

【表紙】

【提出書類】	臨時報告書の訂正報告書
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2025年10月 9 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 （愛知県名古屋市中区栄三丁目 8 番20号）

## 1【臨時報告書の訂正報告書の提出理由】

当社は、2025年6月10日開催の取締役会において、当社、三菱ふそうトラック・バス株式会社（以下「三菱ふそう」といいます。）、当社の親会社であるトヨタ自動車株式会社（以下「トヨタ」といいます。）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」といいます。）の4社で、当社及び三菱ふそう間の経営統合について、経営統合契約（以下「本経営統合契約」といいます。）を締結することを決議し、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社で本経営統合契約を同日付で締結いたしました。これに伴い、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号の規定に基づき、2025年6月10日付で臨時報告書を、同法第24条の5第5項の規定に基づき、2025年6月24日付で臨時報告書の訂正報告書を、それぞれ提出しておりますが、当該臨時報告書の記載事項のうち、未確定事項の一部が確定するとともに、記載事項に一部変更がありましたので、金融商品取引法第24条の5第5項の規定に基づき、臨時報告書の訂正報告書を提出するものであります。

## 2【訂正事項】

- ・ 本株式交換に関する事項  
（企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第6号の2に基づく開示）
  - （1）本株式交換の相手会社についての事項  
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  
当社との間の資本関係、人的関係及び取引関係
  - （2）本株式交換の目的
  - （3）本株式交換の方法、本株式交換に係る割当ての内容その他の株式交換契約等の内容  
その他の株式交換契約等の内容
  - ウ 本経営統合の成否及び条件等に関するリスク
  - （5）本株式交換後の本統合会社の商号、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等
- ・ 本株式交付に関する事項  
（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号に基づく開示）
  - 2．当該事象の内容
    - （2）本株式交付の相手会社についての事項  
本統合会社との間の資本関係、人的関係及び取引関係

## 3【訂正箇所】

訂正箇所は\_\_\_\_\_を付して表示しております。

・本株式交換に関する事項

(企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第6号の2に基づく開示)

(1) 本株式交換の相手会社についての事項

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

(訂正前)

商号	本経営統合のための準備会社を既に設立済みです。本経営統合時の商号については、本経営統合に向けて今後決定する予定です。
本店の所在地	本経営統合時の本店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。
資本金の額	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。
純資産の額	現時点で確定しておりません。
総資産の額	現時点で確定しておりません。
事業の内容	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)

(訂正後)

商号	ARCHION(アーチオン)株式会社(本経営統合時)
本店の所在地	東京都品川区(本経営統合時)
代表者の氏名	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 (本経営統合時)
資本金の額	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。
純資産の額	現時点で確定しておりません。
総資産の額	現時点で確定しておりません。
事業の内容	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)

当社との間の資本関係、人的関係及び取引関係

(訂正前)

資本関係	当社は本株式交換の効力発生日まで本統合会社の発行済株式数の全てを保有する予定です。
人的関係	本経営統合時の人的関係は未定です。
取引関係	該当事項はありません。

(訂正後)

資本関係	当社は本株式交換の効力発生日まで本統合会社の発行済株式数の全てを保有する予定です。
人的関係	本経営統合時において、当社の取締役1名が本統合会社の取締役に就任する予定です。その他の本経営統合時の人的関係は未定です。
取引関係	該当事項はありません。

## (2) 本株式交換の目的

### (訂正前)

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」といいます。）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

### (訂正後)

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」といいます。）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

本統合会社の社名「ARCHION」は、英語で弓型の構造物を意味する「ARCH」と、遠い過去から未来まで続く様子を意味する英語の「EON（ION）」を融合させた言葉です。会社とステークホルダー、そして三菱ふそうと当社をつなぐ絆を、また、輸送の未来を創造し、より良い暮らしを次世代に受け継いでいく志を表しています。

「商用車の未来をともに作る」という目標のもと、ダイムラートラック、三菱ふそう、当社、トヨタの4社に共通する、「モビリティを通じて豊かな社会に貢献する」という想いをARCHIONは体現していきます。ARCHIONグループ（持株会社であるARCHIONと事業会社である当社と三菱ふそう）として、統合を通じて事業効率を高め競争力を磨きつつ、地球環境に優しく安全なクルマを普及させることで、社会における移動の価値を高めていくことを目指します。

ARCHIONグループは、上記の実現に向けて、以下、本経営統合によるシナジー創出のための主要戦略を発表します。

#### お互いの強みを掛け合わせる「統合プラットフォーム戦略」

当社及び三菱ふそうの競争力を高める主要戦略として、「統合プラットフォーム戦略」を推進します。大型、中型、小型トラックのプラットフォームを統合し、両社の強みを活かして製品の競争力を引き上げるとともに、コスト効率性を高め、より良い商品をタイムリーに市場投入できる体制を実現します。加えて、「日野」と「ふそう」の両ブランドの車両をお互いに活用することで、より充実した製品ポートフォリオをお客様に提供していきます。

#### スケールメリットを活かした競争力・効率性の向上

統合プラットフォーム戦略を支える開発、調達、生産・物流などの機能の統合・効率化にも積極的に取り組み、事業効率を大きく高めていきます。開発機能の統合を通じて、重複投資の削減を図るとともに、リソースの最適配置および有効活用を進めることで、製品プラットフォームの統合をタイムリーに実現し、将来のイノベーションを支える基盤を構築します。

調達においては、購買機能を統合し購買ボリュームを集約することで直接・間接調達の幅広いカテゴリーにおいて大幅なコスト削減を図るとともに、製品統合によるスケールメリットを活かしたさらなる効率化にも取り組みます。

さらに、生産拠点・物流ネットワークを最適化することで、コスト・品質・リードタイムを改善するとともに、統合プラットフォーム戦略の実現を推進します。2028年末までに、現在5か所ある国内のトラック生産拠点を川崎製作所（神奈川県川崎市）・古河工場（茨城県古河市）・新田工場（群馬県太田市）の3か所に集約します（注）。

間接機能においても、機能集約化・重複領域の最適化を進め、コスト効率化と業務の卓越性を両立させます。

（注） 当社の羽村工場は、2025年6月10日付臨時報告書のとおりトヨタへ移管します。三菱ふそうの中津工場の生産は川崎製作所へ集約します。

#### CASE技術を通じた持続可能な社会への貢献

統合・効率化を通じて生み出したリソースを、特に既存技術の進化とCASE技術開発の加速に向けた投資へと振り向け、お客様・社会の期待に応えつつさらなる事業成長を実現していきます。

トヨタ、ダイムラートラックを含めた4社の技術資本とスケールメリットを生かし、電動車の各セグメントで市場をリードする製品を開発していきます。特に水素領域に関しては、ダイムラートラックとトヨタの協業により両社の強みを合わせることで、世界トップレベルの燃料電池システムを開発し、普及を図ってまいります。また、自動運転領域においても開発を加速させていきます。コネクテッド領域では、車両データの効果的な活用により、より高いお客様への価値を提供するソリューションの強化につなげていきます。

当社と三菱ふそうは、上記のシナジーを基盤としつつ、両ブランドは市場で切磋琢磨し合うことでも互いの価値を高め、ARCHIONグループは、お客様に対してより良い商品を提供し、幅広いステークホルダーに対して持続的な貢献を続けていきます。

#### 本統合会社の経営陣に関して

ARCHIONグループは、グループ全体の将来の技術ロードマップの策定および、研究開発や製品プラットフォームによる技術的シナジーの実現を目的として、本統合会社に最高技術責任者（CTO）のポジションを設立することを決定しました。

当ポジションは、当社の代表取締役社長を務める小木曾聡が就任予定であり、同時に取締役執行役員に指名されました。

さらに、透明性、業績、資本配分に関する財務体制を構築するため、三菱ふそうの代表取締役兼最高財務責任者（CFO）であるヘタル・ラリギが、CFOおよび代表取締役に指名されました。

これらの人事は、2026年4月1日の事業開始を予定日として発効する予定であり、必要な承認および取引の適時な完了を前提としています。それまでは、両氏とも現在の役職を継続します。

また、住友理工株式会社の社外取締役である伊勢清貴、およびダイムラートラックの副社長兼コーポレート・ディベロップメント部門責任者であるクリスチャン・ヘルマンが、取締役（非常勤）に指名されました。これらの人事も、2026年4月1日の事業開始を予定日として発効する予定です。

(3) 本株式交換の方法、本株式交換に係る割当ての内容その他の株式交換契約等の内容

その他の株式交換契約等の内容

ウ 本経営統合の成否及び条件等に関するリスク

(訂正前)

従前に開示しましたとおり(2024年6月26日付第112期有価証券報告書等をご参照ください。)、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米国当局による調査が行われておりましたが、2025年1月16日に開示しましたとおり、当社は、同日、米国司法省との間で刑事和解(plea agreement)の合意、米国連邦当局及びカリフォルニア州当局との間で民事和解(consent decree)の合意に至りました。これらの合意は、裁判所の承認を経て、発効しています。また、当社及び当社の子会社に対し、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集団訴訟が、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、当社及び当社の子会社は、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ております。カナダにおいても、当社及び当社の子会社に対する2件の集団訴訟が提起されておりましたが、当社及び当社の子会社は、2024年11月13日に、2010年から2019年モデルのエンジンを搭載してカナダ国内で販売・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、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も、当社及び当社の子会社に対する2件の集団訴訟が提起されておりましたが、当社及び当社の子会社は、2025年2月14日に、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日までにオーストラリアで購入、リース、又はその他の方法で取得した者との間で、総額87百万豪ドルの和解契約を締結しました。この和解契約は裁判所の最終承認を受けた上で、確定する予定です。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。なお、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。

当該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、本統合会社及び当社が三菱ふそう補償対象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に重大な影響を及ぼす可能性があります。

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や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。)を充足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。

加えて、当社又は三菱ふそうの本経営統合の効力発生日前日における連結ベースでの純有利子負債等又は正味運転資本が、本経営統合契約で予め合意された予想値を一定の閾値を超えて上回り又は下回った場合、当該予想値からの乖離額について、当社に乖離が生じた場合には本統合会社及び当社からダイムラートラックに対して、三菱ふそうに乖離が生じた場合にはダイムラートラックから三菱ふそうに対して、それぞれ一定の金銭支払義務を負います(なお、本統合会社及び当社からダイムラートラックに対して金銭支払義務を負う場合、当該金銭支払によるダイムラートラックが保有する本統合会社株式の価値の毀損分も支払義務の対象となります。 )。

(訂正後)

従前に開示しましたとおり(2025年6月24日付第113期有価証券報告書等をご参照ください。)、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米国当局による調査が行われておりましたが、2025年1月16日に開示しましたとおり、当社は、同日、米国司法省との間で刑事和解(plea agreement)の合意、米国連邦当局及びカリフォルニア州当局との間で民事和解(consent decree)の合意に至りました。これらの合意は、裁判所の承認を経て、発効しています。また、当社及び当社の子会社に対し、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集団訴訟が、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、当社及び当社の子会社は、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ております。カナダにおいても、当社及び当社の子会社に対する2件の集団訴訟が提起されておりましたが、当社及び当社の子会社は、2024年11月13日に、2010年から2019年モデルのエンジンを搭載してカナダ国内で販売・賃貸されたオンロード車両を購入した者又は賃貸した者との間で、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で、2025年6月2日にケベック州上級裁判所でそれぞれ承認を受けて確定しております。また、オーストラリアにおいても、当社及び当社の子会社に対する2件の集団訴訟が提起されておりましたが、当社及び当社の子会社は、2025年2月14日に、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日までにオーストラリアで購入、リース、又はその他の方法で取得した者との間で、総額87百万豪ドルの和解契約を締結しました。この和解契約は2025年7月18日に裁判所の最終承認を受けて確定しております。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月期に、米国当局との認証問題に関する和解に伴う費用並びにカナダ訴訟及びオーストラリア訴訟の和解金について、認証関連損失として特別損失を計上いたしました。なお、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、カナダ及びオーストラリア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。

当該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、本統合会社及び当社が三菱ふそう補償対象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に重大な影響を及ぼす可能性があります。

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や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。)を充足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。

加えて、当社又は三菱ふそうの本経営統合の効力発生日前日における連結ベースでの純有利子負債等又は正味運転資本が、本経営統合契約で予め合意された予想値を一定の閾値を超えて上回り又は下回った場合、当該予想値からの乖離額について、当社に乖離が生じた場合には本統合会社及び当社からダイムラートラックに対して、三菱ふそうに乖離が生じた場合にはダイムラートラックから三菱ふそうに対して、それぞれ一定の金銭支払義務を負います(なお、本統合会社及び当社からダイムラートラックに対して金銭支払義務を負う場合、当該金銭支払によるダイムラートラックが保有する本統合会社株式の価値の毀損分も支払義務の対象となります。 )。

(5) 本株式交換後の本統合会社の商号、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等  
(訂正前)

商号	本経営統合時の商号については、本経営統合に向けて今後決定する予定です。
本店の所在地	本経営統合時の本店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。
資本金の額	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。
純資産の額	現時点で確定しておりません。
総資産の額	現時点で確定しておりません。
事業の内容	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)
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。
本経営統合後の取締役指名権等	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」といいます。)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」といいます。)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。

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。



(訂正後)

商号	ARCHION (アーチオン) 株式会社
本店の所在地	東京都品川区
代表者の氏名	代表取締役・最高経営責任者 (CEO) <u>カール・デッペン</u> 代表取締役・最高財務責任者 (CFO) <u>ヘタル・ラリギ</u>
資本金の額	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。
純資産の額	現時点で確定しておりません。
総資産の額	現時点で確定しておりません。
事業の内容	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)
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。 現時点で就任予定の取締役は以下のとおりです。 代表取締役・最高経営責任者 (CEO) <u>カール・デッペン</u> 代表取締役・最高財務責任者 (CFO) <u>ヘタル・ラリギ</u> 取締役・最高技術責任者 (CTO) <u>小木曾 聡</u> 取締役 (非常勤) <u>伊勢 清貴</u> 取締役 (非常勤) <u>クリスチャン・ヘルマン</u>
本経営統合後の取締役指名権等	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」といいます。) 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」といいます。) 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。

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。

・本株式交付に関する事項

(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号に基づく開示)

2.当該事象の内容

(2)本株式交付の相手会社についての事項

本統合会社との間の資本関係、人的関係及び取引関係

(訂正前)

資本関係	該当事項はありません。
人的関係	<u>本経営統合時の人的関係は未定です。</u>
取引関係	該当事項はありません。

(訂正後)

資本関係	該当事項はありません。
人的関係	<u>本経営統合時において、三菱ふそうの取締役2名が本統合会社の取締役に就任する予定です。その他の本経営統合時の人的関係は未定です。</u>
取引関係	該当事項はありません。

以 上