

有価証券報告書

(金融商品取引法第24条第1項に基づく報告書)

事業年度 自 2022年4月1日
(第111期) 至 2023年3月31日

日野自動車株式会社

(E02146)

第111期（自2022年4月1日 至2023年3月31日）

有価証券報告書

- 本書は金融商品取引法第24条第1項に基づく有価証券報告書を、同法第27条の30の2に規定する開示用電子情報処理組織(EDINET)を使用し提出したデータに目次及び頁を付して出力・印刷したものであります。
- 本書には、上記の方法により提出した有価証券報告書に添付された監査報告書及び上記の有価証券報告書と併せて提出した内部統制報告書を末尾に綴じ込んでおります。

日野自動車株式会社

目 次

頁

第111期 有価証券報告書

【表紙】	1
第一部 【企業情報】	2
第1 【企業の概況】	2
1 【主要な経営指標等の推移】	2
2 【沿革】	4
3 【事業の内容】	6
4 【関係会社の状況】	7
5 【従業員の状況】	9
第2 【事業の状況】	12
1 【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】	12
2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】	14
3 【事業等のリスク】	20
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】	22
5 【経営上の重要な契約等】	28
6 【研究開発活動】	31
第3 【設備の状況】	34
1 【設備投資等の概要】	34
2 【主要な設備の状況】	34
3 【設備の新設、除却等の計画】	36
第4 【提出会社の状況】	37
1 【株式等の状況】	37
2 【自己株式の取得等の状況】	41
3 【配当政策】	42
4 【コーポレート・ガバナンスの状況等】	43
第5 【経理の状況】	70
1 【連結財務諸表等】	71
2 【財務諸表等】	124
第6 【提出会社の株式事務の概要】	143
第7 【提出会社の参考情報】	144
1 【提出会社の親会社等の情報】	144
2 【その他の参考情報】	144
第二部 【提出会社の保証会社等の情報】	145

監査報告書

内部統制報告書

【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】	2023年6月27日
【事業年度】	第111期（自 2022年4月1日 至 2023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 小俣 人士
【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 小俣 人士
【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107期	第108期	第109期	第110期	第111期
決算年月	2019年3月	2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月
売上高 (百万円)	1,981,331	1,815,597	1,498,442	1,459,706	1,507,336
経常利益 (百万円)	83,903	49,596	12,261	37,986	15,787
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)	54,908	31,467	△7,489	△84,732	△117,664
包括利益 (百万円)	63,273	18,753	20,611	△74,716	△78,297
純資産 (百万円)	596,459	592,680	604,872	516,007	433,409
総資産 (百万円)	1,345,821	1,275,080	1,231,495	1,258,350	1,361,735
1株当たり純資産額 (円)	945.42	944.53	965.54	798.17	640.94
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)	95.66	54.82	△13.05	△147.61	△204.98
潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額 (円)	95.66	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	40.3	42.5	45.0	36.4	27.0
自己資本利益率 (%)	10.5	5.8	△1.4	△16.7	△28.5
株価収益率 (倍)	9.7	10.6	△73.0	△4.9	△2.7
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	48,653	95,176	108,429	106,711	△40,799
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△72,284	△67,006	△56,211	△62,181	△60,257
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	20,902	△28,243	△38,408	△39,147	114,208
現金及び現金同等物の期末残高 (百万円)	40,681	39,793	54,651	62,662	75,683
従業員数 (名)	34,069	34,548	34,527	34,405	34,231
[ほか、平均臨時雇用人員]	[11,373]	[9,640]	[7,363]	[8,448]	[9,024]

(注) 1. 第108期から第111期の潜在株式調整後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、当連結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107期	第108期	第109期	第110期	第111期
決算年月	2019年3月	2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月
売上高 (百万円)	1,403,468	1,275,574	1,013,243	863,642	832,061
経常利益又は経常損失 (△) (百万円)	50,127	32,504	13,937	11,611	△25,743
当期純利益又は当期純損失 (△) (百万円)	38,788	27,871	2,827	△88,599	△119,189
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)	405,139	412,393	421,436	309,968	195,566
総資産 (百万円)	849,538	813,852	809,768	780,850	832,468
1株当たり純資産額 (円)	705.69	718.26	734.01	539.87	340.62
1株当たり配当額 (円)	29.00	20.00	12.00	10.00	-
[うち1株当たり中間配当額]	[14.00]	[13.00]	[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)	67.56	48.54	4.93	△154.31	△207.59
潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額 (円)	67.56	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	47.7	50.7	52.0	39.7	23.5
自己資本利益率 (%)	9.8	6.8	0.7	△24.2	△47.2
株価収益率 (倍)	13.8	12.0	193.3	△4.7	△2.7
配当性向 (%)	42.9	41.2	243.4	-	-
従業員数 (名)	12,935	12,805	12,784	12,691	12,244
[ほか、平均臨時雇用人員]	[4,780]	[3,768]	[2,996]	[3,401]	[3,833]
株主総利回り (%)	70.2	46.0	74.0	57.8	45.6
(比較指標：配当込みTOPIX) (%)	(95.0)	(85.9)	(122.1)	(124.6)	(131.8)
最高株価 (円)	1,436	1,183	1,098	1,164	757
最低株価 (円)	924	472	520	624	478

(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. 第108期から第111期の潜在株式調整後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、当連結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 【沿革】

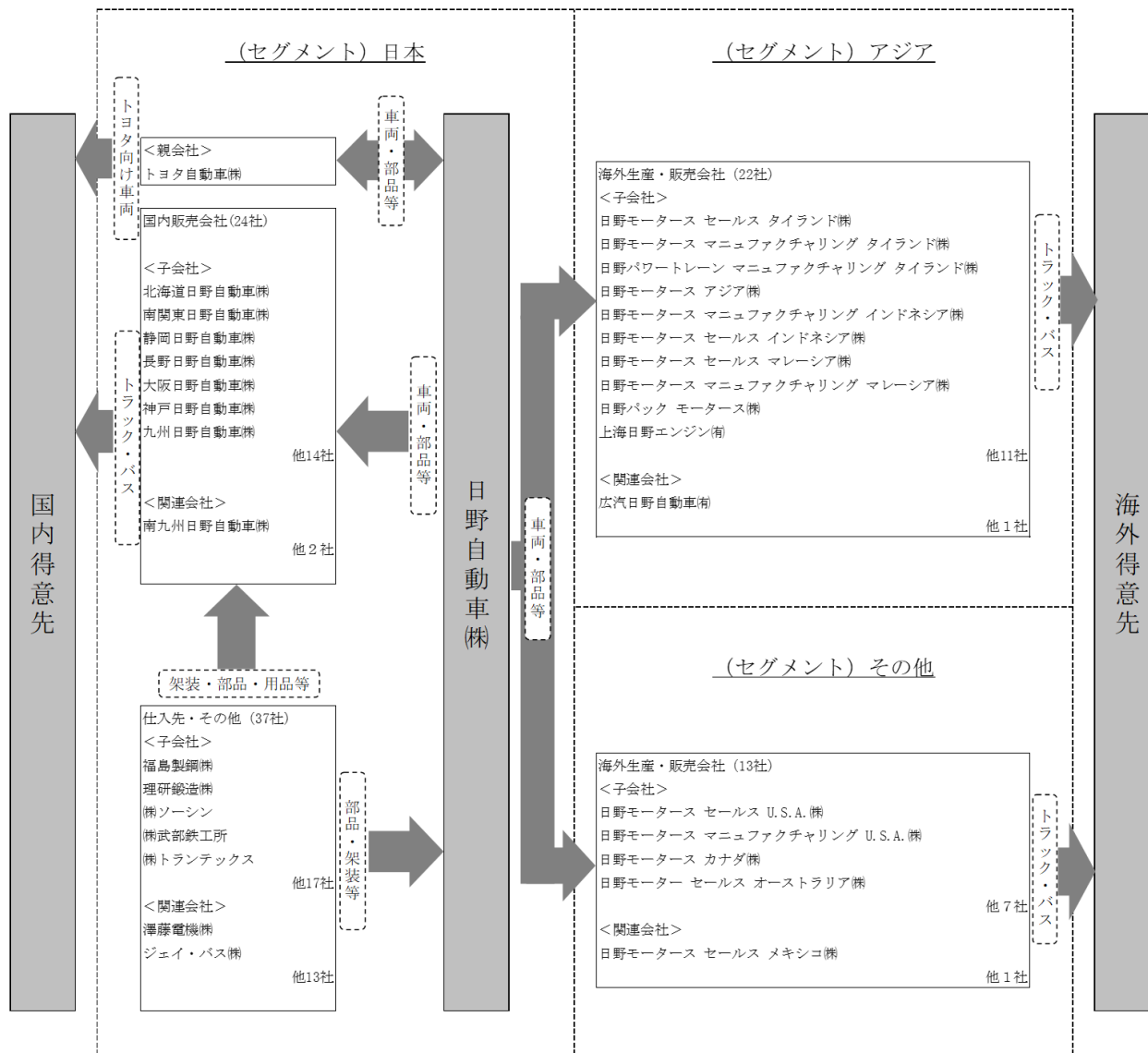
1910年8月	東京瓦斯工業株式会社（日野自動車株式会社の前身）設立
1937年4月	東京瓦斯工業株式会社自動車部は自動車工業株式会社及び協同国産自動車株式会社と合併し東京自動車工業株式会社を設立
1941年4月	東京自動車工業株式会社がデーゼル自動車工業株式会社に商号変更
1942年5月	デーゼル自動車工業株式会社の日野製造所が独立し、日野重工業株式会社となる
1946年3月	日野重工業株式会社が日野産業株式会社に商号変更
1948年5月	日野産業株式会社より販売部門が独立、日野デーゼル販売株式会社を設立
6月	日野デーゼル販売株式会社が日野産業株式会社と国内総代理販売契約を締結し、販売業務を開始
12月	日野産業株式会社が日野デーゼル工業株式会社に商号変更
1949年5月	日野デ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	日野デ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デーゼル工業株式会社との共同出資により設立され、自動車用鋳造部品の製造・販売を開始
1954年2月	日野デ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	日野デ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）が日野デーゼル工業株式会社の傘下に入る
1958年4月	日野デ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	日野デ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	日野デ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・マニュ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パック モーターズ株式会社（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）が相模鋳造株式会社（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・モーターズ（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	日野モーターズ・インターナショナル (U. S. A.) Inc. は日野モーターズ 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、日野モーターズ 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) と日野モーターズ 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・モーターズ (タイランド) LTD. は生産・販売機能を分離し、日野モーターズ セールス タイランド株式会社 (存続会社、現連結子会社) と日野モーターズ 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ズ 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
11月	中国に広州汽車集団股份有限公司と折半出資により広汽日野自動車有限公司 (現関連会社) 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ズ 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ズ 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ズ 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ズ 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ズ 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弁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、日野モーターズ 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ズ 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75社、関連会社22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)	〃	〃	無
静岡日野自動車㈱	静岡県静岡市	490	〃	100.0 (0.5)	〃	〃	有
大阪日野自動車㈱	大阪府大阪市	100	〃	100.0 (100.0)	〃	〃	無
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	—	〃	有
その他国内販売会社15社							
福島製鋼㈱	福島県福島市	584	鑄造部品の製 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							
日野モーターズ マニュ ファクチャリング タイ ランド㈱	タイ サムトブラカン	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
日野モーターズ 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	〃	〃	〃
日野モーターズ アジア ㈱ (注) 5	タイ サムトブラカン	百万タイ・パーツ 560	自動車の企 画・開発及び 販売	100.0	〃	〃	有
日野モーターズ マニュ 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	〃	〃	無
日野モーターズ 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	〃	〃	〃
日野モーターズ マニュ 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
日野モーターズ 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23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11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	193,224百万円
	(2) 経常利益	6,614百万円
	(3) 当期純利益	5,116百万円
	(4) 純資産額	9,050百万円
	(5) 総資産額	51,295百万円

8. 2023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 マニュファクチャリング U.S.A.(株)	32,139百万円
-------------------------------	-----------

5 【従業員の状況】

(1) 連結会社の状況

2023年3月31日現在

セグメントの名称	従業員数
日本	23,331名 (6,304名)
アジア	8,288名 (2,109名)
その他	2,612名 (611名)
合計	34,231名 (9,024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

2023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
12,244名 (3,833名)	40.4歳	18年2ヶ月	6,543千円

2023年3月31日現在

セグメントの名称	従業員数
日本	12,238名 (3,832名)
アジア	-名 (-名)
その他	6名 (1名)
合計	12,244名 (3,833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

① 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	うち正規雇用労働者	うちパート・有期労働者	
2.60	41.4	76.4	76.3	73.0	

(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4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。

②連結子会社

名称	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 (%)				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	うちパート・有期労働者	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)	2.0	12.5	12.5	0.0	(注)1	84.6	86.7	87.1	
理研鍛造(株)	—	62.5	62.5	0.0	(注)1	82.4	84.5	59.8	
(株)ソーシン	0.0	—	—	—		70.5	69.4	82.9	(注)3
(株)武部鉄工所	2.0	—	—	—		82.2	83.9	106.3	(注)3
(株)トランテックス	1.8	8.8	—	—	(注)2	77.6	75.3	75.0	(注)3
日野グローバルロジスティクス(株)	0.0	50.0	50.0	—	(注)1	71.6	79.4	81.8	(注)3
(株)日野ヒューテック	—	—	66.7	—	(注)1	54.3	80.2	61.5	(注)3
北海道日野自動車(株)	2.1	—	—	—		68.8	67.6	66.8	(注)3
南関東日野自動車(株)	0.9	19.2	—	—	(注)2	77.1	75.2	88.9	(注)3
静岡日野自動車(株)	—	—	—	—		79.3	73.6	104.7	(注)3
大阪日野自動車(株)	—	—	—	—		88.1	86.9	69.7	(注)3
九州日野自動車(株)	—	—	—	—		85.3	84.5	107.1	(注)3
(株)日野エンジニアリングアネックス	11.7	—	—	—		—	—	—	(注)3
日野テクニカルサービス(株)	15.4	—	—	—		—	—	—	(注)3
日野トレーディング(株)	—	—	—	—		75.7	73.5	83.6	(注)3
日野リトラックス(株)	—	—	40.0	—	(注)1	—	—	—	(注)3
日野コンピューターシステム(株)	7.3	—	—	—		—	—	—	(注)3
青森日野自動車(株)	0.0	—	—	—		—	—	—	(注)3
岩手日野自動車(株)	—	—	—	—		87.1	88.6	73.9	(注)3
宮城日野自動車(株)	2.8	—	—	—		—	—	—	(注)3
福島日野自動車(株)	0.0	—	—	—		—	—	—	(注)3
長野日野自動車(株)	5.4	—	—	—		—	—	—	(注)3
京都日野自動車(株)	—	—	—	—		81.4	79.0	—	(注)3
山口日野自動車(株)	—	—	—	—		68.2	64.4	26.6	(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。

- 「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4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。
- 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、基本理念として「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」ことを会社の使命として掲げ、「世界のHINO」として広く社会から評価されるよう、事業活動を進めていきたいと考えております。

会社の使命を果たすため、当社グループの事業活動に対する取り組み方針を下記のとおり定めております。

1. 世界の人々から信頼される商用車メーカーを目指し、グローバルな事業展開を行います。
2. 技術の継承と革新を続け、お客様のお役に立つ商品やサービスを提供いたします。
3. 変化を的確に捉え、社会との調和を図り、持続可能な発展を目指します。
4. 社員の多様性を尊重し、活気あふれる企業風土をつくります。

(2) 会社の環境及び対処すべき課題

<エンジン認証に関する当社の不正行為について>

当社のエンジン認証不正問題により、株主の皆様やお客様をはじめ、数多くの皆様に多大なご迷惑をおかけしておりますことを改めて深くお詫びいたします。

当社は2022年3月公表のエンジン認証不正問題について、外部有識者による特別調査委員会および国土交通省からの指摘ならびに提言を真摯に受け止め、二度と不正を起こさないための「3つの改革」を策定し、これを含む抜本的な再発防止策として「型式指定に係る違反に対する再発防止報告書」を10月に国土交通省へ提出いたしました。

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・組織風土・クルマづくりにおける改革を進めております。本年2月には「3つの改革」の強力な推進のために経営・組織体制を抜本的に見直しました。これらの改革により認証問題の対応は確実に進んでいます。また、組織風土改革による変化の兆しも顕在化しつつあり、今後は、これを更に継続・加速させ全社一丸となって取り組んでまいります。型式指定の取り消し処分を受けていた「A09Cエンジン」搭載の大型トラック「日野プロフィア」および大型観光バス「日野セレガ」については、国土交通省より型式指定を取得し、出荷・生産を再開いたしました。その結果、当社の日本向け生産は、3月末時点で通常稼働時の約75%（2021年度販売実績ベース）に回復しております。引き続き、お待ちいただいているお客様にできるだけ早く車両をお届けするため、一部車種の型式再指定に向けた準備を進めてまいります。また、燃費性能に問題があった日本市場向けエンジンについては、お客様ごとの補償対象車両および補償額の説明を今夏より開始する予定です。

この厳しい経営状況の改善を喫緊の最優先課題とし、製品供給の再開などすべてのステークホルダーの皆様のご迷惑の解消と「3つの改革」による再発防止に最優先で取り組んでまいります。

<経営基盤の再構築>

当社のエンジン認証不正問題は、現場における数値目標やスケジュール厳守へのプレッシャーに経営が寄り添えず、法令順守や健全な企業風土の醸成が疎かになってしまったことが原因であると認識しております。

当社において二度とこのような不正を繰り返さないため、「3つの改革」の取り組みを経営層の率先垂範の下、全社一丸で進めてまいります。

まず「HINOウェイ」を全ての判断・行動の礎とするため、経営層と従業員の対話会などの双方向コミュニケーションを通じて「HINOウェイ」に込めた想いを共有、「HINOウェイ」を軸にした会社方針、人事制度改革により全従業員への浸透を図ってまいります。

また、「人財尊重」を中心に据えた組織風土改革として、キャリアデザインと連動したローテーション施策の運用強化など、従業員の主体性と能力を引き出す人づくりや、みんなでお客様に向き合い協力し合う文化を築いてまいります。ガバナンスについては、「3線体制」による内部統制機能の強化、外部機関による実効性評価を踏まえた内部監査機能の強化に取り組んでまいります。

そして、新しい「日野のクルマづくり」として、あるべきプロセスを正しく運用するため、外部監査を伴う品質マネジメントシステムを導入するなど構造改革を進めてまいります。

新たな日野自動車に生まれ変わるべく、全ての企業活動の源である「人の成長」にフォーカスし「会社の成長」はその結果であると考え、経営基盤を立て直してまいります。

<お客様・社会への価値提供>

当社の目指す価値提供として、お客様が商用車に求める基本要望に立ち返り、お客様車両の稼働を止めないトータルサポートと、安全で壊れないクルマをご提供するための商品QDR（品質・耐久性・信頼性）を磨き上げ、「トータルサポート品質」と「商品品質」を掛け合わせた日野の「総合品質」でお客様のビジネスを徹底サポートしてまいります。

今後は量の拡大よりも質の向上を重視し、共通化や統合によるお客様満足を最大化する適切な商品ラインナップへの見直しなど、なお一層お客様に寄り添い、より長くより深くつながることを目指してまいります。

またその先には持続可能な社会への貢献として、カーボンニュートラル実現などの環境課題や深刻化する人流・物流課題の解決にも取り組んでまいります。環境課題では、お客様ごとの走行距離・積載量などに応じた多様な選択肢がある中で、電動車においてはお客様ごとの用途における使いやすさを考慮した電動車ならではの車両レイアウトを追求、充電マネジメントやインフラ導入支援などの普及促進に取り組んでまいります。また人流・物流の社会課題においては、車両の提供にとどまらず、物流業界全体の効率化などお客様・社会の課題解決を通じ社会に貢献してまいります。

当社グループは、「人財尊重」の組織風土づくりとコンプライアンス・ファーストによる「正しい仕事」を徹底的に追求し続ける経営基盤の下、お客様や社会からの信頼を一日も早く回復し、日野の「総合品質」による価値提供を通じ、世界中のお客様と社会から必要とされる企業となるべく、不断の努力を続けてまいります。

2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】

(1) 全般

当社グループの主力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・人流の課題に真摯に向き合い共に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「HINOウェイ」のなかで、「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。

①ガバナンス

当社グループでは、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、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おります。

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おります。

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。

②戦略

当社グループでは、経営ビジョン「日野の目指す姿」において、人の成長を優先した経営基盤を土台とし、トータルサポートと商品の総合品質でお客様ビジネスを徹底サポートすることを通じて、サステナブルな社会の実現に貢献することを表明しています。

具体的なサステナビリティ課題とそれらに対する取組については、後述の「気候変動への対応（TCFD提言への取組）」「人的資本」にて記載しています。今後、「日野の目指す姿」を実現するためのその他の具体的な取組を検討してまいります。

③リスク管理

当社は全社レベルのリスク管理体制として、リスクマネジメント委員会を設置し、サステナビリティに関するリスクを含む様々な経営リスクの洗い出し・評価・選別・管理を行っています。同委員会では全社共通の指標にてリスクアセスメントを定期的実施しています。

④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。人的資本を含むその他の「日野の目指す姿」の実現に向けた指標と目標は、具体的な取組みとあわせて検討してまいります。

(2) 気候変動への対応（TCFD提言への取組）

当社は、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まいります。

①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、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おります。また「日野環境委員会」の内容・結果は、取締役会、経営会議等に報告しています。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。

②戦略

当社は、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。

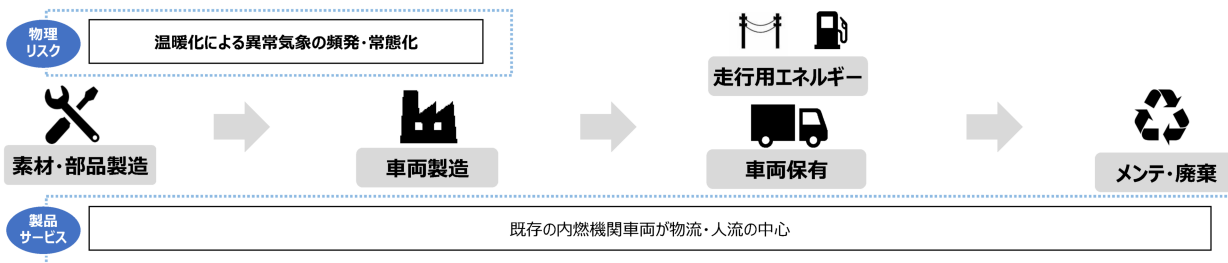
（注1）4℃シナリオ：産業革命前と比べて4℃前後上昇するシナリオ

（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

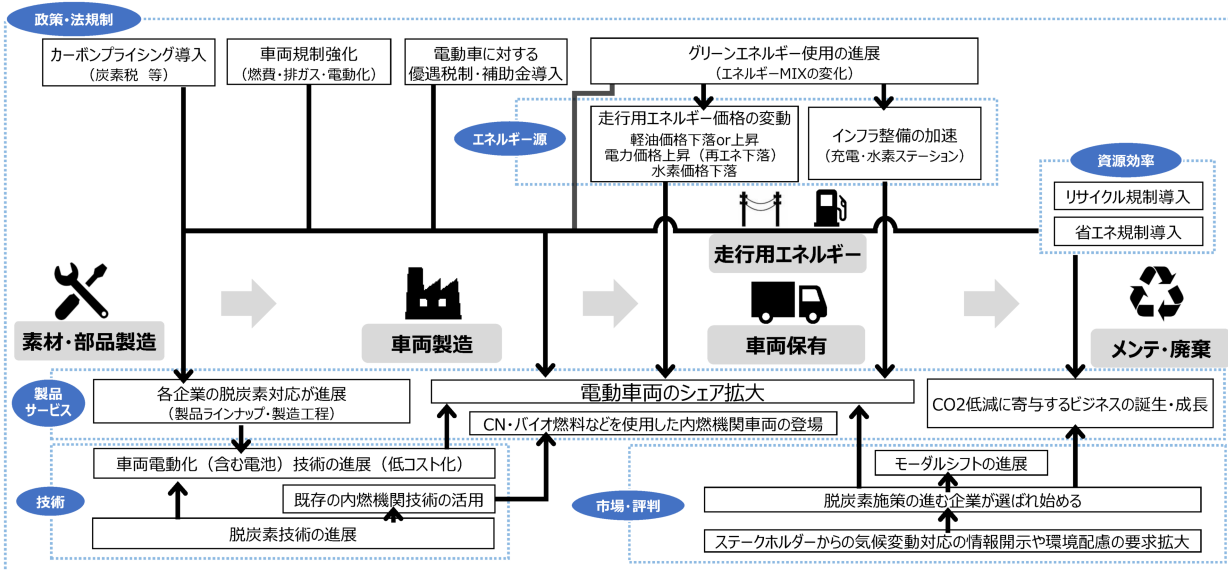
その結果、「4℃シナリオ」では異常気象が常態化し、干ばつや洪水など当社の事業活動に影響を及ぼす物理リスクが増大すると想定しております。

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とおりです。

(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	<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害・渾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 	—	<ul style="list-style-type: none"> 異常気象を想定した更なるBCP強化（事業所間連携強化、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 ・市場の電動化低ニーズによる投資回収遅れ	・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) ・ 部品コスト の増加(炭素税の仕入価格への転嫁)	・ CO2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 ・CO2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
		・ グリーンエネルギー 使用コストの増加		・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
	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 ・ 環境対応車の開発遅れ による販売減少	・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	・ 異業種からの市場参入 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-LINX、Next Logistics Japan)	・ 新規ビジネス の事業化	中 中期

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まいります。

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ます。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んでまいります。

③リスク管理

当社は全社レベルのリスク管理体制として、リスクマネジメント委員会(年2回開催)を設置し、環境を含むリスクの洗い出し・評価・選別・管理を行っています。同委員会では全社共通の指標にてリスクアセスメントを定期的に実施しています。

その中で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。

④指標と目標

当社の環境活動は、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CO₂ゼロチャレンジ	13年比 ▲25%	13年比 ▲12%
 新車CO₂ゼロチャレンジ	13年比 ▲40%	13年比 ▲15%
 工場CO₂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

現在当社では、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ました二度と不正を起ささないための「3つの改革」を全社にて推進中ですが、当社の主力商品である大型トラック、中型トラックの一部は継続して型式認定取消中であり、中長期における事業見通しも予測が難しく、非常に不透明であることから、事業戦略と連動した人材戦略の策定と、当社の事業環境に見合った投下人的資本の評価に時間を要するものと考えております。従いまして、これらを議論中の段階であることから、人的資本に関する具体的な指標と目標については定めることを見送ります。なお、今後、CHROを中心に経営目線と具体的な人的資本の課題を深掘りし、その議論と戦略策定を通じて企業価値向上を目指し、2023年度内を目処に人材戦略、具体的な指標と目標を策定予定です。

1. HINOウェイについて

現在、当社は、2022年4月に策定した『HINOウェイ』（HINO基本理念、HINOサステナビリティ方針、HINO行動規範）の全社浸透を進めております。

「HINO基本理念」は判断・行動の礎、「HINOサステナビリティ方針」は持続可能な社会の実現に向けた会社の宣言、「HINO行動規範」は一人ひとりの具体的な行動の基準です。

私たちは、HINOウェイのもと同じ思いで結ばれ、一人ひとりが強い思いをもって、ありたい姿に向けて取り組んでいきます。

当社は、お客様や社会になくてはならない会社、いつまでも選んでいただける会社に生まれ変わります。そしてお客様や社会への貢献をとおして、私たち自身も働きがいを実感し、成長し、社員からも選ばれる会社でありたいと考えています。

2. 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、社員ひとりひとりの成長を支援します。

3. 社内環境整備方針（経営戦略と人材戦略を連動させるための取組）

①CHROの配置

当社は、2023年2月に執行体制を見直すと共に、経営視点で人事戦略の策定を行うCHROを設置いたしました。現在、一連の不正事案を受けて、企業文化や職場風土に加え人事制度の改革に着手しておりますが、CHROが当社事業戦略と連動した人事戦略策定を一層牽引し、取締役会と密に連携しながら人材への投資を効果的に進めてまいります。

また、当社CHROは現取締役社長が兼任しており、社外役員を含めた取締役や監査役と密に議論を実施しております。

②人事部門のケイパビリティ向上

2023年2月に、タイムリーな課題推進と専門能力の習得に加え、組織的な能力向上と確実なアウトプットを狙いとし、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。今後は、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いきます。

③サクセッションプラン

当社では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）登用を行っております。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おります。また、従来は取締役や専務役員の選任が中心議論であった役員人事案検討会議（任意の指名委員会）は、Chief Officerの選任についても関与をいたします。

④指名委員会委員長を社外取締役に任命

2023年7月以降の役員人事案検討会議（任意の指名委員会）の議長は、独立社外取締役が務めることといたします。これにより、社外取締役の発言力を高め、経営の資質を持った取締役および経営人材の輩出に努めてまいります。

⑤経営理念やビジョンの定義と社員への浸透

当社では、2022年4月に当社グループ全員が同じ思いで結ばれ、チーム日野一丸となって取り組んでいくために、これまでの「基本理念体系」を改定・再編して、あらたにHINO基本理念、HINOサステナビリティ方針、HINO行動規範の3点を策定し、「HINOウェイ」と命名しました。これらは、お客様や社会に貢献するという当社の原点に立ち返り、一人ひとりが大切にすべき価値観とあるべき姿をまとめたものです。

社員への浸透のための取組みとして、2022年6月以降、下記を実施しております。

- ・理念改定プロジェクトメンバーから、込めた思いとともに新たな理念の説明会
- ・HINO ウェイを自分事化するため、職層別・部署別・職層間の対話会や研修を実施
- ・新たな理念に触れ考える機会を増やすため、冊子と携帯カードを全役員・従業員に配布、イントラネットを通じた発信、ポスター、壁掛けでの掲示等を実施

お客様や社会に貢献するという当社の原点に立ち返り、今後も、一人ひとりが大切にすべき価値観の浸透活動を定期的に進めます。

⑥経営陣との対話

当社では、会社の使命に立ち返り、社会的責任を果たす会社に生まれ変わるため、社員一人ひとりが大切にすべき価値観とあるべき姿として策定したHINOウェイのもと、『3つの改革』を（2022年10月7日公表）進めております。

取り組みのひとつである「人材尊重を中心に据えた組織風土改革」においては、経営層が積極的にその活動を牽引し、定期的に社員との直接対話を行いながら、企業理念の浸透や経営状況の理解活動に努めております。社員の意見や困り事に耳を傾け、双方向コミュニケーションを実施することで情報のオープン化と企業理念の浸透、風土改革を進めてまいります。

⑦人材育成制度と福利厚生制度

『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』を育成するために必要な力を身につけられる環境を整えています。階層別研修や昇格者研修に加え、若年層を対象とした海外トレーニー制度や自己のキャリアを自ら考えるキャリアデザイン面談制度など、一人ひとりの成長を支援する制度の充実化を図っております。また、在宅勤務制度、副業許可制度、育児休職・育児短時間勤務制度、介護休職制度の導入など、社員が安心して働ける環境・福利厚生制度の整備に努めております。

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（2023年6月27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) 感染症等の流行

国内・海外において大規模な感染症等の流行があった場合には、当社グループの生産・販売活動に制約を受けるリスクがあり、それが長期化した場合には当社グループの業績に大きな影響を与える可能性があります。また、感染症の流行を主因として波及的に後述の(2)～(6)のリスクが顕在化する場合があります。

(2) 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。

(3) 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。

(4) 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。

(5) 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。

(6) 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。

(7) 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7.8%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。

(8) 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。

(9) 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。

(10) 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。

(11) 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す。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ております。当該調査及び訴訟は、引き続き継続中です（なお、当社は2020年エンジンモデル以降米国向けに自社製エンジン搭載車は販売しておりません。）。また、オーストラリアにおいても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す。今後も米国、オーストラリア、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。さらに、米国以外の欧州法規等の対象エンジンについても認証手続の総点検を継続中です。これらに関連して当社に生じる金銭的負担について、現時点で合理的に見積もることは困難ですが、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。

(12) 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、2023年5月30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社で、当社と三菱ふそうとの経営統合（以下「本経営統合」という。）に関する法的拘束力のない基本合意書（以下「本基本合意書」という。）を締結し、今後、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社において、本経営統合を実現するための取引の諸条件に関する法的拘束力のある契約（以下「最終契約」という。）を締結する予定です。本経営統合の詳細については、「第2 事業の状況 5. 経営上の重要な契約等 (8) 三菱ふそうトラック・バス株式会社との経営統合に係る基本合意書の締結」をご参照ください。上記 (11) のエンジン認証不正に関連して当社に生じる金銭的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、①本経営統合に関する最終契約の締結に至らないおそれ、②最終契約の締結に至った場合であっても、統合比率の決定内容又は調整の結果、当社株主の株式保有割合に著しい希薄化が生じるおそれ、③最終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、及び④本経営統合の最終契約の規定に基づき、ダイムラートラック及び一定の条件に同意する三菱ふそうのその他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。

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。

① 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、各国の新型コロナウイルス感染の収束傾向、行動規制の緩和等に伴い、国・地域により差はあるものの総じて回復基調で推移した一方、部品供給問題や物流の逼迫により、製造業で生産活動が停滞するなどの影響がありました。

当連結会計年度の国内のトラック市場につきましては、世界的な半導体不足ならびに新型コロナウイルス影響等に起因する部品供給不足による生産影響および当社の認証不正問題の影響により、大中型トラックおよび小型トラックの総需要は減少となりました。また、国内のバス市場につきましても、主として新型コロナウイルス影響の長期化に伴う観光需要の落ち込みにより総需要は減少となりました。以上により、国内トラック・バスの総需要合計では131.0千台と前期に比べ24.8千台（15.9%）の減少となりました。国内連結売上台数につきましては、認証不正問題に起因する出荷停止影響により大中型トラックの販売が減少する中、小型トラックにおいて堅実な販売を続けたものの、トラック・バス合計で38.0千台と、前期に比べ19.8千台（34.2%）の減少に留まりました。

海外のトラック・バス市場につきましては、アセアンを中心として回復基調にあり、海外連結売上台数はトラック・バスの合計で113.9千台と前期に比べ13.5千台（13.4%）増加いたしました。

以上により、日野ブランド事業のトラック・バスの総売上台数は151.9千台と前期に比べ6.3千台（4.0%）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、SUVおよび小型トラックともに台数が減少し、総売上台数は127.9千台と前期に比べ13.8千台（9.8%）減少いたしました。

このような経営環境の中、当社は、外部変化の影響を受けにくい企業体質を構築するため、既存事業の競争力強化ならびにカーボンニュートラル実現をはじめとする社会課題の解決に向けた取り組みを継続しています。昨年6月に小型BEVトラック「日野デュトロZ（ズィー）EV」を発売、物流現場における使い勝手をユーザー目線で追求した車両はお客様から高い評価をいただいています。

電動車導入・運用における課題解決に向け、子会社のCUBE-LINXによる電動車の運行管理およびエネルギー利用の最適化のためのソリューション提供もスタートしました。本年4月には、車線維持をアシストするレーンキーピングアシストを当社のトラックで初めて搭載した「A09Cエンジン」搭載の大型トラック「日野プロフィア」を発売するなど、お客様のニーズにお応えする商品・サービスを提供してまいりました。

お客様車両の稼働を支えるトータルサポートに関しては、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ていくための体制を整備しています。

世界的に動きが加速しているカーボンニュートラルの実現に向けては、2030年までの中間マイルストーン「日野環境マイルストーン2030」のもと、素材から製品の廃棄までのライフサイクル全体の視点で実用的かつ持続可能な方策を追求しております。

本年3月、米国では2024年市場導入予定の中型BEVトラックと小型BEVトラックを発表し、タイでは開発中の燃料電池大型トラックを現地の方々に試乗いただきました。また、同4月に公表されたトヨタ自動車株式会社、CJPT（Commercial Japan Partnership Technologies）とタイ現地の各企業による「カーボンニュートラル実現に向けた協業プロジェクト」に、当社も参画させていただくことになりました。日本においても、お客様と共同で燃料電池大型トラックの実証を行い、実用化に向けて着実に歩みを進めております。

引き続き、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上に向け、取り組んでまいります。

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。

i) 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1,033億85百万円増加し、1兆3,617億35百万円となりました。これは、現預金が158億96百万円、及び棚卸資産が523億67百万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1,859億84百万円増加し、9,283億26百万円となりました。これは、有利子負債が1,292億4百万円、及び認証関連損失引当金が701億8百万円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825億98百万円減少し、4,334億9百万円となりました。これは、退職給付に係る調整累計額が150億17百万円増加した一方で、親会社株主に帰属する当期純損失を1,176億64百万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貸付金が380億93百万円増加したことに加え、当連結会計年度末の貸倒引当金が306億22百万円増加したこと等により、セグメント資産は9,917億4百万円と前連結会計年度末に比べ、497億46百万円増加しました。

(アジア)

当連結会計年度末の棚卸資産が258億34百万円増加したこと等により、当セグメント資産は3,326億9百万円と前連結会計年度末に比べ、398億42百万円増加しました。

(その他)

当連結会計年度末の現預金が187億81百万円増加したことに加え、当連結会計年度末の棚卸資産が127億67百万円増加したこと等により、セグメント資産は1,835億50百万円と前連結会計年度末に比べ、281億85百万円増加しました。

ii) 経営成績

(売上高)

当連結会計年度の連結売上高は1兆5,073億36百万円となりました。

国内トラック市場につきましては、部品供給不足および当社の認証不正問題に起因する出荷停止の影響に伴う売上台数の減少により、売上高は2,243億28百万円となりました。

海外トラック・バスにつきましては、アセアンを中心に回復基調にあり、売上台数が増加し、売上高は6,020億76百万円となりました。

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減少し、売上高は955億5百万円となりました。

その他の部門の売上高につきましては、米国、タイにおけるトヨタブランド車向けユニット事業の売上高が増加したこと等により、5,854億24百万円となりました。

(営業利益)

為替環境の好転はあったものの、国内売上台数の減少に伴う車種構成差の悪化、材料市況の高騰等により、連結営業利益は174億6百万円と前期に比べ164億4百万円の減益(△48.5%)となりました。尚、売上原価の売上高に対する比率は84.1%(前期は82.8%)、販売費及び一般管理費の売上高に対する比率は14.7%(前期は14.9%)となりました。

(経常利益)

当連結会計年度は、経常利益は157億87百万円と前期に比べ221億99百万円の減益(△58.4%)となりました。

(税金等調整前当期純損失)

当連結会計年度は、経常利益が221億99百万円の減益になったことに加え、国内認証関連損失として特別損失907億90百万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895億24百万円と前期と比べ580億40百万円の減益となりました。

(親会社株主に帰属する当期純損失)

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、186億19百万円と前期に比べ282億33百万円の減少となりました。

また、非支配株主に帰属する当期純利益は、95億20百万円と前期に比べ31億25百万円増加しました。

以上により、親会社株主に帰属する当期純損失は1,176億64百万円と前期に比べ329億32百万円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、エンジン認証に関する当社の不正行為に起因する出荷停止の影響の継続で売上台数が減少したことにより、減収となりました。海外向けについては、インドネシア・北米向けを中心として売上台数が増加したこと等により、増収となりました。また、トヨタ向けについてはブラドや小型トラック等の台数減により減収となりました。

以上により、売上高は1兆229億4百万円と前年同期に比べ1,050億82百万円（△9.3%）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25億29百万円と前年同期に比べ172億48百万円の減益（△87.2%）となりました。

(アジア)

主にインドネシア・マレーシア等の売上台数が増加したこと等により、売上高は5,369億87百万円と前年同期に比べ1,375億39百万円（34.4%）の増収となりました。セグメント利益（営業利益）は、421億13百万円と前年同期に比べ192億13百万円の増益（83.9%）となりました。

(その他)

北米・中南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2,601億91百万円と前年同期に比べ839億49百万円（47.6%）の増収となりました。セグメント損失（営業損失）は、175億92百万円と前年同期に比べ108億23百万円の減益（前年同期は67億69百万円のセグメント損失）となりました。

iii) 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 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	前年同期比 (%)
日本	トラック・バス (台)	109,388	△9.6
	トヨタ向け車両 (台)	127,529	△9.8
アジア	トラック・バス (台)	42,121	+33.2
	トヨタ向け車両 (台)	325	+9.8
報告セグメント計	トラック・バス (台)	151,509	△0.8
	トヨタ向け車両 (台)	127,854	△9.8
その他	トラック・バス (台)	5,878	+86.7
	トヨタ向け車両 (台)	-	-
合計	トラック・バス (台)	157,387	+1.0
	トヨタ向け車両 (台)	127,854	△9.8

(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 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	前年同期比 (%)
日本 (百万円)	1,022,904	△9.3
アジア (百万円)	536,987	+34.4
報告セグメント計 (百万円)	1,559,891	+2.1
その他 (百万円)	260,191	+47.6
調整額 (百万円)	△312,747	+28.2
合計 (百万円)	1,507,336	+3.3

(注) 2. 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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)		当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023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)	121,126	8.3	116,858	7.8

(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

①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、棚卸資産の増加等による資金の減少があった一方、短期借入金の純増加額等による資金の増加により、前期末に比べ130億20百万円増加（前期は80億11百万円増加）し、756億83百万円となりました。

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資金の減少は407億99百万円（前期は1,067億11百万円の増加）となりました。これは認証関連損失引当金が701億8百万円増加（前期は299億70百万円）した一方で、税金等調整前当期純損失を895億24百万円計上（前期は314億84百万円）したこと、棚卸資産が458億36百万円増加（前期は168億61百万円）し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602億57百万円（前期は621億81百万円の減少）となりました。これは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583億34百万円（前期は494億32百万円）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1,142億8百万円（前期は391億47百万円の減少）となりました。これは、短期借入金の純増加額が959億32百万円（前期は227億78百万円の減少）、長期借入による収入が271億50百万円（前期は45億96百万円）あったこと等によります。

②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。

③契約債務

2023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。

契約債務	年度別要支払額（百万円）				
	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	247,798	247,798	-	-	-
1年内返済予定の長期借入金	5,376	5,376	-	-	-
長期借入金	31,397	-	27,087	4,300	8
1年内償還社債	1,470	1,470	-	-	-
社債	4,410	-	4,410	-	-

④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。

また、当連結会計年度末において、株式会社三菱UFJ銀行との間で合計200,000百万円のコミットメントライン契約を締結しております（借入実行残高11,800百万円、借入未実行残高188,200百万円）。

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。

① 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。

② 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。

③ 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。

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。

④ 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。認証問題を起因とする税制優遇追加納付費用40,278百万円及び顧客への燃費補償費用59,800百万円が含まれております。

引当金の見積り時において想定していなかった認証関連の損失の発生した場合、税制優遇追加納付費用及び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【経営上の重要な契約等】

(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「ランドクルーザープラド」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) 中国の上海日野エンジン有限会社の合弁契約書

当社は、今後、トラック・バスの大市場と見込まれる中国で、エンジンの現地生産及び販売を行うことを目的とし、中国のエンジン製造会社である上海柴油机股份有限公司との折半出資で合弁会社を設立する合弁契約を2003年8月6日に調印いたしました。これにより、2003年10月8日に合弁会社を設立いたしました。2007年9月、上海柴油机股份有限公司の出資持分の全部を上海電気（集団）総会社に譲渡したため、当社は上海電気（集団）総会社と修正合弁契約を締結いたしました。2010年4月、上海電気（集団）総会社が、出資持分の一部を広州汽車集团股份有限公司に譲渡したため、当社は上海電気（集団）総会社及び広州汽車集团股份有限公司と修正合弁契約を締結いたしました。2019年6月、上海電気（集団）総会社が、出資持分の全部を当社に譲渡したため、当社は広州汽車集团股份有限公司と修正合弁契約を締結いたしました。

(4) 中国の広汽日野自動車有限会社の合弁契約書

当社は、中国において、商用車、シャシ及びエンジン等部品の開発・設計・生産・販売・アフターサービスを行うことを目的とし、中国での自動車製造・販売等を主要事業とする広州汽車集团股份有限公司と折半出資で合弁会社を設立する合弁契約を2007年8月10日に調印し、2007年11月28日に広汽日野自動車有限会社を設立いたしました。

(5) Volkswagen Truck & Bus GmbH（現：TRATON SE）との戦略的協力関係構築の枠組みに関する合意書の解消

当社は、Volkswagen Truck & Bus GmbHとの長期視点、対等かつ互恵的な戦略的協力関係の構築に向けた合意書に2018年4月11日調印いたしましたが、両社それぞれが現在抱える経営課題への対応を優先させるべく、2023年4月26日に両社で合意書の解消について合意いたしました。

(6) いすゞ自動車株式会社との北米向け車両OEM受給に関する合意

当社は、北米市場へのクラス4-5モデルの早期供給再開のため、いすゞ自動車株式会社からの北米市場向けディーゼルトラック「Nシリーズ」のOEM受給を決定し、これに伴い、当社の連結子会社である日野モーターセールス U.S.A. 株式会社が、いすゞ自動車株式会社の連結子会社であるいすゞノースアメリカコーポレーションと車両供給に関する契約を2021年7月29日に締結しました。

(7) 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。

・コミットメントライン契約の概要

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

(8)三菱ふそうトラック・バス株式会社との経営統合に係る基本合意書の締結

当社は、グローバルでのCASE 技術開発・商用車事業の強化を通じたカーボンニュートラルの実現、豊かなモビリティ社会の創造に向けて協業するため、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。）との経営統合（以下「本経営統合」という。）について合意し、当社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、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（以下「ダイムラートラック」という。）の4社で、基本合意書（以下「本基本合意書」という。）を2023年5月30日に締結しました。なお、本基本合意書は本経営統合に関する法的拘束力のない合意であり、今後、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社において、本経営統合を実現するための取引の諸条件に関する法的拘束力のある契約（以下「最終契約」という。）を締結する予定です。

① 本経営統合の目的

本経営統合により、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックは、グローバルでのCASE技術開発・商用車事業の強化を通じたカーボンニュートラルの実現、豊かなモビリティ社会の創造に向けて、以下の協業を行ってまいります。

- 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、生産分野で協業。グローバルな競争力のある日本の商用車メーカーを構築
- ダイムラートラックとトヨタは、両社統合の持株会社（上場）の株式を同割合で保有。水素をはじめCASE技術開発で協業、統合会社の競争力強化を支える

② 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

本経営統合は、当社及び三菱ふそう（又はそれぞれの事業を営む会社）が統合会社（以下「本統合会社」という。）の完全子会社となる方法により実施する予定です。

また、トヨタ及びダイムラートラックの本統合会社の持分比率に関して、それぞれトヨタ及びダイムラートラックで別途合意する比率を保有し、その持分比率は同割合とする予定です。そのため、本経営統合の実施後、トヨタは当社の親会社でなくなる見込みです。なお、本統合会社の株式については東京証券取引所プライム市場及び名古屋証券取引所プレミアム市場に上場されることを想定しております。

本統合会社の事業範囲及び持分比率を含む経営統合の具体的な形態及びその方法については、競争法当局との協議も踏まえ、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社において今後も引き続き協議の上で、下記「(イ) 本経営統合に係る割当ての内容」に記載の原則に基づき、最終的に決定する予定です。

また、本経営統合の日程に関しては、2024年3月の最終契約締結、及び2024年12月末までの本経営統合の実施を目指して、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社において引き続き協議の上で決定する予定です。なお、かかる日程は、最終契約の交渉、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、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その他の理由により今後変更される可能性があります。

(イ) 本経営統合に係る割当ての内容

本経営統合の統合比率は、現時点では確定しておらず、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合意する予定です。

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（2022年6月23日付第110期有価証券報告書等をご参照ください。）、エンジン認証問題にかか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、本経営統合の統合比率算定のベースとなる当社の株式価値については、大要以下の方法により、算定することを予定しております。

より具体的には、当社及び三菱ふそうの株式価値は、今後実施される予定のデュー・ディリジェンスの結果や、当社及び三菱ふそうがそれぞれ起用する第三者算定機関による価値算定の結果等の諸要素を踏まえて当事者間で協議・合意された当社及び三菱ふそうの企業価値（当社については、エンジン認証問題に関する潜在債務の影響を織り込まずに合意された企業価値）を基準として、本経営統合の実施日前の一定時点（具体的には、本経営統合の承認に係る当社の株主総会開催日から遡った直前四半期末日を想定しており、以下「本基準日」という。）において、純有利子負債及び運転資本等による調整を行い、最終的に確定する予定です。なお、今後の各種手続の進捗にもよるものの、当社のエンジン認証問題にかかる潜在債務の相当部分については、本基準日時点において合理的な見積に基づく引当てを行うことができる可能性があり、本基準日までに引き当てられた金額（以下「本引当金」という。）は、本基準日における純有利子負債の調整等による当社の株式価値算定に際して、当社の企業価値から控除されることとなります。

(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

本基準日以降に、本引当金に含まれ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、当社又は三菱ふそうの株主が損害を被った場合、本統合会社及び当社は、当該株主が一定の条件に関し同意することを条件として、三菱ふそうの株主に対して、その損害につき一定の金銭補償義務を負う旨を最終契約に規定することを予定しています。

(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 (12)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。

③ 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 (2022年12月31日現在)

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]

- (1) 物流現場における使い勝手とカーボンフリーを高次元で両立する超低床・前輪駆動小型BEVトラック「日野デュトロZ（ズイー）EV」を2022年6月28日に発売しました。

お客様の声を反映し現場での使い勝手を追求した日野デュトロZEVは、新開発のBEV専用シャシにより実現した超低床構造で、荷役作業性や乗降性に優れ、ドライバーの負担軽減に貢献します。普通免許で運転可能なコンパクトな車体ながら必要な荷室・荷台空間を確保し、主に市街地での宅配に最適なつくりとなっています。荷室に直接移動可能なウォークスルーバン型と、用途に応じた荷台を架装できるキャブシャシ型を設定しており、お客様のビジネス形態に合わせた架装をお選びいただけます。

フルメンテナンスリースでの提供により、電動車導入時や月々のお支払いが明瞭であるほか、メンテナンスの行き届いた電動車の安定稼働によってお客様のビジネスに貢献します。

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が今秋に提供開始予定のソリューションをご利用いただけます。

日野は電動商用車の普及促進に向けて、お客様の役に立つ持続可能な方策を追求すべく、商用事業でのCASE技術の普及に向けたプロジェクトを進めているCJPT（Commercial Japan Partnership Technologies）との連携も含め取り組んでまいります。

■車両の特長

- ・「物流のラストワンマイル」の現場での使い勝手を追求
 - 超低床構造：荷役作業性・乗降性を大幅に向上、ドライバーの負担軽減。必要な荷室容量を確保
 - 普通免許で運転可能&BEVならではのイーゼードライブで、ドライバー人材確保に貢献
 - 市街地走行に必要な先進安全技術を装備
 - ゼロエミッションと高い静粛性で、周辺環境にも配慮
- ・新開発のBEV専用シャシ

今回開発したBEVトラックは、ラストワンマイルに最適化した新開発BEVシャシを採用。従来のエンジンとトランスミッションの代わりにコンパクトなモーターをキャブ下に搭載し、前輪を駆動します。バッテリーを荷台床下のフレームの内側に搭載し、それ以外の電動ユニットはほとんどキャブ下に収め、従来の後輪駆動車では実現困難だった超低床を実現させました。

- (2) いすゞ自動車株式会社（以下、いすゞ）、株式会社デンソー（以下、デンソー）、トヨタ自動車株式会社（以下、トヨタ）、日野自動車株式会社（以下、日野）、Commercial Japan Partnership Technologies株式会社（以下、CJPT）の5社は、カーボンニュートラルの実現に向けた選択肢の一つとして、さらなる内燃機関の活用を目指し、大型商用車向け水素エンジンの企画・基礎研究を開始しました。

カーボンニュートラルへの道のりにおいて、各国のエネルギー事情の違いやお客様の使い道の多様化により、お客様がお求めになる車両のパワートレインは、HEVやBEV、FCEVなど様々であり、水素エンジンもその選択肢の一つです。水素を「つくる」「はこぶ」「つかう」仲間が広がるなど、水素社会実現に向けた取り組みがさらに加速しています。

また、人々の生活を支える重要なインフラである「大型商用車による運送・物流」領域におけるCO2削減も、カーボンニュートラル社会実現に向けて、志を同じくする仲間とともに取り組むべき社会課題の一つです。今回、いすゞ、デンソー、トヨタ、日野、CJPTの5社は、水素エンジンがこの課題へのソリューションの一つであると考え、これまで各社が積み重ねてきた技術やノウハウを活用し、大型商用車における水素エンジンの可能性を検討しています。

今後も5社は、カーボンニュートラルの実現に向けた選択肢を広げることで、より良い社会づくりに貢献していきます。

- (3) いすゞ自動車株式会社（以下、いすゞ）、トヨタ自動車株式会社（以下、トヨタ）、日野自動車株式会社（以下、日野）、Commercial Japan Partnership Technologies株式会社（以下、CJPT）の4社は、カーボンニュートラルの実現に向け、お客様の使い方に応じ選択肢を広げるとともに水素の需要拡大による水素社会実現への貢献が期待できる量販燃料電池（FC）小型トラックの企画・開発を共同で行い、市場導入を進め普及に向けた取り組みを加速しています。

カーボンニュートラルへの道において、お客様がお求めになる車両のパワートレインは、各国・地域のエネルギー事情やお客様の使われ方により、HEVやBEV、FCEVなど様々な選択肢があります。

小型トラックにおいては、市民の生活を支えるスーパーマーケットやコンビニエンスストアでの物流などで使われることが多く、冷蔵・冷凍機能を備えた上、1日複数回の配送業務を行うため、長時間使用・長距離走行が求められる一方、短い時間での燃料供給などの条件も満たす必要があります。

このような使用環境においては、走行時のCO2排出がゼロで、エネルギー密度の高い水素を燃料とするFC技術の活用が有効であると考えています。

今回共同で取り組む量販FC小型トラックは、CJPTが企画を行い、いすゞ・日野が長年積み重ねてきたトラックの技術とトヨタが持つFC技術を組み合わせた4社の知見・技術を結集して、小型トラックに求められる性能や条件を満たす商品を追求して開発を進めています。2023年1月以降に市場導入し、福島県と東京都における社会実装プロジェクトにおいて、パートナーの皆様にも実際の物流現場で使用いただきます。

こうして、お客様のご要望に高いレベルでお応えしながら、FC小型トラックと水素の普及に向けて、サステナブル（継続的）でプラクティカル（実用的）な取り組みを推進しています。

- (4) 大型路線バス「日野ブルーリボン」・中型路線バス「日野レインボー」を一部改良し、2023年1月31日に発売しました。

今回の改良では、自動検知式ドライバー異常時対応システム※、オートヘッドランプ、バックカメラ・モニターを搭載し、安全運転をサポートします。また、換気扇の吸気性能を高めるとともに排気用のエアアウトレットグリルを追加することで、換気能力向上に貢献します。これらはすべて標準装備となります。

※ドライバー異常時対応システム（EDSS：Emergency Driving Stop System）

ドライバーモニターⅡや車線逸脱警報によりドライバーの運転姿勢や車両の挙動をモニターし、体調急変などによるドライバーの異常な状態を自動検知して徐々に減速し車両を停止させます。

- (5) 小型バス「日野リエッセⅡ」を一部改良し、2023年3月15日発売しました。

今回の改良では、ドライバー異常時対応システム※、オートマチックハイビームを全車に標準装備し、安全運転をサポートします。エンジンはトヨタ自動車株式会社開発のIGD-FTVディーゼルエンジンを搭載し、新しく導入される燃費試験方法であるJH25モードでの燃費表示に対応しています。

※ドライバー異常時対応システム（EDSS：Emergency Driving Stop System）

車両走行中、乗務員に異常が発生した際、乗務員がドライバー席スイッチを押すか、または乗客が車内に設置された客席スイッチを押すことで、車両が制動を開始し、徐々に速度を落とし停止させます。

- (6) 日野自動車と、日野のグループ会社であるMOBILOTS株式会社（本社：東京都新宿区、以下 MOBILOTS）は、日野のコネクティッド技術を活用した予防整備とMOBILOTSのメンテナンス契約を組み合わせた、「HINO CONNECT - Maintenance Support」を2023年4月1日より提供開始しました。本商品は、2020年10月よりトライアルを開始したICT予防整備モニタリングサービスをMOBILOTSのメンテナンスサービスとして正式に商品化したものです。

本商品では、車両の稼働最大化に貢献するために、走行距離や経過年月等を目安に実施する従来の整備に加え、各車両のコネクティッドデータから対象部品の将来の不調に繋がる予兆を検知して、車両ごとに最適な予防整備を実施します。現時点では、DPRフィルターやエンジン・トランスミッション関連の各種部品などが対象です。

車検や法定点検での入庫に合わせてこうした予防整備を実施することで、車両の稼働停止に繋がる突発的な不調を低減するとともに、トータルの整備時間を短縮します。

なお、「HINO CONNECT - Maintenance Support」では、メンテナンス契約プランの毎月定額料金からお客様の追加の費用負担なしで予防整備サービスをご提供します。

[最近の主な成果]

- (1) 日野自動車とLocationMind株式会社（本社：東京都千代田区、以下LocationMind）は車両位置情報等を活用した物流ソリューション提供を通じてお客様・社会の課題解決を加速するため、2022年6月30日、資本業務提携に関する契約を締結しました。この資本業務提携により、共同で物流ソリューションを開発します。

本提携により、LocationMindへの出資、および日野の持つ商用車・物流業界に関する豊富なノウハウ・知見とLocationMindのデータ分析技術・データ活用ノウハウを掛け合わせ、リアルタイムの位置情報を活用した運行管理などの物流ソリューションを開発・提供します。

日野はコネクティッドデータの提供、物流業界や商用車に関する知見をいかしたユースケースの発掘や物流ソリューションの販売支援、お客様の意見の吸い上げ等を行います。

LocationMindは位置情報などのコネクティッドデータの分析と見える化を行います。物流ソリューションの開発は、両社協力して進めていきます。

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、52,546百万円であります。

(アジア)

該当事項はありません。

(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68,989百万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45,617百万円の設備投資（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8,666百万円の設備投資（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14,706百万円の設備投資（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

2023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	11,176 <0>	3,406 <6>	166 (437) <->	8	3,803 <0>	19,161 <6>	4,661
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	12,993 <->	7,776 <0>	1,767 (751) <->	330	1,740 <0>	24,608 <0>	3,151
新田工場 (群馬県 太田市)	日本	エンジン、部品生 産設備	16,698 <0>	10,657 <->	4,905 (567) <->	-	797 <2>	33,058 <3>	2,286
古河工場 (茨城県 古河市)	日本	トラック、部品生 産設備	31,360 <->	5,664 <->	7,960 (849) <->	-	796 <->	45,781 <->	1,528

(2) 国内子会社

2023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	2,605	3,988	4,276 (173) <252>	0	217	11,088 <252>	667
㈱理研鍛造 (群馬県 前橋市、他)	日本	部品生産設備 (注) 3	908	1,728	199 (59)	-	497	3,334	292
㈱ソーシン (埼玉県 入間市、他)	日本	部品生産設備	2,499	4,011	2,116 (128)	0	213	8,840	866
㈱武部鉄工所 (神奈川県 厚木市)	日本	部品生産設備	1,922	1,362	241 (75)	-	1,137	4,664	455
㈱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	1,743	2,892	3,321 (141)	-	160	8,118	901
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	34,977	-	51,782 (608)	-	1	86,761	0

(3) 在外子会社

2023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 マニュファク チャリング タイ ランド㈱ (タイ・サム ト ブラカン、他)	アジア	トラック・バス・ 部品生産設備	7,357	5,643	10,029 (769)	-	726	23,757	1,995
日野モーター ス マニュファク 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	3,328	6,322	1,912 (294)	-	2,198	13,761	1,695
日野モーター ス マニュファク 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	11,413	3,950	1,473 (1,435)	-	2,294	19,132	1,306

- (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81千㎡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

提出会社

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	30,000	-	自己資金	2023年 4月	2024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】

①【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

②【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数 (株) (2023年3月31日)	提出日現在発行数(株) (2023年6月27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】

① 【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

② 【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

③ 【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】

2023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)	—	25	54	551	338	109	41,181	42,258	—
所有株式数(単元)	—	888,421	58,257	3,179,098	983,225	826	634,223	5,744,050	175,850
所有株式数の割合 (%)	—	15.5	1.0	55.3	17.1	0.0	11.0	100.0	—

(注) 自己株式425,091株は、「個人その他」に4,250単元及び「単元未満株式の状況」に91株含まれております。

(6) 【大株主の状況】

2023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)	東京都港区浜松町2-11-3	57,916	10.09
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	16,781	2.92
SSBTC CLIENT OMNIBUS ACCOUNT (常任代理人 香港上海銀行東京支店 カストディ業務部)	ONE LINCOLN STREET, BOSTON MA USA 02111 (東京都中央区日本橋3-11-1)	5,215	0.91
株式会社デンソー	愛知県刈谷市昭和町1-1	4,095	0.71
GOVERNMENT OF NORWAY (常任代理人 シティバンク、エヌ・エイ東京支店 ダイレクト・カストディ・クリアリング業務部)	BANKPLASSEN 2, 0107 OSLO 1 OSLO 0107 NO (東京都新宿区新宿6-27-30)	3,984	0.69
日清紡ホールディングス株式会社	東京都中央区日本橋人形町2-31-11	3,709	0.65
東京海上日動火災保険株式会社	東京都千代田区丸の内1-2-1	3,664	0.64
JP MORGAN CHASE BANK 385781 (常任代理人 株式会社みずほ銀行決裁営業部)	25 BANK STREET, CANARY WHARF, LONDON, E14 5JJP, UNITED KINGDOM (東京都港区港南2-15-1 品川インターシティA棟)	3,612	0.63
STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY 505234 (常任代理人 株式会社みずほ銀行決裁営業部)	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)	3,439	0.60
計	—	390,317	67.98

(7) 【議決権の状況】

① 【発行済株式】

2023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 425,000	—	—
	[相互保有株式] 普通株式 320,000	—	
完全議決権株式(その他)	普通株式 573,660,000	5,736,600	—
単元未満株式	普通株式 175,850	—	—
発行済株式総数	574,580,850	—	—
総株主の議決権	—	5,736,600	—

② 【自己株式等】

2023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	425,000	—	425,000	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
(株)ホリキリ	千葉県八千代市上高野1827-4	133,100	—	133,100	0.02
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	—	745,000	—	745,000	0.13

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	532	310,494
当期間における取得自己株式	-	-

(注) 当期間における取得自己株式には、2023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	425,091	-	425,091	-

(注) 当期間における保有自己株式数には、2023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、親会社株主に帰属する当期純損失を1,176億64百万円計上したため、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】

当社は、物流や交通を担うトラック・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」としてしております。お客様や社会に貢献するという日野の原点に立ち返り、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、公表しております。この「HINOウェイ」は、判断・行動の礎となる会社の憲法と呼ぶべき「HINO基本理念」、持続可能な社会の実現に向けた会社の宣言である「HINOサステナビリティ方針」、具体的な一人ひとりの行動の基準である「HINO行動規範」の3つで構成されております。

当社はこの「HINOウェイ」に基づき、会社の使命を果たすため、株主の皆様やお客様をはじめ、取引先、国際社会・地域社会、従業員等の各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目指し、コーポレート・ガバナンスの充実を図っております。

また、当社は金融商品取引所の規定する「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。

① 企業統治の体制

i) 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。

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）、近 健太

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、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、23年2月より本部・領域制の廃止ならびに部の大きくり化・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、当社の経営方針・施策の審議、並びに経営上必要な情報の報告等を行うため、社長、ガバナンス担当の役員、Cx0・機能長及び常勤の監査役等で構成する経営会議を設けております。

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、2022年度においては4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、毎年、代表取締役が選任し、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。なお、取締役及び監査役候補の指名にあたっては、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。

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。

ii) 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

当社は内部統制システムについての基本方針を、会社法に則り、「業務の適正確保体制の整備の基本方針」（提出日現在）として、取締役会において以下のとおり決議しております。

2022年3月4日公表のエンジン認証不正問題について、特別調査委員会の調査結果を踏まえ、問題への対応、再発防止策を22年度内部統制活動に追加し、体制を強化しましたが、不正を2度と起こさないことはもちろん、長期にわたって不正に気付かなかつたことを踏まえ、内部統制システムの基本方針も見直すこととし、業務の適正を確保するための体制整備に関する件について2023年4月取締役会にて、以下の通り、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」、「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、「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財の育成に不断の努力を払います。

1. 取締役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、取締役会およ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みます。

(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。

2. 取締役の職務の執行に係る情報の保存及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。

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、Cx0、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。

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、Cx0、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、Cx0、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。

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およ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。

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、定期的にもた随時、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) 監査役は職務の執行に必要となる費用については、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。

(b)業務の適正を確保するための体制の運用状況の概要

1. 内部統制システム全般

当社においては、取締役会における経営の監督、ならびに取締役会（1回／月）、経営会議（2回／月）その他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すること、および業務の適法性、妥当性、効率性について内部監査部が社内規程に基づき内部監査を実施することを内部統制システムの基本としております。また、2022年4月27日「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、「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ております。基本方針に基づく体制整備状況については、実際の運用状況に照らし評価のうえ、常勤の取締役による評価（1回／年）の実施を含め、継続的な改善を図っております。

なお、2022年3月4日公表のエンジン認証不正問題について、特別調査委員会の調査結果を踏まえ、問題への対応を含めた体制整備を行うとともに、内部統制の取り組み基本方針を改定し、「HINOウェイ」に基づく「正しい仕事」の実践のため業務プロセス体制の整備と運用を推進し、体制強化を図っております。

2. コンプライアンス及びリスクマネジメント

コンプライアンス推進体制強化を図るため、当社は社長を委員長とし全取締役・全監査役・外部専門家が出席するコンプライアンス委員会（4回／年度開催）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ています。コンプライアンス委員会で承認された計画に基づいて、チーフ・コンプライアンス・オフィサー(CCO)の要請に従い、領域長（2023年2月より新体制：各Chief Officer(CX0)、機能長）が各担当分野・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）を実施しております。CCO配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長に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いたしております。また、コンプライアンスに関する重要情報の早期把握のため、当社における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が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」を運用しております。また、法令に沿った取締役会議事録等の保管を行うとともに、社内規程に則り重要事項決裁書等を適切に保存し、閲覧できるよう管理しております。

リスクマネジメントについては、リスクの予防および発生時の損害の最小化を基本方針として、企業経営上の重要リスクを洗い出し、「リスクマネジメント委員会」で管理するほか、「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」および「輸出取引管理委員会」等の諸活動を通じて、きめ細かな統制活動、リスク管理の強化を図っております。

なお、2022年3月4日公表のエンジン認証不正問題について、特別調査委員会の調査結果を踏まえ、再発防止策の一環としての全社的なコンプライアンスおよびリスクマネジメントに関する取り組み強化を図っております。

3. 職務執行の効率性確保

中長期の経営方針および年度毎の会社方針等の重要事項は計画的に検討を重ね、迅速に経営会議において審議のうえ、取締役会において決定し、取締役会共有会において本部長、副本部長、統括役員、領域長および副領域長（2023年2月より新体制：専務役員、CX0、機能長）と共有することとしております。また、組織の各段階で方針を具体化する一貫した方針管理を行い、各領域（2023年2月より事業ユニット・機能）において機動的な意思決定が行われるよう権限規定、業務分掌等の社内規程を定めて職務執行の効率性を確保しております。当該事業年度においては取締役会を16回、経営会議を35回、取締役会・経営会議共有会を15回開催しております。

4. グループ管理体制

子会社の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、監査を行っており、重要な子会社には非常勤の取締役、監査役を派遣しております。また、行動指針や各種ガイドラインをグループ会社へ提示し、体制構築・運用をしている他、業務の適正確保体制の整備に向け、子会社と意見交換を行っております。

5. 監査役監査の実効性確保

常勤監査役には全ての取締役会および経営会議、その他の重要な会議への出席により、適時適切に情報を共有しております。また、担当部は内部監査状況および内部通報の運用状況を含む重要な業務の執行状況について定期的に監査役に報告を行う他、重要事項決裁書の監査役への回付を行っております。各事業所、子会社は監査役の往査時等に必要な報告を行っております。監査役職務を補助する独立したスタッフを配置する他、監査役職務の執行について生じる費用は円滑に支払われており、取締役と監査役、会計監査人と監査役が会合を持ち、意思疎通に努め、必要な情報交換を行うことで、当社の内部統制システムにおける監査の充実を図っております。

iii) 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。

iv) 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。

v) 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。

② 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。

③ 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

i) 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。

ii) 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。

iii) 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。

④ 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。

⑤ 取締役会の活動状況

当事業年度において、当社は取締役会を計16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	出席回数	備考
下 義生	3回中3回	第110回定時株主総会（2022年6月23日付）で退任
小木曾 聡	16回中16回	
皆川 誠	10回中10回	2022年10月7日付で辞任
久田 一郎	10回中10回	2022年10月7日付で辞任
中根 健人	10回中10回	2022年10月7日付で辞任
吉田 元一	16回中14回	
武藤 光一	16回中16回	
中島 正博	16回中16回	
近 健太	16回中16回	

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。

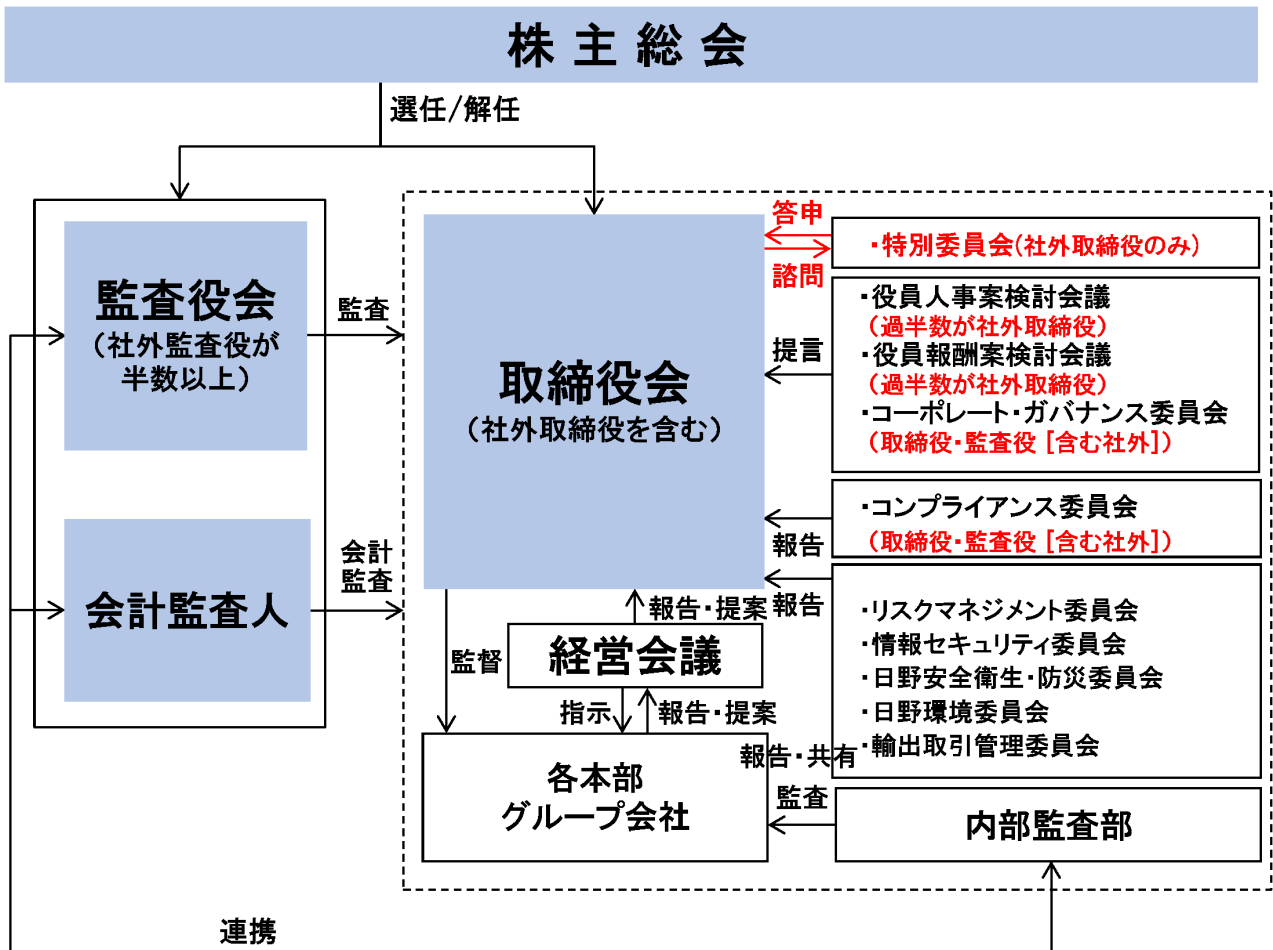
(i) 役員人事案検討会議の活動状況

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を図ることを目的とした、取締役会の諮問機関
構成	計4名（内、3名は独立社外取締役）
委員	代表取締役 小木曾 聡（委員長） 社外取締役 吉田 元一 社外取締役 武藤 光一 社外取締役 中島 正博
活動状況	開催回数：9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を図ることを目的とした、取締役会の諮問機関
構成	計4名（内、3名は独立社外取締役）
委員	代表取締役 小木曾 聡（委員長） 社外取締役 吉田 元一 社外取締役 武藤 光一 社外取締役 中島 正博
活動状況	開催回数：3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。



(2) 【役員の状況】

① 役員一覧

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 (現在に至る) 2015年6月 当社取締役 (現在に至る) <重要な兼職の状況> 学校法人明星学苑理事長	(注3)	25
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	<p>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</p> <p>2003年4月 同社執行役員</p> <p>2004年6月 同社取締役</p> <p>2006年6月 同社取締役社長</p> <p>2008年10月 株式会社モリタ取締役社長</p> <p>2015年6月 株式会社モリタホールディングス取締役会長</p> <p>株式会社モリタエコノス取締役会長</p> <p>株式会社モリタテクノス取締役会長</p> <p>株式会社モリタ取締役会長(現在に至る)</p> <p>2016年2月 BRONTO SKYLIFT OY AB 取締役会議長(現在に至る)</p> <p>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)</p> <p>2017年4月 株式会社モリタ環境テック取締役会長</p> <p>2017年6月 当社監査役</p> <p>2019年6月 株式会社モリタ環境テック取締役(現在に至る)</p> <p>2021年6月 当社取締役(現在に至る)</p> <p><重要な兼職の状況></p> <p>株式会社モリタホールディングス取締役会長兼CEO</p> <p>株式会社モリタ取締役会長</p> <p>株式会社モリタ環境テック取締役</p> <p>BRONTO SKYLIFT OY AB 取締役会議長</p>	(注3)	6
取締役	君嶋 祥子	1970年3月 27日生	<p>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</p> <p>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</p> <p>2009年1月 日本GE株式会社転籍</p> <p>2010年10月 同社アソシエイト・ゼネラルカウンセラー</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>2017年1月 同社LIXIL Water Technology Chief Compliance Officer(兼務)</p> <p>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</p> <p>2020年4月 株式会社LIXILグループ執行役専務 Chief Legal and Compliance Officer</p> <p>2020年6月 株式会社LIXIL取締役専務役員 Chief Legal and Compliance Officer(兼務)</p> <p>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、現在に至る)</p> <p>2023年6月 当社取締役(現在に至る)</p> <p><重要な兼職の状況></p> <p>株式会社LIXIL執行役専務 Chief Legal and Compliance Officer</p>	(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	近 健太	1968年8月 2日生	1991年4月 トヨタ自動車株式会社入社 2017年1月 同社経理部長 2018年6月 同社常務役員 2019年7月 同社執行役員 2021年6月 同社取締役・執行役員 当社取締役（現在に至る） 2022年4月 トヨタ自動車株式会社取締役・執行役員 副社長 2023年4月 同社取締役 ウーブン・バイ・トヨタ株式会社取締役・Chief Financial Officer（現在に至る） <重要な兼職の状況> ウーブン・バイ・トヨタ株式会社取締役・Chief Financial Officer	(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 当社常勤監査役（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 当社常勤監査役（現在に至る）	(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 （現在に至る） 豊田合成株式会社取締役（現在に至る） 当社監査役（現在に至る） <重要な兼職の状況> 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	(注5)	-
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6)	-
計					55

(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) 2023年6月27日選任後、2024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) 2020年6月22日選任後、2024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) 2021年6月24日選任後、2024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) 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7) 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 (現在に至る) 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> 株式会社村田製作所社外取締役監査等委員 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	-

② 社外取締役及び社外監査役

i) 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。

なお、2022年3月に、当社は、2016年排出ガス規制（ポスト・ポスト新長期規制）対象の日本市場向け車両用エンジンの排出ガスおよび燃費に関する認証申請における当社の過去の不正行為を公表し、国土交通省から型式指定および燃費評価を取り消す行政処分を受けました。その後、2022年8月に、他の認証申請においても、過去の認証不正行為が追加で判明し、同年9月に、当社は国土交通省から型式指定および燃費評価を取り消す行政処分を受けました。認証不正行為判明時に就任していた社外取締役（吉田元一氏、武藤光一氏、中島正博氏）および社外監査役（宮崎直樹氏）の各氏は、これらの不正行為の存在いずれについても事前に認識しておりませんが、日頃から法令遵守およびコンプライアンス徹底の視点に立った積極的な助言を行うとともに、当該不正行為判明後は、当該不正行為の全容解明および真因分析と、抜本的な再発防止を指示する等、その職責を果たしております。

ii) 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。吉田元一氏は、2009年4月まで、当社の主要な取引先である三井物産株式会社の代表取締役副社長執行役員でしたが、同社は当社の複数ある主要な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。また、同社を退任して10年以上が経過しており、現在は同社の業務執行に関わっておりません。武藤光一氏は、当社の取引先である株式会社商船三井の特別顧問（元代表取締役会長）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。また現在は業務執行には関わっておりません。中島正博氏は、株式会社モリタホールディングス取締役会長兼CEOであり、同社の事業子会社であり当社と取引のある株式会社モリタの取締役会長を兼務していますが、両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。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。君嶋祥子氏は、株式会社LIXILの執行役専務、Chief Legal and Compliance Officerであります。同社と当社との間には重要な取引関係はありません。なお、当社は吉田元一氏、武藤光一氏、中島正博氏およ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、当社と取引のあるトヨタ紡織株式会社の取締役副会長及び、豊田合成株式会社の取締役であります。両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およ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。同氏は、当社の取引先である有限責任あずさ監査法人の名古屋事務所長（2023年6月30日退社予定）ですが、同法人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。また、同氏は、ブラザー工業株式会社の社外監査役を兼務しております。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金的関係は、「① 役員一覧」に記載のとおりであります。

iii) 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

当社は、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、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】

① 内部監査の状況

当社は、内部監査部門である内部監査部（提出日現在22名、内兼任者4名）を設置しております。

内部監査部は、社内規程に基づき、各部及び子会社に対して、財務報告に係る内部統制の整備・運用に関する監査業務に加え、事務系及び技術系業務の適法性、妥当性、効率性についての監査を継続的に行い、各部及び子会社が必要な改善を実施することで、内部統制の向上を図っております。

また、内部監査部は、随時、監査役に内部監査の計画、監査の実施状況及び結果等を報告するとともに、監査役及び会計監査人と、監査役監査及び会計監査の状況について会合や情報交換等を行い、相互に連携を図ることで効果的な監査を実施しております。また、取締役会において決議しております「業務の適正確保の整備の基本方針」に「内部監査の活動状況・監査結果等を監査役会および取締役会へ定期的に報告」が含まれており、これを実施いたします。

② 監査役監査の状況

当社における監査役は4名であり、常勤監査役2名と社外監査役2名で構成されております。

当事業年度において当社は監査役会を合計14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14回中14回
常勤監査役	井上 智子	全14回中14回
社外監査役	北村 敬子	全13回中11回
社外監査役	宮崎 直樹	全14回中14回
社外監査役	名取 勝也	全1回中1回

(注)1. 全回数異なるのは、就任時期の違いによるものです。

(注)2. 社外監査役 北村敬子氏につきましては、2023年2月28日の辞任までの状況、社外監査役 名取勝也氏につきましては、2023年3月1日就任後の状況を記載しております。

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。

③ 会計監査の状況

i) 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、市原順二氏、真木靖人氏、平岩修一氏であり、PwCあらた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23名、会計士試験合格者17名、その他19名であります。

ii) 継続監査期間

21年間

当社は、2007年3月期以降、継続してPwCあらた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。

iii) 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、再任の可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。

④ 監査報酬の内容等

i) 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	119	—	145	—
連結子会社	85	—	86	—
計	204	—	232	—

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。

ii) 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	—	2	—	3
連結子会社	75	35	119	58
計	75	38	119	61

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。

iii) 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。

iv) 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。

v) 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】

① 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

i) 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。

ただし、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（2023年3月期における期初目標未定、期中修正目標2022年10月 60億円／2023年2月120億円、実績174億円）をベースとし、役位、職責、株主への配当（2023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ともに、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、代表取締役会長 下義生、および代表取締役社長 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。（下義生は、2022年6月23日付で当社代表取締役会長を退任しております）

ii) 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。

② 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	9	166	166	—	—
うち社外取締役	3	34	34	—	—
監査役	5	83	83	—	—
うち社外監査役	3	19	19	—	—
合計	14	249	249	—	—

- (注) 1. 上記の人員数には、2022年6月23日開催の第110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、2022年10月7日をもって辞任した取締役3名、2023年2月28日をもって辞任した監査役1名を含め、報酬等の総額にはこれらの者に対する額を含めております。辞任した監査役1名を含め、報酬等の総額にはこれらの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. 上記の報酬等の総額については、2022年10月7日に公表した報酬減額を反映しております。
4. 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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）

- ③ 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】

① 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。

② 保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式

i) 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。

ii) 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	38	4,763
非上場株式以外の株式	53	74,006

(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	1	200	物流ソリューション事業に共同で取り組んでおり、両社の関係維持強化の為取得
非上場株式以外の株式	2	1	株式分割、及び取引関係維持強化のための増加

(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	2	397
非上場株式以外の株式	0	0

iii) 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	11,101,528	11,101,528	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
	31,145	28,347		
NIPPON EXPRESSホールディングス(株)	844,790	844,790	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
	6,732	7,113		
セイノーホールディングス(株)	4,369,659	4,369,659	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
	6,379	4,867		
富士急行(株)	1,253,048	1,253,048	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
	5,500	4,899		
ニッコンホールディングス(株)	1,494,178	1,494,178	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
	3,698	3,055		
(株)デンソー	343,146	343,146	原材料・部品等の取引を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。(注2)	有
	2,554	2,697		
AZ-COM丸和ホールディングス(株)	1,079,200	1,079,200	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
	2,147	1,211		
近鉄グループホールディングス(株)	455,423	455,423	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
	1,942	1,596		
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
	1,778	1,690		

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）		
小糸製作所(株)	710,300	355,150	原材料・部品等の取引を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注2） また、2022年10月1日付で普通株式1株につき2株の割合をもって株式分割を行っており、株式数が増加しております。	有
	1,775	1,766		
豊田通商(株)	294,819	294,819	原材料・部品等の取引を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注2）	有
	1,656	1,491		
西日本鉄道(株)	358,893	358,893	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
	858	962		
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
	735	742		
(株)京成電鉄(株)	170,000	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
	692	580		
(株)ジェイテクト	530,887	530,887	原材料・部品等の取引を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注2）	有
	542	511		
トナミホールディングス(株)	126,980	126,627	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）また、当事業年度において取引関係維持強化のため株式を取得しております。	無
	523	475		
エア・ウォーター(株)	300,000	300,000	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
	498	516		
佐藤商事(株)	330,838	330,838	原材料・部品等の取引を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注2）	有
	470	381		
(株)アイチコーポレーション	500,000	500,000	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
	398	441		
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
	393	400		

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）		
極東開発工業(株)	217,800	217,800	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）	有
	351	302		
帝国繊維(株)	200,000	200,000	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
	330	346		
(株)ワキタ	248,000	248,000	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
	301	248		
(株)タダノ	273,124	273,124	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
	284	281		
(株)C&Fロジホールディングス	214,600	214,600	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
	272	258		
レンゴー(株)	279,448	279,448	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
	240	218		
(株)カナモト	90,000	90,000	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
	196	180		
神姫バス(株)	55,700	55,700	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
	193	181		
南海電気鉄道(株)	63,341	63,341	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
	185	149		
丸全昭和運輸(株)	56,185	56,185	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
	180	177		
(株)伊藤園	38,700	38,700	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
	167	232		

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）		
㈱日新	48,528	48,528	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
	102	79		
豊田合成㈱	44,005	44,005	原材料・部品等の取引を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注2）	有
	100	89		
西尾レントオール㈱	31,932	31,932	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
	99	89		
北海道中央バス㈱	21,450	21,450	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
	74	64		
東海旅客鉄道㈱	4,500	4,500	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
	71	71		
阪急阪神ホールディングス㈱	17,451	17,451	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
	68	61		
山九㈱	11,000	11,000	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
	53	43		
㈱キューソー流通システム	48,400	48,400	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
	47	48		
トランコム㈱	6,200	6,200	物流ソリューション事業に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
	45	43		
㈱エスライン	52,272	52,272	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
	44	47		
京極運輸商事㈱	65,600	65,600	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
	37	40		

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) I J T T	52,000	52,000	原材料・部品等の取引を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注2）	無
	27	27		
(株)伊藤園優先株式	11,610	11,610	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
	21	23		
小田急電鉄(株)	8,876	8,876	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
	15	18		
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	11		
(株)ヤマタネ	8,200	8,200	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
	13	13		
(株)丸運	59,711	59,711	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
	13	14		
愛知製鋼(株)	3,300	3,300	原材料・部品等の取引を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注2）	有
	7	7		
鈴与シンワート(株)	4,000	4,000	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
	6	4		

（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あります。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。

みなし保有株式（注3）

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	404,748	404,748	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	2,144	1,581		
三井住友トラスト・ ホールディングス(株)	248,039	248,039	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	1,126	992		
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
	1,043	944		
T P R(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	有
	997	968		
(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
	943	787		
MS & ADインシュ アランスグループホ ールディングス(株)	171,990	171,990	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	706	684		
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
	619	541		
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
	522	363		
K Y B(株)	126,671	126,671	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	509	376		
大同特殊鋼(株)	79,269	79,269	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	有
	412	292		

（注3） 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。

iv) 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（2022年4月1日から2023年3月31日まで）の連結財務諸表及び事業年度（2022年4月1日から2023年3月31日まで）の財務諸表について、PwCあらた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り組みについて

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り組みを行っております。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】

① 【連結貸借対照表】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	66,253	82,150
受取手形及び売掛金	※1,※4 288,044	※1,※4 288,668
リース債権	25,401	32,850
商品及び製品	127,565	162,018
仕掛品	50,665	66,189
原材料及び貯蔵品	47,906	50,296
その他	33,797	56,293
貸倒引当金	△4,878	△5,287
流動資産合計	634,755	733,181
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）	178,778	183,690
機械装置及び運搬具（純額）	86,643	73,730
工具、器具及び備品（純額）	18,529	18,205
土地	※5 128,202	※5 128,740
リース資産（純額）	6,066	5,936
建設仮勘定	26,040	29,550
貸与資産（純額）	33	332
有形固定資産合計	※3,※4 444,293	※3,※4 440,187
無形固定資産		
ソフトウェア	30,071	30,688
その他	1,058	994
無形固定資産合計	31,129	31,682
投資その他の資産		
投資有価証券	※2 122,444	※2 133,260
退職給付に係る資産	995	1,169
繰延税金資産	9,890	12,202
その他	※2 17,900	※2 13,281
貸倒引当金	△3,059	△3,229
投資その他の資産合計	148,171	156,684
固定資産合計	623,594	628,554
資産合計	1,258,350	1,361,735

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	250,780	243,640
短期借入金	※4 144,568	※4 247,798
1年内償還予定の社債	—	1,470
1年内返済予定の長期借入金	8,400	5,376
リース債務	570	1,227
未払金	22,100	20,056
未払法人税等	2,383	5,480
賞与引当金	7,156	7,600
役員賞与引当金	596	560
製品保証引当金	52,333	45,597
認証関連損失引当金	29,970	100,078
その他	※6 95,346	※6 97,201
流動負債合計	614,204	776,089
固定負債		
社債	—	4,410
長期借入金	8,279	31,397
リース債務	9,175	14,098
繰延税金負債	26,680	32,021
再評価に係る繰延税金負債	2,742	2,742
退職給付に係る負債	56,174	42,504
役員退職慰労引当金	1,700	1,576
資産除去債務	1,410	1,566
その他	21,974	21,919
固定負債合計	128,137	152,237
負債合計	742,342	928,326
純資産の部		
株主資本		
資本金	72,717	72,717
資本剰余金	65,952	65,956
利益剰余金	279,087	161,423
自己株式	△201	△202
株主資本合計	417,556	299,894
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	46,315	51,315
繰延ヘッジ損益	△125	△53
土地再評価差額金	2,273	2,273
為替換算調整勘定	170	7,487
退職給付に係る調整累計額	△8,020	6,996
その他の包括利益累計額合計	40,613	68,020
非支配株主持分	57,837	65,494
純資産合計	516,007	433,409
負債純資産合計	1,258,350	1,361,735

②【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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
売上高	1,459,706	1,507,336
売上原価	※1 1,209,200	※1 1,267,676
売上総利益	250,505	239,659
販売費及び一般管理費		
販売手数料	7,375	8,457
運送費及び保管費	12,587	16,086
製品保証引当金繰入額	42,303	41,525
広告宣伝費	1,504	1,119
給料及び手当	55,616	58,466
賞与引当金繰入額	3,714	4,023
役員賞与引当金繰入額	596	560
退職給付費用	3,365	3,668
役員退職慰労引当金繰入額	371	340
賃借料	8,166	8,174
その他	81,093	79,830
販売費及び一般管理費合計	※1 216,694	※1 222,253
営業利益	33,810	17,406
営業外収益		
受取利息	1,140	1,913
受取配当金	2,553	2,737
受取賃貸料	1,385	1,275
為替差益	1,507	—
持分法による投資利益	186	—
雑収入	2,941	5,604
営業外収益合計	9,714	11,530
営業外費用		
支払利息	2,849	6,792
持分法による投資損失	—	900
為替差損	—	2,295
雑支出	2,689	3,161
営業外費用合計	5,539	13,150
経常利益	37,986	15,787

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
特別利益		
固定資産売却益	※ ² 66	※ ² 3,838
投資有価証券売却益	709	409
立地交付金	—	670
その他	349	268
特別利益合計	1,125	5,186
特別損失		
固定資産除売却損	※ ³ 301	※ ³ 3,579
国内認証関連損失	※ ⁴ 40,000	※ ⁴ 90,790
北米認証関連損失	※ ⁴ 27,304	1,432
減損損失	1,616	※ ⁴ 14,598
その他	1,373	98
特別損失合計	70,595	110,498
税金等調整前当期純損失 (△)	△31,484	△89,524
法人税、住民税及び事業税	12,140	17,388
法人税等調整額	34,711	1,230
法人税等合計	46,852	18,619
当期純損失 (△)	△78,337	△108,144
非支配株主に帰属する当期純利益	6,395	9,520
親会社株主に帰属する当期純損失 (△)	△84,732	△117,664

【連結包括利益計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
当期純損失(△)	△78,337	△108,144
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△4,196	5,645
繰延ヘッジ損益	113	204
土地再評価差額金	△51	—
為替換算調整勘定	11,124	9,224
退職給付に係る調整額	△2,521	14,920
持分法適用会社に対する持分相当額	△847	△148
その他の包括利益合計	※1 3,620	※1 29,846
包括利益	△74,716	△78,297
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	△83,667	△90,258
非支配株主に係る包括利益	8,950	11,960

③【連結株主資本等変動計算書】

前連結会計年度（自 2021年4月1日 至 2022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	65,775	376,402	△197	514,696	51,911	△175
会計方針の変更による累積的影響額			△2,873		△2,873		
会計方針の変更を反映した当期首残高	72,717	65,775	373,529	△197	511,823	51,911	△175
当期変動額							
剰余金の配当			△9,760		△9,760		
親会社株主に帰属する当期純損失（△）			△84,732		△84,732		
自己株式の取得				△4	△4		
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動		177			177		
土地再評価差額金の取崩			51		51		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）						△5,595	50
当期変動額合計	—	177	△94,441	△4	△94,267	△5,595	50
当期末残高	72,717	65,952	279,087	△201	417,556	46,315	△125

	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	2,325	△8,871	△5,640	39,548	50,627	604,872
会計方針の変更による累積的影響額						△2,873
会計方針の変更を反映した当期首残高	2,325	△8,871	△5,640	39,548	50,627	601,999
当期変動額						
剰余金の配当						△9,760
親会社株主に帰属する当期純損失（△）						△84,732
自己株式の取得						△4
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動						177
土地再評価差額金の取崩						51
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△51	9,041	△2,379	1,065	7,210	8,275
当期変動額合計	△51	9,041	△2,379	1,065	7,210	△85,991
当期末残高	2,273	170	△8,020	40,613	57,837	516,007

当連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023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	65,952	279,087	△201	417,556	46,315	△125
当期変動額							
親会社株主に帰属する当期純損失（△）			△117,664		△117,664		
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		3			3		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）						4,999	71
当期変動額合計	－	3	△117,664	△0	△117,662	4,999	71
当期末残高	72,717	65,956	161,423	△202	299,894	51,315	△53

	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	170	△8,020	40,613	57,837	516,007
当期変動額						
親会社株主に帰属する当期純損失（△）						△117,664
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						3
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）		7,317	15,017	27,406	7,657	35,063
当期変動額合計	－	7,317	15,017	27,406	7,657	△82,598
当期末残高	2,273	7,487	6,996	68,020	65,494	433,409

④【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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023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損失 (△)	△31,484	△89,524
減価償却費	54,956	57,293
減損損失	1,616	14,598
貸倒引当金の増減額 (△は減少)	1,211	439
製品保証引当金の増減額 (△は減少)	21,992	△6,736
認証関連損失引当金の増減額 (△は減少)	29,970	70,108
退職給付に係る負債の増減額 (△は減少)	983	910
受取利息及び受取配当金	△3,694	△4,650
支払利息	2,849	6,792
持分法による投資損益 (△は益)	△186	900
投資有価証券売却損益 (△は益)	△709	△409
固定資産除売却損益 (△は益)	234	△258
売上債権の増減額 (△は増加)	22,291	6,096
リース債権の増減額 (△は増加)	3,688	△6,817
棚卸資産の増減額 (△は増加)	△16,861	△45,836
仕入債務の増減額 (△は減少)	16,573	△11,324
その他の流動資産の増減額 (△は増加)	△5,594	△18,084
その他の流動負債の増減額 (△は減少)	18,013	△13
その他	△2,404	△521
小計	113,447	△27,037
利息及び配当金の受取額	3,828	4,769
利息の支払額	△2,592	△6,518
法人税等の支払額又は還付額 (△は支払)	△7,972	△12,013
営業活動によるキャッシュ・フロー	106,711	△40,799
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	△2,460	△2,621
定期預金の払戻による収入	453	—
有形固定資産の取得による支出	△49,432	△58,334
有形固定資産の売却による収入	1,056	7,588
無形固定資産の取得による支出	△12,070	△8,922
投資有価証券の取得による支出	△352	△987
投資有価証券の売却による収入	1,037	465
長期貸付けによる支出	△1,847	△1,935
長期貸付金の回収による収入	1,795	1,901
その他	△360	2,587
投資活動によるキャッシュ・フロー	△62,181	△60,257

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023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)	△22,778	95,932
社債の発行による収入	—	6,650
社債の償還による支出	—	△770
長期借入れによる収入	4,596	27,150
長期借入金の返済による支出	△9,571	△9,054
非支配株主からの払込みによる収入	166	—
配当金の支払額	△9,760	—
非支配株主への配当金の支払額	△1,583	△4,355
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	△169	—
その他	△45	△1,344
財務活動によるキャッシュ・フロー	△39,147	114,208
現金及び現金同等物に係る換算差額	2,629	△130
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	8,011	13,020
現金及び現金同等物の期首残高	54,651	62,662
現金及び現金同等物の期末残高	※1 62,662	※1 75,683

【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74社であります。

連結子会社名

(国内販売会社)

南関東日野自動車(株)、大阪日野自動車(株) 他 計 22社

(国内仕入先)

(株)ソーシン、(株)武部鉄工所 他 計 20社

(海外会社)

日野モータースマニュファクチャリングタイランド(株) 他 計 31社

(その他) 計 1社

(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14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)

広汽日野自動車(有) 他 計 2社

(その他) 1社

(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)

高知県交通(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)

日野モーターズ マニュファクチャリング コロンビア(株)

日野自動車 (中国) (有)

日野自動車投資 (中国) (有)

日野モーターズ セールズ ロシア(有)

日野モーターズ マニュファクチャリング 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、2023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

① 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せん。）

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 時価法

③ 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）

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）

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

① 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

② 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。

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。

(3) 重要な引当金の計上基準

① 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。

② 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。

③ 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。

④ 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。

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。

⑥ 役員退職慰労引当金

連結子会社（ただし一部は除く）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

① 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。

② 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。

③ 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。

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。

(6) 重要なヘッジ会計の方法

① 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。

② 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

③ 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。

④ 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	52,333	45,597

(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、(Ⅰ)台当たりの修理費用、(Ⅱ)修理の見込台数、(Ⅲ)責任負担割合等に基づき計上しております。

(Ⅰ)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。

(Ⅱ)修理の見込台数は、個々のリコール等について、(i)不具合が生じていると見込まれる台数および、(ii)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、(i)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、(ii)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。

(Ⅲ)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。

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	29,970	100,078

(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、認証問題を起因とする税制優遇追加納付費用40,278百万円及び顧客への燃費補償費用59,800百万円が含まれています。

税制優遇追加納付費用は、制度上の税制優遇の要件を基礎として、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基準達成度への影響を見積もり、対象車両の過去の販売台数を乗じて、影響額を算定しております。

税制優遇追加納付費用の見積りに際しては、エンジン機種ごとの性能評価を基に計算した燃費値と諸元値との差がもたらす燃費基準達成度の変動に不確実性を伴っており、見積りの前提条件の変化等によって実際の税制優遇追加納付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。

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、燃費費差額を算定し、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。

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)

(米国財務会計基準審議会会計基準編纂書(ASC)第842号「リース」の適用)

当連結会計年度より、米国会計基準を適用する米国子会社はASC第842号「リース」を適用しております。これにより、借手は原則すべてのリースについて資産及び負債を認識することと致しました。本基準の適用にあたっては、経過措置として認められている本基準の適用による累積的影響を適用開始日に認識する方法を採用しています。

なお、本基準の適用による当社グループの財政状態及び経営成績に与える影響は軽微であります。

(未適用の会計基準等)

- ・「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)
- ・「包括利益の表示に関する会計基準」(企業会計基準第25号 2022年10月28日)
- ・「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)

(1) 概要

その他の包括利益に対して課税される場合の法人税等の計上区分及びグループ法人税制が適用される場合の子会社株式等の売却に係る税効果の取り扱いを定めるものです。

(2) 適用予定日

2025年3月期の期首から適用予定です。

(3) 当該会計基準等の適用による影響

「法人税、住民税及び事業税等に関する会計基準」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す。

(表示方法の変更)

(連結損益計算書)

前連結会計年度において、「特別損失」の「その他」に含めていた「減損損失」は、重要性が増したため、当連結会計年度より独立掲記することとしました。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っております。

この結果、前連結会計年度の連結損益計算書において、「特別損失」の「その他」に表示していた2,990百万円は、「減損損失」1,616百万円、「その他」1,373百万円として組み替えております。

(連結キャッシュ・フロー計算書)

前連結会計年度において、「営業活動によるキャッシュ・フロー」の「その他」に含めていた「減損損失」は、金額的重要性が増したため、当連結会計年度より独立掲記することとしました。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っております。

この結果、前連結会計年度の連結キャッシュ・フロー計算書において、「営業活動によるキャッシュ・フロー」の「その他」に表示していた△787百万円は、「減損損失」1,616百万円、「その他」△2,404百万円として組み替えております。

(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、それぞれ以下の通りです。

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
受取手形	28,295百万円	16,219百万円
売掛金	259,748 "	272,449 "

※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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
投資有価証券(株式)	24,792百万円	26,404百万円
出資金	3,347 "	848 "

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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
	8,279百万円	6,263百万円

※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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
	937,544百万円	969,425百万円

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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
オートローン	18百万円	9百万円
従業員の住宅資金借入金	319 "	235 "
計	337百万円	245百万円

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ましたが、現在、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、既に判明した影響額以外については、現時点で合理的に見積もることが困難であるため、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)

米国フロリダ州の集団訴訟

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ました。

原告らは、米国内で販売された当社の2004年から2021年モデルのトラックを購入した者又は賃借した者を代表する暫定的な集団訴訟として、過去の不正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、原告らは、当社らに対して、損害賠償、懲罰的賠償、売買契約等の取消等を請求しておりますが、原告らの具体的な請求金額は一切明らかにされておりません。

豪州ビクトリア州の集団訴訟

当社及び当社豪州子会社は、2022年9月30日(現地時間)付で、豪州ビクトリア州上級裁判所において訴訟を提訴されました。

原告らは、豪州内で2003年1月1日以降2022年9月30日までに当社のトラックを購入した者、賃借した者又はその他の方法で法律上の権利を有する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、原告らは、当社らに対して、詐欺行為等や豪州の法規制に基づく品質保証に関する不正行為等に起因する損害賠償等を請求しておりますが、原告らの具体的な請求金額は一切明らかにされておりません。

上記2件の訴訟の影響額を、現時点で合理的に見積もることは困難であるため、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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
	917百万円	1,033百万円

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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
受取手形	405百万円	1百万円
建物	1,309 "	1,472 "
土地	2,320 "	2,353 "
計	4,035百万円	3,828百万円

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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
短期借入金	1,104百万円	1,448百万円
計	1,104百万円	1,448百万円

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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023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	2,516百万円	2,312百万円

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「前受金」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）契約負債の残高等」に記載しております。

(連結損益計算書関係)

注(1)※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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
	56,703百万円	52,546百万円

注(2)※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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
土地	20百万円	3,544百万円
機械装置及び運搬具	46 "	120 "

※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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
建物及び構築物	157百万円	938百万円
機械装置及び運搬具	96 "	2,448 "

注(3)※4 特別損失

前連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

(北米認証関連損失)

米国車両向けエンジン認証試験の過程において課題が生じ、2020年12月23日の当社取締役会の決議に基づき、アメリカ及びカナダの工場における車両生産を2021年9月末まで停止していました。当該認証課題に起因して、当社は、ディーラー、サプライヤー、顧客との合意に基づく補償損失27,304百万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。

(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、当社は、リコール費用10,030百万円及び排出ガスおよび燃費に関する税制優遇追加納付費用29,970百万円、合計40,000百万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。

当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023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 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

場所 米国

用途 製造設備等

種類 建物他

減損損失 13,701百万円

(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おります。

(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、正味売却価額は不動産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、リコール費用4,072百万円、排出ガスおよび燃費に関する税制優遇追加納付費用14,110百万円及びサプライヤー・顧客等に対する補償損失72,608百万円（うち燃費補償費用等59,160百万円）、合計90,790百万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。

(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及び税効果額

	前連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	△5,229百万円	8,049百万円
組替調整額	△643 "	△16 "
税効果調整前	△5,872百万円	8,032百万円
税効果額	1,675 "	△2,387 "
その他有価証券評価差額金	△4,196百万円	5,645百万円
繰延ヘッジ損益		
当期発生額	148百万円	254百万円
組替調整額	- "	- "
税効果調整前	148百万円	254百万円
税効果額	△35 "	△49 "
繰延ヘッジ損益	113百万円	204百万円
土地再評価差額金		
当期発生額	△74百万円	-百万円
組替調整額	- "	- "
税効果調整前	△74百万円	-百万円
税効果額	△22 "	- "
土地再評価差額金	△51百万円	-百万円
為替換算調整勘定		
当期発生額	11,124百万円	9,224百万円
組替調整額	- "	- "
税効果調整前	11,124百万円	9,224百万円
税効果額	- "	- "
為替換算調整勘定	11,124百万円	9,224百万円
退職給付に係る調整額		
当期発生額	△1,758百万円	14,307百万円
組替調整額	1,399 "	640 "
税効果調整前	△358百万円	14,948百万円
税効果額	△2,162 "	△27 "
退職給付に係る調整額	△2,521百万円	14,920百万円
持分法適用会社に対する		
持分相当額		
当期発生額	△931百万円	△212百万円
組替調整額	84 "	64 "
持分法適用会社に対する	△847百万円	△148百万円
持分相当額		
その他の包括利益合計	3,620百万円	29,846百万円

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自 2021年4月1日 至 2022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)	552	0	—	553
合計	552	0	—	553

(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

決議	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	1株当たり配当額 (円)	基準日	効力発生日
2021年4月27日 取締役会	普通株式	4,019	7	2021年3月31日	2021年6月7日
2021年10月28日 取締役会	普通株式	5,741	10	2021年9月30日	2021年11月29日

(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 2022年4月1日 至 2023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）	553	0	—	554
合計	553	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。

(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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
現金及び預金勘定	66,253百万円	82,150百万円
預入期間3ヶ月超の定期預金	△3,591 "	△6,467 "
現金及び現金同等物	62,662百万円	75,683百万円

(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 (2022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	13,464	7,584	3,587	734	31	—

(単位: 百万円)

	当連結会計年度 (2023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	15,793	11,071	4,991	958	36	—

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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
1年内	2,782百万円	2,384百万円
1年超	13,890 "	11,898 "
合計	16,672百万円	14,283百万円

(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7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

① 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。

② 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なっております。月次の取引実績は、経理担当取締役へ報告をしております。

③ 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（2022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	25,401	26,249	847
(2) 投資有価証券（※2）	95,018	96,320	1,302
資産計	120,420	122,569	2,149
(1) 長期借入金	8,279	8,279	—
負債計	8,279	8,279	—
デリバティブ取引（※3）			
①ヘッジ会計が適用されているもの	△578	△578	—
②ヘッジ会計が適用されていないもの	1	1	—

当連結会計年度（2023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	32,850	34,009	1,158
(2) 投資有価証券（※2）	105,396	104,296	△1,100
資産計	138,247	138,305	58
(1) 社債	5,880	5,880	—
(2) 長期借入金	36,774	36,774	—
負債計	42,654	42,654	—
デリバティブ取引（※3）			
①ヘッジ会計が適用されているもの	950	950	—
②ヘッジ会計が適用されていないもの	1	1	—

※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」、「1年内返済予定の長期借入金」、「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	28,805	29,369

※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 (2022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	66,253	—	—	—
受取手形及び売掛金	283,068	4,865	24	86
リース債権	13,464	11,937	—	—
投資有価証券				
満期保有目的の債券				
(1) 国債・地方債等	1,379	6,956	7,124	4,416
(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	364,166	23,759	7,149	4,503

当連結会計年度 (2023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	82,150	—	—	—
受取手形及び売掛金	285,533	3,027	18	89
リース債権	15,793	17,057	—	—
投資有価証券				
満期保有目的の債券				
(1) 国債・地方債等	1,505	7,694	6,560	4,421
(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	384,972	27,779	6,579	4,511

(注) 2. 社債の連結決算日後の返済予定額

前連結会計年度 (2022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	—	—	—	—	—	—

当連結会計年度 (2023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	1,470	—	4,410	—	—	—

(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 (2022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	8,400	1,719	5,808	166	166	417

当連結会計年度 (2023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	5,376	19,916	7,171	3,273	1,027	8

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（2022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 その他有価証券 株式	76,442	—	—	76,442
資産計	76,442	—	—	76,442
デリバティブ取引	—	△577	—	△577
負債計	—	△577	—	△577

当連結会計年度（2023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 その他有価証券 株式	84,113	—	—	84,113
資産計	84,113	—	—	84,113
デリバティブ取引	—	951	—	951
負債計	—	951	—	951

(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（2022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	—	26,249	—	26,249
投資有価証券				
満期保有目的の債券				
国債・地方債等	—	19,878	—	19,878
資産計	—	46,127	—	46,127
長期借入金	—	8,279	—	8,279
負債計	—	8,279	—	8,279

当連結会計年度（2023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	—	34,009	—	34,009
投資有価証券				
満期保有目的の債券				
国債・地方債等	—	20,182	—	20,182
資産計	—	54,191	—	54,191
社債	—	5,880	—	5,880
長期借入金	—	36,774	—	36,774
負債計	—	42,654	—	42,654

(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が、時価と帳簿価額の乖離がほぼないため、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。

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(2022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) 国債・地方債等	—	—	—
	(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) 国債・地方債等	19,878	19,878	—
	(2) 社債	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	19,878	19,878	—
合計		19,878	19,878	—

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	73,386	14,511	58,874
	(2) 債券			
	① 国債・地方債等	—	—	—
	② 社債	—	—	—
	③ その他	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	73,386	14,511	58,874
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	943	1,094	△151
	(2) 債券			
	① 国債・地方債等	—	—	—
	② 社債	—	—	—
	③ その他	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	943	1,094	△151
合計		74,330	15,606	58,723

(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 4,823百万円)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. 当連結会計年度中に売却したその他有価証券（自 2021年4月1日 至 2022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	819	709	—
(2) 債券			
① 国債・地方債等	—	—	—
② 社債	—	—	—
③ その他	—	—	—
(3) その他	—	—	—
合計	819	709	—

当連結会計年度（2023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) 国債・地方債等	—	—	—
	(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) 国債・地方債等	20,182	20,182	—
	(2) 社債	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	20,182	20,182	—
合計		20,182	20,182	—

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	81,613	14,753	66,860
	(2) 債券			
	① 国債・地方債等	—	—	—
	② 社債	—	—	—
	③ その他	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	81,613	14,753	66,860
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	971	1,081	△110
	(2) 債券			
	① 国債・地方債等	—	—	—
	② 社債	—	—	—
	③ その他	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	971	1,081	△110
	合計	82,584	15,834	66,750

(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 5,594百万円)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. 当連結会計年度中に売却したその他有価証券(自 2022年4月1日 至 2023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	454	409	0
(2) 債券			
① 国債・地方債等	—	—	—
② 社債	—	—	—
③ その他	—	—	—
(3) その他	—	—	—
合計	454	409	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 2021年4月1日 至 2022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	1,160	—	1	1
	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		1,160	—	1	1

(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 2022年4月1日 至 2023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	1,078	—	1	1
	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		1,078	—	1	1

(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 2021年4月1日 至 2022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	売掛金			
	売建				
	米ドル		—	—	—
	豪ドル		—	—	—
	タイバーツ		—	—	—
	インドネシアルピア		1,221	—	△42
	買建				
	米ドル	—	—	—	
	スワップ取引	短期借入金 及び 長期借入金			
	買建				
	米ドル	14,177	12,997	△536	
為替予約等の振当処理	為替予約取引	売掛金			
	売建				
	米ドル		3,522	—	△24
	豪ドル		1,544	—	△19
	タイバーツ		2,236	—	△48
	インドネシアルピア		932	—	△48
	買建				
	米ドル	—	—	—	
	スワップ取引	長期借入金 (1年内含む)			
	買建				
	米ドル	—	—	—	
合計			23,635	12,997	△719

(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 2022年4月1日 至 2023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	売掛金			
	売建				
	米ドル		—	—	—
	豪ドル		—	—	—
	タイバーツ		—	—	—
	インドネシアルピア		2,487	—	△21
	買建				
	米ドル		—	—	—
	スワップ取引	短期借入金 及び 長期借入金			
	買建				
	米ドル		16,393	1,312	971
為替予約等の振当処理	為替予約取引	売掛金			
	売建				
	米ドル		2,083	—	△44
	豪ドル		1,385	—	△45
	タイバーツ		1,415	—	△36
	インドネシアルピア		1,899	—	△45
	スワップ取引	長期借入金 (1年内含む)			
	買建				
	米ドル		—	—	—
合計			25,665	1,312	777

(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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
退職給付債務の期首残高	123,034	129,102
勤務費用	6,147	6,167
利息費用	278	288
数理計算上の差異の発生額	1,439	△14,006
過去勤務費用の発生額	1,011	△116
退職給付の支払額	△2,808	△3,682
退職給付債務の期末残高	129,102	117,753

(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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
年金資産の期首残高	75,945	80,706
期待運用収益	1,529	1,614
数理計算上の差異の発生額	773	149
事業主からの拠出額	4,347	4,383
退職給付の支払額	△1,888	△2,492
年金資産の期末残高	80,706	84,361

(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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	87,582	77,823
年金資産	△80,706	△84,361
	6,876	△6,538
非積立型制度の退職給付債務	41,520	39,930
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	48,396	33,391
退職給付に係る負債	48,396	33,503
退職給付に係る資産	—	△111
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	48,396	33,391

(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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
勤務費用	6,147	6,167
利息費用	278	288
期待運用収益	△1,529	△1,614
数理計算上の差異の費用処理額	1,075	718
過去勤務費用の費用処理額	323	△77
確定給付制度に係る退職給付費用	6,296	5,482

(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（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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
過去勤務費用	674	△38
数理計算上の差異	△315	△14,909
合計	358	△14,948

(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（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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
未認識過去勤務費用	415	377
未認識数理計算上の差異	7,585	△7,324
合計	8,000	△6,947

(7) 年金資産に関する事項

① 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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
債券	42%	39%
株式	39%	42%
一般勘定	15%	14%
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13%、当連結会計年度15%含まれております。

② 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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
割引率	0.1%~0.8%	0.1%~1.0%
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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
退職給付に係る負債の期首残高	7,538	7,778
退職給付費用	833	2,298
退職給付の支払額	△569	△971
制度への拠出額	△187	△196
退職給付に係る資産への振替額	162	92
退職給付に係る負債の期末残高	7,778	9,001

(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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
退職給付に係る資産の期首残高	801	964
退職給付に係る負債からの振替額	162	92
退職給付に係る資産の期末残高	964	1,057

(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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	7,306	6,094
年金資産	△6,671	△5,562
	635	532
非積立型制度の退職給付債務	6,178	7,411
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	6,813	7,944
退職給付に係る負債	7,778	9,001
退職給付に係る資産	△964	△1,057
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	6,813	7,944

(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 833百万円 当連結会計年度2,298百万円

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1,000百万円、当連結会計年度1,083百万円であります。

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21百万円、当連結会計年度26百万円であります。

(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 2021年3月31日現在	当連結会計年度 2022年3月31日現在
年金資産の額	2,986	3,122
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	5,347	5,218
差引額	△2,360	△2,095

(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 4.9% (自 2021年3月1日 至 2021年3月31日)

当連結会計年度 5.2% (自 2022年3月1日 至 2022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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
繰延税金資産		
退職給付に係る負債	14,676百万円	14,916百万円
製品保証引当金	16,845 "	14,705 "
認証関連損失引当金	9,176 "	30,644 "
賞与引当金等	6,700 "	6,490 "
繰越欠損金(注)2	4,074 "	69,805 "
その他	37,150 "	47,898 "
繰延税金資産小計	88,623百万円	184,459百万円
税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額(注)2	△3,843 "	△69,797 "
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	△70,492 "	△100,698 "
評価性引当額小計(注)1	△74,335百万円	△170,495百万円
繰延税金資産合計	14,288百万円	13,964百万円
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	△18,153百万円	△20,595百万円
固定資産圧縮積立金	△3,628 "	△4,041 "
その他	△9,296 "	△9,145 "
繰延税金負債合計	△31,077百万円	△33,783百万円
繰延税金資産純額(注)3	△16,789百万円	△19,819百万円

(注) 1. 評価性引当額に重要な変動が生じた主な理由は、主として当期に税務上の繰越欠損金を追加計上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(2022年3月31日)

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については、税務上の繰越欠損金の重要性が乏しいため記載を省略しております。

当連結会計年度(2023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)	8	0	0	0	0	69,797	69,805
評価性引当額	0	0	0	0	0	69,797	69,797
繰延税金資産	8	0	0	0	0	0	(b) 8

(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69,805百万円(法定実効税率を乗じた額)について、繰延税金資産8百万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 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
固定資産－繰延税金資産	9,890百万円	12,202百万円
固定負債－繰延税金負債	△26,680 "	△32,021 "

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(2022年3月31日)

税金等調整前当期純損失であるため記載を省略しております。

当連結会計年度(2023年3月31日)

税金等調整前当期純損失であるため記載を省略しております。

3. 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、当連結会計年度から、グループ通算制度を適用しております。また、「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)	300,569	288,044
顧客との契約から生じた債権(期末残高)	288,044	288,668
契約負債(期首残高)	5,071	5,489
契約負債(期末残高)	5,489	4,715

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、3,390百万円です。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 2021年4月1日 至 2022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	525,557	230,551	756,109	87,445	843,555	—	843,555
トヨタ向け車両	97,010	556	97,566	—	97,566	—	97,566
補給部品	65,817	23,988	89,805	35,504	125,310	—	125,310
その他	214,155	129,848	344,004	49,268	393,273	—	393,273
外部顧客への売上高	902,541	384,945	1,287,486	172,219	1,459,706	—	1,459,706
セグメント間の内部 売上高又は振替高	225,446	14,501	239,947	4,022	243,970	△243,970	—
計	1,127,987	399,447	1,527,434	176,242	1,703,676	△243,970	1,459,706
セグメント利益又はセ グメント損失(△)	19,778	22,900	42,678	△6,769	35,909	△2,098	33,810
セグメント資産	941,957	292,767	1,234,724	155,364	1,390,089	△131,739	1,258,350
その他の項目							
減価償却費	40,522	9,694	50,217	4,738	54,956	—	54,956
持分法適用会社への 投資額	24,199	2,896	27,095	569	27,665	—	27,665
有形固定資産及び無 形固定資産の増加額	43,271	6,798	50,070	9,861	59,931	—	59,931

※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△2,098百万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△131,739百万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利益と調整を行っております。

当連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023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	347,636	336,047	683,684	142,720	826,404	—	826,404
トヨタ向け車両	94,681	824	95,505	—	95,505	—	95,505
補給部品	73,471	36,059	109,531	45,829	155,360	—	155,360
その他	217,335	144,839	362,174	67,889	430,064	—	430,064
外部顧客への売上高	733,124	517,771	1,250,896	256,439	1,507,336	—	1,507,336
セグメント間の内部 売上高又は振替高	289,779	19,215	308,995	3,752	312,747	△312,747	—
計	1,022,904	536,987	1,559,891	260,191	1,820,083	△312,747	1,507,336
セグメント利益又はセ グメント損失(△)	2,529	42,113	44,643	△17,592	27,051	△9,644	17,406
セグメント資産	991,704	332,609	1,324,313	183,550	1,507,864	△146,128	1,361,735
その他の項目							
減価償却費	40,171	10,498	50,669	6,624	57,293	—	57,293
持分法適用会社への 投資額	25,143	773	25,916	1,176	27,093	—	27,093
有形固定資産及び無 形固定資産の増加額	45,617	8,674	54,291	14,697	68,989	—	68,989

※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△9,644百万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△146,128百万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 2021年4月1日 至 2022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	その他	合計
794,819	101,080	194,497	369,308	1,459,706

(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
352,131	29,173	62,989	444,293

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(株)	121,126	日本

当連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023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	その他	合計
599,993	259,809	168,702	478,830	1,507,336

(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
352,249	30,452	57,484	440,187

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(株)	116,858	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 2021年4月1日 至 2022年3月31日）

（単位：百万円）

	報告セグメント			その他	合計	調整額	連結財務諸表計上額
	日本	アジア	計				
減損損失	3	-	3	1,613	1,616	-	1,616

当連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

（単位：百万円）

	報告セグメント			その他	合計	調整額	連結財務諸表計上額
	日本	アジア	計				
減損損失	896	-	896	13,701	14,598	-	14,598

【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 2021年4月1日 至 2022年3月31日）

該当事項はありません。

当連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023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 2021年4月1日 至 2022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

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)
トヨタ 自動車㈱	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	121,126	売掛金	15,891
						部品の購入等	14,168	買掛金	24,924
						短期資金の借 入（純額）	7,053	短期借入金	111,131

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、原材料の市場価格及び受託生産台数等を勘案して、毎期価格交渉の上決定しております。
2. 部品の購入等については、一般的取引条件と同様に市場価格等を十分に勘案し、親会社と協議の上、合理的な価格としております。
3. 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、翌連結会計年度より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まいります。

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 2022年4月1日 至 2023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

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)
トヨタ 自動車㈱	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	116,858	売掛金	20,443
						部品の購入等	12,956	買掛金	22,720
						短期資金の借 入（純額）	62,533	短期借入金	174,858
						長期資金の借 入	16,568	1年内返済 予定の長期 借入金	3,516
								長期借入金	13,887

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、原材料の市場価格及び受託生産台数等を勘案して、毎期価格交渉の上決定しております。
2. 部品の購入等については、一般的取引条件と同様に市場価格等を十分に勘案し、親会社と協議の上、合理的な価格としております。
3. 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 2021年4月1日 至 2022年3月31日）	当連結会計年度 （自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）
1株当たり純資産額	798円17銭	640円94銭
1株当たり当期純損失金額（△）	△147円61銭	△204円98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いません。

2. 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 2021年4月1日 至 2022年3月31日）	当連結会計年度 （自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）
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損失（△）（百万円）	△84,732	△117,664
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損失（△）（百万円）	△84,732	△117,664
期中平均株式数（株）	574,027,580	574,027,093

（重要な後発事象）

重要な契約等の締結

当社は2023年5月30日開催の取締役会において、当社及び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。）間の経営統合（以下「本経営統合」といいます。）について基本合意書（以下「本基本合意書」といいます。）を締結することを決議し、当社、三菱ふそう、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社で本基本合意書を同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. 契約の目的

当社と三菱ふそうが一緒になり、開発・生産など事業効率を上げ、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、お客様、ステークホルダー、そして日本の自動車産業に貢献してまいります。

ダイムラートラックとトヨタは両社とも地域に合わせた「グローバル・フルラインアップ」を強みとし、カーボンニュートラルに向け、地域の事情、お客様の使われ方に応じた多様な選択肢を提供する「マルチパスウェイ」を大切にしています。「CASE技術は普及して初めて社会の役に立つ」との思いのもと、ダイムラートラックとトヨタは力を合わせ、その技術開発力を高め、コストを削減し、CASE技術の普及に努めてまいります。

なお、協業内容は以下のとおりです。

<協業内容>

ダイムラートラック、三菱ふそう、当社及びトヨタは、グローバルでのCASE技術開発・商用車事業の強化を通じたカーボンニュートラルの実現、豊かなモビリティ社会の創造に向けて協業

- 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、生産分野で協業。グローバルな競争力のある日本の商用車メーカーを構築
- ダイムラートラックとトヨタは、両社統合の持株会社の（上場）の株式を同割合で保有。水素をはじめCASE技術開発で協業、統合会社の競争力強化を支える

2. 本経営統合の要旨

（1）本経営統合の方式

本経営統合は、当社及び三菱ふそう（又はそれぞれの事業を営む会社）が統合会社（以下「本統合会社」といいます。）の完全子会社となる方法により実施する予定です。

また、トヨタ及びダイムラートラックの本統合会社の持分比率に関して、それぞれトヨタ及びダイムラートラックで別途合意する比率を保有し、その持分比率は同割合とする予定です。そのため、本経営統合の実施後、トヨタは当社の親会社でなくなる見込みです。なお、本統合会社の株式については東京証券取引所プライム市場及び名古屋証券取引所プレミアム市場に上場されることを想定しております。詳細については下記「3. 本経営統合後の株式の上場に関する事項」をご参照ください。

本統合会社の事業範囲及び持分比率を含む経営統合の具体的な形態及びその方法については、競争法当局との協議も踏まえ、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社において今後も引き続き協議の上で、下記「（3）本経営統合の統合比率」に記載の原則に基づき、最終的に決定する予定です。

（2）本経営統合の日程

本経営統合の日程に関しては、2024年3月の最終契約締結、及び2024年12月末までの本経営統合の実施を目指して、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社において引き続き協議の上で決定する予定です。なお、かかる日程は、最終契約の交渉、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、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」といいます。）についての当局調査及び訴訟等の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。

（3）本経営統合の統合比率

本経営統合の統合比率は、現時点では確定しておらず、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合意する予定です。

当社は、2022年3月4日付「エンジン認証に関する当社の不正行為について」の公表以降、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かか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、本経営統合の統合比率算定のベースとなる当社の株式価値については、大要以下の方法により、算定することを予定しております。

より具体的には、当社及び三菱ふそうの株式価値は、今後実施される予定のデュー・ディリジェンスの結果や、当社及び三菱ふそうがそれぞれ起用する第三者算定機関による価値算定の結果等の諸要素を踏まえて当事者間で協議・合意された当社及び三菱ふそうの企業価値（当社については、エンジン認証問題に関する潜在債務の影響を織り込まずに合意された企業価値）を基準として、本経営統合の実施日前の一定時点（具体的には、本経営統合の承認に係る当社の株主総会開催日から遡った直前四半期末日を想定しており、以下「本基準日」といいます。）において、純有利子負債及び運転資本等による調整を行い、最終的に確定する予定です。なお、今後の各種手続の進捗にもよるものの、当社のエンジン認証問題にかかる潜在債務の相当部分については、本基準日時点において合理的な見積に基づく引当てを行うことができる可能性があり、本基準日までに引き当てられた金額（以下「本引当金」といいます。）は、本基準日における純有利子負債の調整等による当社の株式価値算定に際して、当社の企業価値から控除されることとなります。

3. 本経営統合後の株式の上場に関する事項

契約日現在、当社の株式は東京証券取引所プライム市場及び名古屋証券取引所プレミアム市場に上場されております。本経営統合を実施した場合にも、本統合会社の株式は、東京証券取引所プライム市場及び名古屋証券取引所プレミアム市場に上場されることを想定しておりますが、本経営統合は非上場会社である三菱ふそうとの間で行われるため、本経営統合の方式等によっては、当社の株式が東京証券取引所の上場廃止基準（プライム市場）及び名古屋証券取引所の上場廃止基準（プレミアム市場）に基づき「合併等による実質的存続性に係る猶予期間入り銘柄」となる可能性があるほか、本統合会社の株式をテクニカル上場申請することとなる可能性もあります。

当社は、本統合会社の株式の上場維持のための施策を、トヨタ、ダイムラートラック及び三菱ふそうと協議の上、講じていく予定です。

⑤【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㈱	2023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	—	1,470 (1,470) [175,000百万ルピア]	0.0	無	2023年 8月19日
日野ファイナンス インドネシア㈱	2025年満期インドネ シアルピア建普通社 債(注) 2	2022年 8月9日	—	4,410 [525,000百万ルピア]	0.1	無	2025年 8月9日
合計	—	—	—	5,880 (1,470) [700,000百万ルピア]	—	—	—

- (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)
1,470	—	4,410	—	—

【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	144,568	247,798	2.82	—
1年以内に返済予定の長期借入金	8,400	5,376	2.06	—
1年以内に返済予定のリース債務	570	1,227	0.82	—
長期借入金(1年以内に返済予定のものを除く)	8,279	31,397	1.38	2027年3月
リース債務(1年以内に返済予定のものを除く)	9,175	14,098	0.55	2051年6月
合計	170,994	299,899	—	—

- (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	19,916	7,171	3,273	1,027
リース債務	1,306	1,033	1,034	1,234

【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四半期情報等

(累計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	当連結会計年度
売上高 (百万円)	355,856	733,359	1,110,337	1,507,336
税金等調整前四半期純利益又は税金等調整前四半期純損失(△)又は税金等調整前当期純損失(△) (百万円)	6,039	16,552	△4,735	△89,524
親会社株主に帰属する四半期純利益又は親会社株主に帰属する四半期純損失(△)又は親会社株主に帰属する当期純損失(△) (百万円)	723	3,478	△23,721	△117,664
1株当たり四半期純利益金額又は1株当たり四半期純損失金額(△)又は1株当たり当期純損失金額(△) (円)	1円26銭	6円6銭	△41円32銭	△204円98銭

(会計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
1株当たり四半期純利益金額又は1株当たり四半期純損失金額(△) (円)	1円26銭	4円80銭	△47円38銭	△163円66銭

2 【財務諸表等】

(1) 【財務諸表】

① 【貸借対照表】

(単位：百万円)

	前事業年度 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	8,673	5,429
受取手形	107	—
売掛金	160,955	182,416
商品及び製品	43,511	50,202
仕掛品	26,815	28,501
原材料及び貯蔵品	7,583	8,509
前払費用	1,398	1,890
短期貸付金	160,484	177,942
1年内回収予定の長期貸付金	—	3,516
その他	17,764	34,988
貸倒引当金	△2,172	△34,834
流動資産合計	425,122	458,564
固定資産		
有形固定資産		
建物	69,497	66,570
構築物	14,226	13,270
機械及び装置	30,658	26,612
車両運搬具	1,946	1,986
工具、器具及び備品	8,909	7,632
土地	38,075	34,834
リース資産	212	180
建設仮勘定	6,507	15,078
有形固定資産合計	170,033	166,166
無形固定資産		
ソフトウェア	26,818	27,162
施設利用権	363	324
無形固定資産合計	27,181	27,487
投資その他の資産		
投資有価証券	71,705	78,770
関係会社株式	71,201	71,916
出資金	373	372
関係会社出資金	10,776	10,776
長期貸付金	2,069	16,297
長期前払費用	2,226	2,054
その他	3,064	2,988
貸倒引当金	△2,904	△2,926
投資その他の資産合計	158,512	180,250
固定資産合計	355,727	373,904
資産合計	780,850	832,468

(単位：百万円)

	前事業年度 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
負債の部		
流動負債		
買掛金	136,562	145,107
短期借入金	111,131	199,658
1年内返済予定の長期借入金	—	3,516
リース債務	43	43
未払金	6,884	10,856
未払費用	67,316	55,219
預り金	19,818	14,535
製品保証引当金	52,333	45,597
認証関連損失引当金	29,970	100,078
その他	1,565	1,603
流動負債合計	425,625	576,216
固定負債		
長期借入金	—	13,887
リース債務	205	161
繰延税金負債	20,774	22,858
退職給付引当金	22,122	21,528
長期未払金	62	263
資産除去債務	923	913
その他	1,168	1,072
固定負債合計	45,256	60,685
負債合計	470,881	636,901

(単位：百万円)

	前事業年度 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023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	4,807	4,917
特別償却準備金	0	—
別途積立金	140,000	—
繰越利益剰余金	△17,861	2,838
利益剰余金合計	134,049	14,859
自己株式	△166	△167
株主資本合計	271,794	152,604
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	38,202	42,984
繰延ヘッジ損益	△28	△21
評価・換算差額等合計	38,174	42,962
純資産合計	309,968	195,566
負債純資産合計	780,850	832,468

②【損益計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
売上高	863,642	832,061
売上原価		
製品期首棚卸高	41,800	43,511
当期製品製造原価	758,878	749,307
合計	800,679	792,819
製品期末棚卸高	43,511	50,202
製品売上原価	757,167	742,617
売上総利益	106,474	89,444
販売費及び一般管理費		
販売手数料	287	288
運送費及び保管費	8,125	11,806
製品保証引当金繰入額	42,303	41,525
広告宣伝費	848	474
給料及び手当	19,777	18,718
退職給付引当金繰入額	1,060	966
賃借料	5,589	6,015
減価償却費	5,869	6,255
その他	25,615	19,155
販売費及び一般管理費合計	109,477	105,205
営業損失(△)	△3,003	△15,761
営業外収益		
受取利息	1,174	4,287
受取配当金	11,247	21,503
受取賃貸料	2,290	2,523
為替差益	1,318	—
雑収入	892	1,175
営業外収益合計	16,923	29,489
営業外費用		
支払利息	907	3,796
減価償却費	708	746
貸倒引当金繰入額	—	32,031
為替差損	—	1,807
雑支出	693	1,090
営業外費用合計	2,309	39,471
経常利益又は経常損失(△)	11,611	△25,743

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2021年 4月 1日 至 2022年 3月31日)	当事業年度 (自 2022年 4月 1日 至 2023年 3月31日)
特別利益		
固定資産売却益	34	1,203
投資有価証券売却益	679	376
その他	46	1
特別利益合計	760	1,580
特別損失		
固定資産除売却損	180	1,942
北米認証関連損失	※1 27,304	1,432
国内認証関連損失	※1 40,000	※1 90,790
その他	636	565
特別損失合計	68,121	94,730
税引前当期純損失 (△)	△55,749	△118,893
法人税、住民税及び事業税	598	314
法人税等調整額	32,251	△17
法人税等合計	32,850	296
当期純損失 (△)	△88,599	△119,189

③【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2021年4月1日 至 2022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
会計方針の変更による累積的影響額					
会計方針の変更を反映した当期首残高	72,717	64,307	887	65,194	7,103
当期変動額					
剰余金の配当					
固定資産圧縮積立金の取崩					
特別償却準備金の取崩					
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	特別償却準備金	別途積立金	繰越利益剰余金			
当期首残高	5,000	2	140,000	89,745	241,850	△165	379,597
会計方針の変更による累積的影響額				△9,441	△9,441		△9,441
会計方針の変更を反映した当期首残高	5,000	2	140,000	80,303	232,409	△165	370,155
当期変動額							
剰余金の配当				△9,760	△9,760		△9,760
固定資産圧縮積立金の取崩	△193			193	—		—
特別償却準備金の取崩		△1		1	—		—
当期純損失（△）				△88,599	△88,599		△88,599
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	△193	△1	—	△98,165	△98,360	△0	△98,361
当期末残高	4,807	0	140,000	△17,861	134,049	△166	271,794

	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	41,840	△1	41,839	421,436
会計方針の変更による累積的影響額				△9,441
会計方針の変更を反映した当期首残高	41,840	△1	41,839	411,994
当期変動額				
剰余金の配当				△9,760
固定資産圧縮積立金の取崩				—
特別償却準備金の取崩				—
当期純損失（△）				△88,599
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）	△3,637	△27	△3,664	△3,664
当期変動額合計	△3,637	△27	△3,664	△102,026
当期末残高	38,202	△28	38,174	309,968

当事業年度（自 2022年4月1日 至 2023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
剰余金の配当					
固定資産圧縮積立金の取崩					
特別償却準備金の取崩					
別途積立金の取崩					
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	特別償却準備金	別途積立金	繰越利益剰余金			
当期首残高	4,807	0	140,000	△17,861	134,049	△166	271,794
剰余金の配当							
固定資産圧縮積立金の取崩	110			△110			-
特別償却準備金の取崩		△0		△0	△0		△0
別途積立金の取崩			△140,000	140,000			-
当期純損失（△）				△119,189	△119,189		△119,189
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	110	△0	△140,000	20,700	△119,189	△0	△119,190
当期末残高	4,917	-	-	2,838	14,859	△167	152,604

	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	38,202	△28	38,174	309,968
剰余金の配当				
固定資産圧縮積立金の取崩				—
特別償却準備金の取崩				△0
別途積立金の取崩				—
当期純損失(△)				△119,189
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)	4,781	6	4,788	4,788
当期変動額合計	4,781	6	4,788	△114,402
当期末残高	42,984	△21	42,962	195,566

【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。

① 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。

② 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の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おります。

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。

(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	52,333	45,597

(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	29,970	100,078

(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)

該当事項はありません。

(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 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
日野ファイナンスインドネシア㈱の 銀行借入金	5,393百万円	5,643百万円
従業員の住宅資金借入金	315 "	233 "

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ましたが、現在、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、既に判明した影響額以外については、現時点で合理的に見積もることが困難であるため、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)

米国フロリダ州の集団訴訟

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ました。

原告らは、米国内で販売された当社の2004年から2021年モデルのトラックを購入した者又は賃借した者を代表する暫定的な集団訴訟として、過去の不正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、原告らは、当社らに対して、損害賠償、懲罰的賠償、売買契約等の取消等を請求しておりますが、原告らの具体的な請求金額は一切明らかにされておりません。

豪州ビクトリア州の集団訴訟

当社及び当社豪州子会社は、2022年9月30日(現地時間)付で、豪州ビクトリア州上級裁判所において訴訟を提訴されました。

原告らは、豪州内で2003年1月1日以降2022年9月30日までに当社のトラックを購入した者、賃借した者又はその他の方法で法律上の権利を有する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、原告らは、当社らに対して、詐欺行為等や豪州の法規制に基づく品質保証に関する不正行為等に起因する損害賠償等を請求しておりますが、原告らの具体的な請求金額は一切明らかにされておりません。

上記2件の訴訟の影響額を、現時点で合理的に見積もることは困難であるため、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 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
短期金銭債権	272,579百万円	312,086百万円
長期金銭債権	2,289 "	16,511 "
短期金銭債務	167,658 "	234,783 "
長期金銭債務	— "	13,887 "

(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 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
営業取引		
売上高	521,389百万円	533,692百万円
仕入高	177,076 "	181,904 "
その他の営業費用	26,433 "	39,394 "
営業取引以外の取引高	69,257 "	29,408 "

注(2)※1 特別損失

前事業年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

(北米認証関連損失)

米国車両向けエンジン認証試験の過程において課題が生じ、2020年12月23日の当社取締役会の決議に基づき、アメリカ及びカナダの工場における車両生産を2021年9月末まで停止していました。当該認証課題に起因して、当社は、ディーラー、サプライヤー、顧客との合意に基づく補償損失27,304百万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。

(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、リコール費用10,030百万円及び排出ガスおよび燃費に関する税制優遇追加納付費用29,970百万円、合計40,000百万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。

当事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023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、リコール費用 4,072百万円、排出ガスおよび燃費に関する税制優遇追加納付費用14,110 百万円及びサプライヤー・顧客等に対する補償損失72,608百万円 (うち燃費補償費用等59,160百万円)、合計90,790百万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。

(有価証券関係)

子会社株式及び関連会社株式

前事業年度 (2022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	3,182	1,107
関連会社株式	731	2,112	1,380
計	2,806	5,294	2,488

当事業年度 (2023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	1,394	△680
関連会社株式	731	1,529	797
計	2,806	2,923	117

(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	63,346	63,346
関連会社株式	5,048	5,763
計	68,394	69,109

(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 (2022年3月31日)	当事業年度 (2023年3月31日)
繰延税金資産		
投資有価証券等評価損	10,666百万円	10,666百万円
製品保証引当金	16,845 "	14,721 "
認証関連損失引当金	9,176 "	30,644 "
退職給付引当金	6,789 "	6,594 "
未払賞与	3,695 "	3,297 "
出資金等評価損	4,005 "	4,005 "
貸倒引当金	1,554 "	11,562 "
繰越欠損金	348 "	61,195 "
その他	20,963 "	16,890 "
繰延税金資産小計	74,047百万円	159,579百万円
税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額	△348 "	△61,195 "
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	△73,699 "	△98,384 "
評価性引当額小計	△74,047百万円	△159,579百万円
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	△16,894百万円	△18,997百万円
固定資産圧縮積立金	△2,121 "	△2,081 "
退職給付信託設定益	△1,670 "	△1,670 "
その他	△87 "	△109 "
繰延税金負債合計	△20,774百万円	△22,858百万円
繰延税金資産負債純額	△20,774百万円	△22,858百万円

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(2022年3月31日)

税引前当期純損失であるため記載を省略しております。

当事業年度(2023年3月31日)

税引前当期純損失であるため記載を省略しております。

3. 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、当事業年度から、グループ通算制度を適用しております。また、「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)

重要な契約等の締結

当社は2023年5月30日開催の取締役会において、当社及び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。）間の経営統合（以下「本経営統合」といいます。）について基本合意書（以下「本基本合意書」といいます。）を締結することを決議し、当社、三菱ふそう、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社で本基本合意書を同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. 契約の目的

当社と三菱ふそうが一緒になり、開発・生産など事業効率を上げ、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、お客様、ステークホルダー、そして日本の自動車産業に貢献してまいります。

ダイムラートラックとトヨタは両社とも地域に合わせた「グローバル・フルラインアップ」を強みとし、カーボンニュートラルに向け、地域の事情、お客様の使われ方に応じた多様な選択肢を提供する「マルチパスウェイ」を大切にしています。「CASE技術は普及して初めて社会の役に立つ」との思いのもと、ダイムラートラックとトヨタは力を合わせ、その技術開発力を高め、コストを削減し、CASE技術の普及に努めてまいります。

なお、協業内容は以下のとおりです。

<協業内容>

ダイムラートラック、三菱ふそう、当社及びトヨタは、グローバルでのCASE技術開発・商用車事業の強化を通じたカーボンニュートラルの実現、豊かなモビリティ社会の創造に向けて協業

■ 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、生産分野で協業。グローバルな競争力のある日本の商用車メーカーを構築

■ ダイムラートラックとトヨタは、両社統合の持株会社の（上場）の株式を同割合で保有。水素をはじめCASE技術開発で協業、統合会社の競争力強化を支える

2. 本経営統合の要旨

(1) 本経営統合の方式

本経営統合は、当社及び三菱ふそう（又はそれぞれの事業を営む会社）が統合会社（以下「本統合会社」といいます。）の完全子会社となる方法により実施する予定です。

また、トヨタ及びダイムラートラックの本統合会社の持分比率に関して、それぞれトヨタ及びダイムラートラックで別途合意する比率を保有し、その持分比率は同割合とする予定です。そのため、本経営統合の実施後、トヨタは当社の親会社でなくなる見込みです。なお、本統合会社の株式については東京証券取引所プライム市場及び名古屋証券取引所プレミアム市場に上場されることを想定しております。詳細については下記「3. 本経営統合後の株式の上場に関する事項」をご参照ください。

本統合会社の事業範囲及び持分比率を含む経営統合の具体的な形態及びその方法については、競争法当局との協議も踏まえ、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社において今後も引き続き協議の上で、下記「(3) 本経営統合の統合比率」に記載の原則に基づき、最終的に決定する予定です。

(2) 本経営統合の日程

本経営統合の日程に関しては、2024年3月の最終契約締結、及び2024年12月末までの本経営統合の実施を目指して、当社、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社において引き続き協議の上で決定する予定です。なお、かかる日程は、最終契約の交渉、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、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」といいます。）についての当局調査及び訴訟等の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。

(3) 本経営統合の統合比率

本経営統合の統合比率は、現時点では確定しておらず、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合意する予定です。

当社は、2022年3月4日付「エンジン認証に関する当社の不正行為について」の公表以降、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かか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、本経営統合の統合比率算定のベースとなる当社の株式価値について

は、大要以下の方法により、算定することを予定しております。

より具体的には、当社及び三菱ふそうの株式価値は、今後実施される予定のデュー・ディリジェンスの結果や、当社及び三菱ふそうがそれぞれ起用する第三者算定機関による価値算定の結果等の諸要素を踏まえて当事者間で協議・合意された当社及び三菱ふそうの企業価値（当社については、エンジン認証問題に関する潜在債務の影響を織り込まずに合意された企業価値）を基準として、本経営統合の実施日前の一定時点（具体的には、本経営統合の承認に係る当社の株主総会開催日から遡った直前四半期末日を想定しており、以下「本基準日」といいます。）において、純有利子負債及び運転資本等による調整を行い、最終的に確定する予定です。なお、今後の各種手続の進捗にもよるものの、当社のエンジン認証問題にかかる潜在債務の相当部分については、本基準日時点において合理的な見積に基づく引当てを行うことができる可能性があり、本基準日までに引き当てられた金額（以下「本引当金」といいます。）は、本基準日における純有利子負債の調整等による当社の株式価値算定に際して、当社の企業価値から控除されることとなります。

3. 本経営統合後の株式の上場に関する事項

契約日現在、当社の株式は東京証券取引所プライム市場及び名古屋証券取引所プレミアム市場に上場されております。本経営統合を実施した場合にも、本統合会社の株式は、東京証券取引所プライム市場及び名古屋証券取引所プレミアム市場に上場されることを想定しておりますが、本経営統合は非上場会社である三菱ふそうとの間で行われるため、本経営統合の方式等によっては、当社の株式が東京証券取引所の上場廃止基準（プライム市場）及び名古屋証券取引所の上場廃止基準（プレミアム市場）に基づき「合併等による実質的存続性に係る猶予期間入り銘柄」となる可能性があるほか、本統合会社の株式をテクニカル上場申請することとなる可能性もあります。当社は、本統合会社の株式の上場維持のための施策を、トヨタ、ダイムラートラック及び三菱ふそうと協議の上、講じていく予定です。

④【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	69,503	1,640	136 (-)	4,436	66,570	134,639
	構築物	14,226	350	63 (-)	1,243	13,270	36,253
	機械及び装置 ※2	30,652	6,815	130 (-)	10,725	26,612	351,335
	車両運搬具	1,946	1,353	72 (-)	1,239	1,986	15,937
	工具、器具及び備品	8,909	2,008	21 (-)	3,263	7,632	64,882
	土地	38,075	127	3,367 (556)	-	34,834	-
	リース資産	212	-	-	32	180	338
	建設仮勘定 ※3	6,507	20,887	12,315	-	15,078	-
	計	170,033	33,183	16,108	20,942	166,166	603,387
無形固定資産	ソフトウェア ※4	26,818	14,015	6,483	7,187	27,162	28,355
	施設利用権	363	-	-	39	324	298
	計	27,181	14,015	6,483	7,226	27,487	28,653

(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 「機械及び装置」の当期増加額は、日野工場 955百万円、羽村工場 1,990百万円、新田工場 3,295百万円、古河工場 492百万円他であります。

※3 「建設仮勘定」の当期増加額は、「建物」4,005百万円、「機械及び装置」10,870百万円、「車両運搬具」1,453百万円、「工具、器具及び備品」3,976百万円他であります。

※4 「ソフトウェア」の当期増加額は、主に販売関連 4,210百万円、情報関連 3,987百万円、開発関連 1,161百万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	5,076	32,684	-	37,760
役員賞与引当金	-	-	-	-
製品保証引当金	52,333	45,597	52,333	45,597
認証関連損失引当金	29,970	73,270	3,161	100,078

(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っ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110期（自 2021年4月1日 至 2022年3月31日）2022年6月23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

2022年6月23日関東財務局長に提出

(3) 四半期報告書及び確認書

第111期第1四半期（自 2022年4月1日 至 2022年6月30日）2022年7月29日関東財務局長に提出

第111期第2四半期（自 2022年7月1日 至 2022年9月30日）2022年11月4日関東財務局長に提出

第111期第3四半期（自 2022年10月1日 至 2022年12月31日）2023年2月8日関東財務局長に提出

(4) 臨時報告書

2022年6月24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

2022年8月3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

2022年10月28日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第5項に基づく訂正臨時報告書（上記8月3日提出の臨時報告書の訂正報告書）

2023年2月3日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第5項に基づく訂正臨時報告書（上記8月3日提出の臨時報告書の訂正報告書）

2023年3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

2023年5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

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。

2023年6月27日

日野自動車株式会社

取締役会 御中

PwCあらた有限責任監査法人
東京事務所

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 市原 順二

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 平岩 修一

<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2022年4月1日から2023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2023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

重要な後発事象に記載されているとおり、会社は2023年5月30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・バス株式会社間の経営統合について基本合意書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、会社の親会社である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社で基本合意書を同日付で締結している。

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。

当監査法人は、前連結会計年度の連結財務諸表の監査において、監査上の主要な検討事項として、以下の事項を記載し

た。

- ・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
- ・日本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

当連結会計年度の連結財務諸表の監査において、監査役及び監査役会とコミュニケーションを行った事項の中から、特別な検討を必要とするリスク又は重要な虚偽表示リスクが高いと評価した領域の変化、会社が重要な判断を行った財務諸表の領域に関連する当監査法人の重要な判断、当連結会計年度において発生した重要な事象又は取引が監査に与える影響等、また監査における相対的な重要性や会社に特有の事項を考慮して、監査上の主要な検討事項とする事項について検討した。

その結果、当連結会計年度の連結財務諸表の監査における監査上の主要な検討事項は、前連結会計年度の監査上の主要な検討事項と同様、以下の事項とした。なお、「日本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」に関して、会社は、当連結会計年度において、新たに「顧客への燃費補償費用」に係る認証関連損失引当金を計上しており、前連結会計年度の監査上の主要な検討事項として記載していた「税制優遇追加納付費用」に「顧客への燃費補償費用」の記載を追加した。

- ・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
- ・日本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

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2023年3月末時点における連結財務諸表では、45,597百万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3.3%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(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、(Ⅰ)台当たりの修理費用、(Ⅱ)修理の見込台数、(Ⅲ)責任負担割合等に基づき算定している。</p> <p>(Ⅰ)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>(Ⅱ)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>(Ⅲ)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。 ・(Ⅰ)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。 ・(Ⅱ)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。 ・(Ⅲ)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

会社は、前連結会計年度において、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。

これに伴い、会社は、本件における問題を解決するため、過去における排出ガス及び燃費に関する税制優遇追加納付への影響を検討し、追加納付が必要な場合にユーザーに代わって会社が負担することを公表している。

また、当連結会計年度において、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。

会社は、当連結会計年度において将来必要と考えられる上述の排出ガス及び燃費に関する税制優遇追加納付見込額及び顧客への燃費補償費用を見積もり、「認証関連損失引当金」として計上している（税制優遇追加納付費用40,278百万円及び顧客への燃費補償費用 59,800 百万円）。

会社は、当該税制優遇追加納付見込額の算出に当たり、制度上の税制優遇の要件を基礎として、エンジン機種ごとに技術検証を基に計算した燃費性能と諸元値（実際の届出値）との乖離を基に燃費基準達成度への影響を見積もった。

これに対象車両の過去の販売台数を乗じて、影響額を算定した。税制優遇追加納付費用の見積りに際しては、エンジン機種ごとの性能評価を基に計算した燃費値と諸元値との差がもたらす燃費基準達成度の変動に判断を伴う。

また、会社は、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う。

以上により、当該認証関連損失引当金は、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、加えて、税制優遇追加納付費用については、エンジン機種ごとに技術検証を基に計算した燃費性能の計算値の信頼性次第で燃費基準達成度の変動の見積りに、また、顧客への燃費補償費用については、顧客の辞退率に、それぞれ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。

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。

【税制優遇追加納付費用】

・不実の燃費性能表示がどのように行われたかを理解するため、会社の経営者、経理部及びその他の関係者への質問を行った。

・当会計年度末時点で不実の燃費性能表示が行われたことが判明している対象型式の技術検証結果の信頼性及び客観性を評価するため、調査を担当した外部弁護士及び会社（不正行為を行った部署とは独立した部署）への質問、関連資料の閲覧により確認した。

・排出ガス及び燃費に関する税制優遇策の概要を理解するため、担当部門に質問を行うとともに、関連資料を閲覧した。

・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。

・会社が認証関連損失引当金の計算を行う際に使用した対象車両台数の正確性及び網羅性を検証するため、計算上の基礎となる台数情報と会社が記録保管している台数情報データとの突合を行った。

・会社が記録保管している台数情報データの正解性及び網羅性については、関連する売上システムのIT全般統制及び業務処理統制の評価を行った。

・会社が認証関連損失引当金の計算を行う際に構築した見積り計算モデルが適切であるかを検討するため、税制上の制度設計と会社の構築した計算モデルとの整合性について検討を行った。

・会社が認証関連損失引当金の計算を行う際に使用した、エンジン機種ごとに技術検証を基に計算した燃費性能の計算値が国土交通省が提供している重量車燃料消費率計算プログラムに基づき算出された計算値と一致していることを確認した。また、当該燃費理論値と実際の届出値の差の結果生じる燃費基準達成度の変動により計算される税制優遇追加納付見込額の計算の正確性、達成度の見積りの合理性を検証した。

・税制優遇追加納付費用の当局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。

【顧客への燃費補償費用】

・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。

・支払対象台数に見積りに用いた、『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。

	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
--	--

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。

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を表明するために、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。監査人は、連結財務諸表の監査に関する指示、監督及び実施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又は軽減するためにセーフガードを講じ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2023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2023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。監査人は、内部統制報告書の監査に関する指示、監督及び実施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又は軽減するためにセーフガードを講じ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。

2023年6月27日

日野自動車株式会社

取締役会 御中

PwCあらた有限責任監査法人
東京事務所

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 市原 順二

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 平岩 修一

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2022年4月1日から2023年3月31日までの第111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2023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

重要な後発事象に記載されているとおり、会社は2023年5月30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・バス株式会社間の経営統合について基本合意書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、会社の親会社である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社で基本合意書を同日付で締結している。

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。

当監査法人は、前事業年度の財務諸表の監査において、監査上の主要な検討事項として、以下の事項を記載した。

- ・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
- ・日本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

当事業年度の財務諸表の監査において、監査役及び監査役会とコミュニケーションを行った事項の中から、特別な検討を必要とするリスク又は重要な虚偽表示リスクが高いと評価した領域の変化、会社が重要な判断を行った財務諸表の領域

に関連する当監査法人の重要な判断、当事業年度において発生した重要な事象又は取引が監査に与える影響等、また監査における相対的な重要性や会社に特有の事項を考慮して、監査上の主要な検討事項とする事項について検討した。

その結果、当事業年度の財務諸表の監査における監査上の主要な検討事項は、前事業年度の監査上の主要な検討事項と同様、以下の事項とした。

- ・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
- ・日本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

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。
--

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。
- ・ 財務諸表に対する意見を表明するために、財務諸表に含まれる構成単位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。監査人は、構成単位の財務情報に関する監査の指示、監督及び実施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又は軽減するためにセーフガードを講じ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。

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。

【表紙】

【提出書類】	確認書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条の4の2第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2023年6月27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
【最高財務責任者の役職氏名】	CFO 中野 靖
【本店の所在の場所】	東京都日野市日野台三丁目1番地1
【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)

1 【有価証券報告書の記載内容の適正性に関する事項】

当社代表取締役社長 CEO 小木曾聡及びCFO 中野靖は、当社の第111期（自2022年4月1日 至2023年3月31日）の有価証券報告書の記載内容が金融商品取引法令に基づき適正に記載されていることを確認いたしました。

2 【特記事項】

確認にあたり、特記すべき事項はありません。

【表紙】

【提出書類】	内部統制報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条の4の4第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2023年6月27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
【最高財務責任者の役職氏名】	CFO 中野 靖
【本店の所在の場所】	東京都日野市日野台三丁目1番地1
【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)

1 【財務報告に係る内部統制の基本的枠組みに関する事項】

代表取締役社長 CEO 小木曾聡及びCFO 中野靖は、当社の財務報告に係る内部統制の整備及び運用に責任を有しており、企業会計審議会の公表した「財務報告に係る内部統制の評価及び監査の基準並びに財務報告に係る内部統制の評価及び監査に関する実施基準の改訂について(意見書)」に示されている内部統制の基本的枠組みに準拠して財務報告に係る内部統制を整備し運用しております。

なお、内部統制は、内部統制の各基本的要素が有機的に結びつき、一体となって機能することで、その目的を合理的な範囲で達成しようとするものであります。このため、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ります。

2 【評価の範囲、基準日及び評価手続に関する事項】

財務報告に係る内部統制の評価は、2023年3月31日を基準日として行われており、評価に当たっては、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いたしました。

本評価においては、連結ベースでの財務報告全体に重要な影響を及ぼす内部統制（全社的な内部統制）の評価を行った上で、その結果を踏まえて、評価対象とする業務プロセスを選定しております。当該業務プロセスの評価においては、選定された業務プロセスを分析した上で、財務報告の信頼性に重要な影響を及ぼす統制上の要点を識別し、当該統制上の要点について整備及び運用状況を評価することによって、内部統制の有効性に関する評価を行いました。

財務報告に係る内部統制の評価の範囲は、当社並びに連結子会社及び持分法適用会社について、財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性の観点から必要な範囲を決定いたしました。財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性は、金額的及び質的影響の重要性を考慮して決定しており、当社及び連結子会社40社を対象として行った全社的な内部統制の評価結果を踏まえ、業務プロセスに係る内部統制の評価範囲を合理的に決定いたしました。なお、連結子会社34社及び持分法適用会社14社については、金額的及び質的影響の重要性の観点から僅少であると判断し、全社的な内部統制の評価範囲に含めておりません。

業務プロセスに係る内部統制の評価範囲については、各事業拠点の売上高（連結会社間取引消去後）の金額が高い拠点から合算していき、連結売上高の概ね3分の2に達している14社19事業を「重要な事業拠点」といたしました。選定した重要な事業拠点においては、企業の事業目的に大きく関わる勘定科目として、売上高、売掛金及び棚卸資産に至る業務プロセスを評価の対象といたしました。さらに、選定した重要な事業拠点にかかわらず、それ以外の事業拠点をも含めた範囲について、重要な虚偽記載の発生可能性が高く、見積りや予測を伴う重要な勘定科目に係る業務プロセスやリスクが大きい取引を行っている事業又は業務に係る業務プロセスを財務報告への影響を勘案して重要性の大きい業務プロセスとして評価対象に追加しております。

3 【評価結果に関する事項】

上記の評価の結果、2023年3月31日現在において、当社の財務報告に係る内部統制は有効であると判断いたしました。

4 【付記事項】

該当事項はありません。

5 【特記事項】

該当事項はありません。