株主のみなさまへ

第142期 株主通信

平成19年4月1日～平成20年3月31日

マツダ株式会社

株主のみなさまへ

代表取締役会長
社長兼CEO（最高経営責任者）
井巻　久一

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142期（平成19年4月1日から平成20年3月31日まで）の業績ならびに次期業績見通しについてご報告申しあげます。

経営成績

当期は、原材料価格の高騰や北米の販売環境悪化など厳しい事業環境でしたが、新型「デミオ」と新型「アテンザ」を国内外の主要市場に導入するなど、引き続き商品主導の成長を加速させてまいりました。その結果、グローバル販売台数は136万3千台（前期比4.7%増）となり、さらに為替の円安効果やコスト削減努力により、連結売上高3兆4,758億円、営業利益1,621億円、当期純利益918億円となりました。7期連続での増収増益、過去最高益を更新し、中期計画「マツダ アドバンスメント プラン」の初年度として予定通りの実績をあげることができました。

なお、配当につきましては、1株当たり期末配当金を3円（年間配当6円）とさせていただきました。

生産体制

国内では本社工場（広島）・防府工場（山口）の生産能力増強を行い、当期の国内生産台数は100万台を突破しました。また中国・南京では、エンジン工場に続き、車両組立工場も生産を開始いたしました。さらに、昨年10月に発表したタイの新乗用車工場建設も順調に進んでおり、2009年内から小型乗用車の生産を開始する予定です。

販売体制

欧州では、昨年4月にベルギー・ルクセンブルク市場に販売統括拠点を設立し、さらに今年5月、ポーランドにも直営販売統括拠点を設立しました。また、国内では自動車販売金融事業への出資に加え、全国の部品販売子会社の統合を発表しました。競争が激化する国内市場において、お客様にとって一層魅力のあるサービスを提供するとともに、ブランド価値の向上に取り組んでまいります。

研究開発

お客様にとってより魅力的な商品の開発を進める一方で、持続可能なクルマ社会の実現を目指し、環境・安全技術の開発強化に取り組んでまいりました。昨年11月には、水素エネルギー社会の実現に向けたノルウェーの国家

次期業績（平成20年4月1日から平成21年3月31日まで）の見通し

		第2四半期累計期間	前年同四半期比	通期	前期比
連結業績	売上高	14,500億円	12.5％減 *	30,000億円	13.7％減 *
	営業利益	500億円	31.6％減	1,150億円	29.1％減
	経常利益	500億円	13.2％減	1,100億円	25.9％減
	当期純利益	320億円	10.1％増	700億円	23.8％減
単独業績	売上高	10,900億円	4.4％減	22,400億円	9.1％減
	営業利益	160億円	59.1％減	480億円	42.2％減
	経常利益	200億円	38.8％減	510億円	39.9％減
	当期純利益	100億円	56.0％減	250億円	54.5％減

* 次期において、「実務対応報告第18号 連結財務諸表作成における在外子会社の会計処理に関する当面の取扱い」の適用等による会計方針の変更を予定しております。

プロジェクト「ハイノール」への参画に合意し、今年夏より計30台の水素ロータリーエンジン車を順次、納入する予定です。また、広島では産学官共同のITS（高度道路交通システム）公道実証実験への参画や、先進安全技術を搭載した「マツダASV-4」の公道走行試験も実施しました。

次期の見通し

新型「デミオ」、新型「アテンザ」のグローバルでの販売増に加え、北米専用の新型「マツダ6」投入や国内専用新型ミニバン「ビアンテ」の発売などにより、グローバル販売台数は前期比8.6％増の148万台を計画しています。

引き続き商品主導の成長軌道は維持していきますが、事業環境は厳しい状況が続くものと考えられます。為替前提は、円高の続くドルを中心に円高に設定し、1ドル100円、1ユーロ150円を見込んでいます。これに加え、原材料価格の高騰および北米などの競争の激化などを考慮すると次期は厳しい利益水準となる見通しです。こうした状況を踏まえて、次期業績見通しは連結売上高3兆円（前期比13.7％減）、営業利益1,150億円（同29.1％減）、当期純利益700億円（同23.8％減）といたしました。

外部環境の悪化はあるものの、コスト革新活動を加速し、ブランド価値の向上を推進することで、「マツダ アドバンスメント プラン」で掲げた目標を確実に達成するための取り組みを、不断に行っていく所存です。

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20年6月

井巻久一

連結業績ハイライト

2010年度TARGET —マツダ アドバンスメント プラン—

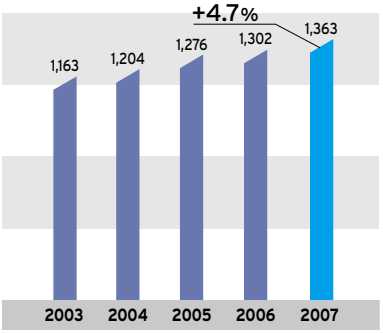
■グローバル販売台数	160万台 以上
■連結営業利益	2,000億円 以上
■連結営業利益率	6%
■配当性向	着実な向上

CURRENT —当期業績—

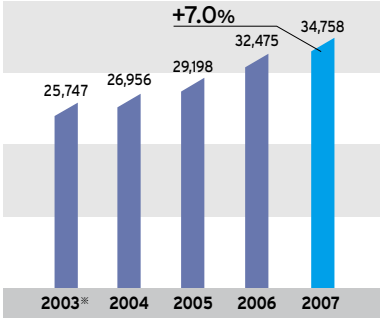
（前期比）

■グローバル販売台数	136万3千台	(4.7%増)
■連結営業利益	1,621億円	(2.3%増)
■連結営業利益率	4.7%	(0.2ポイント減)
■配当性向	9.2%	(2.2ポイント減)

グローバル販売台数
（千台）

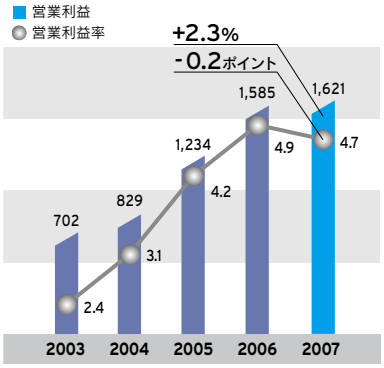


売上高
（億円）

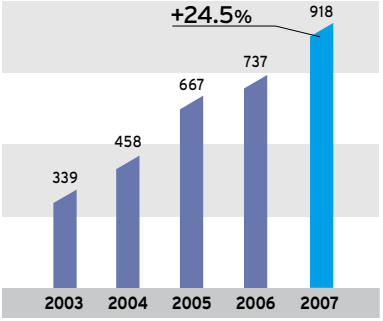


※除く、海外子会社の決算期変更による影響

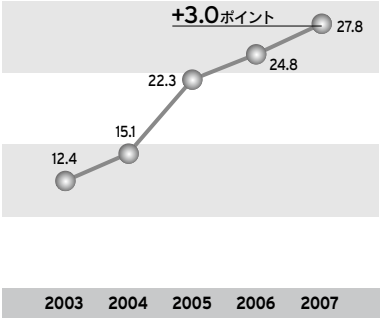
営業利益 / 営業利益率
（億円）　（%）



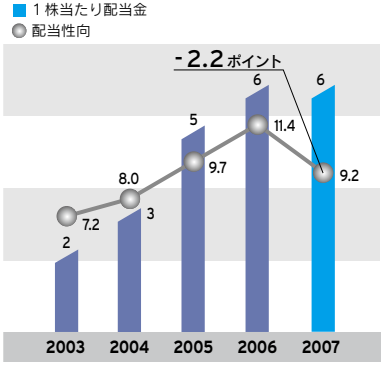
当期純利益
（億円）



自己資本比率
（%）



1株当たり年間配当金 / 配当性向
（円）　（%）



当期の経営環境

マツダグループを取り巻く当期の経済環境は、国際金融資本市場の動揺や世界経済の減速、エネルギー・原油価格の高騰など国内外ともに多くのリスク要因や不確定要因を抱えた状態が続きました。国内では、幅広い地域に向けた輸出の増加が続き、企業の設備投資は増加基調にある一方、国際商品市況高を背景とした国内企業物価とともに消費物価も上昇しました。さらに、住宅投資の落ち込みや自動車新車販売台数の低迷など消費マインドは低下傾向にあります。これらの状況に為替相場の変動が上乗せして影響しており、国内景気は減速しつつあります。

当期の業績

当期の市場別販売台数は、国内では、新型「デミオ」を成功裡に導入したものの、総需要低迷の影響により256千台（前期比1.9%減）となりました。海外では、北米は「マツダ3（日本名アクセラ）」の息の長い人気に加え、「CX-9」の好調な販売により406千台（同6.8%増）となりました。欧州は「CX-7」や新型「マツダ2（日本名デミオ）」の導入により327千台（同7.4%増）となりました。中国は従来マツダブランド車として販売していた323（旧ファミリア）、プレマシー（旧型）の生産終了により101千台（同21.8%減）となりました。その他市場は新型「マツダ2」や「CX-7」が販売を牽引し273千台（同20.4%増）となりました。これらを合計したグローバル販売台数は136万3千台（同4.7%増）となりました。

当期の連結業績は、売上高が前期比2,283億円増加の3兆4,758億円（同7.0%増）となりました。営業利益は、将来に向けた研究開発費や減価償却費などの費用負担増があったものの、台数・構成や為替円安効果、原材料価格の上昇を上回るコスト削減などにより、前期比36億円増の1,621億円（同2.3%増）、経常利益は前期比207億円増の1,485億円（同16.2%増）となり、当期純利益は前期比181億円増の918億円（同24.5%増）となりました。

当期の財政状態

当期より、「リース取引に関する会計処理基準」を早期適用し、リース資産、リース負債をオンバランス処理しています。当期末の総資産は、リース資産の計上および減価償却費を上回る設備投資などにより、前期末比778億円増加の1兆9,856億円となりました。有利子負債は、リース負債の計上などにより前期末比303億円増加の5,050億円となりました。負債合計は前期末比35億円増加の1兆4,314億円となりました。また、純資産は、前期末比743億円増加の5,542億円となりました。なお、自己資本比率は、前期末比3.0ポイント改善し、27.8%となりました。

営業活動によるキャッシュ・フローは、税金等調整前純利益1,431億円および減価償却費665億円に対して、法人税等の支払いがあったことなどにより1,030億円の増加となり、投資活動によるキャッシュ・フローでは、設備投資796億円などにより928億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・フローは、102億円の余剰となりました。また、財務活動によるキャッシュ・フローは、有利子負債の返済や配当の支払いなどにより241億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期末残高2,239億円を除いた純有利子負債は、前期末比489億円増加の2,811億円となり、純有利子負債自己資本比率は、前期から2ポイント上昇し、51%となりました。

特集：環境・安全性能向上に向けた取り組み

マツダは、2007年3月に発表した「サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言」にもとづき、お客様の心を魅了する走る歓びを進化させると同時に、より一層の環境・安全性能の向上に取り組んでいます。

マツダの環境技術

「環境」と「感動」の両立。それがマツダの使命です。

マツダにとって「地球環境保全」は極めて重要なテーマです。「マツダらしいクルマ」とは、燃費が良く、排出ガスがクリーンなだけでなく、乗る人に「走る楽しさ」を与えられるクルマでなければならない—それがマツダの信念です。

水素ロータリーエンジン車をノルウェーに納入

マツダでは、水素エネルギーの活用を将来の代替燃料車の本命と位置づけており、水素ロータリーエンジン（RE）車について10年以上研究開発を行ってきました。水素REはクリーンかつCO_2排出が無い環境性能に優れた技術です。既存の技術、部品、生産設備などを利用できるため、低コスト、低投資で開発が可能であり、内燃機関特有のドライバビリティを損なうことなく、クリーン性能と両立することができます。水素エネルギー社会に向けた内燃機関の可能性を示す技術として開発に取り組んでいます。

この度、当社は、ノルウェーの水素エネルギーのインフラ整備を目的とした国家プロジェクト「ハイノール（HyNor）」に協力することを決定し、2007年11月にノルウェー大使館にてハイノールとの覚書に調印しました。この覚書により、当社は2008年夏から水素RE車「マツダRX-8 ハイドロジェンRE」30台をハイノールに順次納入する予定です。なお、海外への同車の納入は今回が初めてとなり、当社が90年代初めから取り組んできた水素REは実用化に向け第二段階を迎えました。

RENESIS水素ロータリーエンジン

ハイノールとは、スタバンゲル市～オスロ市間に水素ステーションを設置し、全長580kmを水素自動車で走行可能にすることを目指したノルウェーの国家プロジェクトです。ノルウェーは水素社会実現に最も近い国のひとつと言え、当社はハイノールと合同でノルウェーの水素経済開発に取り組むことで水素エネルギー社会の実現に貢献したいと考えています。

マツダの安全技術

安全性能は、マツダのクルマ造りの「中心」

マツダは「安全」をクルマ造りの基本のひとつとして考え、さまざまな技術・装備等の開発と進化に取り組んでいます。マツダが目指しているのは、最高水準の安全性能をお届けすること。世界の安全基準よりさらに高いレベルの安全性能を追求し研究開発を重ねています。

セグメント*1 初のリアビークルモニタリングシステム

マツダは、高速走行時に後方から接近してくる車両を検出する「リアビークルモニタリングシステム」を国内で初めて実用化し、2008年1月に発売した新型「アテンザ」に採用しました。

今回実用化したリアビークルモニタリングシステムは、高速走行時に後方から接近する車両を検出し、車線変更により衝突の危険性がある場合には、ドライバーに警報を発して注意を喚起する自立型運転支援システムです。

このシステムは60km/h 以上の高速走行時に、後方から接近する車両を左右のレーダーモジュールで検出、運転席付近のLED*2を点灯させてドライバーに報知します。この状態で方向指示器を操作した場合、LED が点滅するとともに警告音を発してドライバーに速やかな車線変更の中断を促します。今回の新技術の特長は、後方約50mにわたる広い検知範囲を有しているとともに、悪天候に影響されにくい安定した検出性能を備えていることです。

リアビークルモニタリングシステム効果イメージ／報知用LED

当社が実用化した「リアビークルモニタリングシステム」は、自動車業界が注力する「事故そのものを回避するため、危険に対する認知・判断の誤りを抑制する」アクティブセーフティーの取り組みを具体化するものです。今後も、さまざまな走行環境を考慮しながら、先進技術を追求していきます。

*1 2.0～2.5Lの4ドアセダン/5ドアハッチバック/ステーションワゴンセグメント
*2 Light Emitting Diode（発光ダイオード）

zoom-zoom zoom-zoom zoom-zoo

産学官共同でITS公道実証実験を実施

マツダは2008年1月から約1ヶ月間、広島地区の産学官共同でITS*車載器やドライブレコーダーを搭載した実験車両にて公道を走行し、データの収集・分析を行いました。

ITSとは、最先端の情報通信技術を用いることにより、交通事故、渋滞などの解決を目的に構築する新しい交通システムです。現在、交通事故のおよそ9割が、危険に対する認知・判断の誤りに起因するというデータがあり、ドライバーの危険予知をサポートし、事故そのものを回避するための取り組みが必要です。

また、ITSを活用することにより、交通渋滞を緩和し、走行時間を短縮することで、環境負荷を低減することも可能となります。

今後もインフラと協調しつつ、技術開発に積極的に取り組んでいきます。

* Intelligent Transport Systems

先進安全自動車「マツダASV-4」の公道走行試験開始

マツダでは、2008年3月より広島地区において、先進安全技術を搭載した「マツダASV-4」の公道走行試験を開始しました。これは、国土交通省が交通事故の低減を目指し15年以上にわたり実施している「先進安全自動車（ASV）推進計画*1」に基づくもので、当社でも、これまでさまざまな先進安全技術を実用化してきました。

今回の実験で、ASVのプロジェクトメンバー*2と合同でデータの収集・分析を行い、死角の多い交差点や見通しの悪いカーブなどにおいて、車両間の相互通信（車車間通信）を利用し、相手車両の情報を事前にドライバーに知らせることで、見落としや判断ミスを防ぎ、出会い頭事故や右折時の衝突事故、追突事故を未然に防止する安全運転支援システムを開発します。

今年度は、出会い頭衝突防止支援システムの走行試験をスタートさせ、来年度から、右折時衝突防止支援システム、追突防止支援システムの走行試験に着手する計画です。

今回のASVの公道走行試験もITSの実験と同じ場所で実施することにより、道路上のインフラと自動車との相互通信「路車間通信」と「車車間通信」の連携システムの検討を行っています。

「マツダMPV」ITS車載器搭載車両

先進安全自動車
「マツダASV-4」

*1 ASVに関する技術の開発・実用化・普及を促進することを目的としてスタートしたプロジェクト

*2 広島地区では、三菱自動車工業株式会社、川崎重工業株式会社、マツダが3社合同で公道走行試験を行う

Topics 01 新型「デミオ（海外名マツダ2）」が「2008世界カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞

2007年より国内をはじめとする主要市場に導入された新型「デミオ」が、ニューヨーク国際自動車ショーにおいて、「2008世界カー・オブ・ザ・イヤー（WCOTY）」に選ばれました。今年、世界で最も優れた車種として栄誉ある受賞となります。

WCOTYは世界各国の自動車ジャーナリストによって設立された自動車賞で、スタイリングや性能、安全性など約20におよぶ項目を厳正に審査し、投票によって1車種が決定されます。本年は、全世界の39の新型車種がエントリーしており、「デミオ」を含む3車種が最終選考にノミネートされていました。「デミオ」は、スポーティでスタイリッシュな際立つ外観に加え、前モデル比約100kgの車体軽量化によるクラストップレベルの燃費性能などを実現しています。

このほか、デミオは日本のRJCカーオブザイヤーをはじめ、オーストリア、ベルギー、デンマーク、ギリシャ、ニュージーランドなど、世界中で名誉ある賞を獲得しています。

Topics 02 北米「マツダ6」を初公開

2008年4月に、北米向け新型「マツダ6」を初公開しました。晩夏発売予定の新型「マツダ6」は初代「マツダ6」が確立したスポーティなスタイリング・走行性能を継承・進化させつつ、北米市場により適したボディサイズ、エンジン排気量を実現しています。北米の道路環境に適したハンドリングと快適性を高次元に両立させるなど北米市場のニーズに合わせた開発を行いました。エンジンは、欧州・国内向け新型「マツダ6/アテンザ」に搭載している新開発直列4気筒2.5Lエンジンに加え、「CX-9」に搭載しているV型6気筒3.7Lエンジンを採用することでよりゆとりに満ちた走行性能を提供しています。

また、欧州・国内向け新型「アテンザ」も幅広いお客様から強いご支持をいただいており、各地域で高い評価を得ています。

03 Topics 新型ミニバン「マツダ ビアンテ」を公表

新開発の8人乗りミニバン、「ビアンテ」を今夏発売します。この名前は「乗る人みんなの生活環境の一部となり、楽しく快適な暮らしづくりに貢献する」ことを意図しています。

ビアンテは、「見て、乗って、夢が拡がるZoom-Zoom Tall（ズームズームトール）」を開発コンセプトに、クラストップの広い室内空間、躍動感ある個性的なスタイリングを実現しつつ、マツダならではの優れたハンドリング・動力性能を提供するミニバンです。

7月8日発売に向けて先行予約を受付ています。

04 Topics 2007年度の国内生産台数100万台を突破

マツダの2007年度国内生産台数が100万台を突破しました。これは1992年度以来15年ぶりの高水準となります。おかげさまで、マツダのクルマは世界中のメディアやお客様から高い評価をいただいており、好調な販売を記録しています。

マツダはこれからも、中期計画の初年度に国内生産100万台を突破した勢いを持続し、「見て乗りたくなる、乗って楽しくなる、そしてまた乗りたくなる」マツダらしい“Zoom-Zoom”を体現するクルマを一人でも多くのお客様にお届けできるよう、着実に取り組んでいきます。

05 Topics 「マツダCX-9」が「2008ノース・アメリカン・トラック・オブ・ザ・イヤー」を受賞

クロスオーバーSUV「CX-9」が、北米国際自動車ショーにおいて「ノース・アメリカン・トラック・オブ・ザ・イヤー」を受賞しました。同賞は、北米で最も権威のある自動車を対象とする賞のひとつで、今回は2008年モデルのSUVを含むトラックを対象に米国、カナダの著名な自動車ジャーナリスト45名により選出されました。

「CX-9」は、従来のSUVとは一線を画した7人乗りの新型クロスオーバーSUVで、2007年から北米市場で販売を開始して以来、ダイナミックなスタイリング、並外れた運転の楽しさ、上級車にふさわしい室内空間などが高く評価されています。

匠 技能五輪国際大会編

若手の育成や技能伝承が実を結ぶ

曲げ板金職種に取り組む秀島巧社員

2007年11月、静岡県で開催された第39回技能五輪国際大会で、日本代表として「曲げ板金」職種に出場した当社社員の秀島巧（ひでしま こう）が金メダルを獲得しました。マツダの金メダル獲得は5度目となります。

若手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、各国の22歳以下の技能者を対象に、個々が持つ技能を競うことで参加国の職業訓練の振興と技能水準の向上などを目的として、1950年より開催されています。今大会には、約50の国や地域から800人以上の代表選手が出場し、世界一を目指して技術を競いました。このうち48名の選手が日本代表として出場しました。

「曲げ板金」において最高の技能を発揮

曲げ板金は、鉄やステンレスなどの平面の板材から、切る、たたく、曲げる、つなぐといった作業により立体構造物を作り出すことです。競技では、1枚の図面という情報だけを頼りに、完成形を頭の中に描き出し、制限時間内に正確に立体構造物を作りあげます。

秀島は、寸法精度を上げるために要求される正確な部品展開図の作成、板金加工技法をいかんなく発揮し、その高度な技能が評価され金メダル獲得に至りました。

長年にわたる育成や技能伝承が実を結ぶ

マツダでは、若手選抜技能者を対象とした「技能五輪教育訓練」を行っており、技能水準の向上を目指し、長年にわたり若手技能者の育成や技能の伝承に取り組んできました。秀島も選抜されたひとりで、入社した19歳のときから訓練に励んできました。

今回の金メダル獲得は、これらの取り組みが実を結んだものです。今後も、より高品質な商品をお客様に提供できるよう、若手の育成および技能伝承に努めていきます。

主要商品ラインアップ

ブランドメッセージ“Zoom-Zoom”（ズーム・ズーム）

お客様との感情的な結びつきを強化し優れたブランドを構築していくため、マツダは、ブランドDNAを定義し「人格」と「商品」の2つの属性に分けて規定しました。この、マツダブランドDNAを端的に表現するメッセージが“Zoom-Zoom”（ズーム・ズーム：子供の時に感じた動くことへの感動）です。“Zoom-Zoom”、それは英語で「ブーブー！」を意味するコドモ言葉です。創造性と革新性で子供の時に感じた動くことへの感動を持ち続ける人々に「心ときめくドライビング体験」を提供していこうという思いがこめられています。

マツダブランドDNA

人格	商品
センスの良い	際立つデザイン
創意に富む	抜群の機能性
はつらつとした	反応の優れたハンドリングと走行性能

MAZDA
アテンザ

（海外市場での車種名：Mazda6）

美しきものを意のままに操る高揚感。人の意思に忠実に応えてくれる安心感。「Zoom-Zoomのさらなる進化」をテーマに、「最高の高速ロングツアラー」を目指してクラストップレベルの空力性能を実現。すべての技術を高い次元で調和させることで、高速走行時の安定性向上と、乗り心地や静粛性などの快適性を両立しました。優れた生き物を従えているかのような、上質な走りをご提供いたします。

MAZDA
デミオ

（海外市場での車種名：Mazda2）

メリハリの効いたスマートなプロポーション。ハンドルを握った瞬間から楽しくなる軽快なパフォーマンス。ボディを前モデル比約100kg軽くしたことに加え、新開発のミラーサイクルエンジンとCVT*1の組み合わせによって、23km/l*2の燃費性能を実現したパーソナル・スマート・コミューターです。
（2008年次RJCカーオブザイヤー、2008世界カー・オブ・ザ・イヤー受賞）

*1：CVT（自動無段変速機）、*2：13C-V　10・15モード燃費　国土交通省審査値

MAZDA
MPV

（海外市場での車種名：Mazda8）

もっとアグレッシブに、もっと上質に。
スポーツカーのDNAを受け継いだZOOM-ZOOMな走り、上質さと優しさを備えた空間。そして、アスレチックかつ颯爽とした佇まいを持つエクステリアデザイン。それはホンモノを知る人にこそふさわしいステージ。ドライバーズ・ミニバン新型MPV。

MAZDA
プレマシー

（海外市場での車種名：Mazda5）

プレマシーが大好評のスポーティさと快適性能をさらに進化させました。
低燃費と環境性能を両立したDISI*エンジンと電子制御5速オートマチックが実現させる、爽快なドライビング・フィール。6人乗りにも7人乗りにも使える「6＋One」の新発想空間と、便利な両側スライドドア。新しいプレマシーが、家族の絆とワクワクを、もっともっとひとつにします。

* Direct Injection Spark Ignition

MAZDA
アクセラ

（海外市場での車種名：Mazda3）

一体感を深めるスポーティなハンドリング。精悍に研ぎ澄ませた、躍動感あふれるスタイリング。人々の期待を超えるスポーツコンパクトを目指して生まれたアクセラ。世界各国で数多くの栄えある賞に輝くアクセラは、よりスポーティに、より質感高く。世界の人々の期待を超えていきます。

MAZDA
ベリーサ

洗練されたスタイリッシュなエクステリアデザイン。細部にまで心配りされたデザイン性と高い質感のインテリアは、1クラス上の静粛性を備えています。「シンプル、クオリティ、モダン」をコンセプトに、ベリーサに凛とした存在感を与えました。美しさとディテールにこだわれば、コンパクトカーはベリーサです。

MAZDA
CX-7

The Crossover Sports CX-7。MAZDAのスポーツカーDNAはそのままに、スポーツカーの枠を超えたクルマ。スポーツカーらしい都会的で洗練されたスタイリングと、2.3L DISIターボエンジンによる力強い走行性能を高次元で両立し、国内外から高い評価をいただいています。

MAZDA
ロードスター

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

世界で最も愛されている2人乗りライトウェイトオープンスポーツカーとして、生産累計世界一のギネス認定記録を更新し続けています。デビュー以来、一途に求めてきた「人馬一体」の走りと「Lots of Fun」を継承しながら、ロードスターは絶え間なく進化し続けています。

MAZDA
RX-8

走りの楽しさやスタイリングというスポーツカーとしての基本要件と、快適性と実用性の高い次元での両立。それを可能にしたMAZDA独自のロータリーエンジン技術。走り始めた瞬間に直感し、コーナーリングを重ねるたびに深まるドライビングエキサイトメント。そして、紛れもないスポーツカーフォルムの中に広がる、4ドア4シーターキャビン。スポーツカーを愛する人々のために、RX-8は妥協も迷いもなく進化します。

連結決算の概要

連結貸借対照表

（単位：億円）

	当期末 平成20年3月31日現在	前期末 平成19年3月31日現在
資産の部		
流動資産	**8,953**	**8,559**
現金及び預金	1,210	1,336
受取手形及び売掛金	2,013	1,730
有価証券	1,030	1,140
たな卸資産	2,877	2,824
繰延税金資産	926	972
その他	918	586
貸倒引当金	△20	△28
固定資産	**10,903**	**10,518**
有形固定資産	**8,984**	**8,572**
建物及び構築物	1,551	1,497
機械装置及び運搬具	2,157	1,925
工具器具備品	249	253
土地	4,422	4,429
リース資産	353	–
建設仮勘定	252	466
その他	1	2
無形固定資産	**340**	**289**
投資その他の資産	**1,579**	**1,658**
投資有価証券	927	988
長期貸付金	63	61
繰延税金資産	455	484
その他	184	164
貸倒引当金	△43	△33
投資評価引当金	△6	△6
資産合計	**19,856**	**19,078**

	当期末 平成20年3月31日現在	前期末 平成19年3月31日現在
負債の部		
流動負債	**8,449**	**8,652**
支払手形及び買掛金	3,367	3,006
短期借入金	699	703
1年以内返済予定長期借入金	329	422
1年以内償還予定社債	200	202
1年以内償還予定新株予約権付社債	–	11
リース債務	131	–
未払法人税等	223	264
未払金	545	978
未払費用	2,035	2,194
製品保証引当金	515	426
その他	405	448
固定負債	**5,865**	**5,626**
社債	850	850
長期借入金	2,616	2,558
リース債務	225	–
再評価に係る繰延税金負債	937	938
退職給付引当金	998	1,116
役員退職慰労引当金	–	15
その他	238	150
負債合計	**14,314**	**14,279**
純資産の部		
株主資本	**4,467**	**3,696**
資本金	1,501	1,495
資本剰余金	1,338	1,334
利益剰余金	1,673	900
自己株式	△45	△33
評価・換算差額等	**1,055**	**1,038**
新株予約権	**2**	**1**
少数株主持分	**18**	**64**
純資産合計	**5,542**	**4,799**
負債及び純資産合計	**19,856**	**19,078**

※1 記載金額は億円未満の端数を四捨五入しています。
2 当期より譲渡性預金を有価証券として取り扱うことに伴い、前期末の現金及び預金に含まれていた譲渡性預金を有価証券へ振り替えて表示しております。

連結損益計算書

（単位：億円）

	当期 平成19年4月 1日から 平成20年3月31日まで	前期 平成18年4月 1日から 平成19年3月31日まで
売上高	**34,758**	**32,475**
売上原価	24,859	23,226
売上総利益	**9,899**	**9,248**
販売費及び一般管理費	8,277	7,663
営業利益	**1,621**	**1,585**
営業外収益	**210**	**146**
営業外費用	**347**	**454**
経常利益	**1,485**	**1,278**
特別利益	**26**	**14**
特別損失	**79**	**108**
税金等調整前当期純利益	**1,431**	**1,185**
法人税等	506	430
少数株主利益	7	17
当期純利益	**918**	**737**

※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）

	当期 平成19年4月 1日から 平成20年3月31日まで	前期 平成18年4月 1日から 平成19年3月31日まで
営業活動による キャッシュ・フロー	1,030	1,164
投資活動による キャッシュ・フロー	△928	△954
財務活動による キャッシュ・フロー	△241	93
現金及び現金同等物に 係る換算差額	△47	35
現金及び現金同等物の 増加額（△減少額）	△186	338
現金及び現金同等物の 期首残高	2,425	2,087
現金及び現金同等物の 期末残高	2,239	2,425

※記載金額は億円未満の端数を四捨五入しています。

連結株主資本等変動計算書 当期（平成19年4月1日から平成20年3月31日まで）

（単位：億円）

	株主資本					評価・換算差額等	新株予約権	少数株主持分	純資産合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計				
平成19年3月31日残高	1,495	1,334	900	△33	3,696	1,038	1	64	4,799
連結会計年度中の変動額									
新株の発行	6	6			11	–			11
剰余金の配当			△127		△127	–			△127
海外子会社解釈指針第48号初年度適用調整額			△19		△19	–			△19
当期純利益			918		918	–			918
自己株式の取得				△17	△17	–			△17
自己株式の処分		△1		5	4	–			4
株主資本以外の項目の連結会計年度中の変動額（純額）					–	17	1	△47	△28
連結会計年度中の変動額合計	6	4	773	△12	771	17	1	△47	743
平成20年3月31日残高	1,501	1,338	1,673	△45	4,467	1,055	2	18	5,542

※記載金額は億円未満の端数を四捨五入しています。

単独決算の概要

貸借対照表

（単位：億円）

	当期末 平成20年3月31日現在	前期末 平成19年3月31日現在
資産の部		
流動資産	6,253	5,469
固定資産	9,954	9,497
有形固定資産	6,875	6,477
無形固定資産	191	182
投資その他の資産	2,889	2,838
資産合計	16,207	14,967
負債の部		
流動負債	5,240	4,636
固定負債	5,403	5,234
負債合計	10,642	9,870
純資産の部		
株主資本	4,157	3,735
資本金	1,501	1,495
資本剰余金	1,338	1,334
利益剰余金	1,363	940
自己株式	△45	△33
評価・換算差額等	1,406	1,361
新株予約権	2	1
純資産合計	5,565	5,097
負債及び純資産合計	16,207	14,967

※記載金額は億円未満の端数を四捨五入しています。

損益計算書

（単位：億円）

	当期 平成19年4月 1日から 平成20年3月31日まで	前期 平成18年4月 1日から 平成19年3月31日まで
売上高	24,642	23,271
売上原価	20,409	19,259
売上総利益	4,233	4,012
販売費及び一般管理費	3,402	3,124
営業利益	831	888
営業外収益	239	236
営業外費用	221	280
経常利益	848	845
特別利益	13	1
特別損失	53	98
税引前当期純利益	809	748
当期純利益	549	511

※記載金額は億円未満の端数を四捨五入しています。

株主資本等変動計算書

当期（平成19年4月1日から平成20年3月31日まで）

（単位：億円）

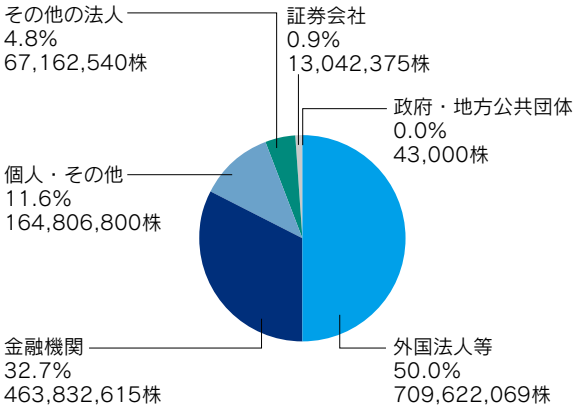
	株主資本						評価・換算差額等	新株予約権	純資産合計
	資本金	資本剰余金		利益剰余金	自己株式	株主資本合計			
		資本準備金	その他資本剰余金	その他利益剰余金					
平成19年3月31日残高	1,495	594	740	940	△33	3,735	1,361	1	5,097
事業年度中の変動額									
新株の発行	6	6				11			11
剰余金の配当				△127		△127			△127
当期純利益				549		549			549
自己株式の取得					△17	△17			△17
自己株式の処分			△1		5	4			4
株主資本以外の項目の当会計期間中の変動額（純額）							46	1	47
事業年度中の変動額合計	6	6	△1	423	△12	421	46	1	468
平成20年3月31日残高	1,501	600	739	1,363	△45	4,157	1,406	2	5,565

※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（平成20年3月31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	61,900名 （前期末比305名減少）

所有者別状況

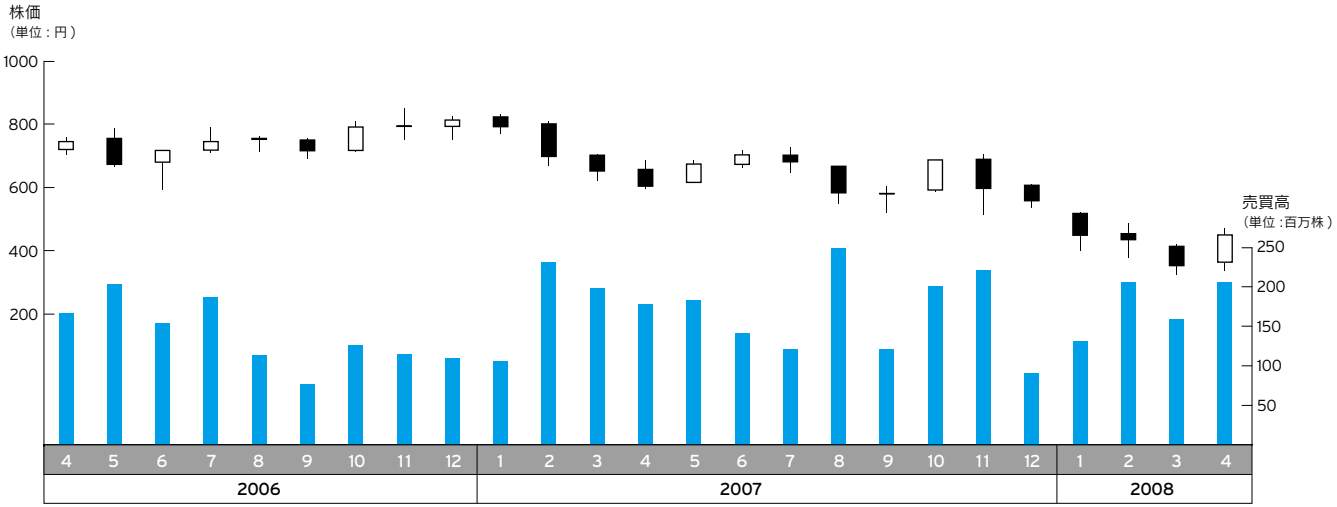


大株主

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	473,535	33.6
日本マスタートラスト信託銀行株式会社（信託口）	78,923	5.6
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社（信託口）	71,635	5.1
東京海上日動火災保険株式会社	40,410	2.9
株式会社三井住友銀行	37,624	2.7
三井住友海上火災保険株式会社	32,483	2.3
株式会社損害保険ジャパン	20,210	1.4
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社（信託口4）	19,255	1.4
ビー・エヌ・ピー・パリバ・セキュリティーズ（ジャパン）リミテッド	18,921	1.3
住友信託銀行株式会社（信託B口）	16,837	1.2

（注）出資比率は、自己株式9,171,789株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20年3月31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	20,729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20年6月25日現在）

代表取締役	**井巻 久一**
代表取締役	**フィリップ・ジー・スペンダー**
代表取締役	**山内 孝**
代表取締役	**デービッド・イー・フリードマン**
取締役	**ダニエル・ティー・モリス**
取締役	**尾崎 清**
取締役	**金井 誠太**
取締役	**山木 勝治**
取締役	**若山 正純**
監査役(常勤)	**山本 順一**
監査役(常勤)	**若松 重喜**
監査役	**小松 健一**
監査役	**坂井 一郎**
監査役	**赤岡 功**

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	住所変更等用紙のご請求 0120-175-417 その他のご照会 0120-176-417
・ ホームページURL	http://www.sumitomotrust.co.jp/STA/retail/service/daiko/index.html
同取次所	住友信託銀行株式会社全国各支店
単元株式数	1,000株
証券コード	7261

株主のみなさまへのお知らせ

「株主さま工場見学会」を実施しました

平成20年3月20日、前回ご好評をいただき、アンケートでも多数のご要望がありました「株主さま工場見学会」を開催し、多くの株主さまにご参加いただきました。今回は、山口県防府市にあるマツダ防府工場をご見学いただき、最新技術に加えさまざまな工夫を織り込んだ生産ラインで新型「アテンザ」や「アクセラ」が組み立てられる様子をご覧いただきました。その後の役員懇談会では活発な意見交換が行われ、株主の皆さまからは貴重なご意見を伺うことができました。

株主のみなさまへアンケートのお願い

アンケート調査に今年もご協力をお願いいたします。株主通信の制作やIR活動全般、そのほかマツダについての株主さまの率直なご意見を伺いたく、お手数ですが同封のアンケートはがきにご記入の上郵送いただきますようお願い申しあげます。
（ご回答期限：平成20年8月末まで）

ご回答いただいた株主さまの中から抽選で100名様に粗品をお送りいたします。

IRサイト「株主・投資家情報」をご活用ください。

http://www.mazda.co.jp/corporate/investors/

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。

Mazda Motor Corporation

古紙配合率100%再生紙を使用しています。

本誌は環境にやさしい大豆インキを使用しています