

# 2022年3月期 決算説明

2022年4月27日 日野自動車株式会社



# 1)販売の状況

2)連結決算の状況

# グローバル販売台数 (地域別総台数)



- ・グローバル販売台数は全体で156.5千台、20年度比 +13.9千台。
- ・日本:部品供給課題の拡大により減。
- ・海外: 北米を除き、19年度水準まで回復。

•	(単位:台)						180,302	
	142,606		156,473	グローバル	+13,867	(+9.7%)	66,806	
	59,676		58,158	日本	<b>▲</b> 1,518	(▲2.5%)		
	47,174		62,046	アジア	+14,872	(+31.5%)	65,527	
	17,171	海外					14,381	
	12,118	82,930	15,651	中南米	+3,533	(+29.2%)	17 100	海外
	8,510	00.045	1,741	北米	<b>▲</b> 6,769	(▲79.5%)	17,100	113,496
	6,442	98,315	7,727	オセアニア	+1,285	(+19.9%)	6,240	
	4,693	+15,385	5,627	中近東	+934	(+19.9%)	5,613	
	2,628	(+18.6%)	3,540	アフリカ	+912	(+34.7%)	3,372	
	1,365		1,983	欧州	+618	(+45.3%)	1,263	
	20年度	W ( 1 = 1)	21年度				19年度	
	グローバル販売台数	奴(小型トラック)					(参考)	
	62,861		75,873		+13,012	(+20.7%)	79,978	

### 国内トラック・バス市場の状況



杂夹

総需要 : 世界的な半導体不足および、部品供給不足に起因する生産減の影響により前年割れ。

日野販売:部品供給不足による台数減。

総需要			参考	
(単位:台)			204,755	
177,502 85,869	155,808	含計 (▲12.2%)	91,858	
03,003	77,293	大中型 ▲8,576 トラック <sup>(▲10.0%)</sup>		
85,981	74,476	小型 ▲11,505 トラック <sup>(▲13.4%)</sup>	103,301	
5,652	4,039	バス (▲1,613 (▲28.5%)	9,596	
20年度	21年度	,	19年度	

#### 日野販売〔シェア〕

〔〕はシェア、( )は対前年増減率

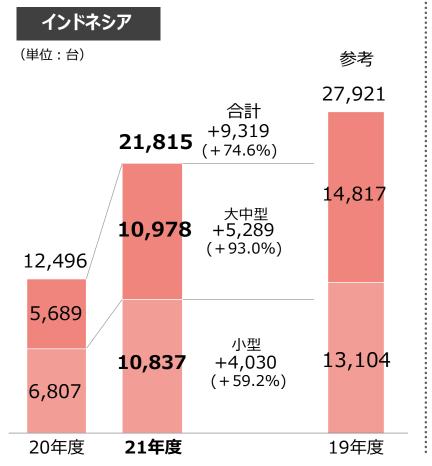
(単位:台)	` '	יים נית <del>וריי ורי</del> ים ני	•		<b>参</b> 考
(羊位:口)					66,806 (32.6%)
<b>59,676</b> (33.6%)		<b>58,158</b> (37.3%)	合計	▲1,518 (▲2.5%) (シェア +3.7P)	25.044
<b>32,936</b> (38.4%)		<b>30,119</b> (39.0%)	大中型 トラック	▲2,817 (▲8.6%) (シェア +0.6P)	35,914 (39.1%)
24,805 (28.8%)		<b>26,830</b> (36.0%)	小型	+2,025 (+8.2%) (>IF +7.2P)	27,784 (26.9%)
1,935 (34.2%)		<b>1,209</b> [29.9%]	トラック バス	<b>▲</b> 726 ( <b>▲</b> 37.5%)	3,108 (32.4%)
20年度		21年度		( 3,13,3)	19年度

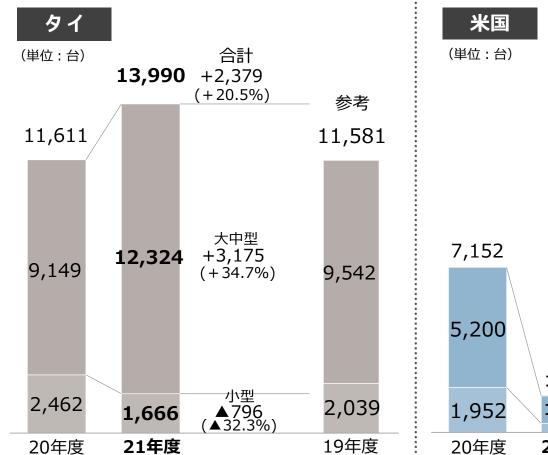
### インドネシア・タイ・米国販売台数

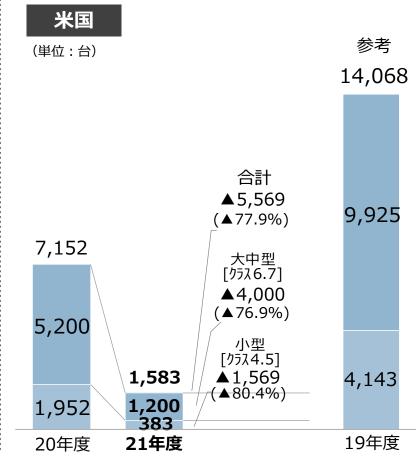


インドネシア:天然資源価格の高騰やインフラ投資計画の回復により、前年比大幅増。

タイ : 市場は回復、販売は前年比大幅増。大中型トラックは19年度を上回る水準まで回復。







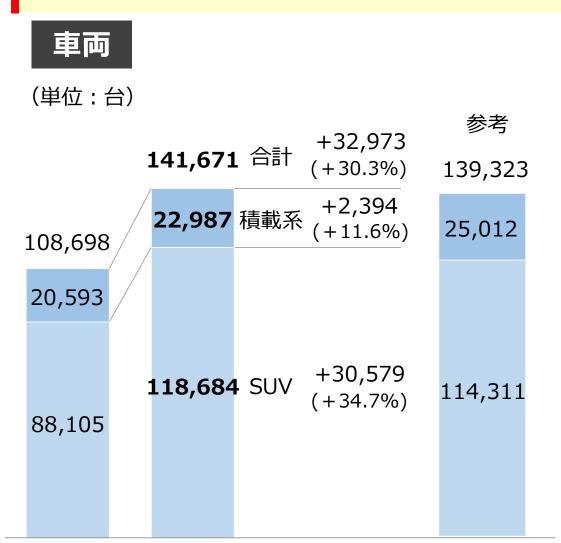
### トヨタ向け車両・ユニット売上



#### 車両、ユニットともに、対前年比増加。

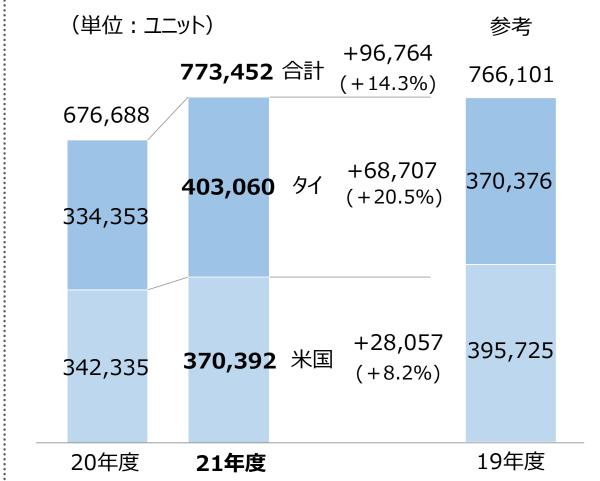
20年度

21年度



19年度

#### ユニット (タイ・米国ユニット販売)





# 1)販売の状況

2)連結決算の状況

### 連結損益の状況



			(単位:億円)	(参考)				
科目 21年度		20年度	増減	19年度				
売上高	14,597	_	+15.4% —	_				
旧基準売上高	17,291	14,984	+2,307	18,156				
	(2.3%)	_	2.8倍	_				
営業利益	<b>%(2.0%)</b> 338	<b>*</b> (0.8%) 123	*(+1.2p) + 215	<b>%</b> (3.0%) 549				
	(2.6%)	_	3.1倍	_				
経常利益	<b>%(2.2%)</b> 380	×(0.8%) 123	(+1.4p) + 257	<b>*</b> (2.7%) 496				
親会社株主に帰属する	(▲5.8%)	_	_	_				
当期純利益	<b> *</b> ( <b>▲</b> 4.9%) <b>▲</b> 847	<b></b> ( <b>▲</b> 0.5%) <b>▲</b> 75	*( <b>▲</b> 4.4 <i>p</i> ) <b>▲</b> 772	<b>%</b> (1.7%) <b>315</b>				

■ 連結売上台数

(単位:台)

	21年度	20年度	増減	
国内	57,756	59,628	<b>▲</b> 1,872	
海外	100,383	73,615	+26,768	
トヨタ	141,671	108,698	+32,973	

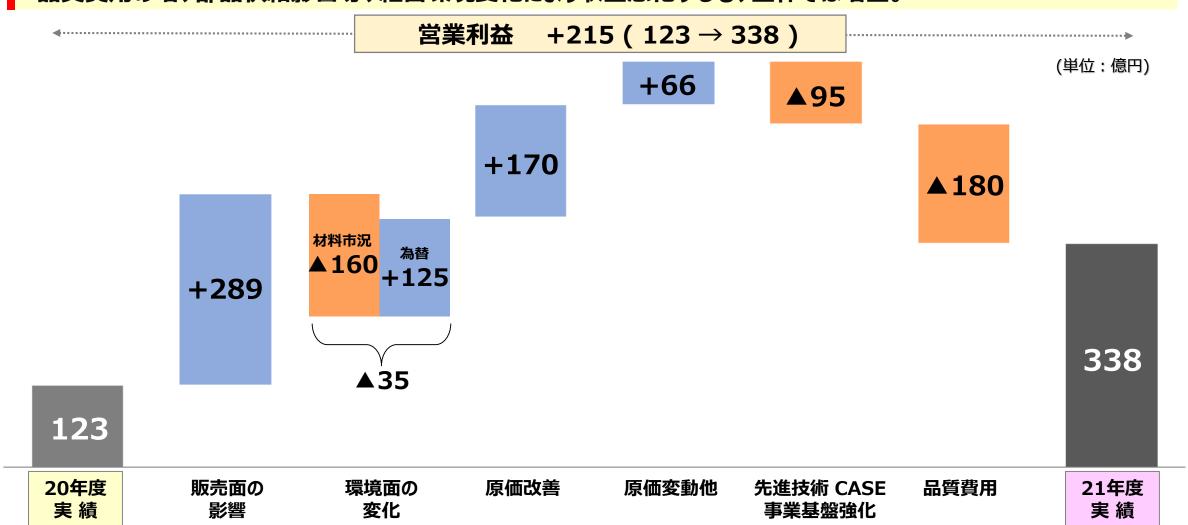
#### ■ 為替レート

	21年度	20年度
USD	112	106
THB	3.44	3.40
I DR(100)	0.78	0.72
AUD	83	76

#### 連結営業利益の変動要因〔対前期実績〕



- ・材料市況悪化を、主にアセアンでの拡販、収益基盤強化活動の継続実施により吸収。
- ・固定費効率化を推進し、先進技術、事業基盤強化等、将来に向けた投資を実施。
- ・品質費用の増、部品供給影響等、経営環境変化により収益悪化するも、全体では増益。



#### 連結当期純損益の変動要因〔対前期実績〕



営業利益は改善も、国内・海外 認証関連損失の計上、繰延税金資産の取崩しにより、当期純損失は大幅に悪化。



### 連結所在地別セグメント売上高・営業利益



#### アジアを始めとした海外販売の回復により、日本・アジアは増益。

						(単位:億円)	(参	考 )
	21年度		20年度		増減		19年度	
	売上高 営	営業利益	売上高	営業利益	売上高	営業利益	売上高	営業利益
日本	(1.	.8%)		_				_
口本	11,280 <b>%</b> (	1.4%)		<b>%(0.8%)</b>	+14.6%	+99.1%		<b></b>
旧基準	13,974	198	12,192	99	+1,782	+99	14,735	361
	(5.	.7%)		<b>%(1.5%)</b>	+38.3%	5.2倍		×(4.4%)
アジア	3,994	229	2,887	44	+1,107	+185	3,623	160
	(▲	3.8%)		<b></b> ( <b>△</b> 3.3%)	+21.1%	_		<del>%(1.2%)</del>
その他地域	1,762	<b>▲68</b>	1,455	<b>▲</b> 47	+307	▲21	2,412	30
調整	▲2,439	▲21	<b>▲</b> 1,550	27	▲889	<b>▲</b> 48	<b>▲</b> 2,614	
計	(2. 14,597 *(	_		- <i>*</i> (0.8%)	+15.4%	2.8倍		– ※(3.0%)
旧基準	17,291	338	14,984	123	+2,307	+215	18,156	549
 ( )は、売上高営業利益率		減欄の%は	、対前年増減率	区 ※旧基準	での売上高利	 益率。		

### 連結四半期別売上高·営業利益推移

為替レート

USD

19年

111

20年

109

21年

109



IR 12/15



21年

110

20年

105

19年

109

21年

113

19年

110

20年

105

21年

115

20年

106

19年

107



# ■ 収益力の着実な向上と固定費効率化の推進

- ▶ アセアンを中心とした販売活動の強化
- > トータルサポート収益の拡大
- > 台当りに拘った収益の改善
- > 働き方改革の継続

## ■ 認証問題に起因する損失計上

- > 北米・国内認証関連損失の計上
- > 繰延税金資産の取崩し

## ■ 22年度の業績見通し

- > 現時点では出荷再開の時期が未定
- 見通しの算定が可能となった時点で速やかに開示

#### 【認証不正問題】現在の状況



- A05C (HC-SCR) エンジン搭載車のリコールを3/25に届出、排出ガス規制値超過を防止
- 再発防止策を講じた上で、正しい燃費値の確認を進めている
- 税制優遇への対応として、追加納付に向け関係各所と調整中
- 不正行為の直接的な原因に対する再発防止を推進中 ※詳細次頁
- 総点検として、エンジン認証手続きに関する徹底的な事実関係の調査、認証プロセスの遵守状況 およびエンジン性能の検証を実施中
- 特別調査委員会において、全容解明および真因分析、組織の在り方や開発プロセスにまで 踏み込んだ再発防止の提言に向けた活動も進めていただいている

お客様をはじめとするステークホルダーの皆様には、 多大なるご迷惑をおかけしておりますことを深くお詫び申し上げます

### 【認証不正問題】再発防止の状況



#### ◆ 法規認証におけるチェック体制の強化

- 認証機能 (認証試験・認証申請) を開発部門より独立
- コンプライアンス専任取締役・技術コンプライアンス責任者を任命し、厳重に監督

#### ◆ 開発・認証プロセス管理の改善

開発段階から認証段階への節目に「認証移行会議」を設置

#### ◆ 規定・標準類の整備

- 法規認証の重要プロセス見直し・規定化(法規情報管理・適合確認・認証移行・諸元値決定・認証申請・内部監査等)
- 認証試験の使用機器や運転・測定方法について、要領・手順・禁止行為を技術標準で規定

#### ◆ 全般的な対策

- 認証データ記録保存体制の改善、認証業務人員の強化
- 全社的なコンプライアンス強化

