



2024年3月期 第1四半期 決算説明会

FISCAL YEAR MARCH 2024 FIRST QUARTER FINANCIAL RESULTS

2023年8月8日
マツダ株式会社



MAZDA MOTOR CORPORATION

【常務執行役員 川村 修】

- 本日は弊社の決算説明会にご参加いただきありがとうございます。

2024年3月期 第1四半期 実績

- それでは、2024年3月期 第1四半期の実績についてご説明いたします。

第1四半期実績総括

- グローバル販売は、中国・ASEANを除いて計画通りで、前年比大幅改善
- ラージ商品の台数貢献は計画通り進捗
- グローバルでの物流制約はオーストラリアを中心に依然継続
- 営業利益は、上海ロックダウン影響のあった前年同期から大幅に改善
- 一過性要因により品質費用が増加
- 為替は米ドル・ユーロの円安効果をタイバーツ・墨ペソが一部オフセット
- 電動化への取り組みは着実に進捗

- ・ まずは第1四半期実績の総括です。
- ・ 台数関連では、物流起因の出荷遅れを除き、生産と販売はおおむね計画通りに進捗しました。
- ・ グローバル販売台数は、中国・ASEAN市場では台数減となったものの、全体では前年比で大幅に改善いたしました。
- ・ 昨年より順次導入しているラージ商品も計画通り販売に貢献しています。
- ・ 一方でグローバルの物流制約はオーストラリアの港湾混雑とメキシコの輸送能力不足等により、期初に削減を計画していた連結在庫台数は物流制約もあり前期末並みの水準に留まりました。
- ・ 財務実績については、営業利益は300億円で上海ロックダウン影響のあった前年同期から大幅に改善しました。
- ・ この実績には、一時的な品質費用の増加など、一過性の減益要因が含まれます。
- ・ 為替については主要通貨が円安に推移し米ドル・ユーロは増益要因となりましたが、我々が生産拠点を置くタイのバーツおよびメキシコペソについては、現地通貨建てコストが多いため円安が減益要因となり、増益効果を一部オフセットしました。
- ・ また、将来に向けた電動化対応につきましても、取り組みが着実に進捗していますので後ほど詳細をご紹介します。

2024年3月期 第1四半期 台数実績

(千台)	2023年3月期	2024年3月期	対前年増減	
	第1四半期	第1四半期	第1四半期期	
生産台数※	209	284	+75	+36%
グローバル販売台数				
日本	25	42	+17	+70%
北米	79	128	+49	+61%
欧州	30	44	+14	+46%
中国	24	20	✓ -4	-17%
その他市場	75	75	0	0%
合計	233	309	+76	+32%
米国	61	95	+35	+58%
オーストラリア	20	25	+5	+25%
ASEAN	25	19	✓ -6	-24%

MAZDA MOTOR CORPORATION

※月次公表ベース(中国を含むグローバル生産台数/OEM受給車両は含まない)

4

- ・ 台数実績です。
- ・ 生産台数は、対前年36%増の28万4千台となりました。
- ・ 5月は工場稼働日が少なく単月の生産台数が少なかったものの、4月、6月は10万台レベルの生産ができており、第1四半期全体の生産は計画通り進捗いたしました。
- ・ グローバル販売台数は対前年32%増の30万9千台となりました。
- ・ 昨年の上海ロックダウンに伴う供給制約からの回復に加え、昨年より導入したラージ商品群のCX-60、CX-90などが販売台数増加を牽引いたしました。
- ・ 一部弱含みの市場もありましたが、好調な米国市場の販売がカバーし、グローバル全体の販売はおおむね計画通りです。
- ・ 一方中国は対前年で販売減となりました。中国市場は電動化のスピードが速く、加えてマツダの競合となるガソリンエンジン搭載の商品でも価格競争が激化しており販売台数が減少しました。
5月より現地生産のCX-50を導入し、今後拡販に向けた取り組みを加速していきます。

2024年3月期 第1四半期 財務指標

(億円)	2023年3月期	2024年3月期	対前年増減	
	第1四半期	第1四半期	第1四半期	
連結出荷台数 (千台)	166	286	+120	+72%
売上高	6,172	10,910	+4,738	+77%
営業利益	-195	300	+495	-
経常利益	207	639	+432	+208%
税引前利益	203	632	+429	+211%
当期純利益	150	372	+222	+148%
売上高営業利益率	-3.2 %	2.8 %	+6.0 pts	
EPS (円)	23.8	59.1	+35.3	
為替レート (円)				
USDドル	130	138	+8	
ユーロ	138	150	+11	
タイバーツ	3.77	3.99	+0.22	
メキシコペソ	6.48	7.79	+1.31	

MAZDA MOTOR CORPORATION

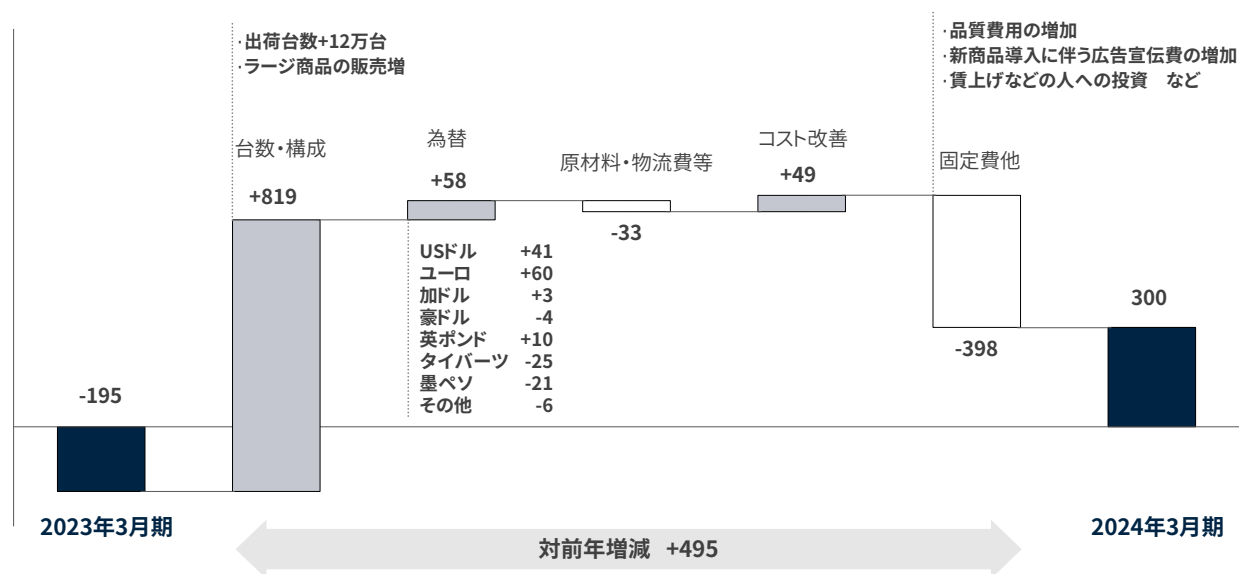
※当期純利益は、親会社株主に帰属する当期純利益を示す

5

- 財務指標についてご説明します。
- 連結出荷台数は対前年72%増の28万6千台となりました。
- 当初は、北米やオーストラリアの物流制約によって前期末に積みあがった連結在庫を出荷に上乗せし、30万台程度の出荷を計画していましたが、依然物流の制約が継続し、計画を未達。期末在庫は前期末と同水準に留まりました。
- 売上高は対前年77%増の1兆910億円、
営業利益は300億円、
親会社株主に帰属する当期純利益は対前年148%増の372億円となりました。
- 出荷台数増加や為替などの改善要因があったものの、品質費用引当の増加など一過性の減益要因があり、第1四半期の営業利益を押し下げました。
- 営業利益変動の内訳については次のスライドでご説明します。

2024年3月期 第1四半期 営業利益変動要因(対前年比較)

(億円)



MAZDA MOTOR CORPORATION

6

- 対前年の営業利益の変動要因です。
- 営業利益は、上海ロックダウンなどの影響があった前年同期から495億円増益の、300億円となりました。
- 台数構成は819億円の増益要因です。
昨年の上海ロックダウン影響の解消やラージ商品の導入などにより連結出荷台数は12万台増加いたしました。
- 1台当たりの変動利益は、新商品の貢献や為替の影響も含めて前年度から10%以上改善し、過去最高レベルとなりました。
- 為替は主要通貨が円安に推移したことにより58億円の増益要因です。
- ただし、タイバーツとメキシコペソに関しては現地生産をしている関係で円安により減益要因となりました。
- 原材料・物流費では鉄鋼の価格上昇の影響などにより33億円の減益。
- コスト改善は49億円の増益。
- 固定費他は品質費用の一過性の増加が約150億円あったことに加え、新商品導入に伴う広告宣伝費の増加や、賃上げによる人への投資 などにより398億円の減益影響となりました。

ラージ商品群導入の進捗



CX-90

- 2023年4月より米国で販売開始
- 第1四半期で7千台を販売
- メディア等の反響は良好、導入以降のWebアクセスも増加傾向



CX-60

- 2022年より欧州、日本に導入
- 第1四半期で1万3千台を販売
- 2023年7月よりオーストラリアに導入済

- 続いて、第1四半期までの商品導入の進捗についてご説明いたします。
- 今期は4月に米国にラージ商品第2弾となるCX-90を導入いたしました。
- 引き続きメディア等からの反響は良好で、導入以降お客様からのWebアクセスも毎月増加傾向です。
- 第1四半期の販売実績は7千台でした。
- 第2四半期以降はWebを通じた認知拡大の取り組みなどによりさらなる販売拡大につなげていきます。
- CX-60は、昨年より欧州や日本などの市場に導入しており、第1四半期の販売実績は1万3千台です。各市場で販売台数増加に貢献しました。
- 本年7月からはオーストラリア市場にも導入しております。同市場にとって初のラージ商品としてブランド力向上と販売増を牽引することを期待しています。

米国CX-50の進捗

- 2023年7月より、アラバマ工場で2直生産を開始
- 第1四半期の販売台数は1万2千台、引き合いが強く高回転の販売を継続
- 供給力を強化し、年度後半に向けてさらに販売台数を伸ばす計画



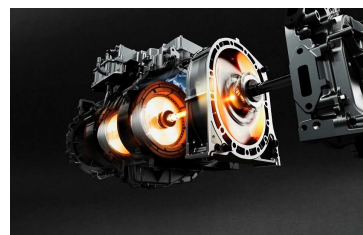
(北米仕様)

- 次に、米国CX-50の進捗についてご説明いたします。
- CX-50は、2022年に米国のアラバマ工場で生産を開始し、
- 本年7月より、昼夜勤の2直生産を開始いたしました。
- 第1四半期の米国での販売実績は1万2千台です。
- 導入以降、お客様からご好評いただいております、引き合いが強く、高回転の販売を継続しています。
- 2直化による供給力の強化で、今期の後半にかけてさらに販売台数を伸ばしていく計画です。

電動化に向けた取り組み

MX-30 e-SKYACTIV R-EVの量産を開始

- ローターエンジンを発電機として使用する独自のシリーズ式プラグインハイブリッドモデル
- 今期欧州市場より導入予定



パナソニック エナジー株式会社と中長期的パートナーシップの構築に向けた検討を合意

- 車載用円筒形リチウムイオン電池の受給および2030年経営方針のPhase2(2025-2027年)以降に導入するBEVへの搭載を視野に検討



- 続いて電動化に向けた、当第1四半期の取り組みについてご説明いたします。
- 本年6月より、MX-30 R-EVの生産を広島の宇品工場を開始しました。
- MX-30 R-EVは、ロータリーエンジンを発電機として使用しモーターで駆動するマツダ独自のシリーズ式プラグインハイブリッドモデルです。
- 電動化に対応するマツダのマルチソリューションの一つとして、欧州市場から導入する予定です。
- さらに先日、パナソニックエナジー株式会社様との中長期的パートナーシップの構築に向けた検討を合意した旨を公表させていただきました。
- 2030年経営方針の電動化Phase2以降に導入予定のバッテリーEVに搭載する、車載用円筒形リチウムイオン電池を供給いただくことを視野に今後協議を進めさせていただく予定です。
- 引き続き電動化の取り組みを推し進め、加速する環境規制に対応するとともにカーボンニュートラルの実現に向けて着実に取り組んでまいります。

2024年3月期 通期見通し

【代表取締役専務執行役員兼CFO ジェフリー・エイチ・ガイトン】

- 本日はお忙しい中ご参加いただきありがとうございます。
- これからは私からもマツダのビジネスについて皆さんにお話する機会を持てればと思っています。よろしくお願いします。
- 今回は2024年3月期の見通しについて、総括させていただきます。

2024年3月期 通期見通し総括

- 米国・欧州・日本の台数成長は計画通り進捗
中国とASEAN市場は第2四半期決算に向けて見直しを検討
- 米国工場の2直操業を7月より開始
- 外部環境は、原材料価格の上昇に加え、為替は円高に推移する見通し
- 主要市場に向けた商品供給・物流は確保も、市場の需要はさらに旺盛
- 成功裏な電動化トランジションに向けた準備を継続
- 通期の利益見通しは変更なし

- ・ まず販売についてです。
- ・ 米国・欧州・日本の各市場の台数成長は計画通りで、今後はラージ商品や米国工場2直化による貢献も見込んでいます。
- ・ しかし先ほどご説明した通り、中国とASEANについては改善が必要です。第2四半期までの取り組みや実績を踏まえ、中間決算のタイミングで通期見通しの見直しも検討してまいります。
- ・ 特にここでお伝えしておきたいこととしては、中国市場に関しては、私たちは急速に進む電動化に対応すべく現地のパートナーと対応を検討している最中であり、同市場からの撤退は考えておりません。
- ・ 足元ではCX-50の本格導入や量販車種のMAZDA3の価格改定などを通じた販売最大化を図りつつ、反転攻勢への計画を策定してまいります。
- ・ 経済動向については、今後円高方向に進むことを想定しています。
- ・ 原材料価格は足元では計画対比で改善傾向ですが、市場の生産回復に伴う資材需要を踏まえますと、今期の原材料価格が現状以上に改善する前提は置いていません。
- ・ 半導体供給不足による生産制約については、今も多少の影響はあるものの、月産10万台レベルの安定した生産ができています。
- ・ しかしながら、この第1四半期は物流の逼迫により出荷が思った通りには進みませんでした。今後主要市場に向けたキャパシティは計画通り確保できる見通しですが、引き続き供給よりも需要の方が強い状況と考えています。
- ・ 電動化対応については、研究開発への投資を手を緩めずに継続してまいります。今期中にはPhase2の施策を決定し、Phase3の計画については複数の選択肢の評価・検討を進めてまいります。
- ・ 様々な要素はありますが、私たちの計画はロバストでバランスが取れたものと考えており、現時点では今期の見通しは変更いたしません。

2024年3月期 通期 台数見通し

(千台)	2023年3月期	2024年3月期	対前年増減	
	通期	通期	通期	
グローバル販売台数				
日本	165	183	+19	+11%
北米	407	496	+90	+22%
欧州	160	189	+29	+18%
中国	84	125	+41	+48%
その他市場	294	306	+12	+4%
合計	1,110	1,300	+190	+17%
米国	301	367	+66	+22%
オーストラリア	91	100	+8	+9%
ASEAN	78	80	+1	+2%

MAZDA MOTOR CORPORATION

12

- 少し詳細をお話させていただきます。
- グローバル販売の通期計画につきましては5月公表からの変更はありません。
- ご覧の通り、中国につきましては第1四半期の実績を踏まえると通期計画の達成は難しい見通しです。
- ASEANにつきましては前年からほぼ同水準の計画ですが、これも見直しが必要です。
- 極力他の市場の改善により弱含みの市場をオフセットし、第2四半期中に市場毎の計画の見直しを検討してまいります。

2024年3月期 通期 財務指標

(億円)	2023年3月期	2024年3月期	対前年増減	
	通期	通期	通期	
連結出荷台数 (千台)	1,059	1,200	+141	+13%
売上高	38,268	45,000	+6,732	+18%
営業利益	1,420	1,800	+380	+27%
経常利益	1,859	1,720	-139	-7%
税引前利益	1,700	1,680	-20	-1%
当期純利益	1,428	1,300	-128	-9%
売上高営業利益率	3.7 %	4.0 %	+0.3 pts	
EPS (円)	226.7	206.3	-20.4	
為替レート (円)				
USDドル	136	128	-7	
ユーロ	141	139	-2	
タイバーツ	3.84	3.81	-0.03	
メキシコペソ	6.90	6.73	-0.17	

MAZDA MOTOR CORPORATION

※当期純利益は、親会社株主に帰属する当期純利益を示す

13

- 先ほど申し上げた通り、今期の収益見通しにつきましても変更はありません。
- 第1四半期は、堅調な1台当たり利益を達成しました。今後もラージ商品や北米市場のCX-50の販売貢献により改善を継続していきます。
- 加えて固定費の効率化による改善にも取り組むことで、営業利益は対前年380億円増益の1,800億円の目標を達成できると考えています。
- 尚、営業利益については前年から改善の見通しですが、今期は営業外で為替評価損が出る見通しとしています。
- 前年は大幅な円安による為替評価益によって大きな営業外利益を計上しました。その裏返しとして、今期は円高により評価損が発生する見通しのため親会社株主に帰属する当期純利益は前年から減益となる見通しです。
- ROSにつきましては過去5年間で最高の4%に改善する見通しであり、2026年3月期目標の5%以上に向けて着実に改善しています。

まとめ

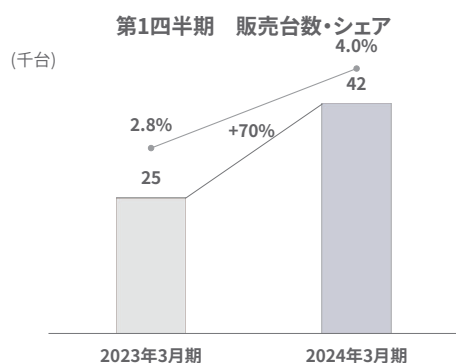
- 一過性の減益影響もあり、第1四半期の営業利益は300億円
- 各市場へのラージ商品導入、米国工場の2直化など
今期の成長を牽引する主要取り組みは着実に進捗
- 中国・ASEAN市場では足元の販売が前年比減少、
販売の動向を見極めながら対応を検討
- 電動化に向けた投資は手を緩めることなく継続
- 通期利益見通しは変更なし
営業利益 1,800億円 当期純利益 1,300億円

- 最後にまとめです。
- 第1四半期の営業利益は前年から大幅に改善し300億円の実績でした。
- 生産・販売の改善はグローバルでは計画通り進捗しましたが、物流の制約や一過性の品質費用の増加等の減益要因により収益が押し下げられました。
- しかしながら、各市場へのラージ商品の導入や米国工場でのCX-50生産2直化などの取り組みが着実に進捗しています。
- 中国とASEAN市場の販売に対しては引き続きリカバリーの対応を講じていきますが、今後の販売動向を見極めながら計画の見直しも検討してまいります。
- 通期の収益見通しについては変更はありません。
- また、電動化に向けた投資も手を緩めることなく継続をしてまいります。



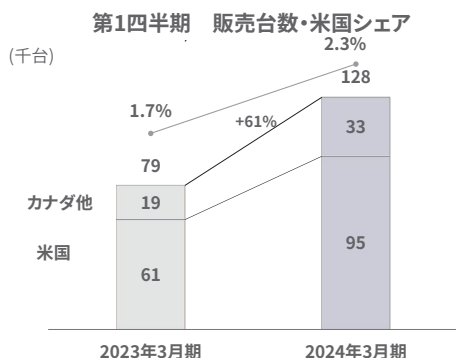
添付

日本



- 対前年70%増の4万2千台を販売
- 生産状況の改善に加え、CX-60を中心としたクロスオーバーSUVの販売台数増などによりコロナ禍以前並みの台数水準に回復
- CX-60 は第1四半期で6千台を販売対前年の販売台数増加を牽引
- シェアは対前年1.2pts増の4.0%、登録車シェアは同1.6pts増の5.0%

北米



■ 米国:

- 対前年58%増の9万5千台を販売
前年の第4四半期対比では8%の台数増、
力強い販売パフォーマンスを継続
- シェアは対前年0.6pts増の2.3%
- CX-5の販売好調に加え、CX-30・CX-50が販売台数増加に貢献。4月から導入したCX-90の販売本格化により、第2四半期以降の更なる台数成長を目指す
- 2023年7月よりアラバマ工場でCX-50の2直生産を開始

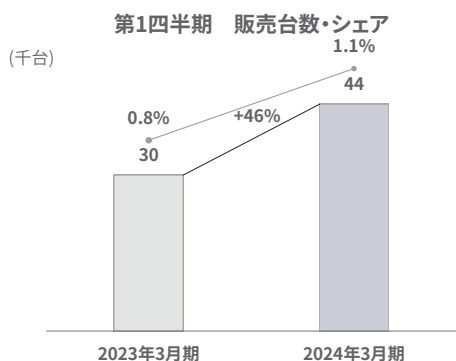
■ カナダ:

- 対前年26%増の1万7千台
- 好調なCX-5が販売台数増加を牽引

■ メキシコ:

- 対前年196%増の1万5千台

欧州



- 対前年46%増の4万4千台を販売
昨年夏に導入したCX-60やCX-5などが販売台数増加に貢献

- CX-60は第1四半期で6千台を販売

- シェアは対前年0.3pts増の1.1%

- 2023年6月より欧州向け MX-30 e-SKYACTIV R-EVの量産を開始、2023年後半販売予定

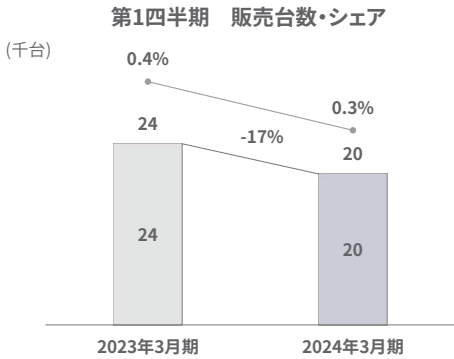
■ 主要国の販売

- ドイツ:対前年69%増の1万1千台
- 英国:対前年51%増の7千台

中国



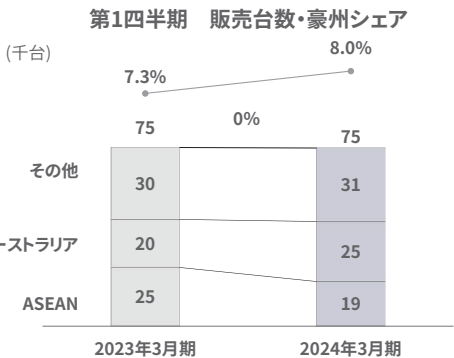
- 対前年17%減の2万台を販売
量販車種であるMAZDA3の販売台数減少が影響
- シェアは対前年0.1pts減の0.3%
- 2023年5月にCX-50を販売開始



その他市場



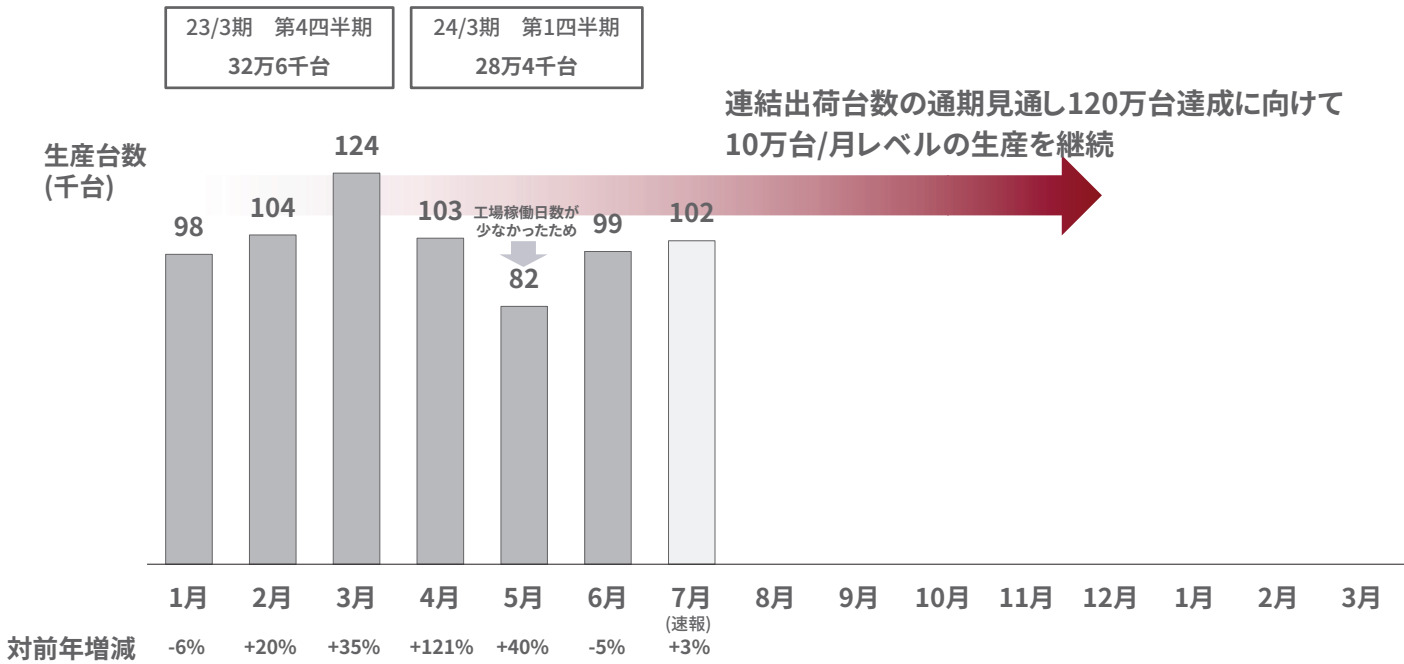
- 前年同水準の7万5千台を販売
- オーストラリア:
 - 対前年25%増の2万5千台を販売
CX-3やBT-50などの販売台数が増加
 - シェアは対前年0.7pts増の8.0%
 - BT-50は単月過去最高販売を記録
 - 埠頭の混雑や滞貨、船舶不足は継続
- ASEAN:
 - 対前年24%減の1万9千台を販売
 - タイ:対前年40%減の5千台
 - ベトナム:対前年37%減の6千台前年の政府支援策による販売増から減少



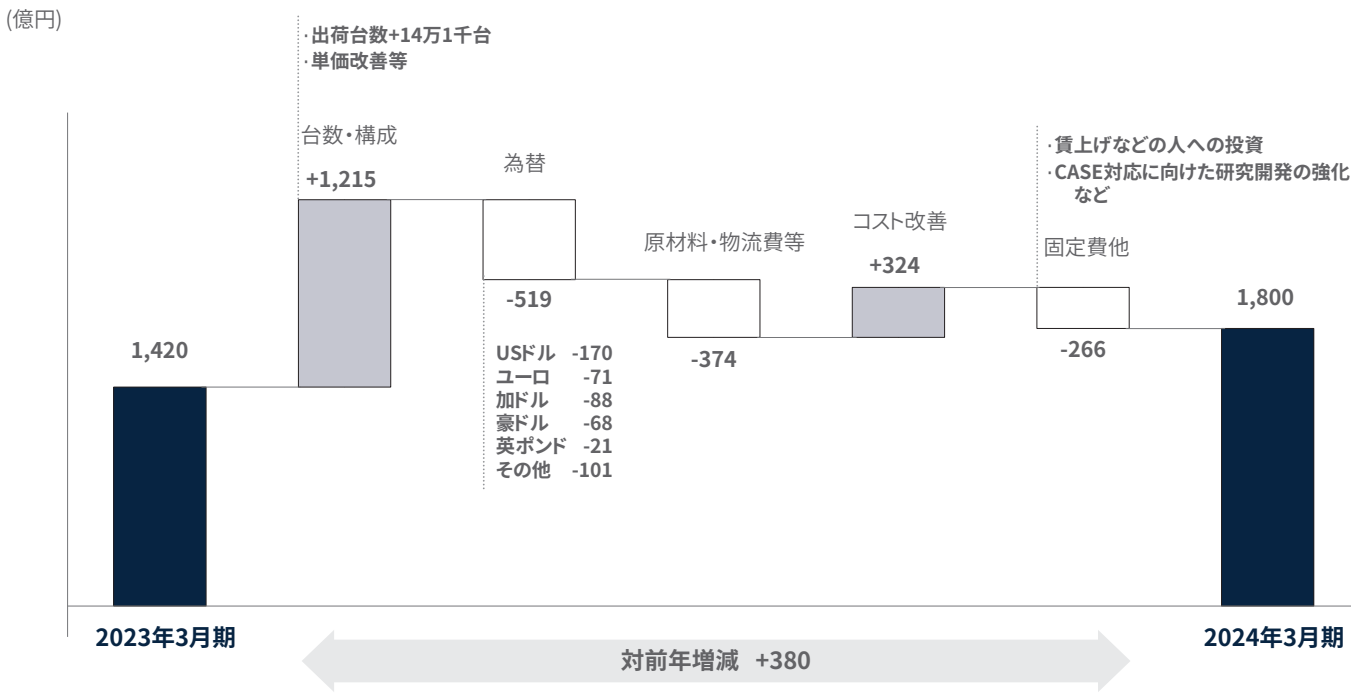
キャッシュ・フロー及びネット・キャッシュ

(億円)	2023年3月期	2024年3月期	対前期末増減
	通期	第1四半期	
営業キャッシュ・フロー	1,374	284	-
投資キャッシュ・フロー	-994	-288	-
フリー・キャッシュ・フロー	380	-4	-
現金及び現金同等物	7,171	6,861	-310
有利子負債	6,155	5,751	-404
ネット・キャッシュ	1,016	1,110	+94
総資産	32,593	32,616	+23
自己資本	14,396	14,970	+574
自己資本比率	44 %	46 %	+2 pts

生産台数について



2024年3月期 通期 営業利益変動要因(対前年比較)

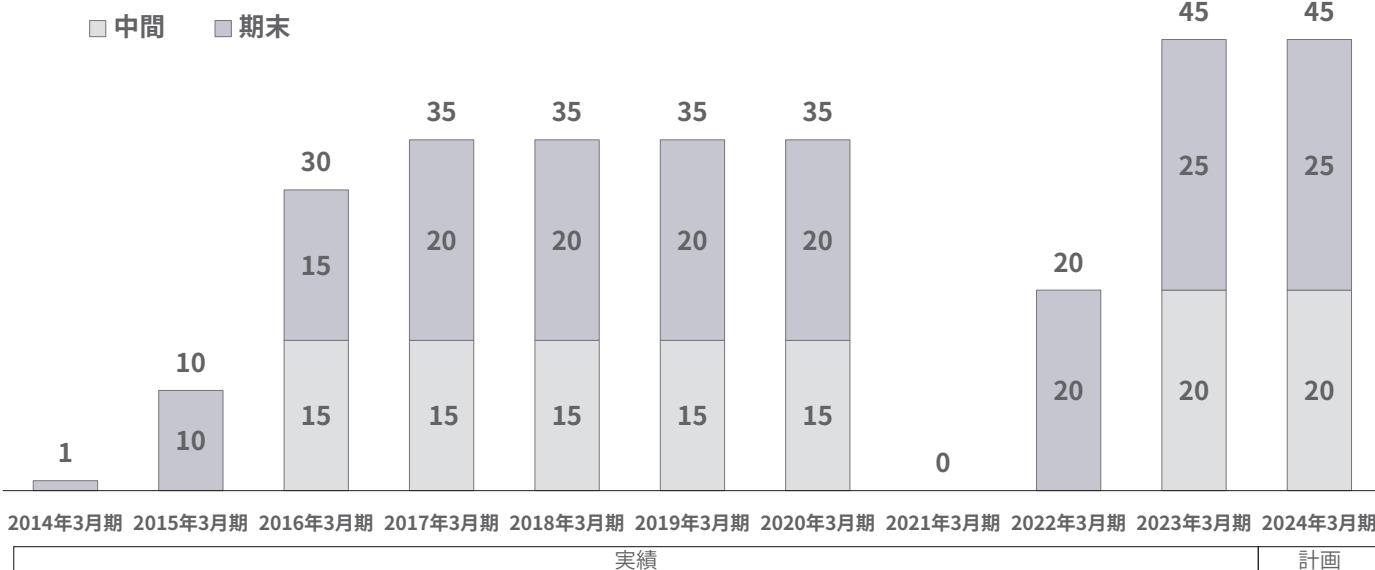


為替レート

(円)	2023年3月期	2024年3月期	対前年増減
	通期	通期	通期
USドル	136	128	-7
ユーロ	141	139	-2
カナダドル	102	97	-6
オーストラリアドル	93	90	-3
英ポンド	163	160	-4
タイバーツ	3.84	3.81	-0.03
メキシコペソ	6.90	6.73	-0.17

配当について

一株当たり配当金 (円)



注) 2014年8月1日付で普通株式について5株を1株の割合で株式併合を行っております。
一株当たり配当金は各年度における実際の配当金額を表しています。

将来見通しに関する注意事項

このプレゼンテーション資料に記載されている、当社の見通し及び将来の戦略については、今後の世界経済情勢、業界の動向、為替変動のリスクなど様々な不確定要素が含まれております。従いまして、実際の当社業績は見通しと大きく異なる結果となる場合があることをあらかじめご了承ください。

投資に関する最終決定は、上記の点を踏まえ、投資家の皆様ご自身の判断で行われるようお願いいたします。当プレゼンテーション資料に掲載された情報に基づいて投資された結果、万一何らかの損害を被られましても、当社および各情報の提供者は一切責任を負いかねますので、併せてご了承ください。