株主のみなさまへ

第144期 第2四半期連結累計期間
株主通信

平成21年4月1日～平成21年9月30日

zoom-zoom

マツダ株式会社

株主のみなさまへ

株主の皆様には、ますますご清栄のこととお慶び申しあげます。ここにマツダグループの第144期第2四半期連結累計期間（平成21年4月1日から平成21年9月30日まで）の業績ならびに通期業績見通しについてご報告申しあげます。

代表取締役社長兼CEO
（最高経営責任者）　山内　孝

経営成績

当第2四半期連結累計期間は、世界的な自動車需要の低迷や円高基調の継続など厳しい環境が続きました。マツダグループの連結財務実績は、売上高9,903億円、営業損失221億円、当期純損失208億円となりました。期初見通しでは下半期での黒字化を目指していましたが、第2四半期の3ヶ月間において、営業損益の黒字化を前倒しで達成することができました。営業利益は59億円の黒字となり、その他すべての利益レベルでも黒字化を達成いたしました。フリー・キャッシュ・フローも上半期で黒字を達成しました。これらは、コスト革新活動や固定費削減などの収益改善施策を迅速に行い、国内工場の稼働率80%で利益を確保できるコスト構造への転換を実現できたことによるものです。また、グローバル販売台数は前年比18%減の57万7千台となりました。しかし、新型「マツダ アクセラ（海外名：マツダ3）」の好調などにより、販売台数はすべての主要市場で期初見通しを上回りました。

なお、配当につきましては、当社は各期の業績ならびに経営環境等を勘案して決定することを方針としております。当期の配当は、期初の計画どおり、中間配当は見送りとし、期末配当は1株当たり3円を実施させていただく予定です。株主の皆様には、何卒ご理解を賜りますようお願い申しあげます。

公募増資・自己株式の売出し等

次に、10月5日の取締役会において決議しました新株式発行、自己株式の売出し等についてご報告いたします。本資金調達は、環境・安全関連投資に必要な資金を確保し、将来に向けた投資を確実に実行することと財務基盤の改善を目的としております。その規模は4億5,867万株、調達資金額は約937億円となりました。調達資金の主たる使途である環境への取り組みに関しては、エンジンやトランスミッションなど次世代パワートレインの導入、ならびにプラットフォームの軽量化などにより、2015年までにグローバルで販売する車両の平均燃費を2008年比で約30%改善させる計画です。同時に、将来へ向けたハイブリッドを含む電気デバイスの技術開発も加速し、株主の皆様のご期待に応えるべく努めていく所存です。

新商品

マツダの基幹車種である「マツダ アクセラ」を全面改良してグローバル市場へ導入いたしました。同モデルは、高い評価を受け、販売は好調に推移しています。アイドリングストップシステム「i-stop（アイ・ストップ）」を採用するなど優れた環境性能を実現する一方で、走行性能も進化させています。6月には国内にも導入し、ご好評をいただいています。また、新型「マツダ3」は米保険業界の非営利団体であるIIHS（Insurance Institute for Highway Safety）による衝突安全

第２四半期累計実績および通期業績見通し

		第２四半期累計期間	前年同四半期比	通期見通し	前期比
連結業績	売上高	9,903億円	37.1％減	21,300億円	16.0％減
	営業利益（△損失）	△221億円	—	△120億円	—
	経常利益（△損失）	△296億円	—	△160億円	—
	当期純利益（△損失）	△208億円	—	△170億円	—

* 業績見通しには、リスクや不確定要素が含まれており、実際の業績とは大きく異なる結果となる場合があります。

試験で、最高等級の評価を獲得しました。また６月には、中型トールタイプミニバン「マツダ ビアンテ」の主力機種に「i-stop」を標準装備するなど環境・安全性能を充実させ、国内で発売いたしました。

生産体制

2009年７月、フォード・モーター・カンパニーとの合弁事業であるオートアライアンス（タイランド）の新乗用車工場が完成し、10月には「マツダ２（日本名：マツダ デミオ）」の生産を開始しました。最新鋭の生産技術を導入したこの新工場で生産される「マツダ2」により、ASEAN地域でのマツダブランドの構築を進めてまいります。

一方、国内では、塗料に含まれる揮発性有機化合物と塗装工程で消費されるエネルギーによるCO_2の排出量を世界最高水準にまで抑制する、革新的な水性塗装技術「アクアテック塗装」の開発に成功し、6月に本社宇品第１工場への導入を開始しました。

生産台数については、大幅な生産調整を実施した前期の第４四半期を底として、その後は増加に転じています。当第１四半期には出荷調整を実施し、ディーラー在庫の適正化も完了いたしました。当第２四半期には生産、出荷ともに販売規模に応じた正常なオペレーションに戻っています。

環境・安全技術

10月24日（土）から11月４日（水）まで千葉県「幕張メッセ」にて一般公開された東京モーターショーでは、「i-stop」をはじめ、2011年以降導入を計画している次世代パワートレインなど、先述の「30%の燃費改善」を達成するためのさまざまな技術を発表しました。コンパクトカーコンセプト「マツダ清（きよら）」は、次世代パワートレインに加え、「i-stop」や減速時のエネルギーを回生してバッテリーを充電するシステム、そして100kg以上の軽量化を達成するコンパクトで空力性能に優れたボディなどの総合的な効果により、電気モーターのアシストなしで32km/Lという超低燃費を目指しています。また９月に広島県および広島市に納入した「マツダ プレマシーハイドロジェンREハイブリッド」も展示いたしました。今後も、すべてのお客様に「走る歓びと優れた環境・安全性能」をお届けするための取り組みを継続してまいります。

通期業績見通し

今後も、マツダグループを取り巻く事業環境は依然として不透明な状況が予想されますが、最近の業績動向を踏まえ、期初に発表した通期業績見通しを上方修正いたしました。グローバル販売台数は前年比8％減の115万５千台、連結売上高２兆1,300億円、営業損失120億円、当期純損失170億円といたしました。営業損失については期初見通しから380億円の上方修正となります。通期で１千億円の固定費削減も計画通り進捗しており、第２四半期で達成した黒字を継続し、下半期でも営業利益を含むすべての利益レベルで黒字を達成する計画です。フリー・キャッシュ・フローも上半期に引き続き通期でも黒字化を目指します。そして今後も、モノ造り革新を中心とする構造改革を加速させ、ブランド価値とビジネス効率の向上に注力していく所存です。引き続き、グループ一丸となり、マツダらしく一歩ずつ、着実な取り組みを進めてまいります。

株主の皆様におかれましては、今後とも一層のご支援、ご鞭撻を賜りますようお願い申しあげます。

平成21年11月

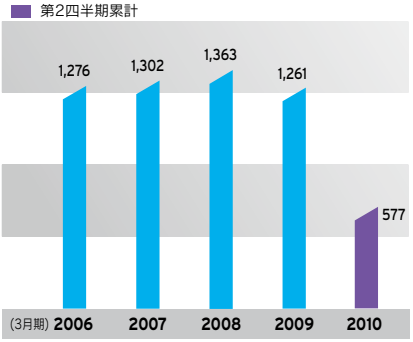
山内 孝

連結業績ハイライト

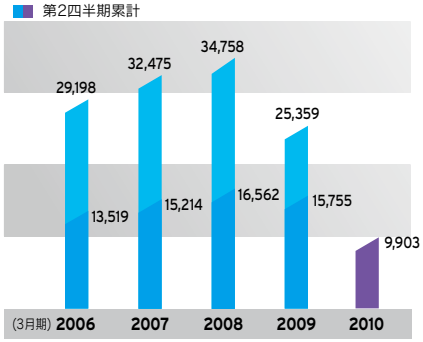
当第２四半期累計実績

- ■ グローバル販売台数 …… 57万7千台
- ■ 連結売上高 …… 9,903億円
- ■ 連結営業利益（△損失）…… △221億円
- ■ 四半期純利益（△損失）…… △208億円

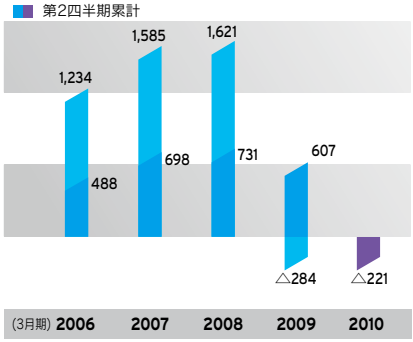
グローバル販売台数
（千台）



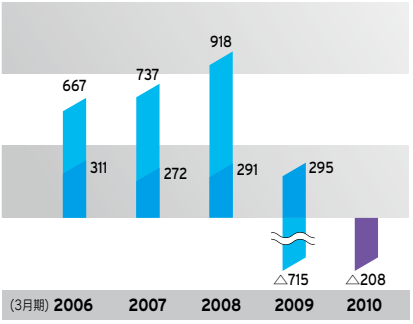
連結売上高
（億円）



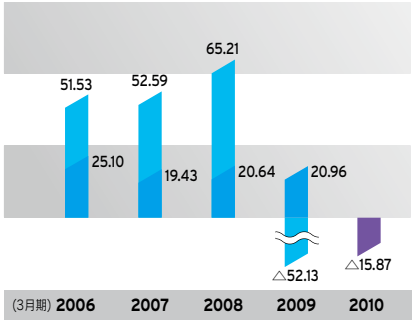
連結営業利益（△損失）
（億円）



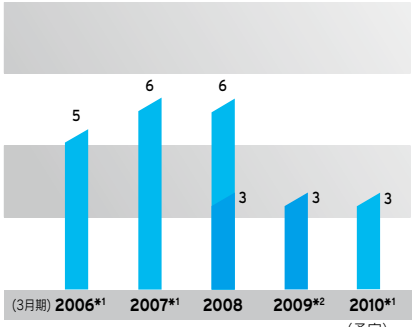
当期純利益（△損失）
（億円）



１株当たり当期純利益（△損失）
（円）



１株当たり年間配当金
（円）



*1. 中間配当なし
*2. 期末配当なし

当第２四半期連結累計期間の経営環境

当第２四半期連結累計期間（平成21年４月１日から平成21年９月30日）のマツダグループを取り巻く環境は、前期後半からの世界的かつ深刻な景気後退の中、各国政府の経済対策の効果もあり一部で回復の兆しが見られるものの、自動車需要は低迷しており、また為替についても円高基調が継続し、引き続き厳しい環境が続きました。

当第２四半期連結累計期間の業績

新型「マツダ アクセラ」の好調な販売に加え、コスト革新活動や固定費削減などの収益改善施策を迅速に実行することにより、第２四半期連結累計期間では赤字が残るものの、第２四半期連結会計期間（７月～９月）では営業利益は59億円、当期純利益は７億円となるなどすべての利益レベルで黒字化を達成しました。

連結売上高は、堅調な販売が続く中国市場を除き市場環境の低迷により販売台数が減少したことに加え、主要通貨に対する円高が進行したことにより、前年同期比5,852億円減少の9,903億円（前年同期比37％減）となりました。営業損益は、前年同期比828億円減少し、221億円の損失となりました。経常損益は、前年同期比781億円減少し、296億円の損失となりました。四半期純損益は、前年同期比503億円減少し、208億円の損失となりました。

なお、主要市場での販売台数は、国内では当年６月に販売を開始した新型「マツダ アクセラ」の販売が好調に推移しているものの、その他の車種が減少したことにより105千台（前年同期比15％減）となりました。一方、海外では、北米は158千台（同21％減）、欧州は主にロシアでの販売が減少したことにより123千台（同31％減）となりました。また、中国では「マツダ６（日本名：マツダ アテンザ）」および「マツダ３（日本名：マツダ アクセラ）」の牽引により85千台（同35％増）、その他の市場では、106千台（同23％減）となりました。これらを合計したグローバル販売台数は、577千台（同18％減）となりました。

当第２四半期連結累計期間の財政状態

当第２四半期連結会計期間末の総資産は、前期末より106億円増加し、１兆8,116億円となり、負債合計は前期末より191億円増加し、１兆4,053億円となりました。純資産は、前期末より85億円減少し、4,063億円となりました。なお自己資本比率は前期末に比べ0.6ポイント減少し22.3％となりました。

営業活動によるキャッシュ・フローは、税金等調整前四半期純損失316億円に対し、仕入債務の増加等があったことにより261億円の増加となり、投資活動によるキャッシュ・フローは、有形固定資産の取得124億円等により、159億円の減少となりました。これらの結果、連結フリー・キャッシュ・フロー（営業活動によるキャッシュ・フローと投資活動によるキャッシュ・フローの合計）は、102億円の増加となりました。また財務活動によるキャッシュ・フローは、借入金の返済等により、235億円の減少となりました。

有利子負債から現金及び現金同等物の四半期末残高2,095億円を除いた純有利子負債は、前期末より110億円減少の5,216億円となり、純有利子負債自己資本比率は、129％となりました。

特集：マツダの環境技術の中核となる次世代パワートレイン開発コンセプト

「マツダ スカイ コンセプト」

The sky is the limit.
～可能性は無限～

マツダは、技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」のもと、2015年にはグローバルで販売するマツダ車の平均燃費を2008年比で30%改善することを目指して取り組んでいます。本特集では、10月24日（土）から11月4日（水）まで千葉県「幕張メッセ」にて一般公開された東京モーターショーで、「マツダ スカイ コンセプト」をテーマに出展したマツダの革新的な技術の一部をご紹介します。

マツダ スカイ コンセプト

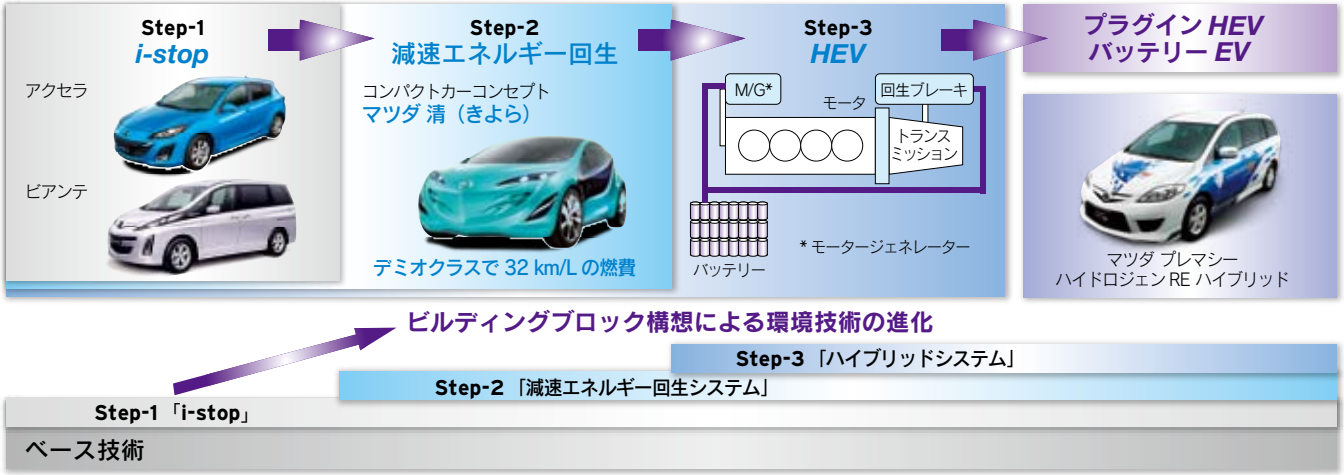
すべてのお客様に「走る歓びと優れた環境・安全性能」を提供するため、「限界にとらわれない、のびのびと自由な発想で究極の効率を追求するエンジニアの高い志」、「『未来に続く青空』を守りたいという思い」、「その青空のもとで、意のままに『走る歓び』をすべてのお客様に提供したいという思い」—この3つの思いを「SKY」という言葉に込めて、ベース技術の主役となる次世代パワートレイン（エンジンやトランスミッション）の開発コンセプトを「マツダ スカイ コンセプト」と名付けました。

マツダならではの環境戦略

マツダは、すべてのお客様に「走る歓びと優れた環境・安全性能」を提供しながら、2015年にはグローバルで販売するマツダ車の平均燃費を2008年比30%改善させる計画です。そのためには、内燃機関の効率改善に徹底的に取り組むなどエンジンやトランスミッション、車体の軽量化といったクルマの基本性能の向上が重要と考え、これら「ベース技術」の進化を優先した戦略を進めています。さらに、マツダ独自のアイドリングストップシステム「i-stop」や減速エネルギー回生技術*、ハイブリッド技術などの電気デバイスを段階的に組み合わせていきます。最終的にプラグインハイブリッド自動車や電気自動車へと進化させていきます。これがマツダのビルディングブロック構想です。

* 減速時に生じるエネルギーを電気に置き換えて再利用する技術

マツダのビルディングブロック構想



次世代パワートレインを世界初公開

今回の東京モーターショーでは、「マツダ スカイ コンセプト」に基づく、3つの次世代パワートレインを世界初公開しました。これらには、大幅な改善を実現する革新的な技術が織り込まれています。

燃費性能と出力性能を大幅に高めた
次世代直噴ガソリンエンジン
「マツダ SKY-G」

低燃費・高出力と排出ガスのクリーン化を両立させた
次世代クリーンディーゼルエンジン
「マツダ SKY-D」

燃費性能とダイレクト感の向上を実現した
次世代オートマチックトランスミッション
「マツダ SKY-Drive」

これらの次世代パワートレインについては、まず、マツダ SKY-Gは2011年に世界に先駆け国内に導入します。マツダ SKY-Dはグローバルに展開しますが、2012年に国内に導入します。マツダ SKY-G、マツダ SKY-Dともに、マツダ SKY-Driveと組み合わせて導入する計画です。

(各パワートレインの特徴については、P.7をご覧ください)

次世代の環境技術を搭載したコンセプトカー「マツダ清(きよら)」

燃費性能の30%改善とともにマツダが追求するクルマの在り方の一つとして、次世代の環境性能と走りの楽しさを実現させたコンパクトカーコンセプト「マツダ清(きよら)」を公開しました。

「マツダ清」には、次世代ガソリンエンジン「マツダSKY-G 1.3L」に次世代トランスミッション「マツダSKY-Drive」を組み合わせ、さらに独自のアイドリングストップシステム「i-stop」や、減速エネルギー回生システムを導入しています。また、これらに加えて、車両全体でデミオ比100kgに及ぶ徹底的な軽量化と空力特性に優れたボディ形状を実現。電気モーターによる走行アシストなしで10・15モード32km/Lという超低燃費を目指します。

街を走り始めた独自の環境技術「i-stop」

マツダでは、新環境技術として独自のアイドリングストップシステム「i-stop」を開発しました。「i-stop」は、停車中のエンジン停止による燃費改善とともに、エンジンの瞬間的な再始動によるスムーズで快適なドライビングを可能にしています。再始動までに要する時間は通常0.35秒で、これは、エンジン内部で起こる燃焼そのものによってエンジンを始動する「燃焼+モーターアシスト始動」によるものです。この技術は新型マツダ アクセラとマツダ ビアンテに搭載され、その搭載モデルはお客様からの高い評価を背景に、新型マツダ アクセラで国内での販売台数の約5割、マツダ ビアンテで約7割を占めています。(2009年9月時点)

Power Train 1 次世代４気筒直噴ガソリンエンジン「マツダSKY-G」

燃費性能と出力性能を大幅に高めた次世代の直噴ガソリンエンジン

「マツダSKY-G」の開発では、理想の燃焼に向けてガソリンエンジンの「燃焼」を改めて徹底的に見直し、膨張比、燃焼期間、吸気容積制御、荷重および摩擦係数の最適化に特に注力しました。この結果、「マツダSKY-G」2.0Lエンジンでは、従来の2.0Lガソリンエンジン比で約15%の燃費改善とトルクアップを確認しています。

また、「マツダSKY-G」には、自動車の触媒に使用する貴金属を大幅に削減しながらも、排出ガスの浄化性能と高い耐久性を同時に実現できるシングルナノ触媒*を組み合わせています。世界で初めて実用化したこの触媒により、白金やパラジウムなどの貴金属の使用量を従来の0.55g/Lから0.15g/Lと約70%削減することに成功しました。

* 10ナノメートル（nm:10億分の1メートル）未満の微細な材料構造を制御する技術を用いた触媒

Power Train 2 次世代クリーンディーゼルエンジン「マツダSKY-D」

低燃費・高出力と排出ガスのクリーン化を両立させた次世代クリーンディーゼルエンジン

ディーゼルエンジンの場合、理想の燃焼に近づけることに加え、燃費改善と同時にNOx（窒素酸化物）や煤（スス）をいかに低減するかが重要になります。そのため、「マツダSKY-D」の開発では、燃焼タイミングと荷重および摩擦抵抗の最適化に特に注力しました。この結果、「マツダSKY-D」では、NOxや煤を従来以上に低減しながらも現在のディーゼルターボエンジンMZR-CD 2.2L比で約20%の燃費改善を確認しています。また、出力性能でも低速側、高速側とも現行エンジン比で大幅なトルクアップを実現しています。

さらに、「マツダSKY-D」では、煤を効率的に処理する技術として、世界初の触媒活性メカニズムを持つPM*1燃焼触媒を用いた高耐熱性のDPF*2を採用しています。これにより、煤の燃焼処理に必要な燃料を節約することができ、低燃費化によるCO_2削減と排出ガスのクリーン化を両立することが可能となりました。

*1. パティキュレートマター。ディーゼルエンジンの排出ガスに含まれる粒子状物質
*2. ディーゼルパティキュレートフィルター。触媒の反応により、捕集したPMを燃焼させて効率的に後処理するもの

Power Train 3 次世代６速オートマチックトランスミッション（AT）「マツダSKY-Drive」

燃費性能とダイレクト感を大幅に向上させた次世代の高効率オートマチックトランスミッション

「マツダSKY-Drive」の開発では、燃費への大幅な貢献とダイレクト感の向上を目標としました。CAE*1による解析や、開発を効率的に行う品質工学を適用して最適設計に取り組み、ロックアップ*2領域の大幅な拡大を図りました。さらに、トランスミッションの各部位で必要な最小の油量を把握し、効率的に油圧を伝達することでクラッチの素早い動きによるダイレクト感を実現しました。この結果、現行５速ATのロックアップ時間は走行時間の約50%ですが、社内テストでは「マツダSKY-Drive」は走行時間の約80%でロックアップを行うことが確認できました。従来比で約5%の燃費改善を実現するとともに、スポーティで上質なダイレクトフィールを実現しています。

*1. Computer Aided Engineeringの略。工業製品の設計・開発工程における作業を支援するコンピュータシステム
*2. エンジンとトランスミッションの回転軸を直結状態にすること。AT車で使われるトルクコンバーターの動力伝達効率を改善する

01 Topics 「マツダ ロードスター」の20周年記念モデルを発売

2009年7月、2人乗り小型オープンスポーツカー「マツダ ロードスター」の発売20周年を記念し、特別仕様車「20周年記念車」を発売しました。1989年に発売された同車は、世界で約60の国と地域で販売され、2009年6月30日現在の累計生産台数は86万台超とギネスワールドレコードにも認定されています。また9月には、同車の生まれ故郷でもある広島県の三次自動車試験場にて、20周年を記念したイベント「ロードスター 20周年ミーティング」も開催され、約1,600台のロードスターがオーナーとともに集結し、20歳の誕生日を祝いました。

「ロードスター20周年ミーティング」の当日の風景

マツダ ロードスター特別仕様車「20周年記念車」
(6AT・パワーリトラクタブルハードトップ車)

02 Topics オートアライアンス(タイランド)の新乗用車工場で生産開始

2009年10月、フォードとの合弁事業であるオートアライアンス(タイランド)(以下、AAT)の新乗用車工場で「Mazda2(日本名:マツダ デミオ)」の生産を開始しました。新工場には、最新の生産技術やシステムを導入したプレス工場、車体工場、最終組立工場が新たに導入されています。新工場の完成により、AATの年間生産能力は27万5千台(CKDを含む)に拡大します。このタイ生産のMazda2は、ASEAN地域やその他地域に向けて販売を計画しています。

新乗用車工場でMazda2生産開始セレモニー

03 Topics 世界で最も環境負荷の少ない新水性塗装技術の開発に成功

マツダは、塗料に含まれる揮発性有機化合物(以下、VOC)と、塗装工程で消費されるエネルギーによるCO_2の排出量を世界最高水準*にまで抑制する革新的な水性塗装技術「アクアテック塗装」の開発に成功し、2009年6月より、宇品第1工場への導入を開始しました。「アクアテック塗装」は、全工場で導入済みの「スリー・ウェット・オン塗装」で実現している世界最高水準の低CO_2排出量を維持したまま、VOCの排出量をさらに57%削減し、ボディ面積当たりのVOC排出量をわずか15g/m^2に抑制する世界で最も環境負荷の少ない水性塗装技術です。品質面でも従来以上の性能を達成しています。

新開発の「アクアテック塗装」システム

* 2009年6月現在

匠

技能五輪国際大会編

チームのあくなき努力で掴み取った日本初の栄冠

技能五輪で技能を発揮する堤健社員

今回は、2009年9月にカナダのカルガリーで開催された「第40回技能五輪国際大会」の「車体塗装」職種で、金メダルを獲得した堤健（つつみ たけし）社員を紹介します。「車体塗装」職種での金メダル獲得は日本初となります。

世界を舞台に若き技能者が競い合う技能五輪国際大会

技能五輪国際大会は、個々が持つ技能を競うことで参加国・地域の職業訓練と技能水準の向上を目的として1950年より開催されています。今大会では、46の国と地域からの代表選手845名が世界一を目指して技能を競いました。日本からは主に国内大会などで優勝または優秀な成績を収めた45名の選手が日本代表として40職種に出場しました。出場資格は22歳以下（一部例外あり）で、同一職種での複数回出場ができないため、選手にとっては一生に一度のチャレンジとなります。

高い技術力だけでなく応用力も試される「車体塗装」職種

堤社員が日本代表として出場した「車体塗装」には、世界各国から16名が出場し、4日間にわたり技能を競い合いました。競技では、自動車のボンネットやフェンダーの損傷修理や塗装、プラスチックバンパー塗装やデコレーション塗装などの課題に挑戦します。自分の「目」だけを頼りに、塗料を調合して課題通りの色を作り上げ、それをミクロン単位で膜厚を調整しながら部品に塗装するなど、非常に高い技術が要求されます。

また、大会での競技課題の内容は事前に通知されますが、競技開始直前にその内容の30%が変更されます。これは、塗装の技能だけでなく、変更に対応するための選手の応用力・考える力も試す狙いがあるのです。

堤は、「大きな大会でとても緊張し、体が思うように動きませんでした。でも、これまで訓練を積んできたので事前の課題変更にも対処できました」と振り返ります。

堤は入社後、新入社員の中からただ一人、技能五輪の出場候補として塗装訓練チームのメンバーに選抜され、

専属コーチのもとで訓練を積んできました。堤は、当初から「金メダル以外はいらない」という強い意志を持って、来る日も来る日も訓練に励んだのです。

基礎技術を高く進化させ続けるチームのあくなき努力

2004年に「車体塗装」職種が国内大会で始まって以来、マツダは毎年大会に出場し、多くのメダルを獲得してきました。ところが、2008年2～3月開催の国内大会に初めて出場した堤は、入賞すらできませんでした。

この時の悔しさを糧に、堤と専属コーチを含むチームのメンバー全員は、「なぜ失敗したのか」、「何が足りなかったのか」を改めて徹底的に研究したのです。すると、「できあがったものだけでなく、作業工程も完璧にしなくてはならない」という、言わば「原点」に立ち返ったのです。チームメンバーは基礎技術や作業工程については99点ではなく常に100点を追求しました。このように、細部まで「完璧」と言えるものを目指してさらに訓練を重ねたのです。

五輪大会に向けて堤の専属コーチとして指導にあたった西澤社員は、国内大会で2004年から3年連続して入賞した経験がある先輩コーチです。西澤は、これまで自分が培ってきた技能を堤に確実に伝えるために、言葉では説明しにくいことは絵に書き、または実演するなどして、堤がしっかりと理解できるまで指導しました。二人は、互いに競い合いながらそれぞれの技能を高めるとともに、時には課題の品質に対する意見を納得するまでぶつけ合うことで、技術力だけでなく「自分で考える力」も身につけていきました。

こうして、堤は2008年10～11月に行われた国内大会で優勝し、国際大会への切符を手にしました。その後も堤は、国際大会に向けて一層の研鑽に励みました。国際大会開催までに残された1週間では、堤はコーチから与えられた課題を独自で作り上げた作業工程に沿って、独力で正確に実践することに費やし、応用力をさらに高めていきました。

大会での堤の作品は、その正確さと細部まで行き届いた高い技術力が評価され、金メダル獲得となりました。

今後は、堤社員は新たな技能者を教育するコーチとして、これまで培ってきた技能を後輩たちに伝承していきます。堤社員に技能を伝承した先輩の西澤社員は、これまでの経験から実際の生産現場で作業者の指導やロボットに動きを教える「ティーチング」などでその技能を発揮しています。こうして技能五輪を通じて培われた技能と「自分で考え、行動する力」が、今後もマツダ車の品質を支えていくのです。

Profile

プロフィール

堤 健（つつみ たけし）

2006年 マツダに入社

2008年 第46回技能五輪全国大会優勝

2009年 第40回技能五輪国際大会金メダル獲得

左から、専属コーチ西澤、堤、技能五輪で堤を支えたエキスパート筏津（いかだつ）

主要商品ラインアップ

適合グレードは車種により異なります。詳しくは、販売店にお問い合わせください。

マツダのブランドメッセージ“Zoom-Zoom”を体現したマツダの主要商品ラインアップを紹介します。

スタイル 乗車定員	駆動方式 エンジンタイプ		燃費(10・15モード) 価格(万円)*消費税込 (別途リサイクル料金が必要となります)

Mazda デミオ

海外市場での車種名:Mazda2

新しい人の、新しい生き方にこたえるために。環境コンパクト、マツダ デミオ

コンパクトカー	FF	e-4WD	17.8-23.0km/L
	1300		
5人	1500		100 150 200

Mazda ベリーザ

BY DESIGN コンパクトカーが知らなかった上質を

コンパクトカー	FF	e-4WD	17.2-18.4km/L
	1500		
5人			100 150 200

Mazda アクセラ

海外市場での車種名:Mazda3

エコスポーツ マツダ アクセラ デビュー

5ドアスポーツ 4ドアセダン	FF	4WD	11.0-18.4km/L
	1500		
	2000 DISI*	2000	
5人	2300 DISI ターボ		100 200 300

* i-stop搭載モデル

Mazda アテンザ

海外市場での車種名:Mazda6

日本の美意識が、新しい躍動と上質を創り出す

5ドアスポーツ 4ドアセダン ステーションワゴン	FF	4WD	10.4-14.2km/L
	2000		
	2500		
5人			200 250 300

Mazda AZ-ワゴン

毎日の快適のために、走る喜びのために。マツダ AZ-ワゴン

軽自動車	FF	4WD	21.0-23.5km/L
	660		
4人	660 ターボ		100 150 200

スタイル 乗車定員	駆動方式 エンジンタイプ		燃費(10・15モード) 価格(万円)*消費税込 (別途リサイクル料金が必要となります)

なんでもできそう! マツダ ビアンテ

ミニバン	FF 2000 DISI*	4WD 2000 DISI	10.6-13.6km/L
8人	2300		200 250 300

* i-stop搭載モデル(一部グレードを除く)

家族の絆とワクワクを、もっともっとひとつにしよう。マツダ プレマシー

海外市場での車種名:Mazda5

ミニバン	FF 2000 DISI	4WD 2000	11.0-15.0km/L
7人			150 200 250

もっとアグレッシブに、もっと上質に

海外市場での車種名:Mazda8

ミニバン	FF 2300	4WD	9.4-12.2km/L
8人	2300 DISI ターボ		200 300 400

スポーツカーの、先にあるもの

SUV*	FF 2300 DISI ターボ	4WD	9.1-9.3km/L
5人			200 300 400

*スポーツユーティリティビークル

妥協なく、迷いなく、さらなる高みへ

スポーツカー	FR 13B-MSP ロータリー		9.0-9.4km/L
4人			250 300 350

しあわせが、加速する。

海外市場での車種名:Mazda MX-5 Miata /Mazda MX-5

スポーツカー	FR 2000		11.8-13.4km/L
2人			200 250 300

連結貸借対照表

（単位：億円）

	当第２四半期末 平成21年9月30日現在	前期末 平成21年3月31日現在
資産の部		
流動資産	**7,470**	**7,267**
現金及び預金	1,724	1,814
受取手形及び売掛金	1,592	1,324
有価証券	371	393
たな卸資産	2,259	2,144
その他	1,553	1,619
貸倒引当金	△29	△27
固定資産	**10,646**	**10,743**
有形固定資産	**8,506**	**8,774**
建物及び構築物（純額）	1,469	1,520
機械装置及び運搬具（純額）	1,947	2,047
土地	4,368	4,413
リース資産（純額）	343	365
その他（純額）	378	429
無形固定資産	**248**	**271**
投資その他の資産	**1,892**	**1,698**
投資有価証券	815	739
その他	1,135	1,019
貸倒引当金	△43	△43
投資損失引当金	△15	△16
資産合計	**18,116**	**18,010**

	当第２四半期末 平成21年9月30日現在	前期末 平成21年3月31日現在
負債の部		
流動負債	**6,374**	**6,166**
支払手形及び買掛金	2,577	1,765
短期借入金	828	1,272
１年内返済予定の長期借入金	651	443
１年内償還予定の社債	1	—
リース債務	154	174
未払法人税等	43	103
未払費用	1,446	1,586
製品保証引当金	336	380
その他	339	443
固定負債	**7,679**	**7,697**
社債	959	950
長期借入金	4,352	4,297
リース債務	365	399
再評価に係る繰延税金負債	937	937
退職給付引当金	878	909
その他の引当金	5	5
その他	182	200
負債合計	**14,053**	**13,863**
純資産の部		
株主資本	**3,270**	**3,477**
資本金	1,501	1,501
資本剰余金	1,338	1,338
利益剰余金	661	869
自己株式	△230	△230
評価・換算差額等	**777**	**654**
新株予約権	**4**	**3**
少数株主持分	**12**	**13**
純資産合計	**4,063**	**4,147**
負債純資産合計	**18,116**	**18,010**

＊ 記載金額は億円未満の端数を四捨五入しています。

連結損益計算書

（単位：億円）

	当第２四半期累計 平成21年4月 1日から 平成21年9月30日まで	前第２四半期累計 平成20年4月 1日から 平成20年9月30日まで
売上高	**9,903**	**15,755**
売上原価	7,918	11,833
売上総利益	**1,985**	**3,922**
販売費及び一般管理費	2,206	3,315
営業利益（△損失）	**△221**	**607**
営業外収益	**64**	**110**
営業外費用	**139**	**232**
経常利益（△損失）	**△296**	**485**
特別利益	**8**	**4**
特別損失	**29**	**21**
税金等調整前四半期純利益（△損失）	**△316**	**468**
法人税等	△107	172
少数株主利益（△損失）	△1	1
四半期純利益（△損失）	**△208**	**295**

* 記載金額は億円未満の端数を四捨五入しています。

連結キャッシュ・フロー計算書

（単位：億円）

	当第２四半期累計 平成21年4月 1日から 平成21年9月30日まで	前第２四半期累計 平成20年4月 1日から 平成20年9月30日まで
営業活動による キャッシュ・フロー	261	130
投資活動による キャッシュ・フロー	△159	△352
財務活動による キャッシュ・フロー	△235	93
現金及び現金同等物に 係る換算差額	20	△7
現金及び現金同等物の 増加額（△は減少）	△112	△137
現金及び現金同等物の 期首残高	2,207	2,239
新規連結に伴う現金及び 現金同等物の増加額	—	54
現金及び現金同等物の 四半期末残高	2,095	2,157

* 記載金額は億円未満の端数を四捨五入しています。

重要な後発事象

平成21年10月5日開催の取締役会において新株式発行、自己株式の処分及び売出し等に関し決議し、その払込手続きが完了いたしました。

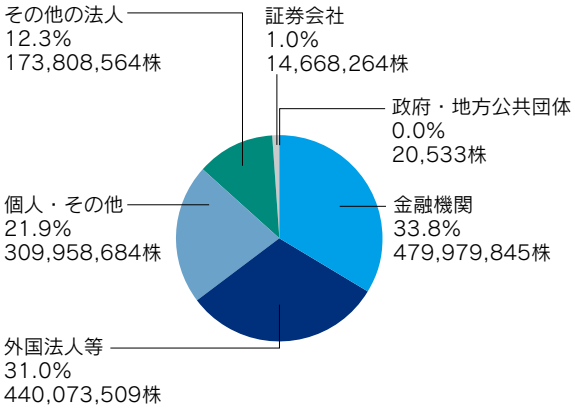
	株式数（株）	払込金額の総額（百万円）
募集による新株式発行	315,198,000	64,363
自己株式の処分	96,802,000	19,767
オーバーアロットメントによる売出しに関連して行う第三者割当増資	46,670,000	9,530

平成21年11月12日現在の発行済株式総数　1,780,377,399株

株式の状況（平成21年9月30日現在）

発行可能株式総数	3,000,000,000株
発行済株式総数	1,418,509,399株
株主数	69,401名 （前期末比3,267名増加）

所有者別状況

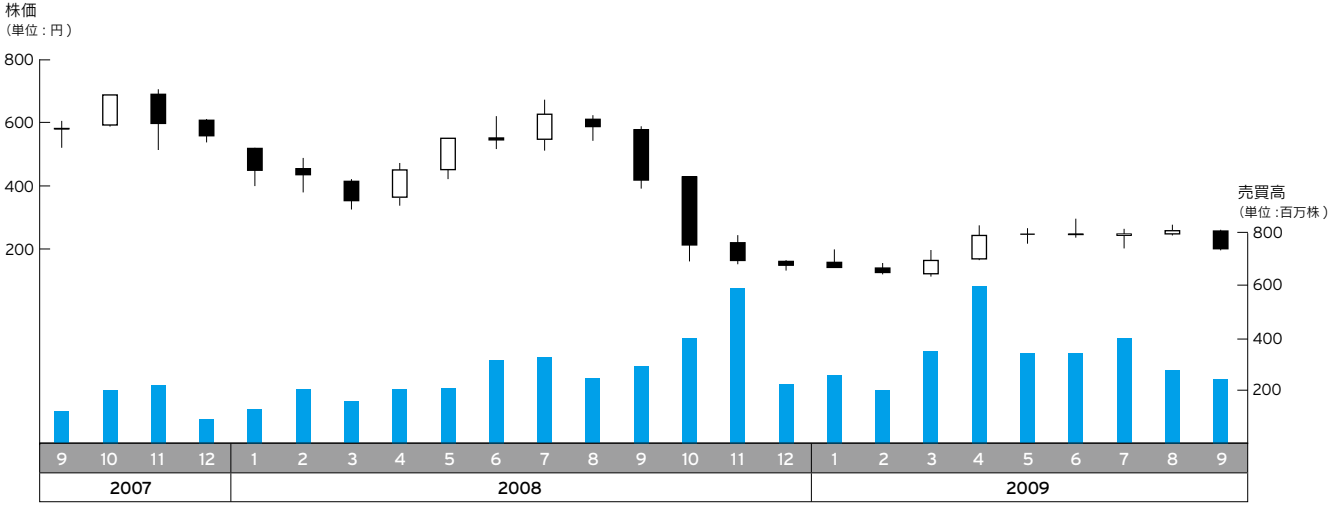


大株主

株主名	持株数（千株）	出資比率（%）
フォード モーター カンパニー	195,493	14.9
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社（信託口）	65,788	5.0
株式会社三井住友銀行	51,824	4.0
日本マスタートラスト信託銀行株式会社（信託口）	50,195	3.8
三井住友海上火災保険株式会社	46,683	3.6
東京海上日動火災保険株式会社	40,410	3.1
ザ チェース マンハッタン バンク 385036	32,609	2.5
株式会社損害保険ジャパン	30,210	2.3
日本生命保険相互会社	29,753	2.3
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社（信託口9）	18,818	1.4

（注）1. 当社は自己株式106,926,606株を所有していますが、上記大株主からは除外しています。
2. 出資比率は自己株式を控除して計算しています。

株価および売買高の推移（東京証券取引所）



会社概要 （平成21年9月30日現在）

商号	マツダ株式会社
設立	大正9年1月30日
資本金	150,068,000,602円
従業員数	21,537名
主要な事業内容	乗用車・トラックの製造、販売等
本社	〒730-8670 広島県安芸郡府中町新地3番1号 電話（082）282-1111
東京本社	〒100-0011 東京都千代田区内幸町1丁目1番7号 電話（03）3508-5031
大阪支社	〒531-6008 大阪市北区大淀中1丁目1番88-800号 電話（06）6440-5811
ホームページURL	http://www.mazda.co.jp/

取締役および監査役 （平成21年9月30日現在）

代表取締役会長	**井巻 久一**
代表取締役	**山内 孝**
代表取締役	**フィリップ・ジー・スペンダー**
代表取締役	**山木 勝治**
代表取締役	**尾崎 清**
取締役	**金井 誠太**
取締役	**若山 正純**
取締役	**原田 裕司**
取締役	**羽山 信宏**
監査役（常勤）	**山本 順一**
監査役（常勤）	**若松 重喜**
監査役	**坂井 一郎**
監査役	**赤岡 功**
監査役	**平澤 正英**

株主メモ

事業年度	毎年4月1日から翌年3月31日まで
定時株主総会	毎年6月
配当金受領株主確定日	毎年3月31日
中間配当金受領株主確定日	毎年9月30日
基準日	毎年3月31日 （定時株主総会において権利を行使すべき株主の確定日） そのほか必要がある場合は、あらかじめ公告します。
公告掲載新聞	中国新聞および日本経済新聞に掲載します。
株主名簿管理人	住友信託銀行株式会社
同事務取扱場所	大阪市中央区北浜4丁目5番33号 住友信託銀行株式会社 証券代行部
・ 郵便物送付先	〒183-8701　東京都府中市日鋼町1番10 住友信託銀行株式会社 証券代行部
・ 電話お問合せ先	0120-176-417
・ ホームページURL	http://www.sumitomotrust.co.jp/STA/retail/service/daiko/index.html
単元株式数	1,000株
証券コード	7261

「株主さまご参加イベント」のご案内

前回に引き続き、「環境技術フォーラム」および「株主さま工場見学会」を開催いたします。いずれのイベントも、株主様１名につき同伴者１名様（ご家族・ご友人など）まで一緒にご参加いただけます。

1.「環境技術フォーラム 2010」

■ **見学日時（予定）：**平成22年（2010年）2月28日（日）午後

■ **見学場所：** マツダR&Dセンター横浜
（神奈川県横浜市神奈川区守屋町２番５号）

■ **集合場所：**「マツダR&Dセンター横浜」へ直接お越しください。
*当日のご集合場所までの交通費はご参加者のご負担とさせていただきますので、ご了承ください。

■ **人数：**50組100名様（株主ご本人様と同伴者１名様）

（環境技術担当エンジニアによるプレゼンテーション、マツダ プレマシー ハイドロジェンREハイブリッド車の同乗などを予定しています。）

「マツダR&Dセンター横浜」の主な研究内容
・先行商品の企画
・先行デザインの調査研究・開発
・重要新技術の先行研究

携帯サイトで地図をご覧いただけます。

2.「広島地区 工場見学会」

■ **見学日時（予定）：**平成22年（2010年）3月22日（月）休日
午前、または午後（いずれか半日）

■ **見学場所：** マツダ（株）本社工場
（広島県安芸郡府中町新地３番１号）

■ **集合場所：**「マツダ本社ショールーム」へ直接お越しください。
*当日のご集合場所までの交通費はご参加者のご負担とさせていただきますので、ご了承ください。

■ **人数：**50組100名様（株主ご本人様と同伴者１名様）

（マツダミュージアム、組立工場などをご見学いただく予定です。）

「マツダ本社工場」の主要生産車種
マツダ デミオ、マツダ RX-8、
マツダ ビアンテ、マツダ プレマシー、
マツダ MPV、マツダ CX-7、
マツダ ロードスターなど

携帯サイトで地図をご覧いただけます。

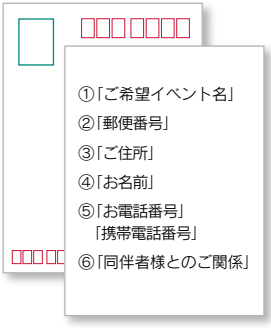
お申し込みについて

■ **お申し込み方法：**ハガキに、①「ご希望イベント名」、ご参加者全員の②「郵便番号」③「ご住所」④「お名前」⑤「お電話番号（携帯電話をお持ちの方は携帯電話番号も）」⑥「同伴者様とのご関係」をご記入の上、以下の宛先までお送りください。

■ **宛先：**〒730-8670 広島県安芸郡府中町新地３番１号
マツダ株式会社 財務本部 IR室「株主さまイベント」係

■ **電話：**082-287-4114（ご不明な点は、こちらまでお問い合わせください。）

■ **締切：**平成21年（2009年）12月25日（金）到着分まで



*1. イベントの日程は都合により変更する可能性がありますので、ご了承ください。
*2. ご応募多数の場合は誠に勝手ながら抽選とさせていただきます。ご参加いただく株主様には後日、郵送にて詳細をご連絡いたします。
*3. ご応募に伴いお預かりした株主様ならびに同伴者様の個人情報につきましては、本イベントの実施以外の目的では一切利用いたしません。
*4. 当日のご集合場所までの交通費はご参加者のご負担とさせていただきますので、ご了承ください。

■「株主通信」アンケート結果ご報告

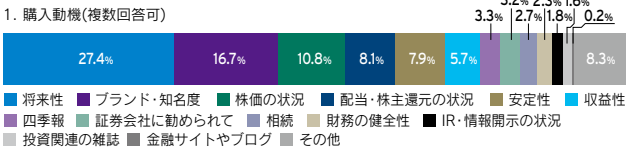
前回の「株主通信」でお願いしましたアンケートに、多数の方々よりご協力をいただき、誠にありがとうございました。

貴重なご意見、ご回答を真摯に受け止め、今後の「株主通信」の編集やIR活動に活かしていく所存です。

アンケート結果から、以下の項目についてご報告させていただきます。

当社の株式について

1. 購入動機(複数回答可)



2. 今後の保有方針

アンケートでは多数のご意見を頂戴しました。その一部をご紹介します。

マツダに対して

- 会社説明会など株主向けイベントを関東で実施してほしい。
- ロータリー技術のさらなる進化に期待している。
- ハイブリッド自動車や電気自動車の早期導入を検討してほしい。
- マツダの技術力を発揮し、厳しい環境を乗り切ることを期待している。

「株主通信」に対して

- 将来の匠を目指してかんばっている若手社員の奮闘ぶりに感動した。
- 海外マーケットの情報や次世代商品の情報をわかりやすく盛り込んでほしい。
- これからもわかりやすい「株主通信」を続けてほしい。

「株主通信」について

「株主通信」で興味を持たれた記事(複数回答可)

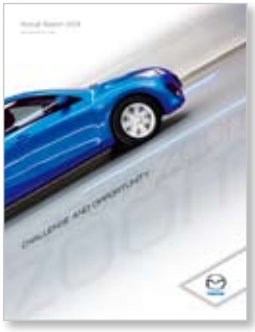
■「マツダ サステナビリティレポート2009」「アニュアルレポート2009」の発行について

マツダでは、2009年3月期の事業活動を中心とした企業の社会的責任(CSR)についての考え方や実績をまとめた「マツダ サステナビリティレポート2009」、および、株主・投資家の皆様向けに経営・財務情報をまとめた「アニュアルレポート 2009」を発行しています。

下記のホームページよりダウンロードが可能です。また、ご希望の方には冊子の配布も行っていますので、ホームページよりご請求ください。

マツダ サステナビリティレポート2009
http://www.mazda.co.jp/csr/download/
アニュアルレポート2009
http://www.mazda.co.jp/corporate/investors/library/annual/

マツダ サステナビリティレポート2009


アニュアルレポート2009

Mazda Motor Corporation

zoom-zoom

PRINTED WITH SOY INK
Trademark of American Soybean Association
本誌は環境にやさしい大豆インキを
使用しています