

第111期報告書

TOYOTAレポート

平成26年4月1日から平成26年9月30日まで



TOYOTA



株主の皆様におかれましては、平素より当社への格別のご理解とご支援を賜り、誠にありがとうございます。

当社は、支えていただいている株主の皆様のご期待に応え、これからもトヨタ株を長く保有していただくために、お客様を笑顔にする魅力ある「もっといいクルマ」づくりと、それを生み出す人材の育成を成長のエンジンとして、一年一年歩みを進めてまいります。

今後も一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2014年11月
取締役社長

豊田章男

業績の概況

第111期前半(2014年4月1日から9月30日まで)につきましては、堅調な北米市場で販売を伸ばしたことなどにより、連結販売台数は前年同期に比べて9千台の増加となる447万7千台となりました。

収益の状況につきましては、仕入先の皆様と一体となった原価改善の取り組みに加え、為替が円安で推移した影響などにより、当前半期の連結営業利益は964億円増益の1兆3,519億円となり、連結純利益は1,262億円増益の1兆1,268億円となりました。

お客様のご愛顧と当社を支えていただいた株主の皆様にご心より感謝申し上げます。

中間配当につきましては、前年同期に比べ10円増配し、1株につき75円とさせていただきました。

現在の当社を取り巻く経営環境は、米国経済が全体として緩やかに回復する方向にある一

方、新興国を中心に依然として先行き不透明な状況であることに加え、世界の自動車市場における競争は激化しており、厳しい状況が続くと思われまます。

このような状況の中、当社が持続的に成長し、競争力を強化していくために、これまでの環境対応車に加えてFCV(燃料電池自動車)の普及促進などのイノベーションに取り組んでいくとともに、TNGA(トヨタ・ニュー・グローバル・アーキテクチャー)による具体的なクルマづくりの変革も着実に進めてまいります。

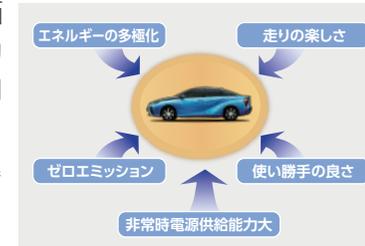
今後も、トヨタの創業の理念に立ち返り、従業員一人ひとりがリーダーである気概をもって、「もっといいクルマづくり」に取り組んでまいります。株主の皆様におかれましては、今後も一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

Q1 トヨタはFCV(燃料電池自動車)を次世代エコカーとして位置づけているのか?

A1 ハイブリッド技術を核として、ハイブリッド車をはじめ、EV(電気自動車)、PHV(プラグインハイブリッド車)、FCV(燃料電池自動車)など、次世代環境車の開発を全方位で進めていきます。

ハイブリッド技術は、あらゆるエコカー開発に応用できる要素技術をカバーし、さまざまな燃料と組み合わせることができます。当社はこの技術を「21世紀コア技術」と位置づけ、磨きをかけてきました。例えば、モーター駆動力を制御するパワーコントロールユニットに使われている半導体の電力損失を、現行の3代目プリウスでは、初代に比べて1/4まで低減しています。当社はこのハイブリッド技術を核としてEV、PHV、FCVの開発を進め、EVでは「eQ」を、PHVでは「プリウスPHV」を2012年に発売しています。また、FCVについては、

二酸化炭素や有害物質を排出しない「ゼロエミッション」に加え、航続距離の長さやエネルギーの充填時間の短さによる高い実用性といった特性を兼ね備えていることから、持続可能なモビリティ社会の実現に貢献するクルマとしてその将来性を評価し、商品力強化に向けた取り組みを進めていきます。



Q2 「もっといいクルマづくり」を支える「人材」の育成に関する取り組みは?

A2 クルマの生産から販売、アフターサービスまで幅広い分野において、お客様により品質の良い、競争力のある商品をお届けすべく、ソフト・ハード両面での取り組みを行っています。

当社は、「もっといいクルマづくり」を支えるのは、モノづくりの技能とその伝承であると考え、それぞれの職場ごとに現地現物での改善活動に取り組んできました。具体的な事例として、車両製造工場では「技能伝承ライン」と呼ばれる生産ラインを設置し、あえて手作業を残すことで、現地現物で学び、継承していく場を設けています。さらに、世界の青年技能者が技能レベルを競い合う「技能五輪」への参加を通じて、職場の核となる技能職社員の育成と高度技術の習得を

目指しています。また、アフターサービスの分野では、昨年設立した多治見サービスセンターにおいて、お客様の信頼や満足度に直結する応対力や技術力の向上を目的に、国内外の販売店サービススタッフの育成に取り組んでいます。



当期のトピックス

北米本社機能をテキサス州ダラス北部に集約

当社は、北米の製造・販売・金融等の本社機能をテキサス州ダラス北部のプレイノに移転します。約4,000名の従業員も2016年後半から2017年初頭にかけて異動する予定です。北米拠点を一元化することにより各機能間での連携・効率化を推し進め、北米市場における持続的成長を目指します。

トヨタ・モビリティ基金を設立

より良いモビリティ社会の構築に資するNPO・研究機関等の取り組みをグローバルに助成することを目的に8月に設立した同基金は、新興国ではモビリティ格差の解消などの活動を、先進国では次世代モビリティ開発などへの支援を通じて、モビリティ分野での社会課題の解決を目指していきます。

ランドクルーザー70を期間限定発売

1984年の発売以降、世界各国で愛用されたランドクルーザー70を、誕生30周年を記念して、8月より期間限定で発売を開始しました。高い堅牢性・耐久性や走破性などの特長はそのままに、現代的な内外装デザインや安全装備などを採用することにより、時代の要請に合った仕様としています。



LEXUS、NXを新発売

LEXUSは、初のコンパクトクロスオーバーSUV「NX」を7月に発売しました。LEXUS初の新開発ターボエンジンを搭載したNX200tと、ハイブリッドシステム搭載のNX300hをラインナップし、アクティブな走りと優れた環境性能を両立しています。



ハイブリッド車が累計販売700万台を突破

1997年に世界初の量産ハイブリッド乗用車「プリウス」を発売以来、多くのお客様に支えられ達成することができました。当社はハイブリッド乗用車27モデル、プラグインハイブリッド車1モデルを、90以上の国と地域で販売しています。2014年からの2年間で新型ハイブリッド車15モデルをグローバルに投入する予定であり、今後もさらなるラインナップの拡充、販売地域の拡大に努めていきます。



シリーズ トヨタのルーツ

第6回 未来からやってきたクルマ セリカ

1970年に発売されたセリカは、国内外でのスペシャルティカーのブームを背景に、新しいジャンルを切り開く狙いがありました。斬新で躍動感あふれるスタイルは人々に強烈な印象を与え

るとともに、「フルチョイスシステム」という、わが国では初めての受注・生産方式を採用するなど、多様化するお客様のニーズに応じたクルマづくりを実現しました。



セリカ

特集 FCV(燃料電池自動車)普及への取り組み

当社は、環境技術の開発にあたり、「省エネルギー」「燃料多様化への対応」「普及による環境への貢献」を基本スタンスとしています。FCVは水素という新しい燃料を使って走る革新的なクルマであり、その普及が持続可能なモビリティ社会の実現に貢献するものと考えます。FCVの普及に向けた当社の取り組みをご紹介します。

FCVとは

水素と酸素を化学反応させて電気をつくる「燃料電池」を搭載し、燃料電池が作り出す電気を使ってモーターを回すことで走行するクルマです。走行中発生するのは水のみで、二酸化炭素や有害物質を排出しないことから、当社はFCVを「究極のエコカー」として位置づけています。トヨタが開発を進めてきたFCVの航続距離や燃料の補給(水素の充填)に要する時間は、ガソリンエンジン車と同等のレベルを確保しています。



新型FCV「ミライ」

12月に販売開始となる当社の新型FCVである「ミライ」は、本格普及に向けて、2008年に特定ユーザー向けに発売した「トヨタFCHV-adv」と比較して、燃料電池システムの電圧出力向上をはじめ、高圧水素タンクの貯蔵性能向上や搭載本数の低減、材料・製造工程の見直しなどにより、本体価格のコストを低減しました。また、衝突安全上の問題を解決するため、燃料電池システムユニットを車両中央部分に配置させ、全方位での

安全を考慮するなど、当社が考える高い安全性能を実現しています。



さまざまな製品・分野への展開と水素ステーションの整備

水素利用については、トヨタグループとして、FCバス、FCフォークリフト、家庭用の定置式燃料電池(エネファーム)などの技術開発に取り組んでいます。なかでもFCバスでは、日野自動車と共同で開発しており、2016年の市場導入を目指しています。また、水素ステーションについては、2015年までに日本国内で約100基の水素ステーションを設置するという計画*に基づき、着々と整備が進んでいます。

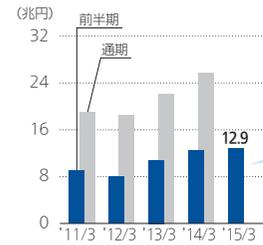
(*燃料電池自動車の国内市場導入と水素インフラ整備に関する共同声明2011年1月13日)



連結業績の推移

■ 前半期 ■ 通期

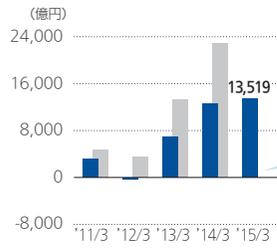
売上高



POINT

日本では消費税増税後の需要の落ち込みにより販売台数は減少しましたが、堅調な北米市場で販売台数を伸ばしたことなどにより、売上高は増収となりました。

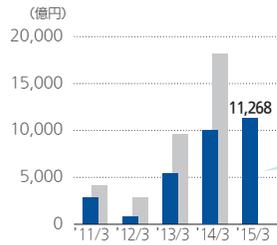
営業損益



POINT

原価改善の努力や為替変動の影響に加えて、金利スワップ取引などの評価損益が寄与するなど、営業利益は前年同期に比べて増益となりました。

純損益



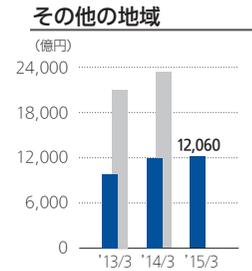
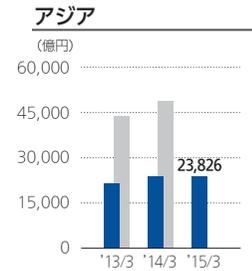
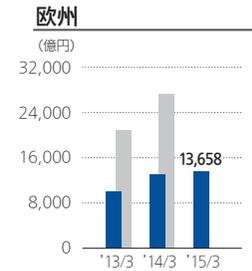
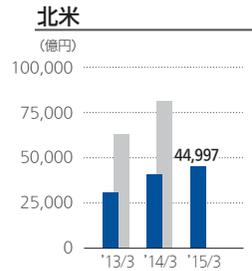
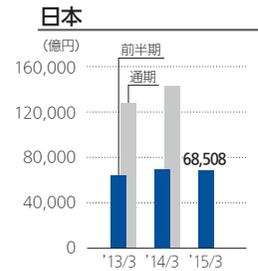
POINT

営業損益とともに、主に中国の持分法適用会社の業績が好調に推移したことにより、前年同期に比べて増益となりました。

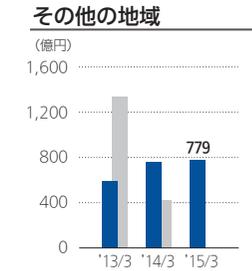
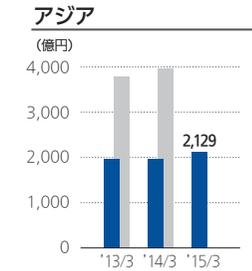
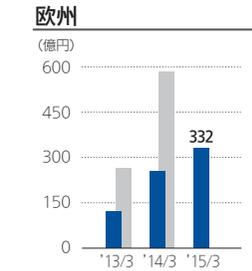
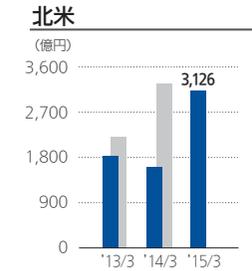
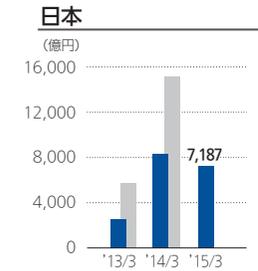
所在地別セグメント

■ 前半期 ■ 通期

一売上高



一営業損益



所在地別売上高

北米、欧州、その他の地域で、前年同期に比べて増収となりました。

所在地別営業損益

北米では、販売台数の増加に加えて原価改善の努力などにより増益となりました。また、欧州、アジア、その他の地域でも、増益となりました。

連結貸借対照表 (要旨)

(単位:百万円)

	'14 / 9末	'14 / 3末
資産合計	43,784,073	41,437,473
負債合計	27,547,541	26,218,486
非支配持分	766,977	749,839
資本合計	15,469,555	14,469,148

連結損益計算書 (要旨)

(単位:百万円)

	'14 / 4-9	'13 / 4-9
売上高	12,945,597	12,537,485
営業損益	1,351,946	1,255,475
税金等調整前純損益	1,509,174	1,343,525
純損益	1,126,836	1,000,623

連結キャッシュ・フロー計算書 (要旨)

(単位:百万円)

	'14 / 4-9	'13 / 4-9
現金及び現金同等物期首残高	2,041,170	1,718,297
営業活動	1,651,306	1,967,088
投資活動	△1,608,208	△2,546,992
財務活動	179,257	574,508
為替変動の影響	45,797	30,402
現金及び現金同等物第2四半期末残高	2,309,322	1,743,303

単独損益計算書 (要旨)

(単位:億円)

	'14 / 4-9	'13 / 4-9
売上高	53,877	54,096
営業損益	5,864	6,468
経常損益	11,189	11,112
純損益	9,012	8,556

株式状況／株主メモ

株式状況 (2014年9月30日現在)

株主数 564,490名

発行済株式総数 3,417,997,492株

大株主(上位10名) (千株)

日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社	341,529
株式会社豊田自動織機	224,515
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	180,901
ステート ストリート バンク アンド トラスト カンパニー (常任代理人(株)みずほ銀行決済営業部)	127,392
日本生命保険相互会社	115,973
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	85,750
資産管理サービス信託銀行株式会社	70,026
株式会社デンソー	69,533
三井住友海上火災保険株式会社	66,063
ジェーピー モルガン チェース バンク (常任代理人(株)みずほ銀行決済営業部)	55,201

所有者別分布状況(%)



(注) 上記のほか、当社が所有している自己株式245,245千株があります。

株主メモ

事業年度 毎年4月1日から翌年3月31日まで

定時株主総会 6月

配当金支払株主
確定日 期末配当:3月31日
中間配当:9月30日

上場証券取引所 (国内)東京・名古屋・福岡・札幌
(海外)ニューヨーク・ロンドン

株主名簿管理人 三菱UFJ信託銀行株式会社

特別口座管理機関 三菱UFJ信託銀行株式会社

(同連絡先) (〒137-8081)
東京都江東区東砂七丁目10番11号
三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部
電話(0120)232-711(通話料無料)

表紙コンセプト

青空に向かって伸びる樹木は、持続的な成長を目指すトヨタのあるべき姿をイメージしています。また、トヨタで働く一人ひとりが「もっといいクルマづくり」に取り組む姿は、私たちの企業活動をすべての人々の笑顔と明るい未来につなげていきたいという思いを表現しています。なお、前方のクルマは、左から「ランドクルーザー70」「エスクァイア」「ミライ(FCV)」です。

トヨタ自動車株式会社
<http://www.toyota.co.jp>

