（ご参考）

マツダ株式会社
マルチソリューション説明会 2025（アナリスト向け）
主な質疑応答

Q： 2022 年 11 月の 2030 年経営方針の公表の際は、BEV 比率は 25−40%の想定だった。今回の説明では電池投資の前提は BEV 比率 25%とのことだが、現時点でのグローバルでの BEV 比率の見通しは。仮に今後 BEV 比率が 40%になった場合の電池投資の規模感は。電池のサプライチェーンの考えも教えてほしい。

A： 2022 年 11 月に 2030 年経営方針を公表した際は、グローバルの BEV 比率の想定は 25−40%のレンジと説明した。その理由は BEV のボラティリティの高さで、ピンポイントで数字を示すことが難しかった。当時はそのレンジの間の 30%の前提で電池投資を考えていた。その後、さまざまな理由から BEV 普及の時間軸が後ろ倒しになっている。また、国ごとに進展に大きな差がある。それらの状況およびグローバルでのビジネスポートフォリオを踏まえると、下限の 25%が適切と考え、そのレベルに対する電池の手当を進めている。
2030 年以降、BEV の普及が進み 40%程度になった際の予測は難しいがその時代になれば電池は調達できる環境になっていると想定している。2030 年以降 2035 年までの期間で再度考えていくことになると思う。調達先が日本なのか海外なのかも含めて精査している。

Q： どのような電池タイプでも搭載可能とあった。他社はできないのに、なぜマツダでは可能なのか。

A： EV プラットフォームのフレキシビリティについて、様々な電池タイプ、容量でも搭載できると説明した。その背景は 3 つある。一つ目は一括企画の考え方。将来を見通してさまざまな電池タイプや派生する車系を念頭に置き、それらをカバーできるソリューションを検討する企画方法の違いがある。二つ目はモデルベース開発（MBD）。最新の技術を使い衝突や NVH のシミュレーションによりさまざまな分析を行うことができる。そして三つ目はそれらを使う人やチームにノウハウがあること。これが一番重要であると考えている。マツダの車は世界中でトップクラスの安全性能があり、米国や欧州、日本においてほぼ最高ランクの評価を多くの車が獲得している。その根底にはエンジニアリングチームが連携し、お客様に安全なクルマを届ける気持ちとノウハウの蓄積があり、その延長線上に BEV 開発がある。どのような電池を載せても世界で最高の安全性能を出す、その気持ちで取り組んでいる。

Q： BEV は、混流生産、バッテリー搭載の多様性という点で柔軟性を担保していることは理解したが、2027 年導入予定の独自プラットフォームの BEV の収益性はどうなるのか。25%を占めるので採算性は重要と思うがどうか。

A： 2030 年のグローバル販売台数を、仮に、150-160 万台とすると、25%は 40 万台程度になる。それを共同開発と自社開発の2つの BEV で賄う。BEV が、グローバル市場のどの国でどの程度普及しているかわからないが、共同開発車が 15 万〜20 万台、自社開発車が 20 万台とすると、共同開発車の収益性は確保できており、自社開発車も最適な価格レンジを設定し、収益を稼げるようにする。これをインサイクルで刈り取っていく考え。
もう一つの側面として、環境規制に対する大きな貢献を現時点で想定している。ただ、これは規制や政策の変更によって変わってくるので、基本は、車単体でも一定の収益性を確保する考え。

Q： 今後電動化を進めていくうえでの地域戦略について教えてほしい。これまで様々な地域に複数の車種・エンジンを展開し、現在は北米に舵を切ったように見える。2030 年に向けた電動化の進展を考えると、EV 比率が高い欧州にどの程度のリソースをかけるかでEV比率は変わってくると思う。今後の欧州市場の位置づけは。

A： 欧州に関しては、規制動向が変化しているので注視している。早いタイミングで電動化が必要なものは共同開発車を使い対応しており、リソースやコストは相当リーンになっている。今後、マツダの技術を用いたSKYACTIV-Z を中心とした HEV や PHEV でカバーしていく計画で、リソースの程度についてはコメントが難しいが、トランジション期は共同開発車で比較的リーンなリソースで対応していける。我々のリソースはSKYACTIV-Z、HEV そして自社製の電動技術の開発に集約していく考え。

Q： SKYACTIV-Z はなぜ出力を落とさずエミッション規制に適合できるのか。また HEV からスタートする理由は。

A： 通常、厳格化するエミッション規制に適合させるには特に高負荷の領域では燃料を多く供給して、燃料による冷却が必要だが、SKYACTIV-Z は燃料で冷却させる必要が無いほど、燃焼の機関やパターンを最適化している。発生させた熱のほとんどを圧力に変えて取り出しており、効率を高めている。そういうことによって燃料冷却をせずとも出力を出せる。結果として、規制対応前の出力まで回復させることに成功している。
HEV からスタートする理由は、2019 年に公表したサステイナブル“Zoom-Zoom”宣言 2030 で 2030 年に生産するすべてのクルマに電動化技術を搭載し、電動化との組み合わせの中で最大効率を獲得するという約束をさせていただいた。この約束に基づいた電動化との組み合わせとお考えください。

Q： SKYACTIV-Z の収益、値付けの考え方について。SKYACTIV-Z 搭載 HEV は 2027 年の導入当初から、ミックスに貢献する予定か。最初は固定費が重く、収益性は低くなるか。

A： SKYACTIV-Z 搭載 HEV は、同等セグメントに対しリーズナブルな価格帯で出していく。その上で外部から調達する場合と比較して同等の収益性を保っていくことを目指して開発している。その方法の一つとして 2022 年に発表した通り、電動化の黎明期に長いスパンで地場のサプライチェーンを内燃機関中心から電動化を加えたものに転換していき、その中で業態転換を準備していく。これらを活用して SKYACTIV-Z 搭載 HEV の技術構成においても競合力のある原価構造にしていけると考えて活動しており、順調に進捗している。
相当の投資がかかるので当初固定費負担はあるが、同時に車単体の収益だけではなく、環境規制対応への貢献も考慮して、お客様が求める技術である以上、それを実現し成果としてリターンを得ていく。この HEV はロングレンジで走った時にもっとも燃費効率が良く、これはエンジンの効率が抜群に良いということ。米国のような広い国土を持つ市場でお客様の実利にかなうシステムであり、そういう面でも価値づくりをしていきたい。

以上