

有価証券報告書

(金融商品取引法第24条第1項に基づく報告書)

事業年度 自 2025年6月2日
(第1期) 至 2026年3月31日

ARCHION株式会社

(E41130)

第1期（自2025年6月2日 至2026年3月31日）

有価証券報告書

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

ARCHION株式会社

目 次

頁

第1期 有価証券報告書

【表紙】	1
第一部 【企業情報】	2
第1 【企業の概況】	2
1 【主要な経営指標等の推移】	2
2 【沿革】	7
3 【事業の内容】	9
4 【関係会社の状況】	10
第2 【事業の状況】	14
1 【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】	14
2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】	21
3 【事業等のリスク】	27
4 【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】	35
5 【重要な契約等】	41
6 【研究開発活動】	45
第3 【設備の状況】	50
1 【設備投資等の概要】	50
2 【主要な設備の状況】	50
3 【設備の新設、除却等の計画】	52
第4 【提出会社の状況】	53
1 【株式等の状況】	53
2 【自己株式の取得等の状況】	61
3 【配当政策】	62
4 【コーポレート・ガバナンスの状況等】	63
5 【従業員の状況等】	82
第5 【経理の状況】	86
1 【財務諸表等】	87
第6 【提出会社の株式事務の概要】	154
第7 【提出会社の参考情報】	155
1 【提出会社の親会社等の情報】	155
2 【その他の参考情報】	155
第二部 【提出会社の保証会社等の情報】	156

監査報告書

【表紙】

【提出書類】	有価証券報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2026年6月25日
【事業年度】	第1期（自 2025年6月2日 至 2026年3月31日）
【会社名】	ARCHION株式会社
【英訳名】	ARCHION Corporation
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 CEO カール・デッペン
【本店の所在の場所】	東京都品川区西品川一丁目1番1号住友不動産大崎ガーデンタワー
【電話番号】	03-4218-2150
【事務連絡者氏名】	経理統括部長 千勝 拓生
【最寄りの連絡場所】	東京都品川区西品川一丁目1番1号住友不動産大崎ガーデンタワー
【電話番号】	03-4218-2150
【事務連絡者氏名】	経理統括部長 千勝 拓生
【縦覧に供する場所】	株式会社東京証券取引所 (東京都中央区日本橋兜町2番1号)

第一部【企業情報】

第1【企業の概況】

1【主要な経営指標等の推移】

回次	第1期
決算年月	2026年3月
営業収益 (百万円)	—
営業損失 (△) (百万円)	△73
経常損失 (△) (百万円)	△407
当期純損失 (△) (百万円)	△407
持分法を適用した場合の投資利益 (百万円)	—
資本金 (百万円)	0
発行済株式総数 (株)	1
純資産額 (百万円)	△407
総資産額 (百万円)	0
1株当たり純資産額 (△) (円)	△407,582,616.00
1株当たり配当額 (円)	—
(うち1株当たり中間配当額)	(—)
1株当たり当期純損失 (△) (円)	△407,582,617.00
潜在株式調整後1株当たり当期純利益 (円)	—
自己資本比率 (%)	△40,758,261,600.00
自己資本利益率 (%)	—
株価収益率 (倍)	—
配当性向 (%)	—
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)	0
現金及び現金同等物の期末残高 (百万円)	0
従業員数 (名)	—
(ほか、平均臨時雇用人員)	(—)
株主総利回り (%)	—
(比較指標：—) (%)	(—)
最高株価 (円)	—
最低株価 (円)	—

- (注) 1. 当社は、2025年6月2日設立のため、当事業年度の前事業年度以前に係る記載はしていません。
2. 当社は2026年3月期において、連結財務諸表を作成していませんので、連結会計年度に係る主要な経営指標等の推移については、記載していません。
3. 財務諸表については、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」に基づき作成しており、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、有限責任あずさ監査法人により監査を受けております。
4. 持分法を適用した場合の投資損益については、関連会社が存在しないため記載していません。
5. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式が存在しないため記載していません。
6. 当社は配当を行っていませんので、1株当たり配当額、1株当たり中間配当額及び配当性向については記載していません。
7. 株価収益率、株主総利回り並びに比較指標、最高株価及び最低株価については、当社株式は2026年4月1日より東京証券取引所（プライム市場）に上場しており、2026年3月期において非上場であるため、記載していません。
8. 自己資本利益率については、当期純損失であるため記載していません。

(参考情報)

当社は、日野自動車株式会社（以下「日野自動車」という。）、三菱ふそうトラック・バス株式会社（以下「三菱ふそう」という。）、トヨタ自動車株式会社（以下「トヨタ」という。）及びダイムラートラック社（以下「ダイムラートラック」という。）の4社で2025年6月10日付で締結いたしました、当社を株式交換完全親会社、日野自動車を株式交換完全子会社とする株式交換（以下「本株式交換」という。）、及び当社を株式交付親会社、三菱ふそうを株式交付子会社とする株式交付（以下「本株式交付」という。）による日野自動車及び三菱ふそう間の経営統合（以下「本経営統合」という。）に関する経営統合契約（以下「本経営統合契約」という。）に基づき、2026年4月1日、本経営統合を完了し、持株会社体制に移行しました。

また、当社は、2025年6月2日に設立されており、当事業年度では2026年4月1日付に効力が発生予定の経営統合を円滑に行うために持株会社として必要となる業務を除き、実質的な事業活動を行っていません。そのため、参考として、日本基準に基づいて作成された2022年3月期から2026年3月期に係る日野自動車の主要な連結経営指標等の推移、並びに国際会計基準（以下「IFRS」という。）に基づいて作成された2023年12月期から2025年12月期及び2026年1月から3月に係る三菱ふそうの主要な連結経営指標等の推移並びに日本基準に基づいて作成された2021年12月期から2022年12月期に係る三菱ふそう単体の主要な経営指標等の推移を記載しております。

(1) 日野自動車の主要な連結経営指標等

回次	第110期	第111期	第112期	第113期	第114期
決算年月	2022年3月	2023年3月	2024年3月	2025年3月	2026年3月
売上高 (百万円)	1,459,706	1,507,336	1,516,255	1,697,229	1,565,332
営業利益又は営業損失 (△) (百万円)	33,810	17,406	△8,103	57,490	82,063
経常利益又は経常損失 (△) (百万円)	37,986	15,787	△9,233	39,310	70,639
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失 (△) (百万円)	△84,732	△117,664	17,087	△217,753	84,401
包括利益 (百万円)	△74,716	△78,297	36,847	△206,726	91,351
純資産 (百万円)	516,007	433,409	463,420	251,020	536,404
総資産 (百万円)	1,258,350	1,361,735	1,464,375	1,478,180	1,440,303
1株当たり純資産額 (円)	798.17	640.94	682.98	310.90	450.49
1株当たり当期純利益又は1株当たり当期純損失 (△) (円)	△147.61	△204.98	29.77	△379.34	145.48
潜在株式調整後1株当たり当期純利益 (円)	—	—	—	—	—
自己資本比率 (%)	36.4	27.0	26.8	12.1	31.9
自己資本利益率 (%)	△16.7	△28.5	4.5	△76.3	26.5
株価収益率 (倍)	△4.9	△2.7	17.1	△1.1	2.6
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	106,711	△40,799	△110,410	1,128	76,932
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△62,181	△60,257	39,244	△4,600	△9,155
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△39,147	114,208	55,638	29,738	△27,822
現金及び現金同等物の期末残高 (百万円)	62,662	75,683	67,733	88,420	131,119
従業員数 (名)	34,405	34,231	34,072	33,608	32,339
(ほか、平均臨時雇用人員)	[8,448]	[9,024]	[9,486]	[8,361]	[8,978]

- (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おりません。
2. 発行済株式総数残高は、第110期から第113期まで574,580千株です。なお、2026年3月27日付けのトヨタからの第三者割当増資に伴い第114期は1,021,009千株となっております。
3. 連結経営指標等(株価収益率、従業員数を除く。)は、「連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」に基づき作成された連結財務諸表等により記載しており、第110期から第113期までの連結財務諸表等については、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、PwC Japan有限責任監査法人の監査を受けており、第114期の連結財務諸表等については、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に準じ、PwC Japan有限責任監査法人の監査を受ける予定です。

(2) 三菱ふそうの主要な経営指標等
 <連結経営指標等>

回次		第22期	第23期	第24期	第25期
決算年月		2023年12月	2024年12月	2025年12月	2026年3月
売上収益	(百万円)	870,109	821,612	816,290	213,793
営業利益	(百万円)	45,687	43,985	34,674	4,983
税引前当期純利益	(百万円)	46,216	43,514	31,724	5,380
親会社の所有者に帰属する 当期純利益	(百万円)	31,760	34,157	22,799	4,483
親会社の所有者に帰属する 当期包括利益	(百万円)	35,751	37,562	26,988	5,545
親会社の所有者に帰属する持分	(百万円)	305,791	313,421	311,871	293,729
総資産額	(百万円)	719,218	687,127	679,020	720,214
1株当たり親会社所有者帰属持分	(円)	54,605.53	55,968.05	55,691.40	52,451.66
1株当たり当期純利益	(円)	5,671.55	6,099.49	4,071.35	800.64
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益	(円)	—	—	—	—
親会社所有者帰属持分比率	(%)	42.5	45.6	45.9	40.8
親会社所有者帰属持分当期利益率	(%)	10.7	11.0	7.2	1.4
株価収益率	(倍)	—	—	—	—
営業活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	5,797	62,037	55,975	△20,701
投資活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	△16,201	△42,061	△5,074	1,159
財務活動による キャッシュ・フロー	(百万円)	△7,617	△3,466	△65,064	47,767
現金及び現金同等物の期末残高	(百万円)	14,426	31,238	18,071	47,293
従業員数	(名)	10,649	10,633	10,464	10,542
(ほか、平均臨時雇用人員)		[1,390]	[1,285]	[1,333]	[1,315]

- (注) 1. IFRSにより連結財務諸表を作成しています。
2. IFRSに基づく連結財務諸表については、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、有限責任あずさ監査法人の監査を受けております。
3. 第25期は、決算期変更により2026年1月1日から2026年3月31日までの3ヶ月間となっております。
4. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。
5. 株価収益率については、株式が非上場であるため記載しておりません。
6. 従業員数及び平均臨時雇用人員については、連結グループの従業員数を集計及び開示しておりませんので、三菱ふそう単体における従業員数及び平均臨時雇用人員を記載しております。

<経営指標等>

回次	第20期	第21期
決算年月	2021年12月	2022年12月
売上高 (百万円)	657,357	699,316
営業利益 (百万円)	30,669	17,192
経常利益 (百万円)	34,388	21,028
当期純利益 (百万円)	24,036	16,012
持分法を適用した場合の投資利益 (百万円)	—	—
資本金 (百万円)	35,000	35,000
発行済株式総数 (株)	5,600,001	5,600,001
純資産額 (百万円)	252,162	243,886
総資産額 (百万円)	479,314	504,895
1株当たり純資産額 (円)	—	—
1株当たり配当額 (円)	—	—
[うち1株当たり中間配当額]	[—]	[—]
1株当たり当期純利益 (円)	—	—
潜在株式調整後1株当たり当期純利益 (円)	—	—
自己資本比率 (%)	52.6	48.3
自己資本利益率 (%)	9.5	6.6
株価収益率 (倍)	—	—
配当性向 (%)	—	—
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)	50,379	26,560
従業員数 (名)	10,058	10,331
(ほか、平均臨時雇用人員)	[958]	[1,128]

- (注) 1. 三菱ふそうの経営指標等については、三菱ふそう単体の主要な経営指標等を記載しております。なお、上記に記載の経営指標等は会社法上計算書類としての監査を受けておりますが、金融商品取引法に基づく財務諸表としての監査は受けておりません。
2. 三菱ふそうは非上場会社であり、有価証券報告書を作成しておりませんので、持分法の損益を算定しておりません。
3. 三菱ふそうは非上場会社であり、1株当たり純資産額、1株当たり配当額、1株当たり当期純利益、潜在株式調整後1株当たり当期純利益及び配当性向については非開示とさせていただきます。
4. 株価収益率については、株式が非上場であるため記載しておりません。
5. 三菱ふそうは非上場会社のため、財務諸表を作成しておらず、キャッシュ・フロー計算書を作成しておりませんので、キャッシュ・フローに関する事項については記載しておりません。

2 【沿革】

年月	概要
2025年6月2日	本経営統合のための準備会社として当社設立
2025年6月10日	日野自動車、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社で本経営統合契約を締結
2025年10月20日	日野自動車との間で本株式交換に係る株式交換契約を締結
2025年11月4日	本株式交付に係る株式交付計画の作成 当社の臨時株主総会において本株式交換に係る株式交換契約について承認決議 当社の臨時株主総会において本株式交付に係る株式交付計画について承認決議
2025年11月28日	日野自動車の臨時株主総会において本株式交換に係る株式交換契約について承認決議

(注) 当社は本経営統合契約に基づき、2026年4月1日 で本経営統合を完了し、持株会社体制に移行し、日野自動車及び三菱ふそうを当社の完全子会社といたしました。また、当社普通株式を東京証券取引所プライム市場に上場しました。

(参考情報)

本株式交換により当社の完全子会社となりました日野自動車の沿革は以下のとおりです。

年月	概要
1910年8月	東京瓦斯工業株式会社（日野自動車株式会社の前身）設立
1937年4月	東京瓦斯工業株式会社自動車部は自動車工業株式会社及び協同国産自動車株式会社と合併し東京自動車工業株式会社を設立
1941年4月	東京自動車工業株式会社がヂーゼル自動車工業株式会社に商号変更
1942年5月	ヂーゼル自動車工業株式会社の日野製造所が独立し、日野重工業株式会社となる
1946年3月	日野重工業株式会社が日野産業株式会社に商号変更
1948年5月	日野産業株式会社より販売部門が独立、日野ヂーゼル販売株式会社を設立
6月	日野ヂーゼル販売株式会社が日野産業株式会社と国内総代理販売契約を締結し、販売業務を開始
12月	日野産業株式会社が日野ヂーゼル工業株式会社に商号変更
1949年5月	日野ヂーゼル工業株式会社が東京証券取引所へ株式上場
1959年4月	日野ヂーゼル販売株式会社が日野ルノー販売株式会社を合併し、日野自動車販売株式会社に商号変更
6月	日野ヂーゼル工業株式会社が日野自動車工業株式会社に商号変更
1966年10月	日野自動車工業株式会社並びに日野自動車販売株式会社がトヨタ自動車工業株式会社並びにトヨタ自動車販売株式会社（両社は1982年7月1日合併、現トヨタ自動車株式会社）と業務提携
1999年10月	日野自動車工業株式会社が日野自動車販売株式会社（子会社）と合併し、日野自動車株式会社に商号変更
2001年8月	日野自動車株式会社がトヨタ自動車株式会社を割当先として第三者割当増資を行い、トヨタ自動車株式会社が日野自動車株式会社の親会社となる
2022年4月	東京証券取引所の市場区分の見直しにより、東京証券取引所の市場第一部からプライム市場に移行
2026年3月30日	ARCHION株式会社（現親会社）の東京証券取引所プライム市場上場に伴い日野自動車株式会社普通株式の上場廃止

(注) 2026年4月1日付で羽村工場をトヨタ自動車羽村株式会社として会社分割し、トヨタ自動車株式会社へ同社株式を譲渡しました。

本株式交付により当社の完全子会社となりました三菱ふそうの沿革は以下のとおりです。

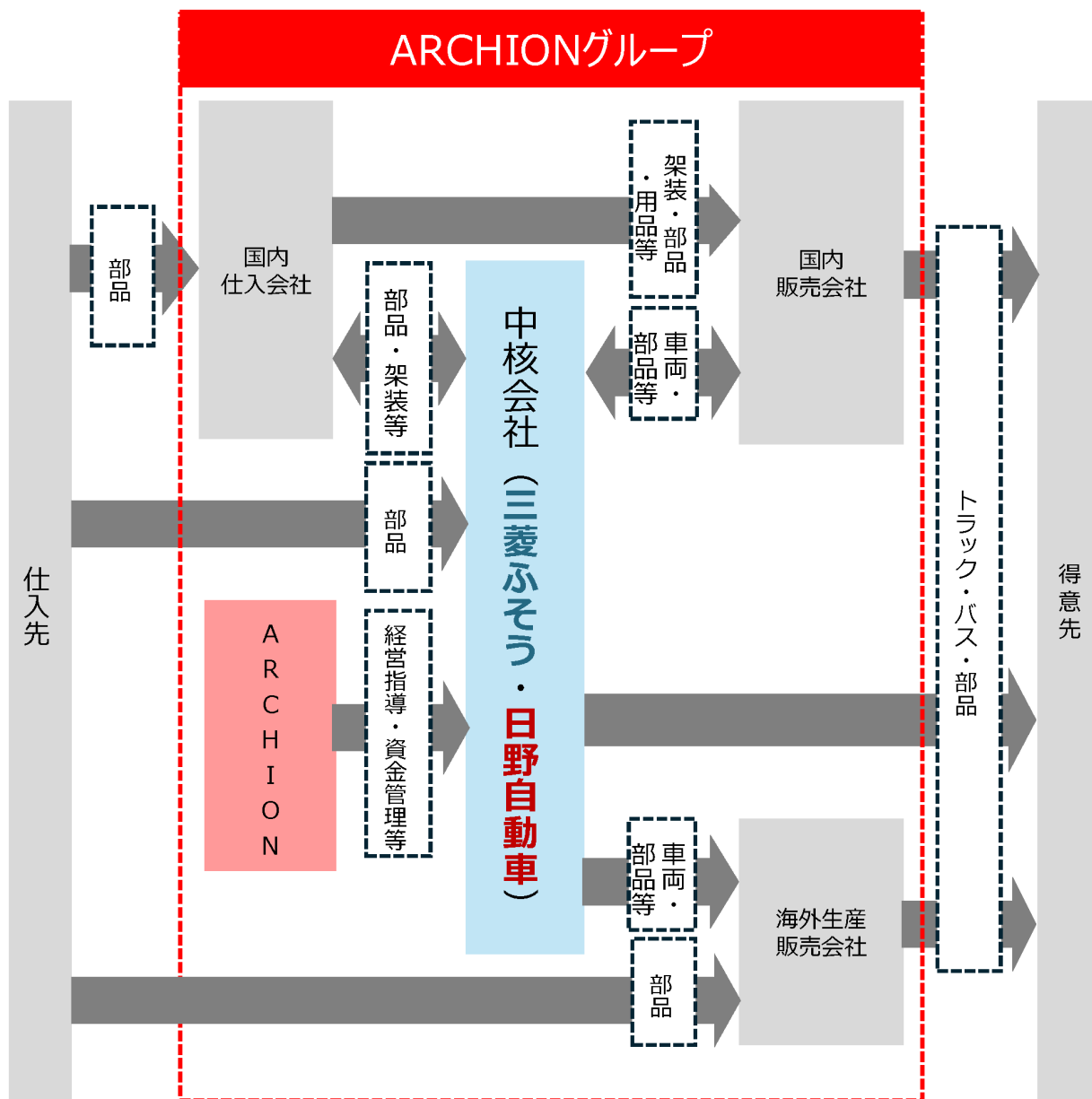
年月	概要
1932年 5月	三菱造船神戸造船所、ガソリンバスB46型完成、「ふそう」と命名(FUSOブランドの起源)
1934年 4月	三菱造船、三菱重工業と改称
1938年 9月	神戸造船所の自動車事業を東京へ移管
1941年 9月	現在の川崎製作所が操業開始
1949年12月	トラック・バスの全国販売会社ふそう自動車販売を設立
1950年 1月	財閥解体により、三菱重工業は3分割され解散 川崎製作所は東日本重工業の管轄下となる
3月	自動車工業会入会 国内初の建設機械専用ディーゼルエンジンを完成
4月	現在の三菱ふそうバス製造株式会社の前身会社設立(1956年より三菱系列生産)
1952年 6月	三菱日本重工業と改称 ふそう自動車販売が三菱ふそう自動車と改称
7月	ふそうトラック初の海外輸出(アルゼンチン)
1964年 6月	三菱日本重工業を含む三菱三重工が合併、三菱重工業として発足
10月	三菱ふそう自動車と新三菱自動車販売が合併、三菱自動車販売となる
1970年 4月	三菱自動車工業株式会社設立
1975年 2月	中津工場が操業開始
1980年 6月	喜連川研究所を設立
1984年10月	三菱自動車工業が三菱自動車販売から営業を譲り受け、工販統合を実施
2003年 1月	三菱ふそうトラック・バス株式会社が発足 出資比率：ダイムラークライスラー社43%、三菱自動車工業42%、三菱グループ各社15%
2004年 3月	三菱自動車工業が三菱ふそうトラック・バス株式会社の株式22%をダイムラークライスラー社へ売却、三菱ふそうトラック・バス株式会社はダイムラークライスラー社の連結子会社となる 出資比率：ダイムラークライスラー社65%、三菱自動車工業20%、三菱グループ各社15%
2005年 3月	三菱自動車工業、三菱ふそうトラック・バス株式会社の株式20%をダイムラークライスラー社に譲渡 出資比率：ダイムラークライスラー社85%、三菱グループ各社15%
2006年 3月	全国のふそう系販売会社36社のうち、連結対象の26社を統合
2007年10月	親会社がダイムラーAG社となる
2011年 1月	ダイムラーAG社が増資 出資比率：ダイムラーAG社89.29%、三菱グループ各社10.71%
2019年 1月	本社を現在の川崎製作所内に移転
2021年12月	親会社がダイムラートラック社に変更

3 【事業の内容】

当社は、2025年6月2日に設立された会社であり、当事業年度末時点では2026年4月1日付の本経営統合を円滑に行うために持株会社として必要となる業務を除き、実質的な事業活動を行っていません。

2026年4月1日時点では、当社グループは、当社のほか、連結子会社である日野自動車及び三菱ふそうその他子会社67社、関連会社19社で構成されており、トラック・バスの製造販売及び修理を主な事業内容とし、さらに事業に関連する製品の開発、設計及びその他のサービス等の事業活動を展開しております。また、当社は、連結子会社である日野自動車及び三菱ふそうの事業に係る経営管理を行っております。

当社グループの事業における当社、日野自動車、三菱ふそう及び関係会社の位置付けは、次の図のとおりであります。



なお、当社は、有価証券の取引等の規制に関する内閣府令第49条第2項に規定する特定上場会社等に該当しており、これにより、インサイダー取引規制の重要事実の軽微基準については連結ベースの数値に基づいて判断することとなります。

4 【関係会社の状況】

会社名	住所	資本金 (百万円)	主な事業の内容	議決権の所有割合又は被所有割合 (%)	役員の兼任等		資金援助	営業上の取引	設備の賃貸借
					当社役員 (名)	当社従業員 (名)			
(親会社) トヨタ自動車㈱ (注) 1	愛知県 豊田市	635,401	自動車製造	被所有 66.1 (注) 2	-	-	-	-	-
日野自動車㈱	東京都 日野市	172,717	トラック・バス、小型商用車・乗用車（トヨタからの受託車）、各種エンジン、補給部品等の製造	被所有 100.0	1名	-	-	経費立替	-

(注) 1 有価証券報告書の提出会社であります。

2 トヨタが所有する日野自動車の議決権所有割合（2026年3月31日現在）であります。

2026年4月1日時点における当社の関係会社の状況は以下のとおりです。

会社名	住所	資本金 (百万円)	主な事業の内容	議決権の所有割合又は被所有割合 (%)	役員の兼任等		資金援助	営業上の取引	設備の賃貸借
					当社役員 (名)	当社従業員 (名)			
(連結子会社) 日野自動車㈱	東京都 日野市	172,717	トラック・バス、小型商用車・乗用車（トヨタからの受託車）、各種エンジン、補給部品等の製造	100.0	-	-	-	経費立替	-
三菱ふそうトラック・バス㈱	神奈川県 川崎市	35,000	トラック・バス、産業エンジンなどの開発、設計、製造、売買、輸出入、その他取引業	100.0	-	-	-	経費立替	-
大阪日野自動車㈱	大阪府 大阪市	100	自動車の販売	100.0 (100.0)	-	-	-	-	-
神戸日野自動車㈱	兵庫県 神戸市	100	〃	100.0 (100.0)	-	-	-	-	-
九州日野自動車㈱	福岡県 福岡市	100	〃	100.0 (100.0)	-	-	-	-	-
日野セールスサポート㈱	東京都 日野市	4,500	販売会社の資産管理	80.0 (80.0)	-	-	-	-	-

会社名	住所	資本金(百万円)	主な事業の内容	議決権の所有割合又は被所有割合(%)	役員の兼任等		資金援助	営業上の取引	設備の賃貸借
					当社役員(名)	当社従業員(名)			
福島製鋼(株)	福島県 福島市	584	鑄造部品の製造	91.7 (91.7)	-	-	-	-	-
理研鍛造(株)	群馬県 前橋市	444	鍛造部品、金型の製造	96.0 (96.0)	-	-	-	-	-
(株)ソーシン	埼玉県 入間市	1,465	機械加工部品の製造	100.0 (100.0)	-	-	-	-	-
(株)武部鉄工所	神奈川県 厚木市	135	板金加工	55.0 (55.0)	-	-	-	-	-
(株)トランテックス	石川県 白山市	1,100	トラックの架装	100.0 (100.0)	-	-	-	-	-
(株)パブコ	神奈川県 海老名市	110	輸送機器製造、販売及び修理 (トラック用ウイングボディなど)	100.0 (100.0)	-	-	-	-	-
三菱ふそうバス製造(株)	富山県 富山市	6,630	商用車及びその関連品・金属製品の製造・修理・売買、労働者派遣事業	100.0 (100.0)	-	-	-	-	-
その他国内子会社22社									
日野モータースマニ ュファクチャリング タイランド(株)	タイ サムトプ ラカン	百万タイ・パ ーツ 2,500	自動車及びユニ ット部品の組立	80.0 (80.0)	-	-	-	-	-
日野モーター セールス タイラン ド(株)	タイ バンコッ ク	百万タイ・パ ーツ 713	自動車の販売	55.3 (55.3)	-	-	-	-	-
日野モーター アジア(株)	タイ サムトプ ラカン	百万タイ・パ ーツ 560	自動車の企画・ 開発及び販売	100.0 (100.0)	-	-	-	-	-
FUSO Commercial Vehicles (Thailand) Ltd.	タイ バンコク	百万タイ・パ ーツ 420	自動車及びスペ アパーツの輸入 及び卸売	100.0 (100.0)	-	-	-	-	-
日野モータースマニ ュファクチャリング インドネシア(株)	インドネ シア プルワカ ルタ	百万インドネシ ア・ルピア 931,010	自動車の組立	90.0 (90.0)	-	-	-	-	-
日野モーター セールス インドネシア(株) (注) 3、	インドネ シア ジャカル タ	百万インドネシ ア・ルピア 71,192	自動車の販売	40.0 (40.0)	-	-	-	-	-
日野モーター スマニユファクチャリ ング U.S.A. (株)	アメリカ ミシガン 州	米ドル 1,626	自動車及びユニ ット部品の組立	100.0 (100.0)	-	-	-	-	-
日野モーター セールス U.S.A. (株) (注) 3	アメリカ ミシガン 州	千米ドル 22,000	自動車の販売	50.0 (50.0)	-	-	-	-	-

会社名	住所	資本金（百万円）	主な事業の内容	議決権の所有割合又は被所有割合（％）	役員の兼任等		資金援助	営業上の取引	設備の賃貸借
					当社役員（名）	当社従業員（名）			
三菱ふそうトラック・アメリカ	アメリカ ニュージャージー州	百万米ドル 10	トラック関連部品、アクセサリーの販売	100.0 (100.0)	-	-	-	-	-
日野モーターセールス オーストラリア(株)	オーストラリア ニューサウスウェルズ州	千オーストラリア・ドル 10,000	自動車の販売	100.0 (100.0)	-	-	-	-	-
三菱ふそうトラック・カナダ	カナダ オンタリオ州	千米ドル 68	トラック関連部品、アクセサリーの販売	100.0 (100.0)	-	-	-	-	-
三菱ふそうトラック・ヨーロッパ	ポルトガル トラマガル	千ユーロ 7,485	商用車、その部品、スペアパーツ及びアクセサリーの製造及び組立	100.0 (100.0)	-	-	-	-	-
FUSO Taiwan Ltd.	台湾 台北市	百万台湾ドル 650	商用車の輸入、代理販売及び小売	51.0 (51.0)	-	-	-	-	-
その他海外会社21社									
(持分法適用会社) 澤藤電機(株) (注) 2、7	群馬県 太田市	1,080	電装品製造	30.4 (30.4)	-	-	-	-	-
ジェイ・バス(株)	石川県 小松市	1,900	バスボデーの架装	50.0 (50.0)	-	-	-	-	-
南九州日野自動車(株)	鹿児島県 鹿児島市	100	自動車の販売	33.0 (33.0)	-	-	-	-	-
岡山三菱ふそう自動車販売(株)	岡山県 岡山市	100	トラック・バスの販売・整備及び関連商品の販売と保険取扱い	50.0 (50.0)	-	-	-	-	-
神奈川三菱ふそう自動車販売(株)	神奈川県 横浜市	60	トラック・バス販売、整備、部品販売、保険取扱い	43.8 (43.8)	-	-	-	-	-
ふそう陸送(株)	神奈川県 川崎市	18	物流・自動車販売・労働者派遣業・廃棄物収集など多角的なサービス提供	21.7 (21.7)	-	-	-	-	-
PT. Mitsubishi KramaYudha Motors and Manufacturing	インドネシア ジャカルタ	百万インドネシア アルピア 11,451	自動車部品の製造及び販売	32.3 (32.3)	-	-	-	-	-
PT. KRAMA YUDHA TIGA BERLIAN MOTORS	インドネシア ジャカルタ	百万インドネシア アルピア 20,944	自動車・部品の製造・販売・サービスを展開する総合事業	30.0 (30.0)	-	-	-	-	-

会社名	住所	資本金（百万円）	主な事業の内容	議決権の所有割合又は被所有割合（%）	役員の兼任等		資金援助	営業上の取引	設備の賃貸借
					当社役員（名）	当社従業員（名）			
三菱ふそう中国地区販売㈱	広島県安芸郡坂町	100	トラック・バス・エンジンの販売・整備・部品販売・保険取扱業務	20.0 (20.0)	-	-	-	-	-
その他10社									
(その他の関係会社) Daimler Truck AG	ドイツバーデン=ヴュルテンベルク州	千ユーロ 884,544 (注) 8	商用車の開発、製造及び販売等	被所有 44.26	1名	-	-	-	-
トヨタ自動車㈱ (注) 2	愛知県豊田市	635,401	自動車製造	被所有 37.46	-	-	-	-	-

(注) 1 「議決権の所有割合又は被所有割合」欄の（内数）は間接所有であります。

2 有価証券報告書を提出している会社です。

3 議決権の所有割合は、100分の50以下ですが、実質的に支配しているため子会社としております。

4 2026年3月31日現在、債務超過の金額が100億円以上である会社及び債務超過の金額は、以下のとおりです。

日野モータース マニュファクチャリング U.S.A. ㈱ 115,626百万円

5 2026年4月1日に、日野自動車は、北海道日野自動車㈱、南関東日野自動車㈱、東北海道日野自動車㈱、宮城日野自動車㈱及び福島日野自動車㈱の株式の一部（それぞれの発行済株式総数の80.0%）を、和泰汽車股份有限公司（英文表記：HOTAI MOTOR CO., LTD.）に譲渡いたしました。

6 2026年6月1日に、日野自動車は、静岡日野自動車㈱の株式の一部（発行済株式総数の88.5%）を、愛知日野自動車株式会社に譲渡いたしました。

7 スパークス・グループ㈱が無限責任組員を務める日本モノづくり未来投資事業有限責任組合が発行済株式の全てを所有するARTS-4 ㈱による澤藤電機㈱株式に対する公開買付けに伴い、当該公開買付けの成立を条件とする澤藤電機㈱の株主を日野自動車及びARTS-4 株式会社のみとするための澤藤電機㈱の普通株式の併合（2026年5月）及び澤藤電機㈱の自己株式取得（2026年5月）による日野自動車が所有する全ての澤藤電機㈱の普通株式の譲渡を通じたARTS-4 ㈱による澤藤電機㈱の完全子会社化取引が実施されました。

8 2025年12月31日現在の情報をもとに記載しています。

第2【事業の状況】

1【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

当社グループの経営方針、経営環境及び対処すべき課題等は、以下のとおりであります。なお、文中の将来に関する事項は、2026年6月25日現在において当社グループが判断したものであります。

(1) 会社の経営の基本方針

当社グループは、「この先の道とともに歩み続ける、信頼のパートナー」というビジョンのもと、「人と物の移動をつなぎ、ともに豊かな未来を創ります。」のミッションを果たしてまいります。当社グループは、より良い未来のために、協業と業界パートナーシップを通じて社会への貢献とイノベーションの追求を目指しています。

当社グループは、日野自動車と三菱ふそうが長年培った強固な顧客基盤、日本・アジアをはじめとする広範な生産・販売ネットワーク、並びにダイムラートラック及びトヨタ両グループと連携した開発体制といった競争優位性を基盤に事業を展開します。開発・調達・生産の最適化に加え、燃料電池をはじめとするゼロエミッション技術や自動運転などの先進領域においてシナジーの可能性を追求し、「商用車の未来とともに作る」存在として、持続可能な輸送とより豊かな社会への貢献を目指します。

(2) 中長期的な当社グループの経営戦略

当社は、2026年5月15日に中期経営計画を公表いたしました。中期経営計画は、本経営統合により発足した当社の成長に向けた明確なロードマップを示すものです。お客さまを全ての活動の中心に据えた上で、売上、収益性、資本効率の成長・向上を実現すべく、中長期の財務目標を定めております。商品の競争力向上、収益性向上、事業効率化及び大規模な統合シナジーを通じた持続的な企業価値向上を目指してまいります。

当社グループは、統合プラットフォーム戦略による商品の競争力強化を中核に、「事業成長」と「効率化」という2本柱の枠組みを通じて本経営統合による競争力向上を加速させてまいります。

①第1の柱：「事業成長」

・新車事業

日野自動車と三菱ふそうの2つの強力なブランドと長年培った販売ネットワークを基盤に、地域別に最適化した成長戦略により新車販売を拡大、統合プラットフォーム戦略による商品の競争力向上を通じて持続的な成長を図ります。日本においては、主に供給停止されていた製品の供給の再開等を行うことで、販売台数の回復を目指します。東南アジアにおいては、製品ラインアップを強化するとともに、現地調達・生産体制の最適化等の現地化を通じた成長により、強固な市場ポジションのさらなる強化を目指します。その他地域においては、強固な市場基盤を活かし、中東・アフリカや中南米といった高成長市場の成長の取り込みを目指します。

・部品・サービス事業

部品事業においては部品ポートフォリオを拡充するとともに日野自動車と三菱ふそうの統合シナジーにより効率を高め、サービス事業では整備士の増員と拠点拡大により整備能力とサービス稼働率向上を目指します。加えて、ソリューション事業の展開により提供価値の幅を広げてまいります。特に、成長に向けた重点領域として、国内外の部品事業及び国内の保守・修理サービスの展開を推進します。

・統合プラットフォーム戦略

製品ラインアップのプラットフォームを統合し、日野自動車と三菱ふそうの両ブランドの独自性を維持しつつ商品の競争力強化を図ります。競争力ある製品の実現に向け、大規模に展開されている世界トップクラスの技術に幅広くアクセスし、優れた製品・技術をより迅速に展開するとともに、ブランドごとの製品ポートフォリオを拡充することを目指します。また、共通の開発・生産基盤を活用することで、コスト効率、性能、品質を同時に最適化、研究開発の効率化で生まれたリソースをさらなる技術投資に再配分し、コストと価値の両面で優位性を持つ強固な事業基盤の確立につなげてまいります。

・お客さま起点の技術開発

お客さまの事業成功を起点に、総保有コストの最適化と高い運用性の実現に取り組むとともに、高度な先進安全機能や排ガス規制などの各市場ニーズに適した最適な技術の提供を目指します。ダイムラートラック及びトヨタとの技術連携により先進技術へのアクセスを拡大し、既存技術の向上をはじめ、CASE（注）領域への対応を進め、持続的な収益成長の実現を目指します。

（注）CASEとは、コネクテッド、自動運転、シェアリング・サービス、電動化・ゼロエミッションを指します。

②第2の柱：「効率化」

中長期にわたり、研究開発、調達、生産、間接部門で段階的にシナジー創出を進め、変動費と固定費の双方を効率化し、収益性の向上を図ります。開発分野ではコスト競争力を実現する車両設計や統合プラットフォームによる標準化を進めます。調達分野では共同調達や内製・外製の最適化を進めます。生産分野では国内外における生産の最適化を図るとともに、サプライヤー基盤を活用した最適な調達を進めてまいります。間接部門では本社機能を最適化し、共同でのIT戦略を進めてまいります。

③持続的成長を支える財務方針

本経営統合によるシナジーの早期実現と最大化に向けた成長投資を推進するとともに、健全なバランスシートを維持しつつ規律ある資本配分を徹底し、安定的な株主還元の実現を目指します。また、事業ポートフォリオを財務面及び戦略面の両面から評価し、適切なタイミングで投資判断を行うことで、当社グループの潜在力の最大化を通じて企業価値向上に取り組めます。

④強固な経営基盤の確立

ガバナンスに関しては、当社は、透明性と適材適所を重視したコーポレート・ガバナンス体制のもと、多様な視点からの議論を通して強固で透明性の高いガバナンスを構築し、取締役会による適切な監督機能のもとで内部統制及びリスク管理体制の強化に取り組んでいます。過半数を独立社外取締役で構成する監査等委員会、指名諮問委員会及び報酬諮問委員会を設置し、独立社外取締役からの適切な関与と助言により、意思決定のプロセスの公正性及び透明性の向上を図ってまいります。

人的資本に関しては、当社は、価値創造の原動力である人的資本に重点を置いています。これを重要な経営課題として、本経営統合前から経営層及び実務担当者層の双方において日野自動車及び三菱ふそうの両社メンバーからなる取り組みを通じて共通の価値観を育てています。当社のカルチャーは、日野自動車と三菱ふそうの文化を融合・発展させた共通の基盤として人材の力を最大限に引き出し、本経営統合の効果を最大化してまいります。

⑤経営上の目標の達成状況を判断するための客観的な指標

中期経営計画において、売上高、営業利益率、連結売上台数（注）、キャッシュ・コンバージョン・レート、ROE（自己資本利益率）、配当性向、D/Eレシオを重要な財務上の経営指標としております。そのうち、営業利益率については、中期的に7%、長期的に10%以上を目標としております。

上記目標の達成可能性に関する主要な前提及び仮定には、日本・インドネシア等の主要市場における商用車需要及び部品・サービス需要の増加、当社の日本市場における販売台数・市場シェアの回復、生産拠点集約・販売子会社の売却の計画どおりの実施、統合プラットフォーム上での生産台数比率85%以上の達成（長期目標）、固定費・変動費削減の成功、必要資本へのアクセスの確保、並びに、円高を含む外国為替相場、固定費インフレ水準、競争環境及び規制環境が当社の想定範囲内に留まることが含まれます。

上記目標の達成可能性は、上記の前提及び仮定に加え、後記「3 事業等のリスク」に記載された各種リスクが発現しないことを含む様々な前提及び仮定に基づいています。こうした前提及び仮定は、グローバルな事業・経済環境、当社の主要な事業地域における経済状況及び商用車需要、競争環境の変化等の当社の統制の及ばない事項に係っています。上記目標は、当社の取締役会等の会議体にて審議及び決定されたものですが、当社の事業実績は限定的であり、当社の将来見通しに関する評価には、様々な戦略的施策を実行する当社の能力に関するものを含め、不確実性が伴います。そのため、当社は、上記目標の達成可能性や前提及び仮定の妥当性について、いかなる表明又は保証も行わず、また行うものではありません。実際の結果は、上記目標とは異なり、場合によっては重大な差異が生じる可能性があります。

（注）連結売上台数：当社グループ内取引消去後の当社グループ連結外へ売り上げたKD（Knock Down：完成車ではなく、部品又は半完成品として輸出し、現地で組み立てる方式）含む新車の台数

(3) 当社グループの環境及び競争優位性並びに対処すべき課題

<当社グループの環境及び競争優位性>

①当社グループ

商用車業界においては、地球温暖化や労働力不足、輸送の多様化など人流・物流を取り巻く社会課題の顕在化に伴い、カーボンニュートラルへの対応をはじめとする持続可能な輸送の実現に向けた変革が求められています。当社グループは、日野自動車と三菱ふそうが長年培ってきた強いブランドと生産・販売基盤、そしてダイムラートラック及びトヨタとの連携によって生まれる強固な競争優位性を最大限に活かし、「人と物の移動をつなぎ、ともに豊かな未来を創ります。」というミッションのもと、持続可能な輸送の実現と豊かな社会づくりに信頼できるパートナーとして貢献することを目指してまいります。

・日野自動車及び三菱ふそうの両ブランドを背景とした地理的に多様なポートフォリオ

当社グループは、世界中の地域の顧客にサービスを提供できる広範なグローバルネットワークを保有しています。三菱ふそうと日野自動車を合わせたグローバルネットワークは、25カ国に170以上のグローバル販売代理店（2024年12月現在）、3,700以上のサービス拠点（2024年12月現在）、及び現地組立工場で構成されています。

当社グループは、日野自動車及び三菱ふそうという確立されたブランド、長年にわたる顧客との関係、現地の販売パートナーやサプライヤーとの強固な結びつき、密なサービスインフラ、そして確立された現地生産拠点等を活用し、日本や東南アジアなどの地域において市場を牽引する販売を行っています。また、当社グループは、中東やアフリカ、中南米といった高成長市場を含むその他の地域でも販売を行っています。

・商用車のフルラインアップ及び堅調な部品サービス事業

当社グループのビジネスモデルは、商用車のフルラインアップ、販売・流通ネットワーク、堅調な部品・サービス事業によって支えられており、安定した市場と高成長市場の双方において事業展開を行っています。

新車事業においては、日野自動車及び三菱ふそうの両ブランドの下、大型・中型・小型トラック、ゼロエミッション車、バスを含む商用車のフルラインアップを取り揃えています。日野自動車は優れた乗り心地や競争力のある総保有コストを特徴として大型・中型トラックに強みを有し、三菱ふそうは効率性及び優れた車両性能を特徴として大型・小型トラックに強みを有していると当社は考えています。また、両ブランド合計における2024年1月～12月における販売台数は東南アジアで第1位・日本で第2位に相当します（注）。商用車のフルラインナップを取り揃えることにより、特にアジアで見られる多様な市場ニーズに対応した競争力ある製品を引き続き提供してまいります。

部品・サービス事業においては、堅調な成長軌道を描いており、商用車購入者に対し、メンテナンスの提供やスペアパーツの販売に加え、保守契約、フリート管理システムやドライバーコーチングなど、お客様の業務運営を支援する付加サービスを含む、多様なアフターサービス及び部品販売を提供しています。

（注）東南アジアはインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの合算。S&P Global Mobility, Light Vehicle Sales (2025年12月1日取得) 及びMedium/Heavy Commercial Vehicle Industry Sales Forecast (2025年11月4日取得) のマーケット調査に基づく当社分析によります。なお、S&Pは本分析に関与しておらず、分析結果に対して責任を負うものではありません。

・統合プラットフォーム戦略

統合プラットフォーム戦略は、前述のとおり、日野自動車及び三菱ふそうの両ブランドのメリットを活かしながら、調達、生産、研究開発における規模の経済効果を最大限に引き出すことを目的としています。

・ダイムラートラック及びトヨタとの提携

当社グループは、研究開発体制及び経営資源を基盤として多様な顧客のニーズに合わせた広範な技術ポートフォリオを有しており、世界トップクラスの技術へのアクセスを確保しています。

2025年12月31日現在、日野自動車と三菱ふそうの研究開発及びエンジニアリング拠点は、両社を合わせると、3,000名以上の研究開発者を擁し、日本国内に6つの研究開発拠点を有しており、ダイムラートラック及びトヨタとの提携を通じて、最先端技術の開発と展開を加速させてまいります。

- ・強固なガバナンス体制

当社は、取締役会9名のうち4名が独立社外取締役を務めており、取締役会の意思決定に対して透明性の高い監督体制を確保しています。また、意思決定の透明性と質を高めるため、任意の指名諮問委員会及び報酬諮問委員会を設置しています。両委員会とも5名の取締役で構成され、そのうち3名が独立社外取締役であるため、独立性を確保し、関連する専門知識を持つ人材を任命することを目指しています。

当社グループは、アジア及び世界の商用車業界における専門知識と国際的な経験を有し、多様な国際的視点を持つ経験豊富な経営陣の下で運営されています。

なお、参考として、当事業年度末現在における当社の連結子会社である日野自動車及び三菱ふそうの取り組みを以下に記載いたします。

②日野自動車

i) 事業の強化

- ・「総合品質」の追求

商品については、2025年7月に小型トラック「日野デュトロ」を一部改良し、積載量2トンクラスの使い勝手を向上させました。さらに2026年1月には小型バス「日野リエッセII」を改良し、安全性や利便性を高めました。現場の声を反映した商品づくりにより、お客様のビジネスの安定稼働に貢献しています。トータルサポートについては、国内外の販売会社の拠点新設・拡充・更新等を継続的に進め、スピーディーで質の高いサービスの提供を通じてお客様のビジネスに貢献し続けていくための体制整備に注力しております。2025年には、島根日野自動車・鳥取支店をリニューアルし、整備環境や動線を改善いたしました。人材育成と働きやすい現場づくりを通じて、サービス品質の向上と安定した車両稼働を支えています。また、販売会社メカニックを対象とした三級自動車整備士の養成施設を開設し、若手人材の早期育成と技術力の底上げを進めました。

- ・カーボンニュートラル実現に向けた取り組み

カーボンニュートラルの実現に向けては、内燃機関車と電動車の両輪で適材適所に対応するマルチパスウェイによるアプローチで取り組みを進めています。2022年6月に発売した小型BEVトラック「日野デュトロ Z (ズイー) EV」は、脱炭素社会の実現を目指す全国のお客様に幅広くご愛用されており、2025年度の販売台数は570台を超えるレベルに達しました。2025年9月には、国内初となる燃料電池大型トラックの量産モデル「日野プロフィア Z FCV」を発売しました。水素を燃料として走行中にCO₂を排出しない本車両は、15～30分という短時間の水素充填で約650kmの航続距離を確保し、幹線輸送に求められる高い実用性を実現しています。燃料電池車に最適化した専用シャシを採用することで、荷台スペースと積載量を最大限に確保し、大型トラックとしての耐久性と信頼性も両立しました。物流の脱炭素化を力強く後押しし、カーボンニュートラル社会と水素社会の実現に貢献する一台です。日本国際博覧会（大阪・関西万博）においては、ENEOS株式会社（以下「ENEOS」という。）様と西日本ジェイアールバス株式会社（以下「西日本JRバス」という。）様とともに国内初となるCO₂から製造した合成燃料を使用した駅シャトルバスを運行しました。供給した合成燃料は、大阪・関西万博開幕当初の低濃度から段階的に濃度を上げて100%を達成しました。

- ・人流・物流に関する社会課題の解決

人流・物流に関する社会課題の解決に向けては、CASE技術を活用し、業界を越えた様々なパートナーとの取り組みを推進しています。自動運転については、2025年7月に大成ロテック株式会社とともに、国内民間企業初となる次世代舗装実験施設で無人自動運転荷重車両の24時間運行を開始し、舗装耐久性の短期間評価と省人化を実現しました。さらに、新東名高速道路において、これまでの検証・実証の集大成としてのレベル4自動運転トラックの社会実装に向けた総合走行実証を行いました。一方、交通空白という社会課題に対しては、公共ライドシェアの運行管理を複数地域で共同化する取り組みを進めています。2025年12月には、この取り組みが国土交通省の「交通空白」解消パイロット・プロジェクトに選定されました。遠隔による運行管理の集約により、地域の業務負担を軽減しながら、公共ライドシェアの安定運行を支え、持続可能な地域交通の確保に貢献しています。さらに、物流のいわゆる「2024年問題」への対応として、荷待ち・荷役作業時間の削減に向けた取り組みを進めています。2025年11月には、株式会社Hacobu、日野グローバルロジスティクス株式会社と連携し、トラックの動態をドライバーの操作なしで高精度に把握する共同プロジェクトを開始しました。工場構内での入退場時間を自動取得・可視化することで、ドライバーの負担軽減と業務効率化を実現し、持続可能な物流の構築に貢献してまいります。

ii) 経営基盤の強化

ステークホルダーの皆様を持続的に価値を提供していくため、経営基盤の強化にも継続して取り組んでおります。収益改善に向けては、現場の知恵と工夫を活かしながら、原価低減や「選択と集中」の戦略を着実に進めてまいりました。在庫車両の削減や原価低減活動、適正な生産体制の構築、事務・技術系オフィス職場でのトヨタ生産方式による業務効率化など、地道な改善を積み重ねています。事業ポートフォリオの見直しも進めており、収益性の低い事業や商品については撤退や縮小を決断し、成長分野へのリソース再配分を加速してきました。二度と不正を起こさないために2022年10月に策定した「3つの改革」も継続して取り組みを進めています。全ての礎となる企業理念「HINOウェイ」に則り、会社の使命を実現して再び社会への責任を果たしていくため、経営層の強い覚悟と率先垂範により経営・企業風土・クルマづくりにおける改革を進めております。従業員への教育の拡充等にも継続的に取り組んでおり、認証不正問題の公表を行った3月4日を新たに「再出発の日」と位置づけ、全社での振り返りを毎年実施しております。「再出発の日」を含め、「3つの改革」をさらに深化させ、組織風土・業務執行の継続的な改善を実行していくために、経営層と従業員が何度も意見交換をする機会を持ち、これまでの取り組みや成果の振り返り、施策の見直しを行っています。社内調査の結果からは、理念の実践に関する肯定回答率が2023年の44%から2025年は64%へと大幅に向上しています。一方で、職場環境改善・業務効率化の実感は40%台、働きがいは50%台にとどまるなど、課題も明らかになりました。そこで、全ての職場における暑熱・IT・衛生環境の整備を進めるとともに、トヨタ生産方式に基づく、「ものの見方・考え方」を身に付けるための研修や自主研究会を通し、仕事の進め方を根本から見直すことにも取り組んでいます。

iii) エンジン認証不正問題への対応

2025年1月には、米国においてエンジン認証不正問題について当局と和解合意に至りました。現在、当局と合意したコンプライアンスワークプランに基づき、改善策を着実に実行しています。また、日野自動車に対する訴訟については、2022年8月に提起された米国の集団訴訟、2022年9月及び2023年4月に提起された豪州の集団訴訟、2023年10月に提起されたカナダの集団訴訟は全て和解に至っており、2025年3月に提訴されたニュージーランドの集団訴訟についても、2026年2月9日に和解契約を締結しております。当該和解契約は、2026年6月16日にニュージーランド高等裁判所の承認を受け、同年7月15日までに上訴がなされない場合、確定いたします。国土交通省から型式指定取消の処分を受けた車両についても、大型エンジン「A09C」搭載車の出荷を2023年2月より、大型エンジン「E13C」搭載車についても2025年12月より出荷再開しました。日野自動車のエンジン認証不正問題の詳細については、後記「3 事業等のリスク (2) 当社グループにおける事業等のリスク ⑩エンジン認証不正問題」をご参照ください。

③三菱ふそう

2025年12月期において、三菱ふそうは、中核市場である日本及びインドネシアにおける需要低迷を背景に、厳しい外部環境に直面しました。また、為替の悪化やインフレに伴うコスト上昇が継続し、業績面では一層の逆風となりました。こうした厳しい環境下においても、三菱ふそうは価格戦略、アフターセールス事業の成長、継続的な販売費及び一般管理費の徹底管理を通じて収益性を維持し、業務効率とレジリエンスを高める構造改革を推進してまいりました。

2026年1月1日から2026年3月31日においても、需要の低迷、為替変動及びインフレ圧力は主要な経営課題として継続しております。三菱ふそうはこれらの外部環境要因に対して、コスト最適化及び構造改革の推進を通じて、安定した事業運営の維持と向上に引き続き注力してまいります。同時に、鴻海精密工業股份有限公司との協業による新バス会社の設立など、重要な課題にも直面しています。これらの取り組みが進む中、三菱ふそうは安定した事業運営を維持しつつ、必要な組織・構造改革の準備を慎重に進めてまいります。また、三菱ふそうは長期的な競争力の柱として電動化戦略を引き続き推進しています。現在、電動トラック市場は、バッテリーコストの高水準での推移や充電インフラの不足、主要市場における導入ペースの鈍化など、厳しい環境にありますが、三菱ふそうは電気自動車（EV）のラインアップ拡充と技術力強化に引き続き取り組んでまいります。

三菱ふそうにおける昨今の諸施策及びトピックスは以下のとおりです。

i)国内事業

- 2025年1月：「eCanter」使用済みバッテリーの蓄電池への再利用の実証を開始
- 4月：エネルギーマネジメントの国際規格「ISO50001」の認証を取得
- 5月：KD輸出品倉庫を新子安へ移転（輸入部品倉庫も9月に移転）
栃木県さくら市と災害時連携協定を締結
- 6月：日野自動車との経営統合に関する最終合意を締結
- 8月：台湾・鴻海精密工業と、バス事業強化・ZEVバス共同開発に関する基本合意書を締結
- 10月：新持株会社の社名「ARCHION株式会社」を公表
自動運転に関する国家プロジェクト2件への参加を発表
「JAPAN MOBILITY SHOW 2025」に出展、2種類の水素駆動大型トラックコンセプトモデルを世界初公開
- 2026年1月：台湾・鴻海精密工業と日本国内における新バスメーカー設立に関する最終合意を締結
- 2月：スポーツエールカンパニー2026に認定
小型トラック新型「キャンター」を発売
ヤマト運輸株式会社の幹線輸送で運転自動化レベル2+技術搭載のセミトレーラーによる走行実証を実施
日野自動車と三菱ふそう、三菱ふそうへのOEM供給に向け日野が中型トラック開発に着手
- 3月：インドに新拠点「Fuso Tech Centre India」を開設
ダイムラー・トラック・ファイナンシャルサービス・アジアが電気小型トラック「eCanter」を小笠原村へ寄付
「健康経営優良法人 2026」に認定

ii)海外事業

- 2025年4月：「eCanter」欧州モデルに新架装追加、「bauma2025」に出展
- 11月：イスラエル・REE Automotive社と技術検証に関する基本合意書を締結
- 12月：台湾で「スーパーグレート」新型モデルを発売
- 2026年1月：欧州21市場のFUSO販売代理店にスイスのエミール・フライ・グループを選定
アラブ首長国連邦で電気小型トラック「eCanter」を初投入

<対処すべき課題>

①本経営統合のシナジーによる事業の成長

当社グループはステークホルダーへの価値提供に向け、統合プラットフォーム戦略を軸に、日野自動車・三菱ふそう両社のシナジー創出によって事業を成長させてまいります。両ブランドの強みを活かした技術開発により製品の競争力を引き上げるとともに、セグメントごとに最適なプラットフォームを設定することでコスト効率性を高め、より良い商品をタイムリーに市場投入できる体制を実現してまいります。2026年度（2027年3月期）中には、三菱ふそうは日野自動車製の新型中型トラック、日野自動車は三菱ふそう製の新型小型電動トラック（3.5トン超クラス）をそれぞれOEM商品として国内市場へ投入する予定であり、これは統合プラットフォーム戦略に向けた第一歩となります。

さらに、統合プラットフォーム戦略を支える調達・生産・物流における規模拡大によるスケールメリットの活用に加え、財務・人事・ITといったコーポレート機能においても最適化を通じたコスト効率化と卓越した業務推進を追求してまいります。

こうして生み出したリソースを既存技術の進化とCASE技術開発の加速に向けた投資へと振り向け、お客様・社会の期待に応えつつさらなる事業成長を実現してまいります。日野自動車、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社の技術資本とスケールメリットを生かし、カーボンニュートラル対応においては、マルチパスウェイの考え方にに基づき電動車の各セグメントで市場をリードする製品の開発を推進してまいります。また、先進安全技術及び自動運転技術の継続的な開発と社会実装を進めるとともに、コネクテッド領域では車両データの効果的な活用によりお客様へより高い価値を提供するソリューションの強化につなげてまいります。

これらのシナジーを基盤としつつ、日野自動車及び三菱ふそうの両ブランドは市場で切磋琢磨し合うことで互いの価値を高め、当社グループとしてお客様に対してより良い商品を提供してまいります。

②持続的な成長と株主還元

当社は、中期経営計画に基づき、短期的には日野自動車及び三菱ふそうの両事業会社の事業改善と成長、そして中長期的には統合プラットフォーム戦略を中核とするシナジー創出により収益性と効率性の向上を目指します。シナジーの早期実現と最大化に向けた成長投資を継続するとともに、安定的な株主還元の実現に向け、健全なバランスシートを維持しながら規律ある資本配分を徹底してまいります。また、事業ポートフォリオを財務面及び戦略面の重要性に基づき評価し適切なタイミングで投資判断を行ってまいります。こうした明確な財務方針に基づき、当社グループの潜在力の最大化を通じて企業価値向上に取り組んでいきます。

③積極的なサステナビリティ推進

サステナビリティへの取り組みは、自動車産業に求められる重要な社会的責任の一つであり、当社グループでは、これを経営戦略の中心に据えて積極的に推進してまいります。経営の健全性・効率性・透明性を確保する実効性のあるガバナンス体制として、取締役会は業務執行取締役3名に加え、独立社外取締役4名を含む非業務執行取締役6名で構成しており、多様な視点からの議論を通して強固で透明性の高いガバナンスを構築します。過半数を独立社外取締役で構成する監査等委員会、指名諮問委員会及び報酬諮問委員会を設置し、独立社外取締役からの適切な関与と助言により、意思決定のプロセスの公正性や透明性の向上を図ってまいります。

少数株主保護の観点では、主要株主であるダイムラートラックとトヨタと当社の間には事業活動を行う上での承認事項等の制約はなく、独自に事業活動を行ってまいります。少数株主との利益相反の恐れがある重要な取引に関しては取締役会の承認を必須とし、その結果は監査等委員会が監査を実施することで、少数株主を含む株主全体の利益を保護する体制を整えております。

コンプライアンスの側面においては、当社グループでこれまで培った知見やノウハウを結集し、取り組みを一層強化いたします。過去の不正事案を踏まえ引き続き再発防止につとめるとともに、特に製品の安全性・認証及び排出ガス規制に関するコンプライアンス体制を強化してグループ全体を監督してまいります。

④企業文化の融合及び人的資本投資

異なる企業文化・歴史を持つ日野自動車及び三菱ふそうの事業会社2社の統合にあたり、当社グループが本経営統合によるシナジーを創出し、グループとしての成長を実現するには、企業文化の融合や、人的資本投資に係る取り組みが不可欠と考えております。

企業文化の融合に関しては、日野自動車及び三菱ふそうの両事業会社の企業文化の強みを活かし、弱みを克服して当社グループのシナジーを創出するには、経営層はもとより、従業員ひとりひとりが互いの企業文化を尊重し、相互理解を深め、同じ目標や価値観を共有してビジョンや経営戦略・経営目標の実現に丸となって取り組む必要があります。本経営統合以前より、目指すビジョンの共有、トップからのメッセージ発信、経営層のオフサイトミーティング、定期的なワークショップ・タウンホールミーティングなど様々な試みを行い、これらは今後も継続的に実施し、当社グループとして企業文化の融合を加速してまいります。また、ダイバーシティに向けた目標設定と、実現に向けた施策も検討してまいります。

人的資本投資に関しては、人材は財産であり、資本ととらえて積極的な投資をいたします。賃金、教育、キャリア形成、職務環境や働きやすい制度整備、福利厚生面など様々な視点で、グループ全体の従業員満足度を高め、当社グループとしてのシナジー最大化・企業価値向上を目指します。

2【サステナビリティに関する考え方及び取組】

2026年6月25日現在における、当社グループのサステナビリティに関する考え方及び取組は、次のとおりです。文中の将来に関する事項は、2026年6月25日現在において、当社グループが判断したものです。

(1) 全般

1. 基本的な考え方

当社グループは、「人と物の移動をつなぎ、ともに豊かな未来を創ります。」というミッションのもと、「この先の道とともに歩み続ける、信頼のパートナー」というビジョンの実現を目指しています。

商用車は人や物の移動を支える社会インフラとして重要な役割を担っており、同時に、サステナブルな社会の実現に向けて大きな影響を持つと認識しております。

当社グループは、日野自動車及び三菱ふそうにおける既存の取組を基盤とし、両社の技術・知見を結集することで、次世代の商用モビリティの創出に取り組んでいます。全ての取締役、役員及び従業員が、お客様を起点に考え、サステナブルな社会の実現に向けて誠実な企業行動を実践することを基本としています。この考えに基づき、2026年5月にサステナビリティ方針を制定するとともに、当社グループにおける行動の基準として、従業員が遵守すべき行動原則及び法令遵守に関する責任を定めた「ARCHION行動規範」を策定しています。

今後、これらの基本方針を基盤として、事業環境や社会要請の変化を踏まえながら、事業を通じて取組の充実を図っていく予定です。

①ガバナンス

a. 監督体制

当社グループでは、サステナビリティに関する事項を、中長期的な企業価値に影響を及ぼす重要な経営課題として認識しており、これらに関する重要事項については、取締役会が監督責任を負う体制としています。

取締役会は、コーポレート・ガバナンス報告書に定める基本的な考え方に基づき、経営の健全性・効率性・透明性を確保しつつ、サステナビリティに関わる重要な方針や取組状況について報告を受け、必要に応じて審議・決議を行っています。

取締役のスキルマトリックスのスキル項目の一つに「企業経営・戦略・サステナビリティ」を設定し、ガバナンスの実効性向上と当社グループの継続的な企業価値向上の実現を図っています。

b. 執行体制

当社は、当社グループの持株会社としてグループ全体のサステナビリティ経営を統括しており、当社の経営陣は、経営会議等を通じて、事業活動とサステナビリティ課題との整合を図りながら、グループ全体での取組を推進しています。

また、CAo (Chief Administrative Officer) が所管するサステナビリティ戦略部を設置し、グループ横断的なサステナビリティ戦略の企画・立案及び施策の推進を行っております。マテリアリティの特定や目標設定を含む、サステナビリティ推進に関する重要な取組や、その進捗状況は経営会議での議論を踏まえ、取締役会にて決議又は報告されます。

当社のガバナンスについては、「第4 提出会社の状況 4 コーポレート・ガバナンスの状況等 (1) コーポレート・ガバナンスの概要」に記載しています。

c. 経営統合後のサステナビリティ課題について

経営会議等を通じて経営陣が横断的に連携して、サステナビリティに関する当社グループとしての重要な課題（マテリアリティ）を特定し、取締役会にて審議・決議してまいります。

②戦略

人流・物流の先進化が求められる商用車業界は、カーボンニュートラルへの対応、先進安全技術及び自動運転技術の進展など、かつてないほど多くの課題に直面しています。こうした事業環境を踏まえ、当社グループは、サステナビリティ課題への対応を経営戦略の重要な要素と位置づけております。サステナビリティに係る課題は、当社グループの中長期的な成長及び競争力に直結するものと認識しており、2026年度中に当社グループのマテリアリティとして特定することを予定しております。

また、当社グループは、経営統合後の事業基盤のもと、サステナビリティに係るリスク及び機会を適切に把握し、経営戦略及び中長期的な事業運営に反映してまいります。具体的には、サステナビリティに係るマテリアリティの特定を進める中で、当該課題に関連する事業機会を識別するとともに、これらが当社グループの財務及び事業運営に与える影響への評価を予定しております。これらの分析を踏まえ、当社グループは、サステナビリティに係る機会を中長期的な企業価値向上に資するものと位置づけ、事業戦略及び経営資源配分に対応方針に反映してまいります。さらに、これらの機会を実現するため、当社グループのリスク管理プロセスと一体的に、投資配分の最適化、主要業績指標（KPI）の設定及び進捗状況のモニタリングを行う体制を構築し、継続的に見直しを図ってまいります。

③リスク管理

グループにおけるリスク管理及び法令遵守体制の強化を目的とし、リスク・コンプライアンス委員会を設置し、全社的な課題や方針について審議し、その結果を踏まえ適切に対応してまいります。事業会社及びグループ会社に対し、当社のリスク管理に関する規程に基づき、リスク管理体制の構築と運用を求め、当社のリスク・コンプライアンス委員会及び主管部署は、必要に応じ各社における重要なリスク・機会の識別・評価・対策について審議し、当社グループとしてのリスクマネジメントを推進してまいります。

リスク・コンプライアンス委員会は、サステナビリティに関わる事項を含め、事業運営上のリスク（オペレーショナルリスク）と経営戦略に関わるリスク（戦略リスク）の双方を対象とし、グループ全体のリスクマネジメントを取り扱います。

リスクマネジメント体制の詳細については「第4 提出会社の状況 4 コーポレート・ガバナンスの状況等

(1) コーポレート・ガバナンスの概要 ③企業統治に関するその他の事項 ii) リスク管理体制の整備の状況」をご参照ください。

サステナビリティに関するリスクの詳細については後記「3 事業等のリスク」をご参照ください。

④指標と目標

2026年6月25日現在においては、グループ横断的に統一されたサステナビリティに関する指標及び目標の設定に至っておりません。

今後、マテリアリティの特定及びリスク・機会の評価を踏まえ、中期経営計画に基づき、当社グループの事業活動及び財務的影響との関連性を考慮した指標及び目標を段階的に整備していく予定です。

(2) 気候変動への対応（TCFD提言への取組）

気候変動への対応に関しては、TCFD提言に基づく情報開示の充実に向けて検討を進めておりますが、経営統合初年度であることを踏まえ、現時点ではグループ横断的な移行計画、指標及び目標については整備途上の段階にあります。

今後、マテリアリティの特定及びリスク・機会の評価を整合させるとともに、段階的に開示の内容の高度化や経営指標への組込を図ってまいります。

(3) 人的資本

当社は、価値創造の原動力である人的資本に重点を置いています。異なる企業文化・歴史を持つ事業会社2社の統合にあたり、当社グループが統合によるシナジーを創出し、グループとしての成長を実現するには、企業文化の融合や、人的資本投資に係る取り組みが不可欠と考えております。

これを重要な経営課題として、経営統合前から経営層及び実務担当者層の双方において両社メンバーからなる取り組みを通じて共通の価値観を育てております。当社の企業文化は、三菱ふそうと日野自動車の文化を融合・発展させた共通の基盤として人材の力を最大限に引き出し、経営統合効果を最大化していきます。

また、人材は財産であり、資本ととらえて積極的な投資をいたします。賃金、教育、キャリア形成、職務環境や働きやすい制度整備、福利厚生面など様々な視点で、グループ全体の従業員満足度を高め、グループとしてのシナジー最大化・企業価値向上を目指します。

経営統合が成立し、事業会社間での情報交換や人材交流なども従来よりも柔軟に行えるようになり、前述の方向性を踏まえ、当社グループとしての人的資本に関する方針、人事戦略、目標等を策定中です。

今後、策定された内容を適宜発信してまいります。

なお、参考として、当事業年度末現在における当社の連結子会社である日野自動車及び三菱ふそうの取り組みを以下に記載いたします。

◆日野自動車

日野自動車は、2022年3月4日に公表しましたエンジン認証に関する不正行為を受けて策定した、二度と不正を起こさないための「3つの改革」に関する取り組みを継続的に推進中であり、今後の日野自動車の再生と飛躍を実現するためには、土台となる人的資本が非常に重要と考えております。そのため、日野自動車の中期事業計画と連動し、実現につながる人材戦略を策定いたしました。この戦略に基づき人材を確保・育成し、モチベーション高く働きたいと思えるような施策を行ってまいります。

①ガバナンス

日野自動車は、2023年2月に執行体制を見直すとともに、経営視点で人材戦略・人事戦略と人的資本経営の企画立案、及び実行を担う責任者としてCHRO（Chief Human Resources Officer）を設置しました。あわせてタイムリーな課題推進と専門能力の習得、組織的な能力向上と確実なアウトプットを目的に、本社人事機能を採用・育成・処遇・配置を司る組織と労務政策・ペイロールを推進する組織へ2分割しました。人事機能と各機能の人事部門との役割明確化と権限委譲を進め、各機能出身者（事業部門経験）と人事機能出身者とのローテーションを積極的に実施し、人事機能の強化と合理化を図っております。

加えて人的資本に関連する重要な方針・戦略については、経営会議や取締役会など適切な会議体において議論し決定しており、全社展開時にはきめ細かな説明会を実施し浸透を徹底・粘り強くフォローしております。

経営層の人事は、将来の経営層を継続的に輩出するため、若手層の抜擢人事や積極的な中途採用、他社でのマネジメント経験のある人材のChief Officer（機能・専門分野の責任者）登用を行っています。キャリアローテーションを活性化し、多くの経験を積む機会を増やし、経営者として必要な胆力を持ち合わせた人材の輩出に努めています。

②戦略

日野自動車がトラック・バスという商品を通じてお客様への価値提供を継続していくためには、『自ら考動・新たな価値を創造できる人材』を育成することが重要であるとと考えております。また、人材を重要な財産と位置付け、人の成長を主眼に適正な資本を適切に投下していくこと（人的資本経営）を経営課題としております。人材戦略を実現するため、日野自動車は以下の「人材育成方針」と「人材マネジメントポリシー」を設けるとともに、人的リソース、人的資本は質・士気（エンゲージメント）・人数の掛け合わせと捉え、それぞれに適した人事施策を策定・実行することで社員一人ひとりの成長を支援し、全従業員のパフォーマンス最大化を図っています。

■人材育成方針

日野自動車は、人材を重要な会社の財産と考えております。「HINOウェイや会社ビジョンに共感を持ち、お客様・社会の為に自ら考え・自主的に行動を起こし、新たな価値創造を生み出せる人材」を育成します。そして、「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」という会社の使命の具現化のため、従業員一人ひとりの成長を支援します。また、この方針に基づいて人の成長を実現・加速させることで、企業価値の向上につながる正のスパイラルを回し続け、日野自動車の持続的な成長を目指しております。

■人材マネジメントポリシー

- ・人材の評価・昇格・役職任用は、期待される役割に対する能力発揮（パフォーマンス）や可能性（ポテンシャル）に基づき、公正かつ厳格に判断する
- ・社員は自身のキャリア形成に対する一層の主体性を持ち、会社は適切に成長機会を提供することで、双方が長期的な視点で計画的に自ら成長・人材を育成する
- ・各職場で合意形成が難しい場合には、全社最適・長期視点・公正さを担保する観点で人事機能が人材に関する最終的な意思決定を行う

■人事施策（一部抜粋）

質	新たな価値創造を目指し、自ら思考・行動し成長に繋げ能力を向上させる
	・評価・賃金制度を、能力発揮をより重要な評価軸とした制度へ刷新
	・年功序列型の思考から脱却した、評価・賃金制度の運用厳格化
	・人材育成を主眼としたローテーションのさらなる活性化
	・将来の経営層候補を継続的に輩出するための育成施策の推進
士気	お客様へより高い価値を提供することを目指し、従業員が回結しエンゲージメントを高める
	・HINOウェイの浸透と実践の強化
	・福利厚生の見直し、共用施設への先進ファシリティ導入、工場建屋の暑熱対策の加速
	・労働市場で競争力のある賃金水準の維持・向上
	・定期的な従業員意識調査による、ES等の定点観測とPDCAの実施
人数	当社のビジョンの実現を目指し、状況に応じて適正に人材を配置する
	・ビジョン実現に向けた必要人員、スキルの明確化
	・新卒採用におけるコース別採用の導入
	・キャリア採用を拡大し、専門職人材の獲得を強化
	・アルムナイ採用、社員紹介採用など、採用チャネルの拡大

③リスク管理

日野自動車は、人材戦略、人的資本に関連したリスク管理として、ネガティブな「リスク」、ポジティブな「機会」の両面を意識した取り組みを行っています。「HINOウェイ」の構成要素として、一人ひとりの具体的な行動の基準である「HINO行動規範」を定めており、「法令・基準を守る」「お客様・社会に貢献する」「健全な職場を作る」の3つに大別して、社員が守るべき、模範となる具体的な行動を明記しております。

この行動規範の浸透・徹底を通じて、全社でリスクの管理・低減に努めております。

具体的な活動の一例として、CCO（Chief Compliance Officer）の指揮監督により、コンプライアンス推進部を中心とした全社のコンプライアンス徹底、意識向上につながる教育活動を推進しております。またコンプライアンスに関する報告・相談先として、第三者機関による「HINOコンプライアンス相談窓口」を設定しており、国内外の日野自動車グループ全従業員が24時間365日利用可能で、広くスピークアップを受け付けています。この他にも、日野自動車に必要な活動を継続的に立案し、取り組んでまいります。

④指標と目標

日野自動車は、前述の方針等を踏まえて以下指標に対して目標を設定し、達成に向けた取り組みとモニタリングを継続的に実施しております。

項目		24年 3月期	25年 3月期	26年 3月期	目標	備考
中核人材 の 多様性	女性管理職数	56名	59名	58名	2031年までに65名	14年度：19名
	女性管理職比率	2.6%	2.8%	2.8%	—	
	外国人管理職比率	6.3%	7.3%	7.4%	—	
	キャリア採用者管理職比率	39.8%	40.5%	42.0%	—	
その他	男性育児休業取得率	64.0%	68.0%	78.0%	2027年までに80%	20年度：11%
	男女間賃金格差	77.7%	77.8%	78.7%	—	

◆三菱ふそう

三菱ふそうは、従業員一人ひとりを「企業の最も重要な財産」であり、自社の競争力と持続的成長を支える主要な原動力と位置づけています。従業員の情熱、スキル、そして創造力を最大限に引き出すことが、企業価値向上と中長期的な業績の向上に直結するとの考えのもと、人的資本への戦略的な投資を経営の重要課題としています。

三菱ふそうは企業戦略の5つの柱の1つとして「従業員と共に成長できる企業へ」を掲げており、従業員との協働と成長を通じて、事業競争力と組織のレジリエンスを高めることを目指しています。この柱においては、従業員のエンゲージメント（仕事へのやりがい・組織への誇りと帰属意識）の向上を、最重要KPIの一つとして位置付けています。

①ガバナンス

三菱ふそうは、人的資本を中長期的な企業価値向上の源泉と位置づけ、その実現に向けた人事部門の役割を極めて重要なガバナンス機能の一つと認識しています。人事制度・運用の公正性・透明性・一貫性を確保するとともに、従業員が高いエンゲージメントを持ってトラック・バス事業に専念できる環境を整備することを、人事部門の基本的な責務としています。三菱ふそうの人事ガバナンスは、以下の三つの機能が相互に協力しつつ、相互牽制も行う体制により運営されています。

1. HR Business Partner：人事ビジネスパートナー機能

- ・事業部門・コーポレート部門に密着し、事業戦略と人材戦略の整合性を確保する役割を担います。
- ・各部門における組織課題・人材課題を把握し、人事制度の適切な運用や人材配置・育成施策を企画・提案します。
- ・現場の声を人事本部全体にフィードバックすることで、制度・プロセスの改善に反映させる役割も果たします。

2. Center of Excellence (CoE)：人事専門機能

- ・経営戦略と連動した人事戦略を策定し、採用、タレントマネジメント、DEI（多様性、公正性、包括性）推進、人材開発を含む人事制度・ポリシーの設計及び全社運用ルールの整備を行います。
- ・法令遵守のもと、公正・透明な評価・処遇基準とプロセスを確立し、多様な人材が活躍できる人事ガバナンスを構築します。
- ・HRBP及びHRシェアードサービスのフィードバックやデータに基づき、採用・配置・育成・評価プロセスの継続的な改善を推進します。

3. HR Shared Service：人事シェアードサービス機能

- ・採用、異動、評価・報酬に関わる事務処理、各種人事データ管理、人事システム運用等のオペレーションを集約し、標準化・効率化を推進します。
- ・人事プロセスフローの効率化や、シンプルで分かりやすい申請書・ガイドラインの整備を通じ、従業員及びマネジメントが人事制度を適切に利用できる環境を提供します。

これら三機能は、定期的な会議体や情報共有の場を通じて連携しつつ、制度企画と現場運用の双方の観点から相互にチェックし合うことで、人事に関する意思決定の妥当性・透明性を確保しています。

人事部門における上記の取り組み状況は、従業員エンゲージメントサーベイ（DTS従業員満足度調査等）の結果や、各種人事KPI（離職率、制度利用状況、人事関連問い合わせ件数等）を通じて定期的にモニタリングされています。その結果を踏まえ、必要に応じて人事制度・プロセス・運営体制の見直しを行い、重要な決定事項については経営会議の承認を得て実施し、人事ガバナンスの高度化と人的資本の価値最大化に継続的に取り組んでまいります。

②戦略

三菱ふそうは、従業員一人ひとりを企業の最も重要な財産と位置づけ、競争力及び持続的成長の源泉として人的資本への戦略的投資を推進しています。「従業員と共に成長できる企業へ」を重要な経営方針の一つとし、従業員エンゲージメントの向上を主要KPIとして、組織のレジリエンスと事業競争力の強化を図っています。

人事戦略においては、採用力の強化を通じたタレントパイプラインの構築、リーダーシップ開発や問題解決力向上施策の推進、並びにDEI（多様性、公正性、包括性）の推進により、多様な人材が最大限能力を発揮できる環境の整備に取り組んでいます。また、エンゲージメントの継続的な向上及び健康経営の推進を通じ、組織パフォーマンスの最大化を図っています。

人材マネジメントにおいては、一貫したリーダーシップ要件に基づき、パフォーマンスとポテンシャルの双方を踏まえた公平かつ透明性の高い評価・昇格を実施するとともに、重要ポジションに対する後継者育成を計画的に推進しています。さらに、人材育成においては、基礎教育と主体的な学習機会の提供を通じて従業員の自律的な成長を支援し、変化に対応できる人材の育成と人材ポートフォリオの最適化を実現してまいります。

③リスク管理

少子高齢化の進展により、三菱ふそうにおける高度技術人材及び現場人材の確保は中長期的に難化する傾向にあり、外国人材の活用も含めた人材ポートフォリオの最適化が重要な課題となっております。加えて、AI等の先端分野においては人材獲得競争が激化しており、従来型の一律的な処遇制度では十分に対応できない可能性があります。

三菱ふそうは、こうした環境変化を「人員確保（量）」と「スキル高度化（質）」の両面の課題として認識し、新卒・キャリア採用の強化及びグローバル採用の推進を図るとともに、人材育成の充実や職種・スキルに応じた柔軟な処遇制度の高度化に取り組んでいます。

さらに、柔軟な働き方の整備、評価の透明性向上、エンゲージメントサーベイの活用等を通じて社員の定着・活躍を促進しております。加えて、多様な人材の確保に向け、女性管理職の積極的な登用を推進するとともに、各種社内施策を通じて女性社員の活躍促進及び多様性を尊重する企業文化の醸成に取り組み、持続的な成長基盤の強化を図っております。

④指標と目標

三菱ふそうは、前述の方針等を踏まえ、以下の指標・目標を設定し、その達成に向けた取り組みと進捗のモニタリングを継続的に行っています。

項目		25年 3月期	目標	備考
中核人材 の 多様性	女性管理職数	77名	—	
	女性正社員従業員比率	11.9%	—	
	女性管理職比率	7.5%	—	
その他	男性育児休業取得率	51.0%	2029年までに 65%	
	男女間賃金格差	88.1%	2029年までに 95%	

3【事業等のリスク】

本書に記載した事業の状況、経理の状況等に関する事項のうち、経営者が当社グループの財務状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況に重要な影響を与える可能性があると認識している主要なリスクについては、次のようなものがあります。文中の将来に関する事項は、2026年6月25日現在において当社グループが判断したものです。また、以下のリスクは当社グループの全てのリスクを網羅したのではなく、予想される主なリスクを例示したものです。

(1) 経営統合に関するリスク

当社グループは、本経営統合後において、「統合プラットフォーム戦略」により大型・中型・小型トラックのプラットフォームを統合し、開発、調達、生産・物流等の機能を統合・効率化してリソースの最適配置及び有効活用を進めることで、安定した事業基盤の拡充や収益力の向上により経営環境の変化に対応するとともに、将来にわたり持続可能なビジネスモデルを構築することで、当社グループの企業価値を高め、ステークホルダーの期待に応えることを目指しておりますが、当初期待した本経営統合の統合効果が早期に又は十分に発揮できないことにより、結果として当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼすおそれがあります。統合効果の発揮を妨げる等の要因として以下が考えられますが、これらに限定されるものではありません。

- ・製品開発・アフターサービス提供の遅延、顧客又は取引先との関係の悪化、効果的な人員・生産・販売・アフターサービス拠点配置の遅延、マルチブランド戦略・マーケティング戦略の不統一、企業文化の相違、人材の維持・確保、持株会社運営に係るノウハウ不足を含む様々な要因により収益面における統合効果が実現できない可能性。

- ・重複する製品、開発部門、生産拠点、アフターサービス、物流ネットワーク、本部機能及び財務・情報システムの統合等を始めとする業務の効率性向上策・コスト削減策を実現できないことにより、期待どおりの業務の効率性向上・コスト削減を実現できず、また、両社の事業領域の競合によりかえって事業機会を失うことになる可能性。

- ・本経営統合に伴う、製品、開発部門、生産拠点、アフターサービス、物流ネットワーク、本部機能及び財務・情報システムの統合、従業員の再配置並びに会計方針、内部統制及び情報開示の方針及び手続その他の基準の統一等について、既に多額の統合費用が発生しており、今後も継続的な統合費用や想定外の追加費用・リソース投入を要する可能性。

- ・本経営統合により日野自動車及び三菱ふそうがトヨタグループ及びダイムラートラックグループから独立することにより、それぞれが従前に享受していた信用力・購買力・資金調達支援・研究開発・知的財産その他の支援が従前どおり受けられなくなり、また、日野自動車及び三菱ふそうがそれぞれトヨタグループ及びダイムラートラックグループとの間で行っていた取引の一部又は全部が従前の条件で継続しないこと又は解除されることにより、製品・サービス・技術・資金の調達コストが増大し、又は受入可能な条件で資金調達を行うことが困難となる可能性。

- ・本経営統合契約には、日野自動車のエンジン認証問題に関する特別補償条項が設けられており、2024年12月31日（株式交付比率算定基準日）時点で日野自動車が引当金その他の負債として計上していないエンジン認証問題に起因する潜在債務が同基準日後に顕在化した場合、当社及び日野自動車が、本経営統合前の三菱ふそうの特定の株主に対して2041年3月31日まで一定の金銭補償義務を負う可能性（特別補償条項の詳細は、後記「5 重要な契約等」を参照）。

- ・本経営統合に係る競争法対応に関する問題解消措置の実施等（現在係属中のインドネシアにおける本経営統合に係る競争法審査に基づき追加的な制限が課された場合の対応を含む。以下同じ。）により、本経営統合後の収益が実質的に制限される可能性。

- ・本経営統合の結果、2027年3月期に負ののれん発生益の計上が見込まれるが、その影響額を含む決算情報は確定しておらず、想定される決算情報の内容と異なる可能性。

(2) 当社グループにおける事業等のリスク

① 市場環境及び経済情勢

国内においてのトラック・バス等の販売及びアフターサービスの提供は、日本国内における経済状況、人口動態、周期性、国及び地方自治体による環境規制強化の実施並びに顧客のニーズの変化による需要の変動に大きく影響を受けます。また、国内貨物輸送の低迷や物流改革の進行により今後のトラック需要は減少する可能性があります。

海外におけるトラック・バス等の販売及びアフターサービスの提供は、各国・地域及びその市場における経済状況及び政治状況、周期性、保護主義政策等の影響を受けます。例えば、2025年には、米国政府によるトラックを含む商用車産業に対する追加関税措置がなされており、当社グループは価格の見直し等により当該関税措置の影響を最小化するよう努めておりますが、関税政策の長期化に伴い需要が減少する可能性があります。当社グループは東南アジアをはじめとして中東・アフリカ及び中南米等の新興国市場に対しても事業を展開しており、それらの地域において、法制度・税制の変更や、政治・社会・経済情勢の悪化、金融市場・外貨管理規制あるいは為替レートの不安定な変動、司法機関の機能不全又はテロリズム等の政治不安若しくは暴動等の非常事態等が発生する可能性があります。例えば、2027年3月期にはインドネシア政府との契約に基づき商用車両の納入を見込んでいますが、公共セクター向けの当該契約は政治・社会・経済情勢等により遅延や解約がなされる可能性があります。

また、他社との価格競争により当社グループの製品の需要及び価格の変動や、サプライチェーンへの悪影響を引き起こす可能性があります。

これらの需要及び価格変動等に対応するため、当社グループは、経済状況や需要動向の見通しの正確な把握に努めるとともに、顧客のニーズを的確に捉えた研究開発、商品力の強化と適正な生産体制の構築、原価改善等を推進し、需要・価格変動に強い企業体質を目指しておりますが、これらのリスクが顕在化した場合、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

② 自動車市場における競争

当社グループの全世界における売上収益のうち、主要な部分を占める自動車市場は、激しい競争が繰り広げられており、今後さらに激化する可能性があります。競争環境の激化は当社グループの製品の競争力に影響を及ぼし、価格変動やシェア変動を引き起こす可能性があります。競争に影響を与える要素は、製品性能、安全性、燃費、環境負荷、価格、アフターサービスといった当社グループの製品に起因する事項の他、各国の電気自動車（EV）等への補助金政策や関税政策をはじめとする外部起因の事項を含め多岐にわたり、各国の市場によって状況は異なります。また、顧客のニーズの多様化に伴い、求められる技術水準も高まっております。

当社グループは、主要市場での競争力を維持・強化するため、「統合プラットフォーム戦略」により大型・中型・小型トラックのプラットフォームを統合し、開発、調達、生産・物流等の機能を統合・効率化してリソースの最適配置及び有効活用を進めることで、競争力の高い製品について継続的に開発・生産・販売並びにそのアフターサービスを実施していますが、当社グループの製品が市場で求められる技術水準に達せず競争優位性を失った場合、主要市場や新興国市場等での他社との競争に劣後した場合や業界再編に伴う当社グループの競争優位性が失われた場合、各国の政策等が当社グループに不利な内容となる等の場合、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

③ 材料の調達及び価格の変動

当社グループは国内及び海外の複数のサプライヤー及びメーカーから原材料、部品等を調達し、トラック・バス、エンジン等を生産しております。当社グループは、部品の多くについて、その原材料の調達を特定の取引先に依存しており、インフラの機能不全やサプライヤー等の経営不振、他顧客への生産能力の割当て等の予期せぬ事態により、サプライヤー等からの原材料又は部品等の供給の停止又は不足が生じた場合には、当社グループの操業も停止し、当社グループの事業、業績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります。

また、これらのエネルギーコストを含む原材料及び部品等の価格は、業界の需要や原材料の価格等に伴い変動しております。原材料及び部品等の価格が高騰した場合、競争圧力等により、必ずしも顧客に適時に価格転嫁できるとは限りません。原材料又は部品等の価格が高騰し、かつ、長期化する場合には、生産に必要な量の原材料、部品及び製品が確保できず、又は確保が遅れる可能性がある他、原材料又は部品等の価格の高騰を製品の価格に反映することができない結果、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

当社グループはこれらの材料調達及び材料価格の変動に対応するため、備蓄、モニタリング、調達先の代替手段、大規模なスケールメリットを活かした原価改善等を推進しておりますが、これらが奏功しない可能性もあります。

④技術革新やビジネスモデルの変化・社会的要請への対応

商用車業界では、新しい革新的な技術の発展や、ビジネスモデルの急速な変化、環境意識の高まり等の社会的要請といった、大きな変化に直面しています。例えば、顧客ニーズの高度化・多様化や、商用車を用いたビジネスモデルの変化、「CASE」に代表される自動運転技術やゼロエミッション技術、電気自動車（EV）に関する技術革新、総所有コストへの関心の高まり、生産・販売・アフターサービス・デジタルソリューション・バックオフィス業務におけるデジタルイノベーションの推進、エネルギー効率や排気ガス規制の厳格化を含む環境に対する社会的な要請等に対して、当社グループが適切に対応できるかどうか当社グループの将来の成長に大きな影響を与えます。

当社グループは、トヨタ及びダイムラートラックその他の事業パートナーとの連携を通じて競争力のある幅広い技術ポートフォリオを構築しつつ、大規模なプロジェクトを含む様々な計画を推進し、「統合プラットフォーム戦略」により生み出したリソースを活用して、こうした技術革新や社会的要請に速やかに対応することにより当社グループの事業の拡大を目指していますが、これらの技術革新や社会的要請に速やかかつ十分に対応できなかった場合には、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

⑤生産拠点の維持・集約

当社グループの国内の生産拠点は、生産拠点・物流ネットワークを最適化するため、車両生産に特化する古河工場、部品生産に特化する新田工場及び車両・部品生産に特化する川崎製作所の3拠点到集約される予定です。本経営統合前において、上記3拠点到加えて、日野自動車は羽村工場を有しており、三菱ふそうは中津工場及び富山工場を有していましたが、羽村工場は本経営統合の効力発生日（2026年4月1日）にトヨタへ移管されており、中津工場は川崎製作所へ集約予定であり、また、富山工場は別途設立する合弁会社に移管予定です。これらの国内の生産拠点の集約が計画どおりに進まない場合や生産拠点の移管後も契約に基づき当該生産拠点で生産を継続する一部の製品等について移管先の事情により供給が停止等する場合には、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を与える可能性があります。

また、生産拠点において、技術上若しくは規制上の問題、又は火災等の人災及び地震等の自然災害により操業停止等の混乱が発生し、当社グループの製品等の供給が停止する場合等には、適時・適切に需要に応じた開発・製造ができず、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を与える可能性があります。

⑥ブランド・イメージの維持・発展

競争の激しい自動車業界において、ブランド・イメージを維持し発展させることは非常に重要です。当社グループは、本経営統合により、日野自動車及び三菱ふそうのマルチブランド戦略による展開を図っており、各ブランドの健全な競争を維持しつつポジショニングの最適化を図るとともに、新たなコーポレートブランドであるARCHIONを含め、各ブランドは、誠実な企業経営と顧客の信頼に応えた製品・サービスの提供により、ブランド・イメージの形成とその維持向上に十分努めております。しかしながら、サプライチェーン全体における品質管理・法令遵守の徹底やサステナビリティへの貢献が不十分であること等を理由として、当社グループにおける事業活動への否定的な評判や評価が世間に流布されることによって信用が低下し、ブランド・イメージが毀損される可能性があります。三菱ふそうの三菱の商標の使用権はライセンス契約に基づいておりますが、今後もその商標を使用できる保証はありません。また、グループ戦略として各ブランドの価値最大化及びマルチブランド化への展開を加速させていく過程において、各ブランドのブランド・イメージを効果的に維持し発展させて価値最大化を図ることができない可能性もあります。これらの場合、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

⑦他の企業との提携

当社グループは、製造、販売、アフターサービス、研究開発等に関して国内外の他の企業との間で合弁事業や業務提携を行う等、他の企業との提携を行っています。

本経営統合により、日野自動車及び三菱ふそうがトヨタグループ及びダイムラートラックグループから独立することにより、それぞれが従前に享受していた信用力・調達力・資金調達支援・研究開発・知的財産・金融サービス・製造委託その他の支援が従前どおり受けられなくなり、また、日野自動車及び三菱ふそうがそれぞれトヨタグループ及びダイムラートラックグループとの間で行っていた取引の一部又は全部が従前の条件で継続しないこと又は解除されることにより、製品・サービス・技術・資金の調達コストが増大することや受入可能な条件で資金調達を行うことが困難となることで、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を与える可能性があります。当社は、2026年5月14日付で、トヨタとの間で、一定の条件の下で、A種種類株式に転換可能な新株予約権付社債の発行により未償還残高上限2,000億円の調達を可能とする資金調達枠に関する新株予約権付社債契約（以下「本新株予約権付社債契約」という。）を締結しており、また、ダイムラートラックとの間で、一定の条件の下で、普通社債の発行により未償還残高上限200億円の調達を可能とする資金調達枠に関する普通社債契約（以下「本普通社債契約」という。）を締結しておりますが、当該資金調達枠における調達可能額や実際に発行される新株予約権付社債及び普通社債の内容は、当社グループの資金需要を満たすために十分でない可能性があります。なお、当社は、日野自動車及び三菱ふそうの取引銀行との間で、運転資金に必要な資金を確保するためにコミットメントライン契約の締結に向けて協議を継続しておりますが、当該契約が締結される保証はありません。

また、本経営統合に関する競争法上の懸念を払拭する観点から、日野自動車は、販売子会社6社のうち、5社の経営権を2026年4月に、1社の経営権を2026年6月に第三者に移管しており、これにより販売面のコストが増大することで、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を与える可能性があります。

当社グループは、提携先と緊密に連携しながら提携を進めておりますが、当社グループと提携先の利益が必ずしも一致する保証はなく、提携が円滑に進まず目的を達成できない可能性があります。また、提携先の経営方針や経営状況の変化等により、当初企図していた技術・製品の開発・提供ができない又は開発・提供が当社グループの計画どおりに進まない場合、当社グループが提携先から求められる技術水準に適合できない場合及び当社グループと提携先との提携が解消された場合には、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を与える可能性があります。特に、2026年1月22日、三菱ふそうは鴻海精密工業股份有限公司（以下「Foxconn」という。）と、バス事業に特化した合弁会社を設立する契約を締結したと発表しました。この合弁会社を通じて、三菱ふそうはバス事業を継続し、富山工場でのバス生産を維持する方針です。しかしながら、当該合弁事業から期待される利益が実現する保証はなく、また、この体制の下で三菱ふそうのバス事業が想定どおりに維持できる保証はありません。

⑧国内外での事業活動

当社グループは、日本をはじめアジアを中心とした世界各地で事業活動を展開しております。本経営統合により当社グループの国内の生産拠点は国内の関東地方3か所に集約することが予定されています。また、世界各国のサプライヤーから部材の供給を受け、ディーラーやディストリビューターと提携して製品等の販売を行っています。

当社グループは、サプライチェーンにおける生産能力、信用リスク、製品等の品質、コスト等を適時・適切に把握するよう努めておりますが、これらの事業活動には、通常、予期しない法律や規制の変更、産業基盤の脆弱性、保護主義政策、人材の採用・確保の困難等の経済的に不利な要因の存在又は発生、テロや戦争、地震、津波、台風等の自然災害、火災、停電等の事故、労働争議、地政学的・公衆衛生的問題、セキュリティ侵害、コンピュータや関連システムの故障その他の要因による社会的又は政治的混乱等のリスクが存在します。こうしたリスクが顕在化する場合には、製造及びサプライヤーからの部材供給が滞ること、拠点の操業が停止されること、製品等の販売に支障が生じること等により当社グループの事業活動に支障が生じ、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

⑨為替の変動

当社グループは円表示で連結財務諸表を作成しており、海外における現地通貨建の売上高、費用、資産等の項目は、連結財務諸表作成時に円換算されるため、換算時の為替レートによって、円換算後の価値が影響を受ける可能性があります。

また、国内外での原材料、部品、製品等の仕入れや部品、製品等の販売において、外国為替相場の変動は当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。この為替変動リスクを抑えるために収入通貨と支払通貨を合致させるナチュラルヘッジやデリバティブ取引を行っておりますが、それによって本来得られた利益を逸失する可能性があります。

当社グループは、これらリスクに対応するため、適切なグローバル調達・生産・販売体制を検討・構築しておりますが、それらによって為替変動による影響を抑えきれない場合には、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

⑩金利の変動

資金調達に係るコストは、市場金利が急激に上昇した場合、支払利息の負担が増大するなど、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

⑪貸倒れ

当社グループは、生産したトラック・バスを国内外の販売会社を通し様々な取引先に販売をしております。当社グループはこれらの取引先の信用リスク情報等を適時入手し、当該リスクの最小化を図っておりますが、取引先において信用不安等により予期せぬ貸倒れリスクが顕在化し、追加的な損失や引当の計上が必要となる場合には、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

⑫製品の欠陥

当社グループは、基礎研究段階を含め、商品企画・開発からアフターサービスまでの各ステップにおいて、安全性への細心の配慮を行うとともに、厳格な品質管理基準に従って品質の確保に努めております。

しかし、第三者と協働して新規技術を開発する場合もあり、一部の製品について欠陥が生じ、また将来においてリコールや製造物責任賠償が発生する可能性があります。品質上の不具合が発生し、これらのリスクが顕在化する場合、加えて、実際に発生した費用が事前に計上した引当金を大きく上回る場合や損害賠償の価額が製造物賠償責任保険により填補できない場合には、既存製品のリコールや保証責任及び新製品の開発遅延等により多額の費用が発生し、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

⑬知的財産の保護

当社グループは、本経営統合により、技術革新をより一層推し進め、他社製品とさらに差別化した技術とノウハウの蓄積を目指しますが、当社グループの技術とノウハウが常に適切に保護できる保証はありません。また、当社グループが事業を展開する新興国市場を含む特定の国・地域ではその法制の下で知的財産権による保護が制限される可能性があります。

当社グループは、知的財産保護のための取組を進めていますが、第三者が当社グループの知的財産を侵害して製品を製造することを十分に防止できない場合や、第三者が当社グループに対して知的財産権の侵害等を理由として訴訟等を提起し、製造・販売の差し止めや損害賠償の請求が認められた場合、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

⑭優秀で多様な人材の確保及び育成

当社グループの事業では、グローバルな事業環境の中で将来にわたる持続的な成長を支えるために、高い専門性を有する多様な人材を確保し、育成し、定着化を図ることが重要な課題となります。しかし、人材の流動化や特に日本における少子高齢化による労働人口の減少等により人材の確保に係る競争は激しく、当社グループが多様な人材を継続的に採用できない場合、研修制度等の成長に必要な育成の場を提供できない場合、人材の社外流出を防げない場合及び賃金水準の上昇により人材の確保に要する費用が増大する場合、業務遂行に制約を受けることにより、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

⑮法規制等

当社グループは、国内外でのトラック・バス等の販売において、当局からの許認可を取得しており、また、安全性や排出ガス、燃費、騒音、公害、自動運転等に関する法規制等やその他各国の様々な法規制等の適用を受けています。そのため、これらの規制に適合するため、多額の費用を投じておりますが、新規の法規制等の制定や既存の規制の改正が行われた場合、さらに費用負担が増加する可能性があります。当社グループは、本経営統合に係る競争法対応に関する問題解消措置の実施等の遵守に費用を要し、また競争法対応に関する問題解消措置に関連して将来において当社グループの収益が制限され、又は追加費用の負担を求められる可能性があります。また、法令違反が発生した場合には、当局等からの勧告、許認可の取消し、罰則等が課される可能性があります。また、当社グループの業務遂行に制約を受けることや社会的信用が毀損することにより、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

⑯エンジン認証不正問題

日野自動車の日本市場向けエンジンの複数機種について、認証手続上の不正行為があったことが判明し、国土交通省より、一部製品の型式指定の取消等の行政処分を受け、現在も国土交通省やお客様をはじめとして関係各所とのコミュニケーションを継続して行っています。また、日野自動車の米国市場向け2010年モデルから2019年モデルのエンジン認証に関する法令違反の疑いについて、米国司法省及び他の当局による調査が行われておりました。これに関し、日野自動車及び日野自動車子会社に対し、2004年から2021年に米国で販売された車両に関する損害の賠償を求める訴訟が暫定的な集団訴訟として、米国フロリダ州南部地区連邦地方裁判所で提起されました。2023年10月25日に開示しましたとおり、日野自動車及び日野自動車子会社は、同日、2010年から2019年モデルのエンジンを搭載して米国内で販売・賃貸されたオンロード車両を購入した者又は賃借した者との間で、総額237.5百万米ドルの和解契約を締結しました。この和解契約は、2024年4月1日に裁判所の最終承認を受けた上で、同月11日に上記和解金の支払いを完了し、当該和解は、同年5月2日に確定しております。2025年1月16日に開示しましたとおり、米国司法省及び他の当局による調査は完了し、日野自動車は2025年1月16日に、米国司法省との間で、刑事和解契約の締結に至りました。同契約において、日野自動車は有罪を認めるとともに、調査協力による大幅な減額を反映した、総額5億2,176万米ドルの刑事制裁金を支払うことに合意し、2025年3月19日に刑事和解契約の効力が発生しました。日野自動車は、現在までに、2億6,088万米ドルの支払いを完了しています。また、2025年1月16日、当該問題について、日野自動車及び日野自動車米国子会社は、米国当局及びカリフォルニア当局との間で、民事和解契約の締結に至りました。同契約において、日野自動車及び日野自動車米国子会社は、米国司法省 (DOJ)、米国環境保護庁 (EPA)、米国運輸省道路交通安全局 (NHTSA) 及び米国国土安全保障省税関・国境取締局 (CBP) を含む米国当局に対し総額4億4,250万米ドル、カリフォルニア州大気資源局 (CARB) 及びカリフォルニア州司法長官室 (California State Attorney General's Office) を含むカリフォルニア州当局に対し総額2億3,650万米ドルの民事制裁金等を支払うことに合意し、2025年5月21日に民事和解契約の効力が発生しました。日野自動車は、2025年6月20日までに、これら民事制裁金等の支払いを完了しています。カナダにおいては、日野自動車及び日野自動車子会社に対する2件の訴訟が集団訴訟として提起されておりましたが、2024年11月13日に総額55百万カナダドルの支払等を内容とする和解契約を締結しました。当該和解契約は、2025年5月6日にブリティッシュコロンビア州上級裁判所の、同年6月2日にケベック州上級裁判所の承認を受け確定しました。また、豪州においては、日野自動車及び日野自動車子会社に対する訴訟が集団訴訟として提起されておりましたが、2025年2月14日に、和解金87百万豪ドルを支払うことを内容とする和解契約を締結しました。この和解契約は2025年7月18日に裁判所の最終承認を受け確定しました。さらに、2025年3月31日に開示しましたとおり、ニュージーランドにおいても、日野自動車に対する集団訴訟が提起されておりましたが、2026年2月9日に、和解金1,090万ニュージーランドドルを支払うことなどを内容とする和解契約を締結し、2026年6月16日に、裁判所から最終承認を受け、同年7月15日までに上訴がなされない場合、確定いたします。今後も他の法域においてこれらと同様の訴訟を提起される可能性があります。これらに関連して日野自動車に生じる金銭的負担について、日野自動車は、2025年3月期に、米国当局との認証問題に関する和解に伴う費用及びカナダ訴訟の和解金については北米認証関連損失として、豪州訴訟の和解金については豪州訴訟和解金として特別損失を計上し、ニュージーランド訴訟の和解金については2026年3月期にニュージーランド訴訟和解金として特別損失を計上いたしました。また、2026年5月14日に開示しましたとおり、北米認証関連損失については、上記のとおり既に計上したものに加え、今後生じ得る追加の規制当局の法執行等に係る費用等として、日野自動車は、2026年3月期に、369億7百万円の特別損失を計上いたしました。これらの当局調査の結果科される罰金などの行政、刑事手続上の制裁に加え、損害賠償や市場措置などは、日野自動車及び当社グループの経営、財政状態及びキャッシュ・フローの状況に対し、重大な悪影響を及ぼす可能性があります。

⑰訴訟紛争

当社グループが事業を展開する各国において、顧客、取引先又は当局等から、当社グループに対して訴訟提起やクレームを受ける可能性があり、当社グループに不利な判決等又は和解がなされた場合には、当社グループは多額の金銭の支払義務を負い、又は当社グループの社会的信用が毀損される可能性があります。また、訴訟対応のため、時間、費用その他の経営資源を費やす必要が生じます。その結果、当社グループの社会的信用、事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

⑱内部管理体制の充実

当社グループは、当社グループの企業価値を最大化すべく、コーポレート・ガバナンスの充実を図る多様な施策を実施しております。また、業務の適正及び財務報告の信頼性を確保するため、これらに係る内部統制が有効に機能する体制を構築、整備及び運用しております。しかしながら、本経営統合に伴う事業拡大やその他の要因により内部管理体制の十分な構築が追いつかない場合や、当社グループの内部統制に重要な不備が生じた場合には、業務運営に支障をきたし、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

⑲情報セキュリティへの対応

当社グループの事業は、個人情報や技術情報といった機密情報を多く有し、その管理や事業運営においてコンピュータシステムや通信ネットワークといった情報システムに大きく依存しています。当該システムには、安全対策が施されているものの、第三者のサービスやインフラに依存しているものも含まれており、また、当社グループやサプライチェーンにおいて、自然災害・事故等のほか、人為的ミス及びコンピュータウィルス等並びに第三者による妨害行為等が発生する可能性があります。特に、世界的にサイバー犯罪が増加しており、当社グループの情報システムに不正なアクセスが行われる危険もあります。

これらの事象が発生した場合には、システム等に障害が発生し、機密情報の漏洩や業務運営に重大な支障が生じる可能性があります。その結果、当社グループが機密情報の漏洩等について損害賠償責任を問われ、また、当局等からの命令・処分が行われる可能性があり、当社グループの社会的信用、事業、業績及び財政状態に影響を与える可能性があります。

⑳環境課題に関する社会的要請

当社グループは、気候変動を含む環境課題解決を最重要課題の一つに位置づけ、これらに関するリスクや機会への対応に取り組んでいます。当社グループは、技術革新に投資を行い、現在及び将来の顧客課題に対応するための技術ポートフォリオを構築し、総所有コストの低減やカーボンニュートラル等に貢献することを目指しております。しかしながら、気候変動による影響への対応・取組が不十分である場合や、脱炭素への技術開発の取組に失敗や遅延が生じた場合には、台風、洪水、津波等の突発的な気象変化や気温上昇、海面上昇、砂漠化等の長期的な気象変化への対応、また、環境課題に関する社会的要請を実現するための規制、技術、市場の変化への対応等が必要となり、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

㉑中期経営計画の実現

2026年5月、当社グループは中長期にわたる成長や価値の創造を実現していくための基本的な方針として、2027年3月期から2033年3月期までの7年間を対象とする中期経営計画を策定いたしました。当社グループは、中期経営計画を踏まえて、本経営統合後における当社グループのシナジー及び成長に向けた基盤の構築を行い、規律ある当社グループ個社ごとの成長とオペレーションの最適化を図るとともに、当社グループ全体のシナジーの最大化を目指し、設定した経営指標に関する目標を達成していくことで、当社グループの収益拡大や資本効率向上に向け取り組んでいるところです。

しかしながら、当社グループ内のグローバルでの連携が効果的に実施できない場合、各国における顧客基盤及び市場シェアの拡大が想定どおりに実現しない場合、各国における市場規模が期待どおりに拡大しない場合、計画どおりに生産拠点集約や販売子会社の売却、統合プラットフォーム上での生産台数の増加、固定費及び変動費の削減、必要資本へのアクセスの確保が進まない場合、外国為替相場、インフレーションの水準、競争環境及び規制環境が当社の想定範囲内に留まらない場合、その他の本「事業等のリスク」に記載した事項を含む様々なリスク要因が顕在化した場合には、これらの取組が計画どおりに進捗せず、中期経営計画で掲げた目標について、当初計画した期間内に又は当該期間後においても達成できず、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

②繰延税金資産に係るリスク

当社グループは、繰延税金資産について、現時点において想定される金融経済環境等の様々な予測・仮定を前提に将来の課税所得を合理的に見積り計上しておりますが、実際の課税所得が想定と異なること等により、繰延税金資産が減額となった場合には、当社グループの事業、業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

③大株主であるトヨタ及びダイムラートラックとの関係

2026年4月1日現在、トヨタは当社の議決権の37.46%を所有しており、ダイムラートラックは当社の議決権の44.26%を所有しております。なお、トヨタ及びダイムラートラックは、本経営統合の効力発生日（2026年4月1日）から60ヶ月間、トヨタとダイムラートラックとの間で合意されない限り、原則としてそれぞれが保有する株式を譲渡できないとされています。また、2026年6月25日現在、当社の非常勤取締役であるクリスチャン・ヘルマン氏はダイムラートラックの副社長を兼任しております。加えて、ダイムラートラックは、大株主として、当社の議決権の10%以上を保有する限りにおいて、当社の監査等委員である取締役を1名指名する権利を有する等当社の経営に関与する権利を有しています。さらに、トヨタが、大株主として、当社の議決権の10%以上を保有する限りにおいて、当社又はダイムラートラックはいつでもトヨタに対し監査等委員である取締役の推薦又は紹介を求めることができ、また当社は裁量によりかかる取締役を選任することができます。当社にはトヨタ及びダイムラートラックへの事前承認事項はなく、当社が独自に経営の意思決定を行っておりますが、トヨタ及びダイムラートラックは、議決権の行使にあたり、当社の他の株主の利益と一致しない影響力を有する可能性があります。

また、当社は、本経営統合に伴い、2026年4月1日付でトヨタに対してA種種類株式175,512,774株を発行しております。トヨタは、当社の定款上、当社に対し、いつでも、A種種類株式1株につき普通株式1株の割合で、A種種類株式の取得と引換えに普通株式を交付することを請求することができますが、当社の独立した事業運営を尊重する観点や競争法の観点から、トヨタの有する当社の議決権比率を20%未満とする予定であると当社は認識しております。加えて、当社は、2026年5月14日付で、トヨタとの間で、A種種類株式に転換可能な新株予約権付社債の発行により未償還残高上限2,000億円の調達を可能とする資金調達枠に関する本新株予約権付社債契約を締結しており、当社グループの財務状況によってはトヨタに対してA種種類株式に転換可能な新株予約権付社債を割り当てる可能性があります。これらを通じて、トヨタが当社に対して他の株主の利益と一致しない影響力を有する可能性があり、また、これらにより株式が希薄化し、1株当たりの価値が低下する場合があります。

当社は、2026年5月14日付で、ダイムラートラックとの間で、普通社債の発行により未償還残高上限200億円の調達を可能とする資金調達枠に関する本普通社債契約を締結しており、当社グループの財務状況によってはダイムラートラックに対して普通社債を割り当てる可能性があります。これを通じて、ダイムラートラックは当社の株主であると同時に、当社の債権者となる可能性があり、当社に対して他の株主の利益と一致しない影響力を有する可能性があります。

トヨタ及びダイムラートラックにおける当社株式、新株予約権付社債及び社債の保有・処分方針によっては、トヨタ及びダイムラートラックが有する信用力・調達力・資金調達支援・研究開発・知的財産その他の支援が受けられなくなる可能性や当社株式の流動性及び株価形成等に影響を及ぼす可能性があります。

4【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

当社

(1) 経営成績等の状況の概要

当社は、2025年6月2日に設立されており、当事業年度では本経営統合を円滑に行うために持株会社として必要となる業務を除き、実質的な事業活動を行っていませんので、当事業年度の経営成績等の状況の概要は記載しておらず、また、前事業年度との比較を行うべき項目はございません。

(2) キャッシュ・フローの状況の分析・検討内容並びに資本の財源及び資金の流動性に係る情報

①キャッシュ・フローの状況及び分析

当事業年度は設立初年度であり、本経営統合の効力発生前であるため、実質的な事業活動を行っておらず、記載すべき該当事項はありません。

②財務政策

当社は、当社子会社の事業活動のための適切な資金調達、適切な流動性の維持及び財務構造の安定化を図ることを財務方針としております。設備投資、投融資などの長期資金需要に対しては、内部留保、長期借入債務及び社債の発行により、また、当社及び子会社の運転資金需要には短期借入債務や当社からの短期・長期貸付金により対応する方針です。借入債務については、主に金融機関からの借入れを予定しております。

加えて、資金マネジメントについては、子会社の余剰資金を当社に集約し資金管理の一元化を図り、子会社への再分配でグループ全体の資金効率を最大化することを目的としております。

(3) 重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定

当事業年度は設立初年度であり、本経営統合の効力発生前であることから、実質的な事業活動を行っていないため、重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定については、記載すべき該当事項はありません。

(4) 経営方針・経営戦略等又は経営上の目標の達成状況を判断するための客観的な指標等

当事業年度は設立初年度であり、本経営統合の効力発生前であることから、実質的な事業活動を行っていないため、経営方針・経営戦略等又は経営上の目標の達成状況を判断するための客観的な指標等については、記載すべき該当事項はありません。

「第5 経理の状況 1 財務諸表等 (3) その他」において、2026年3月期の日野自動車の連結財務諸表を記載しているため、日野自動車における「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」を参考情報として記載いたします。

日野自動車

(1) 経営成績等の状況の概要

当事業年度（2025年4月1日から2026年3月31日まで）における日野自動車グループ（日野自動車、連結子会社及び持分法適用会社）の財政状態、経営成績及びキャッシュ・フロー（以下「経営成績等」という。）の状況の概要、及び経営者の視点による日野自動車グループの経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容は次のとおりであります。

なお、文中の将来に関する事項は、当事業年度末（2026年3月31日）末現在において判断したものであります。

①財政状態及び経営成績の状況及び分析

当連結会計年度の国内のトラック市場につきましては、大中型トラックは前年並みに推移しましたが、小型トラックが供給面の影響で前年同期に比べ大幅に減少いたしました。バス市場につきましてはインバウンド需要の回復等により大型観光バスの需要は増加しましたが、小型バスが供給面の影響で減少し、全バスの需要としては減少となりました。以上により、総需要合計では155.5千台と前年同期に比べ12.4千台（△7.4%）の減少となりました。

国内売上台数につきましては、主に小型トラックが供給面の影響で大幅に減少し、トラック・バス総合計で32.9千台と前年同期に比べ9.1千台（△21.6%）減少いたしました。

海外のトラック・バス市場につきましては、主に北米及びアセアンでの販売減により、海外売上台数はトラック・バスの合計で72.8千台と前年同期に比べ13.0千台（△15.1%）減少いたしました。

この結果、日野ブランド事業のトラック・バスの総売上台数は105.8千台と前年同期に比べ22.1千台（△17.3%）減少いたしました。

また、トヨタ向け車両台数につきましては、小型トラックが供給面の影響で減少した一方、SUVが増加し、総売上台数は156.7千台と前年同期に比べ4.3千台（2.8%）増加いたしました。

当連結会計年度の財政状態及び経営成績は以下のとおりとなりました。

i) 財政状態

(資産合計)

当連結会計年度末の総資産は、前連結会計年度末に比べ378億77百万円減少し、1兆4,403億3百万円となりました。これは、繰延税金資産が286億68百万円増加した一方で、現金及び預金が573億97百万円減少したこと等によります。

(負債合計)

負債につきましては、前連結会計年度末に比べ3,232億60百万円減少し、9,038億99百万円となりました。これは短期借入金が2,022億73百万円、認証関連損失引当金が678億83百万円それぞれ減少したこと等によります。

なお、現金及び預金、認証関連損失引当金の減少は、日野自動車のエンジン認証問題を起因とする米国当局との和解に基づく刑事制裁金の一部及び民事制裁金を支払ったことによります。短期借入金の減少はトヨタからの第三者割当増資を原資として、同社からの借入金の返済を行ったことによります。

(純資産合計)

純資産につきましては、前連結会計年度末に比べ2,853億83百万円増加し、5,364億4百万円となりました。これはトヨタからの第三者割当増資2,000億円、親会社株主に帰属する当期純利益を844億1百万円計上したこと等によります。

セグメントごとの財政状態は次のとおりであります。

(日本)

当連結会計年度末の売上債権が155億22百万円、棚卸資産が164億15百万円増加した一方で、当連結会計年度末の現預金が871億27百万円減少したこと等により、セグメント資産は1兆145億47百万円と前連結会計年度末に比べ、619億25百万円減少しました。

(アジア)

当連結会計年度末の現預金が308億3百万円増加した一方で、当連結会計年度末の棚卸資産が289億64百万円減少したこと等により、セグメント資産は3,237億7百万円と前連結会計年度末に比べ、17億52百万円減少しました。

(その他)

当連結会計年度末の売上債権が124億80百万円減少したこと等により、セグメント資産は1,603億89百万円と前連結会計年度末に比べ、101億29百万円減少しました。

ii) 経営成績

(売上高)

当連結会計年度の連結売上高は1兆5,653億32百万円となりました。

国内トラック・バス市場の売上高は3,499億37百万円となりました。国内トラック市場につきましては、大中型トラックは前年並みに推移しましたが、小型トラックが供給面の影響で前年同期比に比べ大幅に減少しました。国内バス市場につきましては、小型バスは販売減となりましたが、大型観光バスが需要増加により販売増となりました。

海外トラック・バス市場につきましては、主に北米及びアセアンでの販売減により、売上高は4,182億30百万円となりました。

トヨタ向け車両につきましては、小型トラックが供給面の影響で減少したことにより、売上高は970億94百万円となりました。

その他の部門の売上高につきましては、トヨタ向けユニットの売上高が増加したこと等により、7,000億70百万円となりました。

(営業利益)

国内外ともに売上台数が減少したものの、固定費削減等により、営業利益は820億63百万円と前年同期に比べ245億72百万円(42.7%)の増益となりました。

(経常利益)

経常利益は706億39百万円と前年同期に比べ313億28百万円(79.7%)の増益となりました。

(税金等調整前当期純利益)

当連結会計年度は、北米認証関連損失を369億7百万円計上した一方、投資有価証券売却益316億12百万円や固定資産売却益53億11百万円計上したこと等により、税金等調整前当期純利益は582億92百万円と前期に比べ2,488億56百万円の増益(前期は1,905億63百万円の税金等調整前当期純損失)となりました。

(親会社株主に帰属する当期純利益)

当連結会計年度の税金費用(法人税、住民税及び事業税と法人税等調整額の合計額)は、△322億31百万円と前期に比べ543億60百万円の減少となりました。これは主に繰延税金資産の計上に伴い法人税等調整額が減少したことによるものです。

また、非支配株主に帰属する当期純利益は、61億22百万円と前期に比べ10億61百万円増加しました。

以上により、親会社株主に帰属する当期純利益は844億1百万円と前期に比べ3,021億55百万円(前期は2,177億53百万円の親会社株主に帰属する当期純損失)の増益となりました。

セグメントごとの経営成績は次のとおりであります。

(日本)

日野ブランド事業の国内向けトラック・バスの売上高は、主に小型トラックの売上台数の減少により、減収となりました。海外向けについても、アセアン及び北米向けを中心として売上台数が減少したことにより、全体として減収となりました。また、トヨタ向けにつきましても、小型トラックの台数減により減収となりました。

以上により、売上高は1兆759億90百万円と前年同期に比べ968億60百万円(△8.3%)の減収となりました。損益面におきましては、セグメント利益(営業利益)は494億79百万円と前年同期に比べ211億26百万円(74.5%)の増益となりました。

(アジア)

タイ及びインドネシアを中心とした市場低迷によって売上台数が減少したこと等により、売上高は4,049億50百万円と前年同期に比べ196億50百万円(△4.6%)の減収となりました。セグメント利益(営業利益)は、181億80百万円と前年同期に比べ64億21百万円(△26.1%)の減益となりました。

(その他)

主に北米の売上台数が減少したこと等により、売上高は2,692億38百万円と前年同期に比べ654億19百万円(△19.5%)の減収となりました。セグメント利益(営業利益)は、90億77百万円と前年同期に比べ26億2百万円(40.2%)の増益となりました。

iii) 生産、受注及び販売の実績

(a) 生産実績

当連結会計年度における生産実績をセグメントごとに示すと、次のとおりであります。

セグメントの名称	区分	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)	前年同期比 (%)
日本	トラック・バス (台)	77,284	△9.0
	トヨタ向け車両 (台)	156,678	+2.8
アジア	トラック・バス (台)	17,565	△29.7
	トヨタ向け車両 (台)	70	+7.7
報告セグメント計	トラック・バス (台)	94,849	△13.7
	トヨタ向け車両 (台)	156,748	+2.8
その他	トラック・バス (台)	5,624	△50.3
	トヨタ向け車両 (台)	—	—
合計	トラック・バス (台)	100,473	△17.1
	トヨタ向け車両 (台)	156,748	+2.8

(b) 受注実績

日野自動車グループは、販売実績及び販売見込等の資料を基礎として販売計画を立てております。なお、トヨタ向け車両についてはトヨタからの受注に基づき生産しております。

(c) 販売実績

当連結会計年度における販売実績をセグメントごとに示すと、次のとおりであります。

セグメントの名称	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)	前年同期比 (%)
日本 (百万円)	1,075,990	△8.3
アジア (百万円)	404,950	△4.6
報告セグメント計 (百万円)	1,480,941	△7.3
その他 (百万円)	269,238	△19.5
調整額 (百万円)	△184,846	△21.3
合計 (百万円)	1,565,332	△7.8

(注) 主な相手先別の販売実績及び総販売実績に対する割合は次のとおりであります。

相手先	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)		当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)	
	金額 (百万円)	割合 (%)	金額 (百万円)	割合 (%)
トヨタ自動車㈱	153,218	9.0	118,709	7.6

(2) キャッシュ・フローの状況の分析・検討内容並びに資本の財源及び資金の流動性に係る情報

①キャッシュ・フローの状況及び分析

当連結会計年度末における現金及び現金同等物（以下、「資金」という。）は、生産設備を中心とした有形固定資産の取得等による資金の減少があった一方で、棚卸資産の減少や有形固定資産及び投資有価証券の売却等による資金の増加があったことにより、前期末に比べ426億99百万円増加（前期は206億87百万円の増加）し、1,311億19百万円となりました。

当連結会計年度における各キャッシュ・フローの状況とそれらの要因は次のとおりであります。

（営業活動によるキャッシュ・フロー）

営業活動によるキャッシュの増加は769億32百万円となりました。これは税金等調整前当期純利益を582億92百万円計上したことに加え、棚卸資産の減少による資金の増加が211億32百万円あったこと等によります。

（投資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の減少は91億55百万円となりました。これは投資有価証券の売却による収入が341億15百万円、有形固定資産の売却による収入が97億10百万円あった一方で、生産設備を中心とした有形固定資産の取得による支出が444億52百万円あったこと等によります。

（財務活動によるキャッシュ・フロー）

財務活動によるキャッシュの減少は278億22百万円となりました。これはトヨタへの借入金返済のための株式発行による収入2,000億円、短期借入金の純減少額が2,178億43百万円あったこと等によります。

②資金需要

日野自動車グループの資金需要の主なものは、設備投資、投融資などの長期資金需要と製品製造のための材料及び部品購入のほか、製造費用、販売費及び一般管理費等の運転資金需要であります。

③契約債務

2026年3月31日現在の契約債務の概要は以下のとおりであります。

契約債務	年度別要支払額（百万円）				
	合計	1年以内 (帳簿残高)	1年超3年以内	3年超5年以内	5年超
短期借入金	163,270	163,270	—	—	—
1年内返済予定 の長期借入金	5,371	5,371	—	—	—
長期借入金	20,231	—	18,879	312	1,040
1年内償還社債	6,927	6,927	—	—	—
社債	4,149	—	4,149	—	—

④財務政策

日野自動車グループは、事業活動のための適切な資金調達、適切な流動性の維持及び財務構造の安定化を図ることを財務方針としております。設備投資、投融資などの長期資金需要に対しては、内部留保、長期借入債務及び社債の発行により、また、運転資金需要には短期借入債務により対応しております。借入債務については、主にトヨタ、金融機関からの借入れによって調達してまいりました。今後は、日野自動車グループは、当社からの借入れによって資金調達を行っていく予定です。

加えて、資金マネジメントについては、日野自動車と子会社の資金管理の一元化を図るなかで、緊密な連携をとることにより、グローバルな資金効率の向上を図っております。

(3) 重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定

日野自動車グループの連結財務諸表は、わが国において一般に公正妥当と認められている会計基準に基づいて作成されております。連結財務諸表の作成にあたり、期末時点の状況をもとに、各種の見積りと仮定を行っております。連結財務諸表に与える影響が大きいと考えられる項目は以下のとおりです。

① 繰延税金資産

日野自動車グループは、繰延税金資産について定期的に回収可能性を検討し、当該資産の回収が不確実と考えられる部分に対して評価性引当額を計上しております。回収可能性の判断においては、将来の課税所得見込額と実行可能なタックス・プランニングを考慮し、将来の税金負担額を軽減する効果を有すると考えられる範囲で繰延税金資産を計上しております。

将来の課税所得見込額はその時の業績等により変動するため、課税所得の見積りに影響を与える要因が発生した場合は、回収懸念額の見直しを行い繰延税金資産の修正を行うため、親会社株主に係る当期純損益が変動する可能性があります。

② 退職給付債務及び退職給付費用

退職給付債務及び退職給付費用は、主に数理計算で設定される退職給付債務の割引率、年金資産の長期期待運用収益率等に基づいて計算しております。割引率は、従業員の平均残存勤務期間に対応する期間の安全性の高い長期債利回りを参考に決定し、また、年金資産の長期期待運用収益率は、過去の運用実績及び将来見通し等を基礎として設定しております。割引率及び長期期待運用収益率の変動は、将来の退職給付費用に影響を与える可能性があります。

③ 製品保証引当金

日野自動車は、製品のアフターサービスに対する費用の支出に備えるため、保証書の約款及び法令等に従い、過去の実績等を基礎にして計上しております。また、北米認証問題を起因とする米国で提起された暫定的な集団訴訟の和解及び米国当局との民事和解並びにカナダで提起された暫定的な集団訴訟の和解において、保証期間の延長を合意した車両の修理費用についても、過去の実績率等により見積もられた台当たりの修理費用、修理の見込み台数等に基づいて計上しております。

引当金の見積り時において想定していなかった製品の不具合による保証義務の発生や、引当の額を超えて保証費用が発生する場合は、日野自動車グループの業績を悪化させる可能性があります。

④ 認証関連損失引当金

日野自動車は、認証関連課題に関連した損失に備えるため、合理的に見積もることが可能な金額を計上しております。主に北米認証問題を起因とする北米認証関連損失34,112百万円、国内認証関連損失1,042百万円、米国環境負荷軽減費用20,696百万円及び国内顧客への燃費補償費用1,662百万円が含まれております。

引当金の見積り時において想定していなかった認証関連の損失の発生した場合や米国環境負荷軽減費用、顧客への燃費補償費用の見積り前提が変化した場合には、日野自動車グループの業績を悪化させる可能性があります。

5【重要な契約等】

(1) 日野自動車及び三菱ふそうとの経営統合に係る経営統合契約の締結

2025年6月10日、日野自動車、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社において、2026年4月1日を統合予定日として、本経営統合について経営統合契約を締結し、予定どおり2026年4月1日を効力発生日とする本経営統合が完了いたしました。

具体的には、2025年10月20日付の当社代表取締役の決定に基づき、当社を株式交換完全親会社、日野自動車を株式交換完全子会社とする株式交換契約を同日付で締結し、2025年11月4日付の当社臨時株主総会で当該締結を承認した上で、2026年4月1日を効力発生日として本株式交換が行われました。また、2025年11月4日付の当社代表取締役の決定に基づき、当社を株式交付親会社、三菱ふそうを株式交付子会社とする株式交付計画を同日に作成し、同日付の当社臨時株主総会で当該計画を承認した上で、2026年4月1日を効力発生日として本株式交付が行われました。本経営統合の詳細は以下のとおりです。

①本経営統合の目的

日野自動車、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社の企業理念に共通するのは、「移動を通じて、豊かな社会に貢献したい」という想いです。日野自動車と三菱ふそうが力を合わせ、日本の商用車メーカーの競争力を磨くことで、日本・アジアの自動車産業の基盤を守り、社会やステークホルダーに対して、意義深く永続的な貢献をしていきます。また、本経営統合に際して、経営の健全性、効率性及び透明性を確保し、実効性あるガバナンス体制を構築・維持していきます。

②本株式交換における交換比率及び本株式交付における交付比率

本株式交換にあたっては、日野自動車の普通株式1株に対して、当社の普通株式1株を、日野自動車のA種種類株式1株に対して、当社のA種種類株式1株を、それぞれ割当交付いたしました。また、本株式交付にあたって、日野自動車、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックは、2024年12月31日時点（以下「株式交付比率基準日」という。）の日野自動車及び三菱ふそうの株式価値の比率（日野自動車の株式価値を1とした場合の三菱ふそうの株式価値の比率をいい、以下「株式価値比率」という。）を1.00：1.70とすること、及び当該株式価値比率をもとに、本株式交付においては三菱ふそうの普通株式1株に対して、当社の普通株式310株を割当交付することに合意いたしました。

③エンジン認証問題に関する特別補償

通常の表明保証違反等に基づく補償に加え、株式交付比率基準日以降に、株式交付比率基準日時点で引当金その他の負債として計上していないエンジン認証問題に起因する潜在債務が顕在化し、これにより当社、日野自動車、三菱ふそう、又はダイムラートラック及びその他の本経営統合契約に参加することを内容とする契約を締結し当社の株主になる三菱ふそうの株主（ダイムラートラックを含み、以下「三菱ふそう補償対象株主」という。）が損失を被った場合、当社及び日野自動車は、三菱ふそう補償対象株主に対して、その損失につき（損失の一部が株式交付比率基準日時点で引当金として計上されている場合は当該引当金を超える金額の限度で）一定の金銭補償義務を負います。補償対象となる損失には、当社、日野自動車又は三菱ふそうに生じた損失による三菱ふそう補償対象株主が保有する当社株式の価値の毀損（特別補償による補償金の支払による毀損を含む。）、及び三菱ふそう補償対象株主が補償金を受領したことにより三菱ふそう補償対象株主が被る税負担が含まれます（ただし、株式交付比率基準日から本経営統合の効力発生日の間にエンジン認証問題に起因して引き当て、負担し又は支払った潜在債務であって、株式交付比率基準日時点で引当金その他の負債として計上していないものについては、その累積額が300億円を超えない部分は当該税負担に係る補償の対象外となります。）。当該損失について、各三菱ふそう補償対象株主は、補償請求時点における当社の各持分比率に応じて（ただし、株式交付比率基準日から本経営統合の効力発生日の間に引き当て、負担し又は支払ったエンジン認証問題に起因する潜在債務であって、株式交付比率基準日時点で引当金その他の負債として計上していないものうちその累積額が300億円を超えない部分については、持分比率調整取引（注）が完了したと仮定した場合の完了時点における当社の各持分比率に応じて、また、三菱ふそう補償対象株主がエンジン認証問題に起因する損失を直接負担することとなった場合には三菱ふそう補償対象株主についてはその全額について）補償請求権を有します。この特別補償の請求期間は、本経営統合の効力発生日後15年間です。

（注）トヨタ及びダイムラートラックは、当社の普通株式の流通株式比率を高めるため、本経営統合後一定期間内に、当社の両者の持分比率が発行済株式総数の25%ずつ（議決権比率については、トヨタが19.9%、ダイムラートラックが26.7%）となるよう、トヨタ及びダイムラートラックが別途合意するいずれかの時期に、トヨタ及びダイムラートラックが別途合意する方法（例えば当社の株式の売出し）により当社の持分比率を減少させる予定です（以下「本持分比率調整取引」という。）。

④取締役指名権等

ダイムラートラックは、当社の議決権の10%以上を保有する限りにおいて、当社の取締役（監査等委員を兼任）1名を指名する権利を有します。

当社又はダイムラートラックは、トヨタが当社の議決権の10%以上を保有する限りにおいて、随時トヨタに対して、1名の監査等委員である取締役候補者（以下「トヨタ推薦者」という。）の推薦又は紹介を請求することができます。当社は、その裁量により、トヨタ推薦者を取締役として指名することができます。

ダイムラートラックが当社の議決権の10%以上を保有する限りにおいて、独立社外取締役の人数が、4社が別途合意した場合を除き、業務執行取締役及びダイムラートラックが指名する取締役及びトヨタ推薦者の合計数より2名以上下回らないようにします。そのほか、当社は、経営の健全性、効率性、及び透明性を確保するための実効性のあるガバナンス体制を構築、運用しており、当社のガバナンスへの影響は軽微と考えております。

⑤ロックアップ及び先買権

トヨタとダイムラートラックは、本経営統合の効力発生日から60ヶ月間（以下「本ロックアップ期間」という。）については原則として当社の株式（本持分比率調整取引後のトヨタとダイムラートラックの持分比率は発行済株式総数の25%ずつとなっております。）を譲渡することはできず（本持分比率調整取引等を除きます。）、本ロックアップ期間経過後については、自らの保有する当社の株式を譲渡することができる旨を合意しており、一方、原則としてトヨタとダイムラートラックは当該株式の譲渡について、それぞれ相手方に対して先買権を付与する旨を合意しています。

(2) トヨタとの新株予約権付社債契約及びダイムラートラックとの普通社債契約

当社及びトヨタは、本経営統合後における当社グループの円滑な事業運営が行われることを確保し、また、当社の財務柔軟性をさらに高めることを目的として、2026年5月14日付で、当社が必要な時期にトヨタに対して一定の条件の下で、A種種類株式に転換可能な新株予約権付社債の発行により未償還残高の合計が2,000億円を上限として資金調達が可能である旨を定めた新株予約権付社債契約を締結いたしました。また、当社及びダイムラートラックは、上記目的と同様の目的のもと、同日付で、当社が必要な時期にダイムラートラックに対して一定の条件の下で、普通社債の発行により未償還残高の合計が200億円を上限として資金調達が可能である旨を定めた普通社債契約を締結いたしました。

(3) 日野自動車と三菱ふそうにおける中型トラック量産開発委託契約

当社の子会社である日野自動車と三菱ふそうは、三菱ふそうが日野自動車に対して中型トラック（MDT）の量産開発業務を委託することについて合意し、2025年12月26日、量産開発委託契約を締結いたしました。

本契約に基づき、日野自動車は当該車両の開発業務、成果物の提供及び所定の品質水準の達成に至るまでの責任を負うものとされており、三菱ふそうは日野自動車からのOEM供給を受けることにより、お客様のニーズに応える商品ラインナップの維持及び経営資源の最適配分を図ることを目的としております。なお、生産開始は2026年内を予定しております。

(日野自動車)

(1) 日野自動車の羽村工場のトヨタへの移管に関する契約締結

2025年6月10日に、日野自動車はトヨタとの間で、日野自動車の羽村工場を、日野自動車が新たに設立したトヨタ自動車羽村株式会社（以下「トヨタ自動車羽村」という。）へ吸収分割により承継（以下「本承継」という。）した上で、トヨタ自動車羽村の株式の全部をトヨタへ譲渡する旨の株式譲渡契約（以下「本株式譲渡契約」といい、当該譲渡を「本株式譲渡」という。）（これらの一連の行為を以下「本移管」と総称する。）を締結し、同年11月27日付で、トヨタ自動車羽村との間で当該吸収分割に係る吸収分割契約を締結いたしました。その後、2026年4月1日を効力発生日として本移管が完了いたしました。本移管の詳細は以下のとおりです。

① 本移管の目的

本移管は、本経営統合を契機に、商用車の未来をつくり、持続可能なモビリティ社会の実現に向けて、トヨタと日野自動車でも最適な役割分担を進めるものです。羽村工場は1963年の生産開始以来、両ブランドの小型トラック及びトヨタのハイラックスやランドクルーザー250などの生産を担い、世界中のお客様のニーズにお応えしてまいりました。60年以上の歴史を通じて積み重ねたモノづくりの知見を活かし、今後はトヨタグループにおけるフレーム構造車両の中核工場の1つとして、「もっといいクルマづくり」に貢献し、お客様や地域の皆さまのご期待に応えてまいります。

② 本移管に係る対価の内容

トヨタ自動車羽村は、日野自動車の100%子会社であったため、本承継に際し、トヨタ自動車羽村は日野自動車に対して対価を交付しておりません。また、トヨタへの本株式譲渡の譲渡価額は1,500億円です。

③ 承継させる事業部門の事業内容

SUV、小型トラック等の自動車製造、自動車部品製造

④ エンジン認証問題に関する特別補償

本株式譲渡契約に基づき、日野自動車が負担するエンジン認証問題に起因又は関連する義務、負担及び費用等のうち、日野自動車の義務、負担及び費用等をトヨタ自動車羽村が何らかの理由により承継し、これによりトヨタ及びトヨタ自動車羽村が損失を被った場合、日野自動車は、トヨタに対して、その損失の金銭補償義務を負います。

(2) トヨタとの業務提携

1966年10月より、日野自動車はトヨタと業務提携を行っており、現在日野自動車は同社より小型トラック「ダイナ」を同社に対しOEM供給しております。また商品相互補完取引、台湾における合弁会社（国瑞汽車株式会社）への共同出資、トヨタ販売網を通じた日野自動車製品の販売など各般にわたって提携関係の発展・強化を図っております。なお、SUV「ランドクルーザー250」につきましては、2026年4月1日以降は、日野自動車に代わりトヨタ自動車羽村がトヨタから生産を受託しています。

(3) いすゞ自動車株式会社との株主間協定書

日野自動車といすゞ自動車株式会社は、両社が保有するバス製造子会社である日野車体工業株式会社及びいすゞバス製造株式会社の株式を、バス事業統合準備会社として両社が折半出資により設立したジェイ・バス株式会社へ譲渡すること並びに統合の基本的事項について合意し、2003年9月12日、株主間協定を締結いたしました。

さらにその統合効果を最大限に引き出すことを目的として、ジェイ・バス株式会社はその傘下の両バス製造子会社と、2004年7月30日に合併契約を締結、2004年10月1日に合併いたしました。

(4) カナダの集団訴訟に関する和解契約の締結

前記「3. 事業等のリスク (2) 当社グループにおける事業等のリスク ⑩ エンジン認証不正問題」のとおり、過去の不正行為等に起因して損害を被ったなどとして、カナダブリティッシュコロンビア州及び同ケベック州において提起されていた暫定的な集団訴訟について、日野自動車、並びに日野自動車の子会社であるHINO MOTORS MANUFACTURING U.S.A., Inc.、HINO MOTORS SALES U.S.A., Inc.、及びHINO MOTORS CANADA LTD. は、2024年11月13日に、和解金55百万カナダドルを支払うことを内容とする和解契約を、日野自動車の2010年から2019年モデルのエンジンを搭載し、カナダ国内で販売・賃貸されたオンロード車両を購入した者又は賃借した者との間で締結しました。当該和解契約は、2025年5月6日にブリティッシュコロンビア州上級裁判所の、同年6月2日にケベック州上級裁判所の承認を受け、確定しました。

(5) 米国のエンジン認証問題に関する米国当局との和解契約の締結

前記「3. 事業等のリスク (2) 当社グループにおける事業等のリスク ⑩ エンジン認証不正問題」のとおり、日野自動車の米国市場におけるエンジンの排ガス認証試験及び性能の問題について、日野自動車は2025年1月16日に、米国司法省 (DOJ) との間で、刑事和解契約の締結に至りました。同契約において、日野自動車は有罪を認めるとともに、調査協力による大幅な減額を反映した、総額5億2,176万米ドルの刑事制裁金を支払うことに合意し、2025年3月19日に刑事和解契約の効力が発生しました。

また、2025年1月16日、当該問題について、日野自動車及び日野自動車の子会社であるHINO MOTORS MANUFACTURING U.S.A., Inc. 及びHINO MOTORS SALES U.S.A., Inc. は、米国当局及びカリフォルニア当局との間で、民事和解契約の締結に至りました。同契約において、日野自動車及び日野自動車米国子会社は、DOJ、米国環境保護庁 (EPA)、米国運輸省道路交通安全局 (NHTSA) 及び米国国土安全保障省税関・国境取締局 (CBP) を含む米国当局に対し総額4億4,250万米ドル、カリフォルニア州大気資源局 (CARB) 及びカリフォルニア州司法長官室 (California State Attorney General's Office) を含むカリフォルニア州当局に対し総額2億3,650万米ドルの民事制裁金等を支払うことに合意し、2025年5月21日に民事和解契約の効力が発生しました。

(6) 豪州の集団訴訟に関する和解契約の締結

前記「3. 事業等のリスク (2) 当社グループにおける事業等のリスク ⑩ エンジン認証不正問題」のとおり、日野自動車車両用エンジンの排気ガス性能基準の違反に関する詐欺行為等に起因して損害を被ったなどとして、豪州ビクトリア州上級裁判所において提起されていた集団訴訟について、日野自動車及び日野自動車の子会社であるHino Motor Sales Australia Pty Ltdは、2025年2月14日に、和解金87百万豪ドルを支払うことを内容とする和解契約を、2003年1月1日から2022年8月22日までの期間に製造された日野自動車のディーゼルエンジンを搭載したオンロード車両を2023年4月17日までに豪州で購入、リース、又はその他の方法で取得した者との間で締結しました。当該和解契約は、2025年7月18日に豪州ビクトリア州上級裁判所の承認を受け、確定しました。

(7) ニュージーランドの集団訴訟に関する和解契約の締結

前記「3. 事業等のリスク (2) 当社グループにおける事業等のリスク⑩ エンジン認証不正問題」のとおり、日野自動車の車両用エンジンの排気ガス性能基準及び燃費基準の違反に関する詐欺行為等に起因して損害を被ったなどとして、ニュージーランド高等裁判所パーマストンノース支部（その後、2025年8月5日に同裁判所オークランド支部へ移送）において提起されていた集団訴訟について、日野自動車及び日野自動車と資本関係のない現地販売代理店は、2026年2月9日に和解金1,090万ニュージーランドドルを支払うことを内容とする和解契約を、2010年1月1日から2022年8月22日までの期間に製造された日野自動車のディーゼルエンジンを搭載した車両を2010年3月4日から2025年3月3日までにニュージーランドで取得した者との間で締結しました。当該和解契約は、2026年6月16日にニュージーランド高等裁判所の承認を受け、同年7月15日までに上訴がなされない場合、確定いたします。

(三菱ふそう)

(1) Lin Yin International Investments Co., Ltd. とのバス製造事業にかかる株式譲渡契約について

三菱ふそう及びLin Yin International Investments Co., Ltd. (Foxconnグループ) は、三菱ふそうが保有するバス製造事業について会社分割による事業切り出しを実施した上で、当該事業を承継する会社（以下「バス製造会社」という。）の株式の50%をLin Yin International Investments Co., Ltd. に譲渡すること並びに譲渡の基本的事項について合意し、2026年1月22日、株式譲渡契約 (Share Purchase Agreement) を締結いたしました。

なお、本契約の実行（クロージング）は、所要の規制当局による承認の取得、会社分割の完了及び関連契約の締結を条件としており、クロージング後は、別途締結された株主間協定に基づき、三菱ふそう及びLin Yin International Investments Co., Ltd. がバス製造会社の株式をそれぞれ50%ずつ保有する対等出資関係となる予定です。

6 【研究開発活動】

(1) 当社

当社は、2026年3月期においては、本経営統合を円滑に行うために持株会社として必要となる業務を除き、実質的な事業活動を行っていないため、該当事項はありません。

(参考情報)

(2) 日野自動車

日野自動車グループは、HINO基本理念において「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」を会社の使命とし、人流・物流の課題の解決を通じて、持続可能な社会の実現に貢献しています。技術・技能の継承と創造・革新・改善を続け、安全かつ高品質で、お客様のビジネスのお役に立つ商品・サービスを提供しています。また、物流と人流を支える事業活動を通じて、お客様・社会の課題解決に積極的に取り組んでいます。

2022年3月に確認、公表したエンジン認証申請における不正行為においては、お客様、仕入先様はじめ、全てのステークホルダーにご迷惑をお掛けしました。信頼回復に向けた、抜本的な再発防止及び、コンプライアンス・ファーストの企業体質再構築に取り組んでおります。セグメントごとの研究開発活動を示すと次のとおりであります。

<日本>

[最近の新製品、新技術]

- (1) 小型トラック「日野デュトロ」の積載量2tクラスを一部改良し、発売しました。今回の改良では、ドライバーのアクセルの踏み間違いによる衝突事故を防止すべく後退誤発進抑制機能を平ボデー完成車に標準搭載したほか、出会い頭警報（FCTA）を全車に標準装備しました。PCS※1（プリクラッシュセーフティシステム）や電動パーキングブレーキの機能も向上し、安全運転を支援します。また、AT（オートマチックトランスミッション）のシフト制御を最適化し、よりなめらかな変速と状況に応じた駆動力を実現しました。さらに、シーケンシャルシフトの採用によりドライバビリティを向上しました。イーजीドライブの実現によりドライバー負担を軽減します。なお、車両外部からのサイバー攻撃による事故の防止と危険・無効なソフトウェアのアップデートの防止を図る法規に適合しています。

※1：PCSはトヨタの商標です。

- (2) 無人自動運転荷重車両（レベル4相当※1）を実用化し、大成ロテックが新たに開所した国内民間企業初となる次世代舗装実験施設「舗装のテストコース」において、舗装耐久実験※2を開始しました。これまで大成ロテックの舗装のテストコース（福島県田村市）において、無人自動運転荷重車両の実用化に向けた運行テストを重ねてきました。このテストにおいて車両の安全性・有用性を確認できたため、2025年7月18日から開始する舗装耐久実験において、国内初、24時間無人で運行する自動運転荷重車両5台を実用化しました。これにより、短期間での舗装の耐久性評価が可能になるとともに、省人化による生産性向上にも寄与します。次世代舗装実験施設は、舗装の耐久性を短期間で評価することができる国内民間企業初の施設です。1周909mの舗装のテストコースを5台の自動運転荷重車両を昼夜問わず走行させ、耐久性の評価に要する時間を大幅に短縮することができます。また、新たな舗装用材料や構造の耐久性を評価するほか、理論設計方法の検証や舗装材料の力学試験結果などから舗装の耐久性を予測する手法の確立に向けた実証実験などを行います。道路舗装の耐久性向上により、舗装の建設から維持管理までのライフサイクルでのCO2排出量削減が期待されています。自動運転荷重車両は、ベース車両である大型トラック「日野プロフィア」に自動運転技術を搭載し、5台の車両が舗装のテストコースを40km/hで走行します。自動運転荷重車両の走行位置や経路はLiDAR※3、GNSS※4データ、カメラで把握し、運行管制システムによって安全な車間距離を保つとともに、人及び障害物を検知すると停止します。また、自動運転荷重車両は、トラックヤードからの入退場（舗装のテストコースからトラックヤード内部まで）も自動運転で移動でき、こうした機能によって一連の走行の無人化を実現しています。

※1 限定領域内の無人走行を想定した自動運転

※2 舗装は交通荷重（自動車の輪荷重）を繰り返し受けることにより疲労破壊を生じ、舗装にひび割れが発生します。高速道路や国道、県道、市町村道などの道路に新たな技術を適用し、普及させるためには疲労破壊に至るまでの輪数を確認する必要があります。本施設では、実際に舗装上に大型車を走行させて、舗装にひび割れが発生し疲労破壊に至るまでに通過する輪数（疲労破壊輪数）を実験的に確認します。

※3 Light Detection And Ranging、周辺環境の立体的な様子を捉える技術や機器

※4 Global Navigation Satellite System、GPSなどの全地球衛星測位システム

- (3) カーボンニュートラルと水素社会の実現に貢献すべく、環境性能と実用性を両立した国内初の燃料電池大型トラック量産モデル「日野プロフィア Z FCV」を発売しました。日野自動車はカーボンニュートラルの実現に向け走行中CO2排出量の大幅削減を掲げており、国内貨物自動車全体のCO2排出量の約6割を占める※1大型トラックの環境性能向上が課題のひとつとなっています。商用車の電動化においては、高い環境性能はもちろんのこと、事業に使う車両としての実用性との両立が求められるため、走行距離や積載物、稼働シーンなどに応じて適材適所で最適なパワートレインを採用していくことが重要となります。日野自動車はこの「マルチパスウェイ」の方針に基づき取り組んでおり、幹線輸送に使われる大型トラックには、十分な航続距離と積載量、そして短時間での燃料供給が求められるため、水素を燃料として発電する燃料電池車が有効であると考えています。その考えのもと、2023年に「日野プロフィア Z FCV」の走行実証車を製作し、パートナーであるアサヒグループジャパン株式会社、西濃運輸株式会社、トヨタ、NEXT Logistics Japan株式会社、ヤマト運輸株式会社とともに、各社の物流業務で使用しながら、走行距離のべ40万kmを超える実績を重ねてきました。「日野プロフィア Z FCV」は、日野自動車の大型トラック「日野プロフィア」をベースにトヨタと日野自動車が共同開発、大型トラックに求められる耐久性と信頼性を確保するとともに、シャシは燃料電池車に最適なパッケージングを専用設計し、荷台スペースと積載量の最大化を図っています。パワートレインにはトヨタ「MIRAI」に採用しているFCスタックをベースに大型商用車向けに改良したものを2基搭載し、日野自動車の大型車・電動車技術と走行制御を導入しました。水素充填時間15~30分で、幹線輸送に実用的な航続距離650km※2を確保しています。なお、車両はFCの普及期を見据え、量産工場である古河工場（茨城県古河市）のディーゼル車と同じラインで混流生産します。

※1 2023年国内貨物車保有台数、日野自動車調べ

※2 日野自動車社内測定値（お客様の使用環境・運転方法により航続距離は変化します）

- (4) 小型バス「日野リエッセII」を一部改良し、発売しました。今回の改良では、トヨタ製「3GD」エンジン搭載により燃費が向上し、「2025年度重量車燃費基準」を達成しています。また、上級グレードや29人乗り仕様、高出力仕様を設定し、ラインアップが拡充することでお客様の使い勝手に合わせた車両をお選びいただけるようになりました。その他、ブレーキ性能向上や、USB充電口設置（一部車型）など、安全性、利便性ともに向上しています。

[最近の主な成果]

- (1) ENEOS、西日本JRバスと共同で、2025年日本国際博覧会（以下「大阪・関西万博」という。）開幕※1以降、国内初となる※2再生可能エネルギーを起点とした合成燃料※3、4を使用した駅シャトルバス（以下「万博シャトルバス」という。）の運行※5、6を実施し、万博シャトルバスへ供給する合成燃料は、大阪・関西万博開幕当初の低濃度から段階的に濃度を上げて100%を達成しました。ENEOS、西日本JRバス、日野自動車の3社は、合成燃料を使用した万博シャトルバスの運行を通じて多くの皆さまに未来の燃料が導くカーボンニュートラル社会をご体験いただき、大阪・関西万博が掲げる「EXP02025グリーンビジョン」の達成に向けて貢献しました。

※1 2025年4月13日~10月13日の184日間開催

※2 水素と二酸化炭素から一貫製造した合成燃料を営業車両の運行に使用することは国内初

※3 原料に再生可能エネルギー由来の水素とCO2を使用することから、原料製造から製品利用までの製品ライフサイクル全体において、CO2排出量を抑えることのできるクリーンな燃料

※4 CO2からの合成燃料技術製造開発が、NEDO（国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構）の「グリーンイノベーション基金事業/CO2等を用いた燃料製造技術プロジェクト」に採択。

※5 2025年2月19日公表「国内初となる合成燃料を使用した万博シャトルバスが走行します！」

※6 2025年3月28日公表「国内初となる合成燃料を使用した万博シャトルバスお披露目式を開催」

- (2) 豊田通商株式会社、先進モビリティ株式会社、日本工営株式会社、みずほリサーチ&テクノロジーズ株式会社の4社は、経済産業省及び国土交通省が推進する「自動運転レベル4※1等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト（RoAD to the L4）」の「高速道路における高性能トラックの実用化に向けた取り組み（テーマ3）」※2を2021年度から受託し、レベル4自動運転トラックの社会実装に向けた技術開発と環境整備を進めてきました。日野自動車は、上記受託者4社と商用車メーカーのいすゞ自動車株式会社、三菱ふそう、UDトラックス株式会社と共同で、テーマ3事業の最終年度にあたる取り組みとして、新東名高速道路において、これまでの検証・実証の集大成としての総合走行実証を行いました。テーマ3事業では、ドライバー不足などの社会課題解決に向け、受託者4社は、商用車メーカー4社及び物流事業者をはじめとする関係者ととも、官民が一体となって2026年度以降の幹線道路における自動運転トラックの社会実装を目指しています。これまで、高速道路周辺の物流施設やサービスエリア（SA）などの中継エリア間における単独での無人走行の実現を目指し、必要な外部インフラ機器からの支援、監視・管理などの運用、車両機能の検証など、レベル4自動運転トラックを実用化するための環境整備を行ってきました。2024年度の走行実証では、新東名高速道路の駿河湾沼津SA～浜松SA間において、自動発着システム（車両が自動で発車や駐車を行う機能）、緊急停止能力（異常発生時等に車両が停止するための制動機能）、先読み情報支援（ITSスポット※3などの路側機器から発信される故障車や落下物情報などを用いて車線変更等を行う機能）、遠隔監視などの機能の確認と検証をそれぞれ個別に行ってきました。テーマ3事業の最終年度となる2025年度の実証では、自動運転サービス支援道※4を含む新東名高速道路（新御殿場IC～岡崎SA）において、これまで個別に検証してきた以下の機能について、総合走行実証として一連の流れで実施しました。
- ・自動運転サービス支援道での「自動走行（レベル4を想定した走行）」及びその他区間での「レベル2走行」※5
 - ・駿河湾沼津SA及び浜松SAでの自動発着・合流支援による自動合流
 - ・路側機器による先読み情報支援による自動車線変更・自動速度調整
 - ・異常時対応を含む運行監視機能の評価

総合走行実証は、2025年12月まで実施し、2026年度以降の自動運転トラックの社会実装に向けて、技術面・運用面での環境整備の標準化に資する検証を行いました。この検証の成果については、テーマ3事業の総括として、「高速道路でのレベル4自動運転トラック導入の手引き」（インフラ整備者・自動運転車両提供者向け）、「自動運転トラック活用ガイドブック」（物流・運送事業者向け）を取りまとめました。

- ※1 特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。（参考）国土交通省HP：<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001377364.pdf>
- ※2 無人自動運転サービスの実現及び普及に向けて、4つの取り組み（テーマ1～4）が設定されており、「高速道路における高性能トラックの実用化に向けた取り組み（テーマ3）」はそのうちの一つ。（参考）経済産業省HP：https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/automobile/Automated-driving/automated-driving.html
- ※3 ITSスポットとは、道路交通情報を車両と双方向でやりとりする、路車間通信のためのインフラで、道路上に設置された情報通信装置。ドライバーはリアルタイムの交通情報や安全情報を受け取ることができる。
- ※4 自動運転車両の走行を支援するために整備された道路区間。高速道路や一般道路において、路側センサーや通信設備を活用し、自動運転車の運行を支援する。
- ※5 「レベル2走行」とは、車間距離制御＋車線維持支援を基本とする走行で、ドライバーはハンドル等を確実に操作できる状態で運転すること。「自動走行（レベル4を想定した走行）」とは、前記レベル2走行をベースに合流支援及び前方障害の先読み情報支援を利用し、ドライバーがハンドルから手を離れたハンズオフの状態での運転すること。

以上、当連結会計年度の「日本」セグメントの研究開発費の総額は、60,160百万円であります。

（アジア）

主にASEANを主な市場とする車両について、現地で商品化に向けた開発を行っております。当連結会計年度の「アジア」セグメントの研究開発費の総額は、272百万円であります。

（その他）

該当事項はありません。

(3) 三菱ふそう

三菱ふそうグループは、商用車を開発・製造し、世界約170の国と地域へ製品とサービスを提供しています。日本とポルトガルの生産拠点を軸に幅広いラインアップを展開し、商用車の電動化や安全技術の開発に取り組んでいます。三菱ふそうグループは持続可能なモビリティに貢献していきます。

当連結会計年度における主な研究開発活動は、次のとおりであります。

[最近の新製品、新技術]

(1) 大型トラックの新モデル開発

最新の国内排出ガス規制（JH25）に適合した大型トラックの新モデルを開発しました。本モデルでは、高出力用途に対応する新世代エンジン（6R30型、12.8L）を採用し、優れた燃費性能を実現しております。また、最新世代の電子アーキテクチャを導入し、OTA（Over-the-Air）によるソフトウェア更新やテレマティクス機能の高度化を図るとともに、先進安全機能を強化しております。さらに、空力性能の向上およびキャビンスペースの拡大を目的として、スーパーハイルーフ仕様を設定しております。

(2) 小型電気トラック「eCanter」の改良

電気小型トラック「eCanter」について、安全機能およびヒューマン・マシン・インターフェース（HMI）の向上を目的とした改良を実施しました。具体的には、クルーズコントロール機能を新たに追加したほか、欧州一般安全規則（GSR）に適合する前面バンパーの採用により安全性能の強化を図っております。また、車両システムの操作性向上を目的として、最新ディスプレイをオプション設定しております。

(3) 欧州における安全規制対応および代替燃料対応

ポルトガル・トラマガル工場において生産する小型車（ディーゼル車および電気自動車）について、欧州一般安全規則（GSR）への対応を実施しました。これには、先進ドライバー注意散漫警報（ADDW）を含む各種安全機能が含まれております。また、エンジンについては再生可能燃料であるHVO（Hydrotreated Vegetable Oil：水素化処理植物油）への対応を完了しました。加えて、電気小型トラック「eCanter」における車体架装性の向上を図り、高所作業車等への対応を可能としました。

(4) 東南アジア・オセアニア地域における製品開発

同地域においては、日本市場向けと同様の改良を施した大型トラックの開発を進めるとともに、マレーシア市場においてはバイオ燃料規格であるB30燃料に対応したディーゼル小型トラックの開発を行いました。

(5) 北米市場向け電気小型トラックの投入

米国市場の要求に対応した仕様とした電気小型トラック「eCanter」を投入しました。

[最近の主な成果]

(1) ヤマト運輸の幹線輸送で運転自動化レベル2+技術搭載のセミトレーラーによる走行実証を実施

自動運転の実用化に向けた取り組みとして、ヤマト運輸株式会社および株式会社ティアフォーと共同で、運転自動化レベル2+（部分運転自動化）※1技術搭載のセミトレーラーを使用した幹線輸送の走行実証を実施しました。本実証では、ヤマト運輸株式会社が実際に輸送する荷物を積載し、車両性能や安全性、実用化に向けたオペレーションなどを検証しました。本実証で得られた走行データや運用ノウハウは、自動運転技術のさらなる精度向上に活用します。将来的には、自動運転レベル4（高度運転自動化）※2技術搭載のセミトレーラーをヤマトグループの幹線輸送で実用化することを目指します。

※1 ドライバーが乗車し、必要に応じて直ちに運転操作を引き継ぐことが可能な状態で走行すること

※2 特定の走行環境条件（場所、天候、速度等）下において、自動運行装置が運転操作の全部を代替し、運転主体がシステムとなる状態のこと

■ 実証概要

実証期間：2026年2月16日～2026年2月20日

運行区間：羽田クロノゲートベース（東京都大田区）～ 関西ゲートウェイベース（大阪府茨木市）間（約500 km）
（2往復・4運行）

※ 実証区間は新東名高速道路 駿河湾沼津SA～浜松SA間（約100 km）

■ 検証内容：

1. 車両性能と安全性

- ・大型連結車両（トレーラー）特有の揺れや軌道などの動きの詳細をデータ化しました。
- ・手放し走行率や車線逸脱の有無などの詳細をデータ化し、安定した走行性能を確認しました。
- ・ドライバーによる手動介入が発生した際の周辺状況、判断基準、介入の傾向を分析しました。

2. 走行時間

- ・手動運転での通常運行時と比較し、遅延なく計画どおりに運行できることを確認しました。

3. オペレーション

- ・運行前点検の自動化に向けたオペレーションの検討として、タイヤの状態確認など、点検項目の一部を自動化する仕組みを試行しました。
- ・自動運転レベル4の実証を見据え、遠隔地から車両状態や周辺環境を監視する業務を行いました。

[参考]

国土交通省：令和7年度「自動運転トラックによる幹線輸送の社会実装に向けた実証事業補助金」の交付決定（2025年10月10日） URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000949.html

<プレスリリース> 国土交通省の「自動運転トラックによる幹線輸送の社会実装に向けた実証事業」で、自動運転セミトレーラーによる幹線輸送の共同実証が採択（2025年10月10日） URL：https://www.yamato-hd.co.jp/news/2025/newsrelease_20251010_1.html

第3【設備の状況】

1【設備投資等の概要】

当社は、2026年3月期においては、本経営統合を円滑に行うために持株会社として必要となる業務を除き、実質的な事業活動を行っていないため、該当事項はありません。

「第5 経理の状況 1 財務諸表等（3）その他」において、2026年3月期の日野自動車の連結財務諸表を記載しているため、日野自動車における「設備投資等の概要」を参考情報として記載いたします。

日野自動車

日野自動車グループは当連結会計年度において、生産・開発体制の強化、国内販売会社における拠点新設・リニューアル、海外工場の製造設備の導入を中心とした設備投資（無形固定資産への投資を含む）を56,228百万円実施いたしました。

セグメント別の設備投資の内訳は以下のとおりであります。

（日本）

「日本」セグメントにおいては、生産能力増強・開発体制の強化、国内販売会社における拠点新設・リニューアルを中心に47,223百万円の設備投資（無形固定資産への投資を含む）を実施いたしました。

（アジア）

「アジア」セグメントにおいては、生産体制の強化を中心に6,883百万円の設備投資（無形固定資産への投資を含む）を実施いたしました。

（その他）

「その他」セグメントにおいては、米国における新製品対応設備の取得を中心に2,121百万円の設備投資（無形固定資産への投資を含む）を実施いたしました。

2【主要な設備の状況】

当社は、2026年3月期においては、本経営統合を円滑に行うために持株会社として必要となる業務を除き、実質的な事業活動を行っていないため、該当事項はありません。

「第5 経理の状況 1 財務諸表等（3）その他」において、2026年3月期の日野自動車の連結財務諸表を記載しているため、日野自動車における「主要な設備の状況」を参考情報として記載いたします。

日野自動車

日野自動車グループにおける主要な設備は以下のとおりであります。

①日野自動車

2026年3月31日現在

事業所名 (所在地)	セグメント の名称	設備の内容	帳簿価額（百万円）						従業員数 (名)
			建物 及び構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	リース資産	その他	合計	
本社及び 日野工場 (東京都 日野市)	日本	部品生産設備	11,266 <0>	2,998 <3>	18 (178) <->	-	4,216 <4>	18,499 <8>	4,404
羽村工場 (東京都 羽村市)	日本	トラック、トヨタ 向け車両生産設備 (注) 3	17,448 <->	16,311 <0>	1,767 (750) <->	86	3,041 <0>	38,656 <0>	3,055
新田工場 (群馬県 太田市)	日本	エンジン、部品生 産設備	18,675 <0>	9,401 <0>	4,905 (567) <->	-	886 <0>	33,868 <0>	2,243
古河工場 (茨城県 古河市)	日本	トラック、部品生 産設備	26,981 <->	3,113 <->	7,960 (849) <->	-	522 <->	38,578 <->	1,437

②国内子会社

会社名 (所在地)	セグメント の名称	設備の内容	帳簿価額 (百万円)					従業員数 (名)	
			建物 及び構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	リース資産	その他		合計
福島製鋼㈱ (福島県 福島市、他)	日本	部品生産設備 (注) 3	2,279	2,892	4,105 (168) <241>	-	259	9,537 <241>	597
㈱理研鍛造 (群馬県 前橋市、他)	日本	部品生産設備 (注) 3	715	1,096	199 (59)	-	482	2,493	253
㈱ソーシン (埼玉県 入間市、他)	日本	部品生産設備	3,586	2,896	2,116 (128)	0	188	8,788	746
㈱武部鉄工所 (神奈川県 厚木市)	日本	部品生産設備	2,042	1,424	250 (74)	-	1,050	4,769	431
㈱トランテック ス (石川県 白山市、他)	日本	トラック架装生産 設備	1,857	1,847	3,321 (141)	-	129	7,156	846
日野セールスサ ポート㈱ (東京都 日野市)	日本	販売会社への賃貸 用設備 (注) 3	31,070	-	48,714 (588)	-	1	79,786	0

③在外子会社

会社名 (所在地)	セグメント の名称	設備の内容	帳簿価額 (百万円)					従業員数 (名)	
			建物 及び構築物	機械装置 及び運搬具	土地 (面積千㎡)	リース資産	その他		合計
日野モーター ス マニファク チャリ ング タイ ランド㈱ (タイ・サム ト プラカン、他)	アジア	トラック・バス・ 部品生産設備	8,378	16,891	12,466 (769)	-	635	38,372	1,949
日野モーター ス マニファク チャリ ング イン ドネシア ㈱ (インドネシ ア・プルワ カル タ、他)	アジア	トラック・バス生 産設備	2,232	3,885	2,019 (294)	-	1,431	9,568	1,544
日野モーター ス マニファク チャリ ング U.S.A. ㈱ (アメリカ・ミ シガン州、他)	その他	トラック・部品生 産設備	10,955	3,140	1,736 (1,435)	-	1,994	17,827	1,428

- (注) 1. 帳簿価額のうち「その他」は工具器具備品及び貸与資産であり、建設仮勘定を含んでおりません。
2. 上記中<内数>は、連結会社以外への賃貸資産であります。
3. 土地及び建物の一部を賃借しており、連結会社以外からの賃借土地面積は455千㎡であります。

3【設備の新設、除却等の計画】

当社は、2026年3月期においては、本経営統合を円滑に行うために持株会社として必要となる業務を除き、実質的な事業活動を行っていないため、該当事項はありません。

「第5 経理の状況 1 財務諸表等（3）その他」において、2026年3月期の日野自動車の連結財務諸表を記載しているため、日野自動車における2026年3月期末時点の「設備の新設、除却等の計画」を参考情報として記載いたします。

日野自動車

日野自動車グループの設備投資については、今後の生産計画、需要予測、投資効率等を総合的に勘案して計画しております。

① 重要な設備の新設等

会社名	セグメント の名称	所在地	設備の内容	投資予定金額（百万円）		資金調達 方法	着手及び完了予定	
				総額	既支払額		着手	完了
日野自動車	日本	東京都 日野市	生産設備等	35,500	-	自己資本	2026年 4月	2027年 3月

② 重要な設備の除却等

重要な設備の除却等の計画はありません。

第4【提出会社の状況】

1【株式等の状況】

(1)【株式の総数等】

①【株式の総数】

種類	発行可能株式総数（株）
普通株式	3,900,000,000
計	3,900,000,000

(注) 2025年11月4日開催の臨時株主総会決議により、2026年4月1日付で定款変更が行われ、発行可能株式総数は、普通株式300,000,000株減少し3,600,000,000株、A種種類株式1,200,000,000株、計4,800,000,000株となっております。

②【発行済株式】

種類	事業年度末現在発行数 (株) (2026年3月31日)	提出日現在発行数（株） (2026年6月25日)	上場金融商品取引所名 又は登録認可金融商品 取引業協会名	内容
普通株式	1	2,581,069,854	東京証券取引所 プライム市場（注）1	完全議決権株式であり、株主としての権利内容に制限のない株式であります。単元株式数は100株であります（注）4、5。
A種種類株式	—	175,512,774	非上場	単元株式数は100株であります（注）4、6。
計	1	2,756,582,628	—	—

- (注) 1. 2026年4月1日をもって、当社株式は東京証券取引所プライム市場に上場しております。
2. 2026年4月1日を効力発生日とする、本株式交換を行いました。これにより、普通株式845,069,543株及びA種種類株式175,512,774株が増加しております。
3. 2026年4月1日を効力発生日とする、本株式交付を行いました。これにより、普通株式1,736,000,310株が増加しております。
4. 単元未満株式を有する当社の株主は、その有する単元未満株式について、次に掲げる権利以外の権利を行使することができません。
- (1) 会社法第189条第2項各号に掲げる権利
 - (2) 会社法第166条第1項の規定による請求をする権利
 - (3) 株主の有する株式数に応じて募集株式の割当て及び募集新株予約権の割当てを受ける権利
5. 普通株式について、当社が、会社法第322条第1項各号に掲げる行為を行う場合においては、法令により要求される場合を除き、普通株式株主を構成員とする種類株主総会の決議は要しません。
6. A種種類株式の内容は、以下のとおりです。
- (1) 剰余金の配当
当社が剰余金の配当を行う場合、当該配当の基準日における最終の株主名簿に記載又は記録されたA種種類株式を保有する株主（以下「A種種類株主」という。）又はA種種類株式の登録株式質権者（以下「A種種類登録株式質権者」という。）に対し、A種種類株式1株につき、普通株式1株当たりの配当金にその時点における取得比率（下記（3）②に定義する。以下同じ。）を乗じて算出された金額（1円未満の端数は切り捨てる。）を、普通株式を保有する株主（以下「普通株主」という。）又は普通株式の登録株式質権者（以下「普通登録株式質権者」という。）と同順位で、金銭により支払う。
 - (2) 残余財産の分配
当社が残余財産の分配を行う場合、A種種類株主又はA種種類登録株式質権者に対し、A種種類株式1株につき、普通株式1株当たりの残余財産にその時点における取得比率を乗じて算出された金額（1円未満の端数は切り捨てる。）を、普通株主又は普通登録株式質権者と同順位で、金銭により分配する。

(3) 普通株式を対価とする取得請求権

① A種種類株主は、当社に対し、いつでも、A種種類株式の取得と引換えに普通株式を交付することを請求することができる。A種種類株式の取得と引換えに交付すべき当社の普通株式の数は、A種種類株式1株につき、取得請求を行った日における取得比率に相当する数とする。また、A種種類株式の取得と引換えに交付すべき普通株式の数の算出にあたって、1株未満の端数が生じた場合にはこれを切り捨て、会社法第167条第3項に規定する金銭の支払いは行わないものとする。もっとも、かかる取得請求権については、A種種類株式の発行要項においては、A種種類株式の発行日以降いつでも行使できるものの、本経営統合によりトヨタが日野自動車の親会社ではなくなった一方で、トヨタが日本において小型トラック事業及び小型観光バス事業を営んでいることを踏まえ、当社の独立した事業運営を尊重する観点や競争法の観点から、当社におけるトヨタの議決権比率を20%未満とすることが予定されているため、本株式交換の効力発生後短期間に当社普通株式の取得請求権が行使されることは見込まれていない。

② 取得比率は、1とする。ただし、以下のいずれかの事由が発生した場合、取得比率は、以下の定めに従って調整される。

(a) 株式分割又は株式併合が行われた場合

当社が普通株式の分割又は併合を行った場合、取得比率は以下の算式に従って調整される。

$$\text{調整後取得比率} = \text{調整前取得比率} \times \frac{\text{株式分割又は株式併合の効力発生直後の発行済普通株式の数}}{\text{株式分割又は株式併合の効力発生直前の発行済普通株式の数}}$$

調整後取得比率の適用開始日は、(i)株式分割の場合は基準日の翌日、又は(ii)株式併合の場合は株式併合の効力発生日とする。

(b) 普通株式の発行等が行われた場合

当社が、当社の普通株式の時価を下回る払込金額をもって、普通株式を発行し、又は保有する当社の普通株式を処分（株式の無償割当てを含み、(i)普通株式の交付と引換えに取得される株式若しくは新株予約権（新株予約権付社債に付されたものを含む。以下本②において同じ。）の取得による場合、(ii)普通株式を目的とする新株予約権の行使による場合、又は(iii)合併、株式交換、会社分割若しくは株式交付により普通株式を交付する場合を除き、以下「普通株式の発行等」という。）する場合における取得比率は、以下の算式に従って調整される。

$$\text{調整後取得比率} = \frac{\text{調整前取得比率} \times \text{普通株式の時価} \times \frac{\text{普通株式の発行等の後における発行済普通株式（自己株式を除く。）の数}}{\text{普通株式の発行等の前における発行済普通株式（自己株式を除く。）の数}}}{\text{普通株式の時価} \times \frac{\text{普通株式の発行等により新たに交付された普通株式の数} \times \text{普通株式の発行等により新たに交付された普通株式1株当たりの払込金額}}{\text{普通株式の発行等により新たに交付された普通株式の数}}}$$

「普通株式の時価」とは、(i)普通株式の発行等の基準日（基準日が存在しない場合、普通株式の発行又は処分に関する払込期日（払込期間を定めた場合には当該払込期間の最終日）、又は、無償割当ての場合、その効力発生日をいい、以下「調整基準日」という。）において、当社の普通株式が上場している場合には、調整基準日に先立つ45取引日目に始まる30取引日の株式会社東京証券取引所における当社の普通株式の普通取引の毎日の売買高加重平均価格の平均値に相当する金額（1円未満の端数は、小数点第2位まで算出し、小数点第2位で四捨五入する。）をいうものとし、(ii)調整基準日において当社の普通株式が上場していない場合、調整基準日において以下の算式により算出される当社の1株当たり簿価純資産額（連結ベース）をいうものとする。

$$\begin{array}{l} \text{当社の1株当たり簿価純資産額（連結ベース）} \\ \text{=} \end{array} \frac{\begin{array}{l} \text{最終の連結貸借対照表に基づく純資産額} \\ \text{－ (剰余金の配当又は自己株式の取得により当該連結貸借対照表の会計期間の末日経過後に、支払われた金銭の額} \\ \text{+ (新株式申込証拠金及び自己株式申込証拠金} \\ \text{+ (新株予約権} \\ \text{+ (少数株主持分} \end{array}}{\begin{array}{l} \text{発行済普通株式（自己株式を除く。）の数} \\ \text{+ (発行済A種種類株式（自己株式を除く。）の数} \end{array}} \times \text{取得比率}$$

なお、調整後取得比率の適用開始日は、調整基準日の翌日とする。

(c) 上記 (a) 又は (b) に掲げる場合のほか、合併、会社分割、株式交換又は株式交付による株式の発行又は処分、新株予約権の発行、無償割当てその他上記 (a) 又は (b) に類する事由の発生により取得比率の調整が必要となった場合、その後の取得比率は合理的に調整される。

(d) 上記 (a) 又は (b) で使用する「調整前取得比率」とは、調整後取得比率を適用する直前において有効な取得比率をいう。

(4) 議決権

A種種類株主は、当社の株主総会において議決権を有しない。

(5) 種類株主総会の決議方法（会社法第322条第2項に規定する定款の定め）

当社が、会社法第322条第1項各号に掲げる行為を行う場合においては、法令により要求される場合を除き、A種種類株主を構成員とする種類株主総会の決議は要しない。

(6) 株式の併合及び分割、募集株式等の割当て等

当社は、法令に別段の定めがある場合を除き、A種種類株式の併合又は分割を行わない。当社は、A種種類株主に対し、募集株式の割当てを受ける権利又は新株予約権の割当てを受ける権利を与えず、また株式又は新株予約権の無償割当てを行わない。

(7) 譲渡制限

A種種類株式を譲渡により取得するには、取締役会の承認を受けなければならない。

(2) 【新株予約権等の状況】

① 【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

② 【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

③ 【その他の新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3) 【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項はありません。

(4) 【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (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)
2025年6月2日 (注) 1	普通株式 1	普通株式 1	0	0	—	—

- (注) 1. 発行済株式数及び資本金の増加は会社設立によるものであります。
2. 2026年4月1日を効力発生日とする、本株式交換を実施しました。本株式交換における株式の割当交付に際し、普通株式845,069,543株及びA種種類株式175,512,774株を新たに発行し、資本金が9,999百万円及び資本準備金が202,779百万円増加しております。
3. 2026年4月1日を効力発生日とする、本株式交付を実施しました。本株式交付に際し、普通株式1,736,000,310株を新たに発行し、資本準備金が231,170百万円増加しております。
4. 日野自動車が保有する既発行株式1株について、当社は、遅滞なく自己株式取得又は現物配当等の方法で取得及び消却する予定です。
5. 今後の資本政策の柔軟性及び機動性を確保することを目的として、2026年6月26日開催予定の定時株主総会において、会社法第448条第1項の規定に基づき資本準備金の額を100,000,000,000円減少し、当該減少額の全額をその他資本剰余金に振り替えることを決議する予定です。資本準備金の額の減少及びその他資本剰余金への振替の効力発生日は2026年9月14日を予定しております。

(5) 【所有者別状況】

1. 普通株式

2026年3月31日現在

区分	株式の状況（1単元の株式数1株）								単元未満株式の状況（株）
	政府・地方公共団体	金融機関	金融商品取引業者	その他の法人	外国法人等		個人その他	計	
					個人以外	個人			
株主数（人）	—	—	—	1	—	—	—	1	—
所有株式数（単元）	—	—	—	1	—	—	—	1	—
所有株式数の割合（%）	—	—	—	100.00	—	—	—	100.00	—

（注）2026年4月1日付で効力発生した本株式交換及び本株式交付前の情報となり、当社の完全親会社であった日野自動車当社株式を全て保有している状況です。なお、当該時点では単元株制度を導入しておりません。

（参考情報）

事業年度末日時点では、日野自動車が当社の完全親会社です。2026年4月1日上場時点における当社株式の所有者別状況の詳細は、以下の通りです。

（1）普通株式

2026年4月1日現在

区分	株式の状況（1単元の株式数100株）								単元未満株式の状況（株）
	政府及び地方公共団体	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）	—	19	24	583	235	192	50,504	51,557	—
所有株式数（単元）	—	1,523,251	52,886	10,954,568	12,189,095	4,363	1,084,553	25,808,716	198,254
所有株式数の割合（%）	—	5.90	0.20	42.40	47.20	0.00	4.20	100.00	—

（注）日野自動車が保有する既発行株式1株については、「単元未満株式の状況」に1株含まれておりますが、当社は、遅滞なく自己株式取得又は現物配当等の方法で取得及び消却する予定です。

（2）A種種類株式

2026年4月1日現在

区分	株式の状況（1単元の株式数100株）								単元未満株式の状況（株）
	政府及び地方公共団体	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（単元）	—	—	—	1,755,127	—	—	—	1,755,127	74
所有株式数の割合（%）	—	—	—	100.00	—	—	—	100.00	—

(6) 【大株主の状況】

2026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 (%)
日野自動車株式会社	東京都日野市日野台3-1-1	1	100.00
計	—	1	100.00

(参考情報)

事業年度末日時点では、日野自動車が当社の完全親会社です。2026年4月1日上場時点における当社の大株主の状況は、以下の通りです。

2026年4月1日現在

氏名又は名称	住所	所有株式数 (株) (注) 1	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 (%)
Daimler Truck AG (常任代理人 株式会社みずほ銀行 決済営業部)	Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden- Echterdingen, Germany (東京都港区港南2-15-1品川インター シティA棟)	1,142,162,760	41.43
トヨタ自動車株式会社	愛知県豊田市トヨタ町1	1,142,162,628	41.43
日本マスタートラスト信託銀行株式 会社	東京都港区赤坂1-8-1赤坂インターシ ティAIR	49,497,800	1.80
株式会社三菱UFJ銀行	東京都千代田区丸の内1-4-5	41,333,540	1.50
三菱重工業株式会社	東京都千代田区丸の内3-2-3	41,333,540	1.50
三菱商事株式会社	東京都千代田区丸の内2-3-1	41,333,540	1.50
株式会社日本カストディ銀行	東京都中央区晴海1-8-12	16,550,400	0.60
東京海上日動火災保険株式会社	東京都千代田区大手町2-6-4	14,800,000	0.54
三菱UFJ信託銀行株式会社	東京都千代田区丸の内1-4-5	12,400,000	0.45
明治安田生命保険相互会社	東京都千代田区丸の内2-1-1	12,400,000	0.45
計	—	2,513,974,208	91.20

(注) 1. A種種類株式を含む所有株式数です。

2. 日本マスタートラスト信託銀行株式会社及び株式会社日本カストディ銀行の所有株式数は、全て信託業務に係る株式の総数です。

上記信託銀行所有株式数のうち株主名簿上所有株式数が最も多い名義分は、それぞれ次のとおりです。

日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口) 49,497,800株 (所有株式数の割合 1.80%)

株式会社日本カストディ銀行 (信託口) 14,265,400株 (所有株式数の割合 0.52%)

なお、所有株式に係る議決権の個数の多い順上位10名は、次のとおりです。

氏名又は名称	住所	所有議決権数 (個)	総株主の議決権 に対する所有議 決権数の割合 (%)
Daimler Truck AG (常任代理人 株式会社みずほ銀行 決済営業部)	Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden- Echterdingen, Germany (東京都港区港南 2-15-1 品川インターシテ ィA棟)	11,421,627	44.25
トヨタ自動車株式会社	愛知県豊田市トヨタ町1	9,666,498	37.46
日本マスタートラスト信託銀行株式 会社	東京都港区赤坂 1-8-1 赤坂インターシティ AIR	494,978	1.92
株式会社三菱UFJ銀行	東京都千代田区丸の内 1-4-5	413,335	1.60
三菱重工株式会社	東京都千代田区丸の内 3-2-3	413,335	1.60
三菱商事株式会社	東京都千代田区丸の内 2-3-1	413,335	1.60
株式会社日本カストディ銀行	東京都中央区晴海 1-8-12	165,504	0.64
東京海上日動火災保険株式会社	東京都千代田区大手町 2-6-4	148,000	0.57
三菱UFJ信託銀行株式会社	東京都千代田区丸の内 1-4-5	124,000	0.48
明治安田生命保険相互会社	東京都千代田区丸の内 2-1-1	124,000	0.48
計	—	23,384,612	90.60

(7) 【議決権の状況】

① 【発行済株式】

2026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)	普通株式	—	—
完全議決権株式(その他)	普通株式	1	完全議決権株式であり、会社法第107条第1項第1号に掲げる事項を除き(注)1、剰余金の配当に関する請求権その他の権利内容に何ら限定のない当社における標準となる株式です(注)2。
単元未満株式	普通株式	—	—
	A種類株式	—	
発行済株式総数	1	—	—
総株主の議決権	—	1	—

(注) 1. 事業年度末日時点での当社の定款には、当社の株式を譲渡により取得するには、株主総会の承認を得なければならない旨の定めがありました。ただし、当社の普通株式は2026年4月1日より東京証券取引所に上場しており、これに伴い、上記株式譲渡制限に関する規定を廃止いたしました。

2. 当社は2026年4月1日より上場しており、当該日時点で単元株制度を採用し、当社普通株式及びA種種類株式の単元株式数は、100株となりました。なお、単元未満株式について、次に掲げる権利以外の権利を行使することができない旨の定款規定を設けております。

- (1) 会社法第189条第2項各号に掲げる権利
- (2) 会社法第166条第1項の規定による請求をする権利
- (3) 株主の有する株式数に応じて募集株式の割当て又は募集新株予約権の割当てを受ける権利

(参考情報)

事業年度末日時点では、日野自動車が当社の完全親会社です。2026年4月1日上場時点における当社の発行済株式詳細は、以下の通りです。

2026年4月1日現在

区分	株式数 (株)	議決権の数 (個)	内容
無議決権株式	A種種類株式 175,512,700	—	A種種類株式の内容は「(1) 株式の総数等 ② 発行済株式 (注) 6」に記載のとおりです。
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)	(相互保有株式) 普通株式 186,900	—	—
完全議決権株式 (その他)	普通株式 2,580,684,700	25,806,847	完全議決権株式であり、株主としての権利内容に制限のない株式であります。
単元未満株式	普通株式 198,254	—	—
	A種種類株式 74	—	
発行済株式総数	2,756,582,628	—	—
総株主の議決権	—	25,806,847	—

(注) 1. 当社は、澤藤電機㈱の普通株式93,000株を間接所有しておりましたが、スパークス・グループ㈱が無限責任組合員を務める日本モノづくり未来投資事業有限責任組合が発行済株式の全てを所有するARTS-4 ㈱による澤藤電機㈱株式に対する公開買付けに伴い、2026年5月26日に澤藤電機㈱が実施した自己株式取得により、当社が間接所有する全ての澤藤電機㈱の普通株式を澤藤電機㈱に譲渡しております。そのため、「相互保有株式」186,900株のうち、澤藤電機㈱が有する93,000株は、相互保有株式ではなく、その全てが「完全議決権株式 (その他)」となっております。

2. 「単元未満株式」の普通株式には、日野自動車、徳島日野自動車株式会社及び埼玉機器株式会社が保有する相互保有株式49株が含まれております。当社は、日野自動車が保有する相互保有株式1株について、本株式交換の効力発生日後遅滞なく自己株式取得又は現物配当等の方法で取得及び消却する予定です。

②【自己株式等】

該当事項はありません。

(参考情報)

2026年4月1日上場時点における、当社の自己株式等の詳細は、以下の通りです。

2026年4月1日現在

所有者の氏名又は名称	所有者の住所	自己名義 所有株式数 (株)	他人名義 所有株式数 (株)	所有株式数の 合計 (株)	発行済株式総 数に対する 所有株式数の 割合 (%)
(相互保有株式)					
徳島日野自動車株式会社	徳島県板野郡松茂町 笹木野字八北開拓203-1	30,500	—	30,500	0.00
澤藤電機株式会社 (注) 1	群馬県太田市新田早川町3	93,000	—	93,000	0.00
千代田運輸株式会社	東京都日野市日野台1-21-1	40,000	—	40,000	0.00
埼玉機器株式会社	埼玉県さいたま市中央区下 落合7-1-3	23,400	—	23,400	0.00
計	—	186,900	—	186,900	0.01

(注) 当社は、澤藤電機㈱の普通株式93,000株を間接所有しておりましたが、スパークス・グループ㈱が無限責任組合員を務める日本モノづくり未来投資事業有限責任組合が発行済株式の全てを所有するARTS-4㈱による澤藤電機㈱株式に対する公開買付けに伴い、2026年5月26日に澤藤電機㈱が実施した自己株式取得により、当社が間接所有する全ての澤藤電機㈱の普通株式を澤藤電機㈱に譲渡しております。そのため、「相互保有株式」186,900株のうち、澤藤電機㈱が有する93,000株は、相互保有株式ではなく、その全てが「完全議決権株式 (その他)」となっております。

2【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】 会社法第155条第7号に該当する普通株式の取得

(1) 【株主総会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(2) 【取締役会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(3) 【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

区分	株式数 (株)	価額の総額 (円)
当事業年度における取得自己株式	—	—
当期間における取得自己株式	124	45,753

(注) 当期間における取得自己株式には、2026年6月1日からこの有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取りによる株式は含まれておりません。

(4) 【取得自己株式の処理状況及び保有状況】

区分	当事業年度		当期間	
	株式数 (株)	処分価額の総額 (円)	株式数 (株)	処分価額の総額 (円)
引き受ける者の募集を行った取得自己株式	—	—	—	—
消却の処分を行った取得自己株式	—	—	—	—
合併、株式交換、株式交付、会社分割に係る移転を行った取得自己株式	—	—	—	—
その他	—	—	—	—
保有自己株式数	—	—	124	—

(注) 当期間における取得自己株式には、2026年6月1日からこの有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取りによる株式は含まれておりません。

3 【配当政策】

当社は、株主の皆様への利益還元を経営の重要課題の一つとして位置づけております。当社の利益配分に関する方針は、将来の成長に向けた積極的な投資資金の確保と株主還元とのバランスに配慮するとともに、毎期の連結業績、配当性向、その他の株主還元策等を総合的に勘案しながら、連結配当性向は中長期で40%を目標にし、安定的かつ継続的な配当を行うことを基本方針としております。内部留保資金につきましては、新製品の開発を含む商品力の強化、生産設備の更新、改善等、将来の持続的な成長へ向けた投資に活用いたします。

当社の剰余金の配当の基準日は、期末配当については毎年3月31日、中間配当については毎年9月30日としております。

配当の決定機関については、取締役会の決議によって行うことができる旨を定款に定めております。なお、株主総会決議によって配当の決定を行うことを排除するものではありません。

当事業年度に係る剰余金の配当はありません。

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】

① コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

自動車業界は今、カーボンニュートラルの実現やCASEといった最先端技術への対応が強く求められています。この変革の時代において、日本・アジアの自動車産業の競争力を一層高め、より豊かなモビリティ社会の創造に貢献するため、日野自動車及び三菱ふそうは、未来への大きな一歩としての経営統合をいたしました。当社グループは、「この先の道をもとに歩み続ける、信頼のパートナー」というビジョンのもと、「人と物の移動をつなぎ、ともに豊かな未来を創ります」というミッションをはたしてまいります。また、より良い未来のために、協業と業界パートナーシップを通じて社会への貢献とイノベーションの追求を目指します。そして、信頼いただける製品・サービス、地域バランスの取れた強固な国際ネットワーク、そしてグローバルな視点を備え、ステークホルダーの最良のパートナーとなることを目指し、みなさまの期待を超える価値提供に挑戦し続けてまいります。

当社は「コーポレートガバナンス・コード」に賛同し、その理念や原則の趣旨・精神等を踏まえた様々な施策を講じて、コーポレート・ガバナンスの強化につとめていくことを基本方針としており、経営の健全性・効率性・透明性を確保する実効性のあるガバナンス体制を構築・運用し、持続的な成長と中長期的な企業価値向上を図ってまいります。

② 企業統治の体制の概要とその体制を採用する理由

当社は、監査等委員会設置会社であり、取締役会、監査等委員会及び会計監査人を設置しております。監査等委員会の監査・監督体制を整備し、取締役会における社外取締役の構成比と多様性を高め、また、監査等委員が経営の意思決定に加わることで取締役会の透明性及び客観性を高め、監査・監督機能が強化されることで、コーポレート・ガバナンス体制の一層の充実を図れるものと判断し、本体制を採用しております。また、任意の委員会として指名諮問委員会及び報酬諮問委員会等、業務執行側の意思決定機関として経営会議を設置しております。

当社の取締役会は、2026年6月25日（本報告書提出日）現在、取締役9名（会社法に定める社外取締役4名を含む同日現在の人数）によって構成されており、重要な業務執行を決定するとともに、取締役の職務の執行を監督しております。

なお、そのうち取締役（監査等委員であるものを除く。）は4名（定款において5名を上限とする定め有）であり、監査等委員である取締役は5名（定款において6名を上限とする定め有）であります。

当社の監査等委員会は、2026年6月25日（本報告書提出日）現在、監査等委員である取締役5名（会社法に定める社外取締役3名を含む同日現在の人数）によって構成され、取締役の職務の執行を監査・監督しております。

それぞれの体制は以下のとおりであります。

取締役会議長 : カール・デッペン
取締役会構成員 : カール・デッペン、ヘタル・ラリギ、小木曾聡、安部和志（独立社外取締役）、
江藤彰洋（監査等委員兼独立社外取締役）、君嶋祥子（監査等委員兼独立社外取締役）、
小林いずみ（監査等委員兼独立社外取締役）、伊勢清貴（監査等委員）、
クリスチャン・ヘルマン（監査等委員）

監査等委員会委員長：江藤彰洋（独立社外取締役）

監査等委員会構成員：江藤彰洋（独立社外取締役）、君嶋祥子（独立社外取締役）、
小林いずみ（独立社外取締役）、伊勢清貴、クリスチャン・ヘルマン

また、当社及び当社グループの重要な経営方針・戦略に関わる事項の方針を審議・決定するため、当社の代表取締役であるChief Executive Officer (CEO) を議長とし、その他に代表取締役であるChief Financial Officer (CFO)、Chief Technology Officer (CTO)、Chief Administrative Officer (CAO)、Chief Human Resource Officer (CHRO) 及びChief Compliance & Legal Officer (CLO)、並びに、日野自動車の代表取締役であるChief Executive Officer (CEO) 及び三菱ふそうの代表取締役であるChief Executive Officer (CEO) で構成する経営会議を設置し、意思決定の迅速化を図ってまいります。なお、経営会議を支援するため、リスク・コンプライアンス委員会及びプロダクト委員会を設置しております。加えて、任意の指名委員会、報酬委員会に相当する指名諮問委員会、報酬諮問委員会を取締役会の諮問機関として設置しております。

リスク・コンプライアンス委員会は、当社グループのリスク・コンプライアンス事案の監督を行うことを目的としています。本委員会はデッペンCEOを委員長として、ラリギCFO、小木曾CTO、興水CAO、河地CHRO、吉田CLO、萩原CO、脇村PCO、並びに三菱ふそうのクスマノCEO、日野自動車のアーリャCEO及び外部弁護士事務所の弁護士を委員としています。

プロダクト委員会は、製品ロードマップ、及び重要な製品プロジェクトのゲートプロセスの監督及び承認を行うことを目的としています。本委員会は、デッペンCEOを委員長として、ラリギCFO、小木曾CTO及び三菱ふそうのクスマノCEO、日野自動車のアーリャCEOを委員としています。

なお、当社は取締役会として必要とされるスキルセット（経験・見識・専門性等）を、スキル・マトリックスとして一覧化しています（当社コーポレート・ガバナンス報告書に掲載）。取締役の選任にあたっては、前述のスキルセット充足に加えて取締役会構成の多様性と適切な規模を考慮し、的確かつ迅速な意思決定と適材適所の観点より、各人の実績、人格及び見識などを総合的に勘案し持続的成長に貢献できる人材を選任しております。社外役員については、経営の監視・監督機能を充実させる観点から、他社での会社経営の経験、当業界への理解、専門性、独立性等を総合的に勘案して選任しております。

また、当社の取締役の選任に関する手続といたしましては、独立社外取締役が委員長を務め、委員の過半数が独立社外取締役で構成される「指名諮問委員会」において、取締役会に上程する候補者案を作成しております。なお、取締役のうち監査等委員である取締役の候補者案については、事前に監査等委員会の同意を得ることとしております。この候補者案について、取締役会の承認を経て株主総会に付議することとなっております。

以上のことから、経営監視機能も十分に構築されていると判断し、現状の体制を採用しております。

③ 企業統治に関するその他の事項

i) 内部統制システムの整備の状況

当社グループは、「この先の道とともに歩み続ける、信頼のパートナー」というビジョンのもと、「人と物の移動をつなぎ、ともに豊かな未来を創ります」というミッションをはたしてまいります。当社グループは、より良い未来のために、協業と業界パートナーシップを通じて社会への貢献とイノベーションの追求を目指しています。

また、ステークホルダーの信頼を得て、持続的成長と企業価値の向上を図っていくため、当社グループとして健全な企業風土の醸成とコーポレート・ガバナンス及び内部統制の更なる強化が重要と認識し、取締役会運営等の充実に取り組んでまいります。実際の業務執行の場においては、業務プロセスの中に牽制構造も含む問題の発見と改善の仕組みを組み込むとともに、またそれを実践する人材の育成に取り組んでまいります。

(1) 取締役会は、取締役及び使用人の職務執行が法令及び定款に適合することを確保してまいります。また、取締役会は、リスク管理体制を含む内部統制システムについて、取締役会が決議した方針に従った整備を経営陣に委任し、整備及び運用状況の報告を受け、その遂行を監督してまいります。

(2) 法令・定款、業務分掌、社内規定に基づき、取締役会及び組織横断的な各種会議体で総合的に検討した上で意思決定し、取締役間の相互牽制を図ってまいります。

(3) 当社グループのガバナンス、リスクマネジメント及び内部統制の適正を確保する内部監査を実施するため、当社は独立した専任組織としてグループ内部監査部を設置します。グループ内部監査部は、内部監査の計画を含むその活動につき、取締役会及び監査等委員会と連携し、当該活動内容及び監査結果等について、定期的に経営陣、経営会議及び監査等委員会へ報告するとともに、必要に応じ取締役会へも報告を行います。

ii) リスク管理体制の整備の状況

グループにおけるリスク管理及び法令遵守体制の強化を目的とし、リスク・コンプライアンス委員会を設置し、全社的な課題や方針について審議し、その結果を踏まえ適切に対応してまいります。事業会社及びグループ会社に対し、当社のリスク管理に関する規程に基づき、リスク管理体制の構築と運用を求め、当社のリスク・コンプライアンス委員会及び主管部署は、必要に応じ各社における重要なリスクの識別・評価・対策について審議し、当社グループとしてのリスクマネジメントを推進してまいります。

iii) 子会社の業務の適正を確保するための体制整備の状況

当社グループ共通の方針を事業会社及びグループ会社に展開し、人的交流を通じた経営理念の浸透も行うことで、当社グループにおける健全な業務の適正確保の環境を醸成してまいります。

(1) 事業会社及びグループ会社の取締役等の職務の執行に係る事項の当社への報告に関する体制

グループ管理規則及び関連規則を定め、当社における事業会社及びグループ会社の主管部署は定期及び随時の情報交換を通じて、各社の業務の適法性と適正性を確認してまいります。当社グループ経営上の重要事項については、当社の取締役会等において審議・報告することで、事業会社及びグループ会社の業務の適法性と適正性を確保してまいります。

(2) 事業会社及びグループ会社の取締役等及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

当社は、事業会社及びグループ会社におけるコンプライアンス体制の整備を支援するとともに、各社にも内部通報窓口を展開してまいります。また、事業会社及びグループ会社のコンプライアンス状況については、定期的な監査や点検を実施し、各社のコンプライアンス強化を確保してまいります。併せて、監査等委員会は各社の監査役会又は監査役と密に連携をしております。

(3) 事業会社及びグループ会社の損失の危険の管理に関する規程、その他の体制

事業会社及びグループ会社に対し、当社のリスク管理に関する規程に基づき、リスク管理体制の構築と運用を求め、当社のリスク・コンプライアンス委員会及び主管部署は、必要に応じ各社における重要なリスクの識別・評価・対策について審議し、当社グループとしてのリスクマネジメントを推進してまいります。

(4) 事業会社及びグループ会社の取締役等の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

事業会社及びグループ会社に対して、経営方針、年度事業計画の作成と定期的な報告を求めるとともに、グループ管理規則に基づいた権限規定、業務分掌等の社内規程を定め、それに基づく適切な権限委譲を行い、適正で効率的な執行を確保してまいります。

iv) 責任限定契約の内容の概要等

当社と非業務執行取締役、社外取締役との間では、会社法第423条第1項に定める責任について、その職務を行うにつき善意でありかつ重大な過失がなかったときは、会社法第425条第1項に定める最低責任限度額又は1,000万円のいずれか高い額を責任の限度とする契約を締結しております。

v) 役員等との間で締結している補償契約の内容の概要

当社と取締役全員の間では、会社法第430条の2第1項に規定する同項第1号の費用及び同項第2号の損失を法令の定める範囲内において当社が補償することを内容とする補償契約を締結しております。ただし、当該補償契約によって取締役の職務の執行の適正性が損なわれないようにするため、自己若しくは第三者の不正な利益を図る、又は当社に損害を加える目的で職務を執行したことが判明した場合には補償を受けた費用等を返還させることとしています。

vi) 役員等を被保険者として締結している役員等賠償責任保険契約の内容の概要

当社は、取締役等を被保険者として役員等賠償責任保険契約を保険会社との間で締結しています。当該保険契約の概要は以下のとおりです。

- ・被保険者に対する株主代表訴訟及び会社業務上の行為に起因する損害賠償請求訴訟により被保険者が負担することになった訴訟防御費用及び損害賠償金等、会社に対する有価証券損害賠償請求に起因する法律上の賠償金及び争訟費用、不祥事発生時に会社が負担した費用を対象とする。
- ・被保険者の職務の執行の適正性が損なわれないようにするための措置として、被保険者による犯罪行為等に起因する損害等については、填補の対象外とする。
- ・当該保険契約の保険料は、全額当社が負担とする。

④ 取締役の定数及び取締役の選任の決議要件

当社の取締役（監査等委員であるものを除きます。）は5名以内とし、監査等委員である取締役は6名以内とする旨を定款に定めております。また、当社は、取締役の選任決議について、監査等委員である取締役とそれ以外の取締役とを区別して、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の過半数をもって行う旨を定款に定めております。また、取締役の選任は、累積投票によらないものとする旨を定款に定めております。

⑤ 株主総会決議事項を取締役会で決議することができる事項

i) 自己の株式の取得

当社は、会社法第165条第2項の規定により、取締役会の決議によって自己の株式を取得することができる旨を定款に定めております。これは機動的な資本政策を行うことを目的としております。

ii) 取締役の責任免除

当社は、会社法第426条第1項の規定により、取締役会の決議によって、取締役（取締役であった者を含む）の会社法第423条第1項の賠償責任を、法令の限度において免除することができる旨を定款に定めております。これは、職務の遂行にあたり期待される役割を十分に発揮できるようにすることを目的としております。

iii) 剰余金の配当等の決定機関

当社は、剰余金の配当等会社法第459条第1項各号に定める事項について、法令に別段の定めがある場合を除き、取締役会の決議により定めることができる旨を定款に定めております。これは、剰余金の配当等の権限を取締役会にも付与することにより、株主への機動的な利益還元を可能とすることを目的としております。また同様の目的により、取締役会の決議によって、毎年9月30日を基準日として株主に対し、会社法第454条第5項に定める中間配当をすることができる旨を定款に定めております。

⑥ 株主総会の特別決議要件

当社は、会社法第309条第2項に定める株主総会の特別決議要件について、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の3分の2以上をもって行う旨を定款に定めております。これは株主総会における特別決議の定足数を緩和することにより、株主総会の円滑な運営を行うことを目的としております。

⑦ 種類株式に関する事項

当社は、本経営統合の効力発生日以降、種類株式発行会社となっております。本経営統合によりトヨタが日野自動車の親会社ではなくなる一方で、トヨタが日本において小型トラック事業及び小型観光バス事業を営んでいることを踏まえ、当社の独立した事業運営を尊重する観点や競争法の観点から、当社におけるトヨタの議決権比率を20%未満とすることが予定されているため、普通株式及びA種種類株式の発行を定款に定めております。

普通株式は、株主としての権利内容に制限のない株式です。他方で、①A種種類株式の剰余金の配当及び残余財産の分配については、普通株式と同順位であり、定められた取得比率（調整事由が生じない限り1：1を予定）を乗じた額とし、②A種種類株式には株主総会における議決権はなく、譲渡制限を付し、③普通株式及びA種種類株式について、会社法第322条第1項の規定による種類株主総会の決議を要さず（ただし、法令により要求される場合を除きます。）、④A種種類株式には普通株式を対価とする取得請求権を付し、かかる取得請求権について、定款においては、A種種類株式の発行日以降いつでも行使できることとしております。ただし、A種種類株式は、本書提出日現在においてトヨタのみが保有しており、2026年4月1日付で、日野自動車、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートトラックの4社で、日野自動車及び三菱ふそう間の本経営統合によりトヨタが日野自動車の親会社ではなくなった一方で、トヨタが日本において小型トラック事業及び小型観光バス事業を営んでいることを踏まえ、当社の独立した事業運営を尊重する観点や競争法の観点から、当社におけるトヨタの議決権比率を20%未満とすることが予定されているため、本経営統合の効力発生後短期間にトヨタにより当社普通株式の取得請求権が行使されることは見込まれていません。

単元株式数は、普通株式及びA種種類株式のそれぞれにつき100株です。

⑧ 利益相反取引を行う場合に株主の利益が害されることを防止するための措置

当社は、取締役が当社と利益相反取引を行う場合、専門的見地からの審査を経た上で、取締役会での承認・報告を必須としてまいります。当社グループと、トヨタグループ又はダイムラートラックグループ（以下「主要株主グループ」という。）との重要な取引実績に関しては、取締役会に毎年報告することとしております。また、少数株主との利益相反の恐れがある、当社グループと主要株主グループとの重要な取引に関しては、取締役会の承認を必須としております。なお、取引に特別の利害関係を有する取締役は、取締役会の議決に加わることができないこととしております。これらに該当する取締役会での報告・承認結果に関しては、監査等委員会が監査を実施することとしております。

⑨ 取締役会、任意の指名諮問委員会及び報酬諮問委員会の活動状況

当事業年度においては、該当事項はございません。なお、当社の取締役会、監査等委員会、及び「企業統治に関して提出会社が任意に設置する委員会」として設置している、指名委員会に相当する「指名諮問委員会」と、報酬委員会に相当する「報酬諮問委員会」は2026年4月1日から活動を開始しております。

<取締役会>

取締役会は、業務執行取締役3名に加え、独立社外取締役4名を含む非業務執行取締役6名で構成されており、重要な業務執行に関する事項について審議・決定するとともに、取締役、経営会議における職務執行の監督を行ってまいります。また、経営方針・戦略の議論等を軸とした、経営側・執行側のニーズを踏まえた計画的な議題設定を行い、取締役会及び取締役が、経営の立場から執行側との連携をとりながら経営方針に基づいて執行側を監督してまいります。

<指名諮問委員会>

指名諮問委員会は、業務執行取締役2名と独立社外取締役3名の計5名で構成されております。また、本委員会の委員長は独立社外取締役が務めております。指名諮問委員会は、取締役会の諮問に応じて、取締役の選定基準（スキルマトリックスを含む）と、株主総会に付議される取締役の選解任案の原案、後継者計画、その他取締役会が求める事項等を審議し答申いたします。

<報酬諮問委員会>

報酬諮問委員会は、業務執行取締役2名と独立社外取締役3名の計5名で構成されております。また、本委員会の委員長は独立社外取締役が務めております。報酬諮問委員会は、取締役会の諮問に応じて、取締役の報酬に関する方針・制度・水準、及び取締役の報酬額の決定に関する方針・指標・評価、その他取締役会が求める事項等を審議し答申いたします。

(2) 【役員の状況】

① 役員一覧

当社役員の状況は以下のとおりです。

男性7名 女性2名 (役員のうち女性の比率22.2%)

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
代表取締役社長・ Chief Executive Officer (CEO)	カール・デッペン	1966年4月1日生	1990年9月 ダイムラー・ベンツ社 (ドイツ) 入社 2000年7月 ダイムラー・クライスラー社 (ドイツ) 商用車シャシー・バン購買部門 統括部長 2003年1月 三菱ふそうトラック・バス株式会社 (日本) 購買・物流本部長 2007年10月 ダイムラー社 (ドイツ) メルセデス・ベンツトラック ライフサイクルマネジメント部門 統括部長 2011年7月 同社 副社長 人事開発部門 本部長 2014年9月 ダイムラーグレーターチャイナ社 (中国) 副社長 最高財務責任者 (CFO) 2017年6月 メルセデス・ベンツ社 (ドイツ) 副社長 コスト管理部門 本部長 2020年5月 メルセデス・ベンツ社 (ブラジル) 最高経営責任者 (CEO) 2021年12月 ダイムラートラック・ホールディング社 (ドイツ) 取締役 アジア地域責任者 2022年1月 三菱ふそうトラック・バス株式会社 (日本) 代表取締役社長・CEO 2025年1月 ダイムラートラック・ホールディング社 (ドイツ) 取締役 FUSO・RIZON担当 2026年4月 当社 代表取締役社長・Chief Executive Officer (CEO) (現在に至る)	(注) 2	—

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
代表取締役・ Chief Financial Officer (CFO)	ヘタル・ ラリギ	1973年9月21日生	<p>1994年10月 ダイムラー・ベンツ社入社 (ドイツ)</p> <p>1997年10月 ダイムラー・クライスラー社 (ドイツ) グループトレジャリー 外国為替管理 マネージャー</p> <p>2000年8月 ダイムラー・クライスラー・ブラジル社 (ブラジル) 経営計画・戦略部長 兼 CEO エグゼクティブアシスタント</p> <p>2004年10月 ダイムラー・クライスラー・東南アジア社 (シンガポール) リージョナル・トレジャリー・センター・シンガポール ゼネラルマネージャー</p> <p>2007年8月 ダイムラー社 (ドイツ) ダイムラー 中央/東ヨーロッパ、アフリカ、アジア、中東 (DCAA) メルセデス・ベンツ&クライスラー/ジープ/ダッジ 財務管理 責任者</p> <p>2011年1月 ダイムラー社 (ドイツ) グローバルセールス・コントローリング・プライシング・メルセデスベンツディレクター</p> <p>2013年9月 メルセデス・ベンツ・ブラジル社 (ブラジル) 副社長 ブラジル/ラテンアメリカ CFO</p> <p>2019年1月 三菱ふそうトラック・バス株式会社 (日本) 代表取締役副社長兼財務管理本部長最高財務責任者 (CFO)</p> <p>2026年4月 当社 代表取締役・Chief Financial Officer (CFO) (現在に至る)</p>	(注) 2	—
取締役・ Chief Technology Officer (CTO)	小木曾 聡	1961年1月5日生	<p>1983年4月 トヨタ自動車株式会社入社</p> <p>2013年4月 同社常務役員</p> <p>2015年4月 同社顧問</p> <p>2015年6月 株式会社アドヴィックス取締役社長</p> <p>2018年1月 トヨタ自動車株式会社専務役員</p> <p>2019年1月 同社執行役員</p> <p>2021年2月 日野自動車株式会社顧問</p> <p>2021年6月 同社取締役社長・CEO</p> <p>2026年4月 当社 取締役・Chief Technology Officer (CTO) (現在に至る)</p>	(注) 2	10,000

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
取締役	安部 和志	1961年4月23日生	1984年4月 ソニー株式会社（現ソニーグループ株式会社）入社 2001年10月 Sony Ericsson Mobile Communications AB バイス・プレジデント 2006年4月 Sony Corporation of America シニア・バイス・プレジデント 2014年11月 ソニー株式会社 業務執行役員SVP 2016年6月 同社 執行役 EVP 2018年6月 同社 執行役 常務 2020年6月 同社 執行役 専務 2024年6月 株式会社東海理化 社外取締役（現在に至る） 2025年4月 ソニーグループ株式会社 アドバイザー（現在に至る） ソニーユニバーシティ 学長（現在に至る） 2026年4月 当社 社外取締役（現在に至る）	(注) 2	—
取締役監査等委員	江藤 彰洋	1960年4月7日生	1986年4月 株式会社ブリヂストン 入社 2010年1月 同社 経営企画本部長 2010年7月 同社 執行役員 2012年9月 同社 常務執行役員 2014年9月 同社 専務執行役員 2016年1月 同社 副社長 2016年3月 同社 執行役 副社長 2019年1月 同社 代表執行役 COO 兼 社長 2019年3月 同社 取締役 代表執行役 COO 兼 社長 2021年12月 ダイムラートラック・ホールディングス社 スーパーバイザーボードメンバー 2022年6月 パナソニック ホールディングス株式会社 監査役（現在に至る） 2024年6月 三菱ケミカルグループ株式会社 社外取締役（現在に至る） 2026年4月 当社 社外取締役監査等委員（現在に至る）	(注) 3	—

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
取締役監査等委員	君嶋 祥子	1970年3月27日生	<p>1996年4月 長島・大野法律事務所（現 長島・大野・常松法律事務所）入所</p> <p>2002年10月 ゼネラル・エレクトリック・インターナショナル・インク日本支社入社</p> <p>2010年10月 日本GE株式会社 アソシエイト・ゼネラルカウンセル</p> <p>2015年1月 株式会社LIXIL 執行役員</p> <p>2019年2月 東京エレクトロン株式会社 副本部長兼 Chief Compliance Officer</p> <p>2020年4月 株式会社LIXILグループ（現 株式会社LIXIL）執行役専務 Chief Legal and Compliance Officer</p> <p>2023年6月 日野自動車株式会社 社外取締役</p> <p>2025年4月 中外製薬株式会社 上席執行役員（現在に至る）</p> <p>2026年4月 当社 社外取締役監査等委員（現在に至る）</p>	(注) 3	—
取締役監査等委員	小林 いずみ	1959年1月18日生	<p>1981年4月 三菱化成工業株式会社（現三菱ケミカル株式会社）入社</p> <p>1985年6月 メリルリンチ・フューチャーズ・ジャパン株式会社入社</p> <p>2001年12月 メリルリンチ日本証券株式会社（現BofA証券株式会社）代表取締役社長</p> <p>2008年11月 世界銀行グループ 多数国間投資保証機関 長官</p> <p>2013年7月 ANAホールディングス株式会社 社外取締役</p> <p>2014年6月 三井物産株式会社 社外取締役</p> <p>2017年6月 株式会社みずほフィナンシャルグループ 社外取締役</p> <p>2020年6月 オムロン株式会社 社外取締役（現在に至る）</p> <p>2025年6月 富士通株式会社 社外取締役（現在に至る）</p> <p>2026年4月 当社 社外取締役監査等委員（現在に至る）</p>	(注) 3	—

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (株)
取締役監査等委員	伊勢 清貴	1955年3月2日生	1980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 2007年6月 トヨタ自動車株式会社 常務役員 2013年4月 同社 専務役員 2013年6月 同社 取締役 2018年1月 アイシン精機株式会社（現株式会社アイシン）副社長執行役員 2018年6月 同社 取締役社長 2020年4月 同社 社長執行役員 2021年6月 株式会社アイシン 取締役副会長 2025年6月 住友理工株式会社 社外取締役 2026年4月 当社 取締役監査等委員（現在に至る）	(注) 3	—
取締役監査等委員	クリスチャン・ヘルマン	1978年10月29日生	2003年2月 ダイムラー・クライスラー社（ドイツ）入社 2005年9月 ダイムラー社（ドイツ）財務管理部門 2007年5月 同社 財務管理部門 会計・財務報告、コントローリングマネージャー 2010年5月 同社 M&A（合併・買収）マネージャー 2011年6月 同社 M&A（アメリカ地域担当）部長 2016年11月 同社 M&Aテクノロジー及びベンチャー部門責任者 統括部長 2021年12月 ダイムラー・トラック社 副社長 IR（投資家向け広報）・M&A部門責任者 2025年7月 同社 副社長、コーポレート・ディベロップメント部門責任者（M&A、企業戦略、企業不動産）（現在に至る） 2026年4月 当社 取締役監査等委員（現在に至る）	(注) 3	—
計					10,000

(注) 1 取締役安部和志、江藤彰洋、君嶋祥子及び小林いずみは、会社法第2条第15号に定める社外取締役であります。

2 2026年4月1日就任後、2027年3月期に係る定時株主総会の終結の時までであります。

3 2026年4月1日就任後、2028年3月期に係る定時株主総会の終結の時までであります。

② 社外取締役

i) 社外取締役が当社の企業統治において果たす機能及び役割

当社は、取締役の職務執行の監督機能として、会社法に定める社外取締役4名を選任しております。社外取締役は、取締役会における重要な意思決定のほか、各委員会での積極的かつ建設的な議論への参加等を通じた経営の監督という役割を果たすことで、透明・公正かつ迅速・果敢な意思決定に寄与しております。

ii) 社外取締役の選任状況

当社では、会社法に定める社外取締役の要件及び金融商品取引所が定める独立性基準を踏まえつつ、企業経営経験やガバナンス・リーガル、財務・会計等の専門領域における知見を有し、当社の企業経営戦略等の大きな方向性を示し適切なリスクマネジメントを支えながら、経営陣に対する実効性の高い監督機能を果たすことができることを社外取締役の選任要件としております。

当社の社外取締役は、経営体制をより一層強化するために、会社経営者として豊富な経験と幅広い見識を有する独立役員4名により構成されております。社外取締役の選任にあたっては、前述の要件と、経営体制強化等の観点から、他社での会社経営の経験、当業界への理解、専門性、独立性等を総合的に勘案しております。

安部和志氏が現在アドバイザーを務めるソニーグループ株式会社、及び学長を務めるソニーユニバーシティと当社の間には取引はなく、特別な利害関係はございません。

江藤彰洋氏が過去において取締役代表執行役COO兼社長を務めた株式会社ブリヂストンと当社の間には取引はなく、特別な利害関係はございません。

君嶋祥子氏が過去において弁護士として在籍していた、長島・大野法律事務所（現 長島・大野・常松法律事務所、2002年10月退所）と当社との間には、同事務所から当社への専門的サービス（法律事務）の提供取引がありますが、同氏が同事務所を退所して20年超経過しております。また、同氏が過去に在籍していた、ゼネラル・エレクトリック・インターナショナル・インク日本支社（2008年12月転籍のため退社）、日本GE株式会社（2014年12月退社）、東京エレクトロン株式会社（2020年3月退社）、株式会社LIXIL（2025年3月退社）及び現在上席執行役員を務める中外製薬株式会社と当社との間に取引はなく、特別な利害関係はありません。

小林いづみ氏が過去において在籍していた三菱化成工業株式会社（現三菱ケミカル株式会社）、及び過去において代表取締役社長を務めたメリルリンチ日本証券株式会社（現BofA証券株式会社）と当社との間に取引はなく、特別な利害関係はありません。

以上のとおり、各社外取締役と当社との間に特別な利害関係はなく、東京証券取引所の「上場管理等に関するガイドライン」の独立性基準を満たしております。当社は安部和志氏、江藤彰洋氏、君嶋祥子氏及び小林いづみ氏を東京証券取引所の定めに基づく独立役員として指定し、東京証券取引所に届け出ております。

iii) 社外取締役による監督又は監査と内部監査、監査等委員会による監査及び会計監査との相互連携

当社の社外取締役は、取締役会において業務の執行について監督いたします。

また、当社の社外取締役のうち3名は監査等委員であり、監査等委員会において取締役（監査等委員である取締役を除きます。）の選任等及び報酬等についての意見を決定することなどを通じて、取締役の監督機能の一部を担っております。また、社外取締役を含む各監査等委員である取締役は、内部監査部門又は会計監査人と積極的に意見及び情報の交換を行うなど、緊密な連携を図り、効率的な監査の実施に努めてまいります。

加えて、社外取締役を含む各監査等委員である取締役は、内部統制部門から、定期的又は随時に報告を受け、必要に応じて説明を求める、又は助言、勧告を行うなど内部統制システムの整備・強化に努めてまいります。

(3) 【監査の状況】

① 監査等委員会監査の状況

当社の監査等委員会は、2025年11月4日のAIB株式会社（当社）の臨時株主総会で2026年4月1日を施行日として発足しました。監査等委員会は監査等委員である取締役5名で構成され、このうち3名は社外取締役です。監査等委員会は、監査等委員会で定めた監査方針と監査の実施要領に従い、取締役会の意思決定及び取締役の業務執行監査を行うこととしています。監査等委員会の活動においては、独立した専任組織であるグループ内部監査部からの監査計画・結果等に関する報告及びグループ内部監査部への指示を通じた、緊密な連携による組織監査を充実化していきます。

区分	氏名
取締役監査等委員（社外）	江藤 彰洋
取締役監査等委員（社外）	君嶋 祥子
取締役監査等委員（社外）	小林 いずみ
取締役監査等委員	伊勢 清貴
取締役監査等委員	クリスチャン・ヘルマン

（注）監査等委員会の委員長は江藤 彰洋です。

② 内部監査の状況

1. 内部監査の目的及び監査方針

① 当社は、当社及び当社グループ会社の内部統制を支え、経営と企業価値の向上に貢献することを目的として、グループ内部監査部を設置しております。取締役会が承認した「グループ内部監査基本規程」（以下「基本規程」という。）において、グループ内部監査部は不正の予防と企業価値の向上のため、リスク評価に基づいて当社及び当社グループ会社の業務プロセスの適正性と内部統制の状況进行评估し、客観的な保証と助言を提供することとされております。当社のグループ内部監査部は、一般の業務監査に加えて、J-SOX（金融商品取引法による財務報告に係る内部統制報告制度）の経営者評価も行う予定です。

② 監査の方針については、リスクの高い業務を優先的に監査対象とするリスクベースアプローチに基づき、事業環境の変化や内部統制上の課題を踏まえて対象テーマ・組織を選定しています。年度の監査方針、監査計画については、内部監査担当オフィサーの確認のうえ、基本規程に基づき取締役会、監査等委員会及びCEOの承認を得ております。

2. 内部監査組織体制と手続き

① 当社のグループ内部監査部の人員は、本報告書提出日現在21名（専任者19名、兼任者2名）であり、昨今の社内外情勢や当社への内部監査機能集約に伴う監査対象先拡大を踏まえ、内部統制強化のため、人員増強に取り組んでおります。また、グループ会社では本報告書提出日現在で15社に内部監査組織が設置されており、グローバルでの監査体制の強化を図っております。

② 基本規程において、内部監査の活動状況及び結果を、取締役会、監査等委員会及びCEOに対して報告することとされています。個別の監査業務については、基本規程にて国際団体であるIIA（The Institute of Internal Auditors:内部監査人協会）の定めるグローバル内部監査基準を順守することとしており、リスクベースアプローチに基づき計画を立案のうえ内部監査部長の承認を得て実施し、監査結果については内部監査担当オフィサーの確認のうえ、個別にCEO及び監査等委員会に報告することとされています。また、重要な監査結果について、経営会議及び取締役会又は監査等委員会に定期的に報告してまいります。

③ 内部監査の高度化を目指して、人員の採用や研修などにより専門性向上にも取り組んでおります。現在、CIA（公認内部監査人）保持者1名、米国公認会計士資格保有者・試験合格者各1名、日本内部監査協会が認定する内部監査士の資格保持者12名が在籍しております。

3. 内部監査の実効性確保に向けた取組

① 基本規程に内部監査機能の独立性と客観性の確保が定められており、当社の体制上デュアルレポートラインを有した組織となっています。

② グループ内部監査部は、監査実施後、監査対象部署・会社に対して、指摘と改善提言をおこなうとともに改善計画の提出を求め、これらに基づき改善状況のフォローアップを定期的実施しています。

③ 事業会社におけるエンジン認証に関わる不正問題の反省を踏まえ、グループ内部監査部は、開発・認証業務をはじめとする技術分野に対しても、必要な知見を有する人材を配置の上で監査を実施しております。さらに、会社法内部統制システムの運用状況について必要な監査を実施してまいります。

4. 監査等委員会及び会計監査人との連携

当社は、三様監査のそれぞれの有効性を確保するため、監査等委員会、会計監査人とグループ内部監査部の連携を図ってまいります。

グループ内部監査部は、毎月定期的に監査等委員会補佐部と主な活動状況を報告するとともに、相互に情報共有をおこなっております。監査等委員会とも定期的に情報共有を行っております。

さらに、グループ内部監査部は、会計監査人とJ-SOXに係る評価手続きにおいて密に協力と連携をしているほか、年度の重要な節目において財務諸表監査の経過や結果に関する報告を受けております。なお、内部統制監査につきましては、今後、経過や結果に関する報告を受ける予定です。

③ 会計監査の状況

1. 監査法人の名称

有限責任あずさ監査法人

2. 継続監査期間

2026年3月期以降

3. 業務を執行した公認会計士

永田 篤

4. 監査業務に係る補助者の構成

公認会計士7名、他1名

5. 監査法人の選定理由と方針

当社は、2025年11月4日付の臨時株主総会において、本株式交換及び本株式交付の効力発生を条件として2026年4月1日付で有限責任あずさ監査法人を選任しております。当社といたしましては、会計監査人に必要とされる独立性、専門性、効率性、品質管理体制及び監査費用等を総合的に検討した結果、有限責任あずさ監査法人が当社の会計監査人として適任であると判断いたしました。

④ 監査報酬の内容等

a. 監査公認会計士等に対する報酬

区分	前事業年度		当事業年度	
	監査証明業務に基づく報酬(百万円)	非監査業務に基づく報酬(百万円)	監査証明業務に基づく報酬(百万円)	非監査業務に基づく報酬(百万円)
提出会社	-	-	15	-

b. 監査公認会計士等と同一のネットワークに対する報酬（a.を除く）

該当事項はありません。

c. その他の重要な監査証明業務に基づく報酬の内容

該当事項はありません。

d. 監査報酬の決定方針

該当事項はありません。

e. 監査等委員会が会計監査人の報酬等に同意した理由

本監査報酬は、会計監査人の独立性に重大な影響を与えるものではなく、当社の事業規模、監査範囲及びリスクに照らして合理的な水準であると判断し同意しております。

(4) 【役員の報酬等】

① 役員の報酬等の額又はその算定方法の決定に関する方針に係る事項

(i) 当社取締役の報酬等に関する方針

当社は、取締役の報酬等に関する方針を定めており、その内容は以下のとおりです。なお、本方針は、独立社外取締役が委員の過半数であり、かつ独立社外取締役が委員長を務める報酬諮問委員会における原案の審議及び答申、並びに監査等委員会からの意見を踏まえて取締役会で決議しております。

<方針の内容>

取締役に対する報酬は、当社の持続的な成長と中長期的な企業価値向上の動機付けになること及び取締役の意思決定と、株主をはじめとするステークホルダーの皆様の利益を合致させる報酬設計を基本方針としております。また、優秀な人材の確保及びリテンションを可能とする水準とし、各取締役の役割・責務、個人のパフォーマンス、及び会社全体の業績に見合った適切な報酬額となるよう決定しております。海外から取締役を招聘する場合は、当該取締役の前職や母国の報酬水準も踏まえ、適切な報酬額となるよう決定します。

ア 報酬の構成要素

取締役の報酬は、以下の内容で構成します。なお、監査等委員である取締役、非業務執行取締役に対しては、客観的かつ独立した立場から経営に対する監督機能・監査機能を有効に発揮するため、固定報酬のみを支給する方針です。

■ 固定報酬

・ 基本報酬

取締役の基本報酬は、各取締役の職務と責任に基づき、月例の固定報酬として支給します。

・ フリンジベネフィット等

海外から招聘された取締役に対しては、出身地・居住地等の報酬慣行等を考慮し、また職務遂行における負担等を低減するため、適切な範囲でフリンジベネフィット等を固定報酬として支給します。

■ 業績連動報酬

業績連動報酬は、当社の経営戦略と株主をはじめとするステークホルダーの利益と合致し、かつ当社の持続的な成長と中長期的な企業価値向上につながる行動を、取締役に対して促すことを目的としております。

・ 賞与 (STI)

賞与は1会計年度を業績評価期間とし、取締役会が年度開始時に各取締役に対する基準額を設定し、財務又は非財務の重要業績評価指標 (KPI) を2つ以上設定します。1会計年度の業績評価期間が終了後、達成度に基づいた支給率 (0%~200%) を基準額に乗じて、個人別支給額を決定し、金銭で支給します。

・ 長期変動報酬 (LTI)

長期変動報酬は長期間の業績評価期間において、取締役会が定めた重要業績評価指標 (KPI) の達成状況を踏まえて、原則として株式で支給します。なお、現在は経営統合を踏まえた制度設計中であり、例外的な代替措置として一時金による金銭を支給予定です。

イ 報酬の構成割合

取締役の報酬は、以下の構成割合で支給を予定します。なお、この構成割合は業績目標の100%達成時を想定した目安であり、各取締役の役職や職責、業績達成状況等により変動します。なお、前述のフリンジベネフィット等は、下表の構成とは別に支給いたします。

区 分		固定報酬		業績連動報酬	
		基本報酬 (金銭報酬)		賞与 (STI) (金銭報酬)	長期変動報酬 (LTI) (原則、株式報酬)
取締役 (監査等委員である取締役を除く。)	業務執行取締役	総報酬額の30~40%		総報酬額の30~40%	総報酬額の25~35%
	非業務執行取締役	総報酬額の100%		—	—
監査等委員である取締役		総報酬額の100%		—	—

ウ 取締役の報酬決定に関する内容

取締役（監査等委員である取締役を除く。）の固定報酬の報酬額、及び業績連動報酬の基準額と重要業績評価指標（KPI）については、独立社外取締役が委員の過半数であり、かつ独立社外取締役が委員長を務める報酬諮問委員会における原案の審議及び答申、並びに監査等委員会からの意見を踏まえて、取締役会で決議しております。監査等委員である取締役の報酬額については、監査等委員の協議により決定しております。

エ マルス・クローバック条項

当社の行動規範への重大な違反や、取締役としての善管注意義務・忠実義務等への重大な違反等が認められた場合、取締役会の決議等を経て、支給前の業績連動報酬を減額・没収（マルス）、又は支給済みの業績連動報酬の返還を請求（クローバック）することができる規定を設けております。

(i i) 取締役の報酬等の額

2026年4月1日現在、取締役に対する報酬等は発生しておりません。なお、取締役の報酬等については、2026年3月27日開催の臨時株主総会にて以下のとおり決議されております。

区 分	報酬の構成	報酬の限度額
取締役（監査等委員である取締役を除く。）	・ 固定報酬 ・ 業績連動報酬 ※非業務執行取締役には固定報酬のみを支給	年額30億円以内
監査等委員である取締役	・ 固定報酬	年額5億円以内

また、業績連動報酬の報酬額決定に関わる、当会計年度の重要業績評価指標（KPI）は以下のとおりです。このKPIの達成結果を評価し、支給対象となる取締役の基準額に0%～200%の係数を乗じて賞与（STI）の支給額を算出いたします。

KPIの指標	営業利益（億円）	営業利益率（%）	フリーキャッシュフロー※（億円）
全体に占める割合	35%	35%	30%
係数200%相当	1,650億円	6.8%	1,500億円
係数100%相当	990億円	4.1%	900億円
係数0%相当	330億円	1.4%	300億円

※日野自動車のエンジン認証不正問題に関する一時的支出調整後の金額

- ② 役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額及び対象となる役員の員数
当社について、当事業年度に係る報酬等につき該当すべき事項はありません。
- ③ 連結報酬等の総額が1億円以上である者の連結報酬等の総額等
当社について、当事業年度に係る報酬等につき該当すべき事項はありません。
- ④ 使用人兼務取締役の使用人給与のうち重要なもの
当社について、当事業年度に係る報酬等につき該当すべき事項はありません。
- ⑤ 役員の報酬等の額又はその算定方法の決定に関する方針の決定権限を有する者の氏名又は名称、その権限の内容及び裁量の範囲
当社について、当事業年度に係る報酬等につき該当すべき事項はありません。

(5) 【株式の保有状況】

① 投資株式の区分の基準及び考え方

当社は、保有目的が純投資目的である株式投資と純投資目的以外の目的である投資株式の区分について、専ら株式の価値の変動又は株式に係る配当によって利益を受け取することを目的とするものを純投資目的である投資株式、それ以外の投資株式を純投資目的以外の投資株式と区分しています。

② 保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式

当社は、子会社の経営管理を主たる業務としている会社であります。保有する株式は関係会社株式のみであり、投資株式は保有しておりません。

当社及び連結子会社のうち、投資株式の貸借対照表計上額（投資株式合計額）が最も大きい会社（最大保有会社）は日野自動車であることを踏まえ、日野自動車保有している銘柄を記載しております。

<日野自動車>

i) 保有方針及び保有の合理性を検証する方法並びに個別銘柄の保有の適否に関する取締役会等における検証の内容

基本的に株式は縮減する方針ですが、自動車産業は、開発・調達・生産・物流・販売において様々な企業との協力関係が不可欠であるため、取引先との良好な関係を構築し、事業の円滑な推進を図ることで中長期的な企業価値の向上を実現する観点から、必要と判断した場合は、例外的に株式を保有する事があります

政策保有株式については、取締役会において、毎年、銘柄ごとに株式保有による便益が資本コストに見合っているか等の定量面に加え、保有意義などの定性面の評価を実施し、保有の適否を総合的に判断しております。保有意義が認められなくなった銘柄については発行体と対話の上、縮減します。

ii) 銘柄数及び貸借対照表計上額の合計額

日野自動車の当事業年度末日（2026年3月31日）現在の状況については、以下のとおりです。

	銘柄数 (銘柄)	貸借対照表計上額の 合計額 (百万円)
非上場株式	31	3,596
非上場株式以外の株式	6	5,275

(当事業年度において株式数が増加した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の増加に係る取得 価額の合計額 (百万円)	株式数の増加の理由
非上場株式	—	—	—
非上場株式以外の株式	—	—	—

(当事業年度において株式数が減少した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の減少に係る売却 価額の合計額 (百万円)
非上場株式	1	30
非上場株式以外の株式	2	31,390

iii) 特定投資株式及びみなし保有株式の銘柄ごとの株式数、貸借対照表計上額等に関する情報
 日野自動車の当事業年度末日（2026年3月31日）現在の状況については、以下のとおりです。
 特定投資株式

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果 及び株式数が増加した理由	当社の株式の 保有の有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表計上額 （百万円）	貸借対照表計上額 （百万円）		
センコーグループホールディングス(株)	1,882,357	1,882,357	新車及び保有にかかる取引等を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注1）	無
	3,379	2,838		
京成電鉄(株)	510,000	510,000	新車及び保有にかかる取引等を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注1）	無
	599	687		
ヤマトホールディングス(株)	323,990	323,990	新車及び保有にかかる取引等を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注1）	無
	565	635		
福山通運(株)	109,651	109,651	新車及び保有にかかる取引等を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注1）	無
	582	396		
アルピコホールディングス(株)	573,248	573,248	新車及び保有にかかる取引等を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注1）	無
	131	142		
伏木海陸運送(株)	8,400	8,400	新車及び保有にかかる取引等を行っており、取引関係維持強化のため保有しております。（注1）	無
	17	14		
和泰汽車股份有限公司（注2）	—	11,323,558	—	無
	—	30,607		
ダイナミックマッププラットフォーム(株) （注2）	—	10,000	—	無
	—	14		

（注1） 定量・定性両面で保有意義を検証した結果、方針に沿った目的で保有しているものです。

（注2） 「—」は、当該銘柄を保有していないことを示しています。

みなし保有株式（注3）

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果 及び株式数が増加した理由	当社の株式の 保有の有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表計上額 （百万円）	貸借対照表計上額 （百万円）		
(株)三井住友フィナン シャルグループ	1,214,244	1,214,244	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	6,159	4,608		
(株)みずほフィナンシ シャルグループ	502,356	502,356	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	3,088	2,035		
住友商事(株)	445,786	445,786	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	2,603	1,503		
三井住友トラストグ ループ(株)	496,078	496,078	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	2,469	1,845		
MS & ADインシュ アランスグループホ ールディングス(株)	515,970	515,970	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	2,114	1,664		
T P R (株)	744,600	744,600	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	1,864	1,725		
カヤバ(株)	253,342	253,342	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	1,066	744		
(株)三菱UFJフィナ ンシャル・グループ	282,590	282,590	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	744	568		
大同特殊鋼(株)	396,345	396,345	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	727	471		
日本ペイントホール ディングス(株)	500,000	500,000	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	491	560		
日本製鉄(株)	167,628	167,628	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	491	535		
市光工業(株)	465,946	465,946	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	228	196		
(株)ジーエス・ユアサ コーポレーション	40,000	40,000	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	213	95		
(株)商船三井	15,330	15,330	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	101	79		
セントラル硝子(株)	20,000	20,000	退職給付信託に拠出、 議決権行使の指図権は保留	無
	80	64		

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、 定量的な保有効果 及び株式数が増加した理由	当社の株式の 保有の有無
	株式数（株）	株式数（株）		
	貸借対照表計上額 （百万円）	貸借対照表計上額 （百万円）		
(株)神戸製鋼所	35,973	35,973	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は保留	無
	69	62		
トピー工業(株)	19,279	19,279	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は保留	有
	57	40		
住友ゴム工業(株)	13,371	13,371	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は保留	無
	27	25		
フジオーゼックス(株)	12,500	12,500	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は保留	無
	22	17		
(株)デンソー	2,308	2,308	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は保留	無
	4	4		
共和レザー(株)	1,000	1,000	退職給付信託に拋出、 議決権行使の指図権は保留	無
	0	0		

(注3) みなし保有株式は退職給付信託に設定しているものです。「貸借対照表計上額」には事業年度末日における時価に議決権行使権限の対象となる株式数を乗じて得た額を記載しております。

iv) 保有目的が純投資目的である投資株式
該当事項はありません。

v) 当事業年度に投資株式の保有目的を純投資目的から純投資目的以外の目的に変更したもの
該当事項はありません。

5 【従業員の状況等】

(1) 【人材戦略に関する基本方針等】

当社は、価値創造の原動力である人的資本に重点を置いています。異なる企業文化・歴史を持つ事業会社2社の統合にあたり、当社グループが統合によるシナジーを創出し、グループとしての成長を実現するには、企業文化の融合や、人的資本投資に係る取り組みが不可欠と考えております。

これを重要な経営課題として、経営統合前から経営層及び実務担当者層の双方において両社メンバーからなる取り組みを通じて共通の価値観を育んでおります。当社の企業文化は、三菱ふそうと日野自動車の文化を融合・発展させた共通の基盤として人材の力を最大限に引き出し、経営統合効果を最大化していきます。

また、人材は財産であり、資本ととらえて積極的な投資をいたします。賃金、教育、キャリア形成、職務環境や働きやすい制度整備、福利厚生面など様々な視点で、グループ全体の従業員満足度を高め、グループとしてのシナジー最大化・企業価値向上を目指します。

経営統合が成立し、事業会社間での情報交換や人材交流なども従来よりも柔軟に行えるようになり、前述の方向性を踏まえ、当社グループとしての人的資本に関する方針、人事戦略、目標等を策定中です。今後、策定された内容を適宜発信してまいります。

(2) 【従業員の状況】

(i) 連結会社の状況

当社は、2026年3月期において従業員はいないため、該当事項はありません。

(参考情報)

2026年4月1日時点における「連結会社の状況」は、以下の通りです。

2026年4月1日現在

セグメントの名称	従業員数
連結会社合計	約39,000名 (約8,000名)

- (注) 1 当社グループは、単一セグメントであるため、セグメント情報の記載を省略しております。
2 従業員数は就業人員（当社グループからグループ外への出向者を除き、グループ外から当社グループへの出向者を含む。）であります。
3 従業員数欄の（外書）は、期間従業員、派遣社員等の人数であります。

(ii) 提出会社の状況

当社は、2026年3月期において従業員はいないため、該当事項はありません。

(参考情報)

2026年4月1日時点における「提出会社の状況」は、以下の通りです。

2026年4月1日現在

従業員数	平均年齢	平均勤続年数	平均年間給与	平均年間給与の対前事業年度増減率
194名 (0名)	46.2歳	0年0ヶ月	-千円	-

- (注) 1 従業員数欄の（外書）は、期間従業員、派遣社員等の人数であります。
2 当社の従業員は全員が日野自動車・三菱ふそうからの出向者であり、給与の支給はありません。
3 当社は2025年6月2日に設立された会社であり、平均年間給与の対前事業年度増減率は記載しておりません。
4 当社は実事業を持たない持株会社であり、セグメント情報の記載を省略しております。

当社は、子会社の経営管理を主たる業務としている会社であります。当社及び連結子会社のうち、2026年3月期における従業員数が最も多い会社（最大人員会社）は日野自動車であり、その次に大きい会社は三菱ふそうであることを踏まえ、両子会社の従業員の状況を記載しております。

(iii) 最大人員会社の状況

ア 当事業年度における従業員数が最も多い会社
日野自動車

2026年3月31日現在

従業員数	平均年齢	平均勤続年数	平均年間給与	平均年間給与の対前事業年度増減率
11,622名 (4,403名)	42.4歳	19年10ヶ月	7,031千円	7.3%

(注) 1 従業員数は就業人員（日野自動車から社外への出向者を除き、社外から日野自動車への出向者を含む。）であります。

- 2 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでおります。
- 3 従業員数欄の（外書）は、期間従業員、派遣社員等の人数であります。

イ 上記アの会社の次に従業員数が最も多い会社
三菱ふそう

2026年3月31日現在

従業員数	平均年齢	平均勤続年数	平均年間給与	平均年間給与の対前事業年度増減率
9,227名 (1,315名)	44.6歳	15年6ヶ月	7,496千円	-3.1%

(注) 1 従業員数は就業人員（三菱ふそうから社外への出向者を除き、社外から三菱ふそうへの出向者を含む。）であります。

- 2 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでおります。
- 3 従業員数欄の（外書）は、期間従業員、派遣社員等の人数であります。

(iv) 労働組合の状況

当社には労働組合はありません。なお、労使関係については円滑な関係にあり、特記すべき事項はありません。

(v) 管理的地位にある労働者に占める女性労働者の割合、男性労働者の育児休業取得率及び労働者の男女の賃金の差異

ア. 提出会社の状況

当社は、2026年3月期において従業員はいないため、該当事項はありません。

イ. 連結子会社の状況

当社の連結子会社である日野自動車、三菱ふそう及びその他連結子会社の状況については、以下のとおりです。

① 日野自動車

当事業年度（2026年3月期）					補足説明
管理的地位にある労働者に占める女性労働者の割合（%） （注）1.	男性労働者の育児休業取得率（%） （注）2.	労働者の男女の賃金の差異（%） （注）1.			
		全労働者	正規雇用労働者	パート・有期労働者	
2.8	78.0	78.7	78.2	94.4	—

(注) 1 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」（平成27年法律第64号）の規定に基づき算出したものであります。

- 2 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」（平成3年法律第76号）の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」（平成3年労働省令第25号）第71条の6第1号における育児休業等の取得割合を算出したものであります。

② 日野自動車の連結子会社

当事業年度									
名称	管理的地位にある労働者に占める女性労働者の割合 (%) (注) 1	男性労働者の育児休業取得率 (%) (注) 2				労働者の男女の賃金の差異 (%) (注) 1			補足説明
		全労働者	うち正規雇用労働者	うち非正規雇用労働者	補足説明	全労働者	うち正規雇用労働者	うちパート・有期労働者	
福島製鋼(株)	0.0	50.0	—	—	(注) 2	81.2	82.4	92.4	(注) 3
理研鍛造(株)	0.0	85.7	—	—	(注) 1	79.4	81.2	55.0	(注) 3
(株)ソーシン	—	62.0	—	—	(注) 2	77.1	75.1	77.2	(注) 3
(株)武部鉄工所	2.3	100.0	—	—	(注) 2	88.8	86.7	117.3	(注) 3
(株)トランテックス	3.5	46.7	—	—	(注) 2	77.5	74.3	87.3	(注) 3
(株)日野エンジニアリングアネックス	13.3	—	—	—		111.9	113.8	100.5	(注) 3
日野グローバルロジスティクス(株)	0.0	100.0	—	—	(注) 2	72.3	83.1	79.4	(注) 3
日野トレーディング(株)	2.4	—	50.0	—	(注) 1 雇用管理区分は「正社員」	74.9	76.3	72.5	(注) 3
日野リトラックス(株)	6.4	100.0	—	—	(注) 1 雇用管理区分は「事務職」「技術職」	—	—	—	(注) 3
日野コンピューターシステム(株)	22.0	—	—	—		—	—	—	(注) 3
(株)日野ヒューテック	—	75.0	—	—	(注) 2	69.6	70.0	68.9	(注) 3
東北海道日野自動車(株)	4.4	—	—	—		—	—	—	(注) 3
岩手日野自動車(株)	0.0	0.0	—	—	(注) 2	80.8	73.4	98.6	(注) 3
宮城日野自動車(株)	8.6	—	—	—		—	—	—	(注) 3
長野日野自動車(株)	7.1	22.0	—	—	(注) 2	80.9	90.0	73.4	(注) 3
京都日野自動車(株)	—	—	100.0	—	(注) 1 雇用管理区分は「正社員」	—	—	—	(注) 3
大阪日野自動車(株)	6.2	60.0	—	—	(注) 2	78.9	77.4	101.5	(注) 3
神戸日野自動車(株)	28.1	100.0	—	—	(注) 2	75.9	75.8	78.0	(注) 3
岡山日野自動車(株)	12.2	—	—	—		—	—	—	(注) 3
九州日野自動車(株)	6.0	36.0	—	—	(注) 2	83.4	82.7	122.9	(注) 3

(注) 1 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出したものであります。

- 2 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」（平成3年法律第76号）の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」（平成3年労働省令第25号）第71条の6第1号における育児休業等の取得割合を算出したものであります。
- 3 上表の「ー」及び上表に記載のない連結子会社は、「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」（平成27年法律第64号）及び「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」（平成3年法律第76号）の規定による公表義務の対象ではないため、記載を省略しております。

③ 三菱ふそう

当事業年度（2026年3月期）					補足説明
管理的地位にある労働者に占める女性労働者の割合（%） （注）1	男性労働者の育児休業取得率（%） （注）2	労働者の男女の賃金の差異（%） （注）1			
		全労働者	正規雇用労働者	パート・有期労働者	
7.5	51.0	87.3	87.5	70.2	ー

（注）1 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」（平成27年法律第64号）の規定に基づき算出したものであります。

- 2 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」（平成3年法律第76号）の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」（平成3年労働省令第25号）第71条の6第1号における育児休業等の取得割合を算出したものであります。

④ 三菱ふそうの連結子会社

当事業年度									
名称	管理的地位にある労働者に占める女性労働者の割合（%） （注）1	男性労働者の育児休業取得率（%） （注）2				労働者の男女の賃金の差異（%） （注）1			補足説明
		全労働者	うち正規雇用労働者	うち非正規雇用労働者	補足説明	全労働者	うち正規雇用労働者	うちパート・有期労働者	
三菱ふそうバス製造(株)	8	67	67	ー	ー	98	99	96	ー
(株)パブコ	4	92	92	ー	ー	79	80	67	ー
三菱ふそうトラック・アメリカ	ー	ー	ー	ー	ー	ー	ー	ー	ー
三菱ふそうトラック・カナダ	ー	ー	ー	ー	ー	ー	ー	ー	ー
三菱ふそうトラック・ヨーロッパ	19	100	100	ー	ー	112	100	ー	ー
FUSO Taiwan Ltd.	26	100	100	ー	ー	85	85	ー	ー
FUSO Commercial Vehicles (Thailand) Ltd.	ー	ー	ー	ー	ー	ー	ー	ー	ー

（注）1 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」（平成27年法律第64号）の規定に基づき算出したものであります。

- 2 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」（平成3年法律第76号）の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」（平成3年労働省令第25号）第71条の6第1号における育児休業等の取得割合を算出したものであります。
- 3 上表の「ー」及び上表に記載のない連結子会社は、「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」（平成27年法律第64号）及び「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」（平成3年法律第76号）の規定による公表義務の対象ではないため、記載を省略しております。

第5【経理の状況】

1. 財務諸表の作成方法について

当社の財務諸表は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和38年大蔵省令第59号）に基づいて作成しております。

また、当社は2025年6月2日設立のため、比較情報を記載しておりません。

2. 監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、事業年度（2025年6月2日から2026年3月31日まで）の財務諸表について、有限責任あずさ監査法人により監査を受けております。

3. 連結財務諸表について

当社は、当事業年度末時点において子会社を有していないため、連結財務諸表を作成しておりません。

4. 財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組について

当社は、財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組を行っております。具体的には、会計基準等の内容を適切に把握するため、公益財団法人財務会計基準機構に加入しております。また、会計基準に関する専門的情報を有する団体等が主催するセミナー・研修等への参加や、財務会計に関する専門誌の購読等を通して、適正な財務諸表等の作成に必要な情報の収集に努めております。

1 【財務諸表等】
 (1) 【財務諸表】
 ① 【貸借対照表】

(単位：百万円)

		当事業年度 (2026年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金		0
流動資産合計		0
資産合計		0
負債の部		
流動負債		
未払金	※ 337	
未払費用	69	
未払法人税等	0	
流動負債合計		407
負債合計		407
純資産の部		
株主資本		
資本金		0
利益剰余金		
その他利益剰余金		
繰越利益剰余金	△407	
利益剰余金合計		△407
株主資本合計		△407
純資産合計		△407
負債純資産合計		0

②【損益計算書】

(単位：百万円)

	当事業年度 (自 2025年6月2日 至 2026年3月31日)
営業収益	-
営業費用	73
営業損失(△)	△73
営業外費用	
創立費	8
開業費	※ 323
支払手数料	2
営業外費用合計	334
経常損失(△)	△407
税引前当期純損失(△)	△407
法人税、住民税及び事業税	0
法人税等調整額	-
法人税等合計	0
当期純損失(△)	△407

(営業費用の明細)

(単位：百万円)

科目	金額	構成比
支払報酬	73	100%

③【株主資本等変動計算書】

当事業年度（自 2025年6月2日 至 2026年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本			純資産合計
	資本金	利益剰余金	株主資本合計	
		その他利益剰余金		
		繰越利益剰余金		
当期首残高	-	-	-	-
当期変動額				
新株の発行	0	-	0	0
当期純損失（△）	-	△407	△407	△407
当期変動額合計	0	△407	△407	△407
当期末残高	0	△407	△407	△407

④【キャッシュ・フロー計算書】

(単位：百万円)

	当事業年度 (自 2025年6月2日 至 2026年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー	
税引前当期純損失(△)	△407
未払金及び未払費用の増減額(△は減少)	407
小計	-
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	
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	
株式の発行による収入	0
財務活動によるキャッシュ・フロー	0
現金及び現金同等物に係る換算差額	-
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	0
現金及び現金同等物の期首残高	-
現金及び現金同等物の期末残高	※0

【注記事項】

(重要な会計方針)

当事業年度は設立初年度であるため、重要な会計方針については、記載すべき該当事項はありません。

(未適用の会計基準等)

(リースに関する会計基準等)

- ・「リースに関する会計基準」(企業会計基準第34号 2024年9月13日 企業会計基準委員会)
- ・「リースに関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第33号 2024年9月13日 企業会計基準委員会) 等

(1) 概要

企業会計基準委員会において、日本基準を国際的に整合性のあるものとする取組の一環として、借手の全てのリースについて資産及び負債を認識するリースに関する会計基準の開発に向けて、国際的な会計基準を踏まえた検討が行われ、基本的な方針として、IFRS第16号の単一の会計処理モデルを基礎とするものの、IFRS第16号の全ての定めを採り入れるのではなく、主要な定めのみを採り入れることにより、簡素で利便性が高く、かつ、IFRS第16号の定めを個別財務諸表に用いても、基本的に修正が不要となることを目指したリース会計基準等が公表されました。

借手の会計処理として、借手のリースの費用配分の方法については、IFRS第16号と同様に、リースがファイナンス・リースであるかオペレーティング・リースであるかにかかわらず、全てのリースについて使用権資産に係る減価償却費及びリース負債に係る利息相当額を計上する単一の会計処理モデルが適用されます。

(2) 適用予定日

2028年3月期の期首から適用します。

(3) 当該会計基準等の適用による影響

「リースに関する会計基準」等の適用による財務諸表に与える影響額については、現時点で評価中であります。

(貸借対照表関係)

※ 関係会社に対する資産及び負債

区分掲記されたもの以外で、各科目に含まれている関係会社に対するものは次のとおりであります。

当事業年度 (2026年3月31日)	
未払金	260百万円

(損益計算書関係)

※ 関係会社との取引高

関係会社との取引に係るものが次のとおり含まれております。

当事業年度 (自 2025年6月2日 至 2026年3月31日)	
開業費	249百万円

(株主資本等変動計算書関係)

当事業年度(自 2025年6月2日 至 2026年3月31日)

発行済株式の種類及び株式数に関する事項

	当事業年度期首株式数(株)	当事業年度増加株式数(株)	当事業年度減少株式数(株)	当事業年度末株式数(株)
普通株式	-	1	-	1

(注) 発行済株式の増加は、会社設立によるものであります。

(キャッシュ・フロー計算書関係)

※ 現金及び現金同等物の期末残高と貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係

当事業年度
(自 2025年6月2日
至 2026年3月31日)

現金	0百万円
現金及び現金同等物	0 "

(金融商品関係)

1. 金融商品の状況に関する事項

当社の金融商品は、事業運営の過程で生じた金銭債務であります。当該金銭債務は全て1年以内の支払期日であります。

2. 金融商品の時価等に関する事項

貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については、次のとおりであります。

当事業年度 (2026年3月31日)

	貸借対照表計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
未払金	337	337	-

3. 金融商品の時価の算定方法

未払金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、当該帳簿価額に基づいております。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

当社は、単一セグメントのため、記載を省略しております。

【関連情報】

当事業年度 (自 2025年6月2日 至 2026年3月31日)

1. 製品及びサービスごとの情報

当社は、単一セグメントのため、記載を省略しております。

2. 地域ごとの情報

(1) 売上高

外部顧客への売上高がないため、該当事項はありません。

(2) 有形固定資産

所有している固定資産がないため、該当事項はありません。

3. 主要な顧客ごとの情報

外部顧客への売上高がないため、該当事項はありません。

【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】

当事業年度（自 2025年6月2日 至 2026年3月31日）

該当事項はありません。

【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】

当事業年度（自 2025年6月2日 至 2026年3月31日）

該当事項はありません。

【報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報】

当事業年度（自 2025年6月2日 至 2026年3月31日）

該当事項はありません。

【関連当事者情報】

1. 関連当事者との取引

財務諸表提出会社の親会社及び主要株主（会社等の場合に限る。）

当事業年度（自 2025年6月2日 至 2026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	日野自動車株式会社	東京都 日野市	172,717	自動車製造	被所有直接 100%	経費の立替	経費の立替	260	未払金	260

(注) 取引金額については、親会社が第三者に支払った実費に基づき決定しております。

2. 親会社又は重要な関連会社に関する注記

(1) 親会社情報

日野自動車株式会社

(2) 重要な関連会社の要約財務情報

該当事項はありません。

(1株当たり情報)

	当事業年度 (自 2025年6月2日 至 2026年3月31日)
1株当たり純資産額	△407,582,616円
1株当たり当期純損失(△)	△407,582,617円

(注) 1. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、1株当たり当期純損失であり、また、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

2. 1株当たり当期純損失の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	当事業年度 (自 2025年6月2日 至 2026年3月31日)
当期純損失(△) (百万円)	△407
普通株主に帰属しない金額(百万円)	-
普通株式に係る当期純損失(△) (百万円)	△407
普通株式の期中平均株式数(株)	1

(重要な後発事象)

(日野自動車株式会社及び三菱ふそうトラック・バス株式会社の経営統合)

日野自動車株式会社(以下「日野自動車」という。)、三菱ふそうトラック・バス株式会社(以下「三菱ふそう」という。)、トヨタ自動車株式会社(以下「トヨタ」という。)及びダイムラートラック社(以下「ダイムラートラック」という。)の4社で経営統合契約を2025年6月10付で締結し、2026年4月1日付で当社を完全親会社、日野自動車及び三菱ふそうを完全子会社とする経営統合(以下「本経営統合」という。)を行いました。

なお、本経営統合については、当社を株式交換完全親会社、日野自動車を株式交換完全子会社とする株式交換及び当社を株式交付親会社、三菱ふそうを株式交付子会社とする株式交付により行っております。

本経営統合の目的・意義

日野自動車、三菱ふそう、トヨタ及びダイムラートラックの4社の企業理念に共通するのは、「移動を通じて、豊かな社会に貢献したい」という想いです。これからも私たちが世の中で必要な存在であり続けるために、地球環境に優しいクルマを普及させ、社会システムの中で移動の価値を高めていきたいと考えております。人やモノの移動を通じて、暮らしを支えている商用車は、「社会インフラ」ともいえる重要なモビリティです。商用車を通じた豊かなモビリティ社会を実現するためには、カーボンニュートラルや物流の効率化など、直面している課題を解決していかなければなりません。それには多大な投資がかかります。商用車は乗用車に比べて台数も少なく、日本市場で商用車メーカー各社が単独で対応するのは大変難しい状況です。当社を含む日本・アジアにおける自動車産業や雇用を守るためには、開発・生産など事業効率を高め、競争力を強化しなければなりません。

日野自動車と三菱ふそうが力を合わせ、日本の商用車メーカーの競争力を磨くことで、日本・アジアの自動車産業の基盤を守り、社会やステークホルダーに対して、意義深く永続的な貢献をしていきます。

株式交換の概要

(1) 株式交換の内容

当社を株式交換完全親会社、日野自動車を株式交換完全子会社とする株式交換

(2) 株式交換の日(効力発生日)

2026年4月1日

(3) 株式交換の方法

株式交換日の前日の最終の日野自動車の株主名簿に記載又は記録された日野自動車の株主に対し、当社は普通株式845,069,543株、A種種類株式175,512,774株を新たに発行し、割当交付をいたしました。

(4) 株式交換比率

	当社	日野自動車
株式交換比率	1	1

(5) 株式交換比率の算定根拠

本株式交換は、本経営統合の実施のために日野自動車の完全子会社として設立した当社を株式交換完全親会社、日野自動車を株式交換完全子会社として、専ら完全親子関係を逆転させることを目的として行うものであるため、株式交換比率を1対1とすることとしております。

(6) 実施する会計処理の概要

「企業結合に関する会計基準」(企業会計基準第21号 平成31年1月16日)及び「企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針」(企業会計基準適用指針第10号 平成31年1月16日)に基づく、共通支配下の取引に準じた会計処理を実施する予定です。

(7) 当社が取得する株式の取得原価

212,779百万円(予定)

(8) 増加する資本金及び準備金に関する事項

増加する資本金の額 : 9,999百万円

増加する資本準備金の額 : 202,779百万円(予定)

株式交付の概要

(1) 株式交付の内容

当社を株式交付親会社、三菱ふそうを株式交付子会社とする株式交付

(2) 株式交付の日（効力発生日）

2026年4月1日

(3) 株式交付の方法

三菱ふそうの普通株式の譲渡人に対して、各譲渡人が譲渡する三菱ふそうの普通株式の合計数に310を乗じた当社の普通株式1,736,000,310株を交付いたしました。

(4) 取得企業を決定するに至った主な根拠

「企業結合に関する会計基準」及び「企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針」の取得企業の決定方法の考え方にに基づき、株式交付子会社である三菱ふそうの株主グループが、当社の議決権比率のうち最も大きな割合を占めること等から、三菱ふそうを取得企業、当社を被取得企業として決定しております。

(5) 株式交付比率

	当社	三菱ふそう
株式交付比率	1	310

(6) 株式交付比率の算定根拠

株式交付比率の前提となる日野自動車と三菱ふそうの株式価値比率（日野自動車の株式価値を1とした場合の三菱ふそうの株式価値の比率）は下記のとおり合意しており、かかる株式価値比率をもとに、三菱ふそうの普通株式1株に対して、当社の普通株式310株を割当交付いたしました。

	日野自動車	三菱ふそう
日野自動車と三菱ふそうの株式価値比率	1	1.7

(7) 実施する会計処理の概要

「企業結合に関する会計基準」（企業会計基準第21号 平成31年1月16日）及び「企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針」（企業会計基準適用指針第10号 平成31年1月16日）に基づく、逆取得となる株式交換の会計処理に準じて会計処理を実施する予定です。

(8) 当社が取得する株式の取得原価

231,170百万円（予定）

(9) 増加する資本金及び準備金に関する事項

増加する資本金の額 : 0円

増加する資本準備金の額 : 231,170百万円（予定）

（新株予約権付社債契約及び普通社債契約の締結）

当社は、日野自動車及び三菱ふそう間の経営統合（以下「本経営統合」といいます。）後における当社グループの円滑な事業運営が行われることを確保し、また、当社の財務柔軟性をさらに高めることを目的とし、2026年4月1日付で、トヨタ及びダイムラートラックとの間で、当社がトヨタ及びダイムラートラックから一定の資金調達を行うことができる旨の資金調達枠を設定する意向がある旨の基本合意書（以下「本基本合意書」といいます。）を締結いたしました。また、当社は、本基本合意書に基づく資金調達枠に関して、①トヨタとの間で新株予約権付社債契約（以下「本新株予約権付社債契約」といいます。）を、また、②ダイムラートラックとの間で普通社債契約（以下「本普通社債契約」といいます。）を2026年5月14日付で締結いたしました。

1. 新株予約権付社債に係る資金調達枠の概要

本新株予約権付社債契約に基づく新株予約権付社債の主な内容及び発行総額等の概要は、以下のとおりです。本新株予約権付社債契約に基づく新株予約権付社債の具体的な発行金額、利率及び転換価額等の内容及び発行時期等の詳細は未定です。

(1) 有価証券の種類	新株予約権付社債
(2) 発行予定額	未償還残高の合計が2,000億円を上限とします。
(3) 発行予定期間	2041年4月1日まで（本経営統合の効力発生日後15年間）とします。
(4) 償還期限	新株予約権付社債の発行日から原則として3年間とします。なお、当社は、新株予約権付社債の発行日の翌日以降いつでも繰上償還を行うことができます。
(5) 新株予約権の目的となる株式の種類及び数	各社債の額面金額及び経過利息の未払額の総額を転換価額で除した数のA種種類株式を発行します。
(6) 新株予約権の行使期間	下記（7）の新株予約権の行使条件が満たされることを前提に、新株予約権の割当日の翌日以降に行使可能です。
(7) 新株予約権の行使条件	償還期日の徒過、期限の利益喪失、又は当社の取締役会が認めた場合のいずれかを満たす場合に行うことができるものとします。なお、新株予約権付社債の新株予約権の転換対象株式として無議決権種類株式であるA種種類株式を用いるものの、トヨタが日本において小型トラック事業及び小型観光バス事業を営んでいることを踏まえ、当社の独立した事業運営を尊重する観点や競争法の観点から、当社におけるトヨタの議決権比率を20%未満とすることを予定しております。そのため、上記行使条件の内容も踏まえると、当該A種種類株式に関して、新株予約権付社債発行後短期間に普通株式を対価とする取得請求権が行使されてトヨタの普通株式の保有比率が増加することは見込んでおりません。
(8) 新株予約権付社債の発行条件	当社グループが、本新株予約権付社債契約に定める一定の財務指標を満たさない場合その他一定の条件が満たされる場合にのみ、本新株予約権付社債契約に基づき、新株予約権付社債を発行することができます。

2. 普通社債に係る資金調達枠の概要

本普通社債契約に基づく普通社債の主な内容及び発行総額等の概要は、以下のとおりです。本普通社債契約に基づく普通社債の具体的な発行金額、利率等の内容及び発行時期等の詳細は未定です。

(1) 有価証券の種類	普通社債
(2) 発行予定額	未償還残高の合計が200億円を上限とします。
(3) 発行予定期間	2029年4月1日（本経営統合の効力発生日後3年間）までとします。
(4) 償還期限	普通社債の発行日から原則として3年間とします。なお、当社は、普通社債の発行日の翌日以降いつでも繰上償還を行うことができます。

(資本準備金の額の減少及びその他資本剰余金への振替)

当社は、2026年5月26日開催の取締役会において、2026年6月26日開催予定の第1回定時株主総会において資本準備金の額の減少及びその他資本剰余金への振替について付議することを決議いたしました。

1. 資本準備金の額の減少及びその他資本剰余金への振替の目的

2026年4月1日を効力発生日として、当社を株式交換完全親会社、日野自動車株式会社を株式交換完全子会社とする株式交換（以下「本株式交換」という。）、及び、当社を株式交付親会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社を株式交付子会社とする株式交付（以下「本株式交付」という。）を行いました。

当社における本株式交換及び本株式交付後の資本政策の柔軟性及び機動性を確保することを目的として、会社法第448条第1項の規定に基づき、資本準備金の額を減少し、その他資本剰余金へ振り替えるものであります。

2. 資本準備金の額の減少及びその他資本剰余金への振替の内容

減少する資本準備金の額 1,000億円

増加するその他資本剰余金の額 1,000億円

資本準備金減少額をその他資本剰余金に振り替えます。

3. 資本準備金減少の日程

取締役会決議日 2026年5月26日

株主総会決議日 2026年6月26日（予定）

債権者異議申述最終期日 2026年8月14日（予定）

効力発生日 2026年9月14日（予定）

⑤【附属明細表】

【有価証券明細表】

該当事項はありません。

【有形固定資産等明細表】

該当事項はありません。

【社債明細表】

該当事項はありません。

【借入金等明細表】

該当事項はありません。

【引当金明細表】

該当事項はありません。

【資産除去債務明細表】

該当事項はありません。

(2) 【主な資産及び負債の内容】

① 資産の部

現金及び預金

区分	金額（百万円）
現金	0
合計	0

② 負債の部

イ. 未払金

相手先	金額（百万円）
日野自動車株式会社	260
Davis Polk & Wardwell LLP	57
三菱ふそうトラック・バス株式会社	19
合計	337

ロ. 未払費用

相手先	金額（百万円）
住友不動産株式会社	54
有限責任あずさ監査法人	15
合計	69

(3) 【その他】

2026年4月1日に実施した株式交換により当社の完全子会社となった日野自動車株式会社の連結財務諸表（日本基準）となります。

(日野自動車株式会社)

(1) 連結財務諸表

① 連結貸借対照表

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	※4 193,603	※4 136,206
受取手形及び売掛金	※1 263,208	※1 269,385
リース債権	51,255	46,618
商品及び製品	197,832	190,682
仕掛品	44,951	43,673
原材料及び貯蔵品	45,464	43,461
その他	43,106	54,598
貸倒引当金	△3,245	△2,950
流動資産合計	836,177	781,677
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）	185,139	185,487
機械装置及び運搬具（純額）	81,349	85,401
工具、器具及び備品（純額）	20,272	19,849
土地	※5 124,201	※5 124,923
リース資産（純額）	5,282	5,087
建設仮勘定	26,542	16,755
貸与資産（純額）	49	16
有形固定資産合計	※3, ※4 442,836	※3, ※4 437,521
無形固定資産		
ソフトウェア	33,083	33,588
その他	1,274	943
無形固定資産合計	34,357	34,532
投資その他の資産		
投資有価証券	※2 102,776	※2 76,990
退職給付に係る資産	32,856	51,291
繰延税金資産	11,694	40,363
その他	20,547	21,117
貸倒引当金	△3,067	△3,190
投資その他の資産合計	164,808	186,572
固定資産合計	642,003	658,626
資産合計	1,478,180	1,440,303

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	235,221	246,976
短期借入金	※4 365,543	※4 163,270
1年内償還予定の社債	8,418	6,927
1年内返済予定の長期借入金	8,511	5,371
リース債務	1,364	1,556
未払金	※7 50,817	※7 47,895
未払法人税等	7,209	7,376
賞与引当金	8,180	9,649
役員賞与引当金	604	689
製品保証引当金	105,551	87,883
認証関連損失引当金	125,396	57,513
その他	104,548	※6 112,724
流動負債合計	1,021,370	747,835
固定負債		
社債	6,703	4,149
長期借入金	※4 18,351	20,231
リース債務	13,581	13,278
繰延税金負債	36,777	17,718
再評価に係る繰延税金負債	2,806	2,771
退職給付に係る負債	43,175	43,331
役員退職慰労引当金	1,559	1,562
資産除去債務	2,404	2,388
長期未払金	※7 58,510	※7 20,854
その他	21,917	※6 29,778
固定負債合計	205,789	156,064
負債合計	1,227,159	903,899
純資産の部		
株主資本		
資本金	72,717	172,717
資本剰余金	66,299	166,378
利益剰余金	△39,243	45,140
自己株式	△201	△201
株主資本合計	99,571	384,035
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	34,938	17,929
繰延ヘッジ損益	△20	△155
土地再評価差額金	2,290	2,194
為替換算調整勘定	13,948	17,177
退職給付に係る調整累計額	27,738	38,534
その他の包括利益累計額合計	78,896	75,679
非支配株主持分	72,552	76,688
純資産合計	251,020	536,404
負債純資産合計	1,478,180	1,440,303

② 連結損益計算書及び連結包括利益計算書
連結損益計算書

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
売上高	1,697,229	1,565,332
売上原価	※1 1,401,522	※1 1,280,609
売上総利益	295,707	284,723
販売費及び一般管理費		
販売手数料	3,580	3,188
運送費及び保管費	14,390	11,905
製品保証引当金繰入額	46,781	33,902
広告宣伝費	1,076	1,203
給料及び手当	60,762	61,717
賞与引当金繰入額	4,411	5,534
役員賞与引当金繰入額	603	649
退職給付費用	2,771	3,160
役員退職慰労引当金繰入額	367	341
賃借料	12,150	10,543
その他	91,319	70,514
販売費及び一般管理費合計	※1 238,216	※1 202,660
営業利益	57,490	82,063
営業外収益		
受取利息	2,509	2,026
受取配当金	3,739	3,240
受取賃貸料	606	1,161
持分法による投資利益	2,120	1,396
雑収入	4,202	3,752
営業外収益合計	13,179	11,576
営業外費用		
支払利息	13,353	13,251
為替差損	14,397	4,569
雑支出	3,608	5,179
営業外費用合計	31,359	23,000
経常利益	39,310	70,639

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
特別利益		
固定資産売却益	※2, ※4 34,553	※2 5,311
投資有価証券売却益	18,002	※4 31,612
国内認証関連損失戻入益	4,739	1,571
北米認証関連損失戻入益	—	1,936
その他	2,083	708
特別利益合計	59,378	41,141
特別損失		
固定資産除売却損	※3 2,929	※3 3,247
減損損失	※5 7,724	377
国内認証関連損失	598	4,181
北米認証関連損失	※5 258,413	※5 36,907
豪州訴訟和解金	※5 8,700	—
ニュージーランド訴訟和解金	—	959
その他	10,887	7,815
特別損失合計	289,252	53,488
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	△190,563	58,292
法人税、住民税及び事業税	17,351	14,167
法人税等調整額	4,777	△46,399
法人税等合計	22,129	△32,231
当期純利益又は当期純損失(△)	△212,693	90,523
非支配株主に帰属する当期純利益	5,060	6,122
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)	△217,753	84,401

連結包括利益計算書

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
当期純利益又は当期純損失 (△)	△212,693	90,523
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△12,855	△17,494
繰延ヘッジ損益	△64	△296
土地再評価差額金	37	—
為替換算調整勘定	6,402	6,156
退職給付に係る調整額	10,897	12,048
持分法適用会社に対する持分相当額	1,549	413
その他の包括利益合計	※1 5,966	※1 827
包括利益	△206,726	91,351
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	△213,953	81,281
非支配株主に係る包括利益	7,226	10,070

③ 連結株主資本等変動計算書

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本					その他の包括利益累計額	
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計	その他有価証券評価差額金	繰延ヘッジ損益
当期首残高	72,717	65,928	178,510	△202	316,953	46,620	3
当期変動額							
親会社株主に帰属する当期純損失（△）			△217,753		△217,753		
自己株式の取得				1	1		
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動		232			232		
連結子会社の増資による持分の増減		138			138		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）						△11,681	△23
当期変動額合計	—	371	△217,753	1	△217,381	△11,681	△23
当期末残高	72,717	66,299	△39,243	△201	99,571	34,938	△20

	その他の包括利益累計額				非支配株主持分	純資産合計
	土地再評価差額金	為替換算調整勘定	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	2,273	9,467	16,731	75,095	71,371	463,420
当期変動額						
親会社株主に帰属する当期純損失（△）						△217,753
自己株式の取得						1
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動						232
連結子会社の増資による持分の増減						138
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	17	4,481	11,007	3,800	1,181	4,981
当期変動額合計	17	4,481	11,007	3,800	1,181	△212,399
当期末残高	2,290	13,948	27,738	78,896	72,552	251,020

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本					その他の包括利益累計額	
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計	その他有価証券評価差額金	繰延ヘッジ損益
当期首残高	72,717	66,299	△39,243	△201	99,571	34,938	△20
当期変動額							
親会社株主に帰属する当期純利益			84,401		84,401		
新株の発行	100,000	100,000			200,000		
自己株式の取得				△0	△0		
土地再評価差額金の取崩			105		105		
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動		79			79		
その他			△123		△123		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）						△17,009	△135
当期変動額合計	100,000	100,079	84,384	△0	284,463	△17,009	△135
当期末残高	172,717	166,378	45,140	△201	384,035	17,929	△155

	その他の包括利益累計額				非支配株主持分	純資産合計
	土地再評価差額金	為替換算調整勘定	退職給付に係る調整累計額	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	2,290	13,948	27,738	78,896	72,552	251,020
当期変動額						
親会社株主に帰属する当期純利益						84,401
新株の発行						200,000
自己株式の取得						△0
土地再評価差額金の取崩						105
非支配株主との取引に係る親会社の持分変動						79
その他						△123
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△95	3,228	10,795	△3,216	4,136	919
当期変動額合計	△95	3,228	10,795	△3,216	4,136	285,383
当期末残高	2,194	17,177	38,534	75,679	76,688	536,404

④ 連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	△190,563	58,292
減価償却費	59,484	59,897
減損損失	7,724	377
貸倒引当金の増減額(△は減少)	△340	△299
製品保証引当金の増減額(△は減少)	59,336	△17,655
認証関連損失引当金の増減額(△は減少)	104,267	△73,228
長期未払金の増減額(△は減少)	58,510	△37,655
退職給付に係る資産の増減額(△は増加)	△1,679	△2,301
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	1,012	1,581
受取利息及び受取配当金	△6,249	△5,266
支払利息	13,353	13,251
持分法による投資損益(△は益)	△2,120	△1,396
投資有価証券売却損益(△は益)	△18,002	△31,612
固定資産除売却損益(△は益)	△31,624	△2,064
売上債権の増減額(△は増加)	33,084	1,834
リース債権の増減額(△は増加)	△5,224	2,477
棚卸資産の増減額(△は増加)	43,022	21,132
仕入債務の増減額(△は減少)	△379	7,708
その他の流動資産の増減額(△は増加)	18,687	△3,583
その他の流動負債の増減額(△は減少)	△16,240	4,045
その他	1,019	4,884
小計	127,077	420
入出金が制限された口座への振替	△97,337	△2,203
入出金が制限された口座からの振替	—	99,145
利息及び配当金の受取額	6,409	5,385
利息の支払額	△12,744	△13,146
法人税等の支払額又は還付額(△は支払)	△22,276	△12,669
営業活動によるキャッシュ・フロー	1,128	76,932
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	△1,973	△2,332
定期預金の払戻による収入	3,907	5,079
有形固定資産の取得による支出	△61,987	△44,452
有形固定資産の売却による収入	36,366	9,710
無形固定資産の取得による支出	△11,738	△12,780
投資有価証券の取得による支出	△75	△69
投資有価証券の売却による収入	23,973	34,115
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の売却による収入	—	313
関係会社株式の売却による収入	1,135	—
長期貸付けによる支出	△1,987	△1,885
長期貸付金の回収による収入	1,928	1,864
短期貸付金の回収による収入	5,824	3
その他	26	1,277
投資活動によるキャッシュ・フロー	△4,600	△9,155

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額 (△は減少)	39,705	△217,843
社債の発行による収入	6,720	4,550
社債の償還による支出	△3,513	△7,897
株式の発行による収入	—	200,000
長期借入れによる収入	13,140	8,264
長期借入金の返済による支出	△19,779	△8,313
非支配株主からの払込みによる収入	400	—
非支配株主への配当金の支払額	△5,822	△4,791
連結の範囲の変更を伴わない子会社株式の取得による支出	△257	△951
その他	△855	△838
財務活動によるキャッシュ・フロー	29,738	△27,822
現金及び現金同等物に係る換算差額	△5,324	2,744
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	20,942	42,699
現金及び現金同等物の期首残高	67,733	88,420
連結除外に伴う現金及び現金同等物の減少額	△254	—
現金及び現金同等物の期末残高	※1 88,420	※1 131,119

注記事項

(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)

1. 連結の範囲に関する事項

(1) 連結子会社の数は74社であります。

連結子会社名

(国内販売会社)

南関東日野自動車(株)、大阪日野自動車(株) 他 計 22社

(国内仕入先)

(株)ソーシン、(株)武部鉄工所 他 計 22社

(海外会社)

日野モータースマニファクチャリングタイランド(株) 他 計 29社

(その他) 計 1社

(連結子会社の減少)

前連結会計年度において連結子会社でありましたモーターモールNCR(株)は株式売却したため、連結範囲から除いております。

(2) 非連結子会社の名称等

日野モータース ベネズエラ(株)

非連結子会社は、総資産、売上高、当期純損益及び利益剰余金等に及ぼす影響が軽微であり、かつ全体としても連結財務諸表に重要な影響を与えていないため、連結の範囲から除外しております。

2. 持分法の適用に関する事項

(1) 持分法を適用した会社の数は13社であります。

関連会社

(国内販売会社)

南九州日野自動車(株) 他 計 3社

(国内仕入先)

ジェイ・バス(株)

澤藤電機(株) 他 計 8社

(海外会社) 1社

(その他) 1社

(2) 持分法を適用しない非連結子会社及び関連会社のうち主要な会社の名称

日野モータース ベネズエラ(株)、鈴江茨城(株)、木下工業(株)

持分法非適用の非連結子会社及び関連会社は、それぞれ連結純損益及び利益剰余金等に及ぼす影響が軽微であり、かつ全体としても連結財務諸表に重要な影響を与えていないため、持分法の適用から除外しております。

3. 連結子会社の事業年度等に関する事項

連結子会社のうち決算日が異なる会社

(決算日)

(12月31日)

上海日野エンジン(有)

(株)タケベ (タイランド)

日野モータース マニファクチャリング コロンビア(株)

日野自動車 (中国) (有)

日野自動車投資 (中国) (有)

日野モータース セールス ロシア(有)

日野モータース マニファクチャリング メキシコ(株)

日野ファイナンスインドネシア(株)

連結財務諸表の作成に当たっては、同決算日現在の財務諸表を使用し、連結決算日との間に生じた重要な取引については、連結上必要な調整を行っております。

4. 会計方針に関する事項

(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

① 有価証券

満期保有目的の債券

償却原価法（定額法）

その他有価証券

市場価格のない株式等以外のもの

時価法（評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は移動平均法により算定しております。）

市場価格のない株式等

移動平均法による原価法

② デリバティブ 時価法

③ 棚卸資産

連結財務諸表提出会社

個別原価法及び移動平均法による原価法（貸借対照表価額は収益性の低下による簿価切下げの方法により算定しております。）

国内連結子会社

個別原価法及び移動平均法による原価法（貸借対照表価額は収益性の低下による簿価切下げの方法により算定しております。）

海外連結子会社

主として移動平均法による低価法

(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法

① 有形固定資産（リース資産を除く）

（建物及び構築物、機械装置及び運搬具、工具、器具及び備品）

主として定率法（型・治具は定額法）

尚、1998年4月1日以降取得の建物（建物附属設備を除く）並びに2016年4月1日以降取得の建物附属設備及び構築物については、定額法によります。

（貸与資産）

契約期間に基づく定額法

耐用年数は以下のとおりであります。

建物及び構築物	2～75年
機械装置及び運搬具	2～18年
工具、器具及び備品	2～20年
貸与資産	6年

② 無形固定資産（リース資産を除く）

定額法

尚、ソフトウェア（自社利用分）については社内における利用可能期間（3～6年）に基づく定額法によります。

③ リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数として、残存価額を零とする定額法によります。

(3) 重要な引当金の計上基準

① 貸倒引当金

受取手形、売掛金等の債権に対する貸倒による損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率等により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を勘案し、回収不能見込額を計上しております。

② 賞与引当金

連結子会社（ただし一部は除く）は従業員賞与の支給に備えるため、支給見込額のうち当連結会計年度負担分を計上しております。

③ 役員賞与引当金

役員賞与の支出に備えるため、役員賞与支給見込額のうち当連結会計年度負担分を計上しております。

④ 製品保証引当金

製品のアフターサービスに対する費用の支出に備えるため、保証書の約款及び法令等に従い、過去の実績等を基礎にして計上しております。

⑤ 認証関連損失引当金

認証試験課題に関連した損失に備えるため、当連結会計年度末において合理的に見積もることが可能な金額を計上しています。

⑥ 役員退職慰労引当金

国内連結子会社は役員の退職慰労金の支出に備えるため、内規に基づく当連結会計年度末要支給額を計上しております。

(4) 退職給付に係る会計処理の方法

① 退職給付見込額の期間帰属方法

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当連結会計年度末までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっております。

② 数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用については、その発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（1～16年）による定額法により費用処理しております。

数理計算上の差異については、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（1～18年）による定額法により、翌連結会計年度より費用処理しております。

③ 小規模企業等における簡便法の採用

一部の連結子会社は、退職給付に係る負債、退職給付に係る資産及び退職給付費用の計算に、退職給付に係る期末自己都合要支給額を退職給付債務とする方法を用いた簡便法を適用しております。

(5) 重要な収益及び費用の計上基準

主要な事業における主な履行義務の内容及び収益を認識する通常の時点は以下のとおりであります。

これらの履行義務に関する取引の対価は、製品の引渡し後、概ね1年以内に受領しており、重要な金融要素は含んでおりません。

① トラック・バス

トラック・バスの販売については、顧客との間に締結した販売契約に基づき、受注した製品の引き渡し義務を負っており、製品の引き渡し時点において顧客が当該製品に対する支配を獲得し、履行義務を充足したと判断していることから、当該時点で収益を認識しております。

取引価格の算定については、顧客への支払いが見込まれるリベート額を顧客への販売額から除いた金額で測定することとしております。

② トヨタ向け車両

トヨタ自動車株式会社及びトヨタグループ会社向けに販売する完成車両は、トヨタ自動車株式会社及びトヨタグループ会社が指定する納入場所に納入する義務を負っており、製品が検収された時点で履行義務を充足したと判断していることから、当該時点において収益を認識しております。

取引価格の算定については、原材料等の受給額を除いた金額で測定することとしております。

③ 補給部品

補給部品の販売については、顧客との間に締結した販売契約に基づき、補給部品の引き渡し義務を負っており、補給部品の引き渡し時点において顧客が当該補給部品に対する支配を獲得し、履行義務を充足したと判断していることから、当該時点で収益を認識しております。

(6) 重要なヘッジ会計の方法

① ヘッジ会計の方法

原則として繰延ヘッジ処理を採用しております。尚、為替予約取引及び通貨スワップ取引については、振当処理の要件を満たしている場合は振当処理を採用しております。

② ヘッジ手段とヘッジ対象

a. ヘッジ手段 為替予約・通貨オプション

ヘッジ対象 外貨建売掛金、外貨建短期借入金

b. ヘッジ手段 通貨スワップ

ヘッジ対象 外貨建短期借入金、外貨建1年内返済予定の長期借入金、外貨建長期借入金

③ ヘッジ方針

外貨建取引に係る為替変動のリスクを回避する目的で、外貨建売掛金及び外貨建借入金について、為替予約、通貨オプション及び通貨スワップを行っております。

④ ヘッジ有効性評価の方法

ヘッジの期間中におけるヘッジ対象の時価変動の累計額とヘッジ手段の時価変動の累計額とを比較し、有効性の判定をしております。

(7) のれんの償却方法及び償却期間

のれんは原則として発生年度より実質的判断による年数の見積りが可能なものはその見積り年数で、その他については5年間で均等償却しております。

(8) 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

手許現金、要求払預金及び取得日から3ヶ月以内に満期日の到来する流動性の高い、容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なリスクしか負わない短期的な投資からなります。

(重要な会計上の見積り)

1. 製品保証引当金

(1) 当連結会計年度の連結貸借対照表に計上した金額

(単位:百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
製品保証引当金	105,551	87,883

(2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

製品保証引当金には、保証書の約款に従った修理費用に備えるものと、リコール及びその他個別の品質不具合(以下、「リコール等」という。)に係る市場措置費用に備えるためのもの、北米延長保証に備えるものが含まれております。

保証書の約款に従った修理費用に備える引当金は、過去の実績等により見積もられた台当たりの修理費用、修理の見込台数等に基づき計上しております。

また、リコール等に係る市場措置費用に備えるための引当金は、(Ⅰ)台当たりの修理費用、(Ⅱ)修理の見込台数、(Ⅲ)責任負担割合等に基づき計上しております。

(Ⅰ)台当たりの修理費用は、個々のリコール等の品質不具合の状況を調査のうえで、修理に要すると考えられる費用に基づき見積もられます。

(Ⅱ)修理の見込台数は、個々のリコール等について、(i)不具合が生じていると見込まれる台数および、(ii)その内修理が行われると見込まれる台数の割合を見積もることにより決定されます。この内、(i)不具合が生じていると見込まれる台数は、個々のリコール等の品質不具合の状況に関する社内調査の内容を踏まえて、(ii)その内修理が行われると見込まれる台数の割合は過去のリコール等における実績の割合等を踏まえて、見積もられます。

また、(Ⅲ)責任負担割合は、不具合原因の一部が第三者に起因する場合において、当該第三者との交渉の状況に基づいて見積もられます。

北米延長保証に備えるための引当金は、米国で提起された暫定的な集団訴訟の和解及び米国当局との民事和解並びにカナダで提起された暫定的な集団訴訟の和解において、保証期間の延長を合意した車両の修理費用として、過去の実績率等により見積もられた台当たりの修理費用、修理の見込み台数等に基づいて計上しております。

これらの見積り項目には不確実性が含まれている為、見積りの前提条件の変化等によって実際の費用の発生が異なる場合があります、製品保証引当金の計上金額を見直す可能性があります。

2. 認証関連損失引当金

(1) 当連結会計年度の連結貸借対照表に計上した金額

(単位:百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
認証関連損失引当金	125,396	57,513

(2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

認証関連損失引当金には、主に北米認証問題を起因とする北米認証関連損失34,112百万円、国内認証関連損失1,042百万円、米国環境負荷軽減費用20,696百万円及び国内顧客への燃費補償費用1,662百万円が含まれております。

北米認証関連損失は、カナダ市場におけるエンジンの排ガス認証試験及び性能に関する規制当局の法執行に係る費用と当該潜在債務が顕在化した場合に三菱ふそうトラック・バス株式会社との間の経営統合にかかる経営統合契約に基づいて負担する可能性のある見込み額を計上しております。国内認証関連損失は、国内エンジン認証問題に起因して商品を提供できなかったことによつていすゞ自動車株式会社に発生した損害の補償とそれに伴う特別補償を踏まえた見込み額を計上しております。いずれも見積りの前提条件の変化等によつて見込み額を見直す可能性があります。

米国環境負荷軽減費用は、米国当局と民事和解にて合意した環境負荷軽減プロジェクトについて、協力先の米国国内鉄道会社及び船舶運営会社等への資金提供見込み額を計上しております。協力先との各プロジェクトの遂行状況に応じて資金提供見込み額の見直しが発生する可能性があります。

国内顧客への燃費補償費用は、エンジン機種ごとに技術検証を基に計算した燃費性能（燃費値）と実際の届出値（諸元値）との乖離を基に、燃費代差額を算定し、商用車の特性を勘案して算定した台当たり補償額に、対象車両の過去の販売台数に顧客の辞退率を考慮した支払対象台数を乗じることで影響額を見積もっております。

国内顧客への燃費補償費用の見積りに際しては、顧客の辞退率等に不確実性を伴っており、見積もりの前提条件の変化等によって実際の顧客への燃費補償費用の発生が異なる場合があり、認証関連損失引当金の計上金額を見直す可能性があります。

3. 繰延税金資産の回収可能性

(1) 当連結会計年度の連結貸借対照表に計上した金額

(単位:百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
繰延税金資産	11,694	40,363

(2) 識別した項目に係る重要な会計上の見積りの内容に関する情報

当社では、将来課税所得に対して利用可能な将来減算一時差異及び税務上の繰越欠損金について、繰延税金資産を計上しています。繰延税金資産の回収可能性の評価においては、将来の事業計画及びタックスプランニングに基づく一時差異等加減算前課税所得の見積り並びに将来減算一時差異及び税務上の繰越欠損金の解消見込年度のスケジューリングを考慮しています。

事業計画及び将来減算一時差異の解消スケジュールには一定の不確実性が含まれているため、その達成状況によっては、実際の回収可能価額が異なる場合があり、翌期以降の繰延税金資産の計上金額を見直す可能性があります。

(会計方針の変更)

該当事項はありません。

(未適用の会計基準等)

(リースに関する会計基準等)

- ・「リースに関する会計基準」(企業会計基準第34号 2024年9月13日 企業会計基準委員会)
- ・「リースに関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第33号 2024年9月13日 企業会計基準委員会) 等

(1) 概要

企業会計基準委員会において、日本基準を国際的に整合性のあるものとする取組の一環として、借手の全てのリースについて資産及び負債を認識するリースに関する会計基準の開発に向けて、国際的な会計基準を踏まえた検討が行われ、基本的な方針として、IFRS第16号の単一の会計処理モデルを基礎とするものの、IFRS第16号の全ての定めを採り入れるのではなく、主要な定めのみを採り入れることにより、簡素で利便性が高く、かつ、IFRS第16号の定めを個別財務諸表に用いても、基本的に修正が不要となることを目指したリース会計基準等が公表されました。

借手の会計処理として、借手のリースの費用配分の方法については、IFRS第16号と同様に、リースがファイナンス・リースであるかオペレーティング・リースであるかにかかわらず、全てのリースについて使用権資産に係る減価償却費及びリース負債に係る利息相当額を計上する単一の会計処理モデルが適用されます。

(2) 適用予定日

2028年3月期の期首から適用します。

(3) 当該会計基準等の適用による影響

「リースに関する会計基準」等の適用による連結財務諸表に与える影響額については、現時点で評価中でありませ

(表示方法の変更)

該当事項はありません。

(追加情報)

該当事項はありません。

(連結貸借対照表関係)

注(1)※1 受取手形及び売掛金のうち、顧客との契約から生じた債権の金額は、それぞれ以下のとおりです。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
受取手形	14,126百万円	9,736百万円
売掛金	249,082 "	259,649 "

※2 関連会社に対するものは次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
投資有価証券(株式)	33,783百万円	35,004百万円

また、上記に含まれる共同支配企業に対する投資の金額は次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	6,486百万円	5,855百万円

※3 有形固定資産に対する減価償却累計額

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	1,011,131百万円	1,016,614百万円

注(2)保証債務

銀行借入金他に対し債務保証を行っております。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
オートローン	1百万円	0百万円
従業員の住宅資金借入金	104 "	59 "
計	105百万円	59百万円

注(3)債権流動化に伴う遡及義務額

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	1,535百万円	1,844百万円

注(4)※4 担保提供資産

工場財団抵当以外に供しているもの

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
預金	1,079百万円	1,574百万円
建物	2,100 "	2,098 "
土地	1,678 "	1,752 "
その他	152 "	- "
計	5,011百万円	5,425百万円

上記資産は下記債務の担保に供しております。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
短期借入金	399百万円	2,672百万円
長期借入金	81百万円	-百万円
計	480百万円	2,672百万円

注(5)※5 土地の再評価

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

- 再評価の方法… 一部の会社は「土地の再評価に関する法律施行令」（平成10年3月31日公布政令第119号）第2条第3号に定める固定資産税評価額に合理的な調整を行って算定する方法及び第5号に定める不動産鑑定士の鑑定評価によって算出しております。
また一部の会社は、同第4号に定める地価税法第16条に規定する地価税の課税価格の計算の基礎となる土地の価額を算定するために国税庁長官が定めて公表した方法により算定した価額に、時点修正による補正等合理的調整を行って算定しております。

- 再評価を行った年月日…2002年3月31日

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
再評価を行った土地の期末における時価と再評価後の帳簿価額との差額	1,291百万円	442百万円

注(6)※6 顧客との契約から生じた契約負債の残高

顧客との契約から生じた契約負債は流動負債の「その他」及び固定負債の「その他」に含まれております。契約負債の金額は、連結財務諸表「注記事項（収益認識関係）3.（1）契約残高」に記載しております。

注(7)※7 長期未払金

未払金及び長期未払金には、北米認証関連損失として特別損失に計上した当社の認証問題を起因とする以下、刑事制裁金の未払残高が含まれています。

北米認証関連損失の内容については「（日野自動車株式会社）（1）連結財務諸表 注記事項（連結損益計算書関係）※5 特別損失」に記載のとおりです。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
未払金	19,503百万円	20,854百万円
長期未払金	58,510 "	20,854 "

(連結損益計算書関係)

注(1)※1 一般管理費及び当期製造費用に含まれる研究開発費

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
	54,955百万円	60,432百万円

注(2)※2 主要な固定資産売却益の内訳は次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
土地	33,901百万円	392百万円
建物及び構築物	0 "	4,725 "
機械装置及び運搬具	233 "	189 "

※3 主要な固定資産除売却損の内訳は次のとおりであります。

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
建物及び構築物	1,081百万円	1,043百万円
機械装置及び運搬具	323 "	1,496 "

注(3)※4 特別利益

前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

(固定資産売却益)

固定資産売却益の主な内容は、経営資源の有効活用と資産効率向上のため、2025年2月28日に実施した東京都日野市日野工場の一部の土地売却によるものであります。

当該土地については、建物解体更地化工事や代替候補地への移管に一定の期間を要するため、売却後も、買主との間で使用貸借契約を締結し、建物解体更地化工事や代替候補地への移管が終了し土地を明け渡すまでの一定期間引き続き当社での使用を予定しております。

当該取引は、セール・アンド・リースバック取引に該当するため、売買契約日時点で、会計上、売却が成立しているかに関して、関連する会計基準（企業会計基準適用指針第16号「リース取引に関する会計基準の適用指針」や企業会計原則に定められる実現主義の原則）等に基づき、土地の譲渡価格、リース取引の分類及び賃借料並びに当社に残存するリスク負担の割合等について検討しました。その結果、買手への売却時点で当該土地のリスクと経済価値のほとんど全てが買手に移転したと判断し、対象となる土地の消滅及び固定資産売却益を認識しております。

当該取引に伴い、33,676百万円を固定資産売却益として特別利益に計上いたしました。

当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)

(投資有価証券売却益)

投資有価証券売却益の主な内容は、2026年1月16日付で開示した和泰汽車股份有限公司（英文表記：HOTAI MOTOR CO., LTD.）の全持分をトヨタ自動車株式会社へ売却したことによるものであります。

当該取引は、当社の財務状態を改善させることにより、2025年6月10日付「当社及び三菱ふそうトラック・バス株式会社の経営統合に係る経営統合契約の締結に関するお知らせ」に記載する、当社及び三菱ふそうトラック・バス株式会社間の経営統合を円滑に進める一環として、実施しております。

当該取引を含め、30,210百万円を投資有価証券売却益として特別利益に計上いたしました。

※5 特別損失

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

（減損損失）

当社グループは、主に以下の資産グループについて減損損失を計上いたしました。

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

場所 米国

用途 製造設備等

種類 機械装置他

減損損失 6,652百万円

（資産のグルーピングの方法）

当社は、主として事業セグメントを基礎とした資産のグルーピングを行っております。また、重要な遊休資産については、個別資産ごとにグルーピングを行っております。なお、連結子会社は原則として会社単位を基礎として資産のグルーピングを行っております。

（減損損失に至った経緯）

当社の連結子会社である日野モータースマニュファクチャリングU. S. A. 社において、収益性が低下し、減損の兆候が認められ将来の回収可能性を検討した結果、帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額を減損損失として特別損失に計上しております。なお、回収可能価額は正味売却価額により測定しており、正味売却価額は機械装置等の鑑定評価額に基づき算定しております。

（北米認証関連損失）

当社並びに当社米国及びカナダ子会社は、2023年10月19日付で、カナダブリティッシュコロンビア州上級裁判所において訴訟を提起され、カナダケベック州上級裁判所においても同様の訴訟を提起されておりましたが、2024年9月26日、原告団との間の和解契約について当社取締役会で承認しました。当該和解契約は、2024年11月13日に締結し、2025年5月6日にブリティッシュコロンビア州上級裁判所での実質的な承認を受け、同年6月2日にケベック州上級裁判所の承認を受けました。本件和解に伴い、5,885百万円を特別損失に計上いたしました。

また、2025年1月16日に開示しました「エンジン認証問題に関する当社及び当社米国子会社と米国当局との和解に関するお知らせ」のとおり、当社及び当社の米国子会社は、米国当局との間で、米国市場におけるエンジンの排ガス認証試験及び性能の問題について和解（以下「本件和解」といいます。）に至りました。

本件和解により、刑事制裁金及び民事制裁金を支払うことに合意しました。また、民事和解において当局の承認を得た上で、対象エンジンの市場措置並びに環境負荷軽減プロジェクトを実施いたします。さらに、米国で提起された暫定的な集団訴訟の和解及び米国当局との民事和解並びにカナダで提起された暫定的な集団訴訟の和解において、車両の延長保証を実施いたします。当連結会計年度に上記、費用として252,528百万円を特別損失に計上いたしました。

なお、民事制裁金及び環境負荷軽減プロジェクトにかかる費用については認証関連損失引当金、市場措置及び延長保証にかかる費用については製品保証引当金にそれぞれ計上しておりますが、刑事制裁金については2025年3月に東ミシガン地区連邦地方裁判所の判決にて確定・発効した有罪答弁合意書記載の金額に基づき、未払金及び長期未払金に計上しております。

（豪州訴訟和解金）

当社及び当社豪州子会社は2023年4月17日付で、豪州ビクトリア州上級裁判所において訴訟を提起されておりましたが、2024年12月25日、原告団との間の本件和解について、当社取締役会で承認いたしました。本件和解に伴い、豪州訴訟和解金として8,700百万円を特別損失として計上いたしました。

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

（北米認証関連損失）

当社は、カナダ市場におけるエンジンの排ガス認証試験及び性能に関する規制当局の法執行に係る費用と当該潜在債務が顕在化した場合に三菱ふそうトラック・バス株式会社との間の経営統合にかかる経営統合契約に基づいて負担する可能性のある特別補償を踏まえ、現時点で入手可能な情報に基づき合理的に可能な範囲において改めて費用を見積り、北米認証関連損失として369億7百万円を特別損失に計上いたしました。

(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並びに法人税等及び税効果額

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	△1,864百万円	6,295百万円
組替調整額	△16,046 "	△31,350 "
法人税等及び税効果調整前	△17,911百万円	△25,054百万円
法人税等及び税効果額	5,056 "	7,560 "
その他有価証券評価差額金	△12,855百万円	△17,494百万円
繰延ヘッジ損益		
当期発生額	△405百万円	△726百万円
組替調整額	313 "	362 "
法人税等及び税効果調整前	△92百万円	△364百万円
法人税等及び税効果額	27 "	67 "
繰延ヘッジ損益	△64百万円	△296百万円
土地再評価差額金		
当期発生額	－百万円	－百万円
組替調整額	－ "	－ "
法人税等及び税効果調整前	－百万円	－百万円
法人税等及び税効果額	37 "	－ "
土地再評価差額金	37百万円	－百万円
為替換算調整勘定		
当期発生額	6,402百万円	6,156百万円
組替調整額	－ "	－ "
法人税等及び税効果調整前	6,402百万円	6,156百万円
法人税等及び税効果額	－ "	－ "
為替換算調整勘定	6,402百万円	6,156百万円
退職給付に係る調整額		
当期発生額	13,737百万円	20,286百万円
組替調整額	△1,656 "	△1,999 "
法人税等及び税効果調整前	12,081百万円	18,286百万円
法人税等及び税効果額	△1,184 "	△6,237 "
退職給付に係る調整額	10,897百万円	12,048百万円
持分法適用会社に対する 持分相当額		
当期発生額	1,453百万円	347百万円
組替調整額	96 "	66 "
持分法適用会社に対する 持分相当額	1,549百万円	413百万円
その他の包括利益合計	5,966百万円	827百万円

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

1. 発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当連結会計年度 期首株式数 (千株)	当連結会計年度 増加株式数 (千株)	当連結会計年度 減少株式数 (千株)	当連結会計年度末 株式数 (千株)
発行済株式				
普通株式	574,580	—	—	574,580
合計	574,580	—	—	574,580
自己株式				
普通株式(注)1. 2.	554	0	19	536
合計	554	0	19	536

- (注) 1. 普通株式の自己株式の株式数の増加0千株は、単元未満株式の買取りによる増加であります。
2. 普通株式の自己株式の株式数の減少19千株は、持分法適用関連会社の持分比率変動による減少であります。

2. 新株予約権及び自己新株予約権に関する事項

該当する事項はありません。

3. 配当に関する事項

(1) 配当金支払額

該当する事項はありません。

(2) 基準日が当連結会計年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

該当する事項はありません。

当連結会計年度(自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)

1. 発行済株式の種類及び総数並びに自己株式の種類及び株式数に関する事項

	当連結会計年度 期首株式数 (千株)	当連結会計年度 増加株式数 (千株)	当連結会計年度 減少株式数 (千株)	当連結会計年度末 株式数 (千株)
発行済株式				
普通株式(注)1.	574,580	270,915	—	845,496
A種種類株式(注)2.	—	175,512	—	175,512
合計	574,580	446,428	—	1,021,009
自己株式				
普通株式(注)3.	536	0	—	536
合計	536	0	—	536

- (注) 1. 普通株式の発行済株式総数の増加270,915千株は、第三者割当による新株の発行による増加であります。
2. A種種類株式の発行済株式総数の増加175,512千株は、第三者割当による新株の発行による増加であります。
3. 普通株式の自己株式の株式数の増加0千株は、単元未満株式の買取りによる増加であります。

2. 新株予約権及び自己新株予約権に関する事項

該当する事項はありません。

3. 配当に関する事項

(1) 配当金支払額

該当する事項はありません。

(2) 基準日が当連結会計年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

該当する事項はありません。

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

※1 現金及び現金同等物の期末残高と連結貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
現金及び預金勘定	193,603百万円	136,206百万円
預入期間3ヶ月超の定期預金	△7,845 "	△3,512 "
入出金が制限された口座	△97,337 "	△1,574 "
現金及び現金同等物	88,420百万円	131,119百万円

(リース取引関係)

1. ファイナンス・リース取引

<借主側>

所有権移転外ファイナンス・リース取引

(1) リース資産の内容

有形固定資産

主として生産設備（機械装置及び運搬具）、コンピュータ端末機他（工具、器具及び備品）であります。

無形固定資産

ソフトウェアであります。

(2) リース資産の減価償却の方法

連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項「4. 会計方針に関する事項 (2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法」に記載のとおりであります。

<貸主側>

所有権移転ファイナンス・リース取引

(1) リース債権の連結決算日後の回収予定額

流動資産

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)					
	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
リース債権	25,189	16,200	7,896	1,867	102	—

(単位：百万円)

	当連結会計年度 (2026年3月31日)					
	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
リース債権	23,286	14,944	6,401	1,627	358	—

2. オペレーティング・リース取引

<借主側>

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
1年以内	2,423百万円	3,450百万円
1年超	7,859 "	6,417 "
合計	10,283百万円	9,868百万円

(金融商品関係)

1. 金融商品の状況に関する事項

(1) 金融商品に対する取り組み方針

当社グループは、必要な資金を主に親会社及び金融機関からの借入により調達しております。デリバティブは、後述するリスクを回避するために利用しており、投機的な取引は行わない方針であります。

(2) 金融商品の内容及びそのリスク

営業債権である受取手形及び売掛金、リース債権は、顧客の信用リスクに晒されております。また、海外で事業を行うにあたり生じる外貨建ての営業債権は、為替の変動リスクに晒されておりますが、為替の変動の見通しや予約コストを吟味しつつ、先物為替予約及び通貨オプションを利用してヘッジしております。

投資有価証券は、株式及び満期保有目的債券であります。株式については主として業務上の関係を有する企業のものであり、市場価格の変動リスクに晒されております。

営業債務である支払手形及び買掛金は、その全てが1年以内の支払期日であります。

短期借入金は、主に運転資金の資金調達を目的としたものであります。長期借入金は、運転資金及び設備投資に係る資金調達を目的としたものであり、その償還日は最長で決算日後9年8ヶ月であります。

デリバティブ取引は、外貨建ての営業債権に係る為替の変動リスクに対するヘッジを目的とした先物為替予約取引及び通貨スワップ取引であります。尚、ヘッジ会計に関するヘッジ手段とヘッジ対象、ヘッジ方針、ヘッジの有効性の評価方法等については、前述の連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項「4. 会計方針に関する事項 (6) 重要なヘッジ会計の方法」に記載のとおりであります。

(3) 金融商品に係るリスク管理体制

① 信用リスク（取引先の契約不履行等に係るリスク）の管理

当社グループは債権管理規程に従い、営業債権について主要な取引先の状況を定期的にモニタリングし、取引相手ごとに期日及び残高を管理するとともに、財務状況等の悪化等による回収懸念の早期把握や軽減を図っております。デリバティブ取引については、取引相手先を、高格付を有する金融機関に限定しているため信用リスクはほとんどないと認識しております。

② 市場リスク（為替等の変動リスク）の管理

当社グループは、外貨建ての営業債権について、通貨別月別に把握された為替の変動リスクに対して、原則として先物為替予約及び通貨オプション取引を利用してヘッジしております。

投資有価証券については、定期的に時価や発行体（取引先企業）の財務状況等を把握し、市況や取引先企業との関係を勘案して保有状況を継続的に見直しております。

デリバティブ取引の執行・管理については、取引権限及び取引限度額等を定めた管理規程に従い、担当部署のみ決裁担当者の承認を得て行っております。月次の取引実績は、経理担当取締役へ報告をしております。

③ 資金調達に係る流動性リスク（支払期日に支払いを実行できなくなるリスク）の管理

当社グループは、担当部署が適時に資金繰り計画を作成・更新するとともに、資金調達手段の多様化、及び市場環境を考慮した長短の調達バランスの調整などにより流動性リスクを管理しております。

(4) 金融商品の時価等に関する事項についての補足説明

金融商品の算定においては変動要因を織り込んでいるため、異なる前提条件等を採用することにより、当該価額が変動することがあります。また、注記事項「デリバティブ取引関係」におけるデリバティブ取引に関する契約額等については、その金額自体がデリバティブ取引に係る市場リスクを示すものではありません。

2. 金融商品の時価等に関する事項

連結貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については、次のとおりであります。

前連結会計年度（2025年3月31日）

	連結貸借対照表 計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
(1)リース債権	51,771	51,477	△293
(2)投資有価証券(※2)	67,690	66,079	△1,610
資産計	119,461	117,557	△1,904
(1)社債(1年内償還予定の社債を含む)	15,122	15,318	195
(2)長期借入金(1年内返済予定の長期借入金を含む)	26,862	26,862	—
負債計	41,985	42,181	195
デリバティブ取引(※3)			
①ヘッジ会計が適用されているもの	849	849	—
②ヘッジ会計が適用されていないもの	0	0	—

当連結会計年度（2026年3月31日）

	連結貸借対照表 計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
(1)リース債権	47,376	47,342	△34
(2)投資有価証券(※2)	40,683	39,698	△985
資産計	88,059	87,040	△1,019
(1)社債(1年内償還予定の社債を含む)	11,077	11,203	126
(2)長期借入金(1年内返済予定の長期借入金を含む)	25,602	25,602	—
負債計	36,679	36,806	127
デリバティブ取引(※3)			
①ヘッジ会計が適用されているもの	468	468	—
②ヘッジ会計が適用されていないもの	1	1	—

※1 「現金」については、現金であること、「預金」、「受取手形及び売掛金」、「支払手形及び買掛金」、「短期借入金」、「未払金」、「未払法人税等」については、短期間で決済されるため時価が帳簿価額に近似するものであることから、記載を省略しております。

※2 市場価格のない株式等は、「(2)投資有価証券」には含まれておりません。当該金融商品の連結貸借対照表計上額は以下のとおりであります。

区分	前連結会計年度(百万円)	当連結会計年度(百万円)
非上場株式	35,086	36,307

※3 デリバティブ取引によって生じた正味の債権・債務額は純額で表示しており、合計で正味の債務となる項目については、△で示しています。

(注) 1. 金銭債権及び満期のある有価証券の連結決算日後の償還予定額
前連結会計年度 (2025年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超5年以内 (百万円)	5年超10年以内 (百万円)	10年超 (百万円)
現金及び預金	193,603	—	—	—
受取手形及び売掛金	261,301	1,798	17	92
リース債権	25,189	26,082	499	—
投資有価証券				
満期保有目的の債券				
(1) 地方債	1,680	9,398	5,270	3,144
(2) 社債	—	—	—	—
その他有価証券のうち満期があるもの				
(1) 債券 (社債)	—	—	—	—
(2) その他	—	—	—	—
合計	481,774	37,279	5,786	3,236

当連結会計年度 (2026年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超5年以内 (百万円)	5年超10年以内 (百万円)	10年超 (百万円)
現金及び預金	136,206	—	—	—
受取手形及び売掛金	267,570	1,704	13	96
リース債権	23,286	23,590	499	—
投資有価証券				
満期保有目的の債券				
(1) 地方債	15,620	1,101	1,231	1,493
(2) 社債	—	—	—	—
その他有価証券のうち満期があるもの				
(1) 債券 (社債)	—	—	—	—
(2) その他	—	—	—	—
合計	442,684	26,137	1,744	1,590

(注) 2. 社債の連結決算日後の返済予定額

前連結会計年度 (2025年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超 2年以内 (百万円)	2年超 3年以内 (百万円)	3年超 4年以内 (百万円)	4年超 5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)
社債	8,418	3,239	3,463	—	—	—

当連結会計年度 (2026年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超 2年以内 (百万円)	2年超 3年以内 (百万円)	3年超 4年以内 (百万円)	4年超 5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)
社債	6,927	4,149	—	—	—	—

(注) 3. 1年内返済予定の長期借入金及び長期借入金の連結決算日後の返済予定額

前連結会計年度 (2025年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超 2年以内 (百万円)	2年超 3年以内 (百万円)	3年超 4年以内 (百万円)	4年超 5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)
1年内返済予定の長期借入金及び長期借入金	8,511	5,454	12,179	404	313	—

当連結会計年度 (2026年3月31日)

	1年以内 (百万円)	1年超 2年以内 (百万円)	2年超 3年以内 (百万円)	3年超 4年以内 (百万円)	4年超 5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)
1年内返済予定の長期借入金及び長期借入金	5,371	13,318	5,561	312	—	1,040

3. 金融商品の時価のレベルごとの内訳等に関する事項

金融商品の時価を、時価の算定に係るインプットの観察可能性及び重要性に応じて、以下の3つのレベルに分類しております。

レベル1の時価：観察可能な時価の算定に係るインプットのうち、活発な市場において形成される当該時価の算定の対象となる資産又は負債に関する相場価格により算定した時価

レベル2の時価：観察可能な時価の算定に係るインプットのうち、レベル1のインプット以外の時価の算定に係るインプットを用いて算定した時価

レベル3の時価：観察できない時価の算定に係るインプットを使用して算定した時価

時価の算定に重要な影響を与えるインプットを複数使用している場合には、それらのインプットがそれぞれ属するレベルのうち、時価の算定における優先順位が最も低いレベルに時価を分類しております。

- (1) 時価で連結貸借対照表に計上している金融商品
前連結会計年度（2025年3月31日）

区分	時価（百万円）			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
投資有価証券 其他有価証券 株式	48,272	—	—	48,272
資産計	48,272	—	—	48,272
デリバティブ取引	—	849	—	849
負債計	—	849	—	849

当連結会計年度（2026年3月31日）

区分	時価（百万円）			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
投資有価証券 其他有価証券 株式	22,054	—	—	22,054
資産計	22,054	—	—	22,054
デリバティブ取引	—	469	—	469
負債計	—	469	—	469

- (2) 時価で連結貸借対照表に計上している金融商品以外の金融商品
前連結会計年度（2025年3月31日）

区分	時価（百万円）			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
リース債権	—	51,477	—	51,477
投資有価証券 満期保有目的の債券 地方債	—	17,807	—	17,807
資産計	—	69,284	—	69,284
社債	—	15,318	—	15,318
長期借入金	—	26,862	—	26,862
負債計	—	42,180	—	42,180

当連結会計年度（2026年3月31日）

区分	時価（百万円）			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
リース債権	—	47,342	—	47,342
投資有価証券 満期保有目的の債券 地方債	—	17,643	—	17,643
資産計	—	64,985	—	64,985
社債	—	11,203	—	11,203
長期借入金	—	25,602	—	25,602
負債計	—	36,805	—	36,805

(注) 時価の算定に用いた評価技法及び時価の算定に係るインプットの説明

投資有価証券

上場株式、国債、地方債及び社債は相場価格を用いて評価しております。上場株式は活発な市場で取引されているため、その時価をレベル1の時価に分類しております。一方で、当社が保有している地方債は、市場での取引頻度が低く、活発な市場における相場価格とは認められないため、その時価をレベル2の時価に分類しております。

デリバティブ取引

予定取引に対する為替予約取引及び通貨スワップ取引の時価は、期末時点での取引先金融機関等から提示された価格等に基づき算定しており、レベル2の時価に分類しております。尚、為替予約取引の振当処理によるものは、ヘッジ対象とされている売掛金と一体として処理されているため、その時価は、当該科目に含めて記載しております。

リース債権

これらの時価は、一定の期間ごとに区分した債権ごとに、債権額と満期までの期間及び信用リスクを加味した利率を基に割引現在価値法により算定しており、レベル2の時価に分類しております。

社債

発行する社債の時価は、元利金の合計額と、当該社債の残存期間及び信用リスクを加味した利率を基に割引現在価値法により算定しており、レベル2の時価に分類しております。

長期借入金

これらの時価は、変動金利によるものは短期間で市場金利を反映し、また、当社グループの信用状態は実行後大きく異なっていないことから、帳簿価額とほぼ等しいと考えられるため、当該帳簿価額によっており、レベル2の時価に分類しております。

(有価証券関係)

前連結会計年度(2025年3月31日)

1. 満期保有目的の債券

	種類	連結貸借対照表 計上額(百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
時価が連結貸借対照表計 上額を超えるもの	(1) 地方債	—	—	—
	(2) 社債	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	—	—	—
時価が連結貸借対照表計 上額を超えないもの	(1) 地方債	19,493	19,493	—
	(2) 社債	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	19,493	19,493	—
合計		19,493	19,493	—

2. その他有価証券

	種類	連結貸借対照表 計上額(百万円)	取得原価(百万円)	差額(百万円)
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの	(1) 株式	46,332	5,175	41,157
	(2) 債券			
	① 地方債	—	—	—
	② 社債	—	—	—
	③ その他	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	46,332	5,175	41,157
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの	(1) 株式	777	842	△65
	(2) 債券			
	① 地方債	—	—	—
	② 社債	—	—	—
	③ その他	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	777	842	△65
合計		47,109	6,017	41,092

(注) 市場価格のない株式等(非上場株式 連結貸借対照表計上額 4,075百万円)については、上表の「その他有価証券」には含めておりません。

3. 前連結会計年度中に売却したその他有価証券（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

種類	売却額 (百万円)	売却益の合計額 (百万円)	売却損の合計額 (百万円)
(1) 株式	23,777	18,002	0
(2) 債券			
① 地方債	—	—	—
② 社債	—	—	—
③ その他	—	—	—
(3) その他	—	—	—
合計	23,777	18,002	0

当連結会計年度（2026年3月31日）

1. 満期保有目的の債券

	種類	連結貸借対照表 計上額（百万円）	時価 (百万円)	差額 (百万円)
時価が連結貸借対照表計 上額を超えるもの	(1) 地方債	—	—	—
	(2) 社債	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	—	—	—
時価が連結貸借対照表計 上額を超えないもの	(1) 地方債	19,446	19,446	—
	(2) 社債	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	19,446	19,446	—
合計		19,446	19,446	—

2. その他有価証券

	種類	連結貸借対照表 計上額 (百万円)	取得原価 (百万円)	差額 (百万円)
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの	(1) 株式	20,354	4,299	16,055
	(2) 債券			
	① 地方債	—	—	—
	② 社債	—	—	—
	③ その他	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	20,354	4,299	16,055
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの	(1) 株式	14	36	△21
	(2) 債券			
	① 地方債	—	—	—
	② 社債	—	—	—
	③ その他	—	—	—
	(3) その他	—	—	—
	小計	14	36	△21
	合計	20,368	4,335	16,033

(注) 市場価格のない株式等(非上場株式 連結貸借対照表計上額 3,434百万円)については、上表の「その他有価証券」には含めておりません。

3. 当連結会計年度中に売却したその他有価証券(自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)

種類	売却額 (百万円)	売却益の合計額 (百万円)	売却損の合計額 (百万円)
(1) 株式	33,867	31,612	—
(2) 債券			
① 地方債	—	—	—
② 社債	—	—	—
③ その他	—	—	—
(3) その他	—	—	—
合計	33,867	31,612	—

(デリバティブ取引関係)

1. ヘッジ会計が適用されていないデリバティブ取引

前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

区分	取引の種類	契約額等 (百万円)	契約額等のうち 1年超 (百万円)	時価 (百万円)	評価損益 (百万円)
市場取引以外の取引	為替予約取引				
	買建				
	米ドル	594	—	0	0
	オプション取引				
	売建				
	米ドル	—	—	—	—
	豪ドル	—	—	—	—
	買建				
米ドル	—	—	—	—	
豪ドル	—	—	—	—	
合計		594	—	0	0

(注) 時価の算定方法

取引先金融機関等から提示された価格等に基づき算定しております。

当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)

区分	取引の種類	契約額等 (百万円)	契約額等のうち 1年超 (百万円)	時価 (百万円)	評価損益 (百万円)
市場取引以外の取引	為替予約取引				
	買建				
	米ドル	1,039	—	1	1
	オプション取引				
	売建				
	米ドル	—	—	—	—
	豪ドル	—	—	—	—
	買建				
米ドル	—	—	—	—	
豪ドル	—	—	—	—	
合計		1,039	—	1	1

(注) 時価の算定方法

取引先金融機関等から提示された価格等に基づき算定しております。

2. ヘッジ会計が適用されているデリバティブ取引

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	契約額等のうち1年超 (百万円)	時価 (百万円)			
原則的処理方法	為替予約取引	売掛金						
	売建							
	米ドル					—	—	—
	豪ドル					—	—	—
	タイバーツ					361	—	4
	インドネシアルピア					1,084	—	11
	買建							
米ドル	—	—	—					
	スワップ取引	短期借入金 及び 長期借入金						
	買建							
	米ドル		18,018	11,067	844			
為替予約等の振当処理	為替予約取引	売掛金						
	売建							
	米ドル					—	—	—
	豪ドル					—	—	—
	タイバーツ					—	—	—
	インドネシアルピア					1,202	—	31
	買建							
米ドル	—	—	—					
	スワップ取引	長期借入金 (1年内含む)						
	買建							
	米ドル		—	—	—			
合計			20,666	11,067	891			

(注) 時価の算定方法

取引先金融機関等から提示された価格等に基づき算定しております。

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

ヘッジ会計の方法	取引の種類	主なヘッジ対象	契約額等 (百万円)	契約額等のうち1年超 (百万円)	時価 (百万円)			
原則的処理方法	為替予約取引	売掛金						
	売建							
	米ドル					2,714	—	△36
	豪ドル					1,408	—	8
	タイバーツ					1,274	—	6
	インドネシアルピア					2,291	—	△37
	買建							
	米ドル		—	—	—			
	スワップ取引	短期借入金 及び 長期借入金						
	買建							
	米ドル		16,125	9,080	527			
為替予約等の振当処理	為替予約取引	売掛金						
	売建							
	米ドル					1,791	—	△42
	豪ドル					1,118	—	△4
	タイバーツ					835	—	9
	インドネシアルピア	1,284	—	△27				
	買建							
	米ドル		—	—	—			
	スワップ取引	長期借入金 (1年内含む)						
	買建							
	米ドル		—	—	—			
合計			28,844	9,080	403			

(注) 時価の算定方法

取引先金融機関等から提示された価格等に基づき算定しております。

(退職給付関係)

1. 採用している退職給付制度の概要

当社は確定給付型の制度として退職一時金制度及び確定給付企業年金制度を有し、確定拠出型の制度として確定拠出企業年金制度を設けております。また、退職一時金制度に対して退職給付信託を設定しております。

国内連結子会社は、確定給付型の制度として企業年金基金制度、総合設立型厚生年金基金制度、及び退職一時金制度を設けており、このうち自社の拠出に対応する年金資産の額を合理的に計算することができない総合設立型厚生年金基金制度については、確定拠出制度と同様に会計処理しております。

また、一部の国内連結子会社は、確定拠出型の制度として確定拠出企業年金制度及び中小企業退職金共済制度を設けております。

尚、一部の国内連結子会社は、簡便法により退職給付に係る資産、退職給付に係る負債及び退職給付費用を計算しております。

当社及び国内連結子会社は、従業員の退職等に際して割増退職金を支払う場合があります。

2. 確定給付制度（簡便法を適用した制度を除く。）

(1) 退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表

(百万円)

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
退職給付債務の期首残高	119,508	105,936
勤務費用	4,989	4,702
利息費用	984	1,933
数理計算上の差異の発生額	△13,947	△9,600
退職給付の支払額	△5,597	△5,554
退職給付債務の期末残高	105,936	97,417

(2) 年金資産の期首残高と期末残高の調整表

(百万円)

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
年金資産の期首残高	101,784	102,639
期待運用収益	2,018	2,033
数理計算上の差異の発生額	△209	10,685
事業主からの拠出額	2,765	2,477
退職給付の支払額	△3,718	△3,603
年金資産の期末残高	102,639	114,232

(3) 退職給付債務及び年金資産の期末残高と連結貸借対照表に計上された退職給付に係る負債及び退職給付に係る資産の調整表

(百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	70,073	64,196
年金資産	△102,639	△114,232
	△32,565	△50,035
非積立型制度の退職給付債務	35,862	33,220
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	3,296	△16,814
退職給付に係る負債	35,256	33,118
退職給付に係る資産	△31,960	△49,933
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	3,296	△16,814

(4) 退職給付費用及びその内訳項目の金額

(百万円)

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
勤務費用	4,989	4,702
利息費用	984	1,933
期待運用収益	△2,018	△2,033
数理計算上の差異の費用処理額	△1,675	△2,012
過去勤務費用の費用処理額	18	13
確定給付制度に係る退職給付費用	2,299	2,603

(5) 退職給付に係る調整額

退職給付に係る調整額に計上した項目（法人税等及び税効果控除前）の内訳は次のとおりであります。

(百万円)

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
過去勤務費用	△18	△13
数理計算上の差異	△12,062	△18,273
合計	△12,081	△18,286

(6) 退職給付に係る調整累計額

退職給付に係る調整累計額に計上した項目（法人税等及び税効果控除前）の内訳は次のとおりであります。

(百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
未認識過去勤務費用	348	334
未認識数理計算上の差異	△36,907	△55,180
合計	△36,558	△54,845

(7) 年金資産に関する事項

① 年金資産の主な内訳

年金資産合計に対する主な分類ごとの比率は、次のとおりであります。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
債券	41%	33%
株式	42%	45%
一般勘定	12%	11%
その他	5%	11%
合計	100%	100%

(注) 年金資産合計には、退職一時金制度に対して設定した退職給付信託が前連結会計年度20%、当連結会計年度23%含まれております。

② 長期期待運用収益率の設定方法

年金資産の長期期待運用収益率を決定するため、現在及び予想される年金資産の配分と、年金資産を構成する多様な資産からの現在及び将来期待される長期の収益率を考慮しております。

(8) 数理計算上の計算基礎に関する事項

主要な数理計算上の計算基礎

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
割引率	0.1%~2.2%	0.2%~3.3%
長期期待運用収益率	2.0%~2.5%	2.0%~2.8%

3. 簡便法を適用した確定給付制度

(1) 簡便法を適用した制度の、退職給付に係る負債の期首残高と期末残高の調整表

(百万円)

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
退職給付に係る負債の期首残高	7,349	7,918
退職給付費用	1,166	2,372
退職給付の支払額	△289	△401
制度への拠出額	△112	△138
簡便法から原則法への変更に伴う減少額	—	—
退職給付に係る資産への振替額	△196	461
退職給付に係る負債の期末残高	7,918	10,212

(2) 簡便法を適用した制度の、退職給付に係る資産の期首残高と期末残高の調整表

(百万円)

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
退職給付に係る資産の期首残高	1,093	896
退職給付に係る負債からの振替額	△196	461
退職給付に係る資産の期末残高	896	1,358

(3) 退職給付債務及び年金資産の期末残高と連結貸借対照表に計上された退職給付に係る負債及び退職給付に係る資産の調整表

(百万円)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	5,124	4,565
年金資産	△4,875	△4,808
	249	△243
非積立型制度の退職給付債務	6,772	9,097
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	7,021	8,853
退職給付に係る負債	7,918	10,212
退職給付に係る資産	△896	△1,358
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	7,021	8,853

(4) 退職給付費用

簡便法で計算した退職給付費用 前連結会計年度1,166百万円 当連結会計年度2,372百万円

4. 確定拠出制度

当社及び連結子会社の確定拠出制度への要拠出額は、前連結会計年度1,038百万円、当連結会計年度1,047百万円であります。

5. 複数事業主制度

確定拠出制度と同様に会計処理する、複数事業主制度の総合設立型厚生年金基金制度への要拠出額は、前連結会計年度25百万円、当連結会計年度25百万円であります。

(1) 複数事業主制度の直近の積立状況

(百万円)

	前連結会計年度 2024年3月31日現在	当連結会計年度 2025年3月31日現在
年金資産の額	4,076	4,915
年金財政計算上の数理債務の額と最低責任準備金の額との合計額	4,941	4,712
差引額	△865	202

(2) 複数事業主制度の掛金に占める当社グループの割合

前連結会計年度 5.3% (自 2024年3月1日 至 2024年3月31日)

当連結会計年度 5.3% (自 2025年3月1日 至 2025年3月31日)

(3) 補足説明

上記(1)の差引額の主な要因は、年金財政計算上の未償却過去勤務債務残高であります。

上記(2)の割合は、当社グループの実際の負担割合とは一致しておりません。

(ストック・オプション等関係)

該当事項はありません。

(税効果会計関係)

1. 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
繰延税金資産		
退職給付に係る負債	13,199百万円	12,375百万円
製品保証引当金	32,998 "	29,892 "
認証関連損失引当金	38,396 "	18,128 "
賞与引当金等	6,543 "	8,036 "
繰越欠損金(注)2	20,901 "	42,691 "
投資簿価修正	— "	17,331 "
その他	57,233 "	55,131 "
繰延税金資産小計	169,273百万円	183,586百万円
税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額(注)2	△20,666 "	△41,661 "
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	△131,807 "	△71,072 "
評価性引当額小計(注)1	△152,473百万円	△112,733百万円
繰延税金資産合計	16,799百万円	70,852百万円
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	△12,997百万円	△5,352百万円
固定資産圧縮積立金	△4,043 "	△3,965 "
退職給付に係る資産	△10,356 "	△16,167 "
その他	△14,486 "	△22,723 "
繰延税金負債合計	△41,882百万円	△48,207百万円
繰延税金資産純額(注)3	△25,082百万円	22,645百万円

(注) 1. 評価性引当額に重要な変動が生じた主な理由は、主として当期に税務上の繰越欠損金が増加したことによる増加及び繰延税金資産の回収可能性を見直した結果、繰延税金資産を計上したことによる減少であります。

(注) 2. 税務上の繰越欠損金及びその繰延税金資産の繰越期限別の金額は以下のとおりであります。

前連結会計年度(2025年3月31日)

(単位：百万円)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超	合計
税務上の繰越欠損金(a)	34	0	366	84	0	20,417	20,901
評価性引当額	15	0	149	84	0	20,417	20,666
繰延税金資産	19	0	216	0	0	0	(b) 235

(a) 税務上の繰越欠損金は、法定実効税率を乗じた額であります。

(b) 税務上の繰越欠損金20,901百万円(法定実効税率を乗じた額)について、繰延税金資産235百万円を計上しております。当該繰延税金資産を計上した税務上の繰越欠損金は、将来の課税所得の見込みにより回収可能と判断し評価性引当額を認識しておりません。

当連結会計年度(2026年3月31日)

(単位：百万円)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超	合計
税務上の繰越欠損金 (a)	8	322	84	213	271	41,793	42,691
評価性引当額	5	305	84	0	137	41,129	41,661
繰延税金資産	3	17	0	213	134	664	(b) 1,030

(a) 税務上の繰越欠損金は、法定実効税率を乗じた額であります。

(b) 税務上の繰越欠損金42,691百万円（法定実効税率を乗じた額）について、繰延税金資産1,030百万円を計上しております。当該繰延税金資産を計上した税務上の繰越欠損金は、将来の課税所得の見込みにより回収可能と判断し評価性引当額を認識しておりません。

(注) 3. 繰延税金資産の純額は、連結貸借対照表の以下の項目に含まれております。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
固定資産－繰延税金資産	11,694百万円	40,363百万円
固定負債－繰延税金負債	△36,777 "	△17,718 "

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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
法定実効税率	前連結会計年度については税金等調整前当期純損失であるため注記を省略しております。	30.6%
(調整)		
評価性引当額の増減		△68.2
交際費等永久に損金に算入されない項目		1.1
住民税均等割		0.3
税額控除		△0.5
関連会社持分法損益		△0.7
売却予定子会社の留保利益		13.1
投資簿価修正による影響		△29.7
その他		△1.3
税効果会計適用後の法人税等の負担率		△55.3%

3. 法人税及び地方法人税の会計処理又はこれらに関する税効果会計の会計処理

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

当社及び一部の国内連結子会社は、グループ通算制度を適用しており、「グループ通算制度を適用する場合の会計処理及び開示に関する取扱い」（実務対応報告第42号2021年8月12日）に従って、法人税及び地方法人税の会計処理又はこれらに関する税効果会計の会計処理並びに開示を行っております。

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

当社及び一部の国内連結子会社は、グループ通算制度を適用しており、「グループ通算制度を適用する場合の会計処理及び開示に関する取扱い」（実務対応報告第42号2021年8月12日）に従って、法人税及び地方法人税の会計処理又はこれらに関する税効果会計の会計処理並びに開示を行っております。

なお、当社及び一部の国内連結子会社は、翌連結会計年度から、グループ通算制度から単体納税制度へ移行いたします。このため、税効果会計の会計処理については、当連結会計年度より単体納税制度の適用を前提とした会計処理並びに開示を行っております。

(資産除去債務関係)

資産除去債務の総額に重要性が乏しいため、注記を省略しています。

(収益認識関係)

1. 顧客との契約から生じる収益を分解した情報

顧客との契約から生じる収益を分解した情報は、「注記事項（セグメント情報等）」に記載のとおりであります。

2. 顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報

顧客との契約から生じる収益を理解するための基礎となる情報は、連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項「4. 会計方針に関する事項（5）重要な収益及び費用の計上基準」に記載のとおりであります。

3. 顧客との契約に基づく履行義務の充足と当該契約から生じるキャッシュ・フローとの関係並びに当連結会計年度末において存在する顧客との契約から翌連結会計年度以降に認識すると見込まれる収益の金額及び時期に関する情報

(1) 契約残高

顧客との契約から生じた債権、契約債務の残高は以下のとおりであります。

(単位：百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
顧客との契約から生じた債権(期首残高)	296,364	263,208
顧客との契約から生じた債権(期末残高)	263,208	269,385
契約負債(期首残高)	4,063	4,734
契約負債(期末残高)	4,734	16,302

契約負債は、主に顧客からの前受金であり、収益の認識に従い取り崩されます。

当連結会計年度に認識された収益のうち期首現在の契約負債残高に含まれていた金額は、3,511百万円です。また、当連結会計年度の契約負債の重要な変動は、主に前受金の受領による変動であります。

(2) 残存履行義務に配分した取引価格

残存履行義務に配分した取引価格の総額及び収益の認識が見込まれる期間は、以下のとおりであります。なお、契約から収益認識までの当初の予定期間が1年以内の契約については、実務上の便法を使用し、以下の金額には含めておりません。

(単位：百万円)

	当連結会計年度
1年以内	3,606
1年超2年以内	1,478
2年超3年以内	1,413
3年超	3,849
合計	10,348

(セグメント情報等)

セグメント情報

1. 報告セグメントの概要

当社の報告セグメントは、当社の構成単位のうち分離された財務情報を入手可能であり、取締役会が、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために、定期的に検討を行う対象となっているものであります。

当社の事業は主にトラック・バスの生産販売及びトヨタ自動車株式会社向け車両の生産販売並びに関連製品の開発、設計及びその他のサービス等であり、主として国内においては当社及び国内子会社が、海外においては現地子会社が各地域をそれぞれ担当し、取り扱う製品・サービスについて各市場に適した戦略を立案し、事業活動を展開しております。

したがって、当社は生産販売体制を基礎とした地域別のセグメントから構成されており、「日本」、「アジア」の2つを報告セグメントとしております。

2. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産その他の項目の金額の算定方法

報告されている事業セグメントの会計処理の方法は、「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」における記載と概ね同一であります。セグメント間の内部収益及び振替高は市場実勢価格に基づいております。

3. 報告セグメントごとの売上高、利益又は損失、資産その他の項目の金額に関する情報及び収益の分解情報
前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

(単位：百万円)

	報告セグメント			その他 ※1	合計	調整額 ※2	連結 財務諸表 計上額 ※3
	日本	アジア	計				
売上高							
トラック・バス	494,096	227,694	721,790	184,983	906,774	—	906,774
トヨタ向け車両	122,645	195	122,841	—	122,841	—	122,841
補給部品	81,471	34,519	115,991	51,338	167,329	—	167,329
その他	253,091	151,741	404,832	95,452	500,284	—	500,284
外部顧客への売上高	951,304	414,151	1,365,456	331,773	1,697,229	—	1,697,229
セグメント間の内部 売上高又は振替高	221,546	10,449	231,996	2,884	234,880	△234,880	—
計	1,172,851	424,601	1,597,452	334,658	1,932,110	△234,880	1,697,229
セグメント利益	28,353	24,601	52,954	6,475	59,429	△1,939	57,490
セグメント資産	1,076,472	325,459	1,401,932	170,518	1,572,451	△94,270	1,478,180
その他の項目							
減価償却費	44,934	7,690	52,625	6,858	59,484	—	59,484
持分法適用会社への 投資額	30,780	—	30,780	2,917	33,697	—	33,697
有形固定資産及び無 形固定資産の増加額	48,708	13,148	61,857	9,162	71,019	—	71,019

※1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない地域であり、北米、オセアニア等を含んでおります。

※2 調整額は、以下のとおりであります。

(1)セグメント利益の調整額△1,939百万円にはセグメント間の取引消去及び棚卸資産の調整額他が含まれております。

(2)セグメント資産の調整額△94,270百万円にはセグメント間の債権債務消去及び棚卸資産の調整額他が含まれております。

※3 セグメント利益は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っております。

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

（単位：百万円）

	報告セグメント			その他 ※1	合計	調整額 ※2	連結 財務諸表 計上額 ※3
	日本	アジア	計				
売上高							
トラック・バス	459,486	191,714	651,201	116,966	768,168	-	768,168
トヨタ向け車両	96,899	194	97,094	-	97,094	-	97,094
補給部品	87,037	32,867	119,905	50,960	170,866	-	170,866
その他	256,031	173,041	429,073	100,131	529,204	-	529,204
外部顧客への売上高	899,455	397,818	1,297,273	268,059	1,565,332	-	1,565,332
セグメント間の内部 売上高又は振替高	176,534	7,132	183,667	1,179	184,846	△184,846	-
計	1,075,990	404,950	1,480,941	269,238	1,750,179	△184,846	1,565,332
セグメント利益	49,479	18,180	67,659	9,077	76,737	5,325	82,063
セグメント資産	1,014,547	323,707	1,338,254	160,389	1,498,643	△58,340	1,440,303
その他の項目							
減価償却費	46,389	8,612	55,001	4,895	59,897	-	59,897
持分法適用会社への 投資額	31,317	-	31,317	3,601	34,918	-	34,918
有形固定資産及び無 形固定資産の増加額	47,223	6,883	54,106	2,121	56,228	-	56,228

※1 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない地域であり、北米、オセアニア等を含んでおります。

※2 調整額は、以下のとおりであります。

(1)セグメント利益の調整額5,325百万円にはセグメント間の取引消去及び棚卸資産の調整額他が含まれております。

(2)セグメント資産の調整額△58,340百万円にはセグメント間の債権債務消去及び棚卸資産の調整額他が含まれております。

※3 セグメント利益は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っております。

関連情報

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

1. 製品及びサービスごとの情報

単一の製品・サービスの区分の外部顧客への売上高が連結損益計算書の売上高の90%を超えるため、記載を省略しております。

2. 地域ごとの情報

(1) 売上高

(単位：百万円)

日本	インドネシア	タイ	アメリカ	その他	合計
812,022	177,164	177,155	238,002	292,884	1,697,229

(注) 売上高は顧客の所在地を基礎として、分類しております。

(2) 有形固定資産

(単位：百万円)

日本	タイ	その他	合計
348,664	44,541	49,629	442,836

3. 主要な顧客ごとの情報

(単位：百万円)

顧客の名称又は氏名	売上高	関連するセグメント名
トヨタ自動車(株)	153,218	日本

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

1. 製品及びサービスごとの情報

単一の製品・サービスの区分の外部顧客への売上高が連結損益計算書の売上高の90%を超えるため、記載を省略しております。

2. 地域ごとの情報

(1) 売上高

(単位：百万円)

日本	インドネシア	タイ	アメリカ	その他	合計
782,505	127,155	205,757	190,223	259,691	1,565,332

(注) 売上高は顧客の所在地を基礎として、分類しております。

(2) 有形固定資産

(単位：百万円)

日本	タイ	その他	合計
344,194	48,817	44,509	437,521

3. 主要な顧客ごとの情報

(単位：百万円)

顧客の名称又は氏名	売上高	関連するセグメント名
トヨタ自動車(株)	118,709	日本

報告セグメントごとの固定資産の減損損失に関する情報

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

（単位：百万円）

	報告セグメント			その他 (注)	合計	調整額	連結財務諸 表計上額
	日本	アジア	計				
減損損失	0	-	0	7,724	7,724	-	7,724

(注) 「その他」の金額の主な内容については、「注記事項 連結損益計算書関係 ※5 特別損失」をご参照ください。

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

（単位：百万円）

	報告セグメント			その他	合計	調整額	連結財務諸 表計上額
	日本	アジア	計				
減損損失	279	-	279	98	377	-	377

報告セグメントごとののれんの償却額及び未償却残高に関する情報

金額の重要性が乏しいため、記載を省略しております。

報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報

前連結会計年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

該当事項はありません。

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

該当事項はありません。

(関連当事者情報)

前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

1. 関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社と関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社の親会社

種類	会社名	所在地	資本金 (百万円)	事業の内容	議決権 等の被 所有割合	関連当事 者との関 係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
親会社	トヨタ 自動車 株	愛知県 豊田市	635,401	自動車製造	直接 50.2%	乗用車の 受託生産 小型トラ ックのOEM 供給 当社への 役員の派 遣等	製品の販売等	153,218	売掛金	22,745
							製品の仕入等	33,898	買掛金	45,429
							短期資金の借 入(純額)	91,399	短期借入金	261,589
							長期借入金の 返済	12,872	1年内返済予 定の長期借入 金	180
							利息の支払	7,564	長期借入金 未払利息	180 117

取引条件及び取引条件の決定方針等

1. 製品の販売等については、原材料やエネルギー費の市場価格や労務費変動などを勘案して、每期価格交渉の上決定しております。
2. 資金借入時の利率については、市場金利を勘案して一般的取引と同様に決定しております。

尚、当社と親会社グループの重要な取引については、独立社外取締役のみにより構成される特別委員会を設置し、事前に諮問し答申を得たうえで、取締役会において取引の妥当性を判断しております。

2. 親会社に関する注記

親会社情報

トヨタ自動車株式会社 (東京、名古屋、ニューヨーク、ロンドン各証券取引所に上場)

当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)

1. 関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社と関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社の親会社

種類	会社名	所在地	資本金 (百万円)	事業の内容	議決権 等の被 所有割合	関連当事 者との関 係	取引の内容	取引金額 (百万円)	科目	期末残高 (百万円)
親会社	トヨタ 自動車 株	愛知県 豊田市	635,401	自動車製造	直接 66.2%	乗用車の 受託生産 小型トラ ックのOEM 供給 当社への 役員の派 遣等	製品の販売等	118,709	売掛金	27,933
									前受金	3,606
									長期前受金	6,741
							製品の仕入等	24,583	買掛金	54,289
							短期資金の借 入(純額)	262,339	短期借入金	-
							利息の支払	6,479	-	-
							有価証券の 売却		-	-
							売却代金	31,289	-	-
							売却益	30,210	-	-
							増資の引受 (注)	200,000	-	-

(注)トヨタ自動車株式会社を割当先とする第三者割当増資による新株発行により、1株当たり448円で普通株式270,915,798株、A種類株式175,512,774株を割り当て、新株発行したものであります。

取引条件及び取引条件の決定方針等

1. 製品の販売等については、原材料の市場価格及び受託生産台数等を勘案して、毎期価格交渉の上決定しております。
2. 資金借入時の利率については、市場金利を勘案して一般的取引と同様に決定しております。
3. 投資有価証券の売却価格については、市場価格を参照して、決定しております。
4. 第三者割当増資の発行価額については、当社株式の東京証券取引所における普通取引の終値（普通取引の3ヶ月間の単純平均値）を参照して、決定しております。

尚、当社と親会社グループの重要な取引については、独立社外取締役のみにより構成される特別委員会を設置し、事前に諮問し答申を得たうえで、取締役会において取引の妥当性を判断しております。

2. 親会社に関する注記

親会社情報

トヨタ自動車株式会社（東京、名古屋、ニューヨーク、ロンドン各証券取引所に上場）

(1株当たり情報)

項目	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
1株当たり純資産額	310円90銭	450円49銭
1株当たり当期純利益金額又は1株当たり当期純損失金額(△)	△379円34銭	145円48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おりません。

2. 1株当たり当期純利益金額又は1株当たり当期純損失金額(△)の算定上の基礎は、以下のとおりであります。

項目	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
1株当たり当期純利益金額又は1株当たり当期純損失金額(△)		
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△) (百万円)	△217,753	84,401
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又は親会社株主に帰属する当期純損失(△) (百万円)	△217,753	84,401
期中平均株式数(株)	574,036,755	580,159,905

(重要な後発事象)

(羽村工場のトヨタ自動車株式会社への移管に伴う会社分割及び株式の譲渡)

(羽村工場のトヨタ自動車株式会社への移管に伴う会社分割)

当社は、2025年11月27日公表の「羽村工場のトヨタ自動車株式会社への移管に伴う会社分割（簡易吸収分割）契約締結のお知らせ」のとおり、当社の100%子会社としてトヨタ自動車羽村株式会社（以下「本新会社」といいます。）を設立し、当社の羽村工場を承継した上で、当社が保有する本新会社の株式の全部を、トヨタ自動車株式会社（以下「トヨタ」といいます。）に譲渡する株式譲渡契約を締結いたしております。また、同日開催の取締役会において、本新会社に対して羽村工場を承継する方式を、当社を分割会社とし、本新会社を承継会社とする吸収分割とすることを決議いたしております。

同契約及び同決議に基づき、2026年4月1日に本吸収分割の手続きが完了いたしました。実施いたしました手続きの概要は、以下のとおりです。

1. 会社分割の概要

(1) 分割先企業の名称

トヨタ自動車羽村株式会社

(2) 分割した事業の内容

SUV、小型トラック等の自動車製造、自動車部品製造。

(3) 会社分割を行った主な理由

当事業をトヨタへ移管し、トヨタと当社間で最適な役割分担を進める必要があるため。

(4) 会社分割日

2026年4月1日

(5) 法的形式を含むその他取引の概要に関する事項

当社を分割会社とし、トヨタ自動車羽村株式会社を承継会社とする簡易吸収分割。

2. 実施した会計処理の概要

(1) 分割した事業に係る資産及び負債の適正な帳簿価額並びにその主な内訳

流動資産	13,627 百万円
固定資産	38,497 百万円
資産合計	52,124 百万円
流動負債	2,875 百万円
固定負債	14,710 百万円
負債合計	17,585 百万円

(なお、最終的な金額は現在精査中です。)

(2) 持分変動差額

当分割において当社持分比率は変動しないため、該当事項はありません。

(3) 会計処理

「事業分離等に関する会計基準」（企業会計基準第7号 2013年9月13日）及び「企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針」（企業会計基準適用指針第10号 2024年9月13日）に基づき、共通支配下の取引として処理を行う予定です。なお、当該会社分割に伴う譲渡損益は計上いたしません。

3. 分割した事業が含まれていた報告セグメントの名称

日本

4. 当連結会計期間に係る連結損益計算書に計上されている分離した事業に係る損益の概算額

営業収益	264,531百万円
営業利益	16,473百万円

(注) 上記金額は、分割する羽村工場の事業に係る当連結会計期間の損益です。ただし、羽村工場は当分割後も当社の損益として計上される自社ブランド車両の製造等を行っているため、当該金額は、分割後に当社が逸失する損益を示すものではありません。

(羽村工場のトヨタ自動車株式会社への移管に伴う株式の譲渡)

当社は、2025年6月10日公表の「羽村工場のトヨタ自動車株式会社への移管に関する契約締結のお知らせ」のとおり、当社の羽村工場を承継する新会社（現、トヨタ自動車羽村株式会社）の株式につき、トヨタ自動車株式会社との間で、譲渡契約を締結いたしました。

2026年4月1日、羽村工場に係る事業の同新会社への分割手続きの完了を踏まえ、同譲渡契約に基づく同新会社株式の譲渡手続きが完了いたしました。実施いたしました手続きの概要は、以下のとおりです。

1. 株式譲渡の理由

当社の羽村工場をトヨタへ移管し、トヨタと当社の間で最適な役割分担を進める必要があるため。

2. 株式譲渡の相手先の名称

トヨタ自動車株式会社

3. 株式譲渡の時期

2026年4月1日

4. 譲渡する子会社の概要

(1) 名称

トヨタ自動車羽村株式会社

(2) 事業内容

SUV、小型トラック等の自動車製造、自動車部品製造。

5. 譲渡する株式の数、譲渡価額、譲渡損益、及び譲渡後の持分比率

(1) 譲渡する株式の数

1株

(2) 譲渡価額

150,000百万円

(3) 譲渡益

115,461百万円

(なお、最終的な金額は現在精査中です。また、当該譲渡利益は、当社及び三菱ふそうトラック・バス株式会社(以下「三菱ふそう」という。)の経営統合以前に生じた利益となります。)

(4) 譲渡後の持分比率

0%

(経営統合)

当社及びARCHION株式会社は、2025年10月20日付で締結した株式交換契約に基づき、2026年4月1日を効力発生日として、ARCHION株式会社を株式交換完全親会社、当社を株式交換完全子会社とする株式交換を行いました。また、ARCHION株式会社は、2025年11月4日付で作成した株式交付計画書に基づき、2026年4月1日を効力発生日として、ARCHION株式会社を株式交付親会社、三菱ふそうを株式交付子会社とする株式交付を行いました。

これらの株式交換及び株式交付等の手続きを経て、当社と三菱ふそうの経営統合により設立した持株会社ARCHION株式会社が、2026年3月30日の上場廃止となった当社に代わり、2026年4月1日付で東京証券取引所プライム市場へ上場するとともに、新体制のもとARCHIONグループとして事業を開始いたしました。

(連結範囲の変更を伴う子会社株式の和泰汽車股份有限公司への譲渡)

当社は、2025年12月18日付の取締役会において、当社の連結子会社である東北海道日野自動車株式会社、北海道日野自動車株式会社、宮城日野自動車株式会社、福島日野自動車株式会社及び南関東日野自動車株式会社の株式の一部を、和泰汽車股份有限公司に譲渡することを決議し（以下、「本株式譲渡」といいます。）、同日付で和泰汽車股份有限公司との間で株式譲渡契約（以下、「本株式譲渡契約」といいます。）を締結いたしました。2026年4月1日付で本株式譲渡契約に基づく本株式譲渡が完了いたしました。

本株式譲渡に伴い、当該連結子会社は、2027年3月期より当社の連結子会社から除外される予定です。

1. 株式譲渡の理由

当社は、経営統合を通じてより競争力のある商品とサービスを提供するため当社及び三菱ふそうは統合する一方で、販売面においては、当社及び三菱ふそうが、これまでと同様に競合関係にあり、良きライバルとしてお互いに切磋琢磨しながらお客様へのサービス向上を実現する必要があると考えております。そのため、より充実したサービスの提供をお客様・社会に、将来に渡って実現するために、商用車をお使いのお客様にとって不利益にならない健全な商環境を担保していくという観点や、本経営統合に関する競争法上の懸念を払拭するという観点から、当社グループが保有する本移管の対象となる各会社の経営権を独立系資本へ移管することとし、東北海道日野自動車株式会社、北海道日野自動車株式会社、宮城日野自動車株式会社、福島日野自動車株式会社及び南関東日野自動車株式会社は、これまで当社の海外事業で密接な関係にあり、台湾に本社を置く和泰汽車股份有限公司に移管するとの判断に至りました。

和泰汽車股份有限公司は台湾市場にて当社のトラックの販売を担う、70年以上の歴史を持つ重要な事業パートナーです。販売において多岐に渡る事業を営み、当社のみならずトヨタ・レクサス含めて大変強力な自動車販売網を築いており、その市場において成長し続け、台湾証券取引所に上場している非常に有力な企業です。

本移管は、和泰汽車股份有限公司の力を借り、今まで以上に経営基盤を強化し競争力を高め更なる成長を遂げていくことを目指しております。

2. 株式譲渡の相手先の名称

和泰汽車股份有限公司

3. 株式譲渡の時期

2026年4月1日

4. 譲渡する子会社の概要

名称	事業内容	資本金
東北海道日野自動車株式会社	当社製のトラック・バスの販売及び整備、部品販売、中古車販売、板金・塗装、保険代理店業務等	230百万円
北海道日野自動車株式会社	同上	66百万円
宮城日野自動車株式会社	同上	50百万円
福島日野自動車株式会社	同上	100百万円
南関東日野自動車株式会社	同上	100百万円

5. 譲渡する株式の数、譲渡後の持分比率、譲渡価額、及び譲渡損益

名称	譲渡する株式の数	譲渡後の持分比率	譲渡価額	譲渡益
東北海道日野自動車株式会社	368,000株	20%	6,163百万円	796百万円
北海道日野自動車株式会社	106,240株	20%	2,266百万円	0百万円
宮城日野自動車株式会社	80,000株	20%	5,670百万円	25百万円
福島日野自動車株式会社	1,600株	20%	2,775百万円	25百万円
南関東日野自動車株式会社	1,600株	20%	10,152百万円	5,981百万円

(注) 上記譲渡益の金額は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠した場合に計上が見込まれる金額であります。

(連結範囲の変更を伴う子会社株式の愛知日野自動車株式会社への譲渡)

当社は、2025年12月18日付の取締役会において、当社の連結子会社である静岡日野自動車株式会社の株式の一部を、愛知日野自動車株式会社に譲渡することを決議し、同日付で愛知日野自動車株式会社との間で株式譲渡契約を締結いたしました。2026年6月1日付で本株式譲渡契約に基づく本株式譲渡が完了いたしました。

本株式譲渡に伴い、当該連結子会社は、2027年3月期より当社の連結子会社から除外される予定です

1. 株式譲渡の理由

当社は、本経営統合を通じてより競争力のある商品とサービスを提供するため当社及び三菱ふそうは統合する一方で、販売面においては、当社及び三菱ふそうが、これまでと同様に競合関係にあり、良きライバルとしてお互いに切磋琢磨しながらお客様へのサービス向上を実現する必要があると考えております。そのため、より充実したサービスの提供をお客様・社会に、将来に渡って実現するために、商用車をお使いのお客様にとって不利益にならない健全な商環境を担保していくという観点や、本経営統合に関する競争法上の懸念を払拭するという観点から、当社グループが保有する本移管の対象となる各会社の経営権を独立系資本へ移管することとし、静岡日野自動車株式会社は、同じ東海地方に所在して販売事業の特性を理解し、事業上の親和性が高い、愛知日野自動車株式会社に移管するとの判断に至りました。

愛知日野自動車株式会社は、当社との間で販売代理店契約を締結して当社ブランドの自動車を愛知県で販売する事業を営む重要な事業パートナーです。当社ブランドの販売事業に関する幅広い知見やノウハウを有し、愛知県において強力な自動車販売網を構築している非常に有力な企業です。

本移管は、愛知日野自動車株式会社の力を借り、今まで以上に経営基盤を強化し競争力を高め更なる成長を遂げていくことを目指しております。

2. 株式譲渡の相手先の名称

愛知日野自動車株式会社

3. 株式譲渡の時期

2026年6月1日

4. 譲渡する子会社の概要

名称	事業内容	資本金
静岡日野自動車株式会社	当社製のトラック・バスの販売及び整備、部品販売、中古車販売、板金・塗装、保険代理店業務等	490百万円

5. 譲渡する株式の数、譲渡後の持分比率、譲渡価額、及び譲渡損益

譲渡する株式の数	譲渡後の持分比率	譲渡価額	譲渡損
4,343,580株	11.5%	5,869百万円	△1,352百万円

(注) 上記譲渡損の金額は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠した場合に計上が見込まれる金額であります。

(資本金及び資本準備金の額の減少及び剰余金の処分)

当社は、2026年5月29日開催の取締役会において、2026年6月29日開催予定の定時株主総会に資本金及び資本準備金の額の減少並びに剰余金の処分について付議することを決議しました。

(1) 目的

2026年3月31日時点生じている繰越利益剰余金の欠損を填補し、早期に財務体質の健全化を図るとともに、今後の資本政策の機動性・柔軟性を確保するため、会社法第447条第1項及び第448条第1項並びに第452条第1項の規定に基づき、資本金及び資本準備金の額の減少並びに剰余金の処分を行うものです。

(2) 資本金及び資本準備金の額の減少の方法

①減少する資本金の額

2026年3月31日時点の資本金の額172,717百万円のうち100,000百万円を減少し、減少後の資本金の額を72,717百万円といたしました。

②減少する資本準備金の額

2026年3月31日時点の資本準備金の額164,307百万円のうち100,000百万円を減少し、減少後の資本準備金の額を64,307百万円といたしました。

③資本金及び資本準備金の額の減少の方法

資本金及び資本準備金の額の減少については、払戻しを行わない無償減資とすることから、発行済株式総数の変更を行わず、資本金の額の減少額100,000百万円及び資本準備金の減少額100,000百万円は、その他資本剰余金に振り替えます。

④資本金及び資本準備金の額の減少の効力発生日

2026年9月14日（予定）

(3) 剰余金の処分の方法

①増加及び減少する剰余金の額

資本金及び資本準備金からの振替により、その他資本剰余金は200,000百万円増加しますが、これを124,964百万円減少させ、減少後のその他資本剰余金の額を75,922百万円といたします。

②剰余金の処分の方法

資本金及び資本準備金の額の減少の効力が生じた後、その他資本剰余金124,964百万円を繰越利益剰余金に振り替え、欠損補填に充当いたします。

③剰余金の処分の効力発生日

2026年9月14日（予定）

(4) 日程

取締役会決議日	2026年5月29日
株主総会決議日	2026年6月29日（予定）
債権者異議申述公告日	2026年7月14日（予定）
債権者異議申述最終期日	2026年8月14日（予定）
効力発生日	2026年9月14日（予定）

⑤ 連結附属明細表

社債明細表

会社名	銘柄	発行年月日	当期末残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率 (%)	担保	償還期限
日野ファイナンス インドネシア㈱	2025年満期インドネ シアルピア建普通社 債(注)1, 2	2024年 7月5日	3,326 [342,895百万ルピア]	—	6.7	無	2025年 7月15日
日野ファイナンス インドネシア㈱	2025年満期インドネ シアルピア建普通社 債(注)1, 2	2022年 8月9日	5,092 [525,000百万ルピア]	—	7.0	無	2025年 8月9日
日野ファイナンス インドネシア㈱	2026年満期インドネ シアルピア建普通社 債(注)1, 2	2025年 3月20日	—	3,821 (3,821) [410,935百万ルピア]	6.5	無	2026年 3月30日
日野ファイナンス インドネシア㈱	2026年満期インドネ シアルピア建普通社 債(注)1, 2	2023年 7月11日	3,239 [334,000百万ルピア]	3,106 (3,106) [334,000百万ルピア]	6.7	無	2026年 7月11日
日野ファイナンス インドネシア㈱	2027年満期インドネ シアルピア建普通社 債(注)2	2024年 7月5日	3,463 [357,105百万ルピア]	3,321 [357,105百万ルピア]	7.2	無	2027年 7月5日
日野ファイナンス インドネシア㈱	2028年満期インドネ シアルピア建普通社 債(注)2	2025年 3月20日	—	828 [89,065百万ルピア]	6.9	無	2028年 3月20日
合計	—	—	15,122 [1,559,000百万ルピア]	11,077 (6,927) [1,191,105百万ルピア]	—	—	—

- (注) 1. () 内書は、1年以内の償還予定額であります。
 2. [] 内書は、は外貨建の金額であります。
 3. 連結決算日後5年間の償還予定額は以下のとおりであります。

1年以内 (百万円)	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
6,927	4,149	—	—	—

借入金等明細表

区分	当期末残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	平均利率 (%)	返済期限
短期借入金	365,543	163,270	2.16	—
1年以内に返済予定の長期借入金	8,511	5,371	6.7	—
1年以内に返済予定のリース債務	1,364	1,556	1.86	—
長期借入金(1年以内に返済予定のものを除く)	18,351	20,231	6.69	2027年5月～ 2035年11月
リース債務(1年以内に返済予定のものを除く)	13,581	13,278	1.13	2027年5月～ 2051年6月
合計	407,350	203,706	—	—

- (注) 1. 平均利率は、期末借入金残高における利率の加重平均であります。
 2. 長期借入金及びリース債務(1年以内に返済予定のものを除く)の連結決算日後5年内における1年ごとの返済予定額の総額は以下のとおりであります。

区分	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
長期借入金	13,318	5,561	312	—
リース債務	1,740	1,430	1,171	897

資産除去債務明細表

当連結会計年度期首及び当連結会計年度末における資産除去債務の金額が当連結会計年度期首及び当連結会計年度末における負債及び純資産の合計額の100分の1以下であるため、記載を省略しております。

(2) その他

当連結会計年度における半期情報等

	中間連結会計期間	当連結会計年度
売上高 (百万円)	742,859	1,565,332
税金等調整前中間 (当期) 純利益 (百万円)	33,471	58,292
親会社株主に帰属する中間 (当期) 純利益 (百万円)	22,502	84,401
1株当たり中間 (当期) 純利益金額 (円)	39円20銭	145円48銭

第6【提出会社の株式事務の概要】

事業年度	4月1日から翌年3月31日まで
定時株主総会	毎年6月
基準日	3月31日
剰余金の配当の基準日	9月30日、3月31日
1単元の株式数	普通株式 100株 A種種類株式 100株
単元未満株式の買取り	
取扱場所	(特別口座) 東京都千代田区丸の内一丁目4番5号 三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部
株主名簿管理人	(特別口座) 東京都千代田区丸の内一丁目4番5号 三菱UFJ信託銀行株式会社
取次所	—
買取手数料	無料
公告掲載方法	当社の公告方法は電子公告としております。 ただし、事故その他やむを得ない事由によって電子公告することができない場合の公告方法は、日本経済新聞に掲載いたします。なお、当社の公告掲載URLは次のとおりであります。 https://archion.co.jp
株主に対する特典	該当事項はありません。

(注) 1. 単元未満株式を有する当社の株主は、その有する単元未満株式について、次に掲げる権利以外の権利を行使することができません。

- (1) 会社法第189条第2項各号に掲げる権利
- (2) 会社法第166条第1項の規定による請求をする権利
- (3) 株主の有する株式数に応じて募集株式の割当て及び募集新株予約権の割当てを受ける権利

2. 当社は、2026年4月1日を効力発生日とする本株式交換及び本株式交付に関し、2026年6月26日開催予定の定時株主総会において、本株式交換により当社の普通株式を取得する日野自動車の株主及び本株式交付により当社の普通株式を取得する三菱ふそうの株主に対しても議決権を付与することが、日野自動車及び三菱ふそう間の経営統合の趣旨に合致するものであると判断し、会社法第124条第4項の規定に基づき、当該定時株主総会における議決権の基準日(2026年3月31日)後に本株式交換及び本株式交付により当社の普通株式を取得する株主に対しても議決権を付与することを2025年11月4日付で決定いたしました。

第7【提出会社の参考情報】

1【提出会社の親会社等の情報】

当社には、金融商品取引法第24条の7第1項に規定する親会社等はありません。

2【その他の参考情報】

当社は、当事業年度開始日（2025年6月2日）から本報告書提出日までに、以下の書類を提出しております。

(1) 臨時報告書

金融商品取引法第24条の5第4項及び企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第2号の規定に基づく臨時報告書を2025年11月4日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第3号及び第4号の規定に基づく臨時報告書を2026年4月1日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項及び企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の4の規定に基づく臨時報告書を2026年4月1日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項及び企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第2号の規定に基づく臨時報告書を2026年5月14日関東財務局長に提出。

金融商品取引法第24条の5第4項及び企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第19号の規定に基づく臨時報告書を2026年5月14日関東財務局長に提出。

(2) 有価証券届出書及びその添付書類

株式交換に係る有価証券届出書 2025年11月4日関東財務局長に提出。

株式交付に係る有価証券届出書 2025年11月4日関東財務局長に提出。

(3) 有価証券届出書の訂正届出書

株式交換に係る有価証券届出書の訂正届出書 2025年11月14日関東財務局長に提出。

株式交換に係る有価証券届出書の訂正届出書 2025年11月28日関東財務局長に提出。

株式交付に係る有価証券届出書の訂正届出書 2025年11月28日関東財務局長に提出。

株式交換に係る有価証券届出書の訂正届出書 2025年12月19日関東財務局長に提出。

株式交付に係る有価証券届出書の訂正届出書 2025年12月19日関東財務局長に提出。

株式交換に係る有価証券届出書の訂正届出書 2025年12月25日関東財務局長に提出。

株式交付に係る有価証券届出書の訂正届出書 2025年12月25日関東財務局長に提出。

株式交換に係る有価証券届出書の訂正届出書 2026年1月16日関東財務局長に提出。

株式交換に係る有価証券届出書の訂正届出書 2026年1月29日関東財務局長に提出。

第二部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

独立監査人の監査報告書

2026年6月24日

ARCHION株式会社
取締役会 御中

有限責任 あずさ監査法人
東京事務所

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 永 田 篤

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられているARCHION株式会社の2025年6月2日から2026年3月31日までの第1期事業年度の財務諸表、すなわち、貸借対照表、損益計算書、株主資本等変動計算書、キャッシュ・フロー計算書、重要な会計方針、その他の注記及び附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、ARCHION株式会社の2026年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する事業年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

強調事項

【注記事項】（重要な後発事象）に記載されているとおり、日野自動車株式会社（以下「日野自動車」という。）、三菱ふそうトラック・バス株式会社（以下「三菱ふそう」という。）、トヨタ自動車株式会社及びダイムラートラック社の4社で経営統合契約を2025年6月10日付で締結し、2026年4月1日付でARCHION株式会社を完全親会社、日野自動車及び三菱ふそうを完全子会社とする経営統合を行っている。

当該事項は、当監査法人の意見に影響を及ぼすものではない。

監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当事業年度の財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

日野自動車株式会社及び三菱ふそうトラック・バス株式会社の経営統合に係る重要な後発事象の開示	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>財務諸表の注記事項（重要な後発事象）に記載されているとおり、2026年4月1日付で会社を完全親会社、日野自動車及び三菱ふそうを完全子会社とする経営統合により、会社を株式交換完全親会社、日野自動車を株式交換完全子会社とする株式交換及び会社を株式交付親会社、三菱ふそうを株式交付子会社とする株式交付を行っている。</p> <p>会社は、日野自動車との株式交換及び三菱ふそうを株式交付子会社とする株式交付に関しては、企業会計基準第21号「企業結合に関する会計基準」及び企業会計基準適用指針第10号「企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針」に基づいた会計処理を実施する予定である。本経営統合の会計処理に関する開示は、本経営統合が非定型取引であり複雑性を有する。</p> <p>以上から、日野自動車株式会社及び三菱ふそうトラック・バス株式会社の経営統合に係る重要な後発事象の開示が当事業年度の財務諸表監査において特に重要であり、「監査上の主要な検討事項」に該当すると判断した。</p>	<p>当監査法人は、日野自動車株式会社及び三菱ふそうトラック・バス株式会社の経営統合に係る重要な後発事象の開示を検討するにあたり、主として以下の手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・財務諸表の注記事項（重要な後発事象）に記載されている開示内容について、企業会計基準第41号「後発事象に関する会計基準」及び企業会計基準第21号「企業結合に関する会計基準」の要求事項に基づき適切に記載されていることを確かめた。 ・財務諸表の注記事項（重要な後発事象）に記載されている開示内容について、契約書等を閲覧し、その正確性を確認した。

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、財務諸表及びその監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査等委員会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうか検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

財務諸表に対する経営者及び監査等委員会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査等委員会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- ・経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- ・経営者が継続企業を前提として財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する財務諸表の注記事項が適切でない場合は、財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた財務諸表の表示、構成及び内容、並びに財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。

監査人は、監査等委員会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査等委員会と協議した事項のうち、当事業年度の財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

利害関係

会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以上

(注) 1. 上記の監査報告書の原本は当社（有価証券報告書提出会社）が別途保管しております。

2. XBRLデータは監査の対象には含まれていません。

【表紙】

【提出書類】	確認書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条の4の2第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2026年6月25日
【会社名】	ARCHION株式会社
【英訳名】	ARCHION Corporation
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 CEO カール・デッペン
【最高財務責任者の役職氏名】	代表取締役 CFO ヘタル・ラリギ
【本店の所在の場所】	東京都品川区西品川一丁目1番1号住友不動産大崎ガーデンタワー
【縦覧に供する場所】	株式会社東京証券取引所 (東京都中央区日本橋兜町2番1号)

1 【有価証券報告書の記載内容の適正性に関する事項】

当社代表取締役社長 CEO カール・デッペン及び代表取締役 CFO ヘタル・ラリギは、当社の第1期（自2025年6月2日 至2026年3月31日）の有価証券報告書の記載内容が金融商品取引法令に基づき適正に記載されていることを確認いたしました。

2 【特記事項】

確認にあたり、特記すべき事項はありません。