

2012年12月期の経営成績の分析

概況

2012年12月期(以下「2012年」)における世界経済環境の全体感は、特に4月以降に減速感が広がり、後半も目立った改善は見られないというものでした。

米国では、雇用・住宅市場が改善して個人消費に増加傾向が見られましたが、景気回復の力強さは見られませんでした。欧州では、債務危機が続くなか、雇用環境が厳しく個人消費は低調に推移しました。アジア・中南米などの新興国では、欧州経済危機の影響や金融引き締め等により景気減速傾向となり、高成長が続いてきた消費市場がいったん停滞しました。また、日本では、前半は復興需要による下支えがありましたが、後半は円高定着や世界経済減速による輸出減少等により、景気後退気味となりました。ただ、年末には円安・株価上昇に向かい始めました。

主な当社関連市場については、米国では二輪車・船外機・四輪バギーの需要が緩やかに回復し、欧州では二輪車の需要減少が続きました。アジア・中南米などの新興国では、需要増加が続いてきた二輪車がいったん減少して踊り場を迎えました。一方、ロシアでは、船外機・スノーモビルが順調に需要増加しました。また、日本では、復興需要もあり発電機・漁船・和船が需要増加しました。

売上高・営業利益

2012年の売上高は、マリン事業、特機事業及び自動車用エンジン事業が前期比増加しました。一方、二輪車事業は、欧州での需要減少、インドネシア・ブラジルでの需要減少・在庫調整により前期比減少しました。また、円高による為替換算影響が△450億円ありました。この結果、2012年の売上高は前期比5.4%減少の1兆2,077億円となりました。

利益面では、コスト削減・原材料価格下落及び経費削減などの増益要因があったものの、欧州・新興国での二輪車販売減少、円高影響に加え、製造物賠償責任引当金の戻し入れの影響(前期134億円・当期24億円)、将来成長に向けた開発費増加などが減益要因となりました。この結果、2012年は、営業利益186億円(前期比65.2%減少)となりました。

事業部門別売上高・営業利益

二輪車事業

二輪車事業全体では、売上高7,987億円(前期比10.0%減少)、営業損失2億円(前期:営業利益276億円)となりました。

出荷台数は、先進国においては、米国で増加、欧州で減少して、全体では減少しました。また、新興国においては、インドや前年に洪水影響があったタイで増加、インドネシア・ベトナム・ブラジルで需要減少・在庫調整のため減少、全体では減少しました。全世界では、609万台(前期:698万台・前期比12.8%減少)となりました。

スナップショット

トップインタビュー

特集

事業の概況

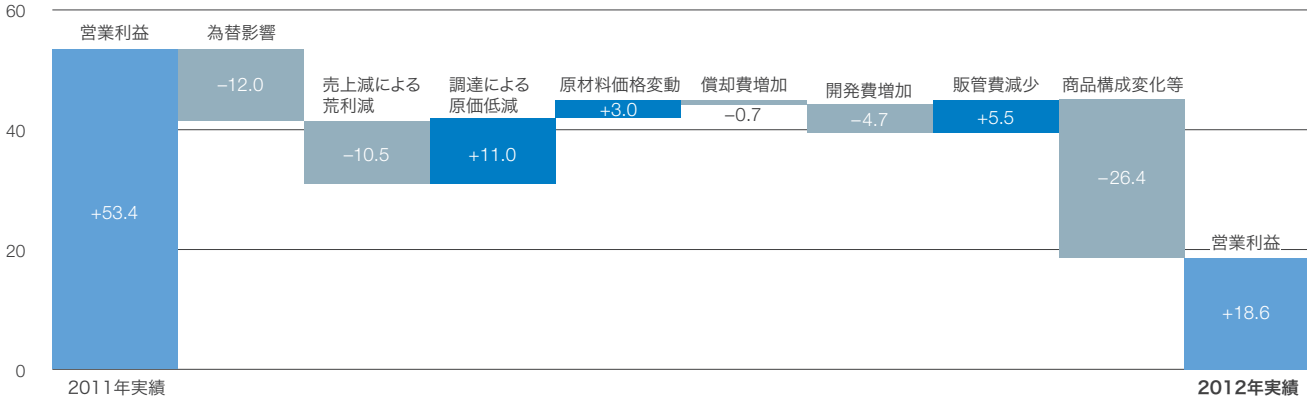
CSR情報

企業情報

財務セクション

営業利益変化要因

(十億円)



マリン事業

マリン事業全体では、売上高1,963億円(前期比9.7%増加)、営業利益108億円(同53.0%増加)となりました。

出荷台数は、米国では、船外機・ウォータークル・スポーツボートが需要回復して好調に推移しました。また、ロシアなど新興国でも、船外機が増加しました。日本では、漁船・和船、船外機が復興需要もあり増加しました。

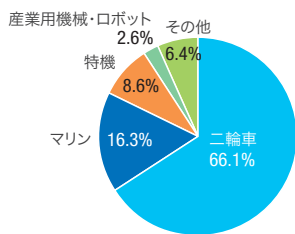
特機事業

特機事業全体では、売上高は1,036億円(前期比3.3%増加)でした。営業利益は、製造物賠償責任引当金の戻し入れの影響(前期134億円・当期24億円)もあり、5億円(同92.9%減少)となりました。

出荷台数は、ゴルフカーは増加しましたが、四輪バギーは減少しました。また、発電機は、米国・日本で需要増加・顧客開拓などにより増加しました。

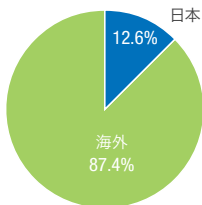
事業別売上高比率

(2012年12月期)



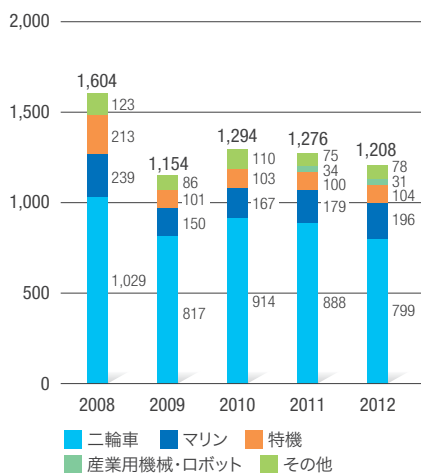
市場別売上高比率

(2012年12月期)



事業別売上高

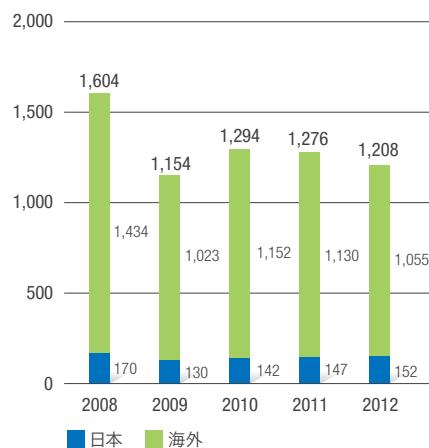
(十億円)



注 産業用機械・ロボット事業は、2011年よりその他の事業から独立して記載しています。

市場別売上高

(十億円)



産業用機械・ロボット事業

産業用機械・ロボット事業全体では、売上高308億円(前期比10.2%減少)、営業利益38億円(同38.9%減少)となりました。

サーフェスマウンターの出荷台数は、スマートフォン・タブレット端末関連の需要が好調でしたが、世界的に設備投資が抑制傾向にあり、全体では減少しました。

その他の事業

その他の事業全体では、売上高783億円(前期比4.2%増加)、営業利益36億円(同28.2%減少)となりました。

出荷台数は、自動車用エンジンは震災影響を受けた前期に比べて増加、電動アシスト自転車は震災特需が見られた前期に比べて減少しましたが、一般需要は増加傾向にあります。

所在地別売上高^{注1}・営業利益

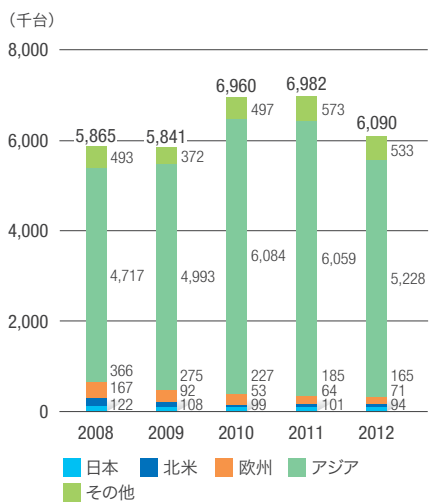
日本

米国向けの船外機・二輪車の生産・出荷が増加したことに加え、自動車用エンジン・発電機などの出荷が増加したことにより、欧州向けの二輪車の出荷減少や円高影響はあったものの、売上高は5,326億円(前期比2.4%増加)、営業損失88億円(前期:営業損失141億円)となりました。

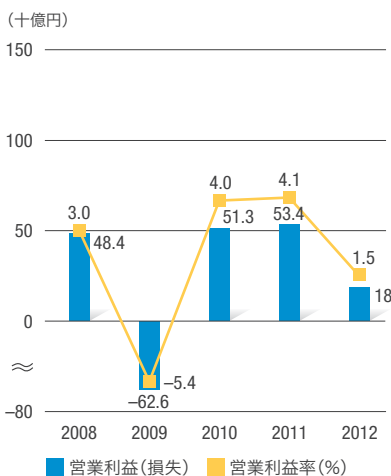
北米

米国では、需要の回復基調が鮮明な船外機・ウォータービークルなどのマリン商品に加え、二輪車・ゴルフカーなどの出荷が増加したことにより、四輪バギーの出荷は減少しましたが、売上高は2,057億円(前期比15.9%増加)となりました。製造物賠償責任引当金の戻し入れの影響に加え、円高による為替換算影響などもあり、営業利益は69億円(同10.1%減少)となりました。

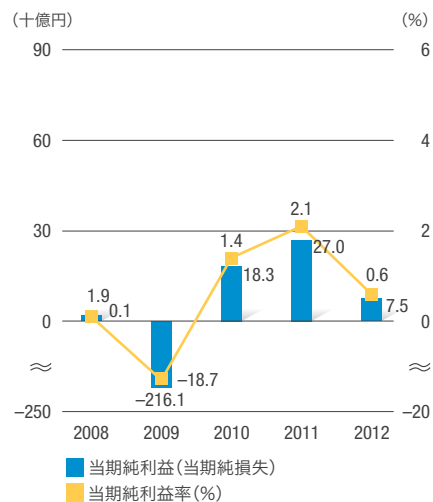
二輪車出荷台数



営業利益(損失)及び営業利益率



当期純利益(当期純損失)及び当期純利益率



欧州

ロシアでは船外機・スノーモビルの出荷が増加しましたが、欧州全体では二輪車・船外機の出荷が減少し、売上高は1,355億円(前期比10.4%減少)、営業損失47億円(前期:営業損失36億円)となりました。

アジア

二輪車の出荷は、タイ・インドでは増加しましたが、インドネシア・ベトナムで減少したことにより、売上高は5,960億円(前期比8.6%減少)、営業利益は214億円(同55.9%減少)となりました。

その他の地域

中南米では、ブラジルなどで二輪車の出荷が減少し、売上高は1,351億円(前期比15.0%減少)、営業利益は52億円(同63.8%減少)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

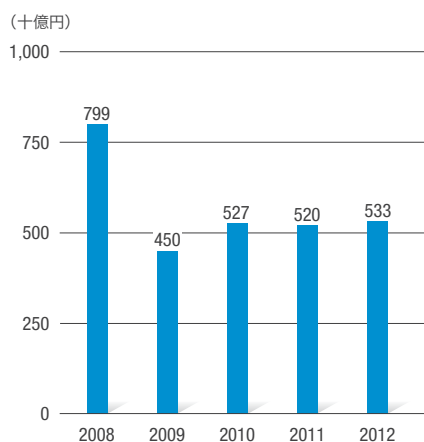
売上原価は、前期比2.8%減少し、9,726億円となり、売上高の80.5%を占めました。

売上総利益は前期比14.8%減少の2,351億円となりました。これは、コスト削減・原材料価格下落などの増益要因があったものの、欧州・新興国での二輪車販売減少、円高影響、将来成長に向けた開発費増加などの減益要因を吸収できなかったことなどによります。売上総利益率は同2.2ポイント低下し19.5%となりました。

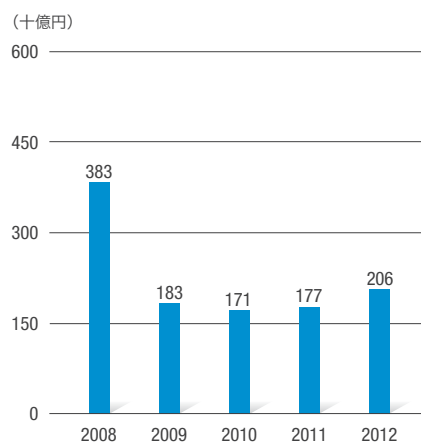
また、販売費及び一般管理費は前期比2.8%減少の2,165億円となりました。これは、主に製造物賠償責任引当金の戻し入れの影響(前期134億円・当期24億円)によるものです。また、売上高に対する販売費及び一般管理費の割合は17.9%と同0.5ポイント増加しました。

なお、一般管理費及び当期製造費用に含まれる研究開発費の総額は、前期比47億円増加の697億円となりました。

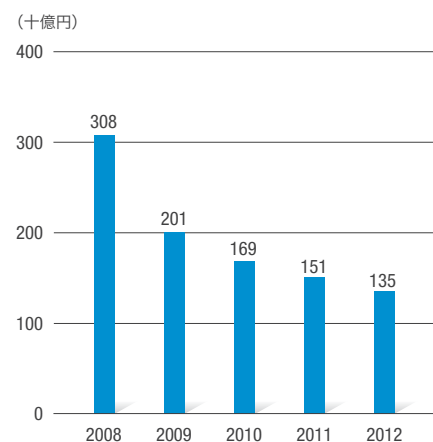
所在地別売上高^{注1} — 日本



所在地別売上高^{注1} — 北米



所在地別売上高^{注1} — 欧州



研究開発費

当社グループは、「感動創造企業」という企業目的のもと、「高品質・高性能・軽量・コンパクト」な製品を提供するため、小型エンジン技術、FRP加工技術、制御技術、コンポーネント技術、さらには環境技術や先進安全技術の開発など、積極的な研究開発活動を行っています。

当社グループは、世界各地のお客様のニーズに的確にお応えした製品づくりのために、当社を中心にグローバルな研究開発体制を構築して、国内、海外関係会社との密接な連携のもとで研究開発活動を推進しています。

2012年においては、二輪車の開発・部品調達などを行うタイの当社子会社の開発技術・調達機能を強化する形で、アセアン統合開発センターを設置し、稼動を開始しました。同センターは、製造・購買・技術が一体となった統合開発拠点として、市場現場でユーザー要望に合致した商品開発を行っていくことを目的としています。

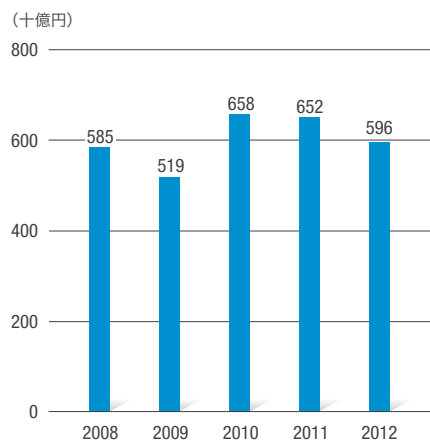
2012年の研究開発費の総額は、697億円となりました。事業部門別の内訳は、二輪車事業が443億円、マリン事業が80億円、特機事業が78億円、産業用機械・ロボット事業が41億円、その他事業は55億円となりました。

営業利益

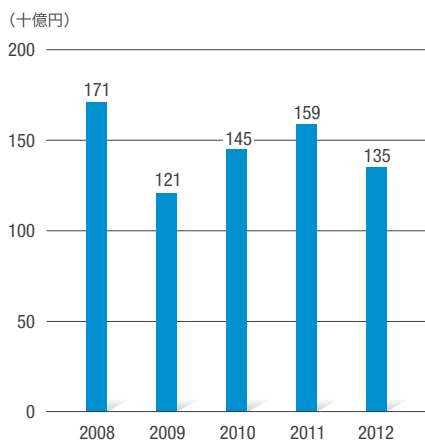
2012年の営業利益は、前期比65.2%減少の186億円となりました。これにより、営業利益率は前期比2.7ポイント低下し、1.5%となりました。

二輪車事業は、営業損失2億円(前期:営業利益276億円)となりました。これは、先進国において、出荷台数が米国で増加、欧州で減少し全体では減少したこと、また、新興国においては、インドや前年に洪水影響があったタイで出荷台数が増加したものの、インドネシア・ベトナム・ブラジルで需要減少・在庫調整のため減少、結果として全体で減少したことによります。

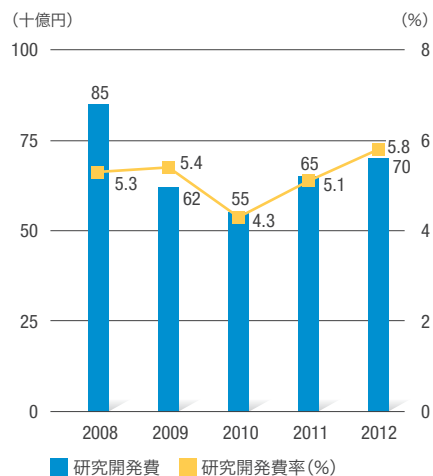
所在地別売上高^{注1} — アジア



所在地別売上高^{注1} — その他



研究開発費及び研究開発費率



マリン事業の営業利益は、米国での船外機・ウォータービークルの需要回復を受け出荷台数が増加したことにより、108億円(前期比53.0%増加)となりました。

特機事業の営業利益は、ゴルフカーや発電機の出荷台数が増加したものの、製造物賠償責任引当金の戻し入れの影響(前期134億円・当期24億円)もあり、5億円(前期比92.9%減少)となりました。

産業用機械・ロボット事業の営業利益は、世界的に設備投資が抑制傾向にあり、38億円(同38.9%減少)となりました。

その他の事業の営業利益は、自動車用エンジンの出荷台数が前期比増加したものの、電動アシスト自転車は前期比減少した結果、36億円(同28.2%減少)となりました。

営業外収益・費用

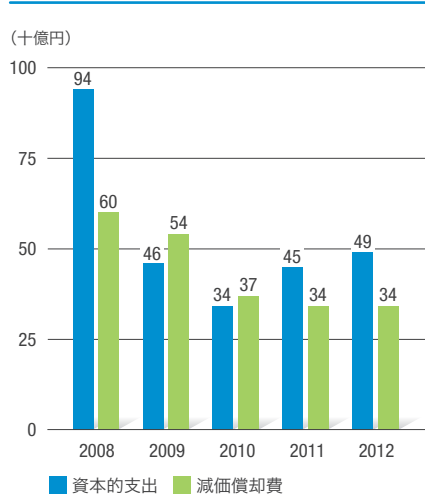
営業外収益と営業外費用を相殺した営業外収支は、87億円のプラス(前期比14億円減少)となりました。これは受取利息の減少24億円などによるものです。

特別利益・特別損失

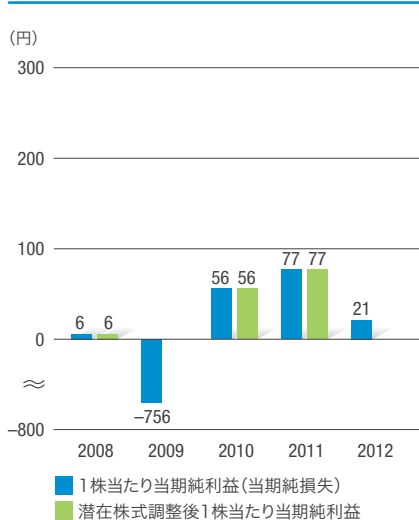
特別利益は7億円(前期比4億円増加)となりました。これは持分変動利益5億円によるものです。

特別損失は21億円(前期比5億円減少)となりました。これは、主に減損損失11億円、固定資産処分損8億円によるものです。

資本的支出及び減価償却費

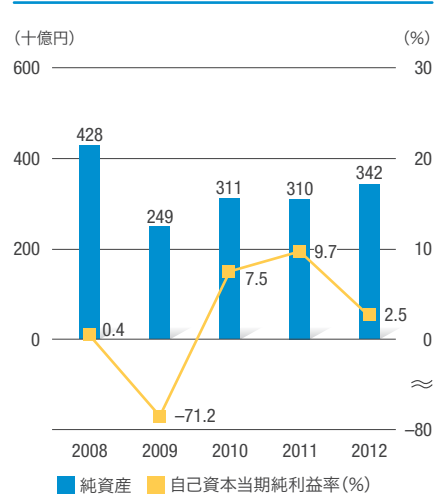


1株当たり当期純利益(当期純損失)



注 2009年の潜在株式調整後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。
2012年の潜在株式調整後1株当たり当期純利益は、潜在株式が存在しないため記載していません。

純資産及び自己資本当期純利益率



税金等調整前当期純利益

税金等調整前当期純利益は、前期比57.8%減少の258億円となりました。

法人税等

法人税等は、前期比129億円減少の140億円となりました。

少数株主利益

少数株主利益は、主としてPT. Yamaha Indonesia Motor Manufacturing、台湾山葉機車工業股份有限公司、Yamaha Motor Vietnam Co., Ltd.、Industria Colombiana de Motocicletas Yamaha S.A.等の少数株主に帰属する利益からなり、前期比41.3%減少の43億円となりました。

当期純利益

当期純利益は、前期比72.2%減少の75億円となりました。また、1株当たり当期純利益金額は前期の77円23銭から21円45銭と、55円78銭減少しました。

資本の財源及び資金の流動性

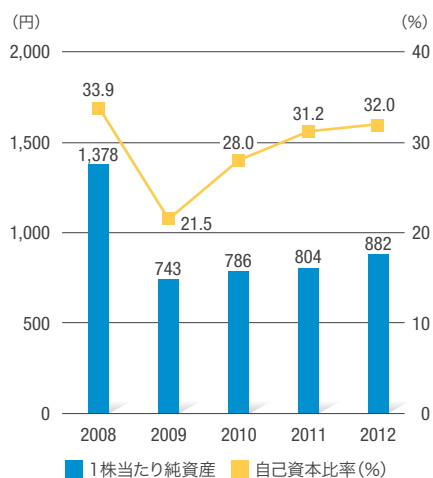
資産及び負債・純資産の状況

総資産は前期末比619億円増加し、9,623億円となりました。これは円安による為替換算影響などにより流動資産が同256億円、固定資産が同363億円増加したことによります。

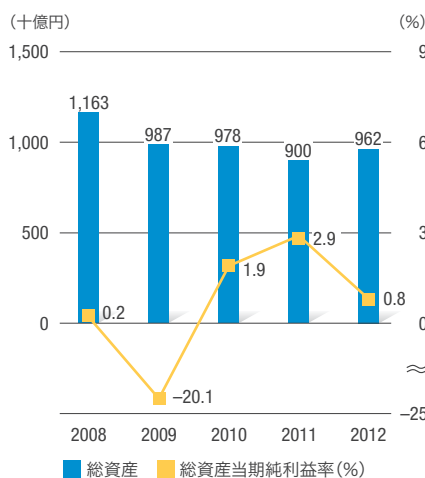
負債合計は、短期借入金の増加などにより同303億円増加し、6,208億円となりました。

純資産合計は、当期純利益75億円、配当金の支払い72億円及び円安による為替換算調整勘定の変動236億円などに

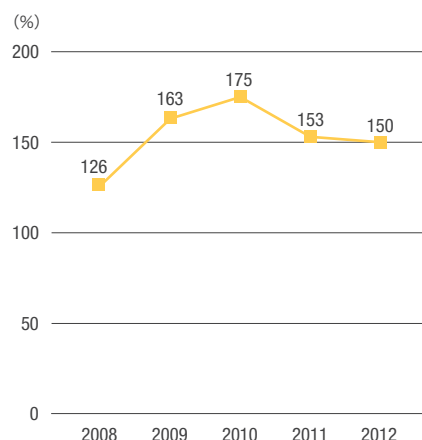
1株当たり純資産及び自己資本比率^{注2}



総資産及び総資産当期純利益率



流動比率



より同316億円増加し3,416億円となりました。当期末の自己資本比率は32.0%（前期末比0.8ポイント改善）、D/Eレシオ（グロス）は1.1倍（前期末：1.0倍）となりました。

注2 自己資本比率：(自己資本+その他の包括利益累計額)/総資産×100(%)

設備投資

2012年の設備投資は、二輪車事業・マリン事業における新機種生産のための設備投資、生産能力増強投資及び研究開発のための設備投資を中心に、合計488億円の投資を実施しました。

二輪車事業では、海外においては、インドでの生産能力増強や、アセアン等での新機種生産、国内においては、生産体制再編のための投資を中心に、364億円の投資を実施しました。

マリン事業では、研究開発のための設備投資、国内における生産体制再編のための投資を中心に、58億円の投資を実施しました。

特機事業では、米国における四輪バギーの生産のための設備投資を中心に、40億円の投資を実施しました。

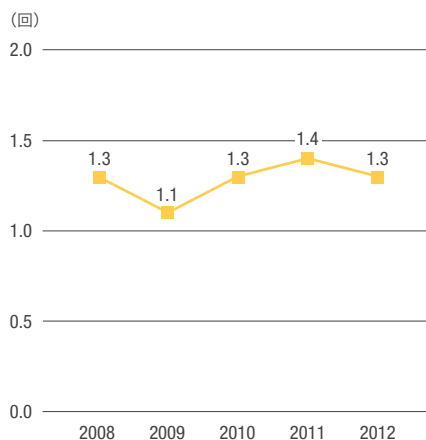
産業用機械・ロボット事業では、新機種生産のための投資を中心に、6億円の投資を実施しました。

その他の事業では、自動車用エンジンの研究開発のための設備投資を中心に、20億円の投資を実施しました。

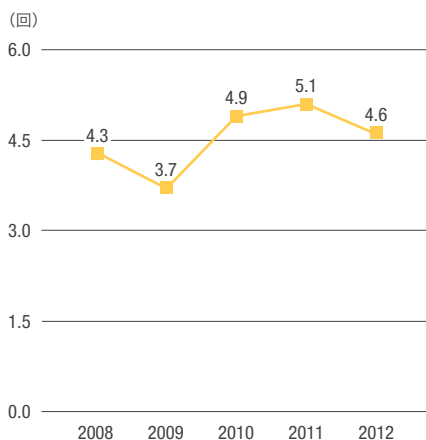
所要資金についてはいずれの投資も主に自己資金を充当しました。

なお、2012年において重要な設備の除却、売却等はありません。

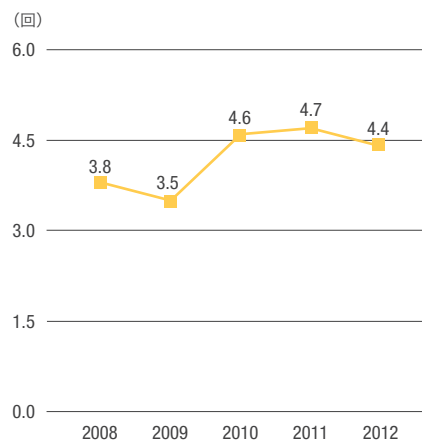
総資産回転率



有形固定資産回転率



たな卸資産回転率



キャッシュ・フローの状況

2012年のキャッシュ・フローの概況につきましては、営業活動のキャッシュ・フローは、税金等調整前当期純利益258億円（前期：612億円）となりましたが、在庫を適正水準にするための生産調整に伴う仕入債務の減少による運転資金の増加264億円（前期：46億円の増加）などにより、24億円のマイナス（前期：333億円のプラス）となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、新興国での将来の成長に向けた二輪車生産設備の取得などにより、511億円のマイナス（前期：465億円のマイナス）となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、運転資金の増加に伴い短期借入により資金調達したことなどにより、158億円のプラス（前期：519億円のマイナス）となりました。

これらの結果、当期のフリー・キャッシュ・フローは△535億円、当期末の有利子負債は3,270億円、現金及び現金同等物は1,065億円となりました。なお、有利子負債には販売金融に関する借入金が、1,335億円含まれています。

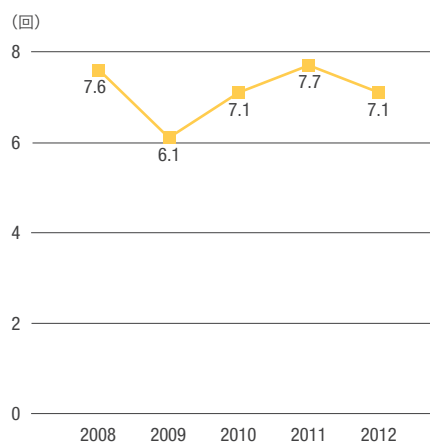
資金需要

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、運転資金及び設備投資資金です。

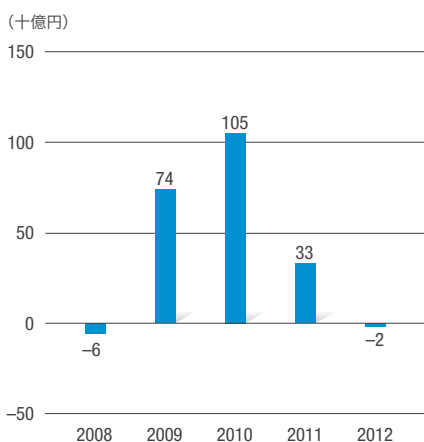
2012年の設備投資につきましては、国内においては、主に二輪車事業・マリネ事業における新機種生産、研究開発、国内生産体制再編などに、137億円の投資を実施しました。また、海外においては、インドでの生産能力増強や、アセアン等での新機種生産などに、351億円の投資を実施しました。

これらの結果、設備投資の総額は488億円となりました。

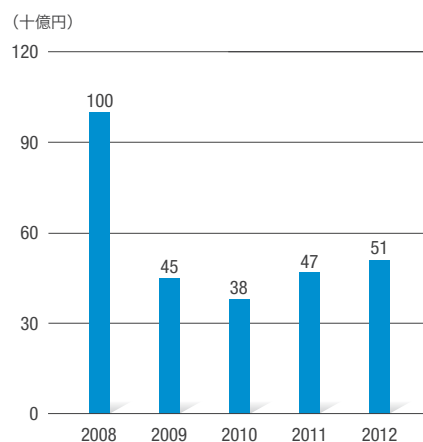
売上債権回転率



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、株主の皆様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います。配当につきましては、連結当期純利益の20%を配当性向の下限としながら、積極的な成長投資と株主還元・借入金返済をバランスさせ、業績動向や内部留保等経営環境を総合的に考慮して株主の皆様に還元して参りたいと考えています。

2012年の期末配当につきましては、1株につき5円とさせていただきます。これにより、中間配当金(1株につき5円)を加えた年間配当金は10円となりました。

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。

有利子負債の年度別返済額は下記のとおりです。

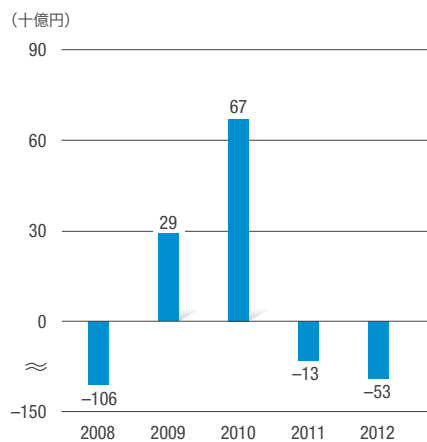
区分	合計	単位: 億円					
		1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
短期借入金	1,025	1,025	—	—	—	—	—
長期借入金	2,245	582	685	681	192	105	—

注 長期借入金には、1年内返済予定の長期借入金を含んでいます。

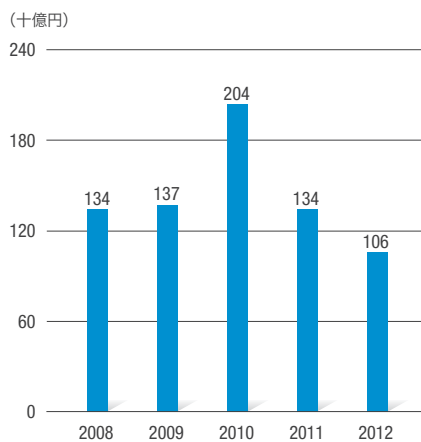
株式の状況

株価は、前期末の974円から、当期末には949円になりました。自己株式を除く発行済株式総数は、前期末の349,095,241株から、当期末には349,092,483株になりました。これらにより、株式時価総額は、前期末の3,400億円から当期末には3,313億円になりました。

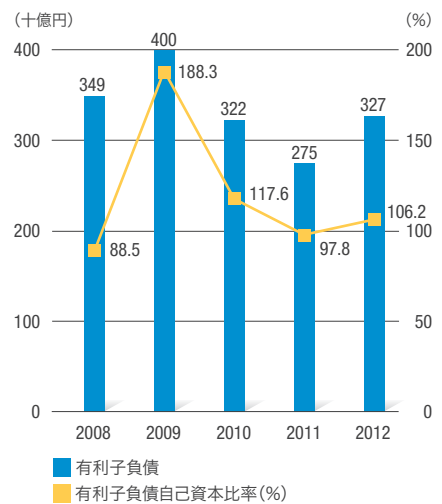
フリー・キャッシュ・フロー



現金及び現金同等物の期末残高



有利子負債及び有利子負債自己資本比率

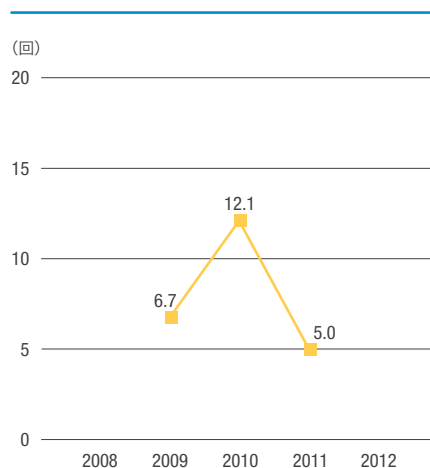


2013年12月期の見通し

2013年の需要動向につきましては、米国では二輪車や船外機の需要は緩やかな回復が見込まれます。また、アジア・中南米などの新興国の二輪車需要は再び増加に転じるものと予想されます。当社グループでは、当期は超円高環境下の事業対応として、総合的な事業競争力を強化することにより、事業規模拡大・収益力強化に取り組みました。次期はこれをベースに積極的なニューモデルの投入やプラットフォーム戦略等のコストダウン活動を強化することにより、先進国事業の回復、黒字化、新興国事業の規模と収益力の回復を目指します。

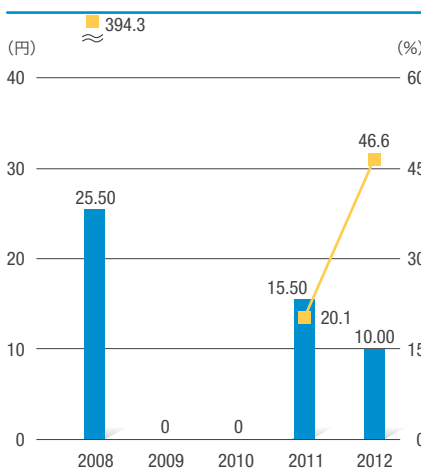
2013年の連結業績については、新興国二輪車や米国船外機の出荷増加による増収を見込んでいます。利益面では増収やコストダウンによる利益の増加及び円安などにより、販管費の増加や将来の成長に向けた研究開発費の増加などの影響を吸収して増益となる予想です。為替レートについては、米ドル87円(前期比7円の円安)、ユーロ115円(同12円の円安)を前提としています。

インタレスト・カバレッジ



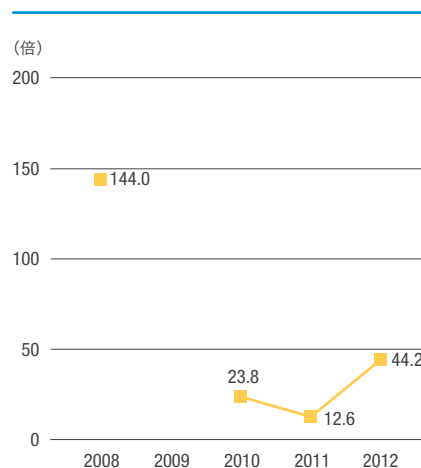
注 2008年及び2012年のインタレスト・カバレッジは営業活動によるキャッシュ・フローがマイナスのため記載していません。

1株当たり配当金及び配当性向



注 2009年の配当性向は、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。