

# THANKS

BUSINESS NEWS LETTER

(VOL. 212)

発行日：平成27年2月1日  
発行者：有限会社サクスマインドコンサルティング  
連絡先：〒359-0043  
埼玉県所沢市弥生町 1792-10  
TEL:04-2907-1715  
E-MAIL：[info@thanksmind.co.jp](mailto:info@thanksmind.co.jp)  
<http://www.thanksmind.co.jp>

## 特集

### 「経営分析の基本⑬」・・・安全性分析のケーススタディ

本誌では、「経営分析の基本（数字から会社の状況を把握しよう!）」というテーマを特集しています。

前回まで、「安全性分析」についての解説を行ってきました。

今回は、具体的なケースを使って、これまでの復習をして行きます。

#### トヨタ自動車と三菱自動車工業の安全性分析

下表は、トヨタ自動車と三菱自動車工業の「平成24年3月期」と「平成25年3月期」の貸借対照表です。

#### <損益計算書>

単位：百万円

区 分	トヨタ自動車		三菱自動車工業	
	(平成23年4月1日～ 平成24年3月31日)	(平成24年4月1日～ 平成25年3月31日)	(平成23年4月1日～ 平成24年3月31日)	(平成24年4月1日～ 平成25年3月31日)
売上高	8,241,176	9,755,964	1,427,599	1,383,389
売上原価	7,742,254	8,459,467	1,278,634	1,223,517
売上総利益	498,922	1,296,497	148,964	159,872
販売費及び一般管理費				
人件費	139,479	148,939	20,604	22,633
運賃諸掛	198,317	214,576	39,739	40,148
広告宣伝費	42,806	59,434	23,598	30,224
研究開発費	—	—	33,666	33,238
減価償却費	26,100	24,283	4,678	4,890
その他	532,026	607,132	11,542	13,967
合 計	938,728	1,054,364	133,827	145,100
営業利益	-439,805	242,133	15,137	14,771
営業外収益	602,903	662,182	24,162	73,113
営業外費用	139,999	48,130	19,657	12,594
経常利益	23,098	856,185	19,642	75,290
従業員人数	69,148	68,978	12,720	12,773
従業員人数(臨時社員を含む)	78,287	78,298	14,226	13,577

<貸借対照表>

単位：百万円

区 分	トヨタ自動車		三菱自動車工業	
	(平成24年3月31日)	(平成25年3月31日)	(平成24年3月31日)	(平成25年3月31日)
流動資産				
現金及び預金	163,720	116,338	223,711	239,393
売上債権(受取手形・売掛金)	1,026,650	943,100	154,422	162,479
棚卸資産(商品/製品他)	332,467	323,621	69,108	67,888
その他流動資産	2,787,792	2,817,553	65,236	76,014
合 計	4,310,629	4,200,612	512,477	545,774
固定資産				
有形固定資産	1,130,612	1,110,218	213,462	204,960
無形固定資産			8,703	9,320
投資・その他資産	5,171,524	5,923,964	239,049	222,362
合 計	6,302,136	7,034,182	461,216	436,643
資産合計	10,612,765	11,234,794	973,693	982,418
流動負債				
買掛債務(支払手形・買掛金)	1,103,156	910,803	341,412	303,622
短期借入金	375,000	145,703	96,358	178,866
その他	1,824,172	1,988,198	146,717	148,800
合 計	3,302,328	3,044,704	584,487	631,288
固定負債				
長期借入金、社債等	389,982	340,000	114,611	44,987
その他	285,788	403,717	135,704	135,353
合 計	675,770	743,717	250,315	180,340
負債合計	3,978,099	3,788,422	834,803	811,629
資本金	397,049	397,049	657,355	657,355
その他(利益剰余金等)	6,237,617	7,049,323	-518,465	-486,566
純資産合計	6,634,666	7,446,372	138,890	170,789
負債純資産合計	10,612,765	11,234,794	973,693	982,418

まずは、以下のフォーマットに従って、各指標の比率を計算してみましょう。

分 析	トヨタ自動車		三菱自動車工業	
	平成24年3月期	平成25年3月期	平成24年3月期	平成25年3月期
安全性				
流動比率	%			
当座比率	%			
固定比率	%			
固定長期適合比率	%			
自己資本比率	%			

結果は、以下の通りです。

<分析結果>

分 析	トヨタ自動車		三菱自動車工業	
	平成24年3月期	平成25年3月期	平成24年3月期	平成25年3月期
安全性				
流動比率	130.5%	138.0%	87.7%	86.5%
当座比率	120.5%	127.3%	75.9%	75.7%
固定比率	95.0%	94.5%	332.1%	255.7%
固定長期適合比率	86.2%	85.9%	118.5%	124.4%
自己資本比率	62.5%	66.3%	14.3%	17.4%

本誌207号に掲載した「経済性分析のケーススタディ」では、「時系列比較」と「特定比較」についてコメントしました。

「時系列比較」は、「過去の数字との比較」のこと。

そして、「特定比較」は、特定の「ライバルとの比較」のことです。

安全性についても、「時系列」で見ることは大事です。

しかし、「特定比較」は不要です。

ライバルと比較して、倒産の可能性が高いか低いか競ってみても意味がありませんから。

それより大事な比較は「標準比較」。

前回まで、それぞれの指標を評価する際の「目安」を示しましたが、それとの比較をしてみましょう。

ちなみに、それぞれの指標の目安は以下の通りです。

分析		目安の比率	
		理想水準	良好水準
安全性	流動比率	200%以上	130%以上
	当座比率	100%以上	80%以上
	固定比率	100%以下	160%以下
	固定長期適合比率	—	100%以下
	自己資本比率	50%以上	35%以上

前回の「経済性分析」の際にも、「比較評価表」を作成しました。  
今回も同様に作ってみましょう。

分析		時系列比較		標準比較	
		トヨタ	三菱	トヨタ	三菱
安全性	流動比率	○	×	○	×
	当座比率	○	×	◎	×
	固定比率	○	○	◎	×
	固定長期適合比率	○	×	◎	×
	自己資本比率	○	○	◎	×

上表の記号の意味ですが、「時系列比較」については、以下のような見方をしています。

◎：非常に良くなっている ○：良くなっている △：変わらない ×：悪くなっている  
××：非常に悪くなっている

「標準比較」は、以下の通りです。

◎：理想水準 ○：良好水準 ×：不良

## コメントしてみよう！

それでは、それぞれの会社についてコメントしてみましょう。

### <トヨタ自動車>

「時系列比較」については、すべての項目が「○」であり、前年度と比べて、安全性は高まっていると評価できます。

短期的な視点（流動比率、当座比率）に関しては、「流動資産」は減少していますが、それ以上に「流動負債」の減少が効いています。

特に、「短期借入金」が半分以下になっています。

長期的な視点（固定比率、固定長期適合比率）に関しても良くなっています。

「投資その他の資産」の増加により「固定資産」は大きくなっていますが、それ以上に「純資産」が増加しています。

利益をしっかりと稼ぎ、利益剰余金として蓄積できています。

また、その結果として、「自己資本比率」も良化しています。

「標準比較」についても、問題ありません。

さすが「トヨタ」という感じ。

特に、「自己資本比率」が66.3%と非常に高いことが特筆されます。

### <三菱自動車工業>

「時系列比較」については、まずは、短期的な視点が悪化しています。

トヨタとは逆に、「短期借入金」が倍増していることが、その主因です。

長期的な視点についてですが、、投資を抑え、「固定資産」を減少させる一方で「純資産」を増やしているので、「固定比率」は大幅に改善しています。

「固定長期適合比率」は逆に悪化していますが、これは「長期借入金」の減少が効いているからです。ちなみに、「長期借入金」の減少は返済ではなく、長期借入金の中の当期返済分が「短期借入金（正確には、1年以内に返済する長期借入金）」に振り替えられたことによります。

「自己資本比率」については、やや改善しています。

「標準比較」については、全て「×」ですので厳しい評価になります。

特に低いのが「自己資本比率」。

上述の通り、改善はしているものの17.3%と低水準です。

この理由は、全て、「その他（利益剰余金等）」にあります。

見ても通り、25年3月の時点でも、まだ5,000億円近い累積損失なのです。

平成12年（2000年）、三菱自動車工業の「リコール隠し」が社会問題になりました。

信頼を失った当社の販売台数は激減し、大幅な赤字に転落しました。

そして、平成16年（2004年）には、更なる「リコール隠し」が発覚。

三菱ブランドは完全に地に堕ちました。

普通の会社であれば、その時点で、当然倒産です。

しかし、そこが「三菱グループ」の底力。

三菱重工、三菱商事等々がスポンサーになり増資を実施し、なんとか、債務超過を回避しました。

トヨタ自動車と三菱自動車工業の「資本金」を比較してください。  
トヨタの約4,000億円に対して、三菱は約6,500億円と1.5倍以上。  
ちなみに、売上高は逆に、トヨタの方が約7倍大きいです。  
三菱の資本金がどれだけ多額なのか、お分かりになるでしょう。

今の三菱は、まさに健康体に戻る途中です。  
累積損失をこれ以上増やさないために必死になって努力をしています。  
25年3月期は、売上高が減少しましたが、経常利益は大幅に増えています。  
臨時社員の削減による原価低減や、子会社・関連会社からの配当を中心とした営業外収益で、何とか利益を創出しました。  
こうした施策は限界があります。  
「しっかり売上を増やして利益を出す」という本来の姿に戻ることが急務です。