

# 2025年3月期 第2四半期 決算説明会

FISCAL YEAR MARCH 2025 SECOND QUARTER FINANCIAL RESULTS



MAZDA CX-80



2024年11月7日  
マツダ株式会社

# 本日の説明内容

- 財務実績と見通し総括
- 2030経営方針の進捗

注：本資料において当期純利益は、親会社株主に帰属する当期純利益を示す

# 決算総括

## ■ 2025年3月期 第2四半期累計実績

- グローバル販売台数：63万台 / 売上高：2兆3,939億円  
営業利益：1,030億円 / 当期純利益：353億円
- 北米販売が過去最高を達成  
販売奨励金トレンドの上昇により台数増と為替による増益をオフセット。収益は想定以下

## ■ 通期見通し

- グローバル販売台数：135万台 / 売上高：5兆円  
営業利益：2,000億円 / 当期純利益：1,400億円
- 北米販売は過去最高となる見通し、日本・その他市場の前回見通し対比販売減を一部オフセット  
競争環境の厳しさは継続  
収益基盤を再構築、通期見通し達成に経営陣一丸となって取り組む

## ■ 株主還元

- 中間配当は25円。年間配当予想は1株当たり55円

# 2025年3月期 第2四半期累計 実績

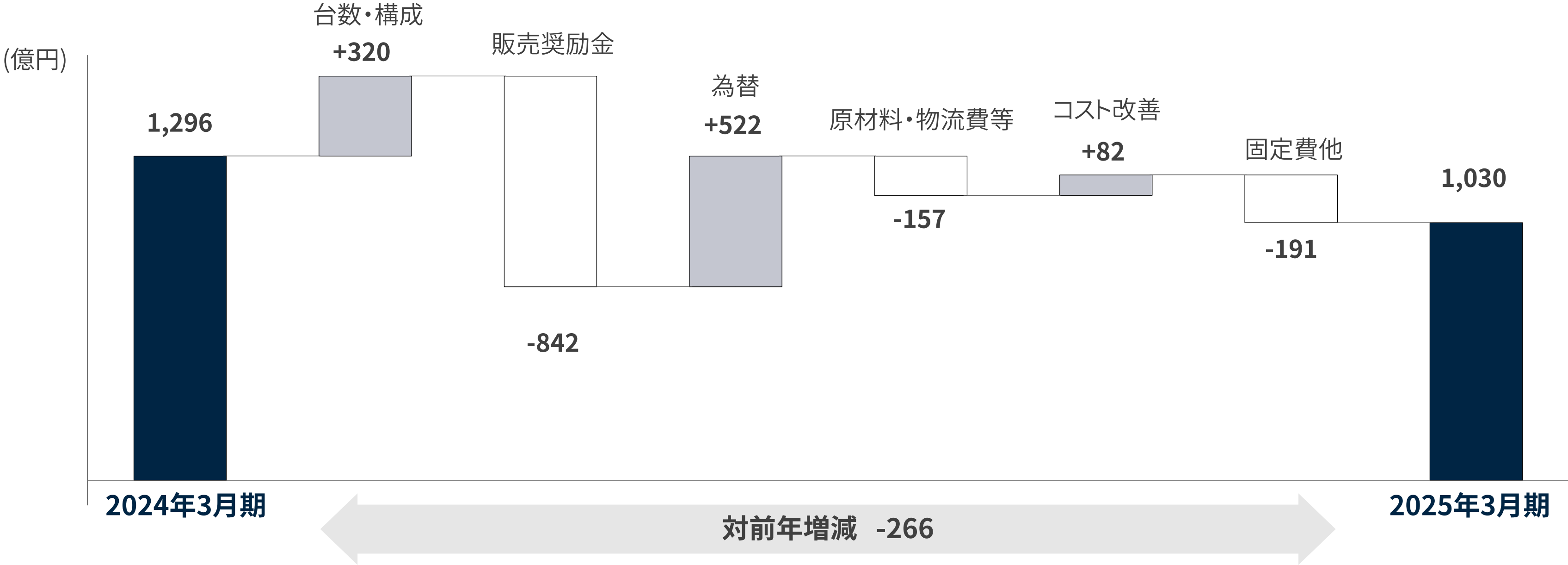
# 2025年3月期 第2四半期累計 台数実績

| (千台)      | 2024年3月期 | 2025年3月期 | 対前年増減   |      |
|-----------|----------|----------|---------|------|
|           | 第2四半期累計  | 第2四半期累計  | 第2四半期累計 |      |
| 生産台数※     | 593      | 603      | +10     | +2%  |
| グローバル販売台数 |          |          |         |      |
| 日本        | 82       | 64       | -18     | -22% |
| 北米        | 251      | 304      | +53     | +21% |
| 欧州        | 90       | 89       | -1      | -1%  |
| 中国        | 45       | 34       | -11     | -24% |
| その他市場     | 148      | 139      | -10     | -7%  |
| 合計        | 616      | 630      | +14     | +2%  |
| 米国        | 184      | 213      | +29     | +16% |
| オーストラリア   | 50       | 50       | 0       | 0%   |

2025年3月期 第2四半期累計 財務指標

| (億円)        | 2024年3月期 | 2025年3月期 | 対前年増減    |      |
|-------------|----------|----------|----------|------|
|             | 第2四半期累計  | 第2四半期累計  | 第2四半期累計  |      |
| 連結出荷台数 (千台) | 588      | 590      | +2       | 0%   |
| 売上高         | 23,173   | 23,939   | +766     | +3%  |
| 営業利益        | 1,296    | 1,030    | -266     | -20% |
| 経常利益        | 1,792    | 835*     | -957     | -53% |
| 当期純利益       | 1,081    | 353*     | -728     | -67% |
| 売上高営業利益率    | 5.6 %    | 4.3 %    | -1.3 pts |      |
| EPS (円)     | 171.6    | 56.1     | -115.5   |      |
| 為替レート (円)   |          |          |          |      |
| USDドル       | 141      | 153      | +12      |      |
| ユーロ         | 153      | 166      | +13      |      |
| タイバーツ       | 4.05     | 4.27     | +0.22    |      |
| メキシコペソ      | 8.13     | 8.49     | +0.36    |      |

# 2025年3月期 第2四半期累計 営業利益変動要因(対前年比較)



|         |      |     |      |           |      |        |      |
|---------|------|-----|------|-----------|------|--------|------|
| 台数・構成   | +320 | 為替  | +522 | 原材料費・物流費等 | -157 | 固定費他   | -191 |
| 台数構成・価格 | +204 | USD | +169 | 原材料費      | -102 | 研究開発費  | -77  |
| その他     | +116 | EUR | +136 | 物流費       | -55  | 減価償却費  | -24  |
|         |      | AUD | +94  |           |      | 品質関連費用 | -89  |
|         |      | THB | -69  |           |      | 広告宣伝費  | -73  |
|         |      | MXN | +19  |           |      | その他    | +72  |
|         |      | その他 | +173 |           |      |        |      |

# 2025年3月期 通期見通し

# 2025年3月期 通期 台数見通し

| (千台)      | 2024年3月期 | 2025年3月期 | 対前年増減 |      | 対8月公表増減 |
|-----------|----------|----------|-------|------|---------|
|           | 通期       | 通期       | 通期    |      | 通期      |
| グローバル販売台数 |          |          |       |      |         |
| 日本        | 160      | 150      | -10   | -6%  | -30     |
| 北米        | 514      | 605      | +91   | +18% | +5      |
| 欧州        | 180      | 183      | +3    | +2%  | 0       |
| 中国        | 97       | 98       | +1    | +1%  | 0       |
| その他市場     | 289      | 314      | +25   | +9%  | -25     |
| 合計        | 1,241    | 1,350    | +109  | +9%  | -50     |
| 米国        | 375      | 450      | +75   | +20% | +5      |
| オーストラリア   | 98       | 106      | +7    | +7%  | 0       |

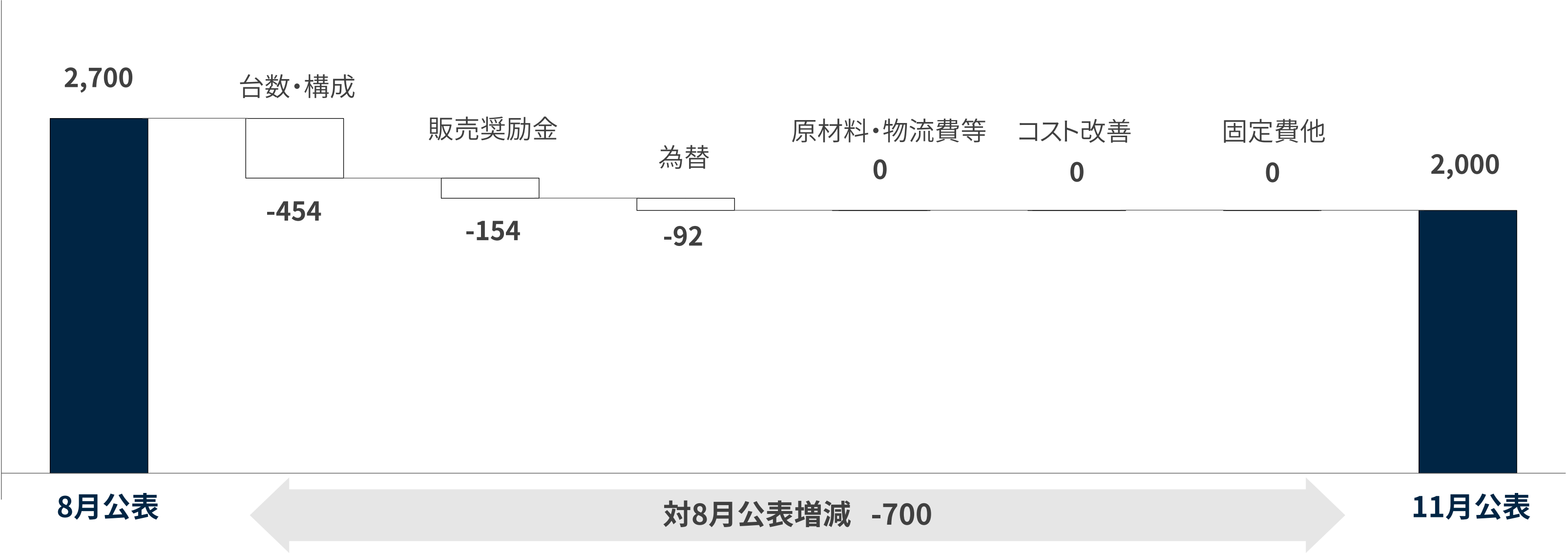
# 2025年3月期 通期 財務指標

| (億円)        | 2024年3月期 | 2025年3月期 |
|-------------|----------|----------|
|             | 通期       | 通期       |
| 連結出荷台数 (千台) | 1,202    | 1,250    |
| 売上高         | 48,277   | 50,000   |
| 営業利益        | 2,505    | 2,000    |
| 経常利益        | 3,201    | 1,900 *  |
| 当期純利益       | 2,077    | 1,400 *  |
| 売上高営業利益率    | 5.2 %    | 4.0 %    |
| EPS (円)     | 329.6    | 222.1    |
| 為替レート (円)   |          |          |
| USDドル       | 145      | 149      |
| ユーロ         | 157      | 163      |
| タイバーツ       | 4.11     | 4.26     |
| メキシコペソ      | 8.35     | 8.01     |

| 対前年増減    |      | 対8月公表増減  |
|----------|------|----------|
| 通期       |      | 通期       |
| +48      | +4%  | -50      |
| +1,723   | +4%  | -3,500   |
| -505     | -20% | -700     |
| -1,301   | -41% | -300     |
| -677     | -33% | -100     |
| -1.2 pts |      | -1.0 pts |
| -107.5   |      | -15.9    |
| +4       |      | -1       |
| +6       |      | +1       |
| +0.15    |      | +0.14    |
| -0.34    |      | -0.30    |

# 2025年3月期 営業利益変動要因(対8月公表比較)

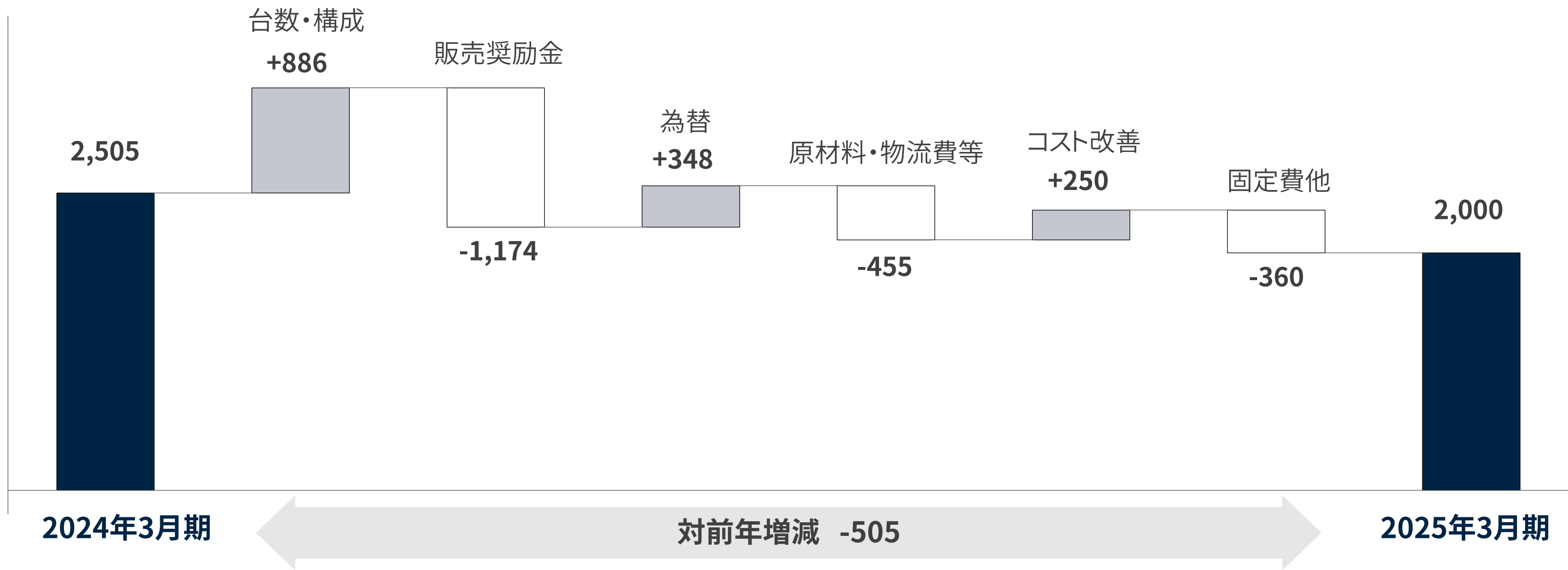
(億円)



|         |      |     |     |           |   |        |   |
|---------|------|-----|-----|-----------|---|--------|---|
| 台数構成    | -454 | 為替  | -92 | 原材料費・物流費等 | 0 | 固定費他   | 0 |
| 台数構成・価格 | -343 | USD | -25 | 原材料費      | - | 研究開発費  | - |
| その他     | -111 | EUR | +35 | 物流費       | - | 減価償却費  | - |
|         |      | AUD | +8  |           |   | 品質関連費用 | - |
|         |      | THB | -81 |           |   | 広告宣伝費  | - |
|         |      | MXN | -11 |           |   | その他    | - |
|         |      | その他 | -18 |           |   |        |   |

# 2025年3月期 営業利益変動要因(対前年比較)

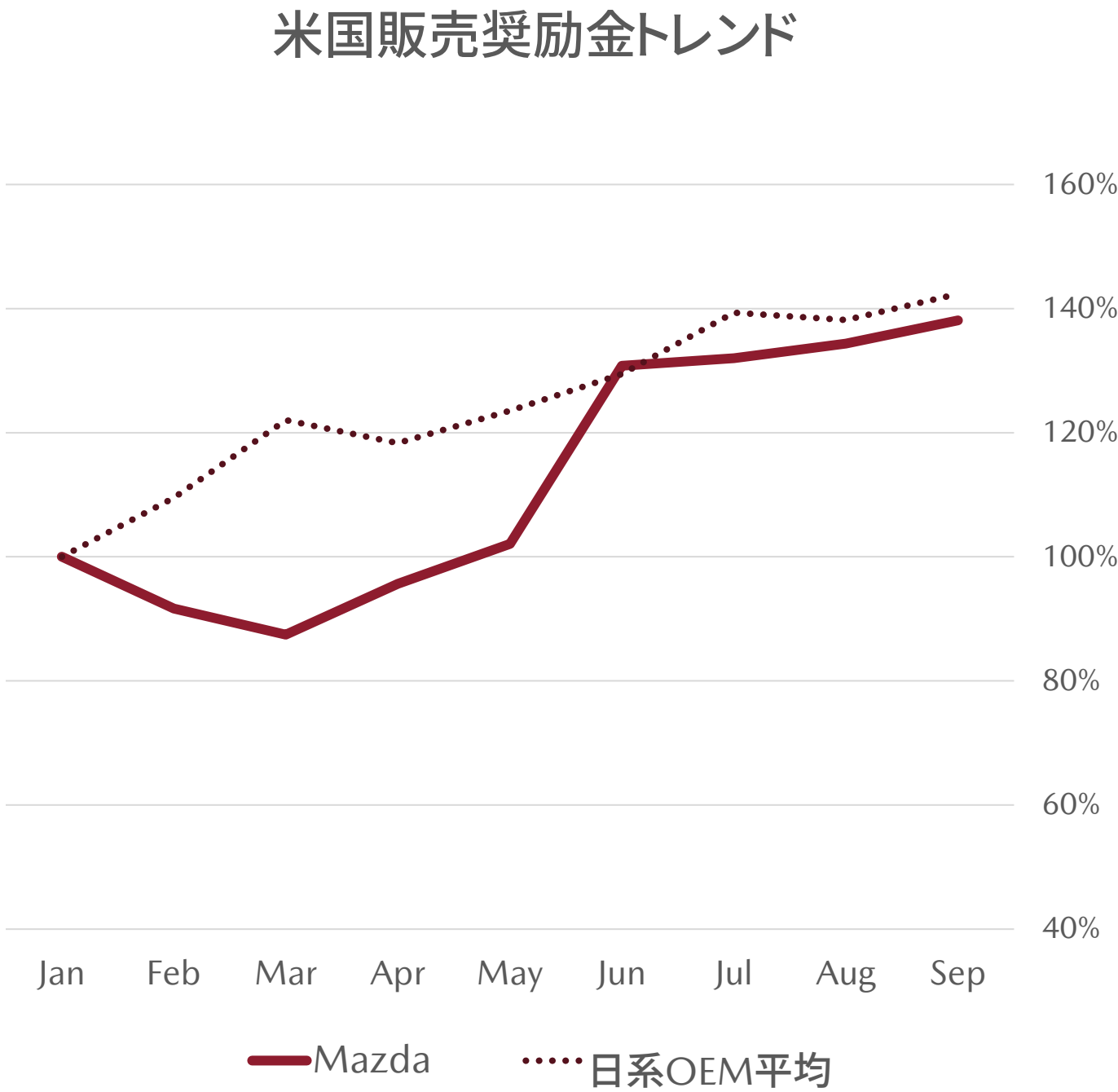
(億円)



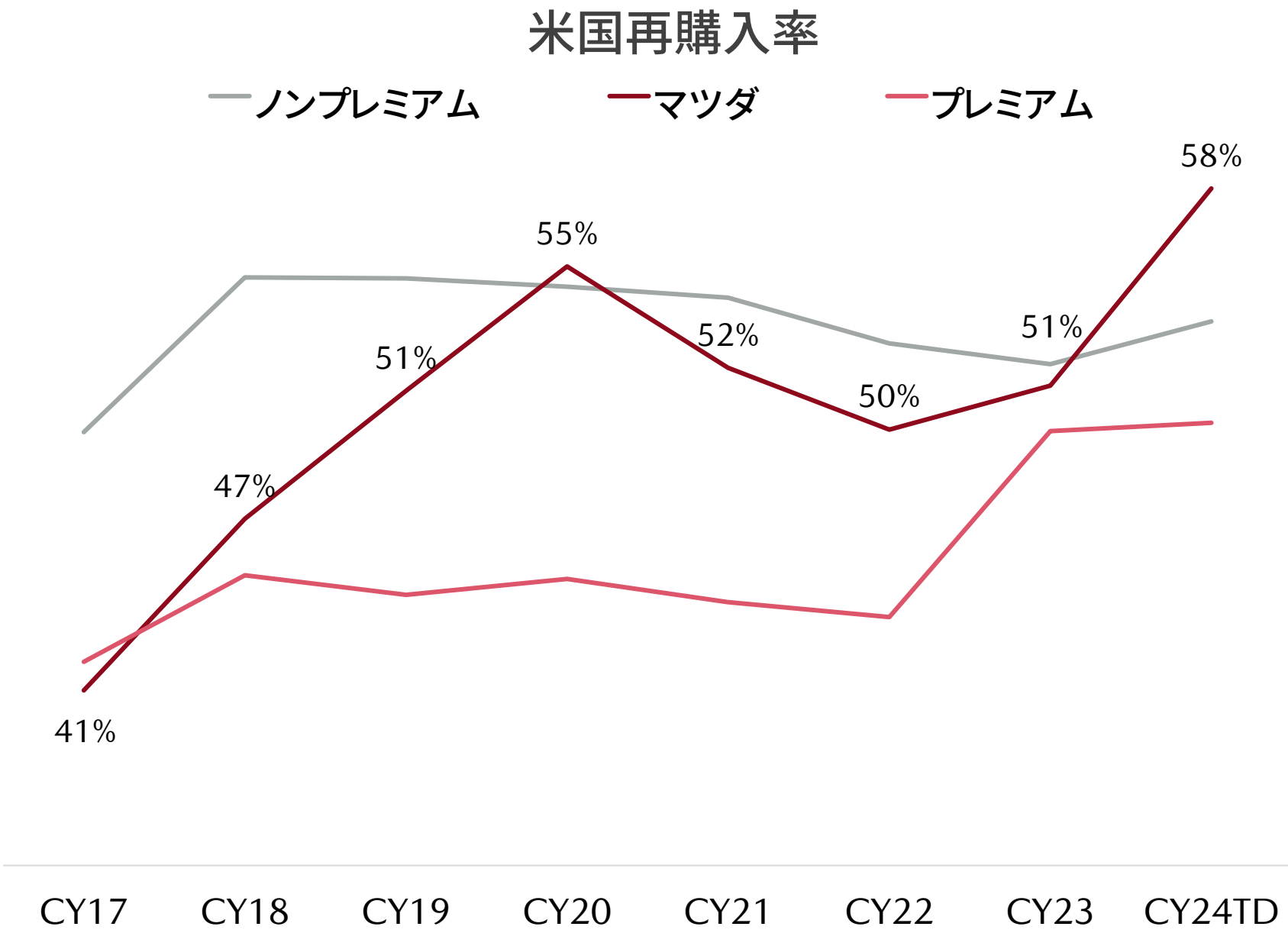
|         |      |     |      |           |      |        |      |
|---------|------|-----|------|-----------|------|--------|------|
| 台数構成    | +886 | 為替  | +348 | 原材料費・物流費等 | -455 | 固定費他   | -360 |
| 台数構成・価格 | +692 | USD | +96  | 原材料費      | -444 | 研究開発費  | -137 |
| その他     | +194 | EUR | +135 | 物流費       | -11  | 減価償却費  | -17  |
|         |      | AUD | +92  |           |      | 品質関連費用 | +66  |
|         |      | THB | -93  |           |      | 広告宣伝費  | -48  |
|         |      | MXN | +3   |           |      | その他    | -224 |
|         |      | その他 | +115 |           |      |        |      |

# 米国販売奨励金

2024年のマツダの販売奨励金は日系同業他社と同様の傾向で推移、  
販売網改革により改善傾向にある再購入率は、販売金融を活用した購入支援策の強化により過去最高水準



Source: Motor Intelligence

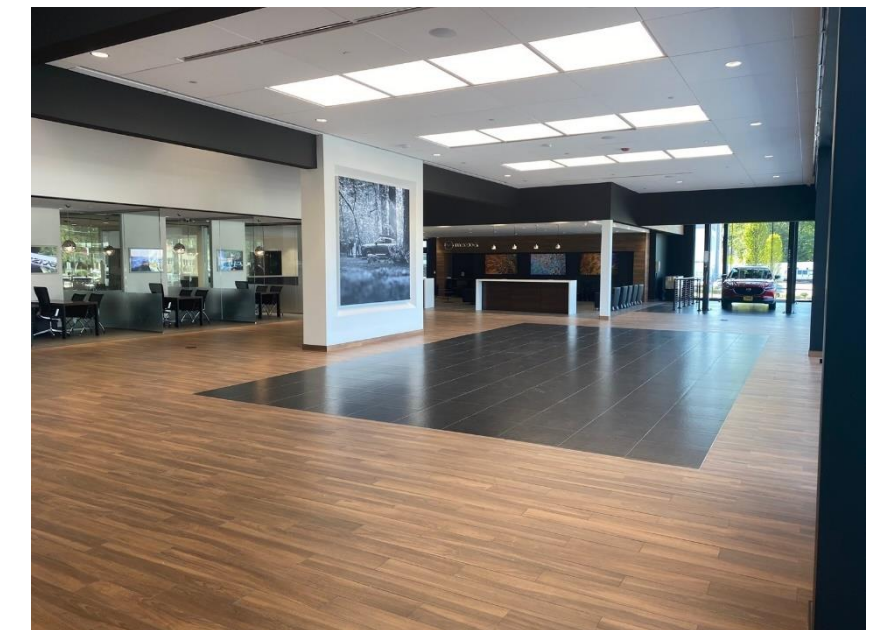
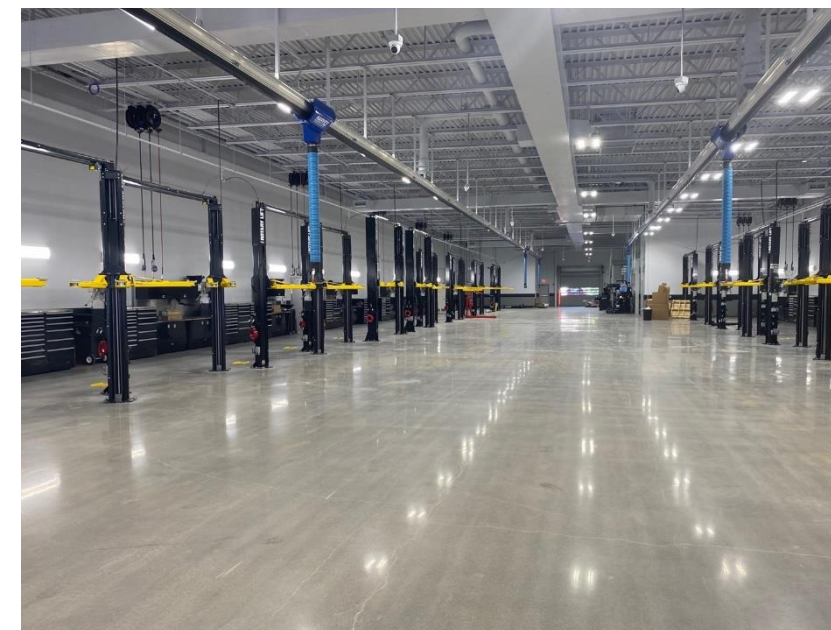
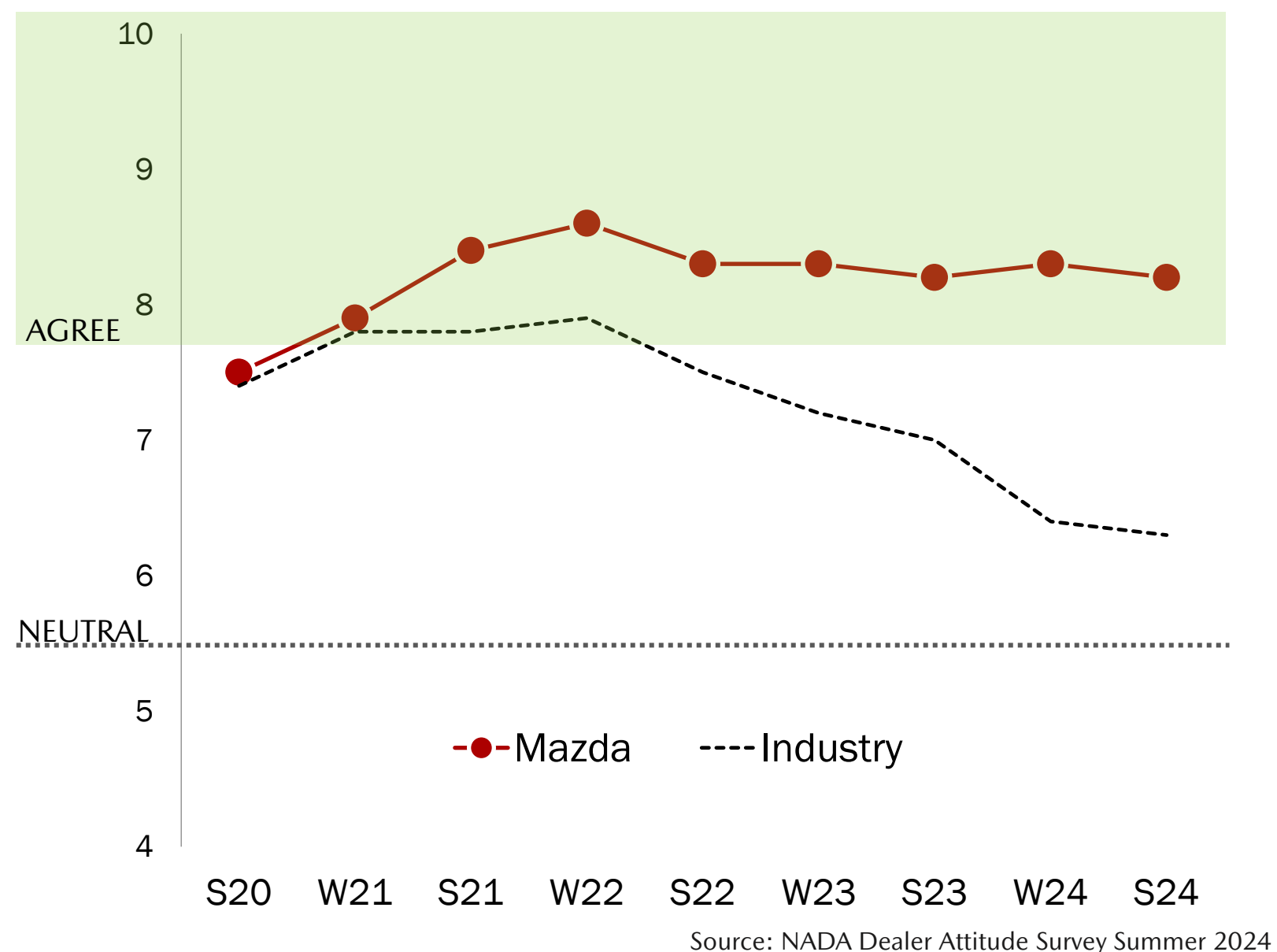


Source: InMoment NVCS (Oct 15' – May 24') Filter: Gas fuel type only

# 米国での販売成長

米国のマツダディーラーは将来の成長に対し業界内で最も肯定的な見方を維持、プレミアム・ブランドに匹敵する顧客体験を提供するために積極的な投資を行い、売上成長と収益性を牽引

米国ディーラー調査：  
“マツダのフランチャイズバリューは今後12か月で向上する”



(Wayne Mazda, Greater New York)

# 2030経営方針の進捗

# 2030経営方針の進捗

## PHASE 1

2022-2024

### 電動化・CNへの準備 成長投資の原資獲得

- ① ラージ商品、北米専用車などの技術・商品資産を活用したトップライン成長
- ② サプライチェーン、バリューチェーン全体での原価低減
- ③ 電動化技術、電池の準備

電動化時代に向けた  
開発強化

PHASE 2  
2025-2027

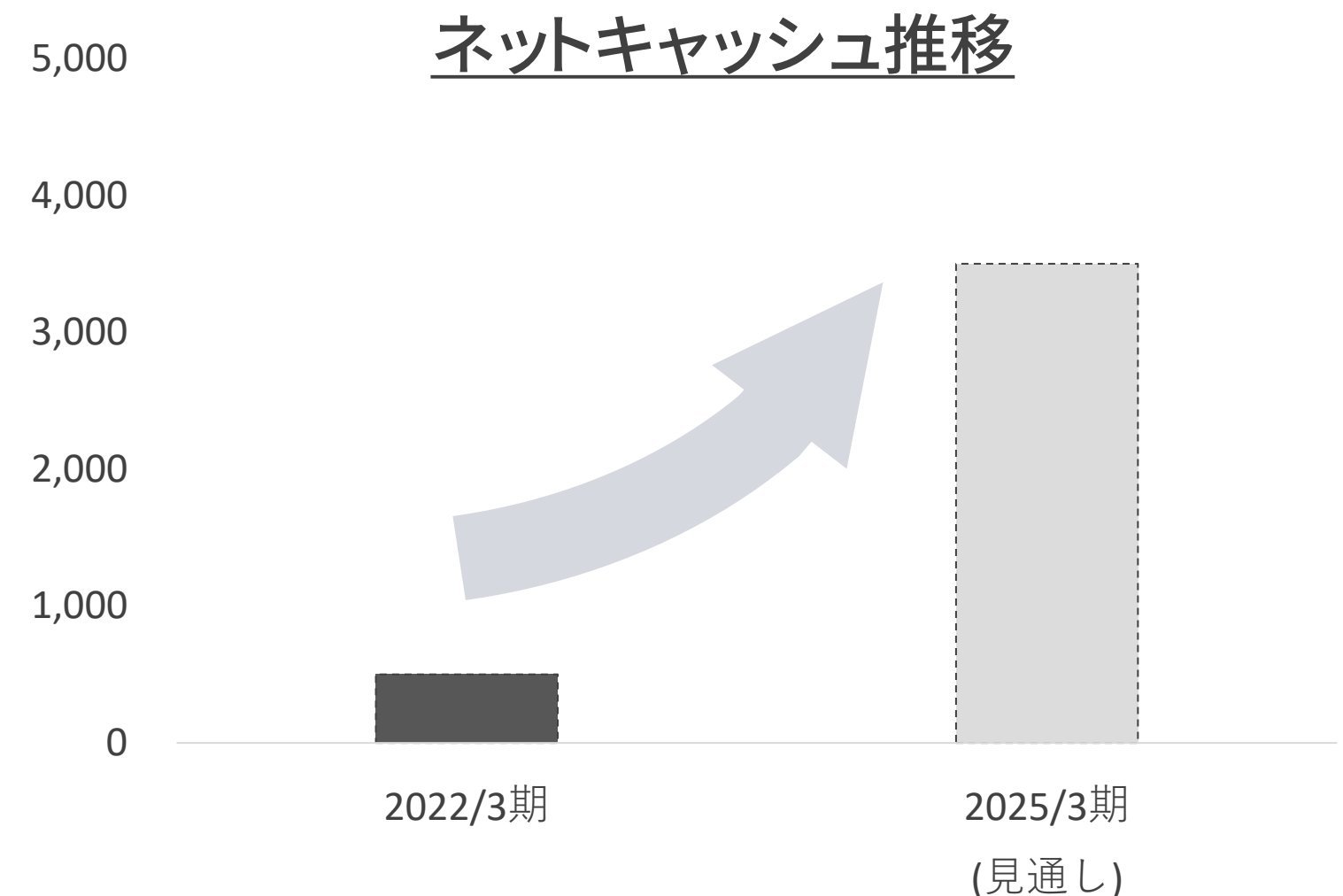
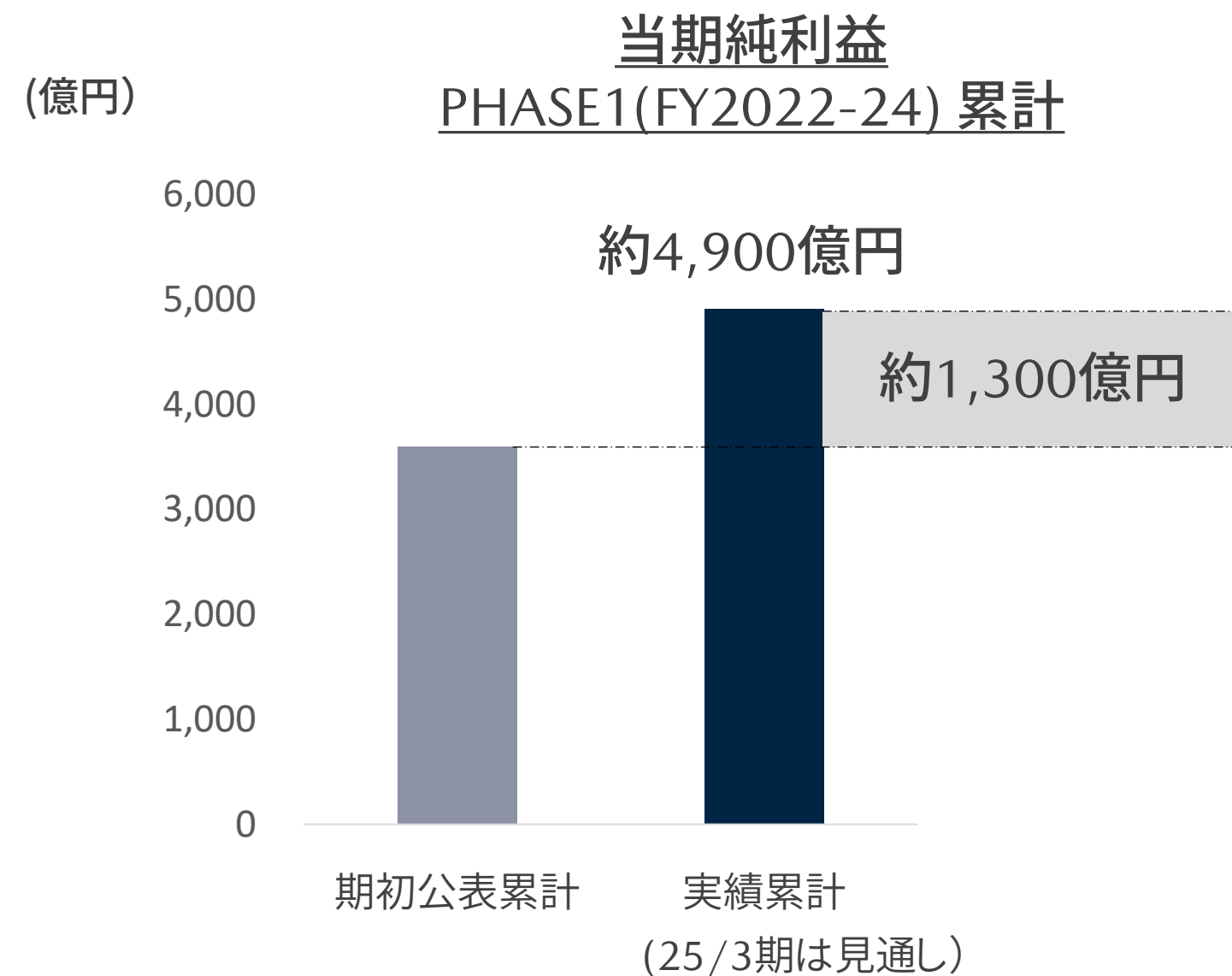
電動化への  
トランジション

PHASE 3  
2028-2030

バッテリーEV  
本格導入

## ① トップラインの成長による成長原資の獲得

- PHASE1(FY2022-24)の3年間で、出荷台数、売上単価は増加、ROS改善
- 当期純利益の3年間累計は4,900億円、各年の期初公表計画を累計で約1,300億円上回る見通し
- キャッシュフロー創出力が改善

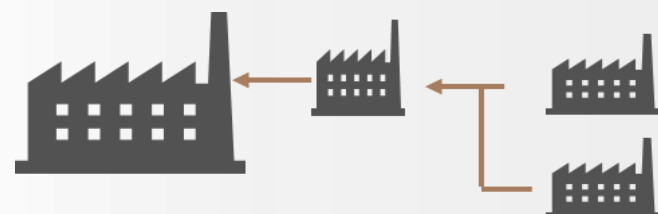


## ② 原価低減活動の取り組み



### 種類数の適正化

- サプライチェーン全体で流速を早め、固定費を削減
- 次期CX-5は、現行モデル対比約60%の種類数削減を目標



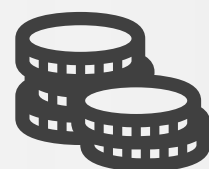
### 調達構造の变革

- サプライチェーンの階層をフラット化し、階層間の無駄なコストを削減
- 構成部品の組み立て場所の“近場化”による輸送費削減、在庫削減
- 既存の購入部品において次期CX-5は、現行モデル対比6%の原価効率化



### プロセス变革

- お取引先様と企画段階から原価企画と性能開発を同時に進めるプロセスへ变革
- 専門的知見を有する共創パートナーとして平時から開発活動を推進
- ムリ・ムダ・ムラの排除、既存資産の活用による固定費抑制



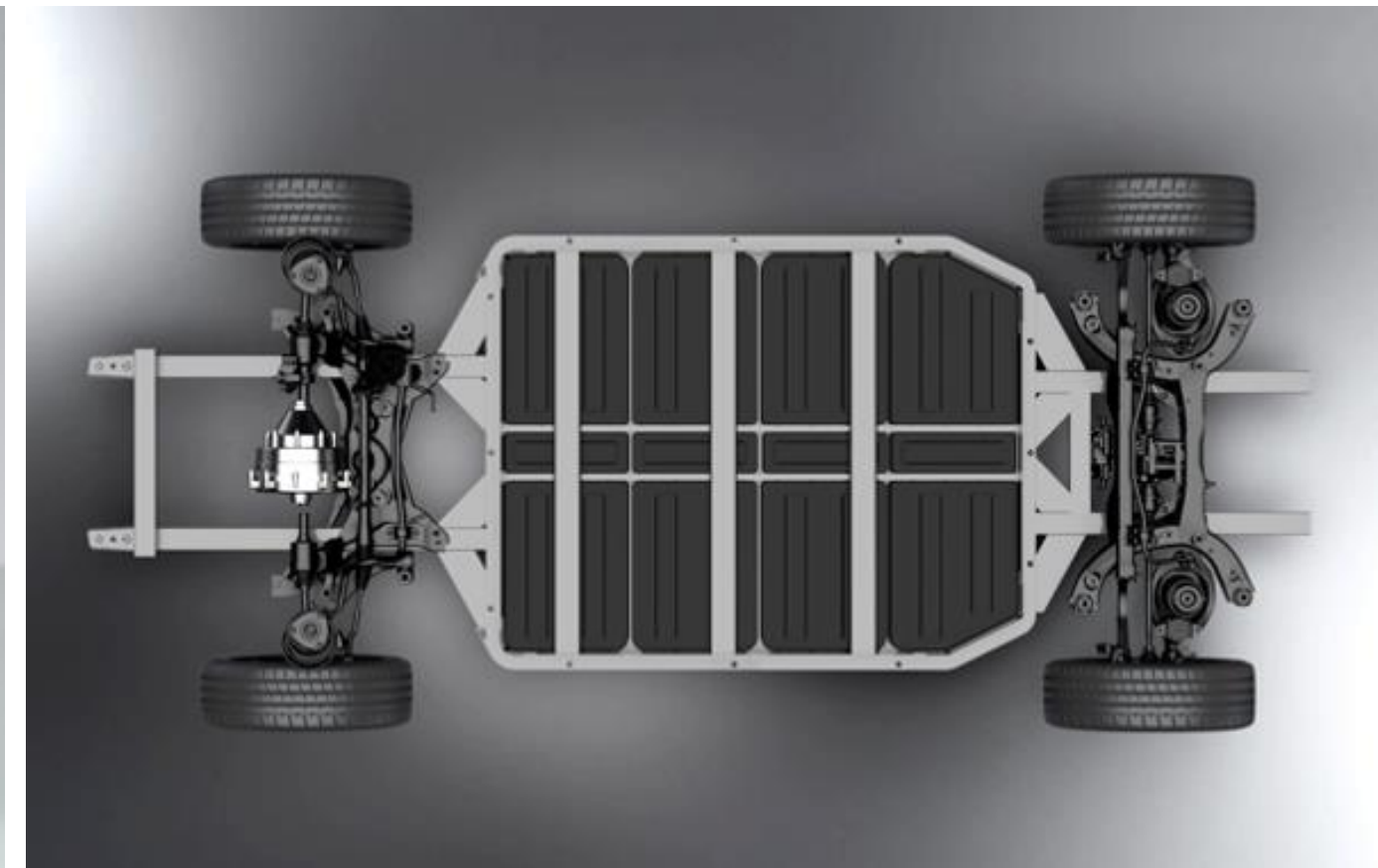
### コスト構造改革活動

- 専任リソースとして、原価低減のタスクフォースチームを発足
- 2027年3月期までに、3% ÷ 1,000億円の原価低減にチャレンジ

### ③ 電動化技術、電池の準備

- パナソニック エナジー社、パナソニック オートモーティブシステムズ社、AESCジャパン社と電池供給に合意。2030年に想定される能力の確保にめど
- パナソニック エナジー社より調達する電池のモジュール・パック工場は山口県内に建設を決定
- 次世代電池技術の自社開発を、GI 基金\*事業として推進中。社内に試験ラボを開設

\* 国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)によるグリーン・イノベーション基金



### ③ 電動化技術、電池の準備

- 消費者の電動化への受容性を鑑み、マルチソリューションラインアップを強化



### ③ 電動化技術、電池の準備



電動化時代の内燃機関

- ロータリーエンジンのエミッション適合性開発は順調に進捗
- さらなる理想燃焼を追求し環境、走行性能を高めたSKYACTIV-Zガソリンエンジンを開発中。2027年中の市場投入を目指す
- エンジン全体の種類数を段階的に集約、効率化を行っていく



電動化を加速する  
社内体制強化

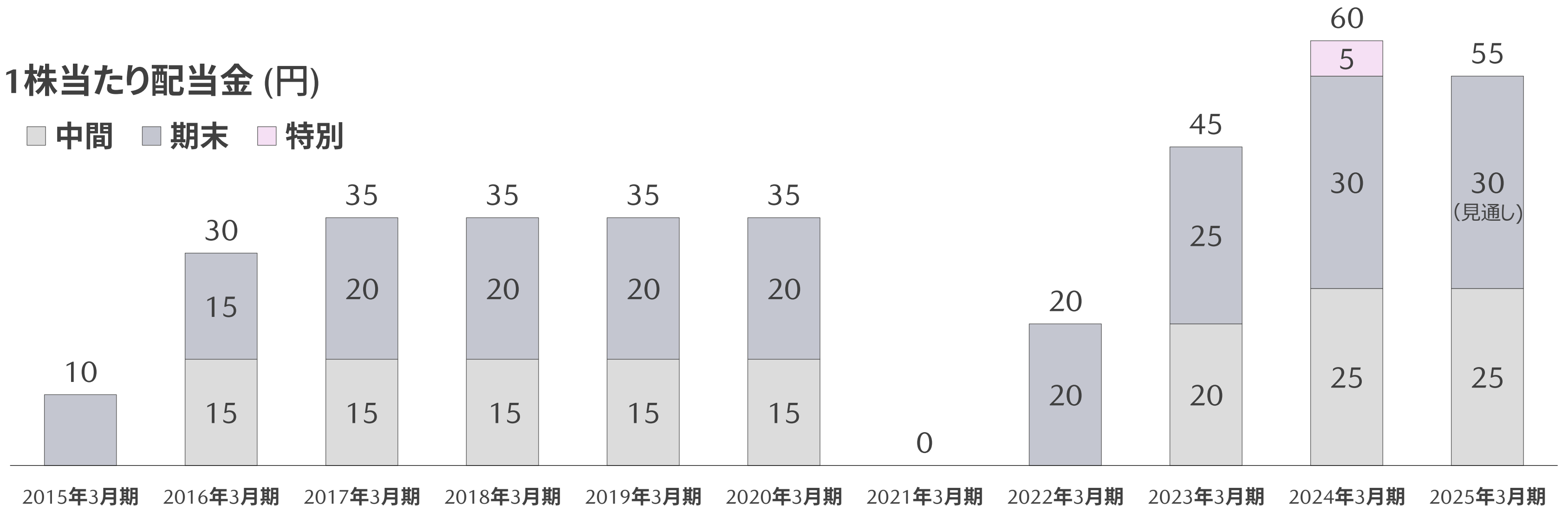
- 電動化事業本部(通称e-MAZDA)は現在300名を超える陣容。事業戦略・技術・商品開発をワンストップショップ化、組織をフラット化
- RE(ロータリーエンジン)開発グループを2月に再結成
- ソフトウェア人材採用強化に向け、R&Dのソフトウェア部門、人事採用部門を東京へ移転。希少人材へのアクセスを強化

# まとめ

- 事業環境変化で今期の利益見通しは下方修正ながら、PHASE1の取組みは順調に進捗
- 配当方針に則って安定的な配当を実施
  - 中間配当は1株当たり25円
  - 年間配当予想は1株当たり55円

## 1株当たり配当金 (円)

■ 中間 ■ 期末 ■ 特別

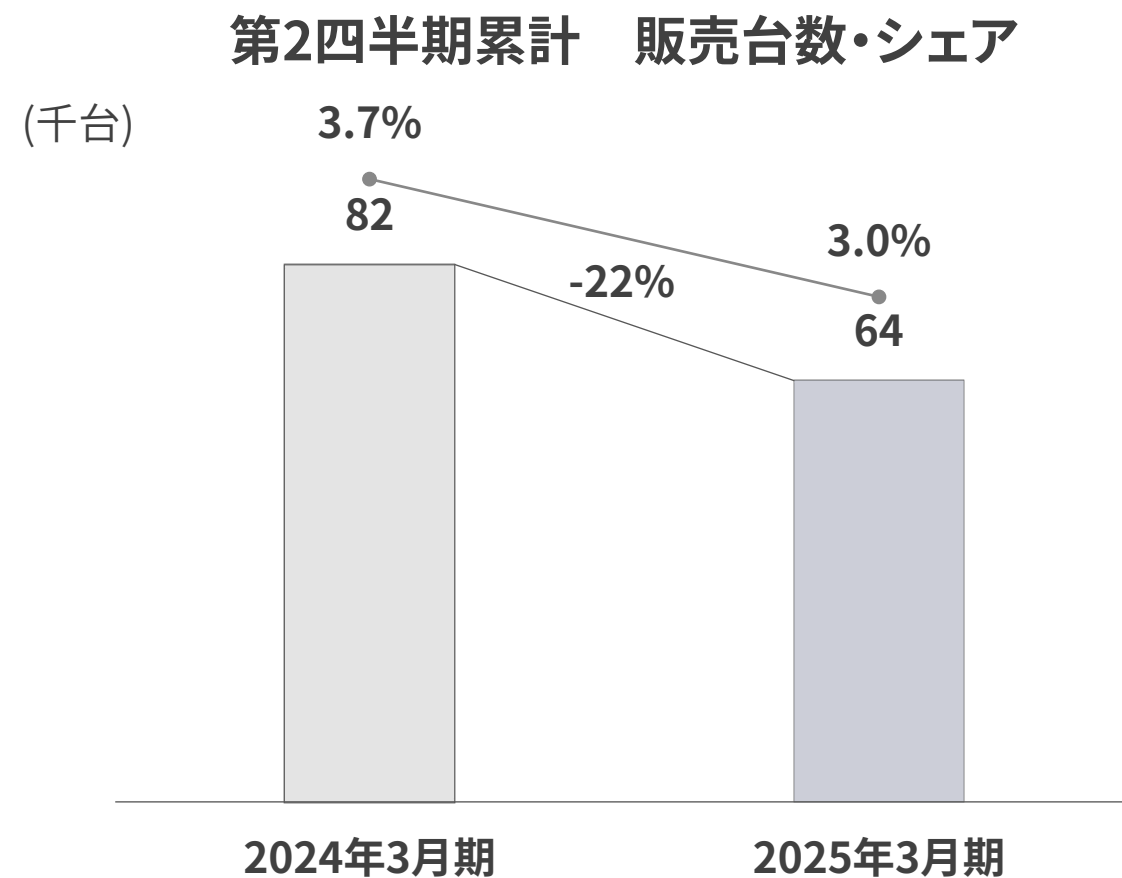




# 添付



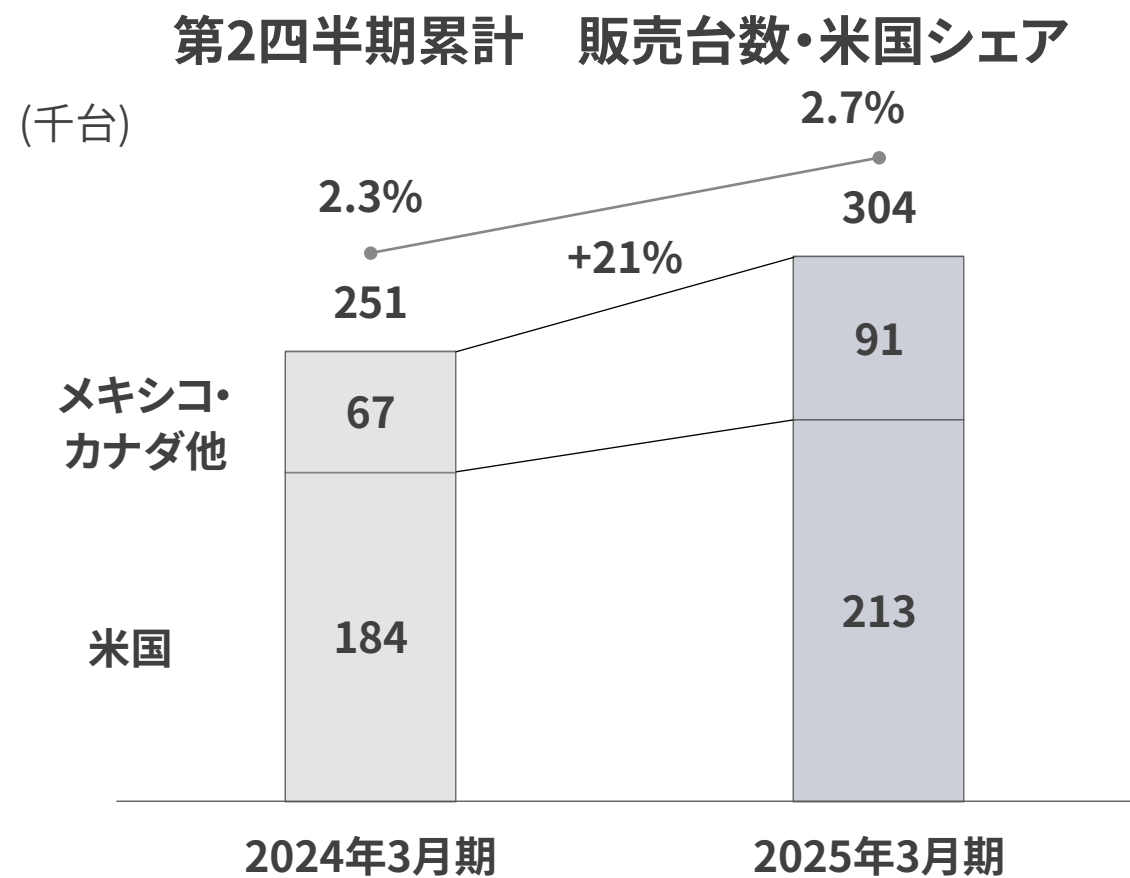
- 対前年22%減の6万4千台を販売
- CX-8の生産終了による影響などにより販売台数減少。2024年10月よりラージ商品の第4弾となる「MAZDA CX-80」の販売開始
- ロードスターの大幅商品改良モデルが販売好調
- シェアは対前年0.7pts減の3.0%、登録車シェアは同1.2pts減の3.3%
- 通期販売見通しは対前年6%減の15万台



# 北米



MAZDA CX-90

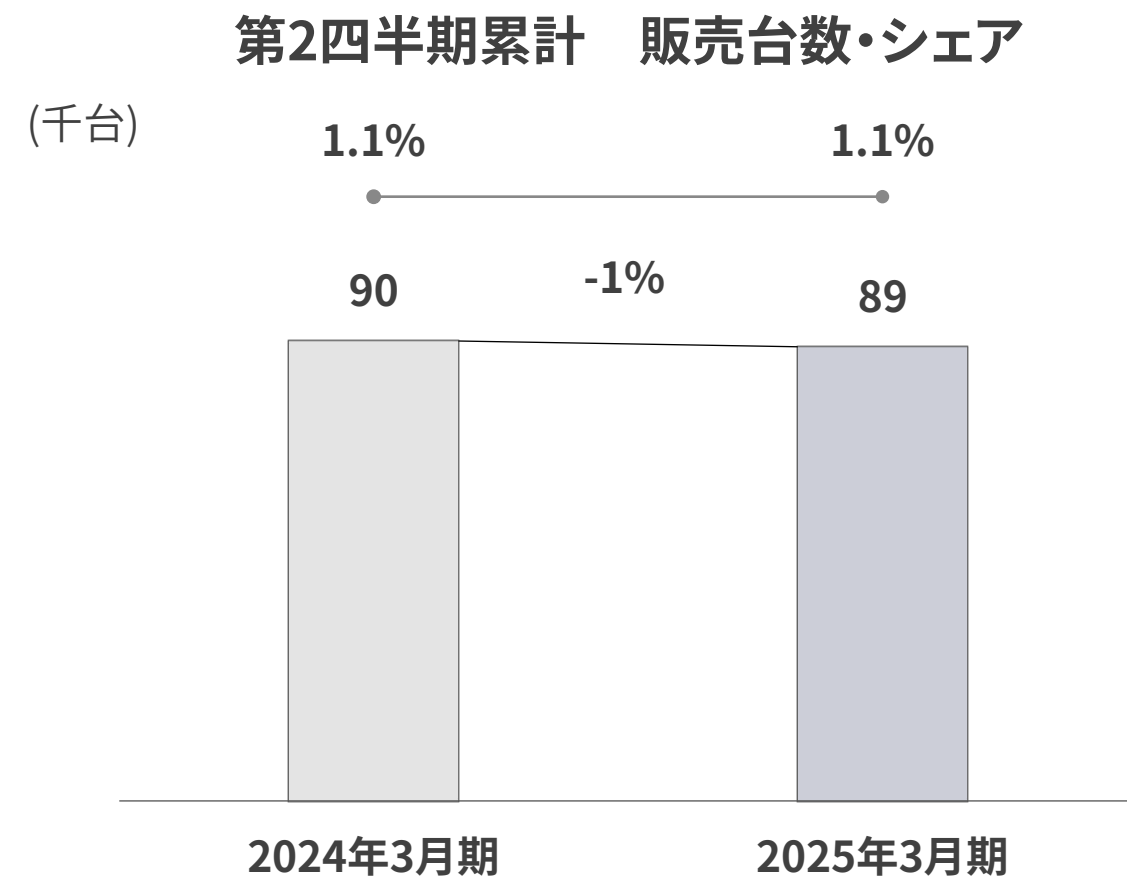


- 対前年21%増の30万4千台を販売。
- 米国:
  - 対前年16%増の21万3千台を販売  
シェアは対前年0.4pts増の2.7%
  - 第2四半期および第2四半期累計として過去最高の販売台数を達成
  - アラバマ工場2直化によるCX-50の生産台数増加が台数成長に貢献。ラージ商品のCX-90も販売好調を継続
- メキシコ:
  - 対前年44%増の4万9千台
- カナダ:
  - 対前年28%増の4万2千台
- 通期販売見通しは対前年18%増の60万5千台

# 欧州



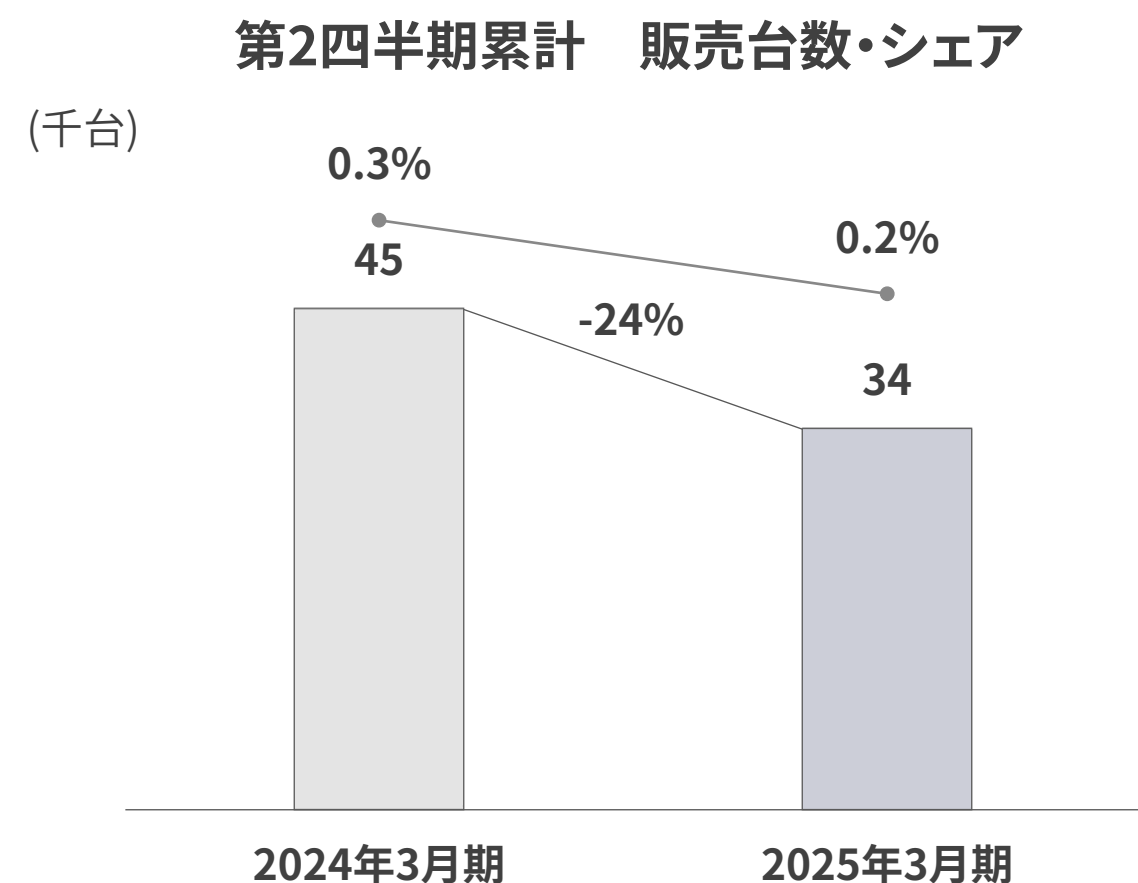
- 対前年1%減の8万9千台を販売
- シェアは前年同水準の1.1%
- 主要国の販売
  - ドイツ:対前年3%減の2万2千台
  - 英国:対前年5%減の1万5千台
- 2024年10月よりラージ商品群第4弾となる  
新型3列シートクロスオーバーSUV  
「MAZDA CX-80」を販売開始
- 通期販売見通しは対前年2%増の18万3千台



# 中国



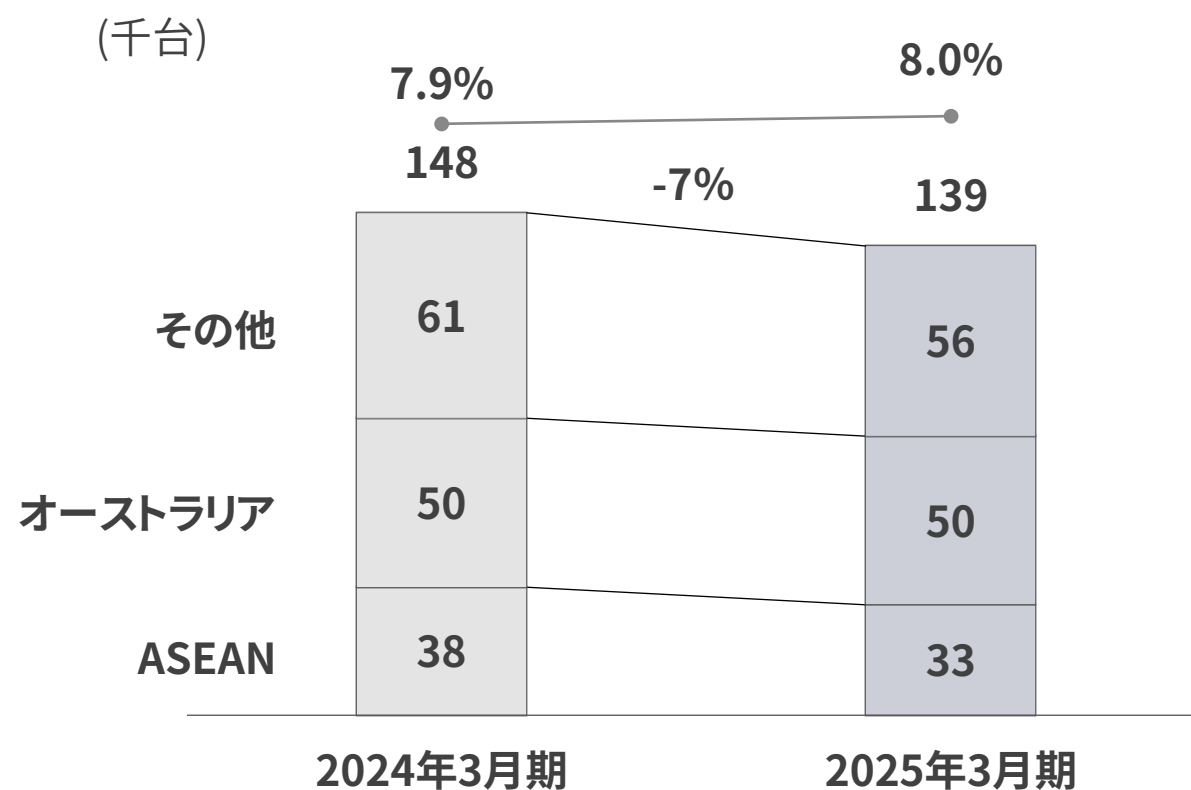
- 対前年24%減の3万4千台を販売
- シェアは対前年0.1pts減の0.2%
- 新エネルギー車の需要が増加するなか、  
内燃機関車内シェアは維持。  
全体での販売台数とシェアは減少
- 2024年10月より電動専用モデル「MAZDA EZ-6」  
の販売を開始
- 通期販売見通しは対前年1%増の9万8千台



# その他市場



第2四半期累計 販売台数・豪州シェア



- 対前年7%減の13万9千台を販売
- オーストラリア:
  - 対前年同水準の5万台を販売
  - 特にCX-5・CX-3・CX-60が対前年で販売台数を伸ばし、CX-9・CX-8の生産終了に伴う減少をオフセット
  - シェアは対前年0.1pts増の8.0%
- ASEAN:
  - 対前年14%減の3万3千台を販売
  - タイ:対前年49%減の5千台
  - ベトナム:前年同15%増の1万6千台
  - マレーシア:対前年24%減の7千台
- 通期販売見通しは対前年9%増の31万4千台

# キャッシュ・フロー及びネット・キャッシュ

| (億円)          | 2024年3月期 | 2025年3月期 | 対前期末増減 |
|---------------|----------|----------|--------|
|               | 通期       | 第2四半期累計  |        |
| 営業キャッシュ・フロー   | 4,189    | 507      | -      |
| 投資キャッシュ・フロー   | -1,799   | -381     | -      |
| フリー・キャッシュ・フロー | 2,390    | 126      | -      |
| 現金及び現金同等物     | 9,193    | 10,038   | +845   |
| 有利子負債         | 5,678    | 6,891    | +1,213 |
| ネット・キャッシュ     | 3,515    | 3,147    | -368   |
| 総資産           | 37,918   | 38,574   | +656   |
| 自己資本          | 17,376   | 17,119   | -257   |
| 自己資本比率        | 46 %     | 44 %     | -1 pts |

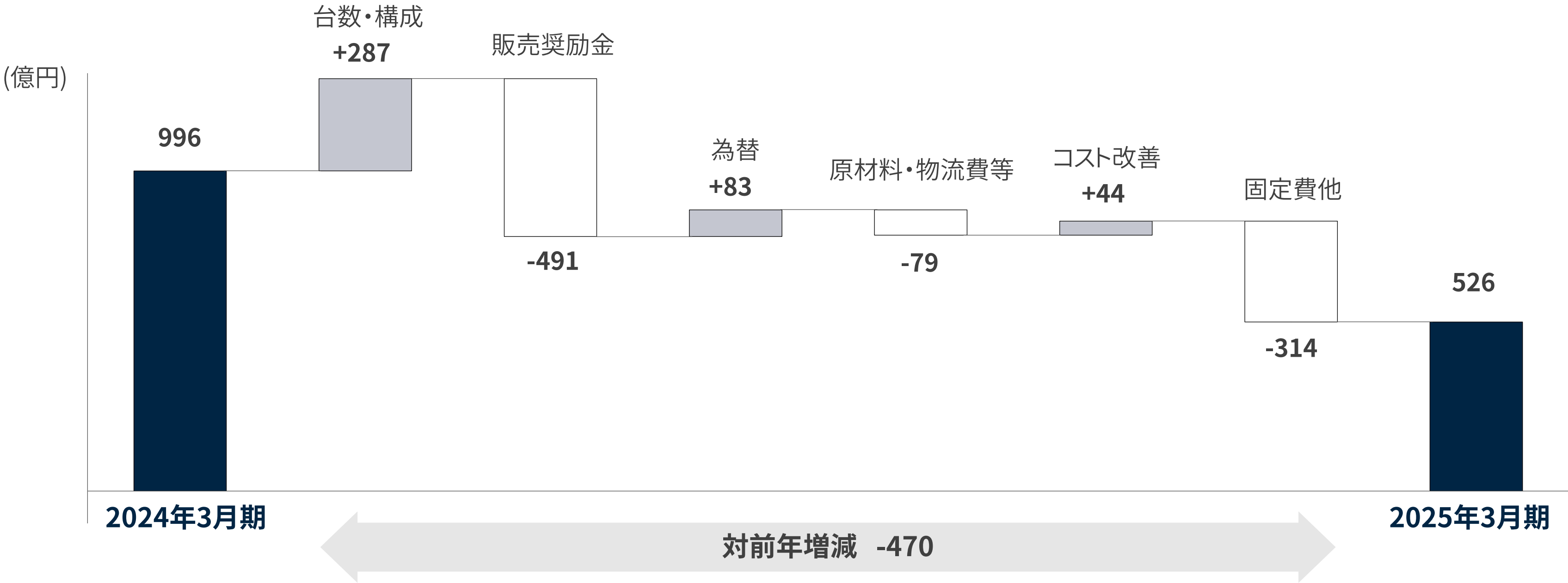
2025年3月期 第2四半期 台数実績

| (千台)      | 2024年3月期 | 2025年3月期 | 対前年増減 |      |
|-----------|----------|----------|-------|------|
|           | 第2四半期    | 第2四半期    | 第2四半期 |      |
| 生産台数※     | 309      | 302      | -7    | -2%  |
| グローバル販売台数 |          |          |       |      |
| 日本        | 39       | 35       | -4    | -11% |
| 北米        | 123      | 158      | +35   | +28% |
| 欧州        | 46       | 39       | -6    | -14% |
| 中国        | 26       | 16       | -9    | -36% |
| その他市場     | 74       | 72       | -2    | -3%  |
| 合計        | 308      | 321      | +13   | +4%  |
| 米国        | 89       | 111      | +22   | +25% |
| オーストラリア   | 25       | 25       | 0     | +1%  |

# 2025年3月期 第2四半期 財務指標

| (億円)        | 2024年3月期 | 2025年3月期          | 対前年増減    |      |
|-------------|----------|-------------------|----------|------|
|             | 第2四半期    | 第2四半期             | 第2四半期    |      |
| 連結出荷台数 (千台) | 302      | 299               | -3       | -1%  |
| 売上高         | 12,263   | 11,883            | -380     | -3%  |
| 営業利益        | 996      | 526               | -470     | -47% |
| 経常利益        | 1,153    | 32 <sup>*</sup>   | -1,121   | -97% |
| 当期純利益       | 709      | -145 <sup>*</sup> | -854     | -    |
| 売上高営業利益率    | 8.1 %    | 4.4 %             | -3.7 pts |      |
| EPS (円)     | 112.5    | -23.0             | -135.5   |      |
| 為替レート (円)   |          |                   |          |      |
| USDドル       | 145      | 150               | +5       |      |
| ユーロ         | 157      | 164               | +7       |      |
| タイバーツ       | 4.12     | 4.29              | +0.18    |      |
| メキシコペソ      | 8.48     | 7.93              | -0.55    |      |

# 2025年3月期 第2四半期 営業利益変動要因(対前年比較)



| 台数・構成   | +287 | 為替  | +83 | 原材料費・物流費等 | -79 | 固定費他   | -314 |
|---------|------|-----|-----|-----------|-----|--------|------|
| 台数構成・価格 | +129 | USD | +25 | 原材料費      | -48 | 研究開発費  | -42  |
| その他     | +158 | EUR | +36 | 物流費       | -31 | 減価償却費  | -9   |
|         |      | AUD | +34 |           |     | 品質関連費用 | -199 |
|         |      | THB | -31 |           |     | 広告宣伝費  | -62  |
|         |      | MXN | -4  |           |     | その他    | -2   |
|         |      | その他 | +23 |           |     |        |      |

為替レート(期中平均)

| (円)       | 2025年3月期 |      |      |
|-----------|----------|------|------|
|           | 上期       | 下期   | 通期   |
| USDドル     | 153      | 145  | 149  |
| ユーロ       | 166      | 160  | 163  |
| カナダドル     | 112      | 106  | 109  |
| オーストラリアドル | 101      | 97   | 99   |
| 英ポンド      | 196      | 189  | 192  |
| タイバーツ     | 4.27     | 4.24 | 4.26 |
| メキシコペソ    | 8.49     | 7.55 | 8.01 |

| 対前年増減 |       |       | 対8月公表増減 |
|-------|-------|-------|---------|
| 上期    | 下期    | 通期    | 通期      |
| +12   | -3    | +4    | -1      |
| +13   | 0     | +6    | +1      |
| +7    | -3    | +2    | 0       |
| +8    | 0     | +4    | 0       |
| +18   | +3    | +11   | +2      |
| +0.22 | +0.08 | +0.15 | +0.14   |
| +0.36 | -1.03 | -0.34 | -0.30   |

## 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。