

2018年10月31日

マツダ株式会社

2019年3月期 第2四半期 決算発表

主な質疑応答

1. 2019年3月期第2四半期の実績を総括してほしい。

当上半期のグローバル販売台数は、CX-5やCX-8などのクロスオーバー系車種の好調な販売 momentum の継続および商品改良モデルによる競合力の強化により、前年同期比2%増の79万6千台と、上半期で過去最高の販売実績となりました。地域別には、日本およびタイやベトナムなどのASEAN地域が台数成長に大きく貢献しました。

連結業績は、売上高が販売台数の増加により1兆7,291億円（前年同期比4%増）の増収となりましたが、営業利益は309億円（同60%減）、親会社株主に帰属する四半期純利益は244億円（同62%減）と減益となりました。営業利益は、台数・構成の悪化、為替の円高影響、米国販売ネットワーク改革への投資、欧州の環境規制対応および品質関連費用などの増加が、コスト改善や開発費用の効率化による改善を上回ったことにより、対前年より456億円の減少となりました。台数・構成は、出荷台数の増加はあるものの、平成30年7月豪雨の影響、米国での金利上昇、競合激化による販売費用の増加およびOEM供給車両の減少などにより悪化しました。

2. 通期見通しを修正した要因を説明してほしい。

豪雨による台数減少の影響に加えて、中国での競争環境悪化や米国などの主要国での販売台数減を折り込んだことにより、グローバル販売台数見通しを期初公表より4万6千台減の161万7千台としました。

連結業績については、台数減の影響に加えて、オーストラリアドルなどの円高影響や原材料価格の上昇、品質関連費用の増加などの悪化要因を、コスト改善や開発費など固定費の効率化により一部相殺する見通しを反映した結果、営業利益を期初公表より350億円減の700億円、経常利益を、1,000億円、当期純利益を、500億円に見直しました。

3. 豪雨影響について、車両4万4千台と海外生産用部品2万3千台の生産台数減および業績への影響280億円の損失を適時開示したが、それらは今回の公表にどのように織り込まれているのか。上期と通期それぞれ説明してほしい。

上期は、車両の生産台数が4万4千台減少しましたが、グループ内在庫を最大限に活用したことにより出荷台数では約2万2千台、小売台数では約1万台の影響に留めました。業績では、概算で出荷台数の減少影響が約100億円ですが、クロスオーバー系モデルが多いことや海外生産部品の減少を合わせると約150億円、さらに、特別損失へ振替えた生産ロスも含めると、合計で約180億円の損失影響となりました。

通期では、豪雨影響のほかにも市場動向を反映し、台数計画を見直しました。豪雨とそれ以外に切分けて説明することは困難ですが、結果として通期での業績影響は上期と同等レベルに留まる見通です。引き続き、影響の最小化に向けて、生販一体となり、リカバリーの最大化を検討していきます。

特別損失に振り替えた生産ロスについては、未生産分の固定費を計上しています。これは主に労務費や償却費などが含まれており、営業利益の変動要因の中では、特別損失への振替を含めて豪雨影響はすべて台数・構成で評価しています。

4. 上期と通期では、出荷台数が増加したのにも関わらず、営業利益変動要因の台数・構成が悪化した理由を詳細に説明してほしい。

出荷台数は対前年で、上期は3万1千台の増加、通期は2万7千台の増加となりましたが、米国での金利上昇や、米国やオーストラリアでの競合激化に加えて、欧州でのWLTP*導入前の非対応車の売り切りなどにより販売費用が増加しました。さらに安全装備や環境規制対応のための装備追加による商品採算の悪化、OEM供給台数の減少なども台数・構成の悪化の要因です。

* Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure

5. 豪雨影響や品質関連費用は今期限りの支出ということだが、来期は売上高営業利益率3%に戻るのか。

今期から来期にかけては、豪雨影響や品質関連費用のリカバリーに加え、変動コストや固定費の徹底的な見直しなど、中長期での競争力に繋がる活動を推進していきます。

以上