

2021年2月4日

(ご参考)

**マツダ株式会社**  
**2021年3月期 第3四半期 決算発表**  
**主な質疑応答**

**1. 第3四半期累計実績を総括してほしい。**

第3四半期累計のグローバル販売台数は、対前年16%減の93万台となりました。四半期毎では、第1四半期の前年比31%減、第2四半期の同12%減から第3四半期では同6%減と着実に回復しています。第3四半期は、前期より導入した「CX-30」の純増やクロスオーバーSUVの好調などにより米国、オーストラリア、ASEANなどで前年を上回り、欧州でのロックダウンなどの影響による台数減を一部相殺しました。

第3四半期累計の売上高は、1兆9,595億円、営業損失は320億円、親会社株主に帰属する当期純損失は782億円となりました。第3四半期の3か月間では、販売回復と固定費抑制、変動利益向上に重点的かつ継続的に取り組んできた結果、営業利益209億円、親会社株主に帰属する当期純利益148億円と、すべての利益レベルで黒字化を達成しました。

**2. 通期見通しを上方修正した要因を説明してほしい。**

第3四半期の業績改善が順調に進捗したことを踏まえ、通期見通しを上方修正しました。営業利益は11月公表対比で400億円改善し、ブレークイブンとなる計画です。主な要因は、販促費用の抑制や市場・車種構成の改善、全領域での固定費低減活動の強化です。広告宣伝費はデジタルへの移行等、品質関連費用は新世代商品の初期品質安定等による改善など、一過性ではない構造的な固定費の抑制を図っています。

取り組んでいる構造改革を加速し、あらゆる領域での固定費の削減と原価低減の強化を継続し、今後の事業環境の変化に耐えうる企業体質への転換を加速していきます。

**3. 今回、マツダの「カーボンニュートラルへの挑戦」への考えが示されたが、これまでの方針に変更はあるのか。**

マツダは2018年に、燃料の発掘・精製を含む「WELL-TO-WHEEL」に加え、クルマのライフサイクル全体でのCO<sub>2</sub>削減に取り組むために、電動化のマルチソリューションが重要と考えていること、この考えに基づき、2030年までに生産するすべてのクルマを電動化することを説明しました。この計画に沿って、電動化技術を開発し、すでにマイルドハイブリッドとバッテリーEVを市場導入し、2022年にはプラグインハイブリッドとロータリーエンジンを用いたマルチ電動化技術を導入予定です。さらに、2023年以降、投資の質を転換し、EV専用プラットフォーム開発や製造過程のCO<sub>2</sub>排出量ゼロへ向け、工場・オフィスのカーボンニュートラル化へ投資を進める予定です。引き続きマルチソリューションの実現に向け、準備を整えていくと同時に、世の中の動きに呼応し、カーボンニュートラルへの対応を加速させ2050年カーボンニュートラルに向けて挑戦していきます。

#### 4. 米国やオーストラリアの販売が好調な理由を教えてください。

米国では、これまで注力してきた販売ネットワーク改革や販売金融強化の取り組みにより、顧客体験強化、販売費用抑制、残価改善など、ビジネス基盤の強化が成果として表れています。商品面では、新規投入の「CX-30」や、「CX-5」、「CX-9」などのクロスオーバーSUV の販売が好調に推移しています。最重要市場として、今後も販売の質向上と台数成長の両立を目指していきます。

オーストラリアは、従来から高いブランド力、強固なディーラー網・顧客基盤がベースにあります。需要回復を見込んだ十分な在庫供給や、新規導入した「CX-30」に加え、ガソリンエンジンモデルを追加した「CX-8」などの販売が順調に推移していることが要因です。また、販売金融強化にも取り組んでいます。

以上