

【表紙】

【提出書類】	半期報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条の5第1項の表の第1号
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2025年11月14日
【中間会計期間】	第114期中（自 2025年4月1日 至 2025年9月30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】

回次	第113期 中間連結会計期間	第114期 中間連結会計期間	第113期
会計期間	自 2024年 4 月 1 日 至 2024年 9 月30日	自 2025年 4 月 1 日 至 2025年 9 月30日	自 2024年 4 月 1 日 至 2025年 3 月31日
売上高 (百万円)	847,546	742,859	1,697,229
経常利益 (百万円)	19,447	36,541	39,310
親会社株主に帰属する中間(当期)純利益又は親会社株主に帰属する中間純損失 (百万円)	219,598	22,502	217,753
中間包括利益又は包括利益 (百万円)	207,108	31,036	206,726
純資産 (百万円)	250,654	277,472	251,020
総資産 (百万円)	1,411,044	1,320,788	1,478,180
1株当たり中間(当期)純利益又は1株当たり中間純損失 (円)	382.56	39.20	379.34
潜在株式調整後1株当たり中間(当期)純利益 (円)	-	-	-
自己資本比率 (%)	12.9	15.6	12.1
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	35,707	34,412	1,128
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	2,624	27,583	4,600
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	21,545	10,728	29,738
現金及び現金同等物の中間期末(期末)残高 (百万円)	76,926	90,175	88,420

(注) 1. 当社は中間連結財務諸表を作成しておりますので、提出会社の主要な経営指標等の推移については記載しておりません。

2. 潜在株式調整後1株当たり中間(当期)純利益については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

2【事業の内容】

当中間連結会計期間において、当社グループ（当社及び当社の関係会社）において営まれている事業の内容について、重要な変更はありません。

また、主要な関係会社についても異動はありません。

第2【事業の状況】

1【事業等のリスク】

当中間連結会計期間において、前事業年度の有価証券報告書に記載した事業等のリスクについて重要な変更があった事項は、次のとおりです。

なお、文中の将来に関する事項は、当中間連結会計期間の末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。

また、以下の見出しに付された項目番号は、前事業年度の有価証券報告書における「第一部 企業情報 第2 事業の状況 3 事業等のリスク」の項目番号に対応したものです。

(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。

なお、当社と三菱ふそうトラック・バス株式会社の経営統合後は、トヨタ自動車株式会社とのインハウスバンキングは解消される予定です。

(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。前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。

なお、当社と三菱ふそうトラック・バス株式会社の経営統合後においては、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いる当社の羽村工場は、当社の100%子会社として設立済みのトヨタ自動車羽村株式会社へ承継され、当社が保有する株式の全部がトヨタ自動車株式会社に譲渡される予定です。

2【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】

文中の将来に関する事項は、当中間連結会計期間の末日現在において判断したものであります。

(1) 財政状態及び経営成績の状況及び分析

当中間連結会計期間の国内のトラック・バス市場につきましては、大中型トラックの需要は前年並みとなった一方で、小型トラックの需要は供給面の影響で前年割れとなりました。バス市場につきましてはインバウンド需要の回復等により大型観光バスの需要は増加しましたが、全バスの総需要としては前年並みとなりました。以上により、国内トラック・バスの総需要は合計で73.6千台と前期に比べ6.8千台（ 8.4%）の減少となりました。

国内売上台数につきましては、主に小型トラックの販売減により、トラック・バス総合計で15.3千台と前年同期に比べ5.3千台（ 25.8%）減少いたしました。

海外のトラック・バス市場につきましては、主にアセアンでの経済低迷の影響等により、海外売上台数はトラック・バスの合計で35.0千台と前年同期に比べ10.9千台（ 23.7%）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50.3千台と前年同期に比べ16.2千台（ 24.3%）減少いたしました。

また、トヨタ向け車両台数につきましては、主にSUVの売上台数が増加したことにより、総売上台数は77.7千台と前年同期に比べ8.0千台（ 11.4%）増加いたしました。

）財政状態の分析

当中間連結会計期間末の総資産は、前連結会計年度末に比べ1,573億91百万円減少し、1兆3,207億88百万円となりました。これは、現金及び預金が938億71百万円、売上債権が266億75百万円減少したこと等によります。

負債は、前連結会計年度末に比べ1,838億43百万円減少し、1兆433億16百万円となりました。これは、認証関連損失引当金が972億37百万円、長期未払金が196億70百万円減少したこと等によります。

なお、現金及び預金、認証関連損失引当金の減少は、当社のエンジン認証問題を起因とする米国当局との和解に基づく刑事制裁金の一部及び民事制裁金を支払ったことによります。

純資産につきましては、前連結会計年度末に比べ264億51百万円増加し、2,774億72百万円となりました。これは、親会社株主に帰属する中間純利益を225億2百万円計上したこと等によります。

）経営成績の分析

当中間連結会計期間の売上高は7,428億59百万円と前年同期に比べ1,046億86百万円（ 12.4%）の減収となりました。損益面では、国内外の売上台数は減少したものの、固定費削減等により、営業利益は380億73百万円と前年同期に比べ139億76百万円（ 58.0%）の増益、経常利益は365億41百万円と前年同期に比べ170億93百万円（ 87.9%）の増益、親会社株主に帰属する中間純利益は225億2百万円と前年同期に比べ2,421億円（前年同期は2,195億98百万円の親会社株主に帰属する中間純損失）の増益となりました。

セグメントの業績は、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、主に小型トラックの売上台数の減少により、減収となりました。海外向けにつきましても、アジアや北米向けの売上台数が減少し、減収となりました。また、トヨタ向けにつきましても、SUVは台数増となった一方、小型トラックの台数減により減収となりました。

以上により、売上高は5,121億42百万円と前年同期に比べ803億31百万円(13.6%)の減収となりました。損益面におきましては、セグメント利益(営業利益)は222億61百万円と前年同期に比べ80億14百万円(56.3%)の増益となりました。

(アジア)

主にインドネシアの売上台数が減少したこと等により、売上高は1,879億98百万円と前年同期に比べ217億69百万円(10.4%)の減収となりました。セグメント利益(営業利益)は、86億85百万円と前年同期に比べ24億55百万円(22.0%)の減益となりました。

(その他)

北米及び中南米で売上台数が減少したこと等により、売上高は1,355億45百万円と前年同期に比べ352億1百万円(20.6%)の減収となりました。セグメント利益(営業利益)は、57億61百万円と前年同期に比べ52億60百万円(前年同期は5億1百万円)の増益となりました。

(2) キャッシュ・フローの状況

当中間連結会計期間末における現金及び現金同等物(以下、「資金」という。)は、仕入債務の減少、有形固定資産の取得による支出等があった一方で、売上債権の減少及び棚卸資産の減少による資金の増加があったこと等により、前年度末に比べ17億54百万円(2.0%)増加し、901億75百万円となりました。

(営業活動によるキャッシュ・フロー)

当中間連結会計期間における営業活動による資金の増加は、344億12百万円(前年同期は357億7百万円)となりました。これは、税金等調整前中間純利益の計上が334億71百万円(前年同期は2,087億13百万円の中間純損失)及び棚卸資産の減少が192億90百万円(前年同期は188億25百万円)あったこと等によるものです。

(投資活動によるキャッシュ・フロー)

当中間連結会計期間における投資活動による資金の減少は、275億83百万円(前年同期は26億24百万円)となりました。これは主に、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241億52百万円(前年同期は206億55百万円)あったこと等によるものです。

(財務活動によるキャッシュ・フロー)

当中間連結会計期間における財務活動による資金の減少は、107億28百万円(前年同期は215億45百万円)となりました。これは主に、短期借入金の減少による支出が77億70百万円(前年同期は231億11百万円)あったこと等によるものです。

(3) 事業上及び財務上の対処すべき課題

当中間連結会計期間において、当社グループが対処すべき課題について、重要な変更はありません。

(4) 研究開発活動

当中間連結会計期間の研究開発費の総額は、278億2百万円であります。

なお、当中間連結会計期間において、当社グループの研究開発活動の状況に重要な変更はありません。

3【重要な契約等】

当中間連結会計期間及び本半期報告書提出日までに、重要な変更又は更新のあった重要な契約は以下のとおりです。

(1) 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（注3）。

() 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（AIB株式会社）を既に設立済みです。なお、AIB株式会社は、今後その商号をARCHION（アーチオン）株式会社に変更予定です。

(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。

(注3) 当社は、2025年10月20日開催の取締役会において、本統合会社との間で本株式交換に係る株式交換契約を締結することを決議し、同日付で締結いたしました。

(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株式会社（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年間です。

(b) 本経営統合の成否及び条件等に関するリスク

前事業年度の有価証券報告書における「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)

本経営統合後の本統合会社の概要

(ア)	名称	ARCHION (アーチオン) 株式会社
(イ)	所在地	東京都品川区
(ウ)	代表者の役職・氏名	代表取締役・最高経営責任者 (CEO) カール・デッペン 代表取締役・最高財務責任者 (CFO) ヘタル・ラリギ
(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。 強固で透明性の高いガバナンスを構築するとともに、4 社協業のシナ ジーを最大化し、グループの持続的成長と継続的な企業価値向上を実 現する人選としています。独立社外役員においては、企業経営経験や 専門的知見としてガバナンス・リーガル、財務・会計のスキルを備え た人材を選定しており、企業経営戦略等の大きな方向性を示し適切 なリスクマネジメントを支えながら、経営陣に対する実効性の高い監督 を期待しています。 就任予定の取締役は以下のとおりです。 代表取締役・Chief Executive Officer (CEO) カール・デッペン 代表取締役・Chief Financial Officer (CFO) ヘタル・ラリギ 取締役・Chief Technology Officer (CTO) 小木曽 聡 取締役 (非常勤) 伊勢 清貴 取締役 (非常勤) クリスチャン・ヘルマ ン 独立社外取締役 安部 和志 独立社外取締役 江藤 彰洋 独立社外取締役 君嶋 祥子 独立社外取締役 小林 いずみ

<p>(ク)</p> <p>本経営統合時の執行体制 (Cx0)</p>	<p>執行体制としては、深い知見と実績を備え、両社の強みを最大限に引き出せる人材をチーフオフィサー (Cx0) に選定し、各機能における戦略的な枠組みを構築しグループとしての目標達成と成功に貢献します。新たなグループ体制を立ち上げ軌道に乗せるとともに、ARCHIONグループとしての成功に向けた文化構築にも大きな役割を担います。就任予定のCx0は以下のとおりです。</p> <table border="0"> <tr> <td>Chief Executive Officer (CEO)</td><td>カール・デッペン</td></tr> <tr> <td>Chief Financial Officer (CFO)</td><td>ヘタル・ラリギ</td></tr> <tr> <td>Chief Technology Officer (CTO)</td><td>小木 尊 聡</td></tr> <tr> <td>Chief Administrative Officer (CAO)</td><td>奥水 学</td></tr> <tr> <td>Chief Human Resource Officer (CHRO)</td><td>河地 レナ</td></tr> <tr> <td>Chief Compliance & Legal Officer (CCLLO)</td><td>吉田 憲生</td></tr> <tr> <td>Chief Digital Officer (CDO)</td><td>萩原 恭太郎</td></tr> <tr> <td>内部監査担当</td><td>吉田 憲生</td></tr> </table>	Chief Executive Officer (CEO)	カール・デッペン	Chief Financial Officer (CFO)	ヘタル・ラリギ	Chief Technology Officer (CTO)	小木 尊 聡	Chief Administrative Officer (CAO)	奥水 学	Chief Human Resource Officer (CHRO)	河地 レナ	Chief Compliance & Legal Officer (CCLLO)	吉田 憲生	Chief Digital Officer (CDO)	萩原 恭太郎	内部監査担当	吉田 憲生
Chief Executive Officer (CEO)	カール・デッペン																
Chief Financial Officer (CFO)	ヘタル・ラリギ																
Chief Technology Officer (CTO)	小木 尊 聡																
Chief Administrative Officer (CAO)	奥水 学																
Chief Human Resource Officer (CHRO)	河地 レナ																
Chief Compliance & Legal Officer (CCLLO)	吉田 憲生																
Chief Digital Officer (CDO)	萩原 恭太郎																
内部監査担当	吉田 憲生																
<p>(ケ)</p> <p>本経営統合後の取締役指名権等</p>	<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>																
<p>(コ)</p> <p>ロ ッ ク ア ッ プ 及び先買権</p>	<p>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 (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。</p>																

(2) 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、当社が新たに設立したトヨタ自動車羽村株式会社（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

(ア)	名称	トヨタ自動車羽村株式会社
(イ)	所在地	東京都羽村市緑ヶ丘三丁目1番地1
(ウ)	代表者の役職・氏名	代表取締役 青木 是篤
(エ)	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
(オ)	資本金	1円

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)

(3) カナダの集団訴訟に関する和解契約の締結

前事業年度の有価証券報告書における「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、同年6月2日にケベック州上級裁判所の承認を受け、確定しました。

(4) 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

前事業年度の有価証券報告書における「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、2025年5月21日に民事和解契約の効力が発生しました。

(5) 豪州の集団訴訟に関する和解契約の締結

前事業年度の有価証券報告書における「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気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。当該和解契約は、2025年7月18日に豪州ビクトリア州上級裁判所の承認を受け、確定しました。

第3【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	中間会計期間末 現在発行数(株) (2025年9月30日)	提出日現在発行数(株) (2025年11月5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。

【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 (株)	発行済株式 総数残高 (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)
2025年4月1日～ 2025年9月30日	-	574,580,850	-	72,717	-	64,307

(5) 【大株主の状況】

2025年9月30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	東京都港区赤坂 1 - 8 - 1 赤坂インター シティ A I R	57,073	9.94
株式会社日本カストディ銀行	東京都中央区晴海 1 - 8 - 12	19,049	3.32
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)	9,634	1.68
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)	7,595	1.32
UBS AG LONDON A / C IPB SEGREGATED CLIENT ACCOUNT (常任 代理人 シティバンク、エヌ・エイ 東京支店)	BAHNHOFSTRASSE 45, 8001 ZURICH, SWITZERLAND (東京都新宿区新宿 6 - 27 - 30)	6,710	1.17
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 5 JP, UNITED KINGDOM (東 京都港区港南 2 - 15 - 1 品川インターシ ティ A 棟)	4,063	0.71
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)	3,825	0.67
日野自動車従業員持株会	東京都日野市日野台 3 - 1 - 1	3,354	0.58
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505103 (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)	3,201	0.56
計	-	402,406	70.09

(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) 57,073千株(所有株式数の割合 9.94%)、

株式会社日本カストディ銀行(信託口) 16,665千株(所有株式数の割合 2.90%)

(6) 【議決権の状況】
【発行済株式】

2025年 9 月30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 426,900	-	-
	〔 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 573,767,800	5,737,678	-
単元未満株式	普通株式 199,250	-	-
発行済株式総数	574,580,850	-	-
総株主の議決権	-	5,737,678	-

【自己株式等】

2025年 9 月30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	426,900	-	426,900	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	-	613,800	-	613,800	0.11

2 【役員の状況】

前事業年度の有価証券報告書の提出日後、当中間連結会計期間における役員の異動はありません。

第4【経理の状況】

1．中間連結財務諸表の作成方法について

当社の中間連結財務諸表は、「連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和51年大蔵省令第28号。以下「連結財務諸表規則」という。）に基づいて作成しております。

また、当社は、金融商品取引法第24条の5第1項の表の第1号の上欄に掲げる会社に該当し、連結財務諸表規則第1編及び第3編の規定により第1種中間連結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、中間連結会計期間（2025年4月1日から2025年9月30日まで）に係る中間連結財務諸表について、PwC Japan有限責任監査法人による期中レビューを受けております。

1 【中間連結財務諸表】

(1) 【中間連結貸借対照表】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2025年 3 月31日)	当中間連結会計期間 (2025年 9 月30日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	193,603	99,732
受取手形及び売掛金	263,208	236,533
商品及び製品	197,832	187,522
仕掛品	44,951	40,926
原材料及び貯蔵品	45,464	41,887
その他	94,361	81,859
貸倒引当金	3,245	3,279
流動資産合計	836,177	685,182
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）	185,139	183,140
機械装置及び運搬具（純額）	81,349	85,073
土地	124,201	124,371
その他（純額）	52,146	39,236
有形固定資産合計	442,836	431,821
無形固定資産	34,357	34,384
投資その他の資産		
投資有価証券	102,776	109,087
繰延税金資産	11,694	10,426
その他	53,404	52,975
貸倒引当金	3,067	3,087
投資その他の資産合計	164,808	169,400
固定資産合計	642,003	635,606
資産合計	1,478,180	1,320,788
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	235,221	212,953
短期借入金	365,543	359,076
1 年内償還予定の社債	8,418	11,381
1 年内返済予定の長期借入金	8,511	7,141
未払金	50,817	33,134
未払法人税等	7,209	6,714
製品保証引当金	105,551	90,818
認証関連損失引当金	125,396	28,159
その他の引当金	8,784	8,345
その他	105,913	102,941
流動負債合計	1,021,370	860,665
固定負債		
社債	6,703	6,943
長期借入金	18,351	14,842
長期末払金	58,510	38,839
繰延税金負債	36,777	37,182
再評価に係る繰延税金負債	2,806	2,759
退職給付に係る負債	43,175	43,128
その他の引当金	1,559	1,428
その他	37,904	37,526
固定負債合計	205,789	182,651
負債合計	1,227,159	1,043,316

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2025年 3 月31日)	当中間連結会計期間 (2025年 9 月30日)
純資産の部		
株主資本		
資本金	72,717	72,717
資本剰余金	66,299	66,318
利益剰余金	39,243	16,635
自己株式	201	201
株主資本合計	99,571	122,199
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	34,938	38,750
繰延ヘッジ損益	20	55
土地再評価差額金	2,290	2,196
為替換算調整勘定	13,948	15,508
退職給付に係る調整累計額	27,738	27,033
その他の包括利益累計額合計	78,896	83,433
非支配株主持分	72,552	71,839
純資産合計	251,020	277,472
負債純資産合計	1,478,180	1,320,788

(2) 【中間連結損益計算書及び中間連結包括利益計算書】

【中間連結損益計算書】

(単位：百万円)

	前中間連結会計期間 (自 2024年 4 月 1 日 至 2024年 9 月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年 4 月 1 日 至 2025年 9 月30日)
売上高	847,546	742,859
売上原価	703,997	612,513
売上総利益	143,548	130,346
販売費及び一般管理費		
給料及び手当	28,698	28,200
賞与引当金繰入額	4,233	4,602
退職給付費用	1,403	1,194
その他	85,116	58,276
販売費及び一般管理費合計	119,452	92,273
営業利益	24,096	38,073
営業外収益		
受取利息	1,162	1,070
受取配当金	1,872	1,542
為替差益	-	1,415
持分法による投資利益	1,093	460
雑収入	1,937	3,136
営業外収益合計	6,066	7,625
営業外費用		
支払利息	6,765	7,147
為替差損	2,205	-
雑支出	1,744	2,010
営業外費用合計	10,715	9,157
経常利益	19,447	36,541
特別利益		
投資有価証券売却益	8,030	236
固定資産売却益	429	22
北米認証関連損失戻入益	-	409
国内認証関連損失戻入益	4,110	200
その他	131	187
特別利益合計	12,702	1,056
特別損失		
固定資産除売却損	1,469	930
減損損失	3,214	-
北米認証関連損失	230,065	-
PL訴訟和解金	-	888
関係会社整理損	5,369	1,501
その他	745	805
特別損失合計	240,863	4,126
税金等調整前中間純利益又は税金等調整前中間純損失 ()	208,713	33,471
法人税、住民税及び事業税	9,617	7,242
法人税等調整額	771	203
法人税等合計	8,845	7,039
中間純利益又は中間純損失 ()	217,559	26,432
非支配株主に帰属する中間純利益	2,039	3,930
親会社株主に帰属する中間純利益又は親会社株主に帰属する中間純損失 ()	219,598	22,502

【中間連結包括利益計算書】

(単位：百万円)

	前中間連結会計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年9月30日)
中間純利益又は中間純損失()	217,559	26,432
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	2,884	3,983
繰延ヘッジ損益	219	74
為替換算調整勘定	12,897	1,258
退職給付に係る調整額	450	752
持分法適用会社に対する持分相当額	1,107	189
その他の包括利益合計	10,450	4,604
中間包括利益	207,108	31,036
(内訳)		
親会社株主に係る中間包括利益	211,031	27,132
非支配株主に係る中間包括利益	3,923	3,903

(3) 【中間連結キャッシュ・フロー計算書】

(単位：百万円)

	前中間連結会計期間 (自 2024年 4 月 1 日 至 2024年 9 月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年 4 月 1 日 至 2025年 9 月30日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前中間純利益又は税金等調整前中間純損失 ()	208,713	33,471
減価償却費	28,455	28,897
減損損失	3,214	-
貸倒引当金の増減額 (は減少)	332	38
製品保証引当金の増減額 (は減少)	51,817	14,733
認証関連損失引当金の増減額 (は減少)	156,623	97,237
長期未払金の増減額 (は減少)	-	19,670
退職給付に係る資産の増減額 (は増加)	1,002	985
退職給付に係る負債の増減額 (は減少)	121	22
受取利息及び受取配当金	3,035	2,612
支払利息	6,765	7,147
持分法による投資損益 (は益)	1,093	460
投資有価証券売却損益 (は益)	8,030	236
固定資産除売却損益 (は益)	1,039	908
売上債権の増減額 (は増加)	16,503	27,796
リース債権の増減額 (は増加)	730	1,778
棚卸資産の増減額 (は増加)	18,825	19,290
仕入債務の増減額 (は減少)	5,758	22,775
その他の流動資産の増減額 (は増加)	18,643	3,626
その他の流動負債の増減額 (は減少)	36,698	14,917
その他	330	197
小計	47,800	50,454
入出金が制限された口座への振替	-	1,788
入出金が制限された口座からの振替	-	97,337
利息及び配当金の受取額	3,174	2,710
利息の支払額	6,068	6,992
法人税等の支払額又は還付額 (は支払)	9,198	6,400
営業活動によるキャッシュ・フロー	35,707	34,412
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	357	474
定期預金の払戻による収入	1,467	289
有形固定資産の取得による支出	20,655	24,152
有形固定資産の売却による収入	1,091	1,625
無形固定資産の取得による支出	2,360	4,662
投資有価証券の取得による支出	39	39
投資有価証券の売却による収入	10,125	454
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の売却による収入	-	313
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	979	874
長期貸付金の回収による収入	969	915
短期貸付金の回収による収入	5,824	-
その他	1,151	977
投資活動によるキャッシュ・フロー	2,624	27,583
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)	23,111	7,770
社債の発行による収入	-	4,500
長期借入れによる収入	11,484	2,520
長期借入金の返済による支出	2,888	4,843
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	5,804	4,474
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	2
その他	1,368	657
財務活動によるキャッシュ・フロー	21,545	10,728
現金及び現金同等物に係る換算差額	2,089	5,654

現金及び現金同等物の増減額（　は減少）	9,448	1,754
現金及び現金同等物の期首残高	67,733	88,420
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中間期末残高	76,926	90,175

【注記事項】

(追加情報)

該当事項はありません。

(中間連結貸借対照表関係)

1. 保証債務

連結会社以外の金融機関等からの借入に対して、債務保証を行っております。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当中間連結会計期間 (2025年9月30日)
オートローン	1百万円	0百万円
従業員の住宅資金借入金	104 "	83 "
計	105百万円	84百万円

2. 偶発債務

・認証問題

当社のエンジン認証問題について、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すが、日本市場向けエンジン認証問題については顧客への燃費補償費用等、米国市場向けエンジン認証問題については米国当局との和解により合意した内容に基づき、当社が負担することが見込まれる費用について、合理的に見積もり可能な額をそれぞれ中間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、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ることから、中間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、中間連結財務諸表には反映しておりません。

3. 長期未払金

当中間連結会計期間の未払金及び長期未払金には、当社のエンジン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。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当中間連結会計期間 (2025年9月30日)
未払金	19,503百万円	19,419百万円
長期未払金	58,510 "	38,839 "

(中間連結損益計算書関係)

当社グループは、「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)第7項を適用し、当中間連結会計期間を含む対象会計年度に関する国際最低課税額に対する法人税等を計上しておりません。

(中間連結キャッシュ・フロー計算書関係)

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

	前中間連結会計期間 (自 2024年 4 月 1 日 至 2024年 9 月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年 4 月 1 日 至 2025年 9 月30日)
現金及び預金勘定	85,234百万円	99,732百万円
預入期間が 3 か月を超える定期預金	8,307 "	6,692 "
入出金が制限された口座	-	2,864 "
現金及び現金同等物	76,926百万円	90,175百万円

(株主資本等関係)

前中間連結会計期間 (自 2024年 4 月 1 日 至 2024年 9 月30日)

(1) 配当金支払額

該当事項はありません。

(2) 基準日が当中間連結会計期間に属する配当のうち、配当の効力発生日が当中間連結会計期間の末日後となるもの

該当事項はありません。

当中間連結会計期間 (自 2025年 4 月 1 日 至 2025年 9 月30日)

(1) 配当金支払額

該当事項はありません。

(2) 基準日が当中間連結会計期間に属する配当のうち、配当の効力発生日が当中間連結会計期間の末日後となるもの

該当事項はありません。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

前中間連結会計期間(自 2024年 4月 1日 至 2024年 9月30日)

1. 報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報並びに収益の分解情報

(単位: 百万円)

	報告セグメント			その他 1	合計	調整額 2	中間連結損 益計算書計 上額 3
	日本	アジア	計				
売上高							
トラック・バス	249,553	114,800	364,354	97,387	461,741	-	461,741
トヨタ向け車両	60,014	167	60,181	-	60,181	-	60,181
補給部品	39,600	17,096	56,697	27,252	83,950	-	83,950
その他	122,826	73,942	196,768	44,904	241,672	-	241,672
外部顧客への売上高	471,994	206,007	678,001	169,544	847,546	-	847,546
セグメント間の内部 売上高又は振替高	120,479	3,760	124,240	1,202	125,442	125,442	-
計	592,473	209,768	802,241	170,746	972,988	125,442	847,546
セグメント利益	14,247	11,140	25,388	501	25,889	1,792	24,096

- 「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。
- セグメント利益の調整額 1,792百万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。
- セグメント利益は、中間連結損益計算書の営業利益と調整を行っております。

2. 報告セグメントごとの固定資産の減損損失又はのれん等に関する情報

(固定資産に係る重要な減損損失)

「その他」セグメントにおいて、収益性が低下し、将来の回収可能性が見込めなくなった機械装置等について減損損失を計上しております。

なお、当該減損損失の計上額は、当中間連結会計期間においては3,214百万円であります。

当中間連結会計期間(自 2025年 4月 1日 至 2025年 9月30日)

1. 報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報並びに収益の分解情報

(単位: 百万円)

	報告セグメント			その他 1	合計	調整額 2	中間連結損 益計算書計 上額 3
	日本	アジア	計				
売上高							
トラック・バス	214,645	88,563	303,208	61,057	364,266	-	364,266
トヨタ向け車両	44,592	116	44,709	-	44,709	-	44,709
補給部品	42,465	14,870	57,335	24,870	82,205	-	82,205
その他	122,073	80,837	202,911	48,767	251,678	-	251,678
外部顧客への売上高	423,776	184,387	608,164	134,695	742,859	-	742,859
セグメント間の内部 売上高又は振替高	88,365	3,610	91,976	850	92,826	92,826	-
計	512,142	187,998	700,140	135,545	835,686	92,826	742,859
セグメント利益	22,261	8,685	30,947	5,761	36,708	1,364	38,073

- 「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。
- セグメント利益の調整額1,364百万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。
- セグメント利益は、中間連結損益計算書の営業利益と調整を行っております。

２．報告セグメントごとの固定資産の減損損失又はのれん等に関する情報
該当事項はありません。

（収益認識関係）

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。

（１株当たり情報）

１株当たり中間純利益又は１株当たり中間純損失及び算定上の基礎は、以下のとおりであります。

項目	前中間連結会計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年9月30日)	当中間連結会計期間 (自 2025年4月1日 至 2025年9月30日)
１株当たり中間純利益又は１株当たり中間純損失	382円56銭	39円20銭
（算定上の基礎）		
親会社株主に帰属する中間純利益又は親会社株主に帰属する中間純損失（ ）（百万円）	219,598	22,502
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中間純利益又は親会社株主に帰属する中間純損失（ ）（百万円）	219,598	22,502
普通株式の期中平均株式数（株）	574,028,810	574,044,516

（注） 潜在株式調整後１株当たり中間純利益については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

（重要な後発事象）

該当事項はありません。

2 【その他】

該当事項はありません。

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。

独立監査人の中間連結財務諸表に対する期中レビュー報告書

2025年11月14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
業務執行社員 公認会計士 田邊 晴康

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 真木 靖人

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 佐々木 崇

監査人の結論

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、「経理の状況」に掲げられている日野自動車株式会社の2025年4月1日から2026年3月31日までの連結会計年度の中間連結会計期間（2025年4月1日から2025年9月30日まで）に係る中間連結財務諸表、すなわち、中間連結貸借対照表、中間連結損益計算書、中間連結包括利益計算書、中間連結キャッシュ・フロー計算書及び注記について期中レビューを行った。

当監査法人が実施した期中レビューにおいて、上記の中間連結財務諸表が、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9月30日現在の財政状態並びに同日をもって終了する中間連結会計期間の経営成績及びキャッシュ・フローの状況を適正に表示していないと信じさせる事項が全ての重要な点において認められなかった。

監査人の結論の根拠

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期中レビューの基準に準拠して期中レビューを行った。期中レビューの基準における当監査法人の責任は、「中間連結財務諸表の期中レビューにおける監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定（社会的影響度の高い事業体の財務諸表監査に適用される規定を含む。）に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、結論の表明の基礎となる証拠を入手したと判断している。

中間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中間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中間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。

中間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中間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。

中間連結財務諸表の期中レビューにおける監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した期中レビューに基づいて、期中レビュー報告書において独立の立場から中間連結財務諸表に対する結論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期中レビューの基準に従って、期中レビューの過程を通じて、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。

- ・ 主として経営者、財務及び会計に関する事項に責任を有する者等に対する質問、分析的手続その他の期中レビュー手続を実施する。期中レビュー手続は、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実施される年度の財務諸表の監査に比べて限定された手続である。
- ・ 継続企業の前提に関する事項について、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と判断した場合には、入手した証拠に基づき、中間連結財務諸表において、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、適正に表示されていないと信じさせる事項が認められないかどうか結論付ける。また、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、期中レビュー報告書において中間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中間連結財務諸表の注記事項が適切でない場合は、中間連結財務諸表に対して限定付結論又は否定的結論を表明することが求められている。監査人の結論は、期中レビュー報告書日までに入手した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。
- ・ 中間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ないと信じさせる事項が認められないかどうかとともに、関連する注記事項を含めた中間連結財務諸表の表示、構成及び内容、並びに中間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ないと信じさせる事項が認められないかどうかを評価する。
- ・ 中間連結財務諸表に対する結論表明の基礎となる、会社及び連結子会社の財務情報に関する証拠を入手する。監査人は、中間連結財務諸表の期中レビューに関する指揮、監督及び査閲に関して責任がある。監査人は、単独で監査人の結論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、計画した期中レビューの範囲とその実施時期、期中レビュー上の重要な発見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。

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. 上記の期中レビュー報告書の原本は当社(半期報告書提出会社)が別途保管しております。
2. XBRLデータは期中レビューの対象には含まれていません。