

【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】	2025年 6 月24日
【事業年度】	第113期（自 2024年 4 月 1 日 至 2025年 3 月31日）
【会社名】	日野自動車株式会社
【英訳名】	HINO MOTORS, LTD.
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 CEO 小木曽 聡
【本店の所在の場所】	東京都日野市日野台三丁目 1 番地 1
【電話番号】	0570-095111(代表)
【事務連絡者氏名】	経理部長 山田 康洋
【最寄りの連絡場所】	東京都日野市日野台三丁目 1 番地 1
【電話番号】	0570-095111(代表)
【事務連絡者氏名】	経理部長 山田 康洋
【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109期	第110期	第111期	第112期	第113期
決算年月	2021年 3 月	2022年 3 月	2023年 3 月	2024年 3 月	2025年 3 月
売上高 (百万円)	1,498,442	1,459,706	1,507,336	1,516,255	1,697,229
経常利益又は経常損失 () (百万円)	12,261	37,986	15,787	9,233	39,310
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失 () (百万円)	7,489	84,732	117,664	17,087	217,753
包括利益 (百万円)	20,611	74,716	78,297	36,847	206,726
純資産 (百万円)	604,872	516,007	433,409	463,420	251,020
総資産 (百万円)	1,231,495	1,258,350	1,361,735	1,464,375	1,478,180
1株当たり純資産額 (円)	965.54	798.17	640.94	682.98	310.90
1株当たり当期純利益金額又は1株当たり当期純損失額 (円)	13.05	147.61	204.98	29.77	379.34
潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額 (円)	-	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	45.0	36.4	27.0	26.8	12.1
自己資本利益率 (%)	1.4	16.7	28.5	4.5	76.3
株価収益率 (倍)	73.0	4.9	2.7	17.1	1.1
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	108,429	106,711	40,799	110,410	1,128
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	56,211	62,181	60,257	39,244	4,600
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	38,408	39,147	114,208	55,638	29,738
現金及び現金同等物の期末残高 (百万円)	54,651	62,662	75,683	67,733	88,420
従業員数 (名)	34,527	34,405	34,231	34,072	33,608
[ほか、平均臨時雇用人員]	[7,363]	[8,448]	[9,024]	[9,486]	[8,361]

(注) 1. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

2. 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)等を第110期の期首から適用しており、第110期から当連結会計会計年度に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を適用した後の指標等となっております。

(2) 提出会社の経営指標等

回次	第109期	第110期	第111期	第112期	第113期
決算年月	2021年 3 月	2022年 3 月	2023年 3 月	2024年 3 月	2025年 3 月
売上高 (百万円)	1,013,243	863,642	832,061	827,969	910,689
経常利益又は経常損失 () (百万円)	13,937	11,611	25,743	56,894	8,623
当期純利益又は当期純損失 () (百万円)	2,827	88,599	119,189	948	210,652
資本金 (百万円)	72,717	72,717	72,717	72,717	72,717
発行済株式総数 (千株)	574,580	574,580	574,580	574,580	574,580
純資産 (百万円)	421,436	309,968	195,566	187,641	36,465
総資産 (百万円)	809,768	780,850	832,468	854,505	856,893
1株当たり純資産額 (円)	734.01	539.87	340.62	326.81	63.51
1株当たり配当額 (円)	12.00	10.00	-	-	-
[うち1株当たり中間配当額]	[5.00]	[10.00]	[-]	[-]	[-]
1株当たり当期純利益金額又は1株当たり当期純損失額 () (円)	4.93	154.31	207.59	1.65	366.89
潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額 (円)	-	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	52.0	39.7	23.5	22.0	4.3
自己資本利益率 (%)	0.7	24.2	47.2	0.5	278.7
株価収益率 (倍)	193.3	4.7	2.7	309.1	1.1
配当性向 (%)	243.4	-	-	-	-
従業員数 (名)	12,784	12,691	12,244	12,175	11,950
[ほか、平均臨時雇用人員]	[2,996]	[3,401]	[3,833]	[4,697]	[4,035]
株主総利回り (%)	165.9	127.7	99.0	91.6	75.9
(比較指標：配当込みTOPIX) (%)	(142.1)	(145.0)	(153.4)	(216.8)	(213.4)
最高株価 (円)	1,098	1,164	757	645	634
最低株価 (円)	520	624	478	425	357

(注) 1. 最高株価及び最低株価は2022年4月4日より東京証券取引所(プライム市場)におけるものであり、それ以前は東京証券取引所(市場第一部)におけるものであります。

2. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

3. 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)等を第110期の期首から適用しており、第110期から当事業年度に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を適用した後の指標等となっております。

2【沿革】

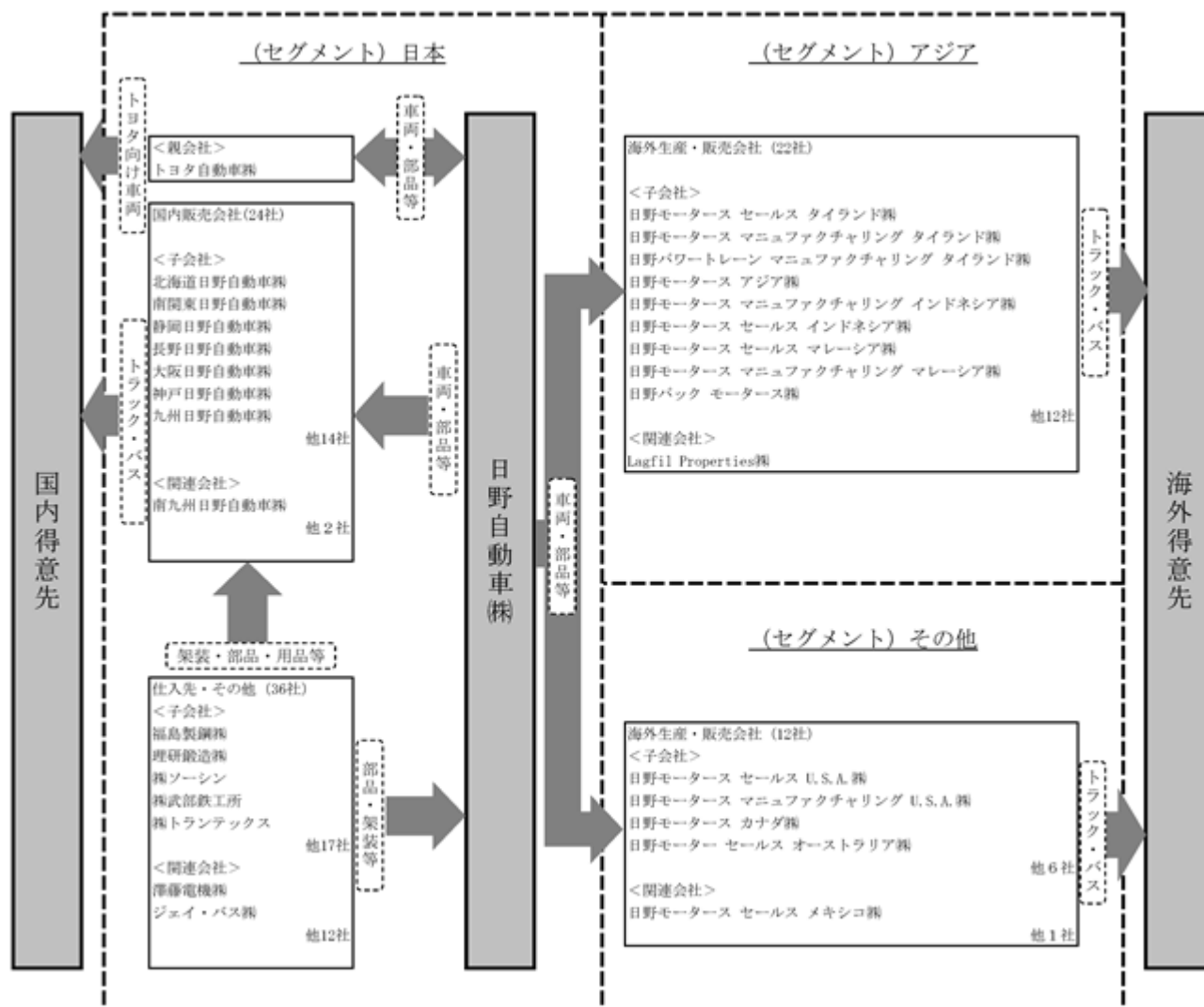
1910年 8 月	東京瓦斯工業株式会社（日野自動車株式会社の前身）設立
1937年 4 月	東京瓦斯工業株式会社自動車部は自動車工業株式会社及び協同国産自動車株式会社と合併し東京自動車工業株式会社を設立
1941年 4 月	東京自動車工業株式会社がヂーゼル自動車工業株式会社に商号変更
1942年 5 月	ヂーゼル自動車工業株式会社の日野製造所が独立し、日野重工業株式会社となる
1946年 3 月	日野重工業株式会社が日野産業株式会社に商号変更
1948年 5 月	日野産業株式会社より販売部門が独立、日野ヂーゼル販売株式会社を設立
6 月	日野ヂーゼル販売株式会社が日野産業株式会社と国内総代理販売契約を締結し、販売業務を開始
12月	日野産業株式会社が日野ヂーゼル工業株式会社に商号変更
1949年 5 月	日野ヂーゼル工業株式会社が東京証券取引所へ株式上場 澤藤電機株式会社（現関連会社）が東京証券取引所へ株式上場
1951年10月	日野ヂーゼル工業株式会社が澤藤電機株式会社に出資
1953年12月	福島製鋼株式会社（現連結子会社）が株式会社福島製作所と日野ヂーゼル工業株式会社との共同出資により設立され、自動車用鑄造部品の製造・販売を開始
1954年 2 月	日野ヂーゼル工業株式会社が理研鍛造株式会社（現連結子会社）に出資
5 月	日野ヂーゼル工業株式会社が大阪証券取引所、名古屋証券取引所へ株式上場
1955年11月	帝国自動車工業株式会社（現株式会社トランテックス）が日野ヂーゼル工業株式会社の傘下に入る
1958年 4 月	日野ヂーゼル工業株式会社が新潟証券取引所へ株式上場
1959年 4 月	日野ヂーゼル販売株式会社が日野ルノー販売株式会社を合併し、日野自動車販売株式会社に商号変更
6 月	日野ヂーゼル工業株式会社が日野自動車工業株式会社に商号変更
1960年 6 月	日野自動車工業株式会社が福岡証券取引所、広島証券取引所、札幌証券取引所へ株式上場
1961年10月	帝国自動車工業株式会社が東京証券取引所へ株式上場
1964年 7 月	日野自動車工業株式会社がタイヒノ・インダストリーCo., LTD. を共同出資により設立
1966年10月	日野自動車工業株式会社並びに日野自動車販売株式会社がトヨタ自動車工業株式会社並びにトヨタ自動車販売株式会社（両社は1982年 7 月 1 日合併、現トヨタ自動車株式会社）と業務提携
1969年 3 月	日野自動車工業株式会社がタイヒノ・モーターセールスLTD. に資本参加
1975年 4 月	帝国自動車工業株式会社が金産自動車工業株式会社と合併し、日野車体工業株式会社に商号変更
1982年12月	日野自動車工業株式会社がP.T. ヒノ・インドネシア・マニファクチャリングを共同出資により設立
1983年10月	日野自動車工業株式会社と日野自動車販売株式会社の共同出資により日野興産株式会社を設立、日野グループ各社へのリース業を開始
1985年 6 月	日野自動車工業株式会社が日野バック モータース株式会社（現連結子会社）を共同出資により設立
1996年 6 月	日野自動車工業株式会社が日野モーター セールス オーストラリア株式会社（現連結子会社）を設立
1997年 4 月	理研鍛造株式会社（現連結子会社）が理研工機株式会社と合併し、理研鍛造株式会社が存続会社となる
1999年 4 月	福島製鋼株式会社（関連会社）が相模鑄造株式会社（子会社）と合併し、福島製鋼株式会社（現連結子会社）が存続会社となる 各和精機株式会社（子会社）、千代田自動車工業株式会社（関連会社）並びに国産機器株式会社（関連会社）が合併し、株式会社ソーシン（現連結子会社）に商号変更
1999年 5 月	タイヒノ・モーターセールスLTD. がタイヒノ・インダストリーCo., LTD. より営業譲渡を受け、ヒノ・モータース（タイランド）LTD. に商号変更
10月	日野自動車工業株式会社が日野自動車販売株式会社（子会社）と合併し、日野自動車株式会社に商号変更
2000年 8 月	日野自動車株式会社が日野車体工業株式会社（子会社）を株式交換により完全子会社化し、日野車体工業株式会社は上場廃止
2001年 4 月	日野自動車株式会社が日野興産株式会社（子会社）を合併 日野自動車株式会社の国内販売会社のうち、15社が 6 社に統合され、43社体制となる
8 月	日野自動車株式会社がトヨタ自動車株式会社を割当先として第三者割当増資を行い、トヨタ自動車株式会社が日野自動車株式会社の親会社となる
2002年10月	日野車体工業株式会社が株式会社トランテックス（存続会社、現連結子会社）と日野車体工業株式会社（新規設立会社）に会社分割

2003年 3 月	日野モータース・インターナショナル (U.S.A.) Inc. は日野モータース マニュファクチャリング U.S.A. 株式会社 (現連結子会社) と商号変更し、米国市場へ本格参入
4 月	P.T. ヒノ・インドネシア・マニュファクチャリングは生産・販売機能を分離し、日野モータース マニュファクチャリング インドネシア株式会社 (存続会社、現連結子会社) と日野モータース セールス インドネシア株式会社 (新規設立会社、現連結子会社) となる
7 月	ヒノ・モータース (タイランド) LTD. は生産・販売機能を分離し、日野モータース セールス タイランド株式会社 (存続会社、現連結子会社) と日野モータース マニュファクチャリング タイランド株式会社 (新規設立会社、現連結子会社) となる
10月	中国に上海柴油機股份有限公司との折半出資により上海日野エンジン有限公司 (現連結子会社) を設立
2004年10月	ジェイ・バス株式会社 (関連会社) が日野車体工業株式会社及びいすゞバス製造株式会社と合併し、ジェイ・バス株式会社が存続会社となる 東京日野自動車株式会社 (子会社) が埼玉日野自動車株式会社 (子会社) と合併し、東京日野自動車株式会社が存続会社となる
2005年11月	日野自動車株式会社が大阪、福岡、札幌の各証券取引所での株式上場を廃止
2007年 8 月	コロンビアに日野モータース マニュファクチャリング コロンビア株式会社 (現連結子会社) を設立
2008年 7 月	ロシアに三井物産株式会社との共同出資により日野モータース セールス ロシア有限会社 (現連結子会社) を設立
8 月	インドに丸紅株式会社との共同出資により日野モータース セールス インディア株式会社 (現連結子会社) を設立
9 月	メキシコに三井物産株式会社との共同出資により日野モータース マニュファクチャリング メキシコ株式会社 (現連結子会社) を設立
2010年11月	日野セールスサポート株式会社 (現連結子会社) を設立 (同年12月、日野自動車株式会社と豊田通商株式会社に対し第三者割当増資を実施)
2011年 2 月	千葉日野自動車株式会社、東京日野自動車株式会社、横浜日野自動車株式会社、京都日野自動車株式会社、大阪日野自動車株式会社、神戸日野自動車株式会社、九州日野自動車株式会社はそれぞれ販売事業会社 (新規設立会社) と資産管理会社 (存続会社) に会社分割し、資産管理会社は日野セールスサポート株式会社に吸収合併
3 月	タイに日野パワートレーン マニュファクチャリング タイランド株式会社 (現連結子会社) を設立
2012年 1 月	タイに和興フィルタテクノロジー株式会社及び日野モータース マニュファクチャリング タイランド株式会社との共同出資によりJフィルター株式会社 (現連結子会社) を設立
4 月	日野通商株式会社 (子会社) は株式会社ニッショー (子会社) を吸収合併し、日野トレーディング株式会社に商号変更 日野ユートラック株式会社 (子会社) は日野技研株式会社 (子会社) を吸収合併し、日野ユートラック & エンジニアリング株式会社に商号変更
10月	マレーシアにMBM Resources Berhadとの共同出資により日野モータース マニュファクチャリング マレーシア株式会社 (現連結子会社) を設立
2014年12月	インドネシアにPT. Indomobil Multi Jasa、住友商事株式会社との共同出資により日野ファイナンスインドネシア株式会社 (現連結子会社) を設立
2015年 6 月	アラブ首長国連邦に中東日野自動車株式会社 (現連結子会社) を設立
7 月	フィリピンでProfessional Managers, Inc. 及び丸紅株式会社との合併会社であるピリピナス日野への出資比率を引き上げ子会社化し、日野モータース フィリピン株式会社 (現連結子会社) に商号変更
2020年 9 月	タイに日野モータース アジア株式会社 (現連結子会社) を設立
2021年 7 月	東京日野自動車株式会社 (子会社) は千葉日野自動車株式会社 (子会社) と横浜日野自動車株式会社 (子会社) を吸収合併し、南関東日野自動車株式会社に商号変更
2022年 4 月	東京証券取引所の市場区分の見直しにより、東京証券取引所の市場第一部からプライム市場に移行

3【事業の内容】

当社グループは、当社、親会社、子会社74社、関連会社20社で構成され、トラック・バスの製造販売及びトヨタ自動車株式会社からの受託生産を主な事業内容とし、さらに事業に関連する製品の開発、設計及びその他のサービス等の事業活動を展開しております。

当社及び当社の関係会社の事業における当社及び関係会社の位置付け及びセグメントとの関連は、次の図のとおりであります。尚、セグメントは「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等 (1) 連結財務諸表 注記事項」に掲げるセグメントの区分と同一であります。



４【関係会社の状況】

会社名	住所	資本金 (百万円)	主要な事業の 内容	議決権の所有 (又は被所有) 割合(%)	関係内容		
					事業上の関係	役員の 兼任等	資金援助
(親会社)							
トヨタ自動車㈱ (注) 2	愛知県豊田市	635,401	自動車製造	(注) 3 50.2	乗用車及び一 部の小型ト ラックの受託 生産、小型ト ラックのOEM供 給	有	有 (注) 4
(連結子会社)							
北海道日野自動車㈱	北海道札幌市	66	自動車の販売	100.0	製品の販売	有	有
南関東日野自動車㈱	東京都港区	100	〃	100.0 (100.0)	〃	〃	〃
静岡日野自動車㈱	静岡県静岡市	490	〃	100.0 (0.5)	〃	〃	〃
大阪日野自動車㈱	大阪府大阪市	100	〃	100.0 (100.0)	〃	〃	〃
神戸日野自動車㈱	兵庫県神戸市	100	〃	100.0 (100.0)	〃	〃	〃
九州日野自動車㈱	福岡県福岡市	100	〃	100.0 (100.0)	〃	〃	〃
日野セールスサポート㈱	東京都日野市	4,500	販売会社の資 産管理	80.0	-	〃	〃
その他国内販売会社15社							
福島製鋼㈱	福島県福島市	584	鋳造部品の製 造	91.7 (7.2)	部品の支給 部品の購入	有	有
理研鍛造㈱	群馬県前橋市	444	鍛造部品、金 型の製造	92.6 (0.7)	部品の購入	〃	〃
㈱ソーシン	埼玉県入間市	1,465	機械加工部品 の製造	100.0	部品の支給 部品の購入	〃	〃
㈱武部鉄工所	神奈川県厚木市	135	板金加工	55.0	〃	〃	無
㈱トランテックス	石川県白山市	1,100	トラックの架 装	100.0	〃	〃	有
その他国内仕入先他16社							
日野モータース マニユ ファクチャリング タイ ランド㈱	タイ サムトラカン	百万タイ・パーツ 2,500	自動車及びユ ニット部品の 組立	80.0	製品の販売	有	無
日野モータース セール ス タイランド㈱	タイ バンコック	百万タイ・パーツ 713	自動車の販売	55.3	〃	〃	〃
日野モータース アジア ㈱(注) 5	タイ サムトラカン	百万タイ・パーツ 560	自動車の企 画・開発及び 販売	100.0	〃	〃	〃
日野モータース マニユ ファクチャリング イン ドネシア㈱ (注) 5	インドネシア ブルワカルタ	百万インドネシア・ ルピア 931,010	自動車の組立	90.0	〃	〃	〃
日野モータース セール ス インドネシア㈱ (注) 6, 7	インドネシア ジャカルタ	百万インドネシア・ ルピア 71,192	自動車の販売	40.0	〃	〃	〃
日野モータース マニユ ファクチャリング U.S.A.㈱	アメリカ ミシガン州	アメリカ・ドル 1,626	自動車及びユ ニット部品の 組立	100.0	〃	〃	有
日野モータース セール ス U.S.A.㈱ (注) 6	アメリカ ミシガン州	千アメリカ・ドル 22,000	自動車の販売	50.0	〃	〃	〃

会社名	住所	資本金 (百万円)	主要な事業の 内容	議決権の所有(又は被 所有)割合 (%)	関係内容		
					事業上の関係	役員の兼任 等	資金援助
日野モーター セール ス オーストラリア(株)	オーストラリア ニューサウス ウェルズ州	千オーストラリア・ ドル 10,000	自動車の販売	100.0	製品の販売	有	有
その他海外会社22社							
(持分法適用会社) 澤藤電機(株) (注)2	群馬県太田市	1,080	電装品製造	30.4	部品の支給 部品の購入	有	無
ジェイ・バス(株)	石川県小松市	1,900	バスボデーの 架装	50.0	部品の支給 製品の購入	〃	〃
南九州日野自動車(株)	鹿児島県鹿児島 市	100	自動車の販売	33.0	製品の販売	〃	〃
その他10社							

(注) 1. 「議決権の所有又は被所有割合」欄の(内数)は間接所有であります。

2. 有価証券報告書の提出会社であります。

3. トヨタ自動車(株)が所有する当社の議決権所有割合であります。

4. トヨタ自動車(株)から当社への資金援助であります。

5. 特定子会社に該当します。

6. 議決権の所有割合は、100分の50以下ですが、実質的に支配しているため子会社としております。

7. 日野モーターズ セールス インドネシア(株)については、売上高(連結会社相互間の内部売上高を除く。)の連結売上高に占める割合が10%を超えております。

主要な損益情報等	(1) 売上高	170,779百万円
	(2) 経常利益	4,072百万円
	(3) 当期純利益	3,155百万円
	(4) 純資産額	9,199百万円
	(5) 総資産額	48,911百万円

8. 2025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及び債務超過の金額は、以下の通りです。

日野モーターズ マニファクチャリング U.S.A.(株)	105,991百万円
------------------------------	------------

5【従業員の状況】

(1)連結会社の状況

2025年3月31日現在

セグメントの名称	従業員数
日本	23,036名 (6,754名)
アジア	8,035名 (1,346名)
その他	2,537名 (261名)
合計	33,608名 (8,361名)

(注) 1. 従業員数は就業人員(当社グループからグループ外への出向者を除き、グループ外から当社グループへの出向者を含む。)であります。

2. 従業員数欄の(外書)は、期間従業員、派遣社員等の人数であります。

(2)提出会社の状況

2025年3月31日現在

従業員数	平均年齢	平均勤続年数	平均年間給与
11,950名 (4,035名)	41.8歳	19年4ヶ月	6,554千円

2025年3月31日現在

セグメントの名称	従業員数
日本	11,944名 (4,035名)
アジア	- 名 (- 名)
その他	6名 (- 名)
合計	11,950名 (4,035名)

(注) 1. 従業員数は就業人員(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。)であります。

2. 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでおります。

3. 従業員数欄の(外書)は、期間従業員、派遣社員等の人数であります。

(3)労働組合の状況

当社及び国内連結子会社(一部を除く)の労働組合は、「日野自動車関連労働組合連合会」に加盟し、同連合会はさらに上部団体である「全日本自動車産業労働組合総連合会」に加盟しております。尚、労使関係について特に記載すべき事項はありません。

(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
提出会社

当事業年度					補足説明
管理職に占める女性労働者の割合（％） （注）１．	男性労働者の育児休業取得率（％） （注）２．	労働者の男女の賃金の差異（％） （注）１．			
		全労働者	正規雇用労働者	パート・有期労働者	
2.8	68.0	77.8	77.3	90.3	

(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ものであります。

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たものであります。

連結子会社

当事業年度									補足説明
名称	管理職に占める女性労働者の割合 (%) (注) 1.	男性労働者の育児休業取得率 (%) (注) 2.				労働者の男女の賃金の差異 (%) (注) 1.			
		全労働者	うち正 規雇用 労働者	うち非 正規雇用 労働者	補足説明	全労働者	うち正 規雇用 労働者	うち パート・有 期労働者	
福島製鋼(株)	2.4	50.0	-	-	(注) 2	79.7	82.9	93.5	(注) 3
理研鍛造(株)	-	88.0	-	-	(注) 1	72.6	78.4	77.7	(注) 3
(株)ソーシン	-	25.0	-	-	(注) 1	78.1	76.2	70.2	(注) 3
(株)武部鉄工所	2.5	33.0	-	-	(注) 1	90.0	87.4	121.4	(注) 3
(株)トランテックス	3.4	52.0	-	-	(注) 1	76.1	71.9	95.1	(注) 3
(株)日野エンジニアリング アネックス	11.8	-	-	-		99.0	100.4	75.6	(注) 3
日野グローバルロジス ティクス(株)	0.0	75.0	-	-		71.5	79.7	77.0	(注) 3
日野トレーディング(株)	2.3	-	0.0	-	(注) 1 雇用管理 区分は 「正社 員」	74.3	75.6	67.7	(注) 3
日野リトラックス(株)	6.0	-	-	-	(注) 1 雇用管理 区分は 「事務 職」「技 術職」	-	-	-	(注) 3
日野コンピューターシ ステム(株)	13.0	-	-	-		-	-	-	(注) 3
(株)日野ヒューテック	-	88.0	-	-	(注) 1	67.5	71.0	61.3	(注) 3
東北海道日野自動車(株)	4.5	-	-	-		-	-	-	(注) 3
北海道日野自動車(株)	0.0	8.0	-	-		77.4	75.3	88.5	(注) 3
岩手日野自動車(株)	0.0	0.0	-	-	(注) 1	69.8	70.4	84.6	(注) 3
宮城日野自動車(株)	2.9	-	-	-		-	-	-	(注) 3
南関東日野自動車(株)	2.0	35.0	-	-	(注) 2	73.7	74.6	74.2	(注) 3
静岡日野自動車(株)	8.0	28.0	-	-		77.5	74.1	102.2	(注) 3
長野日野自動車(株)	5.4	57.0	-	-		81.8	84.9	81.2	(注) 3
京都日野自動車(株)	-	80.0	-	-	(注) 1 雇用管理 区分は 「正社 員」	-	-	-	(注) 3
大阪日野自動車(株)	4.4	30.0	-	-	(注) 1	89.3	89.1	96.3	(注) 3
神戸日野自動車(株)	4.0	85.0	-	-	(注) 1	76.0	75.8	62.3	(注) 3
九州日野自動車(株)	5.9	13.0	-	-	(注) 1	83.4	82.9	91.1	(注) 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も

のであります。

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たものであります。
3. 上表の「 - 」および上表に記載のない連結子会社は、「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)及び「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)の規定による公表義務の対象ではないため、記載を省略しております。

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】

当社グループの経営方針、経営環境及び対処すべき課題等は、以下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グループが判断したものであります。

(1)会社の経営の基本方針

当社グループは、「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」ことを会社の使命とし、人流・物流の課題の解決を通じて、持続可能な社会の実現に貢献します。

会社の使命を果たすため、「HINO基本理念」、「HINOサステナビリティ方針」、「HINO行動規範」から成る企業理念「HINO ウェイ」を定め、以下、3つを共有の価値観として、当社グループは事業活動及び健全な企業風土の醸成に取り組んでおります。

「誠実」：コンプライアンスを徹底し、誠実に行動します。

「貢献」：安全・環境にこだわり、未来の社会を支えます。

「共感」：互いを尊重し、安全安心な職場をつくります。

(2)会社の環境及び対処すべき課題

< 会社の環境 >

1) エンジン認証不正問題への対応

当社のエンジン認証不正問題については、米国市場におけるエンジンの排出ガス認証試験および性能の問題について米国連邦およびカリフォルニア州当局による調査が継続していましたが、2025年1月16日に米国当局との間で和解に至りました。これは、米国における当社の過去のエンジン認証問題を一括して解決するものとなります。

日本市場においては、国土交通省から型式指定取消の処分を受けたもののうち、大型エンジン「A09C」搭載車の出荷を2023年2月より再開しました。大型エンジン「E13C」は型式指定の再申請に向けて劣化耐久試験を進めており、中型エンジン「A05C（HC-SCR）」については対応に時間を要していることから現行モデルの再申請はせず、エンジンを「A05C（尿素SCR）」の1機種に統合した2026年モデルで対応します。

また、当社に対する訴訟については、2022年8月に提起された米国の集団訴訟、2022年9月および2023年4月に提起された豪州の集団訴訟、2023年10月に提起されたカナダの集団訴訟はすべて和解に至っております。2025年3月に提起されたニュージーランドの集団訴訟については現在係争中です。当社のエンジン認証不正問題の詳細については、「第2 事業の状況 3. 事業等のリスク (10) エンジン認証不正問題」をご参照ください。

当社は二度と不正を起こさないため、2022年10月に「3つの改革」を策定しました。すべての礎となる企業理念「HINO ウェイ」に則り、会社の使命を実現して再び社会への責任を果たしていくため、経営層の強い覚悟と率先垂範により経営・企業風土・クルマづくりにおける改革を進めております。国土交通省からの是正命令に対しても、「3つの改革」を含む抜本的な再発防止策に取り組み、進捗を定期的に報告してまいりました。現在は、同省からの是正命令である社内チェック体制の再構築、コンプライアンスおよびガバナンス強化、開発体制の見直し、組織風土の抜本的改革等、再発防止策を全て実施フェーズに移しています。これらの施策を社内での仕組みとして定着させるべく、従業員への教育の拡充等にも継続的に取り組んでおります。

2024年度の具体的な取り組みとして、品質マネジメントシステムに関する国際規格「ISO9001」の認証を2024年4月に取得いたしました。データの適切な管理体制の強化に向けては、認証試験データの自動保存化とアクセス管理を強化した外部新システムを導入しております。また、この問題を風化させないために、認証不正問題の公表を行った3月4日を新たに「再出発の日」と位置づけ、全社での振り返りを毎年実施しております。

「3つの改革」を更に深化させ、組織風土・業務執行の継続的な改善を実行していくために、経営層と従業員が何度も意見交換をする機会を持ち、これまでの取り組みや成果の振り返り、施策の見直しを行っています。

また、米国当局との和解内容を受け、当局と合意した市場措置および超過排出による環境への影響を相殺するための環境負荷軽減プロジェクトを、確実に実施してまいります。更に、米国環境法等をより意識した「コンプライアンス・プログラム」を策定・実施し、自浄作用を働かせながらコンプライアンスの改善・強化を今後とも継続します。こうした取り組みを自律的なものとして定着させることで、当社の使命である「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献」できるよう、努めてまいります。

2)事業および経営環境の強化に向けて

当連結会計年度における世界経済は、インフレの落ち着き、貿易持ち直し等による実質所得の改善を背景に底堅い成長を維持しています。国内の製造業においても、デジタル化・脱炭素化・サプライチェーン強靱化に向けた取り組みや人手不足対応などを背景に、投資活動の拡大傾向が続きました。一方で、各国の政権交代や紛争などの地政学的な変化と相まって、他社と同様に不確実性が高まっています。

このような状況において、当社がこれからもお客様へ継続的に価値を提供していくには、商品・サービスを軸とした経営を行い、私たちの強みであるクルマのQDR＝「商品品質」を、クルマの稼働を支えるサービスとお客様ビジネスの困り事を解決するソリューションの「トータルサポート品質」で最大化し、「2つの品質」が相互に支え合うことで「総合品質」を向上して、お客様からパートナーとして選ばれ続けること、あわせて経営基盤の強化に取り組んでまいります。

商品については、大型トラック「日野プロフィア」、中型トラック「日野レンジャー」、小型トラック「日野デュトロ」、観光・路線バスなどの改良モデル等、まだ出荷再開に至らない型式車両がある中でも、できる限りお客様のニーズにお応えする商品を提供してまいりました。

トータルサポートについては、国内外の販売会社の拠点新設・拡充・更新等を継続的に進め、スピーディーで質の高いサービスを提供し、お客様のビジネスに貢献し続けるための体制整備に注力しております。

また、こうした既存事業の競争力強化に加え、カーボンニュートラルの実現、人流・物流に関する社会課題の解決に向けた取り組みを継続してまいりました。

カーボンニュートラルの実現に向けては、内燃機関車と電動車の両輪で適材適所に対応するマルチパスウェイによるアプローチで取組みを進めています。2022年6月に発売した小型BEVトラック「日野デュトロ Z(ズイー)EV」は、脱炭素社会の実現を目指す全国のお客様に幅広くご愛用されており、2024年度の販売台数は560台を超えるレベルに達しました。燃料電池トラック「日野プロフィア Z FCV」は、水素社会の普及を目指し、お客様に実際に使用していただく走行実証を通じて実用化に向けた取り組みを推進しています。2025年4月から開催中の日本国際博覧会(大阪・関西万博)においては、ENEOS株式会社様と西日本ジェイアールバス様とともに国内初となる合成燃料を使用した駅シャトルバスを運行しております。

人流・物流に関する社会課題の解決に向けては、CASE技術を活用し、業界を越えた様々なパートナーとの実証プログラムを推進しています。2023年7月に提供を開始した公共ライドシェアの運行管理受託サービスは、国土交通省が主導する「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」に参画したことで自治体への導入やサービス拡充が順調に進んでいます。2024年11月には、国内商用車メーカー3社様ほか官民一体となって、新東名高速道路で自動運転技術を用いた大型トラックによる走行実証を開始しました。2025年1月より、苫小牧港にてコンテナ運搬を行うトレーラーの運行を高度化する実証実験を苫小牧栗林運輸株式会社様、株式会社三井E&S様とともに実施するほか、同2月からは、次世代道路技術の早期実装を目指して、新たに建設された舗装評価走路での自動運転レベル4相当の車両を用いた無人走行試験を大成ロテック株式会社様と開始しました。

また、ステークホルダーの皆さまに持続的に価値を提供していくため、「経営基盤の強化」にも継続して取り組んでおります。身の丈を越えて事業拡大を優先した経営から脱却し、財務基盤と競争力を強化するため、2024年は米国部品事業の撤退や中国事業の縮小等、事業の「選択と集中」を図ってまいりました。あわせて、需給の改善による車両在庫の適正化、車両型式の見直しや部品種類の削減等の取り組みも進めております。

また、経営基盤を強化する上で「人材」を重要な資産と考えており、企業理念の浸透や社内コミュニケーションの活性化、人材育成、職場環境の整備など、従業員が自社に誇りを持ちいきいきと働くための取り組みにも尽力しております。2024年度は、「人の成長」に注力する人事中期計画(2024年度～2026年度)の初年度として、評価・賃金制度の見直しや学びの支援に向けた様々な施策を実施しました。また、毎年実施している従業員意識調査において、2024年度は全ての指標でスコアの改善が見られ、結果を職場にフィードバックし、各組織の対話や改善に活用しています。

<対処すべき課題>

1) 収益力回復と営業利益率8%の達成

当社は、2025年1月、北米向けエンジンの認証問題について米国当局と和解し、一連の認証問題に区切りをつけることができました。今後は「日野の目指す姿」実現に向けてスピード感を持って事業を再建し、お客様・社会からの信頼回復に努めるとともに、企業価値の向上と株主還元を実現させていきます。そのためには、「商品・サービスを軸にした経営」への変革が不可欠であり、良品廉価なクルマと高品質な「製品・サービス」でお客様・社会に価値提供し持続的な成長を目指します。

また、当社の持続的成長を実現させるための戦略資産である人的資本の強化についても、「人の成長」を主眼に一層取り組んでいきます。そして、これらの活動の基盤となる、コンプライアンス・ガバナンスの強化については、「正しい仕事」を仕組み化するための規則・体制整備」と「ルールを守り、主体的に『考動』する行動様式の徹底」を両輪にして、引き続き推進してまいります。

上記を踏まえ、当社グループは、中長期的な成長に向けた方針として、順次利益水準の回復を図り、2030年度には営業利益率8%の実現を目指しています。そのために、事業ポートフォリオ見直し（選択と集中）を念頭に、お客様に貢献できていない事業および商品の再検討、「選択と集中」によって創出したリソースをお客様から高く評価いただいている商品の改良・拡販や、日本、アセアン、オーストラリアなど優位性のある市場での事業拡大に投下し、新たな付加価値の高い商品・サービスの提供につなげて競争力強化を図っていきます。

2) 4社協業、2社経営統合について

2023年5月にトヨタ自動車株式会社（以下「トヨタ」という。）、ダイムラートラック社（以下「ダイムラートラック」という。）、三菱ふそうトラック・バス株式会社（以下「三菱ふそう」という。）および当社が基本合意書を締結して以降、当社及び三菱ふそうの統合（以下「本経営統合」という。）に関する協議を進めてまいりましたが、2025年6月10日に経営統合契約を4社で締結いたしました。本経営統合の詳細については、「第2事業の状況 5. 重要な契約等（4）三菱ふそうトラック・バス株式会社との経営統合に係る経営統合契約の締結」をご参照ください。

なお同日、本経営統合を契機に、羽村工場の競争力の更なる強化を図るべく、当社の羽村工場のトヨタへの移管（以下「本移管」という。）に関する契約を締結しました。本移管の詳細については、「第2事業の状況 5. 重要な契約等（5）羽村工場のトヨタ株式会社への移管に関する契約締結」をご参照ください。

これら本経営統合と本移管はいずれも2026年4月の新体制発足を目標に準備を進めてまいりますが、その推進にあたっては、あらゆるコンプライアンス面での要求を満たすことを前提に、全てのステークホルダーの皆様への影響を考慮しつつご期待にお応えするべく、誠実にコミュニケーションを図りながら進めてまいります。

2【サステナビリティに関する考え方及び取組】

(1) 全般

当社グループの主要な製品であるトラック・バスは、人流・物流を支える社会インフラであり、「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」という会社の使命のもと、お客様や社会が抱える物流・人流の課題を解決することによって、サステナブルな社会の実現に貢献したいと考えています。

2022年に策定した企業理念「HINOウェイ」の中で「HINOサステナビリティ方針」を定め、当社グループの全ての従業員がサステナブルな社会の実現に向けて誠実に行動することを宣言しています。

ガバナンス

当社グループは、人流・物流に関する社会課題解決を含むサステナブルな社会実現に向けた取組みを経営の重要課題の一つに位置付け、経営の健全性、効率性、および透明性を確保し、適正な業務が行われるようガバナンス機能の強化と運用に努めています。

取締役会においては、組織運営のベースとなるスキルと当社独自の戦略・ビジョンに紐づけられるスキルから選定したスキルセットの一つに「サステナビリティ」を設定し、ガバナンスの実効性向上と当社グループの継続的な企業価値向上の実現を図っています。

加えて、気候変動や人的資本に関する重要な課題については、経営会議にも報告しています。

当社のガバナンスについては、「第4 提出会社の状況 4 コーポレート・ガバナンスの状況等」に記載しています。

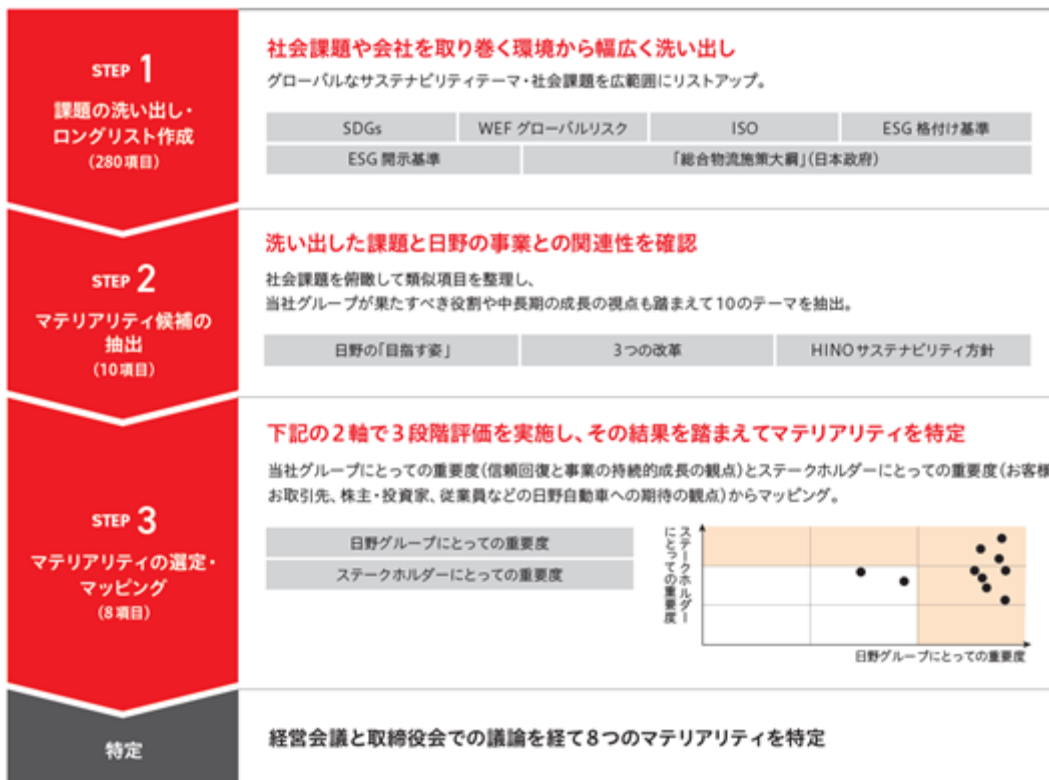
戦略

当社の経営ビジョンである「日野の『目指す姿』」 1を実現するために取り組むべき社会課題を洗い出し、その中から、当社が特に重要だと考える8つの課題をマテリアリティ（重要課題） 2として特定し、経営資源を適切に配分して取り組んでいます。

< 8つのマテリアリティ（重要課題） >

お客様・社会への価値提供	<ul style="list-style-type: none">・環境負荷低減とカーボンニュートラル社会実現への貢献・商品・サービスとデジタルデータ活用を通じ、人や物が最適に移動できる社会の実現・事故のない安全な社会の実現
価値提供を実現するための経営基盤	<ul style="list-style-type: none">・企業活動における人権尊重・「正しい仕事」を支えるガバナンス・従業員尊重と多様な人財の活躍・信頼回復に向けたステークホルダーとの誠実な対話・強靱で持続可能なサプライチェーンの維持

< 特定のステップ >



1 日野の「目指す姿」

https://www.hino.co.jp/corp/for_investors/business_strategy.html

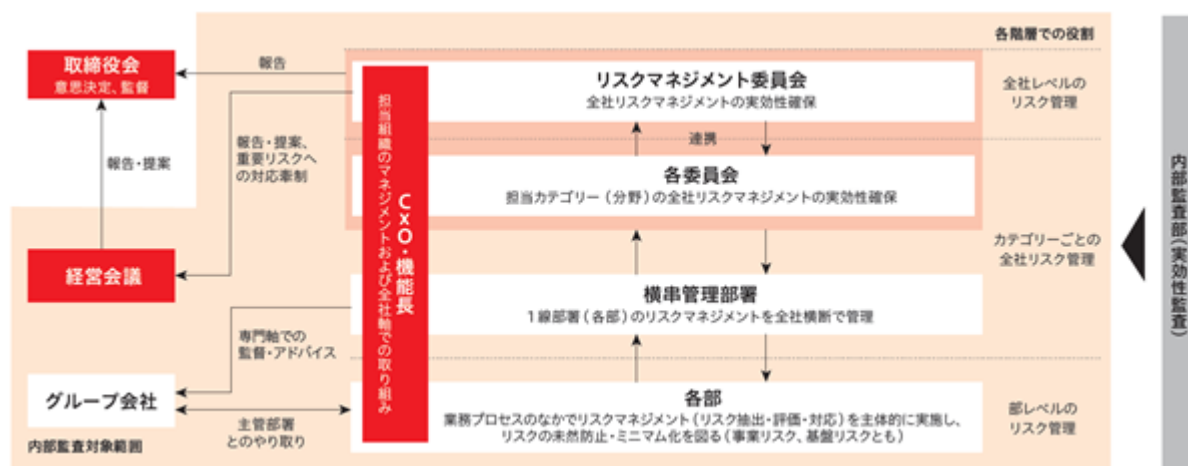
2 マテリアリティ(重要課題)へのアプローチおよび主な取り組みについては統合報告書2024をご参照ください

https://www.hino.co.jp/corp/for_investors/pdf/integrated_report/Chapter2_integrated_report_2024_jp.pdf

リスク管理

当社は、グループ企業を含めた全社横断的なリスクマネジメント体制を構築するとともに、従業員一人ひとりのリスク感度を上げ、リスク顕在化の未然防止を図ることを基本方針としています。業務執行を担当するCx0・機能長および各部署長がサステナビリティに関するリスクを含む各種リスクの管理を適切に行うとともに、重要リスクについては、取締役会・経営会議等に諮り、全社的に管理しています。

< 当社グループのリスク管理体制 >



指標と目標

気候変動に関する指標と目標は後述の「気候変動への対応（TCFD提言への取組）」にて記載しています。その他のマテリアリティに対する指標と目標は、具体的な取組みとあわせて検討しています。

（２）気候変動への対応（TCFD提言への取組）

当社グループは、2022年12月に気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD; Task Force on Climate-related Financial Disclosures）に賛同しました。

TCFDのガイドラインに基づき、シナリオ分析を行い、事業活動に与えるリスクと機会を抽出し、気候変動におけるリスクと機会への取り組みを以下の通り開示し、今後も継続的に開示内容の充実を図っています。

ガバナンス

当社は、気候変動を含む環境課題解決を経営の最重要課題の一つに位置付けています。

部門横断的組織として、代表取締役社長を委員長とする「日野環境委員会」を年４回開催し、中長期の環境方針と短期の実行計画について審議・報告を行い、企業経営へ反映しています。当社のガバナンスの全般については、「第４ 提出会社の状況 ４ コーポレート・ガバナンスの状況等」に記載しています。

戦略

当社グループは、国連気候変動に関する政府間パネル（IPCC）や国際エネルギー機関（IEA）などが公表した外部シナリオを考慮し、気温上昇が「４ （注１）」、「２ 未満（注２）」の２つのシナリオを検討し、影響分析を実施しました。

（注１）４ シナリオ：産業革命前と比べて４ 前後上昇するシナリオ

（注２）２ 未満シナリオ：産業革命前に比べて21世紀末に世界平均気温の上昇幅が２ 未満に抑えられるシナリオ

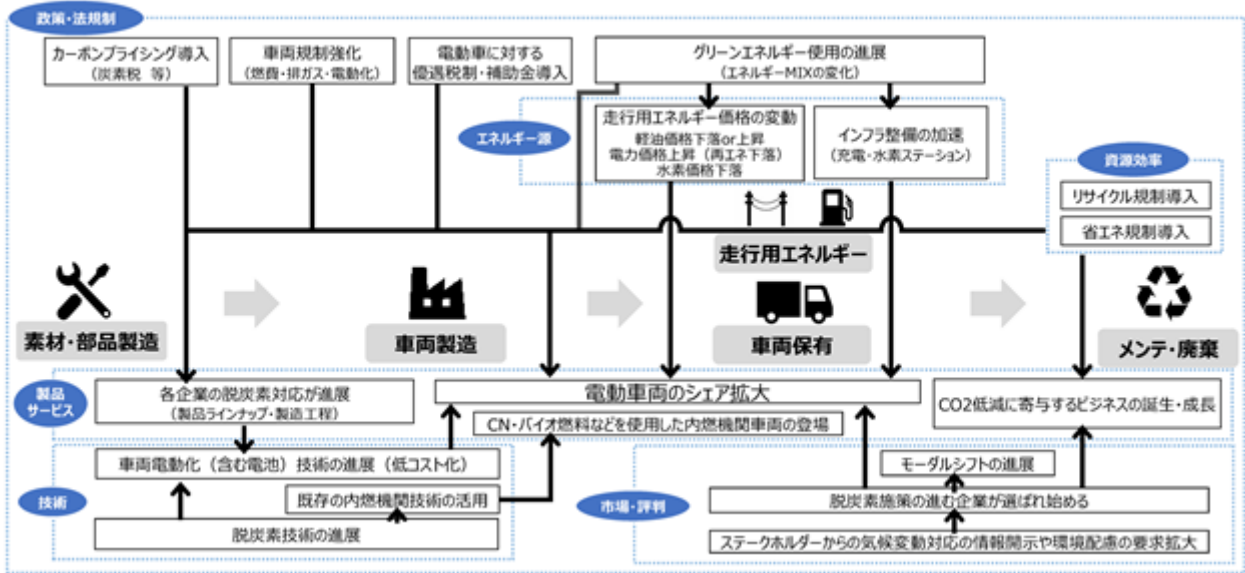
その結果、「４ シナリオ」では異常気象が常態化し、干ばつや洪水など当社の事業活動に影響を及ぼす物理リスクが増大すると想定しています。

一方、「２ 未満シナリオ」においては先進国を中心とした積極的な対策（例：燃費・排ガス規制、車両電動化規制の強化等）により脱炭素社会が進展し、車両電動化を中心とした環境対応車の拡大を想定しております。「２ 未満シナリオ」では主に移行リスクおよび機会への対応が必要と考えています。

4 シナリオの世界観



2 未満シナリオの世界観



上記シナリオにおける当社事業へのリスクおよび機会を特定し、インパクトを分析すると共に対応策を検討した内容は以下の通りです。

(物理リスク)気候変動による災害など物理的影響に関連するリスク

分類	主なリスク	主な機会	対策案	上:影響度 下:時間軸
物理的 自然災害の増大等のリスク・機会	・大規模災害・洪水による事業継続リスク (事業所被災、サプライチェーン分断等) ・大規模災害への対応コスト増	—	・異常気象を想定した更なるBCP強化 (事業所防災強化、過去災害を踏まえた対策検討等) ・災害対応車両の供給、被災車両の復旧	中 長期

(移行リスク・機会)脱炭素社会への移行に伴い発生するリスクと機会

分類	項目	主なリスク	主な機会	対策案	上:影響度 下:時間軸
移行 脱炭素社会への 移行に伴う リスク・機会	政策・ 法規制	・燃費・排出ガス・電動化規制対応の 開発コスト増加による台当たり収益性低下	・燃費向上、規制対応製品の投入による 販売機会獲得	・各国規制/インフラ動向に応じた電動車戦略 ・市場動向を踏まえた選択と集中 ・同業・異業の仲間づくり	大 短～中期
		・《車両電動化への移行に伴う》 内燃機関車両の比率縮小による販売減少	・環境対応車*投入による販売機会獲得 * 電動車、カーボンニュートラル燃料車 [※] (注) カーボンニュートラル燃料活用の内燃機関車両	・各国エネルギーコスト・政策に応じた最適製品開発 (多様なパワートレインへの対応) 例: 電動車、カーボンニュートラル燃料車、水素エンジン車等	大 中期
		・カーボンプライシング導入による収益減少 (納税額増加)	・CO ₂ 削減進展による納税額縮小、および 省エネ推進によるエネルギー費削減 (日野環境マイルストーン2030の推進)	・炭素排出削減目標の設定 ・CO ₂ 削減効果の見える化 ・削減不足分について取引検討	大 短～中期
		・部品コストの増加(炭素税の仕入価格への転嫁)		・カーボンニュートラル実現に向けた 省エネ化・再生可能エネルギー導入 ・省エネ活動の推進によるエネルギーコスト低減	中 短～中期
		・グリーンエネルギー使用コストの増加		・再生可能エネルギーの導入拡大 ・省エネ活動の更なる推進 ・気候変動課題への取り組みの適切な開示 ・各種国際環境イニシアチブへの参画	中 短期
	評判	・気候変動対応の情報開示不足から ステークホルダーに選ばれなくなるリスク	・再生可能エネルギー導入等による コスト低減と企業イメージ向上	・再生可能エネルギーの導入拡大 ・省エネ活動の更なる推進 ・気候変動課題への取り組みの適切な開示 ・各種国際環境イニシアチブへの参画	中 短期
	走行 エネルギー	・燃料多様性への開発コスト増 (軽油、電力、水素、新たな内燃機関燃料) ・コスト高による新エネルギー普及遅れ	・燃費向上、環境対応車投入による 販売機会獲得	・各国エネルギーコスト・政策に応じた最適製品開発 (多様なパワートレインへの対応) 例: 電動車、カーボンニュートラル燃料車、水素エンジン車等	大 短～長期
	技術	・電動化部品のコスト増加と必要数確保	・既存の内燃機関技術の活用	・継続的な原価低減(含む、開発の効率化) ・お客様ニーズに合わせた環境対応車の開発	中 短～中期
	製品と サービス	・環境対応車の開発遅れによる販売減少	・環境課題解決の新ビジネスによる収益増加 (CUBE-LINK、Next Logistics Japan)	・新規ビジネスの事業化	中 中期
		・異業種からの市場参入による販売減少			

シナリオ分析およびリスクと機会を特定した結果は、当社の経営戦略へ反映していきます。また、カーボンニュートラルの実現に必要な、水素をはじめとしたCASE（コネクティッド、自動化、シェアリング、電動化）技術開発については、ダイムラートラック社、三菱ふそうトラック・バス株式会社（以下、三菱ふそう）、およびトヨタ自動車株式会社との協業、ならびに三菱ふそうと当社の経営統合によるシナジーも活用して取り組みます。

気候変動に関するリスクや機会は日々大きく変化しており、今後も変化するリスクや機会に柔軟に対応を見直していくとともに、さらなる開示内容の充実に取り組みます。

リスク管理

気候変動に関連するリスクについては、上記のシナリオ分析に基づき、日野環境委員会に属する各部会で分析や評価、優先順位付けを行い、長期や短期の対応策を決定し、進捗管理を行います。重要リスクについては定期的に日野環境委員会に報告しています。

指標と目標

当社グループの環境活動は、長期ビジョン「日野環境チャレンジ2050」にて掲げた6つの重点的なチャレンジ項目を指標とし、全てのチャレンジにおいて環境負荷を最小化することを目標として掲げています。







その実現に向け、「日野環境マイルストーン2030」にてそれぞれのチャレンジ項目における2030年までに達成する中期目標を設定しました。更に5年ごとの「環境取り組みプラン」を策定し、毎年の実行目標へ落とし込み、活動を推進しています。

特にCO₂ 排出量においては「温室効果ガス(GHG)報告ガイドライン」に基づき、報告値および入手可能なデータを用いてScope1、Scope2に加えてScope3（注3）の排出量を算出しています。今後もライフサイクルCO₂ 排出量の管理を強化するとともに、CO₂ 削減活動に取り組んでいきます。

（注3） Scope1：事業者自らによる温室効果ガスの直接排出(燃料の燃焼、工業プロセス)

Scope2：他社から供給された電気、熱・蒸気の使用に伴う間接排出

Scope3：Scope1、Scope2以外の間接排出(事業者の活動に関連する他社の排出)

日野環境チャレンジ2050	日野環境マイルストーン2030	2025年環境取り組みプラン
 ライフサイクルCO ₂ ゼロチャレンジ	13年比 ▲25%	13年比 ▲12%
 新車CO ₂ ゼロチャレンジ	13年比 ▲40%	13年比 ▲15%
 工場CO ₂ ゼロチャレンジ	13年比 ▲40%	13年比 ▲30%
 水環境インパクト最小化チャレンジ	量：地域水リスクを考慮した節水・循環利用 質：水環境保全に繋がる厳しい自主基準での管理	使う水は少なく、還す水はきれいに (水使用の無駄を省いた削減)
 廃棄物ゼロチャレンジ	18年比 ▲30%	18年比 ▲12%
 生物多様性インパクト最小化チャレンジ	「自然と共生」する工場づくり	「自然と共生」するモデル工場設置

(3) 人的資本

当社は、2022年3月4日に公表しましたエンジン認証に関する不正行為を受けて策定した、二度と不正を起こさないための「3つの改革」に関する取り組みを継続的に推進中であり、今後の当社の再生と飛躍を実現するためには、土台となる人的資本が非常に重要と考えております。

そのため、当社の中期事業計画と連動し、実現につながる人材戦略を策定いたしました。この戦略に基づき、人材を確保・育成し、当社でモチベーション高く働きたいと思えるような施策を行ってまいります。

ガバナンス

当社は、2023年2月に執行体制を見直すと共に、経営視点で人材戦略・人事戦略と人的資本経営の企画立案、および実行を担う責任者としてCHRO(Chief Human Resources Officer)を設置しました。あわせてタイムリーな課題推進と専門能力の習得、組織的な能力向上と確実なアウトプットを目的に、本社人事機能を採用・育成・処遇・配置を司る組織と労務・ペイロールを推進する組織へ2分割しました。人事機能と各機能の人事部門との役割明確化と権限委譲を進め、各機能出身者(事業部門経験)と人事機能出身者とのローテーションを積極的に実施し、人事機能の強化と合理化を図っております。

加えて人的資本に関連する重要な方針・戦略については、経営会議や取締役会など適切な会議体において議論し決定しており、全社展開時にはきめ細かな説明会を実施し浸透を徹底・粘り強くフォローしております。

経営層の人事は、委員長および委員の過半数を独立社外取締役が務める「役員人事案検討会議(任意の指名委員会に相当)」で審議しております。将来の経営層を継続的に輩出するため、若手層の抜擢人事や積極的な中途採用、他社でのマネジメント経験のある人材のChief Officer(機能・専門分野の責任者)登用を行っています。キャリアローテーションを活性化し、多くの経験を積む機会を増やし、経営者として必要な胆力を持ち合わせた人材の輩出に努めています。

戦略

当社がトラック・バスという商品を通じてお客様への価値提供を継続していくためには、『自ら考動・新たな価値を創造できる人材』を育成することが重要であると考えております。また、人材を重要な財産と位置付け、人の成長を主眼に適正な資本を適切に投下していくこと(人的資本経営)を経営課題としております。

人材戦略を実現するため、当社は以下の「人材育成方針」と「人材マネジメントポリシー」を設けるとともに、人的リソース、人的資本は質・士気(エンゲージメント)・人数の掛け合わせと捉え、それぞれに適した人事施策を策定・実行することで社員一人ひとりの成長を支援し、全従業員のパフォーマンス最大化を図っています。

人材育成方針

当社は、人材を重要な会社の財産と考えております。「HINOウェイや会社ビジョンに共感を持ち、お客様・社会の為に自ら考え・自主的に行動を起こし、新たな価値創造を生み出せる人材」を育成します。そして、「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」という会社の使命の具現化のため、従業員一人ひとりの成長を支援します。

また、この方針に基づいて人の成長を実現・加速させることで、企業価値の向上につながる正のスパイラルを回し続け、当社の持続的な成長を目指しております。

人材マネジメントポリシー

- ・人材の評価・昇格・役職任用は、期待される役割に対する能力発揮(パフォーマンス)や可能性(ポテンシャル)に基づき、公正かつ厳格に判断する
- ・社員は自身のキャリア形成に対する一層の主体性を持ち、会社は適切に成長機会を提供することで、双方が長期的な視点で計画的に自ら成長・人材を育成する
- ・各職場で合意形成が難しい場合には、全社最適・長期視点・公正さを担保する観点で人事機能が人材に関する最終的な意思決定を行う

人事施策（一部抜粋）

質	新たな価値創造を目指し、自ら思考・行動し成長に繋げ能力を向上させる	
	・評価・賃金制度を、能力発揮をより重要な評価軸とした制度へ刷新	
	・年功序列型の思考から脱却した、評価・賃金制度の運用厳格化	
	・人材育成を主眼としたローテーションのさらなる活性化	
士気	お客様へより高い価値を提供することを目指し、従業員が団結しエンゲージメントを高める	
	・HINOウェイの浸透と実践の強化	
	・福利厚生の見直し、共用施設への先進ファシリティ導入、工場建屋の暑熱対策の加速	
	・労働市場で競争力のある賃金水準の維持・向上	
人数	当社のビジョンの実現を目指し、状況に応じて適正に人材を配置する	
	・ビジョン実現に向けた必要人員、スキルの明確化	
	・新卒採用におけるコース別採用の導入	
	・キャリア採用を拡大し、専門職人材の獲得を強化	
	・アルムナイ採用、社員紹介採用など、採用チャネルの拡大	

リスク管理

当社は、人材戦略、人的資本に関連したリスク管理として、ネガティブな「リスク」、ポジティブな「機会」の両面を意識した取り組みを行っています。「HINOウェイ」の構成要素として、一人ひとりの具体的な行動の基準である「HINO行動規範」を定めており、「法令・基準を守る」「お客様・社会に貢献する」「健全な職場を作る」の3つに大別して、当社社員が守るべき、模範となる具体的な行動を明記しております。

この行動規範の浸透・徹底を通じて、全社でリスクの管理・低減に努めております。

具体的な活動の一例として、CCOの指揮監督により、コンプライアンス推進部を中心とした全社のコンプライアンス徹底、意識向上につながる教育活動の推進しております。

またコンプライアンスに関する報告・相談先として、第三者機関による「HINOコンプライアンス相談窓口」を設定しており、国内外の当社グループ全従業員が24時間365日利用可能で、広くスピークアップを受け付けています。

指標と目標

当社は、前述の方針等を踏まえて以下指標に対して目標を設定し、達成に向けた取り組みとモニタリングを継続的に実施しております。

項目		23年3月期	24年3月期	25年3月期	目標	備考
中核人材 の多様性	女性管理職数	54名	56名	59名	2026年までに 65名	14年度：19名
	女性管理職比率	2.6%	2.6%	2.8%	-	
	外国人管理職比率	4.8%	6.3%	7.3%	2026年までに 5.0%	目標達成済
	キャリア採用者管理職 比率	40.3%	39.8%	40.5%	-	
その他	男性育児休業取得率	41.4%	64.0%	68.0%	2027年までに 80.0%	20年度：11.0%
	男女間賃金格差	76.4%	77.7%	77.8%	-	

3【事業等のリスク】

有価証券報告書に記載した事業の状況、経理の状況等に関する事項のうち、経営者が連結会社の財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況に重要な影響を与える可能性があると認識している主要なリスクは、以下のとおりであります。

尚、文中の将来に関する事項は、有価証券報告書提出日（2025年6月24日）現在において当社グループが判断したものであります。

(1)需要及び価格の変動

国内においてのトラック・バス等の販売は、国及び地方自治体による環境規制強化の実施の有無による需要の変動に大きく影響を受けます。また、国内貨物輸送の低迷や物流改革の進行により今後のトラック需要は減少する可能性があります。さらに、他社との価格競争により当社製品の価格変動を引き起こす可能性があります。

海外においてのトラック・バス等の販売は、国・地域及びその市場における経済状況の影響を受け、かつ、他社との価格競争により当社製品の価格変動を引き起こす可能性があります。

これらの需要及び価格変動に対応するため、当社グループは商品力の強化と適正な生産体制の構築、原価改善等を推進し、需要・価格変動に強い企業体質を目指しております。

(2)材料価格の変動

当社グループは国内及び海外の複数のメーカーから鋼材等の資材、部品等を調達し、トラック・バス、エンジン等を生産しております。これらの材料価格は、業界の需要や原材料の価格に伴い変動しております。材料価格が高騰し、かつ、長期化する場合には、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

当社グループはこれらの材料価格の変動に対応するため、原価改善等を推進しております。

(3)為替の変動

当社は円表示で連結財務諸表を作成しており、海外における現地通貨建の売上高、費用、資産等の項目は、連結財務諸表作成時に円換算されるため、換算時の為替レートによって、円換算後の価値が影響を受ける可能性があります。

また、国内外での原材料等の仕入れや製品の販売において、外国為替相場の変動は当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。この為替変動リスクを抑えるために一部でデリバティブ取引を行っておりますが、それによって本来得られた利益を逸失する可能性があります。

当社グループは、これらリスクに対応するため、適切なグローバル調達・生産・販売体制を検討・構築しております。

(4)金利の変動

資金調達に係るコストは、市場金利が急激に上昇した場合、支払利息の負担が増大するなど、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

当社グループは親会社であるトヨタ自動車株式会社とのインハウスバンキングを通じた資金調達のグローバル化等によって当該リスクの最小化を図っております。

(5)貸倒れリスク

当社グループは当社で生産したトラック・バスを全国の販売会社を通し様々な取引先に販売をしております。

これらの取引先において信用不安などにより予期せぬ貸倒れリスクが顕在化し、追加的な損失や引当の計上が必要となる場合には、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

当社グループは取引先の信用リスク情報などを適時入手し、当該リスクの最小化を図っております。

(6)親会社との取引

当社グループは、親会社であるトヨタ自動車株式会社より乗用車及び一部の小型トラックの生産を委託されており、また小型トラックのOEM供給を行っております。当連結会計年度の売上高の9.0%を同社に依存しております。

尚、当社とトヨタ自動車株式会社との取引は、「関連当事者情報」に記載しております。

(7)国内外での事業活動

当社グループは、日本をはじめアジアを中心とした世界各地で事業活動を展開しております。それらの事業活動には、通常、予期しない法律や規制の変更、産業基盤の脆弱性、人材の採用・確保の困難等、経済的に不利な要因の存在又は発生、テロ・戦争・自然災害・その他の要因による社会的又は政治的混乱等のリスクが存在します。こうしたリスクが顕在化することによって、当社グループの事業活動に支障が生じ、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

尚、当社グループの世界各地域における事業活動は、「セグメント情報」に記載しております。

(8)法規制等

当社グループは、国内外でのトラック・バス等の販売において、安全性や排出ガス、燃費、騒音、公害などに関する法規制等やその他各国の様々な法規制等の適用を受けているため、これらの規制に適合するために費用を負担しております。これら法規制等の制定又は改正が行われた場合、費用負担が増える可能性があります。

(9)製品の欠陥

当社グループは、基礎研究段階を含め、商品企画・開発からアフターサービスまでの各ステップにおいて、安全性への細心の配慮を行うとともに、品質の確保に努めております。

しかし、すべての製品について欠陥が無く、将来にわたりリコールや製造物責任賠償が発生しないという保証はありません。そのため、これらのリスクが顕在化する場合には、当社グループの業績及び財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。

(10)エンジン認証不正問題

当社の日本市場向けエンジンの複数機種について、認証手続上の不正行為があったことが判明し、国土交通省より、一部製品の型式指定の取消等の行政処分を受け、現在も国土交通省やお客様をはじめとして関係各所とのコミュニケーションを継続して行っています。また、当社の米国市場向け2010年モデルから2019年モデルのエンジン認証に関する法令違反の疑いについて、米国司法省及び他の当局による調査が行われておりました。これに関し、当社及び当社子会社に対し、2004年から2021年に米国で販売された車両に関する損害の賠償を求める訴訟が暫定的な集団訴訟として、米国フロリダ州南部地区連邦地方裁判所で提起されました。2023年10月25日に開示しましたとおり、当社及び当社子会社は、同日、2010年から2019年モデルのエンジンを搭載して米国内で販売・賃貸されたオンロード車両を購入した者又は賃借した者との間で、総額237.5百万米ドルの和解契約を締結しました。この和解契約は、2024年4月1日に裁判所の最終承認を受けた上で、同月11日に上記和解金の支払いを完了し、当該和解は、同年5月2日に確定しております。2025年1月16日に開示しましたとおり、米国司法省及び他の当局による調査は完了し、当社は2025年1月16日に、米国司法省との間で、刑事和解契約の締結に至りました。同契約において、当社は有罪を認めるとともに、調査協力による大幅な減額を反映した、総額5億2,176万米ドルの刑事制裁金を支払うことに合意し、2025年3月19日に刑事和解契約の効力が発生しました。また、2025年1月16日、当該問題について、当社及び当社米国子会社は、米国当局及びカリフォルニア当局との間で、民事和解契約の締結に至りました。同契約において、当社及び当社米国子会社は、米国司法省（DOJ）、米国環境保護庁（EPA）、米国運輸省道路交通安全局（NHTSA）及び米国国土安全保障省税関・国境取締局（CBP）を含む米国当局に対し総額4億4,250万米ドル、カリフォルニア州大気資源局（CARB）及びカリフォルニア州司法長官室（California State Attorney General's Office）を含むカリフォルニア州当局に対し総額2億3,650万米ドルの民事制裁金等を支払うことに合意し、2025年5月21日に民事和解契約の効力が発生しました。カナダにおいては、当社及び当社子会社に対する2件の訴訟が集団訴訟として提起されておりましたが、2024年11月13日に総額55百万カナダドルの和解契約を締結しました。当該和解契約は、2025年5月6日にブリティッシュコロンビア州上級裁判所の実質的な承認を受け、同年6月2日にケベック州上級裁判所の承認を受けました。また、豪州においては、当社及び当社子会社に対する訴訟が集団訴訟として提起されておりましたが、2025年2月14日に、和解金87百万豪ドルを支払うことを内容とする和解契約を締結し、当該金額について2025年3月期に特別損失を計上しました。さらに、2025年3月31日に開示しましたとおり、ニュージーランドにおいても、当社に対する集団訴訟が提起されており、今後も米国、豪州、カナダ、ニュージーランド、その他の法域においてこれらと同様の訴訟を提起される可能性があります。これらに関連して当社に生じる金銭的負担について、当社は、2025年3月期中間連結財務諸表において、北米向けエンジンの認証問題に係る損失として、米国当局との認証問題に関する和解に伴う費用及びカナダ訴訟の和解金について、2025年3月期中間連結財務諸表作成時点で当社として合理的に見積もり可能と判断した範囲において、北米認証関連損失として特別損失を計上いたしました。また、米国以外の国における認証問題に関連して負担する可能性のある費用や、カナダ以外の訴訟に関する和解金等は上記で計上した損失には含まれておりません。上記の当局調査の結果科される罰金などの行政、刑事手続上の制裁に加え、損害賠償や市場措置などにより当社の経営、財政状態及びキャッシュ・フローの状況に対し、重大な悪影響を及ぼす可能性があります。

(11)三菱ふそうトラック・バス株式会社との経営統合の成否及び条件等に関するリスク

当社は、2025年6月10日に、当社、三菱ふそうトラック・バス株式会社（以下「三菱ふそう」という。）、当社の親会社であるトヨタ自動車株式会社（以下「トヨタ」という。）及び三菱ふそうの親会社であるダイムラートラック社（以下「ダイムラートラック」という。）の4社において、2026年4月1日を統合予定日として、当社と三菱ふそうとの経営統合（以下「本経営統合」という。）について経営統合契約（以下「本経営統合契約」という。）を締結しました。

本経営統合の詳細については、「第2 事業の状況 5. 重要な契約等 (4)三菱ふそうトラック・バス株式会社との経営統合に係る経営統合契約の締結」をご参照ください。上記(10)のエンジン認証不正に関連して当社に生じる金銭負担の金額規模及びそれが判明するタイミング次第では、本経営統合契約の実行に関する前提条件を充足せず、その結果、本経営統合の実施に至らないおそれ、並びに本経営統合契約の規定に基づき、統合会社及び当社がダイムラートラック及びその他の三菱ふそうの株主に対して特別補償の責任を負うおそれがあり、本経営統合の成否及び条件等、さらには当社の経営、財政状態及びキャッシュ・フローの状況に重大な影響を及ぼす可能性があります。

なお、本経営統合の一環として、当社はトヨタに対して第三者割当の方法により普通株式270,915,798株及びA種種類株式175,512,774株を統合予定日の直前に発行する予定です。当該第三者割当による普通株式の希薄化率（2025年3月31日現在の当社の発行済株式総数である574,580,850株（総議決権数5,737,805個）を分母とします。）は47.15%（議決権における割合は、総議決権数の47.22%）に相当し、大規模な株式の希薄化が生じる予定です。

また、最終的に競争法その他法令上必要なクリアランス・許認可等が取得できないことにより、本経営統合の実施に至らない可能性があります。

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

当連結会計年度における当社グループ（当社、連結子会社及び持分法適用会社）の財政状態、経営成績及びキャッシュ・フロー（以下「経営成績等」という。）の状況の概要、及び経営者の視点による当社グループの経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容は次のとおりであります。

尚、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判断したものであります。

財政状態及び経営成績の状況及び分析

当連結会計年度における世界経済は、インフレの落ち着き、貿易持ち直し等による実質所得の改善を背景に底堅い成長を維持しています。国内の製造業においても、デジタル化・脱炭素化・サプライチェーン強靱化に向けた取り組みや人手不足対応などを背景に、投資活動の拡大傾向が続きました。

当連結会計年度の国内のトラック市場につきましては、部品供給の改善等に伴う各社生産回復により、大中型トラックおよび小型トラックの総需要は増加となりました。また、国内のバス市場につきましても、供給制約問題の解消や新型コロナ禍以降の買い控えからの回復等によりバスの総需要は増加し、国内トラック・バスの総需要は合計で167.8千台と前期に比べ18.4千台（12.3％）の増加となりました。

当社の国内売上台数につきましては、出荷再開した大型トラックの一部車型の販売が好調なことにより、トラック・バスの合計で42.0千台と、前期に比べ3.4千台（8.9％）の増加となりました。

海外につきましては、主にアセアンを中心とした販売減により、連結売上台数はトラック・バスの合計で85.8千台と前期に比べ6.2千台（6.8％）減少いたしました。

この結果、日野ブランド事業のトラック・バスの総売上台数は127.8千台と前期に比べ2.8千台（2.1％）減少いたしました。

また、トヨタ向け車両売上台数につきましては、SUVおよび小型トラックともに台数が増加し、152.5千台と前期に比べ48.2千台（46.2％）増加いたしました。

当連結会計年度の財政状態及び経営成績は以下のとおりとなりました。

）財政状態

（資産合計）

当連結会計年度末の総資産は、前連結会計年度末に比べ138億5百万円増加し、1兆4,781億80百万円となりました。これは、棚卸資産が423億66百万円、投資有価証券が225億67百万円それぞれ減少した一方で、現金及び預金が1,166億48百万円増加したこと等によります。

（負債合計）

負債につきましては、前連結会計年度末に比べ2,262億4百万円増加し、1兆2,271億59百万円となりました。これは、認証関連損失引当金が1,042億67百万円、長期未払金が585億10百万円それぞれ増加したこと等によります。

（純資産合計）

純資産につきましては、前連結会計年度末に比べ2,123億99百万円減少し、2,510億20百万円となりました。これは親会社株主に帰属する当期純損失を2,177億53百万円計上したこと等によります。

セグメントごとの財政状態は次のとおりであります。

（日本）

当連結会計年度末の売上債権が367億98百万円、棚卸資産が291億21百万円減少した一方で、当連結会計年度末の現預金が1,251億64百万円増加したこと等により、セグメント資産は1兆764億72百万円と前連結会計年度末に比べ、242億74百万円増加しました。

（アジア）

当連結会計年度末の棚卸資産が124億5百万円減少したこと等により、セグメント資産は3,254億59百万円と前連結会計年度末に比べ、129億56百万円減少しました。

(その他)

当連結会計年度末の有形固定資産が56億49百万円、未収入金が28億28百万円減少した一方で、当連結会計年度末の売上債権が122億89百万円増加したこと等により、セグメント資産は1,705億18百万円と前連結会計年度末に比べ、36億34百万円増加しました。

）経営成績

(売上高)

当連結会計年度の連結売上高は1兆6,972億29百万円となりました。

国内トラック市場につきましては、部品供給の改善等に伴う各社生産回復により、売上高は3,659億49百万円となりました。

海外トラック・バスにつきましては、アセアンを中心とした販売減により、売上台数が減少したものの価格改定の影響により、売上高は増加し5,408億24百万円となりました。

トヨタ向け車両につきましては、SUVおよび小型トラックともに台数が増加し、売上高は1,228億41百万円となりました。

その他の部門の売上高につきましては、トヨタ向けユニットの売上高が増加したこと等により、6,676億13百万円となりました。

(営業利益)

国内売上台数及びトヨタ向け車両台数の増加に加え、為替円安等により、営業利益は574億90百万円と前期に比べ655億94百万円(前期は81億3百万円の営業損失)の増益となりました。

(経常利益)

当連結会計年度は、経常利益は393億10百万円と前期に比べ485億44百万円(前期は92億33百万円の経常損失)の増益となりました。

(税金等調整前当期純利益)

当連結会計年度は、日野工場の一部の土地売却等による固定資産売却益345億53百万円や当社が保有していた政策保有株式の売却等による有価証券売却益180億2百万円を特別利益に計上したものの、北米認証関連損失2,584億13百万円を特別損失に計上したこと等により、税金等調整前当期純損失は1,905億63百万円と前期に比べ2,336億51百万円(前期は430億88百万円の税金等調整前当期純利益)の減益となりました。

(親会社株主に帰属する当期純利益)

当連結会計年度の税金費用(法人税、住民税及び事業税と法人税等調整額の合計額)は、221億29百万円と前期に比べ42億61百万円の増加となりました。

また、非支配株主に帰属する当期純利益は、50億60百万円と前期に比べ30億71百万円減少しました。

以上により、親会社株主に帰属する当期純損失は2,177億53百万円と前期に比べ2,348億41百万円(前期は170億87百万円の親会社株主に帰属する当期純利益)の減益となりました。

セグメントごとの経営成績は次のとおりであります。

(日本)

日野ブランド事業の国内向けトラック・バスの売上高は、主に大型トラックの売上台数の増加により、増収となりました。海外向けについては、アセアン向けを中心として売上台数が減少したものの、北米向けの売上台数は増加し、全体として増収となりました。また、トヨタ向けについてはSUVやダイナ等で台数増により増収となりました。

以上により、売上高は1兆1,728億51百万円と前年同期に比べ1,463億68百万円(14.3%)の増収となりました。損益面におきましては、セグメント利益(営業利益)は283億53百万円と前年同期に比べ439億94百万円の増益(前年同期は156億40百万円のセグメント損失)となりました。

(アジア)

タイを中心としたアジア経済の低迷によって売上台数が減少したこと等により、売上高は4,246億1百万円と前年同期に比べ367億68百万円(8.0%)の減収となりました。セグメント利益(営業利益)は、246億1百万円と前年同期に比べ73億円(22.9%)の減益となりました。

(その他)

北米を中心として売上台数が増加したこと等により、売上高は3,346億58百万円と前年同期に比べ550億80百万円(19.7%)の増収となりました。セグメント利益(営業利益)は、64億75百万円と前年同期に比べ327億96百万円の増益(前年同期は263億21百万円のセグメント損失)となりました。

)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セグメントごとに示すと、次のとおりであります。

セグメントの名称	区分	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	前年同期比(%)
日本	トラック・バス(台)	84,913	11.2
	トヨタ向け車両(台)	152,423	+46.2
アジア	トラック・バス(台)	24,993	17.9
	トヨタ向け車両(台)	65	23.5
報告セグメント計	トラック・バス(台)	109,906	12.8
	トヨタ向け車両(台)	152,488	+46.2
その他	トラック・バス(台)	11,312	+64.2
	トヨタ向け車両(台)	-	-
合計	トラック・バス(台)	121,218	8.8
	トヨタ向け車両(台)	152,488	+46.2

(b)受注実績

当社グループは国内及び海外の販売実績及び販売見込等の資料を基礎として見込生産を行っております。尚、トヨタ向け車両についてはトヨタ自動車株式会社からの受注に基づき生産しております。

(c)販売実績

当連結会計年度における販売実績をセグメントごとに示すと、次のとおりであります。

セグメントの名称	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	前年同期比(%)
日本(百万円)	1,172,851	+14.3
アジア(百万円)	424,601	8.0
報告セグメント計(百万円)	1,597,452	+7.4
その他(百万円)	334,658	19.7
調整額(百万円)	234,880	6.5
合計(百万円)	1,697,229	+11.9

(注)主な相手先別の販売実績及び総販売実績に対する割合は次のとおりであります。

相手先	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)		当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	
	金額 (百万円)	割合 (%)	金額 (百万円)	割合 (%)
トヨタ自動車(株)	93,859	6.2	153,218	9.0

(2) キャッシュ・フローの状況の分析・検討内容並びに資本の財源及び資金の流動性に係る情報
キャッシュ・フローの状況及び分析

当連結会計年度末における現金及び現金同等物（以下、「資金」という。）は、入出金が制限された口座への振替による資金の減少があった一方で、売上債権及び棚卸資産の減少や有形固定資産及び投資有価の売却等による資金の増加があったこと等により、前期末に比べ206億87百万円増加（前期は79億50百万円減少）し、884億20百万円となりました。

当連結会計年度における各キャッシュ・フローの状況とそれらの要因は次のとおりであります。

（営業活動によるキャッシュ・フロー）

当連結会計年度における営業活動による増加は11億28百万円（前期は1,104億10百万円の減少）となりました。これは入出金が制限された口座への振替が973億37百万円あった一方で、棚卸資産の減少が430億22百万円（前期は406億44百万円の増加）、売上債権の減少が330億84百万円（前期は29億13百万円の減少）あったこと等によります。

（投資活動によるキャッシュ・フロー）

当連結会計年度における投資活動による資金の減少は46億円（前期は392億44百万円の増加）となりました。これは有形固定資産の売却による収入が363億66百万円（前期は992億90百万円）あった一方で、生産設備を中心とした有形固定資産の取得による支出が619億87百万円（前期は673億21百万円）あったこと等によります。

（財務活動によるキャッシュ・フロー）

当連結会計年度における財務活動による資金の増加は297億38百万円（前期は556億38百万円の増加）となりました。これは、短期借入金の純増加額が397億5百万円（前期は630億88百万円の増加）あったこと等によります。

資金需要

当社グループの資金需要の主なものは、設備投資、投融資などの長期資金需要と製品製造のための材料及び部品購入のほか、製造費用、販売費及び一般管理費等の運転資金需要であります。

契約債務

2025年3月31日現在の契約債務の概要は以下のとおりであります。

	年度別要支払額（百万円）				
契約債務	合計	1年以内	1年超3年以内	3年超5年以内	5年超
短期借入金	365,543	365,543	-	-	-
1年内返済予定の長期借入金	8,511	8,511	-	-	-
長期借入金	18,351	-	17,633	717	-
1年内償還社債	8,418	8,418	-	-	-
社債	6,703	-	6,703	-	-

財務政策

当社グループは、事業活動のための適切な資金調達、適切な流動性の維持及び財務構造の安定化を図ることを財務方針としております。設備投資、投融資などの長期資金需要に対しては、内部留保、長期借入債務及び社債の発行により、また、運転資金需要には短期借入債務により対応しております。借入債務については、主にトヨタ自動車株式会社、金融機関からの借入れによって調達しております。

加えて、資金マネジメントについては、当社と子会社の資金管理の一元化を図るなかで、緊密な連携をとることにより、グローバルな資金効率の向上を図っております。

(3) 重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定

当社グループの連結財務諸表は、わが国において一般に公正妥当と認められている会計基準に基づいて作成されております。連結財務諸表の作成にあたり、期末時点の状況をもとに、各種の見積りと仮定を行っております。連結財務諸表に与える影響が大きいと考えられる項目は以下のとおりです。

繰延税金資産

当社グループは、繰延税金資産について定期的に回収可能性を検討し、当該資産の回収が不確実と考えられる部分に対して評価性引当額を計上しております。回収可能性の判断においては、将来の課税所得見込額と実行可能なタックス・プランニングを考慮し、将来の税金負担額を軽減する効果を有すると考えられる範囲で繰延税金資産を計上しております。

将来の課税所得見込額はその時の業績等により変動するため、課税所得の見積りに影響を与える要因が発生した場合は、回収懸念額の見直しを行い繰延税金資産の修正を行うため、親会社株主に係る当期純損益額が変動する可能性があります。

退職給付債務及び退職給付費用

退職給付債務及び退職給付費用は、主に数理計算で設定される退職給付債務の割引率、年金資産の長期期待運用収益率等に基づいて計算しております。割引率は、従業員の平均残存勤務期間に対応する期間の安全性の高い長期債利回りを参考に決定し、また、年金資産の長期期待運用収益率は、過去の運用実績及び将来見通し等を基礎として設定しております。割引率及び長期期待運用収益率の変動は、将来の退職給付費用に影響を与える可能性があります。

製品保証引当金

当社は、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、保証書の約款及び法令等に従い、過去の実績等を基礎にして計上しております。また、北米認証問題を起因とする米国で提起された暫定的な集団訴訟の和解及び米国当局との民事和解並びにカナダで提起された暫定的な集団訴訟の和解において、保証期間の延長を合意した車両の修理費用についても、過去の実績率等により見積もられた台当たりの修理費用、修理の見込み台数等に基づいて計上しております。

引当金の見積り時において想定していなかった製品の不具合による保証義務の発生や、引当の額を超えて保証費用が発生する場合は、当社グループの業績を悪化させる可能性があります。

認証関連損失引当金

当社は、認証関連課題に関連した損失に備えるため、合理的に見積もることが可能な金額を計上しております。主に北米認証問題を起因とする米国民事制裁金96,993百万円、米国環境負荷軽減費用23,325百万円及び国内顧客への燃費補償費用4,002百万円が含まれています。

引当金の見積り時において想定していなかった認証関連の損失の発生した場合や米国民事制裁金及び米国環境負荷軽減費用、顧客への燃費補償費用の見積り前提が変化した場合には、当社グループの業績を悪化させる可能性があります。

5【重要な契約等】

(1) トヨタ自動車株式会社との業務提携

1966年10月より、当社はトヨタ自動車株式会社と業務提携を行っており、現在当社は同社より乗用車「ランドクルーザー250」の生産を受託し、小型トラック「ダイナ」を同社に対してOEM供給しております。また商品相互補完取引、台湾における合弁会社（国瑞汽車株式会社）への共同出資、トヨタ販売網を通じた当社製品の販売など各般にわたって提携関係の発展・強化を図っております。

(2) いすゞ自動車株式会社との株主間協定書

当社といすゞ自動車株式会社は、両社が保有するバス製造子会社である日野車体工業株式会社及びいすゞバス製造株式会社の株式を、バス事業統合準備会社として両社が折半出資により設立したジェイ・バス株式会社へ譲渡すること並びに統合の基本的事項について合意し、2003年9月12日、株主間協定を締結いたしました。

さらにその統合効果を最大限に引き出すことを目的として、ジェイ・バス株式会社はその傘下の両バス製造子会社と、2004年7月30日に合併契約を締結、2004年10月1日に合併いたしました。

(3) コミットメントライン契約の締結

当社は、2022年11月1日、事業環境の変化に対応するため、機動的かつ安定的な資金調達手段を確保すると共に、財務基盤のより一層の安定を図ることを目的として、以下の内容のコミットメントライン契約を締結いたしました。当該契約は2025年3月21日、資金調達手段の見直しにより終了いたしました。

・コミットメントライン契約の概要

契約形態	バイラテラル方式コミットメント契約
組成金額	2,000億円
契約期間	2022年11月1日～2025年3月31日
担保の有無	無担保・無保証
契約締結先	株式会社三菱UFJ銀行

(4)三菱ふそうトラック・バス株式会社との経営統合に係る経営統合契約の締結

当社は、2025年6月10日に、当社、三菱ふそうトラック・バス株式会社（以下「三菱ふそう」という。）、当社の親会社であるトヨタ自動車株式会社（以下「トヨタ」という。）及び三菱ふそうの親会社であるダイムラートラック社（以下「ダイムラートラック」という。）の4社において、2026年4月1日を統合予定日として、当社と三菱ふそうとの経営統合（以下「本経営統合」という。）について経営統合契約（以下「本経営統合契約」という。）を締結しました。

本経営統合の目的

当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社の企業理念に共通するのは、「移動を通じて、豊かな社会に貢献したい」という想いです。当社と三菱ふそうが力を合わせ、日本の商用車メーカーの競争力を磨くことで、日本・アジアの自動車産業の基盤を守り、社会やステークホルダーに対して、意義深く永続的な貢献をしていきます。

<協業内容>

当社と三菱ふそうは対等な立場で統合し、商用車の開発、調達、生産の分野で協力

ダイムラートラックとトヨタは、本統合会社（上場）の株式をそれぞれ25%保有することを目指す

当社及び三菱ふそう両社統合の持株会社（以下「本統合会社」という。）は当社と三菱ふそうの株式を100%保有する予定

本経営統合の方法、本経営統合に係る割当ての内容その他の本経営統合の内容

(ア) 本経営統合の方法

本経営統合契約において、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックは、本経営統合の方式について、大要以下のとおり合意しております。

- () 当社が、完全子会社となる株式会社（本統合会社）を設立する（注1）。
- () 当社は、トヨタに対して、当社普通株式及びA種種類株式を第三者割当の方法により割り当てる（以下「本第三者割当増資」という。）。本第三者割当増資は、その手取金を当社の親会社であるトヨタからの借入金の弁済のための資金として充当し、トヨタに対する借入金債務を減少させることに伴う当社の資本の強化及び自己資本比率の改善等の財務状況の改善によって本経営統合を円滑に進めること、また、本経営統合後のトヨタの本統合会社の議決権比率を19.9%（注2）に調整するために無議決権種類株式を利用することを目的としている。
- () トヨタ及びダイムラートラックは、本経営統合後の本統合会社の両者の持分比率が同割合となるよう、両者で別途合意する持分の調整（ダイムラートラックからトヨタに対する三菱ふそう株式の一部譲渡）（以下「本持分調整」という。）を行う。
- () 本統合会社を株式交換完全親会社、当社を株式交換完全子会社とする株式交換（以下「本株式交換」という。）を行う。本株式交換により、当社は本統合会社の完全子会社になるとともに、当社株主は本統合会社の株式を取得する。
- () 本統合会社を株式交付親会社、三菱ふそうを株式交付子会社とする株式交付（以下「本株式交付」という。）を行う。本株式交付により、本統合会社が三菱ふそうの全株主から保有する全ての三菱ふそうの普通株式を譲り受けることによって、三菱ふそうは本統合会社の完全子会社になるとともに、三菱ふそうの株主は本統合会社の株式を取得する。
- () 本統合会社は、自己株式取得又は現物配当等の方法で、当社が保有する全ての本統合会社の株式を取得及び消却する。
- () 本統合会社の普通株式について東京証券取引所プライム市場に上場させる。
- () トヨタ及びダイムラートラックは、本統合会社の普通株式の流通株式比率を高めるため、本経営統合後一定期間内に、本統合会社の両者の持分比率が発行済株式総数の25%ずつ（議決権比率については、トヨタが19.9%（注2）、ダイムラートラックが26.7%）となるよう、本経営統合の効力発生と同時又は直後、あるいはそれ以降でトヨタ及びダイムラートラックが別途合意するいずれかの時期に、トヨタ及びダイムラートラックが別途合意する方法（例えば本統合会社の株式の売出し）により本統合会社の持分比率を減少させる（以下「本持分比率調整取引」という。）。

（注1）本経営統合のための準備会社を既に設立済みです。

（注2）本経営統合によりトヨタが当社の親会社ではなくなる一方で、トヨタが日本において小型トラック事業を営んでいることを踏まえ、本統合会社の独立した事業運営を尊重する観点や競争法の観点から、本統合会社におけるトヨタの議決権比率を20%未満とすることが適切と判断いたしました。

(イ) 本株式交換における交換比率及び本株式交付における交付比率

本株式交換に当たっては、当社の普通株式1株に対して、本統合会社の普通株式1株を、当社のA種種類株式（本第三者割当増資により発行予定）1株に対して、本統合会社のA種種類株式1株を、それぞれ割当交付する予定です。また、本株式交付に当たって、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックは、2024年12月31日時点（以下「株式交付比率基準日」という。）の当社及び三菱ふそうの株式価値の比率（当社の株式価値を1とした場合の三菱ふそうの株式価値の比率をいい、以下「株式価値比率」という。）を1.00：1.70とすること、及び当該株式価値比率をもとに、本株式交付においては三菱ふそうの普通株式1株に対して、本統合会社の普通株式310株を割当交付することに合意しております（かかる株式交付比率を、以下「本株式交付比率」という。）

なお、本株式交付比率は本第三者割当増資に係る発行予定株式数を考慮して合意されています。）。当社は、エンジン認証問題について従前から開示をしておりますが、エンジン認証問題に係るリスクについては、三菱ふそうの株主は負担すべきではないとの基本的な考え方から、株式交付比率のベースとなる当社の株式価値には、2025年3月期中間連結財務諸表に計上した北米向けエンジンの認証問題に係る引当金を含め、株式交付比率基準日時点で引当金その他の負債として計上しているエンジン認証問題に係る債務の額が反映されております。当社は、本株式交付の株式交付比率算定にあたり、公平性・妥当性を確保するため、ファイナンシャル・アドバイザー及び第三者算定機関として野村證券（以下「野村證券」という。）を選定の上、野村證券による株式交付比率の算定結果を参考にし、慎重に協議・検討した結果、本株式交付比率は、野村證券が株式交付比率の算定結果において算定した株式交付比率レンジ内であり、当社の株主の利益を損ねるものではなく、本株式交付比率により本株式交付を行うことが妥当であると判断しました。

（ウ）その他の本経営統合の内容

（a）エンジン認証問題に関する特別補償

通常の表明保証違反等に基づく補償に加え、株式交付比率基準日以降に、株式交付比率基準日時点で引当金その他の負債として計上していないエンジン認証問題に起因する潜在債務が顕在化し、これにより本統合会社、当社、三菱ふそう、又はダイムラートラック及びその他の本経営統合契約に参加することを内容とする契約を締結し本統合会社の株主になる三菱ふそうの株主（ダイムラートラックを含み、以下「三菱ふそう補償対象株主」という。）が損失を被った場合、本統合会社及び当社は、三菱ふそう補償対象株主に対して、その損失につき（損失の一部が株式交付比率基準日時点で引当金として計上されている場合は当該引当金を超える金額の限度で）一定の金銭補償義務を負います。補償対象となる損失には、本統合会社、当社又は三菱ふそうに生じた損失による三菱ふそう補償対象株主が保有する本統合会社株式の価値の毀損（特別補償による補償金の支払による毀損を含む。）、及び三菱ふそう補償対象株主が補償金を受領したことにより三菱ふそう補償対象株主が被る税負担が含まれます（ただし、株式交付比率基準日から本経営統合の効力発生日の間にエンジン認証問題に起因して引き当て、負担し又は支払った潜在債務であって、株式交付比率基準日時点で引当金その他の負債として計上していないものについては、その累積額が300億円を超えない部分は当該税負担に係る補償の対象外となります。）。当該損失について、各三菱ふそう補償対象株主は、補償請求時点における本統合会社の各持分比率に応じて（ただし、株式交付比率基準日から本経営統合の効力発生日の間に引き当て、負担し又は支払ったエンジン認証問題に起因する潜在債務であって、株式交付比率基準日時点で引当金その他の負債として計上していないもののうちその累積額が300億円を超えない部分については、本持分比率調整取引が完了したと仮定した場合の完了時点における本統合会社の各持分比率に応じて、また、三菱ふそう補償対象株主がエンジン認証問題に起因する損失を直接負担することとなった場合には三菱ふそう補償対象株主についてはその全額について）補償請求権を有します。この特別補償の請求期間は、本経営統合の効力発生日後15年間で。

（b）本経営統合の成否及び条件等に関するリスク

「第2 事業の状況 3.事業等のリスク (11)三菱ふそうトラック・バス株式会社との経営統合の成否及び条件等に関するリスク」をご参照ください。

三菱ふそうの概要

（ア） 名称	三菱ふそうトラック・バス株式会社
（イ） 所在地	神奈川県川崎市中原区大倉町10番地
（ウ） 代表者の役職・氏名	代表取締役社長 CEO カール・デッペン
（エ） 事業内容	トラック・バス、産業エンジンなどの開発、設計、製造、売買、輸出入、その他取引業
（オ） 資本金	35,000百万円（2024年12月31日現在）

本統合会社の概要

（ア） 名称	本経営統合時の名称については、本経営統合に向けて今後決定する予定です。
--------	-------------------------------------

(イ) 所在地	本経営統合時の所在地については、本経営統合に向けて今後決定する予定です。
(ウ) 代表者の役職・氏名	本経営統合時は代表取締役を2名置き、うち1名はカール・デッペンがCEO兼代表取締役として就任予定です。
(エ) 事業内容	本経営統合後の当社及び三菱ふそうの事業に係る経営管理(予定)
(オ) 資本金	本経営統合時の資本金については、本経営統合に向けて今後決定する予定です。
(カ) 機関設計	監査等委員会設置会社とし、取締役及び株主総会のほか、取締役会、監査等委員会及び会計監査人を設置する予定です。また、経営会議、任意の指名委員会及び報酬委員会等も設置する予定です。
(キ) 本経営統合時の取締役会	本経営統合時の取締役会は、ダイムラートラックが指名する取締役(監査等委員を兼任)1名、当社が指名する業務執行取締役1名、三菱ふそうが指名する業務執行取締役1名、並びに、4社が合意の上で決定する業務執行取締役1名、独立社外取締役4名(独立社外取締役のうち3名は監査等委員を兼任)及び取締役(監査等委員を兼任)1名の合計9名によって構成する予定です。
(ク) 本経営統合後の取締役指名権等	<p>本経営統合後、ダイムラートラックは、本統合会社の議決権の10%以上を保有する限りにおいて、本統合会社の取締役(監査等委員及び少なくとも指名委員会委員を兼任)1名を指名する権利を有します。</p> <p>本経営統合後、本統合会社又はダイムラートラックは、トヨタが本統合会社の議決権の10%以上を保有する限りにおいて、随時トヨタに対して、1名の監査等委員である取締役候補者(以下「トヨタ推薦者」という。)の推薦又は紹介を請求することができます。本統合会社は、その裁量により、トヨタ推薦者を取締役として指名することができます。</p> <p>本経営統合後、ダイムラートラックが本統合会社の議決権の10%以上を保有する限りにおいて、独立社外取締役の人数が、4社が別途合意した場合を除き、業務執行取締役及びダイムラートラックが指名する取締役及びトヨタ推薦者の合計数より2名以上下回らないようにします。</p>
(ケ) ロックアップ及び先買権	トヨタとダイムラートラックは、本経営統合の効力発生日から60ヶ月間(以下「ロックアップ期間」という。)については原則として本統合会社の株式(なお、本持分比率調整取引後のトヨタとダイムラートラックの持分比率は発行済株式総数の25%ずつとなる予定です。)を譲渡することはできず(本持分比率調整取引等を除きます。)、ロックアップ期間経過後については、自らの保有する本統合会社の株式を譲渡することができる旨を合意しており、一方、原則としてトヨタとダイムラートラックは当該株式の譲渡について、それぞれ相手方に対して先買権を付与する旨を合意しています。

(5)羽村工場のトヨタ自動車株式会社への移管に関する契約締結

当社は、2025年6月10日に、当社の羽村工場を、当社が新たに設立する会社（以下「本新会社」という。）へ承継（以下「本承継」という。）した上で、本新会社の株式の全部をトヨタ自動車株式会社（以下「トヨタ」という。）へ譲渡する旨の株式譲渡契約（以下「本株式譲渡契約」といい、当該譲渡を「本株式譲渡」という。）（これらの一連の行為を以下「本移管」と総称する。）を締結しました。

本移管の目的

当社は、2025年6月10日、商用車領域の競争力強化に向けて、本移管について合意いたしました。本移管は、本経営統合を契機に、商用車の未来をつくり、持続可能なモビリティ社会の実現に向けて、トヨタと当社で最適な役割分担を進めるものです

羽村工場は1963年の生産開始以来、両ブランドの小型トラック及びトヨタのハイラックスやランドクルーザー250などの生産を担い、世界中のお客様のニーズにお応えしてまいりました。60年以上の歴史を通じて積み重ねたモノづくりの知見を活かし、今後はトヨタグループにおけるフレーム構造車両の中核工場の1つとして、「もっといいクルマづくり」に貢献し、お客様や地域の皆さまのご期待に応えてまいります。

本移管の方法その他の本移管の内容

（ア）本移管の方法

羽村工場の本新会社への本承継は吸収分割又は事業譲渡のいずれかとする予定です。その上で、本新会社の全株式をトヨタへ譲渡することにより本移管を実施する予定です。

（イ）本移管に係る対価の内容

本新会社は、当社の100%子会社となるため、本承継の方式が会社分割の場合は、本承継に際し、本新会社は当社に対して対価を交付しない予定です。本承継の方式が事業譲渡の場合の対価の内容は協議の上で決定する予定です。

また、トヨタへの本株式譲渡の譲渡価額は1,500億円です。当社は、本株式譲渡に係る譲渡価額の算定にあたり、公平性・妥当性を確保するため、第三者算定機関としてデロイト トーマツ ファイナンシャルアドバイザー合同会社（以下「デロイト トーマツ ファイナンシャルアドバイザー」という。）を選定の上、デロイト トーマツ ファイナンシャルアドバイザーによる本株式譲渡に基づき承継させる事業部門の価値の算定結果を参考にし、慎重に協議・検討した結果、上記譲渡価額は、デロイト トーマツ ファイナンシャルアドバイザーによる算定結果のレンジ内であり、上記本移管の目的も勘案の上、当社の株主の利益を損ねるものではなく、上記譲渡価額により本株式譲渡を行うことが妥当であると判断しました。

（ウ）承継させる事業部門の概要

（a）承継させる事業部門の事業内容

SUV、小型トラック等の自動車製造、自動車部品製造

（b）その他

その他の分割する事業部門の詳細については、決定次第お知らせいたします。

（エ）エンジン認証問題に関する特別補償

本株式譲渡契約に基づき、当社が負担するエンジン認証問題に起因又は関連する義務、負担及び費用等のうち、当社の義務、負担及び費用等を本新会社が何らかの理由により承継し、これによりトヨタ及び本新会社が損失を被った場合、当社は、トヨタに対して、その損失の金銭補償義務を負います。

本新会社の概要

本新会社の詳細については、確定していません。なお、本移管後の本新会社の代表者は青木是篤氏（提出日時点でトヨタより当社へ出向中）となる予定です。

トヨタの概要

(ア) 名称	トヨタ自動車株式会社
(イ) 所在地	愛知県豊田市トヨタ町1番地
(ウ) 代表者の役職・氏名	代表取締役社長 佐藤 恒治
(エ) 事業内容	自動車事業、金融事業及びその他事業
(オ) 資本金	635,402百万円(2025年3月31日現在)

(6)いすゞ自動車株式会社、スズキ株式会社、ダイハツ工業株式会社及びトヨタ自動車株式会社との商用事業における協業の合意

当社といすゞ自動車株式会社及びトヨタ自動車株式会社は、商用事業において新たな協業に取り組むことに2021年3月24日に合意し、2021年4月、協業を推進するため、商用車におけるCASE技術・サービスの企画を事業内容とするCommercial Japan Partnership Technologies株式会社を設立いたしました。

2021年7月21日、協業体制を軽自動車まで拡大することにより、トラックから軽商用車まで一気通貫での物流効率化を図ることを目的として、上記3社の合意にスズキ株式会社及びダイハツ工業株式会社が加わり、両社はCommercial Japan Partnership Technologies株式会社に出資をしました。

2022年8月24日、Commercial Japan Partnership Technologies株式会社において、当社における認証不正問題を踏まえ当社を除名するという意思決定がなされたことを公表しました。これを受けて、2022年8月31日、当社は、共同企画契約等の協業に関する契約の当事者から外れるとともに、当社のCommercial Japan Partnership Technologies 株式会社への出資持分(10%)をトヨタ自動車株式会社に譲渡しました。

2023年10月2日、Commercial Japan Partnership Technologies株式会社において、当社における認証不正問題への信頼回復に向けての取り組みやそれに対する世間の評価等を鑑み、当社の復帰を認めるという意思決定がなされました。これを受けて、同日、当社は、共同企画契約等の協業に関する契約の当事者に復帰するための契約を締結するとともに、トヨタ自動車株式会社に譲渡したCommercial Japan Partnership Technologies株式会社への出資持分(10%)をトヨタ自動車株式会社から譲り受けました。

2024年2月13日、Commercial Japan Partnership Technologies株式会社は、ダイハツ工業株式会社からの認証不正を踏まえたCommercial Japan Partnership Technologies株式会社脱退の申し入れを受け、承認しました。これを受けて、2024年2月29日、ダイハツ工業株式会社は、共同企画契約等の協業に関する契約の当事者から外れるとともに、ダイハツ工業株式会社のCommercial Japan Partnership Technologies株式会社への出資持分(10%)をトヨタ自動車株式会社に譲渡しました。2025年1月29日、Commercial Japan Partnership Technologies株式会社は、共同企画契約等の協業に関する契約にダイハツを再度加えるとともに、トヨタ自動車株式会社がCommercial Japan Partnership Technologies株式会社へ出資している株式(70%)から10%をダイハツに再度譲渡することを公表し、これを受けて当該株式譲渡が実施されました。

(7)米国における訴訟に関する和解契約の締結

「第2 事業の状況 3. 事業等のリスク (10) エンジン認証不正問題」のとおり、過去の不正行為等に起因して損害を被ったなどとして、米国において提起されていた暫定的な集団訴訟について、 当社、並びに当社の子会社であるHINO MOTORS MANUFACTURING U.S.A., Inc.及びHINO MOTORS SALES U.S.A., Inc. は、2023年10月25日に、和解金237.5百万米ドルを支払うことを内容とする和解契約を、当社の2010年から2019年モデルのエンジンを搭載し、米国内で販売・賃貸されたオンロード車両を購入した者又は賃借した者との間で締結しました。2024年4月1日に裁判所は、和解契約を最終承認し、同年5月2日に和解が確定しました。

(8)カナダの集団訴訟に関する和解契約の締結

「第2 事業の状況 3. 事業等のリスク (10) エンジン認証不正問題」のとおり、過去の不正行為等に起因して損害を被ったなどとして、カナダブリティッシュコロンビア州及び同ケベック州において提起されていた暫定的な集団訴訟について、当社、並びに当社の子会社であるHINO MOTORS MANUFACTURING U.S.A., Inc.、HINO MOTORS SALES U.S.A., Inc. 及び HINO MOTORS CANADA LTD. は、2024年11月13日に、和解金55百万カナダドルを支払うことを内容とする和解契約を、当社の2010年から2019年モデルのエンジンを搭載し、カナダ国内で販売・賃貸されたオンロード車両を購入した者又は賃借した者との間で締結しました。当該和解契約は、2025年5月6日にブリティッシュコロンビア州上級裁判所の実質的な承認を受け、同年6月2日にケベック州上級裁判所の承認を受けました。

(9)米国のエンジン認証問題に関する米国当局との和解契約の締結

「第2 事業の状況 3. 事業等のリスク (10) エンジン認証不正問題」のとおり、当社の米国市場におけるエンジンの排ガス認証試験及び性能の問題について、当社は2025年1月16日に、米国司法省（DOJ）との間で、刑事和解契約の締結に至りました。同契約において、当社は有罪を認めるとともに、調査協力による大幅な減額を反映した、総額5億2,176万米ドルの刑事制裁金を支払うことに合意し、2025年3月19日に刑事和解契約の効力が発生しました。

また、2025年1月16日、当該問題について、当社及び当社の子会社であるHINO MOTORS MANUFACTURING U.S.A., Inc.及びHINO MOTORS SALES U.S.A., Inc.は、米国当局及びカリフォルニア当局との間で、民事和解契約の締結に至りました。同契約において、当社及び当社米国子会社は、DOJ、米国環境保護庁（EPA）、米国運輸省道路交通安全局（NHTSA）及び米国国土安全保障省税関・国境取締局（CBP）を含む米国当局に対し総額4億4,250万米ドル、カリフォルニア州大気資源局（CARB）及びカリフォルニア州司法長官室（California State Attorney General's Office）を含むカリフォルニア州当局に対し総額2億3,650万米ドルの民事制裁金等を支払うことに合意しております。

(10)豪州の集団訴訟に関する和解契約の締結

「第2 事業の状況 3. 事業等のリスク (10) エンジン認証不正問題」のとおり、当社車両用エンジンの排ガス性能基準の違反に関する詐欺行為等に起因して損害を被ったなどとして、豪州ビクトリア州上級裁判所において提起されていた集団訴訟について、当社及び当社の子会社であるHino Motor Sales Australia Pty Ltdは、2025年2月14日に、和解金87百万豪ドルを支払うことを内容とする和解契約を、2003年1月1日から2022年8月22日までの期間に製造された当社のディーゼルエンジンを搭載したオンロード車両を2023年4月17日までに豪州で購入、リース、又はその他の方法で取得した者との間で締結しました。

(11)不動産売買契約の締結

当社は、2025年2月28日、経営資源の有効活用と資産効率向上のため、固定資産の一部である以下の不動産について、野村不動産株式会社に譲渡する不動産売買契約を締結し、同日引渡しを実施いたしました。

・譲渡資産の内容

譲渡資産の内容および所在地	帳簿価額	譲渡益	現況
土地 15.5万㎡ 所在地 東京都日野市日野台3丁目1番地1	約0.2億円	約340億円	工場用地 (日野工場の一部)

6【研究開発活動】

日野グループは、HINO基本理念において「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」を会社の使命とし、人流・物流の課題の解決を通じて、持続可能な社会の実現に貢献しています。

技術・技能の継承と創造・革新・改善を続け、安全かつ高品質で、お客様のビジネスのお役に立つ商品・サービスを提供しています。

また、物流と人流を支える事業活動を通じて、お客様・社会の課題解決に積極的に取り組んでいます。

2022年3月に確認、公表したエンジン認証申請における不正行為においては、お客様、仕入先様はじめ、全てのステークホルダーにご迷惑をお掛けしました。信頼回復に向けた、抜本的な再発防止および、コンプライアンス・ファーストの企業体質再構築に取り組んでおります。

セグメントごとの研究開発活動を示すと次のとおりであります。

(日本)

[最近の新製品、新技術]

- (1) 持続可能な豊かで住みよい街づくりに貢献する新たな取り組みとして、ごみ収集業界向けソリューションサービスの提供を開始いたしました。また、神奈川県葉山町にて、本サービスの提供を開始しています。私たちの暮らしを支えるごみ収集業務は、人口減少や高齢化を背景とした人手不足に加え、収集漏れの際の確認作業に多くの時間を要するといった作業負担に関する課題を抱えています。また、その運用体制や管理システムは各自治体が独自に最適化しているため、業界全体として効率的・抜本的な業務改善が進みにくくなっています。このような課題の解決に向け、株式会社ユニ・トランド（以下 ユニ・トランド）と協業し、ごみ収集に特化した作業車両の動態管理サービスを開発しました。本サービスでは、ごみ収集車両に専用の機器を取り付けることで位置情報を取得し、走行ルートを地図上にリアルタイムで記録します。これにより、あらかじめ設定したルートと実際の走行ルートの対比や未収集のエリアを可視化でき、システムを通して現場と管理者の迅速かつ正確な情報共有が可能となります。また、オプションとして、集めたデータを日野、ユニ・トランドの両社が分析し、作業員の配置や収集ルートの見直しをサポートすることで、さらなる業務の効率化に貢献します。日野は、地域の皆様と実証実験等を行いながら、持続可能なソリューションを検討してきました。今後も、お客様に寄り添った課題解決に貢献していきます。
- (2) 中型トラック「日野レンジャー」を一部改良し発売しました。今回の改良では、サイトアラウンドモニタリングシステム（SAMS）に、従来から搭載済みの出会い頭警報（FCTA）に加え、左折時に左側方の移動物を検知する左折巻き込み警報（BSIS）および、車線変更時にミラーでは確認しにくい左右側方の移動物を検知する車線変更警報（BSD）を新規追加しました。これにより、右左折時や車線変更時に衝突の危険性が高まった際、ブザー音とピラー部の表示灯でドライバーに注意を促すことで、安全運転のサポートを行います。これらは全て標準装備となります。また、法規対応としてバックカメラ・モニターを標準装備しています。
- (3) 中型観光バス「日野メルファ」を一部改良し、発売しました。今回の改良では、法規対応としてバックカメラ・モニターを標準装備しています。
- (4) 大型トラック「日野プロフィア」を一部改良し、発売しました。今回の改良では、サイトアラウンドモニタリングシステム（SAMS）に、従来から搭載済みの出会い頭警報（FCTA）に加え、左折時に左側方の移動物を検知する左折巻き込み警報（BSIS）および、車線変更時にミラーでは確認しにくい左右側方の移動物を検知する車線変更警報（BSD）を新規追加しました。また、法定3要素（時間・距離・速度）の記録に特化した小型かつシンプルなデジタルタコグラフや、法規対応としてバックカメラ・モニターを装備しています。これらは全て標準装備となります。加えて、Pro Shift 12搭載車は、23年モデルからさらに変速制御を最適化しています。

- (5) 小型BEVトラック「日野デュトロ Z EV」を一部改良し、発売しました。超低床・前輪駆動小型BEVトラック「日野デュトロ Z EV」は、2022年6月の販売開始から主に「物流のラストワンマイル」の現場を支え、ドライバーの疲労負担軽減やカーボンニュートラルに貢献してきました。今回の改良では、従来モデルをご使用いただいたお客様ならではの声をスピーディーに反映し、物流現場での使い勝手をさらに高めています。日野は今後もお客様目線で課題を捉え、物流現場における使い勝手の良い製品を投入することで、お客様に貢献し、豊かで住みよい持続可能な社会の実現に取り組んでまいります。

改良点

1. 標準設定

- ・荷台後扉へのスマートエントリーシステム導入（ウォークスルーバンのみ）

ポケットなどに携帯していれば、キーを取り出さずにドアの施錠・解錠ができるスマートエントリーシステムをウォークスルーバンの荷台後扉にも導入、荷台開閉時の手間を削減。

- ・ルームミラーモニター表示設定変更

イグニッション（モーターを始動する装置、以下I/G）OFF時のルームミラーモニター表示状態の記憶が可能に。従来のモニター表示は、I/Gを再起動すると常に非表示となる仕様だったが、今回の改良によって、I/G OFF時にモニターを表示していた場合は再起動時もモニターが表示され、モニター表示のスイッチ操作が不要となる。

- ・スイッチレイアウト変更

使用頻度に合わせたスイッチ位置に変更することで、ドライバーの使い勝手をサポート。ウォークスルーバンでは、使用頻度の高い「庫内灯」スイッチを運転席から自然に手の届く位置に変更している。（アルミバンの庫内灯スイッチは庫内にのみ設定）

- ・ラジオアンテナ長の短縮

アンテナの長さを短縮することで、高さのない駐車場への進入時などアンテナを横に倒す際にも、車両からのみだし幅を抑えることができ、他車両や障害物への干渉を改善する。

- ・法規対応

側面衝突時の乗員保護や感電防止の対策などを実施

2. オプション設定

- ・車両後方部への普通充電口移設（ウォークスルーバンのみ）

車両前面にある普通充電口は、車両右側リヤタイヤ後部に移設可能（急速充電口はいずれの場合も車両前面）。お客様の使用環境に合わせて車両後方からの充電ニーズにも対応。なお、電動商用車および充電器などの周辺機器の導入や、安心かつ効率的な稼働のために重要なエネルギーマネジメントは、日野のグループ会社であるCUBE-LINXのソリューションを引き続きご利用いただけます。

- (6) 持続可能な豊かで住みよい街づくりに貢献する取り組みとして、2024年4月に提供開始したごみ収集業界向けソリューション「GOMIRUTO（ごみると）」に、「タスク管理サービス」を追加しました。事業系ごみの収集運搬においては、ごみの種類や量に基づいて料金が定められる場合が多く、顧客別・品目別の収集量を早く正確に把握することが求められています。しかしながら、それらの情報を紙のリストに記入している収集現場がまだまだ多いため、事業者は「ドライバーによる記入作業に手間がかかる」、「事務所での集計作業に時間がかかり、入力ミスが発生しやすい」といった困りごとを抱えています。「GOMIRUTO」では、これまで位置情報を軸とした動態管理サービスを提供してきましたが、顧客ごとに定められた作業内容や収集量、その日の訪問リストといった「収集タスク情報」の記録と伝達を支援する「タスク管理サービス」を追加することにより、事業系ごみ収集に関する課題解決に貢献します。

「タスク管理サービス」では、「収集タスク情報」を従来の紙への記入からタブレットでの入力、またはごみ収集車両に搭載された重量センサーとの連携による自動入力に置き換えることで、収集現場の作業負担を軽減します。また収集現場で入力された情報は、事務所や他ドライバーにリアルタイムで共有されるため、情報待ちによる事務作業の停滞や手作業による入力ミスを解消するとともに、ドライバー間の相互応援も促進し、事業系ごみ収集全体の業務品質向上と効率化を実現します。

会社や店舗などが事業活動を行うことにより発生するごみ

- (7) バッテリーEV (BEV) フルフラット路線バス「日野ブルーリボン Z (ズィー) EV」を、発売しました。「日野ブルーリボン Z EV」は、バッテリーとモーターによる走行で、排気ガス・CO2を排出しないゼロエミッションを実現しています。低騒音・低振動のスムーズな走りは、お客様の快適性向上だけではなく、ドライバーの運転疲労軽減にも寄与します。小型化したバッテリーは屋根上および最後部の座席下に収納、また、リヤアクスルの左右それぞれにモーターを内蔵した「ハブモーター付きドロップアクスル」を採用することで、最前部から最後席までステップがないバリアフリーのフルフラットフロアを実現しました。これにより、段差を気にすることなくすべての客席にアクセスが可能となり、お客様の利便性や安全性が大幅に向上しました。

また、「日野ブルーリボン Z EV」では、日野のグループ会社であるCUBE-LINXが提供する、商用電動車の導入・利用に関するワンストップサービス「エモぶらっと」をご利用いただけます。本車両の運行にあたり必要な充電器や電力設備、工事手配はもちろんのこと、建物側と合わせた電力の見える化やCO2の削減など、お客様の稼働をサポートします。

<車両の特長>

1. フルフラットフロア

リヤアクスルの左右それぞれにモーターを内蔵した「ハブモーター付きドロップアクスル」を採用し、フロアを低床化しました。また、高電圧バッテリーパックを車両の屋根上と最後部の座席下に分散して配置することで、フロアレイアウトの自由度を高め、最後部席まで段差のないバリアフリー化を実現しています。

2. 航続距離

ディーゼルエンジンモデルの「日野ブルーリボン」と同等の動力性能を確保しながら、路線バスで使用される航続距離をカバーしています 1。バッテリー充電は国内主流の350Vで充電できる高電圧バッテリーを採用し、3.2時間 2で20%の残量から80%まで充電が可能です。

3. 外部給電

「日野ブルーリボン Z EV」と、電力を取り出す外部給電器（別売）を接続することで家庭用電源として使用可能になり、災害などによる非常時には救援車として電力供給を行うことができます。（V2L機能 3）

4. 安全機能

事故の抑制に貢献するフロントブラインドスポットモニター 4を装備し、死角になりやすい車両直前の歩行者や自転車を検知し、自車と近づくと警告表示でドライバーに注意喚起を行います。また、衝突の可能性があると判断した場合、警告表示に加え、シートバイブレーターで注意を促します。

EDSS 5による緊急停車時には、電動パーキングブレーキが自動で作動する機能を採用し、坂路などでの緊急停車時の安全性が向上しました。

- 1 航続距離は、外気温、冷暖房の使用、乗車人数などの影響により短くなります
- 2 急速充電 (CHAdeMO Ver1.0)、外気温20℃・充電出力50kwの場合
- 3 Vehicle to Loadの略称。日本国内の主流の規格 (EVPS-004: 2014) に対応
- 4 自車速10km/h以下 警報対象速度: 歩行者3~5km/h 自転車3~10km/hで作動
- 5 Emergency Driving Stop System/ドライバー異常時対応システム

- (8) 国産で唯一の小型ノンステップバス「日野ポンチョ」を一部改良し、発売しました。今回の改良では、法規対応としてバックカメラ・モニターを標準装備しています。「日野ポンチョ」は広いフルフラットエリアを持つ小型ノンステップバスです。前後のオーバーハングが短く小回り性能に優れるため狭い道でもスムーズに走行でき、全国でコミュニティバスとして数多く採用されています。

〔最近の主な成果〕

- (1) 2023年7月に提供を開始した「自家用有償旅客運送の運行管理受託サービス」の拡充に向け、通信型ドライブレコーダーを用いた運行管理業務の実証実験を実施しました。

1. 実証実験の背景・狙い

少子高齢化や人口減少により、特に地方部においては公共交通の維持が困難になるなど、人の移動を取り巻く環境は厳しいものになっています。これに伴い、内閣官房が実施するデジタル行財政改革会議にて、従来の自家用有償旅客運送制度（自治体ライドシェア）を利用しやすい制度へ改善することを決定し、2024年4月までに現行制度の一部改善や改正等が実施されています。

日野は、自家用有償旅客運送における働き方の改善や交通空白地の解消を目指した取り組みを推進するため、通信型ドライブレコーダーを用いた運行管理業務の実証実験を実施します。本実証では、乗務前後の法定業務だけではなく、運転・運行状況の見える化を実現することで、自家用有償旅客運送に従事するドライバーとの連携強化を図るとともに、蓄積したデータをもとにした安心・安全な運行のサポートを目指します。

2. 実証実験の概要

- ・期 間：2024年7月1日～2025年1月（約6ヵ月）
- ・場 所：石川県小松市、鳥取県智頭町、兵庫県朝来市
- ・台 数：2台（小松市）、3台（智頭町）、2台（朝来市）

3. 実証実験の内容

(1) 通信型ドライブレコーダーを搭載

株式会社プレミア・ブライコネクト（以下 プレミア・ブライコネクト社）と連携し、同社が提供している通信型ドライブレコーダーを車両に搭載。本ドライブレコーダーはGPSやみちびき、GLONASSといった測位システムに対応し、精度の高い位置情報の測位および速度を算出することで、ドライバーの走行状況を運行管理者がリアルタイムで把握。また、急挙動を検知した場合、音声にてドライバーへ注意と警告を促す。

(2) イベントの記録・日報の作成

ドライブレコーダーで取得したさまざまな運行・運転データをクラウドサーバー上に保存し、トラブルや事故、急挙動が発生した位置情報や速度のほか、発生時の静止画やその前後の動画を運行管理者が即座に確認可能。また、車両やドライバーの情報、運転経路、運転評価、走行履歴などを自動で作成し、運行状況を見える化と業務を効率化。蓄積された運行・運転データは、ドライバー講習や運営主体への助言にも活用。

(3) スマホアプリ「Pdrive DRV」、「Pdrive MGR」との連携

プレミア・ブライコネクト社より提供されているアプリと連携し、安全運転診断ほか、クラウドにアップロードされた映像を確認することも可能。

- (2) 新東名高速道路で大型トラックを用いた自動運転技術の公道実証を開始

豊田通商株式会社（以下：豊田通商）、先進モビリティ株式会社（以下：先進モビリティ）、日本工営株式会社（以下：日本工営）、みずほリサーチ&テクノロジーズ株式会社（以下：みずほリサーチ&テクノロジーズ）の4社は、「自動運転レベル4 1等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト（RoAD to the L4）」の「高速道路における高性能トラックの実用化に向けた取り組み（テーマ3）」を2021年度に経

済産業省および国土交通省から受託するとともに、直近では国土交通省事業「高速道路における路車協調による自動運転トラックの実証実験」3の実験車両協力者として採択されるなど、自動運転レベル4トラックの社会実装に向けて取り組んでいます。

このたび、日野自動車株式会社（以下：日野）は、いすゞ自動車株式会社（以下：いすゞ）、三菱ふそうトラック・バス株式会社（以下：三菱ふそう）、UDトラックス株式会社（以下：UDトラックス）の商用車メーカーとともに、新東名高速道路で自動運転技術を用いた大型トラックによる走行実証を、実施しました。

1. プロジェクトの経緯と目的

ドライバー不足などの社会課題解決に向け、本プロジェクトの受託者である4社は、メーカー4社および物流事業者をはじめとする関係者とともに、官民一体で2026年度以降の幹線道路における自動運転トラックの社会実装を目指しています。これまで、経済産業省および国土交通省による「トラック隊列走行の社会実装に向けた実証」4(2016～2020年度)を行い、後続車の運転席を無人とした状態でのトラックの隊列走行技術を実現しました。現在実施中の2021年度から2025年度における取り組みにおいては、高速道路周辺の物流施設やサービスエリア・パーキングエリアなどの中継エリア間における単独での無人走行の実現を目指し、その際に必要な外部インフラ機器からの支援、監視・管理などの運用、車両機能の検証を行っています。

2. 実証の概要

今回の実証では、新東名高速道路の駿河湾沼津サービスエリア～浜松サービスエリア間において、自動運転を社会実装する際に必要となる、複数の機能の確認や検証を個別に行います。具体的には、出発・到着地点において自動で発車・駐車を行う自動発着システムや、緊急時に停止するための制動機能をはじめ、道路周辺に設置されている ITS スポット 5 などの路側機器から発信される故障車や落下物情報等の有用性、走行時の遠隔監視機能などを確認・検証していきます。

3. 今後の取り組み

今回の実証における評価結果を踏まえ、本プロジェクトの最終年度となる 2025 年度は、サービスエリアでの発車から本線の合流・車線変更、目的地への駐車までを、より実際の走行に近い形で検証する予定です。また、今後は経済産業省が主導する「デジタルライフライン全国総合整備計画」におけるアーリーハーベストプロジェクト「自動運転サービス支援道の設定」 6 の一つである、自動運転車優先レーンを活用した実証実験を実施していく予定です。

- 1 自動運転レベル 4 とは、特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態と定義されている。

(参考) 国土交通省 HP: <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001377364.pdf>

- 2 無人自動運転サービスの実現および普及に向けて、4 つの取り組み(テーマ 1～4)が設定されており、「高速道路における高性能トラックの実用化に向けた取り組み(テーマ 3)」はそのうちの一つ。

(参考) 経済産業省 HP:

https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/automobile/Automated-driving/automated-driving.html

- 3 国土交通省 HP: https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001845.html

- 4 国土交通省 HP: https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000362.html

- 5 ITS (Intelligent Transport Systems)。交通情報を提供するためのインフラで、道路上に設置された情報通信装置。ドライバーはリアルタイムの交通情報や安全情報を受け取ることができる。

- 6 経済産業省 HP:

https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/digital_architecture/lifeline.html

- (3) 大成ロテック株式会社(以下 大成ロテック)と日野自動車株式会社(以下 日野)は、次世代道路技術の早期実装を目指した取り組みを開始しました。大成ロテックは、新たな舗装技術の研究・開発から実用化・普及までの期間を大幅に短縮し、カーボンニュートラルや長寿命化など、わが国の課題解決に資する舗装技術を早期に社会実装することを目指し、福島県田村市に舗装の耐久性を評価する走路(以下、舗装評価路)を新しく建設しました。日野は、CASE 1 技術を活用したお客様起点のソリューションの実現を目指し、舗装評価路にて自動運転荷重車両(自動運転レベル4相当 2)の無人走行試験を開始しました。両社は、舗装評価路において自動運転荷重車両の運行テストを重ね、2025年夏頃をめどに5台の自動運転荷重車両の無人運行による舗装の耐久性試験 3を実施することを目指します。5台の自動運転荷重車両による24時間連続稼働は国内で初めてで、舗装の耐久性を短期間で評価できるほか、省人化による生産性向上に寄与します。

施設について

舗装評価路は、舗装の耐久性を短期間で評価できる国内民間企業初の施設です。効率的な運用を行うため、舗装評価路に近接して自動運転荷重車両の駐車と点検・整備を行う"トラックヤード"と"給油施設"を備えています。

<研究施設の概要>

所在地: 福島県田村市常葉町山根字宇藤1-9

敷地面積: 約14.4ha

自動運転荷重車両について

今回使用する自動運転荷重車両は、ベース車両である大型トラック「日野プロフィア」に自動運転技術を搭載し、舗装評価路を40km/hで走行します。自動運転荷重車両の走行位置や経路をLiDAR 4、GNSS 5データ、カメラで把握し、通信による制御により安全な車間距離を保ち、人および障害物を検知すると停止します。また自動運転荷重車両は、トラックヤードからの入退場(舗装評価路からトラックヤード内部まで)を自動運転で移動します。

- 1 C=Connected（コネクティッド・接続性）、A=Autonomous（自動運転）、S=Shared（シェアード・共有）、E=Electric（電動化）の頭文字からとった造語。新しい領域で技術革新、自動車業界を取り巻く変革の動き（トレンド）のこと
- 2 限定領域内の無人走行を想定した自動運転
- 3 舗装は交通荷重（自動車の輪荷重）を繰り返し受けることにより疲労破壊を生じ、舗装にひび割れが発生します。高速道路や国道、県道、市町村道などの道路に新たな技術を適用し、普及させるためには疲労破壊に至るまでの輪数を確認する必要があります。本施設では、実際に舗装上に大型車を走行させて、舗装にひび割れが発生し疲労破壊に至るまでに通過する輪数（疲労破壊輪数）を実験的に確認します。
- 4 Light Detection And Ranging、周辺環境の立体的な様子を捉える技術や機器
- 5 Global Navigation Satellite System、GPSなどの全地球衛星測位システム

- (4) 苫小牧栗林運輸株式会社（以下 苫小牧栗林運輸）と日野自動車株式会社（以下 日野）と株式会社三井E&S（以下 三井E&S）は、国土交通省の令和5年度港湾技術開発制度である「コンテナヤード内横持トレーラー 1運行の高度化に関する技術開発」の実証実験を1月11日～13日に苫小牧港東港区苫小牧国際コンテナターミナルで実施しました。港湾では、物流の2024年問題を起点とする労働力不足の深刻化に加え、苫小牧港をはじめとする地方港においては作業者の高齢化も進行しており、労働環境の改善、安全性の向上、さらには次世代を担う若い働き手の確保が必要になっています。こうした課題解決に向け、苫小牧港での港湾物流を担う苫小牧栗林運輸、車両を提供する日野、コンテナターミナルマネジメントシステムを構築する三井E&Sの3社は、船から降ろしたコンテナの蔵置場所までの運搬および、蔵置場所から船積み場所までのコンテナ運搬を行う横持ちトレーラーの運行を高度化する実証実験を行いました。現在、港ではドライバーが紙の指示書に基づき車両運行を行っていますが、実証実験では運転補助機能 2付きの横持ちトレーラーがターミナルオペレーションシステム 3（以下 TOS）からの作業指示を受けて運行します。これにより、乗員は作業負担が軽減され、走行時の安全確保に集中することができます。このように高度化した運行を実際のオペレーションを通して実施し、以下の項目を検証することによって、開発した技術の作業性・有用性を確認しました。

検証内容

- ・TOS、車両管制システム 4、車両のデータ連携
- ・ガントリークレーンやRTG 5といった港湾資機材への正着連携
- ・車外からの車両管制端末による車両前後調整やコンテナ向きの違いに対応する車両転回など実オペレーションに即した運用

運転補助機能付き車両

大型トラック「日野プロフィア」をベースにGNSS 6データや複数の3DLiDAR 7、白線検知カメラなどの運転補助機能を搭載しています。これらを複合的に活用することで、刻々と変化する港湾の環境においても自己位置把握や港湾機器への正着を可能にしました。

- 1 ターミナル内のコンテナ移動に使われるトレーラー
- 2 特定条件下においてシステムが全ての運転操作を実施する。搭乗した監視員が周辺安全監視を行うとともに、異常時にシステムからの警報に対して監視員が適切に対応する。
- 3 コンテナの積み降ろし作業、搬入・搬出等を一元的に管理するシステム
- 4 運転補助機能付き横持トレーラーの運行管理や目的地指示等の管制を行うシステム
- 5 コンテナヤード内でコンテナの運搬（積み/降ろし）を行うクレーン
- 6 Global Navigation Satellite System、GPSなどの全地球衛星測位システム
- 7 Light Detection And Ranging、周辺環境の立体的な様子を捉える技術や機器

以上、当連結会計年度の「日本」セグメントの研究開発費の総額は、53,643百万円であります。

（アジア）

主にASEANを主な市場とする車両について、現地で商品化に向けた開発を行っております。

当連結会計年度の「アジア」セグメントの研究開発費の総額は、1,311百万円であります。

（その他）

該当事項はありません。

第3【設備の状況】

1【設備投資等の概要】

当社グループは当連結会計年度において、生産・開発体制の強化、国内販売会社における拠点新設・リニューアル、海外工場の製造設備の導入を中心とした設備投資（無形固定資産への投資を含む）を71,019百万円実施いたしました。

セグメント別の設備投資の内訳は以下のとおりであります。

（日本）

「日本」セグメントにおいては、生産能力増強・開発体制の強化、国内販売会社における拠点新設・リニューアルを中心に48,708百万円の設備投資（無形固定資産への投資を含む）を実施いたしました。

（アジア）

「アジア」セグメントにおいては、生産体制の強化を中心に13,148百万円の設備投資（無形固定資産への投資を含む）を実施いたしました。

（その他）

「その他」セグメントにおいては、米国における新製品対応設備の取得を中心に9,162百万円の設備投資（無形固定資産への投資を含む）を実施いたしました。

2【主要な設備の状況】

当社グループにおける主要な設備は次のとおりであります。

（1）提出会社

2025年3月31日現在

事業所名 （所在地）	セグメント の名称	設備の内容	帳簿価額（百万円）						従業員数 （名）
			建物 及び構築物	機械装置 及び運搬具	土地 （面積千㎡）	リース資産	その他	合計	
本社および 日野工場 （東京都 日野市）	日本	部品生産設備	11,249 <0>	3,544 <4>	18 (178) <->	-	3,857 <0>	18,669 <4>	4,419
羽村工場 （東京都 羽村市）	日本	トラック、トヨタ 向け車両生産設備 （注）3	14,442 <0>	17,713 <0>	1,767 (750) <->	117	4,196 <0>	38,237 <0>	3,087
新田工場 （群馬県 太田市）	日本	エンジン、部品生 産設備	17,769 <0>	9,376 <0>	4,905 (567) <->	-	984 <6>	33,036 <7>	2,293
古河工場 （茨城県 古河市）	日本	トラック、部品生 産設備	29,114 <->	3,937 <->	7,960 (849) <->	-	666 <->	41,678 <->	1,502

(2) 国内子会社

2025年3月31日現在

会社名 (所在地)	セグメント の名称	設備の内容	帳簿価額(百万円)						従業員数 (名)
			建物 及び構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	リース資産	その他	合計	
福島製鋼㈱ (福島県 福島市、他)	日本	部品生産設備 (注)3	2,512	3,260	4,276 (241) <173>	-	245	10,294 <241>	614
㈱理研鍛造 (群馬県 前橋市、他)	日本	部品生産設備 (注)3	757	1,363	199 (59)	-	459	2,780	276
㈱ソーシン (埼玉県 入間市、他)	日本	部品生産設備	3,575	3,358	2,116 (128)	1	206	9,258	777
㈱武部鉄工所 (神奈川県 厚木市)	日本	部品生産設備	2,171	1,558	250 (74)	-	2,089	6,070	428
㈱トランテック ス (石川県 白山市、他)	日本	トラック架装生産 設備	1,529	1,939	3,321 (141)	-	107	6,896	827
日野セールスサ ポート㈱ (東京都 日野市)	日本	販売会社への賃貸 用設備 (注)3	31,472	-	49,410 (592)	-	0	80,884	0

(3) 在外子会社

2025年3月31日現在

会社名 (所在地)	セグメント の名称	設備の内容	帳簿価額(百万円)						従業員数 (名)
			建物 及び構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	リース資産	その他	合計	
日野モータース マニユファク チャリング タ 일랜드㈱ (タイ・サムト プラカン、他)	アジア	トラック・バス・ 部品生産設備	8,091	9,164	11,286 (769)	-	569	29,111	1,949
日野モータース マニユファク チャリング イ ンドネシア㈱ (インドネシ ア・プルワカル タ、他)	アジア	トラック・バス生 産設備	2,545	4,715	1,933 (294)	-	1,609	10,803	1,603
日野モータース マニユファク チャリング U.S.A.㈱ (アメリカ・ミ シガン州、他)	その他	トラック・部品生 産設備	11,202	3,824	1,629 (1,435)	-	1,239	17,895	1,742

(注) 1. 帳簿価額のうち「その他」は工具器具備品及び貸与資産であり、建設仮勘定を含んでおりません。

2. 上記中<内数>は、連結会社以外への賃貸資産であります。

3. 土地及び建物の一部を賃借しており、連結会社以外からの賃借土地面積は97千㎡であります。

3【設備の新設、除却等の計画】

当社グループの設備投資については、今後の生産計画、需要予測、投資効率等を総合的に勘案して計画しております。

(1) 重要な設備の新設等

会社名	セグメント の名称	所在地	設備の内容	投資予定金額（百万円）		資金調達 方法	着手及び完了予定	
				総額	既支払額		着手	完了
日野自動車㈱	日本	東京都 日野市	生産設備等	40,000	-	自己資本	2025年 4月	2026年 3月

(2) 重要な設備の除却等

重要な設備の除却等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】

【株式の総数】

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	1,400,000,000
計	1,400,000,000

【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数 (株) (2025年3月31日)	提出日現在発行数(株) (2025年6月24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	574,580,850	574,580,850	東京証券取引所 プライム市場 名古屋証券取引所 プレミアム市場	単元株式数 100株
計	574,580,850	574,580,850	-	-

(2) 【新株予約権等の状況】

【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

【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)
2001年8月31日 (注)	122,300	574,580	33,143	72,717	33,143	64,307

(注) トヨタ自動車株式会社を割当先とした第三者割当増資による増加(払込期日2001年8月30日)

発行価格 542円

資本組入額 271円

(5) 【所有者別状況】

2025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・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）	-	21	42	545	265	150	45,260	46,283	-
所有株式数（単元）	-	864,052	81,548	3,077,816	905,800	3,317	811,408	5,743,941	186,750
所有株式数の割合 （％）	-	15.0	1.4	53.6	15.8	0.1	14.1	100.0	-

(注) 自己株式426,758株は、「個人その他」に4,267単元及び「単元未満株式の状況」に58株含まれております。

(6) 【大株主の状況】

2025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 (%)
トヨタ自動車株式会社	愛知県豊田市トヨタ町 1	287,897	50.14
日本マスタートラスト信託銀行株式 会社(信託口)	東京都港区赤坂 1 - 8 - 1 赤坂インターシ ティ A I R	59,121	10.30
株式会社日本カストディ銀行(信託 口)	東京都中央区晴海 1 - 8 - 12	18,746	3.27
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505001(常任代理人 株式 会社みずほ銀行決済営業部)	ONE CONGRESS STREET,SUITE 1 , BOSTON, MASSACHUSETTS(東京都港区港南 2 -15- 1 品川インターシティ A 棟)	9,717	1.69
HSBC BANK PLC A/C M AND G (ACS) VALUE PARTNERS CHINA EQUITY FUND (常任代理人 香港上海銀行東京支 店カストディ業務部)	8 CANADA SQUARE, LONDON E14 5 HQ(東 京都中央区日本橋 3 -11- 1)	7,852	1.37
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505223(常任代理人 株式 会社みずほ銀行決済営業部)	P.O. BOX 351 BOSTON MASSACHUSETTS 02101 U.S.A.(東京都港区港南 2 -15- 1 品川インターシティ A 棟)	4,410	0.77
JP MORGAN CHASE BANK 385781(常任 代理人 株式会社みずほ銀行決済営 業部)	25 BANK STREET, CANARY WHARF, LONDON, E14 5JP,UNITED KINGDOM(東京 都港区港南 2 -15- 1 品川インターシ ティ A 棟)	3,839	0.67
STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY 505234(常任代理人 株式会 社みずほ銀行 決済営業部)	1776 HERITAGE DRIVE, NORTH QUINCY, MA 02171,U.S.A.(東京都港区港南 2 -15- 1 品川インターシティ A 棟)	3,582	0.62
日野自動車従業員持株会	東京都日野市日野台 3 - 1 - 1	3,227	0.56
東京海上日動火災保険株式会社	東京都千代田区大手町 2 - 6 - 4	3,000	0.52
計	-	401,393	69.91

(注) 上記各信託銀行所有株式数は、すべて信託業務に係る株式の総数です。各信託銀行所有株式数のうち株主名簿上所有株式数が最も多い名義分は、それぞれ次のとおりです。

日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口) 59,121千株(所有株式数の割合10.30%)
株式会社日本カストディ銀行(信託口) 16,813千株(所有株式数の割合 2.93%)

(7) 【議決権の状況】

【発行済株式】

2025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)	[自己保有株式] 普通株式 426,700	-	-
	[相互保有株式] 普通株式 186,900	-	
完全議決権株式 (その他)	普通株式 573,780,500	5,737,805	-
単元未満株式	普通株式 186,750	-	-
発行済株式総数	574,580,850	-	-
総株主の議決権	-	5,737,805	-

【自己株式等】

2025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 (%)
(自己保有株式) 日野自動車(株)	東京都日野市日野台 3 - 1 - 1	426,700	-	426,700	0.07
(相互保有株式) 徳島日野自動車(株)	徳島県板野郡松茂町笹木野 字八北開拓203 - 1	30,500	-	30,500	0.01
澤藤電機(株)	群馬県太田市新田早川町 3	93,000	-	93,000	0.02
千代田運輸(株)	東京都日野市日野台 1 - 21 - 1	40,000	-	40,000	0.01
埼玉機器(株)	埼玉県さいたま市中央区下 落合 7 - 1 - 3	23,400	-	23,400	0.00
計	-	613,600	-	613,600	0.11

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7号に該当する普通株式の取得

(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】

該当事項はありません。

(3)【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

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	907	417,657
当期間における取得自己株式	52	24,061

(注) 当期間における取得自己株式には、2025年6月1日からこの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株式は含まれておりません。

(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 (株式報酬の実施)	-	-	-	-
保有自己株式数	426,758	-	426,810	-

(注) 当期間における保有自己株式数には、2025年6月1日からこの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株式は含まれておりません。

3 【配当政策】

当社は、財務体質の強化を図りつつ、毎期の業績、新規投資等を勘案しながら、連結配当性向30%を目安に安定的・継続的に行うよう努めていきます。

当社の剰余金の配当は、中間配当及び期末配当の年2回を基本方針としており、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。

尚、当社は株主への機動的な利益還元を可能とするため、取締役会の決議によって、会社法第459条第1項各号に掲げる事項を定めることができる旨を定款に定めております。

当事業年度の剰余金の配当につきましては損失計上により利益剰余金がマイナスとなりましたため、誠に遺憾ながら無配といたしました。内部留保資金については、新製品の開発を含む商品力の強化、生産設備の更新、改善等、将来の持続的な成長へ向けた投資に活用いたします。

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】

当社グループは、人流や物流を担うトラック・バスの製造・販売を行う企業として、会社の使命を「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」としてとっております。そして、一人ひとりが大切にすべき価値観とあるべき姿を「HINOウェイ」としてまとめ全てのステークホルダーの皆様と良好な関係を築き、グローバル企業として持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図るべく、経営の健全性、効率性、及び透明性を確保するための実効性のあるガバナンス体制を構築し、運用しております。

また、当社は「コーポレートガバナンス・コード」に賛同し、その理念や原則の趣旨・精神等を踏まえた様々な施策を講じて、コーポレート・ガバナンスの強化に努めていくことを基本方針としております。

企業統治の体制

1)企業統治の体制の概要とその体制を採用する理由

当社は、監査役制度採用会社であり、取締役会、監査役、監査役会及び会計監査人を設置しております。

当社の取締役会は、2025年6月24日（有価証券報告書提出日）現在、取締役7名（会社法に定める社外取締役4名を含む提出日現在の人数。定款において15名を上限とする定め有）によって構成され、重要な業務執行を決定するとともに、取締役の職務の執行を監督しております。

当社の監査役会は、2025年6月24日（有価証券報告書提出日）現在、監査役4名（会社法に定める社外監査役2名を含む提出日現在の人数。定款において7名を上限とする定め有）によって構成され、監査役が取締役の職務の執行を監査し、経営の監視・監督機能を担っております。

それぞれの体制は以下の通りであります。

取締役会議長：取締役社長 小木曾 聡

取締役会構成員：小木曾 聡、佐藤 直樹、吉田 元一（社外取締役）、武藤 光一（社外取締役）、
中島 正博（社外取締役）、君嶋 祥子（社外取締役）、長田 准

監査役会議長：常勤監査役 木村 巖

監査役会構成員：木村 巖、井上 智子（常勤監査役）、宮崎 直樹（社外監査役）、
松本 千佳（社外監査役）

当社は、2025年6月26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7名選任の件」と「監査役1名選任の件」を提案しており、当該議案が承認可決されると、当社の取締役は7名（会社法に定める社外取締役4名を含む。）となり、監査役は4名（会社法に定める社外監査役2名を含む。）となります。

その場合、当社の取締役会・監査役会の体制は以下の通りとなります。

取締役会構成員：小木曾 聡、佐藤 直樹、吉田 元一（社外取締役）、武藤 光一（社外取締役）、
中島 正博（社外取締役）、君嶋 祥子（社外取締役）、長田 准

監査役会構成員：木村 巖（常勤監査役）、井上 智子（常勤監査役）、宮崎 直樹（社外監査役）、
松本 千佳（社外監査役）

さらに取締役会のスリム化と機動的な業務執行を図るため、2023年2月より本部・領域制の廃止ならびに部の大くくり化・統廃合などにより組織の階層を削減するとともに、各機能にCx0（各機能・役割における責任者。Chief Officer）、または機能長を設置し責任者を明確にして、意思決定の迅速化と権限委譲を進めております。

また、当社及び当社グループの重要な経営方針・戦略に係わる事項の方針を審議・決定するため、取締役社長を議長とし、常勤監査役、及びCx0・機能長等で構成する経営会議を原則毎週1回開催し、意思決定の迅速化を図っています。

当社の経営にあたっては社外取締役4名（いずれも東京証券取引所及び名古屋証券取引所の定めに基づく独立役員）を選任し、取締役会で透明・公正かつ迅速・果断な意思決定を行うための体制を整備しております。また、取締役会に対する監視機能としては経営の適正性・適法性を監視する為、常勤監査役2名に加え、会社法に定める社外監査役2名（うち松本千佳氏は、東京証券取引所及び名古屋証券取引所の定めに基づく独立役員）による客観的な監査が行われております。

そして、当社のコーポレート・ガバナンスの実効性を高め、更なる持続的成長と企業価値の向上に資することを目的として、「コーポレート・ガバナンス委員会」を設置し、社外役員の視点を交えて取締役会の在

り方等に関する議論（必要に応じ取締役会に提言）等を行っており、2024年度においては2回開催いたしました。

なお、当社は取締役会として必要とされるスキルセット（経験・見識・専門性等）を、組織運営のベースとなるスキル（例：企業経営、法務・コンプライアンス・内部統制、財務・会計等）、および当社独自の戦略・ビジョンに紐づけられるスキル（例：研究開発・ものづくり等）から選定し、スキル・マトリックスとして一覧化しています（当社コーポレートガバナンス報告書に掲載）。取締役・監査役の選任にあたっては、前述のスキルセット充足に加えて取締役会構成の多様性と適切な規模を考慮し、的確かつ迅速な意思決定と適材適所の観点より、各人の実績、人格及び見識などを総合的に勘案し持続的成長に貢献できる人材を選任しております。社外役員については、経営の監視・監督機能を充実させる観点から、他社での会社経営の経験、当業界への理解、専門性、独立性等を総合的に勘案して選任しております。また、当社の取締役及び監査役の選任に関する手続といたしましては、取締役及び監査役候補の指名にあたっては、独立社外取締役が委員長を務め、委員の過半数が独立社外取締役で構成される「役員人事案検討会議」において、取締役会に上程する案及び監査役会へ提案する案を作成しております。この案について、取締役会での承認を経て株主総会へ付議し承認を得ております。また、監査役の選任議案の株主総会への付議については監査役会の同意も取得しております。

以上のことから、経営監視機能も十分に構築されていると判断し、現状の体制を採用しております。

)内部統制システムの整備の状況

(a)業務の適正を確保するための体制整備の基本方針および当該体制の運用状況の概要

当社は、エンジン認証不正問題を受け、2022年10月7日に「3つの改革」を進めていくことを公表し、この中でガバナンス改革の一環として、長期にわたって不正に気づけなかったことを踏まえて『内部統制システムの強化』を掲げてこれに取り組むとともに、リスクマネジメントのあり方をはじめとして内部統制システム（業務の適正を確保するための体制）の基本方針を見直し、「業務の適正確保体制の整備の基本方針」として、2023年4月取締役会にて、以下のとおり、決議いたしました。

当社は「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」を会社の使命と定め、人流・物流の課題の解決を通じて、持続可能な社会の実現に貢献します。そのために、「HINO基本理念」、「HINOSステナビリティ方針」、「HINO行動規範」から成る企業理念「HINOウェイ」を定め、「誠実・貢献・共感」を共通する3つの価値観とし、子会社を含めて健全な企業風土を醸成します。

また、ステークホルダーの信頼を得て、持続的成長と企業価値の向上を図っていくため、コーポレート・ガバナンスのさらなる強化が重要と認識し、取締役会運営の改善に不断に取り組みます。

実際の業務執行の場においては、業務プロセスの中に牽制構造も含む問題発見と改善の仕組みを組み込むとともに、またそれを実践する人材の育成に不断の努力を払います。

1. 取締役および使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

(1) 取締役会は、「HINOウェイ」の実践を監督し、取締役および使用人の職務執行が法令および定款に適合することを確保します。

(2) 法令・定款、業務分掌、社内規程に基づき、取締役会及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、取締役間の相互牽制を図ります。

(3) 独立した内部監査組織を設置し、職務執行の適正を確保するための体制の整備・運用状況の評価および業務の適法性、妥当性、効率性についての内部監査を定期的・継続的に行い、必要な改善を図ります。また、内部監査の活動状況・監査結果等については、監査役会および取締役会へ定期的に報告します。

(4) コンプライアンス体制の整備・強化のため、社長を委員長とし全取締役・監査役・外部専門家が参加するコンプライアンス委員会を設置し、コンプライアンスに関する全社的な方針・課題について審議し、「HINO行動規範」の徹底およびそれを支える組織風土の醸成を推進します。

(5) 「HINOウェイ」に基づく「正しい仕事」の実践のため、業務執行を担当する専務役員、Chief Officer (Cx0)、機能長は、各担当分野・役割における業務プロセスの整備と運用に取り組めます。

(6) 法令および社内規程の遵守に関するコンプライアンス上の懸念や問題の早期把握および解決を図ります。内部通報者に対しては不利益がないよう保護を図り、従業員が法令や社内規程への疑問・懸念・違反を発見した場合、職場の上司、専門部署、HINOコンプライアンス相談窓口等の各種相談窓口への報告・相談を安心して行うことができる環境・体制を整備し、運用します。

<運用状況の概要>

(1) 取締役会は、取締役会規程に基づき付議された議案について適切に審議し、取締役および使用人の職務執行の法令および定款への適合、「HINOウェイ」の実践を監督しています。

(2) 取締役会や経営会議をはじめとする会議体において総合的に検討したうえで意思決定を行っています。

(3) 内部監査部が、リスクベースの業務監査や財務内部統制評価等の監査活動を行い、改善を図るとともに、活動状況、監査結果等について監査役会および取締役会に定期的に報告しています。

(4) コンプライアンス委員会を当事業年度において4回開催し、当社グループコンプライアンス計画などの方針・課題について審議いたしました。委員会で承認された計画に基づいてChief Compliance Officer (CCO、チーフ・コンプライアンス・オフィサー)の要請に従い、専務役員、Chief Officer (Cx0)、機能長は、各担当分野・役割におけるコンプライアンスの諸施策（人づくり、組織・風土づくり）を実施しています。また、CCO管轄下のコンプライアンス推進部が社内関連部署と協働して、コンプライアンス委員会において、当社グループのコンプライアンス活動の状況等について報告しています。

(5) 「正しい仕事」の実践のため、専務役員、Cx0、機能長は役割と職務分掌を明確にし、また各部の業務分掌、職務権限を定めるとともに社内規程など業務に関するルールやプロセスの整備、標準化を推進しています。

(6) 内部通報の仕組みとして、国内の社外弁護士事務所を受付窓口とする「HINOコンプライアンス相談窓口」および国際的な専門企業を受付窓口に全世界を対象とする「HINOグローバル・コンプライア

ンス・ホットライン」を運用しています。

2. 取締役の職務の執行に係る情報の保存および管理に関する体制

経営の健全性、効率性および透明性を確保するため、取締役および使用人の職務執行に関する情報について、適切な保存、管理のための体制を構築し、実効的に運用します。

<運用状況の概要>

取締役の職務執行に係る情報の保存および管理については、文書管理に関する社内規定に基づき、各担当部署が適切に管理する体制を構築しています。また、情報セキュリティに関する点検も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

(1) 事業や投資に関わるリスクは、業務執行を担当する各専務役員、CxO、機能長が各担当分野・役割において適切なリスク管理を行うとともに、重要リスクについては取締役会・経営会議等に諮り全社的に管理します。

(2) 上記のほか安全、品質、環境、情報セキュリティ等を含む全てのリスクについて、リスク管理規程に基づき各種会議体において管理するとともに、リスクマネジメント委員会において全社横断的な観点でリスクを識別し、評価・対策の確認をします。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。

(3) 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、適時適正な情報開示を確保します。

<運用状況の概要>

(1) 経営会議において事業や投資に関わるリスクを定期的に検証するとともに、各専務役員、CxO、機能長が適切なリスク管理を行っています。

(2) Chief Risk Officer (CRO、チーフ・リスク・オフィサー)のもと、グループを含めた全社横断的な観点で各部が洗い出したリスクを識別し、評価・対策の確認体制を構築するとともに、従業員一人ひとりのリスク感度を上げ、リスク顕在化の未然防止を図ることを基本方針として、「リスクマネジメント委員会」で管理しています。また、「情報セキュリティ委員会」、「日野安全衛生・防災委員会」、「日野環境委員会」等の諸活動を通じて、統制活動、リスク管理の強化を図るとともに、より実効性をあげる取り組みも開始しました。

(3) 財務報告に係る業務フロー、統制活動の文書化等の体制の整備とその運用状況の適正を定期的に評価し、また、適時適正な情報開示のため情報の収集、開示要否の判断を行っています。

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

(1) 中長期の経営方針および年度毎の会社方針を基に、組織の各段階で方針を具体化し、一貫した方針管理を行います。管理にあたっては、各職場でのリソースの実情を十分に勘案し、また「HINOウェイ」を実践する組織風土の醸成・人財尊重のもとに、適正で効率的な執行が行われるよう取り組みます。

(2) 取締役会および取締役が、経営方針に基づき迅速な意思決定を行うため、業務執行を担当する各専務役員、CxO、機能長を定め、各分野・役割における執行の権限を与えます。業務執行を担当する各専務役員、CxO、機能長は主体的、機動的に業務を執行し、取締役会はこれを監督します。

<運用状況の概要>

(1) 中長期の経営方針および年度毎の会社方針について、経営会議において審議のうえ、取締役会において決定しています。また、「HINOウェイ」に基づき、お客様や社会に貢献できる良い商品・サービスを提供するという共通の目的の下、組織の各段階で方針を具体化し、一貫した方針管理を行っています。

(2) 全社方針や重要事項の検討および決定は、全CxO、機能長、常勤監査役で構成される経営会議に一元化し、経営のスピードアップと質の向上を図るとともに、業務分掌、権限を定め、各事業ユニット・機能において機動的な意思決定を行っています。当事業年度においては取締役会を13回、経営会議を50回開催しております。

5. 株式会社ならびにその親会社およ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

グループ共通の方針として、親会社であるトヨタ自動車株式会社のトヨタ基本理念やトヨタ行動指針を踏まえた「HINOウェイ」を子会社に展開し、人的交流を通じた経営理念の浸透も行うことで、グループの健全な業務の適正確保の環境の醸成を図ります。

また、親会社であるトヨタ自動車株式会社、トヨタグループ各社との取引の適正を確保します。

(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

「関係会社管理規則」および関連規則を定め、当社における子会社の主管部署は定期及び随時の情報交換を通じて、当社子会社の業務の適正性と適法性を確認します。グループ経営上の重要事項については当社の取締役会等において審議・報告することで、子会社の業務の適正性について監督します。

(2) 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、「HINOウェイ」を展開し、コンプライアンスに関わる体制の整備および内部通報窓口の運用をサポートします。また、当社は外部に子会社向け内部通報窓口を設け、運用します。子会社のコンプライアンスの状況について、各種監査等定期的な点検を行い、コンプライアンス委員会に報告し、子会社のコンプライアンス担当者を対象とした研修会等を適宜開催する等、サポートを実施し、監督します。

(3) 子会社の損失の危険の管理に関する規程、その他の体制

子会社に対し、当社のリスク管理に関する規程に基づき、リスク管理体制の構築と運用を求め、当社のリスクマネジメント委員会および主管部署は必要に応じ、子会社における重要なリスクの識別・評価・対策について審議し、当社グループにおけるリスクマネジメントの推進を監督します。

(4) 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

子会社に対して、経営方針、年度事業計画の作成と定期的な報告を求めるとともに、関係会社管理規則に基づいた権限規定、業務分掌等の社内規程を定め、それに基づく適切な権限委譲を行い、「HINOウェイ」に基づく適正で効率的な執行が行われるように監督します。

< 運用状況の概要 >

(1) 「関係会社管理規則」に基づき、子会社をはじめとしたグループ会社ごとに主管部署を設定しています。経営上の重要事項に関しては「関係会社管理規則」に基づき、業務執行の監督、監査を行い、グループ会社に非常勤の取締役、監査役を派遣しています。また、業務の適正確保体制の整備に向け、グループ会社と意見交換を行っています。

(2) 子会社に「HINOウェイ」を展開し、さらに行動指針や各種ガイドラインをグループ会社へ提示して、ガバナンスおよびコンプライアンスに関わる体制整備の指導・支援、当該体制を整備する人材の育成を実施しています。また、子会社向け内部通報窓口の運用およびコンプライアンス状況等の監査、点検、これらの状況についてのコンプライアンス委員会への報告、研修会等によるサポートなどを行っています。

(3) 当社のリスクマネジメント規則に基づき、子会社に対して、リスク管理体制の構築と運用を求め、当社のリスクマネジメント委員会および主管部署により当社グループとしてのリスクマネジメントを推進しています。

(4) 子会社に対して、経営方針、年度事業計画の作成と定期的な報告を求めるとともに、適切な権限規定、業務分掌規定による「HINOウェイ」に基づく適正で効率的な執行を求めています。

6. 監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

当社は次の体制を構築・運用し、監査役の監査が実効的に行われることを確保します。

(1) 監査役の職務を補助すべき適切な人数のスタッフを置きます。その人事については、事前に監査役会または監査役会の定める常勤監査役の同意を得ます。

(2) 取締役は主な業務執行について担当部署を通じて適宜適切に監査役に報告するほか、当社または子会社に著しい損害を及ぼすおそれのある事実を発見したときは直ちに監査役に報告します。当社および子会社の役員および従業員は、監査役の求めに応じ、定期的にまた随時、当社または子会社の事業に関する報告を行います。

監査役への報告をした者について当該報告をしたことを理由として、不利な取扱いを受けることはなく、この旨を役員および従業員に周知徹底します。

(3) 監査役の職務の執行に必要な費用については、監査役が必要と考える金額を適正に予算措置するとともに、予算措置時に想定し得ない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。

(4) 主要な役員会議体には監査役の出席を得るとともに、監査役による重要書類の閲覧、会計監査人との定期的および随時の情報交換の機会等を確保します。

< 運用状況の概要 >

(1) 監査役室を設置し、専任のスタッフを配置しています。その人事については、事前に常勤監査役の同意を得ています。

(2) 当社および子会社の役員および従業員は、定期または随時に実施される監査役との意見交換時等に、当社または子会社の事業やリスク等に関する報告を行っています。報告を理由として不利な取扱いを受けないことが役員および従業員に周知徹底されています。

(3) 監査役の職務の執行に必要な費用は適正に予算措置され、また当社が負担しています。

(4) 監査役は取締役会および経営会議、その他重要な会議に出席するとともに、会計監査人と定期および随時に必要な情報交換を行っています。また、重要事項に関する決裁書を確認しています。

)責任限定契約の内容の概要等

当社と取締役（業務執行取締役等であるものを除く）及び社外監査役との間では、会社法第423条第1項に定める責任について、その職務を行うにつき善意でありかつ重大な過失がなかったときは、会社法第425条第1項に定める額を責任限度とする契約を締結しております。

)役員等との間で締結している補償契約の内容の概要

該当事項はありません。

)役員等を被保険者として締結している役員等賠償責任保険契約の内容の概要

当社は、取締役、監査役、専務役員、執行職を被保険者として役員等賠償責任保険契約を保険会社との間で締結しております。当該保険契約の概要は以下のとおりです。

- 1．被保険者に対する株主代表訴訟及び会社業務上の行為に起因する損害賠償請求訴訟により被保険者が負担することになった訴訟防御費用及び損害賠償金等、会社に対する有価証券損害賠償請求に起因する法律上の賠償金及び争訟費用、不祥事発生時に会社が負担した費用を対象とする。
- 2．被保険者の職務の執行の適正性が損なわれないようにするための措置として、被保険者による犯罪行為等に起因する損害等については、填補の対象外とする。
- 3．当該保険契約の保険料は、全額当社が負担する。

取締役の定数及び取締役の選任の決議要件

当社の取締役は、15名以内とする旨を定款で定めております。また、当社は、取締役の選任決議について、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、その議決権の過半数をもって行う旨を定款に定めております。また、取締役の選任は、累積投票によらないものとする旨を定款に定めております。

株主総会決議事項を取締役会で決議することができる事項

)自己の株式の取得

当社は、会社法第165条第2項の規定により、取締役会の決議によって自己の株式を取得することができる旨を定款に定めております。これは機動的な資本政策を行うことを目的としております。

)取締役及び監査役の責任免除

当社は、会社法第426条第1項の規定により、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）及び監査役（監査役であった者を含む）の会社法第423条第1項の賠償責任を、法令の限度において免除することができる旨を定款に定めております。これは、職務の遂行にあたり期待される役割を十分に発揮できるようにすることを目的としております。

)剰余金の配当等の決定機関

当社は、剰余金の配当等会社法第459条第1項各号に定める事項について、法令に別段の定めがある場合を除き、取締役会の決議により定めることができる旨を定款に定めております。これは、剰余金の配当等の権限を取締役会にも付与することにより、株主への機動的な利益還元を可能とすることを目的としております。また同様の目的により、取締役会の決議によって、毎年9月30日の最終株主名簿に記載又は記録された株主又は登録株式質権者に対し、会社法第454条第5項に定める中間配当をすることができる旨を定款に定めております。

株主総会の特別決議要件

当社は、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以上をもって行う旨を定款に定めております。これは株主総会における特別決議の定足数を緩和することにより、株主総会の円滑な運営を行うことを目的としております。

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、個々の取締役の出席状況については次のとおりです。

氏 名	出席状況	備考
小木曽 聡	全13回中13回	
佐藤 直樹	全13回中13回	
吉田 元一	全13回中13回	
武藤 光一	全13回中13回	
中島 正博	全13回中13回	
君嶋 祥子	全13回中13回	
長田 准	全11回中11回	
近 健太	全2回中2回	第112回定時株主総会（2024年6月26日付）で退任

（注）全回数が異なるのは、就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内容は当社「取締役会規程」にて定めており、会社法及び他の法令に規定された事項、定款に規定された事項、株主総会の決議により委任された事項、およびその他経営上重要な事項を決議事項とし、業務の執行の状況、その他会社法及び他の法令で規定された事項、その他取締役会が必要と認めた事項を報告事項としております。当社取締役会は、当事業年度についても上記規程に定める事項など当社の経営上重要な事項について決議し、また報告を受けております。

また、「企業統治に関して提出会社が任意に設置する委員会」として、指名委員会に相当する「役員人事案検討会議」、報酬委員会に相当する「役員報酬案検討会議」を設置し、役員の指名・報酬に関する公正性・透明性・客観性の強化を図っており、活動状況については以下の通りです。

(i)役員人事案検討会議の活動状況

設置目的	取締役、監査役及び執行役員（副社長・専務役員）の指名に関する手続の公正性・透明性・客観性を強化し、当社コーポレートガバナンスの充実にすることを目的とした、取締役会の諮問機関
構成	計5名（内、4名は独立社外取締役）
委員	代表取締役 小木曽 聡 社外取締役 吉田 元一（委員長） 社外取締役 武藤 光一 社外取締役 中島 正博 社外取締役 君嶋 祥子
活動状況	開催回数：6回 主な審議事項：取締役会へ答申する取締役、監査役及び執行役員（副社長・専務役員）の選解任案、取締役会の構成についての考え方の検討等

(ii)役員報酬案検討会議の活動状況

設置目的	取締役、監査役及び執行役員（副社長・専務役員）の報酬等に関する手続の公正性・透明性・客観性を強化し、当社コーポレートガバナンスの充実にすることを目的とした、取締役会の諮問機関
構成	計5名（内、4名は独立社外取締役）
委員	代表取締役 小木曽 聡 社外取締役 吉田 元一（委員長） 社外取締役 武藤 光一 社外取締役 中島 正博 社外取締役 君嶋 祥子
活動状況	開催回数：2回 主な審議事項：取締役会に答申する取締役、監査役及び執行役員（副社長・専務役員）の報酬方針・報酬体系と水準、個人別の報酬額の検討等

当社のコーポレート・ガバナンス体制の概要図は以下のとおりです。

The diagram illustrates the corporate governance structure of the Nishikawa Group. At the top is the **株主総会** (Shareholders' Meeting), which oversees the **取締役会** (Board of Directors) and the **監査役会** (Supervisory Board). The **取締役会** is responsible for strategic decisions and supervision, while the **監査役会** performs financial audits. Below the board level are various committees and departments:

- 特別委員会** (Special Committee)
- 役員人事案検討会議** (Executive Personnel Case Discussion Conference)
- 役員報酬案検討会議** (Executive Compensation Case Discussion Conference)
- コーポレート・ガバナンス委員会 [含む社外]** (Corporate Governance Committee [including outside])
- コンプライアンス委員会 (取締役・監査役[含む社外])** (Compliance Committee (Directors/Supervisors [including outside]))
- リスクマネジメント委員会** (Risk Management Committee)
- 情報セキュリティ委員会** (Information Security Committee)
- 日野安全衛生・防災委員会** (Nishikawa Safety, Health & Disaster Prevention Committee)
- 日野環境委員会** (Nishikawa Environment Committee)
- 輸出取引管理委員会** (Export Transaction Management Committee)
- 内部監査部** (Internal Audit Department)

The bottom section represents the operational execution by **各機能・グループ会社** (Various Functions/Group Companies). Arrows indicate the flow of information and reporting between these entities, including reports from group companies to the internal audit department and compliance committee.

(2) 【役員の状況】

役員一覧

i)2025年 6 月24日 (有価証券報告書提出日) 現在の当社役員の状況

男性8名 女性3名 (役員のうち女性の比率27.2%)

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (千株)
取締役社長 代表取締役 経営全般 CEO兼CHRO	小木曾 聡	1961年 1 月 5 日生	1983年 4 月 トヨタ自動車株式会社入社 2013年 4 月 同社常務役員 2015年 4 月 同社顧問 2015年 6 月 株式会社アドヴィックス取締役社長 2018年 1 月 トヨタ自動車株式会社専務役員 2019年 1 月 同社執行役員 2021年 2 月 当社顧問 2021年 6 月 当社取締役社長 (現在に至る)	(注 3)	10
取締役・専務役員 日本事業COO	佐藤 直樹	1967年 1 月 26日生	1989年 4 月 当社入社 2018年 2 月 当社中長期商品戦略部長 2020年 2 月 当社執行職 2021年10月 当社戦略・企画領域長 2023年 2 月 当社日本事業COO 2023年 6 月 当社取締役・専務役員 日本事業COO (現在に至る)	(注 3)	0
取締役	吉田 元一	1948年 1 月 7 日生	1971年 4 月 三井物産株式会社入社 2001年 6 月 同社取締役 2002年 4 月 同社取締役上席執行役員 2003年 4 月 同社常務執行役員 2005年10月 同社専務執行役員 2007年 6 月 同社取締役専務執行役員 2008年 4 月 同社取締役副社長執行役員 2009年 4 月 同社取締役 2009年 6 月 同社顧問 2012年11月 学校法人明星学苑理事長 2015年 6 月 当社取締役 (現在に至る) 2025年 5 月 学校法人学校法人明星学苑評議員会議長 (現在に至る) < 重要な兼職の状況 > 学校法人明星学苑評議員会議長	(注 3)	31
取締役	武藤 光一	1953年 9 月 26日生	1976年 4 月 大阪商船三井船舶株式会社入社 2006年 6 月 株式会社商船三井常務執行役員 2007年 6 月 同社取締役常務執行役員 2008年 6 月 同社取締役専務執行役員 2010年 6 月 同社取締役社長 2015年 6 月 同社取締役会長 2019年 6 月 同社特別顧問 (現在に至る) 2020年 6 月 当社取締役 (現在に至る) < 重要な兼職の状況 > 株式会社商船三井特別顧問	(注 3)	5

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (千株)
取締役	中島 正博	1950年2月 3日生	1972年3月 森田ポンプ株式会社(現 株式会社モリタホールディングス)入社 2003年4月 同社執行役員 2004年6月 同社取締役 2006年6月 同社取締役社長 2008年10月 株式会社モリタ取締役社長 2015年6月 株式会社モリタホールディングス取締役会長 株式会社モリタエコノス取締役会長 株式会社モリタテクノス取締役会長 株式会社モリタ取締役会長(現在に至る) 2016年2月 B R O N T O S K Y L I F T O Y A B 取締役会議長(現在に至る) 2016年6月 株式会社モリタホールディングス取締役会長兼CEO(現在に至る) 2017年4月 株式会社モリタ環境テック取締役会長 2017年6月 当社社外監査役 2019年6月 株式会社モリタ環境テック取締役(現在に至る) 2021年6月 当社社外取締役(現在に至る) <重要な兼職の状況> 株式会社モリタホールディングス取締役会長兼CEO 株式会社モリタ取締役会長 株式会社モリタ環境テック取締役 B R O N T O S K Y L I F T O Y A B 取締役会議長	(注3)	9
取締役	君嶋 祥子	1970年3月 27日生	1996年4月 長島・大野法律事務所(現 長島・大野・常松法律事務所)入所 2002年10月 ゼネラル・エレクトリック・インターナショナル・インク日本支社入社 2009年1月 日本GE株式会社転籍 2010年10月 同社アソシエイト・ゼネラルカウンセル 2015年1月 株式会社LIXIL執行役員Legal部門コンプライアンス統括部長 2015年4月 同社執行役員Legal部門コンプライアンス統括部長Chief Compliance Officer 2016年7月 同社理事兼Legal部門コンプライアンス統括部長Chief Compliance Officer 2017年1月 同社LIXIL Water Technology Chief Compliance Officer(兼務) 2019年2月 東京エレクトロン株式会社法務・コンプライアンス本部副本部長兼 Chief Compliance Officer 2020年4月 株式会社LIXILグループ執行役専務 Chief Legal and Compliance Officer 2020年6月 株式会社LIXIL取締役専務役員 Chief Legal and Compliance Officer(兼務) 2020年12月 同社執行役専務 Chief Legal and Compliance Officer(株式会社LIXILグループおよび株式会社LIXILの合併により兼務解消) 2023年6月 当社社外取締役(現在に至る) 2025年4月 中外製薬株式会社上席執行役員 法務、知的財産統括(現在に至る) <重要な兼職の状況> 中外製薬株式会社上席執行役員 法務、知的財産統括	(注3)	-

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (千株)
取締役	長田 准	1966年1月 6日生	1990年4月 トヨタ自動車株式会社入社 2015年1月 广汽トヨタ自動車有限会社出向 2017年1月 トヨタ自動車株式会社国内企画部長 2018年1月 同社常務役員兼国内販売事業本部副本部長 2020年5月 同社渉外広報本部副本部長 2020年12月 トヨタ・コニック・ホールディングス株式会社取締役 2021年1月 トヨタ自動車株式会社執行役員 Chief Communication Officer 2022年1月 同社渉外広報本部副本部長 2024年4月 同社執行役員 Chief Risk Officer 兼 Chief Compliance Officer 2024年6月 当社取締役(現在に至る) 2025年1月 プライム ライフ テクノロジーズ株式会社顧問 2025年4月 同社取締役副社長執行役員(現在に至る) <重要な兼職の状況> プライム ライフ テクノロジーズ株式会社取締役副社長執行役員	(注3)	-
常勤監査役	木村 巖	1958年3月 31日生	1981年4月 トヨタ自動車販売株式会社入社 2012年6月 トヨタ自動車株式会社海外渉外部長 2015年7月 当社参与兼渉外部長 2016年4月 当社常務役員兼渉外部長 2017年2月 当社常務役員 2020年2月 当社顧問 2020年6月 当社監査役(現在に至る)	(注4)	3
常勤監査役	井上 智子	1960年10月 9日生	1983年4月 当社入社 2015年2月 当社監査部長 2017年4月 当社参与兼監査部長 2019年2月 当社参与兼内部監査領域副領域長 2019年6月 当社監査役(現在に至る) 2024年6月 Y K K A P 株式会社社外取締役(現在に至る) <重要な兼職の状況> Y K K A P 株式会社社外取締役	(注4)	4
監査役	宮崎 直樹	1957年5月 23日生	1980年4月 トヨタ自動車工業株式会社入社 2008年6月 トヨタ自動車株式会社常務役員 2013年4月 同社専務役員 2014年4月 豊田合成株式会社顧問 2014年6月 同社取締役副社長 2015年6月 同社取締役社長 2020年6月 同社取締役会長 2021年6月 トヨタ紡織株式会社取締役副会長 豊田合成株式会社取締役 当社社外監査役(現在に至る) 2024年6月 豊田合成株式会社取締役会長 (現在に至る) <重要な兼職の状況> 豊田合成株式会社取締役会長	(注4)	-
監査役	松本 千佳	1961年2月 22日生	1983年4月 ブラザー工業株式会社入社 1990年10月 中央新光監査法人入社 2007年8月 あずさ監査法人(現 有限責任あずさ監査法人)パートナー 2013年7月 有限責任あずさ監査法人理事 2017年7月 同法人経営監視委員会委員 2020年7月 同法人名古屋事務所長 2023年6月 ブラザー工業株式会社社外監査役 (現在に至る) 当社社外監査役(現在に至る) <重要な兼職の状況> ブラザー工業株式会社社外監査役	(注5)	-
計					64

(注1) 取締役 吉田元一、武藤光一、中島正博及び君嶋祥子は、会社法第2条第15号に定める社外取締役であります。

- (注2) 監査役 宮崎直樹及び松本千佳は、会社法第2条第16号に定める社外監査役であります。
- (注3) 2024年6月26日選任後、2025年3月期に係る定時株主総会の終結のときまでであります。
- (注4) 2024年6月26日選任後、2028年3月期に係る定時株主総会の終結のときまでであります。
- (注5) 2023年6月27日選任後、2025年3月期に係る定時株主総会の終結のときまでであります。
- (注6) 当社は、法令に定める監査役の員数を欠くことになる場合に備え、会社法第329条第3項に定める補欠監査役1名を選出しています。補欠監査役の略歴は以下のとおりです。

氏名	生年月日	略歴	所有株式数 (千株)
神林 比洋雄	1951年10月15日生	1976年11月 アーサーアンダーセン会計事務所入所 1991年7月 アンダーセン・ワールドワイド パートナー 1993年7月 朝日監査法人(現 有限責任あずさ監査法人) 代表社員 2001年9月 アンダーセン・ワールドワイド・オーガニゼーション 取締役 2003年1月 株式会社プロティビティジャパン取締役社長 2004年4月 多摩大学大学院客員教授 2005年5月 株式会社ロバート-halfジャパン取締役 2010年4月 青山学院大学専門職大学院客員教授 2011年1月 プロティビティ合同会社最高経営責任者 兼 社長 2016年1月 同社会長 兼 シニアマネージングディレクタ 2016年10月 日本内部統制研究学会会長 2017年6月 双日株式会社社外監査役 2018年6月 株式会社村田製作所社外取締役監査等委員 2021年4月 プロティビティ合同会社シニアマネージングディレクタ (現在に至る) <重要な兼職の状況> プロティビティ合同会社シニアマネージングディレクタ	-

ii)2025年6月26日開催予定の定時株主総会での議案が承認可決された後の当社役員の状況

2025年6月26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7名選任の件」と「監査役1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、当社の役員状況及びその任期は、以下のとおりとなる予定です。

なお、役員の役職等については、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）も含めて記載しています。

男性8名 女性3名（役員のうち女性の比率27.2%）

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 （千株）
取締役社長 代表取締役 経営全般 CEO兼CHRO	小木曾 聡	1961年1月 5日生	1983年4月 トヨタ自動車株式会社入社 2013年4月 同社常務役員 2015年4月 同社顧問 2015年6月 株式会社アドヴィックス取締役社長 2018年1月 トヨタ自動車株式会社専務役員 2019年1月 同社執行役員 2021年2月 当社顧問 2021年6月 当社取締役社長（現在に至る）	（注3）	10
取締役・専務役員 日本事業COO	佐藤 直樹	1967年1月 26日生	1989年4月 当社入社 2018年2月 当社中長期商品戦略部長 2020年2月 当社執行職 2021年10月 当社戦略・企画領域長 2023年2月 当社日本事業COO 2023年6月 当社取締役・専務役員 日本事業COO （現在に至る）	（注3）	0
取締役	吉田 元一	1948年1月 7日生	1971年4月 三井物産株式会社入社 2001年6月 同社取締役 2002年4月 同社取締役上席執行役員 2003年4月 同社常務執行役員 2005年10月 同社専務執行役員 2007年6月 同社取締役専務執行役員 2008年4月 同社取締役副社長執行役員 2009年4月 同社取締役 2009年6月 同社顧問 2012年11月 学校法人明星学苑理事長 2015年6月 当社取締役（現在に至る） 2025年5月 学校法人学校法人明星学苑評議員会議長 （現在に至る） <重要な兼職の状況> 学校法人明星学苑評議員会議長	（注3）	31
取締役	武藤 光一	1953年9月 26日生	1976年4月 大阪商船三井船舶株式会社入社 2006年6月 株式会社商船三井常務執行役員 2007年6月 同社取締役常務執行役員 2008年6月 同社取締役専務執行役員 2010年6月 同社取締役社長 2015年6月 同社取締役会長 2019年6月 同社特別顧問（現在に至る） 2020年6月 当社取締役（現在に至る） <重要な兼職の状況> 株式会社商船三井特別顧問	（注3）	5

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (千株)
取締役	中島 正博	1950年2月 3日生	1972年3月 森田ポンプ株式会社(現 株式会社モリタホールディングス)入社 2003年4月 同社執行役員 2004年6月 同社取締役 2006年6月 同社取締役社長 2008年10月 株式会社モリタ取締役社長 2015年6月 株式会社モリタホールディングス取締役会長 株式会社モリタエコノス取締役会長 株式会社モリタテクノス取締役会長 株式会社モリタ取締役会長(現在に至る) 2016年2月 BRONTO SKYLIFT OY AB 取締役会議長(現在に至る) 2016年6月 株式会社モリタホールディングス取締役会長兼CEO(現在に至る) 2017年4月 株式会社モリタ環境テック取締役会長 2017年6月 当社社外監査役 2019年6月 株式会社モリタ環境テック取締役(現在に至る) 2021年6月 当社社外取締役(現在に至る) <重要な兼職の状況> 株式会社モリタホールディングス取締役会長兼CEO 株式会社モリタ取締役会長 株式会社モリタ環境テック取締役 BRONTO SKYLIFT OY AB 取締役会議長	(注3)	9
取締役	君嶋 祥子	1970年3月 27日生	1996年4月 長島・大野法律事務所(現 長島・大野・常松法律事務所)入所 2002年10月 ゼネラル・エレクトリック・インターナショナル・インク日本支社入社 2009年1月 日本GE株式会社転籍 2010年10月 同社アソシエイト・ゼネラルカウンセル 2015年1月 株式会社LIXIL執行役員Legal部門コンプライアンス統括部長 2015年4月 同社執行役員Legal部門コンプライアンス統括部長Chief Compliance Officer 2016年7月 同社理事兼Legal部門コンプライアンス統括部長Chief Compliance Officer 2017年1月 同社LIXIL Water Technology Chief Compliance Officer(兼務) 2019年2月 東京エレクトロン株式会社法務・コンプライアンス本部副本部長兼 Chief Compliance Officer 2020年4月 株式会社LIXILグループ執行役専務 Chief Legal and Compliance Officer 2020年6月 株式会社LIXIL取締役専務役員 Chief Legal and Compliance Officer(兼務) 2020年12月 同社執行役専務 Chief Legal and Compliance Officer(株式会社LIXILグループおよび株式会社LIXILの合併により兼務解消) 2023年6月 当社社外取締役(現在に至る) 2025年4月 中外製薬株式会社上席執行役員 法務、知的財産統括(現在に至る) <重要な兼職の状況> 中外製薬株式会社上席執行役員 法務、知的財産統括	(注3)	-

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (千株)
取締役	長田 准	1966年1月 6日生	1990年4月 トヨタ自動車株式会社入社 2015年1月 广汽トヨタ自動車有限会社出向 2017年1月 トヨタ自動車株式会社国内企画部長 2018年1月 同社常務役員兼国内販売事業本部副本部長 2020年5月 同社渉外広報本部副本部長 2020年12月 トヨタ・コニック・ホールディングス株式会社取締役 2021年1月 トヨタ自動車株式会社執行役員 Chief Communication Officer 2022年1月 同社渉外広報本部部長 2024年4月 同社執行役員 Chief Risk Officer 兼 Chief Compliance Officer 2024年6月 当社取締役(現在に至る) 2025年1月 プライム ライフ テクノロジーズ株式会社顧問 2025年4月 同社取締役副社長執行役員(現在に至る) <重要な兼職の状況> プライム ライフ テクノロジーズ株式会社取締役副社長執行役員	(注3)	-
常勤監査役	木村 巖	1958年3月 31日生	1981年4月 トヨタ自動車販売株式会社入社 2012年6月 トヨタ自動車株式会社海外渉外部長 2015年7月 当社参与兼渉外部長 2016年4月 当社常務役員兼渉外部長 2017年2月 当社常務役員 2020年2月 当社顧問 2020年6月 当社監査役(現在に至る)	(注4)	3
常勤監査役	井上 智子	1960年10月 9日生	1983年4月 当社入社 2015年2月 当社監査部長 2017年4月 当社参与兼監査部長 2019年2月 当社参与兼内部監査領域副領域長 2019年6月 当社監査役(現在に至る) 2024年6月 YKKAP株式会社社外取締役(現在に至る) <重要な兼職の状況> YKKAP株式会社社外取締役	(注4)	4
監査役	宮崎 直樹	1957年5月 23日生	1980年4月 トヨタ自動車工業株式会社入社 2008年6月 トヨタ自動車株式会社常務役員 2013年4月 同社専務役員 2014年4月 豊田合成株式会社顧問 2014年6月 同社取締役副社長 2015年6月 同社取締役社長 2020年6月 同社取締役会長 2021年6月 トヨタ紡織株式会社取締役副会長 豊田合成株式会社取締役 当社社外監査役(現在に至る) 2024年6月 豊田合成株式会社取締役会長 (現在に至る) <重要な兼職の状況> 豊田合成株式会社取締役会長	(注4)	-

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (千株)
監査役	松本 千佳	1961年 2月 22日生	1983年 4月 ブラザー工業株式会社入社 1990年10月 中央新光監査法人入社 2007年 8月 あずさ監査法人(現 有限責任あずさ監査法人)パートナー 2013年 7月 有限責任あずさ監査法人理事 2017年 7月 同法人経営監視委員会委員 2020年 7月 同法人名古屋事務所長 2023年 6月 ブラザー工業株式会社社外監査役 (現在に至る) 当社社外監査役(現在に至る) 2025年 6月 ノリタケ株式会社社外取締役監査等委員 <重要な兼職の状況> ブラザー工業株式会社社外監査役 ノリタケ株式会社社外取締役監査等委員	(注5)	-
計					64

(注1) 取締役 吉田元一、武藤光一、中島正博及び君嶋祥子は、会社法第2条第15号に定める社外取締役であります。

(注2) 監査役 宮崎直樹及び松本千佳は、会社法第2条第16号に定める社外監査役であります。

(注3) 2025年6月26日選任後、2026年3月期に係る定時株主総会の終結のときまでであります。

(注4) 2024年6月26日選任後、2028年3月期に係る定時株主総会の終結のときまでであります。

(注5) 2025年6月26日選任後、2029年3月期に係る定時株主総会の終結のときまでであります。

(注6) 当社は、法令に定める監査役の員数を欠くことになる場合に備え、2025年6月26日開催予定の定時株主総会の議案(決議事項)として「補欠監査役1名選任の件」を提案しています。当該議案が承認可決された場合における補欠監査役の略歴は以下のとおりです。

氏名	生年月日	略歴	所有株式数 (千株)
神林 比洋雄	1951年10月15 日生	1976年11月 アーサーアンダーセン会計事務所入所 1991年 7月 アンダーセン・ワールドワイド パートナー 1993年 7月 朝日監査法人(現 有限責任あずさ監査法人)代表社員 2001年 9月 アンダーセン・ワールドワイド・オーガニゼーション 取締役 2003年 1月 株式会社プロティビティジャパン取締役社長 2004年 4月 多摩大学大学院客員教授 2005年 5月 株式会社ロバートハーフジャパン取締役 2010年 4月 青山学院大学専門職大学院客員教授 2011年 1月 プロティビティ合同会社最高経営責任者 兼 社長 2016年 1月 同社会長 兼 シニアマネージングディレクタ 2016年10月 日本内部統制研究学会会長 2017年 6月 双日株式会社社外監査役 2018年 6月 株式会社村田製作所社外取締役監査等委員 2021年 4月 プロティビティ合同会社シニアマネージングディレクタ (現在に至る) <重要な兼職の状況> プロティビティ合同会社シニアマネージングディレクタ	-

社外取締役及び社外監査役

)社外取締役及び社外監査役が提出会社の企業統治において果たす機能及び役割

当社は、取締役の職務執行の監督機能として、会社法に定める社外取締役4名を選任しております。社外取締役は、取締役会における重要な意思決定のほか、コーポレート・ガバナンス委員会での積極的かつ建設的な議論への参加等を通じた経営の監督という役割を果たすことで、透明・公正かつ迅速・果断な意思決定に寄与しております。

また、取締役の職務執行に対する監視機能として、会社法に定める社外監査役2名を選任しており、常勤監査役2名とともに客観的な監査を行うことで、経営の適正性・適法性を監視する経営監視機能が十分に構築されていると判断しております。

)社外取締役及び社外監査役の選任状況

当社では、会社法に定める社外取締役並びに社外監査役の要件及び金融商品取引所が定める独立性基準を踏まえつつ、経営者としての豊富な経験と幅広い見識又は会計等の専門領域における知見を有し、当社の経営に対し適切な監督・監視機能を果たすことができることを社外取締役及び社外監査役の選任要件としております。当社の社外取締役は、経営体制をより一層強化するために、会社経営者として豊富な経験と幅広い見識を有する独立役員4名により構成されております。社外取締役の選任にあたっては、経営体制強化等の観点から、他社での会社経営の経験、当業界への理解、専門性、独立性等を総合的に勘案しております。吉田元一氏が過去において取締役副社長執行役員、顧問を務めた三井物産株式会社(2011年6月退社)と当社との間には自動車売買等の取引がありますが、その規模は同社の連結収益の0.1%以下、当社連結売上高の2%以下であり、取引の規模、性質に照らして、当社の意思決定に著しい影響を及ぼす取引関係はありません。同氏は同社を退社して10年超経過しており、現在は同社の業務執行に関わっておりません。また、同氏が過去において理事長を務め現在評議員会議長を務める学校法人明星学苑と当社との間に取引はなく、特別な利害関係はありません。武藤光一氏が現在特別顧問を務める株式会社商船三井と当社との間には自動車輸送の取引がありますが、その規模は同社の連結売上高の0.1%以下、かつ、当社から同社への売上高はなく、取引の規模、性質に照らして、当社の意思決定に著しい影響を及ぼす取引関係はありません。また、現在は業務執行には関わっておりません。中島正博氏が現在取締役会長を務める株式会社モリタと当社との間には自動車売買に関連する取引がありますが、その規模は同社親会社の連結売上高の0.1%以下、かつ、当社から同社への売上高はなく、取引の規模、性質に照らして、当社の意思決定に著しい影響を及ぼす取引関係はありません。過去において取締役会長を務めた株式会社モリタテクノスと当社との間には取引がありますが、その規模は同社の親会社の連結売上高の0.1%以下、かつ、当社から同社への売上高はなく、取引の規模、性質に照らして、当社の意思決定に著しい影響を及ぼす取引関係はありません。また、同氏が現在取締役会長兼CEOを務める株式会社モリタホールディングス、取締役を務める株式会社モリタ環境テック及び取締役会議長を務めるBRONTO SKYLIFT OYABと当社との間に取引はなく、特別な利害関係はありません。君嶋祥子氏が過去において弁護士として在籍していた、長島・大野法律事務所(現 長島・大野・常松法律事務所、2002年10月退所)と当社との間には、同事務所から当社への専門的サービス(法律事務)の提供取引がありますが、同氏が同事務所を退所して20年超経過しております。また、同氏が過去在籍していた、ゼネラル・エレクトリック・インターナショナル・インク日本支社(2008年12月転籍のため退社)、日本GE株式会社(2014年12月退社)、東京エレクトロン株式会社(2020年3月退社)、株式会社LIXIL(2025年3月退社)及び現在上席執行役員を務める中外製薬株式会社と当社との間に取引はなく、特別な利害関係はありません。以上のとおり、各社外取締役と当社との間に特別な利害関係はありません。なお、当社は吉田元一氏、武藤光一氏、中島正博氏及び君嶋祥子氏を東京証券取引所及び名古屋証券取引所の定めに基づく独立役員として指定し、各取引所に届け出ております。

当社の社外監査役は、経営の適正性や適法性の確保に向けた客観的な監査を行うため、選任にあたっては、経営監視機能充実の観点から、他社での会社経営の経験、当業界への理解、専門性、独立性等を総合的に勘案し、2名を選任しております。宮崎直樹氏は、当社と取引のある豊田合成株式会社の取締役会長であります。同社は当社の複数ある取引先の一つであり、当社の意思決定に著しい影響を及ぼす取引先ではありません。松本千佳氏は、公認会計士として財務及び会計の監査業務に関する高度な専門知識と豊富な経験を有しております。同氏が現在社外監査役を務めるブラザー工業株式会社は、過去において従業員として在籍しておりましたが(1985年8月退社)、当社との間に取引はなく、過去において在籍していた中央新光監査法人は解散しており、特別な利害関係はありません。また、同氏が過去において在籍していた有限責任あずさ監査法人(2023年6月退社)と当社との間には、同法人から当社への専門的サービス(コンサルティング業務)の提供取引がありますが、当社が同法人に支払っている報酬額は同法人の年間業務収入の0.2%以下に該当する約1億3,000万円であり、取引の規模、性質に照らして、当社の意思決定に著しい影響を及ぼす取引関係はなく、同氏は退社後同法人の業務執行にも関与しておりません。

以上のとおり、各社外監査役と当社との間に特別な利害関係はありません。なお、当社は社外監査役松本千佳氏を東京証券取引所及び名古屋証券取引所の定めに基づく独立役員として指定し、各取引所に届け出ております。

また、当社と社外取締役及び社外監査役との出資等の資本的関係は、「役員一覧」に記載のとおりであります。

)社外取締役及び社外監査役による監督又は監査と内部監査、監査役監査及び会計監査との相互連携

当社の社外取締役は、取締役会において業務の執行について監督しております。社外監査役は、取締役会における業務執行の監督状況及び意思決定について監査しております。また、当社は、社外取締役及び社外監査役と代表取締役との情報交換の場を設けるとともに、取締役会上程議案の事前説明を行うなど、重要事項に関する情報提供を行うことで、監督・監査機能が十分に機能するよう連携を図っております。

社外監査役は、常勤監査役、取締役、その他の使用人等と意思疎通を図り、監査役会・取締役会への出席、取締役及び使用人からその職務の執行状況、内部監査の状況の聴取を行うほか、取締役会開催前の監査役会開催を原則とすることで、社外監査役を含めた出席監査役全員で取締役会上程議案を確認し、事前監査を行っております。また、会計監査人より監査計画、監査の実施状況及び結果について必要に応じ報告を受け意見交換を行うなど、相互連携を図っております。

(3) 【監査の状況】

内部監査の状況

1. 内部監査の目的および監査方針

当社は、当社および当社グループ会社の内部統制を支え、経営と企業価値の向上に貢献することを目的として、内部監査部を設置しております。

取締役会が承認した「内部監査基本規程」（以下、「基本規程」といいます）において、内部監査は不正の予防と企業価値の向上のため、リスク評価に基づいて当社および当社グループ会社の業務プロセスの適正性と内部統制の状況を評価し、客観的な保証と助言を提供することとされております。

当社の内部監査部は、一般の業務監査に加えて、J-SOX（金融商品取引法による財務報告に係る内部統制報告制度）の経営者評価もおこなっております。

監査の方針については、リスクの高い業務を優先的に監査対象とするリスクベースアプローチに基づき、事業環境の変化や内部統制上の課題を踏まえてテーマ・対象組織を選定しています。

毎年度の監査方針、監査計画については、基本規程に基づき取締役会の承認を得ております。

2. 内部監査組織体制と手続き

当社の内部監査部の人員は、提出日現在30名（専任者21名、兼任者9名）であり、昨今の社内外情勢を踏まえ内部統制強化のため、過去5年間で人員を段階的に増強してまいりました。

また、グループ会社では提出日現在で18社に内部監査組織が設置されており、グローバルでの監査体制の強化を図っております。

基本規程において、内部監査の活動状況および結果を、取締役会、監査役会および社長に対して報告することとされています。

個別の監査業務については、基本規程にて国際団体であるIIA（The Institute of Internal Auditors：内部監査人協会）の定めるグローバル内部監査基準を順守することとしており、リスクベースアプローチに基づき計画を立案のうえ機能長の承認を得て実施し、監査結果については個別に社長および常勤監査役に報告しております。

また、重要な監査結果について、経営会議および取締役会に中間期および期末に報告しております。

内部監査の高度化を目指して、人員の採用や研修などにより専門性向上にも取り組んでおります。現在、国際資格であるCIA（公認内部監査人）保持者2名、日本内部監査協会が認定する内部監査士の資格保持者7名が在籍しております。

3. 内部監査の実効性確保に向けた取組み

基本規程に内部監査機能の独立性と客観性の確保が定められており、当社の体制上独立した組織となっております。

当社は、2022年10月に発表した「3つの改革」による取り組みの一つに「三線体制（1線：現場部署、2線：統括・専門部署、3線：内部監査部）」による内部統制体制の更なる強化を掲げており、それぞれの役割と責任の明確化を図っています。

また、内部監査部は、2023年度には外部機関による第三者評価を受け、その結果に基づく改善活動を継続的に実施しております。

内部監査部は、監査実施後、監査対象部署・会社に対して、指摘と改善提言をおこなうとともに改善計画の提出を求め、これらに基づき改善状況のフォローアップを定期的に行っています。

当社におけるエンジン認証に関わる不正問題の反省を踏まえ、内部監査部は、開発・認証業務をはじめとする技術分野に対しても、必要な知見を有する人材を配置の上で監査を実施しております。

また、内部監査部は、品質保証部門との間で当社が認証を受けているISO9001（品質マネジメント規格）の内部監査手続きにおいて連携し、相互の知見を活かした実効性のある体制の整備を図っております。

さらに、会社法内部統制システムの運用状況について必要な監査を実施しております。

4. 監査役および会計監査人との連携

当社は、三様監査のそれぞれの有効性を確保するため、監査役、会計監査人と内部監査部の連携を図っています。

内部監査部は、毎月定期的に常勤監査役と主な活動状況を報告するとともに、相互に情報共有をおこなっております。また、24年度は社外監査役の出席する監査役会において、個別の監査について結果と課題について報告いたしました。

さらに、内部監査部は、会計監査人とJ-SOXに係る評価手続きにおいて密に協力と連携をしているほか、年度の重要な節目において財務諸表監査および内部統制監査の経過や結果に関する報告を受けております。

監査役監査の状況

監査役の構成については、「(1)コーポレート・ガバナンスの概要 企業統治の体制」を参照ください。

当事業年度において当社は監査役会を合計13回開催しており、個々の監査役の出席状況については次のとおりです。

区分	氏名	監査役会出席状況
常勤監査役	木村 巖	全13回中13回
常勤監査役	井上 智子	全13回中13回
社外監査役	宮崎 直樹	全13回中13回
社外監査役	松本 千佳	全13回中13回

監査役の活動としては、取締役会その他の重要会議への出席、取締役及び使用人等からの職務執行状況の報告聴取、重要な決裁書類等の閲覧、本社、工場及び主要な事業所における業務及び財産状況の調査、子会社の取締役及び監査役等との意思疎通・情報交換や子会社からの事業報告聴取、内部統制システムの構築・運用状況の確認、内部監査部門・会計監査人の職務執行状況の報告聴取、意見交換を行っております。

監査役会の具体的な検討内容は、監査の方針及び監査実施計画、監査報告書の作成、内部統制システムの整備・運用状況、会計監査人の監査の方法および結果の相当性、会計監査人の再任・不再任等です。また、常勤監査役から活動報告を行っております。

会計監査の状況

)業務を執行した公認会計士

当社の会計監査業務を執行した公認会計士は、田邊晴康氏、真木靖人氏、佐々木崇氏であり、PwC Japan有限責任監査法人に所属しております。また、監査業務に係る補助者は、公認会計士21名、その他39名であります。

)継続監査期間

23年間

当社は、2007年3月期以降、継続してPwC Japan有限責任監査法人による監査を受けております。なお、当社は2003年3月期から2006年3月期まで継続して旧中央青山監査法人による監査を受けており、当該監査期間を含めて記載しております。

)監査法人の選定方針及び評価

監査役会は、監査法人の品質管理水準、監査チームの独立性、専門性、監査報酬の妥当性、会計監査の方法・結果の相当性、監査役・経営者とのコミュニケーション状況、グループ監査の体制、不正リスクへの備え等を着眼点として、執行側の評価も勘案し、評価しております。また「会計監査人の解任又は不再任の決定の方針」に関する確認を行い、再任の要否を判断しております。

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。

(ご参考) 会計監査人の解任又は不再任の決定の方針

監査役会は、会計監査人が会社法第340条第1項各号のいずれかに該当すると認められる場合、監査役全員の同意に基づき、会計監査人を解任します。また、監査役会は、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、株主総会に提出する会計監査人の解任又は不再任の議案の内容を決定します。

監査報酬の内容等

)監査公認会計士等に対する報酬の内容

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	126	-	148	-
連結子会社	94	-	96	-
計	220	-	245	-

監査公認会計士等の非監査業務について、該当事項はありません。

)監査公認会計士等と同一のネットワーク（PricewaterhouseCoopers）に対する報酬の内容（i）を除く）

区分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬（百万円）	非監査業務に基づく報酬（百万円）	監査証明業務に基づく報酬（百万円）	非監査業務に基づく報酬（百万円）
提出会社	-	-	-	-
連結子会社	132	51	140	50
計	132	51	140	50

当社及び連結子会社に対する非監査業務の内容は以下のとおりであります。

（前連結会計年度）

移転価格税制対応、一般税務処理及び会計処理に関する相談等であります。

（当連結会計年度）

移転価格税制対応、一般税務処理及び会計処理に関する相談等であります。

)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。

)監査報酬の決定方針

監査計画・監査内容、監査に要する時間等を勘案して決定しております。

)監査役会が会計監査人の報酬等に同意した理由

監査役会は、会計監査人の監査計画の内容、職務執行状況、監査報酬の推移並びに報酬見積の算出根拠に当年度の重点事項が織り込まれているか等を確認し検討した結果、会計監査人の報酬等の額につき、会社法第399条第1項の同意を行っております。

(4) 【役員の報酬等】

役員の報酬等の額又はその算定方法の決定に関する方針に係る事項

)取締役の報酬等

(a)基本方針

当社の取締役の報酬は、当社の持続的成長と企業価値の向上に取り組み、株主視点に立った経営を促すとともに、会社・個人業績との連動性を持つことで業績向上への意欲を高める報酬体系とし、個々の取締役の報酬の決定に際しては各職責を踏まえた適正な水準とすることを基本方針とします。なお、本方針は当社取締役会にて決定しております。

取締役の報酬は、固定報酬としての基本報酬、業績連動報酬としての賞与、及び譲渡制限付株式報酬で構成します。

但し、社外取締役は独立した立場での経営の監督・監視機能を、非業務執行取締役は経営の監督・監視機能を担うことを鑑みて、基本報酬のみを支払うこととします。

取締役の基本報酬、賞与及び譲渡制限付株式報酬は、2019年6月19日開催の株主総会の決議により定められた報酬総額の上限額（年額10億円、うち社外取締役分は年額1億円以内）の範囲内において決定します。

なお、譲渡制限付株式報酬は、2019年6月19日開催の株主総会の決議により定められた株式数の上限額（30万株）の範囲内において、役位、職責、株価等を踏まえ取締役会において、付与する株式の個数を決定します。

(b)基本報酬

取締役の基本報酬は、月例の固定報酬として毎月支給し、基本報酬の金額は、役位、職責に応じて当社の業績、従業員給与の水準、他社水準を考慮しながら、総合的に勘案して決定するものとします。

(c)賞与

取締役への業績連動報酬としての賞与は、経営目標達成に向けたインセンティブとして機能するよう、各期の連結営業利益（2025年3月期における期初目標200億円、期中修正目標2024年10月300億円 / 2025年1月450億円、実績575億円）をベースとし、役位、職責、株主への配当（2025年3月期における期初予想未定、期中修正予想0円、実績0円）、従業員の賞与水準、中長期的な業績、過去の支給実績および他社の動向などを総合的に勘案して決定するものとし、毎年、一定の時期に支給することとします。

(d)譲渡制限付株式報酬

取締役には、当社の企業価値の持続的な向上を図るインセンティブを与えると同時に、株主の皆様との一層の価値共有を進めることを目的に、譲渡制限期間を当社の取締役会が予め定める地位を退任する時点の直後の時点までの期間とする譲渡制限付株式を、毎年一定の時期に付与することがあります。付与する株式の個数は、前述の付与目的に沿うよう当社の役位、職責、株価等を踏まえて決定します。

(e)取締役の個人別の報酬等の額と割合の決定に関する方針

取締役の基本報酬、業績連動報酬である賞与、及び譲渡制限付株式報酬については、委員の過半数が独立社外取締役で構成される「役員報酬案検討会議」で役職毎の報酬額を決定したうえで、取締役会において総額を決定します。なお、報酬の種類毎の割合の目安は、当社の業績、従業員の賞与水準、中長期的な業績、他社水準を総合的に勘案して決定します。

(f)取締役の個人別の報酬等の内容の決定

当社取締役会は、役員報酬案検討会議で決定する役職毎の報酬額が、前述の指標を勘案し基本方針に沿った適正な内容であると判断したうえで、総額を決定します。

取締役の個人別の報酬額は、取締役会決議に基づき、各取締役の職責・当社業績への貢献度を評価可能である代表取締役社長 小木曾聡が各取締役の基本報酬額及び各取締役の賞与評価配分の決定権について委任を受けるものとします。

当該権限が適切に行使されるよう、役員報酬案検討会議における役職毎の報酬額の決定内容を踏まえることとし、譲渡制限付株式報酬は、おなじく役員報酬案検討会議の決定を踏まえ、取締役会で取締役個人別の割当株式数を決議します。

なお、当事業年度に係る取締役の個人別の報酬等の内容についても、役員報酬案検討会議が当社基本方針に沿って各指標を勘案し、役職毎の報酬額・総額を決定した上で、代表取締役社長 小木曾聡に決定権を委任していることから、当社取締役会は方針に沿った内容であると判断しております。

)監査役の報酬等

監査役に対しては、独立した立場での経営の監督・監視機能を担うことを鑑みて、基本報酬のみを支払うこととします。

また、監査役の報酬は、2008年6月25日開催の株主総会の決議により定められた報酬総額の上限額（月額15百万円）の範囲内において決定し、各監査役の基本報酬額は、監査役の協議により決定します。

役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額及び対象となる役員の員数

役員区分	対象となる役員の員数（人）	報酬等の総額（百万円）	報酬等の種類別の総額（百万円）		
			基本報酬	賞与	譲渡制限付株式報酬
取締役	8	154	154	-	-
うち社外取締役	4	48	48	-	-
監査役	4	91	91	-	-
うち社外監査役	2	19	19	-	-
合計	12	245	245	-	-

（注）１．上記の人員数には、2024年6月26日開催の第112回定時株主総会の終結の時をもって退任した取締役１名を含め、報酬等の総額には当該退任者に対する額を含めております。

２．取締役・監査役全員について、上記役員報酬以外の報酬の支払いはありません。

３．取締役及び監査役の報酬については、以下のとおり株主総会にて決議されております。

区分	報酬の構成	報酬の限度額	株主総会決議
取締役	・基本報酬 ・賞与 ・譲渡制限付株式報酬 社外取締役及び非業務執行取締役には基本報酬のみ支給	年額10億円以内 （使用人兼務取締役の使用人分を除く） うち社外取締役は年額１億円以内、譲渡制限付株式報酬は30万株以内	2019年6月19日付 第107回定時株主総会決議 決議時の取締役：10名 （うち社外取締役：2名）
監査役	・基本報酬	月額15百万円以内	2008年6月25日付 第96回定時株主総会決議 決議時の監査役：5名 （うち社外監査役：3名）

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
該当事項はありません。

(5) 【株式の保有状況】

投資株式の区分の基準及び考え方

当社は、保有目的が純投資目的である株式投資と純投資目的以外の目的である投資株式の区分について、専ら株式の価値の変動又は株式に係る配当によって利益を受け取することを目的とするものを純投資目的である投資株式、それ以外の投資株式を純投資目的以外の投資株式と区分しています。

保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式

）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

基本的に株式は縮減する方針ですが、自動車産業は、開発・調達・生産・物流・販売において様々な企業との協力関係が不可欠であるため、取引先との良好な関係を構築し、事業の円滑な推進を図ることで中長期的な企業価値の向上を実現する観点から、必要と判断した場合は、例外的に株式を保有する事があります。

政策保有株式については、取締役会において、毎年、銘柄ごとに株式保有による便益が資本コストに見合っているか等の定量面に加え、保有意義などの定性面の評価を実施し、保有の適否を総合的に判断しております。保有意義が認められなくなった銘柄については発行体と対話の上、縮減します。

）銘柄数及び貸借対照表計上額の合計額

	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	32	3,541
非上場株式以外の株式	8	35,335

(当事業年度において株式数が増加した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の増加に係る取得 価額の合計額(百万円)	株式数の増加の理由
非上場株式	-	-	-
非上場株式以外の株式	-	-	-

(当事業年度において株式数が減少した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の減少に係る売却 価額の合計額(百万円)
非上場株式	3	1,526
非上場株式以外の株式	10	20,303

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

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果 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）		
和泰汽車股份有限公司	11,323,558	11,323,558	台湾市場における日野ブランド車の販売代理店であり、グループ会社として保険・金融・商用車専門販売会社を営む会社をそれぞれ展開しており、当社のトータルサポート活動理念（お客様への提案・困りごとの解決）を台湾市場で実現するため保有しております。（注１）	無
	30,607	34,439		
センコーグループホールディングス(株)	1,882,357	1,882,357	新車及び保有にかかる取引等を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注１）	無
	2,838	2,159		
京成電鉄(株)	510,000	170,000	新車及び保有にかかる取引等を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注１）	無
	687	1,047		
ヤマトホールディングス(株)	323,990	323,990	新車及び保有にかかる取引等を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注１）	無
	635	699		
福山通運(株)	109,651	109,651	新車及び保有にかかる取引等を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注１）	無
	396	397		
アルピコホールディングス(株)	573,248	573,248	新車及び保有にかかる取引等を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注１）	無
	142	89		
伏木海陸運送(株)	8,400	8,400	新車及び保有にかかる取引等を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注１）	無
	14	13		
ダイナミックマッププラットフォーム(株)	10,000	10,000	自動運転システムの実用化に向けて共同で取り組んでおり、両社の関係維持強化のため保有しております。（注２）	無
	14	0		
セイノーホールディングス(株)	-	4,369,659	-	無
	-	9,241		

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果 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）		
ニッコンホールディングス(株)	-	1,494,178	-	無
	-	4,414		
富士急行(株)	-	1,063,048	-	無
	-	4,199		
(株)C&Fロジホールディングス	-	214,600	-	無
	-	660		
佐藤商事(株)	-	330,838	-	有
	-	585		
帝国繊維(株)	-	200,000	-	無
	-	469		
(株)ワキタ	-	248,000	-	無
	-	395		
神姫バス(株)	-	20,700	-	無
	-	70		
(株)エスライン	-	52,272	-	無
	-	46		
トランコム(株)	-	6,200	-	無
	-	37		

（注１）定量・定性両面で保有意義を検証した結果、方針に沿った目的で保有しているものです。

（注２）定量的な保有効果の把握は困難ではありますが、保有の適否を検証した結果、方針に沿った目的で保有しているものです。

（注３）「 」は、当該銘柄を保有していないことを示しています。

みなし保有株式（注４）

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果 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）		
(株)三井住友フィナン シャルグループ	1,214,244	404,748	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	4,608	3,652		
(株)みずほフィナン シャルグループ	502,356	502,356	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	2,035	1,551		
三井住友トラストグ ループ(株)	496,078	496,078	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	1,845	1,664		
ＴＰＲ(株)	744,600	744,600	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	1,725	1,823		
ＭＳ＆ＡＤインシュ アランスグループ ホールディングス(株)	515,970	515,970	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	1,664	1,416		
住友商事(株)	445,786	445,786	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	1,503	1,651		
カヤバ(株)	253,342	126,671	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	744	665		
(株)三菱ＵＦＪフィナ ンシャル・グループ	282,590	282,590	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	568	444		
日本ペイントホール ディングス(株)	500,000	500,000	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	560	540		
日本製鉄(株)	167,628	167,628	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	535	626		
大同特殊鋼(株)	396,345	396,345	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	471	728		
市光工業(株)	465,946	465,946	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	196	257		
(株)ジーエス・ユア サ コーポレーショ ン	40,000	40,000	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	95	127		
(株)商船三井	15,330	15,330	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	79	71		
セントラル硝子(株)	20,000	20,000	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	64	59		

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果 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）		
(株)神戸製鋼所	35,973	35,973	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	62	75		
トピー工業(株)	19,279	19,279	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	有
	40	53		
住友ゴム工業(株)	13,371	13,371	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	25	25		
フジオーゼックス(株)	12,500	12,500	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	17	20		
(株)デンソー	2,308	2,308	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	4	6		
共和レザー(株)	1,000	1,000	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	0	0		

（注４）みなし保有株式は退職給付信託に設定しているものです。「貸借対照表計上額」には事業年度末日における時
価に議決権行使権限の対象となる株式数を乗じて得た額を記載しております。

)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。

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)に基づいて作成しております。

(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おります。

また、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おります。

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(2024年4月1日から2025年3月31日まで)の連結財務諸表及び事業年度(2024年4月1日から2025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り監査を受けております。

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について

当社は、連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組を行っております。具体的には、会計基準等の内容を適切に把握するため、公益財団法人財務会計基準機構に加入しております。また、会計基準に関する専門的情報を有する団体等が主催するセミナー・研修等への参加や、財務会計に関する専門誌の購読等を通して、適正な連結財務諸表等の作成に必要な情報の収集に努めております。

1 【連結財務諸表等】

(1) 【連結財務諸表】

【連結貸借対照表】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2024年 3 月31日)	当連結会計年度 (2025年 3 月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	76,955	4 193,603
受取手形及び売掛金	1, 7 296,364	1 263,208
リース債権	43,608	51,255
商品及び製品	233,940	197,832
仕掛品	54,207	44,951
原材料及び貯蔵品	42,467	45,464
その他	64,014	43,106
貸倒引当金	3,251	3,245
流動資産合計	808,307	836,177
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）	184,508	185,139
機械装置及び運搬具（純額）	82,743	81,349
工具、器具及び備品（純額）	23,910	20,272
土地	5 123,861	5 124,201
リース資産（純額）	5,703	5,282
建設仮勘定	23,634	26,542
貸与資産（純額）	151	49
有形固定資産合計	3, 4 444,513	3, 4 442,836
無形固定資産		
ソフトウェア	30,231	33,083
その他	1,090	1,274
無形固定資産合計	31,322	34,357
投資その他の資産		
投資有価証券	2 125,344	2 102,776
退職給付に係る資産	25,466	32,856
繰延税金資産	11,527	11,694
その他	2 21,245	20,547
貸倒引当金	3,351	3,067
投資その他の資産合計	180,231	164,808
固定資産合計	656,067	642,003
資産合計	1,464,375	1,478,180

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2024年 3月31日)	当連結会計年度 (2025年 3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	7 234,846	235,221
短期借入金	4 328,010	4 365,543
1年内償還予定の社債	3,367	8,418
1年内返済予定の長期借入金	22,251	8,511
リース債務	1,464	1,364
未払金	55,948	8 50,817
未払法人税等	6,787	7,209
賞与引当金	7,980	8,180
役員賞与引当金	581	604
製品保証引当金	46,215	105,551
認証関連損失引当金	21,129	125,396
その他	6 124,559	6 104,548
流動負債合計	853,141	1,021,370
固定負債		
社債	7,902	6,703
長期借入金	12,258	4 18,351
リース債務	14,430	13,581
繰延税金負債	35,266	36,777
再評価に係る繰延税金負債	2,742	2,806
退職給付に係る負債	49,446	43,175
役員退職慰労引当金	1,497	1,559
資産除去債務	1,572	2,404
長期末払金	-	8 58,510
その他	22,697	21,917
固定負債合計	147,813	205,789
負債合計	1,000,954	1,227,159
純資産の部		
株主資本		
資本金	72,717	72,717
資本剰余金	65,928	66,299
利益剰余金	178,510	39,243
自己株式	202	201
株主資本合計	316,953	99,571
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	46,620	34,938
繰延ヘッジ損益	3	20
土地再評価差額金	2,273	2,290
為替換算調整勘定	9,467	13,948
退職給付に係る調整累計額	16,731	27,738
その他の包括利益累計額合計	75,095	78,896
非支配株主持分	71,371	72,552
純資産合計	463,420	251,020
負債純資産合計	1,464,375	1,478,180

【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)

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
売上高	1,516,255	1,697,229
売上原価	1,128,679	1,140,152
売上総利益	233,575	295,707
販売費及び一般管理費		
販売手数料	7,086	3,580
運送費及び保管費	12,833	14,390
製品保証引当金繰入額	46,215	46,781
広告宣伝費	1,271	1,076
給料及び手当	59,986	60,762
賞与引当金繰入額	4,239	4,411
役員賞与引当金繰入額	589	603
退職給付費用	2,668	2,771
役員退職慰労引当金繰入額	350	367
賃借料	8,468	12,150
その他	97,970	91,319
販売費及び一般管理費合計	1241,679	1238,216
営業利益又は営業損失()	8,103	57,490
営業外収益		
受取利息	2,234	2,509
受取配当金	2,560	3,739
受取賃貸料	1,135	606
為替差益	1,912	-
持分法による投資利益	3,155	2,120
雑収入	3,473	4,202
営業外収益合計	14,472	13,179
営業外費用		
支払利息	11,608	13,353
為替差損	-	14,397
雑支出	3,992	3,608
営業外費用合計	15,601	31,359
経常利益又は経常損失()	9,233	39,310

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
特別利益		
固定資産売却益	2, 4 92,067	2, 4 34,553
投資有価証券売却益	19,484	18,002
国内認証関連損失戻入益	4 17,000	4,739
その他	1,033	2,083
特別利益合計	129,585	59,378
特別損失		
固定資産除売却損	3 1,213	3 2,929
減損損失	5 11,608	5 7,724
国内認証関連損失	5 24,216	598
北米認証関連損失	5 36,363	5 258,413
豪州訴訟和解金	-	5 8,700
その他	3,860	10,887
特別損失合計	77,263	289,252
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失()	43,088	190,563
法人税、住民税及び事業税	19,930	17,351
法人税等調整額	2,062	4,777
法人税等合計	17,867	22,129
当期純利益又は当期純損失()	25,220	212,693
非支配株主に帰属する当期純利益	8,132	5,060
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失()	17,087	217,753

【連結包括利益計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
当期純利益又は当期純損失 ()	25,220	212,693
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	5,686	12,855
繰延ヘッジ損益	200	64
土地再評価差額金	-	37
為替換算調整勘定	6,007	6,402
退職給付に係る調整額	9,526	10,897
持分法適用会社に対する持分相当額	1,579	1,549
その他の包括利益合計	11,627	15,966
包括利益	36,847	206,726
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	24,163	213,953
非支配株主に係る包括利益	12,684	7,226

【連結株主資本等変動計算書】

前連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本					その他の包括利益累計額	
	資本金	資本剰余金	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	繰延ヘッジ損益
当期首残高	72,717	65,956	161,423	202	299,894	51,315	53
当期変動額							
親会社株主に帰属する当期純利益			17,087		17,087		
自己株式の取得				0	0		
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動		28			28		
連結子会社の増資による持分の増減							
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）						4,695	57
当期変動額合計	-	28	17,087	0	17,058	4,695	57
当期末残高	72,717	65,928	178,510	202	316,953	46,620	3

	その他の包括利益累計額				非支配株主持分	純資産合計
	土地再評価差額金	為替換算調整勘定	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	2,273	7,487	6,996	68,020	65,494	433,409
当期変動額						
親会社株主に帰属する当期純利益						17,087
自己株式の取得						0
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動						28
連結子会社の増資による持分の増減						
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）		1,979	9,734	7,075	5,876	12,952
当期変動額合計	-	1,979	9,734	7,075	5,876	30,011
当期末残高	2,273	9,467	16,731	75,095	71,371	463,420

当連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本					その他の包括利益累計額	
	資本金	資本剰余金	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	繰延ヘッジ損益
当期首残高	72,717	65,928	178,510	202	316,953	46,620	3
当期変動額							
親会社株主に帰属する当期純損失			217,753		217,753		
自己株式の取得				1	1		
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動		232			232		
連結子会社の増資による持分の増減		138			138		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）						11,681	23
当期変動額合計	-	371	217,753	1	217,381	11,681	23
当期末残高	72,717	66,299	39,243	201	99,571	34,938	20

	その他の包括利益累計額				非支配株主持分	純資産合計
	土地再評価差額金	為替換算調整勘定	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	2,273	9,467	16,731	75,095	71,371	463,420
当期変動額						
親会社株主に帰属する当期純損失						217,753
自己株式の取得						1
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動						232
連結子会社の増資による持分の増減						138
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	17	4,481	11,007	3,800	1,181	4,981
当期変動額合計	17	4,481	11,007	3,800	1,181	212,399
当期末残高	2,290	13,948	27,738	78,896	72,552	251,020

【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 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失（ ）	43,088	190,563
減価償却費	56,479	59,484
減損損失	11,608	7,724
貸倒引当金の増減額（ は減少 ）	2,060	340
製品保証引当金の増減額（ は減少 ）	618	59,336
認証関連損失引当金の増減額（ は減少 ）	78,949	104,267
長期未払金の増減額（ は減少 ）	-	58,510
退職給付に係る資産の増減額（ は増加 ）	2,418	1,679
退職給付に係る負債の増減額（ は減少 ）	616	1,012
受取利息及び受取配当金	4,794	6,249
支払利息	11,608	13,353
持分法による投資損益（ は益 ）	3,155	2,120
投資有価証券売却損益（ は益 ）	19,484	18,002
固定資産除売却損益（ は益 ）	90,853	31,624
売上債権の増減額（ は増加 ）	2,913	33,084
リース債権の増減額（ は増加 ）	7,614	5,224
棚卸資産の増減額（ は増加 ）	40,644	43,022
仕入債務の増減額（ は減少 ）	14,861	379
その他の流動資産の増減額（ は増加 ）	4,294	18,687
その他の流動負債の増減額（ は減少 ）	51,051	16,240
その他	3,249	1,019
小計	85,806	127,077
入出金が制限された口座への振替	-	97,337
利息及び配当金の受取額	4,915	6,409
利息の支払額	12,036	12,744
法人税等の支払額又は還付額（ は支払 ）	17,482	22,276
営業活動によるキャッシュ・フロー	110,410	1,128
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	2,862	1,973
定期預金の払戻による収入	704	3,907
有形固定資産の取得による支出	67,321	61,987
有形固定資産の売却による収入	99,290	36,366
無形固定資産の取得による支出	8,474	11,738
投資有価証券の取得による支出	74	75
投資有価証券の売却による収入	24,611	23,973
関係会社株式の売却による収入	-	1,135
長期貸付けによる支出	1,936	1,987
長期貸付金の回収による収入	1,888	1,928
短期貸付けによる支出	5,820	-
短期貸付金の回収による収入	-	5,824
その他	760	26
投資活動によるキャッシュ・フロー	39,244	4,600

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額（は減少）	63,088	39,705
社債の発行による収入	7,035	6,720
社債の償還による支出	1,645	3,513
長期借入れによる収入	-	13,140
長期借入金の返済による支出	5,230	19,779
非支配株主からの払込みによる収入	-	400
非支配株主への配当金の支払額	6,818	5,822
連結の範囲の変更を伴わない子会社株式の取得による支出	-	257
その他	790	855
財務活動によるキャッシュ・フロー	55,638	29,738
現金及び現金同等物に係る換算差額	7,576	5,324
現金及び現金同等物の増減額（は減少）	7,950	20,942
現金及び現金同等物の期首残高	75,683	67,733
連結除外に伴う現金及び現金同等物の減少額	-	254
現金及び現金同等物の期末残高	1 67,733	1 88,420

【注記事項】

(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)

1. 連結の範囲に関する事項

(1) 連結子会社の数は73社であります。

主要な連結子会社名は「第1企業の概況 4 関係会社の状況」に記載しているため省略しております。

(連結子会社の減少)

前連結会計年度において連結子会社でありました日野アルゼンチン販売(株)は清算したため、連結範囲から除いております。

(2) 非連結子会社の名称等

日野モータース ベネズエラ(株)

非連結子会社は、総資産、売上高、当期純損益及び利益剰余金等に及ぼす影響が軽微であり、かつ全体としても連結財務諸表に重要な影響を与えていないため、連結の範囲から除外しております。

2. 持分法の適用に関する事項

(1) 持分法を適用した会社の数は13社であります。

関連会社

(国内販売会社)

南九州日野自動車(株)	他 計	3 社
-------------	-----	-----

(国内仕入先)

ジェイ・バス(株)

澤藤電機(株)	他 計	8 社
---------	-----	-----

(海外会社)		1 社
--------	--	-----

(その他)		1 社
-------	--	-----

(持分法適用会社の減少)

広汽日野自動車(有)は、当社持分の一部を譲渡したため持分法の適用範囲から除外しております。

(2) 持分法を適用しない非連結子会社及び関連会社のうち主要な会社の名称

日野モータース ベネズエラ(株)、鈴江茨城(株)、木下工業(株)

持分法非適用の非連結子会社及び関連会社は、それぞれ連結純損益及び利益剰余金等に及ぼす影響が軽微であり、かつ全体としても連結財務諸表に重要な影響を与えていないため、持分法の適用から除外しております。

3. 連結子会社の事業年度等に関する事項

連結子会社のうち決算日が異なる会社

(決算日)

(12月31日)

上海日野エンジン(有)

(株)タケベ(タイランド)

日野モータース マニユファクチャリング コロンビア(株)

日野自動車(中国)(有)

日野汽車投資(中国)(有)

日野モータース セールス ロシア(有)

日野モータース マニユファクチャリング メキシコ(株)

日野ファイナンスインドネシア(株)

連結財務諸表の作成に当たっては、同決算日現在の財務諸表を使用し、2025年1月1日から連結決算日までの期間に発生した重要な取引については、連結上必要な調整を行っております。

4. 会計方針に関する事項

(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

有価証券

満期保有目的の債券

償却原価法（定額法）

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しております。）

市場価格のない株式等

移動平均法による原価法

デリバティブ 時価法

棚卸資産

連結財務諸表提出会社

個別原価法及び移動平均法による原価法（貸借対照表価額は収益性の低下による簿価切下げの方法により算定しております。）

国内連結子会社

個別原価法及び移動平均法による原価法（貸借対照表価額は収益性の低下による簿価切下げの方法により算定しております。）

海外連結子会社

主として移動平均法による低価法

(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法

有形固定資産（リース資産を除く）

（建物及び構築物、機械装置及び運搬具、工具、器具及び備品）

主として定率法（型・治具は定額法）

尚、1998年4月1日以降取得の建物（建物附属設備を除く）並びに2016年4月1日以降取得の建物附属設備及び構築物については、定額法によります。

（貸与資産）

契約期間に基づく定額法

耐用年数は以下のとおりであります。

建物及び構築物	2 ～ 75年
機械装置及び運搬具	2 ～ 18年
工具、器具及び備品	2 ～ 20年
貸与資産	6 年

無形固定資産（リース資産を除く）

定額法

尚、ソフトウェア（自社利用分）については社内における利用可能期間（3 ～ 6 年）に基づく定額法によります。

リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数として、残存価額を零とする定額法によります。

(3) 重要な引当金の計上基準

貸倒引当金

受取手形、売掛金等の債権に対する貸倒による損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率等により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を勘案し、回収不能見込額を計上しております。

賞与引当金

連結子会社（ただし一部は除く）は従業員賞与の支給に備えるため、支給見込額のうち当連結会計年度負担分を計上しております。

役員賞与引当金

役員賞与の支出に備えるため、役員賞与支給見込額のうち当連結会計年度負担分を計上しております。

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、保証書の約款及び法令等に従い、過去の実績等を基礎にして計上しております。

認証関連損失引当金

認証試験課題に関連した損失に備えるため、当連結会計年度末において合理的に見積もることが可能な金額を計上しています。

役員退職慰労引当金

国内連結子会社は役員の退職慰労金の支出に備えるため、内規に基づく当連結会計年度末要支給額を計上しております。

(4) 退職給付に係る会計処理の方法

退職給付見込額の期間帰属方法

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当連結会計年度末までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっております。

数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用については、その発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（１～１６年）による定額法により費用処理しております。

数理計算上の差異については、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（１～１８年）による定額法により、翌連結会計年度より費用処理しております。

小規模企業等における簡便法の採用

一部の連結子会社は、退職給付に係る負債、退職給付に係る資産及び退職給付費用の計算に、退職給付に係る期末自己都合要支給額を退職給付債務とする方法を用いた簡便法を適用しております。

(5) 重要な収益及び費用の計上基準

主要な事業における主な履行義務の内容及び収益を認識する通常の時点は以下のとおりであります。

これらの履行義務に関する取引の対価は、製品の引渡し後、概ね１年以内に受領しており、重要な金融要素は含んでおりません。

トラック・バス

トラック・バスの販売については、顧客との間に締結した販売契約に基づき、受注した製品の引き渡し義務を負っており、製品の引き渡し時点において顧客が当該製品に対する支配を獲得し、履行義務を充足したと判断していることから、当該時点で収益を認識しております。

取引価格の算定については、顧客への支払が見込まれるリベート額を顧客への販売額から除いた金額で測定することとしております。

トヨタ向け車両

トヨタ自動車株式会社及びトヨタグループ会社向けに販売する完成車両は、トヨタ自動車株式会社及びトヨタグループ会社が指定する納入場所に納入する義務を負っており、製品が検収された時点で履行義務を充足したと判断していることから、当該時点において収益を認識しております。

取引価格の算定については、原材料等の受給額を除いた金額で測定することとしております。

補給部品

補給部品の販売については、顧客との間に締結した販売契約に基づき、補給部品の引き渡し義務を負っており、補給部品の引き渡し時点において顧客が当該補給部品に対する支配を獲得し、履行義務を充足したと判断していることから、当該時点で収益を認識しております。

(6) 重要なヘッジ会計の方法

ヘッジ会計の方法

原則として繰延ヘッジ処理を採用しております。尚、為替予約取引及び通貨スワップ取引については、振当処理の要件を満たしている場合は振当処理を採用しております。

ヘッジ手段とヘッジ対象

a . ヘッジ手段 為替予約・通貨オプション

ヘッジ対象 外貨建売掛金、外貨建短期借入金

b . ヘッジ手段 通貨スワップ

ヘッジ対象 外貨建短期借入金、外貨建 1 年内返済予定の長期借入金、外貨建長期借入金

ヘッジ方針

外貨建取引に係る為替変動のリスクを回避する目的で、外貨建売掛金及び外貨建借入金について、為替予約、通貨オプション及び通貨スワップを行っております。

ヘッジ有効性評価の方法

ヘッジの期間中におけるヘッジ対象の時価変動の累計額とヘッジ手段の時価変動の累計額とを比較し、有効性の判定をしております。

(7) のれんの償却方法及び償却期間

のれんは原則として発生年度より実質的判断による年数の見積りが可能なものはその見積り年数で、その他については5年間で均等償却しております。

(8) 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

手許現金、要求払預金及び取得日から3ヶ月以内に満期日の到来する流動性の高い、容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なりリスクしか負わない短期的な投資からなります。

(重要な会計上の見積り)

1. 製品保証引当金

(1) 当連結会計年度の連結貸借対照表に計上した金額

(単位:百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
製品保証引当金	46,215	105,551

(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

製品保証引当金には、保証書の約款に従った修理費用に備えるものと、リコール及びその他個別の品質不具合(以下、「リコール等」という。)に係る市場措置費用に備えるためのもの、北米延長保証に備えるものが含まれております。

保証書の約款に従った修理費用に備える引当金は、過去の実績等により見積もられた台当たりの修理費用、修理の見込台数等に基づき計上しております。

また、リコール等に係る市場措置費用に備えるための引当金は、()台当たりの修理費用、()修理の見込台数、()責任負担割合等に基づき計上しております。

()台当たりの修理費用は、個々のリコール等の品質不具合の状況を調査のうえで、修理に要すると考えられる費用に基づき見積もられます。

()修理の見込台数は、個々のリコール等について、()不具合が生じていると見込まれる台数および、()その内修理が行われると見込まれる台数の割合を見積もることにより決定されます。この内、()不具合が生じていると見込まれる台数は、個々のリコール等の品質不具合の状況に関する社内調査の内容を踏まえて、()その内修理が行われると見込まれる台数の割合は過去のリコール等における実績の割合等を踏まえて、見積もられます。

また、()責任負担割合は、不具合原因の一部が第三者に起因する場合において、当該第三者との交渉の状況に基づいて見積もられます。

北米延長保証に備えるための引当金は、米国で提起された暫定的な集団訴訟の和解及び米国当局との民事和解並びにカナダで提起された暫定的な集団訴訟の和解において、保証期間の延長を合意した車両の修理費用として、過去の実績率等により見積もられた台当たりの修理費用、修理の見込み台数等に基づいて計上しております。

これらの見積り項目には不確実性が含まれている為、見積りの前提条件の変化等によって実際の費用の発生が異なる場合があります、製品保証引当金の計上金額を見直す可能性があります。

2. 認証関連損失引当金

(1) 当連結会計年度の連結貸借対照表に計上した金額

(単位:百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
認証関連損失引当金	21,129	125,396

(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

認証関連損失引当金には、主に北米認証問題を起因とする米国民事制裁金96,993百万円、米国環境負荷軽減費用23,325百万円及び国内顧客への燃費補償費用4,002百万円が含まれています。

米国民事制裁金費用は、米国当局及びカリフォルニア当局と民事和解にて合意した支払金額のうち当連結会計年度末時点で支払い済みの金額を控除し、計上しております。裁判所の審理・判決等を控えており、認証関連損失引当金の計上金額を見直す可能性があります。

米国環境負荷軽減費用は、米国当局と民事和解にて合意した環境負荷軽減プロジェクトについて、協力先の米国国内鉄道会社及び船舶運営会社等への資金提供見込み額を計上しております。裁判所の審理・判決等を踏まえ、協力先との各プロジェクトの遂行状況に応じて資金提供見込み額の見直しが発生する可能性があります。

国内顧客への燃費補償費用は、エンジン機種ごとに技術検証を基に計算した燃費性能(燃費値)と実際の届出値(諸元値)との乖離を基に、燃費代差額を算定し、商用車の特性を勘案して算定した台当たり補償額に、対象車両の過去の販売台数に顧客の辞退率を考慮した支払対象台数を乗じることで影響額を見積もっております。

国内顧客への燃費補償費用の見積りに際しては、顧客の辞退率等に不確実性を伴っており、見積もりの前提条件の変化等によって実際の顧客への燃費補償費用の発生が異なる場合があります、認証関連損失引当金の計上金額を見直す可能性があります。

(会計方針の変更)

(「法人税、住民税及び事業税等に関する会計基準」等の適用)

「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。以下「2022年改正会計基準」という。)等を当連結会計年度の期首から適用しております。

法人税等の計上区分(その他の包括利益に対する課税)に関する改正については、2022年改正会計基準第20 - 3項ただし書きに定める経過的な取扱い及び「税効果会計に係る会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第28号2022年10月28日。以下「2022年改正適用指針」という。)第65 - 2項(2)ただし書きに定める経過的な取扱いに従っております。なお、当該会計方針の変更による連結財務諸表への影響はありません。

また、連結会社間における子会社株式等の売却に伴い生じた売却損益を税務上繰り延べる場合の連結財務諸表における取扱いの見直しに関連する改正については、2022年改正適用指針を当連結会計年度の期首から適用しております。当該会計方針の変更は、遡及適用され、前連結会計年度については遡及適用後の連結財務諸表となっております。なお、当該会計方針の変更による前連結会計年度の連結財務諸表への影響はありません。

(「グローバル・ミニマム課税制度に係る法人税等の会計処理及び開示に関する取扱い」の適用)

「グローバル・ミニマム課税制度に係る法人税等の会計処理及び開示に関する取扱い」(実務対応報告第46号 2024年3月22日)等を当連結会計年度の期首から適用しております。

(未適用の会計基準等)

(リースに関する会計基準等)

・「リースに関する会計基準」(企業会計基準第34号 2024年9月13日 企業会計基準委員会)

・「リースに関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第33号 2024年9月13日 企業会計基準委員会) 等

(1) 概要

企業会計基準委員会において、日本基準を国際的に整合性のあるものとする取組みの一環として、借手の全てのリースについて資産及び負債を認識するリースに関する会計基準の開発に向けて、国際的な会計基準を踏まえた検討が行われ、基本的な方針として、IFRS第16号の単一の会計処理モデルを基礎とするものの、IFRS第16号の全ての定めを採り入れるのではなく、主要な定めのみを採り入れることにより、簡素で利便性が高く、かつ、IFRS第16号の定めを個別財務諸表に用いても、基本的に修正が不要となることを目指したリース会計基準等が公表されました。

借手の会計処理として、借手のリースの費用配分の方法については、IFRS第16号と同様に、リースがファイナンス・リースであるかオペレーティング・リースであるかにかかわらず、全てのリースについて使用権資産に係る減価償却費及びリース負債に係る利息相当額を計上する単一の会計処理モデルが適用されます。

(2) 適用予定日

2028年3月期の期首から適用します。

(3) 当該会計基準等の適用による影響

「リースに関する会計基準」等の適用による連結財務諸表に与える影響額については、現時点で評価中でありませ

(表示方法の変更)

該当事項はありません。

(追加情報)

該当事項はありません。

(連結貸借対照表関係)

注(1) 1 受取手形及び売掛金のうち、顧客との契約から生じた債権の金額は、それぞれ以下のとおりです。

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
受取手形	17,298百万円	14,126百万円
売掛金	279,066 "	249,082 "

2 関連会社に対するものは次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
投資有価証券(株式)	30,754百万円	33,783百万円
出資金	797 "	- "

また、上記に含まれる共同支配企業に対する投資の金額は次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
	6,649百万円	6,486百万円

3 有形固定資産に対する減価償却累計額

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
	998,760百万円	1,011,131百万円

注(2)保証債務

銀行借入金他に対し債務保証を行っております。

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
オートローン	2百万円	1百万円
従業員の住宅資金借入金	167 "	104 "
計	170百万円	105百万円

注(3)偶発債務

(認証問題)

北米及び日本市場向けエンジンの認証問題の影響については、日本市場向けエンジンの特別調査委員会による調査は完了し、一部の検証、調査、及び関係各所とのコミュニケーションは継続して行われておりましたが、米国における当社の過去のエンジン認証問題について、2025年1月16日、当社は、米国司法省との間で、刑事和解に至りました。また、当社及び当社の米国子会社は、米国当局及びカリフォルニア当局との間で、当該問題について民事和解に至りました。本和解において合意した内容に基づき、合理的に見積もり可能な額を連結財務諸表に反映しております。

なお、米国以外の国における認証問題に関連する当局との和解に伴う費用については連結財務諸表には反映しておりません。

(海外における当社及び当社子会社に対する訴訟)

ニュージーランドの集団訴訟

当社は、2025年3月3日（現地時間）付で、ニュージーランド高等裁判所パーマストンノース支部において訴訟を提起されました。

原告は、2003年1月1日から2022年8月22日までに当社が製造したディーゼルエンジンを搭載した車両を、2010年3月4日から2025年3月3日までに購入、交換、又は賃借により取得した者を代表する集団訴訟として、当社車両用エンジンの排気ガス性能基準及び燃費基準の違反に関する詐欺行為等に起因して損害を被ったなどと主張しております。

本件訴訟の訴状において、原告は、損害賠償等を請求しておりますが、原告の具体的な請求金額は一切明らかにされておりません。

ニュージーランドの集団訴訟について、原告の主張及び請求内容を確認中であり、訴訟の結果によっては損失が発生する可能性があります。現時点でその影響額を合理的に算定することは困難であり、連結財務諸表には反映しておりません。

注(4)債権流動化に伴う遡及義務額

	前連結会計年度 (2024年 3 月31日)	当連結会計年度 (2025年 3 月31日)
	1,321百万円	1,535百万円

注(5) 4 担保提供資産

工場財団抵当以外に供しているもの

	前連結会計年度 (2024年 3 月31日)	当連結会計年度 (2025年 3 月31日)
預金	- 百万円	1,079百万円
建物	1,738 "	2,100 "
土地	1,697 "	1,678 "
その他	- "	152 "
計	3,435百万円	5,011百万円

上記資産は下記債務の担保に供しております。

	前連結会計年度 (2024年 3 月31日)	当連結会計年度 (2025年 3 月31日)
短期借入金	520百万円	399百万円
長期借入金	- "	81百万円
計	520百万円	480百万円

注(6) 5 土地の再評価

一部の国内連結子会社は、「土地の再評価に関する法律」（平成10年3月31日公布法律第34号）及び「土地の再評価に関する法律の一部を改正する法律」（平成13年3月31日公布法律第19号）に基づき、事業用の土地の再評価を行っております。この評価差額のうち、当該評価差額に係る繰延税金相当額を「再評価に係る繰延税金負債」として負債の部に計上し、これを控除した金額を「土地再評価差額金」として純資産の部に計上しております。

・再評価の方法... 一部の会社は「土地の再評価に関する法律施行令」（平成10年3月31日公布政令第119号）第2条第3号に定める固定資産税評価額に合理的な調整を行って算定する方法及び第5号に定める不動産鑑定士の鑑定評価によって算出しております。

また一部の会社は、同第4号に定める地価税法第16条に規定する地価税の課税価格の計算の基礎となる土地の価額を算定するために国税庁長官が定めて公表した方法により算定した価額に、時点修正による補正等合理的な調整を行って算定しております。

・再評価を行った年月日...2002年3月31日

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
再評価を行った土地の期末における時価と再評価後の帳簿価額との差額	1,932百万円	1,291百万円

注(7) 6 顧客との契約から生じた契約負債の残高

顧客との契約から生じた契約負債は流動負債の「その他」に含まれております。契約負債の金額は、連結財務諸表「注記事項（収益認識関係）3.（1）契約残高」に記載しております。

注(8) 7 連結会計年度末日満期手形

連結会計年度末日満期手形の会計処理については、手形交換日をもって決済処理をしております。なお、前連結会計年度の末日が金融機関の休日であったため、次の連結会計年度末日満期手形が連結会計年度末残高に含まれております。

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
受取手形	938百万円	-
支払手形	47 "	-

注(9) 8 長期未払金

当連結会計年度の未払金及び長期未払金には、北米認証関連損失として特別損失に計上した当社の認証問題を起因とする以下、刑事制裁金の未払残高が含まれています。

北米認証関連損失の内容については「1 連結財務諸表等（1）連結財務諸表 注記事項（連結損益計算書関係）5 特別損失」に記載のとおりです。

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
未払金	-	19,503百万円
長期未払金	-	58,510 "

(連結損益計算書関係)

注(2) 1 一般管理費及び当期製造費用に含まれる研究開発費

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
	55,285百万円	54,955百万円

注(3) 2 主要な固定資産売却益の内訳は次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
土地	90,952百万円	33,901百万円
機械装置及び運搬具	310 "	233 "

3 主要な固定資産除売却損の内訳は次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
建物及び構築物	628百万円	1,081百万円
機械装置及び運搬具	314 "	323 "

注(4) 4 特別利益

前連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

(固定資産売却益)

固定資産売却益の内容は、経営資源の有効活用と資産効率向上のため、2023年9月28日に実施した東京都日野市日野工場の一部の土地売却及び2024年3月22日に実施した埼玉県日高市完成車両置き場及び関係会社工場の土地売却などによるものであります。

当該土地については、建物解体更地化工事や代替候補地への移管に一定の期間を要するため、売却後も、買主との間で使用貸借契約を締結し、建物解体更地化工事や代替候補地への移管が終了し土地を明け渡すまでの一定期間(日野工場の一部は最大で2026年3月末まで、日高市完成車両置き場及び関係会社工場は、最大で2031年3月末まで)、引き続き当社での使用を予定しております。

当該取引は、セール・アンド・リースバック取引に該当するため、売買契約日時点で、会計上、売却が成立しているかに関して、関連する会計基準(企業会計基準適用指針第16号「リース取引に関する会計基準の適用指針」や企業会計原則に定められる実現主義の原則)等に基づき、土地の譲渡価格、リース取引の分類及び賃借料並びに当社に残存するリスク負担の割合等について検討しました。その結果、買手への売却時点で当該土地のリスクと経済価値のほとんどすべてが買手に移転したと判断し、対象となる土地の消滅及び固定資産売却益を認識しております。

(国内認証関連損失戻入益)

国内認証関連損失戻入益の主な内容について、当社は認証関連損失引当金として計上しておりました排出ガスおよび燃費に関する税制優遇追加納付費用等につきまして、当連結会計年度末までの支払実績に基づき今後の支払見込額を見直した結果、国内認証関連損失戻入益として17,000百万円を特別利益に計上しております。

当連結会計年度（自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日）

（固定資産売却益）

固定資産売却益の主な内容は、経営資源の有効活用と資産効率向上のため、2025年 2月28日に実施した東京都日野市日野工場の一部の土地売却によるものであります。

当該土地については、建物解体更地化工事や代替候補地への移管に一定の期間を要するため、売却後も、買主との間で使用貸借契約を締結し、建物解体更地化工事や代替候補地への移管が終了し土地を明け渡すまでの一定期間引き続き当社での使用を予定しております。

当該取引は、セール・アンド・リースバック取引に該当するため、売買契約日時点で、会計上、売却が成立しているかに関して、関連する会計基準（企業会計基準適用指針第16号「リース取引に関する会計基準の適用指針」や企業会計原則に定められる実現主義の原則）等に基づき、土地の譲渡価格、リース取引の分類及び賃借料並びに当社に残存するリスク負担の割合等について検討しました。その結果、買手への売却時点で当該土地のリスクと経済価値のほとんどすべてが買手に移転したと判断し、対象となる土地の消滅及び固定資産売却益を認識しております。

当該取引に伴い、33,676百万円を固定資産売却益として特別利益に計上いたしました。

5 特別損失

前連結会計年度（自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月31日）

（減損損失）

当社グループは、主に以下の資産グループについて減損損失を計上いたしました。

前連結会計年度（自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月31日）

場所 米国
用途 製造設備等
種類 機械装置他
減損損失 11,236百万円

（資産のグルーピングの方法）

当社は、主として事業セグメントを基礎とした資産のグルーピングを行っております。また、重要な遊休資産については、個別資産ごとにグルーピングを行っております。なお、連結子会社は原則として会社単位を基礎として資産のグルーピングを行っています。

（減損損失に至った経緯）

当社の連結子会社である日野モータースマニュファクチャリングU.S.A.社において、収益性が低下し、減損の兆候が認められ将来の回収可能性を検討した結果、帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額を減損損失として特別損失に計上しております。なお、回収可能価額は正味売却価額により測定しており、正味売却価額は機械装置等の鑑定評価額に基づき算定しております。

（国内認証関連損失）

日本市場向けエンジン認証手続き上の不正行為があったことを確認するとともに、エンジン性能に問題があることが判明しました。これに起因して、サプライヤー・顧客等に対する補償損失及び棚卸資産評価損24,216百万円を国内認証関連損失として特別損失に計上しております。

（北米認証関連損失）

北米認証関連損失の主な内容について、当社及び当社米国子会社は、2022年 8月 5日（現地時間）付で、付で、米国フロリダ州南部地区連邦地方裁判所マイアミ支部において訴訟を提訴されておりましたが、2023年10月25日、原告との間で和解契約を締結し、2024 年 4月 1日（現地時間）付で、裁判所の最終承認を受けました。本件和解に伴い、34,675百万円を北米認証関連損失として特別損失に計上しております。

当連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

（減損損失）

当社グループは、主に以下の資産グループについて減損損失を計上いたしました。

当連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

場所 米国

用途 製造設備等

種類 機械装置他

減損損失 6,652百万円

（資産のグルーピングの方法）

当社は、主として事業セグメントを基礎とした資産のグルーピングを行っております。また、重要な遊休資産については、個別資産ごとにグルーピングを行っております。なお、連結子会社は原則として会社単位を基礎として資産のグルーピングを行っています。

（減損損失に至った経緯）

当社の連結子会社である日野モータースマニュファクチャリングU.S.A.社において、収益性が低下し、減損の兆候が認められ将来の回収可能性を検討した結果、帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額を減損損失として特別損失に計上しております。なお、回収可能価額は正味売却価額により測定しており、正味売却価額は機械装置等の鑑定評価額に基づき算定しております。

（北米認証関連損失）

当社並びに当社米国及びカナダ子会社は、2023年10月19日付で、カナダブリティッシュコロンビア州上級裁判所において訴訟を提起され、カナダケベック州上級裁判所においても同様の訴訟を提起されておりましたが、2024年9月26日、原告団との間の和解契約について当社取締役会で承認しました。当該和解契約は、2024年11月13日に締結し、2025年5月6日にブリティッシュコロンビア州上級裁判所での実質的な承認を受け、同年6月2日にケベック州上級裁判所の承認を受けました。本件和解に伴い、5,885百万円を特別損失に計上いたしました。

また、2025年1月16日に開示しました「エンジン認証問題に関する当社及び当社米国子会社と米国当局との和解に関するお知らせ」のとおり、当社及び当社の米国子会社は、米国当局との間で、米国市場におけるエンジンの排ガス認証試験及び性能の問題について和解（以下「本件和解」といいます。）に至りました。

本件和解により、刑事制裁金及び民事制裁金を支払うことに合意しました。また、民事和解において当局の承認を得た上で、対象エンジンの市場措置並びに環境負荷軽減プロジェクトを実施いたします。さらに、米国で提起された暫定的な集団訴訟の和解及び米国当局との民事和解並びにカナダで提起された暫定的な集団訴訟の和解において、車両の延長保証を実施いたします。当連結会計年度に上記、費用として252,528百万円を特別損失に計上いたしました。

なお、民事制裁金及び環境負荷軽減プロジェクトにかかる費用については認証関連損失引当金、市場措置及び延長保証にかかる費用については製品保証引当金にそれぞれ計上しておりますが、刑事制裁金については2025年3月に東ミシガン地区連邦地方裁判所の判決にて確定・発効した有罪答弁合意書記載の金額に基づき、未払金及び長期未払金に計上しております。

（豪州訴訟和解金）

当社及び当社豪州子会社は2023年4月17日付で、豪州ビクトリア州上級裁判所において訴訟を提起されておりましたが、2024年12月25日、原告団との間の本件和解について、当社取締役会で承認いたしました。本件和解に伴い、豪州訴訟和解金として8,700百万円を特別損失として計上いたしました。

(連結包括利益計算書関係)

1 その他の包括利益に係る組替調整額並びに法人税等及び税効果額

	前連結会計年度 (自 2023年 4 月 1 日 至 2024年 3 月31日)	当連結会計年度 (自 2024年 4 月 1 日 至 2025年 3 月31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	11,194百万円	1,864百万円
組替調整額	19,325 "	16,046 "
法人税等及び税効果調整前	8,130百万円	17,911百万円
法人税等及び税効果額	2,444 "	5,056 "
その他有価証券評価差額金	5,686百万円	12,855百万円
繰延ヘッジ損益		
当期発生額	258百万円	405百万円
組替調整額	- "	313 "
法人税等及び税効果調整前	258百万円	92百万円
法人税等及び税効果額	57 "	27 "
繰延ヘッジ損益	200百万円	64百万円
土地再評価差額金		
当期発生額	- 百万円	- 百万円
組替調整額	- "	- "
法人税等及び税効果調整前	- 百万円	- 百万円
法人税等及び税効果額	- "	37 "
土地再評価差額金	- 百万円	37百万円
為替換算調整勘定		
当期発生額	6,007百万円	6,402百万円
組替調整額	- "	- "
法人税等及び税効果調整前	6,007百万円	6,402百万円
法人税等及び税効果額	- "	- "
為替換算調整勘定	6,007百万円	6,402百万円
退職給付に係る調整額		
当期発生額	16,934百万円	13,737百万円
組替調整額	595 "	1,656 "
法人税等及び税効果調整前	17,529百万円	12,081百万円
法人税等及び税効果額	8,003 "	1,184 "
退職給付に係る調整額	9,526百万円	10,897百万円
持分法適用会社に対する 持分相当額		
当期発生額	941百万円	1,453百万円
組替調整額	638 "	96 "
持分法適用会社に対する 持分相当額	1,579百万円	1,549百万円
その他の包括利益合計	11,627百万円	5,966百万円

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

1. 発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当連結会計年度 期首株式数(千株)	当連結会計年度 増加株式数(千株)	当連結会計年度 減少株式数(千株)	当連結会計年度末 株式数(千株)
発行済株式				
普通株式	574,580	-	-	574,580
合計	574,580	-	-	574,580
自己株式				
普通株式(注)	554	0	-	554
合計	554	0	-	554

(注) 普通株式の自己株式の株式数の増加0千株は、単元未満株式の買取りによる増加であります。

2. 新株予約権及び自己新株予約権に関する事項

該当する事項はありません。

3. 配当に関する事項

(1) 配当金支払額

該当する事項はありません。

(2) 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翌連結会計年度となるもの

該当する事項はありません。

当連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

1．発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当連結会計年度 期首株式数（千株）	当連結会計年度 増加株式数（千株）	当連結会計年度 減少株式数（千株）	当連結会計年度末 株式数（千株）
発行済株式				
普通株式	574,580	-	-	574,580
合計	574,580	-	-	574,580
自己株式				
普通株式 （注）1．2．	554	0	19	536
合計	554	0	19	536

（注） 1．普通株式の自己株式の株式数の増加0千株は、単元未満株式の買取りによる増加であります。
2．普通株式の自己株式の株式数の減少19千株は、持分法適用関連会社の持分比率変動による減少であります。

2．新株予約権及び自己新株予約権に関する事項

該当する事項はありません。

3．配当に関する事項

(1)配当金支払額

該当する事項はありません。

(2)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翌連結会計年度となるもの

該当する事項はありません。

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

1 現金及び現金同等物の期末残高と連結貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
現金及び預金勘定	76,955百万円	193,603百万円
預入期間3ヶ月超の定期預金	9,222 "	7,845 "
入出金が制限された口座	- "	97,337 "
現金及び現金同等物	67,733百万円	88,420百万円

(リース取引関係)

1. ファイナンス・リース取引

<借主側>

所有権移転外ファイナンス・リース取引

(1)リース資産の内容

有形固定資産

主として生産設備(機械装置及び運搬具)、コンピュータ端末機他(工具、器具及び備品)であります。

無形固定資産

ソフトウェアであります。

(2)リース資産の減価償却の方法

連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項「4. 会計方針に関する事項 (2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法」に記載のとおりであります。

<貸主側>

所有権移転ファイナンス・リース取引

(1)リース債権の連結決算日後の回収予定額

流動資産

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (2024年3月31日)					
	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
リース債権	21,767	14,160	6,103	1,441	137	-

(単位:百万円)

	当連結会計年度 (2025年3月31日)					
	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
リース債権	25,189	16,200	7,896	1,867	102	-

2. オペレーティング・リース取引

<借主側>

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
1年内	1,600百万円	2,423百万円
1年超	8,590 "	7,859 "
合計	10,190百万円	10,283百万円

(金融商品関係)

1. 金融商品の状況に関する事項

(1) 金融商品に対する取り組み方針

当社グループは、必要な資金を主に親会社及び金融機関からの借入により調達しております。デリバティブは、後述するリスクを回避するために利用しており、投機的な取引は行わない方針であります。

(2) 金融商品の内容及びそのリスク

営業債権である受取手形及び売掛金、リース債権は、顧客の信用リスクに晒されております。また、海外で事業を行うにあたり生じる外貨建ての営業債権は、為替の変動リスクに晒されておりますが、為替の変動の見通しや予約コストを吟味しつつ、先物為替予約及び通貨オプションを利用してヘッジしております。

投資有価証券は、株式及び満期保有目的債券であります。株式については主として業務上の関係を有する企業のものであり、市場価格の変動リスクに晒されております。

営業債務である支払手形及び買掛金は、その全てが1年以内の支払期日であります。

短期借入金は、主に運転資金の資金調達を目的としたものであります。長期借入金は、運転資金及び設備投資に係る資金調達を目的としたものであり、その償還日は最長で決算日後4年1ヶ月であります。

デリバティブ取引は、外貨建ての営業債権に係る為替の変動リスクに対するヘッジを目的とした先物為替予約取引及び通貨スワップ取引であります。尚、ヘッジ会計に関するヘッジ手段とヘッジ対象、ヘッジ方針、ヘッジの有効性の評価方法等については、前述の連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項「4. 会計方針に関する事項 (6) 重要なヘッジ会計の方法」に記載のとおりであります。

(3) 金融商品に係るリスク管理体制

信用リスク（取引先の契約不履行等に係るリスク）の管理

当社グループは債権管理規程に従い、営業債権について主要な取引先の状況を定期的にモニタリングし、取引相手ごとに期日及び残高を管理するとともに、財務状況等の悪化等による回収懸念の早期把握や軽減を図っております。デリバティブ取引については、取引相手先を、高格付を有する金融機関に限定しているため信用リスクはほとんどないと認識しております。

市場リスク（為替等の変動リスク）の管理

当社グループは、外貨建ての営業債権について、通貨別月別に把握された為替の変動リスクに対して、原則として先物為替予約及び通貨オプション取引を利用してヘッジしております。

投資有価証券については、定期的に時価や発行体（取引先企業）の財務状況等を把握し、市況や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おります。

デリバティブ取引の執行・管理については、取引権限及び取引限度額等を定めた管理規程に従い、担当部署でのみ決裁担当者の承認を得て行っております。月次の取引実績は、経理担当取締役へ報告しております。

資金調達に係る流動性リスク（支払期日に支払いを実行できなくなるリスク）の管理

当社グループは、担当部署が適時に資金繰り計画を作成・更新するとともに、資金調達手段の多様化、及び市場環境を考慮した長短の調達バランスの調整などにより流動性リスクを管理しております。

(4) 金融商品の時価等に関する事項についての補足説明

金融商品の算定においては変動要因を織り込んでいるため、異なる前提条件等を採用することにより、当該価額が変動することがあります。また、注記事項「デリバティブ取引関係」におけるデリバティブ取引に関する契約額等については、その金額自体がデリバティブ取引に係る市場リスクを示すものではありません。

2. 金融商品の時価等に関する事項

連結貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については、次のとおりであります。

前連結会計年度（2024年3月31日）

	連結貸借対照表 計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
(1)リース債権	44,039	44,014	25
(2)投資有価証券（ 2 ）	92,806	90,795	2,010
資産計	136,846	134,809	2,036
(1)社債	11,270	11,270	-
(2)長期借入金（1年内返済予定の長期借入金を含む）	34,509	34,509	-
負債計	45,779	45,779	-
デリバティブ取引（ 3 ）			
ヘッジ会計が適用されているもの	913	913	-
ヘッジ会計が適用されていないもの	0	0	-

当連結会計年度（2025年3月31日）

	連結貸借対照表 計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
(1)リース債権	51,771	51,477	293
(2)投資有価証券（ 2 ）	67,690	66,079	1,610
資産計	119,461	117,557	1,904
(1)社債	15,122	15,318	195
(2)長期借入金（1年内返済予定の長期借入金を含む）	26,862	26,862	-
負債計	41,985	42,181	195
デリバティブ取引（ 3 ）			
ヘッジ会計が適用されているもの	849	849	-
ヘッジ会計が適用されていないもの	0	0	-

1 「現金」については、現金であること、「預金」、「受取手形及び売掛金」、「支払手形及び買掛金」、「短期借入金」、「未払金」、「未払法人税等」については、短期間で決済されるため時価が帳簿価額に近似するものであることから、記載を省略しております。

2 市場価格のない株式等は、「(2)投資有価証券」には含まれておりません。当該金融商品の連結貸借対照表計上額は以下のとおりであります。

区分	前連結会計年度（百万円）	当連結会計年度（百万円）
非上場株式	32,538	35,086

3 デリバティブ取引によって生じた正味の債権・債務額は純額で表示しており、合計で正味の債務となる項目については、で示しています。

(注) 1. 金銭債権及び満期のある有価証券の連結決算日後の償還予定額
前連結会計年度(2024年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超5年以内 (百万円)	5年超10年以内 (百万円)	10年超 (百万円)
現金及び預金	76,955	-	-	-
受取手形及び売掛金	293,655	2,590	22	96
リース債権	21,816	22,018	204	-
投資有価証券				
満期保有目的の債券				
(1)地方債	1,707	8,855	6,083	4,531
(2)社債	-	-	-	-
その他有価証券のうち満期があるもの				
(1)債券(社債)	-	-	-	-
(2)その他	-	-	-	-
合計	394,134	33,464	6,310	4,628

当連結会計年度(2025年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超5年以内 (百万円)	5年超10年以内 (百万円)	10年超 (百万円)
現金及び預金	193,603	-	-	-
受取手形及び売掛金	261,301	1,798	17	92
リース債権	25,189	26,082	499	-
投資有価証券				
満期保有目的の債券				
(1)地方債	1,680	9,398	5,270	3,144
(2)社債	-	-	-	-
その他有価証券のうち満期があるもの				
(1)債券(社債)	-	-	-	-
(2)その他	-	-	-	-
合計	481,774	37,279	5,786	3,236

(注) 2 . 社債の連結決算日後の返済予定額

前連結会計年度 (2024年 3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超 2年以内 (百万円)	2年超 3年以内 (百万円)	3年超 4年以内 (百万円)	4年超 5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)
社債	3,367	4,830	3,072	-	-	-

当連結会計年度 (2025年 3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超 2年以内 (百万円)	2年超 3年以内 (百万円)	3年超 4年以内 (百万円)	4年超 5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)
社債	8,418	3,239	3,463	-	-	-

(注) 3 . 1年内返済予定の長期借入金及び長期借入金の連結決算日後の返済予定額

前連結会計年度 (2024年 3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超 2年以内 (百万円)	2年超 3年以内 (百万円)	3年超 4年以内 (百万円)	4年超 5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)
1年内返済予定の長期借入金及び長期借入金	22,251	7,736	3,552	951	17	-

当連結会計年度 (2025年 3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超 2年以内 (百万円)	2年超 3年以内 (百万円)	3年超 4年以内 (百万円)	4年超 5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)
1年内返済予定の長期借入金及び長期借入金	8,511	5,454	12,179	404	313	-

３．金融商品の時価のレベルごとの内訳等に関する事項

金融商品の時価を、時価の算定に係るインプットの観察可能性及び重要性に応じて、以下の３つのレベルに分類しております。

レベル１の時価：観察可能な時価の算定に係るインプットのうち、活発な市場において形成される当該時価の算定の対象となる資産又は負債に関する相場価格により算定した時価

レベル２の時価：観察可能な時価の算定に係るインプットのうち、レベル１のインプット以外の時価の算定に係るインプットを用いて算定した時価

レベル３の時価：観察できない時価の算定に係るインプットを使用して算定した時価

時価の算定に重要な影響を与えるインプットを複数使用している場合には、それらのインプットがそれぞれ属するレベルのうち、時価の算定における優先順位が最も低いレベルに時価を分類しております。

(１) 時価で連結貸借対照表に計上している金融商品

前連結会計年度（２０２４年３月３１日）

区分	時価（百万円）			
	レベル１	レベル２	レベル３	合計
投資有価証券 其他有価証券 株式	71,325	-	-	71,325
資産計	71,325	-	-	71,325
デリバティブ取引	-	913	-	913
負債計	-	913	-	913

当連結会計年度（２０２５年３月３１日）

区分	時価（百万円）			
	レベル１	レベル２	レベル３	合計
投資有価証券 其他有価証券 株式	48,272	-	-	48,272
資産計	48,272	-	-	48,272
デリバティブ取引	-	849	-	849
負債計	-	849	-	849

(2) 時価で連結貸借対照表に計上している金融商品以外の金融商品
前連結会計年度（2024年3月31日）

区分	時価（百万円）			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
リース債権 投資有価証券 満期保有目的の債券 地方債	-	44,014	-	44,014
資産計	-	65,192	-	65,192
社債 長期借入金	-	11,270 34,509	-	11,270 34,509
負債計	-	45,779	-	45,779

当連結会計年度（2025年3月31日）

区分	時価（百万円）			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
リース債権 投資有価証券 満期保有目的の債券 地方債	-	51,477 17,807	-	51,477 17,807
資産計	-	69,284	-	69,284
社債 長期借入金	-	15,318 26,862	-	15,318 26,862
負債計	-	42,180	-	42,180

(注) 時価の算定に用いた評価技法及び時価の算定に係るインプットの説明

投資有価証券

上場株式、国債、地方債及び社債は相場価格を用いて評価しております。上場株式は活発な市場で取引されているため、その時価をレベル1の時価に分類しております。一方で、当社が保有している地方債は、市場での取引頻度が低く、活発な市場における相場価格とは認められないため、その時価をレベル2の時価に分類しております。

デリバティブ取引

予定取引に対する為替予約取引及び通貨スワップ取引の時価は、期末時点での取引先金融機関等から提示された価格等に基づき算定しており、レベル2の時価に分類しております。尚、為替予約取引の振当処理によるものは、ヘッジ対象とされている売掛金と一体として処理されているため、その時価は、当該科目に含めて記載しております。

リース債権

これらの時価は、一定の期間ごとに区分した債権ごとに、債権額と満期までの期間及び信用リスクを加味した利率を基に割引現在価値法により算定しており、レベル2の時価に分類しております。

社債

発行する社債の時価は、元利金の合計額と、当該社債の残存期間及び信用リスクを加味した利率を基に割引現在価値法により算定しております。

長期借入金

これらの時価は、変動金利によるものは短期間で市場金利を反映し、また、当社グループの信用状態は実行後大きく異なっていないことから、帳簿価額とほぼ等しいと考えられるため、当該帳簿価額によっており、レベル2の時価に分類しております。

(有価証券関係)

前連結会計年度(2024年3月31日)

1. 満期保有目的の債券

	種類	連結貸借対照表 計上額(百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
時価が連結貸借対照表計 上額を超えるもの	(1) 地方債	-	-	-
	(2) 社債	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	-	-	-
時価が連結貸借対照表計 上額を超えないもの	(1) 地方債	21,177	21,177	-
	(2) 社債	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	21,177	21,177	-
合計		21,177	21,177	-

2. その他有価証券

	種類	連結貸借対照表 計上額(百万円)	取得原価(百万円)	差額(百万円)
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの	(1) 株式	68,847	9,944	58,903
	(2) 債券			
	地方債	-	-	-
	社債	-	-	-
	その他	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	68,847	9,944	58,903
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの	(1) 株式	834	880	46
	(2) 債券			
	地方債	-	-	-
	社債	-	-	-
	その他	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	834	880	46
合計		69,681	10,824	58,857

(注) 市場価格のない株式等(非上場株式 連結貸借対照表計上額 5,438百万円)については、上表の「その他有価証券」には含めておりません。

3．前連結会計年度中に売却した其他有価証券（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

種類	売却額 （百万円）	売却益の合計額 （百万円）	売却損の合計額 （百万円）
(1) 株式	24,431	19,484	13
(2) 債券			
地方債	-	-	-
社債	-	-	-
その他	-	-	-
(3) その他	-	-	-
合計	24,431	19,484	13

当連結会計年度（2025年3月31日）

1．満期保有目的の債券

	種類	連結貸借対照表 計上額（百万円）	時価 （百万円）	差額 （百万円）
時価が連結貸借対照表計 上額を超えるもの	(1) 地方債	-	-	-
	(2) 社債	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	-	-	-
時価が連結貸借対照表計 上額を超えないもの	(1) 地方債	19,493	19,493	-
	(2) 社債	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	19,493	19,493	-
合計		19,493	19,493	-

２．その他有価証券

	種類	連結貸借対照表 計上額（百万円）	取得原価（百万円）	差額（百万円）
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの	(1) 株式	46,332	5,175	41,157
	(2) 債券			
	地方債	-	-	-
	社債	-	-	-
	その他	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	46,332	5,175	41,157
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの	(1) 株式	777	842	65
	(2) 債券			
	地方債	-	-	-
	社債	-	-	-
	その他	-	-	-
	(3) その他	-	-	-
	小計	777	842	65
合計		47,109	6,017	41,092

（注） 市場価格のない株式等（非上場株式 連結貸借対照表計上額 4,075千円）については、上表の「その他有価証券」には含めておりません。

３．当連結会計年度中に売却したその他有価証券（自 2024年４月１日 至 2025年３月31日）

種類	売却額 （百万円）	売却益の合計額 （百万円）	売却損の合計額 （百万円）
(1) 株式	23,777	18,002	0
(2) 債券			
地方債	-	-	-
社債	-	-	-
その他	-	-	-
(3) その他	-	-	-
合計	23,777	18,002	0

(デリバティブ取引関係)

1. ヘッジ会計が適用されていないデリバティブ取引

前連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

区分	取引の種類	契約額等 (百万円)	契約額等のうち 1年超 (百万円)	時価 (百万円)	評価損益 (百万円)
市場取引以外の取引	為替予約取引 買建 米ドル	599	-	0	0
	オプション取引 売建 米ドル	-	-	-	-
	豪ドル	-	-	-	-
	買建 米ドル	-	-	-	-
	豪ドル	-	-	-	-
	合計	599	-	0	0

(注) 時価の算定方法

取引先金融機関等から提示された価格等に基づき算定しております。

当連結会計年度(自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

区分	取引の種類	契約額等 (百万円)	契約額等のうち 1年超 (百万円)	時価 (百万円)	評価損益 (百万円)
市場取引以外の取引	為替予約取引 買建 米ドル	594	-	0	0
	オプション取引 売建 米ドル	-	-	-	-
	豪ドル	-	-	-	-
	買建 米ドル	-	-	-	-
	豪ドル	-	-	-	-
	合計	594	-	0	0

(注) 時価の算定方法

取引先金融機関等から提示された価格等に基づき算定しております。

２．ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引

前連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ 対象	契約額等 (百万円)	契約額等のう ち1年超 (百万円)	時価 (百万円)
原則的処理方法	為替予約取引				
	売建				
	米ドル	売掛金	379	-	9
	豪ドル		1,219	-	22
	タイパーツ		779	-	4
	インドネシアルピア		927	-	15
	買建				
	米ドル		-	-	-
	スワップ取引				
	買建	短期借入金 及び			
	米ドル	長期借入金	16,272	-	965
為替予約等の振当処理	為替予約取引				
	売建				
	米ドル	売掛金	1,814	-	54
	豪ドル		1,067	-	23
	タイパーツ		947	-	5
	インドネシアルピア		838	-	16
	スワップ取引				
	買建	長期借入金 (1年内含む)			
	米ドル		-	-	-
合計			24,246	-	812

(注) 時価の算定方法

取引先金融機関等から提示された価格等に基づき算定しております。

当連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ 対象	契約額等 （百万円）	契約額等のう ち1年超 （百万円）	時価 （百万円）
原則的処理方法	為替予約取引				
	売建				
	米ドル		-	-	-
	豪ドル		-	-	-
	タイパーツ	売掛金	361	-	4
	インドネシアルピア		1,084	-	11
	買建				
	米ドル		-	-	-
	スワップ取引				
	買建	短期借入金 及び 長期借入金			
	米ドル		18,018	11,067	844
為替予約等の振当処理	為替予約取引				
	売建				
	米ドル		-	-	-
	豪ドル	売掛金	-	-	-
	タイパーツ		-	-	-
	インドネシアルピア		1,202	-	31
	買建				
	米ドル	長期借入金 （1年内含む）	-	-	-
合計			20,666	11,067	891

（注） 時価の算定方法

取引先金融機関等から提示された価格等に基づき算定しております。

(退職給付関係)

1. 採用している退職給付制度の概要

当社は確定給付型の制度として退職一時金制度及び確定給付企業年金制度を有し、確定拠出型の制度として確定拠出企業年金制度を設けております。また、退職一時金制度に対して退職給付信託を設定しております。

国内連結子会社は、確定給付型の制度として企業年金基金制度、総合設立型厚生年金基金制度、及び退職一時金制度を設けており、このうち自社の拠出に対応する年金資産の額を合理的に計算することができない総合設立型厚生年金基金制度については、確定拠出制度と同様に会計処理しております。

また、一部の国内連結子会社は、確定拠出型の制度として確定拠出企業年金制度及び中小企業退職金共済制度を設けております。

尚、一部の国内連結子会社は、簡便法により退職給付に係る資産、退職給付に係る負債及び退職給付費用を計算しております。

当社及び国内連結子会社は、従業員の退職等に際して割増退職金を支払う場合があります。

2. 確定給付制度（簡便法を適用した制度を除く。）

(1)退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表

(百万円)

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
退職給付債務の期首残高	117,753	119,508
勤務費用	5,906	4,989
利息費用	931	984
数理計算上の差異の発生額	4,203	13,947
過去勤務費用の発生額	0	-
退職給付の支払額	3,906	5,597
簡便法から原則法への変更に伴う増加額	3,027	-
退職給付債務の期末残高	119,508	105,936

(2)年金資産の期首残高と期末残高の調整表

(百万円)

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
年金資産の期首残高	84,361	101,784
期待運用収益	1,687	2,018
数理計算上の差異の発生額	12,730	209
事業主からの拠出額	4,370	2,765
退職給付の支払額	2,650	3,718
簡便法から原則法への変更に伴う増加額	1,284	-
年金資産の期末残高	101,784	102,639

(3)退職給付債務及び年金資産の期末残高と連結貸借対照表に計上された退職給付に係る負債及び退職給付に係る資産の調整表

(百万円)

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	79,487	70,073
年金資産	101,784	102,639
	22,296	32,565
非積立型制度の退職給付債務	40,020	35,862
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	17,723	3,296
退職給付に係る負債	42,096	35,256
退職給付に係る資産	24,372	31,960
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	17,723	3,296

(4)退職給付費用及びその内訳項目の金額

(百万円)

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
勤務費用	5,906	4,989
利息費用	931	984
期待運用収益	1,687	2,018
数理計算上の差異の費用処理額	585	1,675
過去勤務費用の費用処理額	10	18
確定給付制度に係る退職給付費用	5,745	2,299

(5)退職給付に係る調整額

退職給付に係る調整額に計上した項目(法人税等及び税効果控除前)の内訳は次のとおりであります。

(百万円)

	前連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
過去勤務費用	10	18
数理計算上の差異	17,519	12,062
合計	17,529	12,081

(6)退職給付に係る調整累計額

退職給付に係る調整累計額に計上した項目(法人税等及び税効果控除前)の内訳は次のとおりであります。

(百万円)

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
未認識過去勤務費用	367	348
未認識数理計算上の差異	24,844	36,907
合計	24,477	36,558

(7)年金資産に関する事項

年金資産の主な内訳

年金資産合計に対する主な分類ごとの比率は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2024年 3月31日)	当連結会計年度 (2025年 3月31日)
債券	40%	41%
株式	44%	42%
一般勘定	12%	12%
その他	4%	5%
合計	100%	100%

(注) 年金資産合計には、退職一時金制度に対して設定した退職給付信託が前連結会計年度18%、当連結会計年度20%含まれております。

長期期待運用収益率の設定方法

年金資産の長期期待運用収益率を決定するため、現在及び予想される年金資産の配分と、年金資産を構成する多様な資産からの現在及び将来期待される長期の収益率を考慮しております。

(8)数理計算上の計算基礎に関する事項

主要な数理計算上の計算基礎

	前連結会計年度 (自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日)
割引率	0.1% ~ 1.1%	0.1% ~ 2.2%
長期期待運用収益率	2.0% ~ 2.5%	2.0% ~ 2.5%

3. 簡便法を適用した確定給付制度

(1)簡便法を適用した制度の、退職給付に係る負債の期首残高と期末残高の調整表

(百万円)

	前連結会計年度 (自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日)
退職給付に係る負債の期首残高	9,001	7,349
退職給付費用	456	1,166
退職給付の支払額	235	289
制度への拠出額	165	112
簡便法から原則法への変更に伴う減少額	1,743	-
退職給付に係る資産への振替額	36	196
退職給付に係る負債の期末残高	7,349	7,918

(2)簡便法を適用した制度の、退職給付に係る資産の期首残高と期末残高の調整表

(百万円)

	前連結会計年度 (自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日)
退職給付に係る資産の期首残高	1,057	1,093
退職給付に係る負債からの振替額	36	196
退職給付に係る資産の期末残高	1,093	896

(3)退職給付債務及び年金資産の期末残高と連結貸借対照表に計上された退職給付に係る負債及び退職給付に係る資産の調整表

(百万円)

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	5,617	5,124
年金資産	5,088	4,875
	528	249
非積立型制度の退職給付債務	5,727	6,772
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	6,256	7,021
退職給付に係る負債	7,349	7,918
退職給付に係る資産	1,093	896
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	6,256	7,021

(4)退職給付費用

簡便法で計算した退職給付費用 前連結会計年度456百万円 当連結会計年度1,166百万円

4.確定拠出制度

当社及び連結子会社の確定拠出制度への要拠出額は、前連結会計年度1,078百万円、当連結会計年度1,038百万円であります。

5.複数事業主制度

確定拠出制度と同様に会計処理する、複数事業主制度の総合設立型厚生年金基金制度への要拠出額は、前連結会計年度25百万円、当連結会計年度25百万円であります。

(1)複数事業主制度の直近の積立状況

(百万円)

	前連結会計年度 2023年3月31日現在	当連結会計年度 2024年3月31日現在
年金資産の額	3,182	4,076
年金財政計算上の数理債務の額と最低責任準備金の額との合計額	5,088	4,941
差引額	1,906	865

(2)複数事業主制度の掛金に占める当社グループの割合

前連結会計年度 5.2% (自 2023年3月1日 至 2023年3月31日)

当連結会計年度 5.3% (自 2024年3月1日 至 2024年3月31日)

(3)補足説明

上記(1)の差引額の主な要因は、年金財政計算上の未償却過去勤務債務残高であります。

上記(2)の割合は、当社グループの実際の負担割合とは一致しておりません。

(ストック・オプション等関係)

該当事項はありません。

(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

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
繰延税金資産		
退職給付に係る負債	14,758百万円	13,199百万円
製品保証引当金	14,865 "	32,998 "
認証関連損失引当金	6,839 "	38,396 "
賞与引当金等	5,986 "	6,543 "
繰越欠損金(注)2	34,891 "	20,901 "
その他	60,242 "	57,233 "
繰延税金資産小計	137,584百万円	169,273百万円
税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額(注)2	34,789 "	20,666 "
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	87,378 "	131,807 "
評価性引当額小計(注)1	122,167百万円	152,473百万円
繰延税金資産合計	15,416百万円	16,799百万円
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	18,132百万円	12,997百万円
固定資産圧縮積立金	4,030 "	4,043 "
退職給付に係る資産	7,432 "	10,356 "
その他	9,560 "	14,486 "
繰延税金負債合計	39,155百万円	41,882百万円
繰延税金資産純額(注)3	23,738百万円	25,082百万円

(注)1. 評価性引当額に重要な変動が生じた主な理由は、主として当期に製品保証引当金と認証関連損失引当金が増加したことによります。

(注)2. 税務上の繰越欠損金及びその繰延税金資産の繰越期限別の金額は以下のとおりであります。

前連結会計年度(2024年3月31日)

(単位: 百万円)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超	合計
税務上の繰越欠損金(a)	0	0	0	0	354	34,537	34,891
評価性引当額	0	0	0	0	252	34,537	34,789
繰延税金資産	0	0	0	0	102	0	(b) 102

(a) 税務上の繰越欠損金は、法定実効税率を乗じた額であります。

(b) 税務上の繰越欠損金34,891百万円(法定実効税率を乗じた額)について、繰延税金資産102百万円を計上しております。当該繰延税金資産を計上した税務上の繰越欠損金は、将来の課税所得の見込みにより回収可能と判断し評価性引当額を認識しておりません。

当連結会計年度(2025年3月31日)

(単位: 百万円)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超	合計
税務上の繰越欠損金(a)	34	0	366	84	0	20,417	20,901
評価性引当額	15	0	149	84	0	20,417	20,666
繰延税金資産	19	0	216	0	0	0	(b) 235

(a) 税務上の繰越欠損金は、法定実効税率を乗じた額であります。

(b) 税務上の繰越欠損金20,901百万円(法定実効税率を乗じた額)について、繰延税金資産235百万円を計上しております。当該繰延税金資産を計上した税務上の繰越欠損金は、将来の課税所得の見込みにより回収可能と判断し評価性引当額を認識しておりません。

(注) 3.繰延税金資産の純額は、連結貸借対照表の以下の項目に含まれております。

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
固定資産 - 繰延税金資産	11,527百万円	11,694百万円
固定負債 - 繰延税金負債	35,266 "	36,777 "

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に重要な差異があるときの、当該差異の原因となった主要な項目別の内訳

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当連結会計年度 (2025年3月31日)
法定実効税率	30.6%	当連結会計年度については税金等調整前当期純損失であるため注記を省略しております。
(調整)		
評価性引当額の増減	13.5%	
交際費等永久に損金に算入されない項目	2.8%	
住民税均等割	0.4%	
税額控除	0.8%	
関連会社持分法損益	2.2%	
その他	2.8%	
税効果会計適用後の法人税等の負担率	41.5%	

3.法人税等の税率の変更による繰延税金資産及び繰延税金負債の金額の修正

「所得税法等の一部を改正する法律」(令和7年法律第13号)が2025年3月31日に国会で成立したことに伴い、2026年4月1日以後開始する連結会計年度より、「防衛特別法人税」の課税が行われることになりました。

これに伴い、2026年4月1日に開始する連結会計年度以降に解消が見込まれる一時差異に係る繰延税金資産及び繰延税金負債については、法定実効税率を30.6%から31.5%に変更し計算しております。

この変更により、当連結会計年度の繰延税金資産の金額(繰延税金負債の金額を控除した金額)は637百万円減少し、法人税等調整額415百万円増加しております。

4.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

当社及び一部の国内連結子会社は、グループ通算制度を適用しており、「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並びに開示を行っております。

（資産除去債務関係）

資産除去債務の総額に重要性が乏しいため、注記を省略しています。

（収益認識関係）

1．顧客との契約から生じる収益を分解した情報

顧客との契約から生じる収益を分解した情報は、「注記事項（セグメント情報等）」に記載のとおりであります。

2．顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報

顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報は、連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項「4．会計方針に関する事項（5）重要な収益及び費用の計上基準」に記載のとおりであります。

3．顧客との契約に基づく履行義務の充足と当該契約から生じるキャッシュ・フローとの関係並びに当連結会計年度末において存在する顧客との契約から翌連結会計年度以降に認識すると見込まれる収益の金額及び時期に関する情報
（1）契約残高

顧客との契約から生じた債権、契約債務の残高は以下のとおりであります。

（単位：百万円）

	前連結会計年度	当連結会計年度
顧客との契約から生じた債権(期首残高)	288,668	296,364
顧客との契約から生じた債権(期末残高)	296,364	263,208
契約負債(期首残高)	4,715	4,063
契約負債(期末残高)	4,063	4,734

当連結会計年度に認識された収益のうち期首現在の契約負債残高に含まれていた金額は、1,897百万円です。契約負債は、主に顧客からの前受金に関連するものです。

（2）残存履行義務に配分した取引価格

当社グループにおいては、予想契約期間が1年を超える重要な取引はありません。また、顧客との契約から生じる対価の中に、取引価格に含まれていない重要な金額はありません。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

1. 報告セグメントの概要

当社の報告セグメントは、当社の構成単位のうち分離された財務情報を入手可能であり、取締役会が、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために、定期的に検討を行う対象となっているものであります。

当社の事業は主にトラック・バスの生産販売及びトヨタ自動車株式会社向け車両の生産販売並びに関連製品の開発、設計及びその他のサービス等であり、主として国内においては当社及び国内子会社が、海外においては現地子会社が各地域をそれぞれ担当し、取り扱う製品・サービスについて各市場に適した戦略を立案し、事業活動を展開しております。

したがって、当社は生産販売体制を基礎とした地域別のセグメントから構成されており、「日本」、「アジア」の2つを報告セグメントとしております。

2. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産その他の項目の金額の算定方法

報告されている事業セグメントの会計処理の方法は、「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」における記載と概ね同一であります。セグメント間の内部収益及び振替高は市場実勢価格に基づいております。

3. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産その他の項目の金額に関する情報及び収益の分解情報

前連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

（単位：百万円）

	報告セグメント			その他 1	合計	調整額 2	連結 財務諸表 計上額 3
	日本	アジア	計				
売上高							
トラック・バス	396,448	279,530	675,978	148,878	824,856	-	824,856
トヨタ向け車両	71,969	236	72,206	-	72,206	-	72,206
補給部品	77,450	34,330	111,780	50,922	162,702	-	162,702
その他	240,566	137,440	378,006	78,483	456,489	-	456,489
外部顧客への売上高	786,434	451,537	1,237,972	278,283	1,516,255	-	1,516,255
セグメント間の内部 売上高又は振替高	240,047	9,832	249,879	1,294	251,174	251,174	-
計	1,026,482	461,369	1,487,852	279,577	1,767,429	251,174	1,516,255
セグメント利益又はセ グメント損失（ ）	15,640	31,901	16,260	26,321	10,060	1,956	8,103
セグメント資産	1,052,198	338,416	1,390,615	166,884	1,557,499	93,124	1,464,375
その他の項目							
減価償却費	41,816	8,257	50,073	6,405	56,479	-	56,479
持分法適用会社への 投資額	28,189	778	28,968	2,519	31,487	-	31,487
有形固定資産及び無 形固定資産の増加額	49,364	7,886	57,250	16,496	73,747	-	73,747

1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない地域であり、北米、オセアニア等を含んでおります。

2 調整額は、以下のとおりであります。

(1)セグメント利益又はセグメント損失（ ）の調整額1,956百万円にはセグメント間の取引消去及び棚卸資産の調整額他が含まれております。

(2)セグメント資産の調整額 93,124百万円にはセグメント間の債権債務消去及び棚卸資産の調整額他が含まれております。

3 セグメント利益又はセグメント損失（ ）は、連結損益計算書の営業損失（ ）と調整を行っております。

当連結会計年度（自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日）

（単位：百万円）

	報告セグメント			その他 1	合計	調整額 2	連結 財務諸表 計上額 3
	日本	アジア	計				
売上高							
トラック・バス	494,096	227,694	721,790	184,983	906,774	-	906,774
トヨタ向け車両	122,645	195	122,841	-	122,841	-	122,841
補給部品	81,471	34,519	115,991	51,338	167,329	-	167,329
その他	253,091	151,741	404,832	95,452	500,284	-	500,284
外部顧客への売上高	951,304	414,151	1,365,456	331,773	1,697,229	-	1,697,229
セグメント間の内部 売上高又は振替高	221,546	10,449	231,996	2,884	234,880	234,880	-
計	1,172,851	424,601	1,597,452	334,658	1,932,110	234,880	1,697,229
セグメント利益	28,353	24,601	52,954	6,475	59,429	1,939	57,490
セグメント資産	1,076,472	325,459	1,401,932	170,518	1,572,451	94,270	1,478,180
その他の項目							
減価償却費	44,934	7,690	52,625	6,858	59,484	-	59,484
持分法適用会社への 投資額	30,780	-	30,780	2,917	33,697	-	33,697
有形固定資産及び無 形固定資産の増加額	48,708	13,148	61,857	9,162	71,019	-	71,019

- 1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない地域であり、北米、オセアニア等を含んでおります。
- 2 調整額は、以下のとおりであります。
 - (1)セグメント利益の調整額 1,939百万円にはセグメント間の取引消去及び棚卸資産の調整額他が含まれております。
 - (2)セグメント資産の調整額 94,270百万円にはセグメント間の債権債務消去及び棚卸資産の調整額他が含まれております。
- 3 セグメント利益は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っております。

【関連情報】

前連結会計年度（自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月31日）

1．製品及びサービスごとの情報

単一の製品・サービスの区分の外部顧客への売上高が連結損益計算書の売上高の90%を超えるため、記載を省略しております。

2．地域ごとの情報

(1)売上高

（単位：百万円）

日本	インドネシア	タイ	アメリカ	その他	合計
672,213	182,411	200,807	184,148	276,674	1,516,255

（注）売上高は顧客の所在地を基礎として、分類しております。

(2)有形固定資産

（単位：百万円）

日本	タイ	その他	合計
351,972	33,899	58,641	444,513

3．主要な顧客ごとの情報

（単位：百万円）

顧客の名称又は氏名	売上高	関連するセグメント名
トヨタ自動車㈱	93,859	日本

当連結会計年度（自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日）

1．製品及びサービスごとの情報

単一の製品・サービスの区分の外部顧客への売上高が連結損益計算書の売上高の90%を超えるため、記載を省略しております。

2．地域ごとの情報

(1)売上高

（単位：百万円）

日本	インドネシア	タイ	アメリカ	その他	合計
812,022	177,164	177,155	238,002	292,884	1,697,229

（注）売上高は顧客の所在地を基礎として、分類しております。

(2)有形固定資産

（単位：百万円）

日本	タイ	その他	合計
348,664	44,541	49,629	442,836

3．主要な顧客ごとの情報

（単位：百万円）

顧客の名称又は氏名	売上高	関連するセグメント名
トヨタ自動車㈱	153,218	日本

【報告セグメントごとの固定資産の減損損失に関する情報】

前連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

（単位：百万円）

	報告セグメント			その他 （注）	合計	調整額	連結財務諸 表計上額
	日本	アジア	計				
減損損失	-	-	-	11,608	11,608	-	11,608

（注）「その他」の金額の主な内容については、「注記事項 連結損益計算書関係 5 特別損失」をご参照ください。

当連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

（単位：百万円）

	報告セグメント			その他 （注）	合計	調整額	連結財務諸 表計上額
	日本	アジア	計				
減損損失	0	-	0	7,724	7,724	-	7,724

（注）「その他」の金額の主な内容については、「注記事項 連結損益計算書関係 5 特別損失」をご参照ください。

【報告セグメントごとののれんの償却額及び未償却残高に関する情報】

金額の重要性が乏しいため、記載を省略しております。

【報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報】

前連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

該当事項はありません。

当連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

該当事項はありません。

【関連当事者情報】

前連結会計年度（自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月31日）

1．関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社と関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社の親会社

種類	会社名	所在地	資本金 (百万円)	事業の内容	議決権 等の被 所有割 合	関連当事者 との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
親会社	トヨタ 自動車 (株)	愛知県 豊田市	635,401	自動車製造	直接 50.2%	乗用車の受 託生産 小型トラッ クのOEM供 給 当社への役 員の派遣等	製品の販売等	93,859	売掛金	32,794
							短期資金の借 入（純額）	6,417	買掛金	24,343
							長期資金の借 入	3,516	短期借入金	170,867
									1年内返済予 定の長期借入 金	15,331
									長期借入金	380

連結財務諸表提出会社の非連結子会社及び関連会社等

種類	会社名	所在地	資本金 (百万円)	事業の内容 又は職業	議決権 等の被 所有割 合	関連当事者 との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
関連会 社	広気 日野(株)	中華人 民共和 国広東 省広州 市	2,220	商用車・部 品の製造販 売	直接 50.0%	製品の販売 役員の兼 任等	品質関連補償	5,226	未払費用	5,226

取引条件及び取引条件の決定方針等

- 1．製品の販売等については、原材料の市場価格および受託生産台数等を勘案して、每期価格交渉の上決定しております。
- 2．資金借入時の利率については、市場金利を勘案して一般的取引と同様に決定しております。

尚、当社と親会社グループの重要な取引については、独立社外取締役のみにより構成される特別委員会を設置し、事前に諮問し答申を得たうえで、取締役会において取引の妥当性を判断しております。

2．親会社に関する注記

親会社情報

トヨタ自動車株式会社（東京、名古屋、ニューヨーク、ロンドン各証券取引所に上場）

当連結会計年度（自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日）

1. 関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社と関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社の親会社

種類	会社名	所在地	資本金 (百万円)	事業の内容	議決権 等の被 所有割 合	関連当事者 との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
親会社	トヨタ 自動車 (株)	愛知県 豊田市	635,401	自動車製造	直接 50.2%	乗用車の受 託生産 小型トラッ クのOEM供 給 当社への役 員の派遣等	製品の販売等	153,218	売掛金	22,745
							製品の仕入等	33,898	買掛金	45,429
							短期資金の借 入（純額）	91,399	短期借入金	261,589
							長期借入金の 返済	12,872	1年内返済予 定の長期借入 金	180
									長期借入金	180
							利息の支払い	7,564	未払利息	117

取引条件及び取引条件の決定方針等

1. 製品の販売等については、原材料やエネルギー費の市場価格や労務費変動などを勘案して、毎期価格交渉の上決定しております。
2. 資金借入時の利率については、市場金利を勘案して一般的取引と同様に決定しております。

尚、当社と親会社グループの重要な取引については、独立社外取締役のみにより構成される特別委員会を設置し、事前に諮問し答申を得たうえで、取締役会において取引の妥当性を判断しております。

2. 親会社に関する注記

親会社情報

トヨタ自動車株式会社（東京、名古屋、ニューヨーク、ロンドン各証券取引所に上場）

（1株当たり情報）

項目	前連結会計年度 (自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日)
1株当たり純資産額	682円98銭	310円90銭
1株当たり当期純利益金額又は1株当たり当期純損失金額（ ）	29円77銭	379円34銭

（注）1. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

2. 1株当たり当期純利益金額又は1株当たり当期純損失金額（ ）の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

項目	前連結会計年度 (自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月31日)	当連結会計年度 (自 2024年 4月 1日 至 2025年 3月31日)
1株当たり当期純利益金額又は1株当たり当期純損失金額（ ）		
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失（ ）（百万円）	17,087	217,753
普通株主に帰属しない金額（百万円）	-	-
普通株式に係る親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失（ ）（百万円）	17,087	217,753
期中平均株式数（株）	574,026,355	574,036,755

(重要な後発事象)

(当社及び三菱ふそうトラック・バス株式会社の経営統合に係る経営統合契約の締結)

当社は、2025年6月10日の取締役会において、本経営統合について経営統合契約(以下「本経営統合契約」という。)を締結することを決議し、当社、三菱ふそうトラック・バス株式会社(以下「三菱ふそう」という。)、トヨタ自動車株式会社(以下「トヨタ」という。)及びダイムラートラック社(以下「ダイムラートラック」という。)の4社で本経営統合契約を2025年6月10付で締結いたしました。なお、概要は以下のとおりです。

1. 本経営統合の目的・意義

当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社の企業理念に共通するのは、「移動を通じて、豊かな社会に貢献したい」という想いです。これからも私たちが世の中で必要な存在であり続けるために、地球環境に優しいクルマを普及させ、社会システムの中で移動の価値を高めていきたいと考えております。

人やモノの移動を通じて、暮らしを支えている商用車は、「社会インフラ」ともいえる重要なモビリティです。商用車を通じた豊かなモビリティ社会を実現するためには、カーボンニュートラルや物流の効率化など、直面している課題を解決していかなければなりません。それには多大な投資がかかります。商用車は乗用車に比べて台数も少なく、日本市場で商用車メーカー各社が単独で対応するのは大変難しい状況です。当社を含む日本・アジアにおける自動車産業や雇用を守るためには、開発・生産など事業効率を高め、競争力を強化しなければなりません。

当社と三菱ふそうが力を合わせ、日本の商用車メーカーの競争力を磨くことで、日本・アジアの自動車産業の基盤を守り、社会やステークホルダーに対して、意義深く持続的な貢献をしていきます。

2023年5月に本基本合意書の締結を発表して以来、当社及び三菱ふそう両社統合の持株会社(以下「本統合会社」という。)が顧客、株主、従業員、社会にもたらす潜在的なシナジー効果について協議・検討を重ねてきました。その結果、統合の筋道が健全であることを確認したため、2026年4月1日を統合予定日として本経営統合の完了を目指します。

< 協業内容 >

当社と三菱ふそうは対等な立場で統合し、商用車の開発、調達、生産の分野で協力

ダイムラートラックとトヨタは、本統合会社(上場)の株式をそれぞれ25%保有することを目指す

本統合会社は当社と三菱ふそうの株式を100%保有する予定

2. 本経営統合の要旨

(1) 本経営統合の方式

本経営統合契約において、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックは、本株式交換を含む本経営統合の方式について、大要以下のとおり合意しております。

() 当社が、完全子会社となる株式会社(本統合会社)を設立する(注1)。

() 当社は、トヨタに対して、当社普通株式及びA種種類株式を第三者割当の方法により割り当てる(以下「本第三者割当増資」という。)。本第三者割当増資は、その手取金を当社の親会社であるトヨタからの借入金の弁済のための資金として充当し、トヨタに対する借入金債務を減少させることに伴う当社の資本の強化及び自己資本比率の改善等の財務状況の改善によって本経営統合を円滑に進めること、また、本経営統合後のトヨタの本統合会社の議決権比率を19.9%(注2)に調整するために無議決権種類株式を利用することを目的としている。本第三者割当増資の詳細は下記「第三者割当による普通株式及びA種種類株式の発行」をご参照ください。

() トヨタ及びダイムラートラックは、本経営統合後の本統合会社の両者の持分比率が同割合となるよう、両者で別途合意する持分の調整(ダイムラートラックからトヨタに対する三菱ふそう株式の一部譲渡)(以下「本持分調整」という。)を行う。

() 本統合会社を株式交換完全親会社、当社を株式交換完全子会社とする株式交換(本株式交換)を行う。本株式交換により、当社は本統合会社の完全子会社になるとともに、当社株主は本統合会社の株式を取得する。なお、本株式交換は、本株式交換に係る株式交換契約(以下「本株式交換契約」という。)の締結後、当社及び本統合会社のそれぞれの株主総会決議により本株式交換契約の承認を受けた上で、本第三者割当増資の効力の発生を条件として行う予定です。

() 本統合会社を株式交付親会社、三菱ふそうを株式交付子会社とする株式交付(本株式交付)を行う。本株式交付により、本統合会社が三菱ふそうの全株主から保有する全ての三菱ふそうの普通株式を譲り受けることによって、三菱ふそうは本統合会社の完全子会社になるとともに、三菱ふそうの株主は本統合会社の株式を取得する。

() 本統合会社は、自己株式取得又は現物配当等の方法で、当社が保有する全ての本統合会社の株式を取得及び消却する。

() 本統合会社の普通株式について東京証券取引所プライム市場に上場させる。

() トヨタ及びダイムラートラックは、本統合会社の普通株式の流通株式比率を高めるため、本経営統合後一定期間内に、本統合会社の両者の持分比率が発行済株式総数の25%ずつ(議決権比率については、トヨタが

19.9%（注２）、ダイムラートラックが26.7%）となるよう、本経営統合の効力発生と同時に又は直後、あるいはそれ以降でトヨタ及びダイムラートラックが別途合意するいずれかの時期に、トヨタ及びダイムラートラックが別途合意する方法（例えば本統合会社の株式の売出し）により本統合会社の持分比率を減少させる（以下「本持分比率調整取引」という。）。

（注１）本経営統合のための準備会社を2025年６月10日時点で既に設立済みです。

（注２）本経営統合によりトヨタが当社の親会社ではなくなる一方で、トヨタが日本において小型トラック事業を営んでいることを踏まえ、本統合会社の独立した事業運営を尊重する観点や競争法の観点から、本統合会社におけるトヨタの議決権比率を20%未満とすることが適切と判断いたしました。

（２）本経営統合の日程

本経営統合の日程に関しては、以下のとおりです。なお、かかる日程は、2025年６月10日現在における想定であり、本経営統合に関する競争法その他法令上必要なクリアランス・許可等の取得手続の進捗、当社のエンジンの排出ガス及び燃費を含む認証に関する問題（以下「エンジン認証問題」という。）についての当局調査及び訴訟等の状況、本経営統合契約において定める本経営統合の前提条件（本第三者割当増資の実施及び当社による一定の制裁対象国からの事業撤退を含みます。）の充足状況その他の理由により今後変更される可能性があります。

本基本合意書の締結	2023年５月30日
本経営統合契約の締結に係る当社取締役会決議	2025年６月10日
本経営統合契約の締結	2025年６月10日
本株式交換に係る株式交換契約（以下「本株式交換契約」といいます。）の承認に係る当社株主総会の基準日 公告日	2025年９月頃（予定）
本株式交換契約の承認に係る当社株主総会の基準日	2025年９月30日（予定）
本株式交換契約の締結	本株式交換契約の承認に係る当社株主総会を2025年11月頃に開催する場合、2025年11月頃までに締結予定です。
本株式交付に係る株式交付計画（以下「本株式交付計画」といいます。）の作成	2025年11月頃までに作成予定です。
本株式交換契約の承認に係る当社株主総会	2025年11月頃（予定）
本株式交換契約の承認に係る本統合会社株主総会	本株式交換契約の承認に係る当社株主総会を2025年11月頃に開催する場合、2025年11月頃までに実施する予定です。
本株式交付計画の承認に係る本統合会社株主総会	2025年11月頃までに実施する予定です。
本株式交付に係る三菱ふそうの株式の譲渡の申込みの期日	未定
本経営統合の効力発生日（本株式交換及び本株式交付の効力発生日）	2026年４月１日（予定）

（３）本経営統合の統合比率

本株式交換は、「２．本経営統合の要旨」の「（１）本経営統合の方式（ ）」のとおり、本統合会社を株式交換完全親会社、当社を株式交換完全子会社とする株式交換です。なお、本株式交換は、本株式交換契約の締結後、当社及び本統合会社のそれぞれの株主総会決議により本株式交換契約の承認を受けた上で、本第三者割当増資の効力の発生を条件として行う予定です。

本株式交換に係る割当ての内容

	本統合会社 （株式交換完全親会社）	当社 （株式交換完全子会社）
本株式交換に係る割当比率	1	1
本株式交換により交付する株式数	本統合会社普通株式：845,069,890株（予定） 本統合会社A種種類株式：175,512,774株（予定）	

（注）１．本株式交換に係る割当比率

今後締結する予定の本株式交換契約に基づき、当社の普通株式１株に対して、本統合会社の普通株式１株を、当社のA種種類株式（本第三者割当増資により発行予定）１株に対して、本統合会社のA種種類株式１株を、それぞれ割当交付する予定です。

２．本株式交換により交付する株式数

本統合会社は、本株式交換により、本統合会社の普通株式845,069,890株及びA種種類株式175,512,774株を割当交付する予定です。かかる株式数は、2025年３月31日現在における当社の発行済株式総数（普通株式574,580,850株）から自己株式数（普通株式426,758株）を控除し、本第三者割当増資に係る発行予定株式数（普通株式270,915,798株、A種種類株式175,512,774株）を加え

て算出した予定数です。なお、当社は本株式交換の効力発生日の前日までに開催する取締役会の決議により、本株式交換により本統合会社が当社の発行済株式の全部を取得する時点の直前時（以下「基準時」という。）において当社が保有している自己株式（本株式交換に際して会社法第785条に基づいて行使される株式買取請求に応じて当社が取得する自己株式を含みます。）の全部を、基準時において消却する予定です。本株式交換により割当交付する本統合会社株式の総数については、当社による自己株式の取得・消却等の理由により、今後修正される可能性があります。

3．単元未満株式の取扱いについて

本株式交換により、1単元（100株）未満の本統合会社の普通株式（以下「単元未満株式」といいます。）の割当てを受ける当社の株主は、その保有する単元未満株式を証券取引所において売却することはできません。本統合会社の単元未満株式を保有することとなる当社の株主は、会社法第192条第1項に基づき、本統合会社に対し、自己の保有する単元未満株式を買い取ることを請求することが可能です。

4．1株に満たない端数の処理

該当事項はありません。

5．本統合会社のA種種類株式の概要

本統合会社のA種種類株式は、当社が本第三者割当増資により発行するA種種類株式と同様の内容となる予定です。

また、本株式交付は「2．本経営統合の要旨」の「（1）本経営統合の方式（）」のとおり、本統合会社を株式交付親会社、三菱ふそうを株式交付子会社とする株式交付です。なお、本株式交付は、本統合会社の株主総会により本株式交付計画の承認を取得すること、並びに本株式交換、本持分調整及び2026年4月1日付（予定）での羽村工場のトヨタへの移管の効力の発生を条件として行う予定です。

本株式交付に係る割当ての内容

	本統合会社 (株式交付親会社)	三菱ふそう (株式交付子会社)
本株式交付に係る割当比率	1	310(予定)
本株式交付により交付する株式数	本統合会社普通株式：1,736,000,310株(予定)	

(注) 1．本株式交付に係る割当比率

本株式交付比率の前提となる当社と三菱ふそうの株式価値比率（当社の株式価値を1とした場合の三菱ふそうの株式価値の比率）は下記のとおり合意しており、かかる株式価値比率をもとに、三菱ふそうの普通株式1株に対して、本統合会社の普通株式310株を割当交付する予定です。かかる割当比率は、本統合会社の本株式交換後の発行済株式総数を1,020,582,664株（2025年3月31日現在における当社の発行済株式総数（普通株式574,580,850株）から自己株式数（普通株式426,758株）を控除し、本第三者割当増資に係る発行予定株式数（普通株式270,915,798株、A種種類株式175,512,774株）を加えて算出した数。当社による自己株式の取得・消却等の理由により、今後修正される可能性があります。）、三菱ふそうの発行済株式総数（自己株式数を除く。）を5,600,001株と仮定して合意されたものです。

	当社	三菱ふそう
当社と三菱ふそうの株式価値比率	1.00	1.70

2．本株式交付により交付する株式数

本統合会社が三菱ふそうの全株主から保有する全ての三菱ふそうの普通株式を譲り受けた場合に割当交付する本統合会社の普通株式は1,736,000,310株となる予定であり、本統合会社の本株式交換後の発行済株式総数を1,020,582,664株（2025年3月31日現在における当社の発行済株式総数（普通株式574,580,850株）から自己株式数（普通株式426,758株）を控除し、本第三者割当増資に係る発行予定株式数（普通株式270,915,798株、A種種類株式175,512,774株）を加えて算出した数。当社による自己株式の取得・消却等の理由により、今後修正される可能性があります。）と仮定した場合に、当該株式数に対する割合は170.10%となります。

3．単元未満株式の取扱いについて

本株式交付により、本統合会社の単元未満株式の割当てを受ける三菱ふそうの株主は、その保有する単元未満株式を証券取引所において売却することはできません。本統合会社の単元未満株式を保有す

ることとなる三菱ふそうの株主は、会社法第192条第1項に基づき、本統合会社に対し、自己の保有する単元未満株式を買い取ることを請求することが可能です。

4. 1株に満たない端数の処理

本株式交付に伴い、本統合会社株式1株に満たない端数の割当てを受ける三菱ふそうの株主に対しては、本統合会社は会社法第234条その他関連法令の定めに従い、その端数の合計数に相当する本統合会社の株式を売却し、かかる売却代金をその端数に応じて当該株主に交付する予定です。

本株式交付の相手会社である三菱ふそうについての事項

商号、本店の所在地、代表者の氏名、資本金の額、純資産の額、総資産の額及び事業の内容

商号	三菱ふそうトラック・バス株式会社
本店の所在地	神奈川県川崎市中原区大倉町10番地
代表者の氏名	代表取締役社長 CEO カール・デッペン
資本金の額	35,000百万円(2024年12月31日現在)
純資産の額	257,241百万円(単体、2024年12月31日現在)
総資産の額	558,922百万円(単体、2024年12月31日現在)
事業の内容	トラック・バス、産業エンジンなどの開発、設計、製造、売買、輸出入、その他取引業

(注) 三菱ふそうの財務状態については三菱ふそう単体の財務状態を記載しておりますが、本経営統合の対象は三菱ふそう単体に限定されるものではなく、本経営統合の対象となる三菱ふそうの事業の財務状態のすべてを表示するものではありません。

最近3年間に終了した各事業年度の売上高、営業利益、経常利益及び純利益

(単体、単位：百万円)

事業年度	2022年12月期	2023年12月期	2024年12月期
売上高	699,316	832,928	794,652
営業利益	17,192	36,526	35,386
経常利益	21,028	39,994	36,632
親会社に帰属する当期純利益	16,012	29,931	28,538

(注) 三菱ふそうの経営成績については三菱ふそう単体の経営成績を記載しておりますが、本経営統合の対象は三菱ふそう単体に限定されるものではなく、本経営統合の対象となる三菱ふそうの事業の経営成績のすべてを表示するものではありません。

(4) 本経営統合後の本統合会社の状況

		本統合会社
名 称		本経営統合時の名称については、本経営統合に向けて今後決定する予定です。
所 在 地		本経営統合時の所在地については、本経営統合に向けて今後決定する予定です。
代表者の役職・氏名		本経営統合時は代表取締役を2名置き、うち1名はカール・デッペンがCEO兼代表取締役として就任予定です。
事 業 内 容		本経営統合後の当社及び三菱ふそうの事業に係る経営管理(予定)
資 本 金		本経営統合時の資本金については、本経営統合に向けて今後決定する予定です。
決 算 期		3月31日
純 資 産		現時点で確定しておりません。
総 資 産		現時点で確定しておりません。
機 関 設 計		監査等委員会設置会社とし、取締役及び株主総会のほか、取締役会、監査等委員会及び会計監査人を設置する予定です。また、経営会議、任意の指名委員会及び報酬委員会等も設置する予定です。
本 経 営 統 合 時 の 会 取 締 役		本経営統合時の取締役会は、ダイムラートラックが指名する取締役(監査等委員を兼任)1名、当社が指名する業務執行取締役1名、三菱ふそうが指名する業務執行取締役1名、並びに、4社が合意の上で決定する業務執行取締役1名、独立社外取締役4名(独立社外取締役のうち3名は監査等委員を兼任)及び取締役(監査等委員を兼任)1名の合計9名によって構成する予定です。
本 経 営 統 合 後 の 会 取 締 役 指 名 権		本経営統合後、ダイムラートラックは、本統合会社の議決権の10%以上を保有する限りにおいて、本統合会社の取締役(監査等委員及び少なくとも指名委員会委員を兼任)1名を指名する権利を有します。本経営統合後、本統合会社又はダイムラートラックは、トヨタが本統合会社の議決権の10%以上を保有する限りにおいて、随時トヨタに対して、1名の監査等委員である取締役候補者(以下「トヨタ推薦者」という。)の推薦又は紹介を請求することができます。本統合会社は、その裁量により、トヨタ推薦者を取締役として指名することができます。本経営統合後、ダイムラートラックが本統合会社の議決権の10%以上を保有する限りにおいて、独立社外取締役の人数が、4社が別途合意した場合を除き、業務執行取締役及びダイムラートラックが指名する取締役及びトヨタ推薦者の合計数より2名以上下回らないようにします。
ロ ッ ク ア ッ プ 及 び 先 買 権		トヨタとダイムラートラックは、本経営統合の効力発生日から60ヶ月間(以下「ロックアップ期間」という。)については原則として本統合会社の株式(なお、本持分比率調整取引後のトヨタとダイムラートラックの持分比率は発行済株式総数の25%ずつとなる予定です。)を譲渡することはできず(本持分比率調整取引等を除きます。)、ロックアップ期間経過後については、自らの保有する本統合会社の株式を譲渡することができる旨を合意しており、一方、原則としてトヨタとダイムラートラックは当該株式の譲渡について、それぞれ相手方に対して先買権を付与する旨を合意しています。

その他の本統合会社の概要その他の本経営統合後の状況については、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社において今後協議の上で決定する予定です。

(5) 業績に与える影響

本株式交換及び本株式交付に伴う会計処理及びのれんの金額等に関しては、現時点では確定しておりません。

本件による2026年3月期以降の業績に与える影響につきましては現在精査中であります。

(第三者割当による普通株式及びA種種類株式の発行)

当社は、2025年6月10日に開催された取締役会において、当社及び三菱ふそう間の経営統合の一環として、当社の親会社であるトヨタ(以下、「割当予定先」という。)からの借入金の弁済のための資金として充当し、それによる当社の資本の強化及び自己資本比率の改善等の財務状況の改善によって本経営統合を円滑に進めることを目的として、割当予定先に対する第三者割当による当社の普通株式(以下「本普通株式」という。)の発行(以下「本第三者割当増資(普通株式分)」という。)及び当社のA種種類株式(以下「本種類株式」という。)の発行(以下「本第三者割当増資(種類株式分)」といい、本第三者割当増資(普通株式分)と合わせて「本第三者割当増資」と総称する。)を行うことを決議いたしました。なお、決議の概要は以下のとおりです。

1. 募集の概要

(1) 普通株式

(1) 払込期間	2026年3月27日から2026年9月26日まで 本経営統合の実行は2026年4月1日を予定しておりますが、本日時点では本経営統合の実行時期を確定することができないため、本第三者割当増資に係る払込期間は、本経営統合の効力発生日として想定される時期を踏まえた期間としております。
(2) 発行新株式数	270,915,798株
(3) 発行価額	1株につき448円 本第三者割当増資の発行価額決定に係る本日付の取締役会決議日(以下「発行価額決定日」という。)の直前営業日までの3ヶ月間(2025年3月10日から2025年6月9日)の東京証券取引所における当社普通株式の普通取引の終値(以下「終値」という。)の単純平均値(単位未満切り上げ)を発行価額としています。
(4) 調達資金の額	121,370,277,504円
(5) 募集又は割当方法 (割当予定先)	第三者割当の方法により、割当予定先に全ての普通株式を割り当てます。
(6) その他	当社と割当予定先との間で締結する株式引受契約書(以下「本株式引受契約」という。)において、本第三者割当増資の実施につきましては、本経営統合が実行されることが確実であると合理的に見込まれること及び金融商品取引法に基づく有価証券届出書の効力が発生すること、当社株主総会における本第三者割当増資に係る承認が得られること、A種種類株式発行のための定款変更が完了していること等を条件とする予定です。そのため、当該条件が充足されない場合、本第三者割当増資の一部又は全部が行われない可能性があります。

(2) A種種類株式

(1) 払込期間	2026年3月27日から2026年9月26日まで 本経営統合の実行は2026年4月1日を予定しておりますが、本日時点では本経営統合の実行時期を確定することができないため、本第三者割当増資に係る払込期間は、本経営統合の効力発生日として想定される時期を踏まえた期間としております。
(2) 発行新株式数	175,512,774株
(3) 発行価額	1株につき448円
(4) 調達資金の額	78,629,722,752円
(5) 募集又は割当方法 (割当予定先)	第三者割当の方法により、割当予定先に全てのA種種類株式を割り当てます。

(6) その他	<p>A種種類株式の剰余金の配当及び残余財産の分配については、普通株式と同順位であり、定められた取得比率（調整事由が生じない限り 1 : 1 を予定）を乗じた額とされています。</p> <p>A種種類株式には議決権はなく、譲渡制限が付されておりません。</p> <p>A種種類株式には、普通株式を対価とする取得請求権が付されています。かかる取得請求権については、A種種類株式の発行要項においては、A種種類株式の発行日以降いつでも行使できるととされていますが、本株式引受契約の規定により、割当予定先はA種種類株式の発行日から本経営統合の効力発生日までの間、普通株式を対価とする取得請求権を行使しないものとされています。</p> <p>本株式引受契約において、本第三者割当増資の実施につきましては、本経営統合が実行されることが確実であると合理的に見込まれること及び金融商品取引法に基づく有価証券届出書の効力が発生すること、当社株主総会における本第三者割当増資に係る承認が得られること、A種種類株式発行のための定款変更が完了していること等を条件とする予定です。そのため、当該条件が充足されない場合、本第三者割当増資の一部又は全部が行われない可能性があります。</p>
-----------	--

3. 調達する資金の額、使途及び支出予定時期

(1) 調達する資金の額

	普通株式	A種種類株式
払込金額の総額	121,370,277,504円	78,629,722,752円
発行諸費用の概算額	434,795,971円	285,204,029円
差引手取概算額	120,935,481,533円	78,344,518,723円

- (注) 1 . 発行諸費用の概算額は登録免許税相当額及び弁護士費用であります。
- 2 . 発行諸費用の概算額には消費税等は含まれておりません。

(2) 調達する資金の具体的な使途及び支出予定時期

本第三者割当増資は、本経営統合の一環として、当社の割当予定先からの本借入金の弁済のための資金として充当し、当社の割当予定先に対する当該借入金債務を減少させることに伴う当社の資本の強化及び自己資本比率の改善等の財務状況の改善によって本経営統合を円滑に進めること、また、本経営統合後のトヨタの本統合会社の議決権比率を調整するために無議決権種類株式を利用することを目的とし、それに加えて、本経営統合後における持分比率調整のために行われるものであり、本借入金の弁済資金の調達以外に当社の資金調達を目的とするものではありません。上記の差引手取概算額については、本第三者割当増資に係る払込日に本借入金の一部弁済のための資金として充当される予定です。なお、本第三者割当増資による調達資金の充当後の本借入金の残高については本経営統合の効力発生日までに弁済することが本株式引受契約にて記載されています。

（羽村工場のトヨタ自動車株式会社への移管に関する契約締結）

当社は、2025年6月10日開催の取締役会において、当社の羽村工場をトヨタに移管することを決議いたしました。具体的には、当社の100%子会社として受皿会社（以下「本新会社」という。）を設立し、当社の羽村工場を本新会社へ承継（以下「本承継」という。）した上で、当社が保有する本新会社の株式の全部を2026年4月1日（予定）付でトヨタに譲渡する旨の株式譲渡契約（以下「本株式譲渡契約」といい、当該譲渡を「本株式譲渡」という。）（これらの一連の行為を以下「本移管」と総称する。）を締結することを決議し、当社及びトヨタとの間で本株式譲渡契約を2025年6月10日付で締結いたしました。なお、契約の概要は以下のとおりです。

1．本移管の目的・意義

本移管は、当社と三菱ふそうの経営統合を契機に、商用車の未来をつくり、持続可能なモビリティ社会の実現に向けて、当社とトヨタで最適な役割分担を進めるものです。

2．本移管の日程

本移管の日程は以下のとおりです。

取締役会決議	2025年6月10日
本株式譲渡契約の締結	2025年6月10日
本新会社の設立	本株式譲渡契約の締結後
本新会社への羽村工場の承継及びトヨタへの本株式譲渡の実施日	2026年4月1日（予定）

（注）1．本移管については、当社及び三菱ふそうの本経営統合の効力発生に向けた進捗状況（本経営統合が実行されることが確実であると見込まれることを本移管の実施の条件としています。）、本移管に関する競争法その他法令上必要なクリアランス・許認可等の取得手続の進捗等の状況その他の理由により、上記日程が今後変更される可能性や本移管の実施に至らない可能性があります。

2．当社から本新会社への羽村工場の承継の方法については、吸収分割又は事業譲渡のいずれかとする予定です。なお、本承継は会社法第796条第2項に定める簡易吸収分割の規定又は会社法第467条第1項第2号に定める簡易事業譲渡の規定により当社株主総会の承認手続を経ずに行う予定です。

3．本新会社の商号及び所在地等の事項は追って決定する予定です。

3．本承継の方法、本承継に係る対価の内容その他の本承継の内容

本承継の方法

吸収分割又は事業譲渡のいずれかとする予定です。

本承継に係る対価の内容

本新会社は、当社の100%子会社となるため、本承継の方式が会社分割の場合は、本承継に際し、本新会社は当社に対して対価を交付しない予定です。本承継の方式が事業譲渡の場合の対価の内容は協議の上で決定する予定です。

その他の本承継の内容

・本承継に伴う新株予約権及び新株予約権付社債に関する取扱い

当社は、新株予約権及び新株予約権付社債のいずれも発行していないため、該当事項はありません。

・本承継により増減する資本金

該当事項はありません。

・承継会社が承継する権利義務

対象となる羽村工場に係る事業に関する資産、負債、契約その他の権利義務の全部又は一部を本新会社が承継いたします。

・債務履行の見込み

対象となる羽村工場の事業が生み出すキャッシュ・フローは相応の水準にあることから、本新会社による債務履行の見込みについては、特段の問題はないと判断しております。

・承継させる事業部門の概要

（a）承継させる事業部門の事業内容

SUV、小型トラック等の自動車製造、自動車部品製造

(b) その他

その他の分割する事業部門から承継させる資産や負債の金額等含めた詳細については、現在精査中であり
ます。

・本承継の後の承継会社となる会社の商号、本店の所在地、代表者の氏名、資本金の額、純資産の額、総資産の
額及び事業の内容

本新会社の詳細については、確定しておりません。なお、本移管後の本新会社の代表者は青木是篤氏となる予定
です。

4. 本株式譲渡に関する事項

本株式譲渡の目的

上記、1. 本移管の目的・意義をご参照ください。

本株式譲渡の相手先の概要

商号	トヨタ自動車株式会社
本店の所在地	愛知県豊田市トヨタ町1番地
代表者の氏名	代表取締役社長 佐藤 恒治
資本金の額	635,402百万円(2025年3月31日現在)
親会社の所有者に帰 属する持分の額	35,924,826百万円(2025年3月31日現在)
資産合計の額	93,601,350百万円(2025年3月31日現在)
事業の内容	自動車事業、金融事業及びその他事業

譲渡株式数、譲渡価額及び譲渡前後の所有株式の状況

異動前の所有株式数	未定(議決権保有割合:100%)
譲渡株式数	未定
譲渡価額	1,500億円
異動後の所有株式数	0株(議決権保有割合:0%)

(注) 異動前の所有株式数及び譲渡株式数は、決定次第お知らせします。

5. 業績に与える影響

本移管による2026年3月期以降の業績に与える影響につきましては現在精査中であります。

【連結附属明細表】

【社債明細表】

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率 (%)	担保	償還期限
日野ファイナンス インドネシア (株)	2024年満期インドネ シアルピア建普通社 債(注)1,2	2023年 7月11日	3,367 [366,000百万ルピア]	-	-	-	-
日野ファイナンス インドネシア (株)	2025年満期インドネ シアルピア建普通社 債(注)1,2	2024年 7月5日	-	3,326 (3,326) [342,895百万ルピア]	6.7	無	2025年 7月15日
日野ファイナンス インドネシア (株)	2025年満期インドネ シアルピア建普通社 債(注)1,2	2022年 8月9日	4,830 [525,000百万ルピア]	5,092 (5,092) [525,000百万ルピア]	7.0	無	2025年 8月9日
日野ファイナンス インドネシア (株)	2026年満期インドネ シアルピア建普通社 債(注)2	2023年 7月11日	3,072 [334,000百万ルピア]	3,239 [334,000百万ルピア]	6.7	無	2026年 7月11日
日野ファイナンス インドネシア (株)	2027年満期インドネ シアルピア建普通社 債(注)2	2024年 7月5日	-	3,463 [357,105百万ルピア]	7.2	無	2027年 7月5日
合計	-	-	11,270 [1,225,000百万ルピア]	15,122 (8,418) [1,559,000百万ルピア]	-	-	-

(注)1.()内書は、1年以内の償還予定額であります。

2.[]内書は、は外貨建の金額であります。

3.連結決算日後5年間の償還予定額は以下のとおりであります。

1年以内 (百万円)	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
8,418	3,239	3,463	-	-

【借入金等明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	平均利率 (%)	返済期限
短期借入金	328,010	365,543	2.84	-
1年以内に返済予定の長期借入金	22,251	8,511	6.68	-
1年以内に返済予定のリース債務	1,464	1,364	1.74	-
長期借入金(1年以内に返済予定のものを除く)	12,258	18,351	7.14	2026年5月～ 2029年4月
リース債務(1年以内に返済予定のものを除く)	14,430	13,581	1.18	2026年5月～ 2051年6月
合計	378,414	407,350	-	-

(注)1.平均利率は、期末借入金残高における利率の加重平均であります。

2.長期借入金及びリース債務(1年以内に返済予定のものを除く)の連結決算日後5年内における1年ごとの返済予定額の総額は以下のとおりであります。

区分	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
長期借入金	5,454	12,179	404	313
リース債務	1,610	1,484	1,211	1,075

【資産除去債務明細表】

当連結会計年度期首及び当連結会計年度末における資産除去債務の金額が当連結会計年度期首及び当連結会計年度末における負債及び純資産の合計額の100分の1以下であるため、記載を省略しております。

(2) 【その他】

当連結会計年度における半期情報等

(累計期間)	中間連結会計期間	当連結会計年度
売上高 (百万円)	847,546	1,697,229
税金等調整前中間 (当期) 純 損失 () (百万円)	208,713	190,563
親会社株主に帰属する中間 (当期) 純損失 () (百万円)	219,598	217,753
1 株当たり中間 (当期) 純損 失金額 () (円)	382円56銭	379円34銭

2【財務諸表等】

(1)【財務諸表】

【貸借対照表】

(単位：百万円)

	前事業年度 (2024年 3月31日)	当事業年度 (2025年 3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	5,247	133,215
受取手形	24	-
売掛金	245,977	171,735
商品及び製品	54,106	38,794
仕掛品	29,340	21,521
原材料及び貯蔵品	9,671	10,298
前払費用	3,669	4,666
短期貸付金	197,423	238,687
1年内回収予定の長期貸付金	15,331	180
その他	33,135	23,953
貸倒引当金	92,162	112,092
流動資産合計	501,766	530,959
固定資産		
有形固定資産		
建物	67,205	66,282
構築物	12,811	12,738
機械及び装置	34,875	30,623
車両運搬具	2,877	4,821
工具、器具及び備品	11,919	9,847
土地	30,599	30,073
リース資産	148	117
建設仮勘定	8,831	12,027
有形固定資産合計	169,270	166,531
無形固定資産		
ソフトウェア	26,772	30,137
施設利用権	285	246
無形固定資産合計	27,058	30,383
投資その他の資産		
投資有価証券	63,527	38,876
関係会社株式	71,376	70,462
出資金	374	482
関係会社出資金	7,279	5,365
長期貸付金	2,409	1,854
長期前払費用	6,309	5,328
前払年金費用	2,392	4,024
その他	5,710	5,586
貸倒引当金	2,970	2,962
投資その他の資産合計	156,409	129,019
固定資産合計	352,739	325,933
資産合計	854,505	856,893

(単位：百万円)

	前事業年度 (2024年 3 月31日)	当事業年度 (2025年 3 月31日)
負債の部		
流動負債		
買掛金	142,319	144,858
短期借入金	257,367	311,589
1 年内返済予定の長期借入金	15,331	180
リース債務	45	47
未払金	46,201	36,986
未払費用	77,059	48,987
預り金	13,728	16,810
製品保証引当金	46,215	105,551
認証関連損失引当金	21,129	125,396
その他	2,456	2,876
流動負債合計	621,854	793,284
固定負債		
長期借入金	380	180
リース債務	116	69
繰延税金負債	19,763	15,724
退職給付引当金	22,386	22,287
長期末払金	509	59,168
資産除去債務	913	1,744
その他	940	899
固定負債合計	45,009	100,073
負債合計	666,864	893,358

(単位：百万円)

	前事業年度 (2024年 3 月31日)	当事業年度 (2025年 3 月31日)
純資産の部		
株主資本		
資本金	72,717	72,717
資本剰余金		
資本準備金	64,307	64,307
その他資本剰余金	887	887
資本剰余金合計	65,194	65,194
利益剰余金		
利益準備金	7,103	7,103
その他利益剰余金		
固定資産圧縮積立金	4,834	4,708
繰越利益剰余金	1,973	208,553
利益剰余金合計	13,910	196,741
自己株式	167	167
株主資本合計	151,655	58,997
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	36,038	22,522
繰延ヘッジ損益	52	10
評価・換算差額等合計	35,986	22,532
純資産合計	187,641	36,465
負債純資産合計	854,505	856,893

【損益計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
売上高	827,969	910,689
売上原価		
製品期首棚卸高	50,202	54,106
当期製品製造原価	744,335	775,906
合計	794,537	830,013
製品期末棚卸高	54,106	38,794
製品売上原価	740,431	791,218
売上総利益	87,538	119,470
販売費及び一般管理費		
販売手数料	310	438
運送費及び保管費	8,117	9,434
製品保証引当金繰入額	46,215	29,550
広告宣伝費	674	425
給料及び手当	16,359	15,775
退職給付引当金繰入額	671	386
賃借料	6,211	7,440
減価償却費	6,160	5,975
その他	34,555	44,038
販売費及び一般管理費合計	119,275	113,464
営業利益又は営業損失()	31,736	6,006
営業外収益		
受取利息	7,546	8,705
受取配当金	30,939	33,997
受取賃貸料	2,595	2,594
為替差益	1,229	-
雑収入	973	1,400
営業外収益合計	43,284	46,696
営業外費用		
支払利息	7,019	8,089
減価償却費	671	659
貸倒引当金繰入額	59,175	19,696
為替差損	-	13,766
雑支出	1,575	1,867
営業外費用合計	68,442	44,079
経常利益又は経常損失()	56,894	8,623

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2023年 4 月 1 日 至 2024年 3 月31日)	当事業年度 (自 2024年 4 月 1 日 至 2025年 3 月31日)
特別利益		
固定資産売却益	1 90,889	1 33,930
投資有価証券売却益	19,212	15,006
関係会社株式売却益	-	1,054
国内認証関連損失戻入益	1 17,000	4,739
その他	9	1,236
特別利益合計	127,112	55,967
特別損失		
固定資産除売却損	919	2,301
北米認証関連損失	36,363	2 258,413
豪州訴訟和解金	-	2 8,700
国内認証関連損失	2 24,216	598
関係会社株式評価損	539	332
関係会社出資金評価損	3,497	2,025
その他	2,987	516
特別損失合計	68,524	272,888
税引前当期純利益又は税引前当期純損失 ()	1,693	208,296
法人税、住民税及び事業税	2,670	882
法人税等調整額	29	1,473
法人税等合計	2,641	2,355
当期純損失 ()	948	210,652

【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2023年4月1日 至 2024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
当期首残高	72,717	64,307	887	65,194	7,103
当期変動額					
固定資産圧縮積立金の取崩					
当期純損失（ ）					
自己株式の取得					
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					
当期変動額合計	-	-	-	-	-
当期末残高	72,717	64,307	887	65,194	7,103

	株主資本				
	利益剰余金			自己株式	株主資本合計
	その他利益剰余金		利益剰余金合計		
	固定資産圧縮 積立金	繰越利益剰余 金			
当期首残高	4,917	2,838	14,859	167	152,604
当期変動額					
固定資産圧縮積立金の取崩	83	83			
当期純損失（　）		948	948		948
自己株式の取得				0	0
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）					
当期変動額合計	83	865	948	0	948
当期末残高	4,834	1,973	13,910	167	151,655

	評価・換算差額等			純資産合計
	その他有価証券評価 差額金	繰延ヘッジ損益	評価・換算差額等合 計	
当期首残高	42,984	21	42,962	195,566
当期変動額				
固定資産圧縮積立金の取崩				
当期純損失（ ）				948
自己株式の取得				0
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）	6,945	30	6,976	6,976
当期変動額合計	6,945	30	6,976	7,924
当期末残高	36,038	52	35,986	187,641

当事業年度（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
当期首残高	72,717	64,307	887	65,194	7,103
当期変動額					
固定資産圧縮積立金の取崩					
当期純損失（ ）					
自己株式の取得					
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）					
当期変動額合計	-	-	-	-	-
当期末残高	72,717	64,307	887	65,194	7,103

	株主資本				
	利益剰余金			自己株式	株主資本合計
	その他利益剰余金		利益剰余金合計		
	固定資産圧縮 積立金	繰越利益剰余 金			
当期首残高	4,834	1,973	13,910	167	151,655
当期変動額					
固定資産圧縮積立金の取崩	125	125			
当期純損失（　）		210,652	210,652		210,652
自己株式の取得				0	0
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）					
当期変動額合計	125	210,526	210,652	0	210,653
当期末残高	4,708	208,553	196,741	167	58,997

	評価・換算差額等			純資産合計
	その他有価証券評価 差額金	繰延ヘッジ損益	評価・換算差額等合 計	
当期首残高	36,038	52	35,986	187,641
当期変動額				
固定資産圧縮積立金の取崩				
当期純損失（ ）				210,652
自己株式の取得				0
株主資本以外の項目の当期 変動額（純額）	13,516	62	13,453	13,453
当期変動額合計	13,516	62	13,453	224,106
当期末残高	22,522	10	22,532	36,465

【注記事項】

（重要な会計方針）

1．有価証券の評価基準及び評価方法

(1)子会社株式及び関連会社株式

移動平均法による原価法

(2)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しております。）

市場価格のない株式等

移動平均法による原価法

2．デリバティブの評価基準及び評価方法

時価法

3．棚卸資産の評価基準及び評価方法

(1)製品・商品

個別原価法（貸借対照表価額は収益性の低下による簿価切下げの方法により算定しております。）

(2)原材料・仕掛品・貯蔵品

移動平均法による原価法（貸借対照表価額は収益性の低下による簿価切下げの方法により算定しております。）

4．固定資産の減価償却の方法

(1)有形固定資産（リース資産を除く）

（建物、構築物、機械及び装置、車両運搬具、工具、器具及び備品）

定率法

（ただし、型・治具については定額法）

尚、1998年4月1日以降取得の建物（建物附属設備を除く）並びに2016年4月1日以降取得の建物附属設備及び構築物については、定額法によります。

(2)無形固定資産

定額法

尚、ソフトウェア（自社利用分）については社内における利用可能期間に基づく定額法によります。

(3)リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数として、残存価額を零とする定額法によります。

5. 引当金の計上基準

(1) 貸倒引当金

受取手形、売掛金等債権の貸倒損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を勘案し、回収不能見込額を計上しております。

(2) 役員賞与引当金

役員賞与の支出に備えるため、当事業年度における支給見込額に基づき計上しております。

(3) 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、保証書の約款及び法令等に従い、過去の実績等を基礎にして計上しております。

(4) 退職給付引当金

従業員の退職給付に備えるため、当事業年度末における退職給付債務及び年金資産の見込額に基づき計上しております。

退職給付見込額の期間帰属方法

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当事業年度末までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっております。

数理計算上の差異の費用処理方法

数理計算上の差異は、各事業年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(18年)による定額法により按分した額をそれぞれ発生翌事業年度から費用処理しております。

(5) 認証関連損失引当金

認証試験課題に関連した損失に備えるため、当事業年度末において合理的に見積もることが可能な金額を計上しています。

6. 収益及び費用の計上基準

主要な事業における主な履行義務の内容及び収益を認識する通常の時点は以下のとおりであります。

これらの履行義務に関する取引の対価は、製品の引渡し後、概ね1年以内に受領しており、重要な金融要素は含んでおりません。

(1) トラック・バス

トラック・バスの販売については、顧客との間に締結した販売契約に基づき、受注した製品の引き渡し義務を負っており、製品の引き渡し時点において顧客が当該製品に対する支配を獲得し、履行義務を充足したと判断していることから、当該時点で収益を認識しております。

取引価格の算定については、顧客への支払が見込まれるリベート額を顧客への販売額から除いた金額で測定することとしております。

(2) トヨタ向け車両

トヨタ自動車株式会社及びトヨタグループ会社向けに販売する完成車両は、トヨタ自動車株式会社及びトヨタグループ会社が指定する納入場所に納入する義務を負っており、製品が検収された時点で履行義務を充足したと判断していることから、当該時点において収益を認識しております。

取引価格の算定については、原材料等の受給額を除いた金額で測定することとしております。

(3) 補給部品

補給部品の販売については、顧客との間に締結した販売契約に基づき、補給部品の引き渡し義務を負っており、補給部品の引き渡し時点において顧客が当該補給部品に対する支配を獲得し、履行義務を充足したと判断していることから、当該時点で収益を認識しております。

7. その他財務諸表作成のための基本となる重要な事項

(1) ヘッジ会計の処理

原則として繰延ヘッジ処理を採用しております。尚、為替予約については、振当処理の要件を満たしている場合は振当処理を採用しております。

(2) 退職給付に係る会計処理

退職給付に係る未認識数理計算上の差異及び未認識過去勤務費用の未処理額の会計処理の方法は、連結財務諸表におけるこれらの会計処理の方法と異なっております。

(重要な会計上の見積り)

1. 製品保証引当金

(1) 当事業年度の貸借対照表に計上した金額

(単位:百万円)

	前事業年度	当事業年度
製品保証引当金	46,215	105,551

(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

連結財務諸表等の注記事項(重要な会計上の見積り)の1. 製品保証引当金と同一の内容です。

2. 認証関連損失引当金

(1) 当事業年度の貸借対照表に計上した金額

(単位:百万円)

	前事業年度	当事業年度
認証関連損失引当金	21,129	125,396

(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

連結財務諸表等の注記事項(重要な会計上の見積り)の2. 認証関連損失引当金と同一の内容です。

(会計方針の変更)

(「法人税、住民税及び事業税等に関する会計基準」等の適用)

「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。以下「2022年改正会計基準」という。)等を当事業年度の期首から適用しております。

法人税等の計上区分に関する改正については、2022年改正会計基準第20 - 3項ただし書きに定める経過的な取扱いに従っております。なお、当該会計方針の変更による財務諸表への影響はありません。

(「グローバル・ミニマム課税制度に係る法人税等の会計処理及び開示に関する取扱い」の適用)

「グローバル・ミニマム課税制度に係る法人税等の会計処理及び開示に関する取扱い」(実務対応報告第46号 2024年3月22日)等を当事業年度の期首から適用しております。

(表示方法の変更)

該当事項はありません。

(追加情報)

該当事項はありません。

(貸借対照表関係)

注(1)保証債務

銀行借入金に対し債務保証を行っております。

	前事業年度 (2024年3月31日)	当事業年度 (2025年3月31日)
日野ファイナンスインドネシア(株)の 銀行借入金	5,844百万円	3,498百万円
従業員の住宅資金借入金	165 "	103 "

注(2)偶発債務

・認証問題

北米及び日本市場向けエンジンの認証問題の影響については、日本市場向けエンジンの特別調査委員会による調査は完了し、一部の検証、調査、及び関係各所とのコミュニケーションは継続して行われておりましたが、米国における当社の過去のエンジン認証問題について、2025年1月16日、当社は、米国司法省との間で、刑事和解に至りました。また、当社及び当社の米国子会社は、米国当局及びカリフォルニア当局との間で、当該問題について民事和解に至りました。本和解において合意した内容に基づき、合理的に見積もり可能な額を財務諸表に反映しております。

なお、米国以外の国における認証問題に関連する当局との和解に伴う費用については財務諸表には反映しておりません。

・海外における当社及び当社子会社に対する訴訟

ニュージーランドの集団訴訟

当社は、2025年3月3日(現地時間)付で、ニュージーランド高等裁判所パーマストンノース支部において訴訟を提起されました。

原告は、2003年1月1日から2022年8月22日までに当社が製造したディーゼルエンジンを搭載した車両を、2010年3月4日から2025年3月3日までに購入、交換、又は賃借により取得した者を代表する集団訴訟として、当社車両用エンジンの排気ガス性能基準及び燃費基準の違反に関する詐欺行為等に起因して損害を被ったなどと主張しております。

本件訴訟の訴状において、原告は、損害賠償等を請求しておりますが、原告の具体的な請求金額は一切明らかにされておりません。

ニュージーランドの集団訴訟について、原告の主張及び請求内容を確認中であり、訴訟の結果によっては損失が発生する可能性があります。現時点でその影響額を合理的に算定することは困難であり、財務諸表には反映しておりません。

注(3)関係会社に対する金銭債権及び金銭債務

区分掲記されたもの以外で、各科目に含まれている関係会社に対するものは次のとおりであります。

	前事業年度 (2024年3月31日)	当事業年度 (2025年3月31日)
短期金銭債権	383,060百万円	366,495百万円
長期金銭債権	2,608 "	2,041 "
短期金銭債務	258,230 "	340,719 "
長期金銭債務	380 "	180 "

(損益計算書関係)

注(1)関係会社との取引高

関係会社との取引に係るものが次のとおり含まれております。

	前事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	当事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)
営業取引		
売上高	557,285百万円	629,011百万円
仕入高	220,352 "	244,705 "
その他の営業費用	40,709 "	30,408 "
営業取引以外の取引高	45,193 "	49,487 "

注(2) 1 特別利益

前事業年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

(固定資産売却益)

固定資産売却益の内容は、経営資源の有効活用と資産効率向上のため、2023年9月28日に実施した東京都日野市日野工場の一部の土地売却及び2024年3月22日に実施した埼玉県日高市完成車両置き場及び関係会社工場の土地売却などによるものであります。

当該土地については、建物解体更地化工事や代替候補地への移管に一定の期間を要するため、売却後も、買主との間で使用貸借契約を締結し、建物解体更地化工事や代替候補地への移管が終了し土地を明け渡すまでの一定期間(日野工場の一部は最大で2026年3月末まで、日高市完成車両置き場及び関係会社工場は、最大で2031年3月末まで)、引き続き当社での使用を予定しております。

当該取引は、セール・アンド・リースバック取引に該当するため、売買契約日時点で、会計上、売却が成立しているかに関して、関連する会計基準(企業会計基準適用指針第16号「リース取引に関する会計基準の適用指針」や企業会計原則に定められる実現主義の原則)等に基づき、土地の譲渡価格、リース取引の分類及び賃借料並びに当社に残存するリスク負担の割合等について検討しました。その結果、買手への売却時点で当該土地のリスクと経済価値のほとんどすべてが買手に移転したと判断し、対象となる土地の消滅及び固定資産売却益を認識しております。

(国内認証関連損失戻入益)

国内認証関連損失戻入益の主な内容について、当社は認証関連損失引当金として計上しておりました排出ガスおよび燃費に関する税制優遇追加納付費用等につきまして、当事業年度末までの支払実績に基づき今後の支払見込額を見直した結果、国内認証関連損失戻入益として17,000百万円を特別利益に計上しております。

当事業年度(自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

(固定資産売却益)

固定資産売却益の主な内容は、経営資源の有効活用と資産効率向上のため、2025年2月28日に実施した東京都日野市日野工場の一部の土地売却によるものであります。

当該土地については、建物解体更地化工事や代替候補地への移管に一定の期間を要するため、売却後も、買主との間で使用貸借契約を締結し、建物解体更地化工事や代替候補地への移管が終了し土地を明け渡すまでの一定期間引き続き当社での使用を予定しております。

当該取引は、セール・アンド・リースバック取引に該当するため、売買契約日時点で、会計上、売却が成立しているかに関して、関連する会計基準(企業会計基準適用指針第16号「リース取引に関する会計基準の適用指針」や企業会計原則に定められる実現主義の原則)等に基づき、土地の譲渡価格、リース取引の分類及び賃借料並びに当社に残存するリスク負担の割合等について検討しました。その結果、買手への売却時点で当該土地のリスクと経済価値のほとんどすべてが買手に移転したと判断し、対象となる土地の消滅及び固定資産売却益を認識しております。

当該取引に伴い、33,676百万円を固定資産売却益として特別利益に計上いたしました。

注(3) 2 特別損失

前事業年度（自 2023年 4 月 1 日 至 2024年 3 月31日）

（国内認証関連損失）

日本市場向けエンジン認証手続き上の不正行為があったことを確認するとともに、エンジン性能に問題があることが判明しました。これに起因して、サプライヤー・顧客等に対する補償損失及び棚卸資産評価損24,216百万円を国内認証関連損失として特別損失に計上しております。

（北米認証関連損失）

北米認証関連損失の主な内容について、当社及び当社米国子会社は、2022年 8 月 5 日（現地時間）付で、米国フロリダ州南部地区連邦地方裁判所マイアミ支部において訴訟を提訴されておりましたが、2023年10月25日、原告との間で和解契約を締結し、2024年 4 月 1 日（現地時間）付で、裁判所の最終承認を受けました。本件和解に伴い、34,675百万円を北米認証関連損失として特別損失に計上しております。

当事業年度（自 2024年 4 月 1 日 至 2025年 3 月31日）

（北米認証関連損失）

当社並びに当社米国及びカナダ子会社は、2023年10月19日付で、カナダブリティッシュコロンビア州上級裁判所において訴訟を提起され、カナダケベック州上級裁判所においても同様の訴訟を提起されておりましたが、2024年 9 月26日、原告団との間の和解契約について当社取締役会で承認しました。当該和解契約は、2024年11月13日に締結し、2025年 5 月 6 日にブリティッシュコロンビア州上級裁判所の実質的な承認を受け、同年 6 月 2 日にケベック州上級裁判所の承認を受けました。本件和解に伴い、5,885百万円を特別損失に計上いたしました。

また、2025年 1 月16日に開示しました「エンジン認証問題に関する当社及び当社米国子会社と米国当局との和解に関するお知らせ」のとおり、当社及び当社の米国子会社は、米国当局との間で、米国市場におけるエンジンの排ガス認証試験及び性能の問題について和解（以下「本件和解」といいます。）に至りました。

本件和解により、刑事制裁金及び民事制裁金を支払うことに合意しました。また、民事和解において当局の承認を得た上で、対象エンジンの市場措置並びに環境負荷軽減プロジェクトを実施いたします。さらに、米国で提起された暫定的な集団訴訟の和解及び米国当局との民事和解並びにカナダで提起された暫定的な集団訴訟の和解において、車両の延長保証を実施いたします。当事業年度に上記、費用として252,528百万円を特別損失に計上いたしました。

なお、民事制裁金及び環境負荷軽減プロジェクトにかかる費用については認証関連損失引当金、市場措置及び延長保証にかかる費用については製品保証引当金にそれぞれ計上しておりますが、刑事制裁金については2025年 3 月に東ミシガン地区連邦地方裁判所の判決にて確定・発効した有罪答弁合意書記載の金額に基づき、未払金及び長期未払金に計上しております。

（豪州訴訟和解金）

当社及び当社豪州子会社は2023年 4 月17日付で、豪州ビクトリア州上級裁判所において訴訟を提起されておりましたが、2024年12月25日、原告団との間の本件和解について、当社取締役会で承認いたしました。本件和解に伴い、豪州訴訟和解金として8,700百万円を特別損失として計上いたしました。

(有価証券関係)

子会社株式及び関連会社株式
前事業年度(2024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	2,074	1,928	146
関連会社株式	731	1,644	912
計	2,806	3,573	766

当事業年度(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	2,074	2,919	844
関連会社株式	731	1,161	430
計	2,806	4,081	1,275

(注) 上記に含まれない市場価格のない株式等の貸借対照表計上額

区分	前事業年度 (百万円)	当事業年度 (百万円)
子会社株式	62,806	61,979
関連会社株式	5,763	5,676
計	68,569	67,656

(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 (2024年 3 月31日)	当事業年度 (2025年 3 月31日)
繰延税金資産		
投資有価証券等評価損	10,864百万円	11,766百万円
製品保証引当金	14,865 "	32,998 "
認証関連損失引当金	6,839 "	38,396 "
退職給付引当金	7,589 "	7,013 "
未払賞与	2,722 "	3,142 "
出資金等評価損	5,076 "	840 "
貸倒引当金	29,129 "	35,256 "
繰越欠損金	20,621 "	18,830 "
その他	25,934 "	26,830 "
繰延税金資産小計	123,644百万円	175,076百万円
税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額	20,621 "	18,830 "
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	103,023 "	156,246 "
評価性引当額小計	123,644百万円	175,076百万円
繰延税金資産合計	- 百万円	- 百万円
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	15,905百万円	10,388百万円
固定資産圧縮積立金	2,133 "	2,167 "
退職給付信託設定益	1,670 "	1,719 "
その他	54 "	1,449 "
繰延税金負債合計	19,763百万円	15,724百万円
繰延税金資産負債純額	19,763百万円	15,724百万円

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に重要な差異があるときの、当該差異の原因となった主要な項目別の内訳

	前事業年度 (2024年 3 月31日)	当事業年度 (2025年 3 月31日)
法定実効税率	30.6%	当事業年度については税引 前当期純損失であるため注記 を省略しております。
(調整)		
評価性引当額の増減	479.4%	
交際費等永久に損金に算入されない項目	30.1%	
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	503.3%	
住民税均等割	2.1%	
外国源泉税	119.7%	
その他	2.6%	
税効果会計適用後の法人税等の負担率	156.0%	

3. 法人税等の税率の変更による繰延税金資産及び繰延税金負債の金額の修正

「所得税法等の一部を改正する法律」(令和 7 年法律第13号) が2025年 3 月31日に国会で成立したことに伴い、2026年 4 月 1 日以後開始する事業年度より、「防衛特別法人税」の課税が行われることになりました。

これに伴い、2026年 4 月 1 日に開始する事業年度以降に解消が見込まれる一時差異に係る繰延税金資産及び繰延税金負債については、法定実効税率を30.6%から31.5%に変更し計算しております。

この変更により、当事業年度の繰延税金負債の金額は444百万円増加し、法人税等調整額147百万円増加しております。

4. 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おり、「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並びに開示を行っております。

(収益認識関係)

顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報は、連結財務諸表「注記事項(収益認識関係)」に同一の内容を記載しているため、注記を省略しております。

(重要な後発事象)

(当社及び三菱ふそうトラック・バス株式会社の経営統合に係る経営統合契約の締結)

当社は、2025年6月10日の取締役会において、本経営統合について経営統合契約（以下「本経営統合契約」という。）を締結することを決議し、当社、三菱ふそうトラック・バス株式会社（以下「三菱ふそう」という。）、トヨタ自動車株式会社（以下「トヨタ」という。）及びダイムラートラック社（以下「ダイムラートラック」という。）の4社で本経営統合契約を2025年6月10付で締結いたしました。なお、概要は以下のとおりです。

1. 本経営統合の目的・意義

当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社の企業理念に共通するのは、「移動を通じて、豊かな社会に貢献したい」という想いです。これからも私たちが世の中で必要な存在であり続けるために、地球環境に優しいクルマを普及させ、社会システムの中で移動の価値を高めていきたいと考えております。人やモノの移動を通じて、暮らしを支えている商用車は、「社会インフラ」ともいえる重要なモビリティです。商用車を通じた豊かなモビリティ社会を実現するためには、カーボンニュートラルや物流の効率化など、直面している課題を解決していかなければなりません、それには多大な投資がかかります。商用車は乗用車に比べて台数も少なく、日本市場で商用車メーカー各社が単独で対応するのは大変難しい状況です。当社を含む日本・アジアにおける自動車産業や雇用を守るためには、開発・生産など事業効率を高め、競争力を強化しなければなりません。

当社と三菱ふそうが力を合わせ、日本の商用車メーカーの競争力を磨くことで、日本・アジアの自動車産業の基盤を守り、社会やステークホルダーに対して、意義深く持続的な貢献をしていきます。2023年5月に本基本合意書の締結を発表して以来、当社及び三菱ふそう両社統合の持株会社（以下「本統合会社」という。）が顧客、株主、従業員、社会にもたらす潜在的なシナジー効果について協議・検討を重ねてきました。その結果、統合の筋道が健全であることを確認したため、2026年4月1日を統合予定日として本経営統合の完了を目指します。

< 協業内容 >

当社と三菱ふそうは対等な立場で統合し、商用車の開発、調達、生産の分野で協力

ダイムラートラックとトヨタは、本統合会社（上場）の株式をそれぞれ25%保有することを目指す

本統合会社は当社と三菱ふそうの株式を100%保有する予定

2. 本経営統合の要旨

(1) 本経営統合の方式

本経営統合契約において、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックは、本株式交換を含む本経営統合の方式について、大要以下のとおり合意しております。

() 当社が、完全子会社となる株式会社（本統合会社）を設立する（注1）。

() 当社は、トヨタに対して、当社普通株式及びA種種類株式を第三者割当の方法により割り当てる（以下「本第三者割当増資」という。）。本第三者割当増資は、その手取金を当社の親会社であるトヨタからの借入金の弁済のための資金として充当し、トヨタに対する借入金債務を減少させることに伴う当社の資本の強化及び自己資本比率の改善等の財務状況の改善によって本経営統合を円滑に進めること、また、本経営統合後のトヨタの本統合会社の議決権比率を19.9%（注2）に調整するために無議決権種類株式を利用することを目的としている。本第三者割当増資の詳細は下記「第三者割当による普通株式及びA種種類株式の発行」をご参照ください。

() トヨタ及びダイムラートラックは、本経営統合後の本統合会社の両者の持分比率が同割合となるよう、両者で別途合意する持分の調整（ダイムラートラックからトヨタに対する三菱ふそう株式の一部譲渡）（以下「本持分調整」という。）を行う。

() 本統合会社を株式交換完全親会社、当社を株式交換完全子会社とする株式交換（本株式交換）を行う。本株式交換により、当社は本統合会社の完全子会社になるとともに、当社株主は本統合会社の株式を取得する。なお、本株式交換は、本株式交換に係る株式交換契約（以下「本株式交換契約」という。）の締結後、当社及び本統合会社のそれぞれの株主総会決議により本株式交換契約の承認を受けた上で、本第三者割当増資の効力の発生を条件として行う予定です。

() 本統合会社を株式交付親会社、三菱ふそうを株式交付子会社とする株式交付（本株式交付）を行う。本株式交付により、本統合会社が三菱ふそうの全株主から保有する全ての三菱ふそうの普通株式を譲り受けることによって、三菱ふそうは本統合会社の完全子会社になるとともに、三菱ふそうの株主は本統合会社の株式を取得する。

() 本統合会社は、自己株式取得又は現物配当等の方法で、当社が保有する全ての本統合会社の株式を取得及び消却する。

() 本統合会社の普通株式について東京証券取引所プライム市場に上場させる。

() トヨタ及びダイムラートラックは、本統合会社の普通株式の流通株式比率を高めるため、本経営統合後一定期間内に、本統合会社の両者の持分比率が発行済株式総数の25%ずつ（議決権比率については、トヨタが

19.9%（注２）、ダイムラートラックが26.7%）となるよう、本経営統合の効力発生と同時に又は直後、あるいはそれ以降でトヨタ及びダイムラートラックが別途合意するいずれかの時期に、トヨタ及びダイムラートラックが別途合意する方法（例えば本統合会社の株式の売出し）により本統合会社の持分比率を減少させる（以下「本持分比率調整取引」という。）。

（注１）本経営統合のための準備会社を2025年６月10日時点で既に設立済みです。

（注２）本経営統合によりトヨタが当社の親会社ではなくなる一方で、トヨタが日本において小型トラック事業を営んでいることを踏まえ、本統合会社の独立した事業運営を尊重する観点や競争法の観点から、本統合会社におけるトヨタの議決権比率を20%未満とすることが適切と判断いたしました。

（２）本経営統合の日程

本経営統合の日程に関しては、以下のとおりです。なお、かかる日程は、2025年６月10日現在における想定であり、本経営統合に関する競争法その他法令上必要なクリアランス・許可等の取得手続の進捗、当社のエンジンの排出ガス及び燃費を含む認証に関する問題（以下「エンジン認証問題」という。）についての当局調査及び訴訟等の状況、本経営統合契約において定める本経営統合の前提条件（本第三者割当増資の実施及び当社による一定の制裁対象国からの事業撤退を含みます。）の充足状況その他の理由により今後変更される可能性があります。

本基本合意書の締結	2023年５月30日
本経営統合契約の締結に係る当社取締役会決議	2025年６月10日
本経営統合契約の締結	2025年６月10日
本株式交換に係る株式交換契約（以下「本株式交換契約」といいます。）の承認に係る当社株主総会の基準日 公告日	2025年９月頃（予定）
本株式交換契約の承認に係る当社株主総会の基準日	2025年９月30日（予定）
本株式交換契約の締結	本株式交換契約の承認に係る当社株主総会を2025年11月頃に開催する場合、2025年11月頃までに締結予定です。
本株式交付に係る株式交付計画（以下「本株式交付計画」といいます。）の作成	2025年11月頃までに作成予定です。
本株式交換契約の承認に係る当社株主総会	2025年11月頃（予定）
本株式交換契約の承認に係る本統合会社株主総会	本株式交換契約の承認に係る当社株主総会を2025年11月頃に開催する場合、2025年11月頃までに実施する予定です。
本株式交付計画の承認に係る本統合会社株主総会	2025年11月頃までに実施する予定です。
本株式交付に係る三菱ふそうの株式の譲渡の申込みの期日	未定
本経営統合の効力発生日（本株式交換及び本株式交付の効力発生日）	2026年４月１日（予定）

（３）本経営統合の統合比率

本株式交換は、「２．本経営統合の要旨」の「（１）本経営統合の方式（）」のとおり、本統合会社を株式交換完全親会社、当社を株式交換完全子会社とする株式交換です。なお、本株式交換は、本株式交換契約の締結後、当社及び本統合会社のそれぞれの株主総会決議により本株式交換契約の承認を受けた上で、本第三者割当増資の効力の発生を条件として行う予定です。

本株式交換に係る割当ての内容

	本統合会社 （株式交換完全親会社）	当社 （株式交換完全子会社）
本株式交換に係る割当比率	1	1
本株式交換により交付する株式数	本統合会社普通株式：845,069,890株（予定） 本統合会社A種種類株式：175,512,774株（予定）	

（注）１．本株式交換に係る割当比率

今後締結する予定の本株式交換契約に基づき、当社の普通株式１株に対して、本統合会社の普通株式１株を、当社のA種種類株式（本第三者割当増資により発行予定）１株に対して、本統合会社のA種種類株式１株を、それぞれ割当交付する予定です。

２．本株式交換により交付する株式数

本統合会社は、本株式交換により、本統合会社の普通株式845,069,890株及びA種種類株式175,512,774株を割当交付する予定です。かかる株式数は、2025年３月31日現在における当社の発行済株式総数（普通株式574,580,850株）から自己株式数（普通株式426,758株）を控除し、本第三者割当増資に係る発行予定株式数（普通株式270,915,798株、A種種類株式175,512,774株）を加え

て算出した予定数です。なお、当社は本株式交換の効力発生日の前日までに開催する取締役会の決議により、本株式交換により本統合会社が当社の発行済株式の全部を取得する時点の直前時（以下「基準時」という。）において当社が保有している自己株式（本株式交換に際して会社法第785条に基づいて行使される株式買取請求に応じて当社が取得する自己株式を含みます。）の全部を、基準時において消却する予定です。本株式交換により割当交付する本統合会社株式の総数については、当社による自己株式の取得・消却等の理由により、今後修正される可能性があります。

3. 単元未満株式の取扱いについて

本株式交換により、1単元（100株）未満の本統合会社の普通株式（以下「単元未満株式」といいます。）の割当てを受ける当社の株主は、その保有する単元未満株式を証券取引所において売却することはできません。本統合会社の単元未満株式を保有することとなる当社の株主は、会社法第192条第1項に基づき、本統合会社に対し、自己の保有する単元未満株式を買い取ることを請求することが可能です。

4. 1株に満たない端数の処理

該当事項はありません。

5. 本統合会社のA種種類株式の概要

本統合会社のA種種類株式は、当社が本第三者割当増資により発行するA種種類株式と同様の内容となる予定です。

また、本株式交付は「2. 本経営統合の要旨」の「（1）本経営統合の方式（ ）」のとおり、本統合会社を株式交付親会社、三菱ふそうを株式交付子会社とする株式交付です。なお、本株式交付は、本統合会社の株主総会により本株式交付計画の承認を取得すること、並びに本株式交換、本持分調整及び2026年4月1日付（予定）での羽村工場のトヨタへの移管の効力の発生を条件として行う予定です。

本株式交付に係る割当ての内容

	本統合会社 (株式交付親会社)	三菱ふそう (株式交付子会社)
本株式交付に係る割当比率	1	310 (予定)
本株式交付により交付する株式数	本統合会社普通株式：1,736,000,310株 (予定)	

(注) 1. 本株式交付に係る割当比率

本株式交付比率の前提となる当社と三菱ふそうの株式価値比率（当社の株式価値を1とした場合の三菱ふそうの株式価値の比率）は下記のとおり合意しており、かかる株式価値比率をもとに、三菱ふそうの普通株式1株に対して、本統合会社の普通株式310株を割当交付する予定です。かかる割当比率は、本統合会社の本株式交換後の発行済株式総数を1,020,582,664株（2025年3月31日現在における当社の発行済株式総数（普通株式574,580,850株）から自己株式数（普通株式426,758株）を控除し、本第三者割当増資に係る発行予定株式数（普通株式270,915,798株、A種種類株式175,512,774株）を加えて算出した数。当社による自己株式の取得・消却等の理由により、今後修正される可能性があります。）、三菱ふそうの発行済株式総数（自己株式数を除く。）を5,600,001株と仮定して合意されたものです。

	当社	三菱ふそう
当社と三菱ふそうの株式価値比率	1.00	1.70

2. 本株式交付により交付する株式数

本統合会社が三菱ふそうの全株主から保有する全ての三菱ふそうの普通株式を譲り受けた場合に割当交付する本統合会社の普通株式は1,736,000,310株となる予定であり、本統合会社の本株式交換後の発行済株式総数を1,020,582,664株（2025年3月31日現在における当社の発行済株式総数（普通株式574,580,850株）から自己株式数（普通株式426,758株）を控除し、本第三者割当増資に係る発行予定株式数（普通株式270,915,798株、A種種類株式175,512,774株）を加えて算出した数。当社による自己株式の取得・消却等の理由により、今後修正される可能性があります。）と仮定した場合に、当該株式数に対する割合は170.10%となります。

3. 単元未満株式の取扱いについて

本株式交付により、本統合会社の単元未満株式の割当てを受ける三菱ふそうの株主は、その保有する単元未満株式を証券取引所において売却することはできません。本統合会社の単元未満株式を保有す

ることとなる三菱ふそうの株主は、会社法第192条第1項に基づき、本統合会社に対し、自己の保有する単元未満株式を買い取ることを請求することが可能です。

4. 1株に満たない端数の処理

本株式交付に伴い、本統合会社株式1株に満たない端数の割当てを受ける三菱ふそうの株主に対しては、本統合会社は会社法第234条その他関連法令の定めに従い、その端数の合計数に相当する本統合会社の株式を売却し、かかる売却代金をその端数に応じて当該株主に交付する予定です。

本株式交付の相手会社である三菱ふそうについての事項

商号、本店の所在地、代表者の氏名、資本金の額、純資産の額、総資産の額及び事業の内容

商号	三菱ふそうトラック・バス株式会社
本店の所在地	神奈川県川崎市中原区大倉町10番地
代表者の氏名	代表取締役社長 CEO カール・デッペン
資本金の額	35,000百万円（2024年12月31日現在）
純資産の額	257,241百万円（単体、2024年12月31日現在）
総資産の額	558,922百万円（単体、2024年12月31日現在）
事業の内容	トラック・バス、産業エンジンなどの開発、設計、製造、売買、輸出入、その他取引業

（注）三菱ふそうの財務状態については三菱ふそう単体の財務状態を記載しておりますが、本経営統合の対象は三菱ふそう単体に限定されるものではなく、本経営統合の対象となる三菱ふそうの事業の財務状態のすべてを表示するものではありません。

最近3年間に終了した各事業年度の売上高、営業利益、経常利益及び純利益

（単体、単位：百万円）

事業年度	2022年12月期	2023年12月期	2024年12月期
売上高	699,316	832,928	794,652
営業利益	17,192	36,526	35,386
経常利益	21,028	39,994	36,632
親会社に帰属する当期純利益	16,012	29,931	28,538

（注）三菱ふそうの経営成績については三菱ふそう単体の経営成績を記載しておりますが、本経営統合の対象は三菱ふそう単体に限定されるものではなく、本経営統合の対象となる三菱ふそうの事業の経営成績のすべてを表示するものではありません。

(4) 本経営統合後の本統合会社の状況

		本統合会社
名 称		本経営統合時の名称については、本経営統合に向けて今後決定する予定です。
所 在 地		本経営統合時の所在地については、本経営統合に向けて今後決定する予定です。
代表者の役職・氏名		本経営統合時は代表取締役を2名置き、うち1名はカール・デッペンがCEO兼代表取締役として就任予定です。
事 業 内 容		本経営統合後の当社及び三菱ふそうの事業に係る経営管理(予定)
資 本 金		本経営統合時の資本金については、本経営統合に向けて今後決定する予定です。
決 算 期		3月31日
純 資 産		現時点で確定しておりません。
総 資 産		現時点で確定しておりません。
機 関 設 計		監査等委員会設置会社とし、取締役及び株主総会のほか、取締役会、監査等委員会及び会計監査人を設置する予定です。また、経営会議、任意の指名委員会及び報酬委員会等も設置する予定です。
本 経 営 統 合 時 の 会 取 締 役		本経営統合時の取締役会は、ダイムラートラックが指名する取締役(監査等委員を兼任)1名、当社が指名する業務執行取締役1名、三菱ふそうが指名する業務執行取締役1名、並びに、4社が合意の上で決定する業務執行取締役1名、独立社外取締役4名(独立社外取締役のうち3名は監査等委員を兼任)及び取締役(監査等委員を兼任)1名の合計9名によって構成する予定です。
本 経 営 統 合 後 の 会 取 締 役 指 名 権		本経営統合後、ダイムラートラックは、本統合会社の議決権の10%以上を保有する限りにおいて、本統合会社の取締役(監査等委員及び少なくとも指名委員会委員を兼任)1名を指名する権利を有します。本経営統合後、本統合会社又はダイムラートラックは、トヨタが本統合会社の議決権の10%以上を保有する限りにおいて、随時トヨタに対して、1名の監査等委員である取締役候補者(以下「トヨタ推薦者」という。)の推薦又は紹介を請求することができます。本統合会社は、その裁量により、トヨタ推薦者を取締役として指名することができます。本経営統合後、ダイムラートラックが本統合会社の議決権の10%以上を保有する限りにおいて、独立社外取締役の人数が、4社が別途合意した場合を除き、業務執行取締役及びダイムラートラックが指名する取締役及びトヨタ推薦者の合計数より2名以上下回らないようにします。
ロ ッ ク ア ッ プ 及 び 先 買 権		トヨタとダイムラートラックは、本経営統合の効力発生日から60ヶ月間(以下「ロックアップ期間」という。)については原則として本統合会社の株式(なお、本持分比率調整取引後のトヨタとダイムラートラックの持分比率は発行済株式総数の25%ずつとなる予定です。)を譲渡することはできず(本持分比率調整取引等を除きます。)、ロックアップ期間経過後については、自らの保有する本統合会社の株式を譲渡することができる旨を合意しており、一方、原則としてトヨタとダイムラートラックは当該株式の譲渡について、それぞれ相手方に対して先買権を付与する旨を合意しています。

その他の本統合会社の概要その他の本経営統合後の状況については、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社において今後協議の上で決定する予定です。

(5) 業績に与える影響

本株式交換及び本株式交付に伴う会計処理及びのれんの金額等に関しては、現時点では確定しておりません。

本件による2026年3月期以降の業績に与える影響につきましては現在精査中であります。

(第三者割当による普通株式及びA種種類株式の発行)

当社は、2025年6月10日に開催された取締役会において、当社及び三菱ふそう間の経営統合の一環として、当社の親会社であるトヨタ(以下、「割当予定先」という。)からの借入金の弁済のための資金として充当し、それによる当社の資本の強化及び自己資本比率の改善等の財務状況の改善によって本経営統合を円滑に進めることを目的として、割当予定先に対する第三者割当による当社の普通株式(以下「本普通株式」という。)の発行(以下「本第三者割当増資(普通株式分)」という。)及び当社のA種種類株式(以下「本種類株式」という。)の発行(以下「本第三者割当増資(種類株式分)」といい、本第三者割当増資(普通株式分)と合わせて「本第三者割当増資」と総称する。)を行うことを決議いたしました。なお、決議の概要は以下のとおりです。

1. 募集の概要

(1) 普通株式

(1) 払込期間	2026年3月27日から2026年9月26日まで 本経営統合の実行は2026年4月1日を予定しておりますが、本日時点では本経営統合の実行時期を確定することができないため、本第三者割当増資に係る払込期間は、本経営統合の効力発生日として想定される時期を踏まえた期間としております。
(2) 発行新株式数	270,915,798株
(3) 発行価額	1株につき448円 本第三者割当増資の発行価額決定に係る本日付の取締役会決議日(以下「発行価額決定日」という。)の直前営業日までの3ヶ月間(2025年3月10日から2025年6月9日)の東京証券取引所における当社普通株式の普通取引の終値(以下「終値」という。)の単純平均値(単位未満切り上げ)を発行価額としています。
(4) 調達資金の額	121,370,277,504円
(5) 募集又は割当方法 (割当予定先)	第三者割当の方法により、割当予定先に全ての普通株式を割り当てます。
(6) その他	当社と割当予定先との間で締結する株式引受契約書(以下「本株式引受契約」という。)において、本第三者割当増資の実施につきましては、本経営統合が実行されることが確実であると合理的に見込まれること及び金融商品取引法に基づく有価証券届出書の効力が発生すること、当社株主総会における本第三者割当増資に係る承認が得られること、A種種類株式発行のための定款変更が完了していること等を条件とする予定です。そのため、当該条件が充足されない場合、本第三者割当増資の一部又は全部が行われない可能性があります。

(2) A種種類株式

(1) 払込期間	2026年3月27日から2026年9月26日まで 本経営統合の実行は2026年4月1日を予定しておりますが、本日時点では本経営統合の実行時期を確定することができないため、本第三者割当増資に係る払込期間は、本経営統合の効力発生日として想定される時期を踏まえた期間としております。
(2) 発行新株式数	175,512,774株
(3) 発行価額	1株につき448円
(4) 調達資金の額	78,629,722,752円
(5) 募集又は割当方法 (割当予定先)	第三者割当の方法により、割当予定先に全てのA種種類株式を割り当てます。

(6) その他	<p>A種種類株式の剰余金の配当及び残余財産の分配については、普通株式と同順位であり、定められた取得比率（調整事由が生じない限り 1 : 1 を予定）を乗じた額とされています。</p> <p>A種種類株式には議決権はなく、譲渡制限が付されておりません。</p> <p>A種種類株式には、普通株式を対価とする取得請求権が付されています。かかる取得請求権については、A種種類株式の発行要項においては、A種種類株式の発行日以降いつでも行使できることとされていますが、本株式引受契約の規定により、割当予定先はA種種類株式の発行日から本経営統合の効力発生日までの間、普通株式を対価とする取得請求権を行使しないものとされています。</p> <p>本株式引受契約において、本第三者割当増資の実施につきましては、本経営統合が実行されることが確実であると合理的に見込まれること及び金融商品取引法に基づく有価証券届出書の効力が発生すること、当社株主総会における本第三者割当増資に係る承認が得られること、A種種類株式発行のための定款変更が完了していること等を条件とする予定です。そのため、当該条件が充足されない場合、本第三者割当増資の一部又は全部が行われない可能性があります。</p>
-----------	---

3. 調達する資金の額、使途及び支出予定時期

(1) 調達する資金の額

	普通株式	A種種類株式
払込金額の総額	121,370,277,504円	78,629,722,752円
発行諸費用の概算額	434,795,971円	285,204,029円
差引手取概算額	120,935,481,533円	78,344,518,723円

- (注) 1 . 発行諸費用の概算額は登録免許税相当額及び弁護士費用であります。
- 2 . 発行諸費用の概算額には消費税等は含まれておりません。

(2) 調達する資金の具体的な使途及び支出予定時期

本第三者割当増資は、本経営統合の一環として、当社の割当予定先からの本借入金の弁済のための資金として充当し、当社の割当予定先に対する当該借入金債務を減少させることに伴う当社の資本の強化及び自己資本比率の改善等の財務状況の改善によって本経営統合を円滑に進めること、また、本経営統合後のトヨタの本統合会社の議決権比率を調整するために無議決権種類株式を利用することを目的とし、それに加えて、本経営統合後における持分比率調整のために行われるものであり、本借入金の弁済資金の調達以外に当社の資金調達を目的とするものではありません。上記の差引手取概算額については、本第三者割当増資に係る払込日に本借入金の一部弁済のための資金として充当される予定です。なお、本第三者割当増資による調達資金の充当後の本借入金の残高については本経営統合の効力発生日までに弁済することが本株式引受契約にて記載されています。

（羽村工場のトヨタ自動車株式会社への移管に関する契約締結）

当社は、2025年6月10日開催の取締役会において、当社の羽村工場をトヨタに移管することを決議いたしました。具体的には、当社の100%子会社として受皿会社（以下「本新会社」という。）を設立し、当社の羽村工場を本新会社へ承継（以下「本承継」という。）した上で、当社が保有する本新会社の株式の全部を2026年4月1日（予定）付でトヨタに譲渡する旨の株式譲渡契約（以下「本株式譲渡契約」といい、当該譲渡を「本株式譲渡」という。）（これらの一連の行為を以下「本移管」と総称する。）を締結することを決議し、当社及びトヨタとの間で本株式譲渡契約を2025年6月10日付で締結いたしました。なお、契約の概要は以下のとおりです。

1．本移管の目的・意義

本移管は、当社と三菱ふそうの経営統合を契機に、商用車の未来をつくり、持続可能なモビリティ社会の実現に向けて、当社とトヨタで最適な役割分担を進めるものです。

2．本移管の日程

本移管の日程は以下のとおりです。

取締役会決議	2025年6月10日
本株式譲渡契約の締結	2025年6月10日
本新会社の設立	本株式譲渡契約の締結後
本新会社への羽村工場の承継及びトヨタへの本株式譲渡の実施日	2026年4月1日（予定）

（注）1．本移管については、当社及び三菱ふそうの本経営統合の効力発生に向けた進捗状況（本経営統合が実行されることが確実であると見込まれることを本移管の実施の条件としています。）、本移管に関する競争法その他法令上必要なクリアランス・許認可等の取得手続の進捗等の状況その他の理由により、上記日程が今後変更される可能性や本移管の実施に至らない可能性があります。

2．当社から本新会社への羽村工場の承継の方法については、吸収分割又は事業譲渡のいずれかとする予定です。なお、本承継は会社法第796条第2項に定める簡易吸収分割の規定又は会社法第467条第1項第2号に定める簡易事業譲渡の規定により当社株主総会の承認手続を経ずに行う予定です。

3．本新会社の商号及び所在地等の事項は追って決定する予定です。

3．本承継の方法、本承継に係る対価の内容その他の本承継の内容

本承継の方法

吸収分割又は事業譲渡のいずれかとする予定です。

本承継に係る対価の内容

本新会社は、当社の100%子会社となるため、本承継の方式が会社分割の場合は、本承継に際し、本新会社は当社に対して対価を交付しない予定です。本承継の方式が事業譲渡の場合の対価の内容は協議の上で決定する予定です。

その他の本承継の内容

・本承継に伴う新株予約権及び新株予約権付社債に関する取扱い

当社は、新株予約権及び新株予約権付社債のいずれも発行していないため、該当事項はありません。

・本承継により増減する資本金

該当事項はありません。

・承継会社が承継する権利義務

対象となる羽村工場に係る事業に関する資産、負債、契約その他の権利義務の全部又は一部を本新会社が承継いたします。

・債務履行の見込み

対象となる羽村工場の事業が生み出すキャッシュ・フローは相応の水準にあることから、本新会社による債務履行の見込みについては、特段の問題はないと判断しております。

・承継させる事業部門の概要

（a）承継させる事業部門の事業内容

SUV、小型トラック等の自動車製造、自動車部品製造

(b) その他

その他の分割する事業部門から承継させる資産や負債の金額等含めた詳細については、現在精査中であり
ます。

- ・本承継の後の承継会社となる会社の商号、本店の所在地、代表者の氏名、資本金の額、純資産の額、総資産の額
及び事業の内容

本新会社の詳細については、確定しておりません。なお、本移管後の本新会社の代表者は青木是篤氏となる予
定です。

4. 本株式譲渡に関する事項

本株式譲渡の目的

上記、1. 本移管の目的・意義をご参照ください。

本株式譲渡の相手先の概要

商号	トヨタ自動車株式会社
本店の所在地	愛知県豊田市トヨタ町1番地
代表者の氏名	代表取締役社長 佐藤 恒治
資本金の額	635,402百万円(2025年3月31日現在)
親会社の所有者に帰 属する持分の額	35,924,826百万円(2025年3月31日現在)
資産合計の額	93,601,350百万円(2025年3月31日現在)
事業の内容	自動車事業、金融事業及びその他事業

譲渡株式数、譲渡価額及び譲渡前後の所有株式の状況

異動前の所有株式数	未定(議決権保有割合:100%)
譲渡株式数	未定
譲渡価額	1,500億円
異動後の所有株式数	0株(議決権保有割合:0%)

(注) 異動前の所有株式数及び譲渡株式数は、決定次第お知らせします。

5. 業績に与える影響

本移管による2026年3月期以降の業績に与える影響につきましては現在精査中であります。

【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	期首 帳簿価額	当期増加額	当期減少額 1	当期償却額	期末 帳簿価額	減価償却 累計額
有形固定資産	建物 2	67,205	4,203	395 (-)	4,731	66,282	133,791
	構築物	12,811	1,185	4 (-)	1,254	12,738	38,417
	機械及び装置 3	34,875	7,680	155 (-)	11,777	30,623	343,248
	車両運搬具	2,877	3,735	50 (-)	1,741	4,821	16,921
	工具、器具及び備品 4	11,919	2,895	85 (-)	4,882	9,847	63,990
	土地 5	30,599	-	526 (-)	-	30,073	-
	リース資産	148	-	0	31	117	400
	建設仮勘定 6	8,831	22,996	19,800	-	12,027	-
	計	169,270	42,698	21,018	24,419	166,531	596,770
無形固定資産	ソフトウェア 7	26,772	16,965	6,504	7,096	30,137	42,655
	施設利用権	285	-	-	39	246	376
	計	27,058	16,965	6,504	7,136	30,383	43,032

(注) 1. 当期増加額及び減少額のうち、主なものは次のとおりであります。

- 1 当期減少額に減損を含む。括弧内は減損金額。
- 2 「建物」の当期増加額は、日野工場 643百万円、羽村工場 1,120百万円、新田工場 1,901百万円、古河工場 153百万円他であります。
- 3 「機械及び装置」の当期増加額は、日野工場 1,537百万円、羽村工場 1,928百万円、新田工場 3,257百万円、古河工場 651百万円他であります。
- 4 「工具、器具及び備品」の当期増加額は、日野工場 1,617百万円、羽村工場 804百万円、新田工場 207百万円、古河工場 198百万円他であります。
- 5 「土地」の当期減少額は、日野工場中央売却 18百万円、羽和寮売却 508百万円であります。
- 6 「建設仮勘定」の当期増加額は、「建物」5,884百万円、「機械及び装置」9,899百万円、「車両運搬具」2,560百万円、「工具、器具及び備品」3,484百万円他であります。
- 7 「ソフトウェア」の当期増加額は、主に情報関連 6,939百万円、販売関連 2,861百万円、生産、物流関連 1,636百万円によるものであります。

【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	95,132	19,923	-	115,055
製品保証引当金	46,215	105,551	46,215	105,551
認証関連損失引当金	21,129	124,712	20,444	125,396
退職給付引当金	22,386	5,669	5,768	22,287

(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、記載を省略しております。

(3) 【その他】

該当事項はありません。

第 6 【提出会社の株式事務の概要】

事業年度	4 月 1 日から 3 月31日まで
定時株主総会	6 月中
基準日	3 月31日
剰余金の配当の基準日	9 月30日 , 3 月31日
1 単元の株式数	100株
単元未満株式の買取り	
取扱場所	(特別口座) 東京都千代田区丸の内 1 丁目 4 番 5 号 三菱UFJ 信託銀行株式会社 証券代行部
株主名簿管理人	(特別口座) 東京都千代田区丸の内 1 丁目 4 番 5 号 三菱UFJ 信託銀行株式会社
買取手数料	無料
公告掲載方法	当社の公告方法は電子公告とします。ただし、事故その他やむを得ない事由によつて電子公告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は次のとおりであります。 https://www.hino.co.jp/corp/for_investors/notification.html
株主に対する特典	なし

(注) 当社定款の定めにより、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】

当社には、金融商品取引法第24条の7第1項に規定する親会社等はありません。

2【その他の参考情報】

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おります。

(1) 有価証券報告書及びその添付書類並びに確認書

事業年度 第112期（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）2024年6月26日関東財務局長に提出

(2) 内部統制報告書及びその添付書類

2024年6月26日関東財務局長に提出

(3) 半期報告書及び確認書

（第113期中）（自 2024年4月1日 至 2024年9月30日）2024年11月5日関東財務局長に提出

(4) 臨時報告書

2024年4月25日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第12号及び第19号の規定に基づく臨時報告書

2024年6月4日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第19号の規定に基づく臨時報告書

2024年6月27日関東財務局長に提出。

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（株主総会における議決権行使の結果）の規定に基づく臨時報告書

2024年10月30日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第12号及び第19号の規定に基づく臨時報告書

2025年1月15日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第6号及び第12号の規定に基づく臨時報告書

2025年1月20日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第12号及び第19号の規定に基づく臨時報告書

2025年1月31日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第12号及び第19号の規定に基づく臨時報告書

2025年3月4日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第12号及び第19号の規定に基づく臨時報告書

2025年6月10日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第2号の規定に基づく臨時報告書

2025年6月10日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項並びに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、第4号、第6号の2、第12号及び第19号の規定に基づく臨時報告書

2025年6月10日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第12号及び第19号の規定に基づく臨時報告書

2025年6月11日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第5項に基づく訂正報告書（2025年6月10日提出の臨時報告書の訂正報告書）

2025年6月18日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第5項に基づく訂正報告書（2025年6月10日提出の臨時報告書及び2025年6月11日提出の訂正報告書の訂正報告書）

(5) 有価証券届出書（第三者割当増資）及びその添付書類

2025年6月10日関東財務局長に提出

(6) 有価証券届出書の訂正届出書

2025年6月11日関東財務局長に提出

2025年6月10日提出の有価証券届出書に係る訂正届出書であります。

2025年6月18日関東財務局長に提出

2025年6月10日提出の有価証券届出書に係る訂正届出書であります。

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

2025年 6 月24日

日野自動車株式会社

取締役会 御中

PwC Japan有限責任監査法人
東京事務所

指定有限責任社員 公認会計士 田邊 晴康
業務執行社員

指定有限責任社員 公認会計士 真木 靖人
業務執行社員

指定有限責任社員 公認会計士 佐々木 崇
業務執行社員

< 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」に掲げられている日野自動車株式会社の2024年4月1日から2025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、連結貸借対照表、連結損益計算書、連結包括利益計算書、連結株主資本等変動計算書、連結キャッシュ・フロー計算書、連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項、その他の注記及び連結附属明細表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、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、日野自動車株式会社及び連結子会社の2025年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「連結財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

強調事項

1. 重要な後発事象に記載されているとおり、会社は、2025年6月10日開催の取締役会において、会社及び三菱ふそうトラック・バス株式会社の経営統合に係る経営統合契約を締結することを決議し、会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、トヨタ自動車株式会社及び三菱ふそうトラック・バス株式会社の親会社であるダイムラートラック社の4社で、経営統合契約を同日付で締結した。
2. 重要な後発事象に記載されているとおり、会社は、2025年6月10日開催の取締役会において、会社の親会社であるトヨタ自動車株式会社を割当予定先とする第三者割当による会社の普通株式の発行及び会社のA種種類株式の発行を行うことを決議した。
3. 重要な後発事象に記載されているとおり、会社は、2025年6月10日開催の取締役会において、会社の羽村工場に係る事業に関する資産、負債、契約その他の権利義務の全部又は一部をトヨタ自動車株式会社に移管することを決議し、100%子会社として受皿会社を設立した上で羽村工場を本新会社へ承継し、本新会社の株式の全部を2026年4月1日（予定）付でトヨタ自動車株式会社に譲渡する旨の株式譲渡契約を同日付で締結した。

当該事項は、当監査法人の意見に影響を及ぼすものではない。

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。

1. リコール等に備えるための製品保証引当金（個別製品保証引当金）の評価 ・【注記事項】（重要な会計上の見積り）製品保証引当金	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>会社の2025年3月末時点における連結財務諸表では、105,551百万円の製品保証引当金が計上されており、連結負債純資産合計の7.1%を占めている。当該引当金の中には、リコール及びその他個別の品質不具合および北米延長保証（以下、「リコール等」という。）に係る市場措置費用の製品保証引当金（以下、「個別製品保証引当金」という。）が含まれている。</p> <p>会社は、個別製品保証引当金を、（ ）台当たりの修理費用、（ ）修理の見込台数、（ ）責任負担割合等に基づき算定している。</p> <p>（ ）台当たりの修理費用は、個々のリコール等の品質不具合の状況を調査のうえで、修理に要すると考えられる費用に基づき見積もられる。</p> <p>（ ）修理の見込台数は、個々のリコール等について、不具合が生じていると見込まれる台数及びその内修理が行われると見込まれる台数の割合を見積もることにより決定される。不具合が生じていると見込まれる台数は、個々のリコール等の品質不具合の状況に関する社内調査の内容を踏まえて、見積もられる。また、不具合が生じていると見込まれる台数のうち、修理が行われると見込まれる台数の割合は、過去のリコール等における実績の割合等を踏まえて、見積もられる。</p> <p>（ ）責任負担割合は、不具合原因の一部が第三者に起因する場合において、当該第三者との交渉の状況に基づいて見積もられる。</p> <p>これらの個別製品保証引当金の測定には、経営者の判断が必要となることから、当監査法人は個別製品保証引当金を監査上の主要な検討事項に該当するものと判断した。</p>	<p>当監査法人は、個別製品保証引当金の評価を検討するにあたり、主として以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 個別製品保証引当金の推移分析を行った。 • 個別製品保証引当金の算定及び承認プロセスを理解するとともに、見積りと実績の比較を含む内部統制を評価した。 • 個別製品保証引当金の計上対象について社内の稟議資料及び国土交通省への不具合の届け出情報との照合等を行った。 • （ ）台当たりの修理費用については、個々のリコール等の品質不具合の状況に関する社内調査の資料を閲覧するとともに、品質関連部門に対して質問を実施し、経営者が見積もった修理に要すると考えられる費用の合理性を評価した。 • （ ）修理の見込台数に関し、不具合が生じていると見込まれる台数については、個々のリコール等の品質不具合の状況に関する社内調査の資料を閲覧するとともに、品質関連部門に対して質問を実施し、経営者の判断の合理性を評価した。不具合が生じていると見込まれる台数のうち、修理が行われると見込まれる台数の割合については、過去のリコール等の実績を踏まえて、経営者が合理的に見積りを行っているかについて評価した。 • （ ）責任負担割合については、第三者との交渉の状況を、社内の調査資料及び交渉先との通信資料を閲覧するとともに、品質関連部門に対して質問を実施し、経営者の判断の合理性を検討した。

2. 日本及び北米市場向けエンジン認証手続き上の不正行為に起因する認証関連損失引当金の評価 ・【注記事項】（重要な会計上の見積り）認証関連損失引当金	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応

<p>会社は、2022年3月期において、日本市場向けエンジン認証手続き上の不正行為があったことを確認するとともに、エンジン性能に問題があることが判明した。</p> <p>これに伴い、2023年3月期において、燃費性能に問題があったエンジンについて、お客様補償を実施することを公表している。</p> <p>また、当連結会計年度において会社および会社の米国子会社は、米国当局との間で、米国市場におけるエンジンの排ガス認証試験及び性能の問題について和解に至り、本件和解により合意した金額及び対象エンジンの市場措置並びに環境負荷軽減プロジェクトを実施することを公表している。</p> <p>会社は、当連結会計年度末において将来必要と考えられる上述の米国市場での認証問題に起因する米国民事制裁金、米国環境負荷軽減費用及び国内顧客への燃費補償を見積もり、「認証関連損失引当金」として計上している（米国民事制裁金96,993百万円、米国環境負荷軽減費用23,325百万円及び国内顧客への燃費補償費用4,002百万円）。</p> <p>会社は、米国民事制裁金を米国当局及びカリフォルニア当局と民事和解にて合意した支払金額のうち当連結会計年度末時点で支払い済みの金額を控除し、計上している。</p> <p>米国環境負荷軽減費用については、米国当局と民事和解にて合意した環境負荷軽減プロジェクトに基づき、協力先の米国国内鉄道会社及び船舶運営会社等への資金提供見込み額を計上している。</p> <p>また、顧客への燃費補償費用の見積りに当たり、エンジン機種ごとに技術検証を基に計算した『燃費性能（燃費値）』と『実際の届出値（諸元値）』との乖離を基に、燃費代差額を算定し、商用車の特性を勘案して算定した台当たり補償額に、『対象車両の過去の販売台数』に『顧客の辞退率』を考慮した支払対象台数を乗じることで影響額を見積もった。顧客への燃費補償費用の見積りに際しては、顧客の辞退率等に不確実性を伴います。</p> <p>以上により、認証関連損失引当金の内、米国民事制裁金及び米国環境負荷軽減費用は、連結財務諸表又は監査に重大な影響を及ぼす当連結会計年度に発生した事象又は取引であり、連結損益に与える影響が大きく、顧客への燃費補償費用については、顧客の辞退率等に、一定の不確実性が存在するものであると考えられることから監査上の主要な検討事項に該当するものと判断した。</p>	<p>当監査法人は、認証関連損失引当金を検討するにあたり、主として以下の監査手続を実施した。</p> <p>【米国民事制裁金】</p> <ul style="list-style-type: none">・認証関連損失引当金の算定及び承認プロセスを理解するとともに、内部統制を評価した。・民事制裁金の計上額と米国当局及びカリフォルニア当局との合意文書との照合を実施した。・民事制裁金の期末為替評価の計算の正確性を検証した。・弁護士への確認状の発送及び質問を実施し、裁判所の審理・判決の進捗状況及び認証関連損失引当金の見直しが必要となる事象又は状況が発生していないことを確かめた。 <p>【米国環境負荷軽減費用】</p> <ul style="list-style-type: none">・認証関連損失引当金の算定及び承認プロセスを理解するとともに、内部統制を評価した。・協力先の米国国内鉄道会社及び船舶運営会社等への資金提供見込み額の計算の前提となる環境負荷軽減プロジェクトの内容と米国当局との合意文書との照合を実施した。・協力先の米国国内鉄道会社及び船舶運営会社等への資金提供見込み額と米国当局と合意した環境負荷軽減プロジェクトに関する資金提供見込み額の見積資料の照合を実施した。・弁護士への確認状の発送及びインタビューを実施し、裁判所の審理・判決の進捗状況及び認証関連損失引当金の見直しが必要となる事象又は状況が発生していないことを確かめた。 <p>【顧客への燃費補償費用】</p> <ul style="list-style-type: none">・認証関連損失引当金の算定及び承認プロセスを理解するとともに、内部統制を評価した。・台当たり補償額の見積りに用いた、『燃費性能（燃費値）』について、特別調査委員会の調査報告書の調査結果を基に算定されていることを確かめることで、使用したデータの信頼性を確かめた。・台当たり補償額の見積りに用いた、『実際の届出値（諸元値）』について、代表車型のカタログに記載されている値との一致を確かめた。・支払対象台数の見積りに用いた、『対象車両の過去の販売台数』について、特別調査委員会の調査報告書の調査結果を閲覧することで、『燃費性能（燃費値）』と『実際の届出値（諸元値）』との乖離の生じている対象機種の網羅性及び正確性を確かめた。・支払対象台数の見積りに用いた、『対象車両の過去の販売台数』について、販売データの集計結果との突合を実施した。また、販売データについて、IT全般統制及び業務処理統制の評価を実施し、使用された販売データの信頼性を確かめた。・『顧客の辞退率』について、担当部署へのヒアリングを実施し、辞退率の見積りにあたり参考となる基礎データとの整合性を検討した。・燃費補償の顧客への実績支払額について、根拠資料の閲覧を実施するとともに、過年度の見積りと実績の比較検討を実施した。
---	--

3. セール・アンド・リースバック取引における土地の消滅及び固定資産売却損益の認識
・【注記事項】（連結損益計算書関係）固定資産売却益

監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>日野自動車株式会社（以下、会社という。）は、【注記事項】（連結損益計算書関係） 4 固定資産売却益に記載のとおり、経営資源の有効活用と資産効率向上のため、2025年2月28日に東京都日野市旧日野工場の一部の土地を売却した。当該土地については、建物解体更地化工事や代替候補地への移管に一定の期間を要するため、売却後も、買主との間で使用貸借契約を締結し、建物解体更地化工事や代替候補地への移管が終了し土地を明け渡すまでの一定期間引き続き使用している。</p> <p>会社は、当該取引について、セール・アンド・リースバック取引に該当するものとして、企業会計基準適用指針第16号「リース取引に関する会計基準の適用指針」や企業会計原則に定められる実現主義の原則等（以下「リース取引適用指針等」という。）に基づき、当該土地の消滅及び固定資産売却損益の認識の要否について検討した。セール・アンド・リースバック取引において対象土地の消滅及び売却損益を認識するに当たり、不動産が適正な価額で譲渡されていること、リース取引がオペレーティング・リース取引であって、譲渡人が適正な賃借料を支払うことになっていること、重要なリスクが譲渡人に残存していないこと等が重要な検討事項であり、それらの検討には複雑な会計上の判断を伴う。会社は、これらの検討の結果、当該土地に係るリスクと経済価値のほとんどすべてが買手に移転したと判断し、対象となる土地の消滅及び固定資産売却益を認識した。</p> <p>セール・アンド・リースバック取引における対象土地の消滅及びこれに伴う損益の認識には、経営者による重要な判断を伴い、その評価にあたっては監査上の高度な判断が要求されること、また、当該固定資産売却益には金額的重要性があるため、当監査法人は、会社の当該取引における土地の消滅及び固定資産売却損益の認識が監査上の主要な検討事項に該当するものと判断した。</p>	<p>当監査法人はセール・アンド・リースバック取引における対象土地の消滅及び固定資産売却損益の認識に関して主に以下の監査手続を実施した。</p> <p>取引を理解するため、主に以下の手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する契約書を閲覧し、経営者への質問を実施した。 ・取締役会、経営会議の議事録を閲覧し、当該取引に係る意思決定を検討した。 ・不動産登記簿及び入金明細を閲覧し、法的な権利の譲渡及び資金の流入の事実を確かめた。 <p>リース取引適用指針等に基づく経営者の判断について、主に以下の手続を実施した。</p> <p>譲渡価額及び賃借料の適正性について、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会社が実施した競争入札等の結果に係る文書の閲覧の実施、監査人の利用する鑑定評価の専門家が関与の上、会社が利用した鑑定評価人による価格調査結果に対する質問の実施、取引の仲介会社への質問の実施を通じて、譲渡価額及び賃借料を含む取引条件の形成過程を検討した。 ・不動産取引における一般的な実務慣行に照らして譲渡価額及び賃借料を含む取引条件の合理性を検討した。 <p>重要なリスク負担が譲渡人に残存していないことについて、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する契約書を閲覧し、経営者への質問を通じて本取引に関連する重要なリスク負担を識別した。 ・識別した重要なリスク負担について、関連する契約書及び見積資料を入手し、リスクの内容、負担金額、支払時期及び支払相手方を踏まえ重要なリスク負担が譲渡人に残存していないとの会社による判断の合理性を検討した。

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、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の連結財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

連結財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と連結財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうかを検討すること、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を注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

連結財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、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、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

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、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、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去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、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当連結会計年度の連結財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

< 内部統制監査 >

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、日野自動車株式会社の2025年3月31日現在の内部統制報告書について監査を行った。

当監査法人は、日野自動車株式会社が2025年3月31日現在の財務報告に係る内部統制は有効であると表示した上記の内部統制報告書が、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して、財務報告に係る内部統制の評価結果について、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財務報告に係る内部統制の監査の基準に準拠して内部統制監査を行った。財務報告に係る内部統制の監査の基準における当監査法人の責任は、「内部統制監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

内部統制報告書に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、財務報告に係る内部統制を整備及び運用し、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して内部統制報告書を作成し適正に表示することにある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告に係る内部統制の整備及び運用状況を監視、検証することにある。

なお、財務報告に係る内部統制により財務報告の虚偽の記載を完全には防止又は発見することができない可能性がある。

内部統制監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した内部統制監査に基づいて、内部統制報告書に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、内部統制監査報告書において独立の立場から内部統制報告書に対する意見を表明することにある。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の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。

- ・ 内部統制報告書における財務報告に係る内部統制の評価結果について監査証拠を入手するための監査手続を実施する。内部統制監査の監査手続は、監査人の判断により、財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性に基づいて選択及び適用される。
- ・ 財務報告に係る内部統制の評価範囲、評価手続及び評価結果について経営者が行った記載を含め、全体としての内部統制報告書の表示を検討する。
- ・ 内部統制報告書における財務報告に係る内部統制の評価結果に関する十分かつ適切な監査証拠を入手するために、内部統制の監査を計画し実施する。監査人は、内部統制報告書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、監査役及び監査役会に対して、計画した内部統制監査の範囲とその実施時期、内部統制監査の実施結果、識別した内部統制の開示すべき重要な不備、その是正結果、及び内部統制の監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去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。

<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

2025年6月24日

日野自動車株式会社

取締役会 御中

PwC Japan有限責任監査法人
東京事務所

指定有限責任社員 公認会計士 田邊 晴康
業務執行社員

指定有限責任社員 公認会計士 真木 靖人
業務執行社員

指定有限責任社員 公認会計士 佐々木 崇
業務執行社員

< 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」に掲げられている日野自動車株式会社の2024年4月1日から2025年3月31日までの第113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、日野自動車株式会社の2025年3月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する事業年度の経営成績を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

強調事項

1. 重要な後発事象に記載されているとおり、会社は、2025年6月10日開催の取締役会において、会社及び三菱ふそうトラック・バス株式会社の経営統合に係る経営統合契約を締結することを決議し、会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、トヨタ自動車株式会社及び三菱ふそうトラック・バス株式会社の親会社であるダイムラートラック社の4社で、経営統合契約を同日付で締結した。
2. 重要な後発事象に記載されているとおり、会社は、2025年6月10日開催の取締役会において、会社の親会社であるトヨタ自動車株式会社を割当予定先とする第三者割当による会社の普通株式の発行及び会社のA種種類株式の発行を行うことを決議した。
3. 重要な後発事象に記載されているとおり、会社は、2025年6月10日開催の取締役会において、会社の羽村工場に係る事業に関する資産、負債、契約その他の権利義務の全部又は一部をトヨタ自動車株式会社に移管することを決議し、100%子会社として受皿会社を設立した上で羽村工場を本新会社へ承継し、本新会社の株式の全部を2026年4月1日（予定）付でトヨタ自動車株式会社に譲渡する旨の株式譲渡契約を同日付で締結した。

当該事項は、当監査法人の意見に影響を及ぼすものではない。

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。

1. リコール等に備えるための製品保証引当金（個別製品保証引当金）の評価
連結財務諸表の監査報告書に記載されている監査上の主要な検討事項（リコール等に備えるための製品保証引当金（個別製品保証引当金）の評価）と同一内容であるため、記載を省略している。
2. 日本及び北米市場向けエンジン認証手続き上の不正行為に起因する認証関連損失引当金の評価
連結財務諸表の監査報告書に記載されている監査上の主要な検討事項（日本及び北米市場向けエンジン認証手続き上の不正行為に起因する認証関連損失引当金の評価）と同一内容であるため、記載を省略している。
3. セール・アンド・リースバック取引における土地の消滅及び固定資産売却損益の認識
連結財務諸表の監査報告書に記載されている監査上の主要な検討事項（セール・アンド・リースバック取引における土地の消滅及び固定資産売却損益の認識）と同一内容であるため、記載を省略している。

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうか検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・ 財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- ・ 経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- ・ 経営者が継続企業を前提として財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する財務諸表の注記事項が適切でない場合は、財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。

- ・ 財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた財務諸表の表示、構成及び内容、並びに財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去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、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当事業年度の財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

< 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。