

# 株主のみなさまへ

第145期 第2四半期連結累計期間  
株主通信

平成22年4月1日～平成22年9月30日



zoom-zoom



mazda

マツダ株式会社





代表取締役会長  
社長兼CEO（最高経営責任者） 山内 孝

株主の皆様には、ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。ここにマツダグループの第145期 第2四半期連結累計期間（2010年4月1日から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上げます。

## 経営成績

当第2四半期連結累計期間のマツダグループを取り巻く環境は、海外ではアジアを中心とする経済の回復に支えられ、緩やかな回復基調が続いておりますが、欧米諸国における先行き不透明感の強まりや急激な円高進行など、依然、厳しい状況が続いております。一方、国内においては、エコカー補助金制度終了に伴う駆け込み需要などにより、前年同期に比べ、販売は堅調に推移しました。当期間におけるマツダのグローバル販売台数は、「Mazda2（日本名：マツダ デミオ）」、「Mazda3（日本名：マツダ アクセラ）」、「Mazda6（日本名：マツダ アテンザ）」、「マツダ CX-7」など主力車種の販売台数が増加したことなどにより、65万9千台（前年同期比14%増）となり、連結売上高は前年同期比1,674億円増加の1兆1,577億円（同17%増）となりました。営業利益は、前年同期比343億円増加し、122億円となりました。経常利益は、前年同期比504億円増加し、208億円となりました。また、四半期純利益は、前年同期比263億円増加し、55億円となり、売上高

およびすべての利益レベルで前年を上回り、期初見通しを過達いたしました。また、利益改善などにより、フリー・キャッシュ・フローは、238億円の黒字となりました。

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など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、期初の計画通り、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上げます。

## 新商品

7月に国内で発売した新型「マツダ プレマシー」の累計受注台数が発売1ヵ月後の時点で月間販売計画の4倍以上に達しました。その美しい外観デザイン、運転のしやすさ、多彩なシートアレンジのみならず、マツダ独自のアイドリングストップ機構「i-stop」が高く評価されており、多くのお客様からご支持をいただいております。



## 研究開発

2011年から発売する商品ラインアップに搭載する次世代技術の総称である「SKYACTIV（スカイアクティブ）」と、その中核となるエンジン、トランスミッション、ボディ、シャシー技術の概要を10月に発表いたしました。このSKYACTIVを搭載した商品の第一弾として、世界初の高圧縮比の実現により燃焼効率を大幅に高めた次世代直噴ガソリンエンジン「SKYACTIV-G」を「マツダ デミオ」に搭載し、国内で2011年前半に発売いたします。「SKYACTIV-G」を搭載したデミオは、電気モーターによるアシストなしで燃費30km/L（10・15モード）\*を実現する予定です。走りの楽しさに加えて燃費性能でもご満足いただけるクルマになると確信しています。

また9月には、新しいデザインテーマとなる“魂動（こどう）－Soul of Motion”と、これを体現したデザインコンセプトカー「マツダ 靱（SHINARI）」を発表いたしました。

（SKYACTIVに関する詳細はP.6～10「特集」 「マツダ スピリット」、 “魂動（こどう）－Soul of Motion”についてはP.5「トピックス」をぜひご覧ください）

\* 計画値

## 生産体制

8月には、マツダとフォードモーターカンパニー（以下、フォード）との合併会社であるオートアライアンス（タイランド）Co., Ltd.（以下、AAT）が、同社ピックアップトラック工場に3億5,000万米ドルの投資を行うことを発表しました。AATは、今回の投資によりマツダとフォード、それぞれの次世代ピックアップトラックを2011年の半ばから生産することを計画しています。1995年のAAT設立以来、マツダとフォードの長期にわたるタイでの事業活動は、今回のAATの投資によって、さらに強固なものになります。マツダとフォードは、今後も戦略的提携関係を継続していくことで合意しており、これまでと同様に双方が利益を得られる分野で協力してまいります。

また、「マツダ アテンザ」が8月末時点で世界累計生産200万台を達成しました。これは、2002年2月に防府工場（山口県防府市）で初代モデル生産を開始して以来、8年6カ月での達成となり、2002年以降に新規導入した商品の中では、「マツダ アクセラ」に次いで2車種目の世界累計生産200万台となりました。

## 通期業績見通し

昨今の経営環境の変化を踏まえ、今年4月に公表した通期業績予想を修正いたしました。通期のグローバル販売台数は132万台（前期比11％増）、連結売上高2兆3,000億円（同6％増）、営業利益250億円（同164％増）、当期純利益60億円の見通しです。なお、通期業績予想の前提となる為替レートにつきましては、1米ドル85円、1ユーロ114円を前提としております（下半期は、1米ドル82円、1ユーロ115円を想定）。

今後も円高など厳しい外部環境が続くことが予想されますが、さらなるコスト改善と効率化を推進するとともに、拡販活動など、あらゆる収益改善施策に取り組んでまいります。そして、今年4月に発表した「中長期施策の枠組み」における2016年3月期の見通し実現に向けて、各主要施策を着実に推進してまいります。

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上げます。

2010年11月

山 内 孝



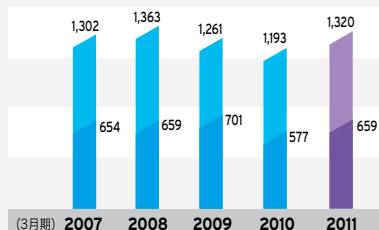
# 連結業績ハイライト

## 連結業績の推移

	2010年3月期第2四半期累計	2011年3月期第2四半期累計	2011年3月期通期見通し
売上高（億円）	9,903	11,577	23,000
営業利益（△損失）（億円）	△221	122	250
経常利益（△損失）（億円）	△296	208	360
当期純利益（△損失）（億円）	△208	55	60

### グローバル販売台数

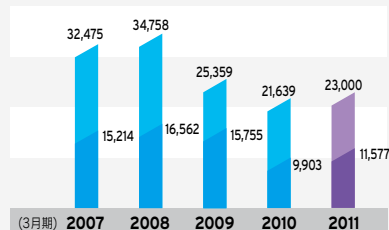
（千台）■通期 ■第2四半期累計 ■通期見通し



グローバル販売台数は前年同期比8万2千台（14%）増の65万9千台となり、期初見通しを過達しました。通期では期初見通しから5万台上方修正し、前年比12万7千台（11%）増の132万台となる見通しです。

### 売上高

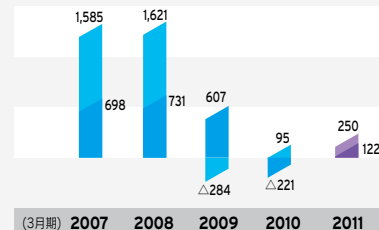
（億円）■通期 ■第2四半期累計 ■通期見通し



売上高は前年同期比1,674億円（17%）増の1兆1,577億円となりました。販売台数の増加などが主な要因です。通期では期初見通しを上方修正し、前年比6%増の2兆3,000億円となる見通しです。

### 営業利益（△損失）

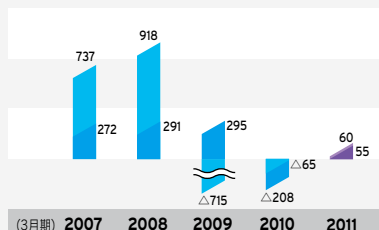
（億円）■通期 ■第2四半期累計 ■通期見通し



営業利益は前年同期比343億円増の122億円となりました。販売好調による台数・構成の改善およびコスト改善が、円高による悪化を上回ったことによりです。引き続き円高影響を最小化し、通期では250億円となる見通しです。

### 当期純利益（△損失）

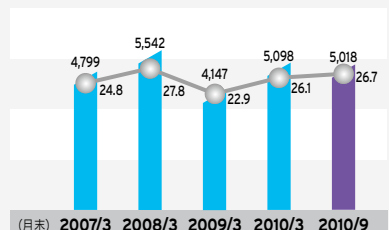
（億円）■通期 ■第2四半期累計 ■通期見通し



当期純利益は前年同期比263億円増の55億円の利益となりました。通期では期初見通しを上方修正し、60億円の見通しです。

### 純資産／自己資本比率

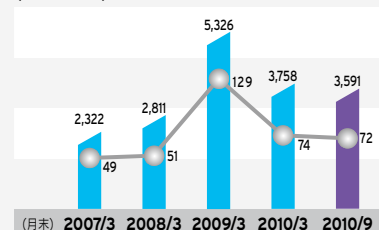
（億円／％）■純資産 ●自己資本比率



純資産は前期末比80億円減の5,018億円となりました。なお、自己資本比率は前期末比0.6ポイント増の26.7%となりました。

### 純有利子負債／純有利子負債自己資本比率

（億円／％）■純有利子負債 ●純有利子負債自己資本比率



有利子負債から現金および現金同等物の四半期末残高を除いた純有利子負債は3,591億円となり、純有利子負債自己資本比率は72%となりました。

\* 2011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。



# 市場別ハイライト

	販売台数（千台）	■ 通期	■ 第2四半期累計	■ 通期見直し	当期の概要															
日本市場	 <table><thead><tr><th>年</th><th>2007</th><th>2008</th><th>2009</th><th>2010</th><th>2011</th></tr></thead><tbody><tr><td>通期</td><td>261</td><td>256</td><td>219</td><td>221</td><td>215</td></tr><tr><td>見直し</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>125</td></tr></tbody></table> <p>(3月期) 2007 2008 2009 2010 2011</p>	年	2007	2008	2009	2010	2011	通期	261	256	219	221	215	見直し					125	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 補助金効果やデミオ、新型プレマシーの好調により、販売台数は前年同期比19%増の12万5千台</li><li>■ シェアは前年同期比0.1ポイント増の4.9%</li><li>■ 新型プレマシーは、発売後1ヵ月で計画台数の4倍を受注するなど順調な立ち上がり</li><li>■ 補助金終了後の販売を支えるための販売促進策を実施し、通期で21万5千台を目指す</li></ul>
年	2007	2008	2009	2010	2011															
通期	261	256	219	221	215															
見直し					125															
北米市場	 <table><thead><tr><th>年</th><th>2007</th><th>2008</th><th>2009</th><th>2010</th><th>2011</th></tr></thead><tbody><tr><td>通期</td><td>380</td><td>406</td><td>347</td><td>307</td><td>358</td></tr><tr><td>見直し</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>177</td></tr></tbody></table> <p>(3月期) 2007 2008 2009 2010 2011</p>	年	2007	2008	2009	2010	2011	通期	380	406	347	307	358	見直し					177	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Mazda3（日本名：マツダ アクセラ）、CX-7、CX-9が好調に推移し、販売台数は前年同期比12%増の17万7千台</li><li>■ 米国のシェアは前年同期比0.1ポイントアップし、第2四半期累計期間として過去最高の2.0%。メキシコでも過去最高の販売台数とシェアを達成</li><li>■ Mazda2（日本名：マツダ デミオ）を8月より米国、カナダに本格導入</li><li>■ ブランド価値向上の方針を継続。米国のMazda3、Mazda6（日本名：マツダ アテンザ）、CX-9の残存価値*はセグメントでトップクラス</li><li>*一定期間経過後の自動車の価値。ブランド価値を表すひとつの目安となる。</li><li>■ Mazda2、新型Mazda5（日本名：マツダ プレマシー）の導入および高い残存価値により通期で35万8千台を目指す</li></ul>
年	2007	2008	2009	2010	2011															
通期	380	406	347	307	358															
見直し					177															
欧州市場	 <table><thead><tr><th>年</th><th>2007</th><th>2008</th><th>2009</th><th>2010</th><th>2011</th></tr></thead><tbody><tr><td>通期</td><td>304</td><td>327</td><td>322</td><td>239</td><td>218</td></tr><tr><td>見直し</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>108</td></tr></tbody></table> <p>(3月期) 2007 2008 2009 2010 2011</p>	年	2007	2008	2009	2010	2011	通期	304	327	322	239	218	見直し					108	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 総需要の減少により、販売台数は前年同期比13%減の10万8千台</li><li>■ インセンティブの抑制などにより、ブランド価値向上を継続</li><li>■ ロシアは、需要回復に加え、商品力強化により第2四半期から前年を上回る販売を達成</li><li>■ 重点国への資源の投入、新型Mazda5の導入、およびロシアでの販売強化により、通期で21万8千台を目指す</li></ul>
年	2007	2008	2009	2010	2011															
通期	304	327	322	239	218															
見直し					108															
中国市場	 <table><thead><tr><th>年</th><th>2007</th><th>2008</th><th>2009</th><th>2010</th><th>2011</th></tr></thead><tbody><tr><td>通期</td><td>129</td><td>101</td><td>135</td><td>196</td><td>252</td></tr><tr><td>見直し</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>112</td></tr></tbody></table> <p>(3月期) 2007 2008 2009 2010 2011</p>	年	2007	2008	2009	2010	2011	通期	129	101	135	196	252	見直し					112	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Mazda6などの主力車種の好調により、販売台数は、過去最高の前年同期比31%増の11万2千台</li><li>■ シェアは前年同期比0.1ポイントアップの1.3%</li><li>■ 販売網は300店舗の達成に向け順調に拡大</li><li>■ Mazda3の生産を重慶から南京に移管し、需要増に対応</li><li>■ 販売網の拡大、既存車種の好調、新型車の投入により販売拡大し、通期で25万2千台を目指す</li></ul>
年	2007	2008	2009	2010	2011															
通期	129	101	135	196	252															
見直し					112															
その他市場	 <table><thead><tr><th>年</th><th>2007</th><th>2008</th><th>2009</th><th>2010</th><th>2011</th></tr></thead><tbody><tr><td>通期</td><td>228</td><td>273</td><td>238</td><td>230</td><td>277</td></tr><tr><td>見直し</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>137</td></tr></tbody></table> <p>(3月期) 2007 2008 2009 2010 2011</p>	年	2007	2008	2009	2010	2011	通期	228	273	238	230	277	見直し					137	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 販売台数は、その他市場全体で前年同期比31%増の13万7千台</li><li>■ オーストラリアでは、過去最高の販売台数およびシェアを獲得</li><li>■ AAT生産のMazda2の導入成功がアセアン諸国などでの販売増に大きく貢献</li><li>■ タイ、ニュージーランド、インドネシア、マレーシアでも過去最高のシェアを獲得</li><li>■ オーストラリア、アセアン市場などでMazda2の販売をさらに強化し、通期では27万7千台を目指す</li></ul>
年	2007	2008	2009	2010	2011															
通期	228	273	238	230	277															
見直し					137															



## TOPICS 01

### 新デザインテーマ“魂動（こどう）—Soul of Motion”を発表

2010年9月、マツダは、新しいデザインテーマとなる“魂動（こどう）—Soul of Motion”と、これを体現したデザインコンセプトカー「マツダ 靱 (SHINARI)」を発表しました。マツダは、これまで追求してきた動きの表現をさらに進化させてゆく中で、生物が見せる一瞬の動きの強さ、美しさや緊張感に注目しました。このような、見る人の心を揺さぶる、心をときめかせる動きを、“魂動（こどう）—Soul of Motion”と名づけ、今後のマツダ車のデザインテーマとしました。動物が獲物を狙って力を溜めて飛び掛る一瞬や剣道の突きの一瞬などに代表される強い生命感と速さを感じさせる動きへの進化を目指しています。「マツダ 靱 (SHINARI)」は、この新しいデザインテーマを伸びやかなフォルムでありますところなく表現したデザインコンセプトモデルの第一弾です。今後マツダデザインは、広島、横浜、米国、ドイツにあるデザイン拠点の総力を結集させ、カーデザインにおける動きの表現のブレークスルーに挑み、将来の商品に反映させていきます。



コンセプトカー「マツダ 靱 (SHINARI)」

## TOPICS 02

### 新型ピックアップトラック「Mazda BT-50」を世界初公開

マツダは、新型ピックアップトラック「Mazda BT-50」を2010年オーストラリア国際自動車ショー\*にて世界初公開しました。新型Mazda BT-50は、従来のピックアップトラックのイメージを覆す、モダンで洗練されたフォルムを実現しています。ビジネスからレジャーまで幅広くピックアップトラックを活用したいお客様にふさわしい、美しさとかまじさを兼ね備えた、今までにない新しいクルマを目指しました。そのエクステリアデザインは、所有することを誇りに思える凜としたたたずまい、確かな信頼を寄せられる頑強さ、アスリートの鍛え抜かれた肉体のような造形美、そしてダイナミックな造形によるスポーティさを表現しています。

新型Mazda BT-50は、走る歓びへの期待感を高めるとともにピックアップトラックの新しい方向性を提案します。

\* 正式名称は「2010 Australian International Motor Show」。10月15日から24日までシドニーにて開催。



新型ピックアップトラック「Mazda BT-50」

## TOPICS 03

### 次世代ピックアップトラックの生産に向けて3億5,000万米ドルを投資

2010年8月、マツダとフォードの合併会社であるオートアライアンス（タイランド）（AAT）が、同社のピックアップトラック工場に3億5,000万米ドルの投資を行うことを発表しました。今回の投資は、マツダとフォードの次世代ピックアップトラックの生産に向けた設備更新やサプライヤー関連の設備費用のほか、従業員が次世代ピックアップトラックの生産に必要な高いレベルのスキルを習得するための育成費などに充てられます。今後、マツダとフォード、それぞれの次世代ピックアップトラックを2011年の半ばから生産する計画です。

AATは今後も、世界に誇る品質とコスト競争力を維持することに注力し、ピックアップトラックのグローバル生産拠点として、マツダのグローバル戦略における重要な役割を果たしていきます。



オートアライアンス（タイランド）（AAT）



特集:

(スカイアクティブ)

# MAZDA SKYACTIV\*

2010年10月、マツダは2011年から発売する商品ラインアップに搭載する次世代技術の総称である「SKYACTIV（スカイアクティブ）」と、その中核となるエンジン、トランスミッション、ボディ、シャシー技術の概要を発表しました。あわせて、このSKYACTIVを搭載した商品の第一弾として、世界初の高圧縮比を実現し、燃焼効率を大幅に高めた次世代直噴ガソリンエンジン「SKYACTIV-G」をマツダ デミオに搭載し国内で2011年前半に発売することも発表しました。

\* SKYという言葉の持つ「環境」のイメージと、ACTIVEという言葉の持つ「走る歓び」のイメージとを組み合わせ、独自の価値を提供するマツダの姿勢を表現しています。

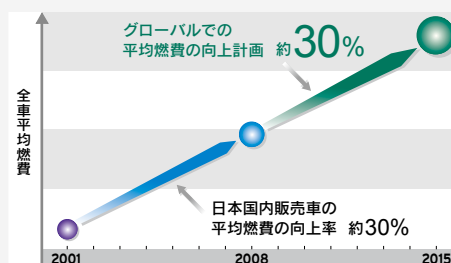
## サステナブル“Zoom-Zoom”を具現化する次世代技術

マツダは技術開発の長期ビジョン「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言」に基づき、2015年までに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%向上させる計画です。

近年、ハイブリッド車や電気自動車などの登場により、自動車の性能は、エンジン、トランスミッション、ボディ、シャシーなどの従来技術と、減速エネルギー回生システム、ハイブリッドシステムなどの電気デバイスとの総合力で語られるようになりました。

しかし、2020年においても自動車のパワートレインに占めるガソリンエンジンやディーゼルエンジンなどの内燃機関の割合は大きいと予測されています。そこでマツダは自動車の基本性能である「ベース技術」を優先的に改良した上で、段階的に減速エネルギー回生システムやハイブリッドシステムなどの「電気デバイス」を導入する、「ビルディングブロック戦略」を推し進めています。一部の環境対応車に大きく依存することなく、すべてのお客様に、「走る歓び」と「優れた環境安全性能」をお届けします。

平均燃費の向上





## 特集: **MAZDA SKYACTIV** (スカイアクティブ)

マツダは、「サステナブル“Zoom-Zoom”宣言」を具現化する次世代技術の総称を「SKYACTIV」と名づけ、「ビルディングブロック戦略」に沿って2011年から発売する商品ラインアップに順次展開していきます。「SKYACTIV」を貫いているのは、「ブレークスルー」という発想です。相反する課題のベストバランスを狙うのではなく、それらを技術革新によって同時に解決する「ブレークスルー」で飛躍的な性能向上を可能とした3つの主要技術は以下の通りです。

1. 「理想の燃焼」を追求した、世界一の圧縮比による高効率エンジン
2. 「理想の変速機」を追求した、高効率トランスミッション
3. 「総合的軽量化」を行い、高い剛性・衝突安全性能を両立したボディ・シャシー

具体的な次世代技術の内容としては、世界一の高圧縮比 (14.0) を実現した次世代高効率直噴ガソリンエンジン「SKYACTIV-G」と世界一の低圧縮比 (14.0) を実現した次世代クリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D」、理想の変速機を追求した次世代高効率オートマチックトランスミッション「SKYACTIV-Drive」、軽快で節度感のあるシフトフィールを軽量・コンパクトに実現した次世代マニュアルトランスミッション「SKYACTIV-MT」、高い剛性と最高レベルの衝突安全性を実現した次世代軽量高剛性ボディ「SKYACTIVボディ」、正確なハンドリングと快適な乗り心地を高次元でバランスさせた次世代高性能軽量シャシー「SKYACTIVシャシー」などがあります。

### マツダのビルディングブロック戦略

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

#### 次世代技術-**MAZDA SKYACTIV**





## 世界一の圧縮比による次世代高効率エンジン

「理想の燃焼」を追求した、世界一の圧縮比による次世代高効率エンジンのおもな特長をご紹介します。

### **SKYACTIV-G** (スカイアクティブ ジー)



高圧縮比エンジンの課題であったノッキング(異常燃焼)を克服し、  
世界一の高圧縮比(14.0)を実現した次世代高効率直噴ガソリンエンジン\*

1. 量産用ガソリンエンジンとして世界で初めて高圧縮比(14.0)を実現
2. 高圧縮燃焼によりエンジンの効率を大幅に高め、従来比で燃費・トルクをともに15%向上
3. 低中速トルクの増大による実用域での使いやすさ向上
4. 高圧縮比を実現する4-2-1排気システム、キャビティ付ピストン、マルチホールインジェクターなどの採用

\* 燃料の仕様や搭載車種によって圧縮比および採用技術は異なります。

### **SKYACTIV-D** (スカイアクティブ ディー)



世界一の低圧縮比(14.0)を採用することで、尿素触媒等の高価なNOx後処理装置なしで、  
各国の厳しい排ガス規制をクリアする次世代クリーンディーゼルエンジン

1. 低圧縮比(14.0)により、従来比約20%の燃費改善
2. 2ステージターボチャージャーの採用により、低速から高速までスムーズでリニアなレスポンスと低速域、高速域の大幅なトルク向上を実現(最大回転数5,200rpm)
3. 高価なNOx後処理なしでグローバルの排出ガス規制をクリアする高い性能を実現(欧州: Euro6、北米: Tier2Bin5、日本: ポスト新長期規制)

## SKYACTIV-G搭載のマツダ デミオを2011年前半発売

SKYACTIV搭載商品の第一弾として、高効率直噴ガソリンエンジンSKYACTIV-Gをマツダ デミオに搭載し、  
2011年前半に国内で発売します。

電気モーターによるアシストなしで、燃費30km/L(10・15モード)\*を達成する予定です。

これからも人とクルマのサステイナブルな未来の実現に向かって進化するマツダにご期待ください。

\* 計画値





# 「マツダ スピリット」

—マツダらしさへのこだわり—

次世代高効率直噴  
ガソリンエンジン

## SKYACTIV-G

「マツダらしさ」をテーマにシリーズで紹介する「マツダ スピリット」。第2回は世界一の高圧縮比(14.0)を達成し、燃費、パワーともに約15%の向上を実現した次世代高効率直噴ガソリンエンジン「SKYACTIV-G」\*1について、パワートレイン開発本部長 人見光夫にインタビューしました。



パワートレイン開発本部長

人見 光夫

つの「絶壁」があるのかを数えます。そしてそれらを越えることができるのか検証を重ね頂上を目指していきます。内燃機関が誕生してから、エンジニアたちは「究極のエンジン」を目指し、いくつもの「絶壁」を登ってきました。まだ「究極のエンジン」に到達するまでにエンジニアが登らなければならない「絶壁」はいくつか残っていますが、今回、私たちはこの中から「高圧縮化」を選び、絶対に登りきるんだと腹を決め開発を進めました。

### [ Interview ] 開発者に聞く SKYACTIV-G

#### Q1. 今回のSKYACTIV-Gを一言で表現すると。

「究極のエンジン」を目指し、大きな一歩を踏み出したエンジンです。

#### Q2. SKYACTIV-Gはどのように開発を進めたのでしょうか。

エンジン開発は登山に例えることができます。例えば山を登るときは目指す頂上に辿り着くまでにいく

#### Q3. 開発中、一番の困難は何でしたか。それをどう克服したのでしょうか。

一番の困難は「ノッキング(異常燃焼)」でした。エンジンの効率を高めようと圧縮比を高くすると、あるポイントを境に、反比例するようにパワーが落ちてしまいます。これが「ノッキング」と呼ばれる現象です。せっかく圧縮比を高めても、パワーが落ちてくると「これ以上は改良できない」とあきらめてしまう



## SKYACTIV-Gの高压縮比\*<sup>2</sup>14.0はどれだけすごい？

ガソリンエンジンは圧縮比を高くすれば高くするほど、熱効率が向上します。例えば、圧縮比を10から15まで高めると約9%の熱効率改善が期待できます。しかし、混合気が温度上昇によって「ノッキング」現象を起こすため、これまでは一定以上高めることができませんでした。なお、これまでの一般的なガソリンエンジンでは、圧縮比上限は10～12程度でした。

ものですが、「これだけ圧縮比を高めても、これだけしかパワーが落ちないのならば、さらに圧縮比を高めていくとどこかでパワーダウンが止まるのではないか。もし、そうであれば改良の余地があるはずだ」と発想を転換させた結果、世界一の圧縮比(14.0)と実用域で扱いやすいパワーを実現できました。

### Q4. 困難を克服した時のお気持ちをお聞かせください。

言葉では言い表せないほど、本当に嬉しかったですね。ある程度、「できる」という自信をもって取り組みましたが、実証できたときは苦勞をともにしてきた開発チーム全員で喜びを分かち合いました。

### Q5. 開発過程で何かマツダらしさ(マツダスピリット)を感じたことはありましたか。それはどのようなものだったのでしょうか。

技術的困難に対してやり遂げる力を持ったチームワークでしょうか。開発当初は本当にこの「絶壁」を登りきれののだろうかという疑心暗鬼の声も聞こえてきましたが、究極のエンジンに辿り着くには避けては通れない道だと納得したチームのメンバーはすごい力を発揮してくれました。これこそマツダスピリットだと思いました。

### Q6. ついにSKYACTIV-Gがマツダ デミオに搭載され2011年前半に国内で発売されますが、今のお気持ちを聞かせください。

「絶壁」を登りきり、お客様に提供できるところまで辿り着いて、少しほっとしています。まだまだ「究極のエンジン」の実現には課題がたくさんありますが、まずは電気モーターなどのアシストに頼ることなく30km/L(10・15モード)\*<sup>3</sup>を実現することについて、株主の皆様にご報告でき大変嬉しく思っています。今後ともご声援をよろしくお願い申し上げます。

### 今後にご期待ください

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」を提供することを目指しています。第一弾として、「SKYACTIV-G」をマツダ デミオに搭載し2011年前半に国内で発売します。電気モーターによるアシストなしで、燃費30km/L(10・15モード)\*<sup>3</sup>を実現する予定です。走りの楽しさに加えて燃費性能でも大いにご満足いただけるクルマになると確信しています。どうぞご期待ください。


\*1 燃料の仕様や搭載車種によって圧縮比および採用技術は異なります。

\*2 圧縮比とは、内燃機関などの燃焼室において、燃焼室の容積が最大になる時と最小になる時の比率を表す値。

\*3 計画値



# 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。







海外市場での車種名: Mazda2

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)
コンパクトカー	FF 1300	17.8-23.0km/L
5人	1500	

### 環境コンパクト







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

### BY DESIGN コンパクトカーが知らなかった上質を。







海外市場での車種名: Mazda3

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

\* i-stop搭載モデル

### エコ・スポーツ







海外市場での車種名: Mazda6

5ドアスポーツ 4ドアセダン ステーションワゴン	FF 2000 2500	4WD	10.4-15.0km/L
5人			

### 進化が止まらない。







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

### 毎日の快適のために、走る歓びのために。





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！

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)



海外市場での車種名: Mazda5

## エコデザイン

ミニバン	FF 2000 DISI*	4WD 2000	11.2-16.0km/L
7人			150 200 250

\* i-stop搭載モデル (一部グレードを除く)



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。

ミニバン	FF 2300	4WD	10.4-12.2km/L
8人			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



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

## しあわせが、加速する。

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



連結決算の概要

連結貸借対照表

(単位:億円)

	当第2四半期末 平成22年9月30日現在	前期末 平成22年3月31日現在		当第2四半期末 平成22年9月30日現在	前期末 平成22年3月31日現在
資産の部			負債の部		
流動資産	8,469	8,972	流動負債	6,523	6,766
現金及び預金	1,477	2,711	支払手形及び買掛金	2,722	2,711
受取手形及び売掛金	1,654	1,725	短期借入金	696	808
有価証券	1,709	947	1年内返済予定の長期借入金	829	703
たな卸資産	2,189	2,109	1年内償還予定の社債	1	1
その他	1,459	1,504	リース債務	142	146
貸倒引当金	△19	△23	未払法人税等	78	80
固定資産	10,269	10,505	未払費用	1,304	1,533
有形固定資産	8,070	8,256	製品保証引当金	401	369
建物及び構築物(純額)	1,420	1,432	その他	351	413
機械装置及び運搬具(純額)	1,669	1,815	固定負債	7,197	7,614
土地	4,327	4,338	社債	958	959
リース資産(純額)	260	293	長期借入金	3,908	4,291
その他(純額)	393	377	リース債務	251	313
無形固定資産	213	234	再評価に係る繰延税金負債	937	937
投資その他の資産	1,986	2,016	退職給付引当金	817	846
投資有価証券	871	860	関係会社事業損失引当金	44	59
その他	1,172	1,212	環境対策引当金	15	15
貸倒引当金	△43	△43	その他の引当金	4	5
投資損失引当金	△13	△13	その他	265	190
資産合計	18,738	19,478	負債合計	13,720	14,380
			純資産の部		
			株主資本	4,347	4,348
			資本金	1,865	1,865
			資本剰余金	1,702	1,702
			利益剰余金	802	803
			自己株式	△22	△22
			評価・換算差額等	652	731
			新株予約権	5	4
			少数株主持分	15	15
			純資産合計	5,018	5,098
			負債純資産合計	18,738	19,478

\* 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22年4月1日から 平成22年9月30日まで	前第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
売上高	11,577	9,903
売上原価	9,234	7,918
売上総利益	2,343	1,985
販売費及び一般管理費	2,221	2,206
営業利益(△損失)	122	△221
営業外収益	169	64
営業外費用	83	139
経常利益(△損失)	208	△296
特別利益	5	8
特別損失	44	29
税金等調整前四半期純利益(△損失)	169	△316
法人税等	113	△107
少数株主利益(△損失)	1	△1
四半期純利益(△損失)	55	△208

\* 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22年4月1日から 平成22年9月30日まで	前第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
営業活動による キャッシュ・フロー	184	261
投資活動による キャッシュ・フロー	53	△159
財務活動による キャッシュ・フロー	△374	△235
現金及び現金同等物に 係る換算差額	△133	20
現金及び現金同等物の 増加額(△は減少)	△270	△112
現金及び現金同等物の 期首残高	3,463	2,207
現金及び現金同等物の 四半期末残高	3,193	2,095

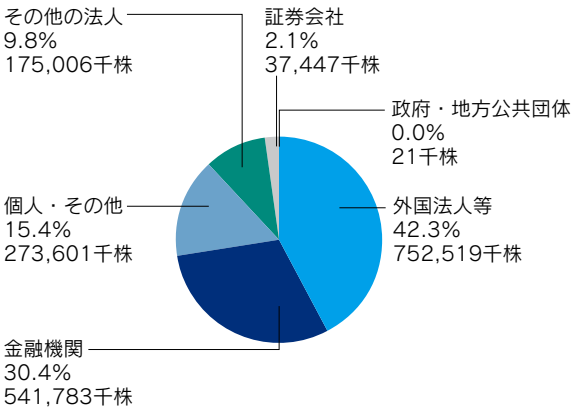
\* 記載金額は億円未満の端数を四捨五入しています。



株式の状況 (平成22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 1,780,377,399 株  
株主数 80,540 名  
(前期末比 1,096 名増加)

所有者別状況

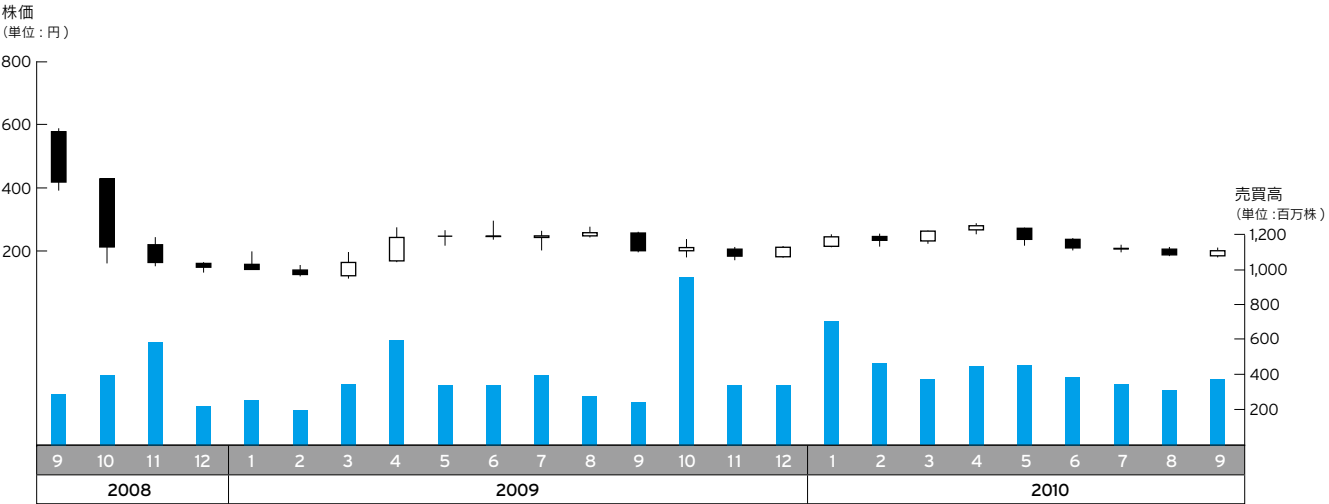


大株主

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
フォード モーター カンパニー	195,493	11.0
ザ チェース マンハッタンバンク 385036	125,736	7.1
日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(信託口)	70,654	4.0
日本マスタートラスト 信託銀行株式会社(信託口)	61,396	3.5
株式会社三井住友銀行	51,824	2.9
三井住友海上火災保険株式会社	46,683	2.6
東京海上日動火災保険株式会社	39,063	2.2
ザ バンク オブ ニューヨーク ジャスディックトリートリー アカウント	30,503	1.7
日本生命保険相互会社	29,753	1.7
株式会社損害保険ジャパン	27,210	1.5

(注) 持株比率は自己株式 10,140,827 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／株主メモ

## 会社概要 (平成 22 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	186,499,736,762 円
従業員数	21,187 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	<a href="http://www.mazda.co.jp/">http://www.mazda.co.jp/</a>

## 取締役および監査役 (平成 22 年 9 月 30 日現在)

代表取締役会長	山内 孝
代表取締役	山木 勝治
代表取締役	尾崎 清
代表取締役	トーマス・エイ・エイチ・ピクストン
取締役	金井 誠太
取締役	若山 正純
取締役	原田 裕司
取締役	丸本 明
取締役	小飼 雅道
監査役(常勤)	山本 順一
監査役(常勤)	見立 和幸
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	<a href="http://www.sumitomotrust.co.jp/STA/retail/service/daiko/index.html">http://www.sumitomotrust.co.jp/STA/retail/service/daiko/index.html</a>
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。

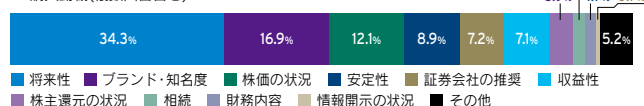
アンケート結果から、以下の項目についてご報告させていただきます。

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。

- 首都圏での説明会や見学会の企画を検討してほしい。
- マツダらしいデザインを継続しつつ、環境への取り組みも加速してほしい。
- ローターエンジンを開発したように、マツダ唯一の環境にやさしい新エンジンの開発を期待しています。
- グローバルな競争に対して、積極的な経営戦略を期待します。
- 「株主通信」での90年のマツダ車の変遷が興味深かった。

### 当社の株式について

1. 購入動機(複数回答含む)



2. 投資方針(複数回答含む)



### 当社の情報について

さらに知りたい当社の情報(複数回答含む)



### 「株主通信」について

「株主通信」に興味を持たれた記事(複数回答含む)



## ■「アニュアルレポート2010」

### 「マツダ サステナビリティレポート2010」の発行について

マツダでは、2010年3月期の取り組みを中心に、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2010」、および、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2010」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。

#### アニュアルレポート2010

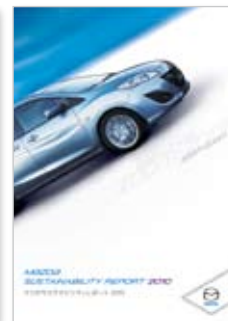
<http://www.mazda.co.jp/corporate/investors/library/annual/>

#### マツダ サステナビリティレポート2010

<http://www.mazda.co.jp/csr/download/>



アニュアルレポート2010



マツダ サステナビリティ  
レポート2010



# 「株主さまご参加イベント」のご案内

恒例の「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 2011」

- 見学日時(予定): 平成23年(2011年)3月6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)  
(次世代技術SKYACTIV(スカイアクティブ)をご紹介します。)

### 「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ください。

## 2. 「防府工場見学会」

- 見学日時(予定): 平成23年(2011年)3月21日(月) 春分の日  
午前、または午後(いずれか半日)
- 見学場所: マツダ(株) 防府工場(西浦地区)  
(山口県防府市西浦888-1)
- 集合場所: JR山陽本線・防府駅(お車で越しの株主様は直接、  
防府工場・西浦地区へおいでください)  
\*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)

### 「マツダ防府工場」の主要生産車種 マツダ アクセラ、マツダ アテンザ



携帯サイトで地図をご覧ください。

## 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22年(2010年)12月24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。

□□□□ □□□□
①「ご希望イベント名」
②「郵便番号」
③「ご住所」
④「お名前」
⑤「お電話番号」 「携帯電話番号」
⑥「同伴者様との関係」
□□□□



Mazda Motor Corporation

zoom-zoom

zoom-zoom

zoom-zoom

zoom



コンセプトカー「マツダ 靱 (SHINARI)」



本誌は環境にやさしい大豆インキを使用しています