

【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】 令和2年7月15日

【事業年度】 自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日

【会社名】 トヨタ モーター クレジット コーポレーション  
(Toyota Motor Credit Corporation)

【代表者の役職氏名】 社長兼首席業務執行役員  
(President and Chief Executive Officer)  
マーク・テンプリン  
(Mark Templin)

【本店の所在の場所】 アメリカ合衆国 75024-5965 テキサス州 プレイノ  
W2-5A ヘッドクォーターズ・ドライブ 6565番地  
(6565 Headquarters Drive, W2-5A, Plano, Texas  
75024-5965, United States)

【代理人の氏名又は名称】 弁護士 廣瀬 卓生

【代理人の住所又は所在地】 東京都千代田区大手町一丁目1番1号 大手町パークビルディング  
アンダーソン・毛利・友常法律事務所

【電話番号】 03-6775-1000

【事務連絡者氏名】 弁護士 黒田 康之  
同 井上 貴美子  
同 渡邊 雄平

【連絡場所】 東京都千代田区大手町一丁目1番1号 大手町パークビルディング  
アンダーソン・毛利・友常法律事務所

【電話番号】 03-6775-1555

【縦覧に供する場所】 該当事項なし。

## 第一部 【企業情報】

- 注(1)本書中の「TMCC」とは、トヨタ モーター クレジット コーポレーションを、「グループ会社」とは、TMCC及びその連結子会社を指す。
- (2)本書中に別段の表示がある場合を除き、「米ドル」、「ドル」、「U.S.\$」又は「\$」はすべてアメリカ合衆国の法定通貨を指し、「日本円」、「円」又は「¥」はすべて日本国の法定通貨を指す。括弧内の円金額は、2020年6月1日に株式会社三菱UFJ銀行が発表した対顧客電信直物売買相場の仲値1米ドル=107.74円で換算されている。
- (3)本書中の諸表の計数が四捨五入されている場合、これら表中の合計は必ずしも計数の算術的総和と一致しない。
- (4)本書中に記載される特定の過年度の金額は、本事業年度の表示に一致させるため、組替再表示されている。

## 第1 【本国における法制等の概要】

### 1 【会社制度等の概要】

#### (1) 【提出会社の属する国・州等における会社制度】

TMCCの準拠する法制度は、合衆国連邦法及びカリフォルニア州法である。合衆国連邦法は、会社の事業活動のほぼ全般に影響を及ぼしており、独占禁止、破産、労使関係、消費者保護、税務及び証券に関する事項を含む幅広い分野を規制している。連邦証券関連諸法の全般的な主務官庁は米国証券取引委員会（以下「SEC」という。）であり、詐欺的手法を用いた有価証券の売付けを一般的に禁止するとともに、SECに登録された有価証券の発行者であるTMCC等の会社に対して財務その他の情報についてSECに定期的に開示することを要求している。カリフォルニア州には、会社に影響を及ぼす多くの法律（TMCCの設立準拠法である一般会社法を含む。）がある。一般会社法の一定の条項を以下に概説する。

合衆国内の会社は、合衆国の州又はコロンビア特別区の法律に基づき設立された法的主体であり、当該会社の株式を保有する会社の所有者から独立した法人として活動する。会社は、額面又は無額面の普通株式の他に、選択により、一定の率で配当を受け取る権利及び清算時に残余財産の分配を受ける権利等について普通株式に付与された権利に優先する一定の権利を付与された優先株式を発行することができる。通常、株主は、株主としての地位において会社の負債に関して個人責任を負わない。

会社の経営は、定時株主総会において株主に選任される取締役会により、又はその指示に基づき行われる。一般的に、取締役会は、非常に広範な権限と裁量権をもって会社の経営を行い、株主の権限は、(a)取締役の選任権、(b)定款又は付属定款の改定権及び(c)実質的に全部の資産の譲渡、合併又は解散等の会社が関与する重要な取引の承認権に限定されている。

取締役会は、会社の日常業務を遂行する主要な役員を毎年選任する。会社の取締役会は、事業年度中、定期的に開催されるのが通常である。

重要な役員の職務は、付属定款により定められる。付属定款は通常、会社の設立発起人により採択され、株主又は取締役は、定款又は付属定款に定められた制限に従って、これを変更することができる。

カリフォルニア州一般会社法は、弾力的であり、株主の利益を保護する一方で会社に営業の自由を与えている。TMCCは同法の規定に基づき設立されており、同法は設立、株主、取締役及び役員の権利及び権限、株主総会及び取締役会、合併及び売却並びに解散手続等について定めている。

カリフォルニア州一般会社法は、累積投票を廃止することを選択した一定の上場会社（すなわち、その株式がニューヨーク証券取引所若しくはアメリカ証券取引所若しくはナスダック株式市場のナショナル・マーケット・システム又はその承継者に上場されている会社）を除き、累積投票により取締役を選任すべき旨を定めている。累積投票規定に基づき、取締役の選任に際して議決権を有するカリフォルニア州の会社の株主は、適正な通知を行った後に、選任される取締役数に当該株主が有する議決権数を乗じた数の議決権を1人の候補者に累積して投票することができる。当該株主は、また、この原則に基づき、当該株主が適当と考える数の候補者に分散して議決権を行使することもできる。

カリフォルニア州一般会社法の下で、裁判所の命令により精神異常を宣告された取締役又は重罪で有罪となった取締役を取締役会の過半数の決議により解任することができる。さらに、議決権を有する発行済株式の過半数の決議により取締役の一部又は全員を理由なく解任することができる。ただし、同じ合計数の議決権が行使され（書面の同意により決議が採択された場合には、議決権を有する全株式について議決権が行使され）、かつ、直近の取締役の選任の際に選任することが可能であった数の取締役全員が選任されたと仮定した場合に、解任に反対した議決権及び書面で解任に同意しなかった議決権が累積的に行使されたならば当該取締役を選任するのに十分であった場合には、（取締役全員が解任される場合を除き）当該取締役を解任することはできない。また、発行済株式の10%以上を保有する株主は、取締役に詐欺的若しくは不正直な行為又は会社に関する権限若しくは裁量権の濫用があった場合には、当該取締役を解任するための訴訟を提起することができる。

カリフォルニア州一般会社法は、会社が特定の会計原則に従うことを義務付けていない。ただし、会社は妥当かつ正確な会計帳簿を維持する義務を負う。さらに、TMCCのようにSECに登録された有価証券の発行者である会社は、連邦法の下で、会計帳簿並びに財政状態及び経営成績の定期的な報告に関し、SECの規則を遵守しなければならない。

## (2) 【提出会社の定款等に規定する制度】

TMCCの会社制度は、その改定定款及び付属定款に定められている。その要約及びこれに関連する事項を以下に記載する。ここでは、主に「(1) 提出会社の属する国・州等における会社制度」に記載した一般的に適用される法律の規定に追加される事項及びかかる規定の適用を修正する事項について述べる。株主の権利に関する事項についても以下に記載する。

### イ．株主総会

#### (A) 総 会

付属定款は、TMCCの事業年度の末日から6ヶ月以内の取締役会の定める日時に定時株主総会を開催すべき旨を定めている。臨時株主総会は、TMCCの社長若しくは取締役会、2名以上の取締役又はTMCCの議決権の5分の1以上を保有する1名以上の株主がこれを招集することができる。定時及び臨時株主総会の招集通知は、いずれも、当該株主総会の10日乃至60日前に書面により送付されなければならない、その場所は社長、取締役であるいずれかの副社長又は秘書役により定められる。

総会の招集又は通知に用いられた方法のいかんを問わず、株主本人又は代理人の出席により定足数が満たされ、かつ、総会の前又は後に、議決権を有するが本人又は代理人による出席をしない各株主が招集通知の放棄書、総会の開催に対する承諾書又は総会の議事録の承認書に署名すれば、株主総会の決議は有効である。

#### (B) 定足数

付属定款は、法律、TMCCの改定定款又は付属定款の他の部分に別段の規定がある場合を除き、議決権のある株式の過半数を所有する株主本人又はその代理人の出席によりすべての株主総会の定足数が満たされる旨を定めている。

#### (C) 決 議

TMCCの取締役の選任は、最高得票による。株主総会の決議は、( )定足数を満たした総会に出席し議決権を行使した株式の過半数又は( )カリフォルニア州一般会社法に定めるとおり、議決権を有する発行済株式の過半数により採択される。投票により行われる株主の決議は、当該決議について議決権のあるすべての発行済株式の株主が署名した書面による承諾により、総会を開催することなくこれを採択することができる。議決権を有するすべての株主は、1株につき1議決権を有し、取締役の選任について議決権を行使する場合には、カリフォルニア州会社法に従いその議決権を累積的に行使することができる。

### ロ．取締役及び取締役会

#### (A) 員 数

付属定款は、取締役の員数を9名と定めている。ただし、TMCCの議決権の過半数を行使する株主の投票又は書面の承諾により採択された改定定款又は付属定款の改正により、この員数を変更することができる。

#### (B) 選任及び任期

取締役は、定時株主総会において株主により選任される。取締役の任期は、翌年の定時株主総会まで、及びその後任者が選任され資格要件を充足する時までである。

(C) 解 任

取締役全員及び個々の取締役は、カリフォルニア州会社法の定めに従い解任されることがある。

(D) 定足数

付属定款は、その時点において選任することを認められているTMCCの取締役の員数の3分の1以上が取締役会の定足数を構成する旨を定めている。

(E) 委員会

カリフォルニア州一般会社法は、会社の取締役会が、取締役の員数の過半数により採択された決議により、取締役会の権限の一部又は全部(特定の決議を除く。)を行使するために2名以上の取締役により構成される1又は複数の委員会を設置することを認めている。この権限及びTMCCの付属定款に基づき、TMCCの取締役会は、特定の決議を除き、TMCCの事業及び業務の運営に関する取締役会のすべての権能及び権限を行使する権限を有する執行委員会を設置している。また、TMCCの取締役会は、取締役会全体を代表してTMCCの規制コンプライアンスの管理システム、政策及び手順を監視する権限を有するコンプライアンス監視委員会を設置した。

(F) 決 議

取締役会の決議は、定足数を満たす取締役会に出席している取締役の過半数により採択される。取締役会の決議は、当該決議について議決権を有する取締役全員が署名した承諾書により、取締役会を開催することなく採択することができる。

## 八. 役員

(A) 任命及び任期

付属定款に基づき選任されたTMCCの役員は、社長、1名以上の副社長、秘書役及び財務役である。これらの役員は、取締役会により選任され、取締役会により定められた期間の任期を務める。付属定款は、また、取締役会が取締役会会長、1名以上の秘書役補佐、1名以上の財務役補佐及びTMCCの事業の必要性に応じてその他の下位の役員を選任することを認めている。

(B) 解 任

役員は、在任中の取締役の過半数の決議により、随時、理由の有無を問わず、これを解任することができる。

(C) 権 限

役員の義務、権能及び権限は、付属定款により定められ、通常それぞれの職責に係わるものである。

## 二. 会社の財務及び株式に関する事項

(A) 株式の種類

TMCCの授権株式総数は、無額面の普通株式100,000株である。TMCCの各株式は、株主の決議を要するすべての事項につき、1議決権を有する。

(B) 株式の移転

TMCCの株式の移転は、秘書役に対し、適法に裏書された株券が提出されたとき、又は承継、譲渡若しくは移転の権限についての適当な証拠を付した株券が提出されたときに、TMCCの株主名簿上で行われる。

## 2 【外国為替管理制度】

TMCCにより発行された社債又はそれに付された利札に関する元利金のTMCCによる日本国の居住者に対する支払については、現在、一般に、合衆国には外国為替管理上の制限はない。

## 3 【課税上の取扱い】

### 合衆国の租税制度

以下は、現行の法律に基づく、非合衆国所持人（以下に定義する。）である実質的所有者によるTMCCにより発行されている社債（以下「本社債」という。）の所有、売却その他の処分に関する一定の合衆国連邦所得税及び相続税の一般的概説である。この概説は、一般的な情報を提供するものにすぎず、非合衆国所持人である本社債の実質的所有者のみを前提とするものである。この概説は、非合衆国所持人に固有の事実及び事情に照らして、又は合衆国連邦税法に基づき、特例措置の適用を受ける特定の種類の非合衆国所持人（例えば、合衆国の元市民若しくは長期居住者、非課税組織、金融機関、保険会社又はブローカー・ディーラー）に関係のある合衆国の連邦所得税及び相続税をすべての観点から論じるものではない。本社債の購入者は、本社債の所有及び売却に関する課税上の取扱いについて自らの顧問に相談すべきである。さらに、この概説は、全般的に本社債を当初の発行価格で取得した当初所持人の課税上の取扱いに限定されており、パートナーシップ、合衆国税法上パートナーシップとして取り扱われるその他の法的主体又はそれらのパートナーである本社債の所持人を前提とするものではない。また、この概説は、本社債が合衆国連邦税上、エクイティではなく負債に分類されることを前提とし、大券の募集、売却及び交付並びに本社債に関する支払は、本社債の要項又はその他の関連書類に規定される特定の所要手続に従って行われており、今後も同様に行われるものとする。さらに、この概説は、州税法、地方税法若しくは合衆国外の税法に基づく課税上の取扱い又は（限られた範囲の記述を除き）合衆国連邦の相続税の適用可能性について論じるものではない。

この議論において、「所持人」とは、本社債の実質的所有者をいい、「非合衆国所持人」とは、合衆国連邦所得税務上、（ ）合衆国の国民又は居住者、（ ）合衆国又は同国内の下部行政主体において、又はその法律に基づいて設立された法人又は法人として取り扱われる他の事業体、（ ）合衆国人の支配下にあり、かつ合衆国裁判所の第一義的な監督下にある信託、（ ）その収益がその源泉に関わらず合衆国連邦所得税の対象となる相続財団、若しくは（ ）合衆国内において本社債による収益と実質的に関係している取引又は事業を遂行している者、に該当しない所持人をいう。

パートナーシップ又は合衆国税法上パートナーシップとして取り扱われるその他の法的主体が本社債を所持している場合、課税上の取扱いは通常パートナーの状況及びパートナーシップの活動に左右される。パートナーシップである本社債の所持人及びかかるパートナーシップのパートナーは、本社債の所有及び処分に係る合衆国の連邦所得税に関する課税上の取扱いについて自らの顧問に相談すべきである。

## 本社債に対する合衆国の租税

下記に記載がある場合を除き、非合衆国所持人に対するTMCCによる本社債（一般的に合衆国の源泉徴収税が課されない、満期が183日以下の本社債（以下「短期社債」という。）を除く。）に関する利息、当初発行割引額（以下「OID」という。）（もしあれば）及び元金の支払には、合衆国の源泉徴収税及びその他総額ベースの税金は課されない。ただし、（1）非合衆国所持人が実質的に又は解釈上、議決権を有するTMCCの全種類の株式の議決権合計の10%以上を所有していないこと、（2）非合衆国所持人が株式所有を通じてTMCCに関係のある、1986年内国歳入法（その後の改正を含む。）（以下「内国歳入法」という。）の第957条に定義される被支配外国法人でないこと、（3）非合衆国所持人が通常の取引又は事業において締結された与信取引に基づき本社債の利息を受領している銀行でないこと、（4）かかる利息がTMCC又は関連会社の収入、売上高、収益又は利益、又は資産価値の変動に付随しておらず、またその他の点で内国歳入法の第871(h)(4)条の規定に該当するもの（以下「偶発利息」という。）でないこと、並びに（5）利息又は元金の最初の支払以前に、非合衆国所持人が、支払代理人に、有効かつ適正に作成された米国内国歳入庁のフォームW-8（又はその後継若しくは代替のフォーム）又は内国歳入法の第871(h)(2)(B)条及び第881(c)(2)(B)条に基づく適用除外の根拠を立証するのに十分なその他の非合衆国人としての地位の証明書の適切なフォームを提供していることを条件とする。

上記条件を満たし、次段落に記載がある場合を除き、非合衆国所持人は、本社債の支払をTMCC又は合衆国外の支払代理人から受けるために、その国籍、住所又は身元をTMCC、本社債のいずれかの支払代理人又は合衆国の政府当局に対して開示する義務を負わない。（ただし、仮大券の持分の実質的所有者は、恒久大券又は最終券面の受益持分並びにそれらの利札及び利息を受領するため、又は仮大券の受益持分に関する支払を受領するためには、ユーロクリア又はクリアストリーム・ルクセンブルグに対して非合衆国人の実質的所有者である旨の証明書を提供しなければならず、記名式本社債の非合衆国所持人は、内国歳入法の第871(h)(2)(B)条及び第881(c)(2)(B)条に基づく適用除外の根拠を立証するのに十分な非合衆国人としての地位の証明書を提供しなければならない。）

上記条件を満たすことができない場合、非合衆国所持人に対するプレミアム（もしあれば）及び利息（OIDを含む。）の支払は、30%の総額ベースの課税の対象になる。ただし、（x）本社債が短期社債の場合又は（y）本社債の実質的所有者が租税条約の利益を受ける資格があることを適正に立証した場合（通常、かかる利益を請求する旨の適正に作成された米国内国歳入庁のフォームW-8 BEN又はW-8 BEN-Eの提出による。）を除く。合衆国連邦所得税上パートナーシップ又は信託として取り扱われる非合衆国所持人に対する支払は、通常30%の総額ベースの課税の対象になる。ただし、かかる支払が、本社債の持分を直接所有していたならば、上記の条件を満たすことができなかったであろう非合衆国所持人であるパートナー又は受託者及び条約の利益を受ける資格があることを立証することができないパートナー又は受託者に帰属する場合に限る。さらに、2014年6月30日以後に発行された本社債の利息（OID（もしあれば）を含む。）の支払は、一定の手続要件が満たされ、一定の情報が米国内国歳入庁に提供されるか、又は当該非合衆国所持人が、合衆国及び当該非合衆国所持人の母国との間の政府間協定を実施する法律、規則若しくはその他指針に基づいた一定の要件に従い、一定の情報が当該管轄区域の課税当局に提供されない限り、それぞれ内国歳入法の第1471条乃至第1474条並びに規則及びその他それらに従って公表された指針の意味における「外国金融機関」又は「外国非金融事業体」に支払われた分については、30%の総額ベースの源泉徴収税の対象になる可能性がある。非合衆国所持人は、最終的な合衆国財務省の規定が発行されるまで2018年12月18日に発行された合衆国財務省の規定に依拠し、かかる規定の下、元本、プレミアム（もしあれば）及び本社債の売却、除去又はその他の処分による代金の支払には、内国歳入法の第1471条乃至第1474条並びに規則及びその他それらに従って公表された指針の下で源泉徴収税は課されない。特定の状況下で、本社債の非合衆国所持人は、かかる税金の還付又は控除を受ける資格を有する可能性がある。

非合衆国所持人による本社債の処分によって実現された利益は、所持人が、処分の課税年度中に合衆国に少なくとも183日滞在している個人であり、その他の一定の条件を満たさない限り、合衆国の課税の対象にはならない。仮大券の恒久大券との交換は、課税対象にはならない。

本社債（又はそれに付される受領証又は利札）は通常、非合衆国所持人の死亡について合衆国連邦相続税上被相続人の相続財産には含まれない。ただし、短期社債以外の本社債の場合、（x）その個人が実質的に又は解釈上、議決権を有するTMCCの全種類の株式の議決権合計の10%以上を所有していたとき、若しくは（y）かかる本社債が偶発利息の支払のためのものであった場合は、この限りでない。

#### **合衆国における情報報告及び補完源泉徴収**

本社債の元利金の支払には通常、合衆国における情報報告及び補完源泉徴収は適用されない。

本社債の売却又はその他の処分による利益は、ブローカーの合衆国内の事務所又は合衆国に特定のつながりのあるブローカーの合衆国外の事務所を通じて売却が行われない限り、合衆国における情報報告義務は課されない。かかる利益は、売却がブローカーの合衆国内の事務所を通じて行われない限り、合衆国の補完源泉徴収の対象にはならない。源泉徴収税額は、所持人の合衆国連邦所得税の控除の対象となり、所持人の債務を上回る限度において還付されることがある。



#### 4 【法律意見】

TMCCのバイスプレジデント、法務部長兼秘書役であるエレン・L・ファレルより、下記の趣旨の法律意見書が提出されている。

合衆国及びカリフォルニア州の法令に関する有価証券報告書中の記述は（有価証券報告書中のあらゆる法域の税務に関する法令についての記述を除く。）、すべての重要な点において真実かつ正確である。

また、合衆国連邦税務特別顧問であるフレッシュフィールズ・ブルックハウス・デリンガー US LLPにより、下記の趣旨の法律意見書が提出されている。

本書「第1 本国における法制等の概要 3 課税上の取扱い - 合衆国の租税制度」の合衆国連邦課税法上の記載は、すべての重要な点において真実かつ正確である。

## 第2 【企業の概況】

### 1 【主要な経営指標等の推移】

次の表は、表示された期間及び日付現在のグループ会社の主要な経営指標の推移を示すものである。

決算期		2016年 3月31日 終了 事業年度	2017年 3月31日 終了 事業年度	2018年 3月31日 終了 事業年度	2019年 3月31日 終了 事業年度	2020年 3月31日 終了 事業年度
金融収益合計	百万米ドル	9,403	10,046	10,717	11,640	12,029
	百万円	1,013,079	1,082,356	1,154,650	1,254,094	1,296,004
純金融収益	百万米ドル	2,352	1,439	1,825	1,984	2,375
	百万円	253,404	155,038	196,626	213,756	255,883
当期利益	百万米ドル	932	267	3,410	795	913
	百万円	100,414	28,767	367,393	85,653	98,367
資本金	百万米ドル	915	915	915	915	915
	百万円	98,582	98,582	98,582	98,582	98,582
発行済株式総数	株	91,500	91,500	91,500	91,500	91,500
純資産額	百万米ドル	9,397	9,524	12,880	13,578	14,503
	百万円	1,012,433	1,026,116	1,387,691	1,462,894	1,562,553
総資産額	百万米ドル	114,592	119,635	120,546	116,516	125,555
	百万円	12,346,142	12,889,475	12,987,626	12,553,434	13,527,296
1株当たり純資産額	千米ドル	102.70	104.09	140.77	148.39	158.50
	千円	11,065	11,215	15,167	15,988	17,077
1株当たり当期利益	千米ドル	10.19	2.92	37.27	8.69	9.98
	千円	1,098	315	4,015	936	1,075
自己資本比率	%	8.2	8.0	10.7	11.7	11.6
自己資本利益率	%	10.4	2.8	30.4	6.0	6.5
営業活動から得た キャッシュ - 純額	百万米ドル	7,839	5,914	8,335	5,935	5,764
	百万円	844,574	637,174	898,013	639,437	621,013
投資活動（に使用した） キャッシュ - 純額	百万米ドル	(9,830)	(9,676)	(7,484)	(3,016)	(8,757)
	百万円	(1,059,084)	(1,042,492)	(806,326)	(324,944)	(943,479)
財務活動（に使用した） から得た キャッシュ - 純額	百万米ドル	2,285	5,336	(1,377)	(4,495)	8,339
	百万円	246,186	574,901	(148,358)	(484,291)	898,444
現金及び現金同等物	百万米ドル	2,701	4,198	3,540	2,198	6,790
	百万円	291,006	452,293	381,400	236,813	731,555

（注1）特定の過年度の金額は、当事業年度の表示に合わせて組替再表示されている。

TMCCの監査済財務書類は連結ベースでのみ作成されている。したがって、本書中のすべての財務統計及び財務情報は、本書中に明示的に別段の記載がある場合、又は文脈上必要な場合を除き、TMCC単体ではなくグループ会社の連結ベースの事業及び経営成績を示している。

## 2 【沿革】

TMCCは、1982年にカリフォルニア州において設立され、1983年に営業を開始した。グループ会社は、カリフォルニア州法人であるトヨタ ファイナンシャル サービスズ インターナショナル コーポレーション（以下「TFSIC」という。）に100%所有されており、TFSICは、日本法人であるトヨタファイナンシャルサービス株式会社（以下「TFS」という。）の100%子会社である。一方、TFSは、日本法人であるトヨタ自動車株式会社（以下「トヨタ自動車」という。）の100%子会社である。TFSは、トヨタ自動車の全世界における金融事業を運営している。TMCCの商品及びサービスは、トヨタ ファイナンシャル サービスズ、レクサス ファイナンシャル サービスズ及びマツダ・ファイナンシャル・サービスというブランドの下で販売されている。

## 3 【事業の内容】

### （1）概要

グループ会社は、トヨタ車及びレクサス車の認定ディーラー又はディーラー・グループ、（それらより少量であるが）アメリカ合衆国（ハワイ州を除く。）（以下「合衆国」という。）及びプエルトリコ内のその他の米国産車及び輸入車のフランチャイズ・ディーラー（以下「ディーラー」と総称する。）並びにそれらの顧客に対して、様々な金融商品及び保険商品を提供している。グループ会社の商品は、主に以下のとおり分類される。

- ・ **融資** グループ会社は、合衆国及びプエルトリコのディーラーからの個人向け割賦販売契約（以下「個人向け契約」という。）並びに合衆国のディーラーからのオペレーティング・リース（以下「リース契約」という。）として扱われるリース契約を取得している。グループ会社は、個人向け契約及びリース契約を総称して「消費者ポートフォリオ」と呼んでいる。さらに、グループ会社は、合衆国及びプエルトリコのディーラーに対して、法人向け融資、運転資金ローン、リボルビング・クレジット・ライン及び不動産融資を含むディーラー向け融資を提供している。グループ会社は、ディーラー向け融資ポートフォリオを総称して「ディーラー・ポートフォリオ」と呼んでいる。
- ・ **保険** 100%子会社であるトヨタ モーター インシュアランス サービスズ インク及びその子会社である保険会社（以下「TMIS」と総称する。）を通じて、グループ会社は、合衆国のディーラーが販売する自動車及び支払保護商品の販売、引受け及び保険金請求の管理を行っている。グループ会社の自動車及び支払保護商品には、自動車サービス契約、保証付自動車保護契約、プリペイド・メンテナンス契約、過剰摩耗及び過剰使用に係る契約、タイヤ及びホイールの保護に係る契約、鍵交換補償並びに中古車に対する限定的保証契約が含まれる。さらに、TMISは、合衆国における一定の関連会社に対して補償及びそれに関連する管理サービスを提供している。通常、自動車及び支払保護商品は保険商品としての規制は受けないが、参照を簡便にするため、グループ会社はTMISによって提供される一連の商品を本書において「保険商品」と総称する。

グループ会社は主に世界的な資本市場における資金調達並びに投資活動及び営業活動により取得される資金によって収益資産の増加を支えている。グループ会社の資金調達については、「第3 事業の状況 3 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 (3) 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 (e) 流動性及び資金源」に記載されている。

2019年4月16日、グループ会社は、グループ会社がディーラー提携先に対してより良いサービスを提供するために、グループ会社の支店構成の合理化及び新技術への投資によりグループ会社の支店業務を再編成すると発表した。グループ会社は、ディーラー販売・サービス事務所(以下「DSS0」という。)及び全米の都市に所在する地域統括事務所から構成されるグループ会社の支店業務の拠点をアリゾナ州チャンドラー(西部の業務を担当する)、テキサス州プレイノ(中部の業務を担当する)及びジョージア州アルファレッタ(東部の業務を担当する)に所在する3ヶ所の新しい地域ディーラーサービス・センター(以下「DSC」という。)に統合することを現在進めている。支店業務の統合は、2021年3月期末までに完了する見込みである。地域DSCは、ディーラーからの個人向け契約及びリース契約の取得並びにディーラーに対するTMISの保険商品の販売を行う。

これまで様々なDSS0に拠点を置いていたディーラー向け貸付業務は、現在テキサス州プレイノに所在するDSCに集約されている。ディーラー向け貸付業務は、法人向け融資の提供並びに企業の買収、設備の改修、不動産の購入及び運転資金需要等のその他のディーラー向け融資活動によりディーラーを支援している。

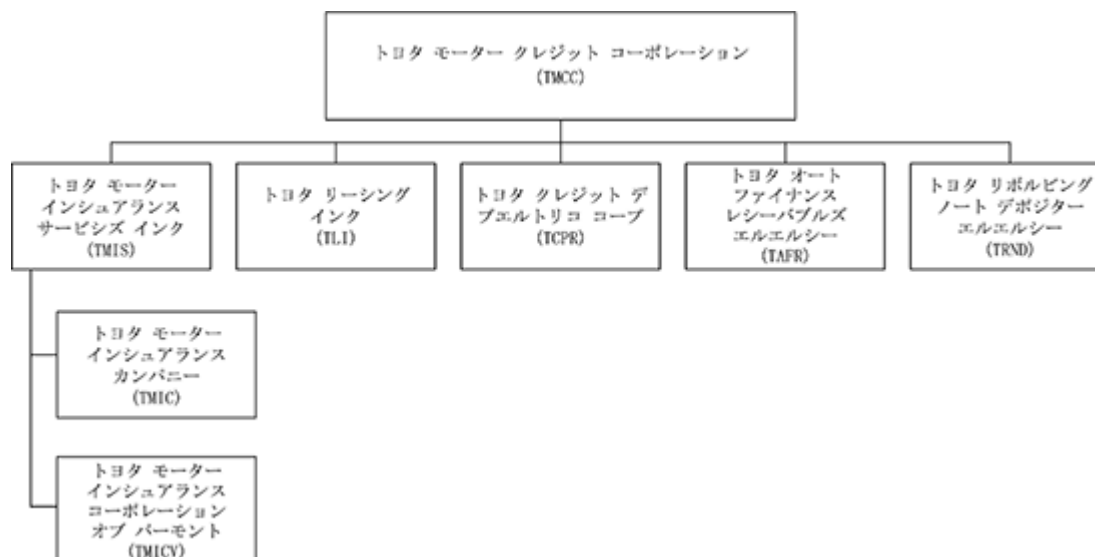
グループ会社は、合衆国内に所在する3ヶ所の地域カスタマーサービス・センター(以下「CSC」という。)を通じて契約の管理を行っている。CSCは、集金、リース解約並びに個人向け契約及びリース契約の顧客の双方の口座の管理等の顧客口座管理機能の支援を行っている。合衆国中部におけるCSCは、さらに、契約及び保険金請求に関する管理サービスを提供することによって保険商品事業を支援している。

2020年4月1日現在、グループ会社は、マツダモーターオブアメリカ, Inc.(以下「マツダ」という。)へのサービスの提供をはじめとする、第三者の自動車会社及びモビリティ企業に向けた自社ブランドの金融サービスの提供を開始した。以前開示したグループ会社とマツダとの契約に基づき、グループ会社は現在、独占的自社ブランドの個人向け自動車融資、リース並びにディーラー向け融資商品及びサービスを提供しており、2021年3月期の後半、米国におけるマツダの顧客及びディーラーに対してマツダ・ファイナンシャル・サービスのブランドの下で展開される独占的車両保険商品及びサービスの提供を予定している。グループ会社のマツダとの契約の当初期間は約5年間である。

## 季節性

グループ会社の個人向け契約及びリース契約から生じる収益は、通常、季節変動の影響を受けない。融資件数は季節性による影響を多少受ける。通常、固定支払により行われる回収は、数年にわたって行われるため、この季節性は収益に重大な影響を及ぼすものではない。グループ会社は貸倒損失について季節変動の影響を受けるが、これまでの実績上、暦年の第1四半期及び第4四半期に増加する。

2020年3月31日現在のTMCC及びその子会社の組織図は、以下のとおりである。



## (2) 金融事業

以下の表は、グループ会社の商品ごとの減価償却費控除後の金融収益の概要である。

	3月31日に終了した年度		
	2018年	2019年	2020年
<b>減価償却費控除後の金融収益に対する割合：</b>			
減価償却費控除後のオペレーティング・リース	30%	38%	38%
個人向け	54%	47%	49%
ディーラー向け	16%	15%	13%
減価償却費控除後の金融収益	100%	100%	100%

## (a) 個人向け融資及びリース融資

### プライシング

グループ会社は段階的プライシングプログラムを利用しており、かかるプログラムは様々な価格及びリスクの組合せに関して、金利を信用情報機関による報告及びその他の事情により決定された顧客のリスクに適合させる。各申込みには、それぞれ1つの信用段階が割り当てられる。利率は、融資の対象が新車であるか中古車であるかを含めて、信用段階、契約期間、融資比率及び担保により変動する。さらに、宣伝活動の結果として特別利率が適用されることがある。グループ会社は競争力及び経済的要因に基づいて金利の再検討及び調整を行い、ディーラーに対して段階によりかかる利率を適用する。

### 引受け業務

ディーラーは、顧客からの借入申込書をグループ会社の契約取得用のオンライン・システムを通じて送信する。顧客は、借入申込書をグループ会社のウェブサイトへ直接提出することができ、この場合、借入申込書は顧客の希望するディーラーへ送信され、グループ会社による事前承認の検討対象となる。借入申込書の受領後、グループ会社の融資組成システムが自動的に主要な信用情報機関のうちの1機関に信用情報レポートを依頼する。グループ会社は申込者のリスク状況を評価するために、独自の信用度採点システムを用いている。(申込者の信用履歴に基づく)信用度採点システムにおいて利用されている項目には、契約期間、支払能力、負債比率、融資対象の車両の価格に応じた融資金額並びに融資件数、利用率及び信用照会の回数等、信用情報機関関連の項目が含まれる。

借入申込書は、系統的に審査される。グループ会社の融資組成システムは、各申込みを審査し、内部信用度及びその他の申込みの特性を含む特定の要件を用いて自動承認の条件を満たしているか又は人為的な作業を介さずに却下するかを決定する(以下「自動決定」という)。一般的に、最優良の借入申込書は自動的に承認され、最劣悪の借入申込書は自動的に却下される。

クレジット・アナリスト(グループ会社の支店業務に従事する)は、自動決定されていないすべての借入申込書の承認又は却下を行い、また、自動的に却下の対象とされた申込みの承認を行うこともできる。申込みが自動決定により自動的に承認されないことは、申込みがグループ会社の引受けガイドラインの要件を満たさないことを意味するものではない。クレジット・アナリストは、とりわけ、借入額及び契約期間から予測される申込者の信用度及び毎月の支払債務の支払能力を考慮した評価に基づき申込みの決定を行う。クレジット・アナリストは、申込みが高い水準の信用リスクが見られる場合、その借入申込書に含まれる情報を検証する。グループ会社が独自に開発した採点システムは、信用調査手続においてクレジット・アナリストを支援するものである。クレジット・アナリストの最終的な借入決定は、申込みの特長及び弱点の査定後にクレジット・アナリストが認識する信用リスクの程度に基づいて行われる。

融資手続の完了は、その取引が個人向け契約であるか又はリース契約であるかによって異なる。個人向け契約に関しては、グループ会社は個人向け契約をディーラーから取得し、車両の担保権を取得する。グループ会社は、融資の対象である個人向け車両について、適宜、適用ある州の車両管理局（又は同等の機関）への権利書の提出又は統一商事法典（以下「UCC」という。）に基づく届出により、担保権の対抗要件を具備する。リース契約に関しては、下記「債権管理業務」に記載の事項を除き、グループ会社はリース契約を取得し、同時にリースされた車両の所有権を取得する。グループ会社は、滞納している顧客に対して回収のための法的措置をとる権利を有するとともに、顧客が契約上の義務を履行しなかった場合に車両を回収する権利を有している。

グループ会社は、その引受けガイドライン及び購買基準の有効性を評価するために、その消費者ポートフォリオを定期的に再検討し、分析している。グループ会社は、外部の経済的要因、貸倒損失、過去の債務不履行、市況又はその他の要因が変動した場合、ポートフォリオにおける資産の質を変えるため又はその他の目標及び目的を達成するために引受けガイドライン及び購買基準を調整することができる。

### 支援及びインセンティブ・プログラム

トヨタ・モーター・ノース・アメリカ・インク（以下「TMNA」という。）の子会社であるトヨタ モーター セールス U S A インク（以下「TMS」という。）は、アメリカ合衆国内におけるトヨタ車及びレクサス車の主要な販売会社である。グループ会社は、TMNA及び関連会社ではない特定の第三者の販売会社との提携上、支援プログラムと呼ばれる販売促進のための特別利率を提供する場合がある。TMNAは、グループ会社の標準利率と販売促進用利率との差額の大半をグループ会社に支払う。これらのプログラムに関連して受領する金額により、グループ会社は、利回りを標準プログラムの水準と同程度に維持することができる。支援プログラムの活動水準は、TMNAの販売戦略、経済状況並びに新車及び中古車の販売高により変動する。受領する支援金の額は、販売促進用利率のプログラムに含まれるトヨタ車及びレクサス車の割合並びにプログラムの時期により変動する。グループ会社のリース契約の大半及びグループ会社の個人向け契約の相当部分は、支援を受けている。また、グループ会社は、TMNAと提携して現金及び契約上の残存価値に係るサポート・インセンティブ・プログラムを提供することがある。TMNAとの提携において提供される支援及びその他現金インセンティブ・プログラムの支払は、個人向け契約又はリース契約の開始時に決済される。グループ会社はまた、グループ会社独自の現金インセンティブ・プログラム及びその他の競争力のある利率のプログラムを提供することがある。グループ会社は支援金の受取を繰延計上し、これを契約期間にわたって個人向け契約の利回り調整及びリース契約の賃貸収入又は減価償却費の削減として計上する。

### 債権管理業務

グループ会社のCSCは、消費者ポートフォリオの債権管理を行っている。CSCの支援により、破産管理、清算及び不良債権の償却後の回収活動、一定の管理活動、顧客サービス活動並びに不良債権の償却前の回収を行っている第三者のベンダーとの関係は、専門の部署が一括して管理している。

グループ会社は、回収活動の優先順位を決定し、また滞納している顧客に電話で連絡を取るようグループ会社の回収担当者に通知する、オンラインでの回収及び自動ダイヤルシステムを利用している。また、グループ会社は、損失のリスクを最小限に抑えるため行動分析に基づいた回収戦略を用いており、（将来の支払行動を予測するための借主の支払実績、車両価値及び信用情報機関の記録を分析する）行動採点モデルに基づく様々な回収方法を採用している。グループ会社は通常、支払期日から約80日間が経過した後、資産の回収活動を開始するか否かを決定する。回収された車両は法的要件の遵守のために売却目的で保管され、その後、州法により公開オークションが義務付けられていない限り、非公開オークションを通じて売却される。回収された車両の売却後又は全残高の償却後の未払残額は、合理的かつ合法的に認められる範囲内においてグループ会社が回収を行う。回収手数料、処分費用及びその他の経費が支払われた後の、かつ、支払拒絶に関する引当金、ディーラー保証及び任意の商品払戻しが顧客の支払額に充てられた後の剰余残額は、顧客に払い戻される。売却後の未払金の回収及び全残高の償却は、第三者のベンダー及びCSCが管理している。グループ会社は、支払額が回収不能とみなされた場合又は支払残額が120日間契約上不履行となった場合のいずれか先に生じた時点で、支払額の回収不能部分を償却する。しかしながら、CSCは、支払期限から190日間経過するまでは車両の回収又は回復を求め続ける。

グループ会社は、通常の債権管理業務の手續に従い、リベートを支払うか又は期限前返済手数料、支払遅延手数料若しくは消費者ポートフォリオに係る通常の債権管理業務の過程において回収するその他の手数料を無料にすることがある。さらに、グループ会社は契約期間を延長し、顧客の支払義務を猶予することがある。新型コロナウイルス感染症（以下「COVID-19」という。）による影響を受けた顧客に対して提供する支払軽減プログラムの詳細については、「第3 事業の状況 2 事業等のリスク（1）産業及び事業リスク（a）グループ会社は、伝染病及びその他の感染症の流行に関する様々なリスクに直面している。これによりグループ会社の事業、財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに重大な悪影響が及んでおり、引き続き重大な悪影響が及ぼされることが見込まれる。」及び「第3 事業の状況 3 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（3）財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析（b）概要 - COVID-19に関する最近の動向」を参照のこと。

実質上すべてのグループ会社の個人向け契約及びリース契約は、ディーラーから遡求権を有さずに（すなわち、ノン・リコースとして）購入される。そのため、顧客の債務不履行時に、ディーラーは金銭的な責任を有しない。

顧客が義務付けられた保険の維持を怠った場合、グループ会社の損失のリスクが上昇する可能性がある。グループ会社の個人向け契約における条件は、顧客に対し、融資の対象である車両に掛ける物的損害保険をその車両の実際価額よりも高額に維持し、グループ会社の請求により当該保険の証拠を提出することを義務付けている。グループ会社は、各契約につき、顧客のためにかかる保険を取得することを許可されているが、その義務はない。通常の債権回収手續に従い、グループ会社は、顧客のために保険を取得する権利を行使していない。グループ会社のリース契約は、賃借人に対し、リース車両に掛ける最低限の損害賠償保険及び物的損害保険をその車両の実際価額以上に維持することを義務付けている。グループ会社は現在、消費者ポートフォリオの通常の債権管理業務の一部としては継続中の顧客の保険を監視していない。



デラウェア州事業信託であるトヨタ リース トラスト（以下「権利信託」という。）は、合衆国においてリース車両の賃貸人となり、またリース車両に対する所有権を有している。この体制は、リース債権証券化を促進するために創設された。TMCCは、権利信託によりトヨタ車及びレクサス車のディーラーから取得されたリース契約につき債権管理を行う。TMCCは権利信託が所有するリース契約に対して不可分の受益権を有しており、これらのリース契約はグループ会社の連結貸借対照表においてオペレーティング・リース投資（純額）に含まれる。

## 再販売

賃借人は、リース車両を契約上の残存価値で購入するか又はディーラーに返却するか選択することができる。リース車両がディーラーに返却された場合、ディーラーはそのリース車両を購入するか又はグループ会社に返却することができる。グループ会社はリース期間満了時にリース車両が賃借人又はディーラーにより買い取られない場合は、リース車両の処分について責任を負う。

車両がグループ会社に返却される時の損失を最小限に抑えるため、グループ会社は、中古車について売却代金を最大化し、処分費用を最小限に抑えるための再販売戦略を構築した。グループ会社は、リース終了時に返却された車両又はリース終了前に回収された車両を売却するために、ディーラー・ダイレクト・プログラム（以下「ディーラー・ダイレクト」という。）及び現物オークションを含む様々な販売経路を利用している。

ディーラー・ダイレクトの目的は、ディーラーによるリース終了後の車両の購入を増加させ、かかる車両の処理費用を減少させることである。ディーラー・ダイレクトを通じて、リース車両の返却を受け入れるディーラー（以下「返却受入ディーラー」という。）は、契約上の残存価値で車両を購入するか、査定による市場価値で車両を購入するか、又はグループ会社に車両を返却するかを選択することができる。返却受入ディーラーにより購入されなかった車両は、ディーラー・ダイレクト・オンライン・オークションを通じてすべてのトヨタ車及びレクサス車のディーラーが入手できる状態となる。ディーラー・ダイレクトにより購入されなかった車両は、全国の現物オークション場を通じて売却される。必要であるとみなされた場合、グループ会社はオークションに出される車両の価値を高めるため、売却前に中古車を修理する。グループ会社の再販売活動及び残存価値に対するCOVID-19の影響についての詳細は、「第3 事業の状況 2 事業等のリスク (1) 産業及び事業リスク (a) グループ会社は、伝染病及びその他の感染症の流行に関する様々なリスクに直面している。これによりグループ会社の事業、財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに重大な悪影響が及んでおり、引き続き重大な悪影響が及ぼされることが見込まれる。」、「第3 事業の状況 2 事業等のリスク (2) 金融市場及び経済的リスク (f) グループ会社のリース終了後の車両の残存価値の低下及び返却されたリース資産の増加は、グループ会社の経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。」及び「第3 事業の状況 3 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 (3) 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 (b) 概要 - COVID-19に関する最近の動向」を参照のこと。

## (b)ディーラー向け融資

ディーラー向け融資は、法人向け融資及びディーラーの業務上の需要に応えるためのその他の融資方法により構成されている。

### 法人向け融資

グループ会社は、ディーラーに対して、トヨタ車、レクサス車並びにその他米国産車両及び輸入車両の新車及び中古車の在庫についての法人向け融資を行っている。グループ会社は、必要に応じて、車両在庫及び/又はその他のディーラーの資産上に担保権を取得し、UCCに基づく届出によりその取得を完了させる。また、法人向け融資には、関連ディーラー、ディーラー・グループ若しくはディーラー本人による、又は関連ディーラー、ディーラー・グループ若しくはディーラー本人のための、企業保証又は個人保証が付されることがある。法人向け融資契約に基づく債務についてディーラーが債務不履行を起こした場合、グループ会社は、担保権の取得が完了している資産を現金化し、法人向け融資契約及び適用される保証に基づき法的救済を求める権利を有する。

TMCC及びTMNAは買戻契約を締結した。この契約により、ディーラーが法人向け融資の下で債務不履行を起こした場合、TMNAはトヨタ車及びレクサス車の新車のTMCCによる融資コスト総額での買戻しを手配するものとする。また、グループ会社は、TMNA及びトヨタの独立代理店の要望により、特定のトヨタ車及びレクサス車のディーラー並びにその他の第三者に対してその他の種類の法人向け融資を提供しており、TMNA又は当該独立代理店がかかる借主の支払を保証する。

### その他のディーラー向け融資

グループ会社は、設備の建築及び改修、運転資金需要、不動産の購入、企業の買収並びにその他の一般的な事業目的のため、ディーラー及び様々なマルチ・フランチャイズ組織(ディーラー・グループと呼ばれる。)に対して固定金利及び変動金利の運転資金ローン、リボルビング・クレジット・ライン及び不動産融資を提供する。これらの融資は、一般に、必要に応じて、不動産、車両在庫及び/又はその他のディーラーの資産上の担保権によって担保され、また関連ディーラー、ディーラー・グループ又はディーラー本人の個人保証若しくは企業保証により保証されることがある。融資は通常担保又は保証を付されるが、裏付けとなる担保又は保証の価値がかかる契約に基づくグループ会社のリスクを填補するのに十分ではない可能性がある。グループ会社による価格決定は、市場状況、競争環境、グループ会社の個人向け商品、リース商品及び保険商品に提供されるディーラー支援の程度並びに各ディーラーの信用度を反映している。

グループ会社は、法人向け融資又はその他のディーラー向け融資契約を設定する前に、ディーラーの信用分析を行う。この分析は、下記の方法で行われる。

- ・財務諸表の検討。また、グループ会社は、信用レポートを入手し、銀行に対して信用照会を行う場合がある。
- ・ディーラーの財政状態及び債務返済履歴の評価。
- ・ディーラーの営業及びマネジメントの査定。

グループ会社はこの分析に基づき、融資又は融資契約の設定を承認し、適切な融資額を決定する。

グループ会社は、その監視手順の一環として、ディーラーに定期的な財務諸表の提出を求めることがある。さらにグループ会社は、潜在的リスクを特定するために、合意された条件に従って定期的に車両在庫の実査を行い、ディーラーの在庫融資に係る支払の適時性を監視している。

### (3) 保険事業

TMISは、下記に詳細を示すディーラーの自動車販売の一環としてディーラーにより売却されるトヨタ車、レクサス車並びにその他の米国産車及び輸入車について、自動車及び支払保護商品を提供している。自動車サービス契約は、メーカーの新車保証に加えて、車両の所有者及び賃借人に対して新車及び中古車の機械的な故障に対する補償を提供するものである。保証付自動車保護契約は、被保険車両が完全に損壊した場合又は盗まれた場合におけるリース契約又は個人向け契約の未払となる残高に対する補償を提供する。プリペイド・メンテナンス契約は、メーカーが推奨する間隔でメンテナンスサービスを提供する。過剰摩耗及び過剰使用に係る契約は、トヨタ車及びレクサス車のリースについて利用可能であり、リース終了時に評価される過剰摩耗及び過剰使用に対する補償を提供する。タイヤ及びホイールの保護に係る契約は、被保険車両のタイヤ又はホイールが、材質又は仕上がりの問題のため、道路障害物又は構造上の欠陥により破損した場合、メーカー又はタイヤ販売業者の保証範囲を超えた部分について補償を提供するものである。また、一部のタイヤ及びホイールの保護に係る契約は、紛失又は破損時における自動車の鍵又は自動車のリモートキーの交換又は再プログラミングに関連する費用を補償する。鍵交換補償は、紛失又は破損時における自動車の鍵又は自動車のリモートキーの交換又は再プログラミングに関連する費用に対する独立型補償を提供する。中古車の購入には中古車に対する限定的保証契約が含まれており、被保険中古車の機械的な故障が生じた一定の対象部品の修理又は交換が提供される。

TMISはTMNAに、認定されたトヨタ車及びレクサス車の中古車に対して、限定的保証のための契約上の保険補償を提供している。TMISはさらに、TMNA及びその他の関連会社に対し、様々な基礎保険又は自家保有保険を超える一定の米ドル建てのリスクを補償する包括責任保険を提供している。TMISが保険を提供している様々なリスクのうち99%については、再保険会社との間で、再保険契約が締結されている。

TMISは、2018年9月付で、トヨタ車、レクサス車並びにその他の米国産車及び輸入車の一部のディーラーが適格車両在庫を対象とする保険を取得するために利用した法人向け在庫保険プログラムを中止することとした。法人向け在庫保険プログラムの中止は、グループ会社の保険事業の経営成績又は財政状態に重大な影響を与えなかった。

### (4) 関連会社との関係

TMCCは、TMNA及び一部のTMNAの子会社の間で締結された契約の当事者である。本書における参照を簡便にするため、グループ会社は、親会社であるTMNAのみに言及する。その結果、TMNAの子会社によって行われたTMNAの契約及び業務に対する本書におけるすべての言及は、適用あるTMNAの子会社に対する言及でもあり、それを包含するとみなされる。

TMNAは、特定のトヨタ車及びレクサス車の新車及び中古車に関して、支援、現金及び契約上の残存価値に係るサポート・インセンティブ・プログラムに出資している。インセンティブ・プログラムの活動水準はTMNAの販売戦略、経済状況及び車両の販売高により変動する。

TMCCとTMNAは買戻契約を締結しており、この契約に従って、ディーラーが法人向け融資の下で債務不履行を起こした場合、TMNAはトヨタ車及びレクサス車の新車のTMCCによる融資コスト総額での買戻しを手配する。また、グループ会社は、TMNA又はトヨタの独立代理店の要望により、特定のトヨタ車及びレクサス車のディーラー並びにその他の第三者に対してその他の種類の融資を提供しており、TMNA又は当該独立代理店がかかる借主の支払を保証する。

TMNAは、TMCCに対して、情報システム支援、ファシリティ・サービス、保険の提供、人事及びその他の企業サービス等、一定の技術的サービス及び管理サービスを含む共有サービスを提供している。また、TMCCは、TMNAに対して、一定の財務及び調達サービスを含む共有サービスを提供している。

2015年1月1日より前は、グループ会社の従業員は原則として、トヨタ モーター セールス U S A インク年金制度（以下「年金制度」という。）に加入する資格を有していた。2015年1月1日以降、年金制度は当該日又はその後初めて雇用されたか再雇用された従業員をその対象外とした。一定の適用要件を満たす従業員は、トヨタ・モーター・ノース・アメリカ・インク退職貯蓄制度（以下「貯蓄制度」という。）に加入することができる。2015年1月1日又はその後雇用された一定の従業員は、貯蓄制度に加えてその年齢及び報酬に基づき算出される積立金を受領する資格を有する場合がある。連結財務書類注記の「注記10 - 年金及びその他の給付制度」に詳述するように、医療給付、生活給付及びその他退職後給付は、TMNAによって提供及び出資されている。

TMCCは、TMNA及びその他の関連会社の間で締結された、会員制自動車福利プログラムに関する契約の当事者であり、これにより、会員はトヨタ車及びレクサス車を福利プログラム限定の規約に基づきリースすることができる。TMNAは、プログラムの管理責任者である。TMCCは、2018年3月期の第3四半期以降に締結された会員リースの取得及び債権管理を行う。会員制自動車福利プログラムに使用される自動車の一部はTMNAから入手される。TMCCは福利プログラムに対する拠出の費用を支援するために参加する関連会社から車両ごとの拠出金を受領し、TMCCは福利プログラムに参加するために車両ごとの参加費をTMNAに支払う。

TMCCは、TFSICが所有するネバダ州の貯蓄金融機関であるトヨタ ファイナンシャル セービングズ バンク（以下「TFSB」という。）との間で、マスター・シェアード・サービス・アグリーメントを締結しており、これに基づいてTMCCとTFSBは相互に特定のサービスを提供している。TMCCとTFSBも費用求償契約を締結しており、この契約は、TMCCの顧客ロイヤルティ戦略及びプログラムのために、TMCCの顧客及びディーラーに対する特定の金融商品及びサービスの提供に関連してTFSBが負担した特定の費用をTMCCが償還する旨定めている。

TMCCは、2022年3月期に契約期間が終了するTMSとの間でリボルビング与信枠を設定しており、これを一般業務のために利用することができる。この契約に関する詳細については、「第3 事業の状況 3 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（3）財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析（e）流動性及び資金源」を参照のこと。

TMCCとTFS及びTFSとトヨタ自動車は、クレジット・サポート・アグリーメントを締結している。これらの契約に関する詳細については、「第3 事業の状況 3 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 (3) 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 (e) 流動性及び資金源」を参照のこと。

TMISは、TMNA及びその他の関連会社に対し、管理サービス並びにTMNAの認定中古車プログラムに対する限定的保証のための契約上の補償及び包括責任保険を含む様々な種類の補償を提供している。

詳細については、連結財務書類注記の「注記12 - 関連当事者との取引」を参照のこと。

## (5) 競争

グループ会社は、競争の激しい環境で業務を行っており、主要な競争相手は、全国規模及び地域の商業銀行、信用組合、貯蓄貸付組合、オンライン銀行並びに金融会社である。グループ会社は、(少数であるが)トヨタ車及びレクサス車のディーラーを通じて個人向け契約を購入しようとする積極的に努めるその他の自動車メーカー系列の金融会社と競合関係にある。また、ディーラー向け融資におけるグループ会社の主要な競争相手は、全国規模及び地域の商業銀行並びにその他の自動車メーカー系列の金融会社である。この業界において、単独で支配的な地位を有している競争相手は存在しない。グループ会社は、主としてサービスの品質、TMNAとの関係及び融資の利率で競争している。グループ会社は、ディーラー及びその顧客に対して、優れた顧客サービス及び競争力のある融資プログラムを提供することを目指している。グループ会社のTMNAとの提携は、トヨタ車及びレクサス車に対して融資又はリースを提供するにあたって強みとなっている。

保険商品についての競争相手は、主として全国規模及び地域の独立したサービス契約提供業者である。グループ会社は、主としてサービスの品質、TMNAとの関係及び商品の利便性で競争している。グループ会社のTMNAとの提携は、保険商品及びサービスの提供にあたって強みとなっている。

## (6) 規制環境

グループ会社の金融商品及び保険商品は、連邦及び州の両方の法律により規制されている。

## 消費者金融に関する連邦規制

グループ会社の金融事業は、連邦法の中でも特に、信用機会均等法、貸付真実法、消費者リース法、公正信用報告法、軍人市民救済法、ドッド・フランク・ウォールストリート改革及び消費者保護に関する法律（以下「ドッド・フランク法」という。）の不公正、詐欺的及び濫用的な慣行（以下「UDAAP」という。）に関する条項、並びにグラム・リーチ・ブライリー法の消費者情報保護及びセキュリティに関する条項の規制を受けている。信用機会均等法は、保護されている特定のクラスを基準として与信における差別的取扱を防止するために設計されており、特定の与信決定通知の配布を義務付け、信用取引において要求され、考慮される情報を制限している。貸付真実法及び消費者リース法は、消費者の信用取引及びリース取引に対して開示及び実質的な取引制限を課している。公正信用報告法は、グループ会社の信用調査の使用及び共有、信用報告機関への情報の報告（報告情報の正確さ及び完全性を含む。）、与信決定通知、消費者紛争処理手続並びに個人情報の不正使用の防止義務に関して規制及び要件を課している。軍人市民救済法は、軍人である一定の顧客に対して追加的な補償を提供している。例えば、後に軍務に従事若しくは参加し、又は徴兵若しくは招集された顧客に課される金利を、大部分の場合において軽減することをグループ会社に求め、また、適格な軍人に対して、グループ会社とのリース契約を期限前に違約金なく終了することを認めるようにグループ会社に求めている。UDAAP法は、消費者に対する不公正、詐欺的又は濫用的な慣行を禁じている。

プライバシー保護及び情報保護に関する連邦法は、グループ会社の顧客情報の使用及び共有に規制を課し、プライバシー保護に関する通知義務を課し、顧客に対し顧客情報の一定の使用及び共有を禁止する権利を与え、顧客情報の維持、保管、伝送及び破棄に関する保護規制を課している。サイバー・セキュリティ及び情報保護は、立法及び規制の関心が増大している分野である。情報保護規制に対する将来的な立法及び規制の変更のタイミング及び影響は不明確である。

さらに、グループ会社の個人向け契約及びリース契約を実行するディーラーも、融資及び取引の慣行に係る連邦の法令を遵守しなければならない。かかる法令をディーラーが遵守しなかった場合、グループ会社に悪影響を与える救済措置がとられる可能性がある。

消費者金融保護局（以下「CFPB」という。）は、消費者金融サービス又は商品を提供する機関（TMCC等、ノンバンクの企業を含み、以下「対象機関」という。）に対して広範囲な規制制定権限、監督権限及び執行権限を有している。

CFPBの監督権限は、公正融資へのコンプライアンス、グループ会社がTMISを通して融資又は販売している商品に類似したものを含む一定のオプション商品のマーケティング及び販売並びに信用報告に焦点を当てている。

CFPBは、その監督権限により、消費者金融保護法の遵守について対象機関を調査することができる。これらの調査により、グループ会社の事業、商品、方針及び手順に対して執行措置、規制上の罰金及び強制的な変更が生じる可能性がある。

CFPBは、その執行権限により、消費者金融保護に係る連邦法に違反する行為について、調査（他の機関及び規制当局との合同調査も含まれることがある。）を行うこと並びにそれに関連する執行措置を開始することができる。CFPBは停止命令（返還命令若しくは契約解除命令、及びその他の種類の救済措置も含まれる。）若しくはその他の形態による改善措置を得ることができ、並びに / 又は罰金を科すこともできる。CFPB及び連邦取引委員会（以下「FTC」という。）は、自動車融資業務に従事する銀行及び他の金融会社を含む融資提供者の商品、サービス及び業務に対する調査を行うことができる。当該調査の結果、CFPB及びFTCの両方とも、ここ数年間貸手に対し、多額の罰金、同意審決、停止命令及び類似の救済措置等様々な執行措置を発表しており、グループ会社又はグループ会社が提供する商品、サービス及び業務に適用がある場合、業務慣行の一部を停止又は変更しなければならない可能性があり、これによりグループ会社の経営成績、財政状態及び流動性に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。

## 州規制

州の大半（及びプエルトリコ）は、金融事業を行うために免許の取得を義務付ける法律を制定している。グループ会社は、これらの免許を定期的に更新しなければならない。また、ほとんどの州は、適用金利に上限を設定している。一部の州では、現在の法定利率の上限と借入費用の差が小さいので、金利が急上昇する期間又は金利が高い期間においては、グループ会社が増加した金利コストを顧客に転嫁することができなければ、これらの州におけるグループ会社の事業に悪影響が生じる可能性がある。複数の州法は、軍隊に属している顧客との間の信用取引に対し、軍人市民救済法によって課される規制に加えて、金利及びその他の規制を課している。

また、州法はグループ会社に対して、特に、借入申込書及び融資及びリースの開示義務、延滞料及びその他の費用、個人向け契約又はリース契約に基づく支払債務の不履行その他の債務不履行事由発生により車両を回収する権利、個人向け契約又はリース契約に基づく債務不履行事由発生の際にグループ会社が行きうるその他の権利及び救済策、並びにその他の消費者保護に関する事項に係る義務及び規制を課している。また、多くの州が消費者保護を保証する分野としてサイバー・セキュリティ及び情報保護に注目している。いくつかの州では、TMCCのような企業に影響を与える、消費者情報を扱う複雑な立法が可決された。例えば、カリフォルニア州において消費者に対して企業が収集した個人情報へのアクセス、個人情報の削除及び共有に関連する幅広い新たな権利を付与する新たなデータ保護制度が発効し、規制対象の事業体は個人情報を特定、管理、保護、追跡、生成及び削除するための方策を確立することが要求されている。いくつかの管轄においては、これらの法規制は、消費者がグループ会社に対して、当該消費者のデータの不適切な管理によりこれらの法規制に対する一定の違反に関して直接訴訟を提起することを認める私的訴権を与えている。

TMISの事業は、州規制及び免許取得要件により規制を受けている。規制を受ける商品並びに特定の商品を提供するために必要な法人の免許及び届出の種類について、各州法は異なっている。TMISにより提供される一部の商品は、州のプライバシー法並びにサイバー・セキュリティ及び情報保護の新たな立法による規制を受けている。保険事業を行うグループ会社の子会社は、業務を行う特定の州において適切に免許を取得し、住所を有する州及び全米保険監督官協会により定められた最低資本金を維持し、年次財務情報を提出しなければならない。これらの規制を遵守できない場合、特定の州における保険事業に悪影響を及ぼす可能性がある。グループ会社は、法令遵守を継続するために、各州において適用される法令の動向を積極的に注視している。

州規制当局は、その管轄内において、金融商品及びサービスの提供者に対してより厳重な方法で監督及び規制を行っている。当面の間、グループ会社は、さらなる厳重な監督及び強化された監督要件に引き続き直面するであろうと考えている。

## その他の連邦及び国際規制

ボルカー・ルールの下では、一般的に、合衆国の預金保険対象の預金取扱機関に関連する事業体による「自己勘定取引」及び特定の私募ファンドとの一定の取引は禁じられている。ボルカー・ルールが禁じている活動は、グループ会社の中核事業ではない。しかしながら、ボルカー・ルールを実施する連邦の金融規制当局が規制を変更し、又は規制の運用、執行若しくは解釈へのアプローチを将来変更する可能性があり、これによってグループ会社に悪影響を与え、またグループ会社の活動又は業務が制限又は変更を潜在的に要求される可能性がある。



ドッド・フランク法は、一部の店頭（以下「OTC」という。）デリバティブ（スワップと呼ばれる。）の規制に対する包括的な枠組みを設定するため米国商品取引所法（以下「CEA」という。）を改正した。ドッド・フランク法の下では、商品先物取引委員会（以下「CFTC」という。）は、スワップを規制する特定の規則又は規制を採用するよう求められている。CFTCは、当該分野における規制のほぼすべてを完了し、その大半が施行されている。

ドッド・フランク法によって改正されたCEAのOTCデリバティブに関する条項は、特定の契約に対して決済、取引及び証拠金要件を課している。現時点では、グループ会社が商業的リスクをヘッジするために締結するスワップについては、これらの要件の例外としてグループ会社は認められている。しかしながら、グループ会社がかかる例外としてもはや認められなくなった場合、グループ会社はこれらの要件の一部又はすべてを満たさなければならなくなる可能性があり、これによりかかるヘッジポジションを締結及び維持するためのグループ会社の費用が増加するであろう。

ドッド・フランク法及びそれに派生する規制の結果、グループ会社がOTCデリバティブの使用を減らした場合、グループ会社の経営成績はさらに不安定となり、グループ会社のキャッシュ・フローは予想しづらくなり、これにより設備投資の計画及び資金調達を行うグループ会社の能力に悪影響を及ぼす可能性がある。

グループ会社は、適用ある法律を遵守するため、継続的にその業務の見直しを行っている。将来の行政通達、司法判断、法律の制定、規則及び規制ガイドライン、並びに監督及び執行措置により、罰金を科せられ、グループ会社のコンプライアンス費用が増加し、グループ会社の業務慣行の変更を余儀なくされ、グループ会社の競争力に影響が及び、グループ会社の収益性が損なわれ、グループ会社の評判が損なわれ、又はグループ会社の事業に悪影響が及ぶ可能性がある。

「第3 事業の状況 2 事業等のリスク (3) 規制、法的及びその他のリスク (e) グループ会社が業務を行う規制環境が、グループ会社の事業及び経営成績に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。」を参照のこと。

#### 4 【関係会社の状況】

##### (1) 親会社

TMCCの全発行済株式は、TFSICにより直接所有されている。TFSICは、アメリカ合衆国カリフォルニア州の法律に基づき設立された統括会社である。その資本金は、2020年3月31日現在、951,533,000米ドルであり、主たる事務所の所在地は、アメリカ合衆国 75024-5965 テキサス州 プレイノ W2-5A ヘッドクウォーターズ・ドライブ 6565番地である。TMCCとTFSICの双方の取締役を兼任している者がいる。TFSICの株式はTFSによって100%保有されている。

TFSは、日本法に基づき設立されたトヨタ自動車の100%子会社である統括会社で、2020年3月31日現在の資本金は78,525百万円であった。TFSは、トヨタ自動車の金融子会社を統括している。その登記上の本店の所在地は、名古屋市西区牛島町6番1号名古屋ルーセントタワーである。TFSに関する詳細については、「第二部 提出会社の保証会社等の情報 第2 保証会社以外の会社の情報 3 継続開示会社に該当しない当該会社に関する事項」を参照のこと。

トヨタ自動車は日本法に基づき設立された株式会社であり、その本店の所在地は、愛知県豊田市トヨタ町1番地である。トヨタ自動車は世界中の主要な自動車メーカーの1社であり、その他の事業にも従事している。トヨタ自動車の資本金は、2020年3月31日現在、635,401百万円であった。トヨタ自動車に関する詳細については、「第二部 提出会社の保証会社等の情報 第2 保証会社以外の会社の情報 2 継続開示会社たる当該会社に関する事項」を参照のこと。

## (2) 子会社、関連会社及びその他の関係会社

次の表は、TMCCの子会社に関する情報を示したものである。

(2020年3月31日現在)

名称及び所在地	資本金	主要な事業内容	議決権に対する提出会社の所有割合	TMCCとの重要な関係
トヨタ モーター インシュアランス サービスズ インク (注1) アメリカ合衆国テキサス州	10,000米ドル	保険サービス事業、サービス契約の提供及び諸州に所在する保険子会社の持分の保有	100%	保険サービスの提供並びに(子会社を通じて)TMCCの一定のリスクの保険及び再保険の提供
トヨタ リーシング インク アメリカ合衆国テキサス州	100,000米ドル	リース金融債権の証券化	100%	証券化の目的でのTMCCからのリース金融債権の取得
トヨタ オート ファイナンス レシーバブルズ エルエルシー アメリカ合衆国テキサス州	1,000米ドル	個人向け金融債権の証券化	100%	証券化の目的でのTMCCからの個人向け金融債権の取得
トヨタ リボルビング ノート デポジター エルエルシー アメリカ合衆国テキサス州	1,000米ドル	個人向け金融債権の証券化	100%	証券化の目的でのTMCCからの個人向け金融債権の取得
トヨタ クレジット デ プエルトリコ コープ プエルトリコ	50,000米ドル	プエルトリコ領内のトヨタ車及びレクサス車の認定ディーラー並びに(間接的に)それらの顧客に対する個人向け融資及び法人向け融資並びにその他の金融サービスの提供	100%	TMCCからの経営上及び業務上の支援の受領
トヨタ モーター インシュアランス カンパニー アメリカ合衆国アイオワ州	3,000,000米ドル	車両保険商品に関する財産・損害保険事業	100%(TMISを通して間接的に保有)	TMCCが取得する一定のリース契約及び個人向け割賦販売契約の一部である債務取消契約に基づく債務の保険
トヨタ モーター インシュアランス コーポレーション オブ バーモント アメリカ合衆国バーモント州	250,000米ドル	TMCC及びTMNAの一定の企業リスクの保険及び再保険	100%(TMISを通して間接的に保有)	TMCCが融資をし、ディーラーが在庫として保管している一定の車両の損害保険の提供

(注1) この子会社は、金融商品取引法上の「特定子会社」である。

## 5 【従業員の状況】

2020年4月30日現在、グループ会社は約3,360人の従業員を雇用しており、TMCCは約3,150人の正規従業員を雇用していた。

TMCCの従業員の平均年齢は44歳である。TMCCの従業員の平均勤続年数は10年であり、平均給与は月額7,121米ドル、年額85,453米ドルである。

## 第3 【事業の状況】

### 1 【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

#### (1) 経営方針及び経営戦略等

「第2 企業の概況 3 事業の内容」、「2 事業等のリスク」及び「3 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 (3) 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析」を参照のこと。

#### (2) 対処すべき課題

##### (a) 残存価値リスク

リース車両の残存価値リスクの課題及びこの課題に対処するためのTMCCの方針については、「3 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 (3) 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 (c) 残存価値リスク」を参照のこと。

##### (b) 信用リスク

貸倒損失及び遅滞の増加の問題については、「3 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 (3) 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 (d) 信用リスク」を参照のこと。

##### (c) 金利リスク

金利リスクの問題及びこの問題に対処するためのTMCCの方針については、「3 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) 業績等の概要 (b) 金融事業 - 支払利息」、「3 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) 業績等の概要 (h) デリバティブ商品」及び「3 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 (3) 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 (f) LIBORの移行」を参照のこと。

## 2 【事業等のリスク】

グループ会社は、グループ会社の事業、経営成績及び財政状態に重大な悪影響を及ぼす可能性がある一定のリスク及び不安定要素の影響を受ける。グループ会社が現在認識していない又は現時点では重要ではないと考えている追加的なリスク及び不安定要素が存在し、またそれらがグループ会社の事業、経営成績及び財政状態に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。本項には、将来の事象、事業計画、目的、予想される経営成績に係る見積り、予想及びTMCCの考えに関する記述並びにこれらの記載の基礎となっている前提を含む将来の見通しに関する記載が含まれている。将来に関する見通しは、将来の業績、実績及び成果を予測、予想、表示又は暗示するあらゆる記載を含んでおり（ただし、これらに限られない。）、本書の提出日現在のTMCCによる判断に基づくものである。TMCCは、将来の見通しに関する記載が、そこに記述されている結果と著しく異なる結果を引き起こす可能性がある既知及び未知のリスク、不安定要素並びに他の重要な要因により影響を受けることを警告する。投資家はこれらのリスク及び不安定要素を考慮し、実際の結果の予測として将来の見通しに関する記載を過剰に信頼するべきではない。TMCCは、実際の結果を反映させるため、又は将来の見通しに関する記載に影響を与える要因に変更が生じた場合に、将来の見通しに関する記載を更新する予定はない。

## (1) 産業及び事業リスク

(a) グループ会社は、伝染病及びその他の感染症の流行に関する様々なリスクに直面している。これにより**グループ会社の事業、財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに重大な悪影響が及んでおり、引き続き重大な悪影響が及ぼされることが見込まれる。**

グループ会社は、COVID-19の世界的な流行を含む、伝染病及びその他の感染症の流行に関する様々なリスクに直面している。COVID-19のパンデミック、罹患、パンデミックに対する恐怖及び市場の低迷に関連した消費者行動の変容並びにCOVID-19の感染拡大を遅らせることを目的とした規制（隔離、政府が要請する措置、自宅待機命令及びその他の規制を含む。）により、国際資本市場の混乱及び変動がもたらされ、これによりグループ会社の資本コストが増加し、また資本市場を利用するグループ会社の能力は悪影響を受けた。国際資本市場の混乱がどのようにしてグループ会社の流動性に影響を及ぼすかの詳細については、「(2) 金融市場及び経済的リスク (b) グループ会社の資金源及び資本市場へのアクセスの途絶により、グループ会社の流動性が悪影響を受ける可能性がある。」を参照のこと。

さらに、COVID-19のパンデミック及びCOVID-19の感染拡大を遅らせることを目的とした規制は、グループ会社の事業並びにグループ会社の関連会社であるTMNAの事業及び最終親会社であるトヨタ自動車の事業に対して様々な形で悪影響を及ぼした。ハリケーン、洪水、竜巻及び山火事等の自然災害により影響を受けた顧客及びディーラーにグループ会社が提供している軽減オプションと同様に、グループ会社は、COVID-19の影響を受けた顧客及びディーラーに対して、融資契約の延長、リース料の支払繰延、ディーラー向けフロアプラン・ファイナンスにおける利息の一時的な繰延、並びにディーラー向けの不動産及び運転資金ローンに係る元本支払の繰延オプションを含む支払軽減オプションを提供しており、また、しばらくの間、州全体を対象とした自宅待機命令が出されている州における回収業務及び全国での資産の回収業務を一時的に停止していたが、その後法的に許容される範囲でかかる業務を再開した（以下、総称して「COVID-19に係る軽減措置」という。）。グループ会社の支払軽減プログラムでは、現在、救済を求める既存の顧客に対し、ローン又はリース料の支払を最大120日間延期し、一定の手数料を免除することを認めているが、利息は発生し続けている。グループ会社は、随時グループ会社のCOVID-19に係る支払軽減プログラムの範囲、期間及び条件を廃止又は改定することがある。被災地に限定して自然災害に関して提供された軽減オプションとは異なり、COVID-19に係る軽減措置は、COVID-19のパンデミックによる世界的な影響に鑑みて全国に提供されていることから、グループ会社は貸倒損失引当金繰入額の将来の増加を抑制することができない可能性がある。COVID-19のパンデミックにより、グループ会社の残価損失は増加し、グループ会社の事業、財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに悪影響が及んでおり、大幅に経済が回復しない限り、この状況が継続する可能性がある。グループ会社はまた、チーム・メンバーのほぼすべてを一時的にリモート・ワーク態勢に移行させ、多くのトヨタ及びレクサスの販売特約店が一時的に休業した。近い将来には、さらなる自主休業を行うか又は強制的に休業となる可能性がある。TMNAは2020年3月23日から2020年5月8日まで北米のすべての自動車・部品工場の生産を一時的に停止し、また、トヨタ自動車は北米以外の国において選択した工場の生産を一時的に停止した。TMNA及びそのサプライヤーの多くは生産を再開しているものの、サプライチェーン又は物流網に影響を及ぼすような予想外の遅延が生じた場合には、ディーラーの在庫水準、自動車販売、グループ会社の金融商品及び保険商品の販売、ディーラーの収益性及び信用力、並びにグループ会社の将来の経営成績に悪影響が及ぶ可能性がある。



これらの事象は、グループ会社が融資する自動車のサプライチェーンに混乱をもたらし、また、自動車並びにグループ会社の金融商品及び保険商品の販売に重大な悪影響を及ぼした。これらの事象により、失業保険の申請も前例にない水準となり、消費者信頼感及び支出の著しい低下並びに経済状況の急激な悪化をもたらした。これに加えて、これらの事象は中古車価格の著しい下落及び支払遅滞の著しい増加をもたらしており、さらにディーラーの債務不履行の増加を生じさせる可能性がある。これにより貸倒損失及び残価損失に対する引当金繰入額の著しい増加が生じており、経済が大幅に回復しない場合には、この状況が続く可能性がある。前述の事象及びこれらに関する不確実性はまた、グループ会社の信用格付に悪影響を及ぼしており、格付機関によるさらなる措置又は引下げにつながる可能性がある。TMCCの信用格付の変更による影響に関する詳細については、「(2) 金融市場及び経済的リスク (a) グループ会社の借入費用及び無担保社債資本市場の利用可能性は、TMCC及びその親会社の信用格付並びにグループ会社のクレジット・サポート取引に大きく依存している。」を参照のこと。

グループ会社の全従業員の大部分が、罹患、隔離、施設の閉鎖、非効率なりモート・ワーク態勢又は技術的な欠陥若しくは制限を含め、COVID-19のパンデミックにより効率的に働くことができない場合、グループ会社の経営に悪影響が及ぶ可能性がある。グループ会社の商品及びサービスの提供並びにグループ会社の事業の運営においてグループ会社が依拠している特定の第三者のサプライヤー及びビジネス・パートナーは、完全に履行することができないことをグループ会社に対して通知しており、また、グループ会社はその他のサプライヤー及びビジネス・パートナーから近い将来同様の通知を受ける可能性がある。これにより、グループ会社の事業を行う能力に悪影響が及び、またグループ会社の費用及び支出が増加する可能性がある。これらの費用及び支出の増加は完全に回復することができないか又は保険によっても適切に補填されない可能性がある。グループ会社は、グループ会社の利害関係者(顧客、ディーラー、チーム・メンバー、サプライヤー及びビジネス・パートナーを含む。)とともに、現在進行中のCOVID-19のパンデミックの影響を評価し、悪影響を軽減するための措置を講じている。

COVID-19のパンデミックの期間及び再流行の可能性は不確実である。COVID-19のさらなる流行により経済活動の縮小が長期化した場合、ウイルスの感染拡大を遅らせることを目的とした政府による規制が延長若しくは追加された場合、又は規制解除後の消費者の反応に遅れが生じた場合、中古車価値、消費者経済、販売特約店及びオークション・サイトにさらなる悪影響が及ぶ可能性があり、これによりグループ会社の将来の経営成績に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。困窮しているグループ会社の顧客及びディーラーの数が増加した場合、又はグループ会社の支払軽減オプションをさらに延長する必要性が生じた場合、グループ会社の事業、財政状態及び将来の経営成績に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。

前述の影響及びここに記載されていないその他の予見できない影響並びにCOVID-19のパンデミックに係る最終的な影響を予想することは困難であるが、グループ会社の事業、財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに重大な悪影響を及ぼしており、今後も重大な悪影響を及ぼすことが見込まれる。

**(b) 一般的な事業、経済的及び地政学的な状況並びにその他の市場動向がグループ会社の事業、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。**

グループ会社の経営成績及び財政状態は、各種の要因の影響を受け、かかる要因には、個人向け契約、法人向け自動車融資、リース又はディーラー向け融資の全体的な市場の変化、新車及び中古車市場、トヨタ車及びレクサス車の販売水準の変動、顧客口座の数及び平均残高の増加率、合衆国内における規制環境、他の金融会社との競争、グループ会社の顧客による債務不履行の発生率、グループ会社がその事業を支援するために必要とする資金調達に関して支払わなければならない金利、グループ会社が利用可能な資金調達額、合衆国内及び国際的な法人向け資金調達市場の変動、グループ会社の信用格付、グループ会社の商品ライン拡大の努力の成果、営業費及び管理費の水準（人件費、技術費及び施設費（組織変更又は移転に関連する費用を含む。）を含むが、それらに限られない。）、一般的な経済状況、インフレ、並びに合衆国、欧州及びグループ会社が社債を発行するその他の国における財政及び金融政策が挙げられる。さらに、燃料価格の大幅な高騰が続いた場合、新車及び中古車の購入が減少し、その結果、個人向け、リース及び法人向けの融資需要が減少する可能性がある。同様に、中古車価値の低下は、返却率、貸倒損失及びオペレーティング・リース減価償却費に影響を及ぼす可能性がある。

米国内の景気の低迷及び後退は、消費者信頼感及び企業信頼感の低下、家計所得の減少、失業率の上昇、消費者の負債水準の増加並びに消費者及び企業の破産申立の増加をもたらす可能性があり、これらのいずれかが車両の販売及び消費者による裁量支出に悪影響を及ぼす可能性がある。これらの状況により、グループ会社の金融商品への需要が減少するとともに、支払遅滞及び貸倒損失が増加する可能性がある。さらに、グループ会社の信用リスクには通常車両担保が付されているため、損失の程度は、特に中古車価値の低下の影響を受けることがある。また、ディーラーも景気の低迷及び後退の影響を受けるため、これによってグループ会社のディーラー・ポートフォリオに含まれる一定のディーラーの債務不履行リスクが増加する。

例えば合衆国、欧州及びアジアにおける市場の混乱及び変動のレベルが上昇したことにより、グループ会社の資本コストが増加する可能性があり、過去の資金調達と同様の方法及び費用で国際資本市場を利用し、事業資金の調達を行うグループ会社の能力に悪影響が及ぶ可能性がある。これらの市場状況により、グループ会社の投資ポートフォリオの価値が低下し、グループ会社の資金調達コストが増加することによって、グループ会社の経営成績及び財政状態に悪影響が及ぶ可能性がある。結果として、グループ会社がその顧客及びディーラーに適用する金利を引き上げた場合、これによりグループ会社の競合的立場にも悪影響が及ぶ可能性がある。

厳しい市場の状況は、信用市場における流動性の低下、変動の増加、信用スプレッドの拡大及び価格透明性の欠如をもたらす可能性がある。投資市場の変動（金利、為替レート並びに株式、不動産及びその他の投資からの収益の変動を含む。）が、（直接的又は間接的に）グループ会社の財務実績に影響を及ぼすことが予想される。

仮に市場の混乱及び変動の期間が継続及び長期化した場合、以下が生じる。

- ・グループ会社が過去と同様の方法及び費用で資本市場を引き続き利用できる保証はない。
- ・負債証券が、過去数年間に行われた同様の発行のものより大きく、ベンチマーク金利を上回るスプレッドで発行される可能性がある。

- ・グループ会社が特定の資金源に過度に依存するか、又は様々な資金源において資金調達費用が同時に増加する事態に陥る可能性がある。
- ・債券市場における不利な状況によりグループ会社が一定の満期を迎える長期債務を短期債務（例えば、コマーシャル・ペーパー）に置き換えることとなった場合、債務残高合計に占めるグループ会社の短期債務残高の比率が増加する可能性がある。

いずれの展開も、グループ会社の経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。

地政学的な状況及びその他の市場動向もグループ会社の経営成績に影響を及ぼす可能性がある。厳格な為替管理若しくは輸入統制又はその他過激な通商政策、政治若しくは経済全体における不安定さの結果として起こる事業の中断、社会不安、戦争の勃発又は戦闘の拡大、伝染病及びその他の感染症の流行並びにテロ行為の各々がグループ会社の経営成績及び財政状態に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。最近の英国の欧州連合からの離脱（以下「ブレグジット」という。）に関連した状況は、英国及びその他の欧州連合加盟国において重大な政治的及び経済的な不安定要素をもたらした。グループ会社は合衆国及びプエルトリコで業務を行っているが、ブレグジットが国際金融、貿易及び法に及ぼす影響により、市場の流動性及び活動レベルの低下、不安定な市場状況、信用枠の縮小、金利の変動、経済成長の減速並びに国際レベルでの景況感の低下がもたらされ、それぞれが、グループ会社の経営成績及び財政状態に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。

**(c) グループ会社の経営成績及び財政状態は、トヨタ車及びレクサス車の販売並びに競争力のある融資及び保険商品を提供するグループ会社の能力に実質的に依存している。**

グループ会社は、主に、様々な金融商品及び保険商品を合衆国におけるトヨタ車及びレクサス車の認定ディーラー及びその顧客に提供する。その結果、グループ会社の事業は、合衆国におけるトヨタ車及びレクサス車の販売に実質的に依存している。販売台数の変動は、政府措置若しくは政府規制若しくは通商政策の変更、消費者の需要の変化、新車インセンティブ・プログラム、リコール、トヨタ車及びレクサス車の実際の若しくは認識されている品質、安全性若しくは信頼性、経済状況、競争の激化、原材料費の増加、原材料又は輸入車に係る手数料若しくは関税の変動に伴う自動車の価格の上昇、貿易協定（2021年3月期中に発効する見込みである米・メキシコ・カナダ協定を含む。）の変更若しくはそこからの撤退、為替変動、金利の変動、自然災害による車両生産の減少若しくは遅れ、供給チェーンの中断又は他の要因に起因する。さらに、多くのメーカーが市場占有率の維持及び成長のために新車のインセンティブ・プログラムの水準を向上させた。これらのインセンティブは、慣例的に、支援、価格割引及びその他のインセンティブを組み合わせたものである。TMNAによる販売量に対する悪影響により、グループ会社の事業、経営成績及び財政状態に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。

TMNAの子会社であるTMSは、合衆国内におけるトヨタ車及びレクサス車の主要な販売会社である。TMNAは新車又は更新車両の発売及び新サービスの導入前に大規模な市場調査を行う一方で、TMNAが制御できる及び制御できない多くの要因が新規の又は既存の商品及びサービスの市場での成功に影響する。顧客が望み、かつ評価する車両及びサービスを提供することにより、価格競争の激化及び需要の減少といったリスクを軽減することはできるが、（製品構成、価格、品質、スタイル、安全性、総合的な価値、燃費又はその他の特性のいずれについてを問わず）あまり望ましくないと思なされる商品及びサービス並びに望ましい商品及びサービスの入手しやすさの程度によっては、これらのリスクを悪化させる可能性がある。インターネット、ソーシャル・メディア及びその他のメディアを通じた顧客との相互のつながりが増しているため、品質、安全性、燃費、企業の社会的責任又はその他の重要な特性に関する単なる疑惑により、たとえかかる疑惑が不正確であること又は根拠がないことが判明しても、TMNAの評判又は商品若しくはサービスの市場の受入れに悪影響が及ぶ可能性がある。

さらに、TMNAによる販売量は、モビリティサービス及びコネクテッドサービス、自動車の電動化、燃料電池技術並びにオートノミーといった新しい機会を有する分野における投資を通してトヨタ自動車が増強する能力の影響を受ける可能性がある。これは、技術面での向上、規制の変更及びその他予測が難しい要因を含め、多くの要因に左右される。

グループ会社は競争の激しい環境で事業を行っており、他の金融機関及び、これらより程度は低い、他の自動車メーカーの関連会社である金融会社と、主にサービス、品質、グループ会社のTMNAとの関係性及び金利について競争している。TMNAは、特定のトヨタ車及びレクサス車の新車及び中古車に対してグループ会社が提供した支援、現金及び契約上の残存価値に係るサポート・インセンティブ・プログラムに出資している。グループ会社が合衆国において競争力のある融資及び保険商品を提供する能力は、とりわけTMNAの販売戦略、経済状況及び車両の販売量によって異なるTMNAが出資している支援、現金及び契約上の残存価値に係るサポート・インセンティブ・プログラムの活動水準に部分的に依存する。TMNAが出資している支援、現金及び契約上の残存価値に係るサポート・インセンティブ・プログラムの水準への悪影響は、結果としてグループ会社の事業、経営成績及び財政状態に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。

**(d) 消費者行動の変化は、自動車業界、TMNA及びトヨタ自動車に、そしてその結果としてグループ会社の事業、経営成績及び財政状態に影響を与える可能性がある。**

様々な動向が自動車業界に影響を与えている。これには、乗用車からスポーツ用多目的車及びトラックへの市場の変化、インセンティブに対する高需要、カーシェアリング及び配車等のモビリティサービスの増加、自動運転車及び代替エネルギー自動車の開発、自動車の所有及び使用に対する態度及び行動における人口転換の影響、サブスクリプション・サービスでの提供等従来の融資及びリースに比べて柔軟な代替手段の発展、自動車購買経験に対する期待の変化、新車及び中古車の販売の地域分布調整並びにコミュニケーション及び技術の向上が含まれる。これらの動向の1つ又は複数が、自動車業界、TMNA及びトヨタ自動車に悪影響を与え、そしてその結果としてグループ会社の事業、経営成績及び財政状態に影響を与える可能性がある。

**(e) TMNAによって公表されたりコール及びその他の事象が、グループ会社の事業、経営成績及び財政状態に影響を及ぼす可能性がある。**

TMNAは車両リコールを定期的実施しており、これには一部のトヨタ及びレクサスモデルの製造販売の一時停止が含まれることがある。グループ会社の事業はトヨタ車及びレクサス車の販売に大きく依存しているため、これらの事象は、グループ会社の事業に悪影響を及ぼす可能性がある。販売水準の低下は、トヨタ車及びレクサス車の実際の若しくは認識されている品質、安全性若しくは信頼性又は規制当局の基準の変更によるものを含めて、グループ会社の資金調達額、保険額、収益資産、純金融収益及び保険収益の水準に悪影響を及ぼす。グループ会社のディーラー・ポートフォリオ及び消費者ポートフォリオの信用力もまた悪影響を受ける可能性がある。さらに、中古のトヨタ車及びレクサス車の価値の低下により残存価値及び収益率に悪影響が及び、ひいては減価償却費及び貸倒損失が増加する可能性がある。また、一部のTMCCの関連会社は、訴訟を提起されており、政府による調査を受け、又は制裁金若しくはその他罰金の対象となっているが、それらの可能性がある。これらの要因がトヨタ車及びレクサス車の販売に影響を及ぼす可能性があり、したがってグループ会社の事業、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。

**(f) グループ会社が競争において優勢に立つことができない場合、又はグループ会社が業務を行う事業における競争が激化した場合、グループ会社の経営成績は悪影響を受ける可能性がある。**

グループ会社は、競争の激しい環境で業務を行っている。グループ会社の競争相手は、全国及び地域の商業銀行、信用組合、貯蓄貸付組合並びに金融会社を含むその他の金融機関であり、これらより程度は低いが、他の自動車メーカーの関連会社である金融会社とも競合している。また、オンライン融資オプションは、消費者に対して代替的な融資資源を提供する。競争圧力が高まったことによって、グループ会社の契約数、市場占有率、純金融収益、保険収益及び利益に悪影響が及び可能性がある。さらに、競争相手及び同業者の財政状態及び体力は、グループ会社が業務を行う金融サービス業界に悪影響を及ぼし、その結果、グループ会社の商品及びサービスの需要が減少する可能性がある。これにより、グループ会社の事業の規模及び経営成績に悪影響を及ぼす可能性がある。

**(g) グループ会社の運営の破綻又は中断により、グループ会社の経営成績及び財政状態は悪影響を受ける可能性がある。**

業務リスクとは、とりわけ確立した業務処理方法の欠如、不適切な業務処理、システム制御若しくは内部統制、業務処理、システム若しくは内部統制の機能不全、盗難、不正行為、自然災害又は他の大災害（爆発、火災、洪水、地震、テロ攻撃、暴動、内乱並びに伝染病及びその他の感染症の流行を含むが、それらに限られない。）から発生する損失のリスクである。業務リスクは、過誤、業務の中断、管理の機能不全、システム又は他の技術関係の故障、グループ会社の保険リスク管理プログラムの不具合、グループ会社の従業員又はグループ会社にサービスを提供する契約を締結している者による不適切な行為又は違法行為、及びベンダーによる契約不履行等、様々な形態により発生しうる。グループ会社は運営の中断に備えて事業復旧計画を構築したが、これらの計画が、グループ会社が直面する可能性のあるすべての事態を修正するために適切であることは保証できない。グループ会社の重大な事業又は情報技術システムのいずれかを破壊又は混乱させることとなる大惨事が発生した場合、グループ会社の通常業務を遂行する能力が損なわれる可能性がある。これらの事象によりグループ会社は、財務上の損失又はグループ会社の評判への悪影響等のその他の損害を被る可能性がある。

グループ会社は、健全かつ十分に管理された業務環境を提供するように策定された内部統制の枠組みに依拠している。グループ会社の事業が複雑であること及び大規模な組織の全体で管理体制を導入することに伴う困難により、管理に関する問題が将来において確認される可能性があり、かかる問題がグループ会社の業務に重大な悪影響を与える可能性がある。

グループ会社は、DSSO、3ヶ所の地域統括事務所及び2ヶ所のディーラー資金調達チームから構成されるグループ会社の支店業務の、3ヶ所の新しい地域ディーラーサービス・センターへの統合を現在進めている。グループ会社のディーラー向け貸付業務は、テキサス州プレイノに所在する新しいディーラーサービス・センターに集約される予定である。支店業務の再編成の詳細については、「第2 企業の概況 3 事業の内容 (1) 概要」を参照のこと。グループ会社の支店業務の再編成が計画通り完了するか又は想定内のタイミング若しくは予算に収まるかは確約できず、それに伴う支店業務及び従業員に対する混乱により期待される利益が十分に実現されない可能性がある。

さらに、グループ会社の事業の大部分は、主要な従業員に依存している。グループ会社の将来の成功は、既存の従業員を保持し、新しい主要な従業員及びその他必要な従業員を魅了し、雇用し及び取り込むためのグループ会社の能力に左右される。それが実行できない場合、グループ会社の事業、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。

**(h) グループ会社の第三者の自動車会社及びモビリティ企業に向けた自社ブランドの金融サービスにより、グループ会社の事業、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼしうる追加的なリスクにグループ会社がさらされる可能性がある。**

2020年4月1日現在、グループ会社は、マツダへのサービスの提供をはじめとする、第三者の自動車会社及びモビリティ企業に向けた自社ブランドの金融サービスの提供を開始した。以前開示したグループ会社とマツダとの契約に基づき、グループ会社は現在、独占的自社ブランドの個人向け自動車融資、リース及びディーラー向け融資商品並びにサービスを提供しており、2021年3月期の後半、米国におけるマツダの顧客及びディーラーに対してマツダ・ファイナンシャル・サービスのブランドの下で展開される独占的車両保険商品及びサービスの提供を予定している。グループ会社のマツダとの契約の当初期間は約5年間である。

グループ会社は、グループ会社の強み及び能力を新規のマツダの顧客にサービスを提供し、当該顧客を維持するために活用するつもりであるが、グループ会社に追加の費用が生じる可能性があり、また、グループ会社の自社ブランドの金融サービスのプログラムに期待される利益を実現できない可能性がある。マツダのディーラー及び顧客に対する法人向け融資及び個人向け融資の提供により追加の信用リスク・エクスポージャーが生じる可能性があり、グループ会社がこれを適切に監視及び軽減することができない場合、グループ会社の経営成績及び財政状態に悪影響が及ぶ可能性がある。グループ会社の自社ブランドの金融サービスにより、マツダの自動車の消費者需要、マツダの収益性及び財政状態、マツダのインセンティブ付き個人向け融資の水準、マツダにより公表されるリコール及びマツダの自動車の認知されている品質、安全性若しくは信頼性並びにマツダの中古車価値の変動及びそれらがマツダのリース終了後の車両の残存価値及び返却率に及ぼす影響に関連する追加の業務リスクにもグループ会社がさらされる可能性があり、このそれぞれがグループ会社の事業、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。

## (2) 金融市場及び経済的リスク

### (a) グループ会社の借入費用及び無担保社債資本市場の利用可能性は、TMCC及びその親会社の信用格付並びにグループ会社のクレジット・サポート取引に大きく依存している。

借入の利用可能性及び費用は、特定の企業、担保又は債務の信用度の指標として使用されている信用格付の影響を受ける。グループ会社の信用格付は、主に、TFS及びトヨタ自動車とのクレジット・サポート・アグリーメントの存在並びにトヨタ自動車の財政状態及び経営成績に依存している。これらの取決め（又は格付機関が容認する代わりの取決め）をグループ会社が利用することができない場合、又はクレジット・サポートの提供者の信用格付が引き下げられた場合、グループ会社の格付は悪影響を受ける。

トヨタ自動車及びその関連会社（TMCCを含む。）の格付を行う格付機関は、格付をいつでも修正又は変更することができる。世界的な経済状況及びその他の地政学的な要因が、かかる格付に直接的又は間接的な影響を与える可能性がある。合衆国又は日本のソブリン信用格付が引き下げられた場合、トヨタ自動車及びTMCCの格付は直接的又は間接的な悪影響を受ける可能性がある。引下げ又は引下げを見越した再検討の結果によって、グループ会社の借入費用が増加し、国際無担保社債資本市場の利用が制限される可能性がある。これらの要因は、グループ会社の競合的立場、経営成績、流動性及び財政状態に悪影響を与える可能性がある。

### (b) グループ会社の資金源及び資本市場へのアクセスの途絶により、グループ会社の流動性が悪影響を受ける可能性がある。

流動性リスクとは、支払期限の到来した債務を適時に履行するグループ会社の能力により発生するリスクである。グループ会社の流動性戦略は、不利な市場の状況下においても適切な時期に対費用効果の高い方法で資産を形成し負債を返済する能力を維持することである。グループ会社の資金源の途絶は、支払期限が到来した債務を履行するグループ会社の能力に悪影響を及ぼす可能性がある。債務をグループ会社が適切な時期に履行できない場合、満期を迎えた債務の借換えを行い、新たな資産増加のための資金調達を行うグループ会社の能力に悪影響が生じ、グループ会社の経営成績及び財務状態に悪影響が及ぶ可能性がある。

流動性リスクに関する詳細については、「3 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 (3) 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 (e) 流動性及び資金源」を参照のこと。



**(c) グループ会社の貸倒損失引当金は、実際の損失を補填するのに不十分となる可能性があり、そのことがグループ会社の経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。**

グループ会社は、契約上の義務に関する顧客及びディーラーの債務不履行による貸借対照表日現在の損失の見込額及び見積額を補填するため、貸倒損失引当金を計上している。引当金の決定には、重要な仮定、複雑な分析及び経営判断が必要となり、グループ会社は定性的及び定量的な既存情報を使用して現在の信用リスクについて重要な見積りを行わなければならない。実際の結果は、グループ会社の見積り又は仮定と異なる場合がある。例えば、グループ会社は、とりわけ、経済状況の変動、トヨタ車及びレクサス車の実際の又は認知されている品質、安全性及び信頼性、失業率の水準、中古車市場及び消費者行動を含む外的要因の検討及び分析を行う。購入する消費者の信用度の幅及び業務の変更といった内的要因も考慮される。これらの要因の変化は予想される損失の見込額を変化させることになる。そのため、グループ会社の貸倒損失引当金は実際の損失を補填するのに不十分となる可能性がある。さらに、会計規則及び関連する指針の変更、既存ポートフォリオに関する新情報並びにグループ会社が制御できる又は制御できないその他の要因により、貸倒損失引当金の変更が必要となる場合がある。グループ会社の貸倒損失引当金の大幅な増加は、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。

貸倒損失引当金の決定に必要な見積りに関する詳細は、「3 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 (3) 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 (i) 重要な会計上の見積り」、貸倒損失引当金の決定に用いられる方法論に関する詳細は、連結財務書類注記の「注記5 - 貸倒損失引当金」を参照のこと。

**(d) グループ会社の事業及び運営は、数量モデル、見積り及び仮定を広く利用している。グループ会社によるモデルの設計、実施若しくは利用に不備がある場合又は実際の結果がグループ会社の見積り若しくは仮定と異なる場合、グループ会社の経営成績及び財政状態に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。**

グループ会社は、数量モデル、見積り及び仮定を利用し、商品及びサービスの価格設定、リスクの測定、資産額及び負債額の見積り、流動性の査定、グループ会社の貸借対照表の管理並びにその他グループ会社の事業及び運営を行っている。これらのいずれかのモデルの設計、実施若しくは利用に不備がある場合又は実際の結果がグループ会社の見積り若しくは仮定と異なる場合、グループ会社の経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。また、不正確なモデル出力が規制当局又は公表された報告書に使用された範囲において、グループ会社が監督処分、訴訟及びその他手続の対象となることがあり、それによりグループ会社の事業、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。

仮定及び見積りは、経営判断を行う必要があり、本質的に予測することが困難であり、グループ会社が制御できない事項（例えば、マクロ経済の状況等）を含むことが多い。さらに、かかる仮定及び見積りは、多くの場合様々な従属的及び非従属的な変数、要素並びにその他の仮定の間の複雑な相互作用を含んでいる。その結果、実際の経験は、これらの見積り及び仮定と大幅に異なる可能性がある。見積り及び仮定と実際の経験の間の大幅な違いは、グループ会社の経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。

**(e) 投資有価証券の価値の変動又は投資市場価格の重大な変動は、グループ会社の純金融収益及び経営成績に悪影響を及ぼす可能性がある。**

投資市場価格は一般に変動するものであるが、投資の潜在的な特性、代替投資の相対価格、地政学的な状況又は一般的な市場の状況における目に見える変動の結果として生じる可能性がある。持分投資の公正価値の不利な変動及び売却可能負債証券の貸倒損失は、グループ会社の純金融収益及び経営成績に悪影響を及ぼす可能性がある。さらに、後に投資対象を売却した場合の実現額は、計上された市場価値と大幅に異なる可能性があり、グループ会社の純金融収益及びその他の収益に悪影響を及ぼす可能性がある。

**(f) グループ会社のリース終了後の車両の残存価値の低下及び返却されたリース資産の増加は、グループ会社の経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。**

グループ会社は、返却されたリース資産の売却により得られる売却収益がリース開始時の残存価値の見積額を十分に補填しない場合、また、返却されたリース資産が想定以上に多い場合、リース車両の処分による残存価値リスクを負う。リース車両のリース期間終了時における市場価値の見積額がリース開始時に設定された残存価値を下回っている場合、リース終了時の帳簿価額がリース期間終了時における市場価値の見積額に近似するようリース車両の帳簿上の残存価値は下方修正され、その結果リース契約の期間に追加的な減価償却費が生じる。その他の要因の中では、地方、地域及び国家の経済状態、新車の価格設定、新車の販売促進計画、新車の販売、グループ会社の車両の実際の又は認知されている品質、安全性又は信頼性、新しいトヨタ車及びレクサス車の将来的な導入計画、競合他社の活動や行動、人気車の製品属性、中古車供給の組合せ、現在の中古車価値の水準及び在庫水準並びに燃料価格は、中古車価値に多大な影響を及ぼし、ひいてはリース終了後の車両の実際の残存価値にも大きな影響を及ぼす。さらに、政府により命じられた自宅待機命令の結果として生じたリース終了後の車両を現物オークションに輸送できないこと又は現物オークションの一時的な閉鎖により中古自動車オークション市場に生じた混乱又は遅延は、中古車の在庫の増加、中古車価値及び実際の残存価値の下落を引き起こしたが、COVID-19のパンデミックが続いた場合さらに悪化する可能性がある。リース車両に関する実際の残存価値とリース開始時におけるグループ会社によるかかるリース車両の残存価値の見積額とに差額がある場合、グループ会社の連結損益計算書において見積りを上回るオペレーティング・リース減価償却費が計上されるため、グループ会社の経営成績及び財政状態は悪影響を受ける可能性がある。実際の返却数は、契約上のリース期間終了時の残存価値が市場価値を上回ることで、一定のモデルの中古車の市場供給の増加、新車インセンティブ・プログラム及び一般的な経済状況に影響を受け、予想より増える可能性がある。また、返却されたリース車両が多い場合も、連結損益計算書に計上される減価償却費の金額が影響を受ける可能性があり、これによりグループ会社の経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。

最近のリースの傾向に関する詳細については、「3 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) 業績等の概要 (d) リース終了後の車両の処分」、「3 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) 業績等の概要 (e) オペレーティング・リース減価償却費」及び「3 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 (3) 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 (c) 残存価値リスク」を参照のこと。

**(g) グループ会社は顧客及びディーラーの信用リスクにさらされており、これによりグループ会社の経営成績及び財政状態が悪影響を受ける可能性がある。**

信用リスクは、顧客又はディーラーがグループ会社と締結した個人向け契約、リース契約又はディーラー向け融資契約の条件を充足させることができないこと又はその他合意されたとおりに履行できないことにより発生する損失のリスクである。信用リスクの増加はグループ会社の貸倒損失引当金繰入額を増加させ、これによりグループ会社の経営成績及び財政状態が悪影響を受ける可能性がある。グループ会社が行っている信用リスクの監視及び信用リスクを軽減するための措置が、グループ会社の経営成績及び財政状態に対する悪影響を防ぐために十分である又は十分となる保証はない。

グループ会社の消費者ポートフォリオに関する信用リスクの水準は、主として、債務不履行に陥った契約の総数（以下「債務不履行発生頻度」という。）及び1件当たりの損失額（以下「損失の重大性」という。）の2つの要因の影響を受ける。これらの要因は、様々な経済的要因、中古車市場、購入する消費者の信用度の幅、契約期間及び業務の変更の影響を受ける。中古車市場は、中古車の供給及び需要、金利、インフレ、新車インセンティブ・プログラム、メーカーの品質、安全性及び信頼性に関する実際の又は認知された評価並びに一般的な経済の見通しの影響を受ける。

グループ会社のディーラー・ポートフォリオに係る信用リスクの水準は、主としてグループ会社のポートフォリオに含まれるディーラーの財務力、ディーラーの集中度、担保の質及びその他経済的要因による影響を受ける。グループ会社のポートフォリオに含まれるディーラーの財務力は、とりわけ、一般的なマクロ経済の状況、新車及び中古車に対する全体的な需要並びに自動車メーカーの財政状態によって影響を受ける。

合衆国における経済の低迷及び不況、自然災害、伝染病並びにその他の要因によって、顧客又はディーラーがグループ会社との個人向け契約、リース契約又はディーラー向け融資契約の条件を充足することができない、又はその他合意されたとおりに履行することができないというリスクが増加している。経済環境の低迷は、とりわけ失業、不完全雇用及び消費者破産申告からも明らかなように、グループ会社の一部の顧客及びディーラーが予定通りに支払を行う能力に影響を及ぼす可能性がある。

**(h) グループ会社の経営成績、財政状態及びキャッシュ・フローは、金利、外国為替レート及び市場価格の変動による悪影響を受ける可能性がある。**

市場リスクとは、金利及び外国為替レートの変動が、グループ会社の経営成績、財政状態及びキャッシュ・フローの変動を生じさせるリスクである。金利の上昇により、グループ会社の資本コスト並びにグループ会社とその顧客及びディーラーに適用する金利が引き上げられ、グループ会社の事業、財政状態及び経営成績に悪影響が及ぶことでグループ会社の融資件数及び市場占有率が減少する可能性があり、その結果、グループ会社の競争的立場が弱まる可能性がある。グループ会社は、市場リスクを管理するために様々なデリバティブ商品を利用している。ただし、金利、外国為替レート及び市場価格の変動は常に予想又はヘッジできるものではない。2017年7月、ロンドン銀行間取引金利（以下「LIBOR」という。）の規制を行う英国金融行為規制機構は、LIBORの計算のための銀行に対する金利の提示の義務付けを2021年より後は取り止める意向を発表した。2021年より後にLIBORが廃止されるのか、LIBORに対し追加の改革が施されるのか、又は担保付翌日物調達金利（以下「SOFR」という。）若しくはその他の代替的な基準金利が市場の承認を得るのか予測することは不可能であり、これらの結果により現在LIBORに連動しているグループ会社のディーラー向け融資業務、デリバティブ契約、担保付債務及び無担保債務、並びに投資有価証券に関連するグループ会社の金利リスクが増加する可能性がある。金利又は外国為替レートの変動はグループ会社の支払利息及びデリバティブの価値に影響を及ぼす可能性があり、それによってグループ会社の経営成績、財政状態及びキャッシュ・フローが不安定になる可能性がある。

**(i) グループ会社の取引先及びその他の金融機関の破綻又は商業上の健全性が、グループ会社の流動性、経営成績又は財政状態に影響を与える可能性がある。**

グループ会社は、多くの様々な金融機関に対してエクスポージャーを有しており、金融業界に属する取引先との間で日常的に取引を行っている。グループ会社の債務取引、デリバティブ取引及び投資取引、並びにグループ会社がコミット型及び非コミット型の与信枠に基づき借入を行う能力は、他の金融機関の行為及び商業上の健全性により悪影響を受ける可能性がある。グループ会社のコミット型及び非コミット型の与信枠に基づき借入を行う能力が合理的な条件で又は完全に引き続き利用可能になるか否かについては、グループ会社は保証できない。特定の国又は地域における社会的状況、政治的状況、雇用状況又は経済状況の悪化もまた、グループ会社のデリバティブの取引先及び貸手を含む金融機関がその契約上の義務を履行する能力に悪影響を及ぼす可能性がある。金融機関は、取引、決済、貸付及びその他の関係により相互に関連しており、したがってある国又は地域における財政的問題及び政治的問題が、グループ会社が関係を有している金融機関を含むその他の法域における金融機関に悪影響を及ぼす可能性がある。グループ会社が直接的又は間接的にエクスポージャーを有しているいずれかの金融機関及びその他の取引先が、契約上の義務を履行することができず、またかかる不履行の結果、損失が生じた場合、グループ会社の流動性、経営成績又は財政状態に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。

**(j) グループ会社の保険事業は、引当金が実際の損失を負担するほど十分でない場合、損失を被る可能性がある。**

グループ会社の保険事業は、保有契約に係る未収保険料及び未収契約収益に対する引当金が十分ではない場合、損失のリスクを負う。過去の損失の実績を、契約又は保険証書の期間中の収益を計上するための基準として用いることにより、収益の計上の時期が、実際の損失の発生時期と著しく異なる可能性がある。グループ会社の保険事業は、既報告損害、既発生未報告損害及び損失調整費に係る引当金が十分でない場合にも、損失のリスクを負う。グループ会社は、引当金を設定する際に見積額を用いるため、頻度及び重大性の変更の結果、実際の損失は従前設定された金額と異なる可能性がある。

**(k) グループ会社はリスク転移の信用リスクにさらされており、これによりグループ会社の保険事業が悪影響を受ける可能性がある。**

リスク転移の信用リスクとは、グループ会社の保険事業に関して責任を負う再保険会社又はその他の会社が、グループ会社との契約上の条件に基づく義務を履行できないリスクである。グループ会社の保険事業は、かかる不履行により、損失を被る可能性がある。

### **(3) 規制、法的及びその他のリスク**

**(a) 財務会計基準審議会（以下「FASB」という。）が公表する会計基準への変更は、グループ会社の経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。**

グループ会社の会計及び財務の報告基準は合衆国において一般に認められている会計基準に従っており、これは定期的に修正され、拡張される。また、会計基準の適用は、時間とともに様々な解釈の影響を受けることがある。したがって、グループ会社は新たな会計基準又は修正された会計基準を採用しなければならず、またFASB及びSEC並びにグループ会社の独立登録会計事務所等、会計基準を設定する機関及びその基準を解釈する機関を含む様々な当事者により随時示される修正解釈に従う必要がある。FASBは新たな財務会計基準を提案したが、それはグループ会社の経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす重要な変更となる可能性がある。

TMCCの連結財務書類に対する潜在的な影響を含めたこれら新たな財務会計基準の詳細については、連結財務書類注記の「注記1 - 表示方法及び重要な会計方針」を参照のこと。

**(b) グループ会社の情報システムの破綻若しくは中断により、グループ会社の事業、経営成績及び財政状態は悪影響を受ける可能性がある。**

グループ会社は、グループ会社の業務を管理するために社内及び第三者の情報システム及び技術システムに依拠しており、これにより、グループ会社にとって重要な業務リスクが生じる。不適切な処理若しくはシステム又は処理若しくはシステムの失敗、ヒューマン・エラー、従業員による不正行為、大惨事、外的若しくは内的セキュリティの侵害、破壊行為、コンピューター・ウィルス、マルウェア、ランサムウェア、データの置忘れ若しくは紛失又はその他の事情によって、グループ会社が依拠しているグループ会社の情報システム又は第三者の情報システムが破綻又は中断した場合、グループ会社の通常の業務手続に混乱が起こり、グループ会社の評判が損なわれ、グループ会社の事業、経営成績及び財政状態が悪影響を受ける可能性がある。

さらに、グループ会社は既存の取引システムのアップグレード又は交換を定期的に行っているが、これによりグループ会社の中核事業を遂行する能力に重大な影響が生じ、新しいシステムの導入期又はその後通常の業務手順及び手続に混乱が生じかねず、それによりグループ会社の損失のリスクが高まる可能性がある。例えば、これらの新しいシステムの開発及び導入並びにそれに関連する将来的なアップグレードにより、多大な支出が必要となり、経営陣の関心及びその他のリソースがグループ会社の中核的な業務から逸れる可能性がある。これらの新しいシステムがグループ会社に対して期待する利益及び効率性をもたらす保証はない。また、グループ会社の経営陣の時間及びリソースが導入及びアップグレードに費やされ、導入若しくはアップグレードの潜在的な遅延若しくはその結果生じるサービスの中断又はグループ会社の従来のシステムのアップグレードによるデータへの信頼性に与える影響により、グループ会社の事業、経営成績及び財政状態が重大な悪影響を受ける可能性がないという保証はない。

**(c) セキュリティの侵害又はサイバー攻撃により、グループ会社の事業、経営成績及び財政状態は悪影響を受ける可能性がある。**

グループ会社は、顧客、従業員及びその他の第三者から特定の個人情報及び財務情報を収集し、保存している。グループ会社のシステム若しくは設備又はグループ会社のサービスプロバイダーのシステム若しくは設備に対するセキュリティの侵害又はサイバー攻撃により、グループ会社は顧客、従業員及び第三者の個人を特定しうる情報又はその他の極秘情報、機密情報若しくは競争力の観点から慎重に扱うべき情報の消失、業務の一時中断、規制監督、法的措置及び罰金、訴訟、評判の毀損、信用の喪失並びにその他財務及び非財務費用といったリスクにさらされ、これによりグループ会社の現在の及び潜在的な顧客との将来的な事業、経営成績及び財政状態に悪影響が及ぶ可能性がある。

グループ会社は、顧客、従業員及びグループ会社の事業のその他の側面に関連する機密情報の安全なオンライン送信を実行するために必要なセキュリティ・コントロールを提供するために、第三者から許諾を受けた暗号化及びその他の情報セキュリティ技術に依拠している。情報システムの処理能力の向上、暗号化の分野における新たな発見又はその他の事象若しくは進展により、グループ会社が慎重に扱うべきデータを保護するために用いている技術が漏洩し又は破られる可能性がある。ハッキング、不正行為、策略又はその他の詐術的手口等を用いて、グループ会社のセキュリティ対策を回避することができる当事者が、機密情報を悪用し又はグループ会社の事業を中断させる可能性がある。グループ会社は、かかるセキュリティの侵害若しくはサイバー攻撃から保護し又はかかる侵害若しくは攻撃により生じる問題を修正するために、資本及びその他の資源を支出しなければならない可能性がある。グループ会社のセキュリティ対策は、セキュリティの侵害及びサイバー攻撃からの保護を目的としているが、グループ会社がかかるセキュリティの侵害及びサイバー攻撃を防ぐことができなかつた場合、グループ会社の責任が問われ、グループ会社の収益性が低下し、グループ会社の評判が損なわれる可能性がある。たとえ、グループ会社のシステム若しくは設備の破綻若しくは中断が適時に解決され、又は、未遂のサイバー事件若しくはその他のセキュリティの侵害が首尾よく防止若しくは阻止された場合であっても、グループ会社は多額の資源を支出すること又は措置を講じることを要求されることがあり、それにより顧客満足度又は顧客行動に悪影響を与え、グループ会社の評判を傷つける可能性がある。

また、グループ会社は、グループ会社の情報システムの処理における遅延及び損失又は一時的な利用不能を引き起こすサイバー攻撃を受ける可能性がある。情報セキュリティ・リスクは増加しており、これは最新技術、金融取引及びその他の商取引を行う際のインターネット及び通信技術（携帯電話端末を含む。）の使用、並びに組織犯罪、詐欺師、ハッカー、テロリスト等の犯行の増加及び複雑化が要因である。グループ会社は、これらの種類のあらゆるセキュリティの侵害を予測し、それに対して効果的な防止手段を実践することができない場合がある。これは、とりわけ、使用される技術が頻繁に改変され、多様な発信源から攻撃される可能性があるためである。これらの事象の発生により、グループ会社の事業、経営成績及び財政状態は重大な悪影響を受ける可能性がある。

**(d) グループ会社の顧客及び従業員の個人を特定しうる情報並びに財務情報の収集、利用、共有、破棄及び保護を含むグループ会社の企業データ実務は、より複雑な制限的及び懲罰的法規制の対象となっており、これによりグループ会社の事業、経営成績及び財政状態に悪影響が及ぶ可能性がある。**

これらの法規制の下で法令に則ったデータ実務が維持されない場合、消費者の苦情、訴訟及び規制当局による調査を招き、その結果として民事若しくは刑事上の罰則及びブランドへの影響又はグループ会社の事業に対するその他の損害に繋がる可能性がある。さらに、法令に則ったデータ実務の維持に際して現に発生し、又は発生が認識された不具合に対して消費者がより敏感になっていることにより、グループ会社の評判が傷つき、既存及び潜在的な顧客がグループ会社の商品及びサービスを使用することを阻む可能性がある。例えば、近年、個人情報不正利用又は不適切な共有に関する申立てが広く報道されるようになり、その結果、合衆国及びその他の国々において個人情報の保護並びに企業での個人データの利用及び共有に関連する実務に対する政府の監視が拡大した。その監視は、一部では個人情報の利用又は共有に関連するさらに厳格な法令の採用に繋がる結果を導いたが、今後もそのような厳格な法令の採用に繋がる可能性がある。例えば、カリフォルニア州において消費者に対して企業が収集した個人情報へのアクセス、個人情報の削除及び共有に関連する幅広い新たな権利を付与する新たなデータ保護制度が発効し、規制対象の事業体は個人情報を特定、管理、保護、追跡、生成及び削除するための方策を確立することが要求されている。いくつかの管轄においては、これらの法規制は、消費者がグループ会社に対して、これらの法規制に対する一定の違反に関して直接訴訟を提起することを認める私的訴権を与えている。このような種類の法令は、TMCCのような金融サービス提供者に対して関連会社又はベンダー等の第三者との間における情報の共有を禁止又は厳しく制限する可能性があり、そのためコンプライアンス費用が増加し、又は顧客に対して商品若しくはサービスを開発若しくは提供する際のTMCCによる個人データの利用が制限される可能性がある。これらの制限がTMCCの特定の商品若しくはサービスの開発若しくはマーケティングを抑制し、又は顧客に対してそれらを提供するための費用が増加する可能性がある。これらの法規制の多くが新しいため、その解釈は不明瞭であり、実施の範囲に関する先例にも乏しい。これらの法令に係るコンプライアンス費用は高額と予想され、将来的に増加すると考えられる。適用あるプライバシー又はデータ保護の法令違反又は認識された違反により、一定の事業若しくは実務の変更若しくは中止の要請、重大な負債若しくは罰金、罰則又はその他の制裁に繋がる可能性がある。

**(e) グループ会社が業務を行う規制環境が、グループ会社の事業及び経営成績に重大な悪影響を及ぼす可能性がある。**

規制リスクには、適用ある規制上の義務を遵守できないこと又は遵守していない疑いがあることにより発生するリスク並びに適用ある法令、規則及び指針の改正を含む、各種の法令及び規制によって課される責任及びその他の負担に係るリスクが含まれる。

### 消費者金融規制

グループ会社は、融資及び保険商品の供給者として、厳格に規制された環境下で業務を行っている。グループ会社は、州における免許取得要件を満たす必要があり、州及び連邦政府の法令並びに定期的な検査及び調査の対象である。適用ある法令を遵守するにはコストがかかり、また、グループ会社の経営成績にも影響を及ぼすことがある。法令遵守には、書式、作業、手続及び統制が必要であり、また、これらの要件を満たすためのインフラが要求される。金融サービス業界を規制する法令は、消費者の保護を主要な目的としているため、法令を遵守することによって、業務は制約を受け、価格決定も制限される可能性がある。法規制の変更により、グループ会社が現在のように事業を行う能力が制限され、多大な追加的な費用が発生し、又はグループ会社が新たなプロセスを採用することが義務付けられる可能性があり、これらはグループ会社の事業、見通し、財務実績又は財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。適用ある法規制を遵守できない場合には、重大な法定の民事及び刑事上の罰金、罰則、損害賠償金、弁護士報酬及び費用、事業を運営する能力への制限、免許の剥奪の可能性並びにグループ会社の評判やブランド及び顧客との貴重な関係を損なうことになる可能性がある。かかる費用、制限、剥奪又は損害は、グループ会社の事業、見通し、経営成績又は財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。

グループ会社の連邦政府レベルでの主要な消費者金融規制機関はCFPBである。CFPBは、グループ会社に対して広範囲な規制権限、監督権限及び執行権限を有する。CFPBの監督権限により、CFPBはグループ会社の消費者金融保護法の遵守を評価するためにとりわけ包括的かつ厳格な検査を行うことが可能となり、これによりグループ会社のビジネス上の商品、方針及び手順に対して執行措置、規制上の罰金及び強制的な変更が命じられる可能性がある。

CFPBの規制制定権限には、その他の慣行の中でも特に第三者の回収業者及びグループ会社のような自ら回収する業者に適用される債権回収慣行に関する規制、並びに消費者信用報告の慣行に関する規制を制定する権限が含まれる。これらの規制のタイミング及びグループ会社の事業に与える影響は依然として不明確である。さらに、CFPBは、特に間接融資協定、ディーラー補償及び公正融資へのコンプライアンスといった自動車融資の分野に焦点を当てており、またグループ会社がTMISを通して融資又は販売している商品に類似したものを含む特定の補助的又は追加的な商品のマーケティング及び販売の価値に疑問を抱き、それらについて監視を強化している。



CFPB及びFTCは、自動車融資業務に従事する銀行及び他の金融会社を含む融資提供者の商品、サービス及び業務に対する調査を行うことができる。当該調査の結果として、CFPB及びFTCは、ここ数年間貸手に対し、多額の罰金、同意審決、停止命令及び類似の救済措置等様々な執行措置を発表しており、グループ会社又はグループ会社が提供する商品、サービス及び業務に適用がある場合、業務慣行の一部を停止又は変更しなければならない可能性があり、これによりグループ会社の経営成績、財政状態及び流動性に重大な悪影響が及び可能性がある。これらの機関による監督及び調査（もしあれば）により、グループ会社に罰金が科せられ、グループ会社のコンプライアンス費用が増加し、グループ会社の業務慣行の変更を余儀なくされ、グループ会社の競争力に影響が及び、グループ会社の収益性が損なわれ、グループ会社の評判が損なわれ、又はその他グループ会社の事業に悪影響が及び可能性がある。

CFPBの権限及び活動についての詳細は、「第2 企業の概況 3 事業の内容 (6) 規制環境」を参照のこと。

州レベルでは、州規制当局は、その管轄内において、金融商品及びサービスに対してより厳重な方法で監督及び規制を行っている。当面の間、グループ会社は、さらなる厳重な監督及び強化された監督要件に引き続き直面するであろうと考えている。

### その他の連邦規制

ボルカー・ルールの下では、一般的に、合衆国の預金保険対象の預金取扱機関に関連する事業体による「自己勘定取引」及び特定の私募ファンドとの一定の取引は禁じられている。ボルカー・ルールが禁じている活動は、グループ会社の中核事業ではない。しかしながら、ボルカー・ルールを実施する連邦の金融規制当局が規制の運用、執行又は解釈へのアプローチを将来変更する可能性があり、これによってグループ会社に悪影響を与え、またグループ会社の活動又は業務が潜在的に制限又は変更を要求される可能性がある。

ドッド・フランク法は、一部のOTCデリバティブ（スワップと呼ばれる。）の規制に対する枠組みを設定するためCEAを改正した。ドッド・フランク法によって改正されたCEAのOTCデリバティブに関する条項は、特定の契約に対して決済、取引及び証拠金要件を課している。現時点では、グループ会社が商業的リスクをヘッジするために締結するスワップについては、グループ会社はこれらの要件の例外として認められている。しかしながら、グループ会社がかかる例外としてもはや認められなくなった場合、グループ会社はこれらの要件の一部又はすべてを満たさなければならなくなる可能性があり、これによりかかるヘッジポジションを締結及び維持するためのグループ会社の費用が増加するであろう。

ドッド・フランク法及びそれに派生する規制の結果、グループ会社がOTCデリバティブの使用を減らした場合、グループ会社の経営成績はさらに不安定となり、グループ会社のキャッシュ・フローは予想しづらくなり、これにより設備投資の計画及び資金調達を行うグループ会社の能力に悪影響を及ぼす可能性がある。

グループ会社の規制環境に関する追加情報については、「第2 企業の概況 3 事業の内容 (6) 規制環境」を参照のこと。

(f) グループ会社の顧客の集中が見られる州における経済状況の悪化又は州法の変更によって、グループ会社の経営成績及び財政状態が悪影響を受ける可能性がある。

グループ会社は、特定の州において顧客が個人向け商品、リース、ディーラー向け商品及び保険商品に集中する地理的リスクを負っている。集中リスクが内在する州の経済状況及び適用される法律に悪影響を与える要因により、グループ会社の経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。

特定の州における顧客の集中に関する追加情報及び開示については、連結財務書類注記の「注記1 - 表示方法及び重要な会計方針」を参照のこと。

### 3 【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) 業績等の概要

##### (a) 経営成績

	3月31日に終了した年度		
	2018年	2019年	2020年
	(単位：百万米ドル)		
<b>当期利益：</b>			
金融事業(注1)	\$3,178	\$593	\$684
保険事業(注1)	232	202	229
当期利益合計	<u>\$3,410</u>	<u>\$795</u>	<u>\$913</u>

(注1) グループ会社の金融事業及び保険事業の資産残高合計については、連結財務書類注記の「注記14 - セグメント情報」を参照のこと。

#### 2019年3月期と比較した2020年3月期

グループ会社の連結当期利益は、2019年3月期において795百万米ドルであったのに対し、2020年3月期においては913百万米ドルであった。2019年3月期と比較した2020年3月期の当期利益の増加は、主として金融収益合計の389百万米ドルの増加、オペレーティング・リース減価償却費の89百万米ドルの減少、法人税等の71百万米ドルの減少並びに投資及びその他収益(純額)の30百万米ドルの増加によるものであるが、貸倒損失引当金繰入額の218百万米ドルの増加、営業費及び管理費の176百万米ドルの増加並びに支払利息の87百万米ドルの増加により部分的に相殺された。

グループ会社全体としての資本ポジションは0.9十億米ドル増加し、株主資本総額は2019年3月31日現在の13.6十億米ドルと比較して2020年3月31日には14.5十億米ドルとなった。グループ会社の負債は、2019年3月31日現在の92.9十億米ドルから、2020年3月31日には97.7十億米ドルに増加した。グループ会社の負債資本比率は、2019年3月31日現在の6.8から2020年3月31日において6.7に低下した。

#### 2018年3月期と比較した2019年3月期

グループ会社の連結当期利益は、2018年3月期において3,410百万米ドルであったのに対し、2019年3月期においては795百万米ドルであった。2018年3月期と比較した2019年3月期の当期利益の減少は、主として、2017年減税及び雇用法(以下「TCJA」という。)の制定の結果により生じた2018年3月期における2.9十億米ドルの一時的な法人税等ベネフィットに起因する。2018年3月期と比較した2019年3月期におけるグループ会社の当期利益は、金融収益合計の923百万米ドルの増加、オペレーティング・リース減価償却費の132百万米ドルの減少並びに投資及びその他収益(純額)の35百万米ドルの増加によって好影響を受けたが、支払利息の896百万米ドルの増加により部分的に相殺された。

グループ会社全体としての資本は、株主資本総額は2018年3月31日現在の12.9十億米ドルと比較して0.7十億米ドル増加し、2019年3月31日には13.6十億米ドルとなった。グループ会社の負債は、2018年3月31日現在の98.4十億米ドルから、2019年3月31日には92.9十億米ドルに減少した。その結果、グループ会社の負債資本比率は、2018年3月31日現在の7.6から2019年3月31日においては6.8に低下した。

## (b) 金融事業

次の表は、グループ会社の金融事業の主な業績の概要である。

	3月31日に終了した年度			増減率	
	2018年	2019年	2020年	2018年 に対する 2019年	2019年 に対する 2020年
	(単位：百万米ドル)				
金融収益：					
オペレーティング・リース	\$8,167	\$8,694	\$8,775	6%	1%
個人向け	1,974	2,235	2,558	13%	14%
ディーラー向け	576	711	696	23%	(2)%
金融収益合計	10,717	11,640	12,029	9%	3%
オペレーティング・リース減価償却費	7,041	6,909	6,820	(2)%	(1)%
支払利息	1,863	2,769	2,854	49%	3%
純金融収益	1,813	1,962	2,355	8%	20%
投資及びその他収益 - 純額	140	188	155	34%	(18)%
純金融収益及びその他の収益	1,953	2,150	2,510	10%	17%
費用：					
貸倒損失引当金繰入額	401	372	590	(7)%	59%
営業費及び管理費	1,028	1,038	1,197	1%	15%
費用合計	1,429	1,410	1,787	(1)%	27%
税引前利益	524	740	723	41%	(2)%
法人税等（法人税等ベネフィット）	(2,654)	147	39	106%	(73)%
金融事業による当期利益	\$3,178	\$593	\$684	(81)%	15%

グループ会社の金融事業では、2019年3月期中に593百万米ドル、2020年3月期中には684百万米ドルの当期利益を計上した。2019年3月期と比較した2020年3月期における金融事業による当期利益の増加は、主に金融収益合計の389百万米ドルの増加、オペレーティング・リース減価償却費の89百万米ドルの減少及び法人税等の108百万米ドルの減少によるものであるが、貸倒損失引当金繰入額の218百万米ドルの増加、営業費及び管理費の159百万米ドルの増加並びに支払利息の85百万米ドルの増加により部分的に相殺された。

## 金融収益

金融収益合計は、以下の要因により、2019年3月期と比較して2020年3月期中において3%増加した。

- ・オペレーティング・リース収益は、2020年3月期において2019年3月期と比較して相対的に変動はなかった。
- ・個人向け融資収益は、2020年3月期において2019年3月期と比較して14%増加した。これはポートフォリオ利回りの上昇及び残存収益資産平均の増加によるものである。
- ・ディーラー向け融資収益は、2020年3月期において2019年3月期と比較して2%減少した。これはポートフォリオ利回りの低下によるものであるが、残存収益資産平均残高の増加により部分的に相殺された。

上記の結果として、オペレーティング・リース、個人向け融資及びディーラー向け融資収益を含むグループ会社のポートフォリオ利回り合計は、2019年3月期における4.3%と比較して2020年3月期において4.6%に上昇した。

## オペレーティング・リース減価償却費

グループ会社は、2020年3月期中において、2019年3月期中の6,909百万米ドルと比較して、6,820百万米ドルのオペレーティング・リース減価償却費を計上した。2019年3月期と比較して、グループ会社のオペレーティング・リース減価償却費は2020年3月期の大半を通して減少したが、これはグループ会社の最近のオリジネーションに係る残価損失の推定値が減少したこと及び平均残存オペレーティング件数が減少したことに起因する。しかしながら、COVID-19のパンデミックによる第4四半期の経済的苦境が、当該四半期末時点の中古車価値及びグループ会社のオペレーティング・リースへの投資に係るリース期間終了時の予想市場価値の著しい下落につながった。結果として、2019年3月期と比較した2020年3月期の第4四半期のグループ会社の減価償却費は136百万米ドル増加したが、これは2020年3月期の残価損失の推定値の増加が、当該事業年度前半の減価償却費の減少を大幅に相殺したことに起因する。

## 支払利息

グループ会社の負債は主に、グループ会社が世界の資本市場で発行する米ドル建て及びその他様々な通貨建ての固定利付債及び変動利付債により構成されているが、グループ会社の資産は、主に米ドル建ての固定利付債権により構成されている。グループ会社は、資産及び負債の様々な特徴から生じる金利リスク及び外貨リスクを経済的にヘッジするために、金利スワップ、金利フロア及び外貨スワップを締結している。次の表は、支払利息の構成要素の概要である。

	3月31日に終了した年度		
	2018年	2019年	2020年
	(単位：百万米ドル)		
債務に係る支払利息	\$1,970	\$2,559	\$2,488
デリバティブに係る支払(受取)利息	(67)	(53)	180
債務及びデリバティブに係る支払利息	1,903	2,506	2,668
外貨建債務に係る(利益)損失	1,344	(1,078)	(703)
外貨スワップに係る損失(利益)	(1,306)	1,015	650
米ドル建金利スワップに係る損失(利益)	(90)	304	219
支払利息合計	\$1,851	\$2,747	\$2,834

支払利息合計は、2019年3月期における2,747百万米ドルから2020年3月期中には2,834百万米ドルに増加した。この増加は、債務及びデリバティブに係る支払利息の増加並びに外貨建債務に係る損失控除後の外貨スワップの利益の減少に起因するが、米ドル建金利スワップに係る損失の減少により部分的に相殺された。

債務及びデリバティブに係る支払利息は、主として担保付社債及び無担保社債、借入金並びにデリバティブの契約上の純利息決済額及び発生額の変動であり、ディスカウント、プレミアム及び社債発行費の償却が含まれる。2020年3月期中、債務及びデリバティブに係る支払利息は、2019年3月期における2,506百万米ドルから2,668百万米ドルに増加した。これは主としてグループ会社の支払変動スワップに係る支払利息が、グループ会社の支払固定デリバティブに係る想定元本の加重平均が減少した結果として、支払固定スワップに係る受取利益によって低い水準まで相殺されたことに起因する。

外貨建債務に係る利益又は損失は、為替換算調整の影響を示している。グループ会社は、外貨建債務を経済的にヘッジするために外貨スワップを利用している。グループ会社は、2019年3月期中に63百万米ドル、2020年3月期中には53百万米ドルの利益(純額)を計上したが、これは主として、グループ会社の債務の様々な表示通貨の間で外貨スワップ金利が低下した結果によるものである。

米ドル建金利スワップに係る利益又は損失は、金利スワップの評価の変更を示している。グループ会社は、2019年3月期中は304百万米ドル、2020年3月期中には219百万米ドルの損失を計上したが、これは主として米ドル建スワップ金利が低下した結果としてグループ会社のより名目的な短期支払固定スワップの損失が長期支払変動スワップの利益を上回ったことによるものである。

金利及び外国為替レートの変動は、グループ会社の支払利息に重大な変動をもたらし、グループ会社の業績に影響を及ぼす可能性がある。

### 投資及びその他収益（純額）

グループ会社は、2019年3月期において188百万米ドルの投資及びその他収益（純額）を計上したのに対し、2020年3月期には155百万米ドルを計上した。2019年3月期と比較した2020年3月期中における投資及びその他収益（純額）の減少は、主としてグループ会社の平均有価証券ポートフォリオ残高の減少によるものである。

### 貸倒損失引当金繰入額

グループ会社は、2019年3月期において372百万米ドルの貸倒損失引当金繰入額を計上したのに対し、2020年3月期には590百万米ドルを計上した。2020年3月期の大半を通して、グループ会社の貸倒損失引当金繰入額は2019年3月期と比較して相対的に変動がなかった。しかしながら、COVID-19のパンデミックによる第4四半期の経済状況の急激な悪化が、グループ会社の消費者及びディーラーのポートフォリオの両方の貸倒損失の見込額の著しい増加につながり、264百万米ドルの追加の貸倒損失引当金繰入額が計上された。

### 営業費及び管理費

グループ会社は、2019年3月期中において1,038百万米ドルの営業費及び管理費を計上したのに対し、2020年3月期中には1,197百万米ドルを計上した。2019年3月期と比較した2020年3月期における営業費及び管理費の増加は、ブランド認知度向上のためのマーケティング費用の増加や、従業員、技術及び一般営業費の増加によるものである。

**(c) 車両融資件数及び純収益資産**

グループ会社の車両契約件数及び市場占有率の構成の概要は以下のとおりである。

	3月31日に終了した年度			増減率	
	2018年	2019年	2020年	2018年に 対する 2019年	2019年に 対する 2020年
(単位：千台)					
<b>車両融資件数：(注1)</b>					
新車個人向け契約	644	567	630	(12)%	11%
中古車個人向け契約	255	263	337	3%	28%
リース契約	516	498	470	(3)%	(6)%
合計	1,415	1,328	1,437	(6)%	8%
<b>(上記の表に含まれる)</b>					
<b>TMNAが支援する車両融資件数：</b>					
新車個人向け契約	420	316	201	(25)%	(36)%
中古車個人向け契約	52	35	48	(33)%	37%
リース契約	481	471	426	(2)%	(10)%
合計	953	822	675	(14)%	(18)%
<b>市場占有率：(注2)</b>	61.6%	59.8%	63.4%		

(注1) 2018年3月期及び2019年3月期の両年度における融資件数合計は、約80%がトヨタ車、約17%がレクサス車及び約3%がトヨタ車/レクサス車以外により構成されていた。2020年3月期における融資件数合計は、約79%がトヨタ車、約17%がレクサス車及び約4%がトヨタ車/レクサス車以外により構成されていた。

(注2) グループ会社が融資するTMNAにより米国内で販売されたトヨタ車及びレクサス車の新車台数の割合を示すが、ディーラーによるレンタカー・プログラム及び商業用フリート・プログラムによる販売並びにトヨタの独立代理店による販売を除く。



## 車両融資件数

グループ会社の個人向け契約及びリース契約は、主にトヨタ車及びレクサス車のディーラーから取得しており、契約件数はTMNAによる新規販売件数、TMNAが出資している支援の水準及びその他のインセンティブ・プログラム並びにTMCCの競争力のある利率及びその他のインセンティブ・プログラムに大幅に依存している。事業年度末に不利な影響をもたらした経済の低迷及び年度中の支援金水準の低下にも関わらず、2019年3月期と比較した2020年3月期におけるグループ会社の融資件数は8%増加し、またグループ会社の市場占有率は約4パーセント・ポイント増加したが、これは2020年3月期を通して提供されたTMNA及びTMCCの現金インセンティブ・プログラム及びその他の競争力のある利率のプログラムの結果によるものである。

2020年3月期の大半における合衆国内の業界全体での自動車販売及び販売奨励策は、2019年3月期と比較して相対的に変動はなかったものの、COVID-19のパンデミックにより経済状況が急激に悪化した結果、いずれもグループ会社の事業年度末において大幅な減少となった。グループ会社の事業は、トヨタ車及びレクサス車の販売に大きく依存しているが、トヨタ車及びレクサス車の販売は2020年3月後半から著しく減少し、2020年5月まで続いた。その要因は、COVID-19の感染拡大を遅らせることを目的とした規制に応じて、ディーラーがショールームを一時閉鎖して営業の調整を行い、消費者が行動を調整したこと、失業保険の申請が前例にない水準となったこと並びに消費者信頼感及び支出が著しく低下したことであった。トヨタ車及びレクサス車の販売台数の減少に伴い、2020年4月1日から2020年5月31日までの期間において、2019年4月1日から2019年5月31日までの期間と比較して、グループ会社の融資件数は約38%の大幅な減少となった。グループ会社は、この傾向が今後も引き続き経営成績に悪影響を及ぼすものと予想している。この傾向を緩和するために、ディーラーはオンライン販売チャネルの利用を拡大し、グループ会社はTMNAと提携して、トヨタ車及びレクサス車の一部モデルについて初回支払を90日間延期する等、競争力のあるインセンティブ・プログラムを提供している。自動車販売の減少が継続した場合、グループ会社の金融商品及び保険商品の販売、ディーラーの収益性及び信用力、並びにグループ会社の将来の経営成績に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。

グループ会社の純収益資産の構成の概要は以下のとおりである。

	3月31日に終了した年度			増減率	
	2018年	2019年	2020年	2018年 に対する 2019年	2019年 に対する 2020年
	(単位：百万米ドル)				
<b>純収益資産</b>					
<b>金融債権 - 純額</b>					
個人向け金融債権 - 純額	\$52,378	\$53,016	\$56,364	1%	6%
ディーラー向け融資 - 純額(注1)	17,269	17,501	17,632	1%	1%
金融債権合計 - 純額	69,647	70,517	73,996	1%	5%
オペレーティング・リース投資 - 純額	38,697	37,927	36,387	(2)%	(4)%
純収益資産	\$108,344	\$108,444	\$110,383	-%	2%
<b>当初契約期間の平均、月単位</b>					
リース契約(注2)	37ヶ月	37ヶ月	36ヶ月		
個人向け契約(注3)	66ヶ月	67ヶ月	69ヶ月		
<b>ディーラー向け融資</b>					
(融資を受けたディーラーの数)					
トヨタ車及びレクサス車 ディーラー(注1)	988	956	938	(3)%	(2)%
トヨタ車及びレクサス車ディーラーの ネットワーク外のディーラー	364	372	386	2%	4%
法人向け融資を受けた ディーラーの総数	1,352	1,328	1,324	(2)%	-%
ディーラーの在庫残高(単位：千台)	334	309	294	(7)%	(5)%

(注1) グループ会社がシンジケート団の一員である法人向けクレジット契約その他のクレジット契約を含む。

(注2) リース契約期間は24ヶ月から60ヶ月の間である。

(注3) 個人向け契約期間は24ヶ月から85ヶ月の間である。

### 個人向け契約件数及び収益資産

事業年度末に不利な影響をもたらした経済の低迷及び年度中の支援金水準の低下にも関わらず、グループ会社の新規の個人向け契約件数は、2020年3月期中、2019年3月期と比較して11%増加したが、これは2020年3月期を通して提供されたTMNA及びTMCCの現金インセンティブ・プログラム並びにその他の競争力のある利率のプログラムの結果である。2020年3月31日現在、グループ会社の個人向け金融債権の純額は、個人向け契約件数及び平均融資額が増加したことにより、2019年3月31日現在と比較して6%増加した。

### リース契約件数及び収益資産

グループ会社のリース契約数は、2019年3月期と比較して6%減少したが、これは主として支援金の水準が低下したことに起因する。2020年3月31日現在におけるグループ会社のオペレーティング・リース投資（純額）は2019年3月31日現在と比較して4%減少したが、これはリース契約件数の減少に起因する。

### ディーラー向け融資及び収益資産

2020年3月31日現在におけるディーラー向け融資（純額）は、2019年3月31日現在と比較して相対的に変動はなかったが、これは運転資金ローンの増加が、ディーラーの在庫残高の減少により大部分が相殺されたためである。

### (d) リース終了後の車両の処分

次の表は、リース終了時に売却された車両台数及びグループ会社のリース・ポートフォリオに関連する満期予定件数を期間ごとに要約したものである。

(単位：千台)	3月31日に終了した年度			増減率	
	2018年	2019年	2020年	2018年に 対する 2019年	2019年に 対する 2020年
満期予定件数	460	578	562	26%	(3)%
ディーラー・ダイレクト・プログラムを 通して売却された車両					
返却受入ディーラー	93	114	119	23%	4%
ディーラー・ダイレクト・ オンライン・プログラム	38	57	60	50%	5%
現物オークションを通して売却された車両	117	137	137	17%	-%
リース終了時に売却された車両台数合計	248	308	316	24%	3%

2020年3月期において、2019年3月期と比較して、満期予定件数は3%減少した。満期予定件数の減少にも関わらず、主としてリース終了後の車両の在庫の減少により、リース終了時に売却された車両台数は2020年3月期において、2019年3月期と比較して3%増加した。リース車両の処分に関する追加情報については、「第2 企業の概況 3 事業の内容 (2) 金融事業 (a) 個人向け融資及びリース融資 - 再販売」を参照のこと。

#### (e) オペレーティング・リース減価償却費

減価償却費は、リース期間中に定額法によって計上され、リース車両の減価償却基準に基づいている。減価償却基準とは、リース車両の当初の取得費用とリース開始時に設定された残存価値の差額として最初に設定される。残存価値に対する変更は、減価償却費に影響を及ぼす。リース車両のリース期間終了時における市場価値の見積額がリース開始時に設定された残存価値を下回る場合に限り、リース終了時の帳簿価額がリース期間終了時における市場価値の見積額に近似するよう、リース車両の残存価値は下方修正される。残存価値の決定に関する仮定についての詳細は、「(3) 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 (i) 重要な会計上の見積り」を参照のこと。

オペレーティング・リース減価償却費及びオペレーティング・リース平均残存台数は以下のとおりである。

	3月31日に終了した年度			増減率	
	2018年	2019年	2020年	2018年に 対する 2019年	2019年に 対する 2020年
オペレーティング・リース 減価償却費(単位:百万米ドル)	\$7,041	\$6,909	\$6,820	(2)%	(1)%
オペレーティング・リース平均残存台数 (単位:千台)	1,469	1,473	1,400	-%	(5)%

グループ会社は、2019年3月期において6,909百万米ドルのオペレーティング・リース減価償却費を計上したのに対し、2020年3月期には6,820百万米ドルを計上した。2020年3月期の大半を通して、2019年3月期と比較したグループ会社のオペレーティング・リース減価償却費は減少したが、これはグループ会社の最近のオリジネーションに係る残価損失の推定値が減少したこと及び平均残存オペレーティング件数が減少したことに起因する。しかしながら、COVID-19のパンデミックによる第4四半期の経済的苦境が、当該四半期末時点の中古車価値及びグループ会社のオペレーティング・リースに係るリース期間終了時の予想市場価値の著しい下落につながった。結果として、2019年3月期と比較した2020年3月期の第4四半期のグループ会社の減価償却費は136百万米ドル増加したが、これは2020年3月期の残価損失の推定値の増加が、当該事業年度前半の減価償却費の減少を大幅に相殺したことに起因する。

## (f) 保険事業

次の表は、グループ会社の保険事業の主要な業績の概要を示したものである。

	3月31日に終了した年度			増減率	
	2018年	2019年	2020年	2018年 に対する 2019年	2019年 に対する 2020年
契約数（単位：千件）					
新規契約	2,489	2,475	2,593	(1)%	5%
平均保有契約	8,272	8,975	9,503	8%	6%
（単位：百万米ドル）					
保険料収入及び契約収益	\$882	\$904	\$933	2%	3%
投資及びその他収益 - 純額	129	126	187	(2)%	48%
保険事業からの収益	1,011	1,030	1,120	2%	9%
費用：					
保険損失及び損失調整費	425	446	455	5%	2%
営業費及び管理費	329	347	364	5%	5%
費用合計	754	793	819	5%	3%
税引前利益	257	237	301	(8)%	27%
法人税等	25	35	72	40%	106%
保険事業からの純利益	\$232	\$202	\$229	(13)%	13%

グループ会社の保険事業は、2019年3月期には202百万米ドルの当期利益を計上したのに対し、2020年3月期には229百万米ドルの当期利益を計上した。2019年3月期と比較した2020年3月期における保険事業からの当期利益の増加は、主に投資及びその他収益（純額）の61百万米ドルの増加によるものであるが、法人税等の37百万米ドルの増加により部分的に相殺された。

2019年3月期と比較して、2020年3月期中の新規契約は5%増加し、平均保有契約件数は6%増加した。平均保有契約件数は、特にタイヤ及びホイールの保護に係る契約、保証付自動車保護契約並びにプリペイド・メンテナンス契約において顕著に見られた近年の保険ポートフォリオの成長によって増加した。

トヨタ車及びレクサス車の販売台数の減少に伴い、2019年4月1日から2019年5月31日までと比較した2020年4月1日から2020年5月31日までのグループ会社が発行した保険契約の件数は約45%の大幅な減少となった。

## 保険事業による収益

グループ会社の保険事業は、2019年3月期には904百万米ドルの保険料収入及び契約収益を計上したのに対し、2020年3月期には933百万米ドルの保険料収入及び契約収益を計上した。保険料収入及び契約収益は、保有契約からの収益を表しており、保有契約の発行並びに水準、期間及び構成による影響を受ける。保険料収入及び契約収益は、予想される保険金請求の時期及び程度に関連して契約期間において計上される。2019年3月期と比較した2020年3月期における保険料収入及び契約収益の増加は、主として近年の保険ポートフォリオの成長によるものであった。

## 投資及びその他収益（純額）

グループ会社の保険事業は、2019年3月期において126百万米ドルの投資及びその他収益（純額）を計上したのに対し、2020年3月期においては187百万米ドルを計上した。投資及びその他収益（純額）は、主として配当及び受取利息、有価証券に係る実現損益、持分投資による公正価値の変動並びに売却可能負債証券の一時的でない減損（もしあれば）で構成される。2019年3月期と比較した2020年3月期における投資及びその他収益（純額）の増加は、主として持分投資の公正価値の変動による利益の増加及びグループ会社の持分投資による配当所得の増加によるものであった。

## 保険損失及び損失調整費

グループ会社の保険事業は、保険損失及び損失調整費を2019年3月期においては446百万米ドル計上したのに対し、2020年3月期においては455百万米ドル計上した。保険損失及び損失調整費は、保険の対象となるリスクの数、保有契約に関連する保険金請求の頻度及び重大性並びにグループ会社の保険事業が有するリスクの水準の関数である。保険損失及び損失調整費には、既報告損害についての支払額及び未払額、既発生未報告損害の見積額並びに関連する保険金請求処理費用が含まれる。2019年3月期と比較した2020年3月期における保険損失及び損失調整費の増加は、主として、グループ会社の保証付自動車保護契約、タイヤ及びホイールの保護に係る契約並びにプリペイド・メンテナンス契約の損失の増加によるものであるが、2019年3月期において法人向け在庫保険プログラムの継続を終了したことによる損失の減少によって部分的に相殺された。2019年3月期と比較した2020年3月期におけるグループ会社の保証付自動車保護の損失の増加は、保険金請求の重大性の増加によるものである。2019年3月期と比較した2020年3月期におけるグループ会社のタイヤ及びホイールの保護の損失の増加は、保険金請求の頻度及び重大性双方の増加によるものである。2019年3月期と比較した2020年3月期におけるグループ会社のプリペイド・メンテナンスの損失の増加は、保険金請求の頻度の増加によるものである。

## 営業費及び管理費

グループ会社の保険事業は、営業費及び管理費を2019年3月期においては347百万米ドル計上したのに対し、2020年3月期においては364百万米ドル計上した。2019年3月期と比較した2020年3月期における営業費及び管理費の増加は、グループ会社の保険事業の継続的な成長によりディーラー向けバックエンド・プログラム費用及び商品に関する費用が増加したこと起因する。保険ディーラー向けバックエンド・プログラム費用は、特定の実績基準に基づきグループ会社がディーラーに対して提供するインセンティブ又は経費削減プログラムである。

## (g) 法人税等

グループ会社の実効税率は、2019年3月期において19%、2020年3月期においては11%であった。グループ会社全体の法人税等は、2019年3月期において182百万米ドル、2020年3月期においては111百万米ドルであった。2019年3月期と比較した2020年3月期における実効税率及び法人税等の減少は、主として新型コロナウイルス感染症に係る支援・救済・経済安全保障（CARES）法の下で、2019年3月期における連邦税の正味欠損金をそれより前の租税年度に繰り戻すことによる有利なレートの差に起因する。実効税率の減少は、2019年12月に2019年制定の納税者地位の確実性及び災害税軽減法（H.R.1865）により適用期間が延長され、2018年1月1日以降に購入された燃料電池自動車に遡及適用される燃料電池自動車に対する連邦税の税額控除による税制優遇措置に加え、2020年3月期中に施行される州税法の変更も反映している。

## (h) デリバティブ商品

### リスク管理戦略

グループ会社の負債は、主として、グループ会社が国際資本市場において発行した、米ドル建て及びその他様々な通貨建ての固定利付債及び変動利付債により構成されているが、グループ会社の資産は、主に米ドル建ての固定利付債権により構成されている。グループ会社は、資産及び負債の様々な特徴から生じる金利リスク及び外貨リスクを経済的にヘッジするために、金利スワップ、金利フロア及び外貨スワップを締結している。グループ会社によるデリバティブ取引の利用は、市場変動により生じる資産及び負債に係る公正価値の長期的な変動の軽減を目的としている。グループ会社のデリバティブ事業はすべて、財務統制及び市場リスクの管理統治のための枠組みを提供するグループ会社の経営陣及び資産負債委員会（以下「ALCO」という。）によって承認され、監視される。

### デリバティブ商品の会計

すべてのデリバティブ商品は、グループ会社が資産負債ポジションを純額で決済し、同じ取引先に純額ベースで保有された現金担保を相殺することができる法的強制力のあるマスター・ネットリング契約の影響を考慮に入れ、貸借対照表に公正価値で計上される。デリバティブの公正価値の変動は、グループ会社の連結損益計算書の支払利息として計上される。デリバティブ商品は、グループ会社の連結貸借対照表においてその他資産又はその他負債の構成要素として含まれている。

会計指針は、法的強制力のあるマスター・ネットリング契約が存在する場合、グループ会社の連結貸借対照表におけるデリバティブ債権及びデリバティブ債務について同じ取引先の関連する現金担保と合わせて純額で表示することを認めている。グループ会社は、この条件を満たしている場合において、当該金額の純額ベースでの表示を選択する。

グループ会社のインターナショナル・スワップ・アンド・デリバティブ・アソシエーション（以下「ISDA」という。）マスター契約はグループ会社のマスター・ネットリング契約であり、当該契約に基づき、複数の取引を相互に相殺し、一方当事者に対する一本化された支払とすることが認められる。また、マスター・ネットリング契約は相互担保契約を含んでおり、すべての取引を通して当事者に対する純資産ポジションでの現金担保の譲渡を要求している。グループ会社の取引先のほぼすべてとの担保契約には、基準値ゼロの完全担保の取決めが含まれている。グループ会社は、取引先のすべてと日ごとのバリュエーション及び担保交換の取決めを実行しているが、担保の移動に要する時間により、担保交換及びグループ会社のデリバティブの査定に1日未満の遅延が生じる可能性がある。グループ会社は、仮にグループ会社の信用格付が引き下げられた場合でも、2020年3月31日現在にグループ会社が純負債ポジションにいた取引先に対して追加の担保を提供することは要求されない。これは、これらの取引先とは信用格付を考慮することなくグループ会社が完全に担保しているためである。さらに、グループ会社の担保契約は相殺に係る法的権利の条項を含むため、担保金額はデリバティブ資産又はデリバティブ負債から控除される。

グループ会社は、デリバティブをヘッジ会計に指定されるデリバティブ（以下「ヘッジ会計デリバティブ」という。）及びヘッジ会計に指定されないデリバティブ（以下「非ヘッジ会計デリバティブ」という。）として分類する。グループ会社はデリバティブ契約の開始時に、デリバティブをヘッジ会計デリバティブとして指定することを選択する可能性がある。2020年3月31日現在、ヘッジ会計デリバティブはなかった。

連結財務書類注記の「注記6 - デリバティブ取引、ヘッジ活動及び支払利息」を参照のこと。

### デリバティブ資産及び負債

次の表は、グループ会社の連結貸借対照表においてその他資産及びその他負債に含まれている、グループ会社のデリバティブ資産及び負債の概要である。

	2019年3月31日現在	2020年3月31日現在
	（単位：百万米ドル）	
信用評価調整後のデリバティブ総資産	\$544	\$1,437
控除：取引先ネットリング	(441)	(966)
控除：受入担保金	(42)	(420)
デリバティブ資産 - 純額	\$61	\$51
信用評価調整後のデリバティブ総負債	\$1,407	\$3,116
控除：取引先ネットリング	(441)	(966)
控除：支払担保金	(940)	(2,105)
デリバティブ負債 - 純額	\$26	\$45

担保金は、グループ会社とそのデリバティブの取引先との間で締結した相互契約に基づき受領した又は差し入れた金額を示す。2020年3月31日現在、グループ会社のデリバティブ資産の相殺に使用していない超過受入担保金は10百万米ドルであり、デリバティブ負債の相殺に使用していない超過支払担保金は1百万米ドルであった。2019年3月31日現在、グループ会社のデリバティブ資産の相殺に使用していない超過受入担保金は2百万米ドルであり、デリバティブ負債の相殺に使用していない超過支払担保金は17百万米ドルであった。



## ( ) 訴訟

通常の業務の過程において生じる事項に関して、グループ会社に対する様々な訴訟、行政手続その他の請求が係属中であり、また将来提起され又は主張される可能性がある。これらの訴訟のうちいくつかは、多額の損害賠償並びに / 又はグループ会社の事業運営、方針及び慣行の変更を求める集団訴訟であるか、又は集団訴訟とすることを目指している。さらに、グループ会社は、随時、州及び連邦レベルにおける行政及び規制当局による検査、情報提供要請及び調査の対象となる。当該訴訟及び行政の要請の経過を予測することは本質的に困難である。これらの訴訟の中には、他の金融機関及び専門金融会社に対して提起された訴訟に類似するものもある。グループ会社は、不利な評決の可能性及びその結果としての責任額を判断するため、係属中の請求及び訴訟につき定期的な検討を行っている。グループ会社は、法的請求に関連して支払が発生する可能性が生じ、その費用を合理的に見積ることができるようになると、かかる法的請求のための引当金を設定している。さらにグループ会社は、可能な場合（関連する未払金を上回る場合又は未払金が存在しない場合を含め）は、発生する合理的な可能性がある損失又は損失の範囲の見積りを決定する。連結財務書類注記の「注記 9 - 契約債務及び偶発債務」を参照のこと。法的事項に関して内在する不確実性を考慮すると、法的請求を解決するために実際に発生する費用及び防御に関する費用はその請求のために設定された引当金を大幅に上回る又は下回る可能性がある。グループ会社は、入手可能な情報及び設定されている引当金に基づき、これらの訴訟手続の個別又は総体的な結果は、グループ会社の財政状態又は経営成績に重大な悪影響を及ぼすことは合理的には可能ではないと信じている。

## (2) 生産、受注及び販売の状況

「(1)業績等の概要」を参照のこと。

## (3) 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析

### (a) 将来に関する事項

本項には、将来の事象、事業計画、目的、予想される経営成績に係る見積り、予想及びTMCCの考えに関する記述並びにこれらの記載の基礎となっている前提を含む将来の見通しに関する記載が含まれている。将来に関する見通しは、将来の業績、実績又は成果を予測、予想、表示又は暗示するあらゆる記載を含んでおり（ただし、これらに限られない。）、本書の提出日現在のTMCCによる判断に基づくものである。TMCCは、将来の見通しに関する記載が、そこに記述されている結果と著しく異なる結果を引き起こす可能性がある既知及び未知のリスク、不安定要素並びに他の重要な要因により影響を受けることを警告する。投資家はこれらのリスク及び不安定要素を考慮し、実際の結果の予測として将来の見通しに関する記載を過剰に信頼すべきではない。TMCCは、実際の結果を反映させるため、又は将来の見通しに関する記載に影響を与える要因に変更が生じた場合に、将来の見通しに関する記載を更新する予定はない。

### (b) 概要

#### **主要業績指標及びグループ会社の事業に影響を及ぼす要因**

グループ会社は金融事業において、ディーラー及びその顧客に対する個人向け融資、リース及びディーラー向け融資を提供することにより、収益、利益及びキャッシュ・フローを得ている。グループ会社は、金融事業の業績を、融資件数、市場占有率、融資の利益率、営業費及び管理費、残存価値並びに貸倒損失測定の基準を用いて評価している。

グループ会社は保険事業において、主としてディーラー及びその顧客の一定のリスクを補償する商品の販売、引受け及び保険金請求の管理の提供を通じて収益を得ている。グループ会社は、保険事業の業績を、発行済契約高、平均保有契約件数、損失測定及び投資収益の基準を用いて評価している。

グループ会社の業績は、様々な経済的要因及び産業に関する要因の影響を受ける。かかる要因は新車及び中古車市場、トヨタ車及びレクサス車の販売台数、新車インセンティブ・プログラム、消費者行動、雇用水準、契約条件の設定及び資金調達の双方についての金利の変化に対応するグループ会社の能力、トヨタ車及びレクサス車の実際の又は認知されている品質、安全性又は信頼性、グループ会社が融資するディーラーの財務的健全性、並びに競争による圧力を含むが、これに限られない。またグループ会社の業績は、新法又は規制の変更の結果及びコンプライアンス費用又はグループ会社に求められる可能性があるグループ会社の業務慣行の変更を含む、グループ会社が業務を行う規制環境によって影響を受けることがある。かかる要因はすべて、消費者向け契約及びディーラー向け融資件数、債務不履行に陥る消費者向け契約及びディーラー向け契約の数及び1件当たりの損失、グループ会社のリース車両の当初見積もられた契約上の残存価値の実現不能性、グループ会社の保険事業の契約件数及び実績並びに消費者向け融資件数及びディーラー向け融資件数におけるグループ会社の売上総利益に影響を及ぼしうる。車両販売台数、グループ会社の保険商品並びに自動車及び支払保護商品の販売、又は保険損失の水準の変化により、グループ会社の保険事業は重大な悪影響を受ける可能性がある。さらに、グループ会社の資金調達プログラム及びそれに関連する費用は、国際資本市場、実勢金利並びにグループ会社及びその親会社の信用格付の変動の影響を受け、かかる変動は収益資産の増加を支える費用効率の高い資金調達を行うグループ会社の能力に影響を及ぼしうる。

グループ会社の主要な競争相手は、全国規模及び地域の商業銀行、信用組合、貯蓄貸付組合、独立保険サービス契約会社、オンライン銀行、金融会社、並びに（少数ではあるが）トヨタ車及びレクサス車のディーラーを通じて消費者向け契約を購入しようと積極的に努める他の自動車メーカー系列の金融会社を含む他の金融機関である。グループ会社は下記を達成するために努力している。

### **優れた顧客サービス**

グループ会社のトヨタ車及びレクサス車のディーラー及びその顧客との関係は、グループ会社にとって競争上有利に働く。グループ会社は、ディーラー及びその顧客に優れたサービスを提供することによって、この状況の活用に努めている。グループ会社は、支店業務を通して、ディーラーに提供するサービスの質を高められるようにディーラーと密接に協力している。さらにグループ会社は、ディーラー並びにトヨタ車及びレクサス車ブランドに対する顧客のロイヤルティを高めるために、顧客サービス業務の質についてディーラーを支援することに注力している。ディーラーのネットワークに対し、一貫した信頼性のある支援、教育活動及び経営資源を提供することにより、グループ会社は引き続きディーラーとの関係を向上及び改善させている。グループ会社は、顧客の維持を目的とした販売プログラムに加えて、個人向け特別融資、リース及びディーラー向け融資並びに保険プログラムを提供するため、TMNA及びその他第三者の販売会社と緊密に協力している。グループ会社はまた、CSCを通じて、既存の個人向け融資、リース及び保険の顧客に有意義な経験を提供することに注力している。

## リスクを基にしたオリジネーション及び価格設定

グループ会社が負う信用リスクを補うため、グループ会社は個人向け契約及びリース契約の価格設定及びストラクチャー設定を行う。かかる戦略の目的は、経営成績を最大化し、契約上の利率を広範囲のリスク水準によりよく適合させることである。かかる目的を達成するため、グループ会社は標的とする市場において契約数を拡大する主要な機会を見極めるために既存のポートフォリオの評価・分析を行う。グループ会社は、ディーラーが市場機会から利益を得られるよう、適時に戦略的な情報を提供する。グループ会社は、リスクを基にした価格設定のための戦略及び方法論の精緻化に継続的に努めている。

## 流動性

グループ会社は流動性に関して、不利な市場環境であっても適時に費用効率の高い方法で資金を調達し、債務を返済する能力を維持することを戦略としている。かかる能力は主として、国際的な資本市場における資金調達能力、ローン、与信枠及びその他取引、並びに収益資産から流動性を生み出す能力から生じるものである。かかる戦略を追求することにより、グループ会社は、とりわけ市場、地理、投資家及び融資構造を多様化することを通じて、多岐にわたる資金調達基盤を整備した。

## 2020年3月期の事業の環境

2020年3月期の最初の3四半期において、合衆国の経済は拡大し、失業率は歴史的に低い水準となり、消費者信頼感歴史的に高い水準に達した。しかしながら、地政学的な事象、通商政策、合衆国の金融政策の将来的な方針及び国際的な中央銀行による警告に関する不確実性は、将来の経済成長に対する見通しに引き続き影響を与えた。

2020年3月期の大半におけるトヨタ車及びレクサス車の平均中古車価値は、2019年3月期と比較して相対的に変動はなかった。また、2020年3月期の大半における合衆国内の業界全体での自動車販売及び販売奨励策は、2019年3月期と比較して相対的に変動はなかった。

2020年3月期の最初の3四半期において、国際資本市場の状況は、地政学的な事象、通商政策及び合衆国の金融政策の将来的な方針に関する不確実性により断続的に変動的な時期があったにも関わらず概して安定していた。

2020年3月期の最後の四半期において、COVID-19の世界的な流行及び隔離、政府が要請する措置、自宅待機命令及びその他の規制を含む、感染拡大を遅らせることを目的とした政府による臨時の措置の実施により経済活動は著しく縮小した。世界的な景気後退を生じさせたこれらの縮小は、2020年3月の後半におけるグループ会社の事業並びにグループ会社の関連会社であるTMNA及びグループ会社の最終親会社であるトヨタ自動車の事業に様々な形で悪影響を及ぼし、第4四半期及び2020年3月期の経営成績に悪影響を与えた。グループ会社の事業及び経営成績に対するCOVID-19のパンデミックの影響の詳細については、下記「COVID-19に関する最近の動向」を参照のこと。

事業年度末に不利な影響をもたらした経済の低迷及び年度中の支援金水準の低下にも関わらず、2019年3月期と比較して、2020年3月期においてグループ会社の融資件数は8%増加し、またグループ会社の市場占有率は約4パーセント・ポイント増加したが、これは2020年3月期を通して提供されたTMNA及びTMCCの現金インセンティブ・プログラム及びグループ会社のその他の競争力のある利率のプログラムの結果によるものである。

## COVID-19に関する最近の動向

2020年3月期の第4四半期において、COVID-19のパンデミックによるグループ会社の経営成績への影響で最も顕著なものは、2020年3月末の景気の急激な悪化及び中古車価値の大幅な下落による貸倒損失引当金繰入額の増加及び減価償却費の増加であった。これは、グループ会社のローン・ポートフォリオ及びリース・ポートフォリオにおける貸倒損失の見込額の増加並びにグループ会社のオペレーティング・リース投資の期間終了時における市場価値の推定額の減少によるものであった。グループ会社のローン・ポートフォリオ及びリース・ポートフォリオにおける貸倒損失の増加並びにグループ会社のオペレーティング・リース投資の期間終了時における市場価値の推定額の減少が継続した場合には、グループ会社の将来の経営成績に悪影響が及ぶことも予想される。COVID-19のパンデミックによる貸倒損失引当金繰入額及び減価償却費への影響についての詳細は、「(1)業績等の概要 (e) オペレーティング・リース減価償却費」及び「(d) 信用リスク」を参照のこと。

失業率の上昇、消費者に対する融資可能資金の不足及び景気後退時における家計所得の減少により、グループ会社の一部の顧客の予定通りに支払を行う能力に影響が及んでいる。グループ会社は、COVID-19の影響を受けた顧客及びディーラーに対して、支払軽減オプションを提供している。被災地に限定して提供している、ハリケーン、洪水、竜巻及び山火事等の自然災害を対象とする支払軽減オプションとは異なり、COVID-19を対象とする支払軽減オプションは全国に提供されていることから、グループ会社は貸倒損失引当金繰入額の将来の増加を抑制することができない可能性がある。グループ会社が顧客及びディーラーに対して提供した支払軽減オプションには、融資契約の延長、リース料の支払繰延、ディーラー向けフロアプラン・ファイナンスにおける利息の一時的な繰延、並びにディーラー向けの不動産及び運転資金ローンについては元本支払猶予オプションが含まれていた。グループ会社の支払軽減プログラムでは、現在、既存の顧客に対し、ローン又はリース料の支払を最大120日間延期し、一定の手数料を免除することを認めているが、利息は発生し続けている。グループ会社は、随時グループ会社のCOVID-19に係る支払軽減プログラムの範囲、期間及び条件を廃止又は改定することがある。グループ会社のCOVID-19に係る軽減プログラムに基づき支払期限の延長及び延期が行われた勘定は、延滞とはみなされない。2020年3月13日から2020年5月31日までの期間において、グループ会社は、個人顧客の約13%及びリース顧客の約11%に対して、支払期限の延長及び延期を認めた。これに対し、TMCCは、2019年3月13日から2019年5月31日までの期間において、支払軽減を要請した個人顧客及びリース顧客（グループ会社の個人顧客の約1%及びリース顧客の約0.5%）に対して、支払期限の延長及び延期を認めた。COVID-19のパンデミックにより、グループ会社の予想残価損失は増加し、グループ会社の事業、第4四半期及び2020年3月期の経営成績に悪影響が及んでおり、大幅に回復しない限り、この状況が継続する可能性がある。また、グループ会社は、しばらくの間、州全体を対象とした自宅待機命令が出されている州における回収業務及び全国での資産の回収業務を一時的に停止していたが、その後法的に許容される範囲でかかる業務を再開した。グループ会社の支払軽減プログラムの期間並びに同プログラムに参加している顧客及びディーラーの数により、グループ会社の将来の経営成績にも悪影響が及ぶことが予想される。

2020年3月期の大半における合衆国内の業界全体での自動車販売及び販売奨励策は、2019年3月期と比較して相対的に変動はなかったものの、COVID-19のパンデミックにより経済状況が急激に悪化した結果、いずれも期末において大幅な減少となった。グループ会社の事業は、トヨタ車及びレクサス車の販売に大きく依存しているが、トヨタ車及びレクサス車の販売は2020年3月後半から著しく減少し、2020年5月まで続いた。その要因は、COVID-19の感染拡大を遅らせることを目的とした規制に応じて、ディーラーがショールームを一時閉鎖して営業の調整を行い、消費者が行動を調整したこと、失業保険の申請が前例にないほど増加したこと、並びに消費者信頼感及び支出が著しく低下したことであった。トヨタ車及びレクサス車の販売台数の減少に伴い、2020年4月1日から2020年5月31日までの期間において、2019年4月1日から2019年5月31日までの期間と比較して、グループ会社の融資件数は約38%、発行した保険契約の件数は約45%の大幅な減少となった。グループ会社は、この傾向が今後も引き続き経営成績に悪影響を及ぼすものと予想している。この傾向を緩和するために、ディーラーはオンライン販売チャネルの利用を拡大し、グループ会社はTMNAと提携して、トヨタ車及びレクサス車の一部モデルについて初回支払を90日間延期する等、競争力のあるインセンティブ・プログラムを提供している。自動車販売の減少が継続した場合、グループ会社の金融商品及び保険商品の販売、ディーラーの収益性及び信用力、並びにグループ会社の将来の経営成績に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。

当事業年度の第4四半期において、COVID-19のパンデミックにより、資本市場に大きな混乱及び変動が生じた。資本市場を利用するグループ会社の能力に大きな変化はないものの、グループ会社の資金調達スプレッドは短期市場及び長期市場のいずれにおいても拡大し、グループ会社の長期信用格付は引き下げられるか又はアウトルックがネガティブとされ、今後、格付機関によるさらなる措置又は引下げの対象となる可能性がある。グループ会社は、流動性の確保を目的としてグループ会社の当面の資金需要を超える余剰の現金を保持している。事業年度末後の2020年4月1日から2020年5月31日までの期間において、グループ会社は、コマーシャル・ペーパーの発行を除き、担保付及び無担保の公募資本市場並びにターム・ローン及び資産担保証券化の私募金融市場を通じて、さらに15.3十億米ドルを調達した。2020年5月31日現在、グループ会社は、22.1十億米ドルの余剰資金を保持していた。2020年5月31日現在、グループ会社及びグループ会社の共同債務者は、15.7十億米ドルのコミット型の銀行与信枠の未実行残高を有しており、グループ会社では、さらに4.1十億米ドルのコミット型（スタンド・アローン）の銀行与信枠の未実行残高を有していた。今後、合衆国及び海外市場において金利が変動した場合にグループ会社の支払利息が変動する可能性があり、その結果、グループ会社の経営成績に影響が及ぶ可能性がある。追加情報については、「(e) 流動性及び資金源」を参照のこと。

グループ会社の従業員のほぼ全員が、健康上のリスクを軽減するために一時的にリモート・ワーク態勢に移行している。グループ会社のリモート・ワーク態勢は、事業に不可欠なすべての機能を継続的に運営することができるよう設計されている。グループ会社がこのような状況下で事業を行わなければならない期間がどのくらいになるかは、依然として不明確である。グループ会社の社内運用において重大な悪影響を及ぼすような混乱は生じていないが、グループ会社は、変化するリスク及び動向を引き続き監視している。また、TMNAは、COVID-19のパンデミックによる社会的及び経済的影響の増大並びに自動車需要の大幅な減少を受けて、2020年3月23日から2020年5月8日までの期間において、北米のすべての自動車・部品工場の生産を随時停止した。TMNA及びそのサプライヤーの多くは生産を再開しているものの、サプライチェーン又は物流網に影響を及ぼすような予想外の遅延が生じた場合には、ディーラーの在庫水準、自動車販売、グループ会社の金融商品及び保険商品の販売、ディーラーの収益性及び信用力、並びにグループ会社の将来の経営成績に悪影響が及ぶ可能性がある。

COVID-19のさらなる感染拡大により経済活動の縮小が長期化した場合、ウイルスの感染拡大を遅らせることを目的とした政府による規制が延長若しくは追加された場合、又は規制解除後の消費者の反応に遅れが生じた場合、中古車価値、消費者経済、販売特約店及びオークション・サイトにさらなる悪影響が及ぶ可能性がある。これにより将来の経営成績に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。困窮しているグループ会社の顧客及びディーラーの数が増加した場合、又はグループ会社の支払軽減オプションをさらに延長する必要性が生じた場合、グループ会社の事業、財政状態及び将来の経営成績に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。

COVID-19のパンデミックの期間及び重大性は不確実で、グループ会社の経営成績への最終的な影響を予想することは困難であるが、これによりグループ会社の事業、財政状態及び将来の経営成績に重大な悪影響が及ぶ可能性がある。

### (c) 残存価値リスク

グループ会社は、リース車両の処分について、返却されたリース車両の売却によって実現された売却収益がリース開始時に見積もられた残存価値に満たない範囲においてリスクを負う。

#### **残存価値リスクの負担に影響を及ぼす要因**

残存価値は、リース期間終了時におけるリース車両の市場価値の見積額を表している。グループ会社の残存価値リスクに影響を及ぼす主要な要因は、残存価値がリース開始時において設定された水準、現在の経済状況及び見通し、リース期間終了時における予想市場価値並びにそれが減価償却費及びリースの返却率に及ぼす影響である。平均残存オペレーティング・リース件数の増加及びこれに伴う将来的な満期の増加、中古車の供給の増加並びにトヨタ車及びレクサス車の中古車価値の実績値及び推定値のさらなる低下は、返却率、残存価値及び減価償却費に悪影響を及ぼす可能性がある。これらの要素の評価には、重要な仮定、複雑な分析及び経営判断が必要となる。オペレーティング・リース投資に係る減価償却累計額の決定に関連した見積りに関する詳細は「(i) 重要な会計上の見積り」を参照のこと。

### リース開始時における残存価値

リース車両の残存価値は、リース開始時に外部の業界に関する情報、トヨタ車及びレクサス車のプロダクトパイプラインの見込値及びグループ会社自身の実績を勘案して見積られる。かかる評価において考慮される要素として、マクロ経済の見通し、過去のポートフォリオの傾向、新車の価格設定、新車インセンティブ・プログラム、新車の販売、人気車種の製品特性、中古車供給の構成及び水準、現在及び推定の中古車価値、トヨタ車及びレクサス車の実際の又は認知されている品質、安全性又は信頼性並びに燃料価格が挙げられる。グループ会社は、リース終了時に返却される車両を売却するために様々なチャネルを利用している。再販売活動に関する追加情報については、「第2 企業の概況 3 事業の内容 (2) 金融事業 (a) 個人向け融資及びリース融資 - 再販売」を参照のこと。

### リース期間終了時における市場価値

グループ会社は、帳簿価額の適切性を査定するため、リース期間終了時におけるリース車両の市場価値の見積額の検討を四半期ごとに行う。リース車両のリース期間終了時における市場価値の見積額がリース開始時に設定された残存価値を下回っている場合、リース終了時の帳簿価額がリース期間終了時における市場価値の見積額に近似するようリース車両の帳簿上の残存価値は下方修正される。リース期間終了時におけるリース車両の市場価値の見積額に影響を及ぼす要素は、上記のリース開始時における残存価値の評価の際に考慮される要素と近似している。これらの要素は、将来のこれらの要素間に潜在する変化を予想するために、過去の傾向に照らして評価される。オペレーティング・リースへの投資については、調整はリース契約の残存期間中にわたって定額法によって行われ、かかる調整はグループ会社の連結損益計算書におけるオペレーティング・リース減価償却費に会計上の見積りの変更として含まれる。

### リース返却率

リース返却率は、売却のためグループ会社に返却されるリース車両の数が、同期間に満期となることが当初予定されていたリース契約数から特定の早期終了を除いたものに占める割合を表している。契約満期時におけるリース車両の市場価値が契約上の残存価値（すなわち、リース顧客又はディーラーがリース車両を購入することのできる価格）を下回っている場合、車両がグループ会社へ返却される可能性がより高くなる。さらに、一定のモデルの中古車の市場供給が増加することによって一般的にかかる車両の市場価値が低下し、その結果車両がグループ会社へ返却される可能性がより高くなる。車両返却率の上昇によって、グループ会社の残存価値リスクが増大し、リース終了時における減価償却費に影響を与える。



### オペレーティング・リースの減損

グループ会社は、引き金となる事象が発生したとグループ会社が断定した時、オペレーティング・リース・ポートフォリオに対するグループ会社の投資の潜在的な減損の評価を行う。引き金となる事象が発生した時、グループ会社は、リースの残存期間に係る予想割引前将来キャッシュ・フロー（予想残存価値を含む。）を当該資産グループの帳簿価額と比較することにより、回復可能性をテストする。回復可能性のテストにより減損の可能性が識別された場合、公正価値測定の手組みに従い、当該資産グループの公正価値が測定される。当該資産グループの帳簿価額がその見積公正価値を上回る分の金額が減損として認識され、グループ会社の連結損益計算書に計上されることになる。2018年3月31日、2019年3月31日及び2020年3月31日現在並びに同日に終了した年度中、オペレーティング・リース・ポートフォリオに対するグループ会社の投資の減損はなかった。

### (d) 信用リスク

グループ会社は、消費者ポートフォリオ及びディーラー・ポートフォリオに関して信用リスクを負っている。グループ会社の収益資産に係る信用リスクは、消費者又はディーラーが契約上の支払を行うことができなかった場合に発生する損失のリスクを指す。グループ会社の消費者ポートフォリオに関する信用リスクの水準は、債務不履行発生頻度及び損失の重大性の2つの要因の影響を受ける。これら2つの要因は、経済的要因、中古車市場、購入する消費者の信用度の幅及び業務の変更といった様々な要因の影響を受ける。

ディーラー・ポートフォリオに関する信用リスクの水準は、ポートフォリオに含まれるディーラーの財務力、ディーラーの集中、担保の質及びその他の経済的要因による影響を受ける。グループ会社のポートフォリオ内のディーラーの財務力は、とりわけ、一般的な経済の状況、新車、中古車の全体的な需要及び自動車メーカーの一般的な財務状況の影響を受ける。

### ( ) 消費者ポートフォリオに関する信用リスクに影響を及ぼす要因

#### 経済的要因

様々な要因があるが、とりわけ失業率、住宅価格、破産の発生率、消費者の負債水準、燃料価格、消費者金融の業績、金利、インフレ及び家計の可処分所得の変動といった一般的な経済的条件並びに自然災害又は伝染病等の予測不可能な出来事が、債務不履行発生頻度及び損失の重大性の双方に影響を及ぼしうる。

#### 中古車市場

中古車価値の変動は、担保権の実行により回収された車両の販売による収益に直接的な影響を及ぼし、したがって、グループ会社が受ける損失の重大性の水準に直接的な影響を及ぼす。中古車の需要及び供給、金利、インフレ、メーカーの新車インセンティブ・プログラムの水準、メーカーの品質、安全性又は信頼性に関する実際の又は認知された評価並びに一般的な経済の見通しが、中古車市場に影響を与える要因として挙げられる。

### 購入する消費者の信用度の幅

取得された契約のリスク水準の構成の変化は、グループ会社が負う信用リスクを変動させる可能性がある。取得された契約のうち、信用度（消費者の信用力の水準を現在の財政状態、実績及び信用履歴に基づいて設定する値により測定したもの。）が低いものが増加した場合、信用リスクが増大する可能性がある。反対に、契約のうち、信用度が高いものの数が増加した場合、信用リスクは低下する。信用度が低い契約の割合が高まった場合、適切な管理及び手続がとられない限り、業務リスクも増大する可能性がある。グループ会社は、グループ会社の投資に見合う合理的なリスク調整後収益を得られるような契約の価格設定を行うよう努めている。

個人向け契約及びリース契約の平均当初契約期間は、貸倒損失に影響を及ぼす。長期の契約は、一般的に債務不履行が発生する確率が高く、それゆえ債務不履行発生頻度に影響を及ぼす。さらに、長期の契約期間を有する車両の帳簿価額は、減少する速度が遅いため、グループ会社は、中古車市場の変動にさらされる期間が長くなるため、損失の重大性が増加する可能性がある。

グループ会社の個人向けポートフォリオ及びリース・ポートフォリオを構成する車両の種類及びモデルは、損失の重大性に影響を与える。車両の製品構成は、消費者の嗜好、燃費及び燃料価格等の要因により左右される。これらの要因は、中古車の需要及び価値に影響を与え、その結果、損失の重大性にも影響を与える。

### 業務の変更

業務の変更並びに新たな情報システム及び取引システムの継続的な導入並びに改良された消費者評価の方法の導入は、消費者ポートフォリオの信用リスク状況に好影響をもたらすよう設計されている。支払遅滞及び貸倒損失の管理に係る顧客サービスの改善は、業務の効率及び実効性を向上させる。グループ会社は、サービス業務及び貸倒損失の軽減方法に引き続き集中的に取り組んでいる。

グループ会社は、貸倒損失を軽減する目的のために、引受け業務を定期的に評価している。グループ会社は、より信用度の低い契約の承認を制限し、一定の融資比率を要件とすることで、グループ会社のリスク・エクスポージャーを制限している。

グループ会社は、回収のためのリソースの水準をポートフォリオ・リスクに適切に対応させるために、信用リスクの管理及び分析を継続的に強化し、それに応じてキャパシティを調整している。グループ会社は、解決の可能性を増加させるために、早期及び後期の段階での支払遅滞に継続して焦点を当てている。グループ会社はさらに、技術を利用することによって、回収の効率を向上させた。

### ( )ディーラー・ポートフォリオに関する信用リスクに影響を及ぼす要因

グループ会社が直接的に与信を行っているディーラーの財務力は、グループ会社の信用リスクに影響を及ぼす。信用度の低い特性を有するディーラーに貸付を行うこと又は既存のディーラーの信用度の低下により、グループ会社が負う貸倒損失のリスクは増大する。特定のディーラー又はディーラー・グループに多額の融資を行い、又は信用を供与する場合、特にその融資が換金可能な担保資産により十分に担保されていない場合には、信用リスクの集中が発生する。質の低い担保の場合には、債務不履行に陥ったとき又は担保資産が清算されたとき、担保の価値がグループ会社に対する債務の金額に満たないリスクが増大することから、担保の質は信用リスクに影響を与える。

グループ会社は、グループ会社の現場の従業員によって提供されるものを含む財務状況、担保の程度その他の定量的及び質的な情報に基づき、各ディーラー及びディーラー・グループのリスクを分類している。グループ会社によるディーラー及びディーラー・グループの監視手順は、これらのリスク分類に基づいている。グループ会社は、財政状態の変化を基に、定期的にリスク分類を見直している。グループ会社は、その監視手順の一環として、ディーラーに定期的な財務諸表の提出を求めることがある。さらにグループ会社は、潜在的リスクを特定するために、合意された条件に従って定期的に車両在庫の実査を行い、ディーラーの在庫融資に係る支払の適時性を監視している。グループ会社は、ディーラー・ポートフォリオのリスクを軽減し、高リスクのディーラーに対してリスク統制、在庫監査及び信用度の監視手順を強化することにより集中的に対応するため、リスク管理手順を強化し続けている。適当である場合、監査の頻度を高め、ディーラー又はディーラー・グループの財政状況をより厳密に検討する。グループ会社は、ディーラーを引き受けることに引き続き熱心であり、また、ディーラーの信用リスクに対応するための人材訓練を実施した。

ディーラー・ポートフォリオに関する信用リスクは、TMCCとTMNAとの間の買戻契約によって軽減される。この契約に従い、TMNAは、ディーラーが法人向け融資の債務不履行に陥った場合、トヨタ車及びレクサス車の新車をTMCCにより融資された費用の総額をもって買い戻す手配を行う。また、グループ会社は、TMNA又はトヨタの独立代理店の要望により、特定のトヨタ車及びレクサス車のディーラー並びにその他の第三者に対してその他の種類の融資を提供しているが、かかる融資に関連する信用リスクは、TMNA又は当該独立代理店の保証により軽減される。

グループ会社はまた、TMNA及びその関連会社以外から流通される商品を販売する販売特約店の一部にも融資をしている。トヨタ車及びレクサス車以外のメーカーにおけるリストラや破綻等重大な悪化は、グループ会社が融資を行っているこれらの商品を販売しているディーラーに関連するリスクを増大させる可能性がある。

#### ( ) 貸倒損失の実績

グループ会社の貸倒損失の実績は、経済環境、グループ会社の引受け業務、債権管理業務及び回収業務、中古車市場の状況並びに支援を含む複数の要因による影響を受けることがある。中古車価値の実績値及び推定値の悪化に相まって、金利の上昇等の消費者に影響を与える経済の変動、失業率の増加並びに債務残高の増加によりグループ会社の貸倒損失が増加する可能性がある。さらに、グループ会社の回収活動の有効性の低下もまた、グループ会社の貸倒損失を増加させる可能性がある。グループ会社は、リスク最小化のためにグループ会社の引受け業務及び回収活動を継続的に評価し改良している。さらに、支援プログラムによる契約は一般的に、支援プログラムによらない契約よりも信用度が高いため、支援プログラムはグループ会社のポートフォリオ全体の質に寄与している。現在の市場の状況によって受ける潜在的な影響に関する情報については、「2 事業等のリスク」を参照のこと。

次の表は、グループ会社の貸倒損失の実績に関する情報を示すものである。

	3月31日に終了した年度		
	2018年	2019年	2020年
純貸倒損失の総収益資産の平均に対する割合			
金融債権	0.44%	0.39%	0.44%
オペレーティング・リース	0.31%	0.23%	0.15%
合計	0.39%	0.34%	0.34%
残存契約に対する債務不履行発生頻度の割合	1.46%	1.45%	1.22%
1件当たり損失の重大性の平均(注1)	\$7,497	\$7,281	\$7,859
60日以上遅滞している支払残高総額の総収益資産に対する割合(注2)			
金融債権(注3)	0.32%	0.34%	0.41%
オペレーティング・リース(注3)	0.27%	0.27%	0.34%
合計	0.30%	0.31%	0.39%

(注1) 回収された車両の処分又は回収前の貸倒償却による1件当たりの損失の平均。

(注2) 実質的にすべての個人向け及びオペレーティング・リース債権は、顧客の債務不履行が発生した場合のディーラーに対する遡及権を含まない。

(注3) 破産勘定を含むが、回収された車両に係る勘定は含まない。

貸倒損失の水準は、主に債務不履行発生頻度及び損失の重大性という2つの要因を反映している。純貸倒損失の総収益資産の平均に対する割合は、相対的に変動がなく、2019年3月31日現在及び2020年3月31日現在の両方において0.34%であった。残存契約に対する債務不履行発生頻度の割合は、2019年3月期の1.45%と比較して2020年3月期には1.22%に低下したが、これは主として後期の段階における回収業務が引き続き重視されたことによるものである。2020年3月期中、グループ会社は、自動車の損失勘定の合計の分析及び処理を行うために追加的な時間と労力を要する保険に係る回収を最適化するための取組みにおいて新たな戦略を導入した。かかる新たな戦略の導入により、グループ会社の遅滞率は一時的に増加し、グループ会社の債務不履行発生頻度及び損失の重大性の平均に影響を与えた。グループ会社の損失の重大性の平均は、2019年3月期の7,281米ドルから、2020年3月期には7,859米ドルに増加したが、これは主として前述の新たな戦略及び平均融資額が増加したことによるものである。グループ会社の60日以上遅滞している支払残高総額は、2019年3月期の0.31%と比較して2020年3月期には0.39%に増加したが、これは主として前述の新たな戦略の結果によるものである。

#### ( ) 貸倒損失引当金

グループ会社は、貸借対照表日現在の、契約上の義務に関する顧客及びディーラーの債務不履行による損失の見込額及び見積額を補填するため、貸倒損失引当金を計上している。貸倒損失引当金の決定には、重要な仮定、複雑な分析及び経営判断が必要となる。貸倒損失引当金の決定に必要な見積りに関する詳細は、「(i) 重要な会計上の見積り」を参照のこと。

グループ会社の消費者ポートフォリオのための貸倒損失引当金は、一貫して行われるポートフォリオ情報の統計的な分析に基づき、貸借対照表日現在に発生した損失の見込額を予測することによって設定される。これらの分析には、過去の支払遅滞及び貸倒損失の実績をポートフォリオの現在の年数に適用する支払遅滞防止に関する分析が含まれ、また、現在及び将来の傾向並びにその他の関連要因を反映させており、その他の関連要因には、中古車市場状況、経済状況、失業率、購入する消費者の信用度の幅及び業務要因が含まれる。経営判断とともにこの分析は、貸借対照表日現在の損失の見込額及び見積額を補填する貸倒損失引当金を設定するために用いられる。これらの要因の変動は、予想される損失の見込額を変化させることになる。

グループ会社のディーラー・ポートフォリオのための貸倒損失引当金は、ディーラー向け金融債権を、融資におけるリスクの特性（例えば、車両、不動産又は販売特約店の資産により担保されている。）に基づき決定される、融資リスク・プールに統合することによって設定される。グループ会社は、内部でディーラーごとに開発したリスク評価手法を用いて融資リスク・プールを分析する。さらにグループ会社は、ディーラー・ポートフォリオ内の高リスク・ローンの管理を念頭に置いた手続を設定した。特定のディーラー向け融資について減損が生じていると認められるかを決定するため、四半期ごとにグループ会社の支店業務の運営者及びグループ会社の特別資産グループに対する意見聴取も行われる。かかる融資に減損が生じた場合、必要であれば特別引当金が設定され、かかる融資は融資リスク・プールから除外され、個別に監視が行われる。経営判断とともにこの分析は、貸借対照表日現在の損失の見込額及び見積額を補填する貸倒損失引当金を設定するために用いられる。これらの要因の変動は、予想される損失の見込額を変化させることになる。

次の表は、グループ会社の貸倒損失引当金に関する情報を示すものである。

	3月31日に終了した年度		
	2018年	2019年	2020年
	(単位：百万米ドル)		
期首貸倒損失引当金	\$622	\$597	\$602
貸倒償却	(516)	(464)	(470)
回収額	90	97	95
貸倒損失引当金繰入額	401	372	590
期末貸倒損失引当金	\$597	\$602	\$817

	3月31日に終了した年度		
	2018年	2019年	2020年
貸倒損失引当金の総収益資産に対する割合			
金融債権	0.66%	0.70%	0.97%
オペレーティング・リース	0.35%	0.27%	0.25%
合計	0.55%	0.55%	0.73%

グループ会社の貸倒損失引当金は、2019年3月31日現在の602百万米ドルから215百万米ドル増加し、2020年3月31日現在には817百万米ドルとなった。貸倒損失引当金合計の総収益資産に対する割合は2019年3月期の0.55%から2020年3月期には0.73%となった。金融債権に係る貸倒損失引当金の総収益資産に対する割合は、2019年3月期の0.70%から2020年3月期には0.97%に増加した。引当金の増加は、主として2020年3月におけるCOVID-19の経済的な影響の結果として、2020年3月31日現在のグループ会社の個人消費者及びディーラーのポートフォリオにおいて233百万米ドルとなった貸倒損失の見込額の増加に起因する。オペレーティング・リースに係る貸倒損失引当金の総収益資産に対する割合は、貸倒損失の実績の減少により、2019年3月期の0.27%から2020年3月期には0.25%に減少した。しかしながら、貸倒損失の実績の減少は、COVID-19の経済的な影響の結果として2020年3月31日現在のリース・ポートフォリオにおいて31百万米ドルであった貸倒損失の見込額の増加により部分的に相殺された。高い失業率の継続を伴うCOVID-19による経済の低迷の長期化並びに消費者信頼感及び消費者支出の低下又は中古車価値の実績値及び推定値の低下とともに、金利の上昇、失業率の上昇及び負債残高の増加といった消費者に影響を与える将来的な経済の変化の結果、グループ会社の貸倒損失引当金がさらに増加する可能性がある。また、COVID-19又はその他により制定された政府の規制の結果として生じるグループ会社の回収業務の有効性の低下によっても、グループ会社の貸倒損失引当金が増加する可能性がある。

## (e) 流動性及び資金源

流動性リスクとは、支払期日を迎えた際のグループ会社の金融債務の履行能力に関連するリスクである。グループ会社は流動性に関して、不利な市場環境の下であっても適時に費用効率の高い方法で資金を調達し、債務を返済する能力を確実に維持することを戦略としている。グループ会社の戦略は、国際資本市場を通じての資金調達、また貸付金、信用供与枠及びその他取引による資金調達並びに収益資産における流動性の創出を含む。かかる戦略によりグループ会社は、市場、地理、投資家及び融資構造を多様化することを通じて、多岐にわたる資金調達基盤を整備した。

流動性の管理には、予期せぬ事態を含む、グループ会社の現金需要に対応するための十分な能力の予測及び維持が含まれる。広範囲にわたる潜在的な事業環境及び市場環境において適切な流動性を確保するために、グループ会社は、資金調達の安定性、柔軟性及び多様性が維持され強化される方法によって、流動性管理及び事業活動を行っている。この事業戦略における重要な要素には、コマーシャル・ペーパーの投資家及び法人向け融資提供者と直接的な関係を構築し、維持し、状況に応じて適時に一定の資産を売却する能力を維持することに重点を置くことが含まれている。

グループ会社は、経済状況の悪化により通常の資金源の利用が制約される期間においてどのようにして業務を行うことができるかを決定するために、非常事態資金調達計画の開発及び維持並びに様々な事業環境におけるグループ会社の流動性ポジションの評価を定期的に行っている。同計画は、経済が悪化すると予測される期間における資金調達要件を提示し、流動性の源泉を特定し及び定量化し、並びに問題の期間中に効率的に業務を行うための行動及び手順の概要を定めている。さらに、かかる非常事態が発生した場合に起こりうる与信枠からの資金の引き出しによって生じるあらゆる問題点を認識するために、グループ会社は、グループ会社と与信枠を設定している貸手の格付及び信用リスクを監視している。

グループ会社は、様々な国内市場及び国際市場に対する広範なアクセスを維持しており、資金調達活動を市場環境、相対的なコスト及び他の要素に応じて再調整することができる。グループ会社は、その資金源が、営業及び投資活動と一体となって、今後の資金需要を満たし事業発展を実現するのに十分であると考えている。グループ会社は、流動性の確保を目的として当面の資金需要を超える余剰の現金を保持している。かかる余剰の資金は、流動性及び投資適格格付の高い短期金融市場商品並びに特定の売却可能負債証券に投資されているが、これによりグループ会社の短期の資金需要に流動性がもたらされ、その他の資金源を利用する柔軟性がもたらされる。グループ会社は、2020年3月期中、2.4十億米ドルから8.8十億米ドルの余剰資金を保持しており、その平均残高は5.4十億米ドルであった。グループ会社が保持する余剰資金額は、市場状況及びその他の要因に左右されて変動する可能性がある。

当事業年度の第4四半期中及び事業年度末後、COVID-19のパンデミックにより、資本市場に大きな混乱及び変動が生じた。資本市場を利用するグループ会社の能力に大きな変化はないものの、グループ会社の資金調達スプレッドは短期市場及び長期市場のいずれにおいても拡大し、グループ会社の長期信用格付は引き下げられるか又はアウトルックがネガティブとされ、今後、格付機関によるさらなる措置又は引下げの対象となる可能性がある。グループ会社は、流動性の確保を目的として当面の資金需要を超える余剰の現金を保持している。事業年度末後の2020年4月1日から2020年5月31日までの期間において、グループ会社は、コマーシャル・ペーパーの発行を除き、担保付及び無担保の公募資本市場並びにターム・ローン及び資産担保証券化の私募金融市場を通じて、さらに15.3十億米ドルを調達した。2020年5月31日現在、グループ会社は、22.1十億米ドルの余剰資金を保持していた。2020年5月31日現在、グループ会社及びグループ会社の共同債務者は、15.7十億米ドルのコミット型の銀行与信枠の未実行残高を有しており、グループ会社では、4.1十億米ドルのコミット型（スタンド・アローン）の銀行与信枠の未実行残高を有していた。グループ会社は、TMSとの間の5.0十億米ドルの与信枠においても流動性を有しており、2020年3月31日現在、元本金額3.0十億米ドルが引き出された。詳細については、連結財務書類注記の「注記7 - 債務及び与信枠」を参照のこと。グループ会社は短期資金需要の充足及びグループ会社の流動性の管理に関し、十分な能力を有していると考えている。



クレジット・サポートは、グループ会社の間接的な親会社であるTFSからグループ会社に対して提供され、またトヨタ自動車からTFSに対し提供される。これらを合わせて、クレジット・サポート・アグリーメントは、グループ会社にとって追加の流動性源となる。ただし、グループ会社は、グループ会社の流動性計画並びに資本及びリスク管理に関し、かかるクレジット・サポートに依存していない。クレジット・サポート・アグリーメントはそれぞれ、TFS又はTMCCの証券又は債務に対するトヨタ自動車又はTFSの保証ではない。これらの契約に基づき支払われた費用については、連結財務書類注記の「注記12 - 関連当事者との取引」に開示されている。

TFSとのクレジット・サポート・アグリーメントに基づくトヨタ自動車の債務は、トヨタ自動車の無担保優先債務と同順位である。詳細については、「2 事業等のリスク (2) 金融市場及び経済的リスク (a) グループ会社の借入費用及び無担保社債資本市場の利用可能性は、TMCC及びその親会社の信用格付並びにグループ会社のクレジット・サポート取引に大きく依存している。」を参照のこと。

グループ会社は、世界の金融状況及び海外の取引先への金融エクスポージャーを定期的にモニタリングしており、特に、重大な経済的、財政的又は政治的な困難に直面しており、それによる不履行の危険性を有する国をモニタリングしている。グループ会社は現在、重大な経済的、財政的若しくは政治的な困難に直面している国のソプリンの取引先又はその他のソプリンの取引先に対するエクスポージャーはない。詳細については、「( ) 与信枠及び信用状」並びに「2 事業等のリスク (2) 金融市場及び経済的リスク (i) グループ会社の取引先及びその他の金融機関の破綻又は商業上の健全性が、グループ会社の流動性、経営成績又は財政状態に影響を与える可能性がある。」を参照のこと。

## ( ) 資金調達

次の表は、グループ会社の債務残高の構成要素の概要であり、未償却のプレミアム、ディスカウント、社債発行費及び為替換算調整の影響を含んでいる。

	2019年3月31日現在			2020年3月31日現在		
	額面価額	帳簿価額	加重平均 約定金利	額面価額	帳簿価額	加重平均 約定金利
(単位：百万米ドル)						
無担保社債及び借入金						
コマーシャル・ペーパー	\$25,374	\$25,273	2.62%	\$27,040	\$26,968	1.85%
合衆国ミディアム・ターム・ ノート(以下「MTN」とい う。)・プログラム	33,540	33,397	2.82%	33,658	33,527	2.44%
ユーロ・ミディアム・ターム・ ノート(以下「EMTN」とい う。)・プログラム	15,916	15,810	1.90%	17,074	16,974	1.69%
その他の債務	6,045	6,041	3.12%	5,705	5,703	2.06%
無担保社債及び借入金合計	80,875	80,521	2.60%	83,477	83,172	2.07%
担保付社債及び借入金	12,421	12,401	2.62%	14,597	14,568	2.13%
債務合計	\$93,296	\$92,922	2.60%	\$98,074	\$97,740	2.08%

## ( ) 無担保社債及び借入金

次の表は、グループ会社の無担保社債及び借入金のプログラムによる主要な活動の概要である。

	コマーシャ ル・ペーパー (注1)	MTN	EMTN	その他	無担保社債 及び 借入金合計
	(単位：百万米ドル)				
2019年3月31日現在の残高	\$25,374	\$33,540	\$15,916	\$6,045	\$80,875
発行高	1,666	10,323	2,745	3,899	18,633
満期を迎えた及び解約された額	-	(10,205)	(1,016)	(4,200)	(15,421)
外国為替レートの変動	-	-	(571)	(39)	(610)
2020年3月31日現在の残高	\$27,040	\$33,658	\$17,074	\$5,705	\$83,477
2020年5月31日に終了した2ヶ月間 における発行高	\$13,891	\$7,000	\$-	\$3,405	\$24,296

(注1) 2020年3月期のコマーシャル・ペーパーにおける変動は、発行高において短期だったことにより純額で表示される。

## コマーシャル・ペーパー

短期の資金需要は、合衆国におけるコマーシャル・ペーパーの発行を通じて充足される。2020年3月期中のグループ会社のコマーシャル・ペーパー・プログラムに基づく発行残高は、約24.7十億米ドルから28.7十億米ドルであり、平均発行残高は26.7十億米ドルであった。グループ会社のコマーシャル・ペーパー・プログラムは、「( )与信枠及び信用状」に記載される与信枠による裏付けがなされている。グループ会社は短期資金需要の充足及びグループ会社の流動性の管理に関し、十分な能力を有していると考えている。

## MTNプログラム

合衆国の資本市場において個人投資家及び機関投資家を対象とした社債の発行を行うために、グループ会社は、SECに対して発行登録書の提出を行っている。グループ会社はSEC規則の下で実績のある適格発行者としての資格を得ており、これにより2021年1月に終了する3年間において発行登録書に基づき金額の制限なく社債を発行することができる。合衆国の発行登録書に基づいて発行される社債は、TMCCが従うべき特定の取決め(ネガティブ・プレッジ及びクロス・デフォルト条項を含む。)を定めた契約の条項に従って発行される。現在、グループ会社は、かかる条項を遵守している。

## EMTNプログラム

グループ会社の関連会社であるトヨタ モーター ファイナンス(ネザーランズ)ビービー、トヨタ クレジット カナダ インク及びトヨタ ファイナンス オーストラリア リミテッド(TMCC及びかかる関連会社とあわせて、以下「EMTN発行者」と総称する。)により共有されているEMTNプログラムは、国際資本市場における社債の発行について規定している。EMTN発行者は2019年9月、EMTNプログラムを1年間更新した。EMTNプログラムに基づき適宜発行可能な元本総額の上限は50.0十億ユーロ(又はこれに相当する外貨)であり、そのうち2020年5月31日現在の発行可能額は15.3十億ユーロであった。この発行可能額は、すべてのEMTN発行者の間で共有される。EMTNプログラムに基づく発行可能な元本総額は、随時増額することができる。EMTNプログラムに基づいて発行される債券は代理契約の条項に従って発行される。EMTNプログラムに基づき発行される特定の債券には、ネガティブ・プレッジ条項が適用される。現在、グループ会社は、かかる条項を遵守している。

グループ会社は、国際資本市場を通じてその他の債券を発行すること又はその他無担保融資契約(トヨタ車及びレクサス車の特定の「グリーン」モデルの新車に融資する個人向け契約及びリース契約を取得するためにのみ調達した資金を使用することに合意するものを含む。)を締結することができる。グループ会社を得る資金が連結貸借対照表において拘束性現金及び拘束性現金同等物として該当する場合に計上されることを除き、この「グリーン」債券取引の条件は、その他同様の取引の条件と一致している。

## その他の債務

TMCCは、複数の銀行とターム・ローン契約を締結している。かかるターム・ローン契約には、この種の取引において一般的な取決め及び条件（ネガティブ・プレッジ条項及びクロス・デフォルト条項並びに特定の合併、吸収合併及び資産の売却に関する制限を含む。）が含まれる。現在、グループ会社は、かかる取決め及び条件を遵守している。

グループ会社は、資金調達の可能性、キャッシュ・フローのタイミング、関連する資金コスト及び市場参入の可能性といった多数の事業要因に基づく条件で、関連会社から資金の借入を行うことがある。関連会社からの借入額は、グループ会社の連結貸借対照表におけるその他の負債に計上されるため、債務の額から除外される。

### ( ) 担保付社債及び借入金

グループ会社の収益資産ポートフォリオの資産担保証券化によって、グループ会社は代替的な資金調達が可能となる。グループ会社は、日常的に、公募又は私募による証券化取引を実行する。

次の表は、グループ会社の担保付社債及び借入金の主要な活動の概要である。

	担保付社債及び借入金
	(単位：百万米ドル)
2019年3月31日現在の残高	\$12,421
発行高	10,120
満期を迎えた及び解約された額	(7,944)
2020年3月31日現在の残高	\$14,597
2020年5月31日に終了した2ヶ月間における発行高	\$4,987

グループ会社は、金融債権及びオペレーティング・リース投資の受益持分（以下「証券化資産」という。）の証券化を、様々なストラクチャーを用いて行っている。グループ会社の証券化取引は、証券化資産の倒産隔離特別目的事業体に対する譲渡を含む。これらの倒産隔離事業体は、証券化資産がTMCCの債権者の請求から分離されていること、及びこれらの資産からのキャッシュ・フローがこれらの資産担保証券に投資する投資家の利益のためにのみ利用可能であることを保証するために利用される。資産担保証券の投資家は、グループ会社のその他の資産に対し遡及する権利を有しておらず、またTMCC又はグループ会社の関連会社のいずれも、これらの債務の保証は行わない。グループ会社は、証券化された後に支払遅滞又は債務不履行に陥った証券化資産を買い戻す義務又はかかる証券化資産に関して再割当てされた支払を行う義務を負わない。証券化資産の売主及びサービサーとして、グループ会社は、特定の適格要件を満たしていないことがその後判明した原資産を買い戻す義務又はかかる原資産に関して再割当てされた支払を行う義務を負う。かかる買戻義務は、証券化取引において一般的である。グループ会社のリボルビング資産担保証券化プログラムを除き、グループ会社の証券化取引により得られた資金は、原証券化資産の償却時に返済される。

グループ会社は、グループ会社の通常のサービシング慣行及び手続に従って、証券化資産の管理を行う。グループ会社のサービシング義務は、証券化資産に関する支払の回収並びに証券の所持人及びその他の受益者に対する配当のためのかかる支払の受託者への引渡しを含む。グループ会社は、回収、投資家に対する配当、支払遅滞及び貸倒損失を含む証券化資産の実績につき月次サービサー証明書を作成する。グループ会社はまた、特別目的事業体のための管理業務も行う。

グループ会社が証券化に際して特別目的事業体を利用することは、証券化市場における実務慣行に沿うものである。グループ会社の役員、取締役、又は従業員のいずれも、グループ会社の特別目的事業体に対する持分を保有しておらず、またグループ会社の特別目的事業体から直接又は間接に報酬を受領していない。これらの事業体はグループ会社の株式又はグループ会社のいかなる関連会社の株式をも所有していない。各特別目的事業体の目的は限定されており、通常、資産の買取り、資産担保証券の発行、並びに取引条件に基づき義務付けられた証券の所持人、その他の受益者及び特定のサービス提供者に対する支払を行うことだけが許されている。

グループ会社の証券化は、資産担保証券における証券の所持人及びその他の受益者の損失リスクを削減するための信用補填を目的として構造化されている。信用補填は下記の一部又は全部を含んでいる。

**超過担保**：関連する担保付債務の元本を超過する証券化資産の元本。

**超過スプレッド**：スワップ決済額控除後の債務の未払利息（もしあれば）を含む特別目的事業体の手数料及び費用の予想額を超過する証券化資産の利息回収予想額。

**資金積立ファンド**：資産担保証券の発行による利益の一部が証券化信託により、分離積立ファンドとして保有される可能性があり、また原受取債権の回収が不十分な場合、証券の所持人及びその他の受益者に対する元本及び利息の支払に用いられる可能性がある。

**利回り補填措置**：約定金利が比較的低い証券化された債権から将来の約定利息の支払を補填するために、追加の超過担保が提供される可能性がある。

**劣後債**：劣後債に係る元本及び利息支払の劣後は、優先債の所持人に対するさらなる信用補填となる可能性がある。

上記の信用補填に加え、グループ会社は変動利付債を発行するグループ会社の特別目的事業体と金利スワップを締結する可能性がある。これらのスワップ条件に基づき、特別目的事業体は、担保付社債及び借入金の高と同額の想定元本の変動金利を受領するとともに引換えに、TMCCに支払日の固定金利を支払う義務を負う。この手続により特別目的事業体は、固定利付証券化資産を担保とする変動利付債を発行することに内在する金利リスクを軽減することが可能となる。

証券化資産及び関連債務は、グループ会社の連結貸借対照表に依然として表示されている。グループ会社は、証券化資産に関する金融収益を計上している。グループ会社はまた、特別目的事業体により発行された担保付社債及び借入金に関する支払利息も計上するとともに、グループ会社の非証券化資産ポートフォリオに用いられるものと同様の手法を用いて、予想される貸倒損失の見込額を補填するために、証券化資産の貸倒損失引当金を維持している。TMCCと特別目的事業体との間の金利スワップは、内部取引と認識されるため、グループ会社の連結財務書類から除外されている。

グループ会社は、定期的に、トヨタ車及びレクサス車の特定の「グリーン」モデルの新車に融資する個人向け契約及びリース契約を取得することのみに調達した資金を使用することに合意する、証券化取引を行っている。グループ会社を得る資金が連結貸借対照表において拘束性現金及び拘束性現金同等物として該当する場合に計上されることを除き、この「グリーン」証券化取引の条件は、グループ会社による他の同様の取引の条件と一致する。

2019年6月、グループ会社は、金融債権のリボルビング・プール及び現金担保を裏付けとする新規のリボルビング資産担保証券化プログラムに基づく担保付社債の募集を完了した。リボルビング期間における当該債権からのキャッシュ・フローが証券化信託に係る特定の費用の支払及び関連する担保付社債に係る約定利息の支払に必要な金額を超過する分については、購入後に特定の条件を満たすことを条件に、債権の追加購入に使用できる。担保付社債のリボルビング期間は5年の予定であり、その後償却期間が開始するが、全額償還することも可能である。一部の分離口座残高が要求水準を下回る、当該担保付社債の裏付けとなっている資産プールの貸倒損失若しくは支払遅滞が特定の水準を上回る、調整後プール残高が担保付社債の当初元本の50%を下回る、又は担保付社債の利息が支払われないといった特定の事象の発生によりリボルビング期間が終了し償却期間が開始する可能性もある。

## 公募による証券化

グループ会社は、2021年12月に終了する3年間、合衆国の資本市場において証券化資産により担保された有価証券の発行を行うため、SECに提出する発行登録書を維持している。グループ会社は、個人向け金融債権により担保された証券（グループ会社が保有している登録証券を含む。）を発行する公募証券化信託に定期的に出資している。これらの証券はいずれも債務不履行がなく、債務不履行事由に陥っておらず、又は満期における元本の全額の支払を怠っていない。2019年3月31日及び2020年3月31日現在、グループ会社によるSECに登録された未償還のリース証券化取引は存在しない。

## ( ) 与信枠及び信用状

グループ会社は、流動性を増加させるために下記に記載のとおり与信枠を設定している。

### 364日間の与信契約、3年間の与信契約及び5年間の与信契約

2019年11月、TMCC、トヨタ クレジット デ プエルトリコ コープ（以下「TCPR」という。）及びトヨタのその他の関連会社は、それぞれ2021年3月期、2023年3月期及び2025年3月期に契約期間が終了する、364日間のシンジケート銀行与信枠5.0十億米ドル、3年間のシンジケート銀行与信枠5.0十億米ドル及び5年間のシンジケート銀行与信枠5.0十億米ドルにつき、契約を締結した。

与信枠からの引き出しは、この種の取引において一般的な取決め及び条件（ネガティブ・プレッジ条項及びクロス・デフォルト条項並びに特定の合併、吸収合併及び資産の売却に関する制限を含む。）の制限を受け得る。これらの契約は、一般業務のために利用することができ、2020年3月31日現在、この与信枠から引き出された金額はない。現在、グループ会社は、上記の与信契約の取決め及び条件を遵守している。

### その他の無担保与信契約

TMCCは、様々な銀行との間に追加の無担保与信枠を設定している。2020年3月31日現在、TMCCは、合計4.6十億米ドルのコミット型の銀行与信枠を有しており、うち2.5十億米ドルは2021年3月期に、及び2.1十億米ドルは2023年3月期にそれぞれ満期となる。

これらの与信契約は、この種の取引において一般的な取決め及び条件（ネガティブ・プレッジ条項及びクロス・デフォルト条項並びに特定の合併、吸収合併及び資産の売却に関する制限を含む。）を含む。2019年3月31日及び2020年3月31日現在、いずれの与信枠も引き出されていない。現在、グループ会社は、上記の与信契約が定める取決め及び条件を遵守している。

TMCCは、関連会社であるTMSとの間で2022年3月期に契約期間が終了する3年間のリボルビング与信枠5.0十億米ドルを設定している。2020年3月31日現在、この与信枠から2020年9月30日に満期を迎える元本金額3.0十億米ドルが1.86%の利率で引き出された。かかる金額は、グループ会社の連結貸借対照表のその他の負債に計上され、一般業務のために利用される予定である。

グループ会社は、適宜、資金調達の可能性、キャッシュ・フローのタイミング、関連する資金コスト及び市場参入の可能性といった多数の事業要因に基づき、関連会社から資金の借入を行うことがある。

## ( ) 信用格付

無担保借入の費用及び利用可能性は、特定の会社、証券又は債務の信用度の指標として使用されている信用格付の影響を受ける。格付が低い場合には、一般的に借入費用が上昇し、資本市場からの資金調達が制限される。信用格付は、証券の買入れ、売却又は保有を奨励するものではなく、いつでも格付を付与した格付機関により見直し又は取消しがなされる可能性がある。各格付機関は異なるリスク評価基準を使用している可能性があり、したがって、格付は格付機関ごとに別々に評価されなければならない。グループ会社の信用格付は、TFS及びトヨタ自動車のクレジット・サポート・アグリーメントの存在に部分的に依拠している。

「2 事業等のリスク (2) 金融市場及び経済的リスク (a) グループ会社の借入費用及び無担保社債資本市場の利用可能性は、TMCC及びその親会社の信用格付並びにグループ会社のクレジット・サポート取引に大きく依存している。」を参照のこと。

### クレジット・サポート・アグリーメント

トヨタ自動車とTFSとの間のクレジット・サポート・アグリーメントの条項に従い、トヨタ自動車は、以下の点に合意した。

- ・ TFSの発行済株式の100%所有を維持すること。
- ・ TFS及びその子会社に10百万円以上の正味有形資産（発行済資本、資本剰余金及び留保された収益の総額から無形資産を控除した額）（2020年3月31日現在、92,989米ドルに相当する。）を維持せしめること。
- ・ TFSに対し、( )TFSがそのボンド、ディベンチャー、ノート及びその他の投資有価証券及びコマーシャル・ペーパーから発生する債務並びに( )同社が締結した保証又はクレジット・サポート・アグリーメントの結果、負うこととなった債務（以下「本証券」と総称する。）を履行するために十分な資金を提供すること。

この契約は、TFSの証券又は債務に対するトヨタ自動車の保証ではない。トヨタ自動車のクレジット・サポート・アグリーメントに基づく債務は、トヨタ自動車の無担保優先債務と同順位である。いずれの当事者も相手方当事者に対する30日前の書面による通知を行うことのできる契約を終了することができる。しかしながら、(1) 終了通知の日付以前に発行されたすべての本証券が返済されるまで、若しくは返済されない限り、又は(2) トヨタ自動車若しくはTFSの要求に応じて、TFS若しくはいずれかの本証券に関する格付を発行した各格付機関が、TFSに対してかかるすべての本証券の債務格付がかかる終了によって影響を受けないということを確認しない限り及び確認するまで、当該終了の効力は生じないものとする。さらに、特定の場を除き、かかる契約はトヨタ自動車とTFSの書面による合意によってのみ変更することができ、いかなる変更又は修正も、かかる変更又は修正の時点で未払の本証券の所持人に悪影響を及ぼさないものとする。かかる契約は、日本法の適用を受け、解釈は日本法に準拠するものとする。

TFSとTMCCとの間の類似のクレジット・サポート・アグリーメントの条項に従い、TFSは、以下の点に合意した。

- ・ TMCCの発行済株式の100%所有を維持すること。
- ・ TMCC及びその子会社に対し100,000米ドル以上の正味有形資産（発行済資本、資本剰余金、及び留保された収益の総額から無形資産を控除した額）を維持せしめること。



・TMCCに対し、TMCCがその債券、ディベンチャー、ノート及びその他の投資有価証券並びにコマーシャル・ペーパー（以下「TMCC証券」と総称する。）から発生する債務を履行するために十分な資金を提供すること。

この契約は、TMCC証券に対するTFSの保証ではない。かかる契約は、上記のトヨタ自動車及びTFSとの間の契約における終了及び変更に係る規定と同様の規定を含んでいる。かかる契約は、日本法の適用を受け、解釈は日本法に準拠するものとする。TMCC証券は、TMCCの証券化プログラム又はTMCCの信用与信枠若しくはターム・ローン契約に基づく債務に関連して、証券化信託が発行した証券を含まない。

TMCC証券の所持人は、当該所持人が、請求書にクレジット・サポート・アグリーメントに基づき付与された権利を行使することを明示した書面を添えて提出することにより、TFS及びトヨタ自動車に対して直接そのクレジット・サポート・アグリーメントに基づく債務を履行するよう請求する権利を有する。TFS及び／又はトヨタ自動車がそのような請求をTMCC証券の所持人から受領した場合には、TFS及び／又はトヨタ自動車がクレジット・サポート・アグリーメントに基づく自己の債務の履行を行わなかったために生じた損失又は損害を（当該所持人がいかなる行為又は手続をとることも要さず）直ちに補償する。請求を行ったTMCC証券の所持人は、その上で、直接TFS及び／又はトヨタ自動車に対して補償債務の強制執行を行うことができる。

さらに、TMCC及びTFSは、クレジット・サポート料金契約の当事者であり、かかる契約は、TMCCが、TFSに対し、クレジット・サポートを受けることのできるTMCC証券の加重平均残高に基づいた金額を手数料として支払うべき旨を定めている。

TCPRは、TFSとTMCCとの間のクレジット・サポート・アグリーメントと同様の条項を含むが、TCPRの債券、ディベンチャー、ノート及び他の投資有価証券並びにコマーシャル・ペーパー（以下「TCPR証券」と総称する。）に関連する、TFSとの間のクレジット・サポート・アグリーメントによる利益を享受している。TCPR証券の所持人は、TFS及びトヨタ自動車に対して上記のように、各社の債務を履行するよう直接請求する権利を有する。この契約は、TCPRのいかなる証券又はその他の債務に対するTFSの保証ではない。TCPRはTFSに対し、クレジット・サポートを受けることのできるTCPR証券の加重平均残高に基づいた金額を手数料として支払うことに合意した。

#### (f) LIBORの移行

2017年7月、LIBORの規制を行う英国金融行為規制機構は、LIBORの計算のための銀行に対する金利の提示の義務付けを2021年より後は取り止める意向を発表した。グループ会社は、ディーラー向け融資活動、デリバティブ契約、担保付社債及び無担保社債並びに投資有価証券等により、LIBORに基づく金融商品に対するエクスポージャーを有している。グループ会社は、LIBORから代替参照金利（以下「ARR」という。）への秩序ある移行を促進するために、経営陣上層部が主導し、取締役会及び委員会の監視の下で、予定されているLIBORの廃止に伴うリスクの評価、監視及び軽減を行い、運営上の準備態勢を実現し、ARRへの移行に伴い影響を受ける債務者及び取引先を関与させるイニシアチブを定めた。このイニシアチブにおけるグループ会社の取組みには、ARRの動向及び使用を監視すること、規制上及び財務報告の指針を監視すること、並びにARRの使用に対応して現行の法的契約、社内体制及びプロセスの見直し及び更新を行うことが含まれる。例えば、グループ会社は、他の代替金利指標及び措置の中でも、特にSOFRを、LIBORの有力な代替参照金利として評価している。SOFRは、米国財務省証券を担保とする翌日物資金借入コストの指標であり、直接観察可能な米国財務省証券を担保とする買戻取引を基準とする。

グループ会社は、LIBORの廃止が会計及び財務報告に及ぼしうる影響についても積極的に評価している。また、グループ会社は、LIBORからの移行に伴う一定の軽減措置を定めた新たな会計基準更新書を公表するFASBをはじめとする基準設定主体の活動を引き続き監視する。例えば、2020年3月、FASBは、連結財務書類注記の「注記1 - 表示方法及び重要な会計方針」に詳述されているように、会計基準更新書（ASU）第2020-04号「金利指標改革：金利指標改革が財務報告に与える影響の円滑化」を公表した。この指針は、参照金利改革に関する会計処理の潜在的な負担を軽減する、暫定的な任意の指針を提供するものである。現在、グループ会社は、改訂について評価中である。

詳細については、「2 事業等のリスク（2）金融市場及び経済的リスク（h）グループ会社の経営成績、財政状態及びキャッシュ・フローは、金利、外国為替レート及び市場価格の変動による悪影響を受ける可能性がある。」を参照のこと。

## （g）オフ・バランスシート取引

### （ ）保証

TMCCは、特定のTMCC関連会社の製造工場における公害防止設備の建設資金を調達するためウェストバージニア州パットナム郡及びインディアナ州ギブソン郡により発行された債券に関して、元本及び利息の支払の保証を行っている。TMCCは、債券及びその他の関連債務につき滞納があった場合には、かかる保証の下で行為することが義務付けられている。TMCCは、支払った金額につき適用ある関連会社により補償を受ける権利を有している。TMCCは、かかる支払の保証について名目的な年間手数料を受領している。かかる手数料の他に、グループ会社の保証から発生する付随的な費用又はキャッシュ・フローはない。これらの保証の内容、事業目的及び金額は、連結財務書類注記の「注記9 - 契約債務及び偶発債務」に記載がある。

### （ ）契約債務

グループ会社は、ディーラー及び様々なマルチ・フランチャイズ組織（ディーラー・グループと呼ばれている。）に対して、固定金利及び変動金利の与信枠を提供している。これらの与信枠は主に、設備の改修、不動産の購入、企業買収及び運転資金需要のために利用される。これらの融資は、一般的には、必要に応じて不動産、車両在庫及び/又はその他の販売特約店の資産上の担保権によって担保され、また適切であると考えられる場合には、関連ディーラー、ディーラー・グループ又はディーラー本人の個人保証若しくは企業保証により保証されることがある。融資は通常、担保又は保証されるが、当該担保又は保証がかかる契約に基づくグループ会社のリスクを補填するのに十分ではない可能性がある。グループ会社の価格設定は、市場状況、競争環境、与信枠に必要なディーラーの支援の程度、及び各ディーラーの信用力を反映したものである。これらの与信枠からの引出額は、グループ会社による貸倒損失引当金の見積りとともに、回収可能性の観点から、四半期ごとに検討される。さらなる詳細及び開示については、連結財務書類注記の「注記9 - 契約債務及び偶発債務」を参照のこと。

グループ会社はまた、連結財務書類注記の「注記12 - 関連当事者との取引」に記述されているように、関連会社に対して与信枠を設定している。

**( ) 補償**

補償条項を含む契約の説明については、連結財務書類注記の「注記9 - 契約債務及び偶発債務」を参照のこと。グループ会社がこれらの条項によって重大な額の支払を過去に行ったことはなく、また2020年3月31日現在、グループ会社は、将来において重大な額の支払を行わなくてはならない可能性はないと決定した。このため、2019年3月31日及び2020年3月31日現在、かかる補償条項に基づく金額は計上されていない。

**(h) 契約上の義務及び契約債務**

グループ会社は契約及び契約債務に基づき、将来的に支払を行うべき一定の義務を負っている。2020年3月31日現在における契約上の義務及び契約債務の総額は以下のとおりである。

(単位：百万米ドル)	支払期限までの期間						
	合計	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	それ以降
契約上の義務							
負債(注1)	\$99,519	\$51,784	\$19,688	\$12,414	\$4,042	\$5,095	\$6,496
負債に対する利息支払の見積額(注2)	\$4,558	1,389	907	569	353	232	1,108
金利スワップ契約に基づく純見積支払(受領)額(注2)	\$(3)	383	181	41	(28)	(38)	(542)
賃借不動産	\$139	21	23	15	12	10	58
購入債務(注3)	\$15	15	-	-	-	-	-
合計	\$104,228	\$53,592	\$20,799	\$13,039	\$4,379	\$5,299	\$7,120

(注1) 負債は、元本債務残高を反映している。グループ会社の外貨建て債務は、米ドルで表示されており、表示金額は、対応する債務をヘッジする目的で利用される外国為替スワップに基づいた、グループ会社の契約上の義務の額である。負債には、未償却のプレミアム/ディスカウント170百万米ドル及び社債発行費164百万米ドル(1,445百万米ドルの為替換算調整後)は含まれていない。また、負債にはTMSとのリボルビング与信枠から引き出された3.0十億米ドルの元本金額も含まれていないが、かかる元本金額はグループ会社の連結貸借対照表のその他の負債に計上されている。

(注2) 外貨建て又は変動金利に基づく負債及びスワップ契約の利払いは、2020年3月31日現在の適用ある為替レートを用いて見積られている。

(注3) 購入債務は、供給契約に基づく義務を負う固定支払額又は最低支払額を表している。本項目に含まれている金額は、一定の状況下における契約上の義務の最低額を表している。ただし、情報技術契約の場合のグループ会社により導入されたときの利用量を含む特定の状況によっては、実際の金額は大幅に高くなる可能性がある。固定支払額又は最低支払額を明示していない契約は、含まれていない。ここに記されている契約には、契約により異なる一定の手数料で契約を終了させることができる任意規定が含まれている。

上記表の契約上の義務及び契約債務には、グループ会社がディーラー及びディーラー・グループに対して提供するターム・ローン及びリボルビング・クレジット・ラインは、金額及び将来的な支払の時期が不確定のため含まれていない。さらなる詳細及び開示については、連結財務書類注記の「注記9 - 契約債務及び偶発債務」を参照のこと。

**( i ) 重要な会計上の見積り**

アメリカ合衆国において一般に認められている会計基準（US GAAP）に従って財務書類を作成するにあたっては、経営陣は計上される経営成績に影響を及ぼす特定の見積りを作成するよう要求される。グループ会社の重要な会計上の見積りそれぞれを決定するにあたって勘案される要素の評価には、重要な仮定、複雑な分析及び経営判断が必要となる。これらの要素の評価についての変更は、連結財務書類に重大な影響を及ぼす可能性がある。さらに、見積りの作成に内在する不確実性により、実際の結果はそれらの見積りと異なる場合があり、それらの差異が重大となる可能性がある。グループ会社が重要と考える会計上の見積りは以下のとおりである。

- ・オペレーティング・リース投資に係る減価償却累計額
- ・貸倒損失引当金

**( ) オペレーティング・リース投資に係る減価償却累計額**

オペレーティング・リース投資に係る減価償却累計額により、リース車両の価値は、取得時の当初の価値からリース期間終了時における市場価値の推定値に引き下げられる。

### 必要な見積り及び仮定の内容

オペレーティング・リース投資に係る減価償却累計額は、リース車両のリース期間終了時における市場価値及び満期時において返却される車両の台数の推定に基づく。リース開始時に、残存価値は、外部の産業データ、トヨタ車及びレクサス車のプロダクトパイプラインの予測及びグループ会社の実績を勘案して見積られる。この評価において考慮される要素として、地方、地域及び国家の経済状態の見通し、新車の価格設定、新車インセンティブ・プログラム、新車販売台数、競合他社の活動や行動、人気車種の製品特性、中古車供給の構成及び水準、現在及び推定の中古車価値、トヨタ車及びレクサス車の実際の又は認知されている品質、安全性又は信頼性、購買及びリース行動の傾向並びに燃料価格が挙げられるが、これに限られない。グループ会社は、帳簿価額の適切性を査定するため、リース期間終了時におけるリース車両の市場価値の見積額の検討を四半期ごとに行う。リース車両のリース期間終了時における市場価値の見積額がリース開始時に設定された契約上の残存価値を下回っている場合、リース終了時の帳簿価額がリース期間終了時における市場価値の見積額に近似するようリース車両の帳簿上の残存価値は下方修正される。リース期間終了時における市場価値の見積額に影響を及ぼす要素は、リース開始時における契約上の残存価値の評価にあたって考慮される要素と近似する。これらの要素は、将来においてこれらの要素間の関係に潜在する変化を予想するために、過去の傾向に照らして評価される。

車両リースの返却率は、売却のためグループ会社に返却されるリース期間が終了したリース車両の数が、同期間に満期となることが当初予定されていたリース契約数から特定の早期終了を除いたものに占める割合を表している。満期時におけるリース車両の市場価値が契約上の残存価値（すなわち、リース顧客がリース車両を購入することのできる価格）を下回っている場合、車両が返却される可能性がより高くなる。さらに、一定のモデルの中古車の市場供給が増加することによって一般的にかかる車両の需要の相対的水準が低下し、その結果車両が返却される可能性がより高くなる。

### 感応度分析

その他の見積りが一定であると仮定した場合、2020年3月31日現在において、返却台数の期間終了時における市場価値がグループ会社の現在の見積りよりも1%減少すると、この影響により減価償却費が約114百万米ドル増加することとなる。リース期間終了時における推定のリース車両の市場価値が契約上の残存価値を下回っている場合、追加的な減価償却費が計上される。

その他の見積りが一定であると仮定した場合、2020年3月31日現在において、グループ会社の既存のリース・ポートフォリオの返却率が、グループ会社の現在の見積りよりも1パーセント・ポイント増加すると、この影響により減価償却費が約32百万米ドル増加することとなる。調整はリースの残存期間中にわたって定額法によって行われ、グループ会社の連結貸借対照表におけるオペレーティング・リース投資（純額）及び連結損益計算書におけるオペレーティング・リース減価償却費に含まれている。

## ( ) 貸倒損失引当金

グループ会社は、顧客又はディーラーの支払債務不履行に起因して保有する収益資産に対して発生する貸借対照表日現在の損失の見込額及び見積額を補填するため、貸倒損失引当金を設定している。評価の便宜上、貸倒損失のリスクは、「消費者」及び「ディーラー」という2つの主要なカテゴリーに分類される。グループ会社の消費者ポートフォリオは、会計の目的上、グループ会社の個人向けローン・ポートフォリオ・セグメント及びオペレーティング・リース・ポートフォリオに対するグループ会社の投資により構成されているが、双方ともグループ会社のディーラー・ポートフォリオよりも契約残高が少ないことを特徴とする。グループ会社のディーラー・ポートフォリオは、会計の目的上、ディーラー商品ポートフォリオ・セグメントにより構成されている。全体的な引当金は、引当金が貸借対照表日現在の損失の見込額及び見積額を補填するのに適切であるかを決定するのに必要な様々な仮定及び要素を勘案して、少なくとも四半期ごとに評価される。グループ会社の貸倒損失引当金の会計上の取扱いに関する詳細については、連結財務書類注記の「注記5 - 貸倒損失引当金」を参照のこと。

### 消費者ポートフォリオ

消費者ポートフォリオに対する貸倒損失引当金は、ロール・レート分析、信用リスク度/ティア別分析及びピンテージ分析等の方法を利用して、債務不履行発生頻度及び損失の重大性の推定に応じて評価される。債務不履行発生頻度は、損失発現期間（当初損失が発生してから金額が償却されるまでの平均的な時間を表す。）に債務不履行に陥るとグループ会社が予想する金融債権及びオペレーティング・リース契約投資の件数を表している。損失の重大性の推定は、融資契約が償却された時に顧客が負う金額及び回収された車両の売却により受領した（費用を除く）金額との間に生じると予想される差異を表している。さらに、グループ会社は、経済状態、トヨタ車及びレクサス車の実際の又は認知されている品質、安全性及び信頼性、失業率の水準、中古車市場及び消費者行動の変動といった外的要因並びに購入する消費者の信用度の幅、回収戦略及び業務の変更といった内的要因について検討及び分析を行う。

### ディーラー・ポートフォリオ

ディーラー・ポートフォリオに対する貸倒損失引当金は、融資におけるリスクの特性（例えば、車両在庫、不動産若しくは販売特約店の資産により担保されていること）に応じて決定される融資リスク・プールにディーラー向け金融債権を統合することによって、債務不履行及び損失が生じる債務不履行の見込みの推定に基づき評価される。グループ会社は、内部でディーラーごとに開発したリスク評価手法を用いて融資リスク・プールを分析している。さらに、特定のディーラー向け融資について減損が生じていると認められるかを決定するため、四半期ごとに支店業務の運営者及びグループ会社の特別資産グループに対する意見聴取も行われる。かかる融資に減損が認められた場合、必要であれば当該融資に特別引当金が設定され、その融資は融資リスク・プールから除外され、個別に監視が行われる。

### 感応度分析

グループ会社が負っている貸倒損失のリスクを評価するにあたって用いられる仮定には、見積り及び重要な判断が必要となる。グループ会社の貸倒損失の大部分は、グループ会社の消費者ポートフォリオに関連している。その他の見積りが一定であると仮定した場合、消費者ポートフォリオにおける損失の重大性を見積り又は債務不履行発生頻度の見積りのいずれかが10%増加又は減少すると、2020年3月31日現在の貸倒損失引当金が58百万米ドル変動することとなる。

## (j) 市場リスクに関する定量的及び定性的開示

### 市場リスク

グループ会社の事業及び国際資本市場活動により、市場に対する感応度の高い資産及び負債が生じる。この感応度が市場リスクと考えられ、貸借対照表上におけるグループ会社の金融商品の市場価格の変動によりもたらされるが、これは様々な市場における要因（金利、外国為替レート、信用スプレッド及びその他の市場に左右される要因等）に左右される。市場リスクは、グループ会社の業務に関連する金融商品（現金同等物、金融債権、負債証券及び持分証券、債券並びにデリバティブ等）に固有のものである。

ALCOは、グループ会社の市場リスク管理に係る戦略を実行し、その活動は、明文化された方針及び手続に従っている。資産及び負債の管理の主要な目的は、金利の変動に対する純利ざやの感応度を管理することである。リスク管理に係る戦略の評価を行おうとする場合、グループ会社は、経営陣によるリスクの許容範囲、市場環境及びポートフォリオの構成といった様々な要素を考慮するが、これらに限られない。

グループ会社は、その通常の業務及び資金調達活動を通じて、また、適当であると見なした場合は、デリバティブ商品を利用することにより、一定の市場リスクに対するグループ会社のリスクを管理している。グループ会社は、デリバティブ商品を潜在的なリスク管理のために使用するが、取引、マーケットメイク又は投機的な目的のために、使用することはない。リスク管理戦略、コーポレート・ガバナンス及びデリバティブ商品の利用に関する情報については、「(1)業績等の概要 (h)デリバティブ商品」を参照のこと。

### 金利リスク

金利リスクは、満期の時期の相違又は資産及び負債の再評価により生じる場合がある。また資産及び負債の再評価はインプライド・フォワードレートの関数であることから、市場金利カーブの水準及びボラティリティの変動によっても金利リスクが生じる。グループ会社は、ベシス・リスクにもさらされており、このリスクは、2つの変動金利指数の再評価に関する性質の相違により生じる。

グループ会社は、感応度シミュレーションを金利リスクの査定及び管理のために使用する。グループ会社は、そのシミュレーションにより、グループ会社の既存のポートフォリオの感応度及びグループ会社の新規事業の予想感応度を分析することができる。グループ会社は、純利ざやの変動可能性を測定し、インプライド・イールドカーブにおいて100ベシス・ポイントの増減による米ドルの影響を査定することにより、グループ会社の金利リスクを管理する。グループ会社は、そのリスクを監視し抑制するためにリスク制限を設定した。ALCOは、リスク相当額を検討し、必要であればグループ会社のリスクを軽減するための措置を指示する。グループ会社の現在のリスクは、許容できる範囲内であるものと見なされている。



### 感応度モデルの前提

金利シナリオは、市場予測に基づくインプライド・フォワードカーブから得られたものである。満期を迎える資産の再投資、満期を迎える債務のリファイナンス及び満期となるデリバティブの交換のために、内部及び外部の情報源が使用された。個人向け融資及びリース契約の期限前返済は、グループ会社の過去の実績及び任意又は非任意の人員削減の見積りに基づいていた。グループ会社は、感応度モデルの妥当性を維持するために、貸借対照表の状態、経済動向及び市場環境、内部予想並びに予想される事業の成長を監視する。

下記の表は、将来の市場金利の変動を仮定し、税金控除前キャッシュ・フローの12ヶ月間の変動可能性を示している。感応度分析は、イールドカーブの急激な変動及び平行移動を仮定している。これらの金利シナリオは、経営陣の将来の金利動向に関する見解を示すものではない。実際には、金利の変動は、急激に変動又は平行移動することはほとんどなく、下記の表で示されている数値よりも大きく又は小さく移動する場合がある。現行金利が1%を下回る場合には、金利が100ベース・ポイント減少したと仮定しても、0%の下限は下回らないものとし、これは2019年3月31日及び2020年3月31日の双方について「-100bp」シナリオに反映されている。

感応度分析	金利の急激な変化	
	+ 100bp	- 100bp
	(単位：百万米ドル)	
2019年3月31日	\$(9.7)	\$10.1
2020年3月31日	\$(11.0)	\$44.1

「+100bp」シナリオに含まれるグループ会社の純利息キャッシュ・フロー感応度に関する結果は、2019年3月31日現在及び2020年3月31日現在には負債に対する感応度をわずかに示している。グループ会社は、許容できない収益に対するリスクを削減するために、定期的にその事業の存続性及びヘッジ戦略を評価し、金利の変動による潜在的な悪影響から純利息収益を守るために戦略を実行している。

### 外国為替リスク

外国為替リスクは、グループ会社が現在保有する外貨及び外貨建ての将来のキャッシュ・フローの価値の変動に関するリスクを示すものである。グループ会社は、資金調達を達成するために、複数の異なる通貨建ての固定利付債及び変動利付債を発行している。グループ会社は、外国為替レートの変動のリスクを最小限に抑えることを方針としている。外貨建て債券に関連する為替リスクは、グループ会社の外貨建ての債務を3ヶ月LIBORに基づく米ドル建ての支払に効果的に転換する外貨スワップを締結することにより、発行段階で経済的にヘッジされている。結果的に、グループ会社の外国為替リスクに対する経済的なエクスポージャーは最小限に抑えられている。

グループ会社の投資有価証券ポートフォリオ内の特定の持分投資は、外国為替リスクにさらされている。持分投資は、外貨に直接投資し、外貨で取引を行い、かつ外貨で収益を受領する有価証券に投資し、また外貨へのエクスポージャーを有する金融デリバティブに投資することがある。持分投資は、持分投資の有価証券の一部又はすべてに関連する通貨エクスポージャーをヘッジするために、外貨デリバティブ契約を締結することもある。これらの保有分の市場価格は、各営業日現在の為替レートで米ドルに換算される。グループ会社のポートフォリオにおける外国為替の変動による影響は、持分投資の純資産額に反映される。

### **デリバティブ取引先信用リスク**

グループ会社は、デリバティブ契約を締結するための方針の維持、グループ会社のデリバティブ契約上の権利の行使、担保の請求及び取引先に係るグループ会社のリスクの積極的な監視によりデリバティブ取引先信用リスクを管理している。

2020年3月31日現在、グループ会社が信用リスクを有しているデリバティブの取引先はすべて、格付機関により投資適格格付が付与されている。グループ会社の取引先信用リスクは、世界経済の悪化及び銀行業界における金融危機により悪影響を受ける場合がある。

グループ会社のISDAマスター契約は、債務不履行の場合又は契約を締結しているいずれかの当事者の格付の引下げ等の通常業務外でその他の解除事由が生じた場合、複数の取引について、一方の当事者に対して単一の正味残高を支払うことにより解除及び完了させることが認められる。また、これらのISDAマスター契約は、相互担保契約を含んでおり、これによりグループ会社の取引先に関連する信用リスクの影響が緩和される。2020年3月31日現在、グループ会社は、取引先のすべてと日ごとのバリュエーション及び担保交換の取決めを実行している。グループ会社と取引先のほぼすべてとの担保契約には、基準値ゼロの完全担保の要件が含まれており、これにより取引先信用リスク負担額が著しく減少した。ISDAマスター契約に基づき、現金のみが担保として容認される。グループ会社及びその取引先のいずれも、担保を独立した勘定に保管する義務を負っていない。債務不履行の場合、担保契約に基づき、純資産ポジションにある当事者は、すべての支払担保金と債権を相殺することができる。

### **発行者信用リスク**

発行者信用リスクは、個別の発行者又は発行者のグループの信用度の変動に関するリスクを示すものである。経済動向の変化によりグループ会社は発行者信用リスクにさらされる場合があり、これにより資産の価値は信用スプレッドの水準の変化、信用遷移又は債務不履行により悪影響を受ける可能性がある。

下記の表は、信用格付ごとのグループ会社の投資有価証券の分類の概要を示したものである。

2019年3月31日

	償却原価	公正価値	信用格付による分類				
			AAA	AA	A	BBB	BB以下
(単位：百万米ドル)							
売却可能負債証券:							
米国政府及び機関債	\$213	\$212	\$205	\$2	\$-	\$-	\$5
地方債	9	11	2	8	1	-	-
譲渡性預金証書	50	50	-	-	50	-	-
コマーシャル・ペーパー	70	70	-	70	-	-	-
社債	160	162	-	14	62	81	5
モーゲージ担保証券	75	75	40	3	2	5	25
資産担保証券	52	53	12	2	17	3	19
売却可能負債証券合計:	\$629	\$633	\$259	\$99	\$132	\$89	\$54
持分投資		\$2,275	\$-	\$412	\$1,316	\$522	\$25
合計		\$2,908	\$259	\$511	\$1,448	\$611	\$79

2020年3月31日

	償却原価	公正価値	信用格付による分類				
			AAA	AA	A	BBB	BB以下
(単位：百万米ドル)							
売却可能負債証券:							
米国政府及び機関債	\$160	\$176	\$176	\$-	\$-	\$-	\$-
地方債	9	11	2	8	1	-	-
譲渡性預金証書	250	249	-	-	249	-	-
コマーシャル・ペーパー	604	601	-	-	601	-	-
社債	188	197	-	16	112	66	3
モーゲージ担保証券	95	95	59	12	10	3	11
資産担保証券	75	72	13	5	33	12	9
売却可能負債証券合計:	\$1,381	\$1,401	\$250	\$41	\$1,006	\$81	\$23
持分投資		\$2,419	\$194	\$855	\$796	\$574	\$-
合計		\$3,820	\$444	\$896	\$1,802	\$655	\$23

#### 4 【経営上の重要な契約等】

トヨタ自動車クレジット・サポート・アグリーメント、TFSクレジット・サポート・アグリーメント及びクレジット・サポート料金契約の定義及び内容については、「3 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 (3) 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 (e) 流動性及び資金源 ( ) 信用格付 - クレジット・サポート・アグリーメント」を参照のこと。

TMCC及び関連当事者との間の契約その他の取引に関する詳細については、連結財務書類注記の「注記12 - 関連当事者との取引」を参照のこと。

##### 代理契約

TMCC及び関連会社である一定の他の発行者の50,000,000,000ユーロ ユーロ・ミディアム・ターム・ノート・プログラムに基づき発行される社債は、発行者としてのTMCC及び発行代理人兼主支払代理人兼計算代理人として、そのロンドン支店を通じて職務を行うザ・バンク・オブ・ニューヨーク・メロン等の間の2019年9月13日付改定代理契約の利益を享受する。

本書提出日現在、発行代理人兼主支払代理人の名称及び所定の事務所は、以下のとおりである。

発行代理人兼主支払代理人

ザ・バンク・オブ・ニューヨーク・メロン(そのロンドン支店を通じて)

(The Bank of New York Mellon, acting through its London branch)

英国 ロンドン E14 5AL カナリー・ワーフ ワン・カナダ・スクエア

(One Canada Square, Canary Wharf, London E14 5AL, United Kingdom)

##### 社債代理契約

TMCC及び関連会社である一定の他の発行者の50,000,000,000ユーロ ユーロ・ミディアム・ターム・ノート・プログラムに基づきTMCCによって発行される記名社債は、発行者としてのTMCC、登録機関兼名義書換代理人としてのザ・バンク・オブ・ニューヨーク・メロン・エス・エー/エヌ・ブイ ルクセンブルグ支店及び名義書換代理人兼主支払代理人としての、そのロンドン支店を通じて職務を行うザ・バンク・オブ・ニューヨーク・メロン等の間の2017年9月8日付改定社債代理契約の利益を享受する。

本書提出日現在、登録機関兼名義書換代理人の名称及び所定の事務所は、以下のとおりである。

登録機関兼名義書換代理人

ザ・バンク・オブ・ニューヨーク・ Mellon・エス・エー / エヌ・ブイ ルクセンブルグ支店

(The Bank of New York Mellon SA/NV, Luxembourg Branch)

ルクセンブルグ L-2453 2-4 ユーゼーン・ルパート通り

(2-4 rue Eugène Ruppert, L-2453 Luxembourg)

ベルティゴ・ビルディング - ポラリス

(Vertigo Building - Polaris)

## 銀行与信契約

TMCCは、3つのコミット型シンジケート銀行与信枠を含む複数の銀行与信枠を設定している。2019年3月期、TMCC、TMCCの子会社であるTCPR及びトヨタのその他の関連会社は、それぞれ2020年3月期、2022年3月期及び2024年3月期に契約期間が終了する、364日間のシンジケート銀行与信枠5.0十億米ドル、3年間のシンジケート銀行与信枠5.0十億米ドル及び5年間のシンジケート銀行与信枠5.0十億米ドルの当事者であった。2019年11月にこれらの与信枠は終了され、TMCC、TCPR及びトヨタのその他の関連会社は、それぞれ2021年3月期、2023年3月期及び2025年3月期に契約期間が終了する、364日間のシンジケート銀行与信枠5.0十億米ドル、3年間のシンジケート銀行与信枠5.0十億米ドル及び5年間のシンジケート銀行与信枠5.0十億米ドルを設定した。

TMCCの与信枠に関する詳細については、上記「3 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 (3) 財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 (e) 流動性及び資金源 ( ) 与信枠及び信用状」を参照のこと。

上記の契約を除き、重要な契約は存在しない。

## 5 【研究開発活動】

該当事項なし。

## 第4 【設備の状況】

### 1 【設備投資等の概要】

2019年4月1日以降、本書に記載のあるものを除き、グループ会社による重要な設備投資は行われていない。

### 2 【主要な設備の状況】

グループ会社の本部機能は、テキサス州プレイノに所在しており、設備はTMNAから賃借している。

金融事業及び保険事業の追加的な業務は、3ヶ所のCSC及び支店業務の拠点で行われている。中部におけるCSCはアイオワ州セダー・ラピズに所在しており、TMNAから賃借している。西部におけるCSCはアリゾナ州チャンドラーに所在している。東部におけるCSCはメリーランド州オウイングズミルズに所在している。グループ会社がディーラー提携先に対してより良いサービスを提供するために、グループ会社は現在、全米の様々な市に所在する支店業務の拠点を、3ヶ所の新しい地域ディーラーサービス・センターに統合することを進めている。中部におけるDSCは、テキサス州プレイノに所在している。西部におけるDSCは、アリゾナ州チャンドラーに拠点を置く予定である。東部におけるDSCは、ジョージア州アルファレッタに拠点を置く予定である。グループ会社のディーラー向け貸付業務は、中部におけるDSCに集約されている。また、グループ会社は、プエルトリコに販売及び運営事務所を有している。施設はすべて賃借している。

### 3 【設備の新設、除却等の計画】

グループ会社はその設備がグループ会社の業務の現在の需要に適合していると考えている。支店業務の再編成の詳細については、「第2 企業の概況 3 事業の内容 (1) 概要」を参照のこと。

## 第5 【提出会社の状況】

### 1 【株式等の状況】

#### (1) 【株式の総数等】

##### 【株式の総数】

授権株数(株)	発行済株式総数(株)	未発行株式数(株)
100,000	91,500	8,500

##### 【発行済株式】

記名・無記名の別及び 額面・無額面の別	種類	発行数(株)	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
記名式無額面株式	普通株式	91,500	なし	普通株式

#### (2) 【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】

該当事項なし。

#### (3) 【発行済株式総数及び資本金の推移】

年月日	発行済株式総数 増減数(株)	発行済株式総数 残高(株)	資本金増減額 (米ドル)	資本金残高 (米ドル)
1996年9月4日	5,000	91,500	50,000,000 (53億8,700万円)	915,000,000 (985億8,210万円)

#### (4) 【所有者別状況】

「(5) 大株主の状況」を参照のこと。

#### (5) 【大株主の状況】

氏名又は名称	住所	所有株式数 (株)	発行済株式総数に対する 所有株式数の割合(%)
トヨタ ファイナンシャル サービシズ インターナシヨ ナル コーポレーション	アメリカ合衆国 75024-5965 テキサス州 プレイノ W2-5 A ヘッドクウォーターズ・ ドライブ 6565番地	91,500	100

### 2 【配当政策】

配当は、TMCCの取締役会の決定に従い、TMCCにより宣言され支払われる。2016年3月期、2017年3月期及び2018年3月期において、配当の宣言及び支払は行われなかった。2019年3月期、TMCCは、TFSICに対して資産譲渡契約に関連して10百万米ドルの配当を行い、この金額は税引後の金額で計上された。2020年3月期、資産譲渡契約に関連する支払が行われた。2020年3月期において、配当の宣言は行われなかった。

### 3 【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】

##### (a) 統制及び手続

グループ会社の経営陣は、会社の財務報告の適切な内部統制を確立及び維持することにつき責任を負う。

##### (b) 取締役の定数、選任及び解任

詳細に関しては、「第1 本国における法制等の概要 1 会社制度等の概要 (2) 提出会社の定款等に規定する制度 口. 取締役及び取締役会 (A) 員数」、「同(B) 選任及び任期」及び「同(C) 解任」を参照のこと。



## (2) 【役員の状況】

## (a) 取締役

次の表は、TMCCの取締役にに関する情報を示すものである。

(注) 男性取締役の数：6名、女性取締役の数：0名(取締役のうち女性の比率0%)

(有価証券報告書提出日現在)

氏名	役職名	生年月日	略歴
マーク・テン布林	取締役 社長兼首席業務 執行役員	1961年1月2日	1990年1月にTMSに入社。2007年10月から2013年3月まで、TMSのレクサス部門のグループバイスプレジデント及びゼネラル・マネジャーを務めた。2012年4月から2013年3月まで、トヨタ自動車のレクサス企画部門のゼネラル・マネジャーを兼任し、2013年4月から2016年4月までトヨタ自動車のレクサス・インターナショナル・カンパニーの業務執行副社長を務めた。また、2013年4月から2017年12月までトヨタ自動車の常務役員を務め、2016年4月から2017年12月までトヨタ自動車の販売金融事業本部の副本部長を務めた。2016年4月から2017年9月までTFSの最高営業責任者を務めた。2016年4月からTFSの取締役に務め、2017年9月にTFSのグループ最高業務責任者に指名される。また、2016年4月にTFSICの取締役、社長兼最高業務責任者に指名され、2020年6月にTMNAの取締役に指名される。2016年5月にTMCCの取締役及び会長に指名され、2016年5月から2018年8月までTMCCの取締役会会長を務めた。2018年9月にTMCCの社長兼首席業務執行役員に指名される。
スコット・クック	取締役 グループバイス プレジデント兼 最高財務責任者	1970年10月4日	2003年6月にTMCCに入社。2012年8月から2014年7月まで、ディーラー与信管理部のコーポレート・マネジャーを務めた。2014年7月から2015年7月まで、TMSにおいて北米向け商品企画のコーポレート・マネジャーを務めた。2015年7月から2017年12月まで、バイスプレジデント兼最高リスク管理責任者を務めた。2017年12月から2019年1月まで、グループバイスプレジデント兼最高リスク管理責任者を務めた。同氏は最高財務責任者に指名される前、2019年2月から2019年4月まで、TMCCにおいて財務、ビジネス・インテリジェンス、アナリティクス アンド ファイナンスのグループバイスプレジデントを務めた。2017年12月からグループバイスプレジデントを務め、2019年4月、TMCCの最高財務責任者に指名され、2019年6月、TMCCの取締役及びTFSICの最高財務責任者に指名される。
坂真央	取締役 財務役	1971年1月30日	1993年にトヨタ自動車の財務部に入社。2007年1月から2012年12月まで、トヨタ自動車の経理部に勤務した。2013年1月から2015年12月まで、トヨタ自動車のインドにおける関連会社であるトヨタ・キルロスカ・モーターの最高財務責任者を務めた。2016年1月から2019年4月までTFSにおける経営企画本部のグループバイスプレジデントを務めた。2019年6月、TMCCの取締役兼財務役に指名される。

福留朗裕	取締役	1963年1月1日	1985年に三井住友銀行（以下「SMBC」という。）に入社。同氏は、SMBCにおいて2010年4月から2012年4月まで上席調査役、カナダ三井住友銀行社長、2012年4月から2013年4月まで市場資金部長、2013年4月から2014年4月まで本店営業第六部長、2014年4月から2015年4月まで執行役員及び本店営業第六部長を務めた。2015年4月から2017年12月までSMBCの常務執行役員、名古屋営業本部名古屋営業担当及び名古屋法人営業本部長を務めた。2018年1月、TFSICの会長及び主席業務執行役員並びにTFSの取締役社長兼主席業務執行役員に指名される。2018年1月から2019年1月まで、トヨタ自動車の常務役員及び販売金融事業本部本部長を務めた。2019年1月、トヨタ自動車の販売金融事業本部本部長に指名された。2018年4月、TMCCの取締役に指名される。
小川哲男	取締役	1959年10月29日	1984年にトヨタ自動車に入社。2012年1月から2015年4月までトヨタ自動車の中国部でゼネラル・マネジャーを務めた。2015年4月から2017年4月までトヨタ自動車の中国本部副本部長及びトヨタ自動車（中国）投資有限会社の社長を務め、2015年4月から2018年1月までトヨタ自動車の常務役員を務める。また、2017年4月から2019年1月までトヨタ自動車の北米本部副本部長を務める。2017年4月から2020年3月までTMNAの業務執行副社長を務め、2018年1月から2019年1月までトヨタ自動車の専務役員を務めた。2019年1月から2019年7月までトヨタ自動車の渉外広報本部副本部長を務め、2019年1月から2020年4月まで北米本部副本部長を務める。また、2019年1月、トヨタ自動車の執行役員に任命される。2020年4月、TMCCの取締役、TMNAの取締役、社長兼最高業務責任者及びトヨタ自動車の北米本部本部長に指名される。
ロバート・カーター	取締役	1959年7月18日	1981年11月にTMSに入社。TMSにおいて、2005年4月から2007年4月までレクサス部門のグループバイスプレジデント及びゼネラル・マネジャー、2007年4月から2012年9月までトヨタ部門のグループバイスプレジデント及びゼネラル・マネジャー、2012年9月から2017年3月までシニアバイスプレジデントを務めた。2017年4月、TMNAの業務執行副社長及びTMSの社長兼取締役に指名され、2017年6月にTMCCの取締役に指名される。

いずれの取締役も、TMCCの株式を保有していない。

TMCCのすべての取締役は、次の定時株主総会までを任期とする。

## (b) 役員

次の表は、TMCCの役員に関する情報を示すものである。

(注) 男性役員の数：6名、女性役員の数：1名(役員のうち女性の比率14%)

(有価証券報告書提出日現在)

氏名	役職名	生年月日	略歴	任期
マーク・テン プリン	取締役 社長兼主席業 務執行役員	1961年1月2日	上記「(a)取締役」参照。	1年
坂真央	取締役 財務役	1971年1月30日	上記「(a)取締役」参照。	1年
スコット・ クック	取締役 グループバイ スプレジデン ト兼最高財務 責任者	1970年10月4日	上記「(a)取締役」参照。	1年
ビート・ケイ リー	グループバイ スプレジデン ト兼マツダ・ ファイナン シャル・サー ビス社長	1964年4月10日	1993年にTMCCに入社。2009年4月から2011年4月までコマーシャルファイナンス部門のコーポレート・マネジャーを務め、2011年4月から2014年2月までTMCCの販売担当のバイスプレジデントを務めた。2014年2月から2017年1月までTMSのサンフランシスコ地域で副社長兼ゼネラル・マネジャーを務めた。また、2017年1月から2018年12月までTMCCの販売、商品及びマーケティング担当のグループバイスプレジデントを務めた。2018年12月から2019年9月までTMCCにおけるサービス業務担当のグループバイスプレジデントを務めた。2019年9月、TMCCのグループバイスプレジデント兼マツダ・ファイナシャル・サービス社長に指名される。	1年
アレック・ヘ イギー	グループバイ スプレジデン ト 販売、商 品及びマーケ ティング担当	1966年4月5日	1990年にTMSに入社。2013年12月から2015年1月までTMSのマーケティング担当のバイスプレジデントを務めた。2015年1月から2018年12月までTMSのロサンゼルス地域で副社長兼ゼネラル・マネジャーを務めた。2018年12月、TMCCにおける販売、商品及びマーケティング担当のグループバイスプレジデントに指名される。	1年

マイク・オー エンス	グループバイ スプレジデ ント兼最高リス ク管理責任者	1961年12月11日	2002年9月にTFSBに入社。2008年12月から2012年1月までTFSBにおけるバンキング商品担当のコーポレート・マネジャー兼最高リスク管理責任者を務めた。2012年1月から2018年4月までTFSBの社長兼主席業務執行役員を務め、また、2016年8月から2018年4月までTFSBの取締役も務めた。2018年4月から2019年1月までTMCCのリスク及びディーラー・クレジット担当のバイスプレジデントを務めた。2019年1月から2020年5月までTMCCのバイスプレジデント兼最高リスク管理責任者を務めた。2020年5月、TMCCのグループバイスプレジデント兼最高リスク管理責任者に指名され、また、2019年9月からはTFSBの取締役兼会長を務めている。	1年
アンナ・サン パン	グループバイ スプレジデ ント サービス 業務担当	1969年11月30日	1993年にTMSに入社。2012年1月から2013年9月までTFSBの最高業務責任者を務めた。2013年9月から2017年3月までTMCCのサービス業務戦略、企画及びサポート担当のコーポレート・マネジャーを務めた。2017年4月から2019年9月までTMCCのサービス業務戦略、企画及びサポート担当のバイスプレジデントを務めた。2019年9月、サービス業務担当のグループバイスプレジデントに指名される。	1年

いずれの役員もTMCCの株式を保有していない。

### (3)【監査の状況】

#### (a) 内部監査

**職務/目的** 内部監査(以下「IA」という。)の主要な目的は、グループ会社の事業、事業の過程及び事業のリスクに対する理解を、グループ会社の経営陣上層部にとって有用となるよう効果的かつ効率的に提供することである。IAの監査戦略は、TMCCの経営陣上層部及び監査委員会の双方に対して、現在の内部会計及びIT管理の適切性並びに取引の記録、処理及び報告の正確性及び完全性を保証できるよう策定されている。IAは、経営陣が、独立かつ客観的な評価を通じて、リスクを識別及び軽減し、内部統制及び事業の過程の適切性及び有効性に関して改善の機会を認識することを支援する。これにより、IAは、経営陣が企業目標を追求するため整備された事業の過程を監視及び改善する義務を遂行することを支援する。かかる評価は、経営陣による他の精査とは別個に行われ、内部監査人協会により設定された基準に従うものとする。結果は、TMCCの主席業務執行役員及び監査委員会に直接報告される。

**監査計画/プログラム** IAの年次監査計画(以下「監査計画」という。)は、グループ会社の目的を支える事業の過程(主要管理過程及び資源管理過程の双方)に係るリスクに基づく分析を通じて展開されている。監査計画は、前年の監査結果及びTMCCの監査リスクの評価モデル(以下「ARAモデル」という。)に基づき作成される。ARAモデルは、リスク評価を算出し、特定の業務プロセスに対し、リスクに関する数値による評価を付与する。また、監査計画は、外部監査人との調整、規制上の要求及び内部のコンプライアンス評価も考慮する。それぞれの監査分野/監査対象組織を評価する手続の標準化を促進することを目的として、全体的な管理状況を分析する統一された手法を提供するため、数値による評価システムが用いられている。内部監査人は監査テストの実施結果を綿密に評価した後、その判断により評価を加重する。

**報告過程** 監査の現地調査の終わりに、達した結論の基礎となった事実を確認するため、報告の草案が作成され、監査の対象となった分野/組織について責任を有する経営陣上層部に提出される。経営陣のうち適切な者が、すべての重大な監査所見に対応することが義務付けられている。重要な未解決の監査所見を含む最終的な監査報告は、四半期ごとにTMCCの開示委員会、監査委員会及び上級経営陣を含む利害関係者に配布される。

**IAの人員** IA部門は、監査部長1名、監査ディレクター1名、監査マネジャー4名及び上席監査人10名の16名により構成されている。

**外部監査人との連携** 効果的かつ効率的な監査を提供するために、外部監査人はIAの活動を管理テストに利用しており、これには財務報告に対する内部管理のための特定の手続に関連するものも含まれる。外部監査の内容、タイミング及び範囲の計画には、他者による活動の利用が重要である。公開会社会計監査委員会は、リスク・ベースであり、経営陣の客観性及び能力に依存している内部監査の使用に関する枠組みを設定した。したがって、IAは、TMCCの外部監査人がその年次監査にIAの内部監査活動に依拠することができるよう、外部監査人との間で監査の手法を調整する。

**(b) 独立登録会計事務所****主要な会計の報酬及びサービス**

下記の表は、独立登録会計事務所であるプライスウォーターハウスクーパース エルエルピーがグループ会社に対して請求した報酬の総額である。

	3月31日に終了した年度	
	2019年	2020年
	(単位：千米ドル)	
監査報酬	\$9,947	\$10,882
監査関連報酬	-	199
税務報酬	445	422
その他の報酬	63	865
報酬合計	<u>\$10,455</u>	<u>\$12,368</u>

監査報酬の請求額には、年次報告書様式10-Kによるグループ会社の年次報告書に含まれる連結財務書類の監査、四半期報告書様式10-Qによるグループ会社の四半期報告書に含まれる連結財務書類のレビュー並びにグループ会社の資金調達取引に関連するコンフォート・レター、同意書及びその他の認証書の提供に関するものが含まれている。

監査関連報酬の請求額には、主に資金調達プログラム及び会計基準の解釈に関する協議に関連する手続きが含まれている。

税務報酬の請求額には、主に税務申告ソフトウェアのライセンス料、税務プランニング・サービス、税務監査に関連する支援及び税制遵守システムのライセンス料に係るものが含まれている。

その他の報酬の請求額には、グループ会社の資金調達取引に関連して行われた業界研究、情報技術リスク及びプロセス評価のレビュー、並びに翻訳サービスに関するものが含まれている。

プライスウォーターハウスクーパース エルエルピーは、1983年からTMCCの会計監査人として従事している。

監査委員会は、グループ会社の取締役会が独立登録会計事務所の適格性、独立性及び職務遂行能力に関する監督責任を果たす補助をしている。監査委員会は、会計監査人の独立性に関するSECの要件と同様の要件の下、年1回定期的に会計監査人の独立性を確保するためにTMCCと会計監査人のあらゆる関係性を会計監査人と評価及び審議する。監査委員会は、プライスウォーターハウスクーパース エルエルピーの適格性、独立性及び職務遂行能力を評価し、その結果、独立登録会計事務所としてプライスウォーターハウスクーパース エルエルピーを選定している。

以下は、グループ会社の2020年3月31日に終了した年度に係る財務書類の監査に関与したプライスウォーターハウスクーパース エルエルピーの職員に関する詳細である。

マイケル・ボーリング	会計監査主任関与パートナー
ロバート・ジョーンズ	会計品質査察パートナー

## 監査人に対する報酬に関する事前承認の方針

監査委員会規定は、グループ会社の独立登録会計事務所であるプライスウォーターハウスクーパース エルエルピーによりグループ会社に対して提供される監査業務、認可されている監査関連業務及び非監査業務を含むすべての業務に関して、監査委員会及び2020年3月期現在はTMCCの取締役会による事前の承認を受けることを義務付けている。2019年3月期及び2020年3月期に提供されたすべての業務は、事前に監査委員会憲章の事前承認要件に従って承認を受けている。

## (4) 【役員の報酬等】

### (a) 取締役及び役員の報酬

TMCCにより、2020年3月期中に業務執行役員及び取締役を務めた者に支払われた2020年3月期に関する基本報酬及び賞与の総額は約5,461,530米ドルである。

### (b) 従業員給付制度

2015年1月1日以降、TMS年金制度への加入は凍結され（TMS年金制度に別段の記載がある場合を除く。）、2015年1月1日以降に初めて加入する資格を取得した従業員又は2015年1月1日以降に参加企業に雇用されたことにより初めて加入する資格を取得した従業員もTMS年金制度に加入することはできず、当該日以降、参加企業によるサービス又は支払について給付金を獲得することはできない（それぞれの条件は、TMS年金制度に規定されるとおりである。）。2015年1月1日より前に雇用されたTMCC、TCPR及びその他一定の関連会社の正規従業員（及び一部の非正規従業員）は、雇用日の月又は翌月の1日からTMS年金制度に加入する資格を有する（一部例外がある。）。この無拠出型確定年金プランの退職年金制度に基づき支払われる退職手当は、最終平均報酬額、算入される勤続年数、年金支給開始年齢及び加入者の基礎社会保険手当の見積額を含む多くの要因により決定される。最終平均報酬額は、加入者の（ ）TMS年金制度の資格を有する加入者の退職前の最後の120ヶ月間のうち、連続する60ヶ月間で最も多い平均年間報酬額を表す「最終平均給与額」並びに（ ）上記（ ）に基づき最終平均給与額の決定に使用された連続する60ヶ月間における加入者の最も高い賞与/支給額の合計額の50%の5分の1と定義される「最終平均賞与/支給額」の合計であり、これらについてはそれぞれTMS年金制度に詳しく定義されている。加入者は、TMS年金制度に規定される通常の定年以降も雇用されている場合は通常退職手当を受ける資格を取得し、又はそれ以前に退職した場合は62歳（年金の受給権の計算につき算入される勤続年数が5年以上である場合。）で繰延付与手当を受ける資格を取得する。加入者は、55歳（年金の受給権の計算につき算入される勤続年数が退職時に5年以上である場合。）以降は早期退職手当を受ける資格を取得することができる。

TMS年金制度に基づき毎月支払われる年間通常退職年金は、( )加入者の最終平均報酬額の2%から、加入者が65歳に達した時(それ以降の場合は、TMS年金制度の加入会社を退職した時。)に加入者に対して支払われる年間社会保険手当の見積額の2%を差引いた金額に( )算入される勤続年数(最大25年間)を乗じた額である。TMS年金制度により詳細に規定されているとおり、通常退職手当から、TMS及び/又はその子会社若しくは関係会社により支払われる特定のその他の退職年金が控除される場合がある。

TMCC及びその他一定の関連会社のすべての正規従業員(及び一部の非正規従業員)は、TMNA退職貯蓄制度に規定された一定の要件を満たすことを条件として、TMNA退職貯蓄制度に加入する資格を有する。加入者は、TMNA退職貯蓄制度に規定された加入者の基本給与額及び賞与/支給額の割合に基づき算出される税引前、ロス及び/又は税引後の拠出を選択して行うことができる。会社は、加入者の基本給与額の最初の6%を上限として、各加入者の拠出金(税引前、ロス又は税引後)の3分の2に相当する額を拠出する。さらに、2015年1月1日以降に雇用され、TMS年金制度に加入する資格のない有資格の従業員は、会社による強化された拠出金制度の対象となる。これには、特定の追加的な報酬要素並びに従業員の年齢及び報酬に基づき決定される会社による年間拠出金が考慮され、その詳細はTMNA退職貯蓄制度に規定される。

各加入者の口座には、加入者の拠出金並びに(a)加入者が拠出することを選択した基本給与額の割合に基づく会社の拠出金の割当額、特定の有資格従業員のための会社の拠出金及び(b)ファンドの実績及び加入者が保有することを選択するファンドの割合に基づくTMNA退職貯蓄制度の純利益又は純損失の割当額が入金される。会社の拠出金は特定の勤続年数の経過により徐々に、又はその他の特定の事由が発生した場合に受給権が与えられ、加入者の拠出金にはいつでもその全額を受給する資格が付与されている。加入者は通常、雇用の終了に際して、一括払い若しくは部分一括払い又は分割払いのうちいずれか1つの支払方法により、受給権が付与された給付金の支払を受けることができる。会社の拠出金の引出しは、59.5歳未満の加入者の場合はかかるTMNA退職貯蓄制度に少なくとも60ヶ月加入した後にのみ該当する一定の加入者に認められ、一定の加入者の拠出金は、制度の管理者が認めた場合には、窮状を救う目的で引き出すことができる。ただし、会社による拠出金は、退職前に引き出すことはできない。

2015年1月1日以降、TMS上乘せ年金制度(以下「上乘せ年金制度」という。)への加入は凍結され(上乘せ年金制度に別段の記載がある場合を除く。)、2015年1月1日以降に雇用、再雇用又は初めて加入する資格を取得した個人は、当該日以降、上乘せ年金制度に加入することはできなかった。上乘せ年金制度は、非適格の非積立型の上乗せ給付制度であり、TMS年金制度加入者は、補完的な給付金として、TMS年金制度による給付額とTMS年金制度の給付金の計算式に基づき受給する資格を有する報酬及び給付金について適用ある法律が上限を設けていなかったならば受給権を有するであろう報酬及び給付額との差額に相当する金額を受給することができる。上乘せ年金制度の年金は、加入者の「離職」時(又は一定の加入者については、離職の6ヶ月後)に支払われ、一般的には加入者がTMS年金制度に基づいて選択する年金の形式で支給される。



非適格の非積立型の上乗せ給付制度であるTMNA上乗せ退職貯蓄制度（以下「ERSP」という。）により、TMNA退職貯蓄制度加入者は、補完的な給付金として、TMNA退職貯蓄制度による給付額とTMNA退職貯蓄制度に基づき受給する資格を有する報酬及び給付金について適用ある法律が上限を設けていなかったならば受給権を有するであろう報酬及び給付額との差額に相当する金額を受給することができる。ERSPの給付金は、加入者の「離職」の6ヶ月後に支払われ、一括払いの交付又は分割払いで支給される。

2015年1月1日以降、TMS役員退職補完制度（以下「SERP」という。）への加入は凍結され、2015年1月1日以降に雇用、再雇用又は初めて加入する資格を取得した役員は、SERPに加入することはできない。非適格の非積立型退職金制度であるSERPは、資格のあるTMCC及びその他特定の関連会社の役員に対して、手当を提供している。資格のある役員のSERP算出年齢（SERPに定義される。）が62歳に達した時から支払われる月払いの年金の形式のSERPに基づく手当は、（a）SERPに基づき計上される役員報酬額から役員の基礎社会保険手当の見積額を控除した額に（b）SERPに基づき算入される勤続年数当たり2%（最大25年まで。ただし、副社長又は副社長より上の地位の役職に就いた者の場合には、その者の勤続年数については最大30年まで。）を乗じた額から（c）TMS年金制度に基づく手当及び上乗せ年金制度に基づく手当を差し引いた金額に基づき離職後に支払われる。対象となる加入者の報酬には、一定の役職での役員の任期に応じて、「基本」給及び賞与支給額の一定割合（100%を超えない。）を含めることができる。同様に、副社長より上の役職としての1年間の勤続は追加的に半年として、また副社長としての1年間の勤続は追加的に3ヶ月として、SERPに基づき勤続年数として算入される。特定の死亡年金によって、（x）役員のSERP算出年齢が少なくとも55歳に達した後に、TMS（又は適用ある場合、TMNA）の社長とその役員が書面で合意する日にその役員の雇用が終了し、かつ、その役員がTMS年金制度に基づく手当を受ける資格を完全に有している場合、又は（y）その役員がTMS（又は適用ある場合、TMNA）の社長からの退職勧告を受諾した場合を除き、SERPに基づく手当は支払われない。

非適格の非積立型の繰延報酬制度であるTMS繰延報酬制度（以下「DCP」という。）は、SERPに加入する資格のあるTMCC及びその他一定の関連会社の一定の資格のある役員又はその他TMS従業員年金委員会（又は適用ある場合、TMNA北米年金委員会）が加入する資格を有していると判断した役員に対して給付金を提供するものである。加入者は、賞与（DCPに定義される。）の100%を上限とする10%単位の繰延べを選択することができる。加入者はまた、TMNA退職貯蓄制度に基づき適用される限度額を超過した支払額（以下「超過報酬」という。）の6%から15%までの繰延べを選択することができる。TMSは、各加入者の口座に、加入者の超過報酬の繰延分の4%に相当する額の対応拠出金を拠出する。さらに、2015年1月1日以降に加入する資格を初めて取得したか又は再び加入する資格を取得した役員は、会社による追加の年間拠出金を取得する資格を有するものとし、これは役員の肩書及び報酬により決定され、その詳細はDCPに規定される。加入者は、繰り延べられた超過報酬につき、いつでも全額を受給権を有する。DCPは、特定の勤続年数の経過により徐々に、又はその他の特定の事由が発生した場合にも対応拠出金及び会社による年間拠出金の全額を受給権を付与する。

DCPの条項に従い、DCPに基づく支払は、加入者の選択により、一括払いの交付又は分割払いのいずれかによって行われる。TMS従業員年金委員会（又は適用ある場合、TMNA北米年金委員会）が認めた場合には、加入者に受給権が与えられた部分（加入者に受給権が与えられた会社による年間拠出金を除く。）につき窮状を救う目的で早期に引き出しを行うことができる。2017年1月1日以降、DCPへの加入は凍結され、当該日以降いかなる従業員も加入する資格を有さない。TMCC及びその他一定の関連会社の一定の資格のある役員に対して、DCPと実質的に類似した基準で給付金を提供するために、2016年7月1日付でTMNA繰延報酬制度が設立された。

非適格の非積立型の繰延報酬制度であるTMSパフォーマンス・ユニット・長期インセンティブ・プラン（以下「PULTIP」という。）は、資格のあるTMCC及びその他の北米にある関連会社の役員に対して、パフォーマンス・ユニット賞与を取得する機会を与え、その金額はトヨタ自動車により設定された一定の特定業績測定の達成水準により決定される。業績測定には一般的に、トヨタ自動車の世界的な利益率、特定車両の投入による成功及び目標とする地域方針の基準の達成が含まれる。パフォーマンス・ユニットは通常3年間の業績期間の終了時に授与されるが、PULTIP計画書に掲げられる特定の支配権の変更事由により早められることがある。DCPに基づき役員により有効な報酬の繰延べが行われた場合を除き、賞与の支払は授与日の後可及的速やかに（ただし、授与日が生じた暦年の12月31日までに）又は支配権の変更の日（いずれか早く到来した日）に一括で現金払いされるが、資格のある役員が付与日から支払日まで継続的に雇用されていることを条件とする。資格のある役員の退職、死亡、障害又は特定の北米にある関連会社への異動を含む限定的な場合を除き、賞与は業績期間中の雇用の終了時に没収される。また、資格のある役員が適用される守秘義務契約及び競争禁止契約を違反した場合又はPULTIP計画書に定義される要因を構成する行為を行った場合においても、賞与は没収される。2016年7月1日以降PULTIPへの加入は凍結され、当該日以降いかなる従業員も加入する資格を有さない。TMCC及びその他北米の関連会社の資格のある役員に対して、PULTIPと実質的に類似した基準で給付金を提供するために、2016年7月1日付でTMNAパフォーマンス・ユニット・長期インセンティブ・プランが設立された。

#### （５）【株式の保有状況】

該当事項なし。

## 第6 【経理の状況】

(イ) 本書記載のグループ会社の2019年及び2020年3月31日現在の連結貸借対照表、2020年3月31日に終了した3年間の各事業年度の連結損益計算書、連結包括利益計算書、連結株主資本計算書及び連結キャッシュ・フロー計算書並びに連結財務書類注記(以下「連結財務書類」という。)の原文は、TMCCが、1934年制定の米国証券取引所法に従い、2020年6月4日にSECに対し提出した様式10-Kに含まれ、米国において一般に公正妥当と認められている企業会計基準に基づき作成されたものである。

連結財務書類の日本における開示については、「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。)第131条第1項の規定が適用される。

(ロ) 本書記載の連結財務書類の原文は、米国プライスウォーターハウスクーパース エルエルピーの会計監査を受けている。プライスウォーターハウスクーパース エルエルピーは外国監査法人等(公認会計士法(昭和23年法律第103号)第1条の3第7項に規定される外国監査法人等をいう。)であり、本有価証券報告書に金融商品取引法第193条の2第1項第1号に規定される監査証明に相当すると認められる証明に係る独立登録会計事務所の監査報告書を添付している。

(ハ) 本書記載の連結財務書類のうち、原文(英文)は、グループ会社が米国SECに提出したものと同一であり、また、独立登録会計事務所の監査報告書の原文(英文)は同連結財務書類に添付された独立登録会計事務所の監査報告書(原文)と実質的に同一である。日本語はこれらを翻訳したものである。

(ニ) グループ会社の原文の連結財務書類は、米ドルで表示されている。「円」で表示されている金額は、財務諸表等規則第134条の規定に基づき、主要な計数について、2020年6月1日に株式会社三菱UFJ銀行が発表した対顧客電信直物売買相場の仲値である1米ドル=107.74円で換算された金額である。金額は百万円単位(単位金額未満は四捨五入)で表示されている。日本円に換算された金額は、四捨五入のため個々の項目の合計欄の数値は必ずしも総数と一致しない。なお、円表示額は単に便宜上の表示のためだけのものであり、米ドル額が上記のレート又は他のレートで円と交換できる、又は交換できたということを意味するものではない。

(ホ) グループ会社の連結財務書類の作成上採用した企業会計基準、会計手続及び表示方法と、日本において一般に公正妥当と認められている企業会計基準、会計手続及び表示方法との間の主な相違点に関しては、「4 米国と日本における会計原則及び会計慣行の主要な相違」に説明されている。

(ヘ) 連結財務書類の円換算額及び「2 主な資産・負債及び収支の内容」、「3 その他」並びに「4 米国と日本における会計原則及び会計慣行の主要な相違」に関する記載は、グループ会社の原文の連結財務書類には含まれておらず、当該事項における財務書類への参照事項を除き、上記(ロ)の会計監査の対象にもなっていない。

## 1 【財務書類】

## (1) 連結損益計算書

	3月31日に終了した事業年度					
	2018年		2019年		2020年	
	百万米ドル	百万円	百万米ドル	百万円	百万米ドル	百万円
金融収益：						
オペレーティング・リース	\$ 8,167	/ 879,913	\$ 8,694	/ 936,692	\$ 8,775	/ 945,419
個人向け	1,974	212,679	2,235	240,799	2,558	275,599
ディーラー向け	576	62,058	711	76,603	696	74,987
金融収益合計	10,717	1,154,650	11,640	1,254,094	12,029	1,296,004
オペレーティング・リース減価償却費	7,041	758,597	6,909	744,376	6,820	734,787
支払利息	1,851	199,427	2,747	295,962	2,834	305,335
純金融収益	1,825	196,626	1,984	213,756	2,375	255,883
保険料収入及び契約収益	882	95,027	904	97,397	933	100,521
投資及びその他収益 - 純額	257	27,689	292	31,460	322	34,692
純金融収益及びその他収益	2,964	319,341	3,180	342,613	3,630	391,096
費用：						
貸倒損失引当金繰入額	401	43,204	372	40,079	590	63,567
営業費及び管理費	1,357	146,203	1,385	149,220	1,561	168,182
保険損失及び損失調整費	425	45,790	446	48,052	455	49,022
費用合計	2,183	235,196	2,203	237,351	2,606	280,770
税引前利益	781	84,145	977	105,262	1,024	110,326
法人税等（法人税等ベネフィット）	(2,629)	(283,248)	182	19,609	111	11,959
当期利益	\$ 3,410	/ 367,393	\$ 795	/ 85,653	\$ 913	/ 98,367

添付の連結財務書類注記を参照のこと。

## (2) 連結包括利益計算書

	3月31日に終了した事業年度					
	2018年		2019年		2020年	
	百万米ドル	百万円	百万米ドル	百万円	百万米ドル	百万円
当期利益	\$ 3,410	/ 367,393	\$ 795	/ 85,653	\$ 913	/ 98,367
その他の包括利益(損失)(税効果考慮後):						
売却可能有価証券に係る純未実現利益(損失)						
[以下の税効果考慮後:						
2018年3月期6百万米ドル(646百万円)	(29)	(3,124)	11	1,185	13	1,401
2019年3月期(5)百万米ドル(539百万円)						
2020年3月期(4)百万米ドル(431百万円)]						
投資及びその他収益 - 純額に計上された売却可能有価証券に係る純(利益)損失に対する組替調整						
[以下の税効果考慮後:						
2018年3月期16百万米ドル(1,724百万円)	(25)	(2,694)	9	970	(1)	(108)
2019年3月期(3)百万米ドル(323百万円)						
2020年3月期0百万米ドル(0百万円)]						
その他の包括利益(損失)	(54)	(5,818)	20	2,155	12	1,293
包括利益	\$ 3,356	/ 361,575	\$ 815	/ 87,808	\$ 925	/ 99,660

添付の連結財務書類注記を参照のこと。

## (3) 連結貸借対照表

	2019年3月31日現在		2020年3月31日現在	
	百万米ドル	百万円	百万米ドル	百万円
<b>資産</b>				
現金及び現金同等物	\$ 2,198	/ 236,813	\$ 6,790	/ 731,555
拘束性現金及び拘束性現金同等物	985	106,124	1,739	187,360
有価証券	2,908	313,308	3,820	411,567
金融債権 - 純額	70,517	7,597,502	73,996	7,972,329
オペレーティング・リース投資 - 純額	37,927	4,086,255	36,387	3,920,335
その他資産	1,981	213,433	2,823	304,150
資産合計	\$ 116,516	/ 12,553,434	\$ 125,555	/ 13,527,296
<b>負債及び株主資本</b>				
債務	\$ 92,922	/ 10,011,416	\$ 97,740	/ 10,530,508
繰延税金負債	5,452	587,398	5,458	588,045
その他負債	4,564	491,725	7,854	846,190
負債合計	102,938	11,090,540	111,052	11,964,742
契約債務及び偶発債務(注記9参照)				
株主資本:				
資本金 - 2019年及び2020年3月31日現在において無額面(授權株式数100,000株、発行済株式数91,500株)	915	98,582	915	98,582
資本剰余金	2	215	2	215
その他の包括利益累計額	3	323	15	1,616
利益剰余金	12,658	1,363,773	13,571	1,462,140
株主資本合計	13,578	1,462,894	14,503	1,562,553
負債及び株主資本合計	\$ 116,516	/ 12,553,434	\$ 125,555	/ 13,527,296

以下の表は、グループ会社の連結された変動持分事業体における資産及び負債を表している(注記8参照)。

	2019年3月31日現在		2020年3月31日現在	
	百万米ドル	百万円	百万米ドル	百万円
<b>資産</b>				
金融債権 - 純額	\$ 11,075	/ 1,193,221	\$ 12,375	/ 1,333,283
オペレーティング・リース投資 - 純額	5,307	571,776	5,586	601,836
その他資産	192	20,686	131	14,114
資産合計	\$ 16,574	/ 1,785,683	\$ 18,092	/ 1,949,232
<b>負債</b>				
債務	\$ 12,401	/ 1,336,084	\$ 14,568	/ 1,569,556
その他負債	12	1,293	12	1,293
負債合計	\$ 12,413	/ 1,337,377	\$ 14,580	/ 1,570,849

添付の連結財務書類注記を参照のこと。

## (4) 連結株主資本計算書

	資本金	資本剰余金	その他の 包括利益 (損失)累計額	利益剰余金	合計
	百万米ドル	百万米ドル	百万米ドル	百万米ドル	百万米ドル
2017年3月31日現在残高	\$ 915	\$ 2	\$ 25	\$ 8,582	\$ 9,524
当期利益				3,410	3,410
その他の包括損失 (税効果考慮後)			(54)		(54)
2018年3月31日現在残高	\$ 915	\$ 2	\$ (29)	\$ 11,992	\$ 12,880
会計方針の変更による累積的影響額			12	(122)	(110)
当期利益				795	795
その他の包括利益 (税効果考慮後)			20		20
配当金(税効果考慮後)				(7)	(7)
2019年3月31日現在残高	\$ 915	\$ 2	\$ 3	\$ 12,658	\$ 13,578
当期利益				913	913
その他の包括利益 (税効果考慮後)			12		12
2020年3月31日現在残高	\$ 915	\$ 2	\$ 15	\$ 13,571	\$ 14,503

	資本金	資本剰余金	その他の 包括利益 (損失)累計額	利益剰余金	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
2017年3月31日現在残高	/ 98,582	/ 215	/ 2,694	/ 924,625	/ 1,026,116
当期利益				367,393	367,393
その他の包括損失 (税効果考慮後)			(5,818)		(5,818)
2018年3月31日現在残高	/ 98,582	/ 215	/ (3,124)	/ 1,292,018	/ 1,387,691
会計方針の変更による累積的影響額			1,293	(13,144)	(11,851)
当期利益				85,653	85,653
その他の包括利益 (税効果考慮後)			2,155		2,155
配当金(税効果考慮後)				(754)	(754)
2019年3月31日現在残高	/ 98,582	/ 215	/ 323	/ 1,363,773	/ 1,462,894
当期利益				98,367	98,367
その他の包括利益 (税効果考慮後)			1,293		1,293
2020年3月31日現在残高	/ 98,582	/ 215	/ 1,616	/ 1,462,140	/ 1,562,553

添付の連結財務書類注記を参照のこと。

## (5) 連結キャッシュ・フロー計算書

	3月31日に終了した事業年度					
	2018年		2019年		2020年	
	百万米ドル	百万円	百万米ドル	百万円	百万米ドル	百万円
営業活動からのキャッシュ・フロー：						
当期利益	\$ 3,410	/ 367,393	\$ 795	/ 85,653	\$ 913	/ 98,367
営業活動から得たキャッシュ - 純額への当期利益の調整：						
減価償却費及び償却費	7,123	767,432	7,023	756,658	6,930	746,638
繰延収益の認識	(2,003)	(215,803)	(2,346)	(252,758)	(2,485)	(267,734)
貸倒損失引当金繰入額	401	43,204	372	40,079	590	63,567
繰延費用の償却	607	65,398	617	66,476	707	76,172
債務の帳簿価額に対する為替及びその他の調整 - 純額	1,502	161,825	(938)	(101,060)	(515)	(55,486)
有価証券に係る純利益	(41)	(4,417)	(2)	(215)	(47)	(5,064)
純増減：						
デリバティブ資産	(10)	(1,077)			10	1,077
その他資産及び未収利息	(117)	(12,606)	(86)	(9,266)	(482)	(51,931)
繰延税金	(2,578)	(277,754)	156	16,807	2	215
デリバティブ負債	(40)	(4,310)	20	2,155	19	2,047
その他負債	81	8,727	324	34,908	122	13,144
営業活動から得たキャッシュ - 純額	8,335	898,013	5,935	639,437	5,764	621,013
投資活動からのキャッシュ・フロー：						
有価証券の購入	(7,137)	(768,940)	(1,251)	(134,783)	(2,392)	(257,714)
有価証券の売却による収入	1,376	148,250	1,740	187,468	345	37,170
有価証券の満期到来による収入	5,580	601,189	2,457	264,717	1,200	129,288
金融債権の取得	(25,713)	(2,770,319)	(24,686)	(2,659,670)	(29,375)	(3,164,863)
金融債権の回収	24,100	2,596,534	24,082	2,594,595	25,668	2,765,470
法人向け債権及び一部の運転資金債権の純増減	388	41,803	(89)	(9,589)	(2)	(215)
オペレーティング・リース投資の取得	(16,575)	(1,785,791)	(16,068)	(1,731,166)	(15,350)	(1,653,809)
オペレーティング・リース投資の処分	9,821	1,058,115	11,395	1,227,697	11,775	1,268,639
関連会社への長期貸付金			(569)	(61,304)	(600)	(64,644)
関連会社からの長期貸付金の返済			36	3,879	25	2,694
関連会社に対して提供した金融支援の純増減	755	81,344				
その他 - 純額	(79)	(8,511)	(63)	(6,788)	(51)	(5,495)
投資活動に使用したキャッシュ - 純額	(7,484)	(806,326)	(3,016)	(324,944)	(8,757)	(943,479)



	3月31日に終了した事業年度					
	2018年		2019年		2020年	
	百万米ドル	百万円	百万米ドル	百万円	百万米ドル	百万円
財務活動からのキャッシュ・フロー：						
債務の発行による収入	21,768	2,345,284	21,153	2,279,024	26,847	2,892,496
債務の返済	(23,814)	(2,565,720)	(23,624)	(2,545,250)	(23,375)	(2,518,423)
コマーシャル・ペーパーの純増減	664	71,539	(2,022)	(217,850)	1,861	200,504
関連会社からの借入金					3,000	323,220
関連会社により提供された金融支援の純増減	5	539	(2)	(215)	16	1,724
配当金支払額					(10)	(1,077)
財務活動から得た（に使用した）キャッシュ - 純額	(1,377)	(148,358)	(4,495)	(484,291)	8,339	898,444
現金及び現金同等物並びに拘束性現金及び拘束性現金同等物の純増加（減少）額	(526)	(56,671)	(1,576)	(169,798)	5,346	575,978
現金及び現金同等物並びに拘束性現金及び拘束性現金同等物期首残高	5,285	569,406	4,759	512,735	3,183	342,936
現金及び現金同等物並びに拘束性現金及び拘束性現金同等物期末残高	\$ 4,759	/ 512,735	\$ 3,183	/ 342,936	\$ 8,529	/ 918,914
補足的情報：						
利息支払額 - 純額	\$ 1,722	/ 185,528	\$ 2,239	/ 241,230	\$ 2,568	/ 276,676
法人税等支払額 - 純額	\$ 8	/ 862	\$ 42	/ 4,525	\$ 269	/ 28,982

添付の連結財務書類注記を参照のこと。

## (6) 連結財務書類注記

### 注記1 - 表示方法及び重要な会計方針

#### 事業の内容

トヨタ モーター クレジット コーポレーション（以下「TMCC」という。）は、日本法人であるトヨタファイナンスサービス株式会社（以下「TFS」という。）の100%子会社であり、カリフォルニア州の法人であるトヨタファイナンス サービスズ インターナショナル コーポレーション（以下「TFSIC」という。）の100%子会社である。TFSは、日本法人であるトヨタ自動車株式会社（以下「TMC」という。）の100%子会社である。TFSは、TMCの世界中の金融サービス事業を管理している。本書では、「グループ会社」はTMCC及びその連結子会社を指す。TMCCは、トヨタ ファイナンス サービスズ及びレクサス ファイナンス サービスズのブランドのもとで事業を展開している。

グループ会社は、トヨタ車及びレクサス車の認定ディーラー又はディーラー・グループ、またそれらより少数ではあるが、その他の米国産車及び輸入車のフランチャイズ・ディーラー（総称して「ディーラー」という。）並びにアメリカ合衆国（ハワイ州を除く。）（以下「米国」という。）及びプエルトリコにおけるこれらディーラーの顧客に対して、様々な金融商品及び保険商品を提供している。グループ会社の事業は、トヨタ車及びレクサス車の販売に大きく依存している。

グループ会社の商品は、主に以下のカテゴリーに分類される。

- ・ **融資** - グループ会社は、個人向け割賦販売契約（以下「個人向け契約」という。）を米国及びプエルトリコのディーラーから取得しており、オペレーティング・リースとして会計処理されるリース契約（以下「リース契約」という。）を米国のディーラーから取得している。グループ会社は、個人向け及びリース契約を「消費者ポートフォリオ」と総称している。グループ会社はまた、法人向け融資、運転資金融資、リボルビング・クレジット・ライン及び不動産融資を含むディーラー融資を米国及びプエルトリコ内におけるディーラーに対して提供している。グループ会社は、ディーラー融資ポートフォリオを「ディーラー・ポートフォリオ」と総称している。
- ・ **保険** - 100%子会社であるトヨタ モーター インシュアランス サービスズ インク及び保険会社であるその子会社（総称して「TMIS」という。）を通して、グループ会社は、米国においてディーラーにより販売される自動車保険保護商品及び支払補償に係る商品のマーケティング、保険契約の引受業務、及び保険の支払請求の管理を提供している。グループ会社の自動車保険保護商品及び支払補償に係る商品には、自動車サービス契約、保証付自動車保護契約、プリペイド・メンテナンス契約、過剰摩耗及び過剰使用に係る契約、タイヤ及びホイールの保護に係る契約、鍵交換補償、並びに中古車に係る限定保証契約等が含まれる。TMISはまた、米国におけるグループ会社の特定の関連会社に対して保険及び関連の管理サービスを提供している。自動車保険保護商品及び支払補償に係る商品は通常は保険商品としての規制の対象外であるが、参照しやすいように、TMISが提供している商品グループを以下「保険商品」と総称する。

グループ会社の金融事業は、米国及びプエルトリコ内にあり、主にトヨタ車及びレクサス車のディーラーを通して稼得される収益資産を有する。2020年3月31日現在、個人向け契約及びリース契約の約23%はカリフォルニア州に、約11%はテキサス州に、約7%はニューヨーク州に、約5%はニュージャージー州に集中している。グループ会社の保険事業は米国内にある。2020年3月31日現在、保険契約の約25%はカリフォルニア州に、約6%はニューヨーク州に、約5%はメリーランド州、ニュージャージー州及びバージニア州の各州に集中している。これらの州において経済状況又は適用される法律に重要で不利な変動があった場合、グループ会社の財政状態及び経営成績に不利な影響を及ぼす可能性がある。

### その他事項

2019年4月16日、グループ会社は、ディーラー・パートナーに対してより良いサービスを提供するため、今後2年間にわたり、営業拠点の構造を3つの地域の拠点へと合理化し、新たな技術への投資を行うことにより、拠点業務の再編を行うことを発表した。この再編は2021年3月期に完了する見込みであり、この再編に関連する費用に重要性はないと見込まれている。

2020年4月1日より、TMCCは、マツダモーターオブアメリカ, Inc. (以下「マツダ」という。)へのサービスの提供を皮切りに、第三者の自動車会社及びモビリティ企業向けにプライベートブランドの金融サービスの提供を開始した。グループ会社は現在、米国のマツダの顧客及びディーラーに対して、独占的プライベートブランドの個人向け融資、リース、並びにディーラー向け融資商品及びサービスをマツダ・ファイナンシャル・サービスのブランドで販売、提供している。TMCCとマツダとの間の当初の契約期間は約5年間とする。グループ会社は、グループ会社の既存のプロセス及び人員を活用して、この新たに組成された資産のサービスを提供する予定である。また、マツダのプログラムを支援するために、特定の技術投資を行う見込みである。当該契約に基づきTMCCがマツダの既存の資産又は負債を購入することは一切なく、グループ会社は、2021年3月期までに生じる導入費用に重要性はないと見込んでいる。

### 表示方法及び連結の基本方針

グループ会社の会計及び財務報告の方針は米国で一般に公正妥当と認められた会計原則(以下「US GAAP」という。)に準拠している。連結財務書類に表示されている関連当事者との取引は、「注記12 - 関連当事者との取引」に開示されている。

連結財務書類は、TMCC、その100%子会社、及びグループ会社が第一受益者となっているすべての変動持分事業体(以下「VIE」という。)の勘定を含んでいる。連結会社間の取引及び債権債務は、すべて消去されている。

### 見積りの利用

US GAAPに従った財務書類を作成するにあたり、経営陣は、決算日現在の資産負債の報告金額、偶発資産負債の開示、並びに報告対象期間の収益及び費用の報告金額に影響を与えるような見積り及び仮定を行う必要がある。見積りに伴う固有の不確実性のため、実績額はこのような見積り及び仮定と異なる場合がある。グループ会社の事業に最も重要な会計上の見積りは、グループ会社のオペレーティング・リース投資に関する減価償却累計額及び貸倒損失引当金である。

## 重要な会計方針

グループ会社の重要な会計方針は、方針が適用される各注記に記載されている。

## 最近適用された会計指針

2019年4月1日、グループ会社は、以下の新しい会計基準を適用した。

### リース

グループ会社は、会計基準更新書（以下「ASU」という。）第2016-02号「リース（トピック842）」（以下「ASU第2016-02号」という。）を、この新たなリース指針の様々な側面を修正及び明確化するために後に公表された指針とともに、修正遡及アプローチを利用して適用した。同アプローチに基づき、比較期間の情報は修正再表示されておらず、引き続き当該期間に適用されるリース会計指針に基づき報告される。グループ会社は、新たなリース会計基準に関する移行指針で認められている一連の実務的措置を適用することも選択した。この選択により、グループ会社は、過去のリース分類、当初直接費用、新リース会計基準適用前に締結した契約が否か、及び、リースを含む契約が否かの再評価をしないことが認められている。貸手としては、ASU第2016-02号の適用は、グループ会社の財務書類に重要な影響を及ぼさなかった。借手としては、ASU第2016-02号の適用により、115百万米ドルの使用権（以下「ROU」という。）資産及び122百万米ドルのオペレーティング・リース負債が追加され、これらは、グループ会社の連結貸借対照表において、その他資産及びその他負債にそれぞれ含まれている。この新しい指針を適用することによる、グループ会社の連結損益計算書への影響はなく、利益剰余金の期首残高に対する累積的影響額の調整は行われなかった。

詳細は、「注記4 - オペレーティング・リース投資（純額）」及び「注記9 - 契約債務及び偶発債務」を参照のこと。

## 最近適用されたその他の基準

グループ会社は、繰上償還可能な負債証券の特定のプレミアムを最も早い償還日までの期間にわたって償却することを要求するASU第2017-08号「債権 - 払戻不能の手数料及びその他の費用」を適用した。この指針の適用は、グループ会社の連結財務書類及び関連する開示に重要な影響を及ぼさなかった。

グループ会社は、ASU第2017-12号「デリバティブ及びヘッジ（トピック815）：ヘッジ活動の会計処理に対する特定項目を対象とした改善」を適用した。グループ会社はヘッジ会計デリバティブを保有していないため、この指針の適用は、グループ会社の連結財務書類及び関連する開示に影響を及ぼさなかった。

2020年3月期の第2四半期に、ASU第2019-07号「編纂書における米国証券取引委員会（以下「SEC」という。）セクションの更新 - SEC最終規則リリースNo.33-10532「開示の更新及び簡素化」、同リリースNo.33-10231及びNo.33-10442「投資会社の報告の現代化」、並びにその他の更新に基づくSECに関するパラグラフの修正」を適用した。この指針は、2019年7月に公表され、即時適用となっている。同指針は、米国財務会計基準審議会（以下「FASB」という。）の会計基準編纂書におけるSECに関する各種セクションを、既に発効されている一部のSEC最終規則で求められている要件に一致させたものである。同リリースで行われた修正の大半は旧開示要件又は重複していた開示要件を削除したものであるが、期中財務書類の要件が修正され、損益計算書の提出が義務付けられている各期毎の株主資本の変動に関する調整を含めることが要求されることになった。グループ会社は、要求されている情報を連結株主資本計算書に開示した。その他の削除点又は修正点は、グループ会社の連結財務書類及び関連する開示に重要な影響を及ぼさなかった。

## 公表されたがまだ適用されていない会計指針

2016年6月、FASBは、ASU第2016-13号「金融商品 - 信用損失（トピック326）：金融商品の信用損失の測定」を公表した。当該指針は、特定の種類の金融商品について発生損失ではなく予想損失に基づいた新しい減損モデルを導入する。当該指針はまた、売却可能負債証券のための減損モデルを修正し、組成後に信用悪化が生じた状態で購入した金融資産に関する簡素化された会計モデルを提供している。その後、FASBは新たな減損モデルの側面を修正及び明確化する指針を公表した。グループ会社の場合、当該ASU及び関連する修正は2020年4月1日より適用される。グループ会社は、2020年4月1日のこの指針の適用時に、グループ会社が現在有する融資ポートフォリオの特性及び将来の経済状況に関する見通しに基づいて、金融債権に係る貸倒損失引当金が約292百万米ドル増加し、利益剰余金の期首残高が同額（法人税等考慮後）減少すると見積っている。また、このASU及び関連する修正の適用は、グループ会社の売却可能負債証券のポートフォリオに重要な影響を及ぼさない。

2018年8月、FASBは、公正価値測定に関連する開示要件を変更するASU第2018-13号「公正価値測定（トピック820）」を公表した。グループ会社の場合、当該ASUは2020年4月1日より適用される。この指針の適用は、グループ会社の連結財務書類及び関連する開示に重要な影響を及ぼさない。

2018年8月、FASBは、サービス契約であるクラウド・コンピューティング契約で発生した導入コストの会計処理を、内部利用ソフトウェアの開発又は取得に関連する費用の資産計上に関する指針と整合させるASU第2018-15号「無形資産 - のれん及びその他 - 内部利用のソフトウェア」を公表した。グループ会社の場合、当該ASUは2020年4月1日より適用される。この指針の適用は、グループ会社の連結財務書類及び関連する開示に重要な影響を及ぼさない。

2018年10月、FASBは、意思決定者及びサービス提供者に対して支払われる手数料が変動持分に該当するか否かを判断する際に、共通支配下にある関連当事者を通じて間接保有する持分を持分割合に応じて考慮することを要求するASU第2018-17号「連結（トピック810）」を公表した。グループ会社の場合、当該ASUは2021年4月1日より適用される。この指針の適用は、グループ会社の連結財務書類及び関連する開示に重要な影響を及ぼさない。

2019年4月、FASBは、ASU第2019-04号「編纂書におけるトピック326「金融商品 - 信用損失」、トピック815「デリバティブ及びヘッジ」及びトピック825「金融商品」の改善」を公表した。グループ会社の場合、当該ASUの該当する規定は2020年4月1日より適用される。トピック815「デリバティブ及びヘッジ」及びトピック825「金融商品」に関連する指針の適用は、グループ会社の連結財務書類に重要な影響を及ぼさない。トピック326「金融商品 - 信用損失」のグループ会社での適用状況については、上述のとおりである。

2020年3月、FASBは、金利指標改革の会計処理における潜在的な負担を緩和するために一時的な任意の指針を提供するASU第2020-04号「金利指標改革（トピック848）：金利指標改革が財務報告に与える影響の円滑化」を公表した。この新たな指針は、一定の基準を満たす場合に金利指標改革の影響を受ける取引に適用できる任意の方法と一般に公正妥当と認められた会計原則に対する例外を提供するものである。事業体は、選択を行った報告期間の開始時点で、この新たな基準の規定を適用することができる。このアップデートの規定は、金利指標の置き換えが完了すると見込まれる2022年12月31日まで利用可能である。グループ会社は現在、この基準がグループ会社の連結財務書類及び関連する開示に及ぼし得る影響について評価中である。

## 注記 2 - 現金及び現金同等物並びに有価証券

### 現金及び現金同等物

現金及び現金同等物は、取得日から満期日までの期間が3ヶ月以内の流動性の高い投資を表しており、短期金融市場商品、コマーシャル・ペーパー、譲渡性預金証書、米国政府債及び政府機関債又は類似商品を含む可能性がある。

### 拘束性現金及び拘束性現金同等物

拘束性現金及び拘束性現金同等物には、証券化された債権の顧客からの回収額のうち関連する担保付社債及び借入金の返済として投資家に支払われる部分（これは主に証券化信託に関係している。）が含まれている。拘束性現金同等物には、一部の債券発行による収入で現金の使用が制限されているものも含まれている可能性がある。

### 有価証券

有価証券は、負債証券及び持分投資で構成される。

負債証券は売却可能有価証券に区分され、公正価値で計上され、未実現損益額は税効果考慮後の金額で、その他の包括利益累計額に含まれる。未実現損失は、個別の有価証券の現在の公正価値が償却原価を下回る場合に生じる。グループ会社は、当該損失が一時的でないといみなされるか否かを評価するため、売却可能負債証券を定期的にレビューしている。

一時的でない減損損失が存在するとみなされる場合、グループ会社はまず、負債証券を売却する意図があるか、又は償却原価までの回復前に負債証券を売却しなければならない可能性が50%より高いかどうかを決定する。そうである場合、有価証券の取得原価は公正価値まで評価減され、その損失はグループ会社の連結損益計算書の投資及びその他収益（純額）に反映される。グループ会社に売却の意図がない、又は売却する必要がない可能性が50%より高い場合、一時的でない減損損失のうち信用損失の要素がグループ会社の連結損益計算書の投資及びその他収益（純額）に認識され、残りの損失はその他の包括利益累計額に認識される。信用損失の要素は、残存期間にわたり回収が見込めない有価証券の償却原価部分として識別され、これは、負債証券のキャッシュ・フロー分析を用いて予測される。

すべての持分投資は公正価値で計上され、公正価値の変動はグループ会社の連結損益計算書の投資及びその他収益（純額）に含まれる。持分投資の売却による実現損益は、先入先出法を用いて算定され、グループ会社の連結損益計算書の投資及びその他収益（純額）に含まれる。

有価証券の内訳は次のとおりである。

2019年3月31日現在				
	償却原価	未実現利益	未実現損失	公正価値
(単位：百万米ドル)				
売却可能負債証券：				
米国政府債及び政府機関債	\$ 213	\$ 2	\$ (3)	\$ 212
地方債	9	2		11
譲渡性預金証書	50			50
コマーシャル・ペーパー	70			70
社債	160	3	(1)	162
モーゲージ担保証券：				
米国政府機関モーゲージ担保証券	35			35
政府機関以外の住宅モーゲージ担保証券	1			1
政府機関以外の商業モーゲージ担保証券	39			39
資産担保証券	52	1		53
売却可能負債証券合計	\$ 629	\$ 8	\$ (4)	\$ 633
持分投資				2,275
有価証券合計				\$ 2,908

2020年3月31日現在				
	償却原価	未実現利益	未実現損失	公正価値
(単位：百万米ドル)				
売却可能負債証券：				
米国政府債及び政府機関債	\$ 160	\$ 16	\$	\$ 176
地方債	9	2		11
譲渡性預金証書	250		(1)	249
コマーシャル・ペーパー	604		(3)	601
社債	188	10	(1)	197
モーゲージ担保証券：				
米国政府機関モーゲージ担保証券	47	2		49
政府機関以外の住宅モーゲージ担保証券	1			1
政府機関以外の商業モーゲージ担保証券	47		(2)	45
資産担保証券	75		(3)	72
売却可能負債証券合計	\$ 1,381	\$ 30	\$ (10)	\$ 1,401
持分投資				2,419
有価証券合計				\$ 3,820

グループ会社の持分投資の一部は、オープンエンド型投資運用会社の管理する私募ファンド（以下「当トラスト」という。）に対する投資である。グループ会社が償還を選択する場合、当トラストは通常、全額現金で償還するが、まれな状況においては、250千米ドル又は当トラストの資産価額の1%のどちらか低い方を超える額を、任意の90日間に、各ファンドが保有している現物有価証券で支払うことをもって償還することがある。

グループ会社はまた、活発に取引されているオープンエンド型投資信託にも投資している。償還は各ファンドの目論見書に記載の通常条件に従って行われる。

#### 有価証券に係る未実現損失

2020年及び2019年3月31日現在、12ヶ月以内及び12ヶ月超の期間において継続的に含み損が発生している売却可能負債証券に重要性はなかった。

#### 有価証券に係る損益

以下の表は、グループ会社の連結損益計算書に表示されている有価証券に係る損益を示したものである。

	3月31日に終了した事業年度		
	2018年	2019年	2020年
	(単位：百万米ドル)		
売却可能負債証券：			
実現利益（損失）	\$ 41	\$ (12)	\$ 9
一時的でない減損	\$	\$	\$ (8)
持分投資：			
未実現利益認識額		\$ 14	\$ 41
売却に係る実現利益		\$	\$ 5

#### 契約上の満期

以下の表は、売却可能負債証券の償却原価及び公正価値を契約上の満期別に要約したものである。特定の借手が一部の債務の繰上償還又は繰上返済の権利を有している場合があるため、実際の満期は契約上の満期と異なる可能性がある。

	2020年3月31日現在	
	償却原価	公正価値
	(単位：百万米ドル)	
売却可能負債証券：		
1年以内満期	\$ 878	\$ 874
1年超5年以内満期	128	132
5年超10年以内満期	115	123
10年超満期	90	105
モーゲージ担保証券及び資産担保証券（注1）	170	167
合計	\$ 1,381	\$ 1,401

（注1）モーゲージ担保証券及び資産担保証券の満期日は複数あるため、満期日別のその他の商品とは別に表示されている。



### 注記3 - 金融債権（純額）

金融債権（純額）は、未収利息、並びに繰延手数料及び費用を含む個人向け融資ポートフォリオ・セグメント及びディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメントから、貸倒損失引当金及び繰延収益を控除した額である。金融債権（純額）には、証券化された個人向け債権も含まれており、これは法律上の目的から証券化信託に売却されたが、引き続きグループ会社の連結財務書類に含まれる個人向け債権を示しており、詳細は「注記8 - 変動持分事業体」に記載されている。このような証券化された個人向け債権から得られるキャッシュ・フローは、これらの信託が発行した債券及び証券化取引から生じるその他の債務の返済のみに利用可能であり、グループ会社のその他の債務の支払又はグループ会社の他の債権者の請求に応じるためには利用することができない。

金融債権は、予見可能な将来にわたり、又は満期日あるいは支払日まで当該債権を保有する意図と能力がグループ会社にある場合、投資目的保有として分類される。2020年及び2019年3月31日現在、すべての金融債権は投資目的保有として分類される。

個人向け及びディーラー融資に関する収益は、契約期間にわたって実効利回りがほぼ一定になるよう認識される。ディーラーに対する販売支援金及び金利割戻を含む、個人向け契約及びディーラー融資に関する債権の取得に関連して発生した直接的な増分手数料及び費用は資産計上され、関連する契約の期間にわたって実効利回りがほぼ一定になるよう償却される。販売支援金及びその他の消費者インセンティブに関して受領した支援金は繰り延べられ、関連する契約の期間にわたって実効利回りがほぼ一定になるよう認識される。

個人向け債権が回収不能と判断された時点で、未収利息の計上は中止される。当該金融債権は、将来の支払が合理的に保証された時点で、正常債権として回復する可能性がある。個人向け融資に関する金融債権が未収利息不計上となった後に発生する金融収益は、回収額の範囲で認識される。回収額はまず利息に充当され、その後元本残高に充当される。

ディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメントの減損した債権は、元本総額又は利息の全額支払に疑念が生じた場合、あるいは元本又は利息が90日以上延滞している場合に、利息の計上を停止するものとして扱われる。未収利息不計上状態に置かれたディーラー融資に関する債権について発生しているが期日に回収されていない利息は、受取利息の計上を取り消す。また、純繰延手数料の償却は一時中断される。未収利息不計上のディーラー融資に関する債権に係る受取利息は、現金で回収された場合にのみ認識される。利息及び元本が滞りなく支払われており、かつ、将来の支払が合理的に保証された場合にのみ、ディーラー融資に関する債権は正常債権として回復する。

金融債権（純額）の内訳は次のとおりである。

	2019年3月31日現在		2020年3月31日現在	
	(単位：百万米ドル)			
個人向け債権	\$	42,621	\$	44,414
証券化された個人向け債権		11,318		12,674
ディーラー融資		17,696		17,873
		<u>71,635</u>		<u>74,961</u>
繰延契約費用		695		890
繰延収益		(1,314)		(1,128)
貸倒損失引当金				
個人向け債権及び証券化された個人向け債権		(304)		(486)
ディーラー融資		(195)		(241)
貸倒損失引当金合計		<u>(499)</u>		<u>(727)</u>
金融債権 - 純額	\$	<u>70,517</u>	\$	<u>73,996</u>

個人向け債権及びディーラー融資の契約上の満期は次のとおりである。

	契約上の満期			
	個人向け債権		ディーラー融資	
3月31日に終了する事業年度	(単位：百万米ドル)			
2021年	\$	14,437	\$	13,267
2022年		13,358		1,476
2023年		11,780		876
2024年		9,103		676
2025年		5,696		454
それ以降		2,714		1,124
合計	\$	<u>57,088</u>	\$	<u>17,873</u>

過去においては、グループ会社の金融債権の一部は、契約上の満期到来前に決済されている。上記の契約上の満期は、将来の現金回収額を示していると考えべきではない。

### 信用度の指標

グループ会社は金融債権の信用リスクにさらされている。信用リスクとは、顧客又はディーラーのグループ会社との契約条件又は合意事項の不履行により損失が生じるリスクである。

### 個人向け融資ポートフォリオ・セグメント

個人向け融資ポートフォリオ・セグメントは、1クラスの金融債権から構成されている。個人向け融資ポートフォリオ・セグメントに係る貸倒損失引当金を算定するために、グループ会社は様々な信用度の指標を利用しているが、主に個別の債権の延滞期間を利用して金融債権の信用度を監視している。グループ会社の経験上、債権の信用度の指標で最も重要なのは債務者の支払状況である。支払状況は債権償却額にも影響を及ぼす。

個人向け融資ポートフォリオ・セグメント内の各債務者の債権は、支払期日からの経過日数に基づいて延滞期間カテゴリーに分類される。各クラスの金融債権の延滞期間は月次でアップデートされる。

#### ディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメント

ディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメントの金融債権には3クラス（法人向け、不動産及び運転資金）がある。個別のディーラー又はディーラー・グループ、並びにその関連会社に対するすべての融資残高はディーラー又はディーラー・グループ別に集計され、一括評価される。これは個別のディーラー及びディーラー・グループ、並びにそれらの関連会社に対する融資が相互に関連するものであることを示している。

ディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメントの金融債権の信用度を評価する際、グループ会社は、内部リスク評価に基づく明確な信用度の指標を示す4つのカテゴリーに金融債権残高を分類する。ディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメントのすべての金融債権に係る内部リスク評価は、月次でアップデートされる。

4つの信用度の指標は以下のとおりである。

- ・ 正常 - 要注意、破たん懸念又は債務不履行のいずれにも分類されない債権。
- ・ 要注意 - 注意喚起が必要と判断された債権。
- ・ 破たん懸念 - 定性的及び定量的要素に基づき債務不履行となる可能性が増大したと考えられる債権。
- ・ 債務不履行 - 契約上の義務が現在履行されていない、又はグループ会社が一時的に契約上の要求事項の一部を放棄している債権。

以下の表は、信用度の各指標を金融債権のクラス別に示したものである。

	個人向け融資	
	2019年 3月31日現在	2020年 3月31日現在
	(単位：百万米ドル)	
金融債権の延滞期間：		
支払期日から経過日数29日以内	\$ 53,047	\$ 56,064
支払期日から30日 - 59日経過	657	717
支払期日から60日 - 89日経過	162	203
支払期日から90日以上経過	73	104
合計	\$ 53,939	\$ 57,088

法人向け		不動産		運転資金	
2019年 3月31日 現在	2020年 3月31日 現在	2019年 3月31日 現在	2020年 3月31日 現在	2019年 3月31日 現在	2020年 3月31日 現在
(単位：百万米ドル)					

信用度の指標：

正常	\$ 9,155	\$ 8,750	\$ 4,019	\$ 3,974	\$ 2,448	\$ 3,132
要注意	1,127	962	554	576	70	195
破たん懸念	152	92	84	55	63	92
債務不履行	6	22	14	23	4	
合計	\$ 10,440	\$ 9,826	\$ 4,671	\$ 4,628	\$ 2,585	\$ 3,419

### クラス別の延滞金融債権

実質上すべての金融債権は、顧客の債務不履行が発生した場合のディーラーに対する遡求権を含んでいない。金融債権は破たんした相手先との契約及び支払期日から120日超経過した契約を含んでおり、これらは担保の公正価値から見積売却費用を控除した金額で計上される。車両に対する担保権が実行された契約は含んでいない。

以下の表は、金融債権の延滞期間をクラス別に要約したものである。

2019年 3月31日現在

	支払期日 から 30日 - 59日 経過	支払期日 から 60日 - 89日 経過	支払期日 から 90日以上 経過	延滞合計	支払期日 から 経過日数 29日以内	金融債権 合計	90日以上 延滞してい るが未収計 上している 債権
(単位：百万米ドル)							
個人向け融資	\$ 657	\$ 162	\$ 73	\$ 892	\$ 53,047	\$ 53,939	\$ 47
法人向け			1	1	10,439	10,440	
不動産					4,671	4,671	
運転資金			4	4	2,581	2,585	
合計	\$ 657	\$ 162	\$ 78	\$ 897	\$ 70,738	\$ 71,635	\$ 47

2020年 3月31日現在

	支払期日 から 30日 - 59日 経過	支払期日 から 60日 - 89日 経過	支払期日 から 90日以上 経過	延滞合計	支払期日 から 経過日数 29日以内	金融債権 合計	90日以上 延滞してい るが未収計 上している 債権
(単位：百万米ドル)							
個人向け融資	\$ 717	\$ 203	\$ 104	\$ 1,024	\$ 56,064	\$ 57,088	\$ 66
法人向け					9,826	9,826	
不動産			1	1	4,627	4,628	
運転資金					3,419	3,419	
合計	\$ 717	\$ 203	\$ 105	\$ 1,025	\$ 73,936	\$ 74,961	\$ 66

**減損した金融債権**

直近の情報及び事象に基づき、契約条件に基づき支払われるべき金額の全額が回収できない可能性が高い場合に、金融債権は減損しているとみなされる。金融債権の減損の有無を判断する際には、支払の履歴、原融資契約の条件の遵守状況及び借手の財政的な安定性に関するその他の主観的な要素が考慮される。

以下の表は、グループ会社の減損債権に関する情報を金融債権のクラス別に要約したものである。

	減損した金融債権		個別評価引当金	
	2019年 3月31日現在	2020年 3月31日現在	2019年 3月31日現在	2020年 3月31日現在
	(単位：百万米ドル)			
個別減損評価による引当金計上済み減損債権残高：				
法人向け	\$ 161	\$ 104	\$ 28	\$ 18
不動産	93	72	11	9
運転資金	67	92	60	38
合計	\$ 321	\$ 268	\$ 99	\$ 65
個別減損評価による引当金未計上減損債権残高：				
法人向け	\$ 130	\$ 93		
不動産	152	148		
運転資金	20	19		
合計	\$ 302	\$ 260		
一括減損評価による減損債権残高：				
個人向け融資	\$ 231	\$ 253		
減損債権残高合計：				
個人向け融資	\$ 231	\$ 253		
法人向け	291	197		
不動産	245	220		
運転資金	87	111		
合計	\$ 854	\$ 781		

上記表の債権に係る受取利息認識額は、主として不良債権のリストラクチャリングが行われた後の債権から生じたものである。2020年3月期及び2019年3月期において、減損した金融債権に係る受取利息及び現金主義会計を用いて認識される受取利息に重要性はなかった。2020年及び2019年3月31日現在、ディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメントの減損した金融債権の残高のうち、未収利息不計上状態のものはそれぞれ288百万米ドル及び329百万米ドルであり、これらの金融債権について貸倒損失引当金を充当した償却額はなかった。したがって、減損した金融債権の残高は未回収元本残高に等しい。

2020年及び2019年3月31日現在、担保の公正価値から見積売却費用を控除した金額で計上される個人向け融資ポートフォリオ・セグメントの減損した金融債権に重要性はないため、上記表に含まれていない。貸倒損失引当金算定時に集計され、減損の一括評価がなされる、個人向け融資ポートフォリオ・セグメントの減損債権の残高に関連する詳細については、「注記5 - 貸倒損失引当金」を参照のこと。

## 不良債権のリストラクチャリング

不良債権のリストラクチャリングは、財政難に陥っている債務者に対する債権者の減免の付与により金融債権が条件変更された場合に発生する。不良債権のリストラクチャリングにより条件変更された金融債権は、減損しているとみなされる。また、リストラクチャリングされた不良債権には、顧客が破産保護申請を行った金融債権が含まれる。当該金融債権に関し、グループ会社は破産裁判所の承認なしに契約条件を変更することはできず、グループ会社が受け入れなければならない条件変更を裁判所が課す可能性もある。

破産保護の対象でない債権に関し、2020年3月期及び2019年3月期において、不良債権のリストラクチャリングとして融資条件が変更された金融債権の金額に、各クラスとも重要性はなかった。個人向け融資クラスの破産保護の対象でない金融債権に係る不良債権のリストラクチャリングはすべて、契約期間延長による顧客からの毎月の支払の減額であった。ディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメント内の3クラスの金融債権では、不良債権のリストラクチャリングは契約期間延長、金利の見直し、融資契約の制限条項の免責、又はこれら3つの組合せからなる。2020年3月期及び2019年3月期において、破産保護の対象でない債権に係る不良債権のリストラクチャリングで元本の免除又は金利の見直しを含んでいるものはなかった。

グループ会社は個人向け融資クラスの破産保護が申請されている金融債権を、破産手続の最終的な結果に関わらず、顧客による破産保護申請の通知を受けた日に不良債権のリストラクチャリングとみなす。破産裁判所は手続の一環として、金利の見直し及び元本の免除といった融資条件の変更を課す可能性がある。2020年3月期及び2019年3月期において、破産保護が申請されている金融債権に係る不良債権のリストラクチャリングによる、グループ会社の連結損益計算書及び連結貸借対照表に対する財務上の影響に、重要性はなかった。

グループ会社は、新型コロナウイルス感染症（以下「COVID-19」という。）のパンデミックが続く間、顧客及びディーラーを救済するための複数のプログラムを提供した。これらのプログラムは、グループ会社の顧客及びディーラーが広く利用できるものであり、支払期限の延長及び繰延べが含まれていた。グループ会社は、これらのプログラムは不良債権のリストラクチャリングとされる基準を満たしていないと結論づけた。

## 注記4 - オペレーティング・リース投資（純額）

「注記1 - 表示方法及び重要な会計方針」に記載されているとおり、2019年4月1日にASU第2016-02号を適用したことに伴い、グループ会社は下記の会計方針及び開示をアップデートした。

オペレーティング・リース投資（純額）は、主にディーラーから取得した車両リース契約から構成される。通常、借手はリース期間を当初のリース満期日から合計12ヶ月まで6ヶ月単位で延長することができる。リースは、リース契約に基づく義務を履行することにより、いつでも終了することができる。適格な借手には、早期終了プログラムが提供される場合がある。リースの終了時に、顧客はリースされた車両を購入するか、ディーラーに当該車両を返却するかを選択することができる。

証券化されたオペレーティング・リース投資は、法律上の目的から証券化信託に売却されたが、引き続きグループ会社の連結財務書類に含まれる特定の車両リース群に対する受益持分を示しており、詳細は「注記8 - 変動持分事業体」に記載されている。このような証券化されたオペレーティング・リース投資から得られるキャッシュ・フローは、これらの信託が発行した債券及び証券化取引から生じるその他の債務の返済のみに利用可能であり、グループ会社のその他の債務の支払又はグループ会社の他の債権者の請求に応じるためには利用することができない。

オペレーティング・リース収益は、リース期間にわたって定額法で認識される。グループ会社は、政府当局により課され、顧客から徴収された売上税及びその他税金（リース収益を生み出す特定の取引に対して課されるものと当該取引と同時に発生するものの両方を含む。）を契約の対価及び契約の対価に含まれない変動支払額から除外するという会計方針を選択した。ディーラーに支払う販売支援金及び顧客から徴収する取得手数料を含む繰延手数料及び費用、並びに関連会社が提供する販売支援金及びその他のインセンティブ・プログラムに関して受領した支援金は資産計上又は繰延計上され、契約の期間にわたって定額法で償却される。オペレーティング・リース投資に係る収益の未収計上は、回収不能と判断された時点で中止され、その後に発生する収益は、回収額の範囲でのみ認識される。オペレーティング・リースは、将来の支払が合理的に保証された時点で、正常債権として回復する可能性がある。

### 車両リースの残存価値

車両リース契約の契約上の残存価値は、外部の業界データ、トヨタ車及びレクサス車で今後予想される製品パイプライン、並びにグループ会社の実績値を検証することによって、リース開始時に見積られる。この評価において考慮する要素には、マクロ経済に関する予測、新車価格、新車インセンティブ・プログラム、新車販売、車両の機能及び仕様、中古車供給の構成及び水準、現在の中古車価値の程度、並びに燃料価格が含まれる。顧客が車両を返却し、当該車両の価値がリース開始時に見積られた残存価値を下回っており、かつ返却された車両数が予想よりも多い場合、グループ会社は損失リスクにさらされている。

オペレーティング・リース減価償却費は、リース期間にわたって定額法を用いて認識される。減価償却の対象となる金額は、車両の当初の取得原価から当該車両のリース期間終了時の見積残存価値を控除した額とする。グループ会社は、リース終了時の帳簿価額の妥当性について評価するため、リース車両のリース終了時の見積市場価格及び返却率を四半期ごとに見直している。リース終了時の見積市場価格に影響を及ぼす要素は、上述のリース開始時の残存価値の評価において考慮される要素と同様である。リース終了時の見積市場価格の修正及び返却率の修正を反映するための減価償却費の調整は、リースの残存期間に将来にわたって定額法で計上される。

グループ会社は、リース終了時に返却された車両を売却するために様々な販路を利用している。処分時に、リースの正味帳簿価額と当該資産の処分による受領額（保険金受領額を含む。）との差額が、オペレーティング・リース減価償却費に対する調整として計上される。

グループ会社は、トリガー事象が発生したとグループ会社が判断した時点で、グループ会社のオペレーティング・リース投資ポートフォリオの減損の可能性について評価している。トリガー事象が発生した時点で、グループ会社は、リースの残存期間にわたる予想割引前将来キャッシュ・フロー（予想残存価値を含む。）と当該資産グループの帳簿価額を比較して、回収可能性テストを実施する。回収可能性テストにより減損の可能性が識別された場合、公正価値測定の枠組みに従って当該資産グループの公正価値が測定される。当該資産グループの帳簿価額がその見積公正価値を上回る金額が減損費用として認識され、グループ会社の連結損益計算書に計上されることになる。2020年及び2019年3月31日現在、グループ会社のオペレーティング・リース投資ポートフォリオの減損はなかった。

オペレーティング・リース投資（純額）の内訳は次のとおりである。

	2019年3月31日現在	2020年3月31日現在
	(単位：百万米ドル)	
オペレーティング・リース投資	\$ 42,869	\$ 40,698
証券化されたオペレーティング・リース投資	7,532	7,940
	50,401	48,638
繰延契約（手数料）及び費用 - 純額	(225)	(223)
繰延収益	(2,085)	(1,962)
減価償却累計額	(10,061)	(9,976)
貸倒損失引当金	(103)	(90)
オペレーティング・リース投資 - 純額	\$ 37,927	\$ 36,387

オペレーティング・リース投資に係る将来最低レンタル収入は、次のとおりである。

3月31日に終了する事業年度	オペレーティング・リースに係る将来最低レンタル収入	
	(単位：百万米ドル)	
2021年	\$	5,981
2022年		3,772
2023年		1,339
2024年		106
2025年		5
それ以降		
合計	\$	11,203

過去においては、グループ会社のオペレーティング・リース契約の一部は、満期日前に解約されている。上記の将来最低レンタル収入は、将来の現金回収額を示していると考えべきではない。

#### 注記5 - 貸倒損失引当金

グループ会社は、顧客又はディーラーによる契約上の支払の不履行により金融債権及びオペレーティング・リース投資に対して発生する可能性が高く、かつ、見積可能な損失に備えて貸倒損失引当金を設定している。経営陣は、当該引当金を少なくとも四半期ごとに評価し、貸借対照表日現在、発生の可能性が高く、かつ見積可能な損失に対し引当金額が適切であるかどうかを決定するために様々な要素及び仮定を検討している。

経営陣は、金融債権に対する貸倒損失引当金を2つのポートフォリオ・セグメントに基づき設定し、文書化している。ポートフォリオ・セグメントの決定は、主としてグループ会社の事業の内容及びその基礎となる金融債権の性質に対する定性的な検討に基づいており、以下のとおりである。



- ・ **個人向け融資ポートフォリオ・セグメント** - 個人向け融資ポートフォリオ・セグメントは、米国及びプエルトリコのディーラーから取得した個人向け契約から構成される。個人向け契約において、グループ会社は、主としてトヨタ車及びレクサス車からなる担保物件について担保権を得る。金融債権に伴う共通のリスク特性に基づき、個人向け融資ポートフォリオ・セグメントは金融債権における1クラスの区分としている。
- ・ **ディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメント** - ディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメントは、米国及びプエルトリコのディーラー向けの法人向け融資、運転資金融資、リボルビング・クレジット・ライン及び不動産融資から構成される。法人向け融資は、主として新車又は中古車の在庫が担保となっており、その残高は在庫水準により変動する。運転資金融資及びリボルビング・クレジット・ラインは運転資金を目的として提供され、ディーラーの資産を担保とする。不動産融資は、対象となる不動産が担保となり、主に借入対担保不動産評価比率に基づき引き受けられ、通常は期間が固定される。金融債権に伴うリスク特性に基づき、ディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメントは法人向け、運転資金（リボルビング・クレジット・ラインを含む。）、及び不動産の3つのクラスの金融債権に分けられる。

グループ会社はまた、オペレーティング・リース投資に対する貸倒損失引当金を個別に設定し、文書化している。オペレーティング・リース投資はポートフォリオ・セグメントの開示を規定する会計指針の適用対象には該当しない。

#### **貸倒損失引当金の設定に用いる方法**

##### **個人向け融資ポートフォリオ・セグメント及びオペレーティング・リース投資**

個人向け融資ポートフォリオ・セグメント及びオペレーティング・リース投資における信用リスク水準は、主に不履行発生頻度及び損失の規模の2つの要因による影響を受ける。これらは一方で、経済状況、中古車市場、購入者の信用度の構成、契約期間、並びに回収に係る戦略及び実務等による影響を受ける。

グループ会社は、個人向け融資ポートフォリオ・セグメント及びオペレーティング・リース投資をロール・レート分析、信用リスク度/ティア別区分分析及びビンテージ分析等の方法を利用して評価する。グループ会社は、外的要因についても検討及び分析を行う。これらの要因には、経済状況、トヨタ車及びレクサス車の実際の又は認識されている品質、安全性及び信頼性、失業率、中古車市場、並びに消費者行動の変動等が含まれる。さらに、分析においては購入者の信用度の構成及び業務上の変更といった内的要因も検討される。このプロセスは、貸借対照表日現在において発生の可能性が高く、かつ見積可能な損失に対する貸倒損失引当金を設定するために、経営者による判断と合わせて用いられる。

グループ会社は、損失発生期間の仮定を用いて貸倒損失引当金を設定する。この仮定は、損失事象が最初に発生した時点から償却が行われる時点までの平均期間を示すものである。グループ会社は、損失発生期間の見積りにおいて、信用に関する入手可能な情報及び傾向を用いて判断を行っている。

### ディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメント

ディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメントにおける信用リスク水準は、主にグループ会社のポートフォリオにおけるディーラーの財務力、ディーラーへの集中度合、担保の質及びその他の経済要因による影響を受ける。グループ会社のポートフォリオにおけるディーラーの財務力は、特に、全般的な経済状況、新車及び中古車に対する全般的な需要並びに自動車製造業者の財政状態による影響を受ける。

グループ会社は、ディーラー向け商品ポートフォリオを、ディーラー向け融資債権を融資におけるリスク特性（自動車、不動産又はディーラーの資産による担保等）に応じて決定される融資リスク・プールに分類することによって評価する。グループ会社は、各ディーラーについて内部で開発したリスク格付を用いて融資リスク・プールを分析する。また、グループ会社は、損失発生期間の仮定を用いて貸倒損失引当金を設定する。損失発生期間は、損失事象が発生したと見積られる日から償却を通して損失が最終的に実現する日までの期間を示すものである。さらに、特定のディーラー向け融資が減損しているかどうかを決定するため、四半期ごとに拠点業務部署の管理者及び特別資産グループに対し状況確認が行われる。減損している融資が識別された場合、必要に応じ個別引当金が設定されるとともに、当該融資は融資リスク・プールから除外され、個別にモニタリングされる。グループ会社は、損失発生期間の見積りにおいて、信用に関する入手可能な情報及び傾向を用いて判断を行っている。このプロセスは、貸借対照表日現在において発生の可能性が高く、かつ見積可能な損失に対する貸倒損失引当金を設定するために、経営者による判断と合わせて用いられる。

### 貸倒損失引当金及び減損した債権の会計処理

貸倒損失引当金の大部分は、減損の一括評価が行われる、個人向け融資ポートフォリオ・セグメント及びオペレーティング・リース投資の見積損失に対して引き当てられたものである。貸倒損失引当金のその他の部分は、ディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメントの見積損失に対するものである。ディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメントにおいて、グループ会社は減損した個々の融資（不良債権のリストラクチャリングによる条件変更済融資を含む。）の見積損失に対して個別引当金を設定している。個別引当金は、割引キャッシュ・フロー、当該融資の観察可能な市場価格、又は当該融資に担保が付されている場合には担保物件の公正価値に基づき評価される。

貸倒損失引当金の増加は、グループ会社の連結損益計算書への対応する貸倒損失引当金繰入額の計上を伴う。金融債権及びオペレーティング・リース投資の回収不能部分に対して、回収不能とみなされた時点又は延滞期間が120日間を超えた時点のいずれか早い時点で、貸倒損失引当金が借方計上される。グループ会社が担保権を実行した場合には、債権は償却され、担保を売却費用控除後見積公正価値でグループ会社の連結貸借対照表のその他資産に計上する。回収不能として過去に償却された金融債権及びオペレーティング・リース投資を回収できた場合には、貸倒損失引当金が貸方計上される。

以下の表は、金融債権及びオペレーティング・リース投資に係るグループ会社の貸倒損失引当金に関連する情報である。

	3月31日に終了した事業年度	
	2019年	2020年
	(単位：百万米ドル)	
貸倒損失引当金期首残高	\$ 597	\$ 602
債権償却額	(464)	(470)
回収額	97	95
貸倒損失引当金繰入額	372	590
貸倒損失引当金期末残高	\$ 602	\$ 817

2020年3月期の第4四半期において、COVID-19のパンデミックにより、広範囲にわたる経済圏でマクロ経済環境が大幅に悪化した。その結果、264百万米ドルの貸倒損失引当金繰入額が追加で生じた。

### ポートフォリオ・セグメント別の貸倒損失引当金及び金融債権

以下の表は、グループ会社の金融債権の貸倒損失引当金及び金融債権に関連するポートフォリオ・セグメント別の情報である。

	2019年3月31日に終了した事業年度		
	個人向け融資	ディーラー向け 商品	合計
	(単位：百万米ドル)		
金融債権の貸倒損失引当金：			
期首残高、2018年4月1日現在	\$ 312	\$ 151	\$ 463
債権償却額	(330)		(330)
回収額	50		50
貸倒損失引当金繰入額	272	44	316
期末残高、2019年3月31日現在	\$ 304	\$ 195	\$ 499
期末残高：減損の個別評価	\$	\$ 99	\$ 99
期末残高：減損の一括評価	\$ 304	\$ 96	\$ 400
金融債権：			
期末残高、2019年3月31日現在	\$ 53,939	\$ 17,696	\$ 71,635
期末残高：減損の個別評価	\$	\$ 623	\$ 623
期末残高：減損の一括評価	\$ 53,939	\$ 17,073	\$ 71,012

上記表の減損の一括評価がなされる金融債権の期末残高には、個人向け融資ポートフォリオ・セグメントにおいて減損が個別に識別されている金融債権が約231百万米ドル含まれている。2019年3月31日現在、これらの金額は、個別に評価するほど重要ではないとみなされているため、貸倒損失引当金の算定の際にはポートフォリオ・セグメントごとに集計されているが、貸倒損失引当金の金額に重要性はなく、減損の個別評価を行ったとしても金額が大きく異なることはないというグループ会社は判断している。2019年3月31日現在、減損の一括評価がなされるディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメントの金融債権の期末残高には、トヨタ モーター ノース アメリカ インク（以下「TMNA」という。）が保証している金融債権が1,091百万米ドル及び第三者である非公開のトヨタ販売会社が保証している金融債権が132百万米ドル含まれている。これらの金融債権は、グループ会社がTMNA及び第三者である非公開のトヨタ販売会社の要請を受けて融資を行っている、トヨタ車及びレクサス車のディーラーの一部、並びにその他の第三者に関連するものである。

	2020年3月31日に終了した事業年度		
	個人向け融資	ディーラー向け 商品	合計
	(単位：百万米ドル)		
金融債権の貸倒損失引当金：			
期首残高、2019年4月1日現在	\$ 304	\$ 195	\$ 499
債権償却額	(358)	(12)	(370)
回収額	50		50
貸倒損失引当金繰入額	490	58	548
期末残高、2020年3月31日現在	\$ 486	\$ 241	\$ 727
期末残高：減損の個別評価	\$	\$ 65	\$ 65
期末残高：減損の一括評価	\$ 486	\$ 176	\$ 662
金融債権：			
期末残高、2020年3月31日現在	\$ 57,088	\$ 17,873	\$ 74,961
期末残高：減損の個別評価	\$	\$ 528	\$ 528
期末残高：減損の一括評価	\$ 57,088	\$ 17,345	\$ 74,433

上記表の減損の一括評価がなされる金融債権の期末残高には、個人向け融資ポートフォリオ・セグメントにおいて減損が個別に識別されている金融債権が約253百万米ドル含まれている。2020年3月31日現在、これらの金額は、個別に評価するほど重要ではないとみなされているため、貸倒損失引当金の算定の際にはポートフォリオ・セグメントごとに集計されているが、貸倒損失引当金の金額に重要性はなく、減損の個別評価を行ったとしても金額が大きく異なることはないというグループ会社は判断している。2020年3月31日現在、減損の一括評価がなされるディーラー向け商品ポートフォリオ・セグメントの金融債権の期末残高には、TMNAが保証している金融債権が1,047百万米ドル及び第三者である非公開のトヨタ販売会社が保証している金融債権が140百万米ドル含まれている。これらの金融債権は、グループ会社がTMNA及び第三者である非公開のトヨタ販売会社の要請を受けて融資を行っている、トヨタ車及びレクサス車のディーラーの一部、並びにその他の第三者に関連するものである。

## 注記6 - デリバティブ取引、ヘッジ活動及び支払利息

### デリバティブ商品

グループ会社の負債は、米ドル及びその他の様々な通貨建の固定利付債務及び変動利付債務から主に構成され、グループ会社はこれらを国際資本市場において発行している。一方で、グループ会社の資産は、主として米ドル建の固定利付債権から構成されている。グループ会社は、金利スワップ、金利フロア及び通貨スワップを締結することによって、資産及び負債の性質が異なることによる金利リスク及び為替リスクを経済的にヘッジする。グループ会社は、市場の変動が引き起こす資産負債の公正価値の長期的変動を軽減することを目的として、デリバティブ取引を行っている。グループ会社のデリバティブ取引はすべて、グループ会社の経営陣並びに市場リスク管理のための財務統制及び統治の枠組みを提供するグループ会社の資産負債委員会によって承認及び監視される。

グループ会社は、デリバティブをヘッジ会計に指定されたもの（以下「ヘッジ会計デリバティブ」という。）と、ヘッジ会計に指定されないもの（以下「非ヘッジ会計デリバティブ」という。）に分類している。デリバティブ契約の開始時に、グループ会社は、特定の基準が満たされた場合、デリバティブをヘッジ会計デリバティブとして指定することを選択することがある。2018年9月30日現在、グループ会社にヘッジ会計デリバティブはなかった。

すべてのデリバティブ金融商品は、グループ会社が資産と負債のポジションを純額ベースで決済し、同一の取引相手との間の現金担保を純額ベースで相殺することができる法的強制力のあるマスター・ネットリング契約の影響を考慮に入れて、貸借対照表に公正価値で計上される。グループ会社のデリバティブ金融商品の公正価値の変動は、グループ会社の連結損益計算書の支払利息の一部として計上される。デリバティブ金融商品は、グループ会社の連結貸借対照表のその他資産又はその他負債の一部として計上される。

### デリバティブの相殺

会計指針では、法的強制力のあるマスター・ネットリング契約がある場合に、同一の取引相手とのデリバティブ債権及び債務並びに関連する現金担保を、グループ会社の連結貸借対照表に純額で表示することを認めている。グループ会社は、この条件を満たしている場合には、残高の純額表示を選択している。

グループ会社の国際スワップ・デリバティブ協会（以下「ISDA」という。）マスター契約は、複数の取引を解約し、いずれか一方の契約当事者に純残高を一括で支払うことで決済することを認めるグループ会社のマスター・ネットリング契約である。当該マスター・ネットリング契約には、すべての取引において純資産ポジションにある契約当事者に対し、現金担保を差し入れるよう規定する相互担保契約も含まれる。グループ会社が取引相手と締結している担保契約の実質的にすべてが、閾値ゼロでの全額保全を約束するものである。グループ会社は、すべての取引相手と、日次評価及び担保授受を実施する契約を締結しているが、担保の移動に時間を要するため、担保授受からグループ会社のデリバティブ評価までの間に、最長で1日の遅延が発生することがある。グループ会社は、仮にグループ会社の信用格付が引下げられた場合でも、2020年3月31日時点においてグループ会社が純負債ポジションにある取引の取引相手に対して追加担保を差し入れる必要はなく、これは信用格付に関わらず、グループ会社が当該取引相手に対してフルに担保差し入れしているためである。さらに、グループ会社の担保契約には法的相殺権の条項が含まれるため、担保金額はデリバティブ資産又はデリバティブ負債と相殺され、その純額がグループ会社の連結貸借対照表のその他資産又はその他負債に含まれる。

## デリバティブ取引の財務書類に対する影響

以下の表は、連結貸借対照表に計上された、グループ会社のデリバティブ資産及び負債の勘定科目及び金額を示したものである。

	2019年3月31日現在		2020年3月31日現在	
	想定元本	公正価値	想定元本	公正価値
(単位：百万米ドル)				
<b>その他資産：</b>				
金利スワップ	\$ 49,254	\$ 472	\$ 30,362	\$ 1,410
通貨スワップ	2,771	72	488	27
合計	\$ 52,025	\$ 544	\$ 30,850	\$ 1,437
取引相手との相殺		(441)		(966)
受入担保金		(42)		(420)
デリバティブ契約の帳簿価額 - その他資産		\$ 61		\$ 51
<b>その他負債：</b>				
金利スワップ	\$ 57,593	\$ 622	\$ 69,079	\$ 1,826
通貨スワップ	9,796	785	13,181	1,290
合計	\$ 67,389	\$ 1,407	\$ 82,260	\$ 3,116
取引相手との相殺		(441)		(966)
差入担保金		(940)		(2,105)
デリバティブ契約の帳簿価額 - その他負債		\$ 26		\$ 45

2020年及び2019年3月31日現在、グループ会社はそれぞれ10百万米ドル及び2百万米ドルの超過担保を受け入れているが、これはデリバティブ資産の相殺には利用されておらず、グループ会社の連結貸借対照表のその他負債に計上された。2020年及び2019年3月31日現在、グループ会社はそれぞれ1百万米ドル及び17百万米ドルの超過担保を差し入れているが、これはデリバティブ負債の相殺には利用されておらず、グループ会社の連結貸借対照表のその他資産に計上された。

以下の表は、グループ会社の連結損益計算書に計上された、デリバティブ商品及び関連するヘッジ対象に係る損益の計上箇所及び金額を含む、支払利息の内訳を要約したものである。

	3月31日に終了した事業年度		
	2018年	2019年	2020年
	(単位：百万米ドル)		
債務に係る支払利息	\$ 1,970	\$ 2,559	\$ 2,488
デリバティブに係る支払(受取)利息	(67)	(53)	180
債務及びデリバティブに係る支払利息	1,903	2,506	2,668
外貨建債務に係る(利益)損失	1,344	(1,078)	(703)
通貨スワップに係る損失(利益)	(1,306)	1,015	650
米ドル建金利スワップに係る損失(利益)	(90)	304	219
支払利息合計	\$ 1,851	\$ 2,747	\$ 2,834

債務及びデリバティブに係る支払利息は、利息決済額(純額)及び未収未払利息の変動を表す。デリバティブ及び外貨建債務に係る利益及び損失は、利息決済額(純額)及び未収未払利息の変動に関連する金額を除く。デリバティブに関連するキャッシュ・フローは、グループ会社の連結キャッシュ・フロー計算書の営業活動から得たキャッシュ(純額)に計上される。

#### 注記7 - 債務及び与信枠

債務及び関連する加重平均約定金利の要約は次のとおりである。

	2019年3月31日現在			2020年3月31日現在		
	額面価額	帳簿価額	加重平均約定金利	額面価額	帳簿価額	加重平均約定金利
	(単位：百万米ドル)			(単位：百万米ドル)		
無担保社債及び借入金	\$ 80,875	\$ 80,521	2.60%	\$ 83,477	\$ 83,172	2.07%
担保付社債及び借入金	12,421	12,401	2.62%	14,597	14,568	2.13%
債務合計	\$ 93,296	\$ 92,922	2.60%	\$ 98,074	\$ 97,740	2.08%

グループ会社の債務の帳簿価額には、未償却のプレミアム、ディスカウント、社債発行費及び為替換算調整の影響が含まれている。社債発行費は繰り延べられ、社債の契約期間にわたり実効利回りが一定になるよう支払利息として償却される。

加重平均約定金利は、プレミアム又はディスカウントを考慮前の当初の想定元本又は額面価額に基づいて算定され、実効金利に近似している。

債務は、額面価額で期限前償還を行うことができる。グループ会社の債務ポートフォリオの満期予定は次のとおり要約される。担保付債務の実際の返済は、関連する担保資産の返済状況により異なる予定である。

3月31日に終了する事業年度	将来における 債務の満期	
	(単位：百万米ドル)	
2021年	\$	51,489
2022年		19,170
2023年		11,942
2024年		3,973
2025年		5,012
それ以降(注1)		6,488
未償却のプレミアム、ディスカウント及び社債発行費		(334)
債務合計	\$	97,740

(注1) 無担保及び担保付社債及び借入金は、2049年3月期までの様々な日付で満期を迎える。

### 無担保社債及び借入金

グループ会社の無担保社債及び借入金には、コマーシャル・ペーパー並びに固定利付債及び変動利付債が含まれる。短期の資金調達ニーズは、米国におけるコマーシャル・ペーパーの発行を通じて満たされる。グループ会社のコマーシャル・ペーパー・プログラムに基づく未返済残高は、2020年及び2019年3月31日現在それぞれ、27.0十億米ドル及び25.3十億米ドルであった。

固定利付債の発行の際、グループ会社は通常、債務に係る固定金利の支払を変動金利の支払に転換するために支払変動スワップを締結することを選択している。一部の無担保社債及び借入金は様々な外貨建である。当該債務は取引日の為替レートで米ドルに換算され、各決算日に当該日の為替レートで再換算される。当該外貨建無担保社債及び借入金の発行と並行して、グループ会社は、米ドル以外の通貨建の支払を米ドル建の支払に転換するために、同額の想定元本で通貨スワップを締結している。外貨建取引に関連した損益は、グループ会社の連結損益計算書の支払利息に含まれる。

グループ会社の無担保社債及び借入金の一部は、この種の取引において一般的な取決め及び条項(ネガティブ・プレッジ条項及びクロス・デフォルト条項並びに特定の合併、吸収合併及び資産の売却に関する制限を含む。)を含んでいる。現在、グループ会社は、これらの取決め及び条項を遵守している。

### 担保付社債及び借入金

グループ会社の担保付社債及び借入金は米ドル建であり、固定利付債及び変動利付債の双方が含まれる。担保付社債及び借入金はオンバランスの証券化信託を使用して発行されており、詳細は、「注記8 - 変動持分事業体」に記載されている。これらの社債は、証券化された個人向け金融債権及びオペレーティング・リース投資における受益持分の回収並びに関連する信用補完によってのみ返済可能である。



2019年6月、グループ会社は、金融債権のリボルビング・プール及び現金担保を裏付けとする新規のリボルビング資産担保証券化プログラムに基づく担保付社債の募集を完了した。リボルビング期間における当該債権からのキャッシュ・フローが証券化信託に係る特定の費用の支払及び関連する担保付社債に係る約定利息の支払に必要な金額を超過する分については、購入後に特定の条件を満たすことを条件に、債権の追加購入に使用できる。担保付社債のリボルビング期間は5年の予定であり、その後償却期間が開始するが、全額償還することも可能である。一部の分離口座残高が要求水準を下回る、当該社債の裏付けとなっている資産プールの信用損失又は支払遅滞が特定の水準を上回る、調整後プール残高が担保付社債の当初元本の50%を下回る、担保付社債の利息が支払われないといった特定の事象の発生によりリボルビング期間が終了し償却期間が開始する可能性もある。

### 与信枠及び信用状

追加的に流動性を担保する目的で、グループ会社は与信枠を次のとおり維持している。

### 364日間の与信契約、3年間の与信契約及び5年間の与信契約

2019年11月、TMCC、トヨタ クレジット デ プエルトリコ コープ（以下「TCPR」という。）及びトヨタのその他の関連会社は、それぞれ2021年3月期、2023年3月期及び2025年3月期に契約期間が終了する、364日間のシンジケート銀行与信枠5.0十億米ドル、3年間のシンジケート銀行与信枠5.0十億米ドル及び5年間のシンジケート銀行与信枠5.0十億米ドルにつき、契約を再締結した。

与信枠からの引き出しは、この種の取引において一般的な取決め及び条項（ネガティブ・プレッジ条項及びクロス・デフォルト条項並びに特定の合併、吸収合併及び資産の売却に関する制限を含む。）の制限を受ける。これらの契約は、一般業務のために利用することができ、2020年及び2019年3月31日現在、この与信枠から引き出された金額はない。現在、グループ会社は、上記の与信契約の取決め及び条項を遵守している。

### その他の無担保与信契約

TMCCは様々な銀行とその他の無担保与信枠も設定している。2020年3月31日現在、TMCCはそれぞれ、2021年3月期及び2023年3月期に契約期間が終了する2.5十億米ドル及び2.1十億米ドル、合計で4.6十億米ドルのコミット済みの銀行与信枠を有している。

これらの与信契約は、この種の取引において一般的な取決め及び条項（ネガティブ・プレッジ条項及びクロス・デフォルト条項並びに特定の合併、吸収合併及び資産の売却に関する制限を含む。）を含んでいる。これらの与信枠は、2020年及び2019年3月31日現在、引き出されていない。現在、グループ会社は、上記の与信契約の取決め及び条項を遵守している。

TMCCは、2022年3月期に契約期間が終了する、トヨタ モーター セールス U S A インク（以下「TMS」という。）との5.0十億米ドルの3年間のリボルビング与信枠の契約当事者となっている。2020年3月31日現在、この与信枠から、2020年9月30日に満期を迎える利率1.86%の元本3.0十億米ドルが引き出されている。この金額は、グループ会社の連結貸借対照表のその他負債に計上されており、一般業務のために利用される予定である。

グループ会社は随時、資金の利用可能性、キャッシュ・フローのタイミング、相対的資金コスト及び市場参入の可能性といった多数の事業要因に基づき、関連会社から借入を行うことがある。関連会社からの借入金は、グループ会社の連結貸借対照表のその他負債に計上される。

## 注記8 - 変動持分事業体

VIEとは、( )持分が不十分なため、追加の劣後財務支援なくして事業活動に必要な資金調達ができない事業体、又は( )支配的財務持分の性質を欠く持分投資家を有する事業体のいずれかである。VIEの第一受益者とは、VIEの経営成績に対して最も重要な影響を及ぼすVIEの活動を指示する権限を有し、かつVIEにとって重要となる可能性のある損失を負担する義務又は利益を受け取る権利を有する者である。

VIEの経営成績に対して最も重要な影響を及ぼすVIEの活動を指示する権限をグループ会社が有しているか否かを評価するために、グループ会社は、VIEの設立において果たした役割並びに現在保有している権利及び責任を含むすべての事実及び状況を検討する。この評価は、VIEの経営成績に対して最も重要な影響を及ぼす活動を特定すること、また当該活動について権限を有する者がいる場合には、その者を特定することを含んでいる。通常は、VIEに影響を及ぼす最も重要な決定を下す者が、当該VIEの活動を指示する権限を有する者とみなされる。VIEにとって重要となる可能性のある損失を負担する義務又は利益を受け取る権利をグループ会社が有しているか否かを評価するために、グループ会社は、債務及び資本持分、サービス業務を実施する権利、並びに手数料契約を含むすべての経済的持分と、VIEにおけるその他の変動持分を検討する。VIEに影響を及ぼす最も重要な決定を下す権限を有する者がグループ会社であり、VIEにとって重要となる可能性のある損失を負担する義務又は利益を受け取る権利をグループ会社が有していると判断した場合に、当該VIEを連結している。

グループ会社は、VIEの第一受益者であるか否かに関する再評価を継続的に(通常は四半期ごとに)実施している。この再評価においては、統治文書の変更又はその他の状況の変化を通じて、VIEの最も重要な活動を指示する権限をグループ会社が取得又は譲渡したか否かが検討される。また、新たな事象の発生に伴い、従来はVIEとみなされていなかった事業体がVIEとみなされるようになりVIE連結の枠組みの対象となり得るか否かについての再検討も行っている。

### 連結変動持分事業体

グループ会社は、第三者である銀行出資による資産担保証券化発行体及び投資家へ資産担保証券を発行するための変動持分事業体とみなされる特別目的会社を、証券化取引において1社以上利用している。これらのVIEが発行する証券は、個人向け金融債権及びオペレーティング・リース投資における受益持分(以下「証券化資産」という。)に関連するキャッシュ・フローを裏付けとする。グループ会社は、VIEにとって重要となる可能性のある当該VIEにおける変動持分を保有している。グループ会社は、( )証券化資産の回収業務を実施する責任をグループ会社が負っており、したがって当該VIEの業績に最も重要な影響を及ぼす活動を指図する権限をグループ会社が有していること、及び( )当該VIEにおけるグループ会社の変動持分に鑑み、重要となる可能性のある損失を負担する義務及び残余利益を受け取る権利をグループ会社が有していることから、グループ会社が当該証券化信託の第一受益者であると判断した。

以下の表は、グループ会社の連結貸借対照表に計上されている、VIE証券化取引に関連する資産及び負債を示している。

	2019年3月31日現在				
	拘束性現金	VIE資産		VIE負債	
		証券化資産 純額	その他資産	債務	その他負債
	(単位：百万米ドル)				
個人向け金融債権	\$ 630	\$ 11,075	\$ 6	\$ 9,202	\$ 10
オペレーティング・リース投資	355	5,307	186	3,199	2
合計	\$ 985	\$ 16,382	\$ 192	\$ 12,401	\$ 12

	2020年3月31日現在				
	拘束性現金	VIE資産		VIE負債	
		証券化資産 純額	その他資産	債務	その他負債
	(単位：百万米ドル)				
個人向け金融債権	\$ 694	\$ 12,375	\$ 5	\$ 10,933	\$ 10
オペレーティング・リース投資	302	5,586	126	3,635	2
合計	\$ 996	\$ 17,961	\$ 131	\$ 14,568	\$ 12

上記表に表示されている拘束性現金同等物を含む拘束性現金は、上記表に表示されている基礎となる証券化資産純額からの回収額及びVIEのためにTMCCが保有する特定の準備預金を示しており、グループ会社の連結貸借対照表における拘束性現金及び拘束性現金同等物の一部として含まれている。上記表に表示されている証券化資産純額は、繰延手数料及び費用、繰延収益、減価償却累計額並びに貸倒損失引当金考慮後の金額で表示されている。その他資産は、VIEの利益を目的としてTMCCが回収した、又はTMCCに返却された売却目的中古車を示している。これらの連結されたVIEの関連債務は、2020年及び2019年3月31日現在、それぞれ1,182百万米ドル及び1,486百万米ドルのTMCCが保有する有価証券を控除後の額で表示されている。その他負債は、連結されたVIEの債務に係る利息の未払計上額を表している。

VIEの資産及びTMCCが保有する拘束性現金及び拘束性現金同等物は、これらの事業体が発行した資産担保証券に対する唯一の返済資金として使用される。VIEが発行した債券の投資家は、慣例的な表明並びに買戻保証条項及び補填条項がある場合を除き、グループ会社又はグループ会社のその他の資産への償還請求権を有しない。

これらの事業体の第一受益者として、グループ会社はVIEの証券化資産による信用リスク、残余価値リスク、金利リスク及び期限前償還リスクにさらされている。しかしながら、VIEへ資産を譲渡した結果として、このようなリスクへのエクスポージャーが変動することはなかった。グループ会社はまた、VIEが発行した担保付社債から生じる金利リスクにさらされる場合もある。

上記に加えて、グループ会社は変動利付債を発行する一部の特別目的会社と複数の金利スワップを締結した。これらのスワップの契約条項に従い、特別目的会社は、所定の支払日に担保付債務の残高と同額の想定元本に係る変動金利を受け取る代わりに、TMCCに対して固定金利を支払わなければならない。この契約により、特別目的会社は、固定金利の証券化資産で担保された変動利付債の発行に内在する金利リスクを軽減することが可能となる。

グループ会社の証券化における特別目的会社への証券化資産譲渡は、法律上売却とみなされる。しかし、証券化資産及び関連する債務は、グループ会社の連結貸借対照表に引き続き計上される。グループ会社は証券化資産による金融収益と特別目的会社が発行した担保付債務による支払利息を認識する。グループ会社はまた、証券化されていない資産ポートフォリオに用いられたものと整合する手法を用いて、見積られた発生の可能性が高い信用損失を補填するため、証券化資産に係る貸倒損失引当金を計上している。TMCCと特別目的会社間の金利スワップは内部取引とみなされるため、グループ会社の連結財務書類では消去されている。

### 非連結変動持分事業体

グループ会社は、グループ会社の関連会社であるTMNAが運営するトヨタ ディーラー インベストメント グループのディーラー・キャピタル・プログラム（以下「TDIGプログラム」という。）を通してトヨタ車及びレクサス車のディーラーに対し貸付金を提供しており、TMNAはこれらのディーラーシップにおける持分を保有している。このプログラムに参加するディーラーは、VIEであると判断されている。グループ会社は、このプログラムにおけるディーラーシップの第一受益者ではないため連結しておらず、損失へのエクスポージャーは与信枠の額に限定されている。2020年及び2019年3月31日現在のグループ会社の連結貸借対照表において金融債権（純額）に分類されるTDIGプログラムに基づくこれらのディーラーに対する債権額、並びに2020年3月期、2019年3月期及び2018年3月期においてこれらのディーラーより稼得した収益の金額に重要性はなかった。

グループ会社には、VIEであると判断されているその他の融資関係先もあるが、グループ会社はこれらの事業体の第一受益者ではないため、連結していない。2020年及び2019年3月31日現在、当該関係先に対する債権額及び当該関係先より稼得した収益の金額に重要性はなかった。

### 注記9 - 契約債務及び偶発債務

#### 契約債務及び保証

グループ会社は特定の契約債務及び保証契約を締結している。それらの最大未実行額の要約は次のとおりである。

	2019年3月31日現在	2020年3月31日現在
	(単位：百万米ドル)	
契約債務：		
ディーラーとの信用供与枠	\$ 1,378	\$ 1,226
オペレーティング・リース契約に基づく契約債務	144	139
契約債務合計	1,522	1,365
関連会社の公害管理社債及び廃棄物処理社債の保証	100	100
契約債務及び保証契約合計	\$ 1,622	\$ 1,465

法人向け融資枠は、TMCCに履行が要求される拘束力のある契約ではないため、契約債務とはみなされない。

## 契約債務

グループ会社は、ディーラー及びディーラー・グループと称される様々なマルチ・フランチャイズ・ディーラー組織に対して、固定及び変動金利による運転資金融資、リボルビング・クレジット・ライン並びに不動産融資を提供しており、これらは設備の建設及び改修、運転資金需要、不動産の購入、事業の取得並びにその他の一般事業目的のために利用される。これらの融資は、一般的に不動産、車両在庫及び/又はその他のディーラーの資産に対する先取特権により必要に応じて担保されており、関連するディーラー、ディーラー・グループ又はディーラー社長による個人保証若しくは企業保証が付されている場合もある。融資は通常、担保が供されるか又は保証されるが、対象となる担保物件又は保証の価値がこうした契約に基づくグループ会社のエクスポージャーを補填するには十分ではない可能性がある。グループ会社の価格決定には、市況、競争環境、グループ会社の個人向け、リース及び保険の各事業に対するディーラーの支援の水準並びに各ディーラーの信用状況が反映される。当該信用供与枠に基づいて引き出された金額は、グループ会社の貸倒損失引当金の評価と併せて、四半期ごとに回収可能性について見直される。グループ会社はまた、関連会社に対して与信枠を設定しており、これは「注記12 - 関連当事者との取引」に記載されている。

## リース契約債務

グループ会社のオペレーティング・リース・ポートフォリオは、不動産リースで構成されている。関連会社に対する支払額を含むオペレーティング・リース料合計は、2020年3月期において36百万米ドル、並びに2019年3月期及び2018年3月期においていずれも30百万米ドルであった。グループ会社は、テキサス州プレイノ市におけるグループ会社の本社設備のために、2032年8月までのリース契約をTMNAと締結している。上記表のオペレーティング・リース契約に基づく契約債務は、2020年及び2019年3月31日現在、それぞれ102百万米ドル及び97百万米ドルの関連会社とのファシリティ・リースを含んでいる。

リース条件には、更新及び延長オプション又は早期解約の特約が含まれることがある。TMCCがこれらのオプションを行使することは合理的に確実ではないため、通常、これらのオプションはリース期に影響を及ぼさない。これらのリース契約は、グループ会社が配当金の支払、デット・ファイナンス又はエクイティ・ファイナンス取引の実施、追加のリース契約の締結を行うことを制限しておらず、残価保証もしていない。グループ会社は、期間が1年以内のリースを連結貸借対照表から除外しており、リース以外の部分をグループ会社の不動産リースから区別していない。

オペレーティング・リース契約に基づくグループ会社の契約債務は以下のとおりである。

3月31日に終了する事業年度	2019年3月31日現在の 将来の最低リース料支払額	
	(単位：百万米ドル)	
2020年	\$	22
2021年		19
2022年		20
2023年		12
2024年		10
それ以降		61
合計	\$	144

3月31日に終了する事業年度	2020年3月31日現在の オペレーティング・リース負債の金額	
	(単位：百万米ドル)	
2021年	\$	21
2022年		23
2023年		15
2024年		12
2025年		10
それ以降		58
合計	\$	139
現在価値の割引		(19)
オペレーティング・リース負債合計	\$	120

オペレーティング・リース負債及びROU資産は、リース開始日に、将来の最低リース料支払額の現在価値に基づき、リース期間にわたって認識される。リース契約に明示されていない利率は通常、容易には算定できないため、グループ会社はリース期間にわたってリース開始日の追加借入利率を用いている。

以下の表は、グループ会社が借手であるオペレーティング・リース契約に関連する追加情報を表示している。

	2020年3月31日現在	
	(単位：百万米ドル)	
ROU資産	\$	114
リース負債	\$	120
加重平均残存リース期間(年数)		9.29
加重平均割引率		3.05%
キャッシュ・フローの補足情報		
リース負債の測定に含められた現金支払額 - 営業活動によるキャッシュ・フロー	\$	23
非現金の補足情報		
オペレーティング・リース債務と引き換えに取得したROU資産	\$	17

### 保証及びその他の偶発債務

TMCCは、特定のTMCC関連会社の製造工場に公害管理施設を設置する資金を調達するため、ウエストバージニア州パトナム郡及びインディアナ州ギブソン郡が発行した元本合計100百万米ドルの債券を保証している。債券は、以下の3月31日に終了する事業年度に満期となる。2028年度 - 20百万米ドル、2029年度 - 50百万米ドル、2030年度 - 10百万米ドル、2031年度 - 10百万米ドル及び2032年度 - 10百万米ドル。TMCCは、債券及びその他の関連債務の返済滞納が生じた場合、当該保証に基づいて債務を履行するよう求められる。TMCCは、該当する関連会社に債務返済額を求償する権利を有している。TMCCは、このような支払の保証に対し、名目上の年間手数料を受領している。2020年及び2019年3月31日現在において、TMCCはこれらの関連会社に関する債券保証に基づく債務履行を求められていない。

### 補填

グループ会社は通常の業務過程において、負債による資金調達、デリバティブ、証券化取引並びにベンダー及びサプライヤー契約を含む(これらに限定されない。)、いくつかの種類取引に関連して本業界においては標準の補填条項を含む契約を締結している。グループ会社が行った表明、保証又は契約条項に違反した場合、若しくは第三者による請求が生じた場合には、当該補填条項に基づいて補填が行われる。また、グループ会社は、例外はあるが、特定の債務の発行及びデリバティブの実行において、源泉徴収税が補填による支払に課される場合、第三者への支払をグロスアップすることに同意している。さらに、グループ会社の特定の資金調達契約においては、法律又は規制の特定の変更による費用の増額分をグループ会社が貸手に支払うことが要求される場合もある。補填条項の違反を引き起こす、又はグロスアップ若しくはその他の支払債務の誘因となる事象を予測するのは困難であるため、グループ会社が当該条項に基づく請求から生じる将来の最大支払額を見積ることはできない。グループ会社がこれらの条項によって重大な額の支払を過去に行ったことはなく、また2020年3月31日現在、グループ会社は、グループ会社が将来において重大な額の支払を行わなくてはならない可能性は低いと判断した。2020年及び2019年3月31日現在、当該補填条項に基づく債務は計上されていない。

## 訴訟及び行政手続

グループ会社に対し、通常の業務過程より生じる事項に関して、様々な訴訟、行政手続及びその他の請求が、係争中か、又は将来において開始あるいは主張される可能性がある。これらの訴訟の一部は、多額の損害賠償並びに/又はグループ会社の業務、方針及び慣行に対する変更を求める集団訴訟であるか、若しくは集団訴訟とすることを目指している。これらの訴訟の一部は、他の金融機関及び専属金融会社に対して提起された訴訟と類似している。さらにグループ会社は随時、州及び連邦による、行政上及び規制上の検査、情報収集要請並びに調査の対象となる場合がある。そのような法的手続及び行政上の調査の行方を予測するのは本質的に困難である。

グループ会社は、不利な評決の可能性及びそれによって生じる債務の金額を判断するために、係争中の請求及び訴訟の定期的レビューを実施している。グループ会社は、請求に関連した支払が発生する可能性が高く、費用が合理的に見積可能である場合、法的請求に対して引当金を設定する。また、可能であれば、発生の可能性が合理的に高い損失又は損失の範囲を見積り、関連する引当金を超過しているか又は引当金が計上されていないかを判断する。法的事項は不確実性を伴うものであるため、確定した法的請求の実際額及び関連弁護士費用は、引当金よりも相当程度高くなる、又は低くなる可能性がある。グループ会社は、入手可能な情報及び設定した引当金に基づき、かかる手続の結果は個別でも集計しても、グループ会社の連結財政状態又は経営成績に重要で不利な影響を及ぼす合理的可能性は低いと考えている。

## 注記10 - 年金及びその他の給付制度

グループ会社は、関連会社のTMNAが支援している特定の退職及び退職後の医療、生命保険及びその他の給付制度に、雇用主として参加している。各制度の費用は通常、当該制度に加入している又は加入資格のあるTMCC従業員に関連する、制度全体から見た相対的な給付費用に基づき、TMCCに配分されている。

### 確定給付制度

2015年1月1日より前までは、グループ会社の従業員は、通常、入社翌月の初日からトヨタ モーター セールス U S A インク年金制度（以下「当該年金制度」という。）に加入する資格があり、5年間の勤続を経て権利が確定した。2015年1月1日以降、当該年金制度は、当該日付以降に初めて雇用されたか再雇用された従業員をその対象外とした。

当該非拠出型確定給付年金制度の下での給付支払は通常、従業員の勤続年数（最長25年）、直近の120ヶ月の勤続期間（以下「適用年」という。）のうち連続60ヶ月の最高平均年間給与（制度で定めるとおり）、及び適用年における適格な賞与/贈与の半分（当該金額の年間平均を決定するために再計算された。）に基づいており、社会保障給付見積額の一定の割合が減額される。

2020年3月期、2019年3月期及び2018年3月期において、当該年金制度及び特定のその他の非適格制度に加入しているグループ会社の従業員に関してTMCCに配分された費用に重要性はなかった。



### **確定拠出制度**

制度の文書において定められる一定の加入資格を満たす従業員は、トヨタ モーター ノース アメリカ インク退職貯蓄制度に加入することができる。この制度下において、資格を有する従業員は、連邦税規則による制限に従い、税引前で適格な報酬の1%から30%までを拠出することを選択できる。グループ会社は、適格な報酬の4%までの範囲で、加入者の拠出額の最初の6%について66.67%をマッチさせる。加入者は常に、退職貯蓄制度に対する拠出額に関して100%が確定される。加入者はグループ会社の拠出額に関して毎年25%が確定され、4年後に全額確定される。拠出額は通常、制度の管理者に対する支払を通して隔週で積立てられる。2015年1月1日以降に雇用された一部の従業員は、年齢と報酬に応じて算定される制度への追加拠出金を受取る資格を有することがある。

2020年3月期、2019年3月期及び2018年3月期において、TMCCの貯蓄制度に対する雇用主の拠出額に重要性はなかった。

### **その他の退職後給付制度**

従業員は、通常、TMNAが支援しているその他の退職後給付制度に加入する資格があり、当該制度は、資格を有する退職した従業員に対し特定の医療及び生命保険給付を提供する。通常、これらの給付を受ける資格を得るためには、従業員は55歳以上かつ10年以上勤務していなければならない。

2020年3月期、2019年3月期及び2018年3月期において、TMCCに配分されたその他の退職後給付費用に重要性はなかった。

## 注記11 - 法人税等

グループ会社は税効果について負債法を適用しており、税率及び法律の変更はそれらが制定された期間に繰延税金資産及び負債を調整することにより反映され、その結果、当事業年度の法人税等の調整として処理される。

TMCCは、TFSIC及びその子会社と合わせて連結連邦税申告書を提出している。連邦税上の当期及び繰延法人税は、TMCCを単独の納税者と仮定してTMCCに配分されている。TMCCの正味欠損金及び税額控除は、TFSIC及びその子会社（TMCCを含む。）が当該欠損金及び税額控除を連結連邦税申告書において使用する際に利用される。TMCCはTMNA、TFSIC、又はTMCCの子会社と合わせて分離又は連結/合算州税申告書を提出している。州税は一般的にTMCC及びその子会社が単独で税務申告書を提出していると仮定して認識される。TMCC及びその子会社が連結又は合算申告を行っている州において、税金費用の合計は合算配分の要因及び各会社の所得又は損失に基づきTMCC及びその子会社に配分されている。連邦税及び州税配分契約に基づき、TFSIC並びにTMCC及びその子会社は、税金費用の配分額を支払い、また連邦税及び州税申告書において利用された税務上の欠損金及び税額控除によるベネフィットにつき払戻しを受けている。

法人税等（法人税等ベネフィット）の内訳は次のとおりである。

	3月31日に終了した事業年度		
	2018年	2019年	2020年
	(単位：百万米ドル)		
<b>当年度分</b>			
連邦税	\$ (45)	\$ (55)	\$ (19)
州税	(10)	76	120
外国税	3	4	8
合計	(52)	25	109
<b>繰延税額</b>			
連邦税	(2,625)	207	145
州税	48	(49)	(141)
外国税		(1)	(2)
合計	(2,577)	157	2
法人税等（法人税等ベネフィット）	\$ (2,629)	\$ 182	\$ 111

米国連邦法定税率と実効税率との調整は次のとおりである。

	3月31日に終了した事業年度		
	2018年	2019年	2020年
米国連邦法定税率による法人税等	31.6%	21.0%	21.0%
州税及び地方税（連邦税上の法人税等ベネフィット考慮後純額）	4.8%	4.6%	4.0%
州税法の変更による影響	(0.1)%	(1.3)%	(3.9)%
連邦税額控除	(1.1)%	(1.0)%	(3.7)%
税務上の欠損金の繰戻による税率差異		(2.8)%	(5.6)%
過年度の未払法人税等と法人税申告書との差額に対する調整	0.4%	(1.4)%	(1.0)%
TCJAによる連邦税上の繰延税金負債の再評価	(371.6)%		
その他 - 純額	(0.6)%	(0.5)%	
実効税率	(336.6)%	18.6%	10.8%

連邦税額控除の金額には、2020年3月期の代替燃料車に係る税額控除及び外国税額控除による法人税等ベネフィット、並びに2020年3月期、2019年3月期及び2018年3月期のプラグイン車に係る税額控除及び研究開発に係る税額控除による法人税等ベネフィットが含まれている。

2018年3月期において、TCJAにより法人所得税率が35%から21%へ引下げられた。その結果、2018年3月期のグループ会社の連邦法定税率は31.6%（ブレンド税率）となり、グループ会社は正味繰延税金負債の再評価による法人税等ベネフィット2.9十億米ドルを計上した。グループ会社はTCJAの効力発生日から12ヶ月以内のTCJAの影響に関する評価を完了し、当該影響は2019年3月31日現在及び同日に終了した事業年度におけるグループ会社の連結財務書類に反映されている。

グループ会社の正味繰延税金負債は、以下の繰延税金負債及び資産から構成されている。

	3月31日現在	
	2019年	2020年
	(単位：百万米ドル)	
<b>負債：</b>		
リース取引	\$ 7,121	\$ 5,180
州税（連邦税上の法人税等ベネフィット考慮後純額）	847	629
保険ディーラー手数料	235	254
有価証券及びデリバティブの時価評価額	44	14
その他	53	83
繰延税金負債	\$ 8,300	\$ 6,160
<b>資産：</b>		
貸倒損失及び残価損失引当金	361	370
繰延費用及び手数料	192	188
正味繰越欠損金及び繰越税額控除	2,297	100
リース債務		25
その他	22	32
繰延税金資産	2,872	715
評価性引当金	(24)	(13)
正味繰延税金資産	\$ 2,848	\$ 702
正味繰延税金負債（注1）	\$ 5,452	\$ 5,458

(注1) 残高には、その他の包括利益（損失）累計額（純額）に含まれる未実現損益に係る繰延税金負債が、2020年及び2019年3月31日現在において、それぞれ4百万米ドル及び1百万米ドル含まれている。この残高の変動は、繰延税金費用合計には含まれていない。

グループ会社は、2019年3月31日現在において連邦税及び州税の正味繰越欠損金に関連する繰延税金資産それぞれ2.1十億米ドル及び147百万米ドルを計上していたのに対し、2020年3月31日現在においては州税の正味繰越欠損金累積額に関連する繰延税金資産37百万米ドルを計上している。グループ会社は、2020年3月31日現在において、連邦税の正味繰越欠損金累積額に関連する繰延税金資産を計上していない。州税の正味繰越欠損金の一部に繰越期限はないが、その他は2022年3月期以降に期限切れとなる。

グループ会社は、2020年3月31日現在において、代替燃料車及びプラグイン車、研究開発並びに外国税に係る連邦税額控除に関連する繰延税金資産それぞれ52百万米ドル、10百万米ドル及び1百万米ドルを計上している。これに対し、2019年3月31日現在においては、プラグイン車、研究開発、外国税並びに代替ミニマム税に係る連邦税額控除に関連する繰延税金資産それぞれ38百万米ドル、14百万米ドル、3百万米ドル及び12百万米ドルを計上している。連邦税の繰越税額控除は2028年3月期以降に期限切れとなる。

2020年及び2019年3月31日現在、外国税額控除及び州税の正味繰越欠損金に関連する繰延税金資産は、評価性引当金それぞれ13百万米ドル及び24百万米ドルにより減額されている。評価性引当金の決定は、該当する繰越期間中の将来の課税所得に対する経営陣の見積りに基づいている。グループ会社は、評価性引当金控除後の残りの繰延税金資産は全額回収されるものと考えている。回収可能性があると見られる繰延税金資産の金額は、経営陣の見積りが変更された場合、減少する可能性がある。

グループ会社は、在外子会社からの利益を永続的に再投資することを主張しており、そのため、TCJAに準じて計上されるみなし配当に係る税金を除いて、在外子会社の留保利益については州税及び地方税を計上していない。2020年及び2019年3月31日現在、これら留保利益の合計は、それぞれ243百万米ドル及び233百万米ドルである。州税及び地方税に係る繰延税金負債の金額を算定することは実務的でないため、未計上の州税及び地方税に係る繰延税金負債に関する見積りは行っていない。

グループ会社は利益の回金を生じさせるような事象を予見していないが、親会社の資金需要又は外国事業の撤退等が可能性のある例として挙げられる（ただしこれに限定されない。）。

2020年3月31日現在、グループ会社は、TMNA及びその子会社と連結／結合納税申告書を提出する州の法人税等のグループ会社への割当分として、47百万米ドルの未払法人税等を計上した。2019年3月31日現在において、TMNA及びその子会社と連結／結合納税申告書を提出する州の法人税等のグループ会社の割当分の債権債務に重要性はなかった。また、2020年及び2019年3月31日現在のいずれにおいても、連邦及び州の法人税等に係るTMCC関連会社に対する債権債務に重要性はなかった。TMCC関連会社には、TFSIC、トヨタ ファイナンシャル セービング バンク（以下「TFSB」という。）及びトヨタ ファイナンシャル サービスズ セキュリティーズ ユーエスエー コーポレーションが含まれる。

法人税等の会計処理及び報告のための指針は、グループ会社に税法の見解に関して不確実な点がある場合に税務ポジションを評価するよう要求している。未認識法人税等ベネフィットの変動は以下のとおりである。

	3月31日現在		
	2018年	2019年	2020年
	(単位：百万米ドル)		
期首残高	\$ 6	\$ 6	\$ 7
当期に採用された税務ポジションに関連する増加		1	12
期末残高	\$ 6	\$ 7	\$ 19

2020年、2019年及び2018年3月31日現在、それぞれ約17百万米ドル、約6百万米ドル及び約6百万米ドルの未認識法人税等ベネフィットが、認識された場合、実効税率に影響を及ぼす。2020年、2019年及び2018年3月31日現在における残りの未認識法人税等ベネフィットの額は、タイミングの問題によるものである。2020年3月期において、未認識法人税等ベネフィットの11百万米ドルの増加が実効税率に影響した。グループ会社には、未認識法人税等ベネフィットの合計金額が12ヶ月以内に大幅に増加又は減少する合理的可能性のあるようなポジションはない。

グループ会社は、不確実な税務ポジションに関連して利子税が発生する場合、支払利息に未払計上する。不確実な税務ポジションに関連して計上される法定加算税は、該当する場合、未払法人税等の増加として認識される。2020年3月期、2019年3月期及び2018年3月期の各事業年度において未払計上された利子税に重要性はなく、加算税は未払計上されなかった。

**税金関連の偶発債務**

2020年3月31日現在、グループ会社において2020年3月期、2019年3月期及び2018年3月期に係るIRS調査が継続中であった。

**注記12 - 関連当事者との取引**

以下の表は、グループ会社の連結損益計算書及びグループ会社の連結貸借対照表に含まれた様々な関連当事者との契約又は関係に基づく勘定科目及び金額を示したものである。

	3月31日に終了した事業年度		
	2018年	2019年	2020年
	(単位：百万米ドル)		
<b>純金融収益：</b>			
メーカーの販売支援金及びその他収益	\$ 1,590	\$ 1,930	\$ 2,065
オペレーティング・リース減価償却費	\$ (12)	\$ (24)	\$ (59)
<b>支払利息：</b>			
クレジット・サポート料、支払利息及びその他費用	\$ 95	\$ 96	\$ 96
<b>保険料収入及び契約収益：</b>			
受取保険料及び契約収益	\$ 182	\$ 181	\$ 181
<b>投資及びその他収益 - 純額：</b>			
受取利息及びその他収益	\$ 13	\$ 16	\$ 26
<b>費用：</b>			
営業費及び管理費	\$ 80	\$ 95	\$ 102
保険損失及び損失調整費（注1）	\$ (3)	\$ (3)	\$

（注1） 再保険契約による保険損失及び損失調整費の振替の金額が含まれる。

2019年3月31日現在 2020年3月31日現在

(単位：百万米ドル)

**資産：****現金及び現金同等物**

コマーシャル・ペーパー	\$		\$	276
-------------	----	--	----	-----

**有価証券**

コマーシャル・ペーパー	\$	70	\$	601
-------------	----	----	----	-----

**金融債権 - 純額**

債権	\$	150	\$	112
----	----	-----	----	-----

繰延個人向け販売支援金収入	\$	(1,257)	\$	(1,065)
---------------	----	---------	----	---------

**オペレーティング・リース投資 - 純額**

オペレーティング・リース投資 - 純額	\$	1	\$	(100)
---------------------	----	---	----	-------

繰延リース販売支援金収入	\$	(2,062)	\$	(1,941)
--------------	----	---------	----	---------

**その他資産**

貸付金	\$	601	\$	1,175
-----	----	-----	----	-------

その他の債権 - 純額	\$	11	\$	97
-------------	----	----	----	----

**負債：****その他負債**

関連会社の未経過保険料及び契約収益	\$	337	\$	344
-------------------	----	-----	----	-----

その他の債務 - 純額	\$	147	\$	220
-------------	----	-----	----	-----

借入金	\$	16	\$	3,032
-----	----	----	----	-------

TMCCはTMNAから販売支援金を受領しており、月次販売支援金に係る債権が総額で計上される。2020年及び2019年3月31日現在、販売支援金に係るTMNAに対する債権はそれぞれ113百万米ドル及び171百万米ドルであった。グループ会社はTMNAとマスター・ネットィング契約を締結しており、これにより共有サービスに係る支払額と販売支援金取引とを純額で決済することができる。この契約に基づき、2020年3月31日現在及び2019年3月31日現在のそれぞれにおいて、グループ会社はTMNAに対する純債務を有しており、当該債務はその他負債のその他の債務（純額）に計上されている。

**関連会社との金融支援契約**

TMCCは、TFSとのクレジット・サポート契約（以下「TMCCクレジット・サポート契約」という。）の当事者となっている。TMCCクレジット・サポート契約はTFSに対し、TMCCに関する特定の所有権、純資産維持、並びに債務サービス条項の維持を求めるものであるが、TFSによるTMCCの証券又は債務に対する保証ではない。このクレジット・サポート契約に関連して、TMCCは、クレジット・サポートを受ける証券の加重平均残高に適用される固定金利に基づき、半年ごとの手数料をTFSに支払うことに同意している。

TCPRは、上記のTMCCクレジット・サポート契約と同様の条項を含むTFSとのクレジット・サポート契約の受益者である。

またTMCCは、約束手形並びに様々な貸付及び信用供与契約の形で、TFS及びその他の関連会社との間で支援の受領又は金融支援の提供を行っている。2020年及び2019年3月31日現在、関連会社から調達可能な金融支援は合計でそれぞれ約8.4十億米ドル及び約8.5十億米ドルであった。2020年及び2019年3月31日現在、関連会社が利用可能な金融支援は合計でそれぞれ約6.8十億米ドル及び約5.4十億米ドルであった。これらの金額には、2019年5月にTMCCがトヨタ ファイナンシャル サービスズ メキシコ S.A. de C.V.に提供した1.5十億米ドルの金融支援増加分が含まれている。これらの契約に基づく未返済残高は、2020年及び2019年3月31日現在、グループ会社の連結貸借対照表のその他資産及びその他負債に計上される。

2020年3月、グループ会社はTMSとの間で設定されたリボルビング与信枠から、2020年9月30日に満期を迎える利率1.86%の元本3.0十億米ドルを引き出した。この金額は、グループ会社の連結貸借対照表のその他負債に計上されており、一般業務のために利用される予定である。

### **関連会社に提供されたその他の金融支援**

TMCCは、変動持分事業体に関する会計指針に基づき別の関連会社に連結されている一部ディーラーシップに対する法人向け、不動産及び運転資金融資を提供している。TMCCはまた、これらのディーラーに契約手数料を支払っている。当該費用は、個人向け及びリース契約の取得に関連して発生した直接費用を示しており、販売支援金プログラム及びその他のキャッシュ・インセンティブ・プログラムを含んでいる。

TMCCは、一部関連会社の製造設備債に係る元本及び金利の支払を保証している。当該保証の内容、事業目的及び金額は、「注記9 - 契約債務及び偶発債務」に記載されている。

TMCC及びTFSBはマスター・パーティシペーション契約の当事者であり、当該契約に基づき、TMCCはTFSBが組成した特定の与信引受指針を満たす住宅モーゲージ・ローンを、年間60百万米ドルを上限として購入することに同意している。2020年及び2019年3月31日現在、グループ会社が有する当該契約に基づきTMCCが購入したローン・パーティシペーションの残高は、それぞれ22百万米ドル及び23百万米ドルであった。

### **関連会社との共有サービス契約**

TMCCは以下の共有サービス契約の対象となっている。

- ・ TMCCは、TMNA及びその他の関連会社との様々な共有サービス契約に基づく費用を負担する。共有サービス契約に基づき関連会社により提供されるサービスには、情報システム支援、設備、保険の提供、人事及びその他の全社サービスといった一定の技術及び管理サービスが含まれる。TMCCはまた、TMNAとの共有マーケティング活動に関与し、当該費用を負担することがある。
- ・ TMCCは子会社及び関連会社に対し、一定の管理及び全社サービス、業務運営支援、情報システム支援、設備、財務並びにベンダー管理サービスを含む様々なサービスを提供する。
- ・ TMCCはTFSBに対して、TFSBの与信基準を満たすTMCCの顧客及びディーラーにTFSBが特定の金融商品及びサービスを提供するのと引換えに、マーケティング、管理、システム及び業務運営支援を含む様々なサービスを提供する。TMCCはTFSBとのマスター・ネットィング契約の当事者であり、これによりTMCCは、TMCCとTFSB間の共有サービスに係る支払額を純額で決済することができる。



- ・TMCCは、TFSB及びTFSとの費用求償契約の当事者となっており、この契約は、TMCCによる当該関連会社へのサービス提供、若しくはTMCCの顧客ロイヤルティ戦略及びプログラムを支援するための当該関連会社によるグループ会社の顧客及びディーラーに対する特定の金融商品及びサービスの提供、並びにその他のブランド及び販売支援に関連して、TMCC又は当該関連会社が他の当事者に代わって負担した費用に係る契約である。

### 関連会社との業務運営支援サービス契約

- ・TMCC及びTCPRIはディーラーに様々な法人向け融資を提供しており、その結果、グループ会社はTMNA及びトヨタ デ プェルトリコ コープに対する債務を有している。
- ・TMCCはTMNAとのリース契約の当事者であり、テキサス州プレイノ市にあるグループ会社の本社設備に係る契約は2032年に失効し、アイオワ州シーダー・ラピッズ市にあるグループ会社のカスタマー・サービス・センターに係る契約は2029年に失効し、グループ会社のダラス・データ・センターに係る契約は2026年に失効する。当該リース契約については、「注記9 - 契約債務及び偶発債務」に記載されている。
- ・「注記1 - 表示方法及び重要な会計方針」に記載のとおり、2019年4月1日にASU第2016-02号「リース」を適用したことに伴い、グループ会社はROU資産及びリース負債を計上し、これには関連会社とのファシリティ・リースの金額が含まれている。2020年3月31日現在、関連会社に関連するROU資産及びリース負債は、いずれも85百万米ドルであった。
- ・販売支援金に係る債権は、TMCCが提供する個人向け及びリース販売支援金プログラム並びにその他のキャッシュ・インセンティブ・プログラムの支援に伴うTMNA及びその他の関連会社に対する債権である。繰延販売支援金収入は、これらの取引により受領した金額の前受け部分を示し、メーカーの販売支援金及びその他収益は、主として当該金額の稼得部分を示している。
- ・オペレーティング・リース投資には、関連会社による契約上の残存価値の保証が含まれ、これは当該契約の全期間にわたり減価償却費の相殺として認識される。
- ・TMCCは、TMNAにより支援される特定の退職及び退職後の医療及び生命保険給付に、雇用主として参加している。詳細は、「注記10 - 年金及びその他の給付制度」を参照のこと。
- ・TMCCは、TMNA及びその他の関連会社とのチーム・メンバー・ビークル・ベネフィット・プログラムに関連する契約の当事者となっている。このプログラムにより、チーム・メンバーはトヨタ車及びレクサス車をベネフィット・プログラムのみで限定される条件に基づきリースすることができる。TMNAはこのプログラムの管理責任者として従事している。2018年3月期の第3四半期より後に締結されたチーム・メンバーのリースについては、TMCCが取得し、サービスを提供する。チーム・メンバー・ビークル・ベネフィット・プログラムのために使用される車両の一部は、TMNAより取得される。TMCCはベネフィット・プログラムに対する拠出に係る費用を支援するため、車両1台当たりの拠出金を参加関連会社から受け取り、また、ベネフィット・プログラムに参加するため車両1台当たりの参加料をTMNAに支払う。

- ・ 関連会社からの受取保険料及び契約収益は、主としてTMISからTMNA及び関連会社に対して提供された保険補償及び関連する管理サービスに係る収益を指す。これにはトヨタ及びレクサスの認定中古車に対する限定的保証に係る契約上の損害賠償並びにTMNAの認定中古車制度及び企業包括賠償責任保険に対する関連管理サービスが含まれる。TMISは、TMNA及び関連会社に対して、様々な一次保険、又は自己保険を上回るリスクにおける特定のドル建のレイヤーを補償する、企業包括賠償責任保険を提供する。TMISが補償するすべてのレイヤーに関して、リスクの99%は再保険会社に移転されている。

### 注記13 - 公正価値測定

公正価値とは、測定日に市場参加者間の秩序ある取引による資産の売却に対して受け取る、又は負債の移転に対して支払うと考えられる価格と定義されている。グループ会社の資産及び負債の公正価値を算定するため、グループ会社は同一又は類似した商品の相場価格を用いており、それ以外の場合、グループ会社は、観察可能又は算定されたインプットによる評価モデルを用いている。同一又は類似した商品の観察可能な相場価値の使用及び観察不能なインプットの使用は、この注記内の表に開示されている公正価値ヒエラルキーの評価に以下のとおり定義されるレベル1、2及び3として反映されている。観察可能なインプットの入手可能性は、金融商品並びに商品のタイプ、市場の流動性及び当該金融商品に固有なその他特定の特徴等の要素により異なる。評価がモデルあるいは市場において観察しづらい又は観察不能なインプットに基づいている場合、公正価値の算定にあたり要求される経営陣の判断の程度が更に高くなる。グループ会社は測定日現在における最新の価格及びインプットを用いており、市場の混乱時も同様である。市場の混乱時には、特定の金融商品の価格及びインプットが入手しにくくなる可能性がある。この状況下では、金融商品がレベル1からレベル2又はレベル2からレベル3に組み替えられる場合がある。

**レベル1**：測定日にアクセス可能な活発な市場における同一で拘束性のない資産又は負債の市場（未調整）価格。

**レベル2**：当該資産又は負債のほぼ全期間において、活発な市場で入手できる類似した資産及び負債の市場価格、あるいは直接的又は間接的に観察可能なインプット。

**レベル3**：裏付けとなる市場活動がほとんど又は全くなく、資産及び負債の公正価値の算定において重要な判断が求められることのある観察不能なインプット。

### 評価に係る調整

グループ会社は、金融商品が確実に公正価値で計上されるように評価に係る調整を行うことがある。当該調整には、取引相手の信用度、グループ会社自身の信用度、並びに市場の流動性の欠如又は観察不能なパラメーターに起因する制約を反映する金額が含まれる。

### 継続的な公正価値の測定

#### 現金同等物及び拘束性現金同等物

現金同等物及び拘束性現金同等物の公正価値は帳簿価額に近似しており、これらの商品は公正価値ヒエラルキー内のレベル1に分類されている。

## 有価証券

グループ会社は観察された取引価格、独立した第三者の価格評価ベンダー、及び内部の評価モデルを用いて売却可能負債証券の価値を見積る。

グループ会社は、活発に取引されているオープンエンド型の私募による持分投資を保有することがある。活発な市場において日々持分投資の純資産価額が提示されている場合、グループ会社は当該価額を持分投資の公正価値の算定に用い、当該投資を公正価値ヒエラルキー内のレベル1に分類する。日々持分投資の純資産価額が提示されているが、活発な市場における市場価格ではない場合、その公正価値は、便宜上1口当たり純資産価額（又はそれに相当する価額）を用いて見積られ、公正価値ヒエラルキーのレベルから除外されている。

グループ会社はまた、評価手法及び評価モデルへのインプットが証券の種類により異なる個々の証券を保有している場合があり、したがって当該証券はヒエラルキーの異なるレベルに分類される場合がある。可能な場合、活発な市場における同一又は類似した証券の市場価格が投資有価証券の公正価値の算定に用いられ、当該証券はそれぞれレベル1又はレベル2に分類される。活発な市場における市場価格が入手できない場合、グループ会社は、各資産クラスについて、市場参加者が用いるものの一貫性のある様々な評価モデルを用いている。モデルへのインプット及び仮定は、ベンチマーク利回り、売買報告、ブローカー/ディーラーの相場、発行体のスプレッド、ベンチマーク証券、買い呼び値、売り呼び値、及びその他の市場関連データを含む、市場で観察可能な情報源から生じたものである。これらの投資は通常、公正価値ヒエラルキー内のレベル2に分類されるが、観察不能なインプットの重要性に応じて、レベル3に分類される場合もある。

## デリバティブ

グループ会社は、市場価格、金利、為替レート、ボラティリティ、取引相手の信用リスク、グループ会社自身の不履行リスク及びデリバティブ商品の契約条項等の観察可能な市場インプットを必要とする業界標準評価モデルを用いて、デリバティブの公正価値を見積っている。グループ会社は、取引相手の信用リスク及びグループ会社自身の不履行リスクを、信用評価調整を通じて検討している。

流動性の高い市場で取引されているデリバティブの場合、モデルのインプットは一般的に検証可能であり、経営陣による重要な判断は必要ではない。これらのデリバティブ商品は公正価値ヒエラルキー内のレベル2に分類される。

特定のその他のデリバティブは、価格決定に関する情報が限られている流動性の低い市場で取引されている。そのようなデリバティブの評価プロセスに利用する主要なインプットには、取引相手が提供する価格、並びに価格の補完及び調整のために適宜使用されるその他の市場情報が含まれる。その他の市場情報には、第三者価格評価ベンダーとして機能している市場参加者から入手した価格が含まれる。これらのデリバティブ商品は公正価値ヒエラルキー内のレベル3に分類される。

## 非継続的な公正価値の測定

非継続的な公正価値の測定は、レベル3の金融債権（純額）を含んでおり、当該債権は継続的に公正価値では測定されていないが、減損の証拠がある場合には公正価値による調整の対象となり、この際には担保物件の公正価値が利用される。2020年及び2019年3月31日現在、非継続的に公正価値で測定される項目に重要性はなかった。

### 減損したディーラー向け金融債権

減損の証拠があるディーラー商品ポートフォリオ・セグメントの金融債権について、グループ会社は割引キャッシュ・フロー、融資の観察可能な市場価格又は有担保の場合には担保物件の公正価値に基づいて減損を測定する場合がある。融資が有担保の場合、減損した金融債権の公正価値は、非継続的に公正価値で計上される。担保物件の公正価値の見積りに使用される手法は金融債権のクラスによって異なる。金融債権のうち法人向け融資の担保価値は、通常は新車及び中古車の法人向け市場価値又は清算価値に基づく。金融債権のうち不動産融資の担保価値は、通常は評価額に基づく。金融債権のうち運転資金目的融資の担保価値は、通常は対象となるディーラーの資産の予想清算価値に基づく。市場における比較対象が特定の担保の特性に特有のものではない場合、あるいは評価における情報が時間の経過及び情報を受け取った時点以降の市場における出来事の発生によって現在の市況を反映していない場合、調整が行われることがある。これらの評価は観察不能なインプットを利用しているため、グループ会社の減損した金融債権は公正価値ヒエラルキー内のレベル3に分類される。

### 減損した個人向け債権

120日超の延滞がある個人向け金融債権は、売却費用控除後の担保物件の公正価値に基づいて公正価値で測定される。担保物件の公正価値は、法人向け中古車オークションにおける同種車両の現在の平均販売価格に基づいている。

## 公正価値で計上されない金融商品

### 金融債権

グループ会社の金融債権の内容は、個人向け融資、並びに、法人向け、不動産及び運転資金融資から構成されるディーラー向け融資である。個人向け金融債権は主に予想キャッシュ・フローを組み込んだ証券化モデルを用いて評価が行われる。繰上返済、期日延長、デフォルト率、損失の規模、信用スコア、担保の種類等の特定の要因で調整を加えた契約上の元本及び利息の支払を用いて、回収が見込まれるキャッシュ・フローが見積られる。証券化モデルは、入手可能であれば流通市場での実勢レート、又は当該ポートフォリオについての投資家の仮定に関する経営陣による最善の見積りを加味した見積市場レートを利用する。ディーラー向け融資ポートフォリオは、割引キャッシュ・フロー・モデルを用いて評価が行われる。割引率は債券格付が同等であるポートフォリオの市場レートに基づき算出される。これらの評価は観察不能なインプットを利用しているため、グループ会社の金融債権は公正価値ヒエラルキー内のレベル3に分類される。

#### 無担保社債及び借入金

コマーシャル・ペーパーの公正価値は、期間が短く、一般的に信用リスクも僅少であることから帳簿価額に近似していると仮定される。グループ会社は、取引市場金利を用いてグループ会社のコマーシャル・ペーパーの公正価値を再計算することにより、この仮定を検証している。コマーシャル・ペーパーは公正価値ヒエラルキー内のレベル2に分類される。

その他の無担保社債及び借入金は主に、直近の市場レート及び支払期日が類似する債務に関する信用スプレッドを用いて、評価が行われる。グループ会社の評価モデルは、業界標準の曲線等の観察可能なインプットを用いているため、無担保社債及び借入金を公正価値ヒエラルキー内のレベル2に分類している。すべての仮定について観察可能なインプットを入手できない場合、グループ会社は、ボラティリティ及び予想信用損失といった内部の仮定を用いて公正価値を見積る。これらの評価には観察不能なインプットを利用しているため、グループ会社では当該無担保社債及び借入金を公正価値ヒエラルキー内のレベル3に分類している。

#### 担保付社債及び借入金

公正価値は直近の市場レート及び支払期日が類似する債務の信用スプレッドに基づいて見積られる。グループ会社はまた、これらの商品に対して支払われるキャッシュ・フローのタイミングを見積るために、基礎となる証券化資産に係る期限前償還の進捗及び予想信用損失等、内部の仮定も用いる。これらの評価は観察不能なインプットを利用しているため、グループ会社の担保付社債及び借入金は公正価値ヒエラルキー内のレベル3に分類される。

#### その他負債

グループ会社のその他負債には関連当事者からの借入金が含まれている。これらの借入金は短期的な性質であるため、帳簿価額は公正価値に近似しているとみなされ、公正価値ヒエラルキー内のレベル3に分類される。

金融資産及び金融負債の全額は、公正価値測定にとって重要なインプットのうち最も低いレベルに基づいて分類されている。以下の表は、継続的に公正価値で測定されるグループ会社の金融資産及び金融負債を、公正価値ヒエラルキーのレベル別に要約したものであるが、便宜上1口当たり純資産価額（又はそれに相当する価額）を用いて公正価値を測定する特定の投資については、この限りではなく、以下の表におけるレベル別の情報から除外されている。以下に表示された公正価値は、公正価値ヒエラルキーからグループ会社の連結貸借対照表における表示額への調整ができるようにすることを意図したものである。

2019年3月31日現在				
レベル1	レベル2	レベル3	取引相手との 相殺及び担保金	公正価値
(単位：百万米ドル)				
有価証券：				
売却可能負債証券：				
米国政府債及び政府機関債	\$ 194	\$ 18	\$	\$ 212
地方債		11		11
譲渡性預金証書		50		50
コマーシャル・ペーパー		70		70
社債		162		162
モーゲージ担保証券：				
米国政府機関モーゲージ担保証券		35		35
政府機関以外の住宅モーゲージ担保証券			1	1
政府機関以外の商業モーゲージ担保証券			39	39
資産担保証券			53	53
売却可能負債証券合計	194	346	93	633
持分投資：				
公社債投資信託：				
純資産価額で測定される公社債投資信託				689
トータル・リターン・ボンド・ファンド	1,586			1,586
持分投資合計	1,586			2,275
有価証券合計	1,780	346	93	2,908
デリバティブ資産：				
金利スワップ		471	1	472
通貨スワップ		72		72
取引相手との相殺及び担保金			(483)	(483)
デリバティブ資産合計		543	1	61
資産（公正価値評価額）	1,780	889	94	2,969
デリバティブ負債：				
金利スワップ		(622)		(622)
通貨スワップ		(785)		(785)
取引相手との相殺及び担保金			1,381	1,381
負債（公正価値評価額）		(1,407)	1,381	(26)
純資産（公正価値評価額）	\$ 1,780	\$ (518)	\$ 94	\$ 898
			\$	\$ 2,943

2020年3月31日現在

	レベル1	レベル2	レベル3	取引相手との 相殺及び担保金	公正価値
(単位:百万米ドル)					
有価証券:					
売却可能負債証券:					
米国政府債及び政府機関債	\$ 174	\$ 2	\$	\$	\$ 176
地方債		11			11
譲渡性預金証書		249			249
コマーシャル・ペーパー		601			601
社債		197			197
モーゲージ担保証券:					
米国政府機関モーゲージ担保証券		49			49
政府機関以外の住宅モーゲージ担保証券			1		1
政府機関以外の商業モーゲージ担保証券			45		45
資産担保証券			72		72
売却可能負債証券合計	174	1,109	118		1,401
持分投資:					
公社債投資信託:					
純資産価額で測定される公社債投資信託					746
トータル・リターン・ボンド・ファンド	1,673				1,673
持分投資合計	1,673				2,419
有価証券合計	1,847	1,109	118		3,820
デリバティブ資産:					
金利スワップ		1,410			1,410
通貨スワップ		27			27
取引相手との相殺及び担保金				(1,386)	(1,386)
デリバティブ資産合計		1,437		(1,386)	51
資産(公正価値評価額)	1,847	2,546	118	(1,386)	3,871
デリバティブ負債:					
金利スワップ		(1,826)			(1,826)
通貨スワップ		(1,290)			(1,290)
取引相手との相殺及び担保金				3,071	3,071
負債(公正価値評価額)		(3,116)		3,071	(45)
純資産(公正価値評価額)	\$ 1,847	\$ (570)	\$ 118	\$ 1,685	\$ 3,826

公正価値ヒエラルキーのレベル間の振替は、各報告期間末に認識される。2020年及び2019年3月31日に終了した事業年度の公正価値ヒエラルキーのレベル間の振替は、インプットの透明性が変化したことによるものであり、重要性はなかった。

以下の表は、重要な観察不能インプットを用いて継続的に公正価値で測定したすべての資産及び負債に関する推移を要約したものである。

	2019年3月31日に終了した事業年度				
	売却可能負債証券		売却可能 負債証券 合計	デリバティブ商品 - 純額	純資産(負債) 合計
	モーゲージ 担保証券	資産担保 証券		金利 スワップ	
	(単位: 百万米ドル)				
2018年4月1日 現在の公正価値	\$ 31	\$ 39	\$ 70	\$ (21)	\$ 49
利益(損失)合計					
当期利益計上分				29	29
その他の包括 利益計上分		1	1		1
購入、発行、 売却及び決済					
購入	16	32	48		48
発行					
売却		(4)	(4)		(4)
決済	(7)	(15)	(22)	(7)	(29)
レベル3への 振替					
レベル3からの 振替					
2019年3月31日 現在の公正価値	\$ 40	\$ 53	\$ 93	\$ 1	\$ 94
報告日現在保有し ている資産に起因 する、当期利益に 計上された未実現 利益(損失)の変 動額				\$ 29	\$ 29



2020年3月31日に終了した事業年度

	売却可能負債証券			デリバティブ商品 - 純額	純資産(負債) 合計
	モーゲージ 担保証券	資産担保 証券	売却可能 負債証券 合計	金利 スワップ	
	(単位: 百万米ドル)				
2019年4月1日 現在の公正価値	\$ 40	\$ 53	\$ 93	\$ 1	\$ 94
利益(損失)合計					
当期利益計上分	(1)	(2)	(3)	18	15
その他の包括 利益計上分	(2)	(4)	(6)		(6)
購入、発行、 売却及び決済					
購入	10	38	48		48
発行					
売却					
決済	(1)	(13)	(14)	6	(8)
レベル3への 振替					
レベル3からの 振替				(25)	(25)
2020年3月31日 現在の公正価値	\$ 46	\$ 72	\$ 118	\$	\$ 118
報告日現在保有し ている資産に起因 する、当期利益に 計上された未実現 利益(損失)の変 動額				\$ 18	\$ 18

### レベル3の公正価値測定

継続的及び非継続的な公正価値測定の対象であり公正価値で計上されるレベル3の金融資産及び金融負債、並びにこれら資産及び負債の公正価値測定額のそれぞれの変動は、グループ会社の2020年及び2019年3月31日現在並びに同日に終了した事業年度の連結貸借対照表又は連結損益計算書において重要性はなかった。

## 金融商品

以下の表は、グループ会社の連結貸借対照表に継続的に公正価値で計上されていない資産及び負債の情報を表示している。

	2019年3月31日現在				
	帳簿価額	レベル1	レベル2	レベル3	公正価値合計
	(単位: 百万米ドル)				
<b>金融資産</b>					
金融債権 - 純額					
個人向け融資	\$ 53,013	\$	\$	\$ 53,247	\$ 53,247
法人向け	10,293			10,369	10,369
不動産	4,550			4,534	4,534
運転資金	2,510			2,554	2,554
<b>金融負債</b>					
無担保社債及び借入金	\$ 80,521	\$	\$ 79,056	\$ 2,313	\$ 81,369
担保付社債及び借入金	12,401			12,428	12,428

	2020年3月31日現在				
	帳簿価額	レベル1	レベル2	レベル3	公正価値合計
	(単位: 百万米ドル)				
<b>金融資産</b>					
金融債権 - 純額					
個人向け融資	\$ 56,360	\$	\$	\$ 57,303	\$ 57,303
法人向け	9,672			9,637	9,637
不動産	4,544			4,140	4,140
運転資金	3,308			2,811	2,811
<b>金融負債</b>					
無担保社債及び借入金	\$ 83,172	\$	\$ 82,429	\$ 560	\$ 82,989
担保付社債及び借入金	14,568			14,608	14,608

金融債権の各クラスの帳簿価額は、未収利息並びに繰延手数料及び費用を含み、繰延収益及び貸倒損失引当金を控除した額である。金融債権（純額）の金額には、2020年及び2019年3月31日現在における関連当事者との取引、それぞれ109百万米ドル及び148百万米ドル（これらの公正価値は帳簿価額と近似している。）は含まれていない。関連当事者に対する金融債権（純額）の公正価値は、公正価値ヒエラルキー内のレベル3に分類される。

## 注記14 - セグメント情報

グループ会社の報告セグメントは金融事業及び保険事業である。金融事業には、米国及びプエルトリコにおける認定ディーラー及びその顧客に対する個人向け、リース及びディーラー融資が含まれる。保険事業は、TMIS及びその子会社によって行われている。

配分された全社費用を含むグループ会社の報告すべき事業別セグメントの財務情報の要約は次のとおりである。

	2018年3月31日に終了した事業年度			合計
	金融事業	保険事業	会社間消去	
	(単位：百万米ドル)			
金融収益合計	\$ 10,717	\$	\$	\$ 10,717
オペレーティング・リース 減価償却費	7,041			7,041
支払利息	1,863		(12)	1,851
純金融収益	1,813		12	1,825
保険料収入及び契約収益		882		882
投資及びその他収益 - 純額	140	129	(12)	257
純金融収益及びその他収益	1,953	1,011		2,964
費用：				
貸倒損失引当金繰入額	401			401
営業費及び管理費	1,028	329		1,357
保険損失及び損失調整費		425		425
費用合計	1,429	754		2,183
税引前利益	524	257		781
(法人税等ベネフィット) 法人税等	(2,654)	25		(2,629)
当期利益	\$ 3,178	\$ 232	\$	\$ 3,410
資産合計	\$ 116,942	\$ 4,691	\$ (1,087)	\$ 120,546

## 2019年3月31日に終了した事業年度

	金融事業	保険事業	会社間消去	合計
	(単位：百万米ドル)			
金融収益合計	\$ 11,640	\$	\$	\$ 11,640
オペレーティング・リース 減価償却費	6,909			6,909
支払利息	2,769		(22)	2,747
純金融収益	1,962		22	1,984
保険料収入及び契約収益		904		904
投資及びその他収益 - 純額	188	126	(22)	292
純金融収益及びその他収益	2,150	1,030		3,180
費用：				
貸倒損失引当金繰入額	372			372
営業費及び管理費	1,038	347		1,385
保険損失及び損失調整費		446		446
費用合計	1,410	793		2,203
税引前利益	740	237		977
法人税等	147	35		182
当期利益	\$ 593	\$ 202	\$	\$ 795
資産合計	\$ 112,615	\$ 5,066	\$ (1,165)	\$ 116,516

## 2020年3月31日に終了した事業年度

	金融事業	保険事業	会社間消去	合計
	(単位：百万米ドル)			
金融収益合計	\$ 12,029	\$	\$	\$ 12,029
オペレーティング・リース 減価償却費	6,820			6,820
支払利息	2,854		(20)	2,834
純金融収益	2,355		20	2,375
保険料収入及び契約収益		933		933
投資及びその他収益 - 純額	155	187	(20)	322
純金融収益及びその他収益	2,510	1,120		3,630
費用：				
貸倒損失引当金繰入額	590			590
営業費及び管理費	1,197	364		1,561
保険損失及び損失調整費		455		455
費用合計	1,787	819		2,606
税引前利益	723	301		1,024
法人税等	39	72		111
当期利益	\$ 684	\$ 229	\$	\$ 913
資産合計	\$ 121,180	\$ 5,520	\$ (1,145)	\$ 125,555

## 保険事業

保険事業セグメントは、車両販売とともにディーラーにより販売される、トヨタ車、レクサス車並びにその他の国産車及び輸入車への自動車保険保護商品及び支払補償に係る商品を提供している。

### 保険料収入

様々な契約に基づく補償の提供から生じる収益は、予期される保険金及び管理費用の発生時期及び大きさに関連して補償の契約期間にわたって認識される。保険契約からの収益（再保険会社への保険料を控除後）は、見積られる損失に応じて、それぞれの保険期間にわたって認識される。経営陣は、契約期間又は保険期間にわたり収益を認識する際、収益認識の基準として過去の損失実績に依拠している。

### 保険契約収益

グループ会社は契約開始時に、契約上定められたディーラー費用を受け取る。その後、収益は繰り延べられ、過去の損失実績に基づき経営陣が設定した収益認識の要素に従って契約期間にわたり認識される。販売した契約の期間は3ヶ月から120ヶ月であり、通常はいつでも解約可能である。以後の解約による影響金額は、グループ会社の連結貸借対照表上のその他負債の未経過契約収益と相殺される。

2020年及び2019年3月31日に終了したそれぞれの事業年度において、保険事業セグメントの保険料収入及び契約収益の約84%がASU第2014-09号の下で会計処理された。

保険事業セグメントは、ディーラーに支払われた契約で定めるインセンティブを、自動車保険保護商品及び支払補償を販売するための契約費用として繰り延べている。これらの費用は、グループ会社の連結貸借対照表のその他資産に計上され、収益の認識と同様の方法で連結損益計算書の営業費用及び管理費に償却される。資産計上されたディーラー・インセンティブ及び関連する償却額は、2020年3月31日現在及び同日に終了した事業年度、並びに2019年3月31日現在及び同日に終了した事業年度のグループ会社の連結財務書類において重要性はなかった。

グループ会社は、2019年3月31日及び2020年3月31日現在、それぞれ2.2十億米ドル及び2.4十億米ドルの顧客との契約から生じる未経過保険料及び契約収益をグループ会社の連結貸借対照表のその他負債に計上した。グループ会社は2020年3月期において673百万米ドルの未経過額を連結損益計算書の保険料収入及び契約収益に認識した。グループ会社は、2021年3月期において約700百万米ドル、それ以降は1.7十億米ドルを収益として認識する見込みである。

### 保険損失及び損失調整費

保険損失及び損失調整費には、保険金として識別され計上された損失事象に対する支払額及び未払額、保険数理上の見積り及び過去の損害実績パターンに基づく既発生未報告損害の見積り、並びにこれらの保険金の決済及び支払に関連して生じると予想される損失調整費が含まれる。

未払の損害及び既発生未報告損害の計上額、並びに損失調整費は、グループ会社の連結貸借対照表のその他負債に含まれる。2020年及び2019年3月31日現在、TMISが締結した契約から生じているこれらの未払金に、重要性はなかった。見積負債は定期的に見直され、調整が生じた場合、グループ会社は当該調整を判断した会計期間に認識する。予期される損害、損失調整費、並びに未償却保険獲得費用及び維持費が計上された前受保険料を超過する場合、前受保険料の不足額に対して、まず未償却保険獲得費用を費用計上し、その後残りの不足額を負債に計上することにより認識される。

## リスクの移転

グループ会社の保険事業は、予測し得ない非常に重大な損失の影響からグループ会社を保護するために特定のリスクを移転している。グループ会社の保険事業に関する責任を引き受ける再保険会社及びその他の会社からの回収可能額は、関連する再保険契約又はリスク移転契約と同様の方法で算定される。未払の損害に関する再保険会社及びその他の会社からの回収可能額は債権として計上されるが、損害に対する支払が行われるまで回収できない。移転したリスクに関連する収益は、原契約による関連収益と同じ基準で認識される。補償対象の損失は、保険損失及び損失調整費の減額として計上される。

## 注記15 - 四半期財務データの抜粋

	( 監査対象外 )			
	第 1 四半期	第 2 四半期	第 3 四半期	第 4 四半期
	( 単位 : 百万米ドル )			
<b>2019年3月31日に終了した 事業年度 :</b>				
<b>金融収益 :</b>				
オペレーティング・リース	\$ 2,126	\$ 2,167	\$ 2,212	\$ 2,189
個人向け	535	547	578	575
ディーラー向け	175	176	178	182
金融収益合計	2,836	2,890	2,968	2,946
オペレーティング・リース減価 償却費	1,766	1,662	1,717	1,764
支払利息	682	702	699	664
純金融収益	388	526	552	518
保険料収入及び契約収益	224	226	226	228
投資及びその他収益 - 純額	40	56	68	128
純金融収益及びその他収益	652	808	846	874
<b>費用 :</b>				
貸倒損失引当金繰入額	89	67	110	106
営業費及び管理費	324	348	347	366
保険損失及び損失調整費	125	112	106	103
費用合計	538	527	563	575
税引前利益	114	281	283	299
法人税等	22	87	69	4
当期利益	\$ 92	\$ 194	\$ 214	\$ 295

( 監査対象外 )

	第 1 四半期	第 2 四半期	第 3 四半期	第 4 四半期
	( 単位 : 百万米ドル )			
<b>2020年 3月31日に終了した 事業年度 :</b>				
金融収益 :				
オペレーティング・リース	\$ 2,184	\$ 2,197	\$ 2,212	\$ 2,182
個人向け	589	638	661	670
ディーラー向け	190	183	171	152
金融収益合計	2,963	3,018	3,044	3,004
オペレーティング・リース減価 償却費	1,625	1,583	1,712	1,900
支払利息	697	613	755	769
純金融収益	641	822	577	335
保険料収入及び契約収益	229	232	231	241
投資及びその他収益 - 純額	118	97	57	50
純金融収益及びその他収益	988	1,151	865	626
費用 :				
貸倒損失引当金繰入額	75	61	128	326
営業費及び管理費	337	358	406	460
保険損失及び損失調整費	113	115	116	111
費用合計	525	534	650	897
税引前利益 ( 損失 )	463	617	215	(271)
法人税等 ( 法人税等ベネフィット )	104	158	34	(185)
当期利益 ( 損失 )	\$ 359	\$ 459	\$ 181	\$ (86)

[次へ](#)

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
CONSOLIDATED STATEMENTS OF INCOME  
(Dollars in millions)

	Years ended March 31,		
	2020	2019	2018
Financing revenues:			
Operating lease	\$ 8,775	\$ 8,694	\$ 8,167
Retail	2,558	2,235	1,974
Dealer	696	711	576
Total financing revenues	12,029	11,640	10,717
Depreciation on operating leases	6,820	6,909	7,041
Interest expense	2,834	2,747	1,851
Net financing revenues	2,375	1,984	1,825
Insurance earned premiums and contract revenues	933	904	882
Investment and other income, net	322	292	257
Net financing revenues and other revenues	3,630	3,180	2,964
Expenses:			
Provision for credit losses	590	372	401
Operating and administrative	1,561	1,385	1,357
Insurance losses and loss adjustment expenses	455	446	425
Total expenses	2,606	2,203	2,183
Income before income taxes	1,024	977	781
Provision (benefit) for income taxes	111	182	(2,629)
Net income	\$ 913	\$ 795	\$ 3,410

CONSOLIDATED STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME

	Years ended March 31,		
	2020	2019	2018
Net income	\$ 913	\$ 795	\$ 3,410
Other comprehensive income (loss), net of tax:			
Net unrealized gains (losses) on available-for-sale marketable securities [net of tax (provision) benefit of (\$4), (\$5) and \$6, respectively]	13	11	(29)
Reclassification adjustment for net (gains) losses on available-for-sale marketable securities included in investment and other income, net [net of tax (benefit) provision of \$0, (\$3) and \$16, respectively]	(1)	9	(25)
Other comprehensive income (loss)	12	20	(54)
Comprehensive income	\$ 925	\$ 815	\$ 3,356

Refer to the accompanying Notes to Consolidated Financial Statements.



TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
CONSOLIDATED BALANCE SHEETS  
(Dollars in millions except share data)

	March 31, 2020	March 31, 2019
<b>ASSETS</b>		
Cash and cash equivalents	\$ 6,790	\$ 2,198
Restricted cash and cash equivalents	1,739	985
Investments in marketable securities	3,820	2,908
Finance receivables, net	73,996	70,517
Investments in operating leases, net	36,387	37,927
Other assets	2,823	1,981
Total assets	<u>\$ 125,555</u>	<u>\$ 116,516</u>
<b>LIABILITIES AND SHAREHOLDER'S EQUITY</b>		
Debt	\$ 97,740	\$ 92,922
Deferred income taxes	5,458	5,452
Other liabilities	7,854	4,564
Total liabilities	<u>111,052</u>	<u>102,938</u>
Commitments and contingencies (Refer to Note 9)		
Shareholder's equity:		
Capital stock, no par value (100,000 shares authorized; 91,500 issued and outstanding) at March 31, 2020 and 2019	915	915
Additional paid-in capital	2	2
Accumulated other comprehensive income	15	3
Retained earnings	13,571	12,658
Total shareholder's equity	<u>14,503</u>	<u>13,578</u>
Total liabilities and shareholder's equity	<u>\$ 125,555</u>	<u>\$ 116,516</u>

The following table presents the assets and liabilities of our consolidated variable interest entities (Refer to Note 8).

	March 31, 2020	March 31, 2019
<b>ASSETS</b>		
Finance receivables, net	\$ 12,375	\$ 11,075
Investments in operating leases, net	5,586	5,307
Other assets	131	192
Total assets	<u>\$ 18,092</u>	<u>\$ 16,574</u>
<b>LIABILITIES</b>		
Debt	\$ 14,568	\$ 12,401
Other liabilities	12	12
Total liabilities	<u>\$ 14,580</u>	<u>\$ 12,413</u>

Refer to the accompanying Notes to Consolidated Financial Statements.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
 CONSOLIDATED STATEMENTS OF SHAREHOLDER'S EQUITY  
 (Dollars in millions)

	Capital stock	Additional paid-in capital	Accumulated other comprehensive income (loss)	Retained earnings	Total
Balance at March 31, 2017	\$ 915	\$ 2	\$ 25	\$ 8,582	\$ 9,524
Net income	-	-	-	3,410	3,410
Other comprehensive loss, net of tax	-	-	(54)	-	(54)
Balance at March 31, 2018	<u>\$ 915</u>	<u>\$ 2</u>	<u>\$ (29)</u>	<u>\$ 11,992</u>	<u>\$ 12,880</u>
Cumulative-effect of change in accounting policy	-	-	12	(122)	(110)
Net income	-	-	-	795	795
Other comprehensive income, net of tax	-	-	20	-	20
Dividends, net of tax	-	-	-	(7)	(7)
Balance at March 31, 2019	<u>\$ 915</u>	<u>\$ 2</u>	<u>\$ 3</u>	<u>\$ 12,658</u>	<u>\$ 13,578</u>
Net income	-	-	-	913	913
Other comprehensive income, net of tax	-	-	12	-	12
Balance at March 31, 2020	<u>\$ 915</u>	<u>\$ 2</u>	<u>\$ 15</u>	<u>\$ 13,571</u>	<u>\$ 14,503</u>

Refer to the accompanying Notes to Consolidated Financial Statements.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
CONSOLIDATED STATEMENTS OF CASH FLOWS  
(Dollars in millions)

	Years ended March 31,		
	2020	2019	2018
<b>Cash flows from operating activities:</b>			
Net income	\$ 913	\$ 795	\$ 3,410
Adjustments to reconcile net income to net cash provided by operating activities:			
Depreciation and amortization	6,930	7,023	7,123
Recognition of deferred income	(2,485)	(2,346)	(2,003)
Provision for credit losses	590	372	401
Amortization of deferred costs	707	617	607
Foreign currency and other adjustments to the carrying value of debt, net	(515)	(938)	1,502
Net gains from investments in marketable securities	(47)	(2)	(41)
Net change in:			
Derivative assets	10	-	(10)
Other assets and accrued interest	(482)	(86)	(117)
Deferred income taxes	2	156	(2,578)
Derivative liabilities	19	20	(40)
Other liabilities	122	324	81
<b>Net cash provided by operating activities</b>	<b>5,764</b>	<b>5,935</b>	<b>8,335</b>
<b>Cash flows from investing activities:</b>			
Purchase of investments in marketable securities	(2,392)	(1,251)	(7,137)
Proceeds from sales of investments in marketable securities	345	1,740	1,376
Proceeds from maturities of investments in marketable securities	1,200	2,457	5,580
Acquisition of finance receivables	(29,375)	(24,686)	(25,713)
Collection of finance receivables	25,668	24,082	24,100
Net change in wholesale and certain working capital receivables	(2)	(89)	388
Acquisition of investments in operating leases	(15,350)	(16,068)	(16,575)
Disposals of investments in operating leases	11,775	11,395	9,821
Long term loans to affiliates	(600)	(569)	-
Payments on long term loans from affiliates	25	36	-
Net change in financing support provided to affiliates	-	-	755
Other, net	(51)	(63)	(79)
<b>Net cash used in investing activities</b>	<b>(8,757)</b>	<b>(3,016)</b>	<b>(7,484)</b>
<b>Cash flows from financing activities:</b>			
Proceeds from issuance of debt	26,847	21,153	21,768
Payments on debt	(23,375)	(23,624)	(23,814)
Net change in commercial paper	1,861	(2,022)	664
Loan from affiliate	3,000	-	-
Net change in financing support provided by affiliates	16	(2)	5
Dividend paid	(10)	-	-
<b>Net cash provided by (used in) financing activities</b>	<b>8,339</b>	<b>(4,495)</b>	<b>(1,377)</b>
Net increase (decrease) in cash and cash equivalents and restricted cash and cash equivalents	5,346	(1,576)	(526)
Cash and cash equivalents and restricted cash and cash equivalents at the beginning of the period	3,183	4,759	5,285
<b>Cash and cash equivalents and restricted cash and cash equivalents at the end of the period</b>	<b>\$ 8,529</b>	<b>\$ 3,183</b>	<b>\$ 4,759</b>
<b>Supplemental disclosures:</b>			
Interest paid, net	\$ 2,568	\$ 2,239	\$ 1,722
Income taxes paid, net	\$ 269	\$ 42	\$ 8

Refer to the accompanying Notes to Consolidated Financial Statements.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)**Note 1 – Basis of Presentation and Significant Accounting Policies****Nature of Operations**

Toyota Motor Credit Corporation (“TMCC”) is a wholly-owned subsidiary of Toyota Financial Services International Corporation (“TFSIC”), a California corporation, which is a wholly-owned subsidiary of Toyota Financial Services Corporation (“TFSC”), a Japanese corporation. TFSC, in turn, is a wholly-owned subsidiary of Toyota Motor Corporation (“TMC”), a Japanese corporation. TFSC manages TMC’s worldwide financial services operations. References herein to the “Company”, “we”, “our”, and “us” denote TMCC and its consolidated subsidiaries. TMCC is marketed under the brands of Toyota Financial Services and Lexus Financial Services.

We provide a variety of finance and insurance products to authorized Toyota and Lexus dealers or dealer groups and, to a lesser extent, other domestic and import franchise dealers (collectively referred to as “dealers”) and their customers in the United States of America (excluding Hawaii) (the “U.S.”) and Puerto Rico. Our business is substantially dependent upon the sale of Toyota and Lexus vehicles.

Our products fall primarily into the following categories:

- **Finance** - We acquire retail installment sales contracts from dealers in the U.S. and Puerto Rico (“retail contracts”) and leasing contracts accounted for as operating leases (“lease contracts”) from dealers in the U.S. We collectively refer to our retail and lease contracts as the “consumer portfolio.” We also provide dealer financing, including wholesale financing, working capital loans, revolving lines of credit and real estate financing to dealers in the U.S. and Puerto Rico. We collectively refer to our dealer financing portfolio as the “dealer portfolio.”
- **Insurance** - Through Toyota Motor Insurance Services, Inc., a wholly-owned subsidiary, and its insurance company subsidiaries (collectively referred to as “TMIS”), we provide marketing, underwriting, and claims administration for vehicle and payment protection products sold by dealers in the U.S. Our vehicle and payment protection products include vehicle service agreements, guaranteed auto protection agreements, prepaid maintenance agreements, excess wear and use agreements, tire and wheel protection agreements, key replacement protection, and used vehicle limited warranty agreements. TMIS also provides coverage and related administrative services to certain of our affiliates in the U.S. Although the vehicle and payment protection products are generally not regulated as insurance products, for ease of reference we collectively refer to the group of products provided by TMIS herein as “insurance products.”

Our finance operations are located in the U.S. and Puerto Rico with earning assets principally sourced through Toyota and Lexus dealers. As of March 31, 2020, approximately 23 percent of retail and lease contracts were concentrated in California, 11 percent in Texas, 7 percent in New York, and 5 percent in New Jersey. Our insurance operations are located in the U.S. As of March 31, 2020, approximately 25 percent of insurance policies and contracts were concentrated in California, 6 percent in New York, and 5 percent in Maryland, New Jersey, and Virginia, respectively. Any material adverse changes to the economies or applicable laws in these states could have an adverse effect on our financial condition and results of operations.

**Other Matters**

On April 16, 2019, we announced that we will restructure our field operations over the next two years to better serve our dealer partners by streamlining our field office structure into three regional locations and investing in new technology. This restructure is expected to be completed in fiscal year 2021 and costs associated with this restructure are not expected to be significant.

As of April 1, 2020, TMCC began providing private label financial services to third-party automotive and mobility companies commencing with the provision of services to Mazda Motor of America, Inc. (“Mazda”). We currently offer exclusive private label automotive retail, lease, and dealer financing products and services marketed under the brand Mazda Financial Services to Mazda customers and dealers in the United States. TMCC’s agreement with Mazda is for an initial term of approximately five years. We intend to leverage our existing processes and personnel to service the newly originated assets, and we expect to make certain technology investments to support the Mazda program. TMCC will not acquire any existing Mazda assets or liabilities pursuant to the agreement and we do not expect launch costs to be significant through fiscal year 2021.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 1 – Basis of Presentation and Significant Accounting Policies (Continued)**

***Basis of Presentation and Principles of Consolidation***

Our accounting and financial reporting policies conform to accounting principles generally accepted in the United States of America ("U.S. GAAP"). Related party transactions presented in the Consolidated Financial Statements are disclosed in Note 12 – Related Party Transactions.

The consolidated financial statements include the accounts of TMCC, its wholly-owned subsidiaries and all variable interest entities ("VIE") of which we are the primary beneficiary. All intercompany transactions and balances have been eliminated.

***Use of Estimates***

The preparation of financial statements in conformity with U.S. GAAP requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and the disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Because of inherent uncertainty involved in making estimates, actual results could differ from those estimates and assumptions. The accounting estimates that are most important to our business are the accumulated depreciation related to our investments in operating leases and the allowance for credit losses.

***Significant Accounting Policies***

Our significant accounting policies are found in the respective Note for which the policy is applicable.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 1 – Basis of Presentation and Significant Accounting Policies (Continued)**

**Recently Adopted Accounting Guidance**

On April 1, 2019, we adopted the following new accounting standards:

**Leases**

We adopted Accounting Standards Update (“ASU”) 2016-02, *Leases (Topic 842)* (“ASU 2016-02”), along with the subsequently issued guidance amending and clarifying various aspects of the new lease guidance, using the modified retrospective method. In accordance with that method, the comparative period’s information has not been restated and continues to be reported under the lease accounting guidance in effect for that period. We also elected to apply the package of practical expedients permitted under the transition guidance of the new standard which allowed us to not reassess our historical lease classification, initial direct costs, and whether or not contracts entered into prior to adoption are or contain leases. As a lessor, the adoption of ASU 2016-02, did not have a significant impact on our financial statements. As a lessee, the adoption of ASU 2016-02 added right-of-use (“ROU”) assets of \$115 million and operating lease liabilities of \$122 million, which are included in Other assets, and in Other liabilities, respectively, in our Consolidated Balance Sheet. The adoption of this new guidance did not impact our Consolidated Statement of Income and did not result in a cumulative-effect adjustment to opening retained earnings.

Refer to Note 4 – Investments in Operating Leases, Net and Note 9 – Commitments and Contingencies for additional information.

**Other Recently Adopted Standards**

We adopted ASU 2017-08, *Receivables – Nonrefundable Fees and Other Costs*, which requires certain premiums on callable debt securities to be amortized to the earliest call date. The adoption of this guidance did not have a material impact on our consolidated financial statements and related disclosures.

We adopted ASU 2017-12, *Derivatives and Hedging (Topic 815): Targeted Improvements to Accounting for Hedging Activities*. The adoption of this guidance did not have an impact on our consolidated financial statements and related disclosures as we no longer have hedge accounting derivatives.

In the second quarter of fiscal 2020, we adopted ASU 2019-07, *Codification Updates to Securities and Exchange Commission (“SEC”) Sections – Amendments to SEC Paragraphs Pursuant to SEC Final Rule Releases No. 33-10532, “Disclosure Update and Simplification,” and Nos. 33-10231 and 33-10442, “Investment Company Reporting Modernization,” and Miscellaneous Updates*. This guidance was effective upon issuance in July 2019 and aligns the guidance in various SEC sections to the Financial Accounting Standards Board (“FASB”) Accounting Standard Codification with the requirements of certain already effective SEC final rules. While most of the amendments in this release eliminate outdated or duplicative disclosure requirements, the final rule release amends the interim financial statement requirements to include a reconciliation of changes in shareholder’s equity for each period for which an income statement is required to be filed. We have disclosed the required information in the Consolidated Statements of Shareholder’s Equity. The other eliminations or amendments did not have a material impact on our consolidated financial statements and related disclosures.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 1 – Basis of Presentation and Significant Accounting Policies (Continued)**

***Accounting Guidance Issued But Not Yet Adopted***

In June 2016, the FASB issued ASU 2016-13, *Financial Instruments – Credit Losses (Topic 326): Measurement of Credit Losses on Financial Instruments*. This guidance introduces a new impairment model based on expected losses rather than incurred losses for certain types of financial instruments. It also modifies the impairment model for available-for-sale debt securities and provides for a simplified accounting model for purchased financial assets with credit deterioration since their origination. The FASB subsequently issued guidance amending and clarifying aspects of the new impairment model. This ASU and the related amendments are effective for us on April 1, 2020. Upon adoption of the guidance on April 1, 2020, based on our current loan portfolio attributes and forecasts of future economic conditions, we estimate an increase in our allowance for credit losses on finance receivables of approximately \$292 million and a corresponding reduction to our opening retained earnings, net of income taxes. Additionally, the adoption of this ASU and the related amendments will not have a material impact to our available-for-sale debt securities portfolio.

In August 2018, the FASB issued ASU 2018-13, *Fair Value Measurement (Topic 820)*, which modifies disclosure requirements related to fair value measurement. This ASU is effective for us on April 1, 2020. The adoption of this guidance will not have a material impact on our consolidated financial statements and related disclosures.

In August 2018, the FASB issued ASU 2018-15, *Intangibles – Goodwill and Other – Internal-Use Software*, which aligns the accounting for costs incurred to implement a cloud computing arrangement that is a service arrangement with the guidance on capitalizing costs associated with developing or obtaining internal-use software. This ASU is effective for us on April 1, 2020. The adoption of this guidance will not have a material impact on our consolidated financial statements and related disclosures.

In October 2018, the FASB issued ASU 2018-17, *Consolidation (Topic 810)*, which requires indirect interests held through related parties in common control arrangements to be considered on a proportional basis for determining whether fees paid to decision makers and service providers are variable interests. This ASU is effective for us on April 1, 2021. The adoption of this guidance will not have a material impact on our consolidated financial statements and related disclosures.

In April 2019, the FASB issued ASU 2019-04, *Codification Improvements to Topic 326, Financial Instruments—Credit Losses, Topic 815, Derivatives and Hedging, and Topic 825, Financial Instruments*. The applicable provisions of this ASU are effective for us on April 1, 2020. The adoption of guidance related to Topic 815, Derivatives and Hedging, and Topic 825, Financial Instruments, will not have a material impact on our consolidated financial statements. Our adoption status for Topic 326, Financial Instruments—Credit Losses is discussed above.

In March 2020, the FASB issued ASU 2020-04, *Reference Rate Reform (Topic 848): Facilitation of the Effects of Reference Rate Reform on Financial Reporting*, which provides temporary optional guidance to ease the potential burden in accounting for reference rate reform. The new guidance provides optional expedients and exceptions for applying generally accepted accounting principles to transactions affected by reference rate reform if certain criteria are met. Entities may apply the provisions of the new standard as of the beginning of the reporting period when the election is made. The provisions of this update are available until December 31, 2022, when the reference rate replacement activity is expected to have completed. We are currently evaluating the impact of this standard on our consolidated financial statements and related disclosures.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 2 – Cash and Cash Equivalents and Investments in Marketable Securities**

***Cash and cash equivalents***

Cash and cash equivalents represent highly liquid investments with maturities of three months or less from the date of acquisition and may include money market instruments, commercial paper, certificates of deposit, U.S. government and agency obligations, or similar instruments.

***Restricted cash and cash equivalents***

Restricted cash and cash equivalents include customer collections on securitized receivables to be distributed to investors as payments on the related secured notes and loans payable, which are primarily related to securitization trusts. Restricted cash equivalents may also contain proceeds from certain debt issuances for which the use of the cash is restricted.

***Investments in marketable securities***

Investments in marketable securities consist of debt securities and equity investments.

Debt securities are designated as available-for-sale (“AFS”) and are recorded at fair value with unrealized gains or losses included in accumulated other comprehensive income (“AOCI”), net of applicable taxes. An unrealized loss exists when the current fair value of an individual security is less than its amortized cost basis. We conduct periodic reviews of AFS debt securities to determine whether the loss is deemed to be other-than-temporary.

If an other-than-temporary impairment (“OTTI”) loss is deemed to exist, we first determine whether we have the intent to sell the debt security or if it is more likely than not that we will be required to sell the debt security before recovery of its amortized cost basis. If so, the cost basis of the security is written down to fair value and the loss is reflected in Investment and other income, net in our Consolidated Statements of Income. If we do not have the intent to sell nor is it more likely than not that we will be required to sell, the credit loss component of the OTTI losses is recognized in Investment and other income, net in our Consolidated Statements of Income, while the remainder of the loss is recognized in AOCI. The credit loss component is identified as the portion of the amortized cost of the security not expected to be collected over the remaining term as projected using a cash flow analysis for debt securities.

All equity investments are recorded at fair value with changes in fair value included in Investment and other income, net in our Consolidated Statements of Income. Realized gains and losses from sales of equity investments are determined using the first in first out method and are included in Investment and other income, net within our Consolidated Statements of Income.



TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 2 – Cash and Cash Equivalents and Investments in Marketable Securities (Continued)**

Investments in marketable securities consisted of the following:

	March 31, 2020			
	Amortized cost	Unrealized gains	Unrealized losses	Fair value
Available-for-sale debt securities:				
U.S. government and agency obligations	\$ 160	\$ 16	\$ -	\$ 176
Municipal debt securities	9	2	-	11
Certificates of deposit	250	-	(1)	249
Commercial paper	604	-	(3)	601
Corporate debt securities	188	10	(1)	197
Mortgage-backed securities:				
U.S. government agency	47	2	-	49
Non-agency residential	1	-	-	1
Non-agency commercial	47	-	(2)	45
Asset-backed securities	75	-	(3)	72
Total available-for-sale debt securities	<u>\$ 1,381</u>	<u>\$ 30</u>	<u>\$ (10)</u>	<u>\$ 1,401</u>
Equity investments				<u>2,419</u>
Total investments in marketable securities				<u>\$ 3,820</u>

	March 31, 2019			
	Amortized cost	Unrealized gains	Unrealized losses	Fair value
Available-for-sale debt securities:				
U.S. government and agency obligations	\$ 213	\$ 2	\$ (3)	\$ 212
Municipal debt securities	9	2	-	11
Certificates of deposit	50	-	-	50
Commercial paper	70	-	-	70
Corporate debt securities	160	3	(1)	162
Mortgage-backed securities:				
U.S. government agency	35	-	-	35
Non-agency residential	1	-	-	1
Non-agency commercial	39	-	-	39
Asset-backed securities	52	1	-	53
Total available-for-sale debt securities	<u>\$ 629</u>	<u>\$ 8</u>	<u>\$ (4)</u>	<u>\$ 633</u>
Equity investments				<u>2,275</u>
Total investments in marketable securities				<u>\$ 2,908</u>

A portion of our equity investments are investments in funds that are privately placed and managed by an open-end investment management company (the "Trust"). If we elect to redeem shares, the Trust will normally redeem all shares for cash, but may, in unusual circumstances, redeem amounts exceeding the lesser of \$250 thousand or 1 percent of the Trust's asset value by payment in kind of securities held by the respective fund during any 90-day period.

We also invest in actively traded open-end mutual funds. Redemptions are subject to normal terms and conditions as described in each fund's prospectus.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 2 – Cash and Cash Equivalents and Investments in Marketable Securities (Continued)**

*Unrealized Losses on Securities*

Available-for-sale debt securities in a continuous loss position for less than twelve months and greater than twelve months were not significant as of March 31, 2020 and 2019.

*Gains and Losses on Securities*

The following table represents gains and losses on our investments in marketable securities presented in our Consolidated Statements of Income:

	Years ended March 31,		
	2020	2019	2018
Available-for-sale debt securities:			
Realized gains (losses)	\$ 9	\$ (12)	\$ 41
Other-than-temporary impairment	\$ (8)	\$ -	\$ -
Equity investments:			
Unrealized gains recognized	\$ 41	\$ 14	
Realized gains on sales	\$ 5	\$ -	

*Contractual Maturities*

The amortized cost and fair value by contractual maturities of available-for-sale debt securities are summarized in the following table. Actual maturities may differ from contractual maturities because certain borrowers have the right to call or prepay certain obligations.

	March 31, 2020	
	Amortized cost	Fair value
Available-for-sale debt securities:		
Due within 1 year	\$ 878	\$ 874
Due after 1 year through 5 years	128	132
Due after 5 years through 10 years	115	123
Due after 10 years	90	105
Mortgage-backed and asset-backed securities <sup>1</sup>	170	167
Total	\$ 1,381	\$ 1,401

<sup>1</sup> Mortgage-backed and asset-backed securities are shown separately from other maturity groupings as these securities have multiple maturity dates.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 3 – Finance Receivables, Net**

Finance receivables, net consist of the retail loan and the dealer products portfolio segments, which includes accrued interest and deferred fees and costs, net of the allowance for credit losses and deferred income. Finance receivables, net also includes securitized retail receivables, which represent retail receivables that have been sold for legal purposes to securitization trusts but continue to be included in our consolidated financial statements, as discussed further in Note 8 – Variable Interest Entities. Cash flows from these securitized retail receivables are available only for the repayment of debt issued by these trusts and other obligations arising from the securitization transactions. They are not available for payment of our other obligations or to satisfy claims of our other creditors.

Finance receivables are classified as held-for-investment if the Company has the intent and ability to hold the receivables for the foreseeable future or until maturity or payoff. As of March 31, 2020 and 2019, all finance receivables were classified as held-for-investment.

Revenues associated with retail and dealer financing are recognized so as to approximate a constant effective yield over the contract term. Incremental direct fees and costs incurred in connection with the acquisition of retail contracts and dealer financing receivables, including incentive and rate participation payments made to dealers, are capitalized and amortized so as to approximate a constant effective yield over the term of the related contracts. Payments received on subvention and other consumer incentives are deferred and recognized to approximate a constant effective yield over the term of the related contracts.

The accrual of revenue is discontinued at the time a retail receivable is determined to be uncollectible. These finance receivables may be restored to accrual status when future payments are reasonably assured. For retail loan finance receivables in non-accrual status, subsequent financing revenue is recognized only to the extent a payment is received. Payments are applied first to outstanding interest and then to the unpaid principal balance.

Impaired receivables in the dealer products portfolio segment are placed on nonaccrual status if full payment of principal or interest is in doubt, or when principal or interest is 90 days or more past due. Interest accrued, but not collected at the date a dealer financing receivable is placed on nonaccrual status, is reversed against interest income. In addition, the amortization of net deferred fees is suspended. Interest income on nonaccrual dealer financing receivables is recognized only to the extent it is received in cash. Dealer financing receivables are restored to accrual status only when interest and principal payments are brought current and future payments are reasonably assured.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 3 – Finance Receivables, Net (Continued)**

Finance receivables, net consisted of the following:

	March 31, 2020	March 31, 2019
Retail receivables	\$ 44,414	\$ 42,621
Securitized retail receivables	12,674	11,318
Dealer financing	<u>17,873</u>	<u>17,696</u>
	74,961	71,635
Deferred origination costs	890	695
Deferred income	(1,128)	(1,314)
Allowance for credit losses		
Retail and securitized retail receivables	(486)	(304)
Dealer financing	<u>(241)</u>	<u>(195)</u>
Total allowance for credit losses	<u>(727)</u>	<u>(499)</u>
Finance receivables, net	<u>\$ 73,996</u>	<u>\$ 70,517</u>

Contractual maturities on retail receivables and dealer financing are as follows:

Years ending March 31,	Contractual maturities	
	Retail receivables	Dealer financing
2021	\$ 14,437	\$ 13,267
2022	13,358	1,476
2023	11,780	876
2024	9,103	676
2025	5,696	454
Thereafter	<u>2,714</u>	<u>1,124</u>
Total	<u>\$ 57,088</u>	<u>\$ 17,873</u>

A portion of our finance receivables has historically settled prior to contractual maturity. Contractual maturities shown above should not be considered indicative of future cash collections.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 3 – Finance Receivables, Net (Continued)**

**Credit Quality Indicators**

We are exposed to credit risk on our finance receivables. Credit risk is the risk of loss arising from the failure of customers or dealers to meet the terms of their contracts with us or otherwise fail to perform as agreed.

*Retail Loan Portfolio Segment*

The retail loan portfolio segment consists of one class of finance receivables. While we use various credit quality metrics to develop our allowance for credit losses on the retail loan portfolio segment, we primarily utilize the aging of the individual accounts to monitor the credit quality of these finance receivables. Based on our experience, the payment status of borrowers is the strongest indicator of the credit quality of the underlying receivables. Payment status also impacts charge-offs.

Individual borrower accounts within the retail loan portfolio segment are segregated into aging categories based on the number of days outstanding. The aging for each class of finance receivables is updated monthly.

*Dealer Products Portfolio Segment*

The dealer products portfolio segment consists of three classes of finance receivables: wholesale, real estate and working capital. All loans outstanding for an individual dealer or dealer group, which includes affiliated entities, are aggregated and evaluated collectively by dealer or dealer group. This reflects the interconnected nature of financing provided to our individual dealer and dealer group customers, and their affiliated entities.

When assessing the credit quality of the finance receivables within the dealer products portfolio segment, we segregate the finance receivables account balances into four categories representing distinct credit quality indicators based on internal risk assessments. The internal risk assessments for all finance receivables within the dealer products portfolio segment are updated on a monthly basis.

The four credit quality indicators are:

- Performing – Account not classified as either Credit Watch, At Risk or Default;
- Credit Watch – Account designated for elevated attention;
- At Risk – Account where there is an increased likelihood that default may exist based on qualitative and quantitative factors; and
- Default – Account is not currently meeting contractual obligations or we have temporarily waived certain contractual requirements

The tables below present each credit quality indicator by class of finance receivables:

	Retail loan	
	March 31, 2020	March 31, 2019
Aging of finance receivables:		
Current	\$ 56,064	\$ 53,047
30-59 days past due	717	657
60-89 days past due	203	162
90 days or greater past due	104	73
<b>Total</b>	<b>\$ 57,088</b>	<b>\$ 53,939</b>

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 3 – Finance Receivables, Net (Continued)**

	Wholesale		Real estate		Working capital	
	March 31, 2020	March 31, 2019	March 31, 2020	March 31, 2019	March 31, 2020	March 31, 2019
Credit quality indicators:						
Performing	\$ 8,750	\$ 9,155	\$ 3,974	\$ 4,019	\$ 3,132	\$ 2,448
Credit Watch	962	1,127	576	554	195	70
At Risk	92	152	55	84	92	63
Default	22	6	23	14	-	4
<b>Total</b>	<b>\$ 9,826</b>	<b>\$ 10,440</b>	<b>\$ 4,628</b>	<b>\$ 4,671</b>	<b>\$ 3,419</b>	<b>\$ 2,585</b>

**Past Due Finance Receivables by Class**

Substantially all finance receivables do not involve recourse to the dealer in the event of customer default. Finance receivables include contracts in bankruptcy and contracts greater than 120 days past due, which are recorded at the fair value of collateral less estimated costs to sell. Contracts for which vehicles have been repossessed are excluded.

The following tables summarize the aging of finance receivables by class:

	March 31, 2020						
	30 - 59 Days past due	60 - 89 Days past due	90 Days or greater past due	Total Past due	Current	Total Finance receivables	90 Days or greater past due and accruing
Retail loan	\$ 717	\$ 203	\$ 104	\$ 1,024	\$ 56,064	\$ 57,088	\$ 66
Wholesale	-	-	-	-	9,826	9,826	-
Real estate	-	-	1	1	4,627	4,628	-
Working capital	-	-	-	-	3,419	3,419	-
<b>Total</b>	<b>\$ 717</b>	<b>\$ 203</b>	<b>\$ 105</b>	<b>\$ 1,025</b>	<b>\$ 73,936</b>	<b>\$ 74,961</b>	<b>\$ 66</b>

	March 31, 2019						
	30 - 59 Days past due	60 - 89 Days past due	90 Days or greater past due	Total Past due	Current	Total Finance receivables	90 Days or greater past due and accruing
Retail loan	\$ 657	\$ 162	\$ 73	\$ 892	\$ 53,047	\$ 53,939	\$ 47
Wholesale	-	-	1	1	10,439	10,440	-
Real estate	-	-	-	-	4,671	4,671	-
Working capital	-	-	4	4	2,581	2,585	-
<b>Total</b>	<b>\$ 657</b>	<b>\$ 162</b>	<b>\$ 78</b>	<b>\$ 897</b>	<b>\$ 70,738</b>	<b>\$ 71,635</b>	<b>\$ 47</b>

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 3 – Finance Receivables, Net (Continued)**

**Impaired Finance Receivables**

A finance receivable is considered impaired when, based on current information and events, it is probable that we will be unable to collect all amounts due according to the terms of the contract. Factors such as payment history, compliance with terms and conditions of the underlying loan agreement and other subjective factors related to the financial stability of the borrower are considered when determining whether a finance receivable is impaired.

The following table summarizes the information related to our impaired loans by class of finance receivables:

	Impaired finance receivables		Individually evaluated allowance	
	March 31, 2020	March 31, 2019	March 31, 2020	March 31, 2019
Impaired account balances individually evaluated for impairment with an allowance:				
Wholesale	\$ 104	\$ 161	\$ 18	\$ 28
Real estate	72	93	9	11
Working capital	92	67	38	60
Total	\$ 268	\$ 321	\$ 65	\$ 99
Impaired account balances individually evaluated for impairment without an allowance:				
Wholesale	\$ 93	\$ 130		
Real estate	148	152		
Working capital	19	20		
Total	\$ 260	\$ 302		
Impaired account balances aggregated and evaluated for impairment:				
Retail loan	\$ 253	\$ 231		
Total impaired account balances:				
Retail loan	\$ 253	\$ 231		
Wholesale	197	291		
Real estate	220	245		
Working capital	111	87		
Total	\$ 781	\$ 854		

The primary source of interest income recognized on the loans in the table above is from performing troubled debt restructurings. Interest income on impaired finance receivables and interest income recognized using a cash-basis method of accounting during fiscal 2020 and 2019 were not significant. As of March 31, 2020 and 2019, the impaired finance receivables balance for accounts in the dealer products portfolio segment that were on nonaccrual status was \$288 million and \$329 million, respectively, and there were no charge-offs against the allowance for credit losses for these finance receivables. Therefore, the impaired finance receivables balance is equal to the unpaid principal balance.

As of March 31, 2020 and 2019, impaired finance receivables in the retail loan portfolio segment recorded at the fair value of the collateral less estimated selling costs were not significant and therefore excluded from the table above. Refer to Note 5 – Allowance for Credit Losses for details related to the retail loan portfolio segment's impaired account balances which are aggregated and evaluated for impairment when determining the allowance for credit losses.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 3 – Finance Receivables, Net (Continued)**

***Troubled Debt Restructuring***

A troubled debt restructuring occurs when a finance receivable is modified through a concession to a borrower experiencing financial difficulty. A finance receivable modified under a troubled debt restructuring is considered to be impaired. In addition, troubled debt restructurings include finance receivables for which the customer has filed for bankruptcy protection. For such finance receivables, we no longer have the ability to modify the terms of the agreement without the approval of the bankruptcy court and the court may impose term modifications that we are obligated to accept.

For accounts not under bankruptcy protection, the amount of finance receivables modified as a troubled debt restructuring during fiscal 2020 and 2019 was not significant for each class of finance receivables. Troubled debt restructurings for accounts not under bankruptcy protection within the retail loan class of finance receivables are comprised exclusively of contract term extensions that reduce the monthly payment due from the customer. For the three classes of finance receivables within the dealer products portfolio segment, troubled debt restructurings include contract term extensions, interest rate adjustments, waivers of loan covenants, or any combination of the three. Troubled debt restructurings of accounts not under bankruptcy protection did not include forgiveness of principal or interest rate adjustments during fiscal 2020 and 2019.

We consider finance receivables under bankruptcy protection within the retail loan class to be troubled debt restructurings as of the date we receive notice of a customer filing for bankruptcy protection, regardless of the ultimate outcome of the bankruptcy proceedings. The bankruptcy court may impose modifications as part of the proceedings, including interest rate adjustments and forgiveness of principal. For fiscal 2020 and 2019, the financial impact of troubled debt restructurings related to finance receivables under bankruptcy protection was not significant to our Consolidated Statements of Income and Consolidated Balance Sheets.

We have offered several programs to provide relief to customers and dealers during the COVID-19 pandemic. These programs, which were broadly available to our customers and dealers, included payment extensions and deferrals. We concluded that these programs did not meet troubled debt restructuring criteria.



TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)**Note 4 – Investments in Operating Leases, Net**

In conjunction with the April 1, 2019 adoption of ASU 2016-02 as described in Note 1 – Basis of Presentation and Significant Accounting Policies, we updated our accounting policies and disclosures below.

Investments in operating leases, net primarily consists of vehicle lease contracts acquired from dealers. Generally, lessees have the ability to extend their lease term in six month increments up to a total of 12 months from the original lease maturity date. A lease can be terminated at any time by satisfying the obligations under the lease contract. Early termination programs may be occasionally offered to eligible lessees. At the end of the lease, the customer has the option to buy the leased vehicle or return the vehicle to the dealer.

Securitized investments in operating leases represent beneficial interests in a pool of certain vehicle leases that have been sold for legal purposes to securitization trusts but continue to be included in our consolidated financial statements as discussed further in Note 8 - Variable Interest Entities. Cash flows from these securitized investments in operating leases are available only for the repayment of debt issued by these trusts and other obligations arising from the securitization transactions. They are not available for payment of our other obligations or to satisfy claims of our other creditors.

Operating lease revenues are recognized on a straight-line basis over the term of the lease. We have made an accounting policy election to exclude from the consideration in the contract, and from variable payments not included in the consideration in the contract, sales and other taxes assessed by a governmental authority that are both imposed on and concurrent with a specific lease revenue-producing transaction and collected from customers. Deferred fees and costs, including incentive payments made to dealers and acquisition fees collected from customers, and payments received on affiliate sponsored subvention and other incentive programs are capitalized or deferred and amortized on a straight-line basis over the contract term. The accrual of revenue on investments in operating leases is discontinued at the time an account is determined to be uncollectible and subsequent revenue is recognized only to the extent a payment is received. Operating leases may be restored to accrual status when future payments are reasonably assured.

**Vehicle Lease Residual Values**

Contractual residual values of vehicle lease contracts are estimated at lease inception by examining external industry data, the anticipated Toyota and Lexus product pipeline and our own experience. Factors considered in this evaluation include, macroeconomic forecasts, new vehicle pricing, new vehicle incentive programs, new vehicle sales, vehicle features and specifications, the mix and level of used vehicle supply, the level of current used vehicle values, and fuel prices. We are exposed to a risk of loss to the extent the customer returns the vehicle and the value of the vehicle is lower than the residual value estimated at inception of the lease and if the number of returned vehicles is higher than anticipated.

Depreciation on operating leases is recognized using the straight-line method over the lease term. The depreciable basis is the original acquisition cost of the vehicle less the estimated residual value of the vehicle at the end of the lease term. On a quarterly basis, we review the estimated end-of-term market values and return rates of leased vehicles to assess the appropriateness of the carrying values at lease-end. Factors affecting the estimated end-of-term market value are similar to those considered in the evaluation of residual values at lease inception discussed above. Adjustments to depreciation expense to reflect revised estimates of expected market values at lease termination and revised return rates are recorded prospectively on a straight-line basis over the remaining lease term.

We use various channels to sell vehicles returned at lease-end. Upon disposition, the difference between the net book value of the lease and the proceeds received from the disposition of the asset, including any insurance proceeds is recorded as an adjustment to Depreciation on operating leases.

We evaluate our investment in operating leases portfolio for potential impairment when we determine a triggering event has occurred. When a triggering event has occurred, we perform a test of recoverability by comparing the expected undiscounted future cash flows (including expected residual values) over the remaining lease terms to the carrying value of the asset group. If the test of recoverability identifies a possible impairment, the asset group's fair value is measured in accordance with the fair value measurement framework. An impairment charge would be recognized for the amount by which the carrying value of the asset group exceeds its estimated fair value and would be recorded in our Consolidated Statements of Income. As of March 31, 2020 and 2019, there was no impairment in our investment in operating leases portfolio.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 4 – Investments in Operating Leases, Net (Continued)**

Investments in operating leases, net consisted of the following:

	March 31, 2020	March 31, 2019
Investments in operating leases	\$ 40,698	\$ 42,869
Securitized investments in operating leases	7,940	7,532
	<u>48,638</u>	<u>50,401</u>
Deferred origination (fees) and costs, net	(223)	(225)
Deferred income	(1,962)	(2,085)
Accumulated depreciation	(9,976)	(10,061)
Allowance for credit losses	(90)	(103)
Investments in operating leases, net	<u>\$ 36,387</u>	<u>\$ 37,927</u>

Future minimum rentals on investments in operating leases are as follows:

	Future minimum rentals on operating leases	
Years ending March 31,		
2021	\$	5,981
2022		3,772
2023		1,339
2024		106
2025		5
Thereafter		-
Total	<u>\$</u>	<u>11,203</u>

A portion of our operating lease contracts has historically terminated prior to maturity. Future minimum rentals shown above should not be considered indicative of future cash collections.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 5 – Allowance for Credit Losses**

We maintain an allowance for credit losses to cover probable and estimable losses incurred on our finance receivables and investments in operating leases resulting from the failure of customers or dealers to make contractual payments. Management evaluates the allowance at least quarterly, considering a variety of factors and assumptions to determine whether the allowance is considered adequate to cover probable and estimable losses incurred as of the balance sheet date.

Management develops and documents the allowance for credit losses on finance receivables based on two portfolio segments. The determination of portfolio segments is based primarily on the qualitative consideration of the nature of our business operations and the characteristics of the underlying finance receivables, as follows:

- **Retail Loan Portfolio Segment** – The retail loan portfolio segment consists of retail contracts acquired from dealers in the U.S. and Puerto Rico. Under a retail contract, we are granted a security interest in the underlying collateral which consists primarily of Toyota and Lexus vehicles. Based on the common risk characteristics associated with the finance receivables, the retail loan portfolio segment is considered a single class of finance receivable.
- **Dealer Products Portfolio Segment** – The dealer products portfolio segment consists of wholesale financing, working capital loans, revolving lines of credit and real estate loans to dealers in the U.S. and Puerto Rico. Wholesale financing is primarily collateralized by new or used vehicle inventory with the outstanding balance fluctuating based on the level of inventory. Working capital loans and revolving lines of credit are granted for working capital purposes and are secured by dealership assets. Real estate loans are collateralized by the underlying real estate, are underwritten primarily on a loan-to-value basis and are typically for a fixed term. Based on the risk characteristics associated with the underlying finance receivables, the dealer products portfolio segment consists of three classes of finance receivables: wholesale, working capital (including revolving lines of credit), and real estate.

We also separately develop and document the allowance for credit losses for investments in operating leases. Investments in operating leases are not within the scope of accounting guidance governing the disclosure of portfolio segments.

**Methodology Used to Develop the Allowance for Credit Losses**

*Retail Loan Portfolio Segment and Investments in Operating Leases*

The level of credit risk in our retail loan portfolio segment and our investments in operating leases is influenced primarily by two factors: default frequency and loss severity, which in turn are influenced by various factors such as economic conditions, the used vehicle market, purchase quality mix, contract term length, and collection strategies and practices.

We evaluate the retail loan portfolio segment and investments in operating leases using methodologies that include roll rate, credit risk grade/tier, and vintage analysis. We review and analyze external factors, including changes in economic conditions, actual or perceived quality, safety and reliability of Toyota and Lexus vehicles, unemployment levels, the used vehicle market, and consumer behavior. In addition, internal factors, such as purchase quality mix and operational changes are also considered in the analyses. This process, along with management judgment, is used to establish the allowance for credit losses to cover probable and estimable losses incurred as of the balance sheet date.

We utilize a loss emergence period assumption in developing our allowance for credit losses. This assumption represents the average length of time between when a loss event first occurs and when the account is charged off. We apply judgment in estimating the loss emergence period using available credit information and trends.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 5 – Allowance for Credit Losses (Continued)**

*Dealer Products Portfolio Segment*

The level of credit risk in our dealer products portfolio segment is influenced primarily by the financial strength of dealers within our portfolio, dealer concentration, collateral quality, and other economic factors. The financial strength of dealers within our portfolio is influenced by, among other factors, general economic conditions, the overall demand for new and used vehicles and the financial condition of automotive manufacturers.

We evaluate the dealer portfolio by aggregating dealer financing receivables into loan-risk pools, which are determined based on the risk characteristics of the loan (e.g. secured by vehicles, real estate or dealership assets). We analyze the loan-risk pools using internally developed risk ratings for each dealer. We also utilize a loss emergence period assumption in developing our allowance for credit losses. The loss emergence period represents the time period between the date at which the loss event is estimated to have occurred and the ultimate realization of that loss through charge-off. In addition, field operations management and our special assets group are consulted each quarter to determine if any specific dealer loan is considered impaired. If impaired loans are identified, specific reserves are established, as appropriate, and the loan is removed from the loan-risk pool for separate monitoring. We apply judgment in estimating the loss emergence period using available credit information and trends. This process, along with management judgment, is used to establish the allowance for credit losses to cover probable and estimable losses incurred as of the balance sheet date.

*Accounting for the Allowance for Credit Losses and Impaired Receivables*

The majority of the allowance for credit losses covers estimated losses on the retail loan portfolio segment and investments in operating leases which are collectively evaluated for impairment. The remainder of the allowance for credit losses covers the estimated losses on the dealer products portfolio segment. Within the dealer products portfolio segment, we establish specific reserves to cover the estimated losses on individual impaired loans (including loans modified in a troubled debt restructuring). The specific reserves are assessed based on discounted cash flows, the loan's observable market price, or the fair value of the underlying collateral if the loan is collateral dependent.

Increases to the allowance for credit losses are accompanied by corresponding charges to the Provision for credit losses on our Consolidated Statements of Income. The uncollectible portion of finance receivables and investments in operating leases is charged to the allowance for credit losses at the earlier of when an account is deemed to be uncollectible or when an account is greater than 120 days past due. In the event we repossess the collateral, the receivable is charged-off and we record the collateral at its estimated fair value less costs to sell and report it in Other assets in our Consolidated Balance Sheets. Recoveries of finance receivables and investments in operating leases previously charged off as uncollectible are credited to the allowance for credit losses.

The following table provides information related to our allowance for credit losses on finance receivables and investments in operating leases:

	Years ended March 31,	
	2020	2019
Allowance for credit losses at beginning of period	\$ 602	\$ 597
Charge-offs	(470)	(464)
Recoveries	95	97
Provision for credit losses	590	372
Allowance for credit losses at end of period	<u>\$ 817</u>	<u>\$ 602</u>

During the fourth quarter of 2020, the broader economy experienced a significant deterioration in the macroeconomic environment driven by the COVID-19 pandemic, which resulted in a \$264 million of additional provision for credit losses.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 5 – Allowance for Credit Losses (Continued)**

*Allowance for Credit Losses and Finance Receivables by Portfolio Segment*

The following tables provide information related to our allowance for credit losses for finance receivables and finance receivables by portfolio segment:

	Year ended March 31, 2020		
	Retail loan	Dealer products	Total
Allowance for Credit Losses for Finance Receivables:			
Beginning balance, April 1, 2019	\$ 304	\$ 195	\$ 499
Charge-offs	(358)	(12)	(370)
Recoveries	50	-	50
Provision for credit losses	490	58	548
Ending balance, March 31, 2020	\$ 486	\$ 241	\$ 727
Ending balance: Individually evaluated for impairment	\$ -	\$ 65	\$ 65
Ending balance: Collectively evaluated for impairment	\$ 486	\$ 176	\$ 662
Finance Receivables:			
Ending balance, March 31, 2020	\$ 57,088	\$ 17,873	\$ 74,961
Ending balance: Individually evaluated for impairment	\$ -	\$ 528	\$ 528
Ending balance: Collectively evaluated for impairment	\$ 57,088	\$ 17,345	\$ 74,433

The ending balance of finance receivables collectively evaluated for impairment in the above table includes approximately \$253 million of finance receivables within the retail loan portfolio segment that are specifically identified as impaired. These amounts are aggregated within their respective portfolio segment when determining the allowance for credit losses as of March 31, 2020, as they are deemed to be insignificant for individual evaluation and we have determined that the allowance for credit losses is not significant and would not be materially different if the amounts had been individually evaluated for impairment. The ending balance of finance receivables for the dealer products portfolio segment collectively evaluated for impairment as of March 31, 2020 includes \$1,047 million in finance receivables that are guaranteed by Toyota Motor North America, Inc. ("TMNA") and \$140 million in finance receivables that are guaranteed by third party private Toyota distributors. These finance receivables are related to certain Toyota and Lexus dealers and other third parties to whom we provided financing at the request of TMNA and third party private Toyota distributors.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 5 – Allowance for Credit Losses (Continued)**

	Year ended March 31, 2019		
	Retail loan	Dealer products	Total
Allowance for Credit Losses for Finance Receivables:			
Beginning balance, April 1, 2018	\$ 312	\$ 151	\$ 463
Charge-offs	(330)	-	(330)
Recoveries	50	-	50
Provision for credit losses	272	44	316
Ending balance, March 31, 2019	<u>\$ 304</u>	<u>\$ 195</u>	<u>\$ 499</u>
Ending balance: Individually evaluated for impairment	\$ -	\$ 99	\$ 99
Ending balance: Collectively evaluated for impairment	\$ 304	\$ 96	\$ 400
Finance Receivables:			
Ending balance, March 31, 2019	\$ 53,939	\$ 17,696	\$ 71,635
Ending balance: Individually evaluated for impairment	\$ -	\$ 623	\$ 623
Ending balance: Collectively evaluated for impairment	\$ 53,939	\$ 17,073	\$ 71,012

The ending balance of finance receivables collectively evaluated for impairment in the above table includes approximately \$231 million of finance receivables within the retail loan portfolio segment that are specifically identified as impaired. These amounts are aggregated within their respective portfolio segment when determining the allowance for credit losses as of March 31, 2019, as they are deemed to be insignificant for individual evaluation and we have determined that the allowance for credit losses is not significant and would not be materially different if the amounts had been individually evaluated for impairment. The ending balance of finance receivables for the dealer products portfolio segment collectively evaluated for impairment as of March 31, 2019 includes \$1,091 million in finance receivables that are guaranteed by TMNA and \$132 million in finance receivables that are guaranteed by third party private Toyota distributors. These finance receivables are related to certain Toyota and Lexus dealers and other third parties to whom we provided financing at the request of TMNA and third party private Toyota distributors.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 6 – Derivatives, Hedging Activities and Interest Expense**

***Derivative Instruments***

Our liabilities consist mainly of fixed and variable rate debt, denominated in U.S. dollars and various other currencies, which we issue in the global capital markets, while our assets consist primarily of U.S. dollar denominated, fixed rate receivables. We enter into interest rate swaps, interest rate floors, and foreign currency swaps to economically hedge the interest rate and foreign currency risks that result from the different characteristics of our assets and liabilities. Our use of derivative transactions is intended to reduce long-term fluctuations in the fair value of assets and liabilities caused by market movements. All of our derivative activities are authorized and monitored by our management and our Asset-Liability Committee which provides a framework for financial controls and governance to manage market risk.

We categorize derivatives as those designated for hedge accounting (“hedge accounting derivatives”) and those that are not designated for hedge accounting (“non-hedge accounting derivatives”). At the inception of a derivative contract, we may elect to designate a derivative as a hedge accounting derivative if certain criteria are met. As of September 30, 2018, we no longer have any hedge accounting derivatives.

All derivative instruments are recorded on the balance sheet at fair value, taking into consideration the effects of legally enforceable master netting agreements that allow us to net settle asset and liability positions and offset cash collateral with the same counterparty on a net basis. Changes in the fair value of our derivative instruments are recognized as a component of Interest expense in our Consolidated Statements of Income. The derivative instruments are included as a component of Other assets or Other liabilities in our Consolidated Balance Sheets.

***Offsetting of Derivatives***

The accounting guidance permits the net presentation on our Consolidated Balance Sheets of derivative receivables and derivative payables with the same counterparty and the related cash collateral when a legally enforceable master netting agreement exists. When we meet this condition, we elect to present such balances on a net basis.

Our International Swaps and Derivatives Association (“ISDA”) Master Agreements are our master netting agreements which permit multiple transactions to be cancelled and settled with a single net balance paid to either party. The master netting agreements also contain reciprocal collateral agreements which require the transfer of cash collateral to the party in a net asset position across all transactions. Our collateral agreements with substantially all our counterparties include a zero threshold, full collateralization arrangement. Although we have daily valuation and collateral exchange arrangements with all of our counterparties, due to the time required to move collateral, there may be a delay of up to one day between the exchange of collateral and the valuation of our derivatives. We would not be required to post additional collateral to the counterparties with whom we were in a net liability position at March 31, 2020, if our credit ratings were to decline, since we fully collateralize without regard to credit ratings with these counterparties. In addition, as our collateral agreements include legal right of offset provisions, collateral amounts are netted against derivative assets or derivative liabilities, the net amount of which is included in Other assets or Other liabilities in our Consolidated Balance Sheets.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 6 – Derivatives, Hedging Activities and Interest Expense (Continued)**

**Derivative Activity Impact on Financial Statements**

The following tables show the financial statement line item and amount of our derivative assets and liabilities that are reported in our Consolidated Balance Sheets:

	March 31, 2020		March 31, 2019	
	Notional	Fair value	Notional	Fair value
<b>Other assets:</b>				
Interest rate swaps	\$ 30,362	\$ 1,410	\$ 49,254	\$ 472
Foreign currency swaps	488	27	2,771	72
Total	\$ 30,850	\$ 1,437	\$ 52,025	\$ 544
Counterparty netting		(966)		(441)
Collateral held		(420)		(42)
Carrying value of derivative contracts – Other assets		\$ 51		\$ 61
<b>Other liabilities:</b>				
Interest rate swaps	\$ 69,079	\$ 1,826	\$ 57,593	\$ 622
Foreign currency swaps	13,181	1,290	9,796	785
Total	\$ 82,260	\$ 3,116	\$ 67,389	\$ 1,407
Counterparty netting		(966)		(441)
Collateral posted		(2,105)		(940)
Carrying value of derivative contracts – Other liabilities		\$ 45		\$ 26

As of March 31, 2020 and 2019, we held excess collateral of \$10 million and \$2 million, respectively, which we did not use to offset derivative assets and was recorded in Other liabilities in our Consolidated Balance Sheets. As of March 31, 2020 and 2019, we posted excess collateral of \$1 million and \$17 million, respectively, which we did not use to offset derivative liabilities and was recorded in Other assets in our Consolidated Balance Sheets.



TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 6 – Derivatives, Hedging Activities and Interest Expense (Continued)**

The following table summarizes the components of interest expense, including the location and amount of gains and losses on derivative instruments and related hedged items, as reported in our Consolidated Statements of Income:

	Years ended March 31,		
	2020	2019	2018
Interest expense on debt	\$ 2,488	\$ 2,559	\$ 1,970
Interest expense (income) on derivatives	180	(53)	(67)
Interest expense on debt and derivatives	<u>2,668</u>	<u>2,506</u>	<u>1,903</u>
(Gains) losses on debt denominated in foreign currencies	(703)	(1,078)	1,344
Losses (gains) on foreign currency swaps	650	1,015	(1,306)
Losses (gains) on U.S. dollar interest rate swaps	219	304	(90)
Total interest expense	<u>\$ 2,834</u>	<u>\$ 2,747</u>	<u>\$ 1,851</u>

Interest expense on debt and derivatives represents net interest settlements and changes in accruals. Gains and losses on derivatives and debt denominated in foreign currencies exclude net interest settlements and changes in accruals. Cash flows associated with derivatives are reported in Net cash provided by operating activities in our Consolidated Statements of Cash Flows.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 7 – Debt and Credit Facilities**

Debt and the related weighted average contractual interest rates are summarized as follows:

	March 31, 2020			March 31, 2019		
	Face value	Carrying value	Weighted average contractual interest rates	Face value	Carrying value	Weighted average contractual interest rates
Unsecured notes and loans payable	\$ 83,477	\$ 83,172	2.07%	\$ 80,875	\$ 80,521	2.60%
Secured notes and loans payable	14,597	14,568	2.13%	12,421	12,401	2.62%
Total debt	\$ 98,074	\$ 97,740	2.08%	\$ 93,296	\$ 92,922	2.60%

The carrying value of our debt includes unamortized premiums, discounts, debt issuance costs and the effects of foreign currency translation adjustments. Debt issuance costs are deferred and amortized to interest expense on an effective yield basis over the contractual term of the debt.

Weighted average contractual interest rates are calculated based on original notional or par value before consideration of premium or discount and approximate the effective interest rates.

Debt is callable at par value. Scheduled maturities of our debt portfolio are summarized below. Actual repayment of secured debt will vary based on the repayment activity on the related pledged assets.

Years ending March 31,	Future debt maturities
2021	\$ 51,489
2022	19,170
2023	11,942
2024	3,973
2025	5,012
Thereafter <sup>1</sup>	6,488
Unamortized premiums, discounts and debt issuance costs	(334)
Total debt	\$ 97,740

<sup>1</sup> Unsecured and secured notes and loans payable mature on various dates through fiscal 2049.

**Unsecured notes and loans payable**

Our unsecured notes and loans payable consist of commercial paper and fixed and variable rate debt. Short-term funding needs are met through the issuance of commercial paper in the U.S. Amounts outstanding under our commercial paper programs were \$27.0 billion and \$25.3 billion as of March 31, 2020 and 2019, respectively.

Upon issuance of fixed rate debt, we generally elect to enter into pay-float swaps to convert fixed rate payments on debt to floating rate payments. Certain unsecured notes and loans payable are denominated in various foreign currencies. The debt is translated into U.S. dollars using the applicable exchange rate at the transaction date and retranslated at each balance sheet date using the exchange rate in effect at that date. Concurrent with the issuance of these foreign currency unsecured notes and loans payable, we enter into currency swaps in the same notional amount to convert non-U.S. currency payments to U.S. dollar denominated payments. Gains and losses related to foreign currency transactions are included in Interest expense in our Consolidated Statements of Income.

Certain of our unsecured notes and loans payable contain covenants and conditions customary in transactions of this nature, including negative pledge provisions, cross-default provisions and limitations on certain consolidations, mergers and sales of assets. We are currently in compliance with these covenants and conditions.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)**Note 7 – Debt and Credit Facilities (Continued)*****Secured notes and loans payable***

Our secured notes and loans payable are denominated in U.S. dollars and consist of both fixed and variable rate debt. Secured notes and loans payable are issued using on-balance sheet securitization trusts, as further discussed in Note 8 – Variable Interest Entities. These notes are repayable only from collections on the underlying securitized retail finance receivables and the beneficial interests in investments in operating leases and from related credit enhancements.

In June 2019, we completed an offering of secured notes under a new revolving asset-backed securitization program, backed by a revolving pool of finance receivables and cash collateral. Cash flows from these receivables during the revolving period in excess of what is needed to pay certain expenses of the securitization trust and contractual interest payments on the related secured notes may be used to purchase additional receivables, provided that certain conditions are met following the purchase. The secured notes feature a scheduled five year revolving period, with the ability to repay the secured notes in full, after which an amortization period begins. The revolving period may also end with the amortization period beginning upon the occurrence of certain events that include certain segregated account balances falling below their required levels, credit losses or delinquencies on the pool of assets supporting the notes exceeding specified levels, the adjusted pool balance falling to less than 50% of the initial principal amount of the secured notes, or interest not being paid on the secured notes.

***Credit Facilities and Letters of Credit***

For additional liquidity purposes, we maintain credit facilities as described below:

***364 Day Credit Agreement, Three Year Credit Agreement and Five Year Credit Agreement***

In November 2019, TMCC, Toyota Credit de Puerto Rico Corp. (“TCPR”) and other Toyota affiliates re-entered into a \$5.0 billion 364 day syndicated bank credit facility, a \$5.0 billion three year syndicated bank credit facility and a \$5.0 billion five year syndicated bank credit facility, expiring in fiscal 2021, 2023, and 2025, respectively.

The ability to make draws is subject to covenants and conditions customary in transactions of this nature, including negative pledge provisions, cross default provisions and limitations on certain consolidations, mergers and sale of assets. These agreements may be used for general corporate purposes and none were drawn upon as of March 31, 2020 and 2019. We are currently in compliance with the covenants and conditions of the credit agreements described above.

***Other Unsecured Credit Agreements***

TMCC has entered into additional unsecured credit facilities with various banks. As of March 31, 2020, TMCC had committed bank credit facilities totaling \$4.6 billion, of which, \$2.5 billion and \$2.1 billion mature in fiscal 2021 and 2023, respectively.

These credit agreements contain covenants and conditions customary in transactions of this nature, including negative pledge provisions, cross-default provisions and limitations on certain consolidations, mergers and sales of assets. These credit facilities were not drawn upon as of March 31, 2020 or 2019. We are currently in compliance with the covenants and conditions of the credit agreements described above.

TMCC is party to a \$5.0 billion three year revolving credit facility with TMS expiring in fiscal 2022. This credit facility was drawn upon as of March 31, 2020 for a principal amount of \$3.0 billion with an interest rate of 1.86%, maturing on September 30, 2020. The amount is recorded in Other liabilities on our Consolidated Balance Sheet and will be used for general corporate purposes.

From time to time, we may borrow from affiliates based upon a number of business factors such as funds availability, cash flow timing, relative cost of funds, and market access capabilities. Amounts borrowed from affiliates are recorded in Other liabilities on our Consolidated Balance Sheets.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 8 – Variable Interest Entities**

A VIE is an entity that either (i) has insufficient equity to permit the entity to finance its activities without additional subordinated financial support or (ii) has equity investors who lack the characteristics of a controlling financial interest. The primary beneficiary of a VIE is the party with both the power to direct the activities of the VIE that most significantly impact the VIE's economic performance and the obligation to absorb the losses or the right to receive benefits that could potentially be significant to the VIE.

To assess whether we have the power to direct the activities of a VIE that most significantly impact its economic performance, we consider all the facts and circumstances including our role in establishing the VIE and our ongoing rights and responsibilities. This assessment includes identifying the activities that most significantly impact the VIE's economic performance and identifying which party, if any, has power over those activities. In general, the party that makes the most significant decisions affecting the VIE is determined to have the power to direct the activities of the VIE. To assess whether we have the obligation to absorb the losses or the right to receive benefits that could potentially be significant to the VIE, we consider all of our economic interests, including debt and equity interests, servicing rights and fee arrangements, and any other variable interests in the VIE. If we determine that we are the party with the power to make the most significant decisions affecting the VIE, and we have an obligation to absorb the losses or the right to receive benefits that could potentially be significant to the VIE, then we consolidate the VIE.

We perform ongoing reassessments, usually quarterly, of whether we are the primary beneficiary of a VIE. The reassessment process considers whether we have acquired or divested the power to direct the most significant activities of the VIE through changes in governing documents or other circumstances. We also reconsider whether entities previously determined not to be VIEs have become VIEs, based on new events, and therefore could be subject to the VIE consolidation framework.

**Consolidated Variable Interest Entities**

We use one or more special purpose entities that are considered Variable Interest Entities to issue asset-backed securities to third party bank-sponsored asset-backed securitization vehicles and to investors in securitization transactions. The securities issued by these VIEs are backed by the cash flows related to retail finance receivables and beneficial interests in investments in operating leases ("Securitized Assets"). We hold variable interests in the VIEs that could potentially be significant to the VIEs. We determined that we are the primary beneficiary of the securitization trusts because (i) our servicing responsibilities for the Securitized Assets give us the power to direct the activities that most significantly impact the performance of the VIEs, and (ii) our variable interests in the VIEs give us the obligation to absorb losses and the right to receive residual returns that could potentially be significant.

The following tables show the assets and liabilities related to our VIE securitization transactions that were included in our Consolidated Balance Sheets:

	March 31, 2020				
	VIE Assets			VIE Liabilities	
	Restricted cash	Net securitized assets	Other assets	Debt	Other liabilities
Retail finance receivables	\$ 694	\$ 12,375	\$ 5	\$ 10,933	\$ 10
Investments in operating leases	302	5,586	126	3,635	2
Total	<u>\$ 996</u>	<u>\$ 17,961</u>	<u>\$ 131</u>	<u>\$ 14,568</u>	<u>\$ 12</u>
	March 31, 2019				
	VIE Assets			VIE Liabilities	
	Restricted cash	Net securitized assets	Other assets	Debt	Other liabilities
Retail finance receivables	\$ 630	\$ 11,075	\$ 6	\$ 9,202	\$ 10
Investments in operating leases	355	5,307	186	3,199	2
Total	<u>\$ 985</u>	<u>\$ 16,382</u>	<u>\$ 192</u>	<u>\$ 12,401</u>	<u>\$ 12</u>

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 8 – Variable Interest Entities (Continued)**

Restricted Cash, including cash equivalents, shown in the previous table represents collections from the underlying Net Securitized Assets shown in the previous table and certain reserve deposits held by TMCC for the VIEs and is included as part of Restricted cash and cash equivalents on our Consolidated Balance Sheets. Net Securitized Assets shown in the previous table are presented net of deferred fees and costs, deferred income, accumulated depreciation and the allowance for credit losses. Other Assets represent used vehicles held-for-sale that were repossessed by or returned to TMCC for the benefit of the VIEs. The related debt of these consolidated VIEs is presented net of \$1,182 million and \$1,486 million of securities retained by TMCC at March 31, 2020 and 2019, respectively. Other Liabilities represents accrued interest on the debt of the consolidated VIEs.

The assets of the VIEs and the restricted cash and cash equivalents held by TMCC serve as the sole source of repayment for the asset-backed securities issued by these entities. Investors in the notes issued by the VIEs do not have recourse to us or our other assets, with the exception of customary representation and warranty repurchase provisions and indemnities.

As the primary beneficiary of these entities, we are exposed to credit, residual value, interest rate, and prepayment risk from the Securitized Assets in the VIEs. However, our exposure to these risks did not change as a result of the transfer of the assets to the VIEs. We may also be exposed to interest rate risk arising from the secured notes issued by the VIEs.

In addition, we entered into interest rate swaps with certain special purpose entities that issue variable rate debt. Under the terms of these swaps, the special purpose entities are obligated to pay TMCC a fixed rate of interest on certain payment dates in exchange for receiving a floating rate of interest on notional amounts equal to the outstanding balance of the secured debt. This arrangement enables the special purpose entities to mitigate the interest rate risk inherent in issuing variable rate debt that is secured by fixed rate Securitized Assets.

The transfers of the Securitized Assets to the special purpose entities in our securitizations are considered to be sales for legal purposes. However, the Securitized Assets and the related debt remain on our Consolidated Balance Sheets. We recognize financing revenue on the Securitized Assets and interest expense on the secured debt issued by the special purpose entities. We also maintain an allowance for credit losses on the Securitized Assets to cover estimated probable credit losses using a methodology consistent with that used for our non-securitized asset portfolio. The interest rate swaps between TMCC and the special purpose entities are considered intercompany transactions and therefore are eliminated in our consolidated financial statements.

**Non-consolidated Variable Interest Entities**

We provide lending to Toyota and Lexus dealers through the Toyota Dealer Investment Group's Dealer Capital Program ("TDIG Program") operated by our affiliate, TMNA, which has an equity interest in these dealerships. Dealers participating in this program have been determined to be VIEs. We do not consolidate the dealerships in this program as we are not the primary beneficiary and any exposure to loss is limited to the amount of the credit facility. Amounts due from these dealers under the TDIG Program that are classified as Finance receivables, net in our Consolidated Balance Sheets at March 31, 2020 and 2019 and revenues earned from these dealers during fiscal 2020, 2019 and 2018 were not significant.

We also have other lending relationships which have been determined to be VIEs, but these relationships are not consolidated as we are not the primary beneficiary. Amounts due and revenues earned under these relationships as of March 31, 2020 and 2019 were not significant.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 9 – Commitments and Contingencies**

**Commitments and Guarantees**

We have entered into certain commitments and guarantees for which the maximum unfunded amounts are summarized in the table below:

	March 31, 2020	March 31, 2019
Commitments:		
Credit facilities commitments with dealers	\$ 1,226	\$ 1,378
Commitments under operating lease agreements	139	144
Total commitments	1,365	1,522
Guarantees of affiliate pollution control and solid waste disposal bonds	100	100
Total commitments and guarantees	\$ 1,465	\$ 1,622

Wholesale financing is not considered to be a contractual commitment as the arrangements are not binding arrangements under which TMCC is required to perform.

**Commitments**

We provide fixed and variable rate working capital loans, revolving lines of credit, and real estate financing to dealers and various multi-franchise organizations referred to as dealer groups for facilities construction and refurbishment, working capital requirements, real estate purchases, business acquisitions and other general business purposes. These loans are typically secured with liens on real estate, vehicle inventory, and/or other dealership assets, as appropriate, and may be guaranteed by individual or corporate guarantees of affiliated dealers, dealer groups, or dealer principals. Although the loans are typically collateralized or guaranteed, the value of the underlying collateral or guarantees may not be sufficient to cover our exposure under such agreements. Our pricing reflects market conditions, the competitive environment, the level of support dealers provide our retail, lease and insurance business and the creditworthiness of each dealer. Amounts drawn under these facilities are reviewed for collectability on a quarterly basis, in conjunction with our evaluation of the allowance for credit losses. We have also extended credit facilities to affiliates as described in Note 12 – Related Party Transactions.

**Lease Commitments**

Our operating lease portfolio consists of real estate leases. Total operating lease expense, including payments to affiliates, was \$36 million for fiscal 2020 and \$30 million for both fiscal 2019 and fiscal 2018. We have a lease agreement through August 2032 with TMNA for our headquarters facility in Plano, Texas. Commitments under operating lease agreements in the table above include \$102 million and \$97 million for facilities leases with affiliates at March 31, 2020 and 2019, respectively.

Lease terms may contain renewal and extension options or early termination features. Generally, these options do not impact the lease term because TMCC is not reasonably certain that it will exercise the options. These lease agreements do not impose restrictions on our ability to pay dividends, engage in debt or equity financing transactions or enter into further lease agreements, nor do they have residual value guarantees. We exclude from our Consolidated Balance Sheets leases with a term equal to one year or less and do not separate non-lease components from our real estate leases.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 9 – Commitments and Contingencies (Continued)**

Our commitments under operating lease agreements are summarized below:

	Amounts due on operating lease liabilities as of March 31, 2020
Years ending March 31,	
2021	\$ 21
2022	23
2023	15
2024	12
2025	10
Thereafter	58
Total	<u>\$ 139</u>
Present value discount	<u>(19)</u>
Total operating lease liability	<u>\$ 120</u>

	Future minimum lease payments as of March 31, 2019
Years ending March 31,	
2020	\$ 22
2021	19
2022	20
2023	12
2024	10
Thereafter	61
Total	<u>\$ 144</u>

Operating lease liabilities and ROU assets are recognized at the lease commencement date based on the present value of the future minimum lease payments over the lease term. As the interest rate implicit in the lease contract is typically not readily determinable, we utilize our incremental borrowing rate at the lease commencement date for the duration of the lease term.

The following table provides additional information related to operating lease agreements for which we are the lessee:

	March 31, 2020
ROU assets	\$ 114
Lease liabilities	\$ 120
Weighted average remaining lease term (in years)	9.29
Weighted average discount rate	3.05%
<b>Supplemental cash flow information</b>	
Cash paid for amounts included in the measurement of lease liabilities - operating cash flows	\$ 23
<b>Supplemental non-cash information</b>	
ROU assets obtained in exchange for operating lease obligations	\$ 17

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 9 – Commitments and Contingencies (Continued)**

***Guarantees and Other Contingencies***

TMCC has guaranteed bond obligations totaling \$100 million in principal that were issued by Putnam County, West Virginia and Gibson County, Indiana to finance the construction of pollution control facilities at manufacturing plants of certain TMCC affiliates. The bonds mature in the following fiscal years ending March 31: 2028 - \$20 million; 2029 - \$50 million; 2030 - \$10 million; 2031 - \$10 million; and 2032 - \$10 million. TMCC would be required to perform under the guarantees in the event of non-payment on the bonds and other related obligations. TMCC is entitled to reimbursement by the applicable affiliates for any amounts paid. TMCC receives a nominal annual fee for guaranteeing such payments. TMCC has not been required to perform under any of these affiliate bond guarantees as of March 31, 2020 and 2019.

***Indemnification***

In the ordinary course of business, we enter into agreements containing indemnification provisions standard in the industry related to several types of transactions, including, but not limited to, debt funding, derivatives, securitization transactions, and our vendor and supplier agreements. Performance under these indemnities would occur upon a breach of the representations, warranties or covenants made or given, or a third party claim. In addition, we have agreed in certain debt and derivative issuances, and subject to certain exceptions, to gross-up payments due to third parties in the event that withholding tax is imposed on such payments. In addition, certain of our funding arrangements may require us to pay lenders for increased costs due to certain changes in laws or regulations. Due to the difficulty in predicting events which could cause a breach of the indemnification provisions or trigger a gross-up or other payment obligation, we are not able to estimate our maximum exposure to future payments that could result from claims made under such provisions. We have not made any material payments in the past as a result of these provisions, and as of March 31, 2020, we determined that it is not probable that we will be required to make any material payments in the future. As of March 31, 2020 and 2019, no amounts have been recorded under these indemnification provisions.

***Litigation and Governmental Proceedings***

Various legal actions, governmental proceedings and other claims are pending or may be instituted or asserted in the future against us with respect to matters arising in the ordinary course of business. Certain of these actions are or purport to be class action suits, seeking sizeable damages and/or changes in our business operations, policies and practices. Certain of these actions are similar to suits that have been filed against other financial institutions and captive finance companies. In addition, we are subject to governmental and regulatory examinations, information-gathering requests, and investigations from time to time at the state and federal levels. It is inherently difficult to predict the course of such legal actions and governmental inquiries.

We perform periodic reviews of pending claims and actions to determine the probability of adverse verdicts and resulting amounts of liability. We establish accruals for legal claims when payments associated with the claims become probable and the costs can be reasonably estimated. When we are able, we also determine estimates of reasonably probable loss or range of loss, whether in excess of any related accrued liability or where there is no accrued liability. Given the inherent uncertainty associated with legal matters, the actual costs of resolving legal claims and associated costs of defense may be substantially higher or lower than the amounts for which accruals have been established. Based on available information and established accruals, we do not believe it is reasonably probable that the results of these proceedings, either individually or in the aggregate, will have a material adverse effect on our consolidated financial condition or results of operations.



TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 10 – Pension and Other Benefit Plans**

We are a participating employer in certain retirement and post-retirement medical care, life insurance, and other benefits sponsored by TMNA, an affiliate. Costs of each plan are generally allocated to TMCC based on relative benefit costs associated with participating or eligible employees at TMCC as compared to the plan as a whole.

**Defined Benefit Plan**

Prior to January 1, 2015, our employees were generally eligible to participate in the Toyota Motor Sales, U.S.A., Inc. Pension Plan (the "Pension Plan") commencing on the first day of the month following hire and were vested after 5 years of continuous employment. Effective January 1, 2015, the Pension Plan was closed to employees first employed or reemployed on or after such date.

Benefits payable under this non-contributory defined benefit pension plan are based, generally, upon the employees' years of credited service (up to a maximum of 25 years), the highest average annual compensation (as defined in the plan) for any 60 consecutive month period out of the last 120 months of employment (the "Applicable Years"), and one-half of eligible bonus/gift payments for the Applicable Years (recalculated to determine the annual average of such amount), reduced by a percentage of the estimated amount of social security benefits.

Costs allocated to TMCC for our employees in the Pension Plan and certain other non-qualified plans were not significant for fiscal 2020, 2019 and 2018.

**Defined Contribution Plan**

Employees meeting certain eligibility requirements, as defined in the plan documents, may participate in the Toyota Motor North America, Inc. Retirement Savings Plan. Under this plan, eligible employees may elect to contribute between 1 percent and 30 percent of their eligible pre-tax compensation, subject to federal tax regulation limits. We match 66.67 percent of the first 6 percent that a participant contributes, up to 4 percent of eligible compensation. Participants are always 100% vested in their contributions to the Retirement Savings Plan. Employer contributions vest on a 4-year graded schedule at 25 percent per year. Generally, contributions are funded through bi-weekly payments to the plan's administrator. Certain employees hired on or after January 1, 2015, may be eligible to receive an additional Company contribution to the plan calculated based on their age and compensation.

TMCC employer contributions to the savings plan were not significant for fiscal 2020, 2019 and 2018.

**Other Post-Retirement Benefit Plans**

Employees are generally eligible to participate in other post-retirement benefits sponsored by TMNA which provide certain medical care and life insurance benefits to eligible retired employees. Generally, in order to be eligible for these benefits, the employee must be age 55 or older with 10 or more years of service.

Other post-retirement benefit costs allocated to TMCC were not significant for fiscal 2020, 2019 and 2018.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 11 – Income Taxes**

We use the liability method of accounting for income taxes under which deferred tax assets and liabilities are adjusted to reflect changes in tax rates and laws in the period such changes are enacted resulting in adjustments to the current fiscal year's provision for income taxes.

TMCC files a consolidated federal income tax return with TFSIC and its subsidiaries. Current and deferred federal income taxes are allocated to TMCC as if it were a separate taxpayer. TMCC's net operating losses and tax credits are utilized when those losses and credits are used by TFSIC and its subsidiaries including TMCC in the consolidated federal income tax return. TMCC files either separate or consolidated/combined state income tax returns with TMNA, TFSIC, or subsidiaries of TMCC. State income tax expense is generally recognized as if TMCC and its subsidiaries filed their tax returns on a stand-alone basis. In those states where TMCC and its subsidiaries join in the filing of consolidated or combined income tax returns, TMCC and its subsidiaries are allocated their share of the total income tax expense based on combined allocation/apportionment factors and separate company income or loss. Based on the federal and state tax sharing agreements, TFSIC and TMCC and its subsidiaries pay for their share of the income tax expense and are reimbursed for the benefit of any of their tax losses and credits utilized in the federal and state income tax returns.

The provision (benefit) for income taxes consisted of the following:

	Years ended March 31,		
	2020	2019	2018
<b>Current</b>			
Federal	\$ (19)	\$ (55)	\$ (45)
State	120	76	(10)
Foreign	8	4	3
Total	<u>109</u>	<u>25</u>	<u>(52)</u>
<b>Deferred</b>			
Federal	145	207	(2,625)
State	(141)	(49)	48
Foreign	(2)	(1)	-
Total	<u>2</u>	<u>157</u>	<u>(2,577)</u>
Provision (benefit) for income taxes	<u>\$ 111</u>	<u>\$ 182</u>	<u>\$ (2,629)</u>

A reconciliation between the U.S. federal statutory tax rate and the effective tax rate is as follows:

	Years ended March 31,		
	2020	2019	2018
Provision for income taxes at U.S. federal statutory tax rate	21.0%	21.0%	31.6%
State and local taxes (net of federal tax benefit)	4.0%	4.6%	4.8%
Effect of state tax law changes	(3.9)%	(1.3)%	(0.1)%
Federal tax credits	(3.7)%	(1.0)%	(1.1)%
Tax rate differential from tax loss carryback	(5.6)%	(2.8)%	-
Adjustment for prior year provision to return differences	(1.0)%	(1.4)%	0.4%
Revaluation of federal deferred tax liability from TCJA	-	-	(371.6)%
Other, net	-	(0.5)%	(0.6)%
Effective tax rate	<u>10.8%</u>	<u>18.6%</u>	<u>(336.6)%</u>

The amounts in Federal tax credits include tax benefits from alternative fuel vehicle credits and foreign tax credits for fiscal 2020, and plug-in vehicle credits and research and development credits for fiscal 2020, 2019, and 2018.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 11 – Income Taxes (Continued)**

During fiscal 2018, the TCJA reduced the corporate income tax rate from 35% to 21%. As a result, our federal statutory rate for fiscal 2018 was a blended rate of 31.6% and we recorded a \$2.9 billion income tax benefit from the revaluation of our net deferred tax liabilities. We completed our assessment of the impact of the TCJA within twelve months from its enactment date, and such impact has been reflected in our Consolidated Financial Statements as of and for the year ended March 31, 2019.

Our net deferred income tax liability consisted of the following deferred tax liabilities and assets:

	March 31,	
	2020	2019
<b>Liabilities:</b>		
Lease transactions	\$ 5,180	\$ 7,121
State taxes, net of federal tax benefit	629	847
Insurance dealer commissions	254	235
Mark-to-market of investments in marketable securities and derivatives	14	44
Other	83	53
Deferred tax liabilities	<u>\$ 6,160</u>	<u>\$ 8,300</u>
<b>Assets:</b>		
Provision for credit and residual value losses	370	361
Deferred costs and fees	188	192
Net operating loss and tax credit carryforwards	100	2,297
Lease obligations	25	-
Other	32	22
Deferred tax assets	715	2,872
Valuation allowance	(13)	(24)
Net deferred tax assets	<u>\$ 702</u>	<u>\$ 2,848</u>
Net deferred income tax liability <sup>1</sup>	<u>\$ 5,458</u>	<u>\$ 5,452</u>

<sup>1</sup> Balance includes deferred tax liabilities attributable to unrealized gains or losses included in accumulated other comprehensive income or loss, net of \$4 million and \$1 million at March 31, 2020 and 2019, respectively. The change in this balance is not included in total deferred tax expense.

We have deferred tax assets related to cumulative state net operating loss carry forwards of \$37 million at March 31, 2020, compared to \$2.1 billion in federal net operating loss deferred tax assets and \$147 million in state net operating loss deferred tax assets at March 31, 2019, respectively. We have no deferred tax assets related to cumulative federal net operating loss carry forwards at March 31, 2020. Some state net operating loss carryforwards have no expiration while others expire beginning in fiscal 2022.

We have deferred tax assets related to federal tax credits for alternative fuel vehicles and plug-in vehicles, research and development, and foreign tax of \$52 million, \$10 million, \$1 million, at March 31, 2020, respectively. This is compared to deferred tax assets related to federal tax credits for plug-in vehicles, research and development, foreign tax, and alternative minimum tax of \$38 million, \$14 million, \$3 million, and \$12 million at March 31, 2019, respectively. The federal tax credit carryforwards will expire beginning in fiscal 2028.

The deferred tax assets related to foreign tax credit and state tax net operating loss carryforwards are reduced by a valuation allowance of \$13 million and \$24 million at March 31, 2020 and March 31, 2019, respectively. The determination of the valuation allowance is based on management's estimate of future taxable income during the respective carryforward periods. Apart from the valuation allowance, we believe that the remaining deferred tax assets will be realized in full. The amount of the deferred tax assets considered realizable could be reduced if management's estimates change.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 11 – Income Taxes (Continued)**

We have made an assertion of permanent reinvestment of earnings from our foreign subsidiary; as a result, other than the deemed repatriation tax that is provided pursuant to the TCJA, state and local taxes have not been provided for unremitted earnings of our foreign subsidiary. At March 31, 2020 and 2019, these unremitted earnings totaled \$243 million and \$233 million, respectively. Determination of the amount of the deferred state and local tax liability is not practicable, and accordingly no estimate of the unrecorded deferred state and local tax liability is provided.

Although we do not foresee any events causing repatriation of earnings, possible examples may include but are not limited to parent company capital needs or exiting the business in the foreign country.

At March 31, 2020, we had an income tax payable of \$47 million for our share of the income tax in those states where we filed consolidated or combined returns with TMNA and its subsidiaries. Our share of the income tax payable or receivable in those states where we filed consolidated or combined returns with TMNA and its subsidiaries was not significant at March 31, 2019. Additionally, our federal and state income tax payable or receivable from TMCC affiliated companies, including TFSIC, TFSB, and Toyota Financial Services Securities USA Corporation, was not significant for both March 31, 2020 and 2019.

The guidance for the accounting and reporting for income taxes requires us to assess tax positions in cases where the interpretation of the tax law may be uncertain. The change in unrecognized tax benefits are as follows:

	March 31,		
	2020	2019	2018
Balance at beginning of the year	\$ 7	\$ 6	\$ 6
Increases related to positions taken during the current year	12	1	-
Balance at end of year	<u>\$ 19</u>	<u>\$ 7</u>	<u>\$ 6</u>

At March 31, 2020, 2019 and 2018 approximately \$17 million, \$6 million and \$6 million of the respective unrecognized tax benefits would, if recognized, have an effect on the effective tax rate. The remaining amounts in the respective unrecognized tax benefits at March 31, 2020, 2019 and 2018 are related to timing matters. During fiscal 2020, \$11 million of the increase in unrecognized tax benefits had an effect on the effective tax rate. We do not have any positions for which it is reasonably possible that the total amounts of unrecognized tax benefits will significantly increase or decrease within 12 months.

We accrue interest, if applicable, related to uncertain income tax positions in interest expense. Statutory penalties, if applicable, accrued with respect to uncertain income tax positions are recognized as an addition to the income tax liability. For each of fiscal 2020, 2019, and 2018, accrued interest was not significant and no penalties were accrued.

**Tax-related Contingencies**

As of March 31, 2020, we remained under IRS examination for fiscal 2020, fiscal 2019, and fiscal 2018.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 12 – Related Party Transactions**

The tables below show the financial statement line items and amounts included in our Consolidated Statements of Income and in our Consolidated Balance Sheets under various related party agreements or relationships:

	Years ended March 31,		
	2020	2019	2018
<b>Net financing revenues:</b>			
Manufacturer's subvention and other revenues	\$ 2,065	\$ 1,930	\$ 1,590
Depreciation on operating leases	\$ (59)	\$ (24)	\$ (12)
<b>Interest expense:</b>			
Credit support fees, interest and other expenses	\$ 96	\$ 96	\$ 95
<b>Insurance earned premiums and contract revenues:</b>			
Insurance premiums and contract revenues	\$ 181	\$ 181	\$ 182
<b>Investment and other income, net:</b>			
Interest and other income	\$ 26	\$ 16	\$ 13
<b>Expenses:</b>			
Operating and administrative expenses	\$ 102	\$ 95	\$ 80
Insurance losses and loss adjustment expenses <sup>1</sup>	\$ -	\$ (3)	\$ (3)

<sup>1</sup> Amount includes the transfer of insurance losses and loss adjustment expenses under a reinsurance contract.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 12 – Related Party Transactions (Continued)**

	March 31, 2020	March 31, 2019
<b>Assets:</b>		
<b>Cash and cash equivalents</b>		
Commercial paper	\$ 276	\$ -
<b>Investments in marketable securities</b>		
Commercial paper	\$ 601	\$ 70
<b>Finance receivables, net</b>		
Accounts receivable	\$ 112	\$ 150
Deferred retail subvention income	\$ (1,065)	\$ (1,257)
<b>Investments in operating leases, net</b>		
Investments in operating leases, net	\$ (100)	\$ 1
Deferred lease subvention income	\$ (1,941)	\$ (2,062)
<b>Other assets</b>		
Notes receivable	\$ 1,175	\$ 601
Other receivables, net	\$ 97	\$ 11
<b>Liabilities:</b>		
<b>Other liabilities</b>		
Unearned affiliate insurance premiums and contract revenues	\$ 344	\$ 337
Other payables, net	\$ 220	\$ 147
Notes payable	\$ 3,032	\$ 16

TMCC receives subvention payments from TMNA which results in a gross monthly subvention receivable. As of March 31, 2020 and 2019, the subvention receivable from TMNA was \$113 million and \$171 million, respectively. We have a master netting agreement with TMNA which allows us to net settle payments for shared services and subvention transactions. Under this agreement, as of March 31, 2020 and March 31, 2019, respectively, we had a net amount payable to TMNA which is recorded in Other payables, net in Other liabilities.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 12 – Related Party Transactions (Continued)**

***Financing Support Arrangements with Affiliates***

TMCC is party to a credit support agreement with TFSC (the “TMCC Credit Support Agreement”). The TMCC Credit Support Agreement requires TFSC to maintain certain ownership, net worth maintenance, and debt service provisions with respect to TMCC, but is not a guarantee by TFSC of any securities or obligations of TMCC. In conjunction with this credit support agreement, TMCC has agreed to pay TFSC a semi-annual fee based on a fixed rate applied to the weighted average outstanding amount of securities entitled to credit support.

TCPR is the beneficiary of a credit support agreement with TFSC containing provisions similar to the TMCC Credit Support Agreement described above.

In addition, TMCC receives support from and provides financing support to TFSC and other affiliates in the form of promissory notes and various loan and credit facility agreements. As of March 31, 2020 and 2019, total financing support available from affiliates totaled approximately \$8.4 billion and \$8.5 billion, respectively. As of March 31, 2020 and 2019, total financing support available to affiliates totaled approximately \$6.8 billion and \$5.4 billion, respectively. These amounts include TMCC’s increased financing support provided to Toyota Financial Services Mexico, S.A. de C.V. of \$1.5 billion in May 2019. The amounts outstanding under these agreements are recorded in Other assets and Other liabilities in our Consolidated Balance Sheets at March 31, 2020 and 2019.

In March 2020, we drew upon our revolving credit facility with TMS for a principal amount of \$3.0 billion with an interest rate of 1.86%, maturing on September 30, 2020. The amount is recorded in Other liabilities on our Consolidated Balance Sheet and will be used for general corporate purposes.

***Other Financing Support Provided to Affiliates***

TMCC provides wholesale financing, real estate and working capital loans to certain dealerships that were consolidated with another affiliate under the accounting guidance for variable interest entities. TMCC also pays these dealers origination fees. These costs represent direct costs incurred in connection with the acquisition of retail and lease contracts, including subvention and other cash incentive programs.

TMCC has guaranteed the payments of principal and interest with respect to the bonds of manufacturing facilities of certain affiliates. The nature, business purpose, and amounts of these guarantees are described in Note 9 – Commitments and Contingencies.

TMCC and TFSB are parties to a master participation agreement pursuant to which TMCC agreed to purchase up to \$60 million per year of residential mortgage loans originated by TFSB that meet specified credit underwriting guidelines. At March 31, 2020 and 2019, we had \$22 million and \$23 million, respectively, in loan participations outstanding that had been purchased by TMCC under this agreement.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 12 – Related Party Transactions (Continued)**

*Shared Service Arrangements with Affiliates*

TMCC is subject to the following shared service agreements:

- TMCC incurs costs under various shared service agreements with TMNA and other affiliates. Services provided by affiliates under the shared service agreements include certain technological and administrative services, such as information systems support, facilities, insurance coverage, human resources and other corporate services. TMCC may also participate and incur costs in shared marketing efforts with TMNA.
- TMCC provides various services to its subsidiaries and affiliates, including certain administrative and corporate services, operational support, information systems support, facilities, treasury, and vendor management services.
- TMCC provides various services to TFSB, including marketing, administrative, systems, and operational support in exchange for TFSB making available certain financial products and services to TMCC's customers and dealers meeting TFSB's credit standards. TMCC is party to a master netting agreement with TFSB, which allows TMCC to net settle payments for shared services between TMCC and TFSB.
- TMCC is a party to expense reimbursement agreements with TFSB and TFSC related to costs incurred by TMCC or these affiliates on behalf of the other party in connection with TMCC's provision of services to these affiliates or the provision by these affiliates of certain financial products and services to our customers and dealers in support of TMCC's customer loyalty strategy and programs, and other brand and sales support.



TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 12 – Related Party Transactions (Continued)**

***Operational Support Arrangements with Affiliates***

- TMCC and TCPR provide various wholesale financing to dealers, which result in our having payables to TMNA and Toyota de Puerto Rico Corp.
- TMCC is party to a lease agreement with TMNA for our headquarters facility in Plano, Texas, expiring in 2032, our Customer Service Center located in Cedar Rapids, Iowa, expiring in 2029, and our Dallas Data Center expiring in 2026. The lease commitments are described in Note 9 – Commitments and Contingencies.
- In conjunction with the April 1, 2019 adoption of ASU 2016-02, *Leases*, as described in Note 1 – Basis of Presentation and Significant Accounting Policies, we recorded ROU assets and lease liabilities, which include amounts for facility leases with affiliates. As of March 31, 2020, the amounts for both affiliate related ROU assets and lease liabilities were \$85 million.
- Subvention receivable represents amounts due from TMNA and other affiliates in support of retail and lease subvention and other cash incentive programs offered by TMCC. Deferred subvention income represents the unearned portion of amounts received from these transactions, and manufacturers' subvention and other revenues primarily represent the earned portion of such amounts.
- Investment in operating leases includes contractual residual value support received from affiliates which are recognized as an offset to depreciation expense over the life of the contract.
- TMCC is a participating employer in certain retirement, post-retirement medical care and life insurance benefits sponsored by TMNA. Refer to Note 10 – Pension and Other Benefit Plans for additional information.
- TMCC is party to agreements with TMNA and other affiliates relating to the team member vehicle benefit program, which allows team members to lease Toyota and Lexus vehicles on terms exclusive to the benefit program. TMNA serves as the chief administrator of the program. TMCC acquires and services team member leases entered into after the third quarter of fiscal 2018. A portion of the vehicles used for the team member vehicle benefit program are acquired from TMNA. TMCC receives a per vehicle contribution from participating affiliates to assist with the costs of its contribution to the benefit program, and TMCC pays a per vehicle participation fee to TMNA to participate in the benefit program.
- Affiliate insurance premiums and contract revenues primarily represent revenues from TMIS for coverage and related administrative services provided to TMNA and affiliates. This includes contractual indemnity coverage for limited warranties on certified Toyota and Lexus pre-owned vehicles and related administrative services for TMNA's certified pre-owned vehicle program and umbrella liability policy. TMIS provides umbrella liability insurance to TMNA and affiliates covering certain dollar value layers of risk above various primary or self-insured retentions. On all layers in which TMIS has provided coverage, 99 percent of the risk has been ceded a reinsurer.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)**Note 13 – Fair Value Measurements**

Fair value is defined as the price that would be received to sell an asset or paid to transfer a liability in an orderly transaction between market participants at the measurement date. In order to determine fair value of our assets and liabilities, we use quoted prices for identical or similar instruments, otherwise we utilize valuation models with observable or calculated inputs. The use of observable quotes for identical or similar instruments and the use of unobservable inputs is reflected in the fair value hierarchy assessment disclosed in the tables within this Note as Level 1, 2 and 3 defined below. The availability of observable inputs can vary based upon the financial instrument and other factors, such as instrument type, market liquidity and other specific characteristics particular to the financial instrument. To the extent that a valuation is based on models or inputs that are less observable or unobservable in the market, the determination of fair value requires additional judgment by management. We use prices and inputs that are current as of the measurement date, including during periods of market disruption. In periods of market disruption, the availability of prices and inputs may be reduced for certain financial instruments. This condition could result in a financial instrument being reclassified from Level 1 to Level 2 or from Level 2 to Level 3.

**Level 1:** Quoted (unadjusted) prices in active markets that are accessible at the measurement date for identical, unrestricted assets or liabilities.

**Level 2:** Quoted prices in active markets for similar assets and liabilities, or inputs that are observable, either directly or indirectly, for substantially the full term of the asset or liability.

**Level 3:** Unobservable inputs that are supported by little or no market activity and may require significant judgment in order to determine the fair value of the assets and liabilities.

**Valuation Adjustments**

We may make valuation adjustments to ensure that financial instruments are recorded at fair value. These adjustments include amounts to reflect counterparty credit quality, our own creditworthiness, as well as constraints due to market illiquidity or unobservable parameters.

**Recurring Fair Value Measurements***Cash Equivalents and Restricted Cash Equivalents*

The fair value of cash equivalents and restricted cash equivalents approximates the carrying value and these instruments are classified as Level 1 within the fair value hierarchy.

*Investments in marketable securities*

We estimate the value of our AFS debt securities using observed transaction prices, independent third-party pricing valuation vendors, and internal valuation models.

We may hold investments in actively traded open-end and private placement equity investments. Where the equity investments produce a daily net asset value that is quoted in an active market, we use this value to determine the fair value of the equity investment and classify the investment as Level 1 within the fair value hierarchy. The fair value of equity investments that produce a daily net asset value that is not quoted in an active market is estimated using the net asset value per share (or its equivalent) as practical expedient and are excluded from leveling in the fair value hierarchy.

In addition, we may hold individual securities where valuation methodologies and inputs to valuation models depend on the security type, thus they may be classified differently in the leveling hierarchy. Where possible, quoted prices in active markets for identical or similar securities are used to determine the fair value of the investment securities; those securities are classified as Level 1 or 2, respectively. Where quoted prices in active markets are not available, we use various valuation models for each asset class that are consistent with what market participants use. The inputs and assumptions to the models are derived from market observable sources including: benchmark yields, reported trades, broker/dealer quotes, issuer spreads, benchmark securities, bids, offers, and other market-related data. These investments are generally classified as Level 2 within the fair value hierarchy, however depending on the significance of the unobservable inputs they may also be classified as Level 3.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 13 – Fair Value Measurements (Continued)**

*Derivatives*

We estimate the fair value of our derivatives using industry standard valuation models that require observable market inputs, including market prices, interest rates, foreign exchange rates, volatilities, counterparty credit risk, our own non-performance risk and the contractual terms of the derivative instruments. We consider counterparty credit risk and our own non-performance risk through credit valuation adjustments.

For derivatives that trade in liquid markets, model inputs can generally be verified and do not require significant management judgment. These derivative instruments are classified as Level 2 within the fair value hierarchy.

Certain other derivative transactions trade in less liquid markets with limited pricing information. For such derivatives, key inputs to the valuation process include quotes from counterparties and other market data used to corroborate and adjust values where appropriate. Other market data includes values obtained from a market participant that serves as a third party valuation vendor. These derivative instruments are classified as Level 3 within the fair value hierarchy.

***Nonrecurring Fair Value Measurements***

Nonrecurring fair value measurements include Level 3 net finance receivables that are not measured at fair value on a recurring basis but are subject to fair value adjustments utilizing the fair value of the underlying collateral when there is evidence of impairment. Nonrecurring fair value items as of March 31, 2020 and 2019 were not significant.

*Impaired Dealer Finance Receivables*

For finance receivables within the dealer products portfolio segment for which there is evidence of impairment, we may measure impairment based on discounted cash flows, the loan's observable market price or the fair value of the underlying collateral if the loan is collateral-dependent. If the loan is collateral-dependent, the fair values of impaired finance receivables are reported at fair value on a nonrecurring basis. The methods used to estimate the fair value of the underlying collateral depends on the specific class of finance receivable. For finance receivables within the wholesale class of finance receivables, the collateral value is generally based on wholesale market value or liquidation value for new and used vehicles. For finance receivables within the real estate class of finance receivables, the collateral value is generally based on appraisals. For finance receivables within the working capital class of finance receivables, the collateral value is generally based on the expected liquidation value of the underlying dealership assets. Adjustments may be performed in circumstances where market comparables are not specific to the attributes of the specific collateral or appraisal information may not be reflective of current market conditions due to the passage of time and the occurrence of market events since receipt of the information. As these valuations utilize unobservable inputs, our impaired finance receivables are classified as Level 3 within the fair value hierarchy.

*Impaired Retail Receivables*

Retail finance receivables greater than 120 days past due are measured at fair value based on the fair value of the underlying collateral less costs to sell. The fair value of collateral is based on the current average selling prices for like vehicles at wholesale used vehicle auctions.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 13 – Fair Value Measurements (Continued)**

***Financial Instruments Not Carried at Fair Value***

*Finance Receivables*

Our finance receivables consist of retail loans and dealer financing loans, which are comprised of wholesale, real estate and working capital financing. Retail finance receivables are primarily valued using a securitization model that incorporates expected cash flows. Cash flows expected to be collected are estimated using contractual principal and interest payments adjusted for specific factors, such as prepayments, extensions, default rates, loss severity, credit scores, and collateral type. The securitization model utilizes quoted secondary market rates if available, or estimated market rates that incorporate management's best estimate of investor assumptions about the portfolio. The dealer financing portfolio is valued using a discounted cash flow model. Discount rates are derived based on market rates for equivalent portfolio bond ratings. As these valuations utilize unobservable inputs, our finance receivables are classified as Level 3 within the fair value hierarchy.

*Unsecured notes and loans payable*

The fair value of commercial paper is assumed to approximate the carrying value due to its short duration and generally negligible credit risk. We validate this assumption by recalculating the fair value of our commercial paper using quoted market rates. Commercial paper is classified as Level 2 within the fair value hierarchy.

Other unsecured notes and loans payable are primarily valued using current market rates and credit spreads for debt with similar maturities. Our valuation models utilize observable inputs such as standard industry curves; therefore, we classify these unsecured notes and loans payables as Level 2 within the fair value hierarchy. When observable inputs are not available for all assumptions, we estimate the fair value using internal assumptions such as volatility and expected credit losses. As these valuations utilize unobservable inputs, we classify these unsecured notes and loans payable as Level 3 within the fair value hierarchy.

*Secured notes and loans payable*

Fair value is estimated based on current market rates and credit spreads for debt with similar maturities. We also use internal assumptions, including prepayment speeds and expected credit losses on the underlying securitized assets, to estimate the timing of cash flows to be paid on these instruments. As these valuations utilize unobservable inputs, our secured notes and loans payables are classified as Level 3 within the fair value hierarchy.

*Other liabilities*

Our other liabilities include notes payable to related parties. As these notes are short term in nature, the carrying value is deemed to approximate fair value and they are classified as Level 3 within the fair value hierarchy.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 13 – Fair Value Measurements (Continued)**

Financial assets and financial liabilities are classified in their entirety based on the lowest level of input that is significant to the fair value measurement. The following tables summarize our financial assets and financial liabilities measured at fair value on a recurring basis by level within the fair value hierarchy except for certain investments that are measured at fair value using the net asset value per share (or its equivalent) as a practical expedient and are excluded from the leveling information provided in the tables below. Fair value amounts presented below are intended to permit reconciliation of the fair value hierarchy to the amounts presented in our Consolidated Balance Sheets.

	March 31, 2020				
	Level 1	Level 2	Level 3	Counterparty netting & collateral	Fair value
Investments in marketable securities:					
Available-for-sale debt securities:					
U.S. government and agency obligations	\$ 174	\$ 2	\$ -	\$ -	\$ 176
Municipal debt securities	-	11	-	-	11
Certificates of deposit	-	249	-	-	249
Commercial paper	-	601	-	-	601
Corporate debt securities	-	197	-	-	197
Mortgage-backed securities:					
U.S. government agency	-	49	-	-	49
Non-agency residential	-	-	1	-	1
Non-agency commercial	-	-	45	-	45
Asset-backed securities	-	-	72	-	72
Available-for-sale debt securities total	<u>174</u>	<u>1,109</u>	<u>118</u>	<u>-</u>	<u>1,401</u>
Equity investments:					
Fixed income mutual funds:					
Fixed income mutual funds measured at net asset value					746
Total return bond funds	1,673	-	-	-	1,673
Equity investments total	<u>1,673</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2,419</u>
Investments in marketable securities total	<u>1,847</u>	<u>1,109</u>	<u>118</u>	<u>-</u>	<u>3,820</u>
Derivative assets:					
Interest rate swaps	-	1,410	-	-	1,410
Foreign currency swaps	-	27	-	-	27
Counterparty netting and collateral	-	-	-	(1,386)	(1,386)
Derivative assets total	<u>-</u>	<u>1,437</u>	<u>-</u>	<u>(1,386)</u>	<u>51</u>
Assets at fair value	<u>1,847</u>	<u>2,546</u>	<u>118</u>	<u>(1,386)</u>	<u>3,871</u>
Derivative liabilities:					
Interest rate swaps	-	(1,826)	-	-	(1,826)
Foreign currency swaps	-	(1,290)	-	-	(1,290)
Counterparty netting and collateral	-	-	-	3,071	3,071
Liabilities at fair value	<u>-</u>	<u>(3,116)</u>	<u>-</u>	<u>3,071</u>	<u>(45)</u>
Net assets at fair value	<u>\$ 1,847</u>	<u>\$ (570)</u>	<u>\$ 118</u>	<u>\$ 1,685</u>	<u>\$ 3,826</u>

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 13 – Fair Value Measurements (Continued)**

	March 31, 2019				
	Level 1	Level 2	Level 3	Counterparty netting & collateral	Fair value
Investments in marketable securities:					
Available-for-sale debt securities:					
U.S. government and agency obligations	\$ 194	\$ 18	\$ -	\$ -	\$ 212
Municipal debt securities	-	11	-	-	11
Certificates of deposit	-	50	-	-	50
Commercial paper	-	70	-	-	70
Corporate debt securities	-	162	-	-	162
Mortgage-backed securities:					
U.S. government agency	-	35	-	-	35
Non-agency residential	-	-	1	-	1
Non-agency commercial	-	-	39	-	39
Asset-backed securities	-	-	53	-	53
Available-for-sale debt securities total	<u>194</u>	<u>346</u>	<u>93</u>	<u>-</u>	<u>633</u>
Equity investments:					
Fixed income mutual funds:					
Fixed income mutual funds measured at net asset value					689
Total return bond funds	1,586	-	-	-	1,586
Equity investments total	<u>1,586</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2,275</u>
Investments in marketable securities total	<u>1,780</u>	<u>346</u>	<u>93</u>	<u>-</u>	<u>2,908</u>
Derivative assets:					
Interest rate swaps	-	471	1	-	472
Foreign currency swaps	-	72	-	-	72
Counterparty netting and collateral	-	-	-	(483)	(483)
Derivative assets total	<u>-</u>	<u>543</u>	<u>1</u>	<u>(483)</u>	<u>61</u>
Assets at fair value	<u>1,780</u>	<u>889</u>	<u>94</u>	<u>(483)</u>	<u>2,969</u>
Derivative liabilities:					
Interest rate swaps	-	(622)	-	-	(622)
Foreign currency swaps	-	(785)	-	-	(785)
Counterparty netting and collateral	-	-	-	1,381	1,381
Derivative liabilities total	<u>-</u>	<u>(1,407)</u>	<u>-</u>	<u>1,381</u>	<u>(26)</u>
Liabilities at fair value	<u>-</u>	<u>(1,407)</u>	<u>-</u>	<u>1,381</u>	<u>(26)</u>
Net assets at fair value	<u>\$ 1,780</u>	<u>\$ (518)</u>	<u>\$ 94</u>	<u>\$ 898</u>	<u>\$ 2,943</u>



TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 13 – Fair Value Measurements (Continued)**

**Financial Instruments**

The following tables provide information about assets and liabilities not carried at fair value on a recurring basis on our Consolidated Balance Sheets:

	March 31, 2020				Total Fair value
	Carrying value	Level 1	Level 2	Level 3	
<b>Financial assets</b>					
Finance receivables, net					
Retail loan	\$ 56,360	\$ -	\$ -	\$ 57,303	\$ 57,303
Wholesale	9,672	-	-	9,637	9,637
Real estate	4,544	-	-	4,140	4,140
Working capital	3,308	-	-	2,811	2,811
<b>Financial liabilities</b>					
Unsecured notes and loans payable	\$ 83,172	\$ -	\$ 82,429	\$ 560	\$ 82,989
Secured notes and loans payable	14,568	-	-	14,608	14,608
March 31, 2019					
	Carrying value	Level 1	Level 2	Level 3	Total Fair value
<b>Financial assets</b>					
Finance receivables, net					
Retail loan	\$ 53,013	\$ -	\$ -	\$ 53,247	\$ 53,247
Wholesale	10,293	-	-	10,369	10,369
Real estate	4,550	-	-	4,534	4,534
Working capital	2,510	-	-	2,554	2,554
<b>Financial liabilities</b>					
Unsecured notes and loans payable	\$ 80,521	\$ -	\$ 79,056	\$ 2,313	\$ 81,369
Secured notes and loans payable	12,401	-	-	12,428	12,428

The carrying value of each class of finance receivables includes accrued interest and deferred fees and costs, net of deferred income and the allowance for credit losses. Finance receivables, net excludes related party transactions, for which the fair value approximates the carrying value, of \$109 million and \$148 million at March 31, 2020 and 2019, respectively. Fair values of related party finance receivables, net are classified as Level 3 within the fair value hierarchy.



TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 14 – Segment Information**

Our reportable segments are Finance and Insurance operations. Finance operations include retail, leasing, and dealer financing provided to authorized dealers and their customers in the U.S. and Puerto Rico. Insurance operations are performed by TMIS and its subsidiaries.

Financial information for our reportable operating segments, which includes allocated corporate expenses, is summarized as follows:

	Year ended March 31, 2020			
	Finance operations	Insurance operations	Intercompany eliminations	Total
Total financing revenues	\$ 12,029	\$ -	\$ -	\$ 12,029
Depreciation on operating leases	6,820	-	-	6,820
Interest expense	2,854	-	(20)	2,834
Net financing revenues	2,355	-	20	2,375
Insurance earned premiums and contract revenues	-	933	-	933
Investment and other income, net	155	187	(20)	322
Net financing and other revenues	2,510	1,120	-	3,630
Expenses:				
Provision for credit losses	590	-	-	590
Operating and administrative expenses	1,197	364	-	1,561
Insurance losses and loss adjustment expenses	-	455	-	455
Total expenses	1,787	819	-	2,606
Income before income taxes	723	301	-	1,024
Provision for income taxes	39	72	-	111
Net income	\$ 684	\$ 229	\$ -	\$ 913
Total assets	\$ 121,180	\$ 5,520	\$ (1,145)	\$ 125,555



TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)**Note 14 – Segment Information (Continued)****Insurance operations**

The Insurance operations segment offers vehicle and payment protection products on Toyota, Lexus and other domestic and import vehicles that are sold by dealers along with the sale of a vehicle.

*Insurance Earned Premiums*

Revenues from providing coverage under various contractual agreements are recognized over the term of the coverage in relation to the timing and level of anticipated claims and administrative expenses. Revenues from insurance policies, net of premiums ceded to reinsurers, are earned over the terms of the respective policies in proportion to the estimated loss development. Management relies on historical loss experience as a basis for establishing earnings factors used to recognize revenue over the term of the contract or policy.

*Insurance Contract Revenues*

We receive the contractually determined dealer cost at the inception of the contract. Revenue is then deferred and recognized over the term of the contract according to earnings factors established by management that are based upon historical loss experience. Contracts sold range in term from 3 to 120 months and are typically cancellable at any time. The effect of subsequent cancellations is recorded as an offset to unearned contract revenues in Other liabilities on our Consolidated Balance Sheets.

For the year ended March 31, 2020 and 2019, respectively, approximately 84 percent of Insurance earned premiums and contract revenues in the Insurance operations segment were accounted for under ASU 2014-09.

The Insurance operations segment defers contractually determined incentives paid to dealers as contract costs for selling vehicle and payment protection products. These costs are recorded in Other assets on our Consolidated Balance Sheets and are amortized to Operating and administrative expenses on the Consolidated Statements of Income using a methodology consistent with the recognition of revenue. The amount of capitalized dealer incentives and the related amortization was not significant to our consolidated financial statements as of and for the years ended March 31, 2020 and 2019.

We had \$2.2 billion and \$2.4 billion of unearned insurance premiums and contract revenues from contracts with customers included in Other liabilities on our Consolidated Balance Sheets as of March 31, 2019 and March 31, 2020, respectively. We recognized \$673 million of the unearned amounts in Insurance earned premiums and contract revenues in our Consolidated Statements of Income during fiscal 2020. We expect to recognize as revenue approximately \$700 million in fiscal 2021 and \$1.7 billion thereafter.

*Insurance Losses and Loss Adjustment Expenses*

Insurance losses and loss adjustment expenses include amounts paid and accrued for loss events that are known and have been recorded as claims, estimates of losses incurred but not reported based on actuarial estimates and historical loss development patterns, and loss adjustment expenses that are expected to be incurred in connection with settling and paying these claims.

Accruals for unpaid losses, losses incurred but not reported, and loss adjustment expenses are included in Other liabilities in our Consolidated Balance Sheets. These accruals arising from contractual agreements entered into by TMIS are not significant as of March 31, 2020 and 2019. Estimated liabilities are reviewed regularly, and we recognize any adjustments in the periods in which they are determined. If anticipated losses, loss adjustment expenses, and unamortized acquisition and maintenance costs exceed the recorded unearned premium, a premium deficiency is recognized by first charging any unamortized acquisition costs to expense and then by recording a liability for any excess deficiency.

*Risk Transfer*

Our insurance operations transfer certain risks to protect us against the impact of unpredictable high severity losses. The amounts recoverable from reinsurers and other companies that assume liabilities relating to our Insurance operations are determined in a manner consistent with the related reinsurance or risk transfer agreement. Amounts recoverable from reinsurers and other companies on unpaid losses are recorded as a receivable but are not collectible until the losses are paid. Revenues related to risks transferred are recognized on the same basis as the related revenues from the underlying agreements. Covered losses are recorded as a reduction to Insurance losses and loss adjustment expenses.

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 15 – Selected Quarterly Financial Data**

	Unaudited			
	First quarter	Second quarter	Third quarter	Fourth quarter
<b>Year ended March 31, 2020:</b>				
Financing revenues:				
Operating lease	\$ 2,184	\$ 2,197	\$ 2,212	\$ 2,182
Retail	589	638	661	670
Dealer	190	183	171	152
Total financing revenues	2,963	3,018	3,044	3,004
Depreciation on operating leases	1,625	1,583	1,712	1,900
Interest expense	697	613	755	769
Net financing revenues	641	822	577	335
Insurance earned premiums and contract revenues	229	232	231	241
Investment and other income, net	118	97	57	50
Net financing revenues and other revenues	988	1,151	865	626
Expenses:				
Provision for credit losses	75	61	128	326
Operating and administrative	337	358	406	460
Insurance losses and loss adjustment expenses	113	115	116	111
Total expenses	525	534	650	897
Income (loss) before income taxes	463	617	215	(271)
Provision (benefit) for income taxes	104	158	34	(185)
Net income (loss)	\$ 359	\$ 459	\$ 181	\$ (86)

TOYOTA MOTOR CREDIT CORPORATION  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
(Dollars in millions)

**Note 15 – Selected Quarterly Financial Data (Continued)**

	Unaudited			
	First quarter	Second quarter	Third quarter	Fourth quarter
<b>Year ended March 31, 2019:</b>				
Financing revenues:				
Operating lease	\$ 2,126	\$ 2,167	\$ 2,212	\$ 2,189
Retail	535	547	578	575
Dealer	175	176	178	182
Total financing revenues	2,836	2,890	2,968	2,946
Depreciation on operating leases	1,766	1,662	1,717	1,764
Interest expense	682	702	699	664
Net financing revenues	388	526	552	518
Insurance earned premiums and contract revenues	224	226	226	228
Investment and other income, net	40	56	68	128
Net financing revenues and other revenues	652	808	846	874
Expenses:				
Provision for credit losses	89	67	110	106
Operating and administrative	324	348	347	366
Insurance losses and loss adjustment expenses	125	112	106	103
Total expenses	538	527	563	575
Income before income taxes	114	281	283	299
Provision for income taxes	22	87	69	4
Net income	\$ 92	\$ 194	\$ 214	\$ 295

## 2 【主な資産・負債及び収支の内容】

連結財務書類及び連結財務書類注記を参照のこと。

## 3 【その他】

### (1) 後発事象

連結財務書類注記を参照のこと。

2020年3月期終了以後、グループ会社は、今後の事業年度においてグループ会社の事業、業績若しくは状態に著しい影響を与えるか、若しくは与える可能性があるその他の問題又は状況で、2020年3月31日現在及び2020年3月31日に終了した事業年度に係る、本書に掲げられた財務書類にて対処されていないもの、又は本有価証券報告書に記載されていないものを認識していない。

### (2) 訴訟

「第3 事業の状況 3 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) 業績等の概要 ( ) 訴訟」及び連結財務書類注記の「注記9 - 契約債務及び偶発債務」参照。

## 4 【米国と日本における会計原則及び会計慣行の主要な相違】

本書記載の連結財務書類は、米国において一般に公正妥当と認められている会計原則及び会計慣行に準拠して作成されている。したがって、日本において一般に公正妥当と認められている会計原則及び会計慣行に基づいて作成される場合とは相違する部分がある。グループ会社に関する主要な相違点の要約は以下のとおりである。

### (1) 退職年金及び年金以外の退職後給付

米国では、会計基準成文化（以下「ASC」という。）トピック第715号「報酬 - 退職給付」において、年金費用は勤務費用、利息費用、制度資産の期待収益及び過去勤務費用や数理計算上の差異の償却等により構成される旨が規定されている。数理計算上の差異は、発生時にその他の包括利益として、貸借対照表上のその他の包括利益累計額に計上される。その後、期首時点において、純損益に認識されていない金額が、予測給付債務と制度資産の公正価値のいずれか大きい方の10%を超えた場合に、当該超過分を償却し、年金費用に計上することが要求されている。当該超過分は過去勤務費用とともに、確定給付年金制度の加入者の平均残存勤務期間にわたり償却され、年金費用の構成要素として認識される。

日本では、上述の償却方法は採用することはできず、過去勤務費用及び数理計算上の差異の発生額のうちその期に費用処理されない部分は、貸借対照表のその他の包括利益累計額に計上され、その後の期間にわたって、毎期一定の方法で償却が行われ、利益又は費用として計上される。

## (2) 法人所得税の不確実性に関する会計処理

米国では、ASCトピック第740号「法人税」が、法人所得税法における不確実性に関する会計処理及び報告を明確にしている。ASCトピック第740号は、法人所得税申告書で申告されている、又は申告される予定の不確実な税務ポジションの財務書類上での認識、測定、表示及び開示に関する包括的モデルについて規定している。

日本においては、不確実な税務ポジションに関する会計基準は制定されていない。

## (3) 持分投資

米国では、連結子会社への投資及び持分法が適用される投資以外の持分投資は、公正価値で測定され、公正価値の変動は純損益に認識される。

日本では、子会社株式及び関連会社株式以外の持分投資は、保有目的に応じて、売買目的有価証券、又はその他有価証券に分類される。売買目的有価証券は時価で測定され、時価の変動は損益計算書で認識される。その他有価証券は、時価で測定し、時価の変動は、その他の包括利益に計上（貸借対照表にその他の包括利益累計額の構成要素として反映）され、減損又は売却時に損益計算書へ計上される。また、非上場株式は時価を把握することが極めて困難な有価証券として取り扱われ、取得原価で測定される。このような時価を把握することが極めて困難な株式については、株式の発行会社の財政状態の悪化により株式の実質価額が著しく低下したときに、減損損失が認識される。

#### (4) 公正価値の測定

米国では、ASCトピック第820号「公正価値による測定及び開示」が、公正価値を、測定日における市場参加者間の通常の取引で、資産売却時に受領する、又は負債の移転により支払われるであろう価格として定義し、公正価値測定の枠組みを設定している。ASCトピック第820号では、測定日現在における資産又は負債の評価でのインプットの透明性に基づき、公正価値測定について3つのレベルのヒエラルキーが設定されている。

日本では、企業会計基準第10号「金融商品に関する会計基準」で、時価は公正な評価額であり、市場において形成されている取引価格、気配、又は指標その他の相場（以下「市場価格」という。）に基づく価額と定義されている。また、市場価格がない場合には、経営陣の合理的な見積りに基づき算定された価格を公正な評価額とするとされている。

「金融商品会計に関する実務指針」第102条から第104条に定められているように、非上場デリバティブ取引のうち、類似する取引の気配値のないものについては、原則として将来キャッシュ・フローの割引現在価値、又はオプション価格モデルを使って評価される。ただし、公正な評価額を算定することが極めて困難と認められるデリバティブ取引については、取引価額をもって貸借対照表価額とする。非上場デリバティブ取引の時価評価にあたっては、原則として、企業自体の信用リスク及び取引相手先の信用リスクを加味するものとされている。ただし、市場価格のある金融商品について、大量に保有していることによる時価の調整は行わない。

なお、金融商品の時価の算定方法に関する詳細なガイダンス及び開示について国際的な会計基準との整合性を図るため、2019年7月4日付で企業会計基準第30号「時価の算定に関する会計基準」、企業会計基準適用指針第31号「時価の算定に関する会計基準の適用指針」及び改正企業会計基準適用指針第19号「金融商品の時価等の開示に関する適用指針」が公表されている。この基準は、2021年4月1日以後開始する事業年度の期首から適用されるが、2020年4月1日以後開始する事業年度の期首からの早期適用が認められている。また、2020年3月31日以後終了する事業年度における年度末に係る財務諸表からの早期適用も認められている。



## (5) 変動持分事業体の連結

米国では、ASCトピック第810号「連結」が企業による変動持分事業体（以下「VIE」という。）の連結について規定している。VIEは、その構造により、(1)第三者からの追加の劣後財務支援なしでは、その事業活動を財務的に支えられる十分な資本がない事業体、若しくは(2)議決権を通じて事業体の営業に関する重要な意思決定を行う能力のない投資家、又は予想損失を引き受ける義務、若しくは事業体の残余利益を受け取る権利のない投資家を有する事業体のいずれかをいう。ASCトピック第810号は、変動持分の保有者（VIEの取引相手等）が(1)VIEの業績に最も重大な影響を与える事業体の活動を指図する権限、並びに(2)VIEにおける持分を通じ、VIEにとって重大な影響を与えうる損失を引き受ける義務、若しくは、利益を受け取る権利を有する場合、当該当事者がVIEを連結するよう要求している。

日本では、ASCトピック第810号に類似するVIEの連結に関する会計基準はなく、連結範囲は実質支配力基準により判断される。この基準の下では、親会社により有効に支配されている会社は子会社とされ、親会社により連結される。

## (6) 社債発行費

米国では、社債発行に直接関連し、社債発行に伴い生ずる費用は繰り延べられ、社債の契約期間にわたり実効利回りが一定になるよう支払利息として償却される。当該費用は関連する債券の帳簿価額からの直接控除として表示され、債務に計上される。社債発行に伴うその他の費用はすべて発生時に費用計上される。

日本においては、社債発行費は、原則として、支出時に費用（営業外費用）として処理する。ただし、社債発行費を繰延資産に計上することができる。この場合には、社債の償還までの期間にわたり利息法により償却をしなければならない。

## (7) 収益の認識

米国では、ASCトピック第606号「顧客との契約から生じる収益」が収益の認識について包括的に規定しており、約束した財又はサービスの顧客への移転の対価として権利を得ると見込んでいる金額が認識される。グループ会社の連結の収益合計額の大半は当該基準の適用範囲外であるが、保険商品の一部がこの指針の適用範囲に該当する。

日本では、強制適用されている収益認識に係る包括的な会計基準は現時点で存在しないものの、2018年3月30日に、企業会計基準委員会が公表した「収益認識に関する会計基準」は、米国会計基準に基づく収益認識基準と大部分において類似している。本会計基準は、2021年4月1日以後開始する事業年度から適用され、2018年4月1日以後開始する事業年度から早期適用も認められる。

## (8) リース

米国では、ASCトピック第842号「リース」により、ほとんどのリースを貸借対照表で認識する借手の会計処理が導入された。グループ会社は、この新しいリース指針を2019年4月1日から適用している。

ファイナンス・リースについて、借手は

1. 使用権資産及びリース負債を支払リース料の現在価値で当初測定し、財政状態計算書において認識する。
2. 使用権資産の償却とは別に、リース負債に係る利息を損益計算書において認識する。
3. キャッシュ・フロー計算書において、リース負債の元本部分の支払を財務活動として、リース負債の利息部分及び変動リース料の支払を営業活動に分類する。

オペレーティング・リースについて、借手は

1. 使用権資産及びリース負債を支払リース料の現在価値で当初測定し、財政状態計算書において認識する。
2. リース期間にわたりリース費用が定額で計上されるように使用権資産の償却費を算出して損益計算書において認識する。
3. キャッシュ・フロー計算書において、すべての現金支払額を営業活動に分類する。

日本においても、借手のリース取引はオペレーティング・リース及びファイナンス・リースに分類される。ファイナンス・リース取引については、通常の売買取引に係る方法に準じて会計処理を行う。オペレーティング・リース取引は、通常の賃貸借取引に係る方法に準じて会計処理を行う。ファイナンス・リース取引とは、解約不能かつフルペイアウトの要件を満たすものをいい、ファイナンス・リース取引に該当するかどうかについてはその経済的実質に基づいて判断すべきものである。

日本では、解約不能リース期間がリース物件の経済的耐用年数の概ね75%以上、又は解約不能のリース期間中のリース料総額の現在価値がリース物件を借手が現金で購入するものと仮定した場合の合理的見積金額の概ね90%以上、のいずれかに該当する場合は、ファイナンス・リースと判定され、通常の売買取引に係る方法に準じて、リース物件及びこれに係る債務をリース資産及びリース債務として借手の財務諸表に計上する。

## 第7 【外国為替相場の推移】

グループ会社の財務書類の表示に用いられた通貨である米ドルと本邦通貨との間の為替相場は、最近5年間に  
おいて、国内において時事に関する事項を掲載する2以上の日刊新聞紙に掲載されているため、本項の記載を省  
略する。

## 第8 【本邦における提出会社の株式事務等の概要】

該当事項なし。

## 第9 【提出会社の参考情報】

### 1 【提出会社の親会社等の情報】

TMCCにより発行された有価証券は日本の金融商品取引所に上場していないため、該当事項はない。

### 2 【その他の参考情報】

当該事業年度の開始から本有価証券報告書の提出までの期間において提出された書類及び提出日は以下のとおりである。

- |  |                 |
|--|-----------------|
| 1. 発行登録書（売出し）及び添付書類                              | 提出日：2019年6月14日  |
| 2. 有価証券報告書及び添付書類                                 | 提出日：2019年7月3日   |
| 3. 訂正発行登録書及び添付書類<br>（2019年6月14日提出の発行登録書（売出し）の訂正） | 提出日：2019年7月3日   |
| 4. 発行登録追補書類（売出し）及び添付書類                           | 提出日：2019年7月19日  |
| 5. 訂正発行登録書及び添付書類<br>（2019年6月14日提出の発行登録書（売出し）の訂正） | 提出日：2019年11月22日 |
| 6. 発行登録追補書類（売出し）及び添付書類                           | 提出日：2019年12月9日  |
| 7. 半期報告書及び添付書類                                   | 提出日：2019年12月26日 |

## 第二部 【提出会社の保証会社等の情報】

### 第1 【保証会社情報】

該当事項なし。

## 第 2 【保証会社以外の会社の情報】

### 1 【当該会社の情報の開示を必要とする理由】

TMCCが発行する債券の所持人は、トヨタ自動車とTFSとの間の2000年7月14日付のクレジット・サポート・アグリーメント（その後の追補を含む。）及び2000年10月1日付のTFSとTMCCとの間のクレジット・サポート・アグリーメント（両契約とも日本法に準拠する。）（以下「クレジット・サポート・アグリーメント」と総称する。）による利益を享受することができる。クレジット・サポート・アグリーメントによる利益を享受する証券の所持人は、当該所持人が、請求書にクレジット・サポート・アグリーメントに基づき付与された権利を行使することを明示して書面を添えて提出することにより、TFS及びトヨタ自動車に対してクレジット・サポート・アグリーメントに基づくそれぞれの債務の履行を直接請求する権利を有する。TFS及び／又はトヨタ自動車がそのような請求を当該証券のいずれかの所持人から受領した場合には、TFS及び／又はトヨタ自動車は、当該所持人に対し、TFS及び／又はトヨタ自動車クレジット・サポート・アグリーメントに基づく自己の債務の履行を怠ったために生じた損失又は損害を（当該所持人がいかなる行為又は手続をとることも要さず）直ちに補償する。請求を行った所持人は、その上で、直接TFS及び／又はトヨタ自動車に対して補償債務の強制執行を行うこともできる。クレジット・サポート・アグリーメントに基づくトヨタ自動車の債務は、直接、無条件、非劣後かつ無担保の債務と同順位とする。

### 2 【継続開示会社たる当該会社に関する事項】

トヨタ自動車は、継続開示会社である。

#### （1）当該会社が提出した書類

##### イ．有価証券報告書及びその添付書類

事業年度（令和2年3月期） 自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日  
令和2年6月24日、関東財務局長に提出。

##### ロ．四半期報告書又は半期報告書

該当事項なし。

##### ハ．臨時報告書

該当事項なし。

##### ニ．訂正報告書

該当事項なし。

#### （2）上記書類を縦覧に供している場所

名 称	所 在 地
トヨタ自動車株式会社 本社	愛知県豊田市トヨタ町1番地
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

[次へ](#)

## (3) 事業の概況及び主要な経営指標等の推移

## イ. 事業の概況

トヨタ自動車およびその関係会社（子会社528社（変動持分事業体を含む）および関連会社201社（2020年3月31日現在）により構成）においては、自動車事業を中心に、金融事業およびその他の事業を行っている。

なお、次の3つに区分された事業はトヨタ自動車が2020年6月24日に提出した有価証券報告書「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等（1）連結財務諸表 注記26」に掲げる事業別セグメント情報の区分と同様である。

**自動車** 当事業においては、セダン、ミニバン、2BOX、スポーツユーティリティビークル、トラック等の自動車とその関連部品・用品の設計、製造および販売を行っている。自動車は、トヨタ自動車、日野自動車(株)およびダイハツ工業(株)が主に製造しているが、一部については、トヨタ車体(株)等に生産委託しており、海外においては、トヨタ モーター マニュファクチャリング ケンタッキー(株)等が製造している。自動車部品は、トヨタ自動車および(株)デンソー等が製造している。これらの製品は、国内では、トヨタモビリティ東京(株)等の全国の販売店を通じて顧客に販売するとともに、一部大口顧客に対してはトヨタ自動車が直接販売を行っている。一方、海外においては、米国トヨタ自動車販売(株)等の販売会社を通じて販売している。

自動車事業における主な製品は次のとおりである。

主な製品の種類
L S、R X、クラウン、カローラ、RAV4、カムリ、ハイラックス、ヤリス、タコマ、C - H R、ハイランダー、ランドクルーザー、ハイエース、ルーミー、プリウス、シエンタ、アクア、アルファード、ヴォクシー、プロフィア、タント ほか

**金融** 当事業においては、主としてトヨタ自動車およびその関係会社が製造する自動車および他の製品の販売を補完するための金融ならびに車両のリース事業を行っている。国内では、トヨタファイナンス(株)等が、海外では、トヨタ モーター クレジット(株)等が、これらの販売金融サービスを提供している。

**その他** その他の事業では、情報通信事業等を行っている。

## ロ．主要な経営指標等の推移

## (1) 連結経営指標等

決算期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期
売上高 (百万円)	28,403,118	27,597,193	29,379,510	30,225,681	29,929,992
税金等調整前当期純利益 (百万円)	2,983,381	2,193,825	2,620,429	2,285,465	2,554,607
当社株主に帰属する当期純利益 (百万円)	2,312,694	1,831,109	2,493,983	1,882,873	2,076,183
包括利益 (百万円)	1,517,486	1,966,650	2,393,256	1,936,602	1,866,642
純資産 (百万円)	18,088,186	18,668,953	19,922,076	20,565,210	21,241,851
総資産 (百万円)	47,427,597	48,750,186	50,308,249	51,936,949	52,680,436
1株当たり株主資本 (円)	5,513.08	5,887.88	6,438.65	6,830.92	7,252.17
基本1株当たり 当社普通株主に 帰属する当期純利益 (円)	741.36	605.47	842.00	650.55	735.61
希薄化後1株当たり 当社普通株主に 帰属する当期純利益 (円)	735.36	599.22	832.78	645.11	729.50
株主資本比率 (%)	35.3	35.9	37.2	37.3	38.1
株主資本当社普通株主に 帰属する当期純利益率 (%)	13.8	10.6	13.7	9.8	10.4
株価収益率 (倍)	8.0	10.0	8.1	10.0	8.8
営業活動による キャッシュ・フロー (百万円)	4,460,857	3,568,488	4,223,128	3,766,597	3,590,643
投資活動による キャッシュ・フロー (百万円)	3,182,544	2,969,939	3,660,092	2,697,241	3,150,861
財務活動による キャッシュ・フロー (百万円)	423,571	375,165	449,135	540,839	397,138
現金及び現金同等物並び に拘束性現金期末残高 (百万円)	2,939,428	3,149,326	3,219,639	3,706,515	4,412,190
従業員数 (人) [外、平均臨時雇用人員]	348,877 [ 86,843]	364,445 [ 86,005]	369,124 [ 84,731]	370,870 [ 87,129]	359,542 [ 86,219]

(注) 1 トヨタ自動車の連結財務諸表は、米国において一般に公正妥当と認められる会計原則に基づいて作成している。

2 売上高は消費税等を含まない。

3 2019年3月期より、キャッシュ・フロー計算書に関する新たな指針を適用した。この指針の適用により、2017年3月期および2018年3月期の「営業活動によるキャッシュ・フロー」「現金及び現金同等物並びに拘束性現金期末残高」は組替えが行われ再表示されており、拘束性現金（拘束性現金同等物を含む）が含まれている。



## (2) トヨタ自動車の経営指標等

回次	第112期	第113期	第114期	第115期	第116期
決算期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期
売上高 (百万円)	11,585,822	11,476,343	12,201,443	12,634,439	12,729,731
経常利益 (百万円)	2,284,091	1,801,736	2,238,140	2,323,121	1,735,365
当期純利益 (百万円)	1,810,370	1,529,911	1,859,312	1,896,824	1,424,062
資本金 (百万円)	635,401	635,401	635,401	635,401	635,401
発行済株式総数					
普通株式 (千株)	3,337,997	3,262,997	3,262,997	3,262,997	3,262,997
A A型種類株式 (千株)	47,100	47,100	47,100	47,100	47,100
純資産額 (百万円)	10,859,443	11,365,784	12,040,947	12,450,274	12,590,890
総資産額 (百万円)	16,100,209	16,592,167	17,209,436	17,716,993	17,809,246
1株当たり純資産額 (円)	3,417.07	3,659.40	3,972.72	4,225.55	4,377.19
1株当たり配当額					
普通株式 (円)	210	210	220	220	220
(うち1株当たり 中間配当額)	( 100)	( 100)	( 100)	( 100)	( 100)
第1回A A型種類株式 (円)	52	105	158	211	264
(うち1株当たり 中間配当額)	( 26.0)	( 52.5)	( 79.0)	(105.5)	(132.0)
1株当たり当期純利益 (円)	581.08	506.96	628.31	657.10	504.25
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益 (円)	575.64	500.65	620.85	649.89	500.27
自己資本比率 (%)	67.4	68.5	70.0	70.3	70.7
自己資本利益率 (%)	17.2	13.8	15.9	15.5	11.4
株価収益率 (倍)	10.2	11.9	10.9	9.9	12.9
配当性向 (%)	36.1	41.4	35.0	33.5	43.6
従業員数 (人)	72,721	73,875	74,890	74,515	74,132
[外、平均臨時雇用人員]	[ 10,371]	[ 10,700]	[ 10,905]	[ 11,122]	[ 10,795]
株主総利回り (%)	73.5	77.1	89.0	87.6	90.4
(比較指標： 配当込みTOPIX)	( 89.2)	(102.3)	(118.5)	(112.5)	(101.8)
最高株価 (円)	8,637	7,156	7,782	7,592	7,929
最低株価 (円)	5,710	4,975	5,695	6,079	5,941

(注) 1 売上高は消費税等を含まない。

2 『税効果会計に係る会計基準』の一部改正(企業会計基準第28号 2018年2月16日)を第115期から適用しており、第114期に係る主要な経営指標等については、当該会計基準を遡って適用した後の指標等となっている。

3 株主総利回りは、次の算式により算出している。

$$\text{株主総利回り}(\%) = \frac{\text{各事業年度末日の株価} + \text{当事業年度の4事業年度前から各事業年度までの1株当たり配当額の累計額}}{\text{当事業年度の5事業年度前の末日の株価}}$$

4 株価は、普通株式の東京証券取引所(市場第1部)の市場相場である。なお、第1回A A型種類株式は非上場株式であるため、該当事項はない。

### 3 【継続開示会社に該当しない当該会社に関する事項】

TFSは、継続開示会社に該当しない会社である。

会社名・代表者の役職氏名及び本店所在の場所

会 社 名 トヨタファイナンシャルサービス株式会社

代表者の役職氏名 取締役社長 福留 朗裕

本店の所在の場所 愛知県名古屋市西区牛島町 6 番 1 号

[次へ](#)

## 第1 企業の概況

### 1 主要な経営指標等の推移

#### (1) 最近5連結会計年度に係る主要な経営指標等の推移

決算期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期
売上高 (百万円)	1,880,183	1,812,554	1,978,884	2,141,906	2,200,557
経常利益 (百万円)	330,190	215,447	280,769	313,306	281,329
親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)	232,719	148,687	509,930	222,308	223,836
包括利益 (百万円)	82,594	117,191	439,270	267,214	103,547
純資産額 (百万円)	2,173,667	2,291,850	2,733,310	2,893,403	3,005,729
総資産額 (百万円)	21,379,657	22,188,626	22,636,927	23,660,621	24,574,145
1株当たり純資産額 (円)	1,372,219.52	1,444,732.41	1,721,667.31	1,816,366.85	1,884,482.41
1株当たり当期純利益金額 (円)	148,181.83	94,674.94	324,692.91	141,552.90	142,525.61
潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額 (円)					
自己資本比率 (%)	10.1	10.2	11.9	12.1	12.0
自己資本利益率 (%)	11.0	6.7	20.5	8.0	7.7
株価収益率 (倍)					
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)					
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)					
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)					
現金及び現金同等物の期末残高 (百万円)					
従業員数 (外、平均臨時雇用者数) (人)	9,670 (1,536)	10,172 (1,548)	10,364 (1,450)	10,634 (1,540)	11,469 (1,542)

(注) 1 売上高は消費税等を含まない。

2 潜在株式が存在しないため、潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額を記載していない。

3 非上場である為、株価収益率を記載していない。

4 連結キャッシュ・フロー計算書については記載を省略している為、「営業活動によるキャッシュ・フロー」、「投資活動によるキャッシュ・フロー」、「財務活動によるキャッシュ・フロー」及び「現金及び現金同等物の期末残高」を記載していない。

5 「『税効果会計に係る会計基準』の一部改正」(企業会計基準第28号 2018年2月16日)等を2019年3月期の期首から適用しており、2018年3月期に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を遡って適用した後の指標等となっている。

## (2) トヨタファイナンシャルサービス株式会社の最近5事業年度に係る主要な経営指標等の推移

決算期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期
売上高 (百万円)	41,846	39,854	58,411	75,532	67,138
経常利益 (百万円)	30,975	28,947	47,297	63,027	52,635
当期純利益 (百万円)	27,192	26,160	42,983	57,665	43,866
資本金 (百万円)	78,525	78,525	78,525	78,525	78,525
発行済株式総数 (株)	1,570,500	1,570,500	1,570,500	1,570,500	1,570,500
純資産額 (百万円)	556,311	581,408	624,560	580,459	621,868
総資産額 (百万円)	562,541	589,136	633,111	586,472	629,775
1株当たり純資産額 (円)	354,225.54	370,206.23	397,682.51	369,601.93	395,968.40
1株当たり配当額 (うち1株当たり 中間配当額) (円)				63,674.00 (63,674.00)	
1株当たり当期純利益 金額 (円)	17,314.84	16,657.31	27,369.48	36,717.92	27,931.86
潜在株式調整後1株当 たり当期純利益金額 (円)					
自己資本比率 (%)	98.9	98.7	98.6	99.0	98.7
自己資本利益率 (%)	5.0	4.6	7.1	9.6	7.3
配当性向 (%)				173.4	
従業員数 (外、平均臨時雇用者数) (人)	86 (17)	79 (18)	73 (16)	85 (14)	99 (17)

(注) 1 売上高は消費税等を含まない。

2 潜在株式が存在しないため、潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額を記載していない。

3 非上場である為、株価収益率、株主総利回り、比較指標、最高株価、最低株価の記載を省略している。

## 2 沿革

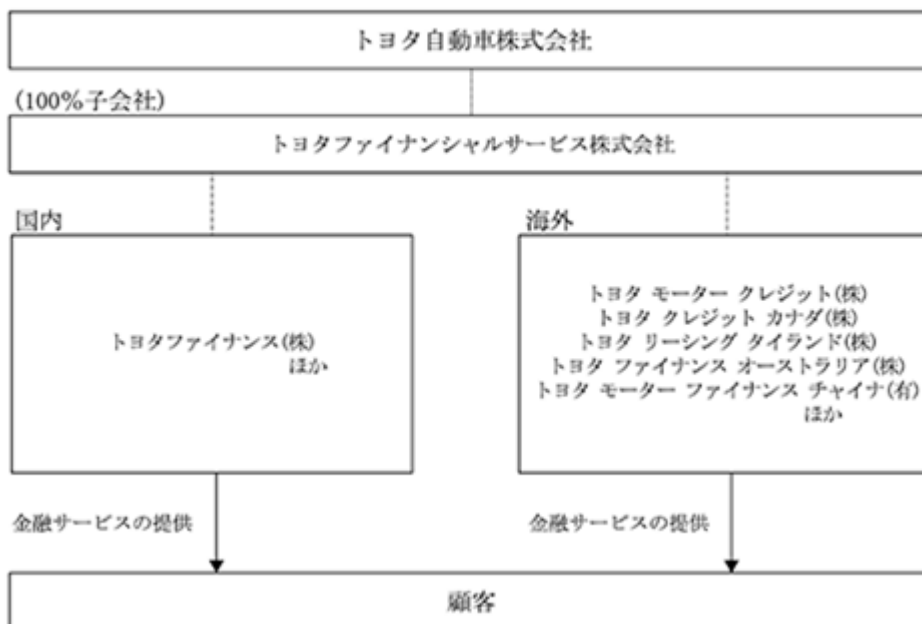
- トヨタファイナンシャルサービス株式会社（以下、TFS）は、トヨタ自動車株式会社（以下、トヨタ）の100%出資で、トヨタの金融事業の競争力強化と意思決定の迅速化を図ることを目的に国内外の金融子会社を傘下に置く統括会社として2000年7月に設立された。

年	概要
1982年	・トヨタ ファイナンス オーストラリア株式会社〔現 連結子会社〕(オーストラリア)設立 トヨタの販売金融サービスの世界展開開始
1987年	・トヨタ モーター クレジット株式会社〔現 連結子会社〕(米国)設立
1988年	・トヨタ モーター ファイナンス(ネザールズ)株式会社〔現 連結子会社〕(オランダ)設立 ・トヨタ クレジットバンク有限会社〔現 連結子会社〕(ドイツ)設立 ・トヨタファイナンス株式会社〔現 連結子会社〕(日本)設立 ・トヨタ モーター ファイナンス(UK)株式会社〔現トヨタ ファイナンシャル サービス(UK)株式会社：連結子会社〕(英国)設立
1989年	・トヨタ ファイナンス ニュージーランド株式会社〔現 連結子会社〕(ニュージーランド)設立
1990年	・トヨタ クレジット カナダ株式会社〔現 連結子会社〕(カナダ)設立
1993年	・トヨタ リーシング タイランド株式会社〔現 連結子会社〕(タイ)設立
1996年	・トヨタ クレジット プエルト・リコ株式会社〔現 連結子会社〕(プエルト・リコ)設立
1999年	・バンコ トヨタ ブラジル株式会社〔現 連結子会社〕(ブラジル)設立
2000年	・トヨタ バンク ポーランド株式会社〔現 連結子会社〕(ポーランド)設立 ・トヨタ ファイナンシャル サービス サウス アフリカ株式会社〔現 持分法適用会社〕(南アフリカ)設立 ・トヨタ ファイナンシャル サービス チェコ有限会社〔現 連結子会社〕(チェコ)設立 ・主にトヨタ自動車株式会社が保有する販売金融子会社株式の現物出資により、トヨタファイナンシャルサービス株式会社設立
2001年	・トヨタ ファイナンス フィンランド株式会社〔現 連結子会社〕(フィンランド)の株式取得 ・トヨタ サービス デ ベネズエラ株式会社〔現 連結子会社〕(ベネズエラ)設立 ・トヨタ サービス デ メキシコ株式会社〔現トヨタ ファイナンシャル サービス メキシコ株式会社：連結子会社〕(メキシコ)設立 ・Seabanc GE キャピタル株式会社〔現トヨタ キャピタル マレーシア株式会社：連結子会社〕(マレーシア)の株式取得
2002年	・トヨタ ファイナンシャル サービス デンマーク株式会社〔現 連結子会社〕(デンマーク)設立 ・トヨタ ファイナンシャル サービス ハンガリー株式会社〔現 連結子会社〕(ハンガリー)設立 ・トヨタ ファイナンシャル サービス フィリピン株式会社〔現 連結子会社〕(フィリピン)設立 ・和潤企業株式会社〔現 持分法適用会社〕(台湾)の株式取得
2004年	・トヨタ コンパニーア フィナンシェラ デ アルゼンチン株式会社〔現 連結子会社〕(アルゼンチン)設立
2005年	・トヨタ モーター ファイナンス チャイナ有限会社〔現 連結子会社〕(中国)設立 ・トヨタ ファイナンシャル サービス スロバキア有限会社〔現 連結子会社〕(スロバキア)設立 ・トヨタ ファイナンシャル サービス コリア株式会社〔現 連結子会社〕(韓国)設立
2006年	・PT KDLC バンクバリ ファイナンス株式会社〔現トヨタ アストラ ファイナンシャル サービス株式会社：持分法適用会社〕(インドネシア)の株式取得
2007年	・トヨタ バンク ロシア株式会社〔現 連結子会社〕(ロシア)設立
2008年	・トヨタ ファイナンシャル サービス ベトナム有限会社〔現 連結子会社〕(ベトナム)設立
2011年	・トヨタ ファイナンシャル サービス インディア株式会社〔現 連結子会社〕(インド)設立
2013年	・トヨタファイナンシャルサービス カザフスタン有限会社〔現 連結子会社〕(カザフスタン)設立
2017年	・トヨタ ファイナンシャル サービス アイルランド株式会社〔現 連結子会社〕(アイルランド)設立
2018年	・トヨタファイナンシャルサービス イタリア株式会社〔現 連結子会社〕(イタリア)設立
2019年	・株式会社KINTO〔現 連結子会社〕(日本)設立 ・MOBILOTS株式会社〔現 連結子会社〕(日本)設立
2020年	・トヨタファイナンシャルサービス シンガポール株式会社〔現 連結子会社〕(シンガポール)設立 ・フィンログ株式会社〔現 連結子会社〕(ポルトガル)の株式取得

### 3 事業の内容

- ・ T F S グループは、T F S、国内外の連結子会社64社及び持分法適用会社 9 社で構成され、トヨタの製品に関する販売金融サービスを中心に事業展開している。「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 セグメント情報等 セグメント情報」に記載のとおり、T F S グループの提供する金融サービスは、主に、自動車ローン及びリースの提供、販売店への資金の貸付、保険仲介等の販売金融事業である。
- ・ 日本においては、トヨタファイナンス株式会社が、北米地域においては、トヨタ モーター クレジット株式会社及びトヨタ クレジット カナダ株式会社が、タイにおいては、トヨタ リーシング タイランド株式会社が、その他の地域においては、トヨタ ファイナンス オーストラリア株式会社及びトヨタ モーター ファイナンス チャイナ有限会社等が展開しており、現在、世界39の国・地域で顧客への販売金融サービスの提供を行っている。
- ・ T F S の主な事業内容は、これら金融事業の企画・戦略の立案、関係各社の収益管理・リスク管理、金融事業の効率化推進等である。

#### (関係会社系統図)



## 4 関係会社の状況

名称	住所	資本金又は 出資金	主要な事業 の内容	議決権の所有 割合(%)	関係内容
(親会社) トヨタ自動車(株)(注)2	愛知県 豊田市	(百万円) 635,401	自動車の 製造・販売	被所有 100	役員の兼任...有 資金の預入 設備等の賃借等
(連結子会社) トヨタファイナンス(株) (注)1,2	愛知県 名古屋市	(百万円) 16,500	トヨタ製品にかか る販売金融	所有 100	役員の兼任...有
トヨタ モーター クレジット(株)(注)1,2,4	Plano, Texas, U.S.A.	(千米ドル) 915,000	トヨタ製品にかか る販売金融	100 (100)	役員の兼任...有
トヨタ モーター インシュランス サービス(株) (注)1	Plano, Texas, U.S.A.	(米ドル) 10,000	トヨタ関連の保険 代理店業務	100 (100)	役員の兼任...有
トヨタ クレジット カナダ(株)(注)1	Markham, Ontario, Canada	(千加ドル) 60,000	トヨタ製品にかか る販売金融	100	役員の兼任...有
トヨタ クレジットバンク(有)	Cologne, Germany	(千ユーロ) 30,000	トヨタ製品にかか る販売金融	100	役員の兼任...無
トヨタ モーター ファイナンス(ネザーランド)(株) (注)2	Amsterdam, Netherlands	(千ユーロ) 908	トヨタグループ会 社への資金調達支 援	100	役員の兼任...無
トヨタ ファイナンシャル サービス(UK)(株)(注)1	Epsom, Surrey, United Kingdom	(千英ポンド) 137,350	トヨタ製品にかか る販売金融	100	役員の兼任...無
トヨタファイナンシャルサービ ス イタリア(株)(注)1	Roma, Italy	(千ユーロ) 122,863	トヨタ製品にかか る販売金融	100 (100)	役員の兼任...無
トヨタ ファイナンス オーストラリア(株)(注)1,2	St Leonards, New South Wales, Australia	(千豪ドル) 120,000	トヨタ製品にかか る販売金融	100	役員の兼任...有
トヨタ リーシング タイランド(株)(注)1	Bangkok, Thailand	(百万タイ・ パーツ) 16,600	トヨタ製品にかか る販売金融	87.1 (0.04)	役員の兼任...無
トヨタ モーター ファイナンス チャイナ(有)(注)1	中国 北京	(千元) 4,100,000	トヨタ製品にかか る販売金融	100	役員の兼任...無
その他 53社					
(持分法適用関連会社) 9社					

(注)1 特定子会社に該当する。なお、(連結子会社)その他に含まれる会社のうち特定子会社に該当する会社は、トヨタ  
ファイナンシャルサービス インターナショナル(株)、トヨタ バンク ロシア(株)、トヨタ ファイナンシャル サービス  
インドア(株)、トヨタ ファイナンシャル サービス フィリピン(株)、トヨタ モーター リーシング チャイナ(有)  
及びトヨタ ファイナンシャル サービス チャイナ(有)である。

2 有価証券報告書を提出している。

3 議決権の所有割合の( )内は、間接所有割合で内数。

4 トヨタ モーター クレジット(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%を超えているが、有価証券報告書を提出しているため、主要な損益情報等の記載を省略している。

## 5 従業員の状況

## (1) 連結会社の状況

2020年3月31日現在

セグメントの名称	従業員数(人)
日本	2,135
北米	3,419
タイ	1,227
その他	4,589
全社(共通)	99
合計	11,469 (1,542)

(注) 1 従業員数については、就業人員(T F S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T F Sグループへの出向者を含む。)であり、臨時雇用者数(パートタイマー、人材会社からの派遣社員を含む。)は、年間の平均人員を( )内に外数で記載している。

2 全社(共通)は、T F Sに所属している従業員である。

## (2) トヨタファイナンシャルサービス株式会社の状況

2020年3月31日現在

従業員数(人)	平均年齢(歳)	平均勤続年数(年)	平均年間給与(千円)
99(17)	43.8	5.8	9,933

(注) 1 従業員数については、就業人員(T F Sから社外への出向者を除き、社外からT F Sへの出向者を含む。)であり、臨時雇用者数(人材会社からの派遣社員を含む。)は、年間の平均人員を( )内に外数で記載している。

2 平均年間給与額は、基準外賃金及び賞与を含む。

## (3) 労働組合の状況

労働組合との間に特記すべき事項はない。



## 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

自動車産業は、電動化・自動運転・MaaSの広がりなど100年に一度の大変革の時代を迎えている。TFSグループは、お客様に移動の自由による喜びを感じていただくよう、お客様のニーズ・ライフスタイルや地域特性に対応したサービスを提供し、TFSの使命である「トヨタのお客様を中心に、健全な金融サービスを提供し、豊かな生活に貢献する」ことを目指している。また、新たな価値を創造する「未来への挑戦」と、毎年着実に“真の競争力”を強化する「年輪的成長」を方針に掲げ、以下の課題に取り組むことで持続可能な成長を実現したいと考えている。

- (1) 自動車・販売金融一体となった事業戦略の策定、戦略的連携の強化
- (2) 販売金融事業を取り巻くリスク管理手法・体制の強化
- (3) 資金調達の多様化と緊急時の流動性確保
- (4) 生産性、効率性、収益性の向上
- (5) 車両トータルライフの収益機会の取り込み
- (6) モビリティサービスの事業化
- (7) お客様ニーズに適合したデジタル化推進
- (8) 人材育成の強化

### 2 事業等のリスク

TFSグループの財政状態及び経営成績に影響を与える可能性があるとして認識している主要なリスクについて、投資家の判断に重要な影響を及ぼす可能性があると考えられる事項を以下に記載している。但し、以下はTFSグループに関する全てのリスクを網羅したのではなく、記載されたリスク以外のリスクも存在する。かかるリスク要因のいずれも、投資家の判断に影響を及ぼす可能性がある。

本項においては、将来に関する事項が含まれているが、当該事項は本書提出日現在において判断したものである。

#### (1) 財政状態及び経営成績の異常な変動

##### 損益関連

トヨタ・レクサス車の販売減少に伴い、TFSグループの融資件数や金融債権残高が減少する可能性がある。

ディストリビューターと契約する特別プログラムの内容が変化することにより、収益が減少又は費用が増加する可能性がある。

現地の商業銀行など他金融機関との融資レートの競争により、利鞘が縮小するリスクがある。

格付け機関によるトヨタ及びTFSグループの格付け変更ならびに将来の格付けに対する見直し変更や、展開国・地域における資金調達環境の変化などにより、調達可能資金量に制約を受け、TFSグループの融資件数や金融債権残高が減少する可能性がある。

リスクヘッジのためデリバティブを使用しているが、デリバティブは各期末において時価評価され、その結果生じる評価損益が損益計算書に計上されるため、損益計算書に計上される売上原価がデリバティブ評価損益の影響を強く受ける可能性がある。

格付け機関によるトヨタ及びTFSグループの格付け変更ならびに将来の格付けに対する見直し変更や、展開国・地域における市場金利の上昇などの資金調達環境の変化、資金調達・リスクヘッジのタイミング・規模・市場選択の巧拙などにより、資金調達コストが上昇するリスクがある。

デリバティブ取引においてカウンターパーティが倒産することにより、債権を回収できないリスクがある。

TFSグループが契約しているクレジットサポートアグリーメントあるいは保証・コンフォートレターの履行リスクがある。

リース終了時の車両価格の想定以上の下落や返却されるリース車両の増加などの要因により、残価関連費用が増加するリスクがある。また、融資先の信用力の悪化により、貸倒関連費用が増加するリスクがある。

こうしたリスクに対処するため、TFSグループ横断的な収益管理・経営管理体制の下で継続的な業績管理を実施するとともに、資金調達・リスク管理に関わるポリシー・ガイドラインを定め、定期的なモニタリングを行うことで、業務運営の適正性確保を図っている。

### オペレーショナル・リスク

情報漏洩・事務ミス・詐欺・故障等、適切な内部管理や事務プロセスの不備、ならびに故意または過失による人為的事故等により、損失が発生するリスクがある。

こうしたリスクに対処するため、内部通報制度の設置・運用、情報技術基盤ならびに運営手続の整備、持続的な業務改善活動等を通じて、リスク軽減に向けた業務見直しへの取り組みを行っている。

#### 為替リスク

T F Sグループは、国内外30以上の国・地域で販売金融事業を展開している。各国・地域における売上、費用、資産など現地通貨建ての項目は、連結財務諸表作成のために円換算されている。換算時の為替レートの変動により、現地通貨における価値が変わらなかったとしても、円換算後の価値が影響を受ける可能性がある。

こうしたリスクを念頭に置き、為替市場動向を注視し、為替レート変動が経営成績等に与える影響を適時適切にモニタリングしている。

#### 外部リスク

T F Sグループが展開している国・地域における政治・経済・規制等の変化が各国・地域の経済政策や金融・財政政策に及ぼす影響により、T F Sグループの財政状態及び経営成績に悪影響を与える可能性がある。

T F Sグループが展開している国・地域における戦争・テロ・騒乱、震災・火災・風水害などの災害やパンデミック（感染爆発）といった政治・社会の混乱により、当該国・地域の経済の低迷や、T F Sグループの資産・担保・顧客・従業員などへの被害、トヨタ・レクサス車の生産・販売活動への障害などの事象が発生した場合、T F Sグループの財政状態及び経営成績に悪影響を与える可能性がある。

こうしたリスクに対処するため、T F Sグループ横断的な事業継続・緊急時の対応に関するポリシーを定めた上で、各社が事業継続計画を整備ならびに必要な応じて更新し、定期的な訓練・演習を実施することで、不測の事態への対応に備えている。

また、足元、新型コロナウイルスの世界的な感染拡大およびこれに対する各国政府やその他のステークホルダーの対応を受けた、自動車需要・消費の落ち込みによる影響、支払い猶予等による信用コストへの影響、資金調達への影響等、T F Sグループにおいても様々な面での影響が想定される。世界的な新型コロナウイルスの収束時期は依然として不透明であり、また、その影響の範囲や程度については予測しがたく、T F Sグループの財政状態及び経営成績に悪影響を与える可能性がある。

#### 流動性リスク

大規模な金融システム不安や混乱等により、金融市場における流動性が著しく低下した場合、あるいは、トヨタ及びT F Sグループの業績や財務状況の悪化、格付けの低下や風説・風評の流布等が発生した場合には、通常より著しく高い金利による資金調達を余儀なくされる、あるいは、資金繰り運営に支障が生じる可能性がある。その結果、T F Sグループの財政状態及び経営成績に悪影響を与える可能性がある。

こうしたリスクに対処するため、T F Sグループ横断的な資金調達・リスク管理に関わるポリシー・ガイドラインを定め、定期的なモニタリングを行うとともに、複数金融機関によるグローバルなバック・アップ・ファシリティの設定、シナリオに則った資金流動性訓練の実施等を通じて、業務運営の適正性・実効性の確保を図っている。

#### システムに関するリスク

自然災害、障害、不正使用、サイバー攻撃などの影響により、T F Sグループ会社が利用するシステムに、誤作動や停止、情報の消失や漏洩等の事象が発生した場合、業務の中断・混乱、損害賠償金の支払い、T F Sグループの社会的信用の失墜等によりT F Sグループの財政状態及び経営成績に悪影響を与える可能性がある。

こうしたリスクに対処するため、堅牢な情報技術基盤ならびにT F Sグループ横断的な運営手続の整備、情報セキュリティ教育の徹底、情報漏洩・サイバー攻撃を想定した訓練の実施、外部脅威の動向の継続的モニタリングを通じた対策を講じている。

#### コンプライアンスに関するリスク

T F Sグループ会社が法令などに抵触する事態が生じた場合、行政処分や刑事処分（登録や免許の取り消し、課徴金や罰金の命令等）、損害賠償金の支払い、T F Sグループの社会的信用の失墜等によりT F Sグループの財政状態及び経営成績に悪影響を与える可能性がある。

こうしたリスクに対処するため、T F Sグループ横断的なポリシー・ガイドラインを定めた上で、各グループ会社における管理体制の整備・強化、持続的な教育・研修の実施により業務運営の適正性確保を図っている。

### 個人情報管理に関するリスク

TF Sグループは個人情報を取り扱っており、これらの情報について紛失・漏洩等が発生した場合、行政処分、刑事処分、損害賠償金の支払い、TF Sグループの社会的信用の失墜等によりTF Sグループの財政状態及び経営成績に悪影響を与える可能性がある。

こうしたリスクに対処するため、前述のオペレーショナル・リスクにかかる取り組みに加え、TF Sグループ横断的なポリシー・ガイドラインを定めた上で、各グループ会社における自己査定に基づく管理体制の整備・強化、持続的な教育・研修の実施により業務運営の適正性確保を図っている。

### 販売金融以外のビジネス

TF Sグループは、法令その他の条件の許す範囲内で、販売金融以外の分野においても事業を行っている。TF Sグループは、販売金融以外の事業範囲に関するリスクについては、相対的に限られた経験しか有していないことがあるため、業務特性に応じた適切なリスク管理がなされなければ、TF Sグループの財政状態及び経営成績に悪影響を与える可能性がある。

こうしたリスクに対処するため、適切なリスク管理システムを構築し、知見ある人材の採用・活用等も行いながら、事業にかかる潜在的なリスクをモニターすることで、TF Sグループの財政状態及び経営成績に与える影響の抑止を図っている。

### (2) 特定の取引先・製品・技術等への依存

TF Sグループの事業はトヨタ・レクサス車の販売に大きく依存している。このため、規制による場合または自主的な場合に関らず、リコール等の改善措置の実施などによりトヨタ・レクサス車の販売や価格に悪影響が生じた場合、TF Sグループの売上や資産が減少または費用が増加する可能性がある。

また、大規模な販売店など特定の法人に対しクレジットエクスポージャーを保有し、その法人の信用力が大幅に低下するかあるいは倒産した場合に、貸倒関連費用が増加する可能性がある。

こうしたリスクに対処するため、TF Sグループ横断的な収益管理・経営管理体制の下で継続的なモニタリングを実施し、また、法人向け与信に関わるポリシーを定め、業務運営の適正性確保を図っている。

### (3) 特有の法的規制・取引慣行・経営方針

銀行免許を保有しているTF Sグループ子会社等に対する自己資本比率などの規制に関する基準や算定方法の変更が行われるリスクがある。

TF Sグループが展開している国・地域における税制の変更や、負債や資本に関する規制などの変更により、TF Sグループの財政状態及び経営成績に悪影響を与える可能性がある。

こうしたリスクに対処するため、全社レベルでビジネスリスク全般を監視する「エンタープライズ・リスク・コミッティ」傘下のファンクショナル・コミッティにおける活動を通じて、外部環境変化の定期的な情報連携・共有を促進することで、早期に対策を講ずる運営体制としている。

### (4) 重要な訴訟事件等の発生

TF Sグループ会社が当事者となる訴訟事件や法的手続き等で不利な判断がなされた場合、または、それらの訴訟事件や法的手続き等に伴うTF Sグループの社会的信用の失墜などが生じた場合、TF Sグループの財政状態及び経営成績に悪影響を与える可能性がある。

こうしたリスクに対処するため、TF Sグループ各社では、訴訟事件・法的手続き等の当事者となった場合、その内容に応じた適切な弁護士の登用、社内態勢の整備等、適切な事案管理に取り組んでいる。

### 3 経営者による財政状態及び経営成績の状況の分析

#### (1) 重要な会計方針及び見積り

T F S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る会計基準に基づき作成している。この連結財務諸表の作成に当たっては、経営者による会計方針の選択・適用、資産・負債、収益・費用の報告金額及び開示に影響を与える見積りを必要としている。経営者は、これらの見積りについて、過去の実績や現状を勘案し合理的に判断しているが、見積り特有の不確実性があるため、実際の結果は、これらの見積りと異なる場合がある。

T F Sグループの連結財務諸表で採用する重要な会計方針は、「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等 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」に記載している。

#### (2) 経営成績等の状況の概要

##### 財政状態及び経営成績の状況

当連結会計年度のわが国経済は、海外経済の減速や自然災害などが輸出・生産や企業マインド面に影響したことや、消費税率引き上げなどにより国内需要が減少したことから、弱めの動きがみられたものの、基調としては年末まで緩やかな拡大が続いた。海外経済は、米中貿易摩擦や英国のEU離脱交渉の展開などを巡って不確実性が高まるなかで、減速の動きが続いていたものの、年内は総じて緩やかに成長した。年明け以降は新型コロナウイルス感染症の世界的大流行の影響により経済活動が大幅に抑制されたことから、国内外経済は年度末にかけて急速に減速した。先行きは、新型コロナウイルス感染症の長期化による国内外経済のさらなる下振れや、金融資本市場に及ぼす影響、及び、各国金融政策の動向等に留意していく必要がある。

また、自動車市場においては、中国や新興国の一部で落ち込みがみられたものの、先進国では安定的に推移し、世界全体でも微減にとどまっていたが、新型コロナウイルスによる、世界的な工場の稼働停止や販売店の営業停止など、大きく影響が及び始めた。一方で、環境問題や社会課題への対応、急速な自動化、電動化、コネクティッド、ロボティクスなどの技術革新、さらには、人々のライフスタイルの多様化などにより、100年に一度の大変革の時代を迎えている。

このような環境下、T F Sグループは「お客様の利益やニーズを常に第一に考える」企業哲学のもと、金融事業を通じて、お客様の日常生活をサポートし、ひとりでも多くの方々にトヨタファンになっていただくことを目指している。また、トヨタ・レクサス車の販売支援を通じてトヨタグループ全体の企業価値向上に貢献するためには、新たな価値を創造する「未来への挑戦」と、一年一年着実に真の競争力を強化する「年輪的成長」の実現が不可欠と考えている。「未来への挑戦」としては、バリューチェーンの深化、モビリティサービスによる新たなエコシステムの創造・取り込みに取り組んでいる。具体的には、クルマの「所有」から「利活用」へのシフトに応じ、日本では愛車サブスクリプションサービス「KINTO」の全国展開を開始した。またドイツに設立したトヨタフリートモビリティ(有)を活用し、欧州全体へのフルサービスリースの展開を強化している。さらに、お客様の日常決済の利便性向上ならびにモビリティ社会の基盤づくりに貢献するプラットフォームとなる決済アプリ「TOYOTA Wallet」を開発し提供を開始した。「年輪的成長」としては、お客様のニーズに合わせて、車両販売・カスタマーサービスのデジタル化を推進するとともに、主要事業の自動車ローン・リース、保険などの生産性向上の取り組みを加速させた。

これらの活動の結果、日本・北米・欧州を中心にすべての地域で業容が拡大した。また、新車融資シェアは約35%、新車融資件数は約283万件と、トヨタ・レクサス車の販売に貢献した。

今後も、トヨタ自動車の販売戦略の一翼を持続的に担っていくため、バリューチェーン・モビリティサービスへの取り組み強化を通じた収益力の向上、健全なオペレーション体制および強固な財務体質の構築に取り組んでいく。

以上の結果、当連結会計年度のT F Sグループ連結決算は、売上高は2兆2,005億円と、前連結会計年度に比べて586億円の増収となり、貸倒関連費用の増加などにより、営業利益は2,478億円と339億円の減益、経常利益は2,813億円と319億円の減益となったが、親会社株主に帰属する当期純利益は2,238億円と15億円の増益となった。

T F S単独決算については、売上高は671億円と、前事業年度に比べて83億円の減収となり、受取配当金の減少などにより、営業利益は511億円と104億円の減益、経常利益は526億円と103億円の減益、当期純利益は438億円と137億円の減益となった。

セグメントの業績は、次のとおりである。

(日本)

売上高は1,953億円と、前連結会計年度に比べて176億円の増収となったが、販売費及び一般管理費の増加などにより、営業利益は144億円と104億円の減益となった。

(北米)

売上高は1兆5,153億円と、前連結会計年度に比べて246億円の増収となり、利鞘の拡大などにより、営業利益は1,396億円と68億円の増益となった。

(タイ)

売上高は828億円と、前連結会計年度に比べて84億円の増収となったが、デリバティブ関連損益の影響などにより、営業利益は59億円と159億円の減益となった。

(その他)

売上高は4,069億円と、前連結会計年度に比べて78億円の増収となったが、貸倒関連費用の増加などにより、営業利益は947億円と101億円の減益となった。

また、当連結会計年度末におけるT F Sグループの財政状態は次のとおりである。

当連結会計年度末の総資産は24兆5,741億円と、前連結会計年度末に比べて9,135億円の増加となった。流動資産は9,219億円増加して19兆3,865億円、固定資産は83億円減少して5兆1,875億円となった。流動資産の増加は有価証券、現金及び預金の増加などによるものであり、固定資産の減少は賃貸資産の減少などによるものである。

当連結会計年度末の負債合計は21兆5,684億円と、前連結会計年度末に比べて8,011億円の増加となった。流動負債は7,550億円増加して11兆418億円、固定負債は461億円増加して10兆5,265億円となった。流動負債の増加は1年以内返済予定の長期借入金、コマーシャルペーパーの増加などによるものであり、固定負債の増加は長期借入金の増加などによるものである。

当連結会計年度末の純資産合計は3兆57億円と、前連結会計年度末に比べて1,123億円の増加となった。この増加は利益剰余金の増加などによるものである。

## 営業実績

当連結会計年度の営業実績をセグメントごとに示すと、以下のとおりである。

## イ 取扱残高

セグメントの名称	金額(百万円)	前年同期比(%)
日本	1,765,755	8.5
北米	13,437,659	0.2
タイ	1,258,545	1.3
その他	5,249,539	1.8
合計	21,711,499	0.0

- (注) 1 セグメント間取引については相殺消去している。  
 2 上記取扱高は営業債権、リース債権及びリース投資資産、貸貸資産の期末残高を記載している。  
 3 上記の金額には消費税等は含まない。

## ロ 売上高実績

セグメントの名称	金額(百万円)	前年同期比(%)
日本	195,315	9.9
北米	1,515,398	1.7
タイ	82,845	11.4
その他	406,998	2.0
合計	2,200,557	2.7

- (注) 1 セグメント間取引については相殺消去している。  
 2 上記の金額には消費税等は含まない。

## 4 経営上の重要な契約等

T F Sは、当連結会計年度に開催された取締役会においてT F Sの連結子会社であるトヨタフリートモビリティ(有)がフィンログ(株)の株式を51%取得することを決議し、契約を締結した。

詳細は、「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等 注記事項 企業結合等関係」に記載のとおりである。

## 5 研究開発活動

該当事項はない。

### 第3 設備の状況

#### 1 設備投資等の概要

TFSグループでは、顧客とのリース取引に応じるため取得する賃貸資産（車両運搬具、工具器具備品及び機械装置等）が主な対象である。当連結会計年度の賃貸資産の設備投資額は2,032,682百万円であり、主に北米セグメントに係るものである。また、賃貸資産以外の設備投資額は40,198百万円であり、主に建物に係るものである。

なお、リース終了に伴い通常行われる資産の除却または売却を除き、当連結会計年度において重要な設備の除却、売却等はない。

#### 2 主要な設備の状況

TFSグループにおける主たる設備の状況は、次のとおりである。

##### (1) 賃貸資産の状況

2020年3月31日現在

区分	帳簿価額(百万円)	構成比(%)
オペレーティング・リース資産	4,294,527	100.0
合計	4,294,527	100.0

(注) 1 上記の金額には消費税等を含まない。

2 上記のオペレーティング・リース資産は、主に北米セグメントのリース用の車両である。

##### (2) 社用設備及び賃貸目的以外の事業用設備の状況

###### 1) トヨタファイナンシャルサービス株式会社の状況

重要なものはない。

###### 2) 国内子会社の状況

2020年3月31日現在

子会社 (主な所在地)	セグメント の名称	主な設備 の内容	帳簿価額(百万円)				従業員数 (人)
			建物	ソフト ウェア	その他	合計	
トヨタファイナンス(株) (愛知県名古屋市)	日本	業務施設	839	11,516	478	12,834	1,925 (323)

(注) 1 帳簿価額のうち「その他」は、車両運搬具及び工具器具備品を含んでいる。

2 上記の子会社には、上表のほか、リース契約に基づく賃借資産があるが、重要性がないため記載を省略している。

3 上記の金額には消費税等を含まない。

4 従業員数の( )は臨時雇用者数を外数で記載している。

## 3) 在外子会社の状況

2020年3月31日現在

子会社 (主な所在地)	セグメント の名称	主な設備 の内容	帳簿価額(百万円)				従業員数 (人)
			建物	ソフト ウェア	その他	合計	
トヨタ モーター クレジット㈱ (Plano, Texas, U.S.A.)	北米	業務施設	13,388	18,156	1,572	33,117	3,262 (579)

- (注) 1 帳簿価額のうち「その他」は、車両運搬具及び工具器具備品を含んでいる。  
 2 上記の子会社には、上表のほか、オペレーティング・リース取引に係る賃借資産があり、年間賃借料は2,409百万円である。  
 3 上記の金額には消費税等を含まない。  
 4 従業員数の( )は臨時雇用者数を外数で記載している。

## 3 設備の新設、除却等の計画

## (1) 新設等

TFSグループにおける次連結会計年度(自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)の賃借資産の設備投資計画額は、1,878,641百万円であり、主に北米セグメントに係るものである。

また、賃借資産以外の設備投資計画額は23,956百万円であり、主にソフトウェアに係るものである。

## (2) 除却及び売却

リース終了に伴い通常行われる資産の除却または売却を除き、次連結会計年度において重要な設備の除却、売却等の計画はない。



## 第4 トヨタファイナンシャルサービス株式会社の状況

## 1 株式等の状況

## (1) 株式の総数等

## 株式の総数

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	4,680,000
計	4,680,000

## 発行済株式

種類	発行数(株)	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	1,570,500	非上場	(注)1, 2
計	1,570,500		

(注)1 単元株制度は採用していない。

2 株式の譲渡制限に関する規定は次の通りである。

T F Sの発行する全部の株式について、譲渡による当該株式の取得には、取締役会の承認を要する。

## (2) 新株予約権等の状況

## ストックオプション制度の内容

該当事項はない。

## ライツプランの内容

該当事項はない。

## その他の新株予約権等の状況

該当事項はない。

## (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

該当事項はない。

## (4) 発行済株式総数、資本金等の推移

年月日	発行済株式 総数増減数 (株)	発行済株式 総数残高 (株)	資本金増減額 (百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
2004年7月15日 (注)1	70,000	1,570,500	3,500	78,525	3,500	78,525

(注)1 株主割当 1,500,500 : 70,000 70,000株

発行価格 100,000円  
資本組入額 50,000円

## (5) 所有者別状況

(2020年3月31日現在)

区分	株式の状況							単元未満株式の状況 (株)	
	政府及び 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)				1				1	
所有株式数 (株)				1,570,500				1,570,500	
所有株式数 の割合(%)				100.00				100.00	

## (6) 大株主の状況

(2020年3月31日現在)

氏名又は名称	住所	所有株式数 (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番地	1,570,500	100.00
計		1,570,500	100.00

## (7) 議決権の状況

発行済株式

(2020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)			
完全議決権株式(その他)	普通株式1,570,500	1,570,500	
単元未満株式			
発行済株式総数	1,570,500		
総株主の議決権		1,570,500	

自己株式等

該当事項はない。

## 2 自己株式の取得等の状況

### [ 株式の種類等 ]

該当事項はない。

#### (1) 株主総会決議による取得の状況

該当事項はない。

#### (2) 取締役会決議による取得の状況

該当事項はない。

#### (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

該当事項はない。

#### (4) 取得自己株式の処理状況及び保有状況

該当事項はない。

## 3 配当政策

T F S は、配当については、財務体質の強化、金融事業の新規展開に必要な内部留保を確保しつつ、業績に裏付けされた利益の配分を年 1 回行うことを基本方針としている。これらの利益の配分の決定機関は、株主総会である。また、T F S は取締役会の決議によって中間配当をすることができる旨を定款に定めている。

第20期（2020年3月期）は、財務体質の強化を優先し、無配とした。

## 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

#### 会社機関の内容

T F S は、経営方針等の重要事項に関する意思決定機関及び監督機関として取締役会、業務執行機関として代表取締役、監査機関として監査役、という会社法上規定されている株式会社の機関制度を基本としている。

本書提出日現在、取締役会は取締役 8 名で構成され、T F S の業務執行を決定し、取締役の職務の執行を監督している。

また、監査役制度（監査役 3 名）を採用している。監査役間での緊密な連携や分担を目的に監査役協議会を設置し、当該会議での意見交換を通じて策定された監査計画に基づき、取締役会をはじめとする重要会議への出席や、業務執行状況の調査等を通じて、取締役の職務遂行について厳正な監査を行っている。

#### 内部統制システムの状況

T F S は金融事業に内在するリスクに対する適正な統制を行うため、T F S グループ各社に対して、社内組織・諸規則の整備・運用、役職員の教育、各種報告・チェック体制の強化を求めるとともに、効率的・効果的な内部監査を推進するグローバル監査体制を構築している。具体的には監査体制をT F S、地域統括本部、各子会社等の三層に区分し、各層の内部監査人が各担当領域の内部監査を実施している。各層間で責任を分担するとともに、状況に応じて協力して監査やトレーニングを実施することにより、T F S グループ全体としての監査の標準化・高度化及び効率化を図っている。

また、米国企業改革法第404条に基づく内部統制の評価については、主要子会社に対し、財務報告に影響を与える可能性のある業務処理体制・基準・手順について、その整備・文書化・評価等の実施徹底を要請しており、実施状況の点検を行っている。

#### リスク管理体制の状況

T F S、地域統括本部、子会社等の各レベルで各種リスクを管理している。また、全社レベルでビジネスリスク全般を監視する「エンタープライズ・リスク・コミッティ」に加え、専門分野毎に「ファンクショナル・コミッティ」などを設置して、様々なリスクを管理するとともに、管理手法の高度化やグローバル展開に取り組んでいる。

#### 役員報酬の内容

T F S の取締役に対する報酬の内容は、年間報酬総額98百万円（うち、社外取締役 百万円）である。また、監査役に対する報酬の内容は、年間報酬総額40百万円（うち、社外監査役 百万円）である。

#### 取締役の定数

T F S の取締役は13名以内とする旨定款に定めている。

#### 取締役の選任の決議要件

T F S の取締役の選任は、株主総会にお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で定めている。

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で定めている。

株主総会決議事項を取締役会で決議できる事項

イ 株主に株式の割当を引き受ける権利を与える場合の決定機関

T F S は、会社法第199条第 1 項の募集において、株主に株式の割当を引き受ける権利を与える場合には、募集事項及び同法第202条第 1 項各号に掲げる事項を取締役会の決議により定められる旨を定款で定めている。

ロ 中間配当の決定機関

T F S は、会社法第454条第 5 項に定める剰余金の配当について、取締役会の決議により行うことができる旨を定款に定めている。これは、株主への機動的な利益還元を行うことを目的とするものである。

## (2) 役員 の 状況

## 役員一 覧

男性11名 女性 名 (役員のうち女性の比率 %)

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
代表取締役 取締役社長	福 留 朗 裕	1963年 1月 1日生	1985年 4月 株式会社三井銀行 (現 株式会社三井住友銀行) 入社 2015年 4月 株式会社三井住友銀行 常務執行役員 就任 2018年 1月 トヨタ自動車株式会社 常務役員 〃 2018年 1月 トヨタファイナンシャルサービス 株式会社 取締役社長(現任) 〃 2018年 1月 トヨタファイナンス株式会社 取締役(現任) 〃 2018年 1月 トヨタファイナンシャルサービス イ ンターナショナル株式会社 取締役会長(現任) 〃 2019年 6月 トヨタ ファイナンシャル サービス チャイナ有限会社 取締役会長(現任) 〃	(注) 1	なし
取締役上級副社長	小 寺 信 也	1962年 3月 1日生	1984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 就任 2018年 1月 トヨタファイナンシャルサービス 株式会社 取締役上級副社長(現任) 〃 2018年 6月 トヨタファイナンス株式会社 取締役(現任) 〃 2018年12月 トヨタフリートモビリティ有限会社 取締役会長(現任) 〃 2019年 2月 株式会社KINTO 取締役社長(現任) 〃	(注) 1	なし
取締役	マーケ テン布林	1961年 1月 2日生	1990年 1月 米国トヨタ自動車販売株式会社 入社 2013年 4月 トヨタ自動車株式会社 常務役員 就任 2016年 4月 トヨタファイナンシャルサービス 株式会社 取締役(現任) 〃 2016年 4月 トヨタ ファイナンシャル サービス アメリカ株式会社(現 トヨタファイ ナンシャルサービス インターナシ ョナル株式会社) 取締役社長(現任) 〃 2016年 5月 トヨタ モーター クレジット 株式会社 取締役会長 〃 2018年 9月 同社 取締役社長(現任) 〃 2018年 9月 トヨタ モーター インシュランス サービス株式会社 取締役社長(現任) 〃 2018年 9月 トヨタ クレジット カナダ株式会社 取締役会長(現任) 〃	(注) 1	なし

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
取締役	ハオ ティエン	1964年5月19日生	1999年6月 カナダトヨタ株式会社 入社 2017年1月 トヨタ モーター アジア パシフィック株式会社 取締役(現任) 就任 2019年1月 トヨタ アストラ ファイナンシャルサービス株式会社 プレジデント コミッショナー(現任) " 2020年1月 トヨタファイナンシャルサービス株式会社 取締役(現任) "	(注)1	なし
取締役	西 利 之	1961年4月23日生	1985年4月 トヨタ自動車株式会社 入社 2017年4月 同社 常務役員 就任 2018年1月 トヨタ東京カローラ株式会社(現 トヨタモビリティ東京株式会社) 取締役社長 " 2019年4月 トヨタモビリティ東京株式会社 取締役 " 2019年6月 トヨタファイナンス株式会社 取締役社長(現任) " 2019年6月 トヨタファイナンシャルサービス株式会社 取締役(現任) "	(注)1	なし
取締役	小 林 耕 士	1948年10月23日生	1972年4月 トヨタ自動車工業株式会社 (現 トヨタ自動車株式会社) 入社 2001年6月 トヨタファイナンシャルサービス株式会社 取締役 就任 2004年6月 株式会社デンソー 常務役員 " 2007年6月 同社 専務取締役 " 2010年6月 同社 取締役副社長 " 2015年6月 同社 取締役副会長 " 2018年1月 トヨタ自動車株式会社 副社長 " 2018年1月 トヨタファイナンシャルサービス株式会社 取締役(現任) " 2018年1月 株式会社デンソー 取締役 " 2018年6月 トヨタ自動車株式会社 取締役(現任) " 2018年6月 トヨタファイナンス株式会社 取締役(現任) "	(注)1	なし

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
取締役	中 田 佳 宏	1968年1月18日生	1991年4月 トヨタ自動車株式会社 入社 2020年1月 トヨタ モーター アジア パシフィック株式会社 取締役社長 就任 2020年6月 トヨタ自動車株式会社 事業・販売部門 統括部長(現任) " 2020年6月 トヨタファイナンシャルサービス株式会社 取締役(現任) "	(注)1	なし
取締役	山 本 正 裕	1974年12月4日生	1997年4月 トヨタ自動車株式会社 入社 2017年11月 同社 秘書部主査(現任) 就任 2019年6月 トヨタファイナンシャルサービス株式会社 取締役(現任) "	(注)1	なし
監査役	高 橋 裕	1959年5月2日生	1982年4月 トヨタ自動車工業株式会社 (現 トヨタ自動車株式会社) 入社 2011年6月 トヨタファイナンス株式会社 取締役 就任 2017年4月 トヨタファイナンシャルサービス株式会社 執行役員 " 2018年6月 トヨタ モーター ファイナンスチャイナ有限公司 取締役社長 " 2020年6月 トヨタファイナンシャルサービス株式会社 監査役(現任) "	(注)2	なし
監査役	小 倉 克 幸	1963年1月25日生	1985年4月 トヨタ自動車株式会社 入社 2018年1月 同社 監査役室室長 就任 2018年1月 トヨタファイナンシャルサービス株式会社 監査役(現任) " 2019年6月 トヨタ自動車株式会社 常勤監査役(現任) "	(注)2	なし
監査役	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 経理部部長 就任 2018年6月 同社 常務役員 " 2019年6月 トヨタファイナンシャルサービス株式会社 監査役(現任) " 2019年7月 トヨタ自動車株式会社 執行役員(現任) "	(注)2	なし
計					

(注) 1 取締役の任期は、2021年3月期に係る定時株主総会終結の時までである。

2 監査役の任期は、2024年3月期に係る定時株主総会終結の時までである。



## (3) 監査の状況

## 監査役監査の状況

監査役制度（監査役3名）を採用している。監査役間での緊密な連携や分担を目的に監査役協議会を設置し、当該会議での意見交換を通じて策定された監査計画に基づき、取締役会をはじめとする重要会議への出席や、業務執行状況の調査等を通じて、取締役の職務遂行について厳正な監査を行っている。

当事業年度においてTF Sは監査役協議会を合計4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ある。

氏名	監査役協議会出席状況
矢 島 一 朗	全4回中4回
犬 塚 力	全1回中1回
小 倉 克 幸	全4回中4回
白 柳 正 義	全1回中1回
近 健 太	全3回中3回

監査役協議会における主な検討事項は、監査の方針および監査実施計画、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等である。

また、監査役の活動として、取締役等との意思疎通、取締役会その他重要な会議への出席、重要な決裁書類等の閲覧、本社・事業所における業務および財産状況の調査、子会社の取締役等および監査役との意思疎通・情報交換や子会社からの事業報告の確認、内部監査部門・会計監査人からの監査の実施状況・結果の報告の確認を行っている。

## 内部監査の状況

TF Sグループの内部監査は、TF S（7名の内部監査人、以下同）によるグローバル監査、地域統括本部（6名）による地域監査、各子会社（84名）による個社内部監査の三層構造で実施されている。各層間の責務、連携は「TF Sグループ内部監査権限規程」において調整され、各層の取締役会、監査役会にて承認を受けた年度監査計画に基づき、リスクベースで総合的な業務監査を行っている。ガバナンス、リスクマネジメント、コントロールの有効性評価を行い、その結果は要改善事項の提案とともに、各層の経営責任者、監査役に報告されている。

監査役、会計監査それぞれと情報交換を実施している。リスクマネジメント、コンプライアンス管轄部署とも常時情報共有を行い、相互連携を図っている。

## 会計監査の状況

## イ 監査法人の名称

PwCあらた有限責任監査法人

## ロ 継続監査期間

2001年3月期以降

なお、TF S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いる。また、2001年3月期から2006年3月期まで継続してPwCあらた有限責任監査法人の前身である旧中央青山監査法人による監査を受けていたため、その期間を含めて記載している。

## ハ 業務を執行した公認会計士

男澤 顕

山口 健志

## 二 監査業務に係る補助者の構成

監査法人の選定基準に基づき決定されている。具体的には、公認会計士を主たる構成員とし、その補助者も加えて構成されている。

ホ 監査法人の選定方針と理由

T F Sはトヨタ自動車株式会社の連結子会社であり、トヨタ自動車株式会社は会計監査人としてP w Cあらた有限責任監査法人を選任していることから、会計監査人を統一することでグループにおける連結決算監査及びガバナンスの有効性、効率性等の向上が図れると判断したためである。

ヘ 監査役による監査法人の評価

T F Sの監査役は、監査法人に対し評価を行っている。P w Cあらた有限責任監査法人の監査計画・監査方法・結果について相当であり、また会計監査人の職務の遂行が適正に行われることを確保するための体制整備及び外部機関による検査も適切に実施されていると評価している。

## 監査報酬の内容等

## イ 監査公認会計士等に対する報酬

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)
トヨタファイナンシャルサービス株式会社	72		72	
連結子会社	94	33	109	30
計	166	33	182	30

## ロ 監査公認会計士等と同一のネットワーク(プライスウォーターハウスクーパース)に対する報酬(イを除く)

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)
トヨタファイナンシャルサービス株式会社				
連結子会社	1,115	468	1,235	739
計	1,115	468	1,235	739

上記イ及びロの報酬に関する前連結会計年度及び当連結会計年度における連結子会社の非監査業務の内容は、コンフォートレター作成業務等である。

## ハ 監査報酬の決定方針

監査日数等を勘案した上で決定している。

## (4) 役員の報酬等

該当事項はない。

## (5) 株式の保有状況

該当事項はない。

## 第5 経理の状況

### 連結財務諸表及び財務諸表の作成方法について

- (1) T F S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。以下、「連結財務諸表規則」という。）に基づき作成している。
- (2) T F S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）に基づき作成している。
- (3) T F Sは、継続開示会社に該当しないため、「企業内容等の開示に関する内閣府令」（昭和48年大蔵省令第5号）に基づき、連結キャッシュ・フロー計算書の記載を省略している。

## 1 連結財務諸表等

## (1) 連結財務諸表

## 連結貸借対照表

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2019年3月31日)		当連結会計年度 (2020年3月31日)	
資産の部				
流動資産				
現金及び預金		571,170		743,542
営業債権	5, 6	15,729,259	5, 6	15,864,958
リース債権及びリース投資資産		1,497,388		1,552,013
有価証券		276,631		744,871
その他		566,467		705,958
貸倒引当金		176,266		224,773
流動資産合計		18,464,651		19,386,571
固定資産				
有形固定資産				
賃貸資産(純額)	5, 6	4,494,000	5, 6	4,294,527
その他		9,474		28,759
有形固定資産合計	1	4,503,474	1	4,323,286
無形固定資産		36,884		37,819
投資その他の資産				
投資有価証券	2	365,419	2	415,387
その他	2	290,192	2	411,079
投資その他の資産合計		655,611		826,467
固定資産合計		5,195,969		5,187,573
資産合計		23,660,621		24,574,145

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2019年3月31日)		当連結会計年度 (2020年3月31日)	
<b>負債の部</b>				
<b>流動負債</b>				
短期借入金	5	1,130,702	5	1,236,789
1年以内返済予定の長期借入金	5, 6	1,739,114	5, 6	2,047,580
1年以内償還予定の社債	5	2,289,804	5	2,377,561
コマーシャルペーパー		3,871,603		4,102,796
その他の引当金		32,471		35,880
その他		1,223,156		1,241,254
<b>流動負債合計</b>		<b>10,286,853</b>		<b>11,041,863</b>
<b>固定負債</b>				
社債	5	6,655,252	5	6,474,307
長期借入金	5, 6	3,052,704	5, 6	3,243,564
繰延税金負債		686,236		676,286
その他の引当金		17,398		15,845
退職給付に係る負債		15,877		16,653
その他		52,893		99,894
<b>固定負債合計</b>		<b>10,480,363</b>		<b>10,526,551</b>
<b>負債合計</b>		<b>20,767,217</b>		<b>21,568,415</b>
<b>純資産の部</b>				
<b>株主資本</b>				
資本金		78,525		78,525
資本剰余金		159,900		159,900
利益剰余金		2,653,758		2,877,595
<b>株主資本合計</b>		<b>2,892,183</b>		<b>3,116,020</b>
<b>その他の包括利益累計額</b>				
その他有価証券評価差額金		1,184		65
繰延ヘッジ損益		3,217		1,221
為替換算調整勘定		43,981		157,597
<b>その他の包括利益累計額合計</b>		<b>39,579</b>		<b>156,440</b>
非支配株主持分		40,799		46,150
<b>純資産合計</b>		<b>2,893,403</b>		<b>3,005,729</b>
<b>負債純資産合計</b>		<b>23,660,621</b>		<b>24,574,145</b>

## 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 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
売上高	2,141,906	2,200,557
売上原価	2,143,668	2,142,139
売上総利益	706,237	772,417
販売費及び一般管理費	1,424,429	1,524,541
営業利益	281,807	247,876
営業外収益		
為替差益		305
持分法による投資利益	3,651	6,308
償却債権取立益	25,606	25,070
その他	3,092	2,926
営業外収益合計	32,350	34,610
営業外費用		
固定資産処分損	298	486
為替差損	234	
その他	318	671
営業外費用合計	851	1,157
経常利益	313,306	281,329
特別利益		
持分変動利益		3,919
特別利益合計		3,919
特別損失		
競争法関連損失引当金繰入額	5,535	
投資有価証券評価損		708
特別損失合計	5,535	708
税金等調整前当期純利益	307,771	284,539
法人税、住民税及び事業税	53,897	57,604
法人税等調整額	27,196	5,159
法人税等合計	81,093	62,764
当期純利益	226,678	221,775
非支配株主に帰属する当期純利益	4,369	2,061
親会社株主に帰属する当期純利益	222,308	223,836

## 連結包括利益計算書

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)		当連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	
当期純利益		226,678		221,775
その他の包括利益				
その他有価証券評価差額金		1,745		1,249
繰延ヘッジ損益		207		1,618
為替換算調整勘定		41,592		113,202
持分法適用会社に対する持分相当額		2,594		2,156
その他の包括利益合計	1	40,535	1	118,227
包括利益		267,214		103,547
(内訳)				
親会社株主に係る包括利益		262,499		106,975
非支配株主に係る包括利益		4,714		3,427



## 連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度(自 2018年4月1日 至 2019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	株主資本合計
当期首残高	78,525	159,900	2,545,223	2,783,648
会計方針の変更による累積的影響額			13,773	13,773
会計方針の変更を反映した当期首残高	78,525	159,900	2,531,449	2,769,875
当期変動額				
剰余金の配当			100,000	100,000
親会社株主に帰属する当期純利益			222,308	222,308
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)				
当期変動額合計			122,308	122,308
当期末残高	78,525	159,900	2,653,758	2,892,183

	その他の包括利益累計額				非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券評価差額金	繰延ヘッジ損益	為替換算調整勘定	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	560	2,667	81,877	79,770	29,432	2,733,310
会計方針の変更による累積的影響額					661	14,435
会計方針の変更を反映した当期首残高	560	2,667	81,877	79,770	28,771	2,718,875
当期変動額						
剰余金の配当						100,000
親会社株主に帰属する当期純利益						222,308
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	1,745	550	37,895	40,190	12,028	52,219
当期変動額合計	1,745	550	37,895	40,190	12,028	174,528
当期末残高	1,184	3,217	43,981	39,579	40,799	2,893,403

当連結会計年度(自 2019年4月1日 至 2020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	株主資本合計
当期首残高	78,525	159,900	2,653,758	2,892,183
当期変動額				
親会社株主に帰属する 当期純利益			223,836	223,836
株主資本以外の項目 の当期変動額(純額)				
当期変動額合計			223,836	223,836
当期末残高	78,525	159,900	2,877,595	3,116,020

	その他の包括利益累計額				非支配株主持分	純資産合計
	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ損益	為替換算調整勘定	その他の包括利益 累計額合計		
当期首残高	1,184	3,217	43,981	39,579	40,799	2,893,403
当期変動額						
親会社株主に帰属する 当期純利益						223,836
株主資本以外の項目 の当期変動額(純額)	1,250	1,995	113,615	116,860	5,350	111,510
当期変動額合計	1,250	1,995	113,615	116,860	5,350	112,326
当期末残高	65	1,221	157,597	156,440	46,150	3,005,729

## 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

連結子会社の数 64社

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

なお、当連結会計年度より、FAXI(株)、トヨタ ファイナンシャル サービス チャイナ(有)、トヨタフリートモビリティイタリア(株)、トヨタフリートモビリティ スペイン(有)、トヨタフリートモビリティ フランス(株)、インチケープ フリート ソリューションズ(株)、トヨタファイナンシャルサービス シンガポール(株)、フィンログ(株)及びカエタノ レンティング セネガル(株)を新規出資により連結の範囲に含めることとした。

## 2 持分法の適用に関する事項

(イ)持分法適用の関連会社数 9社

なお、当連結会計年度より、マツダクレジット(株)(旧 SMMオートファイナンス(株))及びトヨタ モビリティ サービス(海南)(有)について、新規出資により持分法適用の範囲に含めることとした。

(ロ)持分法適用会社のうち、決算日が連結決算日と異なる会社については、各社の事業年度に係る財務諸表を使用している。

## 3 連結子会社の事業年度等に関する事項

連結子会社の決算日が連結決算日(3月31日)と異なる主な会社は次のとおりである。

決算日	会社名
12月31日	トヨタ モーター ファイナンス チャイナ(有)

連結財務諸表作成にあたっては、連結決算日現在で実施した仮決算に基づく財務諸表を使用している。

## 4 在外子会社及び在外関連会社の会計方針に関する事項

在外子会社及び在外関連会社の連結にあたっては、原則として米国会計基準もしくは国際財務報告基準に準拠して作成された財務諸表を採用している。

## 5 会計方針に関する事項

(イ)重要な資産の評価基準及び評価方法

有価証券

その他有価証券

時価のあるもの

...決算期末日の市場価格等に基づく時価法

(評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は主として個別法により算定している。ただし、米国会計基準に準拠して財務諸表を作成している在外子会社及び在外関連会社が保有する持分投資の評価差額は純損益に計上している。)

時価のないもの

...主として総平均法による原価法

デリバティブ

...時価法

(ロ)重要な減価償却資産の減価償却の方法

賃貸資産

主としてリース期間満了時の処分見積価額を残存価額とする定額法によっている。なお、賃貸資産の処分損失に備えるため、減価償却費を追加計上している。

(ハ)重要な引当金の計上基準

貸倒引当金

債権の貸し倒れ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計上している。

この他に保証業務から生ずる債権の貸し倒れによる損失に備えるため、保証履行に伴う求償債権等未収債権に対する回収不能見込額を過去の貸倒実績率等により見積り、計上している。

## (二)退職給付に係る会計処理の方法

## 退職給付見込額の期間帰属方法

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

## 数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

数理計算上の差異及び過去勤務費用は、発生年度に一括費用処理している。

複数事業主制度については、確定拠出制度と同様に処理している。

## (ホ)重要な収益及び費用の計上基準

## ファイナンス・リース

## 国内子会社

リース料受取時に売上高と売上原価を計上する方法によっている。

## 在外子会社

売上高を計上せず利息相当額を各期へ配分する方法によっている。

## オペレーティング・リース

リース料総額をリース期間に按分し毎月均等額を収益に計上している。

## 融資

主として利息法(元本残高に対して一定の料率で計算した利息の額を収益計上する方法)によっている。

## (ヘ)重要な外貨建の資産又は負債の本邦通貨への換算の基準

外貨建金銭債権債務は、連結決算日の直物為替相場により円貨に換算し、換算差額は損益として処理している。なお、在外子会社等の資産及び負債は、連結決算日の直物為替相場により円貨に換算し、収益及び費用は期中平均相場により円貨に換算し、換算差額は純資産の部における為替換算調整勘定及び非支配株主持分に含めて計上している。

## (ト)重要なヘッジ会計の方法

## ヘッジ会計の方法

国内子会社は原則として繰延ヘッジ処理によっている。なお、特例処理の要件を満たしている金利スワップについては特例処理によっている。

## ヘッジ手段とヘッジ対象

当連結会計年度にヘッジ会計を適用した主なヘッジ手段とヘッジ対象は以下のとおりである。

## ヘッジ手段...金利スワップ

## ヘッジ対象...借入金、社債

## ヘッジ方針

資金調達に係る金利リスクをヘッジする目的でデリバティブ取引を行っている。

## ヘッジ有効性評価の方法

## ・事前テスト

比率分析もしくは回帰分析等の統計的手法

## ・事後テスト

比率分析

## (チ)組替再表示

過年度の金額は、当連結会計年度の表示に合わせて組み替えて再表示されている。

(未適用の会計基準等)

(米国会計基準ASU 2016-13 「金融商品に係る信用損失の測定」)

当該基準は、金融商品の信用損失の測定に関するものであり、特定の種類の金融商品において、信用損失を見積もるための予想損失に基づくアプローチを導入するものである。当該基準は、米国会計基準に準拠して財務諸表を作成している在外子会社及び在外関連会社において2019年12月15日以後開始の事業年度及びその期中会計期間から適用される。2021年3月期の期首より適用予定であり、当該基準の適用により、2021年3月期期首の利益剰余金が31,783百万円減少する見込みである。

(企業会計基準適用指針第19号 「金融商品の時価等の開示に関する適用指針」(2020年3月31日))

当該基準が改訂され、金融商品の時価のレベルごとの内訳等の注記事項が定められた。2022年3月期の期首より適用予定である。

(企業会計基準第24号 「会計方針の開示、会計上の変更及び誤謬の訂正に関する会計基準」(2020年3月31日))

当該基準は、関連する会計基準等の定めが明らかでない場合に、採用した会計処理の原則及び手続きの概要を示すことを目的とするものである。2021年3月期の年度末より適用予定である。

(企業会計基準第31号 「会計上の見積りの開示に関する会計基準」(2020年3月31日))

当該基準は、当年度の財務諸表に計上した金額が会計上の見積りによるもののうち、翌年度の財務諸表に重要な影響を及ぼすリスクがある項目における会計上の見積りの内容について、財務諸表利用者の理解に資する情報を開示することを目的とするものである。2021年3月期の年度末より適用予定である。

(連結貸借対照表関係)

## 1 有形固定資産の減価償却累計額

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
有形固定資産の減価償却累計額	1,268,721百万円	1,240,224 百万円

## 2 関連会社に対するものは、次のとおりである。

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
投資有価証券(株式)	38,297百万円	70,646百万円
(うち、共同支配企業に対する投資の金額)	19,580	18,503
投資その他の資産その他(出資金)	428	899
(うち、共同支配企業に対する投資の金額)	428	899

## 3 偶発債務

トヨタ販売店及びレンタリース店等が一般顧客に割賦販売等を行うに当たり、連結子会社がトヨタ販売店及びレンタリース店等に対して保証業務として債務保証を行っている。

また、連結子会社以外のトヨタグループ会社が行った資金調達に対し、債務保証を行っている。

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
連結子会社の営業上の債務保証	3,429,411百万円	3,781,478百万円
トヨタ ファイナンシャル サービス サウス アフリカ(株)	50,211	40,856
その他	12,527	12,201
合計	3,492,150	3,834,535

## 4 当座貸越契約及び貸出コミットメントに係る貸出未実行残高

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
貸出未実行残高	3,826,278百万円	3,966,358百万円

なお、上記当座貸越契約及び貸出コミットメントにおいては、信用状態等に関する審査を貸出実行の条件としているものが含まれているため、必ずしも全額が貸出実行されるものではない。

## 5 担保資産及び担保付債務

担保に供している資産

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
営業債権	1,912,312百万円	2,004,027百万円
貸貸資産(純額)	609,694	621,632

担保付債務

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
短期借入金	59,166百万円	11,955百万円
1年以内返済予定の長期借入金	933,641	1,048,844
長期借入金	884,746	925,164
1年以内償還予定の社債	23,331	20,361
社債	29,787	14,264

## 6 ノンリコース債務

## 借入金に含まれるノンリコース債務

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
長期借入金(1年以内返済予定の 長期借入金を含む)のうち、ノン リコース債務	1,793,475百万円	1,957,684百万円

## ノンリコース債務に対応する資産

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
営業債権	1,745,592百万円	1,795,904百万円
貸貸資産(純額)	609,694	621,632

## (連結損益計算書関係)

1 販売費及び一般管理費のうち主要な費目及び金額は、次のとおりである。

	前連結会計年度 (自 2018年 4月 1日 至 2019年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 2019年 4月 1日 至 2020年 3月 31日)
従業員給与・手当	88,982百万円	92,216百万円
貸倒引当金繰入額	97,736	157,321

2 売上原価には、デリバティブ関連損益が含まれている。

	前連結会計年度 (自 2018年 4月 1日 至 2019年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 2019年 4月 1日 至 2020年 3月 31日)
デリバティブ関連損益	(損)23,414百万円	(損)19,521百万円

## (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 2018年 4月 1日 至 2019年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 2019年 4月 1日 至 2020年 3月 31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	588百万円	1,939百万円
組替調整額	1,248	92
税効果調整前	1,836	2,031
税効果額	91	782
その他有価証券評価差額金	1,745	1,249
繰延ヘッジ損益		
当期発生額	1,021	1,163
組替調整額	1,318	1,153
税効果調整前	297	2,317
税効果額	89	698
繰延ヘッジ損益	207	1,618
為替換算調整勘定		
当期発生額	41,592	113,202
持分法適用会社に対する 持分相当額		
当期発生額	2,594	2,156
その他の包括利益合計	40,535	118,227



(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

## 1 発行済株式に関する事項

株式の種類	当連結会計年度期首	増加	減少	当連結会計年度末
普通株式(株)	1,570,500			1,570,500

## 2 自己株式に関する事項

該当事項はない。

## 3 新株予約権等に関する事項

該当事項はない。

## 4 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
2019年3月18日 取締役会	普通株式	100,000	63,674	2019年2月28日	2019年3月19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

該当事項はない。

当連結会計年度(自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

## 1 発行済株式に関する事項

株式の種類	当連結会計年度期首	増加	減少	当連結会計年度末
普通株式(株)	1,570,500			1,570,500

## 2 自己株式に関する事項

該当事項はない。

## 3 新株予約権等に関する事項

該当事項はない。

## 4 配当に関する事項

該当事項はない。

(リース取引関係)

## 1 ファイナンス・リース取引

(貸手側)

## (1) リース投資資産の内訳

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
リース料債権部分	648,817百万円	649,404百万円
見積残存価額部分	478,293	469,047
受取利息相当額	99,535	101,031
合計	1,027,576	1,017,421

## (2) リース債権及びリース投資資産に係るリース料債権部分の連結決算日後の回収予定額

## リース債権

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
1年以内	169,741百万円	198,314百万円
1年超2年以内	150,937	161,331
2年超3年以内	121,974	123,399
3年超4年以内	49,295	67,187
4年超5年以内	16,266	24,611
5年超	1,573	1,756

## リース投資資産

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
1年以内	248,718百万円	250,591百万円
1年超2年以内	179,676	175,503
2年超3年以内	125,662	125,356
3年超4年以内	64,209	67,624
4年超5年以内	26,021	24,857
5年超	4,528	5,470

## 2 オペレーティング・リース取引

(貸手側)

## 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 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
1年以内	734,100百万円	726,749百万円
1年超	737,077	735,365
合計	1,471,177	1,462,114

## (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組方針

TFSグループは、主として、トヨタ車、レクサス車を購入する顧客、及び販売店に対する融資プログラム及びリースプログラムの提供などの金融サービス事業を行っている。これらの事業を行うため、市場の状況を勘案し、長短のバランスを調整して、銀行借入による間接金融の他、社債やコマーシャルペーパーの発行、債権流動化による直接金融によって資金調達を行っている。このように、主として金利変動の影響を受ける金融資産及び金融負債を有しているため、そのリスクヘッジを目的としてデリバティブ取引も利用している。なお、TFSグループでは投機もしくはトレーディング目的でのデリバティブ取引は行っていない。

## (2) 金融商品の内容及びそのリスク

TFSグループが保有する金融資産は、主として、顧客及び販売店に対する営業債権、リース債権及びリース投資資産であり、顧客や販売店の契約不履行によってもたらされる信用リスクに晒されている。経済環境等の状況変化により顧客や販売店の信用状況が悪化した場合には、契約条件に従った債務履行がなされない可能性がある。

また、有価証券及び投資有価証券は、主に純投資目的で保有する債券、投資信託であり、それぞれ発行体の信用リスク及び金利の変動リスク、市場価格の変動リスクに晒されている。

借入金、社債及びコマーシャルペーパーは、一定の環境下でTFSグループが市場を利用できなくなる場合など、必要な量の資金を確保できなくなる流動性リスクに晒されている。また、変動金利の資産及び負債については金利の変動リスクに晒されており、金利スワップ取引等を利用することにより当該リスクを抑制している。外貨建負債については為替の変動リスクに晒されており、社債の発行時に通貨スワップ取引等を利用することなどにより当該リスクを回避している。

デリバティブ取引には、為替予約取引、通貨スワップ取引、金利スワップ取引等があり、取引相手方の不履行が起こった場合の信用リスク(カウンターパーティーリスク)に晒されている。なお、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

5 会計方針に関する事項 (ト)重要なヘッジ会計の方法」に記載している。

## (3) 金融商品に係るリスク管理体制

## 信用リスク(取引先の契約不履行等に係るリスク)の管理

TFSグループは、営業債権、リース債権及びリース投資資産等について、個別案件毎の与信審査、与信限度額、信用情報管理、内部格付、保証や担保の設定、問題債権への対応など信用管理に関する体制を整備し運用している。

有価証券の発行体の信用リスク及びデリバティブや預金取引のカウンターパーティーリスクに関しては、信用情報やエクスポージャーを定期的に把握するほか、デリバティブ取引の時価に基づいて担保金を一部の取引相手と授受することにより、リスクの抑制を図っている。

## 市場リスク(為替や金利等の変動リスク)の管理

保有する金融資産及び金融負債が被りうる、為替や金利の変動による不利な影響を軽減するために、TFSグループでは資産及び負債の統合的な管理(ALM)を行っている。資金調達およびALMに関するグループ共通の指針を定め、金融資産と金融負債との通貨、期間、金利特性のマッチングを図ることを原則として運営している。特に金利変動リスクに関しては、金利感応度(100BPV)等の金利リスク指標について基準値を定め、定期的にモニタリングしている。

100BPVは、他のリスク変数が一定の場合、金利の100ベースポイント(1%)の上昇によって金融資産・金融負債の現在価値の純額がどれだけ変化するかを示す指標である。前連結会計年度まで開示していたVaRに比べ指標としてより簡明で基準管理に適することから、当連結会計年度より100BPVを重視して管理を行っている。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 2019年3月31日	当連結会計年度 2020年3月31日
金利感応度(100BPV)	(減少)81,047	(減少)103,451

有価証券及び投資有価証券については、時価の把握を定期的に行うことにより管理している。

デリバティブ取引の実行及び管理については、資金担当部門が取引権限及び取引限度等について定めたルールに基づき、ヘッジ目的に沿った内容の取引を行っている。

なお、在外子会社への投資に係るものを除き、TFSグループに重要な為替リスクはない。

資金調達に係る流動性リスク(必要な量の資金を確保できなくなるリスク)の管理

TFSグループは、ALMを通して資金管理を行うほか、資金調達手段の多様化、複数の金融機関からのコミットメントラインの取得、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って、流動性リスクを管理している。

#### (4) 金融商品の時価等に関する事項についての補足説明

金融商品の時価には、市場価格に基づく価額のほか、市場価格がない場合には合理的に算定された価額が含まれている。当該価額の算定においては一定の前提条件等を採用しているため、異なる前提条件等によった場合、当該価額が異なることもある。また、「デリバティブ取引関係」注記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ない。

## 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、次のとおりである。なお、時価を把握することが極めて困難と認められるものは、次表には含めていない((注2)参照)。

前連結会計年度(2019年3月31日)

(単位：百万円)

	連結貸借対照表 計上額	時価	差額
(1) 現金及び預金	571,170	571,170	
(2) 営業債権	15,729,259		
貸倒引当金( 1)	146,536		
	15,582,723	15,746,872	164,149
(3) リース債権及び リース投資資産( 2)	1,019,094		
貸倒引当金( 1)	26,041		
	993,053	1,068,214	75,160
(4) 有価証券及び投資有価証券	588,943	588,943	
資産計	17,735,890	17,975,200	239,310
(1) 短期借入金	1,130,702	1,130,702	
(2) コマーシャルペーパー	3,871,603	3,871,603	
(3) 社債( 3)	8,945,057	9,069,745	124,687
(4) 長期借入金( 4)	4,791,819	4,812,415	20,596
負債計	18,739,183	18,884,467	145,283
デリバティブ取引( 5)			
ヘッジ会計が 適用されていないもの	49,100	50,490	99,590
ヘッジ会計が 適用されているもの	927	2,362	1,434
デリバティブ取引計	50,027	48,128	98,156

( 1 ) 営業債権、リース債権及びリース投資資産に対応する貸倒引当金を控除している。

( 2 ) リース債権及びリース投資資産は、見積残存価額を控除している。

( 3 ) 社債には、1年以内償還予定の社債及び社債を含んでいる。

( 4 ) 長期借入金には、1年以内返済予定の長期借入金及び長期借入金を含んでいる。

( 5 ) デリバティブ取引によって生じた正味の債権・債務( )は、純額で表示している。

また、連結貸借対照表計上額については、在外子会社の取引の一部につき関連する担保金額を控除している。

当連結会計年度(2020年3月31日)

(単位：百万円)

	連結貸借対照表 計上額	時価	差額
(1) 現金及び預金	743,542	743,542	
(2) 営業債権	15,864,958		
貸倒引当金( 1)	189,569		
	15,675,388	15,772,971	97,582
(3) リース債権及び リース投資資産( 2)	1,082,965		
貸倒引当金( 1)	30,600		
	1,052,365	1,135,276	82,911
(4) 有価証券及び投資有価証券	1,098,262	1,108,003	9,741
資産計	18,569,558	18,759,793	190,235
(1) 短期借入金	1,236,789	1,236,789	
(2) コマーシャルペーパー	4,102,796	4,102,796	
(3) 社債( 3)	8,851,868	8,885,639	33,770
(4) 長期借入金( 4)	5,291,144	5,303,940	12,795
負債計	19,482,599	19,529,165	46,566
デリバティブ取引( 5)			
ヘッジ会計が 適用されていないもの	161,679	21,584	183,263
ヘッジ会計が 適用されているもの	1,011	2,815	1,803
デリバティブ取引計	162,690	18,769	181,459

( 1 ) 営業債権、リース債権及びリース投資資産に対応する貸倒引当金を控除している。

( 2 ) リース債権及びリース投資資産は、見積残存価額を控除している。

( 3 ) 社債には、1年以内償還予定の社債及び社債を含んでいる。

( 4 ) 長期借入金には、1年以内返済予定の長期借入金及び長期借入金を含んでいる。

( 5 ) デリバティブ取引によって生じた正味の債権・債務( )は、純額で表示している。

また、連結貸借対照表計上額については、在外子会社の取引の一部につき関連する担保金額を控除している。

## (注1)金融商品の時価の算定方法並びに有価証券及びデリバティブ取引に関する事項

## 資 産

## (1) 現金及び預金

これらの時価は、帳簿価額と近似していることから、当該帳簿価額によっている。

## (2) 営業債権、(3) リース債権及びリース投資資産

これらの時価は、主に債権額を満期までの期間及び信用リスクを加味した利率により割り引いた現在価値によっている。

## (4) 有価証券及び投資有価証券

これらの時価は、主に取引所の価格又は見積り将来キャッシュ・フローを市場利子率で割引く方法により算定している。

保有目的ごとの有価証券に関する注記事項については、「有価証券関係」注記参照。

## 負 債

## (1) 短期借入金、(2) コマーシャルペーパー

これらは短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっている。

## (3) 社債

社債については、主に入手可能であれば市場価格、不可能である場合は元利金の合計額を同様の社債を新規に発行した場合に想定される利率で割り引いて時価を算定している。

## (4) 長期借入金

長期借入金のうち、変動金利によるものは、短期間で市場金利を反映し、また、TFS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、時価は帳簿価額と近似していると考えられるため、当該帳簿価額によっている。固定金利によるものは、主に元利金の合計額を同様の新規借入において想定される利率で割り引いて時価を算定している。

## デリバティブ取引

「デリバティブ取引関係」注記参照。

## (注2)時価を把握することが極めて困難と認められる金融商品の連結貸借対照表計上額

(単位：百万円)

区分	前連結会計年度 2019年3月31日	当連結会計年度 2020年3月31日
非上場株式	53,107	61,997

上記については、市場価格がなく、時価を把握することが極めて困難と認められるため、「(4)有価証券及び投資有価証券」には含めていない。

(注3) 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(2019年3月31日)

(単位:百万円)

	1年以内	1年超 5年以内	5年超
現金及び預金	571,170		
営業債権	6,403,950	8,411,615	729,508
リース債権及びリース投資資産	363,834	638,032	5,298
有価証券及び投資有価証券			
その他有価証券のうち満期があるもの			
債券			
国債・地方債等	19,319	11,116	16,277
社債その他	554	6,335	22,190
その他	158,187		386
その他有価証券のうち満期があるもの 計	178,062	17,452	38,853
合計	7,517,017	9,067,100	773,660

当連結会計年度(2020年3月31日)

(単位:百万円)

	1年以内	1年超 5年以内	5年超
現金及び預金	743,542		
営業債権	6,417,796	8,503,251	733,836
リース債権及びリース投資資産	391,688	672,644	6,283
有価証券及び投資有価証券			
その他有価証券のうち満期があるもの			
債券			
国債・地方債等	6,628	13,649	18,048
社債その他	5,507	6,075	27,756
その他	427,185		387
その他有価証券のうち満期があるもの 計	439,321	19,725	46,191
合計	7,992,348	9,195,621	786,311



(注4)社債、長期借入金及びその他の有利子負債の連結決算日後の返済予定額

前連結会計年度(2019年3月31日)

(単位:百万円)

	1年以内	1年超 5年以内	5年超
短期借入金	1,130,702		
コマーシャルペーパー	3,871,603		
社債	2,291,171	5,948,505	730,755
長期借入金	1,739,114	2,857,271	195,432
合計	9,032,592	8,805,777	926,188

当連結会計年度(2020年3月31日)

(単位:百万円)

	1年以内	1年超 5年以内	5年超
短期借入金	1,236,789		
コマーシャルペーパー	4,102,796		
社債	2,378,722	5,745,410	750,990
長期借入金	2,047,580	3,060,465	183,098
合計	9,765,888	8,805,876	934,089

(有価証券関係)

## 1 その他有価証券

前連結会計年度(2019年3月31日)

(単位：百万円)

	連結貸借対照表計上額	取得原価	差額
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの			
株式	2,919	2,118	800
債券			
国債・地方債等	5,613	5,457	156
社債その他	28,463	28,181	282
その他	225,714	224,452	1,261
小計	262,711	260,209	2,501
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの			
株式	70	70	
債券			
国債・地方債等	41,431	41,504	73
社債その他	785	790	5
その他	283,945	284,723	778
小計	326,232	327,089	857
合計	588,943	587,299	1,644

(注) 非上場株式については、市場価格がなく、時価を把握することが極めて困難と認められることから、上表の「その他有価証券」には含めていない。

当連結会計年度(2020年3月31日)

(単位：百万円)

	連結貸借対照表計上額	取得原価	差額
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの			
株式			
債券			
国債・地方債等	25,831	23,786	2,044
社債その他	20,171	19,126	1,045
その他	207,000	200,319	6,680
小計	253,003	243,232	9,771
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの			
株式	5,001	7,743	2,741
債券			
国債・地方債等	14,672	14,672	
社債その他	18,792	19,384	591
その他	789,288	791,206	1,918
小計	827,754	833,006	5,251
合計	1,080,758	1,076,239	4,519

(注) 非上場株式については、市場価格がなく、時価を把握することが極めて困難と認められることから、上表の「その他有価証券」には含めていない。

(デリバティブ取引関係)

前連結会計年度(2019年3月31日)

## 1 ヘッジ会計が適用されていないデリバティブ取引

## (1) 通貨関連

(単位：百万円)

	取引の種類	契約額等	契約額等のうち 1年超	時価	評価損益
市場取引以外の取引	為替予約取引				
	売建	12,634		56	56
	買建	348,912		3,080	3,080
	通貨スワップ取引				
	支払米ドル受取ユーロ	780,811	776,014	56,912	56,912
	支払米ドル受取豪ドル	461,126	403,909	23,862	23,862
	支払タイパーツ受取米ドル	464,129	333,936	13,745	13,745
	支払ユーロ受取米ドル	284,452	147,208	13,476	13,476
	その他	1,911,461	1,170,506	51,211	51,211
	合計	4,263,529	2,831,575	26,807	26,807

(注) 時価の算定方法

主として将来キャッシュ・フローを見積もり、それを適切な市場利子率で割引く方法等により算定している。

## (2) 金利関連

(単位：百万円)

	取引の種類	契約額等	契約額等のうち 1年超	時価	評価損益
市場取引以外の取引	金利スワップ取引				
	受取固定・支払変動	4,911,719	4,024,301	4,914	4,914
	受取変動・支払固定	10,894,711	6,811,381	29,115	29,115
	受取変動・支払変動	482,556	271,521	518	518
	合計	16,288,987	11,107,203	23,682	23,682

(注) 時価の算定方法

主として期末日現在の金利等を基に将来予想されるキャッシュ・フローを現在価値に割引く方法等により算定している。

## 2 ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引

## (1) 金利関連

(単位：百万円)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等	契約額等のうち 1年超	時価
原則的 処理方法	金利スワップ取引				
	受取固定・支払変動	社債 借入金	44,000	44,000	929
	受取変動・支払固定		5,000		2
金利スワップ の特例処理	金利スワップ取引	借入金			
	受取固定・支払変動		155,500	155,500	1,434
	合計		204,500	199,500	2,362

(注) 時価の算定方法

主として期末日現在の金利等を基に将来予想されるキャッシュ・フローを現在価値に割引く方法等により算定している。

当連結会計年度(2020年3月31日)

## 1 ヘッジ会計が適用されていないデリバティブ取引

## (1) 通貨関連

(単位：百万円)

	取引の種類	契約額等	契約額等のうち 1年超	時価	評価損益
市場取引以外の取引	為替予約取引				
	売建	4,196		83	83
	買建	422,594		14,491	14,491
	通貨スワップ取引				
	支払米ドル受取ユーロ	881,811	653,728	69,050	69,050
	支払米ドル受取豪ドル	441,987	350,086	67,285	67,285
	支払タイバーツ受取米ドル	394,207	362,347	6,386	6,386
	支払加ドル受取米ドル	265,757	122,917	19,884	19,884
	支払豪ドル受取米ドル	248,095	143,492	44,249	44,249
	その他	1,993,879	1,381,336	100,668	100,668
	合計	4,652,529	3,013,908	36,653	36,653

(注) 時価の算定方法

主として将来キャッシュ・フローを見積もり、それを適切な市場利子率で割引く方法等により算定している。

## (2) 金利関連

(単位：百万円)

	取引の種類	契約額等	契約額等のうち 1年超	時価	評価損益
市場取引以外の取引	金利スワップ取引				
	受取固定・支払変動	4,645,802	4,034,155	177,949	177,949
	受取変動・支払固定	9,984,114	6,426,895	236,891	236,891
	受取変動・支払変動	401,348	275,699	704	704
	合計	15,031,265	10,736,749	58,237	58,237

(注) 時価の算定方法

主として期末日現在の金利等を基に将来予想されるキャッシュ・フローを現在価値に割引く方法等により算定している。

## 2 ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引

## (1) 金利関連

(単位：百万円)

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等	契約額等のうち 1年超	時価
原則的 処理方法	金利スワップ取引	社債 借入金	44,000	44,000	1,011
	受取固定・支払変動				
金利スワップ の特例処理	金利スワップ取引	借入金	155,500	143,500	1,803
	受取固定・支払変動				
	合計		199,500	187,500	2,815

(注) 時価の算定方法

主として期末日現在の金利等を基に将来予想されるキャッシュ・フローを現在価値に割引く方法等により算定している。

(退職給付関係)

### 1 採用している退職給付制度の概要

国内子会社は、主に退職金制度の一部について確定拠出制度を採用し、残額については退職一時金を充当している。また、一部の在外子会社は、積立型、非積立型の確定給付制度及び確定拠出制度を採用している。

なお、一部の在外子会社は複数事業主制度を設けている。

### 2 複数事業主制度

確定拠出制度と同様に会計処理する、複数事業主制度への要拠出額は、前連結会計年度3,706百万円、当連結会計年度2,782百万円であった。

#### (1) 制度全体の積立状況に関する事項

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
年金資産の額	458,931百万円	470,647百万円
年金財政計算上の数理債務の額	444,701	487,375
差引額	14,230	16,728

#### (2) 制度全体に占めるトヨタファイナンシャルサービス株式会社グループの給与総額割合

前連結会計年度 27.9%(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

当連結会計年度 27.7%(自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

#### (3) 補足説明

上記(1)の前連結会計年度及び当連結会計年度における差引額の主な要因は、年金資産の実際運用収益等によるものである。

### 3 確定給付制度

#### (1) 退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表

	前連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
退職給付債務の期首残高	31,408百万円	33,856百万円
勤務費用	1,784	1,529
利息費用	615	529
退職給付の支払額	816	1,018
その他	864	2,537
退職給付債務の期末残高	33,856	32,359

#### (2) 年金資産の期首残高と期末残高の調整表

重要性がないため記載を省略している。

- (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

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	23,703百万円	21,771百万円
年金資産	17,978	15,981
	5,725	5,789
非積立型制度の退職給付債務	10,152	10,587
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	15,877	16,377
退職給付に係る負債	15,877	16,653
退職給付に係る資産		275
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	15,877	16,377

- (4) 退職給付費用及びその内訳項目の金額

	前連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
勤務費用	1,784百万円	1,529百万円
その他	417	417
確定給付制度に係る退職給付費用	2,201	1,946

- (5) 年金資産に関する事項

重要性がないため記載を省略している。

- (6) 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 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
割引率	0.1% ~ 3.2%	0.1% ~ 3.9%

#### 4 確定拠出制度

重要性がないため記載を省略している。

## (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 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
繰延税金資産		
貸倒引当金	40,768百万円	47,032百万円
税務上の繰越欠損金	250,518	9,619
その他	114,467	54,554
繰延税金資産小計	405,755	111,206
評価性引当額	6,836	8,453
繰延税金資産合計	398,918	102,752
繰延税金負債		
償却資産	977,125	661,852
その他	50,188	57,095
繰延税金負債合計	1,027,314	718,947
繰延税金資産(負債)の純額	628,395	616,195
(注)繰延税金負債の純額は、連結貸借対照表の以下の科目に含まれている。		(注)繰延税金負債の純額は、連結貸借対照表の以下の科目に含まれている。
	(百万円)	(百万円)
固定資産 投資その他の資産その他	57,841	固定資産 投資その他の資産その他 60,091
固定負債 繰延税金負債	686,236	固定負債 繰延税金負債 676,286

## 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 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
法定実効税率	30.5%	30.6%
(調整)		
在外子会社税率差異	6.2	6.4
その他	2.1	2.1
税効果会計適用後の法人税等の負担率	26.3	22.1



## (企業結合等関係)

## 取得による企業結合

## (1) 企業結合の概要

被取得企業の名称及びその事業の内容

被取得企業の名称 フィンログ㈱

事業の内容 オペレーティングリース（フルサービスリース含む）、フリートマネジメント、及びモビリティサービス

企業結合を行った主な理由

欧州におけるフルサービスリース事業の拡大により企業価値向上を図ることを目的としたものである。

企業結合日

2020年2月28日

企業結合の法的形式

現金を対価とする株式の取得

結合後企業の名称

変更はない。

取得した議決権比率

51%

取得企業を決定するに至った主な根拠

TFSの連結子会社であるトヨタフリートモビリティ(有)が、現金を対価としてフィンログ㈱の株式を取得したため。

## (2) 連結財務諸表に含まれている被取得企業の業績の期間

2020年2月28日から2020年3月31日まで

## (3) 被取得企業の取得原価及び対価の種類ごとの内訳

取得の対価	現金	2,853百万円
取得原価		2,853百万円

## (4) 発生したのれんの金額、発生原因、償却方法及び償却期間

発生したのれん

1,611百万円

発生原因

取得原価が、取得した資産及び引き受けた負債に配分された純額を上回ったため、その超過額をのれんとして計上している。

償却方法及び償却期間

6年間にわたる均等償却

## (5) 企業結合日に受け入れた資産及び引き受けた負債の額並びにその主な内訳

流動資産	3,959百万円
固定資産	17,495 "
資産合計	21,454 "
流動負債	15,521 "
固定負債	3,498 "
負債合計	19,020 "

(6) 企業結合が連結会計年度の開始の日に完了したと仮定した場合の当連結会計年度の連結損益計算書に及ぼす影響の概算

額及びその算定方法

売上高	17,996百万円
営業利益	470 "
経常利益	149 "
税金等調整前当期純利益	149 "
親会社株主に帰属する 当期純利益	37 "
1株当たり当期純利益	23円59銭

(概算額の算定方法)

企業結合が連結会計年度開始の日に完了したと仮定して算定された売上高及び損益情報と、取得企業の連結損益計算書における売上高及び損益情報との差額を、影響の概算額としている。

なお、当該注記は監査証明を受けていない。

## (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

T F Sグループの報告セグメントは、構成単位のうち分離された財務情報が入手可能であり、マネジメントが、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る。

T F Sグループは、主に、割賦金融、リース取引、卸売金融、保険仲介等の販売金融事業を営んでおり、国内及び海外の連結子会社が独立した経営単位として、各国の市場環境に応じた事業活動を展開している。

従って、T F Sグループは国別のセグメントから構成されているが、米国及びカナダについては、経済的特徴等が概ね類似していることから「北米」とし、「日本」、「北米」、「タイ」を報告セグメントとしている。

## 2 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債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る。

報告セグメントの利益は、営業利益ベースの数値である。

セグメント間の内部収益及び振替高は、市場の実勢を勘案した価格に基づいている。

## 3 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産、負債その他の項目の金額に関する情報

前連結会計年度(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

(単位：百万円)

	報告セグメント				その他 (注) 1	合計	調整額 (注) 2	連結財務諸 表計上額
	日本	北米	タイ	計				
売上高								
外部顧客への売上高	177,645	1,490,781	74,354	1,742,781	399,125	2,141,906		2,141,906
セグメント間の内部 売上高又は振替高	12	5,670	235	5,917	20,377	26,295	26,295	
計	177,658	1,496,451	74,589	1,748,699	419,502	2,168,201	26,295	2,141,906
セグメント利益	24,864	132,822	21,940	179,627	104,955	284,583	2,775	281,807
セグメント資産	1,627,806	13,470,340	1,275,603	16,373,750	5,346,897	21,720,648		21,720,648
その他の項目								
支払利息	507	292,913	27,231	320,652	152,156	472,809	16,405	456,403
減価償却費	4,955	704,003	998	709,957	57,406	767,363	21	767,385
貸倒引当金繰入額	8,554	52,443	15,060	76,057	21,678	97,736		97,736

(注) 1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、オーストラリア及び中国等の連結子会社の事業活動を含んでいる。

2 調整額は、以下のとおりである。

(1) セグメント利益の調整額 2,775百万円は、主にセグメント間取引消去である。

(2) 支払利息の調整額 16,405百万円は、主にセグメント間取引消去である。

3 「売上高」には、受取利息がそれぞれ、「日本」9,284百万円、「北米」406,525百万円、「タイ」78,162百万円、「その他」373,913百万円含まれている。

当連結会計年度(自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

(単位:百万円)

	報告セグメント				その他 (注)1	合計	調整額 (注)2	連結財務諸 表計上額
	日本	北米	タイ	計				
売上高								
外部顧客への売上高	195,315	1,515,398	82,845	1,793,559	406,998	2,200,557		2,200,557
セグメント間の内部 売上高又は振替高	250	9,330		9,581	20,203	29,784	29,784	
計	195,566	1,524,729	82,845	1,803,140	427,201	2,230,342	29,784	2,200,557
セグメント利益	14,434	139,656	5,956	160,047	94,775	254,823	6,946	247,876
セグメント資産	1,765,755	13,437,659	1,258,545	16,461,960	5,249,539	21,711,499		21,711,499
その他の項目								
支払利息	1,642	306,917	28,521	337,080	148,021	485,102	18,409	466,693
減価償却費	5,796	683,618	1,239	690,654	64,166	754,821	20	754,841
貸倒引当金繰入額	11,000	78,842	21,470	111,313	46,008	157,321		157,321

(注)1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、オーストラリア及び中国等の連結子会社の事業活動を含んでいる。

2 調整額は、以下のとおりである。

(1) セグメント利益の調整額 6,946百万円は、主にセグメント間取引消去である。

(2) 支払利息の調整額 18,409百万円は、主にセグメント間取引消去である。

3 「売上高」には、受取利息がそれぞれ、「日本」9,443百万円、「北米」443,881百万円、「タイ」90,394百万円、「その他」369,807百万円含まれている。

## 関連情報

前連結会計年度(自 2018年4月1日 至 2019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、記載を省略している。

## 2 地域ごとの情報

## (1) 売上高

(単位：百万円)

日本	米国	その他	合計
177,645	1,425,705	538,555	2,141,906

(注) 売上高は顧客の所在地を基礎とし、国又は地域に分類している。

## (2) 有形固定資産

(単位：百万円)

日本	米国	その他	合計
3,278	4,212,914	287,281	4,503,474

## 3 主要な顧客ごとの情報

外部顧客への売上高のうち、連結損益計算書の売上高の10%以上を占める相手先がないため、記載はない。

当連結会計年度(自 2019年4月1日 至 2020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、記載を省略している。

## 2 地域ごとの情報

## (1) 売上高

(単位：百万円)

日本	米国	その他	合計
195,315	1,444,994	560,246	2,200,557

(注) 売上高は顧客の所在地を基礎とし、国又は地域に分類している。

## (2) 有形固定資産

(単位：百万円)

日本	米国	その他	合計
8,816	3,975,148	339,322	4,323,286

## 3 主要な顧客ごとの情報

外部顧客への売上高のうち、連結損益計算書の売上高の10%以上を占める相手先がないため、記載はない。

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  
重要性がないため記載を省略している。

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  
重要性がないため記載を省略している。

報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報  
重要性がないため記載を省略している。

## 関連当事者情報

## 1 関連当事者との取引

## (1) トヨタファイナンシャルサービス株式会社と関連当事者との取引

トヨタファイナンシャルサービス株式会社の親会社及び主要株主（会社等の場合に限る。）等

前連結会計年度(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

種類	会社等の名称 又は氏名	所在地	資本金又は 出資金 (百万円)	事業の内容 又は職業	議決権等 の所有 (被所有)割合 (%)	関連当事者 との関係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
親会社	トヨタ 自動車(株)	愛知県 豊田市	635,401	自動車の製造・販売	被所有 直接 100	資金の預入 役員の兼任 設備等の賃借 等	資金の預入	61,480	流動資産 - その他	77,400
									固定資産 - 投資その他 の資産その他	151,080

- (注) 1 取引金額及び期末残高には消費税等を含まない。  
2 取引条件及び取引条件の決定方針等  
市場金利等を勘案して決定している。  
3 取引の実態を明瞭に開示するため、取引金額は純額表示としている。

当連結会計年度(自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

重要性がないため記載を省略している。

## (2) トヨタファイナンシャルサービス株式会社の連結子会社と関連当事者との取引

トヨタファイナンシャルサービス株式会社と同一の親会社を持つ会社等及びトヨタファイナンシャルサービス株式会社のその他の関係会社の子会社等

前連結会計年度(自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)

重要性がないため記載を省略している。

当連結会計年度(自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

種類	会社等の名称 又は氏名	所在地	資本金又は 出資金	事業の内容 又は職業	議決権等 の所有 (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)
同一の 親会社 を持つ 会社	トヨタモビリティ 東京(株)	東京都 港区	百万円 18,100	自動車の販売・修理	なし	割賦信用保証 役員の兼任	割賦信用保証(注)1	285,072		
同一の 親会社 を持つ 会社	米国トヨタ自動車販売(株)	Plano, Texas, U.S.A.	千米ドル 365,000	自動車の販売	なし	資金の借入	資金の借入	326,490	流動負債 - 短期借入金	326,490

- (注) 1 関連当事者が顧客に割賦販売等を行う場合、トヨタファイナンシャルサービス株式会社の連結子会社が信用調査の上承認した顧客について、債務の保証を行うもの。  
2 取引金額及び期末残高には消費税等を含まない。  
3 取引条件及び取引条件の決定方針等  
市場金利等を勘案して決定している。

## 2 親会社又は重要な関連会社に関する注記

## 親会社情報

トヨタ自動車(株) (東京、名古屋、ニューヨーク、ロンドンの各証券取引所に上場)

## (1株当たり情報)

	前連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
1株当たり純資産額	1,816,366円85銭	1,884,482円41銭
1株当たり当期純利益金額	141,552円90銭	142,525円61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ない。

## 2 1株当たり当期純利益金額の算定上の基礎は、以下のとおりである。

項目	前連結会計年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
親会社株主に帰属する当期純利益(百万円)	222,308	223,836
普通株主に帰属しない金額(百万円)		
普通株式に係る親会社株主に帰属する 当期純利益(百万円)	222,308	223,836
普通株式の期中平均株式数(株)	1,570,500	1,570,500

## 3 1株当たり純資産額の算定上の基礎は、以下のとおりである。

項目	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
純資産の部の合計額(百万円)	2,893,403	3,005,729
純資産の部の合計額から控除する金額(百万円) 非支配株主持分	40,799	46,150
普通株式に係る期末の純資産額(百万円)	2,852,604	2,959,579
1株当たり純資産額の算定に用いられた期末の普通株式 の数(株)	1,570,500	1,570,500

## (重要な後発事象)

該当事項はない。



## 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
トヨタファイ ナンス㈱	普通社債 (注) 1	2005年 ～ 2019年	520,999	547,000 (124,999)	0.00 ～ 1.91	なし	2019年 ～ 2028年
在外子会社	普通社債 (注) 1 (注) 2 (注) 3	2014年 ～ 2020年	1,054,922 [ 1,225百万 米ドル 79,200百万 タイ・パーツ 5,000百万 フィリピン・ペソ 5,800百万 加ドル 1,593百万 アルゼンチン・ペソ 33,044百万 インド・ルピー 8,000百万 ロシア・ルーブル 1,400百万 ブラジル・レアル]	865,629 (277,882) [ 230百万 米ドル 86,120百万 タイ・パーツ 500百万 フィリピン・ペソ 4,900百万 加ドル 744百万 アルゼンチン・ペソ 23,324百万 インド・ルピー 13,000百万 ロシア・ルーブル 800百万 ブラジル・レアル]	0.80 ～ 60.43	(注) 4	2019年 ～ 2025年
	ミディアムターム ノート (注) 1 (注) 2 (注) 5	2007年 ～ 2020年	7,369,135 [ 43,824百万 米ドル 12,408百万 豪ドル 2,375百万 ニュージーランド・ ドル 1,750百万 英ポンド 2,167百万 香港ドル 8,340百万 ユーロ 9,314百万 メキシコ・ペソ 100百万 マレーシア・ リングgit 78百万 アルゼンチン・ペソ]	7,439,238 (1,974,679) [ 44,132百万 米ドル 11,853百万 豪ドル 2,003百万 ニュージーランド・ ドル 2,266百万 英ポンド 2,567百万 香港ドル 11,325百万 ユーロ 7,084百万 メキシコ・ペソ 550百万 マレーシア・ リングgit 59百万 アルゼンチン・ペソ 300百万 南アフリカ・ランド]	0.07 ～ 29.48	なし	2019年 ～ 2048年
合計			8,945,057	8,851,868 (2,377,561)			

- (注) 1 当期末残高のうち1年以内償還予定の社債の金額を( )内に付記している。
- 2 外国において発行された社債及びミディアムタームノートについて外貨建てによる発行総額を[ ]内に付記している。
- 3 在外子会社トヨタ クレジット カナダ(株)、トヨタ リーシング タイランド(株)、トヨタ ファイナンシャル サービス フィリピン(株)、トヨタ コンパニーア フィナンシェラ デ アルゼンチン(株)、トヨタ ファイナンシャル サービス インディア(株)、トヨタ バンク ロシア(株)、バンコ トヨタ ブラジル(株)、トヨタ ファイナンシャル サービス コリア(株)の発行しているものを集約している。
- 4 在外子会社が発行した有担保の普通社債17銘柄が含まれている。当該銘柄以外は無担保である。
- 5 在外子会社トヨタ モーター クレジット(株)、トヨタ モーター ファイナンス(ネザーランド)(株)、トヨタ ファイナンス オーストラリア(株)、トヨタ ファイナンス ニュージーランド(株)、トヨタ キャピタル マレーシア(株)、トヨタ ファイナンシャル サービス メキシコ(株)、トヨタ コンパニーア フィナンシェラ デ アルゼンチン(株)の発行しているものを集約している。
- 6 連結決算日後5年内における償還予定額は、次のとおりである。

(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
2,378,722	2,513,738	1,652,872	807,517	771,282

## 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	1,130,702	1,236,789	1.85	
1年以内に返済予定の長期借入金	1,739,114	2,047,580	2.10	
うち、1年以内に返済予定のノンリコース長期借入金	933,641	1,048,754	1.96	
長期借入金(1年以内に返済予定のものを除く。)	3,052,704	3,243,564	2.16	2021年～2038年
うち、ノンリコース長期借入金(1年以内に返済予定のものを除く。)	859,834	908,930	2.04	2021年～2024年
その他有利子負債 コマーシャルペーパー(1年以内返済予定)	3,871,603	4,102,796	1.54	

(注) 1 平均利率は、当連結会計年度末における利率及び残高より加重平均した利率である。

2 長期借入金及びノンリコース債務(1年以内に返済予定のものを除く。)の連結決算日後5年内における返済予定額は、次の通りである。

(単位：百万円)

	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
長期借入金	1,436,189	1,022,816	312,708	288,751
うち、ノンリコース 長期借入金	527,621	207,261	19,525	154,521

## 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、記載を省略している。

(2) その他

該当事項はない。

## 2 財務諸表等

## (1) 財務諸表

## 貸借対照表

(単位：百万円)

	前事業年度 (2019年3月31日)	当事業年度 (2020年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	7,215	14,144
売掛金	7,632	7,738
関係会社預け金	77,400	48,330
その他	2,250	643
流動資産合計	94,497	70,855
固定資産		
有形固定資産	82	239
無形固定資産	18	76
投資その他の資産		
投資有価証券	16,985	13,983
関係会社株式	210,239	245,733
関係会社出資金	113,291	145,604
関係会社長期預け金	151,080	151,080
その他	276	2,201
投資その他の資産合計	491,873	558,604
固定資産合計	491,974	558,920
資産合計	586,472	629,775

(単位：百万円)

	前事業年度 (2019年3月31日)	当事業年度 (2020年3月31日)
負債の部		
流動負債		
買掛金	4,417	4,506
その他	867	2,708
流動負債合計	5,284	7,214
固定負債	728	692
負債合計	6,012	7,907
純資産の部		
株主資本		
資本金	78,525	78,525
資本剰余金		
資本準備金	78,525	78,525
資本剰余金合計	78,525	78,525
利益剰余金		
その他利益剰余金		
繰越利益剰余金	422,854	466,721
利益剰余金合計	422,854	466,721
株主資本合計	579,904	623,771
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	555	1,902
評価・換算差額等合計	555	1,902
純資産合計	580,459	621,868
負債純資産合計	586,472	629,775

## 損益計算書

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
売上高		
関係会社受取配当金	59,975	51,591
関係会社受取手数料	15,556	15,546
売上高合計	75,532	67,138
売上原価		
関係会社支払手数料	8,846	8,851
売上原価合計	8,846	8,851
売上総利益	66,685	58,286
販売費及び一般管理費	2	7,184
営業利益	61,583	51,102
営業外収益		
受取利息	498	159
受取配当金	401	220
ソフトウェア売却益	1,092	
関係会社株式売却益	92	1,128
為替差益		53
その他	33	2
営業外収益合計	1	1,565
営業外費用		
為替差損	673	
その他	0	31
営業外費用合計	673	31
経常利益	63,027	52,635
特別損失		
関係会社株式評価損		3,949
投資有価証券評価損		708
特別損失合計		4,657
税引前当期純利益	63,027	47,978
法人税、住民税及び事業税	5,107	4,828
法人税等調整額	254	716
法人税等合計	5,361	4,111
当期純利益	57,665	43,866

## 株主資本等変動計算書

前事業年度(自 2018年 4月 1日 至 2019年 3月31日)

(単位：百万円)

	株主資本				評価・換算差額等	純資産合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	株主資本 合計		
		資本準備金	その他利益剰余金 繰越利益剰余金		その他有価証券 評価差額金	
当期首残高	78,525	78,525	465,188	622,238	2,321	624,560
当期変動額						
剰余金の配当			100,000	100,000		100,000
当期純利益			57,665	57,665		57,665
株主資本以外の項目 の当期変動額(純額)					1,766	1,766
当期変動額合計			42,334	42,334	1,766	44,100
当期末残高	78,525	78,525	422,854	579,904	555	580,459

当事業年度(自 2019年 4月 1日 至 2020年 3月31日)

(単位：百万円)

	株主資本				評価・換算差額等	純資産合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	株主資本 合計		
		資本準備金	その他利益剰余金 繰越利益剰余金		その他有価証券 評価差額金	
当期首残高	78,525	78,525	422,854	579,904	555	580,459
当期変動額						
当期純利益			43,866	43,866		43,866
株主資本以外の項目 の当期変動額(純額)					2,458	2,458
当期変動額合計			43,866	43,866	2,458	41,408
当期末残高	78,525	78,525	466,721	623,771	1,902	621,868

## 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

時価のあるもの

決算日の市場価格等に基づく時価法（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）

時価のないもの

移動平均法による原価法

## 2 外貨建の資産及び負債の本邦通貨への換算基準

外貨建金銭債権債務は、事業年度末日の直物為替相場により円貨に換算し、換算差額は損益として処理している。

## 3 その他財務諸表作成のための基本となる重要な事項

## (1) 消費税等の会計処理

税抜方式によっている。

## (2) 連結納税制度の適用

トヨタ自動車株式会社を連結納税親会社とする連結納税主体の連結納税子会社として、連結納税制度を適用している。

## (3) 連結納税制度からグループ通算制度への移行に係る税効果会計の適用

T F S は、「所得税法等の一部を改正する法律」（令和 2 年法律第 8 号）において創設されたグループ通算制度への移行及びグループ通算制度への移行にあわせて単体納税制度の見直しが行われた項目については、「連結納税制度からグループ通算制度への移行に係る税効果会計の適用に関する取扱い」（実務対応報告第 39 号 2020 年 3 月 31 日）第 3 項の取扱いにより、「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 2018 年 2 月 16 日）第 44 項の定めを適用せず、繰延税金資産及び繰延税金負債の額について、改正前の税法の規定に基づいている。

## (表示方法の変更)

## (損益計算書関係)

前事業年度において、「営業外収益」の「その他」に含めていた「関係会社株式売却益」（前事業年度 92 百万円）は、営業外収益の総額の 100 分の 10 を超えたため、当事業年度より独立掲記することとしている。この表示方法の変更を反映させるため、前事業年度の財務諸表の組替えを行っている。



## (損益計算書関係)

## 1 関係会社との取引(区分表示したものを除く)

	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
ソフトウェア売却益	1,092百万円	百万円
受取利息	485	159

## 2 販売費及び一般管理費のうち、主要なものは次の通りである。なお、全額が一般管理費に属するものである。

	前事業年度 (自 2018年4月1日 至 2019年3月31日)	当事業年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)
業務委託費用	1,799百万円	2,850百万円
従業員給与手当	1,159	1,307
賞与引当金繰入額	198	242
退職給付費用	139	163

## (有価証券関係)

子会社株式及び関連会社株式

前事業年度(2019年3月31日)

該当事項はない。

当事業年度(2020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)
(1) 子会社株式			
(2) 関連会社株式	1,580	27,244	25,663
計	1,580	27,244	25,663

(注) 時価を把握することが極めて困難と認められる子会社株式及び関連会社株式の貸借対照表計上額  
(単位：百万円)

区分	前事業年度 (2019年3月31日)	当事業年度 (2020年3月31日)
子会社株式	203,244	211,477
関連会社株式	6,995	32,675
計	210,239	244,153

これらについては、市場価格がなく、時価を把握することが極めて困難と認められることから、「子会社株式及び関連会社株式」には含めていない。

## (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 (2019年3月31日)	当事業年度 (2020年3月31日)
繰延税金資産		
関係会社株式評価損	百万円	1,208百万円
その他有価証券評価差額金		838
繰延資産償却超過額		539
投資有価証券評価損		216
退職給付引当金	207	203
関係会社出資金評価損	164	164
未払事業税	45	98
未払費用	47	94
賞与引当金	60	74
その他	47	113
繰延税金資産小計	573	3,553
評価性引当金	170	1,594
繰延税金資産合計	402	1,958
繰延税金負債		
連結法人間取引の譲渡益繰延	45	45
その他有価証券評価差額金	245	
繰延税金負債合計	290	45
繰延税金資産(負債)の純額	111	1,912

## 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 (2019年3月31日)	当事業年度 (2020年3月31日)
法定実効税率	30.5%	30.6%
(調整)		
受取配当等永久に益金に算入されない項目	27.8	31.4
外国子会社等受取配当源泉税	5.7	6.4
評価性引当額の増減		3.0
その他	0.0	0.0
税効果会計適用後の法人税等の負担率	8.5	8.6

## (重要な後発事象)

該当事項はない。

附属明細表  
有価証券明細表

株式

銘柄		株式数(株)	貸借対照表計上額 (百万円)
投資 有価証券	その他 有価証券	(株)ジェーシービー	231,900
		Uber Technologies, Inc.	1,025,174
		東海東京フィナンシャル・ホールディングス(株)	7,280,000
		その他(3銘柄)	1,070,798
計		9,607,872	13,983

有形固定資産等明細表

資産の種類	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (百万円)	当期末残高 (百万円)	当期末減価 償却累計額 又は償却 累計額 (百万円)	当期償却額 (百万円)	差引当期末 残高 (百万円)
有形固定資産				336	97	16	239
無形固定資産				153	77	4	76

(注) 有形固定資産、無形固定資産の金額が資産総額の1%以下であるため「当期首残高」「当期増加額」及び「当期減少額」の記載を省略している。

引当金明細表

重要性がないため記載を省略している。

(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、記載を省略している。

(3) その他

該当事項はない。

### 第3 【指数等の情報】

該当事項なし。

(英文から翻訳された) 独立登録会計事務所の監査報告書

トヨタ モーター クレジット コーポレーション  
取締役会及び株主 各位

**財務書類に対する意見**

私どもは、添付のトヨタ モーター クレジット コーポレーション及びその子会社（以下「会社」という。）の2020年及び2019年3月31日現在の連結貸借対照表、2020年3月31日までに終了した3年間の各事業年度の関連する連結損益計算書、連結包括利益計算書、連結株主資本計算書及び連結キャッシュ・フロー計算書、並びに関連する注記（以下総称して「連結財務書類」という。）の監査を行った。私どもの意見では、連結財務書類は、すべての重要な点において、会社の2020年及び2019年3月31日現在の財政状態、並びに2020年3月31日に終了した3年間の各事業年度における経営成績及びキャッシュ・フローを、米国において一般に公正妥当と認められた会計原則に準拠し、適正に表示している。

**監査意見の根拠**

これらの連結財務書類についての責任は会社の経営陣が負い、私どもの責任は、私どもの実施した監査に基づいてこれらの連結財務書類に対して意見を表明することにある。私どもは、公開企業会計監視委員会（米国）（以下「PCAOB」という。）に登録している会計事務所であり、米国連邦証券法並びに証券取引委員会及びPCAOBの適用する規則及び規制に準拠して、会社に対して独立性を保持することが求められる。

私どもは、これらの連結財務書類についてPCAOBの基準に準拠して監査を実施した。これらの基準は、連結財務書類に誤謬又は不正による重大な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得るために、監査を計画し実行することを求めている。会社は、財務報告に係る内部統制の監査を受けることを要求されておらず、また、私どもも財務報告に係る内部統制の監査に従事しなかった。私どもは、監査の一環として財務報告に係る内部統制の理解を得ることが求められるが、会社の財務報告に係る内部統制の有効性に対して意見を表明することを目的としていない。そのため、私どもはかかる意見を表明しない。

私どもの監査には、誤謬又は不正による連結財務書類の重大な虚偽表示リスクの評価手続の実施、及びこれらのリスクに対応した手続の実施が含まれる。かかる手続には、連結財務書類の金額及び開示に関する証拠の試査が含まれる。また、私どもの監査には、適用された会計原則及び経営陣が行った重要な見積り、並びに連結財務書類全般の表示の評価が含まれる。私どもは、私どもの監査が、私どもの意見に対する合理的な基礎を提供しているものと確信している。

プライスウォーターハウスクーパース エルエルピー  
テキサス州 ダラス市  
2020年6月4日

私どもは、1983年から会社の会計監査人として従事している。

---

注：この監査報告書の訳文は、英語で作成された原文監査報告書を翻訳したものです。情報、見解または意見のあらゆる解釈において、英語版の原文監査報告書がこの訳文に優先します。

[次へ](#)

REPORT OF INDEPENDENT REGISTERED PUBLIC ACCOUNTING FIRM

To the Board of Directors and Shareholder of  
Toyota Motor Credit Corporation:

***Opinion on the Financial Statements***

We have audited the accompanying consolidated balance sheets of Toyota Motor Credit Corporation and its subsidiaries (the “Company”) as of March 31, 2020 and 2019, and the related consolidated statements of income, comprehensive income, shareholder’s equity and cash flows for each of the three years in the period ended March 31, 2020, including the related notes (collectively referred to as the “consolidated financial statements”). In our opinion, the consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Company as of March 31, 2020 and 2019, and the results of its operations and its cash flows for each of the three years in the period ended March 31, 2020 in conformity with accounting principles generally accepted in the United States of America.

***Basis for Opinion***

These consolidated financial statements are the responsibility of the Company’s management. Our responsibility is to express an opinion on the Company’s consolidated financial statements based on our audits. We are a public accounting firm registered with the Public Company Accounting Oversight Board (United States) (“PCAOB”) and are required to be independent with respect to the Company in accordance with the U.S. federal securities laws and the applicable rules and regulations of the Securities and Exchange Commission and the PCAOB.

We conducted our audits of these consolidated financial statements in accordance with the standards of the PCAOB. Those standards require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements are free of material misstatement, whether due to error or fraud. The Company is not required to have, nor were we engaged to perform, an audit of its internal control over financial reporting. As part of our audits we are required to obtain an understanding of internal control over financial reporting but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Company’s internal control over financial reporting. Accordingly, we express no such opinion.

Our audits included performing procedures to assess the risks of material misstatement of the consolidated financial statements, whether due to error or fraud, and performing procedures that respond to those risks. Such procedures included examining, on a test basis, evidence regarding the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. Our audits also included evaluating the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of the consolidated financial statements. We believe that our audits provide a reasonable basis for our opinion.

/s/ PricewaterhouseCoopers LLP

Dallas, Texas  
June 4, 2020

We have served as the Company’s auditor since 1983.

---

( ) 上記は、監査報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は有価証券報告書提出会社が別途保管しております。