

【表紙】

【提出書類】	有価証券届出書の訂正届出書
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2025年 6 月24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 小木曾 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
【届出の対象とした募集有価証券の種類】	株式
【届出の対象とした募集金額】	その他の者に対する割当 121,370,277,504円
【安定操作に関する事項】	該当事項はありません
【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 （愛知県名古屋市中区栄三丁目 8 番20号）

1【有価証券届出書の訂正届出書の提出理由】

2025年6月10日付をもって提出した有価証券届出書（その後の訂正届出書も含みます。）の記載事項のうち、2025年6月24日に有価証券報告書（第113期事業年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日））を関東財務局長に提出したことに伴い、当該有価証券報告書を参照書類に追加し、併せてこれに関連する事項を訂正するため、有価証券届出書の訂正届出書を提出するものであります。

2【訂正事項】

第三部 参照情報

第1 参照書類

第2 参照書類の補完情報

（添付書類の削除）

第113期事業年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）の連結業績の概要

第113期事業年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）の業績の概要

3【訂正箇所】

訂正箇所は_____を付して表示しております。

第三部【参照情報】

（訂正前）

第1【参照書類】

会社の概況及び事業の概況等金融商品取引法第5条第1項第2号に掲げる事項については、以下に掲げる書類を参照してください。

1【有価証券報告書及びその添付書類】

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【半期報告書】

事業年度第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

3【臨時報告書】

- (1) 上記1の有価証券報告書提出後、本有価証券届出書提出日（2025年6月10日）までに、金融商品取引法第24条の5第4項及び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の規定に基づく臨時報告書を2024年6月27日に関東財務局長に提出
- (2) 上記1の有価証券報告書提出後、本有価証券届出書提出日（2025年6月10日）までに、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を2024年10月30日に関東財務局長に提出
- (3) 上記1の有価証券報告書提出後、本有価証券届出書提出日（2025年6月10日）までに、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を2025年1月15日に関東財務局長に提出
- (4) 上記1の有価証券報告書提出後、本有価証券届出書提出日（2025年6月10日）までに、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を2025年1月20日に関東財務局長に提出
- (5) 上記1の有価証券報告書提出後、本有価証券届出書提出日（2025年6月10日）までに、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を2025年1月31日に関東財務局長に提出
- (6) 上記1の有価証券報告書提出後、本有価証券届出書提出日（2025年6月10日）までに、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を2025年3月4日に関東財務局長に提出
- (7) 上記1の有価証券報告書提出後、本有価証券届出書提出日（2025年6月10日）までに、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を2025年6月10日に関東財務局長に提出
- (8) 上記1の有価証券報告書提出後、本有価証券届出書提出日（2025年6月10日）までに、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を2025年6月10日に関東財務局長に提出
- (9) 上記1の有価証券報告書提出後、本有価証券届出書提出日（2025年6月10日）までに、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を2025年6月10日に関東財務局長に提出

4【訂正報告書】

- (1) 訂正報告書（上記3(7)の臨時報告書の訂正報告書）を2025年6月11日に関東財務局長に提出
- (2) 訂正報告書（上記3(7)の臨時報告書及び上記4(1)の臨時報告書の訂正報告書の訂正報告書）を2025年6月18日に関東財務局長に提出

（訂正後）

第1【参照書類】

会社の概況及び事業の概況等金融商品取引法第5条第1項第2号に掲げる事項については、以下に掲げる書類を参照してください。

1【有価証券報告書及びその添付書類】

事業年度第113期（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日） 2025年6月24日関東財務局長に提出

（訂正前）

第2【参照書類の補完情報】

上記に掲げた参照書類としての有価証券報告書及び半期報告書（以下「有価証券報告書等」といいます。）に記載された「事業等のリスク」について、有価証券報告書等の提出日以後、本有価証券届出書の訂正届出書提出日（2025年6月18日）までの間において生じた変更その他の事由は以下のとおりです。なお、以下の見出しに付された項目番号は、当該有価証券報告書における「第一部 企業情報」の「第2 事業の状況」の「3 事業等のリスク」の項目番号に対応したものであり、当該有価証券報告書におけるこれに対応する記載からの変更箇所は 罫で示しております。

以下の記載に含まれる将来に関する事項は、本有価証券届出書提出日現在において判断したものであります。また、有価証券報告書等に将来に関するその他の事項が記載されておりますが、当該事項については、以下に記載した事項を除き、本有価証券届出書提出日（2025年6月10日）現在においてもその判断に変更はなく、また新たに記載すべき将来に関する事項もありません。なお、当該将来に関する事項については、その達成を保証するものではありません。

（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。この和解契約は、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承認を受け、今後ケベック州上級裁判所の承認を受けて確定する予定です。また、オーストラリアにおいては、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、オーストラリア、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（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。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。

（訂正後）

第2【参照書類の補完情報】

上記に掲げた参照書類としての有価証券報告書に記載された「事業等のリスク」について、有価証券報告書の提出日以後、本有価証券届出書の訂正届出書提出日（2025年6月24日）までの間において変更及び追加すべき事項は生じておりません。

有価証券報告書に将来に関するその他の事項が記載されておりますが、当該事項については、本有価証券届出書の訂正届出書提出日（2025年6月24日）現在においてもその判断に変更はなく、また新たに記載すべき将来に関する事項もありません。なお、当該将来に関する事項については、その達成を保証するものではありません。