

2010年12月期の経営成績の分析

■ 概況

2010年12月期(以下「2010年度」)における経済環境は、米国では個人消費に改善は見られたものの雇用環境改善が遅れ、欧州ではユーロ圏周辺国の財政危機などから、欧米での景気回復は鈍いものとなりました。また、日本でも輸出の持ち直しは見られたものの、円高の定着など景気の先行きは不透明な状況で推移しました。一方、アジアを中心とする新興国では景気拡大傾向が続きました。

主な当社関連市場のうち、欧米での二輪車市場や四輪バギー市場は前年度に比べ縮小しましたが、船外機市場で年後半に底打ちの兆しが見られました。一方、新興国の二輪車市場は拡大が続き、特にインドネシアでは前年に比べ大きく伸張しました。

このような中で、2010年度の連結売上高は、為替円高による減少はあったものの新興国二輪車の販売増加、船外機、サーフェスマウンターの販売回復により、前年度比12.2%増加の1兆2,941億円となりました。利益面では、為替円高や原材料価格上昇による減少はあったものの、増収及び、構造改革による減価償却費・人件費の減少、コストダウン、二輪車や船外機の国内生産台数の回復による限界利益改善などで、連結営業利益は前年度比1,139億円改善の513億円、連結経常利益は前年度比1,345億円改善の661億円となりました。連結当期純利益は、前年度に事業構造改善費用1,037億円を計上したことなどにより、2,344億円改善となる183億円となりました。

■ 連結の範囲

2010年度の連結対象子会社数は、前年度比3社減の104社に、一方、持分法適用会社数は前年度と同じ33社となりました。

■ 為替変動の影響

為替の変動により、前年度と比較して、2010年度の売上高は87億円、売上総利益は184億円の減収、減益影響を受けています。

為替変動の影響につきましては、売上高は在外子会社の外貨建売上高の円貨への為替換算レートの前年度との差を影響額としています。売上総利益については、在外子会社の外貨建売上総利益の円貨への為替換算レートの前年度との差を影響額としています。また、販売価格の変動については為替影響額に含めていません。

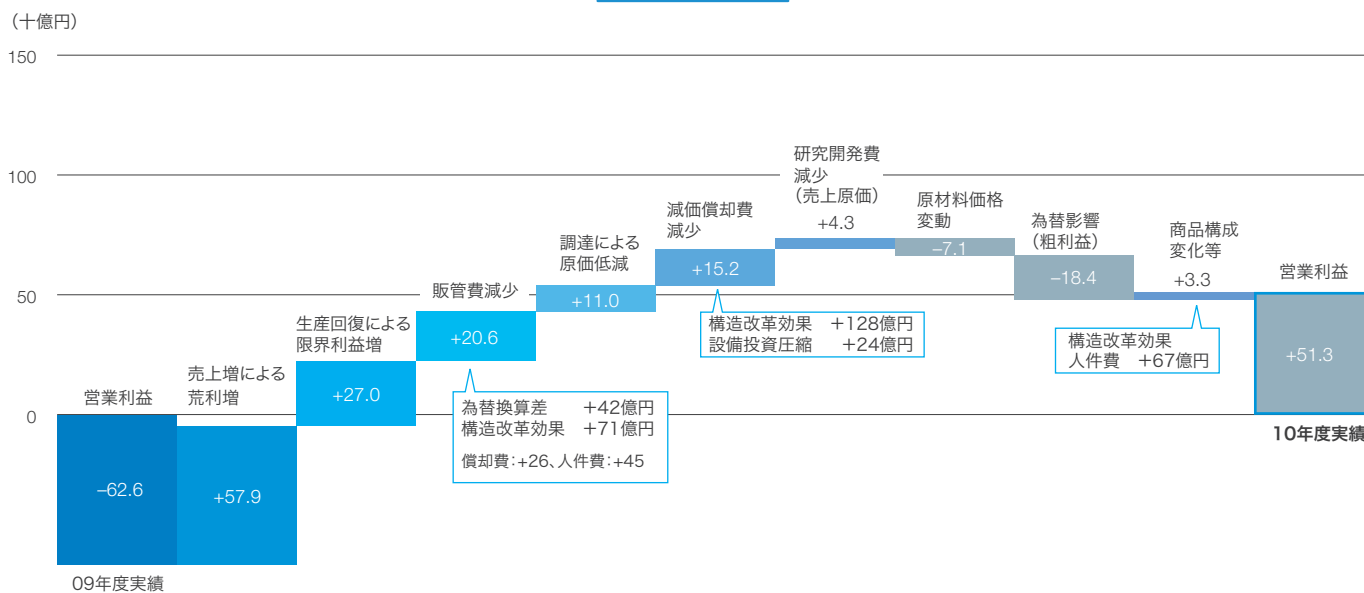
なお、2010年度のPL換算レートは、1ドル88円で前年度比6円の円高、1ユーロ116円で同14円の円高でした。

■ 売上高・営業利益

2010年度における当社グループの売上高は、前年度比1,405億円(12.2%)増の1兆2,941億円となりました。国内売上高は前年度比119億円(9.2%)増の1,424億円となり、2010年度の売上高の11.0%を占めました。一方、海外の売上高は前年度比1,285億円(12.6%)増の1兆1,518億円となり、2010年度の売上高の89.0%を占めました。

営業利益は、前年度比1,139億円改善し、513億円となりました。その要因は、為替円高や原材料価格上昇による減少はあったものの、増収および、構造改革による減価償却費・人件費の減少、コストダウン、二輪車や船外機の国内生産台数の回復による限界利益改善などが、減益要因を上回ったことです。

営業利益変化要因



事業部門別売上高

二輪車事業

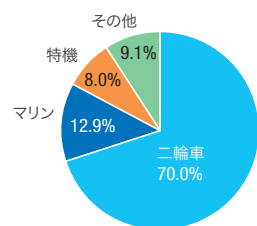
新興国市場における出荷台数は656万台(前年度比22.8%増加)となり、先進国市場を含む事業全体では696万台(同19.2%増加)となりました。特に、今後も成長が見込まれるインド

ネシアでは360万台、ベトナムでは100万台までの生産能力増強を行いました。

新興国市場では、販売数量増加により売上高が前年度比増加しましたが、先進国市場では、需要が想定を下回ったことによる販売数量減少に加え、為替円高により売上高が前年度比減少し

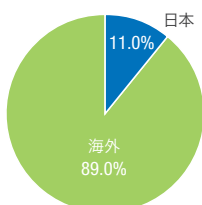
事業別売上高比率

(2010年12月期)



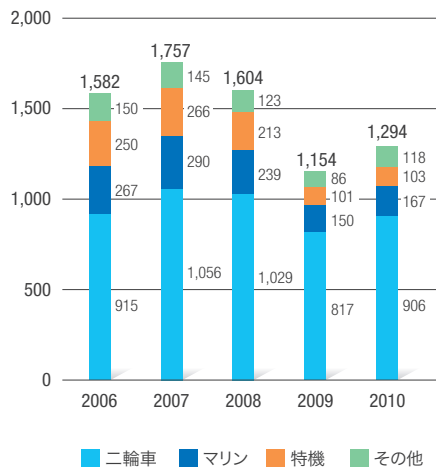
市場別売上高比率

(2010年12月期)



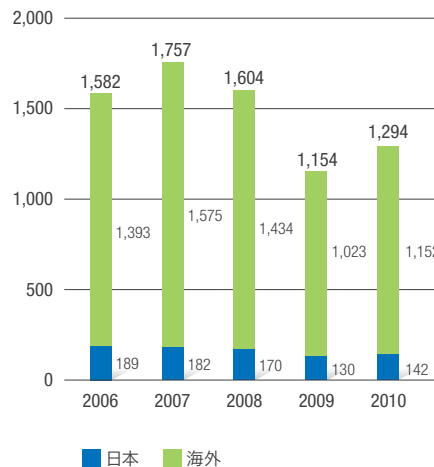
事業別売上高

(十億円)



市場別売上高

(十億円)



2010年12月期の経営成績の分析

ました。また米国では、現在の需要に見合った水準への流通在庫適正化に努めました。

これらの結果、二輪車事業の売上高は9,060億円(同10.9%増加)、営業利益は427億円(同469億円改善)となりました。

マリン事業

船外機については、新開発の次世代環境対応商品や、米国では前年に在庫調整を実施したことに加え、小売販売が回復したことなどにより、先進国市場において小売販売、卸出荷が前年度を上回りました。また、ロシアやブラジルなど新興国市場でも販売が増加しました。これらの結果、マリン事業の売上高は1,671億円(前年度比11.3%増加)、営業利益は7億円(同250億円改善)となりました。

特機事業

米国での四輪バギーの小売販売は前年を下回りましたが、前年に在庫調整を実施したこともあり、卸出荷は前年度比増加しました。これらの結果、特機事業全体の売上高は1,030億円(前年

度比2.4%増加)、営業損失は同225億円改善し、113億円の営業損失となりました。

その他の事業

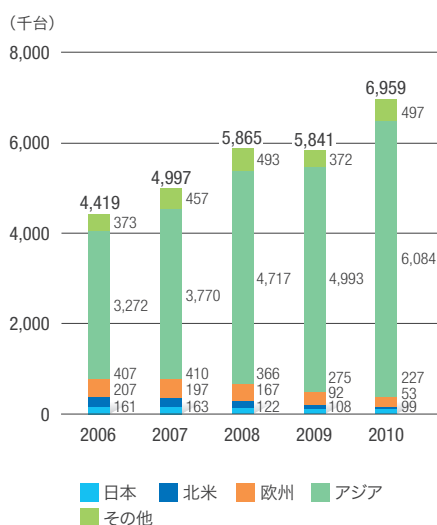
サーフェスマウンターの中国での需要回復や自動車エンジンの出荷増、日本市場における電動アシスト自転車の需要増加などで、その他の事業の売上高は1,180億円(前年度比37.4%増加)、営業利益は191億円(同195億円改善)となりました。

所在地別売上高^{注1}

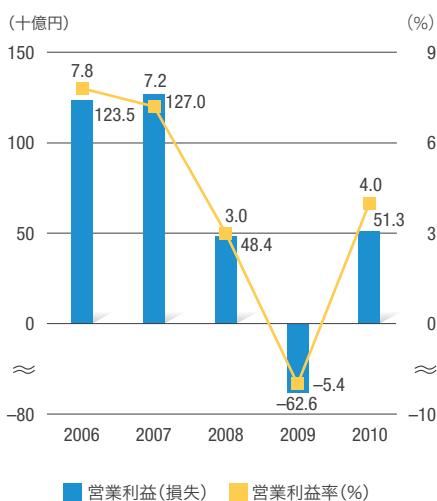
日本

サーフェスマウンター、自動車エンジン、電動アシスト自転車などの売上高が増加したことなどにより、売上高は5,272億円(前年度比17.1%増加)となりました。営業損失は為替円高などによる減益影響があったものの、先進国市場向け二輪車や船外機などの生産台数回復に伴う限界利益の増加や固定費削減効果により、同531億円改善となる25億円の営業損失となりました。

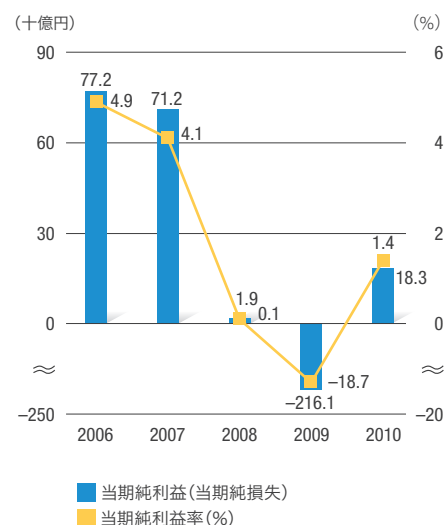
二輪車出荷台数



営業利益(損失)および営業利益率



当期純利益(当期純損失)および当期純利益率



北米

船外機、四輪バギーの売上高は増加したものの、需要減少が続いたことにより二輪車の売上高は前年度比減少し、売上高は1,714億円(前年度比6.4%減少)、営業損益は事業構造改革による固定費削減効果などにより、同275億円改善となる147億円の営業損失となりました。

欧州

二輪車、四輪バギーの販売が減少し、売上高は1,687億円(前年度比16.1%減少)、営業利益は事業構造改革による固定費削減効果などにより、同111億円改善の20億円となりました。

アジア

インドネシア、ベトナムなどでの二輪車の販売が好調に推移し、売上高は6,582億円(前年度比26.7%増加)、営業利益は552億円(同64.6%増加)となりました。

その他の地域

ブラジルでの二輪車の販売が増加し、その他の地域における売上高は1,446億円(前年度比19.7%増加)、営業利益は103億円(同123億円改善)となりました。

注1

所在地別セグメントの売上高はセグメント間の内部売上高を含んでいます。

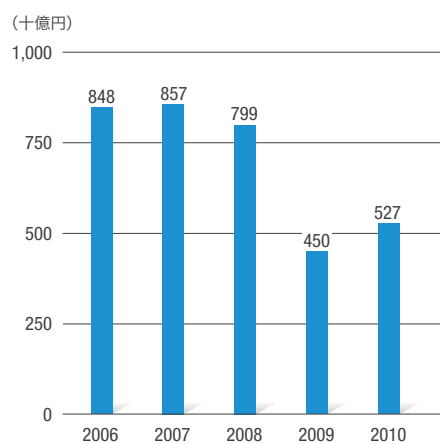
損益の状況

売上原価、売上総利益、販売費及び一般管理費

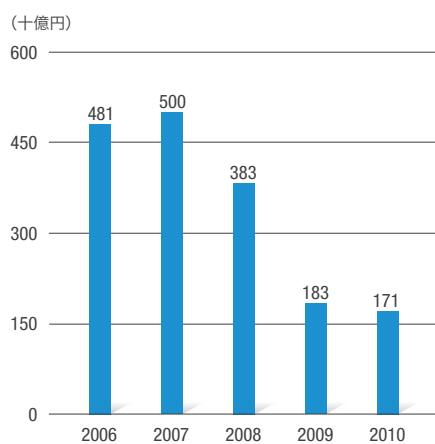
売上原価は、前年度比472億円(5.0%)増加し、9,986億円となり、売上高の77.2%を占めました。

売上総利益は前年度比933億円(46.1%)増加し、2,956億円となり、売上高の22.8%を占めました。これは、主に、売上増加による増益影響が579億円、調達コストダウン活動による増益影響が110億円となったことによるものです。売上総利益率は前年度比5.3ポイント改善し22.8%となりました。

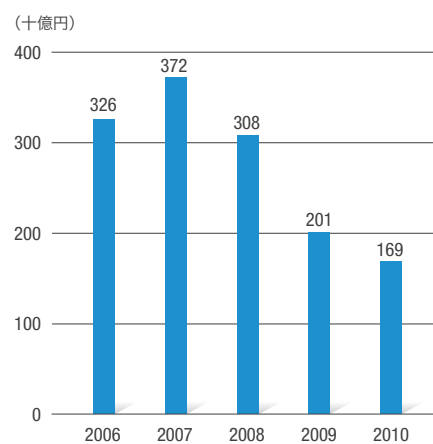
所在地別売上高^{注1} — 日本



所在地別売上高^{注1} — 北米



所在地別売上高^{注1} — 欧州



2010年12月期の経営成績の分析

また、販売費及び一般管理費は、緊急経費削減等により前年度比206億円減少の2,443億円となりました。売上高に対する販売費及び一般管理費の割合は18.9%と前年度比4.1ポイント改善しました。

研究開発費

当社グループは、小型エンジン技術を中心に、車体技術・船体技術・制御技術などを応用して、二輪車、マリン商品、特機商品、サーフェスマウンター、産業用ロボット、自動車用エンジン、その他の分野の商品の研究開発を行っています。

2010年度の研究開発費の総額は、前年度比69億円(11.1%)減の552億円となり、売上高の4.3%を占めました。事業部門別の内訳は、二輪車事業が349億円、マリン事業が69億円、特機事業が59億円、その他事業は74億円となりました。

新中期経営計画(2010年度から2012年度まで)においては、「中国・インドを始めとした新興国市場へ投入する普及価格帯

二輪車の開発」、「インドネシアやベトナムなどのアセアン市場向け二輪車における当社独自技術によるフェュエルインジェクション化とコストダウン推進による商品力・収益力の両立」、更に「二輪車・船外機における次世代環境対応エンジンの開発」、そして「電動二輪車、電動アシスト自転車などのスマート・パワー^{注2}の技術開発」に取り組むこととしています。

注2

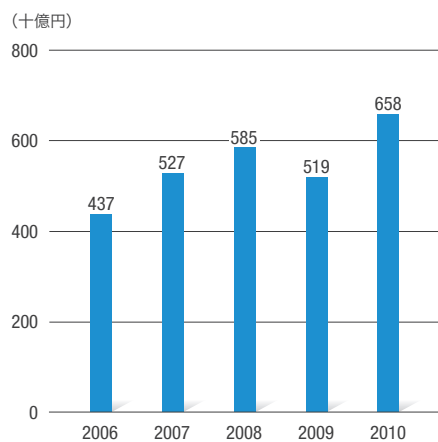
スマート・パワーとは、電動車両を基軸とする新しいモビリティを追求した新動力源技術です。

営業利益(損失)

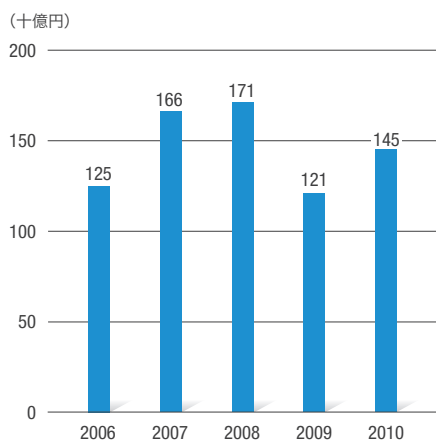
2010年度の研究開発費の総額は、前年度比1,139億円改善の513億円となりました。これにより、営業利益率は前年度比9.4ポイント上昇し、4.0%となりました。

事業別に見てみますと、二輪車事業の営業利益は、新興国市場では、販売数量が増加したことにより、また米国では、現在の需要に見合った水準への流通在庫適正化に努めたことにより、同469億円改善の427億円となりました。

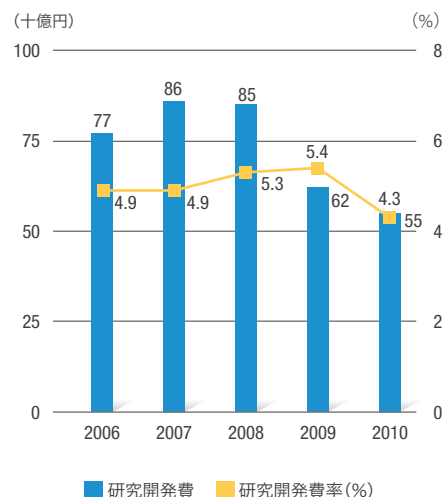
所在地別売上高^{注1} — アジア



所在地別売上高^{注1} — その他



研究開発費および研究開発費率



マリン事業の営業利益は、米国で前年に在庫調整を実施したこと、またロシアやブラジルなど新興国市場で販売が増加したことなどにより、同250億円改善の7億円となりました。

特機事業の営業損益は、前年に在庫調整を実施したことなどによる卸出荷の増加により、同225億円改善の113億円の損失となりました。

その他の事業の営業利益は、サーフェスマウンターの中国での需要回復や自動車エンジンの出荷増、日本市場における電動アシスト自転車の需要増加などにより、同195億円改善の191億円となりました。

営業外収益・費用

主として為替影響や販売金融資産に関する評価損の減少により、営業外収支は148億円のプラスとなり、前年度比206億円の改善となりました。

特別利益・特別損失

特別利益は7億円となりました。これは主に固定資産売却益5億円です。

特別損失については、前年度に事業構造改善費用1,037億円を計上していましたが、当期は主に減損損失として66億円を計上したことにより、前年度比978億円(92.5%)減少し、79億円となりました。

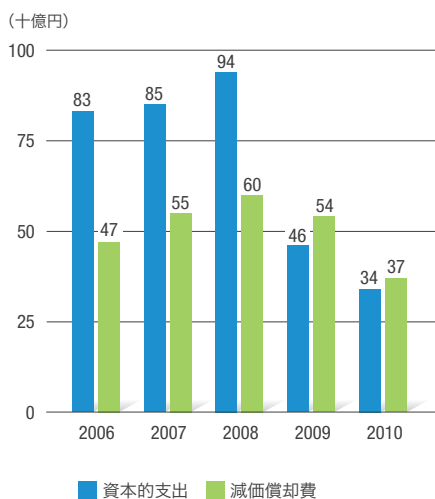
税金等調整前当期純利益

税金等調整前当期純利益は、前年度の1,737億円の損失から2,326億円改善し、589億円となりました。

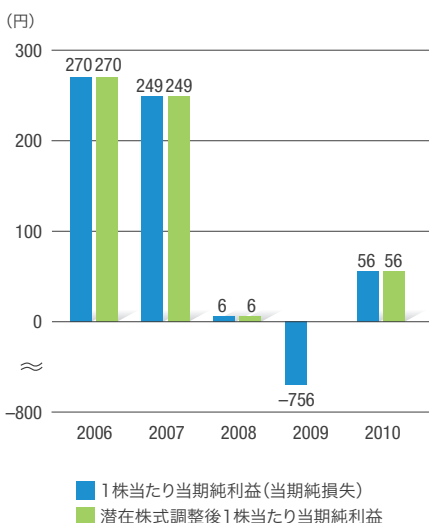
法人税等

法人税等は前年度比75億円(19.0%)減少し、318億円となりました。

資本的支出および減価償却費

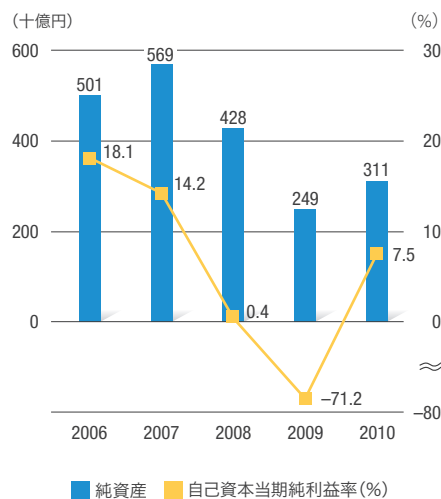


1株当たり当期純利益(当期純損失)



注
2009年12月期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益は、1株当たり当期純損失であるため記載していません。

純資産および自己資本当期純利益率



2010年12月期の経営成績の分析

少数株主利益

少数株主利益は、主としてPT. Yamaha Indonesia Motor Manufacturingおよびその連結子会社、Yamaha Motor Vietnam Co.,Ltd.、Industria Colombiana de Motocicletas Yamaha S.A.、台湾山葉機車工業股份有限公司などの少数株主に帰属する利益からなり、2010年度においては、前年度比56億円(174.8%)増加し、88億円となりました。

当期純利益(損失)

当期純利益(損失)は、前年度の2,161億円の損失から2,344億円改善し、183億円となりました。また、1株当たりの当期純利益(損失)は前年度の755円92銭の損失から811円42銭改善し、55円50銭となりました。

資本の財源および資金の流動性

資産および負債・純資産の状況

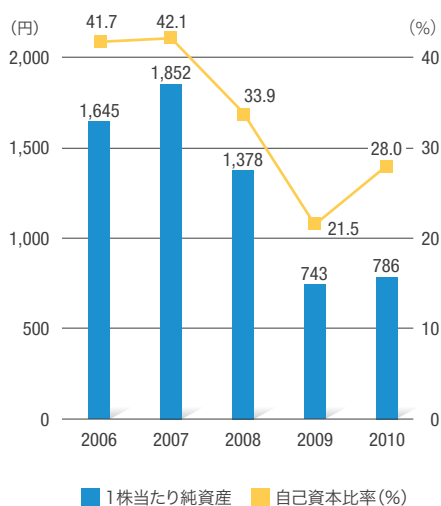
2010年度においては、黒字化の達成や、在庫調整等による運転資金の圧縮、設備投資の抑制により、フリー・キャッシュ・フロー669億円を獲得しました。これらを借入金の返済に充てたことにより、有利子負債が前年度末比775億円減少しました。一方、成長戦略のための研究開発へ投資するため、公募増資を実施したこと等により、現金及び預金が前年度末比680億円増加し、また、資本金および資本準備金がそれぞれ同373億円増加しました。

これらの結果、2010年度末の総資産は前年度末比87億円減少の9,783億円、負債は同703億円減少の6,675億円、純資産は同615億円増加の3,108億円となり、2010年度末の自己資本比率は28.0%と、前年度末比6.5ポイント改善となりました。

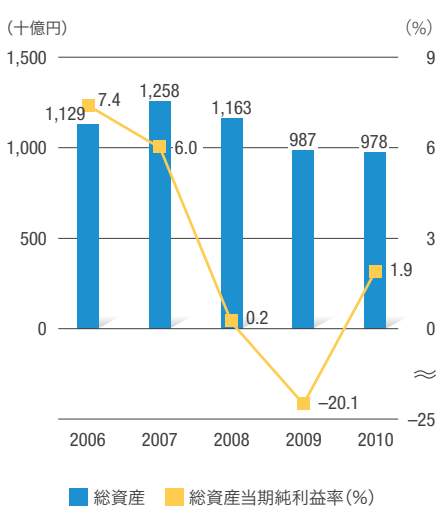
注3

自己資本比率:(自己資本+評価・換算差額等)/総資産×100(%)

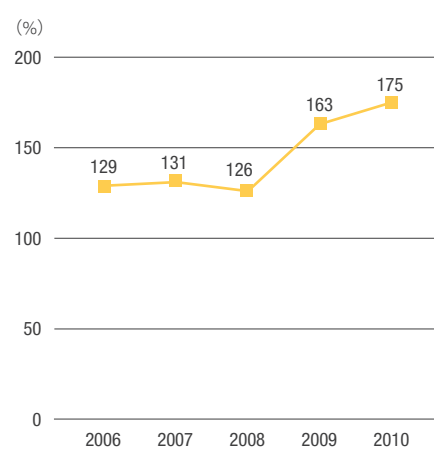
1株当たり純資産および自己資本比率^{注3}



総資産および総資産当期純利益率



流動比率



設備投資

2010年度の設備投資は、二輪車・マリン事業の新機種生産のための設備投資、生産能力増強投資および研究開発投資を中心に実施され、前年度と比べて121億円(26.3%)減の339億円となりました。

二輪車事業では、アジア地域で新機種生産のための設備・型投資や増産用設備投資、既存設備の維持・保全のための設備投資などを中心に、また国内では研究開発用設備を取得するなど、238億円の投資を実施しました。

マリン事業では、船外機やウォータービークルの新機種生産のための設備・型投資を中心に、36億円の投資を実施しました。

特機事業では、レクリエーショナルビークルの新機種生産のための設備投資を中心に、25億円の投資を行いました。

その他の事業では、自動車用エンジン事業における研究開発のための設備投資などを中心に、41億円の投資を行いました。

所要資金についてはいずれの投資も主に自己資金を充当しました。

なお、2010年度において、固定資産の減損損失66億円を計上しています。

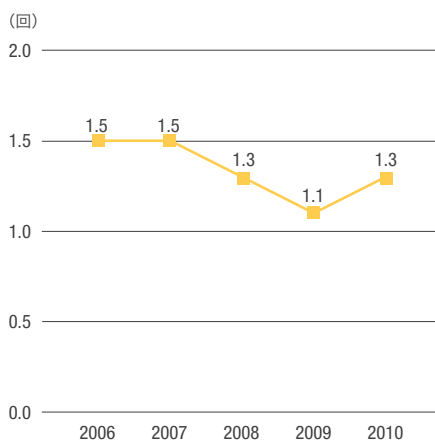
このほか、2010年度において重要な設備の除却、売却等はありません。

キャッシュ・フローの状況

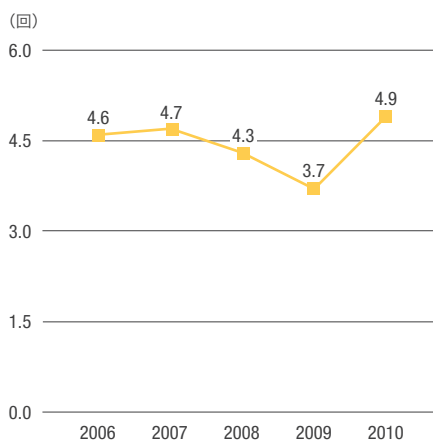
2010年度のキャッシュ・フローの概況につきましては、営業活動によるキャッシュ・フローは、税金等調整前当期純利益589億円及び、減価償却費366億円、仕入債務の増加224億円などにより、1,045億円(前年度比304億円増加)となりました。

また、投資活動によるキャッシュ・フローは、前年度比77億円支出が減少し△376億円となりました。これは主に設備投資を償却費の範囲内に抑えたことで、設備の取得による支出が△319億円となったことによります。これらにより、フリー・キャッシュ・フローは669億円(同381億円増加)になりました。

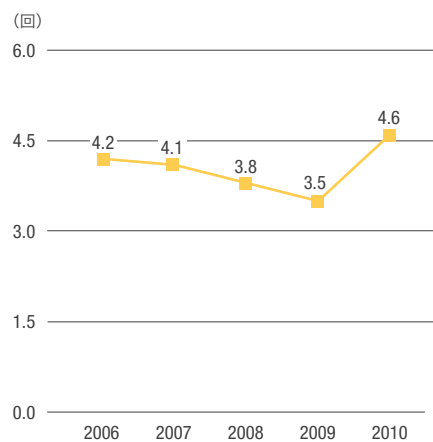
総資産回転率



有形固定資産回転率



たな卸資産回転率



2010年12月期の経営成績の分析

業績

トップメッセージ

特集

事業の概況

CSR

企業情報

財務セクション

財務活動によるキャッシュ・フローは、新興国向け低価格二輪車や次世代環境対応エンジンなどの研究開発資金に充当するための公募増資等により746億円調達する一方、フリー・キャッシュ・フローで獲得した資金を短期及び長期借入金の返済に充てたことなどにより、53億円(同373億円増加)となりました。

これらの結果、2010年度末の有利子負債は3,224億円(前年度末比775億円減少)、現金及び現金同等物は2,039億円(同667億円増加)となりました。なお、有利子負債には販売金融に関する借入金が1,142億円含まれます。

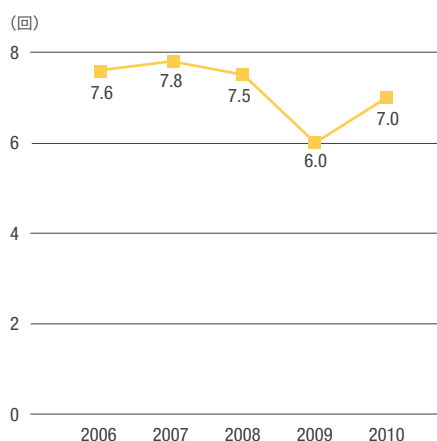
資金需要

当社グループにおける主な資金需要は、製品製造のための材料・部品等の購入費、製造費用、製品・商品の仕入、販売費及び一般管理費、運転資金、および設備投資資金です。

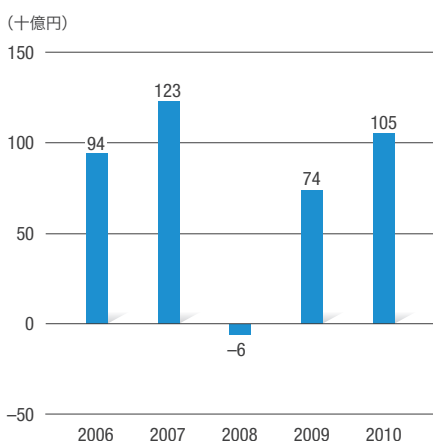
2010年度の設備投資につきましては、国内においては、主に二輪車事業やマリンス事業における研究開発のための投資を実施しました。海外においては、主にインドネシアを中心とした新機種導入及び生産能力増強のための投資を実施しました。その結果、設備投資の総額は339億円となりました。

なお、新中期経営計画(2010年度から2012年度まで)では、2008年2月に発表した長期ビジョン「Frontier 2020」の中で今後取り組むこととした四つの領域のうち、「パーソナルモビリティ」と「エンジン」の二つの領域に集中して経営資源を投入することとしています。具体的には、新興国市場へ投入する普及価格帯二輪車の開発、アセアン二輪車におけるフェルインジェクション化による商品力・収益力の向上や、次世代環境対応エンジンの開発、技術強化によるスマート・パワー・電動商品の市場投入を目指した研究開発活動ならびに研究開発投資を計画しています。

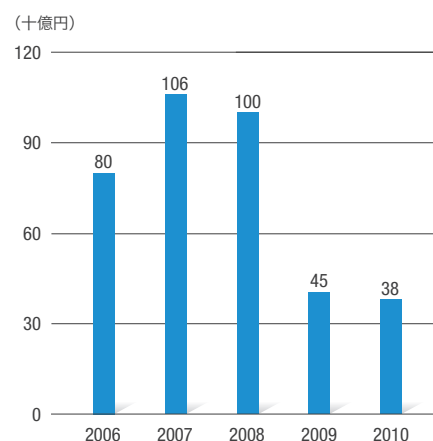
売掛金回転率



営業活動によるキャッシュ・フロー



投資活動によるキャッシュ・フロー



❖ 配当金

当社は、株主の皆さまの利益向上を経営の重要課題と位置付け、グローバルな視点から世界各地で事業を展開し、企業価値の向上に努めております。配当につきましては、配当性向を尺度として連結業績などを総合的に考慮しながら、長期的な視点に立った配当を基本方針とし、株主の皆さまのご期待に応えてまいりたいと考えております。

しかしながら、2009年度の業績悪化および引き続き厳しい経営環境が予想されることなどを総合的に勘案し、誠に遺憾ではありますが、2009年度末ならびに2010年度の配当金につきましては無配とさせていただきます。

❖ 資金調達の状況

運転資金については期限が一年以内の短期借入金で、通常各々の連結会社が運転資金として使用する現地の通貨で調達しています。設備投資資金については原則として資本金、内部留保といった自己資金にてまかなうようにしています。

2010年度は、将来成長シナリオの実現に向けた研究開発への投資を積極的に展開するために、2010年4月2日開催の当社取締役会決議に基づき、同年4月に公募増資を、同年5月にオーバーアロットメントによる売出しに関連した第三者割当増資を行うことにより、総額746億円の資金調達を行いました。

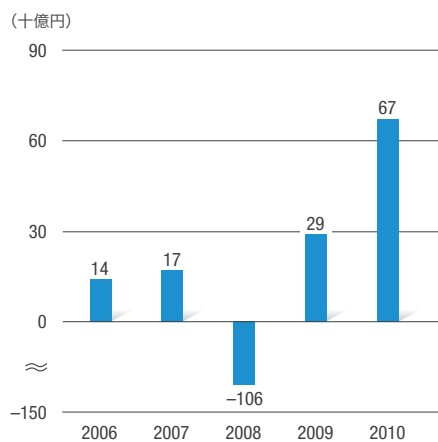
有利子負債の年度別返済額は下記のとおりです。

区分	合計	単位: 億円				
		1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内
短期借入金	355	355	—	—	—	—
長期借入金	2,870	576	980	614	488	112
			100			

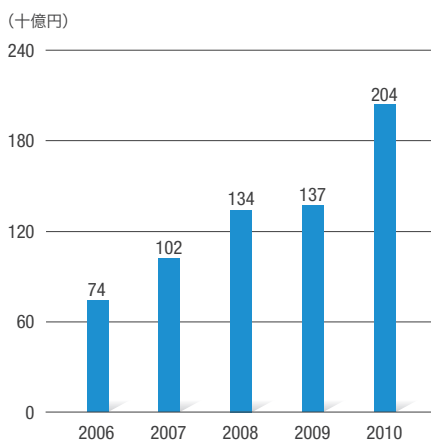
❖ 株式の状況

株価は、前年度末の1,166円から、2010年度末には1,323円になりました。自己株式を除く発行済株式総数は、前年度末の285,849,635株から、2010年度末には349,097,035株になりました。これらにより、株式時価総額は、前年度末の3,333億円から2010年度末には4,619億円になりました。

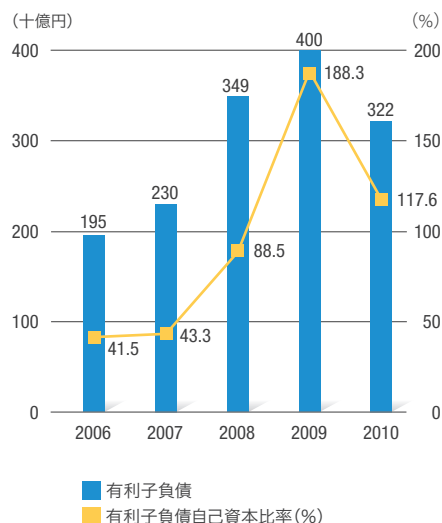
フリー・キャッシュ・フロー



現金及び現金同等物の期末残高



有利子負債および有利子負債自己資本比率



2010年12月期の経営成績の分析

2011年12月期の見通し

2011年度の需要動向につきましては、アジアを中心とする新興市場での伸張は見込めるものの、欧米市場での回復にはまだ時間を要することが想定されます。

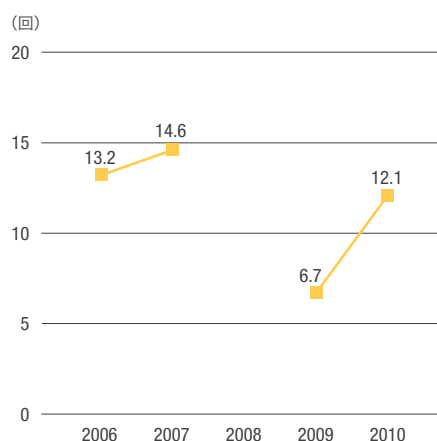
また、為替円高傾向の定着や原材料価格の上昇など、経営環境は厳しい状況が続くものと予想されます。

このような環境に対処するため、当社グループでは引き続き構造改革を着実に実行し、経営基盤変革により、さらなる事業コストの低減を進めてまいります。

以上を踏まえ、2011年度の連結業績について、現時点では、売上高は1兆3,500億円(前年度比559億円増)、営業利益530億円(前年度比17億円増)、経常利益550億円(前年度比111億円減)、当期純利益200億円(前年度比17億円増)を予想しています。

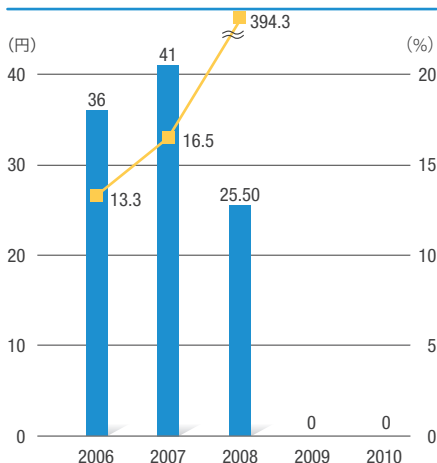
なお、上記業績見通しは、1米ドル=82円(前年度比6円の円高)、1ユーロ=110円(前年度比6円の円高)を前提としています。

インタレスト・カバレッジ



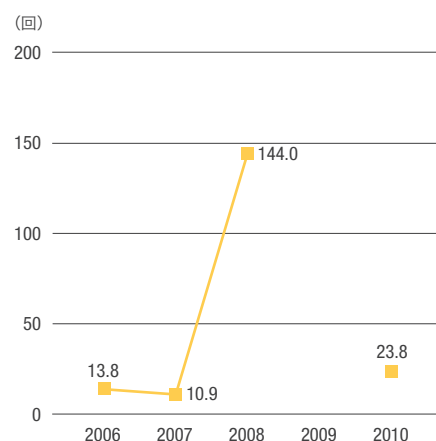
注
2008年12月期のインタレスト・カバレッジは営業活動によるキャッシュ・フローがマイナスのため記載していません。

1株当たり配当金および配当性向



注
2009年12月期の配当性向は、当期純損失であるため記載していません。
2010年12月期の配当性向は、無配であるため記載していません。

株価収益率



注
2009年12月期の株価収益率は、当期純損失であるため記載していません。