【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】	2026年６月10日
【事業年度】	2026年３月期 （自　2025年４月１日　至　2026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】	取締役副社長　　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
【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　　橋　本　沙　織
【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		第118期	第119期	第120期	第121期	第122期
決算期		2022年３月	2023年３月	2024年３月	2025年３月	2026年３月
営業収益	（百万円）	31,379,507	37,154,298	45,095,325	48,036,704	50,684,952
税引前利益	（百万円）	3,990,532	3,668,733	6,965,085	6,414,590	5,152,996
親会社の所有者に帰属する当期利益	（百万円）	2,850,110	2,451,318	4,944,933	4,765,086	3,848,098
親会社の所有者に帰属する当期包括利益	（百万円）	3,954,350	3,251,090	6,999,828	4,011,822	5,308,095
親会社の所有者に帰属する持分	（百万円）	26,245,969	28,338,706	34,220,991	35,924,826	39,918,854
総資産	（百万円）	67,688,771	74,303,180	90,114,296	93,601,350	105,522,331
１株当たり親会社の所有者に帰属する持分	（円）	1,904.88	2,089.08	2,539.75	2,753.09	3,062.82
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）	205.23	179.47	365.94	359.56	295.25
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）	205.23	179.47	365.94	359.56	295.25
親会社所有者帰属持分比率	（％）	38.8	38.1	38.0	38.4	37.8
親会社所有者帰属持分利益率	（％）	11.5	9.0	15.8	13.6	10.1
株価収益率	（倍）	10.8	10.5	10.4	7.3	10.7
営業活動によるキャッシュ・フロー	（百万円）	3,722,615	2,955,076	4,206,373	3,696,934	5,472,920
投資活動によるキャッシュ・フロー	（百万円）	△577,496	△1,598,890	△4,998,751	△4,189,736	△1,520,307
財務活動によるキャッシュ・フロー	（百万円）	△2,466,516	△56,180	2,497,558	197,236	△536,659
現金及び現金同等物期末残高	（百万円）	6,113,655	7,516,966	9,412,060	8,982,404	12,659,622
従業員数 ［外、平均臨時雇用人員］	（人）	372,817 ［87,120］	375,235 ［94,974］	380,793 ［96,482］	383,853 ［95,530］	390,927 ［99,032］

（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118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、2024年３月31日、2025年３月31日および2026年３月31日に終了した１年間において、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です。

（２）提出会社の経営指標等

回次		第118期	第119期	第120期	第121期	第122期
決算期		2022年３月期	2023年３月期	2024年３月期	2025年３月期	2026年３月期
売上高	（百万円）	12,607,858	14,076,956	17,575,593	18,277,671	18,259,979
経常利益	（百万円）	2,171,530	3,520,848	5,578,695	4,538,037	4,197,319
当期純利益	（百万円）	1,693,947	2,936,379	4,399,855	3,845,213	3,392,326
資本金	（百万円）	635,402	635,402	635,402	635,402	635,402
発行済株式総数	（千株）	16,314,987	16,314,987	16,314,987	15,794,987	15,794,987
純資産額	（百万円）	14,607,272	16,493,041	20,440,081	21,504,804	23,664,924
総資産額	（百万円）	20,991,040	23,230,320	28,161,955	29,046,699	31,656,325
１株当たり純資産額	（円）	1,060.16	1,215.84	1,516.98	1,648.01	1,815.72
１株当たり配当額 （うち１株当たり中間配当額）	（円）	※ 148 (120)	60 (25)	75 (30)	90 (40)	95 (45)
１株当たり当期純利益	（円）	121.98	214.99	325.61	290.15	260.28
潜在株式調整後１株当たり当期純利益	（円）	121.97	214.99	325.61	290.15	260.28
自己資本比率	（%）	69.6	71.0	72.6	74.0	74.8
自己資本利益率	（%）	11.9	18.9	23.8	18.3	15.0
株価収益率	（倍）	18.2	8.7	11.6	9.0	12.2
配当性向	（%）	42.6	27.9	23.0	31.0	36.4
従業員数 ［外、平均臨時雇用人員］	（人）	70,710 ［9,917］	70,056 ［11,405］	70,224 ［13,182］	71,515 ［14,956］	73,133 ［16,689］
株主総利回り （比較指標：配当込みTOPIX）	（%） （%）	132.0 (102.0)	115.6 (107.9)	230.9 (152.5)	167.9 (150.2)	205.1 (202.2)
最高株価	（円）	2,475 (12,375)	2,283	3,891	3,824	4,000
最低株価	（円）	1,622 (8,110)	1,764	1,784	2,183	2,227

（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　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118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118期	第119期	第120期	第121期	第122期
決算期	2022年３月期	2023年３月期	2024年３月期	2025年３月期	2026年３月期
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）	260 (120)	300 (125)	375 (150)	450 (200)	475 (225)

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月期、2024年３月期、2025年３月期および2026年３月期において、潜在株式調整後１株当たり当期純利益は１株当たり当期純利益と同額です。

4　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。

5　「法人税、住民税及び事業税等に関する会計基準」（企業会計基準第27号　2022年10月28日）及び第20－３項ただし書きに定める経過的な取扱いを第121期の期首から適用しており、第121期以降にかか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。

2 【沿革】

年月	概要
1933年９月	㈱豊田自動織機製作所（現在の㈱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	㈱豊田自動織機製作所（現在の㈱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㈱、資本金　12,000千円）
1940年３月	豊田製鋼㈱（現在の愛知製鋼㈱）設立
1941年５月	豊田工機㈱（現在の㈱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㈱を吸収合併
1945年８月	トヨタ車体工業㈱（現在のトヨタ車体㈱）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㈱（現在のトヨタ自動車東日本㈱）設立
1948年７月	日新通商㈱（現在の豊田通商㈱）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㈱（現在の㈱アイシン）設立 名古屋ゴム㈱（現在の豊田合成㈱）設立
12月	日本電装㈱（現在の㈱デンソー）を設立し、自動車用電装品の製造事業を移管
1950年４月	トヨタ自動車販売㈱を設立し、販売業務を移管
５月	民成紡績㈱（現在のトヨタ紡織㈱）を設立し、紡績事業を移管
1953年８月	東和不動産㈱（現在のトヨタ不動産㈱）設立
1956年３月	トヨタ自動車販売㈱が産業車両を発売
1957年10月	米国トヨタ自動車販売㈱設立
1960年11月	㈱豊田中央研究所設立
1966年10月	日野自動車工業㈱・日野自動車販売㈱（現在は合併し、日野自動車㈱）と業務提携
1967年11月	ダイハツ工業㈱と業務提携
1975年12月	店舗用住宅を発売
1977年２月	個人用住宅を発売
1980年３月	ティース　トヨタ㈱（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㈱）を株式取得により子会社化
1982年７月	トヨタ自動車販売㈱と合併し、社名をトヨタ自動車㈱に変更
10月	トヨタ　モーター　クレジット㈱設立
1984年２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㈱を設立
1986年１月	トヨタ　モーター　マニュファクチャリング　Ｕ．Ｓ．Ａ.㈱（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㈱）およびトヨタ　モーター　マニュファクチャリング　カナダ㈱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（ＵＫ）㈱設立
1991年２月	トヨタ自動車九州㈱設立
1996年２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㈱設立
９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㈱（現在は同地域の子会社と合併）を設立
10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㈱（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㈱）を設立
1998年９月	ダイハツ工業㈱を株式取得により子会社化
10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㈱（現在は同地域の販売統括会社、持株会社と合併）を設立
2000年７月	金融統括会社トヨタファイナンシャルサービス㈱を設立
2001年４月	㈱豊田自動織機製作所（現在の㈱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
８月	日野自動車㈱を株式取得により子会社化
2002年３月	当社とプジョー　シトロエン　オートモービルズ　ＳＡ（当時）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㈲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㈲に変更）
４月	欧州における持株会社トヨタ　モーター　ヨーロッパ㈱（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
８月	中国第一汽車集団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
2004年９月	当社と広州汽車集団股份有限公司との間で合弁会社広州トヨタ自動車㈲（現在の広汽トヨタ自動車㈲）を設立
2005年10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㈱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㈱）
2006年３月	富士重工業㈱（現在の㈱ＳＵＢＡＲＵ）と業務提携
2010年10月	トヨタホーム㈱に住宅事業を承継
2012年７月	関東自動車工業㈱は、セントラル自動車㈱およびトヨタ自動車東北㈱と合併し、社名をトヨタ自動車東日本㈱に変更
2015年12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㈱の解散申請を、米国の管轄裁判所が認可
2017年２月	スズキ㈱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	マツダ㈱と業務資本提携
2018年３月	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	㈱ＳＵＢＡＲＵと業務資本提携拡大
2020年１月	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ズ㈱を設立し、両社の住宅事業を統合
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
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）
2023年５月	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・商用車事業の強化に向けて協業すると共に、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を締結（2025年６月に最終契約を締結）
2025年６月	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㈱との間で、三菱ふそうトラック・バス㈱と日野自動車㈱を統合する最終契約を締結（当該契約に基づき、2026年４月１日において、日野自動車㈱は当社の連結子会社から除外）

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602社、関連会社および共同支配企業159社（2026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。

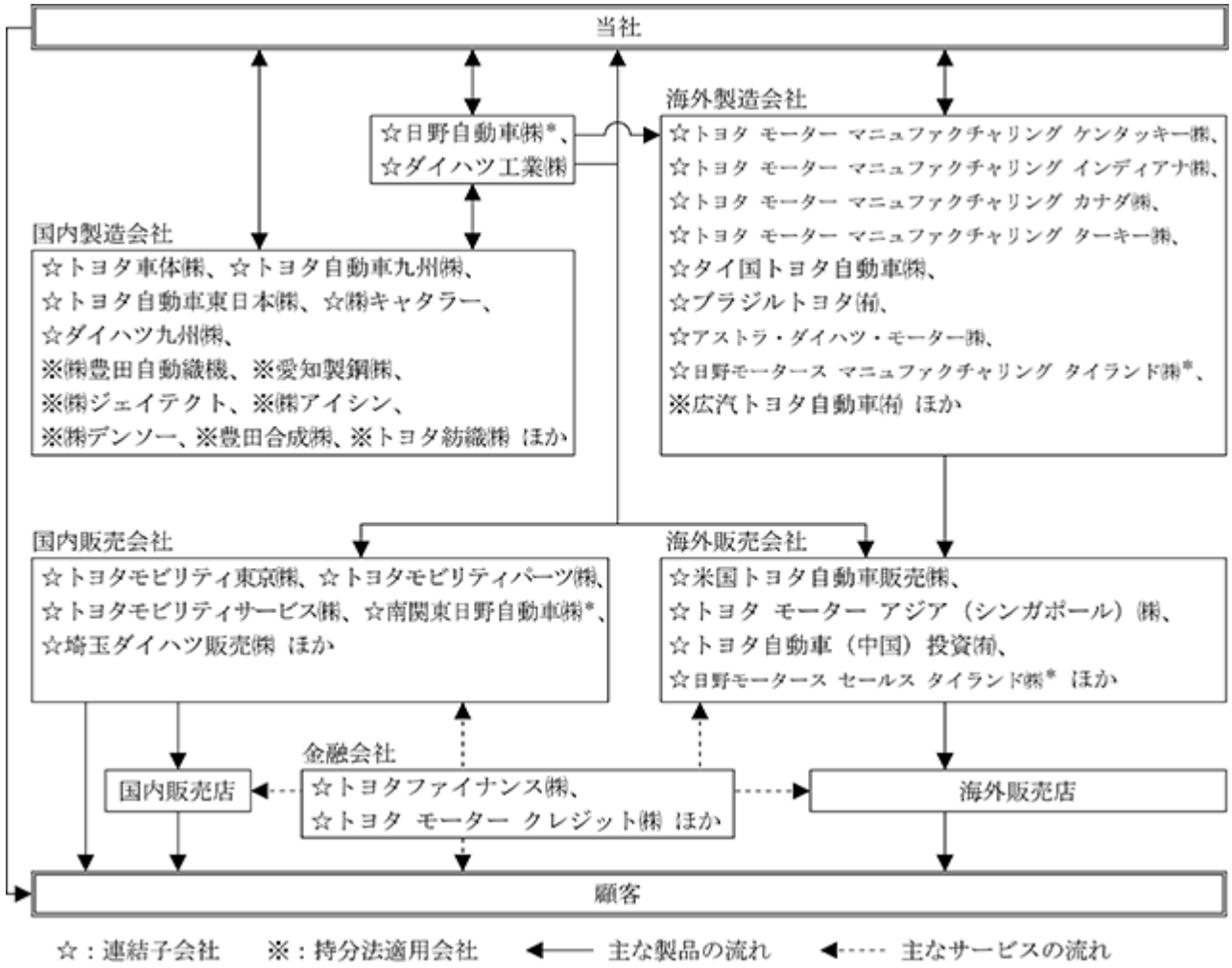
主な製品の種類
ＬＳ、ＲＸ、クラウン、カローラ、ＲＡＶ４、ヤリス、ハイラックス、カムリ、タコマ、 アーバンクルーザー、ハイランダー、ランドクルーザー、ライズ、シエンタ、ルーミー、ヴォクシー、 アルファード、ノア、プロフィア、タント　ほか

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。



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㈱、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㈱、金融会社を統括するトヨタファイナンシャルサービス㈱、ソフトウエ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・バイ・トヨタ㈱があります。

＊日野自動車㈱およびその連結子会社は、2026年４月１日の三菱ふそうトラック・バス㈱との経営統合に伴い、当社の連結子会社から除外されています。

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) 日野自動車㈱　＊１＊２	東京都 日野市	百万円 172,717	自動車	66.16	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
プライムプラネット エナジー& ソリューションズ㈱　＊１	東京都 中央区	百万円 84,958	自動車	51.00	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。 設備等の賃貸借…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
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。 設備等の賃貸借…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
ウーブン・バイ・トヨタ㈱	東京都 中央区	百万円 56	自動車	100.00	モビリティの新技術・事業開発の委託先。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。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　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。
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　バッテリー マニュファクチャリング㈱	Liberty, North Carolina, U.S.A.	千米ドル 0	自動車	90.00 (90.00)	北米製造会社の自動車部品の購入先。

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 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。 役員の兼任等…有
ウーブン・キャピタル・ ＬＰ　　＊１	Wilmington, Delaware, U.S.A.	千米ドル 560,000	その他	100.00 (　0.02)	
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　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 ファイナンス （ネザーランズ）㈱　　＊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　モーター マニュファクチャリング ターキー㈱　　＊１	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。
トヨタ　モーター マニュファクチャリング （ＵＫ）㈱　　＊１	Burnaston, Derbyshire, U.K.	千英ポンド 300,000	自動車	100.00 (100.00)	当社製品の販売先。
トヨタ自動車（中国）投資㈲	北京市 中国	千米ドル 118,740	自動車	100.00	当社製品の販売先。 役員の兼任等…有
レクサス（上海） 新エネルギー㈲　　＊１	上海市 中国	百万円 107,100	自動車	100.00	役員の兼任等…有
広汽トヨタエンジン㈲　＊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㈲　　＊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。
トヨタ　モーター　アジア （シンガポール）㈱	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。
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　モーター　アジア （タイランド）㈱	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	90.00 (90.00)	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	Sydney, 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。

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
ブラジルトヨタ㈲　＊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。
その他　568社　＊1					
(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	22.26 (0.00)	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	21.48	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	24.67	自動車車体および同部品の購入先。 設備等の賃貸借…有
㈱アイシン　＊2	愛知県 刈谷市	百万円 45,049	自動車	22.37 (0.03)	自動車部品の購入先。 設備等の賃貸借…有
㈱ジェイテクト　＊2	愛知県 刈谷市	百万円 45,591	自動車	24.33 (0.04)	自動車部品および工作機械の購入先。
豊田合成㈱　＊2	愛知県 清須市	百万円 28,119	自動車	21.74	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	24.72	自動車部品の購入先。 設備等の賃貸借…有
トヨタ紡織㈱　＊2	愛知県 刈谷市	百万円 8,400	自動車	32.45	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	21.76 (0.05)	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㈲	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。 役員の兼任等…有
広汽トヨタ自動車㈲	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。 役員の兼任等…有
その他　147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。

㈱東海理化電機製作所、フタバ産業㈱、㈱小糸製作所、愛三工業㈱、中央発條㈱、
大豊工業㈱、㈱ファインシンター、共和レザー㈱、トリニティ工業㈱、㈱メタルアート、
㈱ウェッズ

なお、日野自動車㈱は、2026年３月30日付で、澤藤電機㈱は、2026年５月15日付で上場廃止しています。

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㈱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 17,482,901百万円、税引前損失（△）△544,523百万円、トヨタ　モーター　ノース　アメリカ㈱の親会社の所有者に帰属する当期損失（△）△490,131百万円、資本額970,791百万円、総資産額 6,485,852百万円です。

6 2026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　ケンタッキー㈱	680,163百万円
トヨタ　モーター　マニュファクチャリング　インディアナ㈱	651,546百万円
トヨタ　モーター　マニュファクチャリング　ミシシッピー㈱	548,317百万円
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㈱	453,393百万円
トヨタ　モーター　マニュファクチャリング　テキサス㈱	156,623百万円
トヨタ　モーター　マニュファクチャリング（ＵＫ）㈱	116,369百万円
日野モータース　マニュファクチャリング　Ｕ．Ｓ．Ａ.㈱	115,626百万円
トヨタ　モーター　マニュファクチャリング　グアナファト㈱	96,132百万円
トヨタ　モーター　マニュファクチャリング　バハ　カリフォルニア㈲	52,208百万円
トヨタ　モーター　マニュファクチャリング　ミズーリ㈱	22,924百万円

7 日野自動車㈱は、2026年４月１日の三菱ふそうトラック・バス㈱との経営統合に伴い、当社の連結子会社から除外されています。

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2026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

当社および連結子会社（以下、トヨタという。）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いきます。

「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

グループビジョン「次の道を発明しよう」

グループビジョンは、トヨタグループ＊の目指すべき方向、トヨタグループ全員が立ち戻ることができるビジョン・価値観です。

「次の道を発明しよう」。

グループの創始者・豊田佐吉は「苦労する母親を少しでも楽にしたい」という想いで、「豊田式木製人力織機」を発明しました。そして、豊田喜一郎は「日本人の頭と腕で自動車工業を興さねばならない」との想いで「国産乗用車」を発明しました。誰かを想い、学び、技を磨き、ものをつくり、人を笑顔にする。発明への情熱と姿勢こそ、トヨタグループの原点です。

正解のない時代に、互いに「ありがとう」と言い合える風土を築き、多様な人財が活躍し、未来に必要とされるトヨタグループを目指していきます 。

＊ ㈱豊田自動織機、トヨタ自動車㈱、愛知製鋼㈱、㈱ジェイテクト、トヨタ車体㈱、豊田通商㈱、㈱アイシン、㈱デンソー、トヨタ紡織㈱、トヨタ不動産㈱、㈱豊田中央研究所、トヨタ自動車東日本㈱、豊田合成㈱、ダイハツ工業㈱、トヨタホーム㈱、トヨタ自動車九州㈱、ウーブン・バイ・トヨタ㈱の17社（2026年４月１日時点）



「商品軸」「地域軸」経営

当社は、「もっといいクルマづくり」を掲げ、Toyota New Global Architecture（TNGA）によるラインアップの群戦略などといった「商品を軸とした経営」と、お客様・地域社会に信頼される「その町いちばんのクルマ屋」を目指す「地域軸経営」により、強固な収益基盤を着実に築いてきました。

一つひとつの商品は、一朝一夕に生まれるものではありません。多くの仲間が、長い間積み上げてきたものであり、開発・生産・仕入先・販売店、そしてお客様や市場など、多くの関係者によって育てていただいたものだと考えています。地域の皆様との信頼関係も同様です。

さらに、2025年10月に開催されたジャパンモビリティショーにおいて、「トヨタ」「レクサス」「ダイハツ」「GR」に加え、新たに「センチュリー」ブランドを提案しました。

なかでも、「センチュリー」は、「ジャパン・プライドを世界へ発信するブランド」を目指しています。その名には「次の100年をつくる」という想いが込められており、日本発の新たな価値創造を通じて、当社は、持続可能で平和な社会の実現に貢献していきたいと考えています。

また、TOYOTAブランドについては、「TO YOU」という言葉に当社の想いを載せました。当社が発表したIMV Originは、あえて未完成の状態で工場から出荷することで、地域の中に「組み立てる」という新しい仕事を生み、さらには、暮らしや仕事の多様な用途に応じて自由にカスタマイズすることで、その地域にとって最適な一台を生み出していくことを目指しています。

当社グループの各ブランドが、これまで以上に明確な役割を担い、互いに補完し合うことで、お一人おひとりに応える多様な商品を通じ、お客様の選択肢をさらに広げていきます。

継続的な損益分岐台数の改善

当社は、2024年および2025年において、認証問題や余力不足と正面から向き合い、足場固めに取り組んできました。その結果、安全・品質が徹底され、余力創出が進み、生産も安定しました。一方で、人への投資や未来への投資の拡大に加え、米国関税の影響も重なり、足元では、損益分岐台数が大きく上昇しています。

この課題に対応すべく、全社一丸となった取り組みを開始しました。すべての地域・本部・カンパニーで、固定費の見直しや、原価改善・営業面の努力などによる収益の積み増しを進めるとともに、従業員一人ひとりが仕事のやり方を見直し、ムダのない正味作業を追求することで、生産性を一層向上させていきます。例えば、定型作業や付加価値が低い業務には、これまで以上にAIを積極活用し、人にしかできない仕事に集中することで、正味率を向上させます。このように、足場固めの成果を「稼ぐ力」に着実につなげ、損益分岐台数の改善に徹底的にこだわっていきます。環境が悪いときにも収益を上げ、ステークホルダーの皆様とともに成長への取り組みをサステナブルに継続できることが、当社に求められる経営体質だと考えています。

加えて、モビリティカンパニーへの変革に向けて、重要な役割を果たすのがバリューチェーン事業です。この事業は、新車販売後の長い保有期間を通じて、お客様に継続的な価値を提供するビジネスであり、これまで着実に成長してきました。これは、商品軸・地域軸経営によって築かれた強いブランドに支えられた多様な商品が、世界中で1.5億台の保有につながったことに加え、修理のしやすさや補給部品の供給力も含めた商品力、高水準の残価をサービス・金融・中古車販売・保険などの現場が、1台1台の価値を最大限に活かそうと努力してきた結果です。今後は、新車とバリューチェーン事業の好循環に加え、ソフトウエアや多様なモビリティ・サービスを通じた新たな価値創造を推進し、収益基盤の一層の強化を図っていきます。

また、生産現場をはじめとする各職場では、多くの課題に向き合いながらも、「もっといいクルマ」を目指して日々、改善に取り組んでいます。その努力を結果に結びつけるべく、経営陣と現場が一体となり、各職場の力を最大限に発揮できる環境づくりに取り組んでいきます。

モビリティカンパニーへの変革

当社は、すべての人に「移動の自由」を届ける企業への変革を目指し、事業活動を推進しています。将来にわたり、クルマが世の中の役に立ち、お客様を笑顔にするモビリティであり続けるためには、交通事故や環境負荷等の課題を低減するとともに、利便性や快適性、運転の楽しさといった価値を高めていくことが必要です。クルマを真ん中に置いて、データやエネルギーの可動性を高め、社会システムとの融合を視野に入れ、新しい移動価値の創造と新しい産業構造をつくっていくことに挑戦していきます。

［交通事故ゼロ社会への貢献：SDV（Software Defined Vehicle）］

モビリティカンパニーへの変革のリード役となるのがSDVです。当社がSDVに取り組む一番の目的は交通事故ゼロ社会の実現であり、SDVを通じて、より安全・安心で、楽しい移動を実現します。交通事故ゼロ社会の実現はクルマの技術革新だけでは難しく「クルマ」「ヒト」「インフラ」の三位一体での取り組みが不可欠です。例えば、クルマだけの進化では補えない死角からの飛び出しに、路上インフラのセンサー情報を活用するインフラとの協調や、ドライバー（ヒト）の運転を自律的にサポートしてくれるAIエージェントなどです。

クルマが社会とつながるためには、切れ目のない通信環境やデータセンターなどの整備が重要であり、その基盤構築を進めています。

当社は「安全・安心を一丁目一番地」としながら、お客様とともに育つAIエージェント、プロフェッショナルや若かりし頃の運転を再現するクルマなど、データとAIが生み出すSDVの多様な価値を保有1.5億台の強みを活かし、具体化させていきます。ソフトウエア開発の土台となる電子プラットフォームの刷新や、モデルチェンジ後のＲＡＶ４に搭載されたソフトウエアづくりプラットフォーム「Arene」を通じて、安全・安心かつ高品質なソフトウエアを継続的にお客様に提供していきます。

引き続き、産業を超えたパートナーとも力を合わせて、当社らしいSDVの基盤整備を加速していきます。

［Toyota Woven City］

当社は、モビリティカンパニーへの変革を掲げ、その変革に向けて、新たなプロダクトやサービスを生み出していく「モビリティのテストコース」として、Toyota Woven City（トヨタ・ウーブン・シティ）を位置づけています。当社グループの一社であるウーブン・バイ・トヨタが、当社とともにプロジェクトを進めており、2025年９月にオフィシャルローンチを迎えました。企業・個人が様々なプロダクトやサービスの実証を開始するとともに、一部住民が居住を開始しています。

当社のモノづくりの知見やウーブン・バイ・トヨタのソフトウエア技術、そしてそれぞれのInventor（発明家）が持つ様々な強みや専門性といった、自分たちが持っていないものを掛け合わせることで、今は存在しない価値をつくり出していきます。それが、私たちが目指す「カケザン」による発明です。

さらに、この「カケザン」による発明を加速させる施設として、2026年４月より「Woven City Inventor Garage」（以下、Inventor Garage）の稼働を開始しました。Inventor Garageは長年にわたり、乗用車を生産してきたトヨタ自動車東日本㈱の東富士工場プレス建屋をリノベーションして誕生した施設です。東富士工場が培ってきたモノづくりの魂を受け継ぎ、未来のイノベーションへとつなげる、Toyota Woven Cityの象徴でもあります。Inventor Garageでは、発明品のプロトタイプを製作するモノづくりスペースや、実証スペースが備えられており、プロダクトやサービスの開発拠点となることが期待されています。

Toyota Woven Cityは、ヒト・モビリティ技術・インフラが互いに連携するしくみなどの実証を行い、安全・安心な「モビリティ社会」の実現を目指します。想いをともにする人々と、Toyota Woven Cityからモビリティカンパニーへの変革を目指し、未来を紡いでいきます。

ステークホルダーとの関係強化・文化

当社の持続的な企業価値向上のためには、株主・投資家の皆様をはじめ、お客様、地域社会、販売店、仕入先など多様なステークホルダーとの信頼関係を一層強化させていくことが重要な課題であると認識しています。

［TOYOTA WORLD ARIGATO FEST. 2025］

2025年12月、当社グループを支える地域社会、各地域の販売店、取引先、投資家の皆様をご招待し、日頃の感謝を伝える場としてTOYOTA WORLD ARIGATO FEST. 2025を開催しました。当イベントでは、トヨタが今後投入を予定している新型車をご覧いただいたほか、開発中の様々なモビリティを体感していただきました。

今回のイベントで相互に交わされた「ARIGATO」から、当社は、ステークホルダーの皆様と築いてきた信頼の大切さを改めて実感しました。「ARIGATO」と言い合える関係を、世代を超えて受け継ぎ、その絆をさらに深めていきます。

［TOYOTA ARENA TOKYO］

2025年10月にTOYOTA ARENA TOKYOがオープンしました。男子プロバスケットボールリーグ Bリーグ「アルバルク東京」のホームアリーナとして使用するほか、様々なスポーツ観戦やエンターテインメント興行に対応可能な多目的アリーナです。コンセプトは「可能性にかけていこう」です。スポーツや音楽で頑張る人たち、特に若い方たちが可能性に挑戦する場所として、活用してもらいたいと考えています。

TOYOTA ARENA TOKYOがバスケットボールをはじめとするスポーツやエンターテインメントを愛する人にとっての憧れの場に。そしてファンの皆様、ここに住む人、働く人、訪れる人、一人ひとりと一緒になって、365日の賑わいをつくっていくとともに、スポーツの、モビリティの、この街の、あらゆる可能性を解き放つ場所になっていくことを目指します。

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）サステナビリティの考え方

トヨタグループの原点である「豊田綱領」に「上下一致、至誠業務に服し、産業報国の実を挙ぐべし」とあるように、「世のため人のためになる仕事をすること」「クルマづくりを通じて人々の幸せや社会の発展に貢献すること」こそ、当社が大切にすべき価値観や行動規範であると考えています。

その原点に立ち返って、2020年に取りまとめた「トヨタフィロソフィー」において、当社は、トヨタの使命を「幸せの量産」と定めました。お客様をはじめとする世界中のステークホルダーの幸せに貢献するために、社会と企業の持続的な発展をめざす。これは言い換えれば、「サステナビリティ経営」を実践していくことに他なりません。

「豊田綱領」と「トヨタフィロソフィー」を軸にした経営を通して、「もっといいクルマをつくろうよ」「町いちばんの会社を目指そう」「自分以外の誰かのために行動しよう」という価値観、「トヨタらしさ」が浸透し、商品・事業の土台が築かれてきました。

これから当社がやるべきことは、この土台の上で、「幸せの量産」という使命を果たすために、さらなる成長戦略・サステナビリティ経営のあり方を描き、その道筋を具体化していくことであると考えています。

トヨタがめざしているのは、誰ひとり取り残さず、すべての人に「移動の自由」をお届けするモビリティカンパニーへの変革です。このビジョンを具現化する上での重要課題（マテリアリティ）を、お客様、地域社会・取引先、従業員というステークホルダーの視点を踏まえて、「移動価値の拡張」「安全・安心」「人類と地球の共生」「くらしと雇用を守る」「全員活躍」「強固な経営基盤」という6つにまとめています。

そして、その中心にあるクルマづくりに対する想いを「クルマの未来を変えていこう」という言葉に込めました。

将来にわたって、クルマが世の中の役に立ち、お客様を笑顔にするモビリティであり続けるためには、交通事故や環境負荷の増大、渋滞など、クルマが生み出すネガティブなインパクトを最小化し、同時に、利便性や快適性、運転の楽しさなど、クルマの感性価値を高め、ポジティブなインパクトを最大化していくことが必要であると考えています。

当社にとって、「モビリティカンパニーに変革する」ということの意味は、クルマの進化を通じて、「モビリティ社会」をつくるお役に立ち、新しい産業構造をつくっていくことであると考えています。そのリード役を務める使命感をもって、多くの仲間とともに行動してまいります。

正解が分からない今のような時代こそ、「意志ある行動」を積み重ねていくことが重要であると思います。豊田佐吉翁が大切にしていた「百折不撓」の精神を胸に、信念をもって、クルマの未来を変えていくために挑戦し続けてまいります。

＜トヨタのマテリアリティ（重要課題）＞

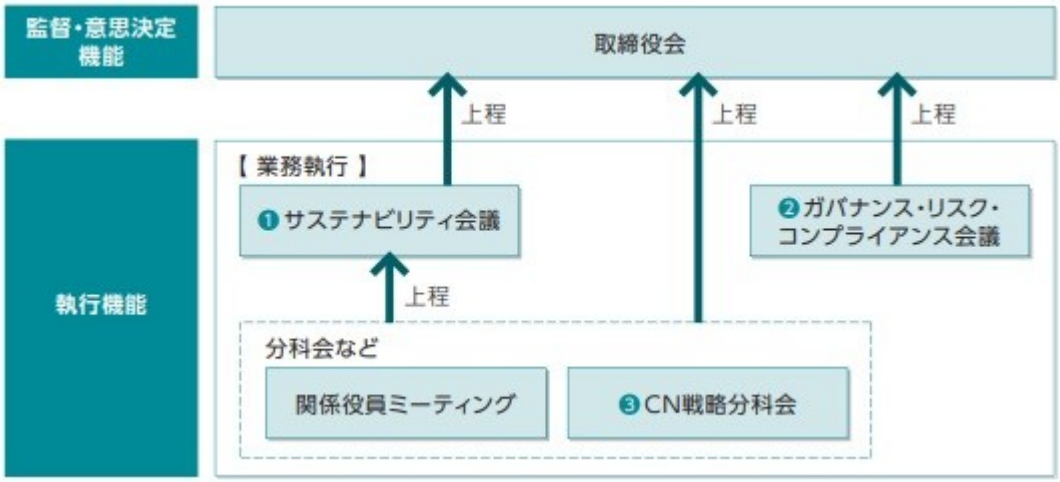


（2）ガバナンス

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。

経営に関わる横断的なサステナビリティの重要課題を審議するため、社長が議長を務め、主に環境、社会課題に関するテーマを扱うサステナビリティ会議と、Chief Risk Officerが議長を務め、ガバナンスに関するテーマを扱うガバナンス・リスク・コンプライアンス会議を設置しています。その他、より実務に近い個別の課題・テーマは、関係部門の責任者が出席するミーティング・CN戦略分科会で審議する体制を構築しています。

＜サステナビリティ推進体制＞



	サステナビリティ会議	ガバナンス・ リスク・ コンプライアンス会議	CN戦略分科会
議長	社長	CRO兼CCO	CN開発センター長
メンバー	副会長１名、 副社長２名、 社外取締役１名、 社外監査等委員２名、 CRO兼CCO１名、 他３名	副社長２名、 社外取締役１名、 社外監査等委員３名、 監査等委員１名、他４名	副社長２名、 執行役員４名、 他10名
2025年度 開催実績	４回	４回	３回
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
内容	サステナビリティに関連する重要案件について、審議・決定・活動を推進することで企業価値向上に貢献	ガバナンス・リスク・コンプライアンスに関連する重要事項、特に経営レベルで方向付けが必要な案件を提案・審議	カーボンニュートラルおよび環境課題に関わる、グローバルの重要動向への共通認識を醸成 上記に関する目標・KPI などの経営上の重要施策を報告・審議

CCO：Chief Compliance Officer, CRO：Chief Risk Officer

（3）リスク管理

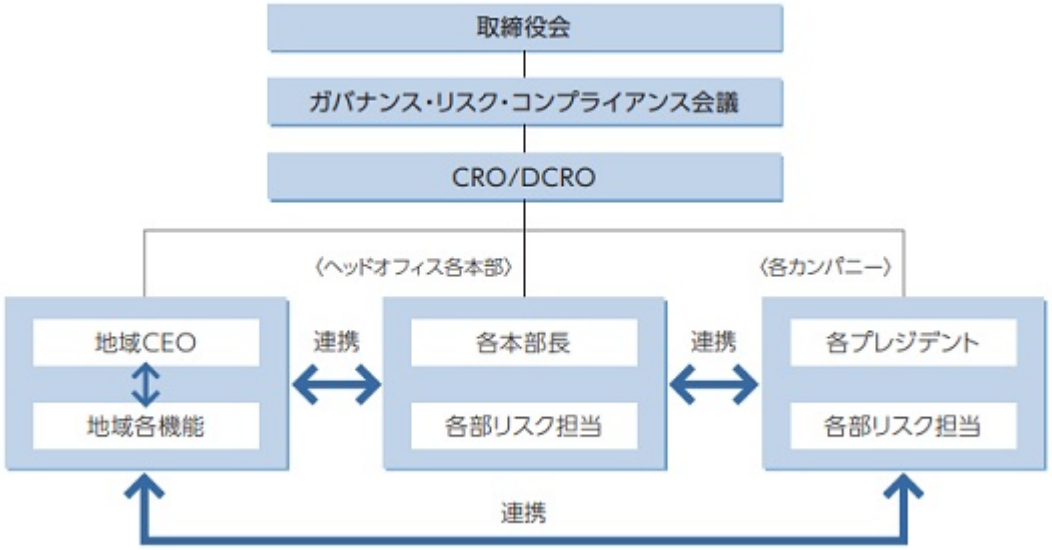
当社は、カーボンニュートラル、移動価値の拡張（電動化・知能化・多様化など）をはじめとする自動車産業を取り巻く状況や価値観の大変革時代において、常に新たな挑戦が求められるなか、不確実性への対応としてリスクマネジメントをより一層強化してまいります。

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・軽減し、適切に管理するために、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、各地域にリスクマネジメント統括を配し、以下の推進体制を構築しています。

なお、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）等を参考にして構築され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、定期的なリスクの識別・評価・集約・対策導入・モニタリングを実施しています。

また、識別されたリスクのうち、当社にとって重大と判断されたリスクについては、CROを議長とした「ガバナンス・リスク・コンプライアンス会議」にて審議し、取締役会等へ適切に付議し、事業の推進を図っています。

＜推進体制＞



（4）人的資本に関する考え方

当社は、「モノづくりは人づくり」の理念のもと、最大の財産は「人」であるとして、創業当初より人材育成に取り組んできました。人材育成の共通基盤は、トヨタの「思想（トヨタフィロソフィー）」「技（トヨタ生産方式：TPS）」「所作（トヨタウェイ2020）」です。「自分以外の誰かのために」という「思想」のもと、徹底的にムダを無くし、リードタイムを短くするTPSという「技」を身につけ、自らの行動、すなわち「所作」によって、「思想」を実現する人材を育成します。こうした人材が、現場で自律的に考え、行動することは、環境変化への対応力を高めるものと考えています。

①ガバナンス

当社は、人的資本に関する課題を的確に捉えるため、従業員との対話を重視しています。特に、労使協議会・労使懇談会には、サステナビリティ会議の出席メンバーでもある社長・副社長らが参加し、従業員の声や人的資本に関する課題の把握と解決の方向性を見出す機会としています。

把握された課題のうち、特に重要なものや、機能横断的に対応するテーマは、「第２ 事業の状況 ２ サステナビリティに関する考え方及び取組（２）ガバナンス」に記載のサステナビリティ会議に上程し、重要事項の審議・決定および人的資本に関する「サステナビリティ重点取り組みテーマ」の推進につなげています。

＜参考＞ 2025年度　開催実績

・サステナビリティ会議：４回

・労使協議会：４回

・労使懇談会：２回

②戦略

当社は、モビリティカンパニーへの変革を進める上で、お客様、地域社会・取引先、従業員というステークホルダーの視点を踏まえ、マテリアリティ（重要課題）を６つにまとめました。そのうち、「全員活躍」、「くらしと雇用を守る」において、人的資本に関わる６つの重点実施項目を特定しました。

マテリアリティ		ありたい姿
全員活躍	人材育成	トヨタの理念に基づき「誰かのために、自ら考え、行動し続ける」人材の獲得・育成
	従業員との対話	相互信頼・相互責任に基づく会社と従業員との対話により、行動につなげる
	DE&I	トヨタで働くすべての人が尊重され、多様な才能や価値観を持つ人材が個性、強み、能力を最大限発揮
	労働慣行	安定雇用と労働条件の維持・向上を図り、従業員の安心感と地域社会の持続的発展に貢献
	健康・安全衛生	従業員や家族の健康と幸せを守り続けるとともに、安全文化を浸透させ全災害ゼロを目指す
くらしと雇用を守る	人権の尊重	事業活動に関わるすべての人の人権尊重

これらの重点実施項目に対する取り組みを進めることが、未来を担う人材の育成において重要と考えています。

③リスク管理

当社では、従業員との対話、エンゲージメントサーベイ、相談窓口などの複数のコミュニケーション手段を通じて、逐次職場の現状把握を進めることに加え、各種法改正や外部環境の変化を踏まえた情報収集やベンチマークを通じて、人的資本に関するリスクの把握を行っています。

これらを通じて識別されたリスクのうち、全社的な観点から重要と判断されるものについては、「第２ 事業の状況 ２ サステナビリティに関する考え方及び取組（３）リスク管理」に記載のプロセスに基づき、経営層での意思決定や取り組みの検討につなげています。

④指標と目標

重点取り組みテーマの「ダイバーシティ人材の活躍推進」に関連し、当社単体における代表的な指標と、その目標・当事業年度実績は下表のとおりです。

指標	目標	実績（2025年度）	
女性管理職数 （単体）	2014年時点に対し、2030年に５倍	455人 （2014年時点比　4.5倍）	（注1）
男性育児休業取得率 （単体）	2025年４月１日～2030年３月31日の期間における平均育児休業取得率を85%以上とする	79.0%	（注2）

（注）１　2026年３月31日時点

２　「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６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。

また現在、人的資本におけるマテリアリティに関する指標を連結子会社から収集し、実態把握を進めています。

（５）気候変動関連課題への対応（TCFDに基づく気候関連財務情報開示）

トヨタは、カーボンニュートラル（CN）実現に貢献することを通じて、人と自然が共生する持続的な社会の構築を目指しています。「トヨタ地球環境憲章」、「トヨタ環境チャレンジ2050」の理念の下、気候変動関連のインパクト・リスク・機会の対応に取り組むとともに、クルマのライフサイクル全体で2050年CNを実現するため、全力で取り組んでいます。「誰ひとり取り残さない」「すべての人に移動の自由をお届けしたい」との思いから、マルチパスウェイ戦略を軸に、多様な選択肢で温室効果ガス排出量を着実に削減していきます。

①ガバナンス

気候変動関連課題の取締役会による監督

トヨタは、取締役会を気候変動関連課題（リスク・機会を含む）に対応する監督・意思決定機関と位置付けています。社会動向に応じた戦略を効果的に立案・実行するため、気候変動関連の重要な事案が生じた場合、取締役会に上程しています。

気候変動関連課題への対応（年一回以上のリスク・機会の評価・管理を含む）はCN戦略分科会などを中心に実施し、取締役会が監督しています。また、サステナビリティおよび気候変動関連課題間でのトレードオフも含め、各会議体で審議された結果を踏まえて、取締役会が意思決定を行なっています。気候変動関連の目標の策定・進捗確認・見直しについては、取締役会の監督の下、製品環境委員会・連結環境委員会での審議を経て、CN戦略分科会にて審議・承認しています。会議体の詳細については、「第２ 事業の状況 ２ サステナビリティに関する考え方及び取組（２）ガバナンス」を参照ください。

2025年における取締役会での意思決定の事例としては、中国のカーボンニュートラル実現への貢献に向け、上海市との包括的提携契約の締結や、BEVや電池の開発・生産会社であるレクサス（上海）新エネルギー有限会社の設立の承認が挙げられます。当該会社ではレクサスブランドのBEVを開発し、2027年以降に生産開始を予定しています。

②戦略

a. トヨタの戦略（マルチパスウェイ戦略の基本的な考え方）

クルマが社会で必要な存在であり続けるための喫緊の課題がカーボンニュートラル（CN）です。トヨタの活動の軸は、モノづくりやサプライチェーンの脱炭素化を進めながら、モビリティにおいて 「マルチパスウェイ」戦略の下、世界中のお客様に選択肢を提供していくことです。エネルギーの未来に寄り添ったモビリティのあり方を考えていくことを大切にしています。その為には、地球環境やサステナビリティの観点で、化石燃料への依存を減らしていく必要があります。その上で、中長期的には、再生可能エネルギー等の普及が進み、「電気」と「水素」が社会を支える有力なエネルギーになっていくと考えられます。一方で、短期的には、世界各地の現実に向き合い、エネルギーセキュリティを担保しながら、プラクティカルに変化を進めていくことが重要です。だからこそ私たちは、電気と水素の未来を見据えながら、多様なエネルギー事情やお客様ニーズに寄り添ったモビリティの選択肢を提供していきます。プラクティカルなトランジションを軸に、CNの実現をめざしていくことが、マルチパスウェイ戦略の根底にある考え方です。

b. 気候変動関連のインパクト・リスク・機会の特定および評価

インパクト・リスク・機会の概要

トヨタは特定されたインパクト、リスク、機会（IRO）を起点として、将来に影響を与える可能性のある要因を把握し、トヨタの戦略、移行計画のもとで適切に対応しています。気候変動関連のIROの概要は以下のとおりです。

・インパクト：企業の活動または取引関係の結果として、企業が環境および社会に与える影響

・リスク

移行リスク：気候変動政策の導入・強化や低炭素技術の進展など、低炭素社会への移行が企業に与えるネガティブな影響

物理的リスク：気候変動により生じる物理的気候事象が企業に与えるネガティブな影響

・機会：低炭素社会への移行や気候変動の進展により生じる、市場変化への対応や技術革新などが、企業に与えるポジティブな影響

気候変動関連のリスク・機会については、シナリオ分析を用いた特定・評価プロセスを構築しています。IROの重要性の解像度を上げるため、財務影響評価もプロセスに含めて実施しています。IROを評価する際の時間軸は以下のとおりに分類しています。

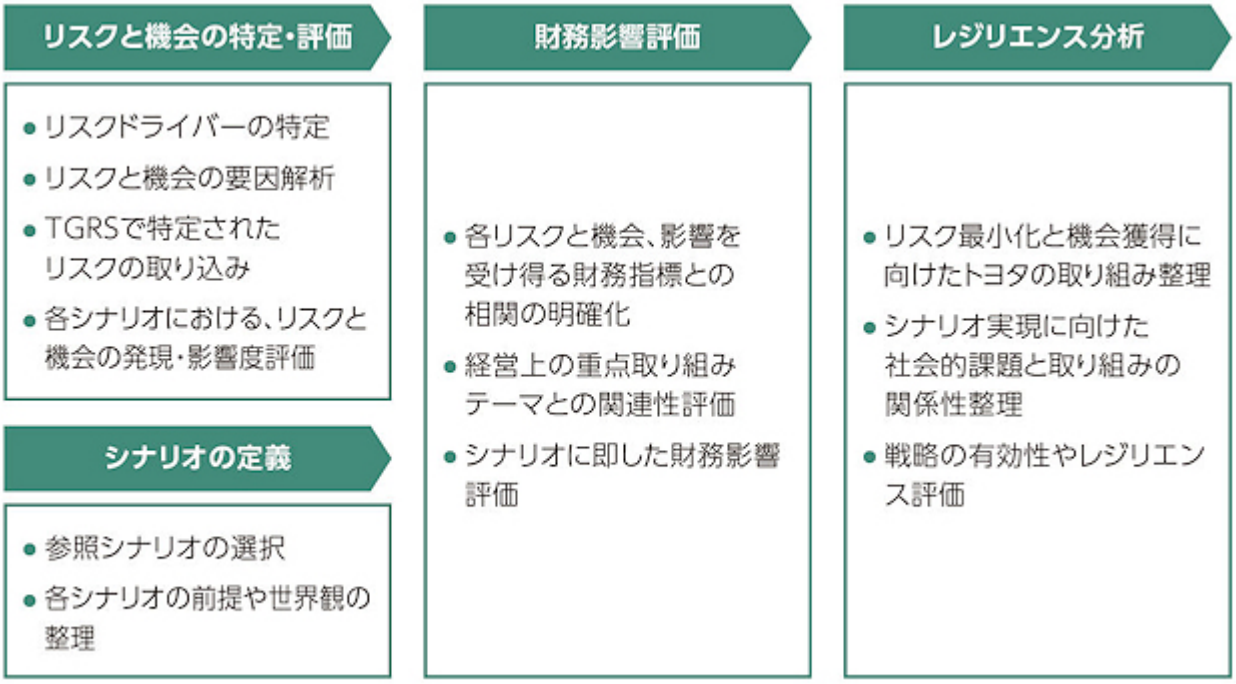
短期	中期	長期
1年	1年超～5年	5年超

気候変動関連のインパクトの特定および評価するプロセス

トヨタは、トヨタおよびバリューチェーンにおける活動を分析し、環境および社会に与えうるインパクトを特定し、それらのインパクトについて、深刻度（影響の規模および範囲）と発生可能性の二つの軸で評価を実施しています。トヨタの温室効果ガス（GHG）排出量は、Scope３（Scope１および２以外の間接排出）、特にカテゴリー11（製品の使用による排出）が多くの割合を占めており、気候変動への影響が大きく、バリューチェーン全体での削減の取り組みが重要と考えています。一方、Scope１（事業者自らによる温室効果ガスの直接排出）および２（他社から供給された電気、熱・蒸気の使用に伴う間接排出）は排出量割合こそ小さいものの、自社での直接管理が可能な範囲であり、ライフサイクルCO2ゼロチャレンジを掲げるトヨタにとって重要だと考えています。

気候変動関連のリスクと機会の特定および評価するプロセス

気候変動に関する社内専門チームと社外専門家により、多様な将来の社会像を想定したシナリオ分析を行い、気候変動関連のリスクと機会を特定・評価するとともに、戦略のレジリエンスを評価しています。



TCFDおよび環境省のガイダンスに基づき、トヨタ自動車にて作成

リスクと機会の特定・評価

将来の社会像を想定した気候変動関連のリスクと機会の主要な変動要因（リスクドライバー）を、移行リスク（政策・法規制／市場／技術／評判）、物理的リスク（急性／慢性）のそれぞれの観点で特定しています。リスクと機会に至るまでの要因解析を実施することによる、リスクと機会の洗い出しを行い、要因解析により特定したリスクと機会に、ISSB*が公表する「産業別ガイダンス」において定義されている開示トピックのほか、外部情報を参照し特定した気候変動関連のリスク・機会項目、および全社横断的リスク管理の仕組みである、TGRSで特定された気候変動関連のリスクを取り込んでいます。また、特定したリスクドライバーを前提とした各シナリオにおいて、リスクと機会の発生可能性と影響度がどのように変化するかを検証し、各リスク・機会の重要性については、発生可能性・影響度の定量的評価に加え、企業の社会的責任やトヨタの重要課題との関連等を考慮した定性的評価をもとに総合的に判断しています。

＊ International Sustainability Standards Board：国際サステナビリティ基準審議会

シナリオ分析の概要

シナリオ分析は、TCFDや環境省のガイダンスにおいて示されるプロセスに基づき実施し、移行リスク・機会を評価する1.5℃シナリオ分析、および気候ハザードに基づく物理的リスクを評価する４℃シナリオ分析を実施しています。

・分析対象

移行リスク・機会：トヨタおよび連結会社における自動車事業とサプライチェーン

物理的リスク：トヨタおよび連結子会社、連結子会社以外の車両生産会社

・影響評価の対象期間

移行リスク・機会：～2035年

物理的リスク：～21世紀後半

1.5℃シナリオ分析

シナリオ選定

トヨタは、参照シナリオとして、IEA*1、IPCC*2、AR6*3WG3報告書などの複数の公表シナリオを選択しています。社会を支えるエネルギーは再生可能エネルギーの普及に伴い、電気と水素に収れんしていくと考察する一方、足元では各国・各地域でさまざまなエネルギー事情に応じて、トランジションの進度が異なることを認識しています。

近年の世界情勢からも、環境問題と経済安全保障との両立が議論され始め、国際的なインフレによる再生可能エネルギー投資の鈍化や、欧米などでのBEVの販売増加傾向の停滞といった事象も見受けられます。また、気候変動枠組条約締約国会議（COP）をはじめとする国際的な議論の場においても、将来に至るまでの過渡期の対応について議論が進んでおり、各国・各地域の事情に応じ、多様な脱炭素手段導入の重要性について認識が広がっています。

上記の背景認識の下、中長期的には電気と水素が社会を支える有力なエネルギーになっていく未来を見据えながら、短期的には各国・各地域のエネルギー事情と、多様なお客様のニーズに寄り添ったモビリティの選択肢を提供し、プラクティカルにトランジションを進めていくことが、トヨタのマルチパスウェイ戦略の考え方です。

1.5℃シナリオにおける分析では、乗用車について、BEV・PHEVの導入を主要な施策として脱炭素策を論じたIEAのNZEシナリオ*4に加え、地域性や緩和策の多様化（炭素除去（CDR＊5）、炭素回収・貯留技術（CCS*6）、カーボンニュートラル（CN）燃料など）を反映したその他の1.5℃シナリオも考慮し、戦略のレジリエンスを評価しています。

各シナリオの前提・世界観については、以下のように整理しています。

IEA NZEシナリオ（IEA『World Energy Outlook 2025』）では、グローバルに電化と再生可能エネルギーが拡大し、発電部門からのGHG排出量削減により、他部門からの排出量も削減されます。運輸部門では、比較的電化が容易な道路輸送分野においてBEVが普及することにより、GHG排出量が削減されますが、実際には、各国・各地域のエネルギー事情と政策展開により、これら施策の取り組み進度、時間軸には遅れが生じることもあり、その場合はCDR技術が必要としています。

その他の1.5℃シナリオでは、エネルギー・経済安全保障や産業力低下の懸念などにより、各国・各地域のエネルギー事情と政策展開による緩和策進展の遅れが世界全体に及び、脱炭素技術の市場導入には初期段階に多大な投資が必要であり、投資状況により進展に差が生じ得るとしています。また、低排出電力による電化以外の脱炭素化技術も活用しつつ、道路輸送分野のバイオ燃料利用については、食料競合や自然環境保護のための土地利用制約による供給量の差異など、導入量拡大には制約も生じ得ると同時に、燃料価格の上昇を伴うとしています。より遅いGHG排出削減から、気温上昇のオーバーシュートが生じざるを得ず、NZEシナリオより大規模・大量のCDR技術を、後々導入することが前提となります。

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

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

＊3 6th Assessment Report：第6次評価報告書

＊4 Net Zero Emissions by 2050 Scenario

＊5 Carbon Dioxide Removal

＊6 Carbon Capture and Storage

IEA NZEシナリオの検討

IEAは、NZEシナリオ実現には、再生可能エネルギーの積極的な導入による電力の脱炭素化と乗用車のBEV化の進行などにより、2030年以降に急速にGHG排出量を削減し、2050年には保有車も含めてネットゼロを達成することが必要だと報告しています。その実現においては、各国政府が、カーボンプライシング／燃費規制の厳格化／内燃機関車の販売禁止など、野心的な気候政策を実施すると同時に、BEVを普及させるためのインセンティブ策を拡大することが前提となります。政策と消費者の環境意識の向上による市場のBEV受容とともに、技術面で、車両電動化、革新的な電池開発、再生可能エネルギー電力を活用したエネルギーマネジメントシステムなどの進展、社会全体で電化と再生可能エネルギーへの転換、エネルギー効率の改善によるエネルギー消費量の抑制が必要としています。また、電化が困難な分野で残る化石燃料、電化と再生可能エネルギーへの転換遅れには、CDR技術による大気からの炭素除去が必須としています。2023年版以前のIEA World Energy Outlookでは、NZEシナリオにおいて、CDR技術の活用は想定されていませんでしたが、2024年版では活用が必須となり、2025年版ではより多くの活用が必須と報告しています。本シナリオにおける移行リスクや実現に向けた社会的課題は以下だと考えています。

本シナリオにおける移行リスク

・燃費・GHG・ZEV規制不適合による罰金など
・規制対応に伴う急な商品変更による減産や販売台数の低下
・パワートレーン技術開発にともなう研究開発費用の増加
・BEV関連の原材料需要増加にともなう供給不足と調達コストの増加
・再生可能エネルギー電力価格の高騰による製造コストの増加

本シナリオの実現に向けた社会的課題

・再生可能エネルギー導入を促進する政策と投資の実行
・電池材料確保のための社会システム構築とリサイクル技術開発
・電気や水素利用の脱炭素技術革新と低コスト化
・電動車普及にともなう充電インフラの整備
・脱炭素技術やCDR技術導入にともなう費用負担増加

その他の1.5℃シナリオの検討

IEAのNZEシナリオに加え、各国・各地域のエネルギー事情と政策展開の差異を詳細に分析するため、IPCCや各研究機関が公表している複数の1.5 ℃シナリオ群を比較検討しています。パリ協定1.5℃実現に向けた道筋は以下の通りです。

・エネルギー部門：

再生可能エネルギー利用のほか、CCSなどの多様な技術を導入。バイオ燃料や合成燃料などの低炭素燃料・CN燃料を導入

・運輸部門：

車両の電動化のほか、省燃費車の活用やバイオ燃料・合成燃料などの低炭素燃料・CN燃料に対応

・各国・各地域の差異：

各国・各地域の事情に応じて、バイオマスなどの再生可能エネルギーをそれぞれ最大限に活用、過渡期には炭素回収・利用・貯留技術（CCUS*）と組み合わせた化石燃料利用も行うことで、経済発展とCNの両立を目指す。低炭素燃料・CN燃料などの多様なエネルギーインフラ整備が進むことにより、それぞれの利便性にも基づいて、多様なエネルギーとパワートレーンを選択

*Carbon Capture, Utilization and Storage

本シナリオ群における移行リスク

・BEV推進に関わる移行リスクはIEAのNZEシナリオと同様だが、現時点での各国・各地域のBEV導入の実績、施策の見直しを踏まえると、トヨタの戦略・財務への影響は比較的小さい

・バイオ燃料や合成燃料などの低炭素燃料・CN燃料の普及遅れ

・自動車燃料多様化にともなう研究開発費用の増加

・電力以外にも、ガス燃料や液体燃料などエネルギーの低炭素化にともなうエネルギー調達コストの増加

本シナリオ群の実現に向けた社会的課題（IEAのNZEシナリオより多様化）

・水素／バイオ／合成燃料など各国・各地域に適合した低炭素燃料・CN燃料の技術開発と普及初期段階での導入支援

・バイオ燃料に関わる食料競合などの問題解決と燃料価格の上昇抑制

・他部門との連携による低炭素燃料・CN燃料の供給確保

・安定したエネルギー供給に向けたインフラ整備や政策支援など

1.5℃シナリオにおけるリスクと機会のトレードオフ

電動化による売り上げ変動にかかる機会が考えられる一方で、研究開発費用の増加や原材料調達コストの増加などのリスクがトレードオフとして発生します。

４℃シナリオ分析

シナリオ選定

４℃シナリオ分析における参照シナリオとして、IPCC AR6 WG1 SSP5-8.5を選択しています。IPCC SSP5-8.5は、化石燃料依存型の経済発展の下、気候政策が導入されない最大排出量シナリオであり、物理的気候事象が極端に頻発化・激甚化するシナリオです。本シナリオの下で分析を行うことで、事業活動のレジリエンスを評価しています。

４℃シナリオの検討

本シナリオ下における主な物理的リスクは、以下だと考えています。

・自然災害の頻発化や激甚化の結果、サプライチェーンが分断することによる生産・販売の停止

・水不足や水コスト増加による工場操業への影響

リスクの高い拠点のスクリーニングは、以下のとおり実施しました。

・洪水による河川氾濫／内水氾濫／高潮による浸水ハザードについて、国内外の事業拠点（日本国内137拠点・海外73拠点）の地理的座標を用いて、リスクの高い拠点を特定

・気候変動による将来変化が見られ、リスクに留意すべき（ハザードグレードがB以上）と評価された国内外の拠点を特定

リスク分析の結果として、国内外の事業拠点の一部において河川氾濫リスク／内水氾濫リスク／高潮リスクが特定されましたが、影響は軽微であることを確認しました。

ハザードグレードの定義

グレード	グレード定義
A	浸水により1階が概ね水没する
B	一般的な対策では屋内への浸水を防ぐことが困難
C	建物および建物周辺の浸水が想定される
D	浸水ハザードは小さいと考えられる
E	浸水ハザードは極めて小さいと考えられる。またはハザード情報なし

物理的リスクのスクリーニング結果

評価対象ハザード	評価対象拠点	現在から21世紀後半にかけてハザードグレードがB以上に変化した拠点数
河川氾濫	日本国内137拠点	0拠点
	海外73拠点	0拠点
内水氾濫	海外73拠点	3拠点
高潮	海外73拠点	8拠点

評価条件
以下条件に基づき、4℃シナリオ（SSP5-8.5）下のハザードについて、現在から21世紀後半までのグレードの変化を評価

[日本国内拠点]
ロジック：MS&ADインターリスク総研株式会社（洪水リスクファインダーなど）
評価項目：河川氾濫による浸水ハザード

[海外拠点]
ロジック：東京海上ディーアール株式会社（Fathom Global Flood Mapなど）
評価項目：河川氾濫／内水氾濫／高潮による浸水ハザード

トヨタは、物理的リスクの最小化に向けて、工場新設時のサイト選定における水リスクの考慮、リスク評価の結果に基づいた対策の推進、災害経験を踏まえた事業継続計画（BCP＊1）の継続的な見直しを行っているほか、サプライチェーンを含めた事業継続マネジメント（BCM＊2）にかかる取り組みを行っています。

＊1 Business Continuity Plan：災害などの緊急事態が発生したときに、企業が損害を最小限に抑え、事業の継続や復旧を図るための計画

＊2 Business Continuity Management：BCPで定めた各対策計画が実行可能なものとして機能するよう定める運用管理の仕組み

財務影響評価

特定したリスクと機会から、財務影響が発生する因果関係を解析しています。また、特定したリスクと機会におけるモビリティコンセプトなどの経営上のテーマやサステナビリティの重点取り組みテーマとの関連性を評価したうえで重要性を確認するとともに、それぞれのシナリオにおける前提を考慮し、特に重要性の高いリスクと機会の財務影響を評価しています。

インパクト

	分類	インパクト	時間軸*	バリューチェーン
I-1	ネガティブ	直接操業（Scope1、2）におけるGHG排出による気候変動への影響	短・中・長	自社
I-2		バリューチェーン（Scope3）におけるGHG排出による気候変動への影響	短・中・長	上流・下流
I-3		気候変動対応（電動化）による産業構造の変化が、サプライヤーや地域経済・住民に与える影響（内燃機関部品のサプライヤーの事業継続性や雇用維持の問題）	中・長	上流・自社
I-4	ポジティブ	直接操業（Scope1、2）におけるGHG排出量の削減によるカーボンニュートラル（CN）への貢献	短・中・長	自社
I-5		バリューチェーン（Scope3）におけるGHG排出量の削減によるCNへの貢献	短・中・長	上流・下流
I-6		脱炭素ソリューション（蓄電池、再生可能エネルギー活用、物流効率化など）を社会へ提供することによる、CNへの貢献	中・長	下流
I-7		気候変動対応（電動化）による産業構造の変化が、サプライヤーや地域経済・住民に与える影響（電池製造工場の建設や新たな雇用創出）	中・長	上流・自社

* 短期：～1年、中期：～5年、長期：5年超

重要なリスクと機会

■ グローバルに重大あるいは一定の影響があるリスク・機会を「重要なリスク・機会」と位置付け

	分類		ドライバー	リスク／機会		時間軸*2	バリューチェーン	財務影響*3（定性）
RO-1	移行リスク・機会（1.5℃シナリオ）	政策・法規制	• 燃費・GHG・ZEV規制強化	燃費規制不適合による罰金の支払い	リスク	短・中・長	自社	大
RO-2				規制対応にともなう急な商品計画変更による減産にともなう販売台数の低下	リスク	短・中・長	自社・下流	大
RO-3		技術・市場（製品）	• 低炭素技術進展 • 電化・再生可能エネルギー拡大 • 燃料転換 • エネルギー多様化・低炭素化 • 化石燃料需要変動	電動車需要の拡大にともなう売り上げ増加	機会	短・中・長	自社・下流	大
RO-4				パワートレーン技術開発にともなう研究開発費の増加	リスク	中・長	自社	中
RO-5				製品開発における他社連携によりモビリティの新価値創造と新顧客・新需要獲得	機会	中・長	自社	中
RO-6				低炭素燃料に関する他社連携により新しいバリューチェーン構築と新顧客・新需要獲得	機会	中・長	自社・下流	中
RO-7			• 素材の低炭素化 • 資源適応・高騰 • 使用済み車両（ELV）・電池規制導入	低炭素材料・電池などの原材料需要の増加による供給量不足とそれにともなう調達コスト増加	リスク	中・長	自社	大
RO-8				電池エコシステム構築を通じた電池3R*1推進による資源供給および製造安定化	機会	中・長	自社	大
RO-9				電池ビジネスやエネルギーマネジメント関連ビジネスによる新顧客・新需要獲得	機会	中・長	自社	大

*1 リデュース（Reduce）、リユース（Reuse）／リビルト（Rebuilt）、リサイクル（Recycle）

その他のリスクと機会

■ グローバルへの影響は軽微だが、企業の社会的責任やトヨタの重要課題との関連性から特定したリスク・機会を「その他のリスク・機会」と位置付け

	分類		ドライバー	リスク／機会		時間軸*2	バリューチェーン	財務影響*3（定性）
RO-10	移行リスク・機会（1.5℃シナリオ）	技術・市場（製造）	• 省エネルギー加速 • 低炭素技術進展	低炭素設備購入や既存設備の改良などの設備投資の増加	リスク	中・長	自社	小
RO-11				エネルギー効率の向上による原価低減やエネルギー多様化による製造安定化	機会	中・長	自社	小
RO-12			• 再生可能エネルギー電力拡大	再生可能エネルギー電力価格の高騰による製造コストの増加	リスク	中・長	自社	小
RO-13			• 燃料転換・電化 • エネルギー多様化・低炭素化	水素・バイオ燃料などの低炭素燃料使用のための設備投資や燃料価格高騰による製造コスト増加	リスク	中・長	自社	小
RO-14	物理的リスク・機会（4℃シナリオ）	急性・慢性	• 自然災害の激甚化／ホストレス など	洪水や高潮などの異常気象による生産拠点の建屋・設備被害への復旧費用の発生	リスク	短・中・長	自社	小
RO-15				異常気象によるサプライチェーン寸断にともなう生産停止	リスク	短・中・長	上流・自社・下流	小

*2 短期：～1年、中期：～5年、長期：5年超
*3 財務影響の評価基準は、2030～2035年の財務影響が、大：グローバルに重大な影響がある　中：グローバルに一定の影響がある　小：グローバルに軽微な影響がある

リスク最小化・機会拡大に向けた主な取り組み

移行リスクと機会（1.5℃シナリオ）

分類	リスク・機会	リスク最小化・機会拡大に向けた主な取り組み
政策・法規制	• 燃費規制不適合による罰金の支払い • 規制対応にともなう急な商品計画変更による減産にともなう販売台数の低下	• 海外統括事業体と連携し、各地域の規制状況をモニタリングするとともに、商品計画に迅速に反映 • 各国・各地域に合わせて低炭素化に資する多様なパワートレーンを投入 • バイオ燃料・合成燃料などのカーボンニュートラル（CN）燃料やCO2回収など、多様なシナリオに対応できる技術開発や社会システムづくりを多様なステークホルダーと推進
技術・市場（製品）	• 電動車需要の拡大にともなう売り上げ増加 • パワートレーン技術開発にともなう研究開発費の増加 • 製品開発における他社連携によりモビリティの新価値創造と新顧客・新需要獲得 • 低炭素燃料に関する他社連携により新しいバリューチェーン構築と新顧客・新需要獲得 • 低炭素材料・電池等の原材料需要の増加による供給量不足とそれにともなう調達コスト増加 • 電池エコシステム構築を通じた電池3R推進による資源供給および製造安定化 • 電池ビジネスやエネルギーマネジメント関連ビジネスによる新顧客・新需要獲得	• 海外統括事業体と連携し、各地域の規制状況をモニタリングするとともに、商品計画に迅速に反映 • 電池資源を有効活用しつつ電動化を進める技術（プラクティカルBEV）開発 • 省資源化を可能とする電池や長寿命電池を開発 • リユース／リビルトし、最終的にはGHG排出量の少ない方法で希少金属のリサイクルを行う電池3Rの考えの下、限りある資源を大切に使う電池エコシステムの構築 • 安定したエネルギー供給や既存資源の有効活用に向けHEVなど省燃費車の導入を促進し、あわせてGHG排出量削減も推進 • バイオ燃料・合成燃料などのCN燃料やCO2回収など、多様なシナリオに対応できる技術開発や社会システムづくりを多様なステークホルダーと推進
技術・市場（製造）	• 低炭素設備購入や既存設備の改良などの設備投資の増加 • エネルギー効率の向上による原価低減やエネルギー多様化による製造安定化 • 再生可能エネルギー電力価格の高騰による製造コストの増加 • 水素・バイオ燃料などの低炭素燃料使用のための設備投資や燃料価格高騰による製造コスト増加	• 日常改善と革新技術の導入などによる省エネルギーの推進 • 電池資源を有効活用しつつ電動化を進める技術（プラクティカルBEV）開発 • 省資源化を可能とする電池や長寿命電池を開発 • リユース／リビルトし、最終的にはGHG排出量の少ない方法で希少金属のリサイクルを行う電池3Rの考えの下、限りある資源を大切に使う電池エコシステムの構築 • 関連するステークホルダーと協力し、太陽電池、水電解装置、水素などの再生可能エネルギー電力・水素利活用技術を開発

物理的リスクと機会（4℃シナリオ）

分類	リスク	リスク最小化に向けた主な取り組み
急性・慢性	• 洪水や高潮などの異常気象による生産拠点の建屋・設備被害への復旧費用の発生 • 異常気象によるサプライチェーン寸断にともなう生産停止	• 工場新設時、水リスクを念頭に置いたサイトを選定 • 水リスク評価の結果に基づき対策を推進 • 災害経験を踏まえたBCPの継続的な見直し

掲載の画像については、2026年６月に以下ウェブサイトに掲載予定の当社「サステナビリティデータブック」をご参照ください。https://global.toyota/jp/sustainability/report/sdb/

c.レジリエンス分析

重要なIROに対応するための戦略とビジネスモデル

前述の評価プロセスにより、特定した重要なIROはトヨタにとって重要な影響を与えると認識しました。マルチパスウェイ戦略の下、移行計画などに当該IROへの対応を織り込み、対応を実施するための経営資源を確保しています。

移行計画

トヨタはパリ協定に先立つ2015年10月にトヨタ環境チャレンジ2050を公表しています。気候変動に関する長期目標として、ライフサイクルCO2ゼロチャレンジ、新車CO2ゼロチャレンジ、工場CO2ゼロチャレンジを掲げました。また、中期目標として、第８次トヨタ環境取組プラン（2030年目標）の中で、排出スコープ個別の削減目標を設定。Scope１，２ およびScope３カテゴリー11の削減目標は、SBTi*１ 認定を取得しています。

トヨタは、パリ協定を支持し、これらのGHG削減目標の下、マルチパスウェイ戦略を推進することにより、2050年カーボンニュートラル（CN）に全力でチャレンジしています。また、目標に向けた削減取り組みなどをまとめた移行計画を策定しています。これは、トヨタが気候変動関連のリスクと機会に対応するためにも重要な計画として位置付けられており、販売計画や中期経営計画などの経営計画にも組み込まれています。

移行計画は、主要な排出スコープを中心に、トヨタが重要と考えている社会のCNに貢献する取り組みも含めて構成されています。排出スコープごとに、主要な削減取り組みを削減レバーとして設定しており、これらのレバーの下で具体的な削減施策を実施するとともに、取り組み進捗を管理しています。移行計画の策定においては、シナリオ分析で参照した1.5℃シナリオの前提条件を考慮しています。

移行計画の詳細については、2026年６月に以下ウェブサイトに掲載予定の当社「サステナビリティデータブック」をご参照ください。

https://global.toyota/jp/sustainability/report/sdb/

排出スコープ	目標*2, *3			削減レバー	関連するIRO*4
	2030年	2035年	2050年		
ライフサイクル (GHG：t*5-CO_2e/台)	30%削減	—	CN	—	—
Scope1,2 (GHG：kt-CO_2e)	47%削減	68%削減	CN	• 省エネルギー活動の推進 • 再生可能エネルギーの導入 • 燃料転換	I-1,4 RO-10,11,12,13
工場生産 (GHG：kt-CO_2e)	—	CN	CO_2排出量ゼロ		
再生可能エネルギー電力導入率 (%)	80%	—	—		
Scope3 カテゴリー11 (新車平均GHG*6：g-CO_2e/km/台)	乗用車・小型商用車 33.3%削減 中型貨物車・大型貨物車 11.6%削減	50%以上削減	CN	• 電動車の普及	I-2.3.5.7 RO-1,2,3,4,5,6
Scope3 カテゴリー1	—	—	—	• サプライヤーとの取り組み • 低炭素材料の導入 • 再生可能エネルギーの導入	I-2.5 RO-7

*2 削減率目標の基準年はすべて2019年
目標設定時の直近実績年（2020年）は、COVID-19のパンデミックや世界的な半導体不足による販売台数減少があったため、その前年を基準年として設定
*3 削減率目標はすべて総量（グロス）排出量における削減率
*4 表内の排出スコープに当てはまらないI-6、RO-8,9 は、「その他の取り組み」に関連付けて対応を実施
*5 メートル法によるトン（tonne, 1t=1,000kg）
*6 台当たり、g-CO_2e/km, WtW（Well to Wheel）
WtWのGHG排出量は、エンジンやモーターからタイヤを駆動させるまでの過程（TtW, Tank to Wheel）に排出するGHGに加え、燃料の採掘・製造や電力製造段階など（WtT, Well to Tank）で排出するGHGも含む

＊１ Science Based Targets initiative：CDP、国連グローバル・コンパクト、World Resources Institute（WRI）、世界自然保護基金（WWF）によって設立されたイニシアチブ

レジリエンス分析

シナリオ分析によりマルチパスウェイ戦略のレジリエンスを評価しています。

1.5 ℃シナリオ分析結果

シナリオ分析を通じて、パリ協定に整合する1.5℃実現に向けた経路はさまざまに存在し、それぞれに実現のための条件や社会的な課題が存在することを確認しました。世界に市場を持つトヨタは、各国・各地域で異なる市場とステークホルダーの要請に応えることが必要です。よって、単一の施策や技術に特化および限定することなく、さまざまな経路や不確実性に対応可能な、多様な施策や技術の提供、すなわちマルチパスウェイ戦略が有効と再認識しました。

４℃シナリオ分析結果

シナリオ分析を通じて、国内外の事業拠点の一部において河川氾濫リスク／内水氾濫リスク／高潮リスクが特定されましたが、影響は軽微であることを確認しました。また、災害訓練などにより、PDCAを回して改善を行うことで事業継続計画（BCP）の実効性が高まり、災害発生時の復旧速度が上がっていることを確認しました。この活動を事業継続マネジメント（BCM）と位置付け、従業員・家族、トヨタグループ・サプライヤー、トヨタが三位一体となった活動として推進しています。

レジリエンスの考察

トヨタは「町いちばんの会社を目指そう」との理念に基づいて各国・各地域発展の助成につなげるべく、さまざまな経済・エネルギー事情に即しつつ、お客様に受け入れていただけるモビリティの選択肢の提供を進めています。また、GHG排出量の削減に向けては、既存のインフラやアセットも活用しつつ取り組んでいます。こうしたマルチパスウェイ戦略は、あらゆるシナリオが描く世界観においてレジリエンスが高いことが判明しました。

IPCCの評価報告書などでも記載されているとおり、パリ協定で掲げられている1.5℃実現にはさまざまな経路があり、地域のエネルギー事情や政策によっても変動する可能性があります。その実現にはさまざまな産業が関与するため、CN燃料の普及を含むパートナー連携が不可欠と考えています。トヨタはパリ協定を支持し、それに沿って行動しています。パリ協定との整合は重要であり、パートナーと共に、モビリティコンセプトに基づく車両開発や社会インフラづくりを推進し、2050年CN実現に向けて全力でチャレンジしています。

今後もシナリオ分析に基づき、内外の状況の変化に応じてリスクと機会を見直し、その対応を戦略に織り込むことで、さらなるレジリエンス向上を目指します。

③リスク管理

全社的なリスク管理と気候変動関連のリスク管理プロセスとの連携

トヨタは、気候変動に関するリスクと機会を重要な経営課題と認識し、TCFD提言を踏まえ、シナリオ分析によりリスクと機会を特定し、事業活動のレジリエンスを評価しています。ISO規格やCOSO枠組みを基盤とする全社的なリスク管理フレームワークであるToyota Global Risk Management Standard（TGRS）なども活用して、グローバルな事業活動に関わるすべてのリスクを特定、必要に応じて全社横断でタスクフォースを設置し、対策の進捗を確認しながらリスクマネジメントを推進しています。

リスクは影響度と脆弱性の２つの観点で評価し、時間軸を具体的に想定することで、事業に対する実質的な財務・戦略的影響を明確化しています。

影響度の観点では、財務／評判／法規制違反／事業継続の各要素について５段階で評価しています。また、脆弱性の観点では、対策の現状と発生可能性の２つの指標で評価しています。上記の観点で評価された地域別、機能別（生産／販売など）、製品別の重要リスクは、リスクオーナーが設定され、各部門の本部長や社内カンパニープレジデントが活動を統括し、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ています。

気候変動関連のリスクと機会は、上記のTGRSに加え、関係役員や担当部署による審議を行い、対応状況のモニタリングや見直しを実施しています。環境問題から生じる様々なリスクと機会の把握に努めるほか、トヨタ環境チャレンジ2050などの戦略の妥当性を常に確認し、取り組みを推進と競争力強化を図っています。

リスクへの対策として、車両・生産販売事業・サプライチェーンにおける現在と将来のGHG排出量を算定し、関連する科学的根拠に基づいた排出削減経路に照らし合わせて評価しています。また、迅速な対応が必要となる重要なリスクと機会については、ガバナンス・リスク・コンプライアンス会議にて審議の上、取締役会へ適切に付議し、対応を決定しています。

④指標と目標

中長期目標の体系

トヨタは企業ミッションである人類と地球の共生、「幸せの量産」を実現するために、環境分野のビジョン・目標を体系的に策定しています。カーボンニュートラル（CN）、サーキュラーエコノミー（CE）、ネイチャーポジティブ（NP）の３分野を柱として、長期ビジョンであるトヨタ環境チャレンジ2050、中期目標としては、第８次トヨタ環境取組プラン（2030 年目標）などを社内外に共有し、連携して取り組みを推進しています。

中長期の目標を含む、移行計画については「第２ 事業の状況 ２ サステナビリティに関する考え方及び取組（５）気候変動関連課題への対応（TCFDに基づく気候関連財務情報開示）②戦略 c. レジリエンス分析」を参照ください。



第７次トヨタ環境取組プラン（2025年目標）レビュー

トヨタ環境チャレンジ2050の実現に向けて、５カ年実行計画である第７次トヨタ環境取組プラン（2025年目標）の全項目で取り組みを推進しました。

［評価凡例］
✓✓：達成
✓：課題あり
－：目標未達

6つのチャレンジ	No.	取り組み項目	具体的な実施項目・目標など	2025年度の進捗結果	評価
新車CO2ゼロチャレンジ 第三者保証 2024データ	1	新車平均CO2	• グローバル新車平均CO2*1排出量（TtW*2, g/km）を、2010年比30%以上削減 *1 以下の国・地域でグローバル値を算定：日本・米国・欧州・中国・カナダ・ブラジル・サウジアラビア・インド・オーストラリア・台湾・タイ・インドネシア *2 Tank to Wheel：走行時に排出するCO2	• 2010年比35%削減◆ • 目標を1年前倒しで達成	✓✓
	2	電動車	• 累計3,000万台以上を販売	• 累計3,681万台◆を販売 • 目標を1年前倒しで達成	✓✓
工場CO2ゼロチャレンジ	3	工場CO2	• 革新技術、自然改善、再生可能エネルギー導入によるCO2排出量削減 • グローバル工場からのCO2排出量2013年比30%削減	• 従CO2生産技術の開発および導入、環境ショップ輸送動機による自然改善事例のグローバルな横展開により、CO2削減活動を推進 • グローバル工場からのCO2排出量2013年比44%削減	✓✓
			• 再生可能エネルギー電力導入率25%	• 各国・各地域の特性を考慮して再生可能エネルギーを購入 • グローバルの再生可能エネルギー電力導入率51%を達成 • 欧州・南米全工場での再生可能エネルギー電力導入率100%を継続	✓✓
			• 水素利活用技術の開発を積極的に推進	• 本社工場・元町工場・田原工場で、水素活用に向けた各種実証運転中	✓✓
ライフサイクルCO2ゼロチャレンジ	4	ライフサイクルCO2	• ライフサイクルCO2排出量2013年比18%以上削減	• ライフサイクルCO2排出量2013年比20%削減	✓✓
	5	物流	• 日本 • 輸送効率の改善によりCO2排出量2018年比7%削減（年平均1%削減） • 日本※ほかの地域 • 外航船でCO2削減に取り組む（自動車運搬船2隻を液化天然ガス（LNG）船へ切り替え）	• 日本 • 積載率向上、共同輸送、モーダルシフト*3、連結トレーラー利用など輸送効率改善を推進 • 生産拠点の段転による平均輸送距離の伸長、生産台数の増加による輸送量が増加 • 輸送効率改善を推進した一方で、物流活動量（輸送距離 x 輸送量）の増加が重荷し、CO2排出量2018年比5%削減（年平均0.7%削減） *3 自動車による貨物輸送を鉄道や船舶などの環境負荷の少ない輸送手段へ転換 • 日本※ほかの地域 • 2025年度、自動車運搬船3隻をLNG船へ切り替え	－
	6	サプライヤー	• 主要サプライヤーを対象にCO2削減に向けた活動を推進	• 各地域で主要サプライヤーとコミュニケーションを行い、地域の事情に応じた活動を推進	✓✓
	7	販売店	• 新改築の販売店へのCO2排出量削減アイテム導入率100%	• 新改築の販売店へのCO2排出量削減アイテム導入を推進 対象：日本・北米・欧州・アジア・南米・オセアニア・アフリカの主な72の国と地域 • 新築販売店へのCO2排出量削減アイテム導入率100%達成 • 一部の改築販売店で未達	－

（第三者保証）
◆：第三者保証対象

［評価凡例］
✓✓：達成
✓：課題あり
－：目標未達

6つのチャレンジ	No.	取り組み項目	具体的な実施項目・目標など	2025年度の進捗結果	評価
水環境インパクト最小化チャレンジ	8	水量	• 各国・各地域の水環境を考慮し、水使用量を削減 • 日常改善など各種取り組み、排水リサイクル、雨水利用を推進 • グローバル生産台数当たり使用量2013年比3%削減（2001年比34%削減） • 水環境インパクトの大きいチャレンジ優先工場2拠点で対策完了	• 各国・各地域の水環境を考慮した改善アイテムを導入推進し、水使用量の削減を実施 • 目標達成に向け、日常改善や排水リサイクル、雨水利用などの取り組みを推進 • 2013年比17%削減 • 2030年マイルストーンのチャレンジ優先工場4拠点すべてで対策完了	✓✓
	9	水質	• 規制よりも厳しい自主基準値での徹底的な排水管理を実施 • 河川に排水する全拠点で排水インパクトを継続的に評価	• 規制よりも厳しい自主基準値での排水管理を継続 • 河川に排水する全生産拠点で評価を実施	✓✓
循環型社会・システム構築チャレンジ	10	Toyota Global 100 Dismantlers Project	• 廃車適正処理のモデル施設を15カ所設置完了	• 廃車適正処理のモデル施設を22カ所設置完了	✓✓
			• 環境配慮設計*1の継続取り組み • 廃車適正処理・資源課題対応の観点から容易な解体を可能にする設計構造の織り込みと適切な情報提供 *1 大型電池、燃料電池（FC）、水素タンク	• 新型車両への易解体設計の継続織り込みと適正処理マニュアルを通じた適切な情報提供を実施	✓✓
	11	Toyota Global Car-to-Car Recycle Project	• 電動車普及を見据え、安全・効率的な電池3R*2への仕組み構築 • グローバルで最大限の電池回収・無害化を目指す • 日本・米国・欧州・中国・アジアの5地域で電池3Rを運用開始 *2 リデュース（Reduce）、リユース（Reuse）、リビルト（Rebuilt）、リサイクル（Recycle）	• リユース • ダイハツ：EVバッテリーを利用した固定式バッテリーエネルギー貯蔵システム（BESS）の開始 • リサイクル • 日本：電池を切断せず、希少金属を選別・回収する電池リサイクルの実証中	✓✓
			• 各地の実情に応じた再生材（特に樹脂）の利活用に向けた技術開発 • 再生材の使いこなし技術開発（欧州）と再生材の供給量拡大に向けた技術開発（日本）による活用促進	• サーキュラーエコノミー対応として再生材活用の拡大に向けた具体的な検討に着手 • 再生樹脂 2030年使用拡大目標へ向けて、2022年12月「プリウス」からはじめ、2025年度には「RAV4」などに再生樹脂の適用を順次拡大	✓✓

［評価凡例］
✓✓：達成
✓：課題あり
－：目標未達

6つのチャレンジ	No.	取り組み項目	具体的な実施項目・目標など	2025年度の進捗結果	評価
人と自然が共生する未来づくりへのチャレンジ	12	Toyota Green Wave Project	• 「自然と共生する工場」を日本6工場・海外4工場で実現 • 関係会社と連携し、地域とつながる活動を推進 • 生物多様性保全に向け地域・企業と連携した自然共生活動に着手	• 日本6工場・海外4モデル工場で実現し、取り組みノウハウを他工場にも横展開して継続推進（日本の1工場は地域を生物多様性増進法に基づく自然共生サイトに認定され、OECM*1国際データベースに登録） • グループ会社（25社）および海外事業体と連携し活動を推進（2021～2025年活動箇所：4,528箇所） *1 Other Effective area-based Conservation Measures：保護地域以外で生物多様性保全に資する地域	✓✓
	13	Toyota Today for Tomorrow Project	• NGOなどと連携し、生物多様性の豊密である絶滅危惧種の保全をグローバルに強化	• 2020年度で、国際自然保護連合（IUCN）との絶滅危惧種のアセスメントへの支援契約などとトヨタ環境活動助成プログラムによる支援先の探訪を終了	✓✓
	14	Toyota ESD*1 Project	• 未来を担うEco人材育成に向けたグローバルな統一施策を実施 • 「自然と共生する工場」と連携し、ビオトープなどを活用した環境学習の機会提供 • 次世代向け自然共生教育ツールを効果的に活用し、工場・トヨタの森など社内外施設において、Eco人材育成を進める *1 Education for Sustainable Development：持続可能な開発のための教育	• 環境教育プログラムを世界各地で実施 日本の事例 • 環境学習会の実施：自然と共生する工場64回、トヨタの森217回	✓✓
環境マネジメント	15	化学物質	• 各国・各地域の法規動向を踏まえた管理徹底	• 最新法規・規制物質に適合した車両を着実に投入 • 各地域の事業体およびサプライヤーと共に、化学物質管理体制の評価・改善を継続推進	✓✓
	16	大気	• 製品 低排出ガス車の着実な導入とゼロエミッション車（ZEV*1）の導入・拡大によるさらなる改善 • 生産 VOC低減取り組みを継続し、業界トップレベルを維持 *2 ZEV（Zero Emission Vehicle）：電気自動車（BEV）や燃料電池自動車（FCEV）など、走行時にCO2やNOx（窒素酸化物）などを排出しないクルマ	• 製品 • 各国・各地域において排気ガス規制強化が進むなか、これに適合した車両を投入 • 生産 • バンパー塗装においてエ水性塗料への切り替えを推進 • オゾン層破壊物質（ODS）使用の全廃に向けた取り組みを実施、重大な排出はなし	✓✓
	17	廃棄物	• 廃棄物の徹底的削減にグローバルで取り組み、環境性と経済性を両立しつつ資源投入量と廃棄物量の最小化を目指す	• 廃棄物低減生産技術の開発・導入と日常改善活動による廃棄物量の削減を推進	✓✓
	18	物流梱包	• 梱包用プラスチック材の削減、プラスチック材のリサイクルに向けた取り組み実施	• 梱包仕様の見直しによる梱包用プラスチック材の削減、リサイクル材の積極的な活用を継続推進	✓✓
	19	リスク管理	• 各国・各地域の環境法令遵守と環境リスクの未然防止活動の徹底強化	• 生産分野で環境異常が8件（日本：3件、ほかの地域：5件）、非生産分野で環境異常が2件（日本：2件、ほかの地域：0件）発生したが、対策完了 重大な環境法令違反および環境異常なし	✓✓

掲載の画像については、2026年６月に以下ウェブサイトに掲載予定の当社「サステナビリティデータブック」をご参照ください。https://global.toyota/jp/sustainability/report/sdb/

第８次トヨタ環境取組プラン（2030年目標）

環境チャレンジ2050の実現に向けて、新たな５カ年実行計画である第８次トヨタ環境取組プラン（2030年目標）を策定し、2026年４月より取り組みを開始しています。従前からトヨタが重視する、カーボンニュートラル（CN）、サーキュラーエコノミー（CE）、ネイチャーポジティブ（NP）の３分野を柱に、17項目で目標を設定しました。10の国・地域（北米、欧州、中国、アジア、インド、南米、南アフリカ、オーストラリア、ニュージーランド、韓国）においても、これに沿った国・地域別の2030年目標を設定しています。

取り組み項目			2030年目標
カーボンニュートラル（CN）	ライフサイクル		• ライフサイクルにおける台当たりGHG排出量を2019年度比30％削減
	Scope1,2		• 事業活動におけるGHG排出量を2019年度比47％削減 • 水素やCN燃料を含む、低炭素化技術の活用に取り組む
		再生可能エネルギー（電力）	• 再生可能エネルギー（電力）導入率80％
	Scope3	カテゴリー4 輸送、配送（上流）	• 中期的なGHG削減を見据え、引き続き「輸送効率の向上」と「水素やCN燃料を含む低炭素技術の活用」に取り組む
		カテゴリー11 販売した製品の使用	• 新車の走行における台当たり平均GHG排出量*1を • 乗用車・小型商用車：2019年比33.3％削減 • 中型貨物車・大型貨物車：2019年比11.6％削減 *1 g-CO2e/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
サーキュラーエコノミー（CE）	再生材		〈Toyota Global Car-to-Car Recycle Project〉 • 2050年資源循環が最大化する社会構築を目指し、再生材使用率*2 30％以上を目指す（対象：2030年以降の新型車平均）　*2 車両重量ベース
	製品設計		• サーキュラー製品設計*3の織り込み拡大　*3 解体性などを考慮した設計
	電池		〈Toyota Global Car-to-Car Recycle Project〉 • リデュース：将来電池において、重要鉱物の使用量削減を目指す • リユース：• 中国における合弁事業を皮切りに、各地域の事情に合わせたエコシステムの事業化の推進 • 車載電池を品質・経済性が成り立つようにリユースできる技術の開発に取り組む • リサイクル：電池 to 電池リサイクルサプライチェーンを構築し、Ni、Co、Liなど重要鉱物のリサイクル材活用を開始
	廃車適正処理		〈Toyota Global 100 Dismantlers Project〉 • モデル施設（廃車適正処理施設）を起点とした資源循環への実証を開始
	廃棄物		• 廃棄物の徹底的削減にグローバルで取り組み、環境性と経済性を両立しつつ、資源投入量と廃棄物量の最小化を目指す • グローバル生産台数当たり工場廃棄物量を2019年度以下
ネイチャーポジティブ（NP）	自然共生		• 自然と共生する拠点の拡大 • 環境NGOの支援、環境教育（社内外） • オールトヨタ グリーンウェーブプロジェクトを推進
	水	水量	• グローバル生産台数当たり工場取水量を2019年度以下 （これまでも着実に削減してきたが、電池生産会社の連結化により使用量増加。2019年度以下を目指し、さらなる取り組みを推進。重点地域*4の工場での管理目標を設定）　*4 外部評価において水不足や水質汚染の懸念がある地域
		水質	• 重点地域の工場での管理目標を設定
環境マネジメント	環境教育		• トヨタが目指す環境人材像をグローバルトヨタに浸透させる
	化学物質		• 各国・各地域の法規動向を踏まえた管理徹底
	大気		• 製品：低排出ガス車の着実な導入とゼロエミッション車（ZEV）の導入・拡大によるさらなる改善 • 生産：揮発性有機化合物（VOC）低減取り組みを継続し、業界トップレベルを維持
	リスク管理		• 各国・各地域の環境法令遵守と環境リスクの未然防止活動の徹底強化

掲載の画像については、2026年６月に以下ウェブサイトに掲載予定の当社「サステナビリティデータブック」をご参照ください。https://global.toyota/jp/sustainability/report/sdb/

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（2026年６月10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。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および新機能を適時・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。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ィルスによる攻撃、トヨタが利用するネットワークおよびシステムにアクセスできる者による不正使用・誤用、開発ベンダー・クラウド業者など関係取引先からのサービスの停止、電力供給不足を含むインフラの障害、天災などによって被害や妨害を受ける、または停止する可能性があります。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、干ばつ、山火事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に加え、熱波等が増加・激甚化することで熱中症のリスクが増加し、また、干ばつや渇水による水不足も予想されます。これらは、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、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。大規模な災害等はまた、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、市場構造の変化をとら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、多大なリソーセスと投資、ならびにコンプライアンス、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さらなる改善が必要です。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（５）気候変動関連課題への対応（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どおりに採用、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為替リスクの管理に関しては、「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　c. 為替の変動」および連結財務諸表注記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場合、トヨタの将来の収益性に悪影響を与える可能性があります。

③金融市場の低迷

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

（3）政治・規制・法的手続・災害等に関するイベント性のリスク

①自動車産業に適用される法律、規制および行政措置

世界の自動車産業は、様々な法律や規制の適用を受けています。トヨタは、法律や規制、行政措置、またはそれらへの対応の結果として、多額の費用を負担しており、今後も発生することが予想されます。さらに、新しい法律や規制の適用、または既存の法律や規制の変更によっても、将来的に追加的な費用が発生する可能性があります。トヨタが、法律、規制、行政措置に関連して多額の費用を負担する場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フロー状況並びにそれらの見通しに重大な影響を及ぼす可能性があります。また、これらの法律、規制および行政措置は、トヨタの事業を制限するものとなる可能性があり、その場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローの状況並びにそれらの見通しに重大な悪影響を及ぼす可能性があります。

例えば、トヨタ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（リコール等に関係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、是正命令、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、補償金の支払い等の不利益をもたらす可能性があります。

同様に、多くの政府は、関税やその他の貿易障壁、税金、課徴金を課したり、価格や為替の規制を制定しています。例えば、2025年には、自動車産業に特化した関税を含む対米輸出関税の大幅な引き上げが、米国の他の貿易政策の変更とともに発表され、それに対応して他の国々も報復関税や貿易政策の変更を発表し、現在も高い関税率が継続しています。このような関税や貿易政策の将来の変更、または他の関税や貿易関連措置の時期、実施期間、および範囲を予測することは困難であり、最近発表された関税や貿易関連措置は、当社製品のコストを上昇させ、将来の需要の鈍化を引き起こす可能性があります。また、当社のサプライチェーンや物流ネットワークへの影響は、当社の生産や販売に悪影響を及ぼす可能性があります。上記の影響は主として米国におけるものでありますが、トヨタの事業活動への影響は米国に限定されるものではありません。当該状況が長期間継続した場合、トヨタのみならず、自動車産業全体および関連業界の他の企業にも悪影響を及ぼす可能性があり、その結果、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローの状況並びにそれらの見通しに悪影響を及ぼす可能性があります。さらに、当該関税や貿易関連措置の影響を緩和するための取り組みは、トヨタのコスト負担を増加させ、経営上注意を要するリスクとな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32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、米国において、関税引き上げ後も消費は底堅く推移しました。中国においては、不動産市場の停滞や雇用不安で消費マインドが弱く、物価低迷と価格競争の中で消費の伸び悩みが見られました。

このような経営環境の中、トヨタは、「もっといいクルマをつくろうよ」という軸のもと、長年の「商品と地域を軸にした経営」を通じて、フルラインアップの商品とグローバルな事業基盤を構築してきました。それらの基盤を活かして、当期も、安全・品質の徹底をはじめとする「足場固め」の取り組みを進めながら、世界各地のお客様にいいクルマをお届けする努力を重ねてきました。

そして、多様なモビリティのご提供を通じて「幸せを量産する」というトヨタの使命を果たすべく、Toyota Mobility Conceptのもと、モビリティカンパニーへの変革に向けた様々な技術開発や基盤づくりに取り組んできました。

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、959万５千台と、前連結会計年度に比べて23万２千台（2.5%）の増加となりました。日本での販売台数については、208万２千台と、前連結会計年度に比べて９万１千台（4.6%）増加しました。海外においても、751万３千台と、前連結会計年度に比べて14万２千台（1.9%）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	50兆6,849億円	（前期比増減	２兆6,482億円	（ 5.5%）
営業利益	３兆7,662億円	（前期比増減	△１兆293億円	（ △21.5%）
税引前利益	５兆1,529億円	（前期比増減	△１兆2,615億円	（ △19.7%）
親会社の所有者に帰属する当期利益	３兆8,480億円	（前期比増減	△9,169億円	（ △19.2%）

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	7,100億円
原価改善の努力	△1,200億円
為替変動の影響	△1,950億円
諸経費の増減・低減努力	△２兆300億円
その他	6,057億円

②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 (2026年３月31日に 終了した１年間)	前期比（%）
自動車事業	日本	4,148,936 台	+3.7
	北米	2,049,572	+4.7
	欧州	815,009	+0.5
	アジア	1,802,323	+0.7
	その他	476,733	△2.9
	計	9,292,573	+2.7

（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

詳細については、（２）経営者の視点による経営成績等の状況に関する分析・検討内容を参照ください。

（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（2026年６月10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87%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（21.7%）、北米（30.6%）、欧州（12.3%）およびアジア（18.3%）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。

当連結会計年度の世界経済は、米国において、関税引き上げ後も消費は底堅く推移しました。中国においては、不動産市場の停滞や雇用不安で消費マインドが弱く、物価低迷と価格競争の中で消費の伸び悩みが見られました。

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	
	2025年	2026年
日本	1,991	2,082
北米	2,703	2,934
欧州	1,172	1,183
アジア	1,838	1,759
その他	1,659	1,637
海外計	7,372	7,513
合計	9,362	9,595

（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下回るものの、増加しました。トヨタの海外における連結販売台数は、アジアや中近東などの地域で販売台数が減少したものの、北米や欧州で販売台数が増加したことにより、全体としては増加となりました。

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32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、主に融資残高の増加により、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、主に為替変動の影響により、当連結会計年度において増加しました。

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13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３および20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（９）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有利子負債残高の増加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上げました。カード会員数は、2026年３月31日現在16.9百万人と、2025年３月31日から0.85百万人の増加となりました。カード債権は、2026年３月31日現在5,514億円と、2025年３月31日から230億円の減少となりました。

c. 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73.5%および73.9%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76.0%および74.6%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69.6%および69.0%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94.6%および96.4%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３（４）③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相場は、前会計年度に比べて円高に推移しました。また、日本円の米ドルに対する決算日の為替相場は、前会計年度末に比べて円安となりました。日本円のユーロに対する期中平均相場および決算日の為替相場は、前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20を参照ください。

②営業概況

a.営業収益

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45兆8,659億円と、前連結会計年度に比べて5.2％の増収となり、金融事業に係る金融収益は４兆8,190億円と、前連結会計年度に比べて8.6％の増収となりました。

詳細については、③bならびに④aを参照ください。

b.売上原価

当連結会計年度における売上原価は39兆1,414億円と、前連結会計年度に比べて３兆6,312億円（10.2％）の増加となりました。

この増減には、仕入先基盤強化および資材高騰の影響3,950億円の営業費用の増加が含まれますが、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2,150億円および工場・物流部門などにおける原価改善600億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。

c.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３兆797億円と、前連結会計年度に比べて1,312億円（4.5％）の増加となりました。この増加は、主に有利子負債残高の増加に伴う資金調達コストの増加によるものです。

d.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４兆6,975億円と、前連結会計年度に比べて849億円（1.8％）の減少となりました。この減少は、主に前連結会計年度に日野自動車㈱の認証不正に関連する費用を計上した影響によるものです。

e. 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	710,000
原価改善の努力	△120,000
為替変動の影響	△195,000
諸経費の増減・低減努力	△2,030,000
その他	605,700
合計	△1,029,300

当連結会計年度における営業利益は３兆7,662億円と、前連結会計年度に比べて１兆293億円（21.5%）の減益となりました。この減益は、諸経費の増加２兆300億円などによるものですが、営業面の努力7,100億円などにより一部相殺されています。

上記の諸経費の増加は、米国関税の影響１兆3,800億円を含んでいます。

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2,100億円ならびに価格改定を中心としたその他営業面の努力3,350億円などを含んでいます。

f. 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5,527億円と、前連結会計年度に比べて384億円（6.5%）の減益となりました。この減益は、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減益によるものです。前連結会計年度および当連結会計年度の所在国別の持分法による投資損益の状況は次のとおりです。

	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	
	2025年	2026年	増減	増減率
日本	407,085	354,234	△52,851	△13.0%
中国	106,992	108,299	1,307	1.2%
その他	77,143	90,209	13,066	16.9%
合計	591,219	552,742	△38,478	△6.5%

当連結会計年度におけるその他の金融収益は5,942億円と、前連結会計年度に比べて375億円（6.7%）の増加となりました。この増加は、主に有価証券売却益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867億円と、前連結会計年度に比べて1,039億円（54.5%）の減少となりました。この減少は、主に有価証券評価損の減少によるものです。

当連結会計年度における為替差損益＜純額＞は4,007億円と、前連結会計年度に比べて3,045億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3,045億円は、主に前連結会計年度において、一部の連結子会社の支配の喪失に伴い、連結財政状態計算書の「その他の資本の構成要素」に計上されていた「在外営業活動体の為替換算差額」を、連結損益計算書の「為替差損益＜純額＞」に振り替え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742億円の損失と、前連結会計年度に比べて307億円の減益となりました。

g. 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１兆1,672億円と、前連結会計年度に比べて4,576億円（28.2%）の減少となりました。これは、主に税引前利益の減少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22.7%となりました。詳細については、連結財務諸表注記16を参照ください。

h. 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1,376億円と、前連結会計年度に比べて1,129億円（458.0%）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。

i. 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３兆8,480億円と、前連結会計年度に比べて9,169億円（19.2%）の減益となりました。

j. 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１兆5,299億円と、前連結会計年度に比べて２兆2,759億円利益が増加しました。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8,278億円の損失に対し、当連結会計年度は9,463億円の利益となったこと、および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1,095億円の損失から当連結会計年度は1,013億円の利益となったことによるものです。

③事業別営業概況

a. 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。

b. 事業別営業収益・営業利益

トヨタの事業別外部顧客向け営業収益・営業利益の商品別内訳は次のとおりです。

前連結会計年度（2025年３月31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					
車両	36,892,232	―	―	―	
生産用部品	1,606,173	―	―	―	
部品	3,423,389	―	―	―	
その他	1,074,505	―	―	―	
外部顧客への営業収益計	42,996,299	4,437,827	602,578	―	48,036,704
セグメント間の営業収益	203,566	43,353	844,536	△1,091,455	―
計	43,199,865	4,481,180	1,447,114	△1,091,455	48,036,704
営業費用	39,259,587	3,797,661	1,265,920	△1,082,050	43,241,118
営業利益	3,940,278	683,519	181,194	△9,405	4,795,586

当連結会計年度（2026年３月31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					
車両	38,847,899	－	－	－	
生産用部品	1,509,449	－	－	－	
部品	3,608,666	－	－	－	
その他	1,235,909	－	－	－	
外部顧客への営業収益計	45,201,924	4,819,003	664,026	－	50,684,952
セグメント間の営業収益	215,779	38,112	987,387	△1,241,278	－
計	45,417,703	4,857,115	1,651,412	△1,241,278	50,684,952
営業費用	42,640,654	4,005,394	1,519,333	△1,246,644	46,918,736
営業利益	2,777,049	851,722	132,079	5,366	3,766,216

c. 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45兆4,177億円と、前連結会計年度に比べて２兆2,178億円（5.1%）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１兆9,000億円によるものです。

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２兆7,770億円と、前連結会計年度に比べて１兆1,632億円（29.5%）の減益となりました。この営業利益の減益は、主に諸経費の増加２兆300億円によるものですが、営業面の努力7,100億円などにより一部相殺されています。

d. 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４兆8,571億円と、前連結会計年度に比べて3,759億円（8.4%）の増収となりました。この増収は、主に融資残高の増加によるものです。

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8,517億円と、前連結会計年度に比べて1,682億円（24.6%）の増益となりました。この営業利益の増益は、主に米国の販売金融子会社において、金利スワップ取引の評価益が計上されたことなどによるものです。

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。

千件

	3月31日		増減および増減率	
	2025年	2026年	増減	増減率
日本	2,740	2,652	△88	△3.2%
北米	5,647	5,659	12	0.2%
欧州	1,944	2,076	132	6.8%
アジア	2,245	2,307	62	2.8%
その他	1,054	1,108	54	5.1%
合計	13,630	13,802	172	1.3%

（注）「その他」は、中南米、オセアニア、アフリカからなります。

e.その他の事業セグメント

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。

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１兆6,514億円と、前連結会計年度に比べて2,042億円（14.1%）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1,320億円と、前連結会計年度に比べて491億円（27.1%）の減益となりました。

f. 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 （2025年３月31日に 終了した１年間）	当連結会計年度 （2026年３月31日に 終了した１年間）
（自動車等）		
営業収益	43,787,709	46,079,610
売上原価	35,684,332	39,325,176
販売費及び一般管理費	3,984,469	3,830,878
営業利益	4,118,908	2,923,556
その他の収益・費用（△）＜純額＞	1,622,539	1,387,992
税引前利益	5,741,447	4,311,548
法人所得税費用	1,446,627	935,124
当期利益	4,294,820	3,376,424
当期利益の帰属		
親会社の所有者	4,281,231	3,245,638
非支配持分	13,589	130,786
（金融）		
営業収益	4,481,180	4,857,115
売上原価	2,960,227	3,101,062
販売費及び一般管理費	837,435	904,331
営業利益	683,519	851,722
その他の収益・費用（△）＜純額＞	△10,309	5,672
税引前利益	673,210	857,393
法人所得税費用	178,000	232,086
当期利益	495,210	625,307
当期利益の帰属		
親会社の所有者	484,129	618,430
非支配持分	11,081	6,878
（消去）		
当期利益消去	△274	△15,970
（連結）		
当期利益	4,789,755	3,985,761
当期利益の帰属		
親会社の所有者	4,765,086	3,848,098
非支配持分	24,670	137,664

④地域別営業概況

前連結会計年度（2025年３月31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	10,719,120	18,930,253	6,110,052	7,903,360	4,373,919	―	48,036,704
所在地間の営業収益	11,139,974	370,074	203,437	1,084,702	147,338	△12,945,525	―
計	21,859,094	19,300,327	6,313,489	8,988,062	4,521,257	△12,945,525	48,036,704
営業費用	18,707,971	19,191,519	5,897,936	8,091,552	4,268,632	△12,916,492	43,241,118
営業利益	3,151,123	108,808	415,553	896,510	252,626	△29,033	4,795,586

当連結会計年度（2026年３月31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	10,985,614	20,661,490	6,464,911	7,966,455	4,606,482	―	50,684,952
所在地間の営業収益	11,088,528	418,175	236,280	1,304,921	152,511	△13,200,415	―
計	22,074,141	21,079,665	6,701,191	9,271,377	4,758,993	△13,200,415	50,684,952
営業費用	19,753,103	21,272,219	6,343,449	8,401,551	4,430,028	△13,281,613	46,918,736
営業利益・損失（△）	2,321,038	△192,554	357,743	869,826	328,966	81,198	3,766,216

（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. 地域別営業収益・営業利益

・日本

	千台			
	３月31日に終了した１年間		増減および増減率	
	2025年	2026年	増減	増減率
連結販売台数	3,932	4,083	151	3.8%

（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	
	2025年	2026年	増減	増減率
営業収益				
商品・製品売上収益	21,468,488	21,651,881	183,393	0.9%
金融事業に係る金融収益	390,606	422,260	31,654	8.1%
営業収益計	21,859,094	22,074,141	215,047	1.0%
営業費用	18,707,971	19,753,103	1,045,132	5.6%
営業利益	3,151,123	2,321,038	△830,085	△26.3%

日本の営業収益は、トヨタの販売台数が前連結会計年度に比べて151千台増加したことや、価格改定などにより、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1,941千台および2,001千台となりました。

営業利益は、諸経費の増加および為替変動の影響などにより、前連結会計年度に比べて減益となりました。

・北米

	千台			
	３月31日に終了した１年間		増減および増減率	
	2025年	2026年	増減	増減率
連結販売台数	2,703	2,934	231	8.5%

	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	
	2025年	2026年	増減	増減率
営業収益				
商品・製品売上収益	16,606,446	18,241,546	1,635,100	9.8%
金融事業に係る金融収益	2,693,881	2,838,119	144,238	5.4%
営業収益計	19,300,327	21,079,665	1,779,338	9.2%
営業費用	19,191,519	21,272,219	2,080,700	10.8%
営業利益・損失（△）	108,808	△192,554	△301,362	―

北米の営業収益は、トヨタの販売台数が前連結会計年度に比べて231千台増加したことや、価格改定などにより、増収となりました。

営業利益は、諸経費の増加および関税の影響などにより、前連結会計年度に比べて減益となりました。

・欧州

	千台			
	３月31日に終了した１年間		増減および増減率	
	2025年	2026年	増減	増減率
連結販売台数	1,172	1,183	11	1.0%

	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	
	2025年	2026年	増減	増減率
営業収益				
商品・製品売上収益	5,577,646	5,808,718	231,071	4.1%
金融事業に係る金融収益	735,843	892,474	156,631	21.3%
営業収益計	6,313,489	6,701,191	387,702	6.1%
営業費用	5,897,936	6,343,449	445,512	7.6%
営業利益	415,553	357,743	△57,810	△13.9%

欧州の営業収益は、トヨタの販売台数が前連結会計年度に比べて11千台増加したことや、為替変動の影響や価格改定などにより、増収となりました。

営業利益は、為替変動の影響などにより、前連結会計年度に比べて減益となりました。

・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	
	2025年	2026年	増減	増減率
連結販売台数	1,838	1,759	△79	△4.3%

	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	
	2025年	2026年	増減	増減率
営業収益				
商品・製品売上収益	8,701,501	8,963,111	261,609	3.0%
金融事業に係る金融収益	286,561	308,266	21,705	7.6%
営業収益計	8,988,062	9,271,377	283,315	3.2%
営業費用	8,091,552	8,401,551	309,999	3.8%
営業利益	896,510	869,826	△26,684	△3.0%

アジアの営業収益は、トヨタの販売台数が前連結会計年度に比べて79千台減少したものの、価格改定などにより、増収となりました。

営業利益は、為替変動の影響などにより、前連結会計年度に比べて減益となりました。

・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	
	2025年	2026年	増減	増減率
連結販売台数	1,659	1,637	△22	△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	
	2025年	2026年	増減	増減率
営業収益				
商品・製品売上収益	4,023,077	4,215,127	192,050	4.8%
金融事業に係る金融収益	498,180	543,866	45,686	9.2%
営業収益計	4,521,257	4,758,993	237,736	5.3%
営業費用	4,268,632	4,430,028	161,396	3.8%
営業利益	252,626	328,966	76,340	30.2%

その他地域の営業収益は、トヨタの販売台数が前連結会計年度に比べて22千台減少したものの、為替変動の影響などにより、増収となりました。

営業利益は、営業面の努力などにより、前連結会計年度に比べて増益となりました。

各地域における営業利益の対前期比増減要因は次のとおりです。

（金額：百万円）

	日本	北米	欧州	アジア	その他
営業面の努力	265,000	415,000	△30,000	65,000	45,000
原価改善の努力	△145,000	25,000	15,000	15,000	△30,000
為替変動の影響	△105,000	25,000	△45,000	△75,000	5,000
諸経費の増減・低減努力	△1,250,000	△865,000	△30,000	△15,000	△30,000
その他	404,915	98,638	32,190	△16,684	86,340
合計	△830,085	△301,362	△57,810	△26,684	76,340

b. 外部顧客の所在地別営業収益

金額：百万円

	３月31日に終了した１年間	
	2025年	2026年
日本	7,723,171	7,942,616
北米	18,985,399	20,783,571
欧州	5,979,720	6,396,867
アジア	7,944,206	7,894,843
その他	7,404,208	7,667,056
合計	48,036,704	50,684,952

（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。

⑤流動性と資金の源泉

トヨタは、金融危機や東日本大震災などの経験から、いかなる経営環境においても事業継続を支えるため、自動車事業の固定費の半年分程度と、金融事業の再調達額の半年分程度に相当する手元資金を確保しています。

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ています。

2027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。2025年４月１日から2026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、トヨタは販売金融子会社の営業活動から得た現金と社債・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通じて、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。

a. キャッシュ・フローの分析

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３兆6,969億円の資金の増加に対し、５兆4,729億円の資金の増加となり、１兆7,759億円増加しました。この増加は、当連結会計年度（2026年３月31日に終了した12ヶ月間）における法人所得税の支払額が減少した結果、資金が１兆2,607億円増加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４兆1,897億円の資金の減少に対し、１兆5,203億円の資金の減少となり、２兆6,694億円減少幅が縮小しました。この減少幅の縮小は、主に公社債の満期償還の金額が前連結会計年度と比較して、２兆644億円増加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1,972億円の資金の増加に対し、5,366億円の資金の減少となり、7,338億円減少しました。この減少は、主に長期有利子負債の返済が１兆843億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５兆9,912億円から６兆597億円と前年度並みになりました。

2027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２兆3,000億円となる予定です。

自動車等セグメントと金融セグメントを区分した連結キャッシュ・フロー計算書

（単位：百万円）

	前連結会計年度 （2025年３月31日に 終了した１年間）	当連結会計年度 （2026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	4,294,820	3,376,424
減価償却費及び償却費	1,413,066	1,472,087
持分法による投資損益	△579,619	△542,072
法人所得税費用	1,446,627	935,124
資産及び負債の増減ほか	△370,839	744,179
利息の受取額	363,304	318,422
配当金の受取額	617,644	424,816
利息の支払額	△100,770	△90,538
法人所得税の支払額	△2,347,622	△1,159,061
営業活動によるキャッシュ・フロー	4,736,610	5,479,380
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＞	△1,878,342	△2,119,162
賃貸資産の購入	△24,855	△33,176
有形固定資産の売却＜賃貸資産を除く＞	68,266	28,647
賃貸資産の売却	6,035	7,997
無形資産の取得	△341,131	△365,834
公社債及び株式の購入	△3,446,017	△3,816,713
公社債及び株式の売却及び公社債の満期償還	3,423,102	5,140,628
その他	△618,309	1,172,580
投資活動によるキャッシュ・フロー	△2,811,251	14,967
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）	△116,549	3,307
長期有利子負債の増加	162,735	540,117
長期有利子負債の返済	△306,768	△939,292
親会社の所有者への配当金の支払額	△1,132,329	△1,238,974
非支配持分への配当金の支払額	△122,565	△120,431
自己株式の取得（△）及び処分	△1,179,043	△39,975
その他	55,560	34,712
財務活動によるキャッシュ・フロー	△2,638,959	△1,760,535
現金及び現金同等物に対する為替変動の影響額	△88,260	176,261
現金及び現金同等物純増減額（△は減少）	△801,860	3,910,073
現金及び現金同等物期首残高	6,892,817	6,090,957
売却目的で保有する資産への振替に伴う 現金及び現金同等物の増減額（△は減少）	－	△115,932
現金及び現金同等物期末残高	6,090,957	9,885,097

（単位：百万円）

	前連結会計年度 （2025年３月31日に 終了した１年間）	当連結会計年度 （2026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	495,210	625,307
減価償却費及び償却費	838,167	920,432
金融事業に係る利息収益及び利息費用	△769,800	△833,480
持分法による投資損益	△11,600	△10,669
法人所得税費用	178,000	232,086
資産及び負債の増減ほか	△2,405,422	△1,739,575
利息の受取額	2,332,296	2,468,460
配当金の受取額	5,651	5,958
利息の支払額	△1,531,190	△1,620,645
法人所得税の支払額	△153,692	△81,619
営業活動によるキャッシュ・フロー	△1,022,379	△33,745
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＞	△28,469	△29,030
賃貸資産の購入	△2,972,065	△2,733,176
有形固定資産の売却＜賃貸資産を除く＞	2,555	2,595
賃貸資産の売却	1,701,864	1,347,608
無形資産の取得	△13,064	△12,970
公社債及び株式の購入	△519,533	△473,958
公社債及び株式の売却及び公社債の満期償還	326,469	376,933
その他	89,633	43,662
投資活動によるキャッシュ・フロー	△1,412,610	△1,478,336
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）	229,903	△121,594
長期有利子負債の増加	13,251,352	12,408,438
長期有利子負債の返済	△10,618,851	△11,087,637
非支配持分への配当金の支払額	△4,667	△4,985
その他	△4,716	△0
財務活動によるキャッシュ・フロー	2,853,022	1,194,223
現金及び現金同等物に対する為替変動の影響額	△45,829	200,936
現金及び現金同等物純増減額（△は減少）	372,203	△116,923
現金及び現金同等物期首残高	2,519,244	2,891,447
売却目的で保有する資産への振替に伴う 現金及び現金同等物の増減額（△は減少）	－	－
現金及び現金同等物期末残高	2,891,447	2,774,524

（連結）		
現金及び現金同等物に対する為替変動の影響額	△134,089	377,197
現金及び現金同等物純増減額（△は減少）	△429,656	3,793,150
現金及び現金同等物期首残高	9,412,060	8,982,404
売却目的で保有する資産への振替に伴う 現金及び現金同等物の増減額（△は減少）	－	△115,932
現金及び現金同等物期末残高	8,982,404	12,659,622

b.財政状態の分析

現金及び現金同等物は、2026年３月31日現在で12兆6,596億円でした。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、22兆1,179億円となりました。

当連結会計年度における営業債権及びその他の債権は、1,162億円（3.2％）増加し、３兆7,959億円となりました。これは主に、為替変動の影響によるものです。

当連結会計年度における棚卸資産は、5,367億円（11.7％）増加し、５兆1,349億円となりました。これは主に、為替変動の影響によるものです。

当連結会計年度における金融事業に係る債権合計は、５兆3,416億円（15.9％）増加し、38兆9,666億円となりました。これは主に、顧客や販売店に対する融資残高の増加によるものです。2026年３月31日現在における金融債権の地域別内訳は、北米52.2％、欧州15.4％、アジア11.4％、日本10.0％、その他の地域11.0％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、１兆7,003億円（10.1％）減少しました。これは主に、公社債の減少によるものです。

当連結会計年度における有形固定資産は、１兆7,336億円（11.3％）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、3,295億円（6.0％）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、2,061億円（40.8％）増加しました。これは主に、法人所得税の中間納付の減少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、４兆4,125億円（11.4%）増加しました。トヨタの短期借入債務は、加重平均利率2.51%の借入金と、加重平均利率3.15%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2,346億円（4.3%）増加し、５兆6,990億円となりました。トヨタの長期借入債務は、加重平均利率が2.91%から7.86%、返済期限が2026年から2048年の無担保の借入金、担保付きの借入金、無担保普通社債およびミディアム・ターム・ノート、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１兆4,456億円（14.1%）増加し、11兆7,185億円となり、返済期限が１年超の長期借入債務は２兆5,546億円（11.3%）増加し、25兆767億円となりました。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。2026年３月31日現在で、長期借入債務の約47%は米ドル建て、約14%はユーロ建て、約12%は円建て、約５%は豪ドル建て、約４%は加ドル建て、約18%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。

2025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、108.0%でしたが、2026年３月31日現在では108.2%となりました。

トヨタの短期および長期借入債務は、2026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・レーティングス（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2,437億円および3,910億円と、前連結会計年度に比べて、国内は231億円（10.5%）増加し、海外は402億円（11.5%）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、割引率上昇に伴う確定給付制度債務の減少はあったものの、主に退職給付信託の一部返還に伴う制度資産の減少により、確定給付負債（資産）の純額は増加しました。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。

財務戦略の主な要素は、短期的な収益の変動に左右されることなく事業を継続し、研究開発活動、設備投資および金融事業に対して戦略的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ためには、数多くの条件が求められ、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。これらの条件には、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20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、2026年３月31日現在のトヨタの契約上の債務および商業上の契約債務を要約したものです。

金額：百万円

		返済期限			
	合計	１年未満	１年以上 ３年未満	３年以上 ５年未満	５年以上
契約上の債務：					
短期借入債務	5,699,083	5,699,083	－	－	－
長期借入債務	37,506,386	11,882,021	14,999,702	8,093,928	2,530,735
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32）	2,570,912	443,289	518,144	565,469	1,044,010
合計	45,776,381	18,024,393	15,517,846	8,659,397	3,574,745
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32）	1,553,327	546,125	791,437	135,278	80,487
合計	1,553,327	546,125	791,437	135,278	80,487

＊ 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2027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34,336百万円および18,488百万円を拠出する予定です。

自動車等セグメントと金融セグメントを区分した連結財政状態計算書

（単位：百万円）

	前連結会計年度 （2025年３月31日）	当連結会計年度 （2026年３月31日）
資産		
（自動車等）		
流動資産		
現金及び現金同等物	6,090,957	9,885,097
営業債権及びその他の債権	3,689,021	3,835,922
その他の金融資産	6,198,376	3,211,041
棚卸資産	4,588,755	5,120,950
その他の流動資産	1,034,507	1,288,955
売却目的で保有する資産	―	2,016,804
流動資産合計	21,601,616	25,358,768
非流動資産		
有形固定資産	9,134,857	9,584,748
その他の非流動資産	17,556,285	18,451,708
非流動資産合計	26,691,142	28,036,455
資産合計	48,292,758	53,395,223
（金融）		
流動資産		
現金及び現金同等物	2,891,447	2,774,524
営業債権及びその他の債権	410,958	454,168
金融事業に係る債権	11,453,249	13,483,501
その他の金融資産	1,443,042	1,544,390
その他の流動資産	414,216	489,695
流動資産合計	16,612,912	18,746,278
非流動資産		
金融事業に係る債権	22,171,786	25,494,405
有形固定資産	6,198,838	7,482,619
その他の非流動資産	1,787,250	2,018,407
非流動資産合計	30,157,874	34,995,431
資産合計	46,770,786	53,741,709
（消去）		
資産消去計	△1,462,194	△1,614,601
（連結）		
資産合計	93,601,350	105,522,331

（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 （2025年３月31日）	当連結会計年度 （2026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	5,195,204	5,492,355
有利子負債	1,188,430	976,235
未払費用	1,729,279	2,014,207
未払法人所得税	454,252	654,751
その他の流動負債	3,495,075	3,844,179
売却目的で保有する資産に直接関連する負債	―	694,547
流動負債合計	12,062,240	13,676,274
非流動負債		
有利子負債	1,547,461	1,823,843
退職給付に係る負債	1,001,227	1,002,213
その他の非流動負債	2,442,382	2,520,522
非流動負債合計	4,991,070	5,346,578
負債合計	17,053,309	19,022,852
（金融）		
流動負債		
営業債務及びその他の債務	674,347	777,916
有利子負債	15,111,977	17,042,885
未払費用	137,836	142,451
未払法人所得税	51,248	56,924
その他の流動負債	2,535,501	3,193,333
流動負債合計	18,510,910	21,213,511
非流動負債		
有利子負債	21,515,873	23,904,821
退職給付に係る負債	18,341	20,271
その他の非流動負債	1,089,654	1,958,944
非流動負債合計	22,623,868	25,884,036
負債合計	41,134,778	47,097,547
（消去）負債消去計	△1,465,650	△1,618,136
（連結）負債合計	56,722,437	64,502,263
資本		
（連結）親会社の所有者に帰属する持分合計	35,924,826	39,918,854
（連結）非支配持分	954,088	1,101,214
（連結）資本合計	36,878,913	41,020,068
（連結）負債及び資本合計	93,601,350	105,522,331

⑥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。2026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1,516億円です。

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ない可能性があります。トヨタは融資制度契約を締結することによって生じるリスクに従って融資制度を評価しています。トヨタの金融事業は、販売店グループと呼ばれる複数のフランチャイズ系列に対しても融資を行っており、しばしば貸出組合に参加することでも融資を行っています。こうした融資は、融資先の卸売車両の購入、買収、設備の改装、不動産の購入、運転資金の確保等を目的とするものです。2026年３月31日現在の販売店に対する貸出未実行残高は２兆5,127億円です。

⑦保証

詳細については、連結財務諸表注記32を参照ください。

⑧関連当事者との取引

詳細については、連結財務諸表注記34を参照ください。

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
・引当金

詳細については、連結財務諸表注記４を参照ください。

５ 【重要な契約等】

2002年８月	中国第一汽車集団有限公司と、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㈲を設立）
2006年３月	富士重工業㈱（現在の㈱ＳＵＢＡＲＵ）と業務提携
2017年２月	スズキ㈱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㈱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㈱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㈱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㈱を設立）
2019年５月	パナソニック㈱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㈱を設立）
2019年９月	㈱ＳＵＢＡＲＵと業務資本提携拡大
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）
2023年５月	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・商用車事業の強化に向けて協業するとともに、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を締結（2025年６月に最終契約を締結）
2025年６月	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㈱との間で、三菱ふそうトラック・バス㈱と日野自動車㈱を統合する最終契約を締結（当該契約に基づき、2026年４月１日において、日野自動車㈱は当社の連結子会社から除外）

６ 【研究開発活動】

トヨタは、「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㈱、日野自動車㈱（※１）、トヨタ車体㈱、トヨタ自動車東日本㈱、㈱豊田中央研究所、ウーブン・バイ・トヨタ㈱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　ノース　アメリカ㈱、キャルティ　デザイン　リサーチ㈱、トヨタ　リサーチ　インスティテュート㈱、欧州地域にトヨタ　モーター　ヨーロッパ㈱、トヨタ　ヨーロッパ　デザイン　ディベロップメント㈲、TOYOTA RACING㈲（※２）、トヨタ　ガズーレーシング　ワールド　ラリー　チーム㈱、アジア地域にToyota Motor Asia （Thailand） Co., Ltd.、トヨタ知能電動車研究開発センター（中国）㈲、一汽トヨタ自動車㈲技術研究開発支社、広汽トヨタ自動車㈲、BYD　TOYOTA　EV　TECHNOLOGYカンパニー㈲、トヨタ自動車技術センター（中国）㈲、レクサス（上海）新エネルギー㈲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1,522,881百万円です。

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28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。

※１　日野自動車㈱は、2026年４月１日の三菱ふそうトラック・バス㈱との経営統合に伴い、当社の連結子会社から除外されています。

※２　トヨタ　ガズー　レーシング　ヨーロッパ㈲は2026年１月７日付でTOYOTA RACING㈲に社名変更しました。

（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、多くのお客様に愛された「ＲＡＶ４」は、ソフトウエアを効率的に開発するためのプラットフォーム「Arene」を初めて搭載し６代目となるモデルチェンジとして発売されました。また、「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」で培った知見を活用し、GRシリーズ開発ドライバーも携わりながら、高い走行性能を実現した「カローラ クロス ＧＲ ＳＰＯＲＴ」を発売しました。加えて、中国ではパーソナルな空間としての居心地を重視するお客様が多いことを踏まえ、現地で開発されたバッテリーEV（BEV）「ｂＺ５」を発売しました。８代目となる新型「ＥＳ」は、LEXUSの次世代電動車ラインアップの先陣を切るモデルとして、全面刷新され発売しました。

また、交通事故ゼロ社会の実現を目指し、SDV（Software Defined Vehicle）を通じて、より安全・安心で、楽しい移動を実現します。交通事故ゼロ社会の実現はクルマの技術革新だけでは難しく「クルマ」「ヒト」「インフラ」の三位一体での取り組みが不可欠です。例えば、クルマだけの進化では補えない死角からの飛び出しに、路上インフラのセンサー情報を活用するインフラとの協調や、ドライバー（ヒト）の運転を自律的にサポートしてくれるAIエージェントなどです。クルマが社会とつながるためには、切れ目のない通信環境やデータセンターなどの整備が重要であり、その基盤構築を進めています。トヨタは「安全・安心を一丁目一番地」としながら、お客様とともに育つAIエージェント、プロフェッショナルや若かりし頃の運転を再現するクルマなど、データとAIが生み出すSDVの多様な価値を保有1.5億台の強みを活かし、具体化させていきます。ソフトウエア開発の土台となる電子プラットフォームの刷新や、ソフトウエアづくりプラットフォーム「Arene」を通じて、安全・安心かつ高品質なソフトウエアを継続的にお客様に提供していきます。引き続き、産業を超えたパートナーとも力を合わせて、トヨタらしいSDVの基盤整備を加速していきます。

当事業にかかる研究開発支出は1,507,038百万円です。

（２）その他の事業

基礎研究分野においては、㈱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。

その他の事業にかかる研究開発支出は15,843百万円です。

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	2,284,125百万円	14.7%
金融事業	41,785	△0.2
その他の事業	64,749	△35.9
合計	2,390,659	12.0
リース用資産（外数）	3,639,668	△5.4

自動車事業では、当社において703,029百万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、主な子会社としてプライムプラネットエナジー＆ソリューションズ㈱において59,744百万円、トヨタ自動車九州㈱において47,067百万円、トヨタ車体㈱において38,924百万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、タイ国トヨタ自動車㈱において209,870百万円、トヨタ　バッテリー　マニュファクチャリング㈱において186,560百万円、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117,786百万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41,785百万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64,749百万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2,177,260百万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（2026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	1,297,708	2,242,984	3,505,733	397,752	7,444,177
金融事業	0	1,359	18,743	7,457,790	7,477,892
その他の事業	46,852	155,959	225,840	12	428,663
合計	1,344,560	2,400,303	3,750,316	7,855,553	15,350,731

（注）１　上記帳簿価額には、建設仮勘定1,716,633百万円を含みません。

２　事業別セグメントごとの従業員数は、「第４　提出会社の状況　５　従業員の状況等　（２）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	14,677（2,725）（※36）	120,035	103,392	238,105	23,479
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（5,947）（※469）	86,790	3,950	167,526	1,941
田原工場（愛知県田原市）	自動車	自動車生産設備	65,558（4,029）（※25）	42,442	58,027	166,028	6,564
明知工場（愛知県みよし市）	自動車	自動車部品生産設備	10,257（555）（※18）	39,210	60,769	110,236	1,443
Toyota Woven City（静岡県裾野市）	自動車およびその他	研究用設備	10,067（263）	65,772	10,669	86,508	8
本社工場（愛知県豊田市）	自動車	自動車部品生産設備	91（623）	45,172	30,777	76,041	1,893
高岡工場（愛知県豊田市）	自動車	自動車生産設備	3,966（1,305）（※72）	20,506	48,095	72,567	4,337
元町工場（愛知県豊田市）	自動車	自動車生産設備	5,038（1,575）（※6）	27,987	33,810	66,835	8,035
下山工場（愛知県みよし市）	自動車	自動車部品生産設備	4,004（474）（※52）	32,791	17,087	53,881	814
東富士研究所（静岡県裾野市）	自動車	研究用設備	9,901（2,719）（※21）	23,896	19,053	52,849	2,516

（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	114,096 (403) (※ 118)	65,813	48,612	228,521	6,391
プライムプラネットエナジー＆ソリューションズ㈱ 本社ほか （東京都中央区）	自動車	自動車生産設備	8,031 (300) (※ 314)	126,632	69,885	204,547	4,299
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	31,605 (2,118) (※ 250)	57,277	87,669	176,550	11,915
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	43,739 (7,721) (※ 58)	71,240	43,577	158,557	11,143
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	29,933 (5,795) (※ 38)	81,192	42,818	153,943	11,622

（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、リース取引にかかる使用権資産が97,303百万円あります。
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・リース取引にかかる賃貸資産が38,305百万円含まれています。また、賃貸中の土地が含まれており、面積は136千㎡です。
4　日野自動車㈱は、2026年４月１日の三菱ふそうトラック・バス㈱との経営統合に伴い、当社の連結子会社から除外されています。

（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㈱（Cambridge, Ontario, Canada）	自動車	自動車生産設備	3,468（ 4,752）	29,022	245,575	278,065	8,298
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	自動車生産設備	93,511（ 7,400）	120,736	47,837	262,084	2,675
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）	自動車	自動車生産設備	6,586（ 6,091）	37,463	151,634	195,683	2,823
タイ国トヨタ自動車㈱（Samutprakarn, Thailand）	自動車	自動車生産設備	47,553（ 4,414）	21,230	123,744	192,527	7,463
トヨタ モーターマニュファクチャリング ケンタッキー㈱（Georgerown, Kentucky, U.S.A.）	自動車	自動車生産設備	6,111（ 5,161）	39,343	143,445	188,898	9,636

（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、リース取引にかかる使用権資産が29,117百万円あります。
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340千㎡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　2026年４月１日　至　2027年３月31日）におけるトヨタの設備の新設等にかかる投資予定金額（総額）は2,300,000百万円です。なお、この金額はリース用資産にかか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　2026年４月１日　至　2027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	850,000	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	260,900	自己資金
トヨタキルロスカ自動車㈱	Bangalore, India	自動車	生産設備等	128,900	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	119,100	自己資金
トヨタ　モーターヨーロッパ㈱	Brussels, Belgium	自動車	生産設備等	107,500	自己資金
トヨタ　モーターマニュファクチャリングカナダ㈱	Cambridge, Ontario, Canada	自動車	生産設備等	70,800	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） （2026年３月31日）	提出日現在 発行数（株） （2026年６月10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	15,794,987,460	15,794,987,460	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	15,794,987,460	15,794,987,460	―	―

（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）
2021年４月１日～2022年３月31日	（注）１	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
2023年４月１日～2024年３月31日		―	16,314,987	―	635,402	―	655,323
2024年４月１日～2025年３月31日	（注）２	△520,000	15,794,987	―	635,402	―	655,323
2025年４月１日～2026年３月31日		―	15,794,987	―	635,402	―	655,323

（注）１　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。

２　発行済株式総数は、2024年５月９日に自己株式を消却したことにより520,000,000株減少しています。

（５）【所有者別状況】

2026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）	4	384	81	7,239	1,319	2,777	1,068,960	1,080,764	―
所有株式数（単元）	1,431	42,637,988	2,327,015	32,042,166	35,989,405	16,802	44,878,871	157,893,678	5,619,660
所有株式数の割合（％）	0.00	27.01	1.47	20.29	22.79	0.01	28.43	100.00	―

（注）１　「その他の法人」欄には、㈱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27,610,554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、191,332人です。

（６）【大株主の状況】

2026年３月31日現在

氏名又は名称	住所	所有株式数（千株）	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㈱	東京都港区赤坂一丁目８番１号	1,667,971	12.80
㈱豊田自動織機	愛知県刈谷市豊田町二丁目１番地	1,192,331	9.15
㈱日本カストディ銀行	東京都中央区晴海一丁目８番12号	794,894	6.10
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	633,045	4.86
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 ㈱みずほ銀行決済営業部）	One Congress Street, Suite 1, Boston, Massachusetts, U.S.A. （東京都港区港南二丁目15番１号）	602,312	4.62
ジェーピー モルガン チェース バンク （常任代理人 ㈱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）	537,926	4.13
㈱デンソー	愛知県刈谷市昭和町一丁目１番地	449,576	3.45
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 ㈱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）	355,369	2.73
トヨタ不動産㈱	愛知県名古屋市中村区名駅四丁目７番１号	249,754	1.92
㈱アイシン	愛知県刈谷市朝日町二丁目１番地	173,246	1.33
計	―	6,656,423	51.07

（注）１　上記のほか、当社が所有している自己株式2,761,055千株があります。

２　上記、各信託銀行所有株式数は、すべて信託業務にかかる株式の総数です。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㈱（信託口）1,595,389千株、㈱日本カストディ銀行（信託口）533,563千株

３　㈱豊田自動織機は、当社が実施した当社自己株式の公開買付けに応募したことにより、当該公開買付けの決済開始日である2026年５月25日付で所有株式数が1,243千株となりました。

４　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】

2026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 2,785,928,500	－	－
完全議決権株式（その他）（注）２　（注）３	普通株式 13,003,439,300	130,034,393	－
単元未満株式	普通株式 5,619,660	－	－
発行済株式総数	15,794,987,460	－	－
総株主の議決権	－	130,034,393	－

（注）１　「完全議決権株式（自己株式等）」は、自己株式2,761,055,400株と相互保有株式24,873,100株です。

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

３　「完全議決権株式（その他）」には、株式付与ESOP信託が保有する当社株式547,500株（議決権5,475個）が含まれています。

② 【自己株式等】

2026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	2,761,055,400	－	2,761,055,400	17.48
名古屋テレビ放送㈱	愛知県名古屋市中区橘二丁目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	0.02
㈱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㈱	静岡県浜松市中央区東町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	－	2,785,928,500	－	2,785,928,500	17.64

（注）１　自己株式等は受渡日を基準として算定したものです。

２　株式付与ESOP信託が保有する当社株式は、自己株式等には含まれていません。

（８）【役員・従業員株式所有制度の内容】

従業員に対する株式交付制度（株式付与ESOP信託）

当社は、自動車産業の100年に１度の大変革期の中、モビリティカンパニーへの変革に挑戦しています。特に当社において現場の実行部隊のリーダーを担う幹部職には、「幸せの量産」という使命を胸に、未来に向けた挑戦を牽引することを期待しています。当社の幹部職のうち、一定の要件を満たす幹部職（以下、対象従業員という。）が、経営陣と一体となり、これらの挑戦をより一層加速させ、中長期的な企業価値向上に寄与することを期待し、株式交付制度（以下、本制度という。）を導入しています。

① 本制度の概要

本制度は、株式付与ESOP（Employee Stock Ownership Planの略称）信託（以下、ESOP信託という。）の仕組みを採用し、株式交付規程に基づき、対象従業員に対して、原則として退職後に、当社株式および当社株式の換価処分金相当額の金銭ならびに当社株式に生じる配当金を交付および給付するものです。

② 信託契約の内容

・信託の種類	特定単独運用の金銭信託以外の金銭の信託（他益信託）
・信託の目的	対象従業員に対するインセンティブの付与
・委託者	当社
・受託者	三菱ＵＦＪ信託銀行株式会社 （共同受託者　日本マスタートラスト信託銀行株式会社）
・受益者	対象従業員のうち受益者要件を充足する者
・信託管理人	当社と利害関係のない第三者（公認会計士）
・信託契約日	2025年８月25日
・信託の期間	2025年８月25日から2026年８月31日まで
・議決権行使	受託者は、受益者候補の議決権行使状況を反映した信託管理人の指図に従い、 当社株式の議決権を行使
・取得株式の種類	当社普通株式
・信託金の金額	15億円（信託報酬・信託費用を含む）
・株式の取得方法	当社（自己株式処分）から取得
・株式の取得時期	2025年８月28日
・帰属権利者	当社
・残余財産	帰属権利者である当社が受領できる残余財産は、信託金から株式取得資金を控除した 信託費用準備金の範囲内とする

③ 従業員に取得させる予定の株式の総数

547,500株

④ 本株式交付制度による受益権その他の権利を受けることができる者の範囲

対象従業員のうち受益者要件を充足する者

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（2024年５月８日）および 取締役会（2024年９月24日）での決議状況 取得期間（2024年５月９日～2025年４月30日）	530,000,000（上限）	1,200,000,000,000（上限）
当該事業年度前における取得自己株式	420,633,175	1,160,051,158,793
当事業年度における取得自己株式	16,226,100	39,948,697,764
残存決議株式の総数および価額の総額	93,140,725	143,443
当事業年度の末日現在の未行使割合（%）	17.6	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（%）	17.6	0.0

（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 当事業年度前における取得自己株式には、以下が含まれています。

自己株式の公開買付け

取締役会決議日　：2024年７月23日
買付け等をする株券等の種類：当社普通株式
買付け等の期間　：2024年７月24日から2024年８月26日まで（23営業日）
買付け等の価格　：普通株式１株につき、2,781円
買付数　：290,122,375株
買付け等の総額　：806,830,324,875円
決済の開始日　：2024年９月18日

自己株式立会外買付（ToSTNeT-３）による自己株式の買付け

取得対象株式の種類　：当社普通株式
株式の取得価額　：普通株式１株につき、2,617円
取得した株式の総数　：29,673,300株
株式の取得価額の総額：77,655,026,100円
取得日　：2024年９月25日

区分	株式数（株）	価額の総額（円）
取締役会（2025年６月３日、2026年１月14日および2026年３月30日）での決議状況 取得期間（2026年３月31日～2026年６月30日）	1,192,331,020（上限）	4,341,277,243,820（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	1,192,331,020	4,341,277,243,820
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	1,192,330,962	3,656,879,060,454
提出日現在の未行使割合（％）	0.0	15.8

（注）１　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は、以下のとおりです。
自己株式の公開買付け
取締役会決議日　：2026年３月30日
買付け等をする株券等の種類：当社普通株式
買付け等の期間　：2026年３月31日から2026年４月27日まで（20営業日）
買付け等の価格　：普通株式１株につき、3,067円
買付数　：1,192,330,962株
買付け等の総額　：3,656,879,060,454円
決済の開始日　：2026年５月25日

（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	8,600	26,170,614
当期間における取得自己株式	1,032	3,355,662

（注）当期間における取得自己株式には、2026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り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）	689,400	1,113,374,106	―	―
その他（株式付与ESOP信託）	547,500	884,207,025	―	―
保有自己株式数	2,761,055,486	―	3,953,387,480	―

（注）１　当期間の株式数および処分価額の総額には、2026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りによる取得は含まれていません。

２　株式付与ESOP信託が保有する当社株式は、保有自己株式数に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づけており、持続的な成長の実現に向け、引き続き企業体質の改善に取り組み、企業価値の向上に努めています。

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45円、期末配当は１株につき50円とし、年間の配当金としては１株につき95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）
2025年11月５日 取締役会決議	586,527	45.00
2026年５月８日 取締役会決議	651,697	50.00

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

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かを常にチェックできる体制を構築することが重要であると考えています。当社は2025年６月12日開催の定時株主総会において、監査等委員会設置会社への移行を内容とする定款の変更が決議されたことにより、同日をもって監査役会設置会社から監査等委員会設置会社へ移行しました。本移行により、取締役会を構成する社内・社外メンバーが役職にとらわれずに参加者全員で議論を行い、取締役会の更なる活性化を図るとともに、執行への権限委譲による更なる意思決定の迅速化と、取締役会によるモニタリング機能の強化を進めています。

〔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。機能を越え、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。

2025年６月の監査等委員会設置会社への移行にあたっては、より全員参加で経営の意思決定と監督を行える取締役の構成に見直すため、「商品と地域を軸とした経営」を実践できる社内取締役と合わせて、幅広い視点で新たな価値創造とガバナンスへの助言が出来る人材を独立社外取締役に選出しました。

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います。これからも、変化の激しい正解のない時代において、監督機能を強化し執行への権限移譲を行いながら、意思決定を迅速に行っていくため、最適な体制を柔軟に見直していきます。

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・副社長・チーフオフィサーを中心とする執行役員が、ビジネスユニット（カンパニー／事業・販売）と一体となり、執行役員によるミーティング等を通じ、迅速な意思決定を実現し、取り組みを推進します。

社外取締役も参加する「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、審議・決定・活動を推進することで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、会社として商品化の承認を行う「商品化決定会議」や、当社およびグループ会社・子会社における認証問題を受け、ガバナンス・経営基盤の強化に向けて新規に設置した「ガバナンス・リスク・コンプライアンス会議」、また「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、環境、社会課題、ガバナンス（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、審議・決定・活動を推進することで企業価値向上に貢献する。
人数	11名（うち、社外取締役１名、社外取締役（監査等委員）２名）
メンバー	執行役員社長　近　健太（議長） 代表取締役副会長　佐藤　恒治 代表取締役副社長　中嶋　裕樹 代表取締役副社長　宮崎　洋一 社外取締役　藤沢　久美 社外取締役（監査等委員）　大島　眞彦 社外取締役（常勤監査等委員）　長田　弘己 Chief Risk Officer 兼 Chief Compliance Officer　大野　芳徳 他 幹部職３名

（注）2026年6月17日開催予定の定時株主総会の承認およびその後の取締役会決議がなされますと、近　健太は代表取締役社長となる予定です。

「ガバナンス・リスク・コンプライアンス会議」の概要

目的および権限	ガバナンス・リスク・コンプライアンスに関する業務執行における重要事項の報告・審議
人数	12名（うち、社外取締役１名、社外取締役（監査等委員）３名）
メンバー	Chief Risk Officer 兼 Chief Compliance Officer　大野　芳徳（議長） 代表取締役副社長　中嶋　裕樹 代表取締役副社長　宮崎　洋一 社外取締役　岡本　薫明 社外取締役（監査等委員）　George Olcott 取締役（監査等委員）　Christopher P. Reynolds 社外取締役（監査等委員）　大島　眞彦 社外取締役（常勤監査等委員）　長田　弘己 他 幹部職４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。当社の取締役には、「トヨタフィロソフィー」を基盤に、「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、仲間づくりなどを通じたモビリティカンパニーへの変革、気候変動をはじめとした環境対応や自社およびバリューチェーンに関わる社会課題の解決に貢献できることが必要だと考えています。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５名（監査等委員である社外取締役を含む）を選任し、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を踏まえて策定した当社独自の「社外役員の役割・期待」と「独立性判断基準」に従い、全員を独立役員として東京証券取引所に届け出ています。当社独自の「社外役員の役割・期待」と「独立性判断基準」は、社外取締役が独立した立場から意思決定に参画していることを明確にし、より一層多様なステークホルダーの意見を経営に反映するために策定しています。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。

〔監査等委員会〕
当社は2025年６月12日開催の定時株主総会における承認をもって監査役会設置会社から監査等委員会設置会社へ移行しました。監査等委員会は、４名の監査等委員である取締役（社外取締役３名を含む）で構成されています。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、監査等委員は取締役の職務執行を監査する役割に加え、議決権を有し、業務執行が適切であるかを監督する取締役として取締役会の議論に参加します。さらに監査等委員の活動においては、現地現物による監査を継承し、経営者直轄の独立した専任組織である内部監査室（39名）からの監査計画・結果等に関する報告および内部監査室への指示を通じた、緊密な連携による組織的監査を充実化しています。
監査等委員である取締役の選任については、取締役としての役割に加えて、各々の豊富な経験や高度な専門知識を活かして公正・中立的な立場から経営に対する監査を行え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」にて監査等委員会に提案する内容を検討しています。

また、当社では３名の監査等委員である社外取締役を選任しており、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を踏まえて策定した当社独自の「社外役員の役割・期待」と「独立性判断基準」に従い、全員を独立役員として東京証券取引所に届け出ています。

〔社外役員の役割・期待、独立性判断基準〕
当社は「トヨタフィロソフィー」を基盤とした持続的成長や中長期的な企業価値向上、社会課題の解決に向け、コーポレートガバナンスの強化に取り組んでいます。社外役員が独立した立場から意思決定に参画していることを明確にし、より一層多様なステークホルダーの意見を経営に反映するため、当社独自の社外役員の役割・期待を明確にし、独立性判断基準を再定義しました。
本内容は、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、監査等委員会設置会社への移行前の監査役全員の同意のもと、取締役会の承認を受けています。

①社外役員の役割・期待
（社外取締役）
・「トヨタフィロソフィー」に共感し、当社の事業、人材に高い関心を持ち、経営陣との緊密な対話を通じて、当社および当社を取り巻く環境を理解する
・当社の継続的成長と中長期的な企業価値向上に向けた意思決定への貢献や、社会課題の解決に貢献する
・多様なステークホルダーの意見を認識した上で、各々の豊富な経験や高度な専門知識を活かし、取締役会の意思決定の付加価値向上に資すると同時に、業務執行の監督を行う
・取締役会に上程される事項に限らず、重要課題や事業戦略等への助言、支援を行う

（監査等委員である社外取締役）
・上記に加え、各々の豊富な経験や高度な専門知識を活かし、公正・中立的な立場から経営に対する監査を行う

②独立性判断基準

当社は、会社法で定められた社外役員の要件を満たし、かつ、以下の事項のいずれにも該当しない場合、当該社外役員に独立性があると判断します。

1　関係会社所属歴
現在、当社および連結子会社の業務執行取締役、監査等委員である取締役（社外取締役を除く）、監査役、執行役員、従業員である者。又は、過去10年間において、当社および連結子会社の業務執行取締役、監査等委員である取締役（社外取締役を除く）、監査役、執行役員、従業員であった者

2　主要取引先
過去３年間の事業年度のいずれかの事業年度において、当社および連結子会社との間の取引金額が取引先又は当社および連結子会社の連結売上高の２％を超える企業等の業務執行者（業務執行取締役、執行役、執行役員、従業員又はこれらに相当する者をいう。以下同じ）

3　主要借入先
過去３年間の事業年度のいずれかの事業年度において、当社および連結子会社の借入金額が当社および連結子会社の連結総資産の２％を超える借入先の業務執行者

4　多額報酬専門家
過去３年間の事業年度のいずれかの事業年度において、当社および連結子会社から直接的に年間120,000米ドルを超える報酬（社外役員としての報酬を除く）を得ているコンサルタント、会計専門家又は法律専門家

5　多額寄付
過去３年間の事業年度のいずれかの事業年度において、当社および連結子会社から年間120,000米ドルを超える寄付を受けている者（団体の場合は所属する者）

6　主要株主
当社が持株比率上位10社以内又は当社の持株比率上位10社である企業等の業務執行者

7　関係監査法人
現在又は過去10年間において、当社および連結子会社の会計監査人である監査法人に所属する者又は所属していた者

8　近親者
当社および連結子会社の取締役、監査役、執行役員、重要な従業員又は上記１から６に該当する者（重要でない者を除く）の配偶者又は二親等以内の親族

9　役員相互派遣
当社および連結子会社から取締役又は監査役を受け入れている企業の業務執行者

10　在任期間
社外役員としての在任期間が12年を超える者

なお、以上の事項に形式的に該当する場合であっても、会社法上の社外役員の要件を充足しており、かつ、実質的に独立性を有し一般株主と利益相反が生じるおそれがないと考える場合は、その理由を開示することを条件に独立性があると判断することがあります。

「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の選解任案の検討
人数	３名（うち、社外取締役２名）
メンバー	代表取締役副社長　　宮崎　洋一（議長） 社外取締役　　岡本　薫明 社外取締役　　藤沢　久美

〔取締役の報酬〕

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（監査等委員である取締役を除く）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（監査等委員である取締役を除く）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	３名（うち、社外取締役２名）
メンバー	代表取締役副社長　　宮崎　洋一（議長） 社外取締役　　岡本　薫明 社外取締役　　藤沢　久美

〔取締役のトレーニング〕

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、工場などの現場見学やコーポレートイベントの視察など座学にとどまらない実践的な機会を設定しています。

以上に加えて、社外取締役には、当社の考え方や取り組みへの理解を深めてもらうために、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、各経営課題に対して、適切な助言が行われるよう留意するとともに、業務執行側の役員との議論の場を設け、理解を深めています。

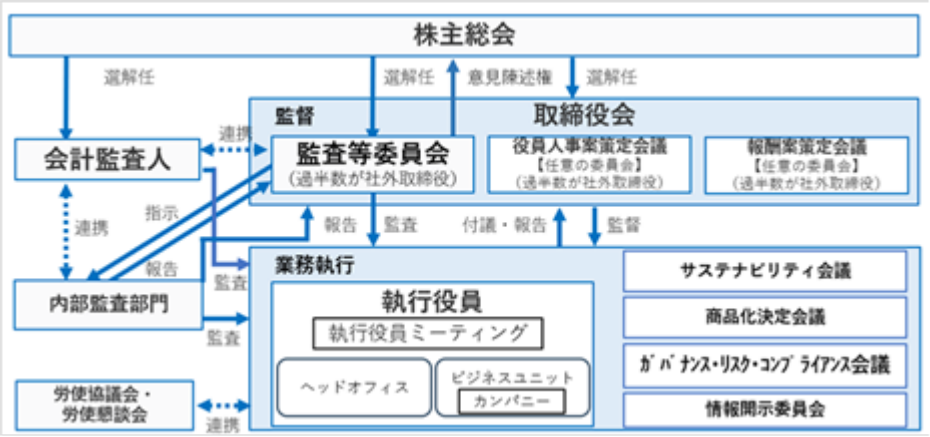
〔内部監査〕

経営者直轄の独立した専任組織として内部監査室（39名）を設置し、公認内部監査人・公認会計士等の資格を有する人材のほか、管理者経験者を配置しています。内部監査規則に基づき、毎年度、リスクベースで策定した内部監査方針・計画を取締役会に報告するとともに、当該計画に従い内部監査を実施しています。監査結果は取締役会に報告するとともに、社長および監査等委員会にも定期的に報告しています。

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。監査等委員会監査、内部監査および外部監査人による会計監査の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、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。

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、「トヨタフィロソフィー」、「トヨタ基本理念」、「トヨタ行動指針」、「トヨタウェイ 2020」、および「トヨタグループビジョン」に基づき、当社および子会社に従事する一人ひとりが、これらを正しく理解し、実践できる人づくりを行います。

また、現場に寄り添い、声をかけあえる風通しの良い職場風土づくりを行います。

「トヨタ生産方式（TPS）」の考えのもと、“異常があれば立ち止まり改善する”仕組みづくりを行い、これを弛まず継続します。そして、これらを実践することにより業務の適正の確保を図ります。

〔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、その内容をガバナンス・リスク・コンプライアンス会議（GRC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 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。

② 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GRC会議または取締役会等で適切に審議します。

③ 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。

〔運用状況の概要〕

① 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。

② 「トヨタフィロソフィー」、「トヨタ基本理念」、「トヨタ行動指針」等の精神に則り、持続的に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、GRC会議または取締役会等で適切に審議しています。

③ 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）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、法令ならびに関係規程に基づき、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〕

法令および関係規程に基づき、各担当部署に取締役の職務の執行に必要となる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。また、非財務情報に関しても、適時適正に開示します。

③ リスクマネジメントに関する基本規程を制定するとともに、リスクマネジメントの責任者を任命し、当社の事業活動に関わる重大なリスクを特定し、当該リスクに対する対策を、各地域または子会社と連携して行います。

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監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、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、財務報告にかか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 グローバルリスクマネジメントの責任者としてChief Risk Officer（CRO）を配し、グローバルな視点で、事業活動において発生するリスクを予防・軽減するための活動に取り組んでいます。CROの下には、各地域を統括する地域CROを配し、地域ごとのリスクマネジメント体制を構築しています。また、社内のヘッドオフィス（経理・調達など）では機能別リスクの責任者・担当者として各本部長・各部リスク責任者を、各カンパニーでは製品別リスクの責任者・担当者として各プレジデント・各部リスク責任者を任命し、各地域本部や各セクションが相互に連携・サポートし合える体制を取っています。

品質については、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 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。

② 各地域の様々な有識者およびステークホルダーの意見を傾聴し、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 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・本部の中の各部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・チーフオフィサー等から、現場に即した会社の状況について情報提供を適切に受けて、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、執行役員・チーフオフィサー等はこれを監督しています。

② 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 コンプライアンスの責任者を任命するとともに、コンプライアンス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、取締役会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実施し、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、「ものをよく観て」問題を発見し、「改善を続ける」企業文化を醸成しています。

② コンプライアンスの統括責任者として、Chief Compliance Officerを任命しています。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。専門部署が各部署の対応状況を点検のうえ、その結果を取締役会等に報告しています。

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弁護士や社内担当者を通じて相談することができるスピークアップ相談窓口等の内部通報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、これらの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〕

子会社と経営理念を共有し、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法性と適正性を確認します。

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、災害等のリスクマネジメントに関しては、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、GRC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）子会社の取締役等および使用人の職務の執行が法令およ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、その結果を当社の取締役会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、当社が設置する子会社を対象とした通報窓口を通じて、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〕

子会社に経営理念や行動指針を展開するとともに、子会社の経営理念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、GRC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）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のうえ、その結果を、当社の取締役会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、当社が設置する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） 監査等委員会の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〕

① 監査等委員会の職務を補助するため、監査等委員会室を設置し、専任の使用人を置きます。当該使用人は、監査等委員会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、事前に監査等委員会または監査等委員会の定める監査等委員の同意を得ます。また、監査等委員会および監査等委員の職務の執行に必要となる費用は、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。

② 取締役(監査等委員である取締役を除く)および使用人は、監査等委員会の求めに応じ、定期的にまたは随時に、業務執行等に関する報告を行い、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等委員会に報告します。必要に応じ子会社の取締役等からも報告させるほか、当社または子会社が設置する内部通報窓口等への重要な通報案件についても、監査等委員会に報告します。監査等委員会へ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。

③ 監査等委員による主要な各会議体への出席、監査等委員会による重要書類の閲覧、会計監査人および内部監査部門による監査等委員会への定期および随時の報告の実施を確保するとともに、必要な外部人材を直接任用する機会を確保します。

〔運用状況の概要〕

① 監査等委員会室を設置し、専任の使用人を配置しています。監査等委員会室の組織変更および人事については、監査等委員会で選定された監査等委員の同意を得ています。監査等委員会および監査等委員の職務の執行に必要となる費用については、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。

② 取締役（監査等委員である取締役を除く）、使用人および子会社は、適宜適切に監査等委員会に業務執行の状況に関する報告を行うほか、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等委員会に報告することとしています。スピークアップ相談窓口、当社が設置する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、監査等委員会に報告しています。内部通報に関する規程に、監査等委員会に報告した者が、報告したことを理由として不利な取扱いを受けることはない旨を定め周知しています。

③ 重要案件を審議・決議する役員会議体に監査等委員が出席できる体制を整えているとともに、監査等委員会から要求された重要書類はその閲覧に供しています。また、監査等委員会や随時のミーティングで、会計監査人および内部監査部門による報告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、非業務執行取締役との間において、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）および監査役であった者の会社法第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、副会長、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。2026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、および監査等委員である取締役を7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13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	豊田　章男	全13回中13回
代表取締役	佐藤　恒治	全13回中13回
代表取締役	中嶋　裕樹	全13回中13回
代表取締役	宮崎　洋一	全13回中12回
社外取締役	岡本　薫明	全10回中9回
社外取締役	藤沢　久美	全10回中10回
社外取締役（監査等委員）	George Olcott	全13回中13回
取締役（監査等委員）	Christopher P. Reynolds	全10回中10回
社外取締役（監査等委員）	大島　眞彦	全13回中13回
社外取締役（常勤監査等委員）	長田　弘己	全13回中13回

退任済取締役・監査役（退任時の役職を記載）

代表取締役	早川　茂	全3回中3回
取締役	Simon Humphries	全3回中3回
社外取締役	菅原　郁郎	全3回中3回
社外取締役	Sir Philip Craven	全3回中3回
社外取締役	大薗　恵美	全3回中3回
常勤監査役	白根　武史	全3回中3回
常勤監査役	安田　政秀	全3回中3回
常勤監査役	小倉　克幸	全3回中3回
社外監査役	Catherine O'Connell	全3回中3回

（注）代表取締役　早川　茂、取締役　Simon Humphries、社外取締役　菅原　郁郎、Sir Philip Cravenおよび大薗　恵美は、2025年６月12日開催の第121回定時株主総会の終結の時をもって退任しています。常勤監査役　白根　武史、安田 政秀および小倉 克幸ならびに社外監査役 George Olcott、Catherine O'Connellおよび長田 弘己は、2025年６月12日開催の第121回定時株主総会の終結の時をもって監査等委員会設置会社に移行したことを受けて退任しています。なお、社外監査役George Olcottおよび長田弘己は、同定時株主総会において監査等委員である取締役に選任され、就任しております。役職は、2025年６月12日開催の第121回定時株主総会の終結以降の役職を記載し、出席回数は、社外監査役、および社外取締役（監査等委員）として就任していた期間における総出席回数を記載しています。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：水素事業、ロボティクスの取組等

・決算・財務関連：決算、配当・自己株式、子会社への融資、政策保有株式フォロー等

・ガバナンス・内部統制：内部統制の整備・運用状況、取締役会実効性評価、内部監査方針等

・リスクマネジメント：認証問題への対応等

・サステナビリティ：カーボンニュートラルの取組、サステナビリティデータブック等

・その他：役員人事、役員報酬、情報開示（有価証券報告書、統合報告書等）、月度生産・出荷・販売実績等

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７回開催しました。

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
代表取締役	早川　茂	全２回中２回
代表取締役	宮崎　洋一	全７回中７回
社外取締役	菅原　郁郎	全２回中２回
社外取締役	Sir Philip Craven	全２回中２回
社外取締役	大島　眞彦	全２回中２回
社外取締役	大薗　恵美	全２回中２回
社外取締役	岡本　薫明	全５回中５回
社外取締役	藤沢　久美	全５回中５回

（注）代表取締役　早川　茂ならびに社外取締役　菅原　郁郎、Sir Philip Cravenおよび大薗　恵美は、2025年6月12日開催の第121回定時株主総会の終結の時をもって退任しています。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、以下のとおりです。

・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

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９回開催しました。

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
代表取締役	早川　茂	全２回中２回
代表取締役	宮崎　洋一	全９回中９回
社外取締役	菅原　郁郎	全２回中２回
社外取締役	Sir Philip Craven	全２回中２回
社外取締役	大島　眞彦	全２回中２回
社外取締役	大薗　恵美	全２回中２回
社外取締役	岡本　薫明	全７回中７回
社外取締役	藤沢　久美	全７回中７回

（注）代表取締役　早川　茂ならびに社外取締役　菅原　郁郎、Sir Philip Cravenおよび大薗　恵美は、2025年6月12日開催の第121回定時株主総会の終結の時をもって退任しています。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、以下のとおりです。

・役職・職責ごとの報酬水準

・当該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

a. 2026年６月10日（有価証券報告書提出日）現在の当社の役員の状況は、以下のとおりです。

男性8名　女性2名　（役員のうち女性の比率20%）

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 2020年５月 2022年12月 2023年４月	トヨタ自動車㈱入社 ニュー ユナイテッド モーター マニュファクチャリング㈱出向 トヨタ自動車㈱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㈱（現トヨタ不動産㈱）代表取締役会長（現在に至る） ㈱ルーキーレーシング代表取締役（現在に至る） トヨタ ガズーレーシング ワールドラリーチーム㈱代表取締役会長（現在に至る） トヨタ自動車㈱取締役会長（現在に至る）	(注) 3	24,099
取締役副会長（代表取締役）	佐　藤　恒　治	1969年10月19日生	1992年４月 1992年９月 1994年９月 2003年７月 2006年４月 2012年６月 2016年１月 2017年４月 2017年４月 2019年１月 2020年１月 2020年１月 2020年９月 2021年１月 2021年１月 2021年４月 2023年４月 2023年４月 2023年４月 2023年６月 2023年６月 2026年１月 2026年４月 2026年４月	トヨタ自動車㈱入社 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） 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） 同社第１トヨタセンターZV（北米カムリ製品開発を担当） 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） 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） 同社Lexus International Co. ＺＬチーフエンジニア（Ｌｅｘｕｓ ＬＣ開発責任者） 同社常務理事 同社Lexus International Co. 開発統括 同社Lexus International Co. Executive Vice President 同社執行役員 同社Lexus International Co. President 同社GAZOO Racing Company President 同社執行役員 同社Chief Branding Officer トヨタガズーレーシングヨーロッパ㈲（現トヨタレーシング㈲）会長 トヨタ自動車㈱執行役員・社長 同社Chief Executive Officer トヨタ モーター ノース アメリカ㈱取締役会長兼CEO 同社取締役会長（現在に至る） トヨタ自動車㈱取締役社長・執行役員 一般社団法人日本自動車工業会会長（現在に至る） トヨタ自動車㈱取締役副会長（現在に至る） 同社Chief Industry Officer（現在に至る）	(注) 3	667

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数（千株）
取締役副社長 （代表取締役）	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 2023年10月 2025年４月 2025年６月 2026年１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 同社CV Company President 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 Commercial Japan Partnership Technologies Asia㈱代表取締役社長（現在に至る） トヨタガズーレーシングヨーロッパ㈲（現トヨタレーシング㈲）会長 トヨタ自動車㈱取締役副社長・執行役員（現在に至る） トヨタレーシング㈲Managing Director（現在に至る）	（注）３	333

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数（千株）
取締役副社長（代表取締役）	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 2025年６月 2026年４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 同社アジア本部本部長 トヨタ モーター アジア パシフィック㈱（現トヨタ モーター アジア （シンガポール）㈱）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 同社事業・販売President 同社執行役員・副社長 同社Chief Financial Officer 同社取締役・執行役員・副社長 同社取締役副社長・執行役員（現在に至る） 同社Chief Financial Officer（現在に至る）	(注)３	328
取締役	岡　本　薫　明	1961年２月20日生	1983年４月 2001年７月 2002年７月 2004年７月 2006年７月 2009年７月 2012年８月 2015年７月 2017年７月 2018年７月 2020年７月 2021年６月 2021年12月 2021年12月 2022年３月 2022年６月 2025年６月 2026年３月	大蔵省入省 金融庁総務企画局総務課管理室長 金融庁監督局総務課金融危機対応室長 財務省主計局調査課長 財務省主計局主計官兼主計局総務課 財務省大臣官房秘書課長 財務省主計局次長 財務省大臣官房長 財務省主計局長 財務省財務事務次官 財務省財務事務次官退官 ㈱よみうりランド監査役（現在に至る） ㈱読売新聞大阪本社監査役（現在に至る） ㈱読売新聞西部本社監査役（現在に至る） 日本たばこ産業㈱取締役副会長 ㈱読売新聞東京本社監査役（現在に至る） トヨタ自動車㈱取締役（現在に至る） 日本たばこ産業㈱取締役会長（現在に至る）	(注)３	2

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数（千株）
取締役	藤　沢　久　美	1967年３月15日生	1995年５月 2000年６月 2011年６月 2012年２月 2013年８月 2014年６月 2020年６月 2021年１月 2022年４月 2022年10月 2023年１月 2024年６月 2024年９月 2025年６月	㈲アイフィスリミテッド設立 代表取締役 ㈱ソフィアバンク取締役 日本証券業協会公益理事（現在に至る） ㈱東日本大震災事業者再生支援機構取締役 ㈱ソフィアバンク代表取締役 豊田通商㈱取締役 ㈱ネットプロテクションズホールディングス取締役 セルソース㈱取締役 ㈱国際社会経済研究所理事長（現在に至る） ㈱しずおかフィナンシャルグループ取締役（現在に至る） セルソース㈱取締役（監査等委員） トヨタ自動車㈱補欠監査役 ㈱メルカリ取締役（現在に至る） トヨタ自動車㈱取締役（現在に至る）	(注)３	0
取締役 （監査等委員）	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 2010年９月 2021年８月 2022年６月 2025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 東海旅客鉄道㈱顧問（現在に至る） 大学院大学至善館副学長・教授 トヨタ自動車㈱監査役 同社取締役（監査等委員）（現在に至る）	(注)４	5
取締役 （監査等委員）	Christopher P. Reynolds	1963年１月11日生	1986年９月 1987年11月 1989年10月 1994年６月 2007年７月 2008年１月 2012年３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 2020年１月 2022年４月 2022年５月 2025年４月 2025年６月	米国上訴裁判所入所 ヒューズハーバード法律事務所入所 米国連邦検事局入局 モルガン・ルイス法律事務所入所 米国トヨタ自動車販売㈱入社 同　社 Group Vice President & General Counsel トヨタモーターノースアメリカ㈱ General Counsel トヨタ自動車㈱常務役員 同社総合企画部統括 同社総務・人事本部副本部長 同社Chief Legal Officer 同社経営支援室統括 トヨタモーターノースアメリカ㈱ Executive Vice President トヨタ自動車㈱ Deputy Chief Risk Officer 同社Deputy Chief Compliance Officer Southwest Airlines Co.取締役（現在に至る） トヨタモーターノースアメリカ㈱　Senior Advisor トヨタ自動車㈱取締役（監査等委員）（現在に至る）	(注)４	―

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数（千株）
取締役 （監査等委員）	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 2024年４月 2024年６月 2024年６月 2024年７月 2024年８月 2025年６月	㈱三井銀行入行 ㈱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 ㈱三井住友フィナンシャルグループ執行役専務 ㈱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 ㈱三井住友フィナンシャルグループ執行役副社長 ㈱三井住友銀行副会長 トヨタ自動車㈱取締役 ㈱三井住友銀行上席顧問 ㈱TBSホールディングス監査役（現在に至る） ㈱TBSテレビ監査役（現在に至る） アレス・マネジメント・アジア・ジャパン㈱会長 同社代表取締役会長（現在に至る） トヨタ自動車㈱取締役（監査等委員）（現在に至る）	（注）４	3
取締役 （常勤監査等委員）	長　田　弘　己	1973年６月11日生	1997年４月 1999年４月 2001年３月 2005年８月 2011年５月 2014年８月 2016年９月 2018年４月 2021年４月 2023年３月 2024年３月 2024年６月 2025年６月	㈱オービス入社 ㈱中日新聞社入社 同社経済部（流通・小売り・製造業・万博・人口減少問題に関する新年企画取材担当） 同社社会部（遊軍『社会ニュース全般』・署回り・司法・教育担当、新年企画班「子ども貧国」をリポート） 同社ニューヨーク支局特派員（国連、南北アメリカの社会ニュース全般、自然災害、警察事件、アメリカ大統領選挙、文化、スポーツなどを幅広く取材） 同社社会部（遊軍、行政） 同社経済部（製造遊軍グループキャップ） 同社経済部（遊軍キャップ・トヨタグループ取材班） 同社論説委員「経済社説」担当 兼 経済部遊軍キャップ 同社編集委員 兼 国際総合面デスク 同社退社 トヨタ自動車㈱監査役 同社取締役（常勤監査等委員）（現在に至る）	（注）４	1
計						25,438

（注）１　取締役副社長　中嶋　裕樹および取締役副社長　宮崎　洋一は、執行役員（副社長）を兼務しています。

２　取締役　岡本　薫明、取締役　藤沢　久美、取締役　George　Olcott、取締役　大島　眞彦および取締役　長田　弘己は、社外取締役です。

３　取締役の任期は、2025年６月12日開催の定時株主総会の終結の時から2026年３月期にかかる定時株主総会の終結の時までです。

４　取締役（監査等委員）の任期は、2025年６月12日開催の定時株主総会の終結の時から2027年３月期にかかる定時株主総会の終結の時までです。

b. 2026年６月17日開催予定の定時株主総会の議案（決議事項）として、「取締役（監査等委員である取締役を除く）６名選任の件」を提案しており、当該議案が承認可決されますと、当社の役員の状況は以下のとおりとなる予定です。なお、役員の役職等につきましては、当該定時株主総会の直後に開催が予定される取締役会の決議事項の内容（役職等）を含めて記載しています。

男性8名　女性2名　（役員のうち女性の比率20%）

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 2020年５月 2022年12月 2023年４月	トヨタ自動車㈱入社 ニュー ユナイテッド モーター マニュファクチャリング㈱出向 トヨタ自動車㈱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㈱（現トヨタ不動産㈱）代表取締役会長（現在に至る） ㈱ルーキーレーシング代表取締役（現在に至る） トヨタ ガズーレーシング ワールドラリーチーム㈱代表取締役会長（現在に至る） トヨタ自動車㈱取締役会長（現在に至る）	(注) 4	24,099
取締役社長 （代表取締役）	近　　健　太	1968年８月２日生	1991年４月 2017年１月 2018年６月 2018年６月 2018年６月 2019年１月 2019年７月 2019年７月 2020年１月 2020年４月 2021年６月 2022年４月 2023年４月 2023年４月 2023年10月 2025年１月 2025年４月 2025年７月 2026年４月 2026年４月 2026年６月	トヨタ自動車㈱入社 同社経理部部長 同社常務役員 同社総務・人事本部副本部長 同社経理本部副本部長 同社先進技術開発カンパニー Executive Vice President 同社執行役員 同社経理本部本部長 同社先進技術開発カンパニー Fellow 同社Chief Financial Officer 同社取締役・執行役員 同社取締役・執行役員 副社長 同社取締役 ウーブン・バイ・トヨタ㈱代表取締役・Chief Financial Officer 同社取締役・Chief Financial Officer トヨタ自動車㈱執行役員 同社Mobility3.0 Office担当（現在に至る） 同社Chief Financial Officer 同社執行役員 社長 同社Chief Executive Officer（現在に至る） 同社取締役社長・執行役員（現在に至る）	(注) 4	74

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数（千株）
取締役副社長 （代表取締役）	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 2023年10月 2025年４月 2025年６月 2026年１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 同社CV Company President 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 Commercial Japan Partnership Technologies Asia㈱代表取締役社長（現在に至る） トヨタガズーレーシングヨーロッパ㈲（現トヨタレーシング㈲）会長 トヨタ自動車㈱取締役副社長・執行役員（現在に至る） トヨタレーシング㈲Managing Director（現在に至る）	（注）４	333

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数（千株）
取締役副社長（代表取締役）	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 2025年６月 2026年４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 同社アジア本部本部長 トヨタ モーター アジア パシフィック㈱（現トヨタ モーター アジア （シンガポール）㈱）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 同社事業・販売President 同社執行役員・副社長 同社Chief Financial Officer 同社取締役・執行役員・副社長 同社取締役副社長・執行役員（現在に至る） 同社Chief Financial Officer（現在に至る）	(注) 4	328
取締役	岡　本　薫　明	1961年２月20日生	1983年４月 2001年７月 2002年７月 2004年７月 2006年７月 2009年７月 2012年８月 2015年７月 2017年７月 2018年７月 2020年７月 2021年６月 2021年12月 2021年12月 2022年３月 2022年６月 2025年６月 2026年３月	大蔵省入省 金融庁総務企画局総務課管理室長 金融庁監督局総務課金融危機対応室長 財務省主計局調査課長 財務省主計局主計官兼主計局総務課 財務省大臣官房秘書課長 財務省主計局次長 財務省大臣官房長 財務省主計局長 財務省財務事務次官 財務省財務事務次官退官 ㈱よみうりランド監査役（現在に至る） ㈱読売新聞大阪本社監査役（現在に至る） ㈱読売新聞西部本社監査役（現在に至る） 日本たばこ産業㈱取締役副会長 ㈱読売新聞東京本社監査役（現在に至る） トヨタ自動車㈱取締役（現在に至る） 日本たばこ産業㈱取締役会長（現在に至る）	(注) 4	2

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数（千株）
取締役	藤　沢　久　美	1967年３月15日生	1995年５月 2000年６月 2011年６月 2012年２月 2013年８月 2014年６月 2020年６月 2021年１月 2022年４月 2022年10月 2023年１月 2024年６月 2024年９月 2025年６月	㈲アイフィスリミテッド設立 代表取締役 ㈱ソフィアバンク取締役 日本証券業協会公益理事（現在に至る） ㈱東日本大震災事業者再生支援機構取締役 ㈱ソフィアバンク代表取締役 豊田通商㈱取締役 ㈱ネットプロテクションズホールディングス取締役 セルソース㈱取締役 ㈱国際社会経済研究所理事長（現在に至る） ㈱しずおかフィナンシャルグループ取締役（現在に至る） セルソース㈱取締役（監査等委員） トヨタ自動車㈱補欠監査役 ㈱メルカリ取締役（現在に至る） トヨタ自動車㈱取締役（現在に至る）	(注)４	0
取締役 （監査等委員）	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 2010年９月 2021年８月 2022年６月 2025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 東海旅客鉄道㈱顧問（現在に至る） 大学院大学至善館副学長・教授 トヨタ自動車㈱監査役 同社取締役（監査等委員）（現在に至る）	(注)５	5
取締役 （監査等委員）	Christopher P. Reynolds	1963年１月11日生	1986年９月 1987年11月 1989年10月 1994年６月 2007年７月 2008年１月 2012年３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 2020年１月 2022年４月 2022年５月 2025年４月 2025年６月	米国上訴裁判所入所 ヒューズハーバード法律事務所入所 米国連邦検事局入局 モルガン・ルイス法律事務所入所 米国トヨタ自動車販売㈱入社 同　社 Group Vice President & General Counsel トヨタモーターノースアメリカ㈱ General Counsel トヨタ自動車㈱常務役員 同社総合企画部統括 同社総務・人事本部副本部長 同社Chief Legal Officer 同社経営支援室統括 トヨタモーターノースアメリカ㈱ Executive Vice President トヨタ自動車㈱ Deputy Chief Risk Officer 同社Deputy Chief Compliance Officer Southwest Airlines Co.取締役（現在に至る） トヨタモーターノースアメリカ㈱　Senior Advisor トヨタ自動車㈱取締役（監査等委員）（現在に至る）	(注)５	―

役職名	氏名	生年月日	略歴		任期	所有株式数（千株）
取締役 （監査等委員）	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 2024年４月 2024年６月 2024年６月 2024年７月 2024年８月 2025年６月	㈱三井銀行入行 ㈱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 ㈱三井住友フィナンシャルグループ執行役専務 ㈱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 ㈱三井住友フィナンシャルグループ執行役副社長 ㈱三井住友銀行副会長 トヨタ自動車㈱取締役 ㈱三井住友銀行上席顧問 ㈱TBSホールディングス監査役（現在に至る） ㈱TBSテレビ監査役（現在に至る） アレス・マネジメント・アジア・ジャパン㈱会長 同社代表取締役会長（現在に至る） トヨタ自動車㈱取締役（監査等委員）（現在に至る）	（注）５	3
取締役 （常勤監査等委員）	長　田　弘　己	1973年６月11日生	1997年４月 1999年４月 2001年３月 2005年８月 2011年５月 2014年８月 2016年９月 2018年４月 2021年４月 2023年３月 2024年３月 2024年６月 2025年６月	㈱オービス入社 ㈱中日新聞社入社 同社経済部（流通・小売り・製造業・万博・人口減少問題に関する新年企画取材担当） 同社社会部（遊軍『社会ニュース全般』・署回り・司法・教育担当、新年企画班「子ども貧国」をリポート） 同社ニューヨーク支局特派員（国連、南北アメリカの社会ニュース全般、自然災害、警察事件、アメリカ大統領選挙、文化、スポーツなどを幅広く取材） 同社社会部（遊軍、行政） 同社経済部（製造遊軍グループキャップ） 同社経済部（遊軍キャップ・トヨタグループ取材班） 同社論説委員「経済社説」担当 兼 経済部遊軍キャップ 同社編集委員 兼 国際総合面デスク 同社退社 トヨタ自動車㈱監査役 同社取締役（常勤監査等委員）（現在に至る）	（注）５	1
計						24,845

（注）１　取締役社長　近　健太は、執行役員（社長）を兼務しています。

２　取締役副社長　中嶋　裕樹および取締役副社長　宮崎　洋一は、執行役員（副社長）を兼務しています。

３　取締役　岡本　薫明、取締役　藤沢　久美、取締役　George　Olcott、取締役　大島　眞彦および取締役　長田　弘己は、社外取締役です。

４　取締役の任期は、2026年６月17日開催の定時株主総会の終結の時から2027年３月期にかかる定時株主総会の終結の時までです。

５　取締役（監査等委員）の任期は、2025年６月12日開催の定時株主総会の終結の時から2027年３月期にかかる定時株主総会の終結の時までです。

②社外役員の状況

社外取締役の大島眞彦氏は、当社と取引関係にある㈱三井住友銀行を、2024年7月に退任しております。また、当社と㈱三井住友銀行との取引関係は、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、社外取締役の長田弘己氏が業務執行者であった㈱中日新聞社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その近親者と当社の間に、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による監督または監査と内部監査、監査等委員会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〕、〔監査等委員会〕および〔内部監査〕」を参照ください。

（３）【監査の状況】

①監査等委員会監査の状況

当社は、2025年６月12日開催の定時株主総会における承認をもって、監査役会設置会社から監査等委員会設置会社へ移行しました。以下のうち2025年度の活動状況（以下、b）については、監査等委員会設置会社移行前の監査役会設置会社における監査役監査の活動状況を含みます。

a.監査等委員会監査の組織、人員および手続

監査等委員会監査の組織、人員および手続については、「b.監査等委員会の活動状況」および「（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 〔監査等委員会〕」を参照ください。

b.監査等委員会の活動状況

当事業年度において、当社は、監査等委員会設置会社に移行した2025年6月12日までに監査役会を4回、その後、当事業年度末までに監査等委員会を10回開催しており、個々の監査役、監査等委員の出席状況については次のとおりです。

(監査等委員会設置会社移行前)

(2025年4月1日から第121回定時株主総会（2025年6月12日）終結の時まで)

区分	氏名	監査役会出席状況
常勤監査役	白根 武史	全4回中4回
常勤監査役	安田 政秀	全4回中4回
常勤監査役	小倉 克幸	全4回中4回
社外監査役	George Olcott	全4回中4回
社外監査役	Catherine O'Connell	全4回中4回
社外監査役	長田 弘己	全4回中4回

(監査等委員会設置会社移行後)

(第121回定時株主総会（2025年6月12日）終結の時から2026年3月31日まで)

区分	氏名	監査等委員会出席状況
取締役監査等委員（社外） （委員長）	George Olcott	全10回中10回
取締役監査等委員	Christopher P. Reynolds	全10回中10回
取締役監査等委員（社外）	大島 眞彦	全10回中10回
取締役常勤監査等委員（社外）	長田 弘己	全10回中10回

監査等委員会における主な検討内容等は、以下のとおりです。

・当事業年度の機関設計変更を踏まえた、PDCAサイクルを通じた監査等委員会の役割および責任の整理
・監査の方針および監査実施計画
・往査・視察等、監査実施状況に関する意見交換
・内部監査部門からの監査活動報告
・会計監査人からの監査・レビュー結果等の報告
・取締役会に付議される案件

また、監査等委員会において、必要に応じ、各担当部署より業務執行の状況・結果等について報告を受けています。

監査等委員会は年間を通して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、監査等委員会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

以下については、監査等委員会設置会社移行前の監査役会設置会社における会計監査の状況を含んでいます。

a. 監査法人の名称

ＰｗＣ Ｊａｐａｎ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㈱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、ＰｗＣ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。

３ ＰｗＣあらた有限責任監査法人は、2023年12月１日付でＰｗＣ京都監査法人と合併、名称を変更し、ＰｗＣ Ｊａｐａｎ有限責任監査法人となりました。

c. 業務を執行した公認会計士

木内 仁志

杉本 晃司

森 直子

平岩 修一

d. 監査業務にかかる補助者の構成

当社の会計監査業務にかかる補助者は、公認会計士55名、公認会計士試験合格者等30名、その他73名です。

e. 監査法人の選定方針、理由および評価

監査等委員会は、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、監査等委員会・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、再任の要否を検討しています。

また、監査等委員会は、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、監査等委員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、監査等委員会は、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	1,153	3	1,107	3
連結子会社	1,285	16	1,279	18
計	2,438	19	2,386	21

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	―	55	―	122
連結子会社	6,341	574	6,394	512
計	6,341	628	6,394	634

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等委員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、当社監査等委員会による同意の上、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、当社監査等委員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。

監査等委員会は、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）【役員の報酬等】

①役員の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、「トヨタフィロソフィー」を基盤に、「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、仲間づくりなどを通じたモビリティカンパニーへの変革、気候変動をはじめとした環境対応や当社およびバリューチェーンに関わる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。役員の報酬等は、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
・優秀な人材を確保・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

なお、当社は、2025年６月12日開催の第121回定時株主総会の決議により、監査等委員会設置会社へ移行しています。当社は、同日開催の取締役会の決議により、監査等委員会設置会社への移行前の取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針の内容から、その対象を取締役（監査等委員である取締役を除く）とする旨の変更およびその他の変更を行っていますが、当該方針について、監査等委員会設置会社への移行前後での実質的な変更はありません。

当社取締役（監査等委員である取締役を除く）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等委員である取締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（監査等委員である取締役を除く）の報酬等は、2025年６月12日開催の第121回定時株主総会の決議により、現金報酬枠を年額30億円以内（うち社外取締役は年額３億円以内）と定められています。また、同定時株主総会の決議により、取締役（社外取締役および監査等委員である取締役を除く）の株式報酬枠を年額40億円以内と定められています。第121回定時株主総会終結時点での取締役（監査等委員である取締役を除く）の員数は、６名（うち社外取締役２名）です。

当社取締役（監査等委員である取締役を除く）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、取締役副社長　宮崎　洋一（議長）、社外取締役　岡本　薫明および社外取締役　藤沢　久美で構成されます。

（注）１　2025年６月12日付で報酬案策定会議議長を取締役副会長　早川　茂から取締役副社長　宮崎　洋一に交代しています。なお、取締役副会長　早川　茂は2025年６月12日開催の第121回定時株主総会をもって退任しています。

２　2025年６月12日付で報酬案策定会議委員を社外取締役　菅原　郁郎、社外取締役　Sir Philip Craven、社外取締役　大島　眞彦および社外取締役　大薗　恵美から社外取締役　岡本　薫明および社外取締役　藤沢　久美に交代しています。なお、社外取締役　菅原　郁郎、社外取締役　Sir Philip Cravenおよび社外取締役　大薗　恵美は2025年６月12日開催の第121回定時株主総会の終結の時をもって退任、社外取締役　大島　眞彦は同定時株主総会において監査等委員である取締役に選任され、就任しています。

取締役会は、取締役（監査等委員である取締役を除く）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（監査等委員である取締役を除く）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（監査等委員である取締役を除く）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（監査等委員である取締役を除く）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。

当社の監査等委員である取締役の報酬額は、2025年６月12日開催の第121回定時株主総会の決議により、年額3.6億円以内と定められています。第121回定時株主総会の定めに係る監査等委員である取締役の員数は、４名（うち社外取締役３名）です。

また、監査等委員である取締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、監査等委員である取締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、2025年５月、７月、10月、11月、12月、2026年１月、２月、３月、４月に開催した「報酬案策定会議」にて議論しました。取締役（監査等委員である取締役を除く）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
・2025年度の指標実績評価
・個人別報酬額の決定

（注）社外取締役（監査等委員である取締役を除く）の個人別報酬額は2025年５月、社内取締役（監査等委員である取締役を除く）の個人別報酬額は2026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。

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（社外取締役および監査等委員である取締役を除く）

当社では、各人の役割の大きさ等に応じて、グローバル企業をベンチマークとした役員報酬水準を参考に、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。）の水準を、役職・職責に応じて適切に決定しています。

年間総報酬の20%前後をSTI（Short Term Incentive）、50%前後をLTI（Long Term Incentive）とし、合わせて総報酬の70%前後を業績連動報酬としています。STI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」に基づき設定する現金報酬、LTIは「複数の財務指標」、「非財務指標」および「個人別査定」に基づき設定する株式報酬としています。なお、LTIは、退任する取締役（社外取締役および監査等委員である取締役を除く）、日本非居住である取締役（社外取締役および監査等委員である取締役を除く）に対しては、現金で支給する場合があります。

（注）当社時価総額は、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

＜報酬構成＞

報酬の種類	総報酬に占める割合	支給方法	考え方
固定報酬	30%前後	現金報酬	役割・職責が大きいほど、総報酬に占めるLTI比率を大きくする
STI（Short Term Incentive）	20%前後	現金報酬	
LTI（Long Term Incentive）	50%前後	株式報酬	

（注）取締役に対しては、その他報酬として適切な範囲でフリンジベネフィットや各種手当（一例として、取締役が死亡により退任した場合に当該取締役の役割、職責等を総合勘案して当該退任後に支給されることがある一定の金銭報酬）を支給することがあります。

＜業績評価指標の考え方＞

STI	財務指標	①連結営業利益（単年）	当社の取り組みを短期の業績で評価する指標
		②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
LTI	財務指標	③連結営業利益（複数年）	当社の中長期的な取り組みを業績で評価する指標
		④株主総利回り	当社の中長期的な取り組みを株主・投資家が評価する企業価値指標
		⑤自己資本利益率	
	非財務指標	⑥サステナビリティ課題への取り組み状況	当社の中長期的な取り組みを企業価値向上度合いで評価する指標
	個人別査定		役員一人ひとりの成果を定性的に評価

＜各業績評価指標の評価方法と基準、当事業年度の評価結果＞

STI	評価ウェイト	評価方法	基準	当事業年度の評価結果
①連結営業利益（単年）	70%	当社直近10事業年度の連結営業利益の平均値を参照し、基準となる利益水準を設定（2023年設定）。その基準に照らし、当事業年度の連結営業利益の達成度を評価	2.5兆円	134%
②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：36.1兆円 TOPIX：2,709.83	

LTI	評価ウェイト	評価方法	基準	当事業年度の評価結果
③連結営業利益（複数年）	35%	当社直近10事業年度の連結営業利益の平均値を参照し、基準となる利益水準を設定（2023年設定）。その基準に対し、当事業年度を含む直近３事業年度の連結営業利益の達成度を評価	2.5兆円	130%
④株主総利回り	17.5%	当事業年度末日の当社株価に、当事業年度の４事業年度前から当事業年度までの１株当たり配当額の累計額を加え、当事業年度の５事業年度前の末日の株価で割った変動率と、同様の計算式による配当込みTOPIXの変動率との相対比較	TOPIX：202.2%	
⑤自己資本利益率	17.5%	「伊藤レポート」にて提言された水準を基準とし、当事業年度の自己資本利益率を相対比較	８%	
⑥サステナビリティ課題への取り組み状況	30%	６つのマテリアリティに基づき設定した事業活動と連動した定量・定性KPI（例：GHG排出削減量、従業員エンゲージメント、ガバナンス等の指標）について総合評価	各KPIについて、主として過去５年間の平均値	

（注）６つのマテリアリティとは、「移動価値の拡張」、「安全・安心」、「人類と地球の共生」、「くらしと雇用を守る」、「全員活躍」、「強固な経営基盤」です。

＜個人別査定の考え方＞

年間総報酬のうち、STI基準額およびLTI基準額に財務・非財務指標の評価結果を反映したものに対して、「個人別査定」による調整を行います。「個人別査定」は、「トヨタフィロソフィー」を基盤にした取り組み（ESGの観点を含む）や、中長期的な企業価値向上に向けた取り組みに加え、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。役割・職責に応じたSTI基準額およびLTI基準額に財務・非財務指標の評価結果を反映したものに対して、±50%の範囲内で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業績連動報酬額を算定します。なお、取締役会長、取締役副会長および取締役社長については、役割・職責の大きさから、業績評価のみによる報酬変動が適当と判断しており、個人別査定は実施しません。

２）外国籍の取締役（社外取締役および監査等委員である取締役を除く）

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。年間総報酬水準および総報酬に占める固定報酬、業績連動報酬の各比率は、職責や出身事業体等の報酬水準（個別に適用を判断）を踏まえて設定しています。また、業績連動報酬は、日本籍の取締役（社外取締役および監査等委員である取締役を除く）と同様にSTIおよびLTIによって構成し、それらの金額は、日本籍の取締役（社外取締役および監査等委員である取締役を除く）のSTIおよびLTIに設定された各業績評価指標および個人別査定の結果を反映することで、同様に変動します。なお、出身事業体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

１）譲渡制限付株式制度

2025年６月12日開催の第121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（社外取締役および監査等委員である取締役を除く。以下「対象取締役」という。）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（社外取締役および監査等委員である取締役を除く）
株式報酬枠	年額40億円以内（対象取締役は、当該枠内で支給される金銭債権の全部を現物出資財産として払込み、これにより発行または処分される普通株式の交付を受ける）
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、2025年６月12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なら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）譲渡制限付株式ユニット制度

対象取締役が譲渡制限付株式の割り当てを受ける時点で日本非居住である場合、居住国における法令順守の必要性や税制上の不利益を回避する目的で、上記の譲渡制限付株式に代えて、譲渡制限付株式ユニットを適用することがあります。なお、譲渡制限期間に相当する期間の満了をもって普通株式を交付すること、対象取締役の死亡時は普通株式に代えて当社取締役の相続人に金銭を支給すること以外の条件については、当社の譲渡制限付株式報酬と同様であり、当社の譲渡制限付株式報酬および譲渡制限付株式ユニットを合わせて株式報酬枠の範囲内で運用します。

なお、退任する対象取締役への株式報酬において、譲渡制限を付さずに割り当てる場合があります。また、退任する対象取締役または日本非居住である対象取締役に対して、現金で支給する場合があります。

d.クローバック規則

法令に基づく財務報告要件に関し、当社の過去の財務諸表の修正再表示を行う必要が生じた場合、その結果として超過支給となる業績連動報酬部分を、その支給を受けた取締役または退任した取締役から当社が強制的に回収することができる「クローバック規則」を2023年11月より導入しています。なお、導入以前に退任した取締役には「クローバック規則」は適用されません。

回収対象となる報酬は、修正再表示前の財務情報に基づいて支給された株式報酬を含む業績連動報酬の全部または一部とし、対象期間は、財務諸表の修正再表示が必要になった日の直近に終了した３事業年度としています。回収対象、対象期間、対象者の特定等、本規則の管理・運用は「報酬案策定会議」が行います。

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

当社は、2025年６月12日開催の第121回定時株主総会の決議により、監査等委員会設置会社へ移行しています。当事業年度に係る報酬等については、監査役会設置会社および監査等委員会設置会社として役員に支給した報酬等について記載しています。

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		
			賞与	株式報酬	
取締役（監査等委員を除く）	12	932	1,206	1,993 (521千株)	4,131
（うち社外取締役）	(6)	(101)			(101)
監査等委員である取締役	4	194	―	―	194
（うち社外取締役）	(3)	(104)			(104)
監査役	6	80	―	―	80
（うち社外監査役）	(3)	(28)			(28)

（注）１　現金報酬は、固定報酬と賞与で構成されています。

２　取締役（監査等委員である取締役を除く）に対する報酬等には、当事業年度に退任した５名を含む監査等委員会設置会社への移行前における取締役に対する報酬等を含んでいます。
監査等委員である取締役に対する報酬等は監査等委員会設置会社移行後の期間に係るものであり、監査役に対する報酬等は監査等委員会設置会社移行前の期間に係るものです。

３　業績連動報酬は、2026年５月８日開催の取締役会の決議に基づいており、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。

４　株式報酬は、2026年６月17日開催の第122回定時株主総会の終結の時をもって退任する取締役副会長　佐藤恒治に対しては、現金で支給されます。

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

当社は、2025年６月12日開催の第121回定時株主総会の決議により、監査等委員会設置会社へ移行しています。当事業年度に係る報酬等については、監査役会設置会社および監査等委員会設置会社として役員に支給した報酬等について記載しています。

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	
			賞与	株式報酬		
豊　田　章　男（取締役）	提出会社	396	620	1,097 (368千株)	―	2,113
佐　藤　恒　治（取締役）	提出会社	197	200	406	―	803
中　嶋　裕　樹（取締役）	提出会社	95	168	213 (72千株)	―	476
宮　崎　洋　一（取締役）	提出会社	100	168	213 (72千株)	―	481

（注）株式報酬は、2026年６月17日開催の第122回定時株主総会の終結の時をもって退任する取締役副会長　佐藤　恒治に対しては、現金で支給されます。

（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かか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つなげています。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会にて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、理解を得たうえで、売却を進めます。

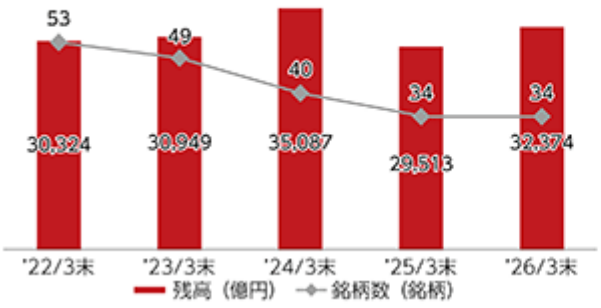
その結果、政策保有株式の銘柄数は、2022年３月末時点の148銘柄（うち上場会社53銘柄）から2026年３月末時点の114銘柄（うち上場会社34銘柄）へ縮減しています。

政策保有株式の推移

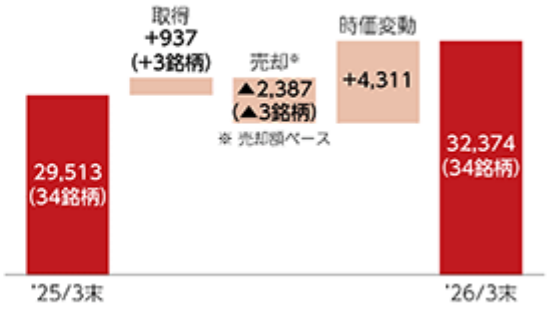
		’22/3末	’23/3末	’24/3末	’25/3末	’26/3末
銘柄数（銘柄）	上場	53	49	40	34	34
	非上場	95	92	84	81	80
	みなし保有	31	24	17	4	－
	合計	179	165	141	119	114
残高（億円）	上場	30,324	30,949	35,087	29,513	32,374
	非上場	902	1,151	1,240	698	718
	みなし保有	1,955	1,270	1,450	270	－
	合計	33,180	33,370	37,777	30,483	33,093
連結純資産(資本合計)に対する政策保有株式残高の割合		12.2%	11.4%	10.7%	8.3%	8.1%

政策保有株式のうち、上場株式の動向

<残高および銘柄数の推移>



<残高の増減>　単位：億円



当社で政策保有株式として保有する、上場株式34銘柄、貸借対照表計上額合計3,237,498百万円のうち、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、2,037,570百万円となります。

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
ＫＤＤＩ㈱	989,627	8.68	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靭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。 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、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。 これらに加え、人々の生活を豊かにするサービスの開発や、ビッグデータの活用などによる社会課題解決に取り組みを加速させるため、当社は2021年に同社の株式を追加取得しました。 2023年から2025年において、同社との長年の業務資本提携を通じて構築した信頼関係を踏まえて、同社との最適な資本関係を検討した結果、保有株式の一部を売却しました。
ＮＴＴ㈱（注）２	317,447	2.23	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。 2024年には、「交通事故ゼロ社会」の実現に向け、モビリティ分野におけるAI・通信の共同取り組みについて同社と合意しました。切れ目のない通信基盤と、大量のデータを賢く処理するAI基盤や計算基盤を組み合わせた「モビリティAI基盤」を共同で構築することでヒト・モビリティ・インフラをつなげ、安全安心でサステナブルなモビリティ社会の実現に向けて、同社との取り組みを進めています。
ＭＳ＆ＡＤインシュアランスグループホールディングス㈱	283,739	4.71	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。 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。 2024年および2025年には、同社との長期にわたり構築した信頼関係を踏まえて、同社との最適な資本関係を検討した結果、保有株式の一部を売却しました。
㈱三菱ＵＦＪフィナンシャル・グループ	266,708	0.86	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さら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。 2024年には、同社との長期にわたり構築した信頼関係を踏まえて、同社との最適な資本関係を検討した結果、保有株式の一部を売却しました。
スズキ㈱	180,048	4.89	当社では、商品の共同開発や生産領域での協業の具体的な検討に加え、自動運転分野を含めた新たなフィールドでの協力を進めるための、長期的な提携関係の構築・推進のために同社株式を保有しています。 同社との協業車両の導入地域は、日本、インド、欧州、アフリカ、中東に拡大しています。 また、2024年には、共同開発したBEVユニットとプラットフォームを活用したバッテリーEVを当社にOEM供給することも決定しており、同社との協業は深化しています。

（注）１　出資比率は、2026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。

（注）２　日本電信電話㈱は、2025年７月１日付けで、ＮＴＴ㈱に社名変更しています。

３）政策保有株式にかかる議決権行使基準

原則として、すべ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うえで、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. 銘柄数およ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	80	71,851
非上場株式以外の株式	34	3,237,498

（当事業年度において株式数が増加した銘柄）

	銘柄数（銘柄）	株式数の増加にかか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	4	4,196	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	6	93,737	

（当事業年度において株式数が減少した銘柄）

	銘柄数（銘柄）	株式数の減少にかかる売却価額の合計額（百万円）
非上場株式（注）３	4	26
非上場株式以外の株式	5	238,784

（注）３　株式数が減少した銘柄のうち２銘柄は、会社清算に伴うものです。

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 株式数（株） 貸借対照表計上額（百万円）	前事業年度 株式数（株） 貸借対照表計上額（百万円）	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
ＫＤＤＩ㈱	363,365,900 989,627	203,294,600 959,347	自動車関連（情報）取引の維持・発展 [株式数が変動した理由]株式分割、一部売却のため	有
ＮＴＴ㈱ （注）２	2,019,385,000 317,447	2,019,385,000 292,205	自動車関連（情報）取引の維持・発展	有
ＭＳ＆ＡＤインシュアランスグループホールディングス㈱	70,371,899 283,739	105,551,899 340,405	自動車関連（金融）取引の維持・発展	有
㈱三菱ＵＦＪフィナンシャル・グループ	102,580,000 266,708	102,580,000 206,288	金融取引の維持・発展	有
スズキ㈱	96,000,000 180,048	96,000,000 173,760	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
Joby Aviation, Inc.	122,573,621 161,872	72,871,831 65,593	自動車関連（MaaS）取引の維持・発展 [株式数が増加した理由]第三者割当増資の引受のため	無
ルネサス エレクトロニクス㈱	75,015,900 161,397	75,015,900 149,094	自動車関連（調達）取引の維持・発展	無
HO TAI MOTOR CO.,LTD.	56,617,792 136,600	45,294,234 124,609	自動車関連（業務提携）の維持・発展 [株式数が増加した理由]中長期的な観点より、企業価値の向上に資すると判断し取得	有
GRAB HOLDINGS LIMITED	222,906,079 130,436	222,906,079 150,980	自動車関連（MaaS）取引の維持・発展	無
PT ASTRA INTERNATIONAL Tbk	1,920,000,000 112,800	1,920,000,000 85,962	自動車関連（業務提携）の維持・発展	有
住友金属鉱山㈱	11,058,000 97,919	11,058,000 35,883	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
いすゞ自動車㈱	39,000,000 86,619	39,000,000 78,644	商用事業でのCASE普及に向けた業務提携の維持・発展	有
Pony AI Inc.	42,453,831 64,074	42,453,831 55,987	自動車関連（MaaS）取引の維持・発展	無
UBER TECHNOLOGIES, INC.	5,125,868 58,948	5,125,868 55,841	自動車関連（MaaS）取引の維持・発展	無
マツダ㈱	31,928,500 33,174	31,928,500 30,083	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
Aurora Innovation, Inc.	47,348,178 31,189	47,348,178 47,610	自動車関連（MaaS）取引の維持・発展	無
㈱ブリヂストン	7,977,348 26,062	— —	自動車関連（調達）取引の維持・発展 [株式数が増加した理由]退職給付信託からの返還のため	有
ヤマハ発動機㈱	18,750,000 21,103	18,750,000 22,350	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
住友電気工業㈱	2,420,000 20,280	2,420,000 5,968	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有

銘柄	当事業年度 株式数（株） 貸借対照表計上額（百万円）	前事業年度 株式数（株） 貸借対照表計上額（百万円）	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
㈱ジーエス・ユアサコーポレーション	2,236,080 11,800	2,236,080 5,327	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
INCHCAPE PLC	6,666,327 10,551	6,666,327 8,657	自動車関連（販売）取引の維持・発展	無
ヤマトホールディングス㈱	5,748,133 10,028	5,748,133 11,275	自動車関連（販売）取引の維持・発展	無
大同特殊鋼㈱	4,345,000 7,875	4,345,000 5,171	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
信越化学工業㈱	744,000 4,657	744,000 3,152	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
㈱ゼンリン	4,272,000 4,229	4,272,000 4,533	自動車関連（情報）取引の維持・発展	有
㈱三井ハイテック	4,677,500 2,755	4,677,500 3,237	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
㈱ＰＫＳＨＡＴｅｃｈｎｏｌｏｇｙ	766,600 2,033	766,600 2,251	自動車関連（技術）取引の維持・発展	無
曙ブレーキ工業㈱	15,495,175 1,813	15,495,175 1,658	自動車関連（調達）取引の維持・発展	無
Electreon Wireless Ltd.	291,911 678	291,911 955	自動車関連（技術）取引の維持・発展	無
中央可鍛工業㈱	792,000 493	792,000 371	自動車関連（調達）取引の維持・発展	有
Gold Hydrogen Limited	7,142,857 290	― ―	自動車関連（技術）取引の維持・発展 [株式数が増加した理由]中長期的な観点より、企業価値の向上に資すると判断し取得	無
㈱御園座	85,000 132	80,000 136	地域経済との関係維持・発展 [株式数が増加した理由]退職給付信託からの返還のため	無
岡谷鋼機㈱	13,000 117	― ―	自動車関連（調達）取引の維持・発展 [株式数が増加した理由]退職給付信託からの返還のため	有
ダイナミックマッププラットフォーム㈱	10,000 6	10,000 15	自動車関連（情報）取引の維持・発展	無
パナソニックホールディングス㈱ （注）３	― ―	8,227,800 14,576	―	無
カヤバ㈱ （注）３	― ―	2,938,834 8,637	―	無
第一交通産業㈱ （注）３	― ―	1,078,000 825	―	無

（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、2025年３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　日本電信電話㈱は、2025年７月１日付けで、ＮＴＴ㈱に社名変更しています。

３　「―」は、当該銘柄を保有していないことを示しています。

４　当事業年度については、特定投資株式の信越化学工業㈱以下の銘柄は、貸借対照表計上額が資本金額の100分の１以下でありますが、特定投資株式とみなし保有株式を合わせて60銘柄に満たないため、全銘柄を記載しています。

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）		
㈱ブリヂストン（注）３	―	3,988,674	―	有
	―	23,912		
住友ゴム工業㈱（注）３	―	1,378,700	―	無
	―	2,596		
岡谷鋼機㈱（注）３	―	76,000	―	有
	―	530		
㈱御園座（注）３	―	5,000	―	無
	―	9		
大豊工業㈱（注）３	―	12,279	―	有
	―	7		

（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。

５ 【従業員の状況等】

（１）【人材戦略に関する基本方針等】

①人材戦略

人材戦略については、「第２ 事業の状況 ２ サステナビリティに関する考え方及び取組 （４）人的資本に関する考え方」を参照ください。

②従業員の給与その他の給与の額及び内容の決定に関する方針

法規制と競争力を踏まえ、必要な人材確保と従業員の安心感醸成のため、適切なレベルの賃金を支給しています。

（２）【従業員の状況】

①連結会社の状況

2026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	343,952 [85,655]
金融事業	16,222 [1,713]
その他の事業	23,934 [10,204]
全社（共通）	6,819 [1,460]
合計	390,927 [99,032]

（注）１ 従業員数は就業人員数（トヨタ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。

②提出会社の状況

2026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）	平均年間給与の対前事業年度増減率（%）
73,133 [16,689]	40.5	15.1	10,060,464	2.4

事業別セグメントの名称	従業員数（人）
自動車事業	66,018 [15,159]
その他の事業	307 [70]
全社（共通）	6,808 [1,460]
合計	73,133 [16,689]

（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。

③使用人その他の従業員のみを対象とした役員・従業員株式所有制度の内容

当社は一定の要件を満たす幹部職を対象とした従業員に対する株式交付制度を導入しています。当該従業員に対する株式交付制度の内容について「１ 株式等の状況（８）役員・従業員株式所有制度の内容」に記載しています。

④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

（ｉ）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)(注4)	労働者の男女の賃金の差異(%)(注2)(注5)(注6)(注7)		
		全労働者	正社員	パート・有期契約社員等
3.9	79.0	67.0	66.8	59.7

（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６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　男性労働者の育児休業取得率は、過年度に配偶者が出産した男性労働者が、当事業年度に育児休業を取得することがあるため、取得率が100%を超えることがあります。

５　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（賞与および基準外賃金を含む）÷人員数として算出しています。

６　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、労働時間をもとに換算し算出していません。

７　当社の賃金制度では男女による差を設けていません。正社員の男女の賃金差異は、「平均年齢」と「職種別の在籍人員」に起因しています。同一年齢かつ同職種であれば男女の賃金差異は縮小します。

年齢:30歳の正社員を対象に、男女の賃金差異を職種別に抽出した結果は以下のとおりです。
事技職：93.5%、業務職：データなし（男性０名のため）、技能職：82.0% 、医務職：87.1%

パート・有期契約社員等の男女の賃金差異は、「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。

（ⅱ）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(%)(注6)			労働者の男女の賃金の差異(%)(注3)(注7)			
		雇用管理区分			全労働者	正社員	パート・有期契約社員等	
日野自動車㈱　(注10)	2.8	全労働者	78.0	(注4)	78.7	78.2	94.4	
プライムプラネットエナジー&ソリューションズ㈱	―	全労働者	69.0	(注4)	80.2	79.5	83.3	(注8)
ダイハツ工業㈱	3.1	全労働者	73.0	(注4)	78.2	79.0	69.1	
トヨタ車体㈱	2.8	全労働者	87.0	(注4)	74.9	74.0	79.0	
トヨタ自動車九州㈱	3.4	全労働者	58.0	(注4)	69.0	69.0	70.7	(注8)
トヨタ自動車東日本㈱	2.4	全労働者	59.0	(注4)	78.7	77.7	66.1	(注8)
ウーブン・バイ・トヨタ㈱	12.9	全労働者	80.0	(注5)	78.4	81.3	77.0	
トヨタファイナンシャルサービス㈱	14.9	専門職	100.0	(注3)	71.3	75.0	51.8	
トヨタファイナンス㈱	7.6	全労働者	93.0	(注5)	51.5	51.5	53.3	

（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６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６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　男性労働者の育児休業取得率は、過年度に配偶者が出産した男性労働者が、当事業年度に育児休業を取得することがあるため、取得率が100%を超えることがあります。

7　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。

8　労働者の人員数について労働時間をもとに換算し算出しています。

9　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。

10　日野自動車㈱は、2026年４月１日の三菱ふそうトラック・バス㈱との経営統合に伴い、当社の連結子会社から除外されています。

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312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（2025年４月１日から2026年３月31日まで）の連結財務諸表および事業年度（2025年４月１日から2026年３月31日まで）の財務諸表について、ＰｗＣ　Ｊａｐａｎ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かか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 （2025年３月31日）	当連結会計年度 （2026年３月31日）
資産			
流動資産			
現金及び現金同等物	6	8,982,404	12,659,622
営業債権及びその他の債権	7	3,679,722	3,795,986
金融事業に係る債権	8	11,453,249	13,478,474
その他の金融資産	9	6,935,759	3,982,445
棚卸資産	10	4,598,232	5,134,996
未収法人所得税		216,528	235,425
その他の流動資産		1,212,783	1,520,330
小計		37,078,676	40,807,277
売却目的で保有する資産	11	―	2,016,804
流動資産合計		37,078,676	42,824,081
非流動資産			
持分法で会計処理されている投資	12	5,798,051	5,342,548
金融事業に係る債権	8	22,171,786	25,488,182
その他の金融資産	9	9,882,841	11,135,799
有形固定資産			
土地	13	1,428,122	1,351,625
建物	13	6,170,063	6,284,907
機械装置	13	16,621,243	17,509,377
賃貸用車両及び器具	13	8,051,945	9,705,647
建設仮勘定	13	1,596,145	1,719,808
小計	13	33,867,518	36,571,364
減価償却累計額及び減損損失累計額＜控除＞	13	△18,533,826	△19,504,000
有形固定資産合計	13	15,333,693	17,067,365
使用権資産	14	583,068	901,232
無形資産	15	1,363,266	1,392,755
繰延税金資産	16	517,869	555,596
その他の非流動資産	23	872,101	814,773
非流動資産合計		56,522,674	62,698,250
資産合計		93,601,350	105,522,331

（単位：百万円）

	注記	前連結会計年度 （2025年３月31日）	当連結会計年度 （2026年３月31日）
負債			
流動負債			
営業債務及びその他の債務	17	5,527,347	5,856,945
有利子負債	18	15,829,516	17,581,104
未払費用		1,827,933	2,112,571
その他の金融負債	19	1,869,117	2,384,008
未払法人所得税		505,500	711,675
品質保証に係る負債	24	1,965,748	2,097,943
引当金	25	413,352	431,191
その他の流動負債		1,495,707	1,735,034
小計		29,434,220	32,910,472
売却目的で保有する資産に直接関連する負債	11	－	694,547
流動負債合計		29,434,220	33,605,019
非流動負債			
有利子負債	18	22,963,363	25,624,365
その他の金融負債	19	435,594	1,157,413
退職給付に係る負債	23	1,019,568	1,022,483
繰延税金負債	16	1,659,433	1,584,505
引当金	25	301,103	498,463
その他の非流動負債		909,156	1,010,015
非流動負債合計		27,288,217	30,897,244
負債合計		56,722,437	64,502,263
資本			
資本金	26	397,050	397,050
資本剰余金	26	492,368	456,742
利益剰余金	26	35,841,218	38,709,858
その他の資本の構成要素	26	3,610,133	4,544,019
売却目的で保有する資産に関連するその他の包括利益	11, 26	－	266,596
自己株式	26	△4,415,943	△4,455,410
親会社の所有者に帰属する持分合計	26	35,924,826	39,918,854
非支配持分		954,088	1,101,214
資本合計		36,878,913	41,020,068
負債及び資本合計		93,601,350	105,522,331

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 （2025年３月31日に 終了した１年間）	当連結会計年度 （2026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	27	43,598,877	45,865,949
金融事業に係る金融収益	27	4,437,827	4,819,003
営業収益合計	27	48,036,704	50,684,952
売上原価並びに販売費及び一般管理費			
売上原価		35,510,157	39,141,418
金融事業に係る金融費用		2,948,509	3,079,794
販売費及び一般管理費		4,782,452	4,697,524
売上原価並びに販売費及び一般管理費合計		43,241,118	46,918,736
営業利益		4,795,586	3,766,216
持分法による投資損益	12	591,219	552,742
その他の金融収益	29	556,700	594,243
その他の金融費用	29	△190,711	△86,746
為替差損益＜純額＞		705,292	400,780
その他＜純額＞		△43,497	△74,239
税引前利益		6,414,590	5,152,996
法人所得税費用	16	1,624,835	1,167,234
当期利益		4,789,755	3,985,761
当期利益の帰属			
親会社の所有者		4,765,086	3,848,098
非支配持分		24,670	137,664
当期利益		4,789,755	3,985,761

（単位：円）

１株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益			
基本的および希薄化後	30	359.56	295.25

【連結包括利益計算書】

（単位：百万円）

	注記	前連結会計年度 （2025年３月31日に終了した１年間）	当連結会計年度 （2026年３月31日に終了した１年間）
当期利益		4,789,755	3,985,761
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	26	102,129	351,684
確定給付制度の再測定	26	△109,598	101,352
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	12, 26	△63,213	22,331
合計		△70,682	475,366
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	26	△827,848	946,309
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	26	31,158	△53,181
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	12, 26	121,340	161,450
合計		△675,349	1,054,578
その他の包括利益（税効果考慮後）合計	26	△746,031	1,529,944
当期包括利益		4,043,724	5,515,705
当期包括利益の帰属			
親会社の所有者		4,011,822	5,308,095
非支配持分		31,903	207,610
当期包括利益		4,043,724	5,515,705

③ 【連結持分変動計算書】

前連結会計年度（2025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		
2024年４月１日現在残高		397,050	491,802	32,795,365	4,503,756	△3,966,982	34,220,991	1,018,347	35,239,338
当期包括利益									
当期利益		－	－	4,765,086	－	－	4,765,086	24,670	4,789,755
その他の包括利益（税効果考慮後）	26	－	－	－	△753,264	－	△753,264	7,233	△746,031
当期包括利益合計		－	－	4,765,086	△753,264	－	4,011,822	31,903	4,043,724
所有者との取引等									
配当金の支払	26	－	－	△1,132,329	－	－	△1,132,329	△127,232	△1,259,560
自己株式の取得	26	－	－	－	－	△1,179,043	△1,179,043	－	△1,179,043
自己株式の処分	26	－	1,356	－	－	866	2,222	－	2,222
自己株式の消却	26	－	△1,953	△727,264	－	729,217	－	－	－
その他		－	1,163	－	－	－	1,163	31,069	32,232
所有者との取引等合計		－	567	△1,859,593	－	△448,961	△2,307,987	△96,162	△2,404,149
その他の資本の構成要素から利益剰余金への振替	26	－	－	140,359	△140,359	－	－	－	－
2025年３月31日現在残高		397,050	492,368	35,841,218	3,610,133	△4,415,943	35,924,826	954,088	36,878,913

当連結会計年度（2026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	売却目的で保有する資産に関連するその他の包括利益	自己株式	合計		
2025年４月１日現在残高		397,050	492,368	35,841,218	3,610,133	－	△4,415,943	35,924,826	954,088	36,878,913
当期包括利益										
当期利益		－	－	3,848,098	－	－	－	3,848,098	137,664	3,985,761
その他の包括利益（税効果考慮後）	26	－	－	－	1,459,998	－	－	1,459,998	69,946	1,529,944
当期包括利益合計		－	－	3,848,098	1,459,998	－	－	5,308,095	207,610	5,515,705
所有者との取引等										
配当金の支払	26	－	－	△1,238,974	－	－	－	△1,238,974	△125,416	△1,364,389
自己株式の取得	26	－	－	－	－	－	△39,975	△39,975	－	△39,975
自己株式の処分	26	－	1,358	－	－	－	508	1,866	－	1,866
自己株式の消却	26	－	－	－	－	－	－	－	－	－
その他		－	△36,984	－	－	－	－	△36,984	64,932	27,948
所有者との取引等合計		－	△35,626	△1,238,974	－	－	△39,467	△1,314,067	△60,483	△1,374,550
その他の資本の構成要素から利益剰余金への振替	26	－	－	259,516	△259,516	－	－	－	－	－
売却目的で保有する資産に関連するその他の包括利益への振替	11 26	－	－	－	△266,596	266,596	－	－	－	－
2026年３月31日現在残高		397,050	456,742	38,709,858	4,544,019	266,596	△4,455,410	39,918,854	1,101,214	41,020,068

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 （2025年３月31日に終了した１年間）	当連結会計年度 （2026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		4,789,755	3,985,761
減価償却費及び償却費		2,251,233	2,392,519
金融事業に係る利息収益及び利息費用		△747,742	△809,088
持分法による投資損益		△591,219	△552,742
法人所得税費用		1,624,835	1,167,234
資産及び負債の増減ほか		△2,815,549	△976,558
営業債権及びその他の債権の増減（△は増加）		55,139	△539,370
金融事業に係る債権の増減（△は増加）		△2,389,665	△2,017,214
棚卸資産の増減（△は増加）		△70,654	△468,883
その他の流動資産の増減（△は増加）		△462,114	△175,944
営業債務及びその他の債務の増減（△は減少）		362,924	378,798
その他の流動負債の増減（△は減少）		659,088	1,477,356
退職給付に係る負債の増減（△は減少）		17,377	153,351
その他		△987,645	215,348
利息の受取額		2,672,724	2,760,711
配当金の受取額		623,295	430,774
利息の支払額		△1,609,083	△1,685,013
法人所得税の支払額		△2,501,315	△1,240,680
営業活動によるキャッシュ・フロー		3,696,934	5,472,920
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＞		△1,906,811	△2,148,192
賃貸資産の購入		△2,996,920	△2,766,352
有形固定資産の売却＜賃貸資産を除く＞		70,821	31,242
賃貸資産の売却		1,707,899	1,355,605
無形資産の取得		△354,196	△378,804
公社債及び株式の購入		△3,965,550	△4,290,671
公社債及び株式の売却		1,035,922	739,503
公社債の満期償還		2,713,649	4,778,059
その他	35	△494,551	1,159,304
投資活動によるキャッシュ・フロー		△4,189,736	△1,520,307
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）	18	75,675	△90,691
長期有利子負債の増加	18	13,381,581	12,880,225
長期有利子負債の返済	18	△10,872,262	△11,956,541
親会社の所有者への配当金の支払額	26	△1,132,329	△1,238,974
非支配持分への配当金の支払額		△127,232	△125,416
自己株式の取得（△）及び処分		△1,179,043	△39,975
その他		50,845	34,712
財務活動によるキャッシュ・フロー		197,236	△536,659
現金及び現金同等物に対する為替変動の影響額		△134,089	377,197
現金及び現金同等物純増減額（△は減少）		△429,656	3,793,150
現金及び現金同等物期首残高	6	9,412,060	8,982,404
売却目的で保有する資産への振替に伴う現金及び現金同等物の増減額（△は減少）	11	－	△115,932
現金及び現金同等物期末残高	6	8,982,404	12,659,622

【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、トヨタ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第１号に掲げる「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312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、2026年６月10日に当社執行役員社長近健太および取締役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．「重要性がある会計方針」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。

（４）表示方法の変更

（連結財政状態計算書）

前連結会計年度において「その他の流動負債」、「その他の非流動負債」に含めていた引当金について、金額的重要性が増したことと、明瞭に財政状態を表示することを目的として、当連結会計年度より独立掲記しています。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度においても組替えて表示しています。

この結果、「その他の流動負債」に表示していた413,352百万円は「流動負債」の「引当金」へ、「その他の非流動負債」に表示していた301,103百万円は「非流動負債」の「引当金」へ、それぞれ組替えて表示しております。

３．重要性がある会計方針

（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、契約上の取り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しなくなり、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り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・フローが特定の日に生じる取引。

(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・フローが特定の日に生じる。

(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・リースに係る債権については、常に全期間の予想信用損失を引当金として認識し、各注記において貸倒引当金と表示しています。また、金融事業に係る金融損失引当金については、連結財務諸表注記３．（６）を参照ください。

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、トヨタが受け取ると見積も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、取り消し、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等を管理するために、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含むデリバティブ金融商品を利用しておりますが、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おらず、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。残存価額は車両が新規にリースされた時点で評価され、リース終了時にトヨタに返却された車両はオークションにて売却されます。

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、集合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）売却目的で保有する資産

継続的な使用ではなく、売却により回収が見込まれる資産及び資産グループのうち、１年以内に売却する可能性が非常に高く、かつ現在の状態で即時に売却可能で、連結会社の経営者が売却を確約している場合には、売却目的で保有する資産及び処分グループとして分類し、非流動資産は減価償却又は償却は行わず、帳簿価額と売却コスト控除後の公正価値のうち、いずれか低い方の金額で測定しています。

（９）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。また、賃貸用車両及び器具には、転貸用資産として保有する使用権資産が含まれています。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。

(10) 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エアであり、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。

(11) 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。

(12) 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子率となるように、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。

(13) 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。制度資産の公正価値が確定給付制度の現在価値を超過している場合、資産計上額は、利用可能な制度からの返還および将来掛金の減額の現在価値を上限としています。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。

(14) 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」をもとに算出します。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）とに差が生じる場合および、過去の費用の発生パターンと実際に差が生じる場合などがあり、将来のリコール等の市場処置費用の見積りの中で調整されていきます。

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。

(15) 引当金

過去の事象の結果として、現在の法的債務又は推定的債務が存在し、連結会社が当該債務の決済をするために経済的便益をもつ資源の流出が必要となる可能性が高く、その債務の金額を信頼性をもって見積ることができる場合に、引当金を認識しています。

(16) 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、IFRS第16号「リース」に基づき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。

(17) 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。

(18) 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。

(19) 株式報酬

トヨタは、株式付与ESOP信託を活用した株式交付制度を導入しており、当制度により算定された報酬は、付与日において、付与した当社普通株式の公正価値で測定し、付与日から権利が確定するまでの期間にわたり費用処理しています。

(20) 未適用の公表済み基準書及び解釈指針

連結財務諸表の承認日までに新設または改訂が公表された基準書及び新解釈指針のうち、当連結会計年度においてトヨタが適用していない主なものは、以下のとおりです。金融セグメントにおける顧客へのファイナンスの提供に関して影響がありますが、適用によるトヨタの連結財務諸表への影響は検討中であり、現時点で見積もることはできません。

基準書	基準名	強制適用時期 (以降開始年度)	トヨタの適用年度	新設・改訂の概要
IFRS第18号	財務諸表における表示及び開示	2027年１月１日	2028年３月期	・損益計算書における比較可能性の改善 ・経営者が定義した業績指標（MPMs：management-defined performance measures）の透明性の向上 ・財務諸表における情報のより有用なグルーピング

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（10））

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（14）、注記24）
・金融事業に係る金融損失引当金（注記３（６）、注記20（２））
・非金融資産の減損（注記３（11）、注記13）
・退職給付に係る負債（注記３（13）、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（17）、注記16）
・引当金（注記３（15）、注記25）

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（2025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	42,996,299	4,437,827	602,578	－	48,036,704
セグメント間の営業収益	203,566	43,353	844,536	△1,091,455	－
計	43,199,865	4,481,180	1,447,114	△1,091,455	48,036,704
営業費用	39,259,587	3,797,661	1,265,920	△1,082,050	43,241,118
営業利益	3,940,278	683,519	181,194	△9,405	4,795,586
資産合計	30,117,987	46,770,786	2,884,421	13,828,157	93,601,350
持分法で会計処理されている投資	5,201,784	112,640	309,121	174,505	5,798,051
減価償却費及び償却費	1,378,107	838,167	34,958	－	2,251,233
資本的支出	2,193,872	3,687,890	100,941	8,565	5,991,268

当連結会計年度（2026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	45,201,924	4,819,003	664,026	―	50,684,952
セグメント間の営業収益	215,779	38,112	987,387	△1,241,278	―
計	45,417,703	4,857,115	1,651,412	△1,241,278	50,684,952
営業費用	42,640,654	4,005,394	1,519,333	△1,246,644	46,918,736
営業利益	2,777,049	851,722	132,079	5,366	3,766,216
資産合計	33,182,372	53,741,709	4,066,133	14,532,118	105,522,331
持分法で会計処理されている投資	4,763,577	124,393	304,242	150,336	5,342,548
減価償却費及び償却費	1,417,242	920,432	54,846	―	2,392,519
資本的支出	2,453,641	3,511,937	64,749	29,452	6,059,779

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価格は、その都度交渉のうえで決定しています。

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、2025年３月31日および2026年３月31日現在の残高は、それぞれ15,643,613百万円および16,571,156百万円です。

（３）地域に関する情報

外部顧客への営業収益及び非流動資産の地域別内訳は、以下のとおりです。

①外部顧客への営業収益

	金額：百万円	
	３月31日に終了した１年間	
	2025年	2026年
日本	10,719,120	10,985,614
米国	16,981,710	18,493,969
その他	20,335,874	21,205,369
合計	48,036,704	50,684,952

②非流動資産

	金額：百万円	
	３月31日	
	2025年	2026年
日本	6,246,879	6,525,712
米国	7,242,318	8,388,696
その他	4,214,833	4,874,091
合計	17,704,029	19,788,499

従来、連結財務諸表注記５に記載していた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、地域に関する情報および外部顧客の所在地別営業収益は、2026年３月期より「第２ 事業の状況 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」に記載しています。

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	
	2025年	2026年
現金および預金	6,344,691	9,077,428
譲渡性預金ほか	2,637,713	3,582,193
合計	8,982,404	12,659,622

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	
	2025年	2026年
受取手形および売掛金	2,480,370	2,082,717
未収入金	1,236,794	1,744,175
貸倒引当金	△37,442	△30,906
合計	3,679,722	3,795,986

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、2024年4月1日現在の残高は2,672,434百万円です。

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	
	2025年	2026年
貸倒引当金期首残高	122,105	127,296
繰入・戻入（△）額	9,835	8,060
債権償却	△3,128	△9,646
その他	△1,516	△7,850
貸倒引当金期末残高	127,296	117,860

「その他」には、外貨換算調整額および売却目的で保有する資産への振替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	
	2025年	2026年
小売債権	27,638,021	31,837,922
ファイナンス・リース債権	3,437,970	4,154,650
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	4,902,537	5,821,931
計	35,978,528	41,814,504
繰延融資初期費用	446,538	475,032
控除：未稼得金融収益	△2,349,215	△2,820,138
控除：金融損失引当金		
小売債権	△356,304	△382,152
ファイナンス・リース債権	△56,721	△67,560
卸売債権およびその他のディーラー貸付金	△37,791	△53,031
金融事業に係る債権＜純額＞合計	33,625,035	38,966,655
流動資産	11,453,249	13,478,474
非流動資産	22,171,786	25,488,182
金融事業に係る債権＜純額＞合計	33,625,035	38,966,655

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	
	2025年	2026年
北米	53.9%	52.2%
欧州	15.0	15.4
アジア	11.7	11.4
日本	8.9	10.0
その他の地域	10.5	11.0

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		
	2025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	7,518,918	1,041,282	3,617,276
１年超２年以内	6,317,972	745,842	367,663
２年超３年以内	5,500,349	576,552	231,623
３年超４年以内	4,265,070	320,721	162,658
４年超５年以内	2,623,094	101,389	119,871
５年超	1,412,619	28,371	403,444
合　計	27,638,021	2,814,157	4,902,537

	金額：百万円		
	2026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	8,659,405	1,248,720	4,481,525
１年超２年以内	7,365,657	904,612	452,366
２年超３年以内	6,372,603	681,364	233,452
３年超４年以内	4,916,999	338,381	168,333
４年超５年以内	2,841,501	126,279	134,005
５年超	1,681,757	31,306	352,251
合　計	31,837,922	3,330,663	5,821,931

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	
	2025年	2026年
受取リース料	2,814,157	3,330,663
無保証残存価値	623,812	823,988
計	3,437,970	4,154,650
繰延融資初期費用	25,342	32,556
控除：未稼得金融収益	△372,987	△435,157
控除：金融損失引当金	△56,721	△67,560
ファイナンス・リース債権＜純額＞	3,033,603	3,684,489

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	
	2025年	2026年
償却原価で測定する金融資産		
定期預金	2,264,841	988,027
その他	837,954	752,598
純損益を通じて公正価値で測定する金融資産		
公社債	231,713	267,623
株式	46,215	884,667
投資信託	618,228	648,189
デリバティブ金融商品	483,378	479,447
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	9,078,437	7,533,460
株式	3,246,885	3,554,379
その他	10,947	9,855
合計	16,818,600	15,118,244
流動資産	6,935,759	3,982,445
非流動資産	9,882,841	11,135,799
合計	16,818,600	15,118,244

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等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が、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等であるうえに、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。

2025年３月31日および2026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623,223百万円および2,594,946百万円含まれています。

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	
	2025年	2026年
ＫＤＤＩ㈱	959,347	989,627
ＮＴＴ㈱	292,242	317,487
ＭＳ＆ＡＤインシュアランスグループホールディングス㈱	340,482	283,836
㈱三菱ＵＦＪフィナンシャル・グループ	206,749	267,304
スズキ㈱	173,760	180,048

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	
	2025年	2026年
公正価値の合計	681,271	277,319
累積その他の包括利益の合計 ＜純額＞	512,976	217,516

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	
	2025年	2026年
商品および製品	2,875,405	3,208,980
仕掛品	486,552	626,422
原材料	1,013,621	1,050,559
貯蔵品およびその他	222,654	249,034
合計	4,598,232	5,134,996

11. 売却目的で保有する資産

（1）三菱ふそうトラック・バス㈱と日野自動車㈱の経営統合

三菱ふそうトラック・バス㈱と日野自動車㈱の経営統合の効力発生日（2026年４月１日）において、日野自動車㈱（自動車セグメント）が当社の連結子会社から除外されています。

日野自動車㈱およびその連結子会社が保有する資産、負債および関連するその他の包括利益を売却目的保有に分類し、当連結会計年度末における売却目的で保有する資産、売却目的で保有する資産に直接関連する負債および売却目的で保有する資産に関連するその他の包括利益に含めて計上しています。なお、日野自動車㈱の羽村工場については、翌連結会計年度の経営統合直前において、トヨタ自動車羽村㈱として当社の連結子会社となることから、羽村工場に関する資産および負債については、売却目的保有に分類していません。

また、当該売却目的保有に分類される処分グループのうち、一部の土地については、売却コスト控除後の公正価値が帳簿価額を下回っているため、売却コスト控除後の公正価値で測定しています。これにより認識した損失2,995百万円を連結損益計算書の「販売費及び一般管理費」に計上しています。当該公正価値のヒエラルキーはレベル３です。

（2）㈱豊田自動織機との資本関係の見直し

トヨタ不動産㈱による㈱豊田自動織機（自動車セグメント）株式の公開買付けが2026年3月24日に完了しました。スクイーズアウト手続が2026年６月３日に完了し、当社が保有する㈱豊田自動織機株式の売却が予定どおり行われる見込みであるため、当社が保有する㈱豊田自動織機株式および関連するその他の包括利益を売却目的保有に分類しています。そのため、当連結会計年度末において、持分法で会計処理されている投資788,898百万円を売却目的で保有する資産に含めて計上し、関連するその他の包括利益264,035百万円（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155,804百万円および在外営業活動体の為替換算差額108,231百万円）を売却目的で保有する資産に関連するその他の包括利益に含めて計上しています。

なお、本株式譲渡における売却コスト控除後の公正価値（売却予定価額）が帳簿価額を上回っているため、売却目的保有に分類された処分グループは帳簿価額で測定しております。当該公正価値のヒエラルキーはレベル３です。

当連結会計年度末における売却目的で保有する資産、ならびにこれに関連する負債およびその他の包括利益の内訳は、以下のとおりです。

	金額：百万円	
	3月31日	
	2025年	2026年
売却目的で保有する資産		
現金及び現金同等物	―	115,932
営業債権及びその他の債権	―	229,138
棚卸資産	―	230,229
持分法で会計処理されている投資	―	800,635
有形固定資産		
土地	―	165,526
建物	―	428,406
機械装置	―	698,884
その他の有形固定資産	―	16,154
小計	―	1,308,970
減価償却累計額及び減損損失累計額＜控除＞	―	△826,852
有形固定資産合計	―	482,118
その他	―	158,752
合計	―	2,016,804
売却目的で保有する資産に直接関連する負債		
営業債務及びその他の債務	―	227,966
有利子負債（流動）	―	142,256
未払費用	―	86,007
品質保証にかかる負債	―	104,227
有利子負債（非流動）	―	21,317
その他	―	112,774
合計	―	694,547
売却目的で保有する資産に関連するその他の包括利益		
その他の資本の構成要素		
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	―	148,535
在外営業活動体の為替換算差額	―	118,061
合計	―	266,596

12. 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	
	2025年	2026年
関連会社	4,887,674	4,218,009
共同支配企業	910,377	1,124,539
合計	5,798,051	5,342,548

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	
	2025年	2026年
当期利益		
関連会社	466,473	404,437
共同支配企業	124,747	148,305
合計	591,219	552,742
その他の包括利益（税効果考慮後）		
関連会社	55,415	109,968
共同支配企業	2,712	73,812
合計	58,127	183,780
当期包括利益		
関連会社	521,888	514,405
共同支配企業	127,459	222,117
合計	649,347	736,522

13. 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
2024年４月１日残高	1,441,811	5,884,749	16,469,032	7,523,911	1,040,188	32,359,692
取得	7,622	74,469	295,719	3,866,922	1,501,327	5,746,060
売却または処分	△22,255	△60,228	△561,258	△3,185,673	△22,473	△3,851,888
建設仮勘定からの振替	15,842	292,601	572,844	187	△881,473	－
外貨換算調整額	41	△47,461	△154,892	△94,981	△19,444	△316,737
その他	△14,940	25,932	△202	△58,420	△21,979	△69,609
2025年３月31日残高	1,428,122	6,170,063	16,621,243	8,051,945	1,596,145	33,867,518
取得	5,806	122,961	468,039	3,657,892	1,503,710	5,758,408
売却または処分	△2,901	△69,841	△615,221	△2,620,534	△44,327	△3,352,824
建設仮勘定からの振替	57,729	312,901	882,157	55	△1,252,842	－
外貨換算調整額	27,751	184,418	865,647	677,356	89,663	1,844,836
売却目的で保有する資産への振替	△165,526	△428,406	△698,884	△652	△15,502	△1,308,970
その他	644	△7,190	△13,603	△60,414	△157,040	△237,603
2026年３月31日残高	1,351,625	6,284,907	17,509,377	9,705,647	1,719,808	36,571,364

（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
2024年４月１日残高	△6,985	△3,753,786	△12,719,614	△1,619,009	△2,510	△18,101,905
減価償却費	－	△169,778	△1,039,696	△896,127	－	△2,105,601
減損損失	－	－	－	－	－	－
売却または処分	1,244	52,062	516,767	983,818	－	1,553,891
外貨換算調整額	△94	30,142	109,227	15,759	55	155,090
その他	△1,091	△25,678	△24,281	16,972	△1,223	△35,301
2025年３月31日残高	△6,927	△3,867,037	△13,157,598	△1,498,586	△3,678	△18,533,826
減価償却費	－	△219,752	△1,015,844	△980,258	－	△2,215,854
減損損失	－	△3,981	△4,844	－	－	△8,825
売却または処分	494	59,041	540,537	745,050	－	1,345,122
外貨換算調整額	△262	△110,778	△671,336	△117,577	△63	△900,016
売却目的で保有する資産への振替	424	260,039	566,214	4	172	826,852
その他	△794	△2,135	△16,190	1,273	393	△17,453
2026年３月31日残高	△7,065	△3,884,604	△13,759,061	△1,850,094	△3,175	△19,504,000

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	
	2025年	2026年
車両	7,996,894	9,644,572
器具	55,051	61,076
	8,051,945	9,705,647
控除：減価償却累計額	△1,498,586	△1,850,094
賃貸用車両及び器具＜純額＞	6,553,359	7,855,554

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	
	2025年	2026年
１年以内	1,200,378	1,403,807
１年超２年以内	837,956	923,554
２年超３年以内	374,459	407,306
３年超４年以内	93,396	105,642
４年超５年以内	35,953	40,106
５年超	17,235	20,762
合計	2,559,377	2,901,178

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。

連結財政状態計算書上の「賃貸用車両及び器具」には、使用権資産が含まれており、転貸用資産として保有しています。前連結会計年度および当連結会計年度における帳簿価額は、それぞれ4,664,376百万円および5,546,865百万円です。なお、当該使用権資産は取得時に全額キャッシュ・アウトされ、使用権資産の増加額とキャッシュ・アウト・フローは同額となるため、当該使用権資産に係るリース負債は計上されません。

2025年３月31日および2026年３月31日に終了した１年間における当該使用権資産の増加額および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2,909,058百万円および2,654,403百万円です。

2025年３月31日および2026年３月31日に終了した１年間における当該使用権資産の減価償却費は、それぞれ617,495百万円および658,046百万円です。当該使用権資産の減価償却費は、連結損益計算書の「金融事業に係る金融費用」に含めて計上されています。

2025年３月31日および2026年３月31日に終了した１年間における使用権資産の転リースによる収益は、それぞれ1,008,634百万円および1,101,911百万円です。

「賃貸用車両及び器具」以外の借手リースの状況については、注記14を参照ください。

14. 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	
	2025年	2026年
土地	73,694	73,425
建物	355,489	460,788
その他	153,885	367,019
合計	583,068	901,232

2025年３月31日および2026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164,348百万円および549,798百万円です。

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	
	2025年	2026年
使用権資産の減価償却費		
土地	5,094	7,796
建物	52,178	55,911
その他	43,566	158,164
計	100,838	221,871
リース負債に係る利息費用	4,331	5,023
短期リースに係る費用	117,834	124,636
合計	223,003	351,531

2025年３月31日および2026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208,414百万円および484,931百万円です。

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	
	2025年	2026年
１年以内	102,412	194,791
１年超５年以内	253,854	289,591
５年超	273,747	361,683
将来の支払リース料総額	630,013	846,065
控除：利息相当額	△96,662	△135,052
合計：リース料現在価値	533,351	711,013
流動負債	92,147	163,435
非流動負債	441,204	547,578
合計：リース料現在価値	533,351	711,013

15. 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	
	2025年	2026年
開発資産	582,606	523,437
ソフトウエアほか	780,660	869,318
合計	1,363,266	1,392,755

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	ソフトウエアほか	合計
2024年4月1日残高	1,058,334	1,139,895	2,198,228
取得	―	60,914	60,914
内部開発	111,546	189,229	300,775
売却または処分	△98,495	△158,523	△257,018
外貨換算調整額	△564	△4,850	△5,414
その他	△3,839	△23,210	△27,050
2025年3月31日残高	1,066,981	1,203,454	2,270,435
取得	―	102,039	102,039
内部開発	106,751	216,060	322,812
売却または処分	△149,833	△148,545	△298,378
外貨換算調整額	3,093	32,538	35,631
その他	△40,490	△19,240	△59,730
2026年3月31日残高	986,503	1,386,306	2,372,808

（償却累計額）

	金額：百万円		
	開発資産	ソフトウエアほか	合計
2024年4月1日残高	△419,997	△422,905	△842,902
償却費	△162,068	△145,632	△307,700
売却または処分	98,495	144,423	242,919
外貨換算調整額	―	2,577	2,577
その他	△805	△1,257	△2,062
2025年3月31日残高	△484,375	△422,794	△907,169
償却費	△151,780	△177,862	△329,643
売却または処分	149,833	99,267	249,100
外貨換算調整額	―	△17,198	△17,198
その他	23,257	1,600	24,857
2026年3月31日残高	△463,066	△516,987	△980,053

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。また、「その他」には、売却目的で保有する資産への振替等が含まれています。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。

16. 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	
	2025年	2026年
繰延税金資産：		
退職給付に係る負債	156,650	177,494
未払費用および品質保証に係る負債	821,680	886,672
従業員に関するその他の未払給与	146,548	160,993
税務上の繰越欠損金	44,324	357,926
貸倒引当金および金融損失引当金	115,209	130,858
有形固定資産およびその他資産	340,410	339,623
その他	504,892	853,359
繰延税金資産合計	2,129,712	2,906,926
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	△727,581	△751,808
海外子会社の未分配利益	△63,179	△48,979
持分法適用関連会社または共同支配企業の未分配利益	△1,223,489	△1,289,418
資産の取得価額の相違額	△71,386	△90,855
開発資産	△181,775	△171,315
リース取引	△860,487	△1,337,570
その他	△143,379	△245,890
繰延税金負債合計	△3,271,276	△3,935,835
繰延税金資産・負債（△）純額	△1,141,564	△1,028,909

繰延税金資産のその他には、主として法人所得税の不確実性に係る調整（当連結会計年度:402,889百万円）が含まれています。

2025年３月31日および2026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	
	2025年	2026年
退職給付に係る負債	3,093	45,291
未払費用および品質保証に係る負債	108,554	29,633
従業員に関するその他の未払給与	8,930	11,769
税務上の繰越欠損金	△5,609	291,709
貸倒引当金および金融損失引当金	11,776	5,347
有形固定資産およびその他資産	49,177	1,070
海外子会社の未分配利益	△20,814	14,200
持分法適用関連会社または共同支配企業の未分配利益	△54,492	△30,316
資産の取得価額の相違額	10,991	△15,541
開発資産	7,815	10,460
リース取引	18,780	△398,554
その他	△25,114	340,621
合計	113,087	305,691

その他には、主として法人所得税の不確実性に係る調整（当連結会計年度:279,486百万円）が含まれています。

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	
	2025年	2026年
将来減算一時差異	1,944,948	1,598,404
税務上の繰越欠損金	841,136	978,821
繰越税額控除	61,687	86,395
合計	2,847,770	2,663,620

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	
	2025年	2026年
５年以内	4,323	53,099
５年超10年以内	319,631	313,330
10年超	517,182	612,392
合計	841,136	978,821

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	
	2025年	2026年
５年以内	3,778	6,202
５年超10年以内	3,878	8,293
10年超	54,031	71,900
合計	61,687	86,395

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。2025年３月31日および2026年３月31日現在、当該一時差異は合計でそれぞれ5,667,006百万円および5,237,041百万円であり、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245,292百万円および328,627百万円と見積もっています。

（２）法人所得税費用

2025年３月31日および2026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	
	2025年	2026年
税金費用－当年度分：		
当社および日本国内子会社	965,512	1,053,788
海外子会社	772,410	419,137
当年度分合計	1,737,922	1,472,925
税金費用・利益（△）－繰延税額：		
当社および日本国内子会社	△131,329	△376,104
海外子会社	18,242	70,413
繰延税額合計	△113,087	△305,691
税金費用合計	1,624,835	1,167,234

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、2025年３月31日および2026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	
	2025年	2026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	0.8	0.8
益金に算入されない収益項目	△0.6	△0.3
海外子会社の未分配利益に係る繰延税金負債	1.0	1.0
持分法で会計処理されている投資による影響	△2.8	△3.3
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	1.9	2.1
未認識の繰延税金資産の変動	2.1	3.8
税額控除による影響	△4.2	△4.6
海外子会社との法定実効税率の差異	△3.1	△3.1
法人所得税の不確実性に係る調整	△1.1	△5.4
税率変更による期末繰延税金資産・負債の修正	0.4	―
その他	0.0	0.7
平均実際負担税率	25.3%	22.7%

（３）グローバル・ミニマム課税

経済協力開発機構（OECD）は、各国の法人所得税に最低税率15%を課すことを目的としたグローバル・ミニマム課税に関するモデルルール（いわゆる第２の柱）を公表しています。

トヨタは、グローバル・ミニマム課税（適格国内ミニマムトップアップ課税を含む）を制定または実質的に制定された法域において事業を展開しています。制度対象となる構成事業体の財務諸表等に基づき、グローバル・ミニマム課税から生じる法人所得税の影響について評価した結果、重要な影響はないと判断しています。

なお、トヨタは、IAS第12号「法人所得税」において規定されているグローバル・ミニマム課税に関連する繰延税金資産および繰延税金負債の認識および開示に関する一時的な例外措置を適用しております。このため、グローバル・ミニマム課税から生じる法人所得税に関する繰延税金資産および負債は認識しておらず、関連する情報の開示も行っておりません。

17. 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	
	2025年	2026年
買掛金および支払手形	4,034,920	4,302,013
未払金	1,492,427	1,554,932
合計	5,527,347	5,856,945

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。

18．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

	2024年４月１日	キャッシュ・フロー	非資金変動					2025年３月31日
			取得	振替	為替変動	公正価値変動	その他	
流動								
短期借入債務	5,487,959	75,675	－	－	△99,165	－	0	5,464,469
１年以内返済予定長期借入債務	9,844,870	△10,786,012	－	11,336,112	△141,748	－	19,679	10,272,900
１年以内返済予定長期リース負債	73,456	△86,249	－	104,271	△599	－	1,268	92,147
流動合計	15,406,284	△10,796,586	－	11,440,383	△241,512	－	20,947	15,829,516
非流動								
長期借入債務	20,766,384	13,381,581	－	△11,336,112	△290,753	－	1,059	22,522,158
長期リース負債	389,112	－	164,348	△104,271	△3,280	－	△4,705	441,204
非流動合計	21,155,496	13,381,581	164,348	△11,440,383	△294,033	－	△3,646	22,963,363
有利子負債合計	36,561,780	2,584,995	164,348	－	△535,545	－	17,301	38,792,879
デリバティブ	△40,578	△5,189	－	－	△478	84,074	－	37,829

金額：百万円

	2025年４月１日	キャッシュ・フロー	非資金変動					2026年３月31日
			取得	振替	為替変動	公正価値変動	その他	
流動								
短期借入債務	5,464,469	△90,691	－	－	455,722	－	△130,417	5,699,083
１年以内返済予定長期借入債務	10,272,900	△11,601,270	－	12,179,370	850,496	－	17,089	11,718,586
１年以内返済予定長期リース負債	92,147	△355,271	－	439,532	2,991	－	△15,964	163,435
流動合計	15,829,516	△12,047,232	－	12,618,903	1,309,209	－	△129,292	17,581,104
非流動								
長期借入債務	22,522,158	12,880,225	－	△12,179,370	1,856,234	－	△2,460	25,076,787
長期リース負債	441,204	－	549,798	△439,532	17,791	－	△21,683	547,578
非流動合計	22,963,363	12,880,225	549,798	△12,618,903	1,874,025	－	△24,143	25,624,365
有利子負債合計	38,792,879	832,992	549,798	－	3,183,234	－	△153,435	43,205,469
デリバティブ	37,829	△40,982	－	－	△1,917	△24,507	－	△29,578

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。

2026年３月31日に終了した１年間における「その他」には、売却目的で保有する資産に直接関連する負債への振替等が含まれています。

（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	
	2025年	2026年
借入金（主として銀行借入） ［加重平均利率：　2025年　年2.26% 2026年　年2.51%］	1,552,166	1,339,878
コマーシャル・ペーパー ［加重平均利率：　2025年　年3.82% 2026年　年3.15%］	3,912,303	4,359,205
	5,464,469	5,699,083

（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	
	2025年	2026年
無担保の借入金（主として銀行借入） ［2025年－ 加重平均利率：年3.56% 返済期限：2025年～2042年 2026年－ 加重平均利率：年3.50% 返済期限：2026年～2042年］	7,360,937	8,854,912
担保付きの借入金 （主として金融債権証券化） ［2025年－ 加重平均利率：年4.23% 返済期限：2025年～2034年 2026年－ 加重平均利率：年3.91% 返済期限：2026年～2034年］	7,556,089	8,737,773
無担保普通社債（当社の発行） ［2025年－ 加重平均利率：年1.93% 返済期限：2026年～2037年 2026年－ 加重平均利率：年2.91% 返済期限：2026年～2037年］	1,108,080	1,099,460
無担保普通社債およびミディアム・ターム・ノート （連結子会社の発行） ［2025年－ 加重平均利率：年3.61% 返済期限：2025年～2048年 2026年－ 加重平均利率：年3.62% 返済期限：2026年～2048年］	16,683,919	17,989,699

	金額：百万円	
	３月31日	
	2025年	2026年
担保付普通社債（連結子会社の発行） ［2025年－ 加重平均利率：年8.12％ 返済期限：2025年～2029年 2026年－ 加重平均利率：年7.86％ 返済期限：2026年～2029年］	86,033	113,529
	32,795,058	36,795,373
控除：１年以内返済予定の額	△10,272,900	△11,718,586
	22,522,158	25,076,787

2025年３月31日および2026年３月31日現在、長期借入債務の通貨は、それぞれ50％および47％が米ドル、12％および12％が日本円、14％および14％がユーロ、５％および５％が豪ドル、４％および４％が加ドル、15％および18％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	
	2025年	2026年
有形固定資産	1,616,300	1,926,713
その他の資産	7,936,375	9,072,756
合計	9,552,674	10,999,469

「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

2025年３月31日および2026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1,654,702百万円および1,696,845百万円です。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。

19. 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	
	2025年	2026年
償却原価で測定する金融負債		
預り金	1,501,078	2,584,248
その他	483,751	599,218
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	319,881	357,955
合計	2,304,711	3,541,421
流動負債	1,869,117	2,384,008
非流動負債	435,594	1,157,413
合計	2,304,711	3,541,421

20. 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等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、定期的に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

	2025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	111,044	147,790	77,318	336,152
繰入・戻入（△）等	9,648	1,827	195,494	206,968
直接償却	－	－	△189,044	△189,044
その他	△2,860	1,269	3,818	2,228
金融損失引当金期末残高	117,832	150,885	87,587	356,304

金額：百万円

	2026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	117,832	150,885	87,587	356,304
繰入・戻入（△）等	1,888	△6,575	194,754	190,067
直接償却	－	－	△197,813	△197,813
その他	8,019	13,582	11,991	33,593
金融損失引当金期末残高	127,739	157,892	96,520	382,152

「その他」には、主として外貨換算調整額が含まれています。

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

	2025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	25,114,478	1,335,387	12,067	26,461,932
90日未満	306,022	658,638	20,028	984,689
90日以上	－	16	191,385	191,401
合計	25,420,500	1,994,041	223,481	27,638,021

金額：百万円

	2026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	29,357,833	1,211,218	13,898	30,582,949
90日未満	325,527	717,109	22,634	1,065,270
90日以上	－	2,944	186,760	189,703
合計	29,683,360	1,931,271	223,291	31,837,922

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	
	2025年	2026年
金融損失引当金期首残高	46,909	56,721
繰入・戻入（△）等	21,140	19,169
直接償却	△10,311	△12,017
その他	△1,017	3,688
金融損失引当金期末残高	56,721	67,560

「その他」には、主として外貨換算調整額が含まれています。

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	
	2025年	2026年
延滞なし	3,340,414	4,033,662
90日未満	67,627	86,346
90日以上	29,928	34,643
合計	3,437,970	4,154,650

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

	2025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	17,481	5,931	7,801	31,213
繰入・戻入（△）等	7,009	1,226	△980	7,256
直接償却	－	－	△698	△698
その他	206	△139	△48	20
金融損失引当金期末残高	24,697	7,018	6,076	37,791

金額：百万円

	2026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	24,697	7,018	6,076	37,791
繰入・戻入（△）等	2,930	2,204	5,900	11,033
直接償却	－	－	△482	△482
その他	2,869	996	824	4,688
金融損失引当金期末残高	30,495	10,219	12,317	53,031

「その他」には、主として外貨換算調整額が含まれています。

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。2025年３月31日および2026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。

2025年３月31日および2026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

	2025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	4,478,021	－	－	4,478,021
要注意	213,400	143,979	－	357,379
破綻懸念	－	54,774	2,003	56,776
債務不履行	－	－	10,360	10,360
貸出コミットメント	10,288,422	188,448	1,024	10,477,894
金融保証契約	2,234,393	24,001	－	2,258,395
合計	17,214,236	411,202	13,387	17,638,825

金額：百万円

	2026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	5,369,936	－	－	5,369,936
要注意	132,379	228,403	－	360,782
破綻懸念	－	43,883	3,086	46,970
債務不履行	－	－	44,244	44,244
貸出コミットメント	9,731,868	187,037	1,989	9,920,894
金融保証契約	1,464,251	14,008	－	1,478,259
合計	16,698,434	473,331	49,319	17,221,084

2025年３月31日および2026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、社債およびミディアム・ターム・ノート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うえで、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とき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。なお、貸出コミットメントおよび金融保証契約については、最大エクスポージャーが１年以内に保証又は実行を要求される可能性があります。最大エクスポージャーについては、注記20.（2）を参照ください。

2025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	1,552,166	△1,565,387	△1,565,387	－	－	－
コマーシャル・ペーパー	3,912,303	△4,012,371	△4,012,371	－	－	－
長期借入債務	32,795,058	△35,293,975	△11,209,068	△15,485,265	△6,190,498	△2,409,143
リース負債	533,351	△630,013	△102,412	△159,500	△94,354	△273,747
計	38,792,879	△41,501,746	△16,889,239	△15,644,764	△6,284,852	△2,682,891
デリバティブ金融負債						
金利デリバティブ	196,389	△220,341	△83,505	△108,063	△22,712	△6,061
通貨デリバティブ						
収入	－	1,047,528	73,959	759,648	66,990	146,931
支出	123,493	△1,196,751	△130,116	△840,065	△74,389	△152,181
計	319,881	△369,564	△139,663	△188,480	△30,111	△11,311
合計	39,112,760	△41,871,310	△17,028,902	△15,833,244	△6,314,963	△2,694,201

2026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	1,339,878	△1,353,907	△1,353,907	－	－	－
コマーシャル・ペーパー	4,359,205	△4,453,267	△4,453,267	－	－	－
長期借入債務	36,795,373	△39,522,887	△12,768,209	△17,094,270	△7,489,266	△2,171,143
リース負債	711,013	△846,065	△194,791	△181,928	△107,664	△361,683
計	43,205,469	△46,176,126	△18,770,173	△17,276,198	△7,596,929	△2,532,826
デリバティブ金融負債						
金利デリバティブ	255,068	△339,292	△138,388	△148,377	△40,179	△12,348
通貨デリバティブ						
収入	－	836,049	240,393	391,484	43,039	161,134
支出	102,887	△949,605	△323,462	△414,493	△47,022	△164,627
計	357,955	△452,848	△221,457	△171,386	△44,163	△15,842
合計	43,563,423	△46,628,974	△18,991,630	△17,447,584	△7,641,092	△2,548,667

上記のとおりトヨタでは、社債およびミディアム・ターム・ノートまたはコマーシャル・ペーパーによる資金調達を行っています。

これらの資金調達は、各国の制度に基づき実施されており、適格発行者としての資格を得ることで、発行登録書に基づき、設定された発行枠なくミディアム・ターム・ノート等を発行することができるものと、発行枠の範囲内で資金調達を行うものがあります。

発行枠が設定されている資金調達における、未使用の金額は次のとおりです。

	金額：百万円	
	３月31日	
	2025年	2026年
社債およびミディアム・ターム・ノート	6,011,789	7,333,858
コマーシャル・ペーパー	1,241,283	1,328,779
合計	7,253,072	8,662,638

金融機関からのコミットメントラインのうち、未使用の金額は2025年３月31日および2026年３月31日現在、5,485,781百万円および6,753,849百万円です。なお、上記金額には当座借越契約を含めていません。

その他、金融機関からのコミットメントライン以外の信用供与限度額等の残高は2025年３月31日および2026年３月31日現在、53,000百万円および88,500百万円です。

（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・販売および財務にかか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。2025年３月31日および2026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
2025年３月31日に終了した１年間	465,300	441,800	465,300	408,500
2026年３月31日に終了した１年間	497,100	486,275	505,100	462,700

トヨタのVaR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、事業活動を進めるうえで、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、金利変動リスクにかか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	
	2025年	2026年
税引前利益への影響	△104,706	△109,880
その他の包括利益（税効果考慮前）への影響	△235,959	△225,875

（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、2025年３月31日および2026年３月31日に終了した１年間において、それぞれ305,475百万円および331,161百万円です。

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：重大な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、2025年３月31日および2026年３月31日現在、その構成割合は、それぞれ国内債券32%、米国・欧州などの海外債券68%、および国内債券41%、米国・欧州などの海外債券59%となっています。これらは主に、市場価格または観察可能なインプットを用いた評価技法により測定しています。

（株式）

株式は2025年３月31日および2026年３月31日現在、それぞれ79%および78%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。従って、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。従って、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。

これらの見積りにあたっては、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。

（投資信託）

活発な市場のある投資信託の公正価値は、市場における公表価格に基づいて測定しており、レベル１に分類しています。その他の投資信託の公正価値は、取引金融機関から提示された価格情報に基づいて測定しており、レベル２に分類しています。

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等を管理するために、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）

一部の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。

一部の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または状況の変化の日に認識されています。

	金額：百万円			
	2025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	110,516	110,488	10,710	231,713
株式	－	－	46,215	46,215
投資信託	286,799	331,429	－	618,228
金利通貨スワップ	－	395,588	－	395,588
先物為替予約・オプションほか	－	62,991	24,800	87,790
合計	397,315	900,495	81,724	1,379,534
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	4,487,174	4,571,862	19,401	9,078,437
株式	3,054,754	－	192,131	3,246,885
その他	10,947	－	－	10,947
合計	7,552,875	4,571,862	211,532	12,336,269
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				
金利通貨スワップ	－	△303,670	－	△303,670
先物為替予約・オプションほか	－	△16,211	－	△16,211
合計	－	△319,881	－	△319,881

	金額：百万円			
	2026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	123,344	132,079	12,200	267,623
株式	－	－	884,667	884,667
投資信託	352,452	295,737	－	648,189
金利通貨スワップ	－	414,706	－	414,706
先物為替予約・オプションほか	－	12,947	51,795	64,741
合計	475,796	855,468	948,661	2,279,925
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（注１）	4,449,366	3,084,093	19,447	7,552,906
株式（注２）	3,311,613	－	263,565	3,575,178
その他	9,855	－	－	9,855
合計	7,770,835	3,084,093	283,011	11,137,940
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				
金利通貨スワップ	－	△300,486	－	△300,486
先物為替予約・オプションほか	－	△57,469	－	△57,469
合計	－	△357,955	－	△357,955

（注１）連結財政状態計算書上「売却目的で保有する資産」として計上されている19,447百万円が含まれています。

（注２）連結財政状態計算書上「売却目的で保有する資産」として計上されている20,799百万円が含まれています。

2025年３月31日および2026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△80,831百万円および37,445百万円であり、連結損益計算書上、「金融事業に係る金融費用」、「為替差損益＜純額＞」、「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。

（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

	2025年３月31日に終了した１年間			
	公社債	株式	先物為替予約・オプションほか	合計
期首残高	31,170	401,089	－	432,259
利得または損失（△）				
純損益	△8	△87,665	24,800	△62,873
その他の包括利益	－	△40,717	－	△40,717
購入および発行	9,572	36,330	－	45,902
売却および決済	△9,210	△1,035	－	△10,245
レベル３へ（から）の振替	△3,125	△77,884	－	△81,009
その他	1,711	8,228	－	9,939
期末残高	30,111	238,346	24,800	293,257
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	△76	△87,665	－	△87,741

金額：百万円

	2026年３月31日に終了した１年間			
	公社債	株式	先物為替予約・オプションほか	合計
期首残高	30,111	238,346	24,800	293,257
利得または損失（△）				
純損益	35	8,074	25,277	33,386
その他の包括利益	－	17,978	－	17,978
購入および発行	9,692	857,263	－	866,955
売却および決済	△7,399	△4,801	－	△12,200
レベル３へ（から）の振替	△1,452	－	－	△1,452
その他	659	31,371	1,718	33,749
期末残高（注）	31,646	1,148,232	51,795	1,231,673
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	25	8,074	25,277	33,376

（注）連結財政状態計算書上「売却目的で保有する資産」として計上されている21,322百万円が含まれています。

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す。

上記のデリバティブ金融商品は、資産と負債（△）を合計して純額で表示しています。

2025年３月31日および2026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。

2025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

	2025年３月31日				
	帳簿価額	公正価値			
		レベル１	レベル２	レベル３	合計
金融事業に係る債権	33,625,035	－	－	34,004,152	34,004,152
有利子負債					
長期借入債務（１年以内返済予定含む）	32,795,058	－	25,706,416	6,972,698	32,679,114

金額：百万円

	2026年３月31日				
	帳簿価額	公正価値			
		レベル１	レベル２	レベル３	合計
金融事業に係る債権	38,966,655	－	－	39,407,482	39,407,482
有利子負債					
長期借入債務（１年以内返済予定含む）	36,795,373	－	29,046,698	7,653,684	36,700,382

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			
	2025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	483,378	△131,836	△67,495	284,046
その他の金融負債 デリバティブ	319,881	△131,836	△73,689	114,356

	金額：百万円			
	2026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	479,447	△138,762	△63,177	277,508
その他の金融負債 デリバティブ	357,955	△138,762	△23,138	196,055

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て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。確定給付費用およ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			
	2025年		2026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	1,898,339	1,651,016	1,729,554	1,622,053
当期勤務費用	76,758	49,225	62,259	50,747
利息費用	26,290	81,411	37,798	81,582
再測定				
人口統計上の仮定の変更	△3,635	68	△2,153	1,944
財務上の仮定の変更	△181,128	△48,712	△181,466	△33,796
その他	△385	△15,579	4,347	44,858
過去勤務費用	△184	△3,027	△409	△591
従業員による拠出額	1,065	4,355	1,027	4,657
退職給付支払額	△86,871	△76,204	△86,522	△84,889
為替変動の影響およびその他	△696	△20,499	△86,937	114,563
期末残高	1,729,554	1,622,053	1,477,496	1,801,130
制度資産の公正価値：				
期首残高	2,128,476	1,284,918	2,081,009	1,271,236
利息収益	29,462	57,149	48,763	63,712
再測定				
利息収益を除く制度資産に係る収益	△66,135	△33,874	106,715	892
会社による拠出額	35,669	19,016	48,385	19,099
従業員による拠出額	1,065	4,355	1,027	4,657
退職給付支払額	△47,528	△42,023	△46,738	△47,090
為替変動の影響およびその他	－	△18,305	△286,583	97,536
期末残高	2,081,009	1,271,236	1,952,578	1,410,042
最低積立要件および資産上限額の影響	572,107	－	718,851	－
期末現在の確定給付負債（資産）の純額	220,652	350,817	243,769	391,088

2026年３月31日に終了した１年間における「為替変動の影響およびその他」には、退職給付信託の一部返還、売却目的で保有する資産および売却目的で保有する資産に直接関連する負債への振替が含まれています。

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			
	2025年		2026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	1,265,948	1,225,195	1,076,271	1,342,118
制度資産	△2,081,009	△1,271,236	△1,952,578	△1,410,042
最低積立要件および資産上限額の影響	572,107	－	718,851	－
小計	△242,954	△46,040	△157,457	△67,924
非積立型制度の確定給付制度債務	463,606	396,857	401,226	459,012
合計	220,652	350,817	243,769	391,088

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			
	2025年		2026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	562,375	457,193	505,624	516,859
その他の非流動資産 (退職給付に係る資産)	△341,723	△106,376	△261,855	△125,771
連結財政状態計算書に計上した純額	220,652	350,817	243,769	391,088

確定給付制度債務の加重平均デュレーションは次のとおりです。

	３月31日			
	2025年		2026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加重平均デュレーション	16.9年	13.1年	16.8年	12.0年

（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			
	2025年		2026年	
	国内制度	海外制度	国内制度	海外制度
割引率	2.2%	5.4%	3.1%	5.5%

（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上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

	2025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	375,443	―	375,443	128,908	―	128,908
国債	239,849	―	239,849	301,955	―	301,955
社債(その他)	2,177	77,768	79,944	―	246,851	246,851
合同運用	―	500,917	500,917	―	398,380	398,380
保険契約	―	224,694	224,694	―	―	―
その他	400,852	259,310	660,162	44,066	151,076	195,142
合計	1,018,321	1,062,688	2,081,009	474,929	796,306	1,271,236

金額：百万円

	2026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	357,318	―	357,318	161,268	―	161,268
国債	391,927	―	391,927	307,740	29,380	337,120
社債(その他)	314	76,390	76,705	―	261,867	261,867
合同運用	―	522,785	522,785	―	470,609	470,609
保険契約	―	154,224	154,224	―	―	―
その他	219,996	229,623	449,619	36,022	143,157	179,179
合計	969,555	983,023	1,952,578	505,029	905,013	1,410,042

「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）最低積立要件および資産上限額の影響

最低積立要件および資産上限額の影響は以下のとおりです。

	金額：百万円			
	３月31日			
	2025年		2026年	
	国内制度	海外制度	国内制度	海外制度
期首残高	268,228	－	572,107	－
利息収益	4,694	－	13,542	－
再測定：				
利息収益を除く資産上限額の変動	299,185	－	133,201	－
外貨調整勘定額	－	－	－	－
期末残高	572,107	－	718,851	－

（６）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			
	2025年		2026年	
	国内制度	海外制度	国内制度	海外制度
0.5%の減少	119,138	113,268	88,346	120,176
0.5%の増加	△103,296	△110,060	△80,862	△118,461

（７）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（2027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34,336百万円、海外制度で18,488百万円を拠出する予定です。

（８）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。

（９）人件費

2025年３月31日および2026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4,794,497百万円および5,081,959百万円です。

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理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、とも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
	2026年
品質保証に係る負債の期首残高	1,965,748
増加額	1,008,635
目的使用による減少額	△782,028
戻入による減少額	△84,448
時の経過により生じた増加額および割引率の変更の影響	38,722
その他	△48,686
品質保証に係る負債の期末残高	2,097,943

「その他」には主として外貨換算調整額、連結子会社の増減および売却目的で保有する資産に直接関連する負債への振替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
	2026年
リコール等の市場処置に係る負債の期首残高	1,236,465
増加額	844,899
目的使用による減少額	△611,331
戻入による減少額	△8,562
時の経過により生じた増加額および割引率の変更の影響	38,722
その他	△69,081
リコール等の市場処置に係る負債の期末残高	1,431,112

25. 引当金

引当金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
	2026年
引当金の期首残高	714,455
増加額	337,665
目的使用による減少額	△131,548
戻入による減少額	△2,082
その他	11,165
引当金の期末残高	929,654

「その他」には主として外貨換算調整額、連結子会社の増減および売却目的で保有する資産に直接関連する負債への振替の影響が含まれています。

引当金の内訳は次のとおりです。

	金額：百万円	
	３月31日	
	2025年	2026年
流動負債	413,352	431,191
非流動負債	301,103	498,463
合計	714,455	929,654

引当金には、仕入先との長期契約に基づく部品の購入が一定数量または最低数量に満たない場合の不足額の支払義務に関連する引当金、および使用済みバッテリーの輸送や解体に係る費用に関連する引当金等が含まれています。なお、契約上のコミットメントおよび偶発債務については、注記32を参照ください。

26. 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	
	2025年	2026年
自己資本	35,924,826	39,918,854
有利子負債	38,792,879	43,205,469

（2）株式数

2025年３月31日および2026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。

	3月31日に終了した1年間	
	2025年	2026年
発行済普通株式：		
期首残高	16,314,987,460	15,794,987,460
期中増減	△520,000,000	－
期末残高	15,794,987,460	15,794,987,460

（注） 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。

上記の発行済普通株式数に含まれる自己株式数（株式付与ESOP信託が保有する当社普通株式を含む）は、2025年３月31日および2026年３月31日現在において、それぞれ2,746,057,686株および2,761,602,986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。

2025年３月31日および2026年３月31日現在の当社の分配可能額は、それぞれ18,333,862百万円および20,449,105百万円です。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になります。

2026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3,898,125百万円が含まれています。

（４）自己株式

自己株式の取得、処分および消却は次のとおりです。

2025年３月31日に終了した１年間

自己株式の取得

①2023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　　：5,216,600株

株式の取得価額の総額　　：18,962百万円

②2024年５月８日および2024年９月24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　　：420,633,175株

株式の取得価額の総額　　：1,160,051百万円

自己株式の消却

2024年５月８日開催の取締役会において決議された自己株式消却

自己株式の消却を行った理由

将来の自己株式の処分による株式価値の希薄化の懸念を軽減するため

消却に係る事項の内容

消却した普通株式数　　：520,000,000株

2026年３月31日に終了した１年間

自己株式の取得

2024年５月８日および2024年９月24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　　：16,226,100株

株式の取得価額の総額　　：39,949百万円

（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
2024年４月１日現在残高	1,300,855	－	3,202,901	4,503,756
その他の包括利益（税効果考慮後）	44,731	△85,084	△705,678	△746,031
利益剰余金への振替	△234,994	94,635	－	△140,359
非支配持分帰属その他の包括利益	△1,153	△9,551	3,470	△7,233
2025年３月31日現在残高	1,109,439	－	2,500,693	3,610,133
その他の包括利益（税効果考慮後）	334,394	91,099	1,104,451	1,529,944
利益剰余金への振替	△180,113	△79,403	－	△259,516
非支配持分帰属その他の包括利益	△6,178	△11,696	△52,073	△69,946
売却目的で保有する資産に関連するその他の包括利益への振替	△148,535	－	△118,061	△266,596
2026年３月31日現在残高	1,109,007	－	3,435,012	4,544,019

（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					
	2025年			2026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						
当期発生額	153,164	△51,035	102,129	513,231	△161,547	351,684
純変動額	153,164	△51,035	102,129	513,231	△161,547	351,684
確定給付制度の再測定						
当期発生額	△154,517	44,919	△109,598	127,129	△25,777	101,352
純変動額	△154,517	44,919	△109,598	127,129	△25,777	101,352
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	△63,213	－	△63,213	22,331	－	22,331
純変動額	△63,213	－	△63,213	22,331	－	22,331
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	△40,479	－	△40,479	946,309	－	946,309
純損益への振替額	△787,369	－	△787,369	－	－	－
純変動額	△827,848	－	△827,848	946,309	－	946,309
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	40,503	△9,485	31,018	△78,919	25,603	△53,316
純損益への振替額	189	△49	140	185	△51	135
純変動額	40,693	△9,534	31,158	△78,733	25,552	△53,181
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	127,022	－	127,022	173,617	－	173,617
純損益への振替額	△5,682	－	△5,682	△12,167	－	△12,167
純変動額	121,340	－	121,340	161,450	－	161,450
その他の包括利益　合計	△730,381	△15,650	△746,031	1,691,717	△161,773	1,529,944

（注）　前連結会計年度において、一部の連結子会社の支配の喪失から生じた利得を、「在外営業活動体の為替換算差額」から連結損益計算書の「為替差損益＜純額＞」に振り替えています。

（７）配当金

配当金支払額は、次のとおりです。

2025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
2024年５月８日取締役会	普通株式	606,338	45.00	2024年３月31日	2024年５月24日
2024年11月６日取締役会	普通株式	525,991	40.00	2024年９月30日	2024年11月26日

2026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
2025年５月８日取締役会	普通株式	652,446	50.00	2025年３月31日	2025年５月26日
2025年11月５日取締役会	普通株式	586,527	45.00	2025年９月30日	2025年11月26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
2026年５月８日取締役会	普通株式	651,697	50.00	2026年３月31日	2026年５月26日

27. 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	
	2025年	2026年
商品・製品売上収益		
自動車事業		
車両	36,892,232	38,847,899
生産用部品	1,606,173	1,509,449
部品	3,423,389	3,608,666
その他	1,074,505	1,235,909
自動車事業合計	42,996,299	45,201,924
その他の事業	602,578	664,026
商品・製品売上収益合計	43,598,877	45,865,949
金融事業に係る金融収益	4,437,827	4,819,003
営業収益合計	48,036,704	50,684,952

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、当該収益にかかる債権については、「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	
	2025年	2026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	258,835	288,732
オペレーティング・リース	1,350,051	1,518,824
合計	1,608,886	1,807,556

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、2025年3月31日および2026年3月31日に終了した1年間において、それぞれ207,154百万円および216,456百万円です。

（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		
	2024年4月1日	3月31日	
		2025年	2026年
契約負債	1,392,390	1,417,919	1,664,633

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。2025年3月31日および2026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748,193百万円および729,698百万円です。

（３）履行義務

2025年３月31日および2026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1,156,410百万円および1,350,018百万円です。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。2025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463,707百万円であり、2026年３月期に135,282百万円、残りの期間で328,425百万円収益として認識されると見込んでいます。2026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542,409百万円であり、2027年３月期に156,443百万円、残りの期間で385,966百万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。

28. 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	
	2025年	2026年
当期中に発生した研究開発支出	1,326,496	1,522,881
開発資産への振替額	△111,546	△106,751
開発資産の償却額	162,068	151,780
合計	1,377,018	1,567,910

29. 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	
	2025年	2026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	256,034	203,976
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	108,594	107,543
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	120,435	126,085
その他	71,637	156,639
合計	556,700	594,243
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	△84,106	△60,293
その他	△106,605	△26,453
合計	△190,711	△86,746

（注）「その他の金融収益－その他」には、主として有価証券売却益が含まれています。
「その他の金融費用－その他」には、主として有価証券売却損が含まれています。

30. １株当たり情報

基本的および希薄化後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
2025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	4,765,086		
基本的および希薄化後１株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益	4,765,086	13,252,456	359.56
2026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	3,848,098		
基本的および希薄化後１株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益	3,848,098	13,033,274	295.25

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
2025年３月31日	35,924,826	13,048,930	2,753.09
2026年３月31日	39,918,854	13,033,384	3,062.82

（注）１　2025年３月31日および2026年３月31日に終了した１年間において、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です。

２　2026年３月31日に終了した１年間において、基本的および希薄化後１株当たり親会社の所有者に帰属する当期利益の算定にあたり、株式付与ESOP信託が保有する当社株式を期中平均株式数から控除しています。

31．株式報酬

（１）譲渡制限付株式制度

① 制度の概要

当社は、中長期的な企業価値向上に向けた取り組みを促すとともに、一人ひとりが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を推進することを目的として、譲渡制限付株式報酬制度を導入しています。また、当社の取締役（社外取締役および監査等委員である取締役を除く）に対して年額40億円以内の株式報酬枠を設定しており、割り当てる譲渡制限付株式の総数は年400万株以内としています。

譲渡制限付株式の付与のために金銭報酬債権を報酬として支給し、当該金銭報酬債権の全部を現物出資財産として払込み、当社の普通株式について発行または処分を受けるものです。当社は、対象取締役等との間で、譲渡制限付株式割当契約（以下、「本割当契約」という。）を締結し、対象取締役等は本割当契約により割当てを受けた日より３年から50年の間で当社取締役会が予め定める期間（以下、「譲渡制限期間」という。）、本割当契約により割当てを受けた当社の普通株式について、譲渡、担保権の設定その他の処分ができません（以下、「譲渡制限」という。）。譲渡制限は、譲渡制限期間の満了をもって解除されますが、任期満了、死亡その他正当な理由により退任した場合は譲渡制限が解除されます。また、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仕組みとしています。

② 期中に付与された株式数および公正価値

	３月31日に終了した１年間	
	2025年	2026年
付与日	2024年６月28日	2025年６月30日
付与数（株）	617,500	689,400
付与日の１株当たり公正価値（円）	3,599	2,706

（注）１ 付与日の公正価値は、当社株式の市場価格に基づき算定しています。

２ 予想配当は公正価値の測定に織り込んでいません。

（２）譲渡制限付株式ユニット制度

① 制度の概要

対象取締役等が譲渡制限付株式の割り当てを受ける時点で日本非居住である場合、居住国における法令順守の必要性や税制上の不利益を回避する目的で、上記の譲渡制限付株式に代えて、譲渡制限付株式ユニットを適用することがあります。なお、譲渡制限期間に相当する期間の満了をもって普通株式を交付すること、対象取締役等の死亡時は普通株式に代えて当社取締役等の相続人に金銭を支給すること以外の条件については、当社の譲渡制限付株式報酬と同様であり、当社の譲渡制限付株式報酬および譲渡制限付株式ユニットを合わせて株式報酬枠の範囲内で運用します。

なお、退任する対象取締役等への株式報酬において、譲渡制限を付さずに割り当てる場合があります。また、退任する対象取締役等または日本非居住である対象取締役等に対して、現金で支給する場合があります。

② 期中に付与された株式数および公正価値

前連結会計年度および当連結会計年度における本制度の付与日の１株当たり公正価値は、それぞれ3,599円および2,706円です。株式数については、当社が事前に定めた当社の普通株式を、権利算定期間終了後に支給します。

（注）１ 付与日の公正価値は、当社株式の市場価格に基づき算定しています。

２ 予想配当は公正価値の測定に織り込んでいません。

（３）ESOP信託

① 制度の概要

当社は、自動車産業の100年に１度の大変革期の中、モビリティカンパニーへの変革に挑戦しています。特に当社において現場の実行部隊のリーダーを担う幹部職には、「幸せの量産」という使命を胸に、未来に向けた挑戦を牽引することを期待しています。当社の幹部職のうち、一定の要件を満たす幹部職（以下、対象従業員という。）が、経営陣と一体となり、これらの挑戦をより一層加速させ、中長期的な企業価値向上に寄与することを期待し、株式交付制度（以下、本制度という。）を当連結会計年度より導入しています。

本制度は、持分決済型の株式付与ESOP（Employee Stock Ownership Planの略称）信託の仕組みを採用し、予め定める株式交付規程に基づき、対象従業員に対して、原則として退職後に、当社株式および当社株式の換価処分金相当額の金銭ならびに当社株式に生じる配当金を交付および給付するものです。

② 期中に付与されたポイント数およびポイントの公正価値

期中に付与されたポイントの公正価値は、以下の前提条件に基づき、算定しています。

	３月31日に終了した１年間	
	2025年	2026年
期中に付与されたポイント数	－	220,100
付与日の１株当たり公正価値（円）（注）１	－	2,940
権利確定条件	－	（注）２

（注）１ ポイント付与については、その公正価値の評価に際して、観察可能な市場価格を基礎として測定しています。また、予想配当を公正価値の測定に織り込んでいません。

２ 原則として、権利確定日まで継続して勤務していることが権利確定条件となっています。

（４）株式報酬に係る費用

株式報酬に係る費用は、前連結会計年度が2,833百万円、当連結会計年度が2,578百万円であり、連結損益計算書の「販売費及び一般管理費」に含まれています。

（５）株式報酬から生じた負債

株式報酬から生じた負債は、前連結会計年度が142百万円、当連結会計年度が195百万円であり、連結財政状態計算書の「未払費用」に含まれています。

32. 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

2025年３月31日および2026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3,807,743百万円および2,570,912百万円です。

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。購入量が一定数量または最低数量に満たない場合、契約に基づいて仕入先に不足額を支払う義務が生じる可能性があります。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。

（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2026年３月31日現在において１ヶ月から８年にわたっており、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、2025年３月31日および2026年３月31日現在、最大でそれぞれ2,314,927百万円および1,553,327百万円です。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、2025年３月31日および2026年３月31日現在の残高は、それぞれ8,917百万円および5,390百万円です。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集団訴訟を提起されており、トヨタに対してはブラジル、アルゼンチンにおいて係属中です。

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、2023年３月27日に控訴審、また2024年11月６日に最高裁において、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。併せて、最高裁は、車両価値毀損の具体的な算定については、一審に差し戻しの上、再審理と決定しました。なお、それ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、当訴訟の法的および事実上の状況、控訴審および最高裁の判決内容、弁護士の見解等の様々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、経営成績およびキャッシュ・フローにとって重要ではありません。ただし、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米国司法省に報告し、調査に協力してきました。2025年６月、米国司法省および米国証券取引委員会はトヨタに対し本件調査を終了したことを通知しました。

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、解決のため協議を行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2027年８月31日に終了する予定です。

33. 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。

2025年３月31日および2026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7,280,835百万円および8,267,069百万円、ならびに担保付きの借入金7,486,241百万円および8,664,183百万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のうち、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るものはストラクチャード・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。ストラクチャード・エンティティに該当する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、2025年３月31日において当該投資信託で167,038百万円および当該その他の特別目的事業体で2,517,967百万円、2026年３月31日において当該投資信託で113,204百万円および当該その他の特別目的事業体で1,049,995百万円です。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。

34. 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	
	2025年	2026年
営業債権及びその他の債権		
関連会社	466,420	599,558
共同支配企業	79,251	106,776
合計	545,671	706,334
営業債務及びその他の債務		
関連会社	1,576,129	1,844,886
共同支配企業	8,573	20,180
合計	1,584,702	1,865,066

	金額：百万円	
	3月31日に終了した1年間	
	2025年	2026年
営業収益		
関連会社	3,420,576	2,933,464
共同支配企業	622,056	1,161,865
合計	4,042,632	4,095,328
売上原価（仕入高）		
関連会社	12,889,776	14,090,055
共同支配企業	82,963	149,488
合計	12,972,740	14,239,543

関連会社および共同支配企業からの配当金は、2025年3月31日および2026年3月31日に終了した各1年間において、それぞれ502,793百万円および304,211百万円です。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

主要な経営幹部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	
	2025年	2026年
固定報酬	1,425	1,206
賞与	1,607	1,206
株式報酬	1,940	1,993
合計	4,972	4,405

35. キャッシュ・フローに関する補足情報

2025年3月31日および2026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△666,401百万円および1,292,045百万円含まれています。

36. 重要な後発事象

（１）豊田自動織機株式にかかる株式併合および上場廃止について

当社の持分法適用関連会社であるトヨタ不動産㈱が設立したトヨタアセット準備㈱が実施する当社の持分法適用関連会社である㈱豊田自動織機（以下、豊田自動織機という。）の普通株式（以下、豊田自動織機株式という。）を非公開化するための一連の手続の一環として、豊田自動織機の2026年５月12日開催の臨時株主総会において、豊田自動織機株式について、74,100,604株を１株に併合する株式併合（以下、本株式併合という）が承認可決されたことにより、同年６月１日付で豊田自動織機株式の上場は廃止され、同月３日付で本株式併合の効力が発生しました。本株式併合の効力が発生したことにより、当社の保有する豊田自動織機株式は１株となっています。

（２）三菱ふそうトラック・バス㈱と日野自動車㈱の経営統合について

当社は2025年６月10日、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㈱との間で、三菱ふそうトラック・バス㈱と日野自動車㈱を統合する最終契約を締結しました。

本経営統合の効力発生日（2026年４月１日）において、日野自動車㈱は当社の連結子会社から除外されています。日野自動車㈱の羽村工場については、翌連結会計年度の経営統合直前において、トヨタ自動車羽村㈱として当社の連結子会社となりました。

なお、本経営統合による連結財務諸表への影響は現在算定中です。

（３）ＬＦ―ＺＣの開発中止について

当社は、2026年５月下旬に、取り巻く環境を踏まえ、日本国内で生産し北米・欧州・日本向けに販売を計画していましたＬＦ―ＺＣの開発中止を決定しました。当該車両の開発を通じて獲得したノウハウ・技術は、他の車両開発等に積極的に活用・転用していきます。他の主要なバッテリーEVの開発に変更はありません。

2027年３月31日に終了する１年間および以降の期間における財政状態および経営成績への影響額に関しては、現時点で影響額を合理的に見積ることはできません。これまでの開発の成果を最大限活用しつつ、補償など、今後取引先とともに調査・協議を進めていく中で、金額を確定して参ります。

（2）【その他】

当連結会計年度における半期情報等

		第１四半期 連結累計期間	中間連結会計期間	第３四半期 連結累計期間	当連結会計年度
営業収益	（百万円）	12,253,326	24,630,753	38,087,604	50,684,952
税引前中間（四半期）（当期）利益	（百万円）	1,252,152	2,478,127	4,188,484	5,152,996
親会社の所有者に帰属する中間（四半期）（当期）利益	（百万円）	841,345	1,773,426	3,030,891	3,848,098
基本的１株当たり親会社の所有者に帰属する中間（四半期）（当期）利益	（円）	64.56	136.07	232.55	295.25

		第１四半期 連結会計期間	第２四半期 連結会計期間	第３四半期 連結会計期間	第４四半期 連結会計期間
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）	64.56	71.51	96.48	62.70

（注）　第１四半期連結累計期間及び第３四半期連結累計期間に係る財務情報に対するレビュー：無

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 (2025年３月31日)	当事業年度 (2026年３月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	3,996,258	5,828,255
売掛金	※1 1,815,800	※1 1,636,381
有価証券	※2 5,415,469	※2 4,716,345
商品及び製品	276,852	313,790
仕掛品	99,228	130,180
原材料及び貯蔵品	502,589	478,313
短期貸付金	※1 2,323,881	※1 1,753,989
未収還付法人税等	49,563	－
その他	※1 1,229,955	※1 1,657,568
貸倒引当金	△2,500	△2,700
流動資産合計	15,707,095	16,512,121
固定資産		
有形固定資産		
建物（純額）	472,769	585,781
構築物（純額）	89,534	93,638
機械及び装置（純額）	298,093	480,837
車両運搬具（純額）	27,950	33,720
工具、器具及び備品（純額）	83,971	109,752
土地	476,137	480,883
建設仮勘定	460,906	333,272
有形固定資産合計	1,909,359	2,117,882
投資その他の資産		
投資有価証券	※2 7,626,969	※2 7,818,832
関係会社株式・出資金	3,036,861	4,443,587
長期貸付金	※1 118,392	※1 96,789
繰延税金資産	300,216	322,125
その他	※1 397,206	※1 392,389
貸倒引当金	△49,400	△47,400
投資その他の資産合計	11,430,244	13,026,321
固定資産合計	13,339,604	15,144,204
資産合計	29,046,699	31,656,325

（単位：百万円）

	前事業年度 （2025年３月31日）	当事業年度 （2026年３月31日）
負債の部		
流動負債		
電子記録債務	※1 395,659	※1 381,308
買掛金	※1 1,257,898	※1 1,396,049
１年内返済予定の長期借入金	171,500	193,500
１年内償還予定の社債	319,520	119,940
未払金	※1 909,847	※1 725,897
未払法人税等	65,933	355,212
未払費用	※1 1,263,752	※1 1,038,663
預り金	※1 845,108	※1 1,104,674
製品保証引当金	678,486	785,907
役員賞与引当金	3,319	2,660
その他	※1 63,572	※1 82,071
流動負債合計	5,974,594	6,185,881
固定負債		
社債	788,560	979,520
長期借入金	173,857	153,857
退職給付引当金	364,287	360,665
その他	※1 240,597	※1 311,478
固定負債合計	1,567,301	1,805,520
負債合計	7,541,895	7,991,401
純資産の部		
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	－	1,358
資本剰余金合計	655,323	656,680
利益剰余金		
利益準備金	99,454	99,454
その他利益剰余金		
固定資産圧縮積立金	9,686	9,237
別途積立金	6,340,926	6,340,926
繰越利益剰余金	16,404,358	18,558,160
利益剰余金合計	22,854,425	25,007,777
自己株式	△4,421,108	△4,460,575
株主資本合計	19,724,041	21,839,284
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	1,780,763	1,825,640
評価・換算差額等合計	1,780,763	1,825,640
純資産合計	21,504,804	23,664,924
負債純資産合計	29,046,699	31,656,325

②【損益計算書】

（単位：百万円）

	前事業年度 （自 2024年４月１日 至 2025年３月31日）	当事業年度 （自 2025年４月１日 至 2026年３月31日）
売上高	※1 18,277,671	※1 18,259,979
売上原価	※1 13,490,075	※1 14,279,645
売上総利益	4,787,596	3,980,334
販売費及び一般管理費	※2 1,820,739	※2 2,174,945
営業利益	2,966,857	1,805,389
営業外収益		
受取利息	309,936	283,902
受取配当金	1,769,423	1,338,273
その他	739,154	1,068,483
営業外収益合計	※1 2,818,513	※1 2,690,658
営業外費用		
支払利息	36,585	44,771
その他	※3 1,210,748	※3 253,957
営業外費用合計	※1 1,247,333	※1 298,728
経常利益	4,538,037	4,197,319
税引前当期純利益	4,538,037	4,197,319
法人税、住民税及び事業税	789,840	858,121
法人税等調整額	△97,016	△53,128
法人税等合計	692,824	804,993
当期純利益	3,845,213	3,392,326

③【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2024年４月１日　至 2025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	596	655,919	99,454	2	8,818	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	596	655,919	99,454	2	8,818	6,340,926
当期変動額								
特別償却準備金の取崩						△2		
固定資産圧縮積立金の積立							912	
固定資産圧縮積立金の取崩							△44	
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			1,356	1,356				
自己株式の消却			△729,217	△729,217				
利益剰余金から資本剰余金への振替			727,264	727,264				
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）								
当期変動額合計	－	－	△596	△596	－	△2	868	－
当期末残高	635,402	655,323	－	655,323	99,454	－	9,686	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	利益剰余金合計					
	繰越利益剰余金						
当期首残高	14,345,700	20,794,901	△3,972,147	18,114,074	2,326,007	2,326,007	20,440,081
会計方針の変更による累積的影響額	73,903	73,903		73,903	△73,903	△73,903	－
会計方針の変更を反映した当期首残高	14,419,604	20,868,804	△3,972,147	18,187,978	2,252,104	2,252,104	20,440,081
当期変動額							
特別償却準備金の取崩	2	－		－			－
固定資産圧縮積立金の積立	△912	－		－			－
固定資産圧縮積立金の取崩	44	－		－			－
剰余金の配当	△1,132,329	△1,132,329		△1,132,329			△1,132,329
当期純利益	3,845,213	3,845,213		3,845,213			3,845,213
自己株式の取得			△1,179,043	△1,179,043			△1,179,043
自己株式の処分			866	2,222			2,222
自己株式の消却			729,217	－			－
利益剰余金から資本剰余金への振替	△727,264	△727,264		－			－
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					△471,341	△471,341	△471,341
当期変動額合計	1,984,755	1,985,620	△448,961	1,536,063	△471,341	△471,341	1,064,723
当期末残高	16,404,358	22,854,425	△4,421,108	19,724,041	1,780,763	1,780,763	21,504,804

当事業年度（自 2025年４月１日　至 2026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	－	9,686	6,340,926
当期変動額								
固定資産圧縮積立金の取崩							△449	
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			1,358	1,358				
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）								
当期変動額合計	－	－	1,358	1,358	－	－	△449	－
当期末残高	635,402	655,323	1,358	656,680	99,454	－	9,237	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	利益剰余金合計					
	繰越利益剰余金						
当期首残高	16,404,358	22,854,425	△4,421,108	19,724,041	1,780,763	1,780,763	21,504,804
当期変動額							
固定資産圧縮積立金の取崩	449	－		－			－
剰余金の配当	△1,238,974	△1,238,974		△1,238,974			△1,238,974
当期純利益	3,392,326	3,392,326		3,392,326			3,392,326
自己株式の取得			△39,975	△39,975			△39,975
自己株式の処分			508	1,866			1,866
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					44,877	44,877	44,877
当期変動額合計	2,153,801	2,153,352	△39,467	2,115,243	44,877	44,877	2,160,120
当期末残高	18,558,160	25,007,777	△4,460,575	21,839,284	1,825,640	1,825,640	23,664,924

【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かかる財務諸表にその額を計上した項目であって、翌事業年度にかか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 未払費用	1,324,260	1,457,897

（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（14）、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	1,909,359	2,117,882

（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（11）、13」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	364,287	360,665

（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	300,216	322,125

（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（17）、16」に記載した内容と同一です。

（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 （2025年３月31日）	当事業年度 （2026年３月31日）
短期金銭債権	4,497,510百万円	4,243,996百万円
長期金銭債権	140,463	124,116
短期金銭債務	2,958,762	2,887,073
長期金銭債務	110,279	110,488

※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 （2025年３月31日）	当事業年度 （2026年３月31日）
有価証券	39,306百万円	224,594百万円
投資有価証券	583,918	2,370,351

（損益計算書関係）

※１　関係会社との取引

	前事業年度 （自　2024年４月１日 至　2025年３月31日）	当事業年度 （自　2025年４月１日 至　2026年３月31日）
売上高	12,205,771百万円	12,131,597百万円
仕入高	8,262,287	8,633,794
営業取引以外の取引高	3,223,758	3,715,081

（注）営業外費用に含まれる移転価格税制に関する当社の米国子会社との調整金は、2025年３月31日および2026年３月31日に終了した各１年間において、それぞれ1,003,557百万円および61,716百万円です。

※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　2024年４月１日 至　2025年３月31日）	当事業年度 （自　2025年４月１日 至　2026年３月31日）
運賃諸掛	350,226百万円	364,564百万円
製品保証引当金繰入額	△138,369	107,421
無償修理費	448,159	467,436
給料及び手当	393,585	446,289
おおよその割合		
販売費に属する費用	30.0％	26.7％
一般管理費に属する費用	70.0	73.3

※３　固定資産処分損

	前事業年度 （自　2024年４月１日 至　2025年３月31日）	当事業年度 （自　2025年４月１日 至　2026年３月31日）
建物	1,547百万円	3,853百万円
機械及び装置	1,093	4,431
車両運搬具	3,080	2,856
工具、器具及び備品	542	972
その他	2,979	334
計	9,241	12,445

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（2025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	120,715	58,817
関連会社株式	461,403	3,971,176	3,509,773

当事業年度末（2026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	184,361	216,261	31,899
関連会社株式	447,422	5,536,567	5,089,145

（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（2025年３月31日）

区分	貸借対照表計上額 （百万円）
子会社株式	1,692,289
関連会社株式	250,411

当事業年度末（2026年３月31日）

区分	貸借対照表計上額 （百万円）
子会社株式	2,095,087
関連会社株式	1,048,526

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。

（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 （2025年３月31日）	当事業年度 （2026年３月31日）
繰延税金資産		
有価証券	390,177百万円	400,526百万円
未払費用	364,125	295,868
償却資産	187,381	259,849
製品保証引当金	210,059	243,317
退職給付引当金	55,134	63,210
前払費用	41,078	54,507
その他	200,704	186,176
繰延税金資産小計	1,448,658	1,503,452
評価性引当額	△399,548	△427,916
繰延税金資産合計	1,049,110	1,075,536
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	△716,451	△747,671
その他	△32,443	△5,740
繰延税金負債合計	△748,894	△753,411
繰延税金資産の純額	300,216	322,125

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 （2025年３月31日）	当事業年度 （2026年３月31日）
法定実効税率	30.1%	30.1%
（調整）		
交際費等永久に損金に算入されない項目	0.0	0.1
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	△11.4	△8.7
外国源泉税	1.5	1.3
試験研究費税額控除	△3.5	△3.9
外国税額控除	△0.7	△0.3
評価性引当額	△0.2	0.7
その他	△0.5	△0.1
税効果会計適用後の法人税等の負担率	15.3	19.2

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、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　豊田自動織機株式にかかる株式併合および上場廃止について

当社の持分法適用関連会社であるトヨタ不動産㈱が設立したトヨタアセット準備㈱が実施する当社の持分法適用関連会社である㈱豊田自動織機（以下、豊田自動織機という。）の普通株式（以下、豊田自動織機株式という。）を非公開化するための一連の手続の一環として、豊田自動織機の2026年５月12日開催の臨時株主総会において、豊田自動織機株式について、74,100,604株を１株に併合する株式併合（以下、本株式併合という）が承認可決されたことにより、同年６月１日付で豊田自動織機株式の上場は廃止され、同月３日付で本株式併合の効力が発生しました。本株式併合の効力が発生したことにより、当社の保有する豊田自動織機株式は１株となっています。

２　三菱ふそうトラック・バス㈱と日野自動車㈱の経営統合について

当社は2025年６月10日、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㈱との間で、三菱ふそうトラック・バス㈱と日野自動車㈱を統合する最終契約を締結しました。

本経営統合の効力発生日（2026年４月１日）において、日野自動車㈱は当社の子会社ではなくなりました。日野自動車㈱の羽村工場については、翌事業年度の経営統合直前において、トヨタ自動車羽村㈱として当社の子会社となりました。

なお、本経営統合による財務諸表への影響は現在算定中です。

３　ＬＦ―ＺＣの開発中止について

当社は、2026年５月下旬に、取り巻く環境を踏まえ、日本国内で生産し北米・欧州・日本向けに販売を計画していましたＬＦ―ＺＣの開発中止を決定しました。当該車両の開発を通じて獲得したノウハウ・技術は、他の車両開発等に積極的に活用・転用していきます。他の主要なバッテリーEVの開発に変更はありません。

2027年３月31日に終了する１年間および以降の期間における財政状態および経営成績への影響額に関しては、現時点で影響額を合理的に見積ることはできません。これまでの開発の成果を最大限活用しつつ、補償など、今後取引先とともに調査・協議を進めていく中で、金額を確定して参ります。

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	472,769	173,663	8,720	51,931	585,781	1,081,654
	構築物	89,534	14,569	29	10,436	93,638	243,987
	機械及び装置	298,093	358,669	6,908	169,018	480,837	2,054,220
	車両運搬具	27,950	23,846	3,156	14,920	33,720	119,452
	工具、器具及び備品	83,971	72,381	1,595	45,006	109,752	442,899
	土地	476,137	2,154	△2,592	－	480,883	－
	建設仮勘定	460,906	290,025	417,659	－	333,272	－
	計	1,909,359	935,308	435,473	291,311	2,117,882	3,942,212
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	249,825百万円	車両運搬具関係	20,462百万円
工具、器具及び備品関係	11,222百万円	建物及び構築物関係	5,311百万円
土地関係	3,205百万円		

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	250,391百万円	建物及び構築物関係	118,105百万円
工具、器具及び備品関係	27,544百万円	車両運搬具関係	19,621百万円
土地関係	1,998百万円		

【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	51,900	50,100	51,900	50,100
製品保証引当金	678,486	112,207	4,786	785,907
役員賞与引当金	3,319	2,660	3,319	2,660

（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】

<table>
<tr><td>事業年度</td><td>４月１日から３月31日まで</td></tr>
<tr><td>定時株主総会</td><td>６月中</td></tr>
<tr><td>基準日</td><td>３月31日</td></tr>
<tr><td>剰余金の配当の基準日</td><td>９月30日
３月31日</td></tr>
<tr><td>１単元の株式数</td><td>100株</td></tr>
<tr><td>単元未満株式の買取り
取扱場所
株主名簿管理人
取次所
買取手数料</td><td>
(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㈱　証券代行部
(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㈱
―
無料</td></tr>
<tr><td>公告掲載方法</td><td>当社の公告は、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。https://global.toyota/jp/</td></tr>
<tr><td>株主に対する特典</td><td>当社は、株主の皆様の日頃のご支援に感謝するとともに、当社関連サービスの利用を通じて、当社グループの事業に対する理解をより一層深め、より多くの投資家の皆様に当社株式を長期にわたって保有いただくことを目的として、株主優待制度を導入しています。

１ 対象となる株主様
2026年３月末日時点の当社株主名簿に記録された、当社普通株式を100株以上保有する株主様。

２ 株主優待の内容
（１）基準日における保有株式数および継続保有期間に応じて、TOYOTA Wallet（トヨタウォレット）残高を進呈
<table>
<tr><th>保有株式数</th><th>継続保有期間</th><th>進呈残高</th></tr>
<tr><td>1,000株以上</td><td>５年以上</td><td>30,000円分</td></tr>
<tr><td rowspan="3">100株以上</td><td>３年以上</td><td>3,000円分</td></tr>
<tr><td>１年以上～３年未満</td><td>1,000円分</td></tr>
<tr><td>１年未満</td><td>500円分</td></tr>
</table>
※保有株式数1,000株以上かつ継続保有期間５年以上の株主様につきましては、TOYOTA Wallet残高30,000円に代え、以下トヨタグッズのうち、いずれか１つを選択することもできます。
・レースグッズ詰め合わせ（10,000円相当）
・スポーツグッズ＆トヨタ博物館カレー詰め合わせ（10,000円相当）
・TOYOTA UPCYCLE（トヨタアップサイクル）アイテム詰め合わせ（10,000円相当）
・定時株主総会ご来場記念品
上記トヨタグッズは各2,000個を準備しておりますが、上限を超えるお申込みがあった場合、抽選にて当選者を決定いたします。当選されなかった株主様には、ご希望に応じて、QUOカード10,000円分もしくは、TOYOTA Wallet残高30,000円を進呈いたします。

（２）対象となる株主様は、保有株式数や継続保有期間に関わらず、ご希望に応じて、以下A～Fの抽選のいずれか１つに応募することができ、抽選に当選した場合に進呈

レース　ペアチケット（当選人数 各1,000名）
A：2026 FIA 世界耐久選手権第６戦　富士６時間耐久レース
９月25日（金）～９月27日（日）
B：2026年　全日本スーパーフォーミュラ選手権　第９戦・第10戦
10月9日（金）～10月11日（日）
C：スーパー耐久シリーズ　2026　第７戦
11月14日（土）～11月15日（日）
TOYOTA UPCYCLEアイテム
D：トートバッグ　（当選人数 500名）
E：ペンケーススリム（当選人数 2,000名）
F：キーケース　（当選人数 500名）</td></tr>
</table>

（注）当社の株主は、その有する単元未満株式について、会社法第189条第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 発行登録書 及びその添付書類	社債		2025年４月25日に 関東財務局長に提出
② 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２号の２（取締役会における決議事項）の規定に基づく臨時報告書		2025年５月８日に 関東財務局長に提出
③ 訂正発行登録書	上記①発行登録書に係る訂正発行登録書		2025年５月８日に 関東財務局長に提出
④ 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３号（特定子会社の異動）の規定に基づく臨時報告書		2025年６月10日に 関東財務局長に提出
⑤ 訂正発行登録書	上記①発行登録書に係る訂正発行登録書		2025年６月10日に 関東財務局長に提出
⑥ 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		2025年６月13日に 関東財務局長に提出
⑦ 訂正発行登録書	上記①発行登録書に係る訂正発行登録書		2025年６月13日に 関東財務局長に提出
⑧ 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 （2025年３月期）	自 2024年４月１日 至 2025年３月31日	2025年６月18日に 関東財務局長に提出
⑨ 内部統制報告書	事業年度 （2025年３月期）	自 2024年４月１日 至 2025年３月31日	2025年６月18日に 関東財務局長に提出
⑩ 自己株券買付状況 報告書	（2025年６月度）	自 2025年６月１日 至 2025年６月30日	2025年７月11日に 関東財務局長に提出
⑪ 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２号の２（取締役会における決議事項）の規定に基づく臨時報告書		2025年８月７日に 関東財務局長に提出
⑫ 訂正発行登録書	上記①発行登録書に係る訂正発行登録書		2025年８月７日に 関東財務局長に提出
⑬ 自己株券買付状況 報告書	（2025年７月度）	自 2025年７月１日 至 2025年７月31日	2025年８月８日に 関東財務局長に提出
⑭ 訂正発行登録書	上記①発行登録書に係る訂正発行登録書		2025年８月18日に 関東財務局長に提出
⑮ 発行登録追補書類 及びその添付書類	社債		2025年８月29日に 東海財務局長に提出
⑯ 自己株券買付状況 報告書	（2025年８月度）	自 2025年８月１日 至 2025年８月31日	2025年９月12日に 関東財務局長に提出

⑰	自己株券買付状況報告書	（2025年９月度）	自 2025年９月１日 至 2025年９月30日	2025年10月10日に関東財務局長に提出
⑱	自己株券買付状況報告書	（2025年10月度）	自 2025年10月１日 至 2025年10月31日	2025年11月13日に関東財務局長に提出
⑲	半期報告書及び確認書	（2025年９月中間期）	自 2025年４月１日 至 2025年９月30日	2025年11月13日に関東財務局長に提出
⑳	自己株券買付状況報告書	（2025年11月度）	自 2025年11月１日 至 2025年11月30日	2025年12月12日に関東財務局長に提出
㉑	自己株券買付状況報告書	（2025年12月度）	自 2025年12月１日 至 2025年12月31日	2026年１月13日に関東財務局長に提出
㉒	自己株券買付状況報告書	（2026年１月度）	自 2026年１月１日 至 2026年１月31日	2026年２月13日に関東財務局長に提出
㉓	自己株券買付状況報告書	（2026年２月度）	自 2026年２月１日 至 2026年２月28日	2026年３月13日に関東財務局長に提出
㉔	自己株券買付状況報告書	（2026年３月度）	自 2026年３月１日 至 2026年３月31日	2026年４月13日に関東財務局長に提出
㉕	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２号の２（取締役会における決議事項）の規定に基づく臨時報告書		2026年５月８日に関東財務局長に提出
㉖	訂正発行登録書	上記①発行登録書に係る訂正発行登録書		2026年５月８日に関東財務局長に提出
㉗	自己株券買付状況報告書	（2026年４月度）	自 2026年４月１日 至 2026年４月30日	2026年５月13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かか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(%)(注6)			労働者の男女の賃金の差異(%)(注3)(注7)			
		雇用管理区分			全労働者	正社員	パート・有期契約社員等	
㈱ソーシン　(注10)	―	全労働者	62.0	(注4)	77.1	75.1	77.2	(注8)
㈱トランテックス　(注10)	3.5	全労働者	46.0	(注4)	77.5	74.3	87.3	
福島製鋼㈱　(注10)	0.0	全労働者	50.0	(注4)	81.2	82.4	92.4	(注8)
静岡日野自動車㈱　(注10)	7.9	全労働者	57.0	(注4)	78.5	77.2	76.9	
日野リトラックス㈱(注10)	6.4	事務職	―	(注3)	―	―	―	
		技術職	100.0					
理研鍛造㈱　(注10)	0.0	全労働者	85.7	(注3)	79.4	81.2	55.0	
東北海道日野自動車㈱(注10)	4.4	―	―		―	―	―	
日野トレーディング㈱(注10)	2.4	正社員	50.0	(注3)	74.9	76.3	72.5	
㈱武部鉄工所　(注10)	2.3	全労働者	100.0	(注4)	88.8	86.7	117.3	
南関東日野自動車㈱(注10)	3.2	全労働者	65.0	(注4)	75.3	76.5	71.0	
九州日野自動車㈱　(注10)	6.0	全労働者	36.0	(注4)	83.4	82.7	122.9	(注8)
大阪日野自動車㈱　(注10)	6.2	全労働者	60.0	(注4)	78.9	77.4	101.5	(注8)
神戸日野自動車㈱　(注10)	28.1	全労働者	100.0	(注4)	75.9	75.8	78.0	(注8)
京都日野自動車㈱　(注10)	―	正社員	100.0	(注3)	―	―	―	
北海道日野自動車㈱(注10)	1.9	全労働者	62.0	(注4)	74.1	70.6	98.5	
㈱日野ヒューテック(注10)	―	全労働者	75.0	(注4)	69.6	70.0	68.9	

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(%)(注6)			労働者の男女の賃金の差異(%)(注3)(注7)			
		雇用管理区分			全労働者	正社員	パート・有期契約社員等	
宮城日野自動車㈱　(注10)	8.6	―	―		―	―	―	
日野グローバルロジスティクス㈱　(注10)	0.0	全労働者	100.0	(注4)	72.3	83.1	79.4	
長野日野自動車㈱　(注10)	7.1	全労働者	22.0	(注4)	80.9	90.0	73.4	(注8)
岡山日野自動車㈱　(注10)	12.2	―	―		―	―	―	
日野コンピューターシステム㈱　(注10)	22.0	―	―		―	―	―	
㈱日野エンジニアリングアネックス　(注10)	13.3	―	―		111.9	113.8	100.5	
岩手日野自動車㈱　(注10)	0.0	全労働者	0.0	(注3)	80.8	73.4	98.6	(注8)
ダイハツ九州㈱	―	全労働者	96.0	(注5)	65.4	69.8	69.3	
明石機械工業㈱	2.0	全労働者	62.0	(注4)	71.6	70.2	95.5	
ダイハツ東京販売㈱	1.9	全労働者	80.0	(注4)	76.0	73.3	124.2	
㈱ディーアクト	1.5	全労働者	55.0	(注5)	72.1	74.6	46.9	
㈱ダイハツビジネスサポートセンター	7.3	全労働者	33.0	(注4)	70.2	74.8	64.3	
ダイハツ千葉販売㈱	1.7	全労働者	82.0	(注4)	67.8	68.3	81.8	(注8)
㈱ダイハツメタル	0.0	全労働者	68.0	(注4)	76.1	77.7	54.5	
熊本ダイハツ販売㈱	2.9	全労働者	37.0	(注4)	75.5	79.8	62.3	
兵庫ダイハツ販売㈱	3.1	全労働者	82.0	(注4)	78.9	73.5	84.2	
㈱神菱	0.0	全労働者	100.0	(注4)	63.6	68.2	66.6	(注8)
埼玉ダイハツ販売㈱	2.1	全労働者	35.0	(注4)	72.9	70.9	70.6	(注8)
ダイハツ広島販売㈱	6.2	全労働者	53.0	(注4)	75.0	68.4	77.9	

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(%)(注6)			労働者の男女の賃金の差異(%)(注3)(注7)			
		雇用管理区分			全労働者	正社員	パート・有期契約社員等	
岡山ダイハツ販売㈱	12.7	全労働者	56.0	(注4)	82.1	76.8	94.6	
京都ダイハツ販売㈱	3.5	全労働者	100.0	(注4)	65.9	65.9	75.5	(注8)
栃木ダイハツ販売㈱	4.3	全労働者	83.0	(注4)	69.5	70.2	66.4	
ダイハツ長崎販売㈱	5.4	全労働者	50.0	(注4)	72.0	68.4	61.7	(注8)
山口ダイハツ販売㈱	17.1	全労働者	100.0	(注4)	77.5	74.1	94.2	
ボルツ㈱	0.0	―	―		―	―	―	
岐阜ダイハツ販売㈱	0.0	全労働者	71.0	(注4)	63.1	65.9	47.1	(注8)
北北海道ダイハツ販売㈱	9.1	―	―		―	―	―	
宮城ダイハツ販売㈱	6.5	全労働者	66.0	(注4)	74.9	71.9	73.0	
豊能運送㈱	―	全労働者	16.0	(注4)	55.6	76.4	45.4	
ダイハツ北海道販売㈱	2.9	全労働者	50.0	(注4)	70.6	70.4	63.2	
大分ダイハツ販売㈱	2.2	正社員	100.0	(注3)	―	―	―	
長野ダイハツ販売㈱	8.6	―	―		―	―	―	
鳥取ダイハツ販売㈱	10.0	―	―		―	―	―	
群馬ダイハツ自動車㈱	2.2	―	―		82.4	79.4	29.7	
茨城ダイハツ販売㈱	6.4	全労働者	25.0	(注4)	77.0	73.0	77.8	
静岡ダイハツ販売㈱	10.4	全労働者	100.0	(注4)	79.5	77.7	103.2	
㈱青森ダイハツモータース	13.3	営業	100.0	(注3)	89.5	84.0	92.6	(注8)
		整備	200.0					
		事務	―					

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(%)(注6)			労働者の男女の賃金の差異(%)(注3)(注7)			
		雇用管理区分			全労働者	正社員	パート・有期契約社員等	
㈱香川ダイハツモータース	1.9	―	―		―	―	―	
岩手ダイハツ販売㈱	7.1	―	―		―	―	―	
島根ダイハツ販売㈱	0.0	全社員	75.0	(注3)	―	―	―	
鹿児島ダイハツ販売㈱	5.9	全労働者	57.0	(注4)	78.3	73.2	69.4	
佐賀ダイハツ販売㈱	0.0	営業	100.0	(注3)	73.4	75.3	82.1	
		サービス	66.7					
		事務	―					
ダイハツ沼津販売㈱	5.3	―	―		―	―	―	
福島ダイハツ販売㈱	4.5	―	―		91.3	87.5	0.0	(注8)
琉球ダイハツ販売㈱	2.7	全労働者	83.0	(注4)	71.5	70.6	66.8	
岐阜車体工業㈱	1.7	全労働者	92.0	(注4)	82.7	84.9	88.3	(注8)
㈱トヨタ車体研究所	2.4	全労働者	84.0	(注5)	78.4	77.3	0.0	
㈱東海特装車	0.0	技能職	66.7	(注3)	76.1	76.7	59.9	(注8)
		事務職	―					
		技術職	0.0					
東海部品工業㈱	0.0	全労働者	85.0	(注4)	75.9	75.5	58.3	
㈱エル・エス・コーポレーション	40.0	全労働者	80.0	(注4)	88.1	87.2	92.3	(注8)
㈱ＥＪサービス	―	全労働者	40.0	(注4)	65.6	68.9	57.8	(注8)
㈱ケー・アイ・ケー	―	全労働者	0.0	(注4)	63.7	78.0	51.6	(注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(%)(注6)			労働者の男女の賃金の差異(%)(注3)(注7)			
		雇用管理区分			全労働者	正社員	パート・有期契約社員等	
㈱ＫＩＮＴＯ	21.1	正社員	100.0	(注3)	58.0	59.2	48.0	
ＫＩＮＴＯテクノロジーズ㈱	14.3	全労働者	76.0	(注4)	83.5	83.6	233.1	
トヨタバッテリー㈱	3.3	全労働者	65.0	(注4)	73.6	74.6	79.0	
トヨタ自動車北海道㈱	0.8	全労働者	97.0	(注5)	63.8	62.9	82.0	
トヨタモビリティ東京㈱	5.6	全労働者	84.0	(注4)	72.9	73.1	49.8	(注8)
トヨタモビリティパーツ㈱	7.0	全労働者	57.0	(注4)	68.2	69.7	69.2	(注8)
㈱トヨタユーゼック	0.0	全労働者	60.0	(注4)	48.4	69.2	62.7	
㈱トヨタシステムズ	6.6	全労働者	85.0	(注4)	70.6	70.8	34.7	
中央精機㈱	0.6	全労働者	56.0	(注4)	72.5	73.3	81.8	(注8)
エアロトヨタ㈱	5.2	全労働者	68.0	(注4)	61.8	63.3	44.5	(注8)
㈱ＦＴＳ	―	全労働者	66.0	(注4)	77.0	77.9	49.2	(注8)
㈱豊田中央研究所	10.1	全労働者	84.0	(注4)	80.2	77.4	88.4	
トヨタモビリティサービス㈱	7.8	全労働者	78.0	(注4)	82.5	73.9	128.3	
㈱トヨタカスタマイジング＆ディベロップメント	4.3	全労働者	56.0	(注4)	73.1	72.7	72.5	(注8)
トヨタ輸送㈱	4.0	全労働者	92.0	(注4)	68.6	64.6	72.8	(注8)
㈱協豊製作所	0.8	全労働者	61.0	(注4)	61.6	71.1	59.1	(注8)
富士スピードウェイ㈱	8.7	―	―		83.4	78.0	85.5	
トヨタコネクティッド㈱	13.0	全労働者	64.0	(注4)	78.9	81.4	42.9	
㈱キャタラー	5.2	全労働者	100.0	(注4)	64.9	67.1	49.1	

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(%)(注6)			労働者の男女の賃金の差異(%)(注3)(注7)			
		雇用管理区分			全労働者	正社員	パート・有期契約社員等	
トヨタテクニカルディベロップメント㈱	5.1	全労働者	133.0	(注5)	68.9	71.6	57.1	
㈱トヨタマップマスター	20.0	正社員	50.0	(注3)	91.1	90.3	0.0	
トヨタＴ＆Ｓ建設㈱	1.2	全労働者	63.0	(注4)	66.5	71.8	51.1	(注8)
愛知陸運㈱	1.2	全労働者	59.0	(注4)	78.1	77.5	73.1	
㈱トヨタプロダクションエンジニアリング	5.9	全労働者	86.0	(注4)	75.6	75.1	88.9	
㈱シンテックホズミ	6.7	全労働者	80.0	(注4)	74.1	76.3	49.2	
㈱グッドライフデザイン	0.0	正社員	100.0	(注3)	98.3	77.3	78.1	
セントラルヘリコプターサービス㈱	4.3	全労働者	100.0	(注4)	73.2	70.5	55.7	(注8)
トヨフジ海運㈱	3.8	―	―		―	―	―	
㈱トヨタエンタプライズ	―	全労働者	75.0	(注4)	53.1	78.2	63.6	
㈱トヨタアカウンティングサービス	22.6	全労働者	100.0	(注3)	68.2	70.3	0.0	
トヨタパーソナルサポート㈱	53.3	技能職	75.0	(注3)	―	―	―	
トヨタ・コニック・プロ㈱	10.0	全労働者	58.0	(注4)	76.2	75.5	74.8	(注8)
㈱トヨタ名古屋教育センター	―	全労働者	100.0	(注3)	―	―	―	
		正規雇用労働者	100.0					
		非正規雇用労働者	―					
㈱トヨタ東京教育センター	5.6	―	―		―	―	―	
トヨタループス㈱	5.9	全労働者	100.0	(注4)	101.7	98.9	102.7	(注8)
トヨタ輸送中部㈱	0.0	全労働者	57.0	(注4)	66.5	68.9	85.2	(注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(%)(注6)			労働者の男女の賃金の差異(%)(注3)(注7)			
		雇用管理区分			全労働者	正社員	パート・有期契約社員等	
中央車輌輸送㈱	0.0	―	―		71.0	69.7	58.6	
トヨタ輸送関東㈱	0.0	―	―		72.1	74.3	91.2	(注8)
愛陸急送㈱	0.0	―	―		82.9	81.2	95.2	(注8)
協豊ファクトリーサービス㈱	―	全労働者	100.0	(注4)	153.1	69.8	122.2	(注8)
㈱ジェイオー	0.0	―	―		51.7	75.6	100.1	(注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６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６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 男性労働者の育児休業取得率は、過年度に配偶者が出産した男性労働者が、当事業年度に育児休業を取得することがあるため、取得率が100%を超えることがあります。

7 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。

8 労働者の人員数について労働時間をもとに換算し算出しています。

9 提出会社及び主要な連結子会社については、「第４ 提出会社の状況 ５ 従業員の状況等 (２) 従業員の状況 ④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。

10 日野自動車㈱およびその連結子会社は、2026年４月１日の三菱ふそうトラック・バス㈱との経営統合に伴い、当社の連結子会社から除外されています。

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。

独立監査人の監査報告書及び内部統制監査報告書

2026年6月10日

トヨタ自動車株式会社
取　締　役　会　御　中

PwC Japan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	木　内　仁　志
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	杉　本　晃　司
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	森　　直　子
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	平　岩　修　一

＜連結財務諸表監査＞

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2025年4月1日から2026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312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2026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（社会的影響度の高い事業体の財務諸表監査に適用される規定を含む。）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（14）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
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。2026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1,431,112百万円であり、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く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。 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。 ・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。 ・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。 ・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。	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。 ・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。 ・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方法と、基礎データの網羅性と正確性を検証した。 ・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。

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20（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
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。2026年3月31日現在、連結財政状態計算書上に31,837,922百万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、382,152百万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十分性、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 。 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。 ・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。 ・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。 ・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。	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。 ・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。 ・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。 ・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。

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、監査等委員会の責任は、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及び監査等委員会の責任

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。

監査等委員会の責任は、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表明の基礎となる、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ために、連結財務諸表の監査を計画し実施する。監査人は、連結財務諸表の監査に関する指揮、監督及び査閲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、監査等委員会に対して、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、監査等委員会に対して、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するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査等委員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2026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、2026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、会社及び連結子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。

＜報酬関連情報＞

当監査法人及び当監査法人と同一のネットワークに属する者に対する、会社及び子会社の監査証明業務に基づく報酬及び非監査業務に基づく報酬の額は、「提出会社の状況」に含まれるコーポレート・ガバナンスの状況等 (3)【監査の状況】に記載されている。

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。

独 立 監 査 人 の 監 査 報 告 書

2026年6月10日

トヨタ自動車株式会社
取 締 役 会 御 中

PwC Japan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	木 内 仁 志
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	杉 本 晃 司
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	森 直 子
指定有限責任社員 業務執行社員	公認会計士	平 岩 修 一

＜財務諸表監査＞

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2025年4月1日から2026年3月31日までの第122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2026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（社会的影響度の高い事業体の財務諸表監査に適用される規定を含む。）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
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。2026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1,457,897百万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く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。 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。 ・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。 ・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。 ・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。	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。 ・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。 ・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方法と、基礎データの網羅性と正確性を検証した。 ・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。

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、監査等委員会の責任は、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及び監査等委員会の責任

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。

監査等委員会の責任は、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、監査等委員会に対して、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、監査等委員会に対して、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するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査等委員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。

＜報酬関連情報＞

報酬関連情報は、連結財務諸表の監査報告書に記載されている。

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。