



株主通信

第153期 上半期 (2018年4月1日 ~ 2018年9月30日)



株主の皆様へ



株主の皆様には、平素より格別のご支援を賜り、厚く御礼を申し上げます。マツダグループの第153期 上半期(2018年4月から2018年9月まで)の業績ならびに今後の業績見通しについてご報告申し上げます。

2018年11月
代表取締役社長兼CEO(最高経営責任者)

丸本 明

業績の概況

当上半期のグローバル販売台数は、「マツダ CX-5」や「マツダ CX-8」などのクロスオーバー系車種の販売が好調を維持したことに加え、商品改良 モデルの投入効果により、前年同期比1.7%増の79万6千台となり、上半期としては過去最高の販売台数となりました。

連結業績は、売上高は出荷台数の増加や車種構成の改善などにより、1兆7,291億円(前年同期比4.4%増)となりました。営業利益は、出荷台数の増加やコスト改善活動の効果の一方で、競合激化による販売費用の増加や為替影響、品質関連費用の計上などにより、309億円(同59.6%減)となりました。四半期純利益(親会社株主に帰属する四半期純利益)は244億円(同61.5%減)となりました。

平成30年7月豪雨による影響については、生産台数は当初計画から、車両で4万4千台、海外生産用部品で2万3千台の減少となりましたが、グループ内の在庫を活用することで上半期の連結出荷台数への影響は、当初計画比2万2千台の減少にとどまりました。通期の連結出荷台数への影響は、在庫の活用や増産などにより、販売環境の変化も含め、2万4千台の減少にとどまる見通しです。引き続き、豪雨影響の最小化に向

けて取り組んでいきます。

通期の連結業績予想は、豪雨の影響などによる連結出荷台数の減少に加え、為替の前提レートの見直しや品質関連費用が増加したことなどから、売上高を3兆5,300億円(前期比1.6%増)、営業利益を700億円(同52.2%減)、当期純利益(親会社株主に帰属する当期純利益)を500億円(同55.4%減)に修正しました。グローバル販売台数は、161万7千台(同0.9%減)に見直しました。

配当金につきましては、期初計画から変更ありません。中間配当は1株当たり15円とし、期末配当20円と合わせた年間配当金は1株当たり35円を予定しています。

主要施策の進捗状況

当期を最終年度とする中期経営計画「構造改革ステージ2」の下、主要施策に取り組んでいます。商品領域では、新型車の導入および継続的な商品改良により競合力を強化しています。日本で好調な販売を継続している「CX-8」をオーストラリア、ニュージーランドに投入しました。2018年末には中国に導入予定です。生産領域では、計画通り防府第2工場を2018年8月に2直操業(昼・夜勤)としたことで、さらに効率

的でフレキシブルな生産体制を構築しました。

新世代商品・技術の開発は順調に進捗しています。当期末には、最新の「SKYACTIVエンジン」や新世代車両構造技術「スカイアクティブ・ビークル・アーキテクチャー」、深化した「魂動デザイン」などを採用した新世代モデルの第一弾として新型「Mazda3」を投入します。新型「Mazda3」は2018年9月末に生産を開始しており、11月下旬にロサンゼルスモーターショーで公開しました。

米国の販売ネットワーク改革も計画通り進捗しています。高いブランドスタンダードへの適合を報奨する販売店支援プログラムを2018年7月より開始しました。これにより次世代ブランド店舗の拡大と質の向上を加速します。さらにトレードサイクルマネジメントや認定中古車販売の強化による販売店の収益基盤の強化、および残価の維持管理によりビジネス品質の改善を行っています。

電動化とコネクティビティの技術戦略を公表

2017年8月、2030年を見据えた技術開発の長期ビジョン「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を公表しました。その実現に向けた具体的な取り組みの一つとして、2018年10月に電動化とコネクティビティの技術戦略について公表しました。いま自動車産業は100年に一度の変革期を迎えているといわれていますが、これを新しい「クルマ文化創造」のチャンスと捉えています。マツダならではの「人間中心」の開発哲学をもとに新技術を活用しながら「走る喜び」を「飽くなき挑戦」で追求し続け、お客さまと世界一強い絆で結ばれたブランドになることを目指していきます。

(P.3のCLOSE UPでは、電動化技術の戦略について特集しています)

今後の取組み方向性

当期は、豪雨影響を含む販売台数の減少などにより通期見通しを下方修正しました。外部環境の厳しさが増し、米国販売ネットワーク改革など将来への投資が増加する中、販売やサービス現場での顧客体験の向上や、コスト改善活動に取り組むとともに、新世代商品・技術の導入を含め全領域における主要施策を着実に推進し、反転に向けて稼ぐ力の回復・強化を図っていきます。そして、次期は新世代商品・技術の導入効果、豪雨影響や品質関連費用のリカバリーに加えて、販売費用の抑制や変動コストおよび固定費の徹底的な見直しなどにより、売上高営業利益率3%レベルへの回復を目指していきます。足場固めを確実にいき、2022年3月期以降の本格的成長に向けて、2018年4月に公表した「今後の取組み方向性」の主要施策を着実に推進していきます。

自動車業界を取り巻く環境が大きく変化する中、マツダの強み・独自性を強化しながら、持続的成長に向けて取り組んでいきます。また、地球環境保全や安心・安全な社会の実現といった社会的課題の解決と中長期的な企業価値向上の両立を目指していきます。コーポレートガバナンスの充実にも継続的に取り組み、株主・投資家をはじめ、すべてのステークホルダーの皆様から真に信頼される企業へとさらに成長できるようマツダグループの総力を挙げて取り組んでいきます。

株主の皆様には、今後とも変わらぬご支援、ご指導を賜りますようお願い申し上げます。

心と体を元気にするクルマづくりを目指した、 電動化とコネクティビティの技術戦略を公表

～人間中心の「走る喜び」を追求し続け、「地球」「社会」「人」に貢献～

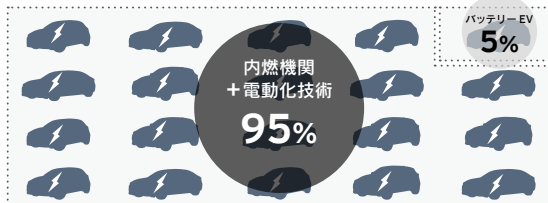
マツダは2018年10月、マツダならではの「人間中心」の開発哲学にもとづき、日常の運転シーンにおいて、クルマと人の一体感が感じられ、ドライバーも同乗者も安心して乗っていただける「走る喜び」をさらに進化させるとともに、人間らしい心豊かな「生きる喜び」を実感できるカーライフの実現を目指した電動化とコネクティビティの技術戦略を公表しました。今回の特集では、電動化技術の戦略についてご紹介します。

電動化技術

将来においても、大多数のクルマに搭載が予測される内燃機関を磨き上げながら、小型軽量の電動化技術を展開することで、CO₂排出量削減と「走る喜び」の進化を追求し続けます。一方で、クリーンな発電で電力をまかなえる地域や、大気汚染抑制のために自動車に関する規制のある地域に対しては、電気自動車も最適なソリューションとして導入していきます。

マツダは、「Well-to-Wheel(燃料採掘から車両走行まで)」視点での企業平均CO₂排出量を、2010年比で2050年までに90%削減することを視野に、2030年に生産するすべてのクルマに電動化技術を搭載予定です。電動化技術搭載車両の構成比は、電動化技術を搭載した内燃機関車が95%、電気自動車(EV)は5%を想定しています。

2030年時点におけるマツダの電動化技術搭載車両の構成比



EVは、電気駆動ならではの利点を活かし、人間の特性や感覚を第一に考えたマツダならではの「人間中心」のアプローチで独自開発し、2020年を目途に市場に投入予定です。

マツダらしいEVの3つのコンセプト

1 走る喜び

「G-ベクタリング コントロール」技術などを活用し、バッテリーEVであってもクルマとの一体感を感じられる「走る喜び」を提供していきます。

2 地球・人にやさしい技術

「小型・軽量のREを活用した電動化技術」

ロータリーエンジン(RE)レンジエクステンダー

EVは、バッテリーのみで駆動するモデルと、これにマツダ独自の小型・軽量で静粛性に優れたREを組み合わせて、バッテリーが一定レベルに減ると発電し航続距離を延ばす新開発のREレンジエクステンダーを搭載したモデルを開発します。

航続距離の課題を解決



マルチxEV*技術

REのコンパクトさと出力の高さを活用し、ジェネレーターやバッテリー、燃料タンクの組み合わせを変えることで、プラグインハイブリッド、シリーズハイブリッドなどを共通のパッケージングで提供することが可能になります。

* xEV=経済産業省「自動車新時代戦略会議」中間整理に基づく電動車(電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・ハイブリッド自動車・燃料電池自動車)

3 社会貢献できる技術

「車両からの電力供給による社会貢献可能な生活の提案」

REレンジエクステンダーは、REと気体燃料の親和性を活かし、LPG(液化石油ガス)を利用した災害時における緊急給電も想定して開発しています。

災害時における電気供給



2018

5月 国内生産累計5,000万台達成

2018年5月15日に、国内生産累計台数が5,000万台を達成しました。1931年10月に三輪トラックの生産を開始して以来、86年7か月での達成です。

「マツダ CX-8」がJNCAPファイブスター賞を2017年度最高得点で受賞

「衝突安全性能評価 ファイブスター賞」を受験車中、最高得点で受賞しました。「CX-8」は、同年度のJNCAP*予防安全性能評価でも満点で最高ランク「ASV++」を獲得しており、事故リスク低減から衝突被害軽減まで、全領域における安全性能の高さが証明されました。



* JNCAP (Japan New Car Assessment Program) は、国土交通省と独立行政法人自動車事故対策機構 (NASVA) が、安全な自動車の普及を促進する目的で、1995年度より公表している自動車の安全性能評価。

6月 「ひろしま “Your Green Fuel” プロジェクト」参画

株式会社ユーグレナと、「ひろしま自動車産学官連携推進会議」が共同で進める、自動車用次世代バイオ燃料の普及拡大に向けた広島での実証事業計画に参画します。微細藻類由来の油脂や広島地域の家庭や企業から排出される使用済みてんぷら油などを原料としたバイオ燃料をつくり、広島地域での乗用車などに使用する取り組みを、2020年を目途に開始する計画です。

「マツダ アテンザ」商品改良

今回の商品改良では、マツダブランドを牽引する最新のフラッグシップモデルとして、デザイン、走行性能、安全性能など、幅広い領域において性能や質感を大幅に向上しました。



「アテンザセダン」

8月 「マツダ デミオ」商品改良

ガソリンエンジン「SKYACTIV-G 1.3」を進化した「SKYACTIV-G 1.5」に代えることで「ゆとりのあるスムーズな走り」と実用燃費の向上を追求しました。

9月 第12回 キッズデザイン賞を受賞

「死角にいる子どもを守る、人間中心の設計思想に基づいた360°ビュー・モニター」が経済産業大臣賞(子ども部門、優秀賞)を、「マツダで働く『ひと』」の力で、地域への貢献を目指すスペシャリストバンク制度」がキッズデザイン賞を受賞しました。マツダの自動車技術が同賞を受賞するのは、5年連続となります。



「360°ビュー・モニター」

11月 「マツダ CX-5」、「CX-8」商品改良

今回の商品改良では、クリーンディーゼルエンジンに加え、「CX-5」は、マツダの国内向け車種として初めて2.5リットル直列4気筒直噴ガソリンターボエンジン「SKYACTIV-G 2.5T」を設定。「CX-8」は、「SKYACTIV-G 2.5T」、および自然吸気の2.5リットル直噴ガソリンエンジン「SKYACTIV-G 2.5」の2種類のガソリンエンジンを新設定しました。また、「G-ベクタリング コントロール (GVC)」はハンドルを切った際の制御に加えハンドルを戻す際の制御を追加した「GVC プラス」へと進化、高速走行での車線変更時や滑りやすい路面での車両の挙動を安定させ安心感を高めました。



「CX-8 XD L Package」

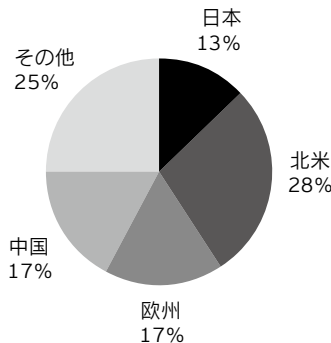
各トピックスの詳細につきましては、オフィシャルウェブサイト「ニュースリリース」をご覧ください。http://www2.mazda.com/ja/publicity/release/

連結業績ハイライト

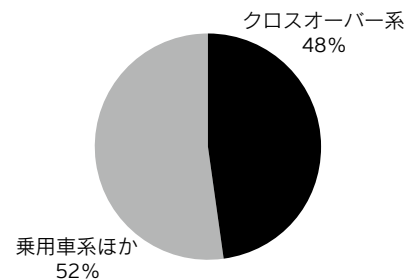
上半期のグローバル販売台数

796千台
(前年同期比2%増)

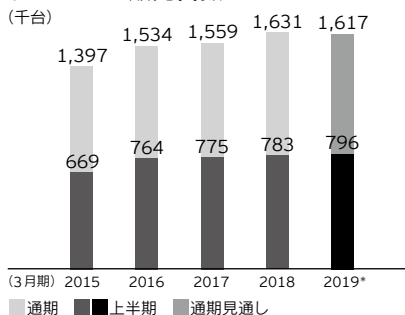
地域別販売比率



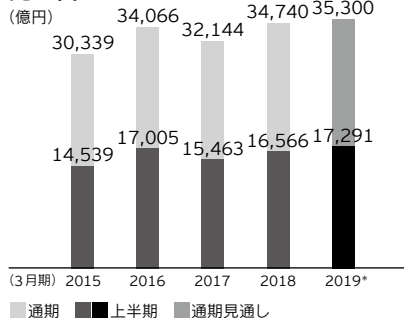
モデルタイプ別販売比率



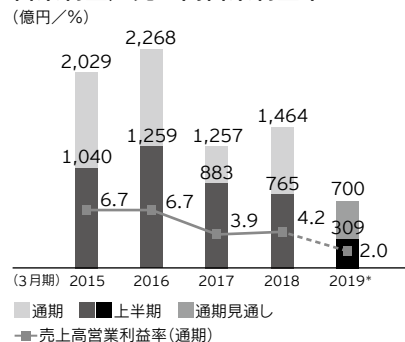
グローバル販売台数



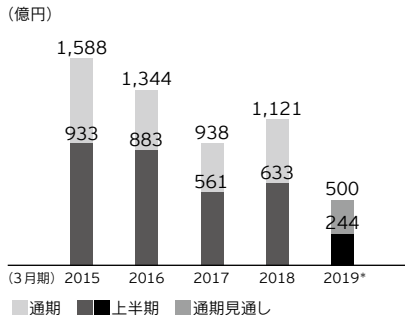
売上高



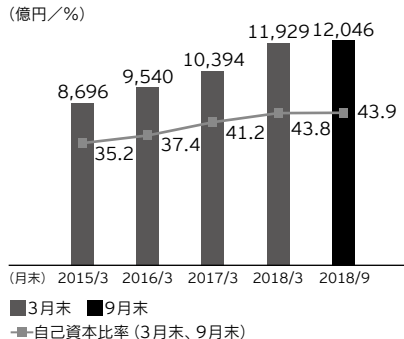
営業利益／売上高営業利益率



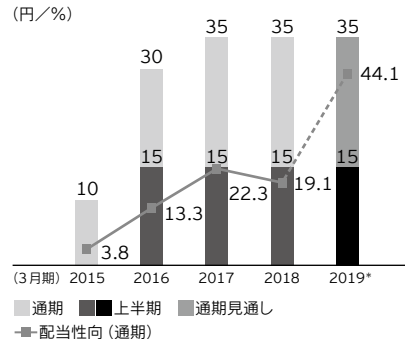
当期純利益(親会社株主に帰属する当期純利益)



自己資本／自己資本比率



1株当たり年間配当金／配当性向



* 2019年3月期通期は見通しです。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。

連結財務諸表

連結貸借対照表(要旨)

(単位：億円)

	2018/9末	2018/3末		2018/9末	2018/3末
資産の部			負債の部		
流動資産	13,891	13,614	流動負債	9,119	9,963
固定資産	13,557	13,627	固定負債	5,992	5,084
有形固定資産	9,808	9,714	負債合計	15,110	15,046
無形固定資産	357	359	純資産の部		
投資その他の資産	3,392	3,554	株主資本	10,948	10,835
資産合計	27,448	27,241	その他の包括利益累計額	1,098	1,094
			新株予約権	3	2
			非支配株主持分	289	264
			純資産合計	12,338	12,195
			負債純資産合計	27,448	27,241

* 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(要旨)

(単位：億円)

	2018/4 - 2018/9	2017/4 - 2017/9
売上高	17,291	16,566
売上総利益	3,758	3,934
営業利益	309	765
経常利益	545	965
税金等調整前四半期純利益	500	874
四半期純利益 (親会社株主に帰属する四半期純利益)	244	633

* 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(要旨)

(単位：億円)

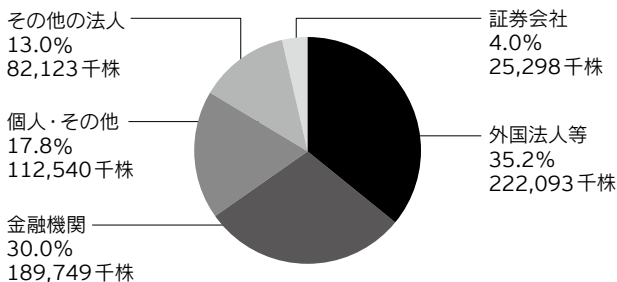
	2018/4 - 2018/9	2017/4 - 2017/9
営業活動によるキャッシュ・フロー	607	892
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 395	△ 555
財務活動によるキャッシュ・フロー	418	△ 124
現金及び現金同等物に係る換算差額	65	84
現金及び現金同等物の増減額	694	298
現金及び現金同等物の期首残高	6,049	5,269
現金及び現金同等物の四半期末残高	6,743	5,567

* 記載金額は億円未満の端数を四捨五入しています。

株式の状況 (2018年9月30日現在)

発行可能株式総数	1,200,000,000株
発行済株式総数	631,803,979株
株主数	156,537名 (前期末比6,171名減少)

所有者別状況



*「個人・その他」には自己株式が含まれています。

大株主

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(信託口)	34,275	5.4
トヨタ自動車株式会社	31,928	5.1
日本マスタートラスト 信託銀行株式会社(信託口)	31,492	5.0
日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(信託口9)	15,851	2.5
株式会社三井住友銀行	12,857	2.0
日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(信託口5)	12,233	1.9
BNYMSANV AS AGENT/CLIENTS LUX UCITS NON TREATY 1	10,413	1.7
日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(信託口7)	9,093	1.4
日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(信託口1)	8,897	1.4
STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY 505234	8,737	1.4

* 持株比率は、自己株式2,036,474株を控除して計算しています。

会社概要 (2018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	283,957,112,262円
従業員数	連結:50,397名 単独:22,441名
本社	〒730-8670 広島県安芸郡府中町新地3番1号 電話(082)282-1111
ホームページURL	http://www.mazda.com/ja/

取締役および監査役

代表取締役会長	小飼 雅道	取締役	坂井 一郎
代表取締役	丸本 明	取締役	城納 一昭
代表取締役	藤原 清志	監査役(常勤)	河村 裕章
取締役	中峯 勇二	監査役(常勤)	安田 昌弘
取締役	稲本 信秀	監査役	堀田 隆夫
取締役	菖蒲田 清孝	監査役	玉野 邦彦
取締役	小野 満	監査役	北村 明良
取締役	古賀 亮		

株主メモ (2018年9月30日現在)

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	
基準日	定時株主総会	毎年3月31日
	期末配当	毎年3月31日
	中間配当	毎年9月30日
公告方法	電子公告 http://www.mazda.co.jp/	
株主名簿管理人	三井住友信託銀行株式会社	
同事務取扱場所	大阪市中央区北浜四丁目5番33号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部	
郵便物送付先	〒168-0063 東京都杉並区和泉二丁目8番4号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部	
電話お問合せ先	☎ 0120-782-031	
ホームページURL	https://www.smtb.jp/personal/agency/index.html	
単元株式数	100株	
証券コード	7261	

IRサイト「株主・投資家情報」をご活用ください。

社長メッセージや決算情報、プレゼンテーション資料など、さまざまな情報を掲載しています。

<http://www.mazda.com/ja/investors/>



本誌は植物油インキを使用しています。