



日野自動車株式会社

アニュアルレポート2004

2004年3月期



K A I Z E N

日野自動車では、“カイゼン”活動の浸透を通じて、次なる飛躍をめざします。

	今まで	変わったこと	これから
国内事業	新車販売中心	バリューチェーン指向	提案営業強化、サービスブランド化
海外事業	アジア中心	北米、中国市場の攻略	全世界
トヨタ事業	日本中心	フレーム付き車両のグローバル・シャシー・サプライヤー	海外でのユニット受注拡大
PE事業	汎用中心	他社車載用	車載用、汎用の拡大



日野自動車は、1942年の設立以来、商用車メーカーとして60年の歴史をもちます。現在、日野グループは、トラック、バス、各種エンジン、補給部品の製造・販売、そしてトヨタ自動車からの小型商用車・乗用車の受託生産を手がけています。

日野は現在、2010年度に向けた長期ビジョンにおいて「世界販売15万台・世界5指レベルに入る」ことを目標に掲げています。

そして、この目標を達成するため、「収益構造の改革」「物づくり改革」「トヨタ事業の構造改革」「固定費の効率化」を柱とした中期経営計画を推進中です。

将来予測表明に関する特記

このアニュアルレポートの記載内容のうち、歴史的事実でないものは、日野自動車の将来に関する見通しおよび計画に基づいた将来予測表明です。これらの将来予測表明には、既知・未知のリスクや不確定な要素などの要因が含まれており、その要因によって日野自動車の実際の成果や業績、実績などは、記載の見通しとは大きく異なることがあります。その要因には、(1)日野自動車の主要な事業領域における経済情勢、為替レート、法律、規制、政策、または政治情勢の変化、(2)タイムリーかつ顧客に受け入れられる新商品を開発する日野自動車の能力・機能を取り巻く状況の変化、(3)日野自動車の商品市場または部品・材料・資材等を調達する地域における、燃料供給の不足、交通機能のマヒ、ストライキ、作業の中断、または労働力確保が困難である状況、なども含まれています。



At the Forefront of Innovation

目次

- 2 経営者からのメッセージ
- 10 役員一覧
- 11 社会的責任への取り組み
- 13 財務分析
- 17 5年間の財務サマリー
- 18 連結財務諸表
- 23 連結財務諸表の注記
- 33 和文アニュアルレポートの発行について
- 34 株式情報
- 35 連結子会社および関連会社

北米専用車の生産に取り入れられた「日時計生産方式」は、円形のターンテーブルを約1時間かけて回転させながら、外周からフレームやエンジン、運転台を取り付け、トラックを完成させる生産方式です。従来の考え方にとらわれない日野独自の“KAIZEN”の象徴的な存在といえます。

経営者からのメッセージ

2004年3月期は、国内、海外、トヨタ受託生産車の全部門で販売台数が大幅に増加したことにより、売上高は前年同期比23.7%増の1兆516億円と、初めて1兆円の大台を突破しました。損益面においても、営業利益が前年同期比2.3倍の445億67百万円、当期純利益も同じく6.9倍の340億23百万円となり、いずれも過去最高益を達成しました。

このように、売上、利益ともに過去最高を記録した要因は、国内市場において首都圏ディーゼル車規制条例ならびに自動車NOx・PM法*が適用された結果、車両の代替が促進され、販売台数が大幅に増加したことによるものです。一方、利益が大幅に伸びたのは、過去3年間にわたり取り組んできた企業構造の改革、原価の改革、従業員の意識改革などの改革活動が、着実に実を結びつつある結果と考えています。

日野自動車では、これまで進めてきた改革をさらに前進させるため、蛇川忠暉(前 代表取締役社長)が代表取締役会長に、近藤詔治(前 取締役副社長)が代表取締役社長に昇任することになりました。日野自動車は、今後も2010年を視野に、長期ビジョンである「グローバル市場で存在感のある『日野ブランド』」の確立により、世界販売15万台・世界5指レベルの実現に向け、経営全般にわたる改革を加速していきます。

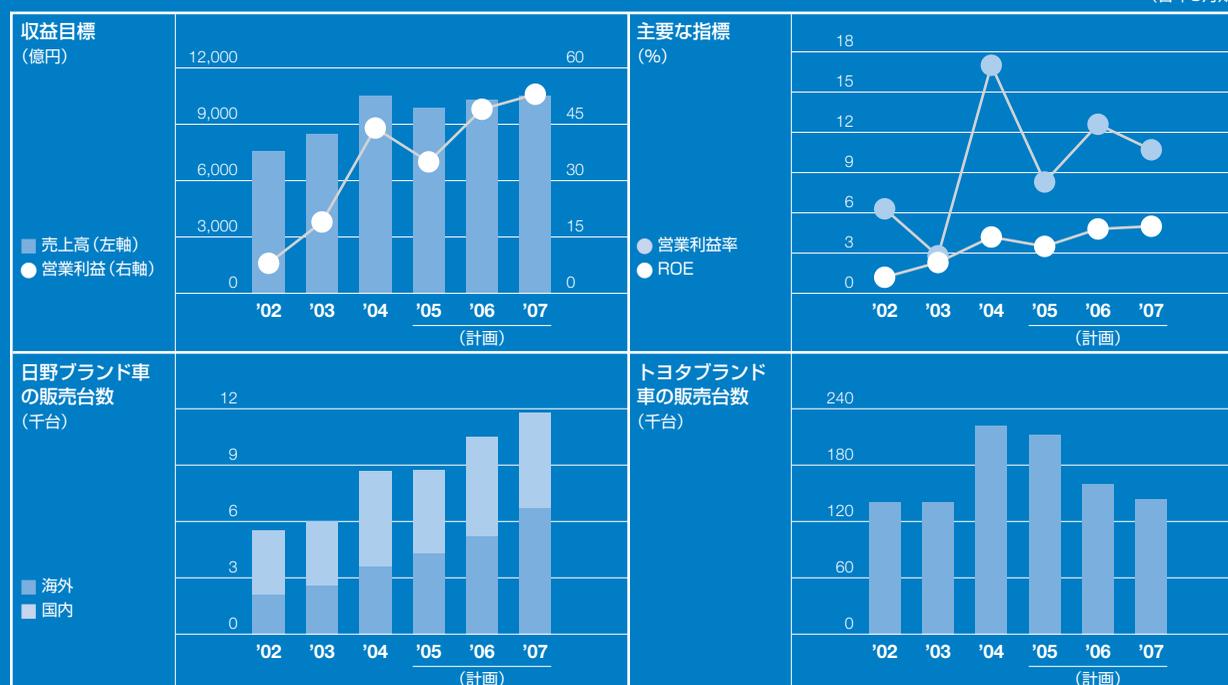
日野自動車の中期経営計画 「04中計」について

日野自動車では、長期ビジョンを実現するため、2005年3月期(2004年度)から向こう3カ年を対象とした中期経営計画「04中計」を策定しました。今回の「04中計」では、①日本主体の収益構造から海外各事業の収益化を図る「収益構造改革」と海外事業の拡

Message from the Management

中期経営計画「04中計」の目標

(各年3月期)



蛇川 忠暉
代表取締役会長



現在の「生まれ変わり」の兆しをベースに、引き続き顧客に学ぶことを忘れず、世界に目を向け、信頼のHINOブランド構築をめざします。

近藤 詔治
代表取締役社長



「前例があるから」を理由にすることなく、「お客さま」の目線で大胆に業務を見直す姿勢を根づかせていきたいと考えています。

大、②商品力強化と価格競争力向上をめざす「物づくり改革」、③海外市場におけるユニット事業を拡大する「トヨタ事業の構造改革」、④グローバルに固定費を見直す「固定費の改革」を主な骨子としています。なお、日野自動車では、市場環境の変化にきめ細かく対応するため、3カ年の中期経営計画を毎年見直す「ローリング方式」を2003年3月期より採用しています。

「04中計」では、基本事業を「日野ブランド事業」と「トヨタ事業」の2つに大きく分けてとらえています。

日野ブランド事業

日野ブランド事業では、「グローバル市場で存在感のある日野ブランド」を構築すべく、「日本事業」「海外事業」「PE事業（汎用エンジン等の販売）」の3事業を重点取り組み事項としています。

日本事業では、物流トータルサポートのさらなる確立をめざし、ボディー装束も含めたお客さまの求める商品の開発・提案の実現から、短時間車検や24時間

サービス対応、中古車販売、保険・リース分野、運送業務改善提案にいたるまで、バリューチェーン拡充に取り組んでいます。一方、海外事業の柱は、アジアにおける現地調達率の拡大による低コストの実現、北米では市場に適した専用車の導入、低コスト実現のための現地組み立ておよび販売サービス体制の刷新による1万台体制の早期確立、中国での事業展開の推進です。そしてPE事業では、業界トップ水準の排気ガス技術を基本に、車載・建設機械向けエンジンビジネスを拡大していきます。

トヨタ事業

トヨタ事業では「トヨタグループのグローバル生産への貢献」をめざす姿とし、トヨタフレーム付き車両の開発から生産を担い、グローバルシャシーサプライヤー体制の確立をめざします。

国内トラック市場の動向と 4ツ星フルラインアップ

トラック業界に関わる環境対応の1つに、ディーゼル車の排気ガスに対する規制強化があります。ディーゼル車の排気ガス規制は、メーカー、ユーザーの対象別に2つに大別できます。

まず、メーカーに対する規制は、排気ガスに含まれる窒素酸化物(NOx)と粒子状物質(PM)を一定基準以下にするよう求めるもので、現在は2003年10月に導入された「新短期規制」が新型モデルに対し適用されています。さらにNOxを41~50%、PMを75~85%削減することなどを目標とした「新長期規制」が、2005年10月から同様に新型車に対し適用される予定で、すでに「ポスト新長期規制」も議論の対象となりつつあります。

新短期規制の導入にあたって国土交通省は、新短期規制よりPM排出量を75%低減したPM排出量0.05g/kWh

の車両を“3ツ星”、85%低減した0.027g/kWhの車両を“4ツ星”の「超低PM排出ディーゼル車」として認定し、公表する制度を設け、ディーゼルメーカー各社の努力を促しました。

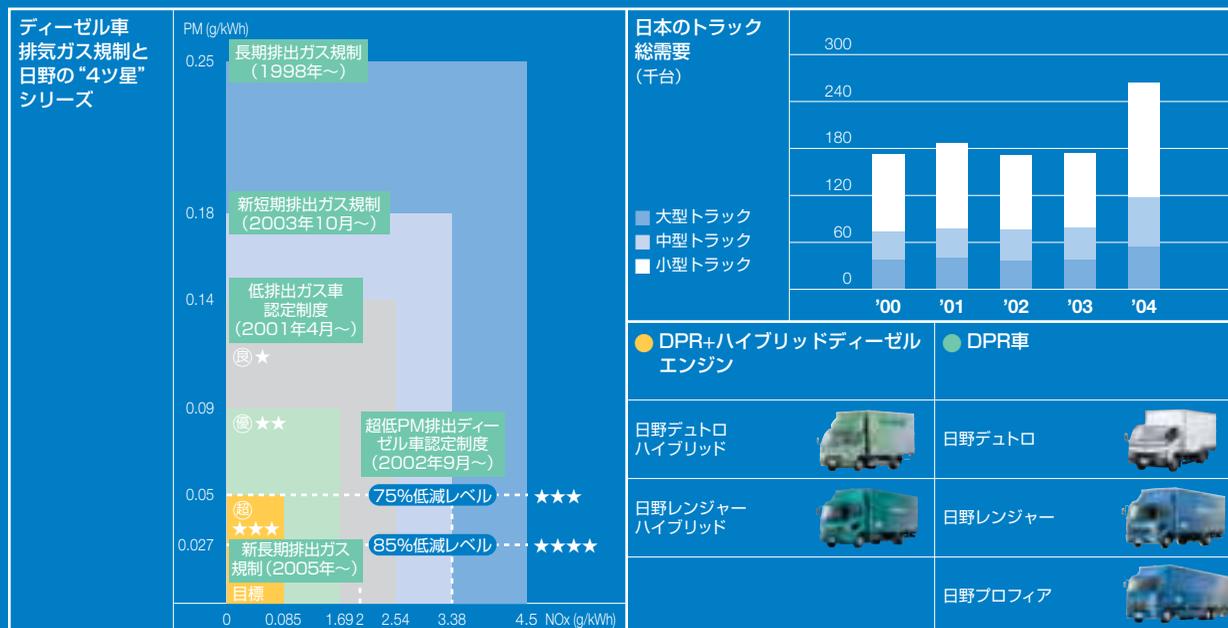
一方、ユーザーに対する規制では、自動車NOx・PM法および首都圏ディーゼル車規制条例が2003年10月からスタートしました。特に首都圏ディーゼル車規制は、基準値以上のPMを排出するディーゼル車の走行を認めないとする規制で、これを背景に2004年3月期の国内トラック市場は大幅な需要増加となりました。

こうしたなか日野自動車は、ディーゼル車メーカーの社会的使命として、現規制下で最も厳しいPM排出レベルの実現をめざす「4ツ星プロジェクト」に取り組んできました。そして2003年8月には、新短期規制だけでなく、日本で初めて4ツ星をクリアした小型2

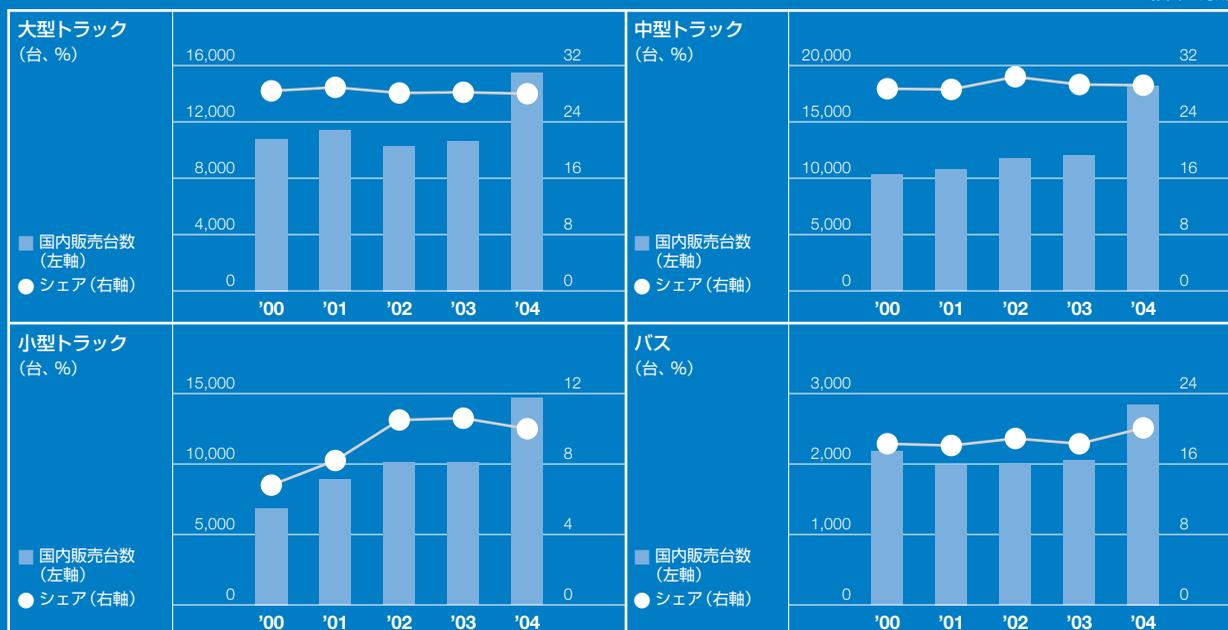
Truck Market in Japan

日本のトラック市場と日野の“4ツ星”ラインアップ

(各年3月期)



(注) 上記は、社団法人日本自動車販売協会連合会および当社調べによる登録台数の推移です。



(注) 1. 国内市場における「販売台数」は「登録台数」であり、売上台数とは若干異なります。

2. 大型車：積載量5t以上、総重量8t以上 中型車：積載量3.5t以上5t未満、総重量8t未満 小型車：積載量2t以上3.5t未満、総重量8t未満

トントラックを発売したのを皮切りに、中型トラック（10月）、世界初の小型ハイブリッドトラック（11月）、そして大型トラック（11月）を次々に投入して超低PM4ツ星フルラインアップを完成し、PM値に関しては新長期規制を先取りしています。

今後、さらに厳しい排気ガス規制値の適用が計画されるなか、日野自動車は環境性能のフロントランナーとして、製品ライフサイクルでとらえた環境負荷軽減に取り組んでいます。

国内の販売体制強化と ダントツサービスの展開について

2004年3月期の国内トラック市場は、首都圏のディーゼル車規制条例をはじめとする環境規制対応による一時的な需要増加があり、総需要は大・中型トラック市場で49.1%増の11万7千台、小型トラック市場で54.6%増の14万6千台と、大幅な伸びを示しました。しかしながら、今後はこの需要の反動減も見込まれ、

国内貨物市場の低迷や物流改革の進行など先行きは予測を許さない状況にあります。

こうした市場環境のなかでは、グループとしての収益基盤の強化、とりわけ販社基盤の再構築が欠かせません。日野自動車では、2007年以降に新車需要が減少した場合でも収益を確保できる販売体制づくりに注力しており、荷主さまのメリットを第一に考えた提案型販売活動の展開や、“ダントツサービス”による収益基盤の確立など、販売現場におけるサービス強化に取り組んでいます。

販売活動では、1973年以来31年連続で大・中型トラック市場No.1の座にあるものの、新たなお客さまの開拓や小型トラック市場のシェアアップに課題が残されています。これに対して日野は、新たなトラックのビジネスモデルとして「物流トータルサポート」の確立をめざしています。新車販売利益や部品・修理利益への依存を改め、各種サービスから中古車販売、保険・リース・ファイナンス、さらにボディー架装や運送業業務改

善提案を手がけることで、日野がお客さまに提供するバリューの拡大を狙っていきます。これと連動したサービス強化では、タイムリーな整備や短時間車検の実施、24時間サービス対応、メンテナンスリースを含む予防整備サービスの展開などに取り組んでいます。

トヨタ事業の今後の展開 および事業アライアンス

トヨタ事業では、トヨタ自動車のハイラックス、ダイナなどの受託生産、海外向けのユニット部品供給を行っています。これまでは、日本を中心に開発、生産受託を行ってきましたが、今後はトヨタフレーム付き車両の開発から生産をグローバルに受託するシャシーサプライヤー事業への転換を図っていきます。これにより、日野自動車によるトヨタグローバル戦略への貢献を日野ブランド事業の拡大、経営基盤の強化に役立てていく考えです。

その具体的な展開として、トヨタ自動車が2004年夏からスタートさせるタイでのIMVプロジェクト向け

や、北米市場でのピックアップトラック「タコマ」へのユニット部品供給が決まっています。

一方、国内外メーカーとの事業アライアンスには、次のような取り組みがあります。

スウェーデンのトラック・バスメーカー、スカニア社との事業協力の第1弾として、大型セミトラクター「日野スカニア」を開発し、日本市場での販売を2003年9月より開始しました。

いすゞ自動車とのバス事業統合では、2003年10月に日野車体・いすゞバス製造の統合に向けて、統合準備会社のJバスを持株会社化しました。

日産ディーゼル工業と中型エンジンのOEM供給契約を締結し、2004年初めより同社の中型トラック向けに日野Jシリーズエンジンの供給をスタートしました。

経営合理化とグローバル化をめざす日野自動車にとって、他社とのアライアンスは経営資源の選択と集中に不可欠な戦略といえます。

ビッグバンプロジェクト

ビッグバンモジュール開発



ビッグバンプロジェクトとは、お客さまの最適な車選びを強力にサポートすることを最終目的とし、お客さまの求める商品(完成車)を開発・生産するものです。これは、「最小のモジュール数で最大の組み合わせ(商品)」を究極の目標に、

- ① 従来の大型・中型・小型の区分から、GVW (Gross Vehicle Weight : 車両総重量) 区分に
- ② 固定的な車種/車型から、カスタマイズ中心に
- ③ 大型・中型・小型別の専用部品から、ユニットモジュールによるシリーズ設計に
- ④ リアボディ搭載を前提としたレイアウトから、完成車設計に

それぞれ転換する従来にない規模のプロジェクトです。

その改善例として変種変量短工程生産方式(日時計生産方式)があります。徹底した少量多品種生産に対応するため、フレーム製造工程ではプレス成形からロール成形、パンチ穴加工からレーザ加工、電着塗装から粉体塗装に変更するとともに、組立工程でもモジュール部品を多用し、ターンテーブル上を回転しながら装着する方式を取り入れ、生産工程の効率化を実現しています。

また、従来の大型・中型・小型の区分からGVW区分による生産を実施したことにより、クラスを超えた部品共通化によって部品種類・数を大幅に削減しました。

今後、これらの取り組みをさらに発展させ、商品開発・生産・販売を包括した一大革新を図ります。

ボンネットタイプの北米専用車を開発



北米専用車の開発をめざすプロジェクトを、全社をあげた取り組みとして2000年にスタートしました。開発にあたっては、「信頼性」「経済性」「乗り心地」の面での向上と、日野と北米サプライヤーがそれぞれのNo.1技術とNo.1ユニットを融合し、優れた車両と優れたサービスを実現することをめざしました。また、テスト走行では、先行試験車をペンスキートラックリーシング社にデモ車として提供し、改善点のフィードバックを受けるなど、ペンスキーグループとのアライアンスを積極的に活用しました。



Truck Market

Overseas

海外事業展開について

米国事業

「04中計」では、国内主体の収益構造から脱し、海外各事業における収益の多様化を目標に掲げています。

2004年3月期の日野ブランド車の販売台数は、国内が5万1千台に対し、海外は3万6千台となっています。「04中計」では、北米や中国への本格進出によって、早くも2006年3月期には海外向け販売台数が国内を上回るようになり、最終年度である2007年3月期には、国内が5万1千台と横ばいであるのに対し海外は6万7千台と、大幅な伸びを見込んでいます。

次なるコア市場と期待する北米向けでは、従来の戦略を次のように大きく転換しました。

まず、商品戦略では、これまでニッチなキャブオーバー市場向けに国内向け開発車両を仕様変更して投入

してきたのを改め、北米専用車を開発し、クラス4~7の主カコンベンショナル(ボンネットタイプ)市場に本格展開することとしました。年間販売台数も、約2千台という販売実績から大幅アップをめざし、2006年には1万台、2010年には3万台を目標とします。この本格展開に伴い、北米専用車の供給も完成車輸出から、2004年10月にはトヨタグループのTABC社における現地組み立てに移行します。日野は、既存の補給部品販売会社を日野モーターズ・マニュファクチュアリングUSA(HMM)に改組し、TABC社の現地調達部品の調達機能や、トヨタ自動車向けのユニット部品の生産機能をもたせることとしました。

販売面では、米国ペンスキー社との提携によって日野モーターズ・セールスUSA(HMS)の機能を大幅に強化しました。従来、米国販売は総需要の3割にあ

る西部および東部に偏重していましたが、この提携により米国中央部のディーラー網を新たに開拓する方針です。2003年10月に米国で開催した北米専用車の発表会では1,800台、続くカナダでも500台の受注があり、好調な滑り出しとなりました。

さらに「インディ500」に参戦するペンスキーレーシングチームのスポンサーとなることにより、米国での知名度アップにも取り組んでいきます。

アジア・中国事業

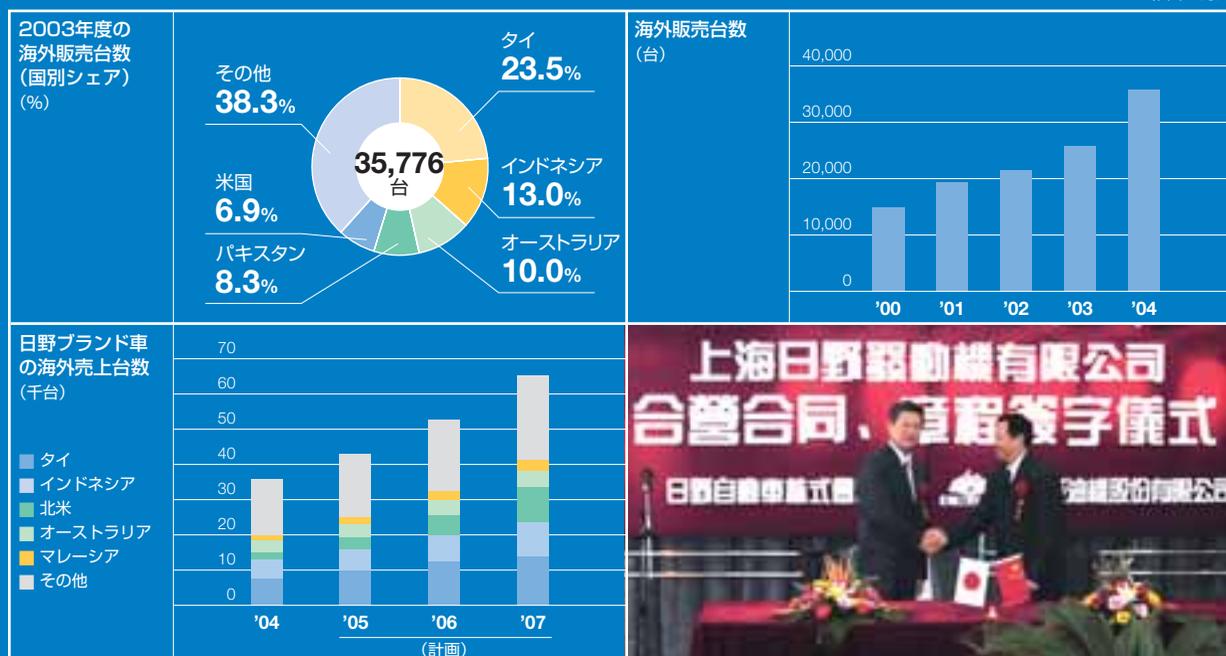
日本に次ぐコア市場であるアジアでは、早期黒字化に向けた取り組みを行っています。その核となるのが、中型トラックや小型トラックにおける価格競争力アップと拡販です。これを実現するため、タイ、インドネシアの拠点を再編して製販分離を実施しました。製造会社では、現地調達比率を高めてコストダウンに努め、新型車導入時の国内モデルとの同時投入をめざします。また、ユニットサプライヤー事業では、トヨタ自動

車向けユニット生産受託による事業規模の拡大を狙っていきます。販売面では、販売代理店や販売店の経営効率化および販売力アップに取り組んでいます。

一方、中国では、高速道路の整備を背景に高速大量輸送のニーズが急増しており、高馬力・高速性能・耐久性・環境対応に優れた大型高性能トラック市場が急成長を遂げています。これに対して日野自動車は、2003年9月、上海ディーゼルとの合併によるエンジン生産販売会社の設立を発表しました。折半出資による合併会社「上海日野発動機有限公司」は、年間1万5千台の生産能力をもつ新工場を建設し、2004年11月をめぐりに主に中国国内のトラックメーカー向けに大型エンジンの生産・販売を開始します。なお同社は、日野にとって初の本格的なエンジン生産・販売拠点となります。今後は、中国市場への日野ブランド車の投入を視野に入れ、事業の拡大を図っていきます。

海外事業の拡大

(各年3月期)



グローバル市場で存在感のある「日野ブランド」の確立をめざして

	今まで	変わったこと	これから
モデルチェンジ	12年に1回	機動的な新商品投入	顧客対応の新商品
技術開発	他社と横並び	環境フロントランナー	環境+安全のフロントランナー
ものづくり	国内中心	現地生産の促進	グローバル生産化
資材調達	国内中心	北米での現地調達	グローバル最適調達
財務	日野単独	グループ連結	グローバル全車黒字化

Corporate Governance

むすびにかえて

日野自動車グループでは、いつの時代においても人々の生活に欠かせない輸送・交通を主な事業分野とし、文化の一形態としての輸送・交通のあるべき姿をハード・ソフトの両面から追求するとともに、ゆとりある快適な社会・生活に貢献することを共通の理念としています。

事業活動においても、株主・顧客・従業員・取引先など、すべてのステークホルダーの皆さまにとって価値ある存在であるとともに、環境と調和し、自然と共存することを基本方針としています。

その経営にあたっては、株主総会や取締役会などによる経営監視はもとより、執行役員制度の採用により経営と執行を分離して経営の透明性を高めています。また、経営陣および従業員の行動指針を明記した「日

野倫理綱領」を制定するとともに、本綱領の遵守のため倫理委員会を設置し、コンプライアンスの強化に努めています。

今後も、厳しい経営環境が予想されますが、日野自動車はグローバル市場で存在感のある「日野ブランド」を実現するため、グループ一丸となって堅固な収益構造の確立に努めていきます。

2004年6月

蛇川 忠暉

代表取締役会長 蛇川 忠暉

近藤 詔治

代表取締役社長 近藤 詔治

役員一覧

(2004年6月29日現在)



蛇川忠暉
代表取締役会長



近藤詔治
代表取締役社長



鈴木孝幸
取締役副社長



飛田英明
取締役副社長



飯田剛
専務取締役



杉崎慎一郎
専務取締役



菅沢奈良井
専務取締役



萩原文二
専務取締役



須々木邦彦
専務取締役



山本隆彦
専務取締役



森道明
専務取締役



市川正和
専務取締役



井上俊紀
専務取締役

取締役および監査役

代表取締役会長

蛇川忠暉

代表取締役社長

近藤詔治

取締役副社長

鈴木孝幸、飛田英明

専務取締役

飯田剛、杉崎慎一郎、菅沢奈良井、萩原文二、須々木邦彦、山本隆彦、森道明、市川正和、井上俊紀

常勤監査役

宇賀尚明、高田清志、石神高俊

監査役

張富士夫、辻井昭雄

執行役

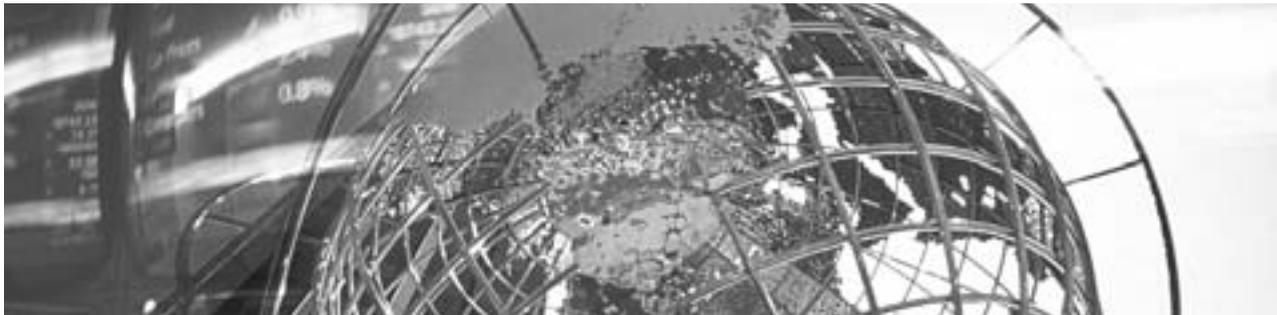
常務執行役員

笠井学、岡崎清英、海川昇、上田英樹、前田義秀、清水良一、中野武彦

執行役員

藤本慎治、和具健治、遠藤真、三田進、下成誠、瀬沼昭、浜野公勇、野口由典、川崎卓夫

社会的責任への取り組み



経営の基本方針

日野自動車グループは、いつの時代においても人々の生活に欠かせない輸送・交通を主な事業分野とし、文化の一形態としての輸送・交通のあるべき姿をハード・ソフトの両面から追求することにより、ゆとりある快適な社会・生活に貢献することを共通の理念としております。

事業活動におきましては、株主・顧客・従業員・取引先など、すべてのステークホルダーに価値ある存在であるとともに、環境と調和し、自然と共存することを基本方針としています。

コーポレートガバナンス、コンプライアンスへの取り組み コーポレートガバナンスに対する基本的な考え方

当社では、法的機関である株主総会や取締役会などによる経営監視はもとより、執行役員制を採用することで、経営と執行を分離し経営の透明性を高めております。また、経営陣および従業員の行動指針を明確に示した「日野倫理綱領」を制定しております。本綱領を遵守すべく社長を委員長とする「倫理委員会」を設置しております。

コーポレートガバナンスの実施状況

(1) 会社の機関

監査役会は常勤監査役3名および社外監査役2名で構成されています。また、株主総会、取締役会、監査役会といった法定の機関に加え、全社重要方針、施策の審議や経営管理に必要な情報の報告等を行うための経営会議等を設けています。

(2) 内部統制システムおよびリスク管理体制の整備の状況
当社は、社内の内部統制システムを監視することを目的として、従来より経理部監査室を設置しています。また、社内のコンプライアンス体制構築の一環として、経営陣および従業員の行動指針を明確にした「日野倫理綱領」を制定し、本綱領を遵守すべく「倫理委員会」を設置しています。なお、倫理綱領については、子会社への展開を図ることにより、グループ全体でのリスク管理体制の強化を図っています。

環境保全活動

日野自動車は、1993年3月、環境保全活動の総合的な推進をめざし、「日野地球環境憲章」と具体的な行動計画「日野自動車環境ボランティアプラン」を策定しました。同時に、社長を委員長とする「日野環境委員会」を全社組織として設置し、環境保全活動を推進しています。さらに下部組織として「製品環境委員会」「生産環境委員会」を設置し、ボランティアプランに基づく具体的な取り組みを推進しています。2002年3月には、「リサイクル委員会」と「販社環境委員会」を新設しました。リサイクル委員会は、自動車リサイクル法制定に伴う各種業務への対応と社内システム構築を図り、販社環境委員会は販売会社における環境管理体制構築の推進強化を目的としています。

さらに日野自動車では、環境マネジメントシステムISO 14001 認証取得を拡大し、システムの拡充をめざしています。また、自社における取り組みを推進するばかりではなく、国内外関連会社、販売会社を含めた日野グループでの環境保全に取り組んでいます。

2003年度の環境保全コストは206億円で売上高に占める割合は2.4%でした。経済効果では、省エネルギーによるエネルギー費削減などで総額3,100万円となりました。

日野の低公害技術

日野自動車は、「性能は環境のために」の基本姿勢のもと、製品開発を行っています。こうした基本姿勢に沿った活動として、「日野4ツ星プロジェクト」があります。これは、大型・中型・小型の全車型で国土交通省の「超低PM排出ディーゼル車認定制度」の最高ランク「四ツ星」獲得をめざしたプロジェクトで、2003年11月の大型トラック「日野プロフィア」発売をもってトラックのフルラインアップを完成しています。日野自動車の代表的な低公害技術が、DPR(Diesel Particulate active Reduction system)です。これは、低公害ディーゼルエンジンと捕集率95%を誇る「DPR-クリーナー」との協調制御により、捕集した粒子状物質(PM)を燃焼処理するシステムです。一方、HIMR(Hybrid Inverter-controlled Motor & Retarder system)は、1991年に世界で初めて実用化したディーゼル電気ハイブリッドシステムです。小型トラック「デュトロ」は、高性能DPR装着の新型ディーゼルエンジンとハイブリッドシステムの組み合わせで、NOxを大幅に低減、さらに燃費も現行ディーゼル車比約1.3倍を実現しています。

お客さまに対する考え方

お客さまに対しては、製品開発からアフターサービスにいたるすべてのプロセスで、製品の安全性向上に取り組んでいます。

安全技術の徹底した追求

日野自動車では、アクティブセーフティ、パッシブセーフティの両面からトータルな車両の安全性向上に取り組んでいます。安全に関する研究開発は次の4段階に分けられます。

0次：事故の原因となるドライバー疲労の未然防止対策

1次：衝突やスリップなど事故の発生を回避する、走る・曲がる・止まるの基本性能の向上

2次：事故発生時の乗員・乗客の保護対策

3次：歩行者や二輪車等第三者の被害防止対策

日野自動車ではこれらの安全性を総合的に向上することをめざし、研究開発を行っています。

例えば、事故を未然に防ぐ安全運転支援システムでは、走行速度から車間距離を算出し、先行車との距離が近づくとき先行車両の速度に自動制御して衝突を事前に防ぐスキニングクルーズや、画像センサーにて車線を認識し、脇見や居眠り等による車線逸脱を防ぐ車線逸脱警報装置の開発に取り組んでいます。

アフターサービスプログラム

日野自動車では、販売後も徹底したアフターサービスとお客さま対応によって、製品に対する責任を追求しています。具体的には、点検、修理などのアフターサービスプログラムを作成し、お客さまへの呼びかけを行っています。サービス内容は、メンテナンスリース、年間整備契約の提供による予防整備の展開です。

お客さま問い合わせ対応

お客さま相談窓口を設置し、お客さまからのさまざまな問い合わせや苦情などに対応し、今後の活動に反映するシステムを構築しています。

リコール・回収等の状況

世界の販売店から市場状況を収集する体制を構築し、収集した情報は品質保証部に集約して情報の分析、ならびに必要に応じて現地調査や不具合品の回収・解析を行い、関係部署で対策を推進しています。また、品質保証部は商品に欠陥ありと認められ、処置を講じる必要があると判断した場合は、届出、告知、製品の回収、無償での修理などの必要な対策を実施します。

5年間の財務サマリー

日野自動車株式会社及びその連結子会社
3月31日に終了した1年間

	百万円				
	2000	2001	2002	2003	2004
会計年度：					
売上高	¥653,288	¥703,998	¥758,640	¥850,318	¥1,051,587
国内	587,782	624,384	662,506	736,132	901,245
海外	65,506	79,614	96,134	114,186	150,342
売上原価	576,020	593,328	638,567	721,227	883,135
販売費及び一般管理費	104,727	105,020	111,082	109,905	123,885
営業利益(損失)	(27,459)	5,650	8,991	19,186	44,567
税金等調整前当期純利益(損失)	(34,818)	(9,919)	17,371	12,436	44,614
当期純利益(損失)	(21,837)	(13,302)	8,370	4,960	34,023
設備投資額	23,577	20,017	25,690	27,783	51,364
減価償却費	44,536	38,188	31,780	31,480	31,742
研究開発費	22,996	23,589	27,055	28,754	30,106
会計年度末：					
総資産	¥832,555	¥765,310	¥763,320	¥719,754	¥ 783,264
株主資本	107,658	84,101	180,267	179,572	219,700
有利子負債	530,292	455,373	331,677	276,006	260,261
発行済株式総数(千株)	447,300	452,281	574,581	574,581	574,581
従業員数(人)	22,615	21,901	21,556	20,764	20,560
地域別売上高：					
アジア	¥ 30,748	¥ 38,179	¥ 52,578	¥ 65,065	¥ 93,982
北米	13,648	15,619	12,979	15,210	17,003
オセアニア	11,519	10,903	12,514	15,699	20,476
欧州	—	7,765	3,053	4,606	4,562
その他の地域	9,591	7,148	15,010	13,606	14,319
円					
1株当たり情報：					
当期純利益(損失)	¥ (59.65)	¥ (29.54)	¥ 15.99	¥ 8.38	¥ 58.86
株主資本	241.01	186.02	313.85	312.54	382.30
年間配当金	0.00	0.00	3.00	5.00	6.00
台数					
車種別販売台数：					
国内	30,002	33,136	34,011	34,742	51,242
大型車・中型車	20,948	22,194	21,953	22,641	33,722
小型車	6,788	8,918	10,033	10,032	14,604
バス	2,266	2,024	2,025	2,069	2,916
海外	14,965	19,380	21,448	25,743	35,776

注記：“—”は情報開示されていないことを表します。

財務分析

日野自動車グループは、日野自動車、連結子会社76社、持分法適用会社17社で構成されており、トラック・バスの製造販売およびトヨタ自動車(株)からの受託生産を主な事業としております。当社は、2001年8月に実施した第三者割当増資により、トヨタ自動車(株)の子会社となっており、トヨタグループ商用車部門の一部を担っています。

当期末の為替レートは、105.69円=1米ドル、前期末と比較して14.51円の円高となっています。

部門別概況

国内事業

当期の国内トラック市場は、大型・中型・小型いずれの総需要も大幅に増加しました。これは、2003年10月から適用された自動車NOx・PM法ならびに首都圏ディーゼル車規制条例への対応のため、車両の代替が促進されたことによるものです。

当社の主力製品市場である国内普通(大型・中型)トラック市場では、総需要が117,362台と前期比49.1%の高い伸びを見せるなか、当社も33,640台(前期比48.3%増)を販売し、31年連続でシェアNo.1を達成しました。国内小型トラック市場の総需要も前期比54.3%増の146,886台となりました。特に、ディーゼル車環境確保条例が施行された1都3県の総需要は35,000台から78,000台と、倍以上に拡大しました。

こうしたなか、2004年3月期の当社の国内トラック・バスの販売台数は、前期比47.5%増の51,242台となりました。国内トラック・バスの売上高も46.2%増の3,255億85百万円となりました。

このうち大型トラックの販売台数は15,456台(前期比45.1%増)で、過去5年間続いた10,000~11,000台の販売水準を大幅に上回りました。大型トラックのシェアは0.2ポイント減の28.0%となりました。

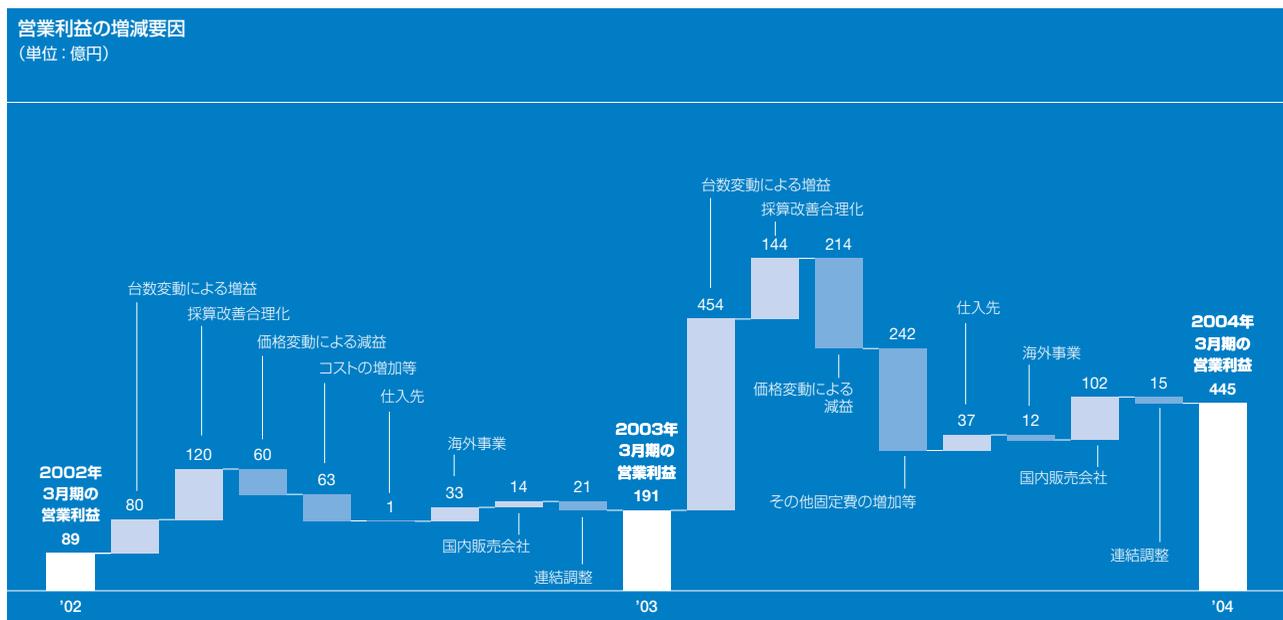
中型トラックでは、販売台数が前期比51.1%増の18,184台と、ここでも過去5年間続いた11,000~12,000台の販売水準を大きく超えました。中型トラックのシェアは29.2%(0.1ポイント減)となりました。

一方、小型トラックでは14,704台(前期比45.3%増)となり、1999年に小型トラックに本格的に進出し、当初目標としてきたシェア10%を3年連続で超えました。

また、国内バスの販売台数は前期比38.8%増の2,846台で、シェアも1.8ポイント増の20.1%となりました。

海外事業

海外トラック・バスの販売台数は前期比39.0%増の35,776台となり、売上高も38.1%増の1,216億56百万円となりました。これは、主力市場である東南アジア市場での販売増に加え、新たにタイ・マレーシア市場に小型トラックの「デュトロ」を導入したことによるものです。



以上、国内、海外を合わせたトラック・バスの販売台数は43.9%増の87,018台となり、売上高においても43.9%増の4,472億41百万円となりました。

受託事業

トヨタ自動車(株)からの受託生産車は、「ダイナ」および「ハイラックスサーフ」の受注が増加したことにより、総生産台数は222,676台と前期に比べて16.1%増加しました。海外生産用部品も含めた売上高は、15.4%増の3,541億81百万円となりました。

損益の分析

売上高

当期の売上高は、国内、海外、受託車両の全部門において販売台数が大幅に増加したことにより、1兆515億87百万円と前期比23.7%、金額にして2,012億69百万円の増収となりました。

営業利益

売上原価は、前期比22.4%増加して8,831億34百万円となりました。また、販売費及び一般管理費は前期比12.7%増の1,238億85百万円となりました。このように出荷台数が大幅に増加する一方で、採算改善合理化努力をさらに進めた結果、営業利益は過去最高となる445億67百万円(前期比2.3倍)となりました。売上高

営業利益率も4.2%となり、前期の2.3%から大幅に改善しました。

なお、売上原価の売上高に対する比率は84.0%と前期に比べて0.8ポイント、販売費及び一般管理費の売上高に対する比率も11.8%と同じく1.1ポイント、それぞれ改善しました。

所在地別セグメントの状況

売上高および営業利益を所在地別セグメントで見ると、次のようになります。なお、当期は所在地別セグメントの開示初年度であるため、前年同期との比較分析は行っておりません。

(日本)

売上高は1兆214億12百万円、営業利益は438億72百万円となりました。

(アジア)

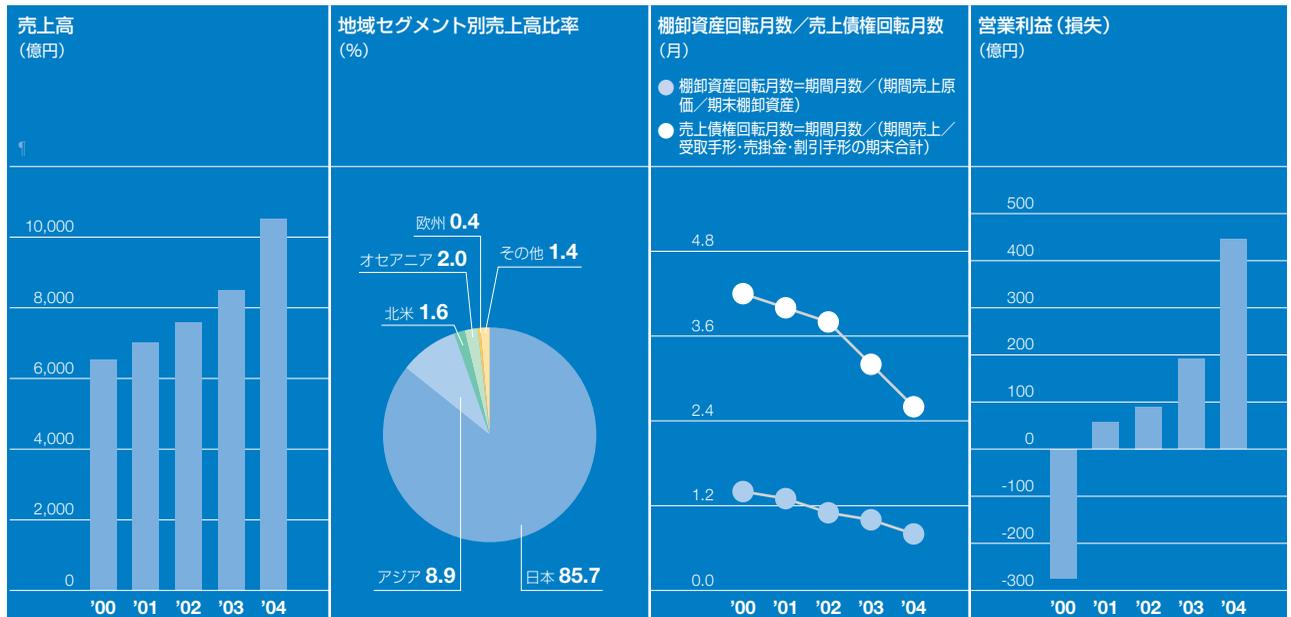
売上高は680億18百万円、営業利益は15億71百万円となりました。

(その他の地域)

売上高は374億56百万円、営業利益は5億56百万円となりました。

当期純利益

営業外損益は、62億21百万円の投資有価証券等売却益を計上したほか、金融収支の改善、投資有価証券等評価



損の減少があり、大幅に改善しました。支払利息は有利子負債の削減効果などにより38.7%減の22億76百万円となりました。これにより、税引前利益は前期に比べて3.6倍となる446億14百万円となりました。

当期純利益でも前期に比べて6.9倍となる340億23百万円となり、過去最高益を達成しました。

1株当たり当期純利益でも、前期の8円38銭から58円86銭となりました。配当については1株につき中間配当3円を含み年6円とさせていただきます。

研究開発費

当社は、排出ガス低減・燃費向上・安全性向上・低公害車など、環境・安全技術の開発を研究開発の優先テーマとし、高い競争力を維持するために時代の変化を先取りする「価値づくり」に積極的に取り組んでいます。

当期の研究開発費は前期より13億52百万円増加して301億6百万円となり、売上高に占める割合は、前期の3.4%から0.5ポイント減少して2.9%となりました。

設備投資

当期の設備投資額は、新製品の対応、新規工場の建設、また合理化を目的とした設備更新を中心に513億64百万円となりました。

車両および部品等の生産部門では、大型トラックおよび受託車等の新製品関係設備の増強、生産設備の合理化

の推進を目的に460億51百万円の設備投資を実施しました。販売およびサービス等の部門では、販売促進用車両の取得、車検整備等アフターサービスの向上をめざした設備更新投資を中心に16億96百万円の設備投資となりました。また、その他の部門(情報、事務、厚生等)の設備投資額は、36億17百万円となりました。

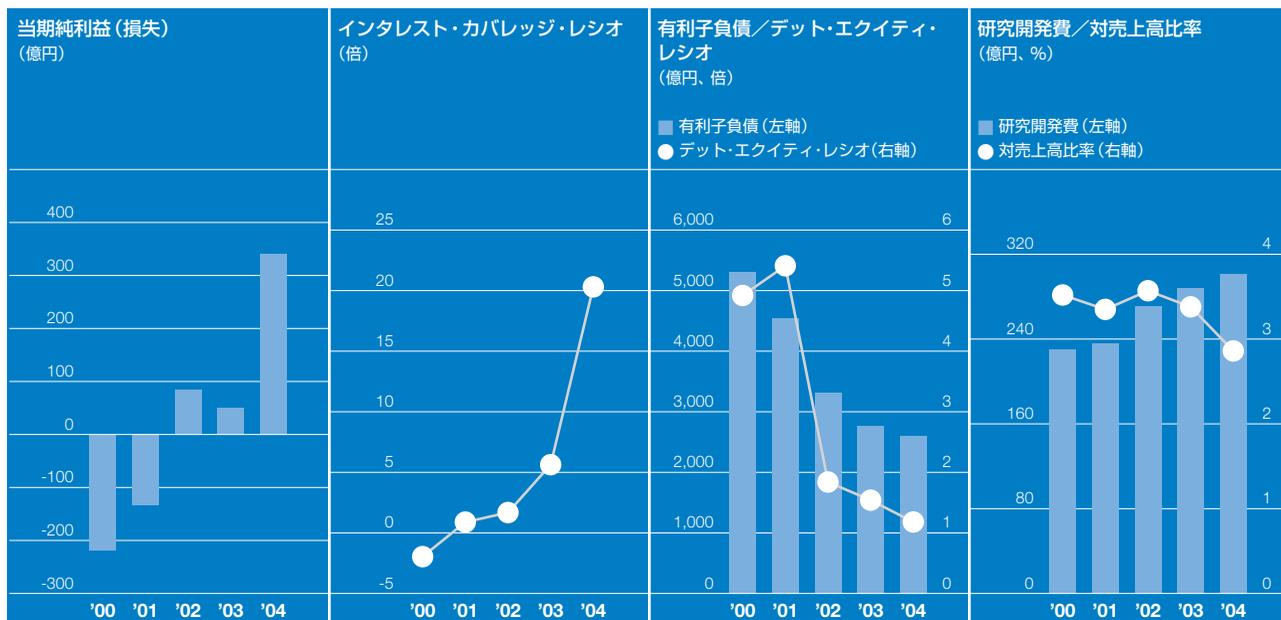
なお、当期の減価償却費は317億42百万円を計上しています。

キャッシュ・フローの分析

当期の現金及び現金同等物(以下、「資金」という)は、営業活動によるキャッシュ・フローが増加したことなどにより、前期比3,838百万円増加(8.8%増)し、47,280百万円となりました。

営業活動によるキャッシュ・フローは、53,247百万円の収入となりました。前期の83,985百万円の収入に比べて減少したのは、税金等調整前当期純利益が44,614百万円と前期比大幅に増加したものの、売上債権が27,568百万円の減少から16,628百万円の増加に転じたことによるものです。

投資活動によるキャッシュ・フローは376億30百万円の支出となり、前期の240億12百万円に比べて支出額が拡大しました。これは主に、有形固定資産の取得による支出が44,177百万円(前期は29,946百万円の支出)あったことによるものです。



* インタレスト・カバレッジ・レシオ=(営業利益+受取利息・配当金)/支払利息

* 有利子負債=短期借入金+コマーシャルペーパー+一年内返済予定の長期借入金等+長期借入金

** デット・エクイティ・レシオ=有利子負債/株主資本

財務活動によるキャッシュ・フローは、106億48百万円の支出となり、前期の538億64百万円と比べて支出額は減少しました。財務活動による資金の減少は、コマーシャルペーパーの純増加額が130億円(前期は320億円の純増)あったものの、短期借入金の純減少額が79億9百万円(前期は61億78百万円の純増)あったことによるものです。

財政状態の分析

当期末の総資産は前期末比635億9百万円(8.8%)増加し、7,832億63百万円となりました。

流動資産は前期末比392億88百万円(11.4%)増加し、3,834億23百万円となりました。これは主に、海外子会社の売上増やトヨタ自動車(株)向けの売上が増加したことにより、受取手形及び売掛金が245億46百万円増加したことや、排ガス規制により受注が好調な国内車両の在庫が増加したことなどにより、棚卸資産が102億30百万円増加したことによるものです。

投資その他の資産は前期末比272億82百万円(44.3%)増加し、888億54百万円となりました。これは主に、保有株式の時価が上昇したことなどにより投資有価証券が154億99百万円増加したことや、長期貸付金が84億93百万円増加したことによるものです。

固定資産は前期末比30億60百万円(1.0%)減少し3,109億87百万円となりました。これは主に、償却進

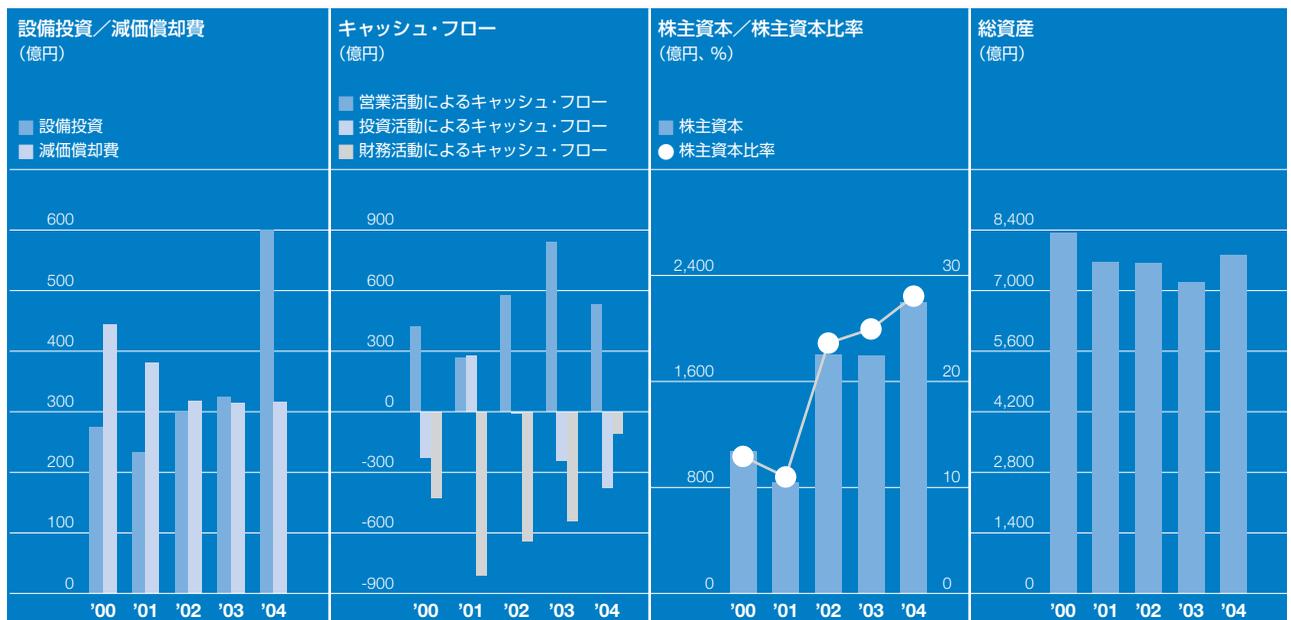
行などにより建物及び構築物、機械装置及び運搬具が減少したことによるものです。

流動負債は前期末比83億16百万円(1.8%)増加し、4,662億12百万円となりました。これは主に、返済等により短期有利子負債が111億73百万円減少する一方で、生産台数増による材料費の増加によって支払手形及び買掛金が168億71百万円増加したことによるものです。

固定負債は前期末比107億4百万円(14.3%)増加し、853億73百万円となりました。これは主に、トヨタ自動車(株)から200億円の新規融資を受けたことなどにより、長期借入金が103億96百万円増加したことによるものです。

資本の部は、当期純利益を340億23百万円計上したことや、その他有価証券評価差額金が110億78百万円増加したことなどにより、前期末比401億28百万円(22.3%)増加し2,197億円となりました。この結果、自己資本比率は、前期末に比べて3.1ポイント上昇し28.0%となりました。

なお、1株当たりの純資産額は、382円30銭となりました。



* 株主資本比率=株主資本/総資産×100

連結貸借対照表

日野自動車株式会社及びその連結子会社
3月31日現在

資産	百万円		千米ドル (注記1)
	2003	2004	2004
流動資産：			
現金及び現金同等物	¥ 43,442	¥ 47,280	\$ 447,351
有価証券(注記3)	2,450	1,785	16,888
売掛債権：			
受取手形(注記7)	91,527	87,228	825,319
売掛金(注記7、15)	122,011	150,856	1,427,349
棚卸資産(注記4、7)	65,446	75,677	716,031
繰延税金資産(注記11)	8,377	13,167	124,578
前払費用他	16,333	13,447	127,229
貸倒引当金	(5,451)	(6,017)	(56,935)
流動資産計	344,135	383,423	3,627,810
投資その他の資産：			
投資有価証券(注記3、7)	36,239	51,738	489,525
関連会社への投資	5,809	7,649	72,373
長期貸付金	854	9,347	88,436
繰延税金資産(注記11)	2,048	1,966	18,603
その他の投資等	24,118	27,217	257,519
貸倒引当金	(7,496)	(9,063)	(85,755)
投資その他の資産計	61,572	88,854	840,701
有形固定資産(注記7)：			
土地	116,264	105,534	998,524
建物及び構築物	247,120	243,138	2,300,482
機械装置及び運搬具	360,778	348,235	3,294,874
工具器具備品	87,456	86,959	822,777
建設仮勘定	6,399	24,829	234,919
	818,017	808,695	7,651,576
減価償却累計額	(503,970)	(497,708)	(4,709,131)
有形固定資産計	314,047	310,987	2,942,445
資産合計	¥719,754	¥783,264	\$7,410,956

添付の注記はこれら財務諸表の一部です。

負債、少数株主持分及び資本の部	百万円		千米ドル (注記1)
	2003	2004	2004
流動負債：			
短期借入金及びコマーシャルペーパー(注記6)	¥230,649	¥219,476	\$2,076,604
一年内返済予定の長期借入金等(注記6)	23,254	8,286	78,397
買掛債務：			
支払手形	35,992	39,979	378,263
買掛金(注記15)	112,342	125,226	1,184,839
未払法人税等	7,376	13,603	128,704
未払費用等	24,213	26,336	249,180
その他	24,070	33,306	315,140
流動負債計	457,896	466,212	4,411,127
固定負債：			
長期借入金(注記6)	22,103	32,499	307,492
退職給付引当金(注記8)	41,041	37,582	355,592
繰延税金負債(注記11)	3,614	9,257	87,587
土地再評価に係る繰延税金負債(注記11)	7,683	5,434	51,418
その他	229	602	5,682
固定負債計	74,670	85,374	807,771
少数株主持分	7,616	11,978	113,333
資本：			
資本金			
授權株式数—1,400,000,000株			
発行済株式数—574,580,850株	72,717	72,717	688,024
資本剰余金	64,307	64,307	608,451
利益剰余金(注記12)	30,044	63,338	599,279
土地再評価差額金	11,165	7,460	70,584
その他有価証券評価差額金	7,406	18,484	174,893
控除：自己株式：(2003年3月31日現在—483,883株、 2004年3月31日現在—504,327株)	(138)	(175)	(1,654)
為替換算調整勘定	(5,929)	(6,431)	(60,852)
資本合計	179,572	219,700	2,078,725
偶発債務(注記13)			
負債、少数株主持分及び資本合計	¥719,754	¥783,264	\$7,410,956

連結損益計算書

日野自動車株式会社及びその連結子会社
3月31日に終了する事業年度

	百万円		千米ドル (注記1)
	2003	2004	2004
売上高(注記14、15)	¥850,318	¥1,051,587	\$9,949,728
売上原価(注記1、15)	721,227	883,135	8,355,892
売上総利益	129,091	168,452	1,593,836
販売費及び一般管理費(注記9、10)	109,905	123,885	1,172,159
営業利益	19,186	44,567	421,677
その他収益(費用)：			
受取利息・配当金	1,744	1,664	15,747
支払利息	(3,716)	(2,276)	(21,538)
為替差損益(純額)	(305)	(266)	(2,514)
持分法による投資損益	(857)	646	6,108
親会社株式売却益	6,038	—	—
投資有価証券売却益	347	6,221	58,862
投資有価証券等評価損	(7,790)	(73)	(691)
固定資産売却損	(2,930)	(5,516)	(52,190)
その他	719	(353)	(3,344)
	(6,750)	47	440
税金等調整前当期純利益	12,436	44,614	422,117
法人税等(注記11)：			
法人税、住民税及び事業税	8,179	18,056	170,841
法人税等調整額	(1,246)	(8,612)	(81,487)
	6,933	9,444	89,354
少数株主損益調整前当期純利益	5,503	35,170	332,763
少数株主損益	(543)	1,147	10,849
当期純利益	¥ 4,960	¥ 34,023	\$ 321,914

	円		米ドル(注記1)
1株当たり情報：			
当期純利益：			
希薄化前	¥ 8.38	¥ 58.86	\$ 0.56
希薄化後	—	—	—
配当金	5	6	0.06

添付の注記はこれら財務諸表の一部です。

連結株主持分計算書

日野自動車株式会社及びその連結子会社
3月31日に終了する事業年度

	発行済 株式数 (千株)	百万円						
		資本金	資本準備金	土地再評価 差額金	その他 有価証券 評価差額金	為替換算 調整勘定	利益剰余金	自己株式
2002年3月31日末残高	574,581	¥72,717	¥64,307	¥10,990	¥ 9,937	¥(5,789)	¥28,144	¥ (38)
当期純利益	—	—	—	—	—	—	4,960	—
配当金	—	—	—	—	—	—	(2,873)	—
役員賞与	—	—	—	—	—	—	(56)	—
土地再評価差額金の増減	—	—	—	175	—	—	28	—
その他有価証券評価 差額金の増減	—	—	—	—	(2,531)	—	—	—
為替換算調整勘定	—	—	—	—	—	(140)	—	—
自己株式	—	—	—	—	—	—	—	(100)
その他	—	—	—	—	—	—	(159)	—
2003年3月31日末残高	574,581	72,717	64,307	11,165	7,406	(5,929)	30,044	(138)
当期純利益	—	—	—	—	—	—	34,023	—
配当金	—	—	—	—	—	—	(3,446)	—
役員賞与	—	—	—	—	—	—	(165)	—
土地再評価差額金の増減	—	—	—	(3,705)	—	—	2,847	—
その他有価証券評価 差額金の増減	—	—	—	—	11,078	—	—	—
為替換算調整勘定	—	—	—	—	—	(502)	—	—
自己株式	—	—	—	—	—	—	—	(37)
その他	—	—	—	—	—	—	35	—
2004年3月31日末残高	574,581	¥72,717	¥64,307	¥ 7,460	¥18,484	¥(6,431)	¥63,338	¥(175)

	千米ドル						
	資本金	資本準備金	土地再評価 差額金	その他 有価証券 評価差額金	為替換算 調整勘定	利益剰余金	自己株式
2003年3月31日末残高	\$688,024	\$608,451	\$105,635	\$ 70,072	\$(56,102)	\$284,271	\$(1,307)
当期純利益	—	—	—	—	—	321,914	—
配当金	—	—	—	—	—	(32,607)	—
役員賞与	—	—	—	—	—	(1,561)	—
土地再評価差額金の増減	—	—	(35,051)	—	—	26,940	—
その他有価証券評価差額金の増減	—	—	—	(104,821)	—	—	—
為替換算調整勘定	—	—	—	—	(4,750)	—	—
自己株式	—	—	—	—	—	—	(347)
その他	—	—	—	—	—	320	—
2004年3月31日末残高	\$688,024	\$608,451	\$ 70,584	\$174,893	\$(60,852)	\$599,277	\$(1,654)

添付の注記はこれら財務諸表の一部です。

連結キャッシュ・フロー計算書

日野自動車株式会社及びその連結子会社
3月31日に終了する事業年度

	百万円		千米ドル (注記1)
	2003	2004	2004
営業活動によるキャッシュ・フロー：			
税金等調整前当期純利益	¥12,436	¥44,614	\$422,117
減価償却費	31,480	31,742	300,333
退職給付引当金の増減額	(932)	(1,329)	(12,577)
貸倒引当金の増加額	1,618	2,227	21,073
製品保証引当金の増加額	323	3,327	31,484
受取利息及び配当金	(1,744)	(1,664)	(15,747)
支払利息	3,716	2,276	21,538
投資有価証券売却益	(347)	(6,221)	(58,862)
親会社株式売却益	(6,038)	—	—
投資有価証券等評価損	7,790	73	691
固定資産売却損	2,930	5,516	52,190
売上債権の増加額	16,628	(27,568)	(260,839)
棚卸資産の増加額	6,018	(15,890)	(150,348)
仕入債務の増加額	16,973	21,830	206,544
その他	(3,649)	6,048	57,229
小計	87,202	64,981	614,826
利息及び配当金の受取額	1,744	1,664	15,747
利息の支払額	(3,682)	(2,323)	(21,981)
法人税等の支払額	(1,279)	(11,075)	(104,787)
計	83,985	53,247	503,805
投資活動によるキャッシュ・フロー：			
有形固定資産の売却による収入	625	5,651	53,469
有形固定資産の取得による支出	(29,946)	(44,177)	(417,989)
無形固定資産の取得による支出	(4,581)	(5,950)	(56,297)
親会社株式の売却による収入	6,841	—	—
投資有価証券の売買による収支	725	6,515	61,646
その他	2,324	331	3,128
計	(24,012)	(37,630)	(356,043)
財務活動によるキャッシュ・フロー：			
短期借入金及びコマーシャルペーパーの純増減額	6,178	(7,909)	(74,830)
長期借入金による収入	6,970	22,188	209,935
長期借入金の返済による支出	(64,085)	(25,599)	(242,210)
株式の発行による収入	—	4,168	39,433
配当金支払額	(2,873)	(3,446)	(32,607)
その他	(54)	(50)	(472)
計	(53,864)	(10,648)	(100,751)
現金及び現金同等物に係る換算差額	(47)	(1,131)	(10,691)
現金及び現金同等物の増減	6,062	3,838	36,320
現金及び現金同等物の期首残高	37,380	43,442	411,031
現金及び現金同等物の期末残高	¥43,442	¥47,280	\$447,351

添付の注記はこれら財務諸表の一部です。

連結財務諸表の注記

日野自動車株式会社及びその連結子会社
3月31日に終了した1年間

1

連結財務諸表の基礎

当社及びその連結子会社の連結財務諸表は、いくつかの重要な点において国際会計基準の会計処理及び開示とは異なる、日本で一般的に公正妥当と認められた会計原則に準拠し、日本の証券取引法に基づく連結財務諸表から作成されています。また、当連結財務諸表及び注記では、日本で一般的に公正妥当と認められた会計原則では要求されていない組替表示を行い、読者の理解に資するため、追加情報を表示しています。そのような修正や組替表示は損益計算書または株主資本に影響を与えていません。

米ドル金額は、便宜のためだけに表示しています。この便宜的な換算は、円金額が実際の米ドルを表したり、または米ドルに換算されたり、あるいは換算されることを示すものではありません。1米ドル=105.69円(2004年3月31日現在)は、当連結財務諸表上の米ドル額表示の便宜のためだけに使用しています。

2004年3月期の作成にあたっては、2003年3月期の組替表示を行っています。

2

主要な会計方針の要約

(1) 連結の範囲及び持分法の適用に関する事項

2003年3月31日に終了した年度の連結財務諸表には、日野自動車(以下:当社)と連結子会社(以下:子会社)を含みます。また、重要な影響力を行使し得る関連会社への投資は持分法で会計処理しています。当社と子会社間の重要な取引及び債権債務はすべて相殺消去しています。

(2) 外貨換算

外貨建金銭債権債務は期末日の為替レートにより円貨に換算しています。

在外子会社等の資産及び負債、収益及び費用は連結決算日の為替レートにより円貨に換算しています。換算差額は少数株主持分及び資本の部における「為替換算調整勘定」に含めて計上しています。

(3) 現金及び現金同等物

現金同等物には、手許現金、要求払預金、取得日から3ヶ月以内に満期の到来する短期的投資が含まれています。

(4) 有価証券及び投資有価証券

重要な資産の評価基準及び評価方法については以下のとおりです。

- ・有価証券(満期保有目的の債券):償却原価法(定額法)
- ・その他有価証券(時価のあるもの):連結決算日の市場価格に基づく時価法(評価差額は全部資本直入法により処理し、売却原価は移動平均法により算定しています)
- ・その他有価証券(時価のないもの):移動平均法による原価法

(5) 棚卸資産の評価基準及び評価方法

- ・当社:製品は主として個別原価法による原価法を、仕掛品、補給部品、そして原材料は主として移動平均法による原価法を採用しています。
- ・子会社:主として移動平均法による原価法または最終仕入原価法を採用しています。

(6) 有形固定資産の減価償却の方法

有形固定資産は取得原価により計上されています。減価償却については、主として定率法を採用しています。

個々の資産の見積耐用年数は以下のとおりです。

建物及び構築物.....	2~75年
機械装置及び運搬具.....	2~20年
工具器具備品.....	2~20年
リース資産.....	3~10年

(7) 退職給付引当金

過去勤務債務は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の年数による定額法により費用処理しています。数理計算上の差異は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の年数による定額法により、翌連結会計年度から費用処理することとしています。

(8) デリバティブ(金融派生商品)

当社及び連結子会社は為替及び金利の変動についてリスクを有しており、リスク管理のため、先物為替予約契約や金利スワップ等さまざまなデリバティブ契約を結んでいます。先物為替予約契約は将来の製品輸出及び外貨建売上債権に関連するリスクの管理に活用しています。当社及び連結子会社は投機目的によるデリバティブ取引の利用を行っていません。将来の製品輸出に関連する為替予約について繰延ヘッジ処理を採用しています。繰延ヘッジ処理では、未実現損益は資産または負債として繰り延べられます。当社及び連結子会社はデリバティブ取引に派生して発生するさまざまな局面をコントロールするため、ヘッジ方針(決裁権限や取引量に関する事項を含む)を設けています。当該ヘッジ方針に基づき、当社及び連結子会社は一定の限度内で為替及び金利の変動リスクのヘッジを行っています。為替予約についてはキャッシュ・フローを完全に固定するものです。金利スワップについては、ヘッジ対象とヘッジ手段に関するヘッジ期間全体の各キャッシュ・フロー総額の変動額を比較して有効性を判定しています。

(9) 土地の再評価

一部の国内連結子会社は、「土地の再評価に関する法律」(平成10年3月31日公布法律第34号)及び「土地の再評価に関する法律の一部を改正する法律」(平成13年3月31日公布法律第19号)に基づき、事業用の土地の再評価を行っています。この評価差額のうち、当該評価差額に係る税金相当額を「土地再評価に係る繰延税金負債」として負債の部に計上し、これを控除した金額を「土地再評価差額金」として資本の部に計上しています。

(10) 税金

繰延税金資産及び負債は、財務会計と税金計算上の資産、負債の差異に基づいて認識され、同差異の予定解消時における実効税率に基づいて計算されています。

(11) 1株当たりの当期純利益

1株当たりの当期純利益は、各年の発行済株式総数から自己株式等を控除した場合の加重平均株式数に基づいて計算しています。

(12) リース取引の処理方法

リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引については、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっています。

(13) 直近の変更

固定資産の減損に係る会計基準

2002年8月9日、企業会計審議会は固定資産の減損に係る会計基準を公表しました。これは、経営環境の変化により市場価格の回復が見込めないと認められる場合に固定資産の減損を求めるもので、減損に係る損失は、減損した資産あるいはグルーピングされた資産の簿価と、市場売却価格が使用価値のいずれか高い方との差額として認識されます。

当社は、2003年4月1日から開始する会計年度において早期適用することとしたため、固定資産の減損に係る損失40億35百万円(38,181千米ドル)を計上しました。

3

有価証券及び投資有価証券

2003年及び2004年3月31日現在、当社及び子会社が保有する満期保有目的の債券及びその他有価証券で時価のあるものの内訳は以下のとおりです。

2003年3月31日現在	百万円		
	連結貸借対照表 計上額	時価	差額
有価証券			
満期保有目的の債券で時価のあるもの：			
国債、地方債等	¥1,222	¥1,220	¥(2)

2003年3月31日現在	百万円		
	取得原価	時価	差額
投資有価証券			
その他有価証券で時価のあるもの：			
株式	¥23,461	¥33,332	¥9,871
債券	29	28	(1)
その他	131	128	(3)
合計	¥23,621	¥33,488	¥9,867

2004年3月31日現在	百万円		
	連結貸借対照表 計上額	時価	差額
有価証券			
満期保有目的の債券で時価のあるもの：			
国債、地方債等	¥1,201	¥1,200	¥(1)

2004年3月31日現在	百万円		
	取得原価	時価	差額
投資有価証券			
その他有価証券で時価のあるもの：			
株式	¥20,737	¥48,325	¥27,588
債券	22	21	(1)
その他	131	187	56
合計	¥20,890	¥48,533	¥27,643

2004年3月31日現在	千米ドル		
	連結貸借対照表 計上額	時価	差額
有価証券			
満期保有目的の債券で時価のあるもの：			
国債、地方債等	\$11,361	\$11,353	\$(8)

2004年3月31日現在	千米ドル		
	取得原価	時価	差額
投資有価証券			
その他有価証券で時価のあるもの：			
株式	\$196,205	\$457,232	\$261,027
債券	204	196	(8)
その他	1,236	1,773	537
合計	\$197,645	\$459,201	\$261,556

時価のない有価証券の連結貸借対照表計上額は2003年3月31日現在2,861百万円、2004年3月31日現在3,205百万円、(30,324千米ドル)となります。

4 棚卸資産

2003年及び2004年3月31日現在の棚卸資産は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2003	2004	2004
製品	¥39,227	¥44,581	\$421,814
仕掛品	17,069	19,086	180,582
原材料	9,150	12,010	113,635
合計	¥65,446	¥75,677	\$716,031

5 リース

リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引に係る支払リース料は費用として処理しています。2003年及び2004年3月期の内訳は以下のとおりです。

(1) 借手側

	百万円		千米ドル
	2003	2004	2004
物件の種類：			
機械装置及び運搬具	¥ 4,949	¥ 3,964	\$ 37,502
工具器具備品	9,243	7,617	72,070
その他	98	25	242
	14,290	11,606	109,814
控除：減価償却累計額	(7,868)	(6,607)	(62,515)
純額	¥ 6,422	¥ 4,999	\$ 47,299
未経過リース料期末残高：			
1年内	¥ 2,410	¥ 2,006	\$ 18,975
1年超	4,198	3,111	29,439
	¥ 6,608	¥ 5,117	\$ 48,414
支払リース料：			
減価償却費相当額	¥ 2,185	¥ 2,211	\$ 20,922
支払利息相当額	207	143	1,354
	¥ 2,404	¥ 2,383	\$ 22,546

(2) 貸手側

	百万円		千米ドル
	2003	2004	2004
物件の種類：			
機械装置及び運搬具	¥7,206	¥5,301	\$50,153
控除：減価償却累計額	(4,592)	(3,591)	(33,971)
純額	¥2,614	¥1,710	\$16,182
未経過リース料期末残高：			
1年内	¥1,085	¥ 745	\$ 7,046
1年超	1,729	1,613	15,260
	¥2,814	¥2,358	\$22,306
受取リース料			
減価償却費相当額	¥1,360	¥ 983	\$ 9,301
受取利息相当額	284	129	1,218
	¥1,686	¥1,242	\$11,755

6 短期借入金及び長期借入金

2003年及び2004年3月31日現在の短期借入金債務の内訳は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2003	2004	2004
銀行からの借入金〔2003年3月31日現在加重平均利率：0.9%、 2004年3月31日現在加重平均利率：0.80%〕：			
担保付	¥120,983	¥113,847	\$1,077,179
無担保	77,666	60,629	573,651
小計	198,649	174,476	1,650,830
コマーシャルペーパー〔金利：2003年3月31日現在：0.11%、 2004年3月31日現在：0.03%〕	32,000	45,000	425,774
合計	¥230,649	¥219,476	\$2,076,604

2003年及び2004年3月31日現在の長期借入金債務の内訳は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2003	2004	2004
銀行及び保険会社等からの借入金〔2003年3月31日現在、返済期間2005から 2025年の加重平均利率：2.17%、2004年3月31日現在の利率：1.03%〕			
担保付	¥30,525	¥18,977	\$179,549
無担保	14,832	21,808	206,340
控除：1年以内に返済期限の到来する額	(23,254)	(8,286)	(78,397)
合計	¥22,103	¥32,499	\$307,492

長期借入金債務の翌年度以降5年以内の各年度の返済予定額は次のとおりです。

3月31日現在	百万円	千米ドル
2005年	¥ 8,286	\$ 78,397
2006年	8,594	81,314
2007年	2,338	22,122
2008年以降	21,567	204,056
合計	¥40,785	\$385,889

これらの借入をしている大部分の銀行と当社とは日本の商慣習に従い、取引約定を締結しています。これらの取引約定は、「現在あるいは将来の借入に関して当社は銀行の要求があればただちに担保（それらの銀行に対する預金を含む）を提供し、または保証人をたて、さらに、約定その他によって提供された担保はその銀行に対する一切の債務に充当することができる」旨の規定を含んでいます。

7 担保に供した資産

2004年及び2003年3月31日現在の短期借入金及び長期借入金の担保に供している資産の内訳は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2003	2004	2004
受取手形	¥ 73,384	¥ 67,352	\$ 637,256
売掛金	54,568	57,773	546,631
土地	65,319	52,227	494,156
建物	27,768	25,831	244,402
機械装置	6,176	4,127	39,049
投資有価証券	2,381	—	—
その他	4,017	3,380	31,982
合計	¥233,613	¥210,690	\$1,993,476

8 退職給付関係

当社及び子会社は、従業員を対象としてさまざまな退職年金制度を設けています。この制度における、退職給付額は基本的には勤続年数及び退職時給与に基づいて決定しています。また、従業員の退職時に際して割増退職金を支払う場合があります。その場合は支払時点で費用に計上します。

退職給付債務に関する事項

	百万円		千米ドル
	2003	2004	2004
退職給付債務	¥(86,311)	¥(86,119)	\$(814,833)
年金資産	34,758	37,449	354,328
未積立退職給付債務	(51,553)	(48,670)	(460,505)
未認識数理計算上の差異	10,601	11,036	104,417
未認識過去勤務債務(債務の減額)	(89)	52	496
退職給付引当金	¥(41,041)	¥(37,582)	\$(355,592)

退職給付費用に関する事項

	百万円		千米ドル
	2003	2004	2004
勤務費用	¥4,931	¥4,110	\$38,892
利息費用	1,992	1,708	16,161
期待運用収益	(940)	(719)	(6,799)
数理計算上の差異の費用処理額	286	695	6,574
過去勤務債務費用処理額	(87)	(60)	(570)
退職給付費用	¥6,180	¥5,734	\$54,258

上記の退職給付債務等の計算の基礎に関する事項(2003年及び2004年3月31日現在)は以下のとおりです。

	2003	2004
退職給付見込額の期間配分方法	期間定額基準	期間定額基準
割引率	2.5%	2.0%~2.5%
期待運用収益率	主として3.0%	主として2.5%
過去勤務債務の額の処理年数	4~15年	4~13年
数理計算上の差異の処理年数	4~18年	4~18年

9 販売管理費及び一般管理費

2003年及び2004年3月期の販売管理費及び一般管理費の内訳は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2003	2004	2004
販売手数料	¥ 5,136	¥ 6,492	\$ 61,424
運賃及び諸掛・保管料	5,811	8,823	83,485
製品保証引当金繰入額	5,353	8,681	82,136
広告宣伝費	2,497	3,850	36,424
給与等	41,706	41,995	397,343
給与等地代家賃・賃借料	5,061	5,816	55,030
貸倒引当金繰入額	2,017	3,859	36,514
その他	42,324	44,369	419,803
合計	¥109,905	¥123,885	\$1,172,159

10 研究開発費

2003年及び2004年3月期の研究開発費は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2003	2004	2004
研究開発費	¥28,754	¥30,106	\$284,853

11 法人税等

当社及び子会社は所得に対してさまざまな税金が課せられており、2003年及び2004年における法定実効税率は合計でおよそ42.1%となっています。在外連結子会社の法人税等は一般に当該国に適用されている税率(25.0%~42.3%)に基づいていますが、実効税率は上記のものとは異なります。

2003年及び2004年3月31日に終了した年度の連結損益計算書における負担率は、以下の理由で法定実効税率と異なっています。

	2003	2004
法定実効税率	42.1%	42.1%
損金不算入の費用	4.4	1.2
受取配当金益金不算入	(1.0)	(0.3)
住民税均等割	0.9	0.3
関連会社持分法損益	2.9	(1.5)
税額控除	—	(6.8)
評価性引当額の増減及びその他	6.4	(13.8)
税効果会計適用後の法人税等の負担率	55.7%	21.2%

2003年及び2004年3月31日に終了した年度における主要な繰延税金資産及び負債の連結貸借対照表計上額は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2003	2004	2004
繰延税金資産：			
繰越欠損金	¥11,657	¥ 6,934	\$ 65,611
賞与引当金繰入限度超過額	3,620	4,904	46,399
退職給付引当金繰入限度超過額	10,356	11,359	107,471
その他	13,133	15,527	146,914
	38,766	38,724	366,395
評価性引当額	(23,277)	(18,060)	(170,875)
繰延税金資産	15,489	20,665	195,520
繰延税金負債：			
固定資産圧縮積立金	(3,285)	(3,237)	(30,628)
有価証券評価差額金	(4,073)	(11,349)	(107,381)
土地再評価差額金	(7,683)	(5,434)	(51,418)
その他	(1,320)	(203)	(1,917)
繰延税金負債合計	(16,361)	(20,223)	(191,344)
繰延税金資産の純額	¥ (872)	¥ 442	\$ 4,176

12 剰余金及び配当金

連結剰余金のうち配当可能額は、わが国において一般に公正妥当と認められた会計原則及び商法に従って決定された親会社の剰余金に基づいています。

13 偶発債務

2003年及び2004年3月31日現在の偶発債務は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2003	2004	2004
割引手形	¥ 332	¥ 209	\$ 1,978
関連会社の負債及び従業員の借入に対する債務保証	15,436	15,957	150,975

14 セグメント情報

事業セグメント別情報

当社及び子会社は、ディーゼルトラックとバスを中心とする商用車の製造に従事しています。

自動車の製造及び販売に関連した事業のみであるため、事業セグメント別の売上高及び営業利益を開示していません。

所在地別セグメント情報

所在地別セグメント情報については、2003年3月期は本邦の売上高の金額が全セグメントの売上高の合計額に占める割合が90%超であるため、記載を省略しています。2004年3月期のセグメント情報は以下のとおりです。

I. 売上高及び営業利益	百万円	千米ドル
売上高		
日本:		
外部顧客	¥ 949,042	\$ 8,979,484
内部売上	72,370	684,740
合計	1,021,412	9,664,224
アジア:		
外部顧客	67,605	639,651
内部売上	413	3,906
合計	68,018	643,557
その他の地域:		
外部顧客	34,940	330,593
内部売上	2,516	23,806
合計	37,456	354,399
合計:		
外部顧客	1,051,587	9,949,728
内部売上	75,299	712,452
合計	1,126,886	10,662,180
消去または全社:		
外部顧客	—	—
内部売上	(75,299)	(712,452)
合計	(75,299)	(712,452)
連結:		
外部顧客	(1,051,587)	(9,949,728)
内部売上	—	—
合計	¥1,051,587	\$ 9,949,728
営業利益		
日本	¥ 43,872	\$ 415,104
アジア	1,571	14,863
その他の地域	556	5,261
合計	45,999	435,228
消去及び全社	(1,432)	(13,551)
連結合計	¥ 44,567	\$ 421,677

Ⅱ.セグメント資産	百万円	千米ドル
日本	¥710,642	\$6,723,832
アジア	64,493	610,210
その他の地域	23,381	221,226
合計	798,516	7,555,268
消去及び全社	(15,251)	(144,312)
連結合計	¥783,264	\$7,410,956

海外売上高

当社及び連結子会社から輸出売上高、すなわち在外連結子会社による売上高を示す、2003年及び2004年3月期の海外売上高は以下のとおりです。

	百万円		千米ドル
	2003	2004	2004
海外売上高(A)	¥114,186	¥ 150,342	\$1,422,478
連結売上高(B)	850,318	1,051,587	9,949,728
(A)/(B)	13.4%	14.3%	

地域別の海外売上高

2003年3月期	(A)/(B)	百万円
アジア	7.7%	¥ 65,065
北米	1.8	15,210
オセアニア	1.8	15,699
ヨーロッパ	0.5	4,606
その他の地域	1.6	13,606
合計	13.4%	¥114,186

2004年3月期	(A)/(B)	百万円	千米ドル
アジア	8.9%	¥ 93,982	\$ 889,222
北米	1.6	17,003	160,872
オセアニア	2.0	20,476	193,735
ヨーロッパ	0.4	4,562	43,164
その他の地域	1.4	14,319	135,485
合計	14.3%	¥150,342	\$1,422,478

注記：アジア：タイ・インドネシア・中国等、北米：アメリカ合衆国・カナダ等、オセアニア：オーストラリア・ニュージーランド等、ヨーロッパ：アイルランド等、その他地域：中南米等

15 関連当事者との取引

2003年及び2004年3月31日現在の関連当事者との取引は以下のとおりです。

関連会社名	資本金 (百万円)	事業内容	直接議決権 等の 被所有割合	百万円						
				営業取引		期末残高		科目	2003	2004
				取引内容	2003	2004	2003			
トヨタ自動車 株式会社	¥397,049	自動車製造	50.4	製品の販売等	¥341,675	¥387,711	売掛金	¥14,578	¥22,082	
				部品の購入等	202,761	217,801	買掛金	18,482	22,000	
				長期借入金の調達	—	20,000	長期負債	—	20,000	

千米ドル					
営業取引		期末残高		科目	2004
取引内容	2004	2004	2004		
製品の販売等	\$3,668,379	売掛金	\$208,935		
部品の購入等	2,060,752	買掛金	208,155		
長期借入金の調達	189,233	長期借入金	189,233		

関連会社名	資本金 (百万円)	事業内容	百万円						
			営業取引		期末残高		科目	2003	2004
			取引内容	2003	2004	2003			
日野車体工業株式会社	¥1,650	バスボデーの架装	資金の貸付	¥—	¥120	長期貸付金	¥—	¥8,558	

千米ドル					
営業取引		期末残高		科目	2004
取引内容	2004	2004	2004		
資金の貸付	\$1,135	長期貸付金	\$80,973		

和文アニュアルレポートの発行について

当社は、当社の事業概要および日本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た連結決算内容を中心とするアニュアルレポートを英文にて作成し、皆様に提供しております。しかしながら、アニュアルレポートの開示における公平性および充実化の観点から、英文のアニュアルレポートに加え、2002年3月期より和文版アニュアルレポートを発行しております。

このアニュアルレポートが、皆さまにとって当社をご理解していただく上でお役に立てれば幸いです。

株式情報

(2004年3月31日現在)

株式総数

発行株式数：1,400,000,000株

発行済株式数：574,580,850株

資本金

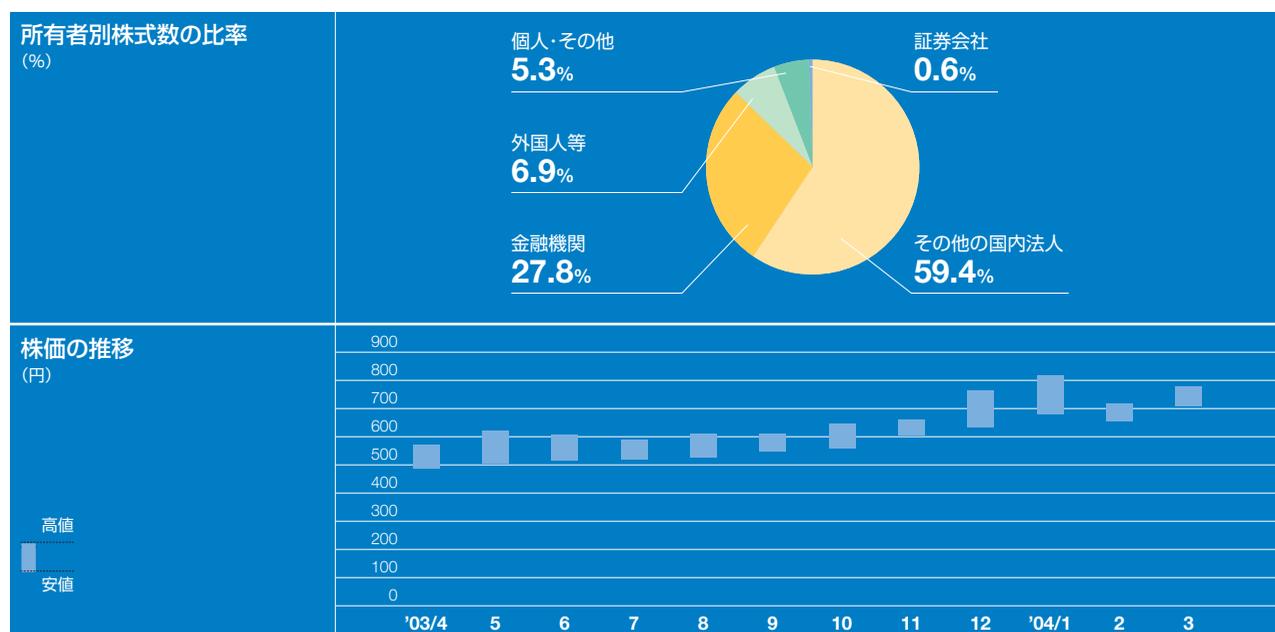
727億17百万円

株主数

13,808名

大株主

株主	所有株式数	(千株、%) (発行済株式総数に対する所有株式数の割合)
トヨタ自動車株式会社	287,897	(50.1)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	34,567	(6.0)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	33,591	(5.8)
日本生命保険相互会社	12,608	(2.2)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (中央三井信託銀行退職給付信託口)	10,031	(1.7)
指定単受託者三井アセット信託銀行株式会社1口	6,643	(1.2)
東京海上火災保険株式会社	6,104	(1.1)
資産管理サービス信託銀行株式会社(信託B口)	6,071	(1.1)
株式会社竹中工務店	5,562	(1.0)
株式会社三井住友銀行	5,117	(0.9)
計	408,193	(71.0)



連結子会社および関連会社

(2004年3月31日現在)

国内

事務所および工場

本社・日野工場

〒191-8660 東京都日野市日野台3-1-1

田町事務所

〒108-0014 東京都港区芝4-11-3

羽村工場

〒205-8660 東京都羽村市緑が丘3-1-1

新田工場

〒370-0344 群馬県新田郡新田町早川10-1

販売会社

連結子会社

東京日野自動車株式会社

大阪日野自動車株式会社

横浜日野自動車株式会社

千葉日野自動車株式会社

埼玉日野自動車株式会社

九州日野自動車株式会社

北海道日野自動車株式会社

静岡日野自動車株式会社

神戸日野自動車株式会社

茨城日野自動車株式会社

その他国内販売子会社17社(計27社)

持分法適用会社

広島日野自動車株式会社

三重日野自動車株式会社

その他国内販売持分法適用会社5社(計7社)

組立・仕入先会社

連結子会社

株式会社武部鉄工所

株式会社ソーシン

株式会社トランテックス

福島製鋼株式会社

日昇産業株式会社

日野通商株式会社

理研鍛造株式会社

株式会社日野ライフスタッフ

日野ユートラック株式会社

株式会社日野ロジスパック

その他国内仕入先子会社25社(計35社)

持分法適用会社

澤藤電機株式会社

三共ラヂエター株式会社

その他国内仕入先持分法適用会社20社(計22社)

海外

連結子会社

ヒノ・モータース・セールス・タイランドLTD.

ヒノ・モータース・マニュファクチャリング・
タイランドLTD.

ヒノ・モーターセールス・オーストラリアPTY. LTD.

P.T.ヒノ・モータース・マニュファクチャリング・
インドネシア

P.T.ヒノ・モータース・セールス・インドネシア

ヒノ・モータース・セールス・U.S.A., INC.

ヒノ・パック・モータースLTD.

ヒノ・モータース(マレーシア)SDN. BHD.

ヒノ・モータース・マニュファクチャリングU.S.A., INC.

ヒノ・モータース・セールス・カナダLTD.

その他海外投資子会社4社(計14社)

持分法適用会社

瀋陽瀋飛日野汽車製造有限公司

お問い合わせ：日野自動車株式会社
総合企画部 広報渉外室

〒108-0014

東京都港区芝4丁目11番3号

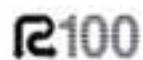
TEL：03-5419-9320

FAX：03-5419-9363



Hino Motors, Ltd.

1-1, Hinodai 3-chome, Hino-shi, Tokyo 191-8660, Japan
<http://www.hino.co.jp/>



Printed in Japan



This annual report is printed on recycled paper and uses soy-based ink.