ自動車株式会社の2022年4月1日から2023年3月31日までの第119期事業年度の財務諸表、すなわち、貸借対照表、損益計算書、株主資本等変動計算書、重要な会計方針、その他の注記及び附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、トヨタ自動車株式会社の2023年3月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する事業年度の経営成績を、全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。

## 監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

## 監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当事業年度の財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

製品のリコール等の市場処置に係る負債（重要な会計方針3（2）及び重要な会計上の見積り1）	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>トヨタ自動車株式会社は製品のリコール等の市場処置に係る負債を見積り計上している。2023年3月31日現在、製品のリコール等の市場処置に係る負債は、品質保証に係る負債1,267,086百万円の大部分を占めている。会社は、基本的に、製品のリコール等の市場処置に係る負債を、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たうえで、製品販売時点において包括的に算定している。しかしながら、会社は、状況によっては、特定の製品のリコール等の市場処置に係る負債については、それらの支出が発生する可能性が高かつ合理的な見積りができる場合に、個別に見積り方法で算定している。包括的に算定された負債の見積りに当たっては、経営者の見積りは、「台当たりリコール実払い累計額」及び「過去の費用の発生パターン」に基づいている。</p> <p>製品のリコール等の市場処置に係る包括的に算定された負債を監査上の主要な検討事項として決定した際の主な検討事項は、以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・経営者が負債を算定する際に重要な判断が要求されており、そのため経営者の重要な仮定を評価する手続の実施に当たり、監査人による主観的な判断が必要であったこと。</li> <li>・包括引当の見積りに用いられた「台当たりリコール実払い累計額」及び「過去の費用の発生パターン」に対して重要な監査手続が必要であったこと。</li> <li>・当該重要な監査手続の実施及び入手した監査証拠の評価に当たり、専門家の関与が必要であったこと。</li> </ul>	<p>当監査法人は、製品のリコール等の市場処置に係る包括的に算定された負債について、主として以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・見積りに使用された重要な仮定の決定や基礎データに関連する内部統制を含む製品のリコール等の市場処置に係る包括的に算定された負債に係る内部統制の運用評価手続を実施した。</li> <li>・経営者が使用した重要な仮定の合理性の評価を含む負債の見積り方法と、基礎データの網羅性と正確性を検証した。</li> <li>・経営者が使用した基礎データ及び当監査法人が独自に設定した仮定に基づき、合理的な負債の見積りの許容範囲を設定し、それに基づき経営者が算定した負債を評価するに当たり、専門家を利用した。</li> </ul>

#### その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうか検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

#### 財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

## 財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・ 財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- ・ 経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- ・ 経営者が継続企業を前提として財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する財務諸表の注記事項が適切でない場合は、財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・ 財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた財務諸表の表示、構成及び内容、並びに財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去又は軽減するためにセーフガードを講じている場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当事業年度の財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

## 利害関係

会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

- 
- (注) 1. 上記の監査報告書の原本は当社（有価証券報告書提出会社）が別途保管しております。  
2. XBRLデータは監査の対象には含まれていません。

**【表紙】**

**【提出書類】** 確認書

**【根拠条文】** 金融商品取引法第24条の4の2第1項

**【提出先】** 関東財務局長

**【提出日】** 2023年6月30日

**【会社名】** トヨタ自動車株式会社

**【英訳名】** TOYOTA MOTOR CORPORATION

**【代表者の役職氏名】** 取締役社長 佐藤 恒 治

**【最高財務責任者の役職氏名】** 取締役 宮 崎 洋 一

**【本店の所在の場所】** 愛知県豊田市トヨタ町1番地

**【縦覧に供する場所】** 株式会社東京証券取引所  
(東京都中央区日本橋兜町2番1号)

株式会社名古屋証券取引所  
(名古屋市中区栄三丁目8番20号)

## 1 【有価証券報告書の記載内容の適正性に関する事項】

当社取締役社長 佐藤 恒治および取締役 宮崎 洋一は、当社の2023年3月期（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）の有価証券報告書の記載内容が金融商品取引法令に基づき適正に記載されていることを確認しました。

## 2 【特記事項】

特記すべき事項はありません。

**【表紙】**

【提出書類】	内部統制報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条の4の4第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2023年6月30日
【会社名】	トヨタ自動車株式会社
【英訳名】	TOYOTA MOTOR CORPORATION
【代表者の役職氏名】	取締役社長 佐藤恒治
【最高財務責任者の役職氏名】	取締役 宮崎洋一
【本店の所在の場所】	愛知県豊田市トヨタ町1番地
【縦覧に供する場所】	株式会社東京証券取引所 (東京都中央区日本橋兜町2番1号) 株式会社名古屋証券取引所 (名古屋市中区栄三丁目8番20号)



## 1 【財務報告に係る内部統制の基本的枠組みに関する事項】

当社取締役社長 佐藤 恒治および取締役 宮崎 洋一は、当社の財務報告に係る内部統制の整備および運用に責任を有しています。財務報告に係る内部統制とは、国際財務報告基準（IFRS）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す。当社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ます。

- (1) 当社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当社の収入と支出が当社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) 財務諸表に重要な影響を及ぼす可能性のある未承認の当社の資産の取得、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

当社は、米国トレッドウェイ委員会支援組織委員会（COSO）が公表した「内部統制の統合的枠組み（2013年版）」に基づき財務報告に係る内部統制を整備および運用しています。

なお、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ります。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います。

## 2 【評価の範囲、基準日及び評価手続に関する事項】

当社は当事業年度の末日（2023年3月31日）を基準日として当社の財務報告に係る内部統制の有効性を評価しました。

本評価においては、連結ベースでの財務報告全体に重要な影響を及ぼす内部統制（全社的な内部統制）の評価結果を考慮した上で、業務プロセスの評価を実施しています。業務プロセスの評価においては、評価対象とした業務プロセスを分析した上で、財務報告の信頼性に重要な影響を及ぼす統制上の要点を識別し、当該統制上の要点について整備および運用状況を評価することによって、内部統制の有効性に関する評価を行いました。

財務報告に係る内部統制の評価の範囲は、当社および連結子会社について、財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性の観点から必要な範囲を決定しました。財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性は、金額的および質的影響の重要性を考慮して合理的に決定しました。

## 3 【評価結果に関する事項】

上記の評価手続を実施した結果、当事業年度の末日（2023年3月31日）現在の当社の財務報告に係る内部統制は有効であると判断しました。

## 4 【付記事項】

当社は、財務計算に関する書類その他の情報の適正性を確保するための体制に関する内閣府令第18条の規定に基づき、米国企業改革法第404条により要求されている財務報告に係る内部統制の有効性の評価を実施し、報告を行っています。我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠した場合との主要な相違点は以下のとおりです。

- (1) 我が国の内部統制報告制度では、内部統制の有効性の判断規準として、企業会計審議会の公表した「財務報告に係る内部統制の評価及び監査の基準並びに財務報告に係る内部統制の評価及び監査に関する実施基準の設定について（意見書）」に示されている内部統制の基本的枠組みが用いられます。
- (2) 我が国の内部統制報告制度では、財務報告に係る内部統制には、有価証券報告書提出会社の個別財務諸表に係る内部統制や財務諸表の信頼性に重要な影響を及ぼす開示に関する事項に係る内部統制が含まれ、これには持分法適用会社の内部統制も含まれます。

## 5 【特記事項】

該当事項はありません。