

Drive@earth



MITSUBISHI MOTORS

三菱自動車企業理念

大切なお客様と社会のために、走る喜びと確かな安心を、こだわりをもって、提供し続けます。

大切なお客様と社会のために

～お客様第一主義に徹します～

お客様からご満足いただくことを最優先に企業活動を行います。そのためには環境問題への対応や安全性の追求に全力を尽くし、お客様のご満足を通して社会から信頼される企業を目指します。

走る喜びと確かな安心を

～三菱自動車のクルマづくりの方向性を明確にします～

三菱自動車がお客様に提供するクルマは“走る喜び”と“確かな安心”という2つの考え方を反映します。クルマ本来の魅力である走行性・走破性と、お客様にながく安心してお乗りいただける安全性・耐久性を両立したクルマづくりを行います。

こだわりをもって

～三菱自動車らしいこだわりを大切にします～

お客様にご満足していただけるクルマの新しい価値を見出し、お客様のカーライフをより豊かなものにするために、どんな小さなことでもこだわりを持って、クルマづくりに取り組んでまいります。

提供し続けます

～継続性を重視します～

三菱自動車は信念と情熱を持って継続的な挑戦を行うことで、三菱自動車らしさを進化させたクルマをお客様に提供し続けます。

■ 株主およびすべてのステークホルダーの皆様へ ……

2

2012年度を種まきの年と位置付け、
収益拡大に向けた施策に取り組めます。

■ 特集1 ……

10

アセアン事業拡大戦略
「アセアンチャレンジ12」への取り組み

■ 社長メッセージ ……

4

「成長と飛躍」を果たすべく、新興国市場と
環境に対応する施策を強力に推進していきます。

中期経営計画「ジャンプ2013」の初年度を振り返って …… 5

「成長と飛躍」の実現に向けた2012年度の各取り組み …… 6

見通しに関する注意事項

このアニュアルレポートに掲載されている三菱自動車の現在の計画、戦略、確信、業績の見通し、その他の歴史的事実でない事柄は、将来の見通しであり、これらの将来の見通しは現在の期待、予想、見通し、予測から得られた経営陣の判断に基づいています。これらの期待、予想、見通し、予測には、リスクや不確定な要素、仮定が含まれており、記載の見通しとは大きく異なる場合があります。したがって、これらの業績見通しのみには依拠することは控えるようお願いいたします。また、新たな情報、将来の出来事、その他の進展の結果、これらの見通しを変更することがあります。

■ 特集2

14

電気自動車の先駆者としてラインアップを
さらに拡充

■ 地域別営業概況

16

■ 財務セクション

27

□ 社会的責任への取り組み

21

コーポレート・ガバナンス	21
役員	22
内部統制システムとリスク管理	23
コンプライアンス	24
社会への貢献	25
環境対応への取り組み	26

■ 会社情報

38

連結子会社・関連会社	38
主な生産拠点	40
株式関連情報	41

Drive@earth

(ドライブ・アット・アース)とは・・・

「クルマを通じて、人・社会・地球との共生を目指し、走る喜びと地球環境への配慮を両立させた独自のクルマづくりに取り組む」という企業の想いを示した言葉であり、「三菱自動車のクルマは、“地球を走る、地球と生きる”をテーマに、地球環境に配慮しながら、地球上のさまざまな地域のお客様に走る喜びを提供する」ことを表現しています。

2012年度を種まきの年と位置付け、 収益拡大に向けた施策に取り組みます。

2011年度は、欧州債務問題や歴史的円高水準などの事業環境の悪化に加え、東日本大震災、タイの洪水などの自然災害の影響で国内外の工場が生産停止するなど、当社にとって非常に厳しい年となりました。

このような環境下、生産については、全従業員の努力や部品メーカー等、関係者のご尽力により早期に回復することができ、改めて日本のものづくりの強さ、柔軟性を認識しました。

また、今回に教訓を活かすことで災害への備えも、大きく見直すことができたと考えています。

当社が取り組む3カ年の中期経営計画「ジャンプ 2013」は、2011年度からスタートしましたが、その初年度からこの様な厳しい事業環境のもとで推移することとなりました。しかしながら、「ジャンプ 2013」で掲げた業績目標を変更することなく強い意思をもって、基本方針である「成長と飛躍」の実現に向けて取り組みました。具体的には、タイ工場での新型『ミラーージュ』生産の立ち上げや、電気自動車のグローバル展開などを通じ、新興国市場と環境対応に経営資源を集中させるとともに収益レベルの底上げに努め、当初の利益目標を超える増益を達成することができました。

2012年度は収益拡大のための「種まきの年」と捉え、「ジャンプ 2013」の達成を目指し、新興国市場と環境に対応する施策を商品開発・生産・販売の各分野で積極的に推進します。

2012年度に取り組む主な施策は、新型『ミラーージュ』のグローバル展開や新型『アウトランダー』およびプラグインハイブリッド車などの新型車投入、また、タイ、中国、ロシアなど新興国での現地生産拡大、そして「アセアンチャレンジ12」(特集：P10-P13参照)で掲げた販売の拡大などであり、これを着実に推進することにより、「ジャンプ 2013」の最終年度となる2013年度の業績目標達成を目指します。

株主の皆様、お客様、お取引先企業の皆様、そして従業員をはじめ、すべてのステークホルダーの皆様におかれましては、今後とも一層のご支援・ご指導を賜りますようお願い申し上げます。

2012年9月



Drive@earth



MITSUBISHI MOTORS



取締役会長

西岡 啓



取締役社長

益子 修

「成長と飛躍」を果たすべく、新興国市場と環境に対応する施策を強力に推進していきます。

三菱自動車は、2012年度に市場ニーズに対応する世界戦略車として新型『ミラージュ』、新型『アウトランダー』を投入。さらに、独自に開発を進めてきたプラグインハイブリッド車の発売も予定しています。これらのモデルを梃子として、世界各地域で販売台数の拡大を図るとともに、最適な生産体制の構築に向け新興国での生産能力の増強に力を注ぎます。

取締役社長 益子 修

中期経営計画「ジャンプ 2013」の初年度を振り返って

▶ 厳しい事業環境のなか、利益目標を超える増益を達成しました。

2011年度は「ジャンプ 2013」の初年度であり、当社は「成長と飛躍」の実現に向けて「新興市場と環境対応への経営資源の集中」に取り組むとともに、「コスト構造の抜本的な改革」や「事業提携による収益拡大機会の追求」「経営基盤の強化」に邁進しました。

その結果、東日本大震災の影響に加え、タイの洪水、欧州債務問題、円高や原材料価格の高騰など自動車業界に逆風が吹く事業環境のなか、期初に掲げた利益目標を超える増

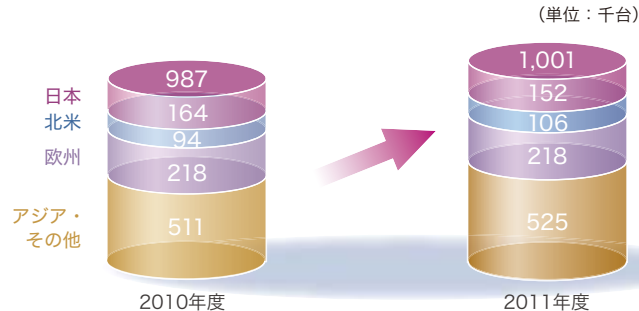
益を達成しました。売上高は、円高の影響を受け前年度比212億円減少の1兆8,073億円となりましたが、営業利益は車種構成や資材費コスト低減努力により前年度比234億円増加の637億円、当期純利益は83億円増加の239億円となりました。一方、事業面においては、販売台数（小売）がアセアンなどの海外市場の牽引により、前年度比1万4千台増加の100万1千台となりました。さらに、タイにて新型『ミラージュ』の立ち上げ準備に取り組み、欧州生産拠点での現地生産終了を決定するなど選択と集中を推し進め着実な成果に結びつけることが出来ました。

2011年度のハイライト

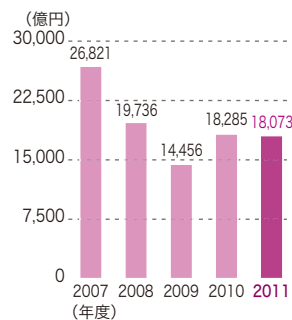
- 販売台数（小売）は、アセアン、北米、中南米での増加により、前年度比1%増加の1,001千台
- 売上高は前年度比1%減収の18,073億円
- 営業利益は前年度比58%増加の637億円
- 当期利益は前年度比53%増加の239億円

販売台数増加・車種構成改善、コスト低減効果による増益

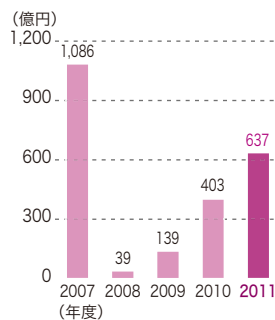
地域別販売台数（小売）



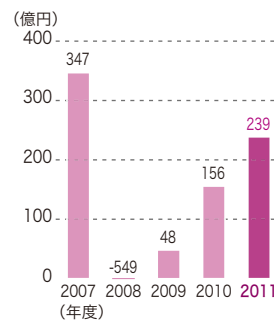
売上高



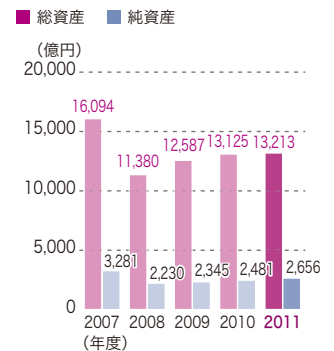
営業利益



当期純損益



総資産／純資産



「成長と飛躍」の実現に向けた2012年度の各取り組み

商品開発における取り組み

▶ 新型車の投入・展開により新興国市場対応および環境対応を加速します。

三菱自動車では、新興国市場対応並びに環境対応に向けた商品開発に積極的に取り組んでいます。その一環として、まず2012年3月にタイで発売し好評を博している新型『ミラージュ』をグローバル展開します。さらに、2012年7月にはクラストップレベルの低燃費・低CO₂を実現した環境

対応SUV新型『アウトランダー』の販売をロシアで開始し、その後グローバルに発売します。また、新型『アウトランダー』をベースにした電気自動車派生型のプラグインハイブリッド車や軽トラック電気自動車の投入も予定しています。なお、日産自動車よりOEM供給受けしている高級セダン『ブラウディア』および最高級セダン『ディグニティ』は、2012年7月にそれぞれ国内にて販売を開始しています。

■ 新型『ミラージュ』

世界戦略車として本格展開を開始。

新型『ミラージュ』は、コンパクトカーに求められる普遍的価値である「低燃費」「低価格」「コンパクト（扱いやすさ）」をキーワードとし、「先進国における環境対応車」と「新興国におけるエントリーカー」というニーズを両立させたグローバルコンパクトカーです。

2012年3月に完成したタイ第3工場では本格量産を開始しており、生産拠点であるタイに続き、アセアン諸国、日本に投入しました。今後は欧州、豪州などへと順次展開する予定です。2012年3月末から販売しているタイでは、同国のエコカー要件を上回る燃費No.1のエコカーとしてお客様から高い評価を頂き、これまで3万6千台を超える（8月末時点）ご注文を頂いています。

なお、国内ではガソリンエンジン登録車トップの低燃費27.2km/L(JC08モード)を実現するモデルも投入しています。

新型『ミラージュ』



■ 新型『アウトランダー』

新世代の環境対応SUVをグローバル展開。

クラストップレベルの低燃費、低CO₂性能を実現する新型『アウトランダー』は、優れた環境性能のほか、先進安全技術の採用による高い安全性能を特長としています。

欧州向け仕様には、新型MIVECエンジンまたは14.9という低圧縮比を実現したクリーンディーゼルエンジンを搭載しています。一方、アイドリングストップ機能、車体軽量化、空力性能の改善などにより、クラストップレベルの環境性能を実現しています。また、衝突被害軽減ブレーキシステム（FCM）、レーダークルーズコントロールシステム（ACC）、車線逸脱警報システム（LDW）などを採用し高い安全性能を実現しています。

なお、新型『アウトランダー』は、ロシアを皮切りに欧州へ投入し、その後、日本、中国、豪州、北米などに向けグローバルな展開を図ります。

新型『アウトランダー』



▶市場ごとに最適な電動システムを選択したうえで展開する体制を構築します。

三菱自動車は、電気自動車のリーディングメーカーとして、これまでに蓄積してきた電気自動車技術をプラグインハイブリッド車やハイブリッド車のシステムに活用しています。その成果として、2012年度にプラグインハイブリッド車の投入を予定しています。また、ハイブリッド車についても2014年度までに開発を完了する予定です。これらの新型車は市場ごとに動向の変化を見据え、最適な電動システムを選択を行い、順次投入していく方針です。

欧州をはじめとする成熟市場は、欧州債務危機などの影響で低迷しており低価格志向が強まっています。一方で、アセアン地域などの新興国市場は堅調に拡大を続けるとともに、環境志向も強まってきました。このような動向を踏まえ、2014年度以降に投入する電動システム搭載車は、航続距離、

価格受容性、インフラの整備状況などを総合的に判断し、セグメント毎に電動システムを選定していきます。

軽自動車とコンパクトカーは、使用走行距離が相対的に短く、航続距離の制約も小さいことから、ゼロエミッションである電気自動車を展開する方針です。また、小型セダンは、新興国市場での需要が大きく、環境志向が強まる動きがあるため、価格競争力があり、充電インフラを必要としないハイブリッド車を展開する計画です。さらに、SUVは航続距離への要求が高いことからプラグインハイブリッド車もしくはハイブリッド車を展開します。プラグインハイブリッド車とハイブリッド車の選定は、各車種の主要販売地域、価格受容性などを考慮して決定します。

このように三菱自動車は、電気自動車、プラグインハイブリッド車、ハイブリッド車といった3種類の電動システムの技術基盤を確立し、それぞれの市場ニーズに対応した環境対応車を投入できる体制の構築に取り組みます。

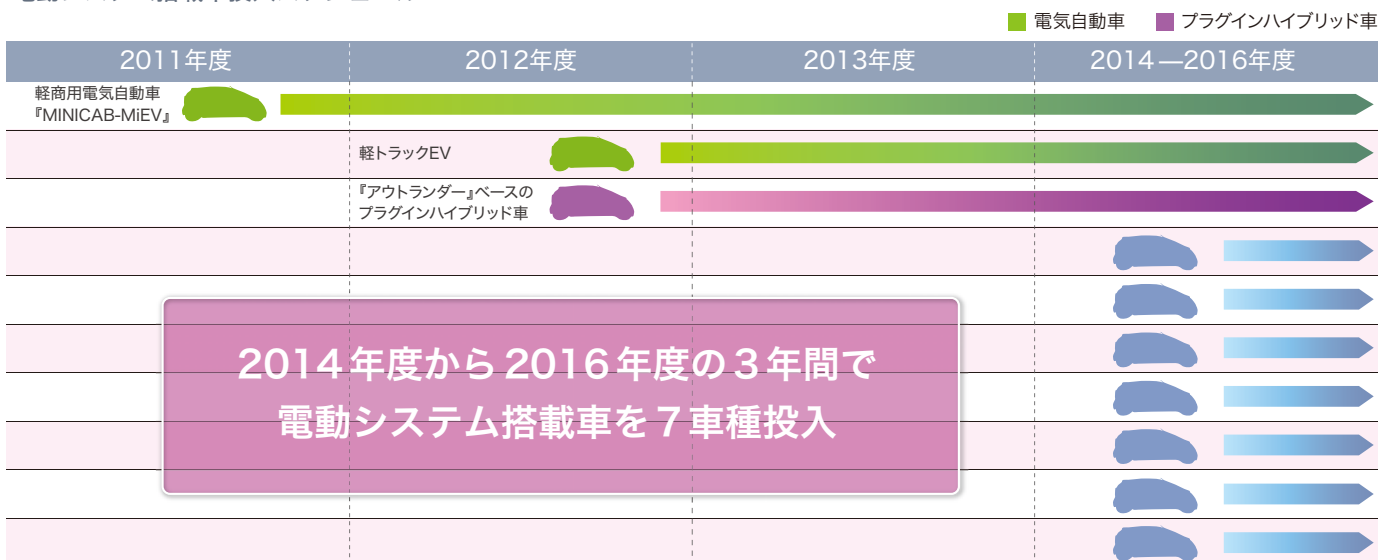


プラグインハイブリッド車
『MITSUBISHI Concept PX-MiEV II』



軽トラックEV

電動システム搭載車投入スケジュール



生産における取り組み

▶新興国では積極的な生産能力の増強に取り組みます。

生産面では、中期経営計画「ジャンプ 2013」で掲げた「新興国での生産能力の増強」および「先進国での生産能力の適正化」に取り組んでいます。

「新興国での生産能力の増強」については、まず2011年9月に策定した成長戦略「アセアンチャレンジ12」(特集：P10-P13参照)にもとづき、好調なアセアン地域での生産拡大を進めています。具体的には、タイでは2012年4月に竣工した第3工場から新型『ミラーージュ』を世界へ供給する体制を整えました。また、主力のピックアップトラック『トライトン』などを生産する第1工場および第2工場の生産能力を増強しました。ベトナム・バングラデシュでは中型SUV『パジェロスポーツ』、インドネシアではコンパクトSUV『アウトランダースポーツ』(日本名『RVR』)の現地生産を既に開始しています。

一方、アセアン地域以外の新興国でも積極的な生産能力の増強を図っています。ロシアでは、2012年11月にカルーガ工場でロシア向け新型『アウトランダー』の現地生産を立ち上げます。また、中国でも広州汽車と新合弁会社設立に向けた手続きを進めています。この合弁会社では2012年10月に新モデルの生産を立ち上げる計画です。インドでは中型SUV『パジェロスポーツ』の現地生産立ち上げ準備を行っています。

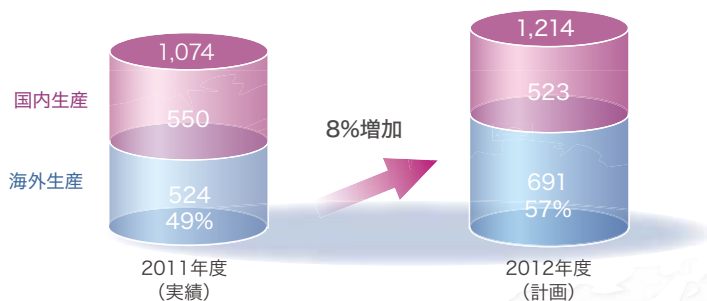
▶先進国市場では生産能力の適正化に努めます。

「先進国での生産能力の適正化」については、日本では2012年5月に岡崎工場で新型『アウトランダー』の生産を開始しました。しかしながら、引き続き為替は円高水準にあり、輸出環境は厳しい状況と認識しています。

海外では、米国で2012年7月からコンパクトSUV『アウトランダースポーツ』(日本名『RVR』)の現地生産を立ち上げ、中南米やロシアなどへの輸出拡大による稼働率の向上を図っています。一方、欧州生産拠点における当社の車両生産を2012年末で終了し、以降は新たな車種を投入しないことを決定しました。

これらの生産に関する改革を進め、新興国を中心に生産台数の増加に取り組むため、2012年度の海外生産台数は初めて国内生産台数を上回ることとなります。海外生産比率は、2011年度の49%から、2012年度は57%へと上昇する計画であり、為替変動への抵抗力を強めるとともにコスト低減を図ります。

海外生産台数の増加による海外生産比率の上昇
(単位：千台)



販売における取り組み

▶アセアン地域を中心に新興国市場での販売拡大を追求します。

三菱自動車では、中国・ロシア・アセアン・ブラジルを「重点市場」と位置付け、販売拡大を図っています。特に、アセアン地域では、2011年に発生したタイでの洪水の影響によりタイ工場が約1カ月の操業を停止したため販売面では

商品の不足が発生しましたが、最終的には2011年度の販売台数実績はタイで前年度比55%増加の7万4千台、インドネシアで24%増加の7万台に達し、アセアン全体では前年度比24%増加の20万台となりました。タイ・インドネシアについては、2012年度、2013年度にそれぞれ「10万台達成」を新たな目標として掲げ、取り組みを強化します。

業績の見通し

中期経営計画「ジャンプ 2013」では、最終年度である2013年度の販売台数計画を137万台としています。その前年となる2012年度は、グローバルに展開する新型『ミラージュ』と新型『アウトランダー』の投入効果などにより、成長が続く新興国市場、特にアセアン地域を中心に着実に販売を伸ばす方針です。販売台数は2011年度比8万9千台(9%)増加の109万台を計画しています。しかしながら、2012年度は、「成長と飛躍」に向けた新興国市場と環境に対応する施策を商品開発・生産・販売の各分野で積極的に推進する「種まきの年」であり、先行コストの発生も予定されています。

よって、2012年度の業績は、売上高1兆9千800億円、営業利益800億円、当期純利益130億円となる見通しです。

最後になりますが、三菱自動車では資本政策を最重要課題と認識しています。普通株の無配が長期にわたり課題となっていますが、2013年度までの中期経営計画期間中に普通株の復配を目指しています。まずは「ジャンプ 2013」で掲げる「成長と飛躍」を着実に実行し、収益力が確実に向上していることを株主の皆様にお示しすることが重要と考えています。そのうえで、優先株処理を含めた包括的な提案を株主の皆様にご提示できるよう、強い意志を持って取り組んでいきたいと考えています。

業績目標

	2011 年度実績	2012 年度見通し	2013 年度目標
販売台数(小売)	1,001千台	1,090千台	1,370千台
売上高	18,073億円	19,800億円	25,000億円
営業利益 (営業利益率)	637億円 3.5%	800億円 4.0%	900億円 3.6%
当期利益 (当期利益率)	239億円 1.3%	130億円 0.7%	450億円 1.8%





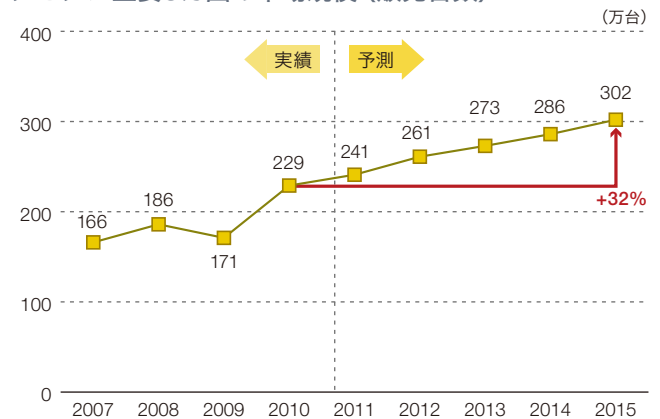
三菱自動車は、重要市場であるアセアン地域を今後の成長エンジンと位置付け、さらなる販売拡大に向けて取り組んでいます。この方針のもとで、アセアン主要5カ国において現地生産強化を図り、2015年までに販売シェア12%達成を目指す事業戦略「アセアンチャレンジ12」を策定しました。

▶成長を続けるアセアン市場と三菱自動車の展開状況

アセアン主要5カ国(タイ、インドネシア、フィリピン、マレーシア、ベトナム)の自動車市場は著しい成長を示しており、2007年に166万台であった販売台数は2010年には229万台に、そして2013年には273万台(IHSオートモーティブ2011年6月版)に拡大すると予想されています。

アセアン地域の発展に伴い三菱自動車の販売台数も近年大幅に増加しています。さらに、販売シェアも従来からシェアが高いインドネシアを除く地域で、2009年度から2011年度までの期間にそれぞれ倍程度に伸びています。アセアン主要

アセアン主要5カ国の市場規模(販売台数)



出典：総需要データはIHSオートモーティブ2011年6月版
対象車種：乗用車+小型商用車(除くトラック・バス)

5カ国における三菱自動車の2011年度販売シェアは2010年度比1.4ポイント増加の7.9%となっており、アセアン地域は非常に重要な市場と位置付けられます。

三菱自動車は、アセアン地域に早くから現地進出しており、現在はタイ・インドネシア、フィリピン、ベトナムの4カ国に生産拠点を展開しています。

タイでは、ピックアップトラック『トライトン』、中型SUV『パジェロスポーツ』、乗用車セダン『ランサー EX』を生産し、このうち『トライトン』『パジェロスポーツ』については世界各地

域に輸出しています。フィリピンではアジア戦略車であるAUV (Asian Utility Vehicle)『アドベンチャー』、商用車『L300』『ランサー EX』を、そしてインドネシアでは商用車『L300』『T-120』を、ベトナムで『ジンガー』『パジェロスポーツ』を生産し、各国内市場で販売しています。マレーシアではプロトン社にライセンス供与し、『ランサー』の兄弟車である『インスピラ』を生産しており、三菱自動車からノックダウン生産用の部品を供給しています。



『パジェロスポーツ』



『トライトン』



『ランサーEX』

▶アセアン地域での新たな目標数値と成長戦略

アセアン地域は、新興国市場の中でも安定的に成長していること、また歴史的に三菱自動車の販売シェアが高いこと、さらに内需の拡大が見込めることから、今後の事業拡大の機会は非常に大きいと捉えています。また、中期経営計画「ジャンプ 2013」で設定した2011年度のアセアン主要5カ国での販売計画台数は16万5千台でしたが、実績は19万2千台となり計画を大幅に上回りました。

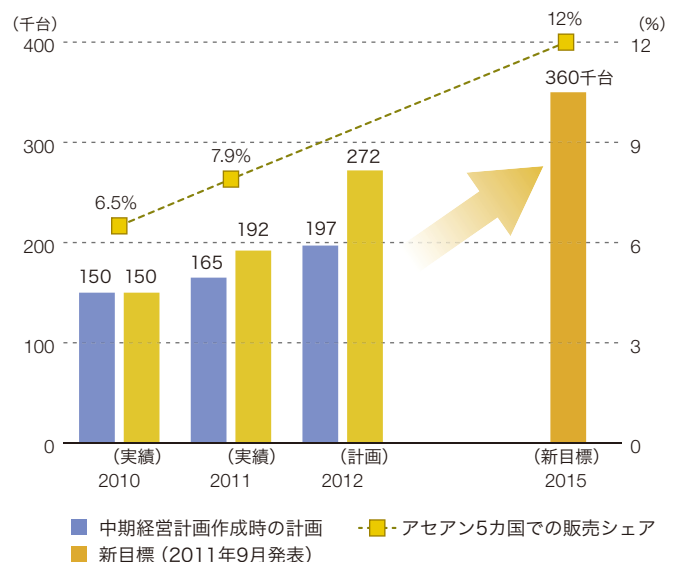
この状況を背景に、アセアン主要5カ国での2015年度販売台数の目標を36万台、シェア12%として掲げ、成長を確かなものとするために具体的な戦略に取り組んでいます。

戦略の第一として、新型『ミラージュ』をアセアン域内で順次発売していきます。『ミラージュ』は、タイにおける生産・販売会社であるミツビシ・モーターズ・タイランド (MMTh) で生産し、全世界へ輸出していますが、MMThでは2012年4月に第3工場を竣工させ生産体制を整えました。また、既存の第1工場・第2工場の生産能力向上にも取り組みました。

第二の戦略は、今後2年間でアセアン・南西アジア各国の中・小型SUV、小型乗用車を中心とした現地生産モデルを

順次投入し、現地生産車の拡大並びに販売拡大を目指していきます。

アセアン5カ国での2015年度目標値：
販売台数36万台、シェア12%





▶アセアン地域での現地生産強化

アセアン地域での現地生産事業の強化については、まずインドネシアにて従来の商用車『L300』『T-120』に加え、増加する乗用車需要に対応するためコンパクトSUV『アウトランダースポーツ』（日本名『RVR』）の現地生産・販売を開始しました。

マレーシアでは、提携会社のプロトン社が三菱自動車からのライセンス供与により『インスピラ』生産し、プロトンブランドで販売しています。

ベトナムでは、ビナ・スター・モーターズにてAUV『ジンガー』の生産・販売をしてきましたが、2011年8月からは中型SUV『パジェロスポーツ』の生産・販売も開始しました。さらに2013年度には新型『ミラージュ』の導入を計画しており事業拡大を目指します。

フィリピンでは三菱・モーターズ・フィリピンズを通じ、1963年から現地生産を開始しています。これまでの生産モデルは商用車やAUV車が中心でしたが、乗用車セグメントのシェア拡大に向けて『ランサー EX』の2Lモデルに加え1.6Lモデルを追加導入し販売台数増を図っていきます。さらに、フィリピンのトランスミッション生産およびエンジン組み立て工場の生産能力を活用し、アセアン各国への部品供給基地とすることを計画しています。

この様に、新型『ミラージュ』のタイ生産開始に続くインドネシアでの『アウトランダースポーツ』の現地生産や、フィリピンでの新世代トランスミッションの生産、ベトナムでの新型『ミラージュ』の現地生産などを通じ、アセアン地域での事業展開をますます加速させていく方針です。



『L300』



『T-120』



『アウトランダースポーツ』



『ジンガー』

タイを有力成長市場であると同時に最重要生産拠点と位置付け、 経営資源を集中投資

■飛躍的に成長を続けるタイ市場

三菱自動車にとって、タイは成長著しい有力市場です。2011年度は、10月に発生した洪水により、工場に被害はなかったものの多くのお取引先が被災し、一部の部品供給が停止したため、約1ヶ月の操業停止となりました。しかしながら『トライトン』『パジェロスポーツ』の好調により、結果として販売台数は前年度比55%増加の7.4万台となるなど大幅な販売台数増加を達成することが出来ました。

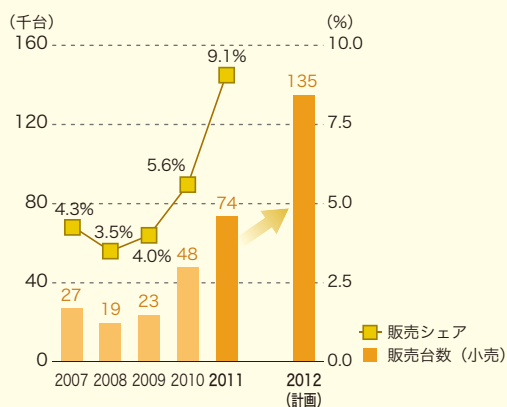
今後も洪水被害からの力強い回復を示すタイ経済の成長に伴い、販売台数は順調に推移していくと予想されます。2012年3月に販売を開始した新型『ミラージュ』の販売も好調で、8月末時点で計画を大幅に上回る3万6千台以上の受注となり今後の飛躍が期待されます。

■生産事業の強化

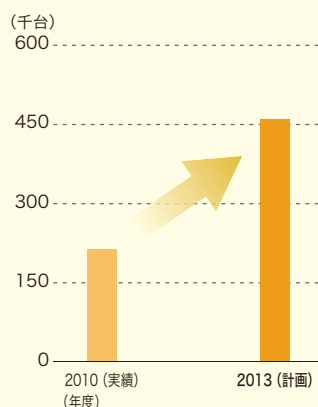
アセアン主要5カ国の中でも、タイは全世界に向けて自動車の生産・輸出を担う最重要拠点です。特に、MMThの生産拠点はバンコクから南東方向にあるラムチャバン工業団地内にあり、完成車輸出に利用できる港に隣接しています。敷地106万m²で『トライトン』『パジェロスポーツ』『ランサーEX』を生産している第1工場・第2工場に加え、新型『ミラージュ』生産用の第3工場が2012年4月に竣工しました。MMThは、完成車の輸出に加え、ノックダウン生産のコンポーネント用工場も有しています。

MMThのタイ国内販売向けおよび輸出向けを合計した2011年度の生産能力は22万台でしたが、受託生産および三菱自動車の販売台数増加に対応するために、効率的な投資や生産体制の強化に努め、完成車の生産能力で24万台増加の46万台を計画しています。

タイでの三菱自動車販売状況



MMTh生産能力増強計画 (完成車)



タイ第3工場



特集2：電気自動車の先駆者としてラインアップをさらに拡充

三菱自動車はこれまで、他社に先駆けて電気自動車『i-MiEV(アイ・ミーブ)』『MINICAB-MiEV(ミニキャブ・ミーブ)』を提供してきました。そして2012年度には、軽トラックの電気自動車、さらにプラグインハイブリッド車を発売し、ラインアップの拡充を図ることで環境対応を加速しています。

▶世界に広がる電気自動車『i-MiEV』

2009年7月に当社が究極の環境対応車として世界に先駆けて販売を開始した新世代電気自動車『i-MiEV』は、これまでに日本国内で7,200台(2012年8月末時点)を販売しました。海外市場においても欧州や香港、オーストラリアなどに展開しており、2011年11月には北米での販売も開始しました。さらに、当社はモナコ、アイスランド、デンマーク、シンガポール、タイなど、各国政府が推進しているEV普及促進に向けた取り組みに協力するなど、販売拡大に向けたさまざまな施策を展開しています。また、三菱商事とエストニア政府の間で締結された温室効果ガス1,000万トンの排出権購入契約に基づき、購入代金の一部として2011年10月からエストニア政府に507台の納車を開始するなど、世界中に『i-MiEV』が広がっています。



『i-MiEV』北米仕様

▶広がるEVラインアップ

2011年12月、当社は電気自動車の第2弾として、軽商用電気自動車『MINICAB-MiEV』を発売しました。最大積載量は350kg、発進時から最大トルクを発生する電気モーターにより、多くの荷物を積載した状態でもストレスのない力強い走りが可能です。また、走行中CO₂を含めた排出ガスが全く発生しないため、食料品や生花などもクリーンに運搬できます。『MINICAB-MiEV』は、発売直後から自治体などの行政サービス車に、また運送業での配送業務に、そして個人事業主の方々など多方面でご利用いただき、環境性能や経済性に対する高い評価を得ています。

さらに、当社は2012年度に軽トラックEVの投入を計画しており、電気自動車の先駆者として一層のラインアップ拡充に取り組んでいます。



『MINICAB-MiEV』



軽トラックEV



プラグインハイブリッド車『MITSUBISHI Concept PX-MiEV II』

▶プラグインハイブリッド車の投入

当社では、『i-MiEV』や『MINICAB-MiEV』の開発を通じて培った電動車両技術を用いて、新型『アウトランダー』に電気自動車派生型のプラグインハイブリッド車 (PHEV) の投入を計画しています。電気自動車の長所である環境性能や静粛性に、「行動範囲を広げる」「気持ちよく走る」というスポーツユーティリティビークルの価値を融合したPHEVとして積極的に販売展開する方針です。

同モデルは、大容量のバッテリーを搭載しているため、バッテリーの電力のみで55km以上を走行でき、日常の使用ではほとんどの場面で電気自動車として走行できます。また、走行中や停車中においてエンジンで発電した電力を蓄えることができる「バッテリーチャージモード」も設定しています。加えて、蓄えた電力は、装備されたコンセントを介して、アウトドアでの家電製品の使用や、非常時の電源として用いることも可能です。

前後モーターによるツインモーター式4WDを採用し、モーターならではのレスポンスに優れ、立ち上がりから発生する高いトルクにより、V6 3.0Lガソリンエンジン車と同等の加速性能が得られるうえ、電子制御によるキメ細やかな駆動力配分とブレーキ統合制御によるヨーコントロールにより、滑りやすい路面でも高い走行安定性を確保するなど、環境性能と走行性能を高い次元で両立させています。

目標性能

EV 走行距離	55km 以上
航続可能距離	880km 以上
複合燃料消費率 [※]	61km / L 以上

※複合燃料消費率：プラグイン走行（外部充電による電力を用いた走行）時の燃料消費率「プラグイン燃料消費率」と、ハイブリッド走行時の燃料消費率「ハイブリッド燃料消費率」とを複合した代表燃費値



2012年度は新型車投入効果により、 販売台数・売上高の増加を目指します。

2011年度の販売台数(小売)は、アセアン地域をはじめとした海外市場の牽引により前年度比1万4千台(1%)増加の100万1千台となりました。一方で、卸売台数は、信用不安の高まりにより需要が減速している欧州への出荷台数が減少したため、前年度比2万6千台(2%)減少の107万2千台でした。売上高は、卸売台数の減少や為替の円高影響により前年度比212億円(1%)減収の1兆8,073億円となりました。

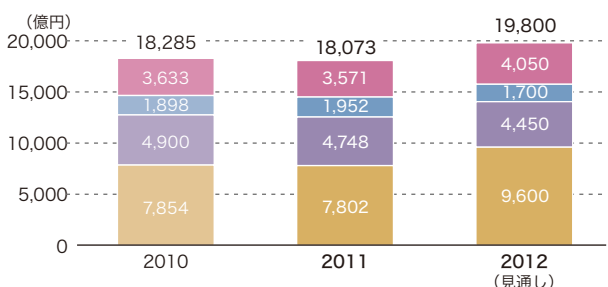
2012年度は、北米ではDセグメント車の現地生産終了に伴い台数減少となりますが、日本、欧州、アジアその他地域ではグローバルに展開する新型『ミラージュ』および新型『アウトランダー』の投入効果が見込めます。これにより、2012年度の販売台数は2011年度比8万9千台(9%)増加の109万台を計画しており、売上高は1兆9,800億円を目指します。

売上高

(億円)

	2010年度	2011年度	2012年度(見通し)
日本	3,633	3,571	4,050
北米	1,898	1,952	1,700
欧州	4,900	4,748	4,450
アジア・その他	7,854	7,802	9,600
合計	18,285	18,073	19,800

売上高の推移

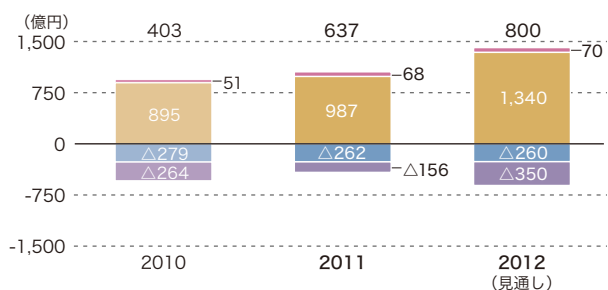


営業損益

(億円)

	2010年度	2011年度	2012年度(見通し)
日本	51	68	70
北米	△279	△262	△260
欧州	△264	△156	△350
アジア・その他	895	987	1,340
合計	403	637	800

営業損益の推移

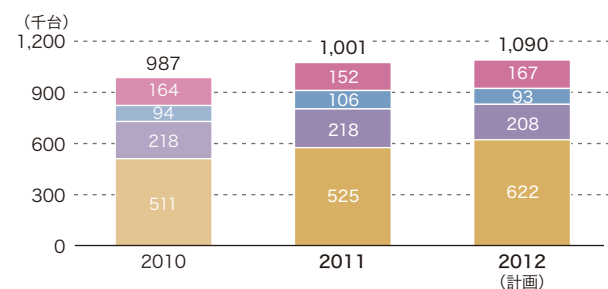


販売台数(小売)構成

(千台)

	2010年度	2011年度	2012年度(計画)
日本	164	152	167
北米	94	106	93
欧州	218	218	208
アジア・その他	511	525	622
合計	987	1,001	1,090

販売台数(小売)の推移



日本



新型『ミラージュ』、新型『アウトランダー』などの 新車投入による販売拡大を図ります。

太田 誠一
常務取締役 国内営業統括部門長

2011年度の業績

2011年度の登録車の販売台数は、上期は前年度を21%下回りましたが、下期はエコカー補助金制度の再開などが追い風となり、通期では前年度を上回りました。一方、軽自動車は、エコカー補助金対象車種が少ないこともあり前年度を下回りました。このため、登録車と軽自動車を合わせた販売台数は、前年度比1万2千台(7%)減少の15万2千台となりました。

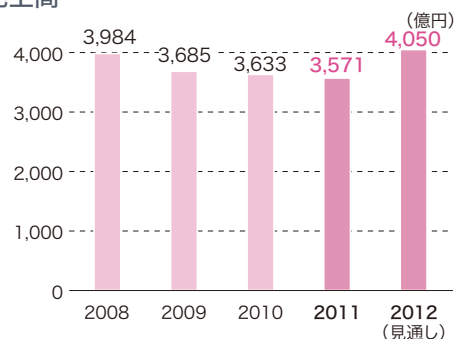
売上高は、前年度比62億円(2%)減少の3,571億円となりましたが、営業利益はコスト低減の推進等により前年度比17億円増加の68億円となりました。

2012年度の見通し

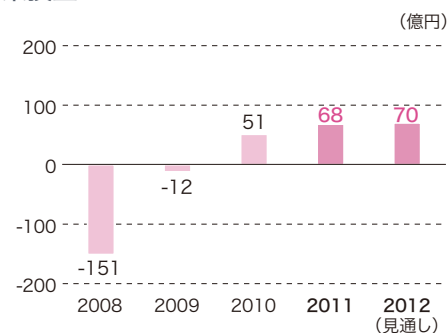
2012年度は新型『ミラージュ』を8月に、そして新型『アウトランダー』を秋に投入する予定です。なお、高級セダン『プラウディア』および最高級セダン『ディグニティ』の販売を7月に開始しました。また、新世代電気自動車『i-MiEV(アイ・ミーブ)』や軽商用電気自動車『MINICAB-MiEV(ミニキャブ・ミーブ)』をはじめとした電気自動車の販売強化に努め「電気自動車の三菱」のブランドイメージの定着を図ります。

販売台数は、新車投入の効果もあるため、2011年度比1万5千台増加の16万7千台を計画しています。また、売上高は2011年度比479億円(13%)増収の4,050億円、営業利益は同2億円増益の70億円を計画しています。

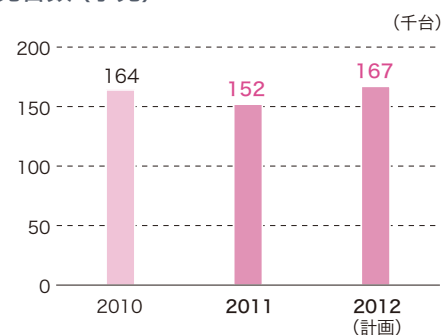
売上高



営業損益



販売台数(小売)



『ミラージュ』



『アウトランダー』

北米

新型『ミラージュ』の投入に加え、『アウトランダースポーツ』の現地生産を立ち上げ事業拡大に努めます。

桑山 文雄
執行役員 第二海外営業統括部門長



2011年度の業績

米国でコンパクトSUV『アウトランダースポーツ』(日本名『RVR』)の好調な販売などにより販売台数が21%増加したため、2011年度の北米の地域合計販売台数は前年度比1万2千台(13%)増加の10万6千台となりました。また、2011年11月には左ハンドル・拡幅版の北米仕様『i-MiEV』を商品ラインアップに追加しました。

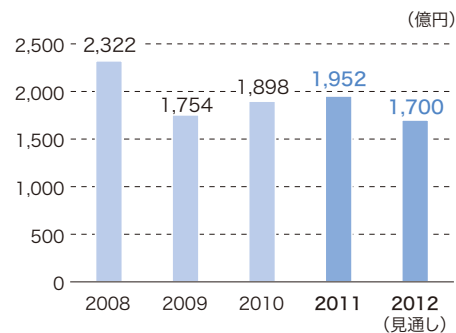
売上高は、販売台数の増加により、前年度比54億円(3%)増加の1,952億円となりました。営業損益は、販売台数増加等による改善はありましたが、為替の円高影響により前年度比17億円の改善に止まり、262億円の損失となりました。

2012年度の見通し

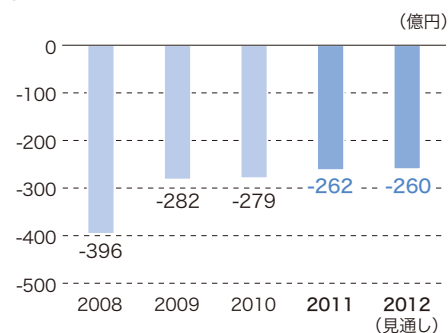
米国では、2012年7月から『アウトランダースポーツ』の現地生産を立ち上げ、中南米やロシアなどに輸出の仕向先を拡大する方針です。また、2013年に新型『ミラージュ』の投入を計画しています。

販売台数は、『エクリプス』『エンデバー』『ギャラン』の現地生産終了により2011年度から1万3千台(12%)減少の9万3千台を計画しています。また、売上高は為替の円高影響もあり2011年度比252億円(13%)減少の1,700億円、営業損失は2億円改善の260億円となる見通しです。

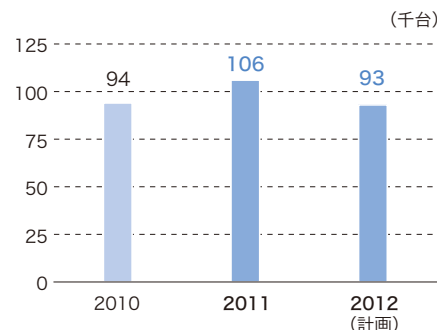
売上高



営業損益



販売台数(小売)



『アウトランダースポーツ』



『i-MiEV』北米仕様

欧州



市場の不透明感が払拭されないなか、新型『ミラージュ』、 新型『アウトランダー』の投入により販売台数の拡大を目指します。

春成 敬 取締役副社長(代表取締役)(海外事業担当) 第一海外営業統括部門長
第二海外営業担当 グローバル・アフターセールス担当

2011年度の業績

欧州では、信用不安の深刻化により需要が減速したことに加え、円高の進行により販売台数が西欧地域で10%、中欧地域で19%の減少となりました。一方、市場の回復が続くロシアでは、引き続き『アウトランダー』の拡販により前年度比1万7千台(31%)と大幅に増加し7万3千台となりました。この結果、欧州の地域合計販売台数は、21万8千台とほぼ前年度並みとなりました。

売上高は、円高の影響等により前年度比152億円(3%)減少の4,748億円となりました。営業損益はロシアでの販売台数増等により、損失は前年度比108億円改善し156億円となりました。

2012年度の見通し

2012年8月には新型『アウトランダー』を、そして年度内に新型『ミラージュ』(日本名)を投入する計画です。また、既存車種についても引き続き拡販に取り組んでいきます。一方、環境意識の高い欧州では、市場環境が厳しいものの、『i-MiEV』の販売や、主力車種の低CO₂化を推進します。

販売台数は、欧州債務問題の長期化により総需要が落ち込むと想定されるため、2011年度から1万台(5%)減少の20万8千台を計画しています。また、売上高は2011年度比298億円(6%)減収の4,450億円、営業損失は販売台数の減少や、為替の円高影響などにより、194億円悪化の350億円となる見通しです。

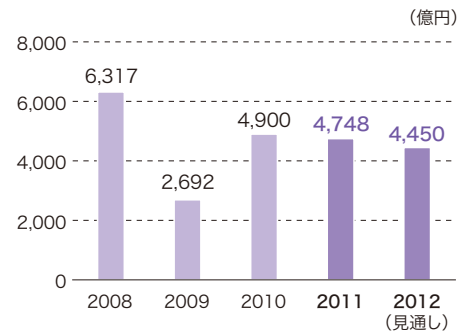


『アウトランダー』



『ミラージュ』

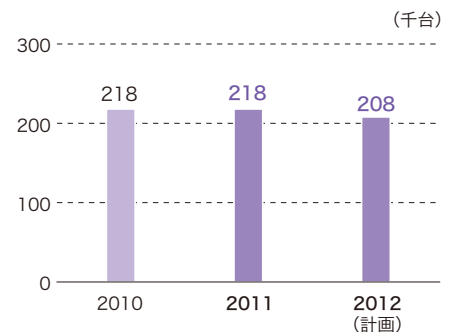
売上高



営業損益



販売台数(小売)



アジア・その他

「アセアンチャレンジ12」にもとづく施策を着実に実行し、
収益の柱としてアセアン市場の拡大に取り組んでいきます。

桑山 文雄
執行役員
第二海外営業統括部門長

春成 敬
取締役副社長 (代表取締役)
(海外事業担当) 第一海外営業統括部門長
第二海外営業担当 グローバル・アフターセールス担当



2011年度の業績

中国で金融引き締めや円高の影響などにより販売台数が4%減少の6万3千台となったため、北アジア地域の販売台数は3%の減少となりました。一方、タイではピックアップトラック『トライトン』や中型SUV『パジェロスポーツ』の好調により販売台数が55%増加の7万4千台に、インドネシアでは24%増加の7万3千台と大幅に伸長したため、アセアン地域では24%の増加となりました。豪州・ニュージーランド地域は、豪州で総需要が前年度をやや下回るなか販売競争激化の影響を受け2%の減少となりました。中南米地域では、最大市場であるブラジルで販売台数が21%の増加となり、地域全体では10%増加しました。しかしながら、中東・アフリカ地域は、一部の国での政情不安や円高による日本車需要の減少などにより30%の減少となりました。これらの結果、アジア・その他地域の合計販売台数は、タイ、インドネシアなどのアセアン地域に加え中南米が牽引し、前年度比1万4千台(3%)増加の52万5千台となりました。

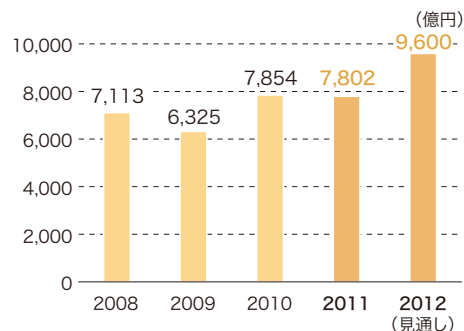
売上高は、前年度比52億円(1%)減少の7,802億円となりましたが、営業利益は販売台数・車種構成の改善およびコスト低減の推進により前年度比92億円増加の987億円となりました。

2012年度の見通し

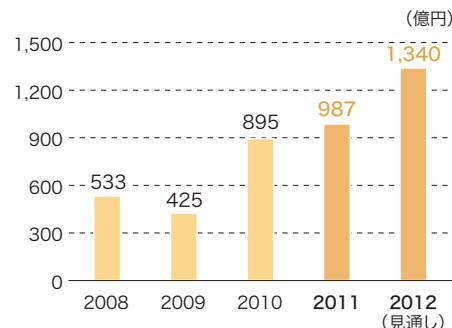
タイでは第3工場で生産を開始した新型『ミラージュ』のグローバル展開に加え、第1工場、第2工場における主力商品『トライトン』などの生産能力増強による効果が期待できます。さらに、インドネシアではコンパクトSUV『アウトランダースポーツ』の現地生産を開始します。この様にアセアン地域では「アセアンチャレンジ12」にもとづく施策を次々と実施しており、事業拡大を着実に推進していく方針です。

販売台数は引き続き好調なアセアン地域やブラジルでの増加を見込み、2011年度比9万7千台(18%)増加の62万2千台を計画しています。また、売上高は、販売台数の増加により2011年度比1,798億円(23%)増収の9,600億円、営業利益は将来の成長に向けた開発費、間接労務費などの費用増加はあるものの、販売台数・車種構成の改善により353億円(36%)増益の1,340億円を計画しています。

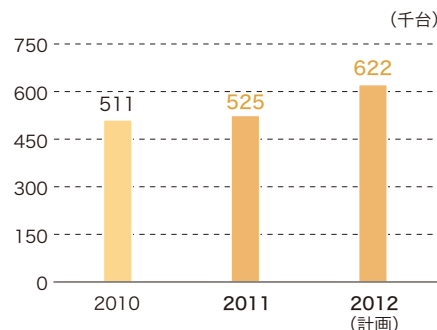
売上高



営業利益



販売台数(小売)



コーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンス体制

当社は、監査役・監査役会制度を採用しています。また法定の機関・ガバナンス体制に加え、執行役員制度、および取締役会の諮問機関である「企業倫理委員会」の導入などを通じてコーポレート・ガバナンス体制を改善・強化しています。

取締役会は、経営上の重要事項の決定と業務執行の監督を行っています。また執行役員制度を導入し、取締役と執行役員の機能・責任の明確化を図っています。社内の意思決定機関として取締役、執行役員、監査役で構成される常務会を原則月2回開催し、意思決定の迅速化を図っています。

内部監査および監査役監査の状況

監査役は、取締役会をはじめとした当社の重要な会議に出席し、取締役等から営業の報告を聞くとともに、重要書類等の閲覧、内部監査部門や子会社、会計監査人からの報告聴取などを通じて、当社グループにおける業務執行状況の監査を実施しています。

また、これとは別に企業風土の改革と企業倫理の徹底を推進するCSR推進本部に品質監査部および業務監査部を設置して、業務執行部門を第三者的に、客観的な立場から内部監査を行っています。

品質監査部は、品質統括本部の品質保証チェックが適正

に機能しているかどうかのモニタリングに加え、当社および国内外の関係会社が品質関連業務を適正に遂行しているかについても個別に監査を実施しています。2011年度は延べ95回の監査を行い、その結果を経営トップに逐次報告するとともに、企業倫理委員会にも2回報告しています。また、監査役とも情報交換し、問題点の共有化を図っています。

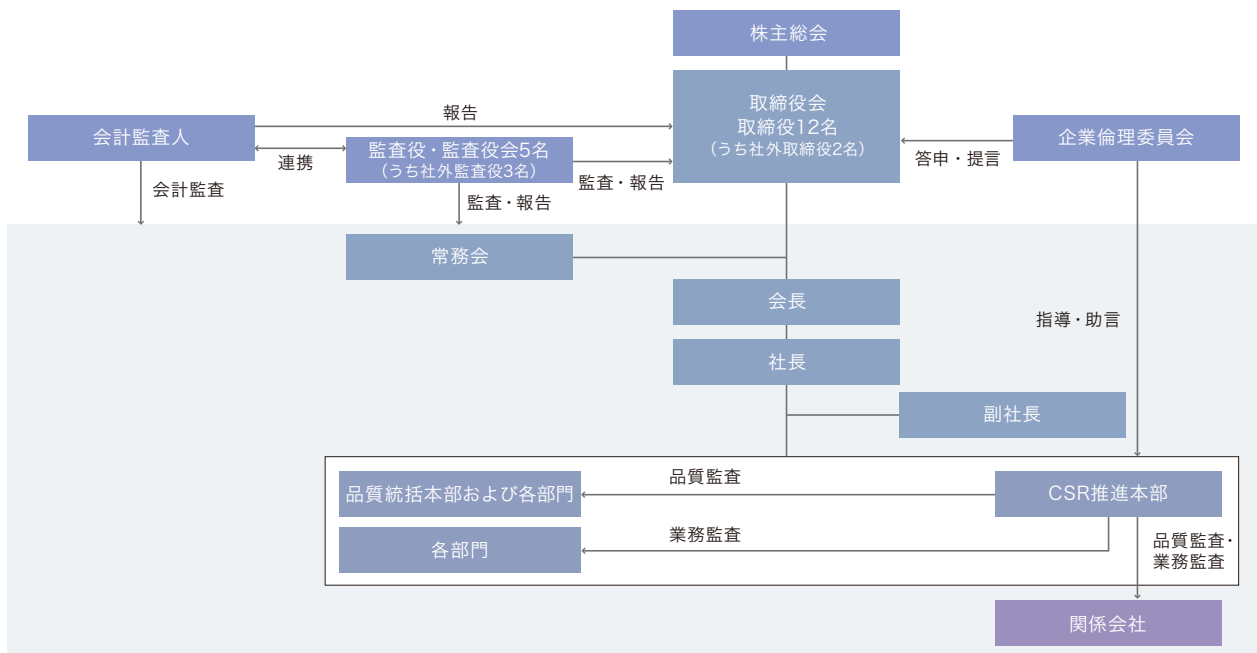
一方、業務監査部は、当社および国内外の関係会社に対し適切な業務運営が行われているかどうかの内部監査を計画的に実施しています。その中でコンプライアンス体制やリスク管理を含む内部管理体制の適切性・有効性を検証し、結果を当社および関係会社の経営陣に報告するとともに、業務改善を提案し実施状況のモニタリングも行っています。また海外の主要子会社に内部監査部門、国内販売子会社にはCSR部門を各社に設置し、国内外の当社グループ内のガバナンス強化、内部統制強化を図っています。

諮問機関からの指導助言

取締役会に対する諮問機関であり、社外有識者6名からなる企業倫理委員会から、コンプライアンス意識の浸透に向けた「社外の目」による指導・助言をいただいています。

(P24ご参照)

コーポレート・ガバナンス体制 (2012年6月30日現在)



取締役



西岡 喬
取締役会長 (代表取締役)



益子 修
取締役社長 (代表取締役)



市川 秀
取締役副社長 (代表取締役)
(経営計画担当)
経営企画・財務統括部門長



春成 敬
取締役副社長 (代表取締役)
(海外事業担当)
第一海外営業統括部門長
第二海外営業担当
グローバル・アフターセールス担当



上杉 雅勇
取締役副社長 (代表取締役)
(コスト改革担当)
商品戦略・事業化統括部門長
購買担当



相川 哲郎
常務取締役
生産統括部門長



青砥 修一
常務取締役
企業倫理担当役員
CSR・管理・経理統括部門長



太田 誠一
常務取締役
国内営業統括部門長



中尾 龍吾
取締役
開発統括部門長



福田 滝太郎
取締役
品質統括部門長



佐々木 幹夫
取締役 (社外取締役)



矢嶋 英敏
取締役 (社外取締役)

監査役

村本 修三
監査役 (常勤)

木村 英生
監査役 (常勤)

三木 繁光
監査役 (社外監査役)

岡本 行夫
監査役 (社外監査役)

野島 龍彦
監査役 (社外監査役)

常務執行役員

黒井 義博
常務執行役員
経営企画本部長
兼 物流改革統括室長

田畑 豊
常務執行役員
財務本部長
兼 財務統括室長

大道 正夫
常務執行役員
環境担当役員
CSR推進本部長
兼 社長補佐
(渉外・環境・MiEV・
安全保障担当)

野田 浩
常務執行役員
経理本部長

中村 義和
常務執行役員
国内営業本部長

服部 俊彦
常務執行役員
グローバル・アフター
セールス
事業統括部門長

栗原 信一
常務執行役員
休職
株式会社NMKV COO
(最高執行責任者)

村橋 庸元
常務執行役員
休職
ミツビシ・モーターズ
(タイランド)・カンパニー
リミテッド取締役社長

安藤 剛史
常務執行役員
休職
ミツビシ・モーターズ
(タイランド)・カンパニー
リミテッド取締役副社長

執行役員

池田 知治
執行役員
管理本部長

蓮尾 隆一
執行役員
EVビジネス本部長

為近 哲也
執行役員
商品戦略本部長

佐藤 尚
執行役員
グローバルスマール
プロジェクト推進本部長

岡本 金典
執行役員
PX (C&D-Seg)

辻 穰
執行役員
購買統括部門長

横井 英雄
執行役員
水島製作所長

今井 道朗
執行役員
北アジア本部長

辰巳 大助
執行役員
北アジア本部
中国生産プロジェクト
チームリーダー

桑山 文雄
執行役員
第二海外営業統括
部門長

仲西 昭徳
執行役員
北米本部長

植木 将彦
執行役員
アジア・アセアン本部長
兼 アジア・アセアン第一
部長

横澤 陽一
執行役員
休職
ミツビシ・モーターズ・
ノース・アメリカ・インク
取締役社長兼 CEO

三木 哲郎
執行役員
休職
ネザーランズ・カー・
ビー・プライ取締役会長
兼 CEO

内部統制システムとリスク管理



全社を挙げた内部統制システムの整備やリスク管理体制の構築、そして社員教育などを通じて、関係法令を遵守した適性かつ安定した事業運営に努めています。

市川 秀

取締役副社長(代表取締役)(経営計画担当) 経営企画・財務統括部門長

内部統制システムの整備

内部統制システムについては、取締役会で決議した「内部統制システム構築に関する基本方針」に基づき、内外環境の変化に応じて、法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保などに取り組んでいます。特に、金融商品取引法に基づく財務報告の信頼性確保については、内部統制委員会主導のもと、全社的な取り組みを展開しています。

情報セキュリティ管理

事業活動において重要な情報資産(情報や、それらを取り扱う情報システム、機器、媒体、設備)を適切に保護することが、社会的責任を果たしステークホルダーの信頼を得るために重要であると認識しています。情報セキュリティ管理については「情報セキュリティポリシー」およびISO27001に準拠した社内規定などに基づき、物理的、技術的、人的・組織的施策を実施し、その維持・向上を図っています。

個人情報保護

当社「個人情報保護についての方針」に基づき、社内規定の整備や個人情報管理責任者のもとに本部責任者および部門責任者を設置するなど、管理体制を構築しています。また、eラーニングなどを通じて、社員への教育を継続して実施しており、個人情報保護の実践に適切に取り組んでいます。

安全保障貿易管理

国際的な平和及び安全維持の観点から、大量破壊兵器などの不拡散や通常兵器の過度の蓄積を防止するための厳正な輸出管理の重要性を深く認識しています。この厳正な輸出管理を行うための管理規則として、「安全保障貿易管理基準」を制定しています。社長を安全保障貿易管理の最高責任者とし、その下に安全保障関連法規遵守委員会を設置した管理体制により、輸出取引の適法性を確保しています。

リスク管理体制の整備

当社では、全社的なリスク管理体制の基盤作りを進めています。各統括部門あるいは本部に「リスク管理責任者」が任命されており、リスク管理責任者は各部門におけるリスクの洗い出し、評価、対策立案・実施、モニタリングのサイクルを回してリスク対策の強化・徹底を図っています。各部門におけるリスク管理のサイクルを毎年度実行するとともに、経営企画本部を中心に、経営視点での取組体制強化を進めており、優先して対処すべきリスクを特定し、関係部門との取り組みを進めることで、より未然防止に軸足をおいたリスク管理体制の強化に取り組む、経営幹部に報告を行っています。

災害対策・BCPへの取り組み

地震などの自然災害や感染症など、事業への影響が大きい事象に対しては、「社員とその家族、お客様の安全確保と地域社会との共助」を災害時の基本方針として、災害対策・BCP(事業継続計画)に取り組んでいます。BCPについては、「東海地震」、「首都直下地震」、「新型インフルエンザ等感染症」を想定、各地域での固有事象は「災害対策マニュアル」で対応しています。災害発生時は、初動対応を管理本部、事業継続対応を経営企画本部という災害対策本部の役割分担を明確にしながら情報を共有し、対応を進めていきます。

東日本大震災ならびにタイの大洪水での経験も踏まえて、平時から「地震対応シミュレーション」等、緊急時を想定した意思決定訓練や通信連絡訓練、説明会等の啓発活動を実施しています。訓練を通して洗い出される改善は災害対策、BCPへ反映し、緊急時迅速な対応が取れるよう体制強化に努めています。世界中の自然災害による当社グループへのサプライチェーン寸断リスクは今後も発生する恐れがあるため、取引先との連絡を密にしてサプライチェーン維持に繋がる体制強化を進めています。

コンプライアンス



当社は、社会から誠実な企業であると認めていただくために、社員一人ひとりに「コンプライアンスの心」を浸透させる活動に取り組んでいます。

青砥 修一
常務取締役 企業倫理担当役員 CSR・管理・経理統括部門長

企業倫理推進体制

2004年6月、コンプライアンスの徹底と企業風土改革を推進するCSR推進本部を新設するとともに、企業倫理遵守推進体制を再構築しました（下図）。企業倫理担当役員の指揮のもと、各部門にコンプライアンス・オフィサーを任命し、さらに各部長をコードリーダーとし、社員一人ひとりにまで企業倫理遵守が浸透するよう組織体制を強化しています。

また、不祥事の防止・早期発見ならびに自浄作用を発揮する透明性の高い職場環境をつくるために、当社では内部通報制度を重視し、社内相談窓口（社員相談室）および外部弁護士による社外相談窓口を設置しています。

安全への誓いの日

リコール問題など過去の過ちを風化させないため、ふそう製大型トラックにおける2件の死亡事故が発生した1月10日と10月19日を「安全への誓いの日」とし、全社員で黙祷を行うほか、身近な企業倫理問題を洗い出し、解決に向けて議論するための企業倫理問題検討会もこの前後に各職場で行うこととしています。

企業倫理実践プログラム

2011年度は、役員研修やコードリーダーに対する研修で社外講師によるコンプライアンス研修を実施しました。国内のグループ会社（特約販売会社を含む）を対象とした研修会も、グループ内の好事例紹介や新しい法令への対応などをテーマに実施しました。

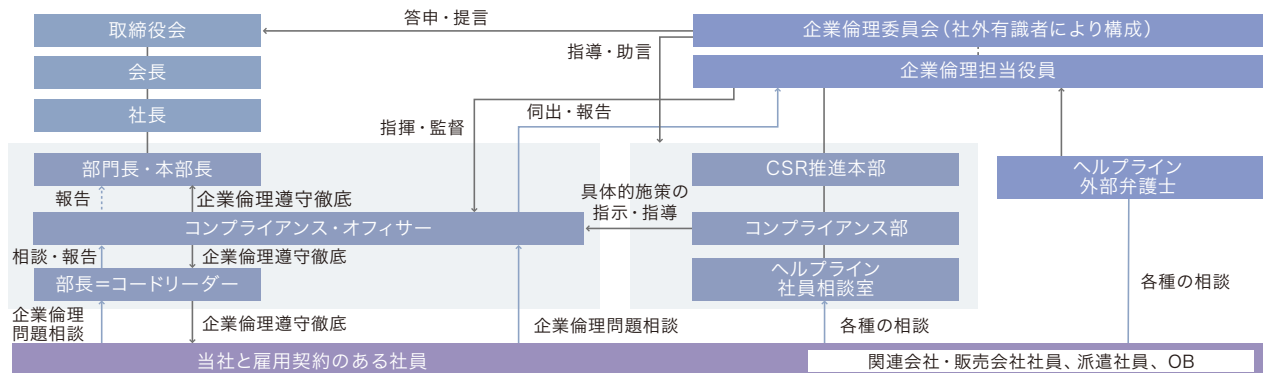
企業倫理委員会について

三菱自動車工業（株）企業倫理委員会（以下、委員会）は、当社取締役会の諮問機関として2004年6月に発足しました。

委員会は社外の有識者のみで構成され、コンプライアンス確立などを中心に当社の信頼回復活動全般について、「社外の目」「世間の常識」の視点からチェック、指導・助言などを行うことを目的としています。また対象範囲は、企業倫理に限定せず、広く品質問題、企業風土に関する事項も含んでいます。

2011年度は12回の委員会を開催し、企業倫理実践プログラムや品質向上活動についてなど22議題を説明し、意見・指導・助言を頂きました。

企業倫理遵守推進体制





三菱自動車は、企業市民の一人として、これからも健全で持続的な社会の発展に貢献していきます。

大道 正夫

常務執行役員 環境担当役員 CSR推進本部長 兼 社長補佐 (渉外・環境・MiEV・安全保障担当)

三菱自動車は、社会貢献活動の中から「次世代育成」「交通安全」「環境保全」「地域活動」の4つを主要なテーマとして取り組み、企業理念に基づき、三菱自動車社会貢献“STEP”活動として推進していきます。

1. 次世代育成—— Support for the next generation 豊かな未来を創る次世代の育成を支援します。
2. 交通安全—— Traffic safety 交通事故のない社会を目指し、交通安全の教育・普及に貢献します。
3. 環境保全—— Environment preservation 大切な地球環境の保全に貢献します。
4. 地域活動—— Participation in local communities 地域社会の活性化と発展に貢献します。

主な活動内容

1. 次世代育成

● クルマの疑問に答える「小学生自動車相談室」

小学生専用のフリーダイヤルおよび専用メール窓口や、当社HP上には動画や映像で工場見学や電気自動車の仕組みを楽しむ学べる子ども向けサイト「こどもクルマミュージアム」を開設し、子どもの学びをサポートしています。

● 本物に触れる「体験授業プログラム」

「本物の体験を通じて楽しく学ぶ」というコンセプトのもと、当社の社員が各事業所の最寄り小学校を中心に訪問し、電気自動車『i-MiEV』の体験試乗を中心とした環境体験授業や、デザイナーやモデラーの指導によるデザイン体験授業を行っています。2011年度は62講座、4,554名が受講し、累計で約17,500人の児童が受講しています。



デザイナーやモデラーの指導によるデザイン体験授業を行っています。2011年度は62講座、4,554名が受講し、累計で約17,500人の児童が受講しています。

● 職業について考える「企業訪問学習」

中学生が修学旅行や総合学習の時間を利用して企業を訪問する学習を受け入れています。2011年度は本社（東京都）に5校50名の中学生が来社し「商品企画」「デザイン」「環境」「EV（電気自動車）」などのテーマで、実際にその業務を担当している社員と情報交換をしました。

2. 交通安全

● 運転のコツを学ぶ「クルマの学校」

交通安全啓発活動の一環として実施しているドライビングスクールです。参加者一人ひとりの不安や疑問に丁寧に応えながら、運転のコツやクルマと安全について楽しく学んでいます。

3. 環境保全

● 社員ボランティアによる森づくり「パジェロの森」

山梨県早川町の約3ヘクタールの山林を「パジェロの森」と命名し、森林の保護・育成を行っています。社員やその家族のボランティアによる下草刈り・間伐体験のほか、野鳥の巣箱づくりやそば打ち体験を通じて、地域住民の方々との交流を深めています。

4. 地域活動

● 工場見学

名古屋製作所、パワートレイン製作所（京都工場、滋賀工場）、水島製作所、パジェロ製造では、地域の小学校などに対して社会学習の場として、生産ラインなどを公開しています。2011年度は、全事業所合わせて約4万3千人の見学者が来社しました。

5. その他

● 三菱自動車STEP募金

三菱自動車グループで働く役職員が、任意に毎月の給与および賞与から定額を積み立て、東日本大震災の復興支援をはじめとする社会貢献活動を継続的に行っています。

EVで先駆け、「人と地球との共生」を目指します。

『三菱自動車グループ 環境ビジョン2020』の実現に向けて

2009年6月、三菱自動車は『三菱自動車グループ 環境ビジョン2020』を策定しました。このビジョンは“EVで先駆け、「人と地球との共生」を目指す”という取り組み方針を掲げ、お客様や社会と共にクリーンで豊かな低炭素社会を築くことを目指しています。また、2020年までに電動車両（電気自動車およびプラグインハイブリッド車）の生産比率を20%以上にするを含め、自動車（新車）の走行時のCO₂排出量を世界全体平均で2005年度比50%低減すること、さらに

生産分野では、生産1台あたりのCO₂排出量においても2005年度比20%以上低減することを目標としています。

これらの目標の着実な達成に向けて、当社は2011年度を初年度とする『三菱自動車 環境行動計画2015』を策定しました。同計画では、2015年時点での中間目標として、電動車両の生産比率を5%以上とし、この投入効果を含めた自動車の走行時のCO₂排出量を2005年度比25%低減、また生産時のCO₂排出量を2005年度比15%低減することを目指します。

三菱自動車グループ 環境ビジョン2020におけるCO₂排出量低減目標



電気自動車を用いたスマートグリッド 実証実験装置「M-tech Labo」

2012年4月、当社は名古屋製作所岡崎工場に、三菱商事、三菱電機と連携し、スマートグリッド実証実験装置「M-tech Labo」を完成させ稼働を開始しました。「M-tech Labo」は、太陽光発電システム20[kW]、放電可能な電気自動車5台、電気自動車から回収されたリユース蓄電池80[kWh]にて構成されています。



目次

連結財務サマリー	28
経営成績	29
連結貸借対照表	32
連結損益計算書	34
連結包括利益計算書	35
連結株主資本等変動計算書	36
連結キャッシュ・フロー計算書	37

連結財務サマリー

(単位：百万円)

	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度
会計年度：					
売上高	2,682,103	1,973,572	1,445,616	1,828,497	1,807,293
営業利益	108,596	3,926	13,920	40,274	63,674
経常利益(又は経常損失)	85,731	△14,926	12,980	38,949	60,904
当期純利益(又は当期純損失)	34,710	△54,883	4,758	15,621	23,928

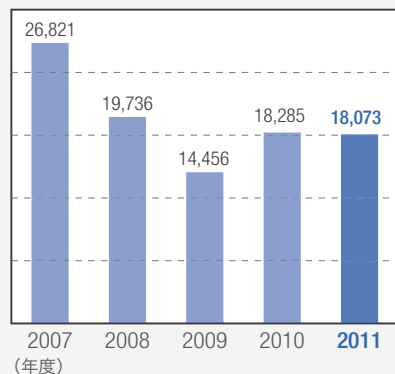
(単位：円)

1株当たりデータ：					
当期純利益金額(又は当期純損失金額)	6.30	△9.91	0.86	2.82	4.32
潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額	3.81	—	0.51	1.66	2.40
配当金	—	—	—	—	—

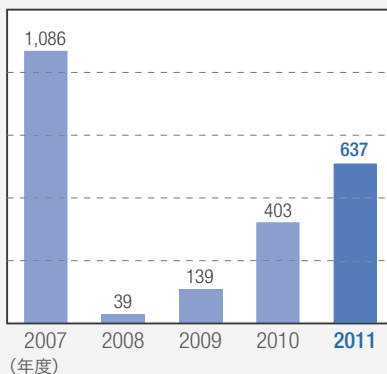
(単位：百万円)

会計年度末：					
資産合計	1,609,408	1,138,009	1,258,669	1,312,511	1,321,306
純資産合計	328,132	223,024	234,478	248,092	265,620

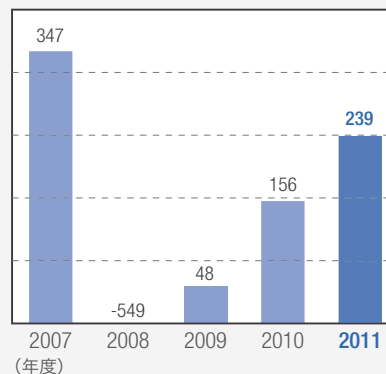
売上高
(億円)



営業利益
(億円)



当期純損益
(億円)



経営成績

概要

当年度(2011年度)の自動車業界を取り巻く事業環境は、極めて厳しい状況が続きました。東日本大震災と原発事故により大きく落ち込んだ生産活動は「現場力」の発揮により想定よりも早く回復したものの、タイの大洪水により再び生産活動が阻害されました。加えて国内においては歴史的な円高の進行・高止まりや電力不足問題、海外においてはギリシャ財政危機に端を発する欧州債務問題とそれに伴う国際金融市場の動揺を背景として急速に景況感が悪化しました。

当年度は、当社グループの中期経営計画「ジャンプ 2013」の初年度にあたりますが、事業環境は当該計画を策定した時点より厳しくなりました。しかし、当社グループは業績目標を変更することなく強い意思を持って、「ジャンプ 2013」の基本方針である「成長と飛躍」の実現を目指し、「新興市場・環境対応」および「収益レベルの底上げ」に鋭意取り組みました。

販売の状況

当年度の販売台数(小売)は、前年度比1万4千台(1%)増加の100万1千台となりました。

地域別には、日本ではエコカー補助金制度再開の効果などもあり登録車は前年度を上回ったものの、軽自動車が振るわず、前年度比1万2千台(7%)減少の15万2千台となりました。北米は『アウトランダースポーツ』(日本名:『RVR』)の好調などにより米国の販売が増加したことで、地域合計では前年度比1万2千台(13%)増加の10万6千台となりました。欧州は、需要の減速がみられる西欧地域での販売は前年度を下回った

ものの、市場の回復が続くロシアで大きく販売を伸ばし、地域全体としては前年度並みの21万8千台となりました。アジアおよびその他地域については、タイやインドネシア等のアセアン地域やブラジルをはじめとする中南米地域の好調に支えられ、地域全体で前年度比1万4千台(3%)増加の52万5千台となりました。

売上高および損益の状況

当年度の売上高は、卸売台数の減少や円高の影響を受け、前年度比212億円(1%)減少の1兆8,073億円となりました。営業利益は円高等のマイナス影響はあったものの、車種構成等の改善や、資材費等コスト低減などが寄与し、前年度比234億円(58%)増加の637億円となりました。経常利益は前年度比220億円(56%)増加の609億円、当期純利益は前年度比83億円(53%)増加の239億円となりました。

事業別セグメント情報

●自動車事業

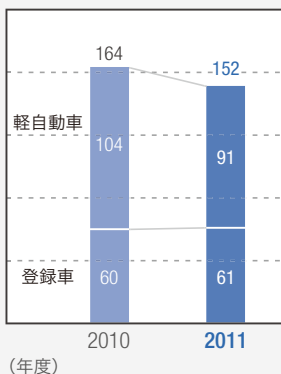
自動車事業に係る売上高は、前年度比209億円(1%)減少の1兆7,970億円となり、営業利益は前年度比225億円増加の603億円となりました。

●金融事業

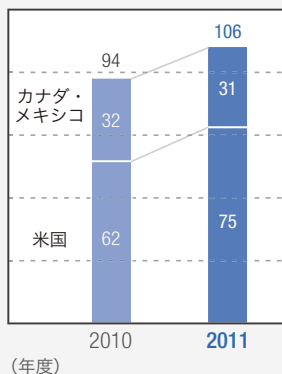
金融事業に係る売上高は、前年度比4億円(4%)減少の104億円となり、営業利益は前年度比8億円増加の35億円となりました。

2011年度地域別販売台数(小売)

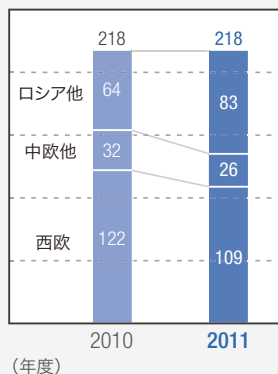
日本
(千台)



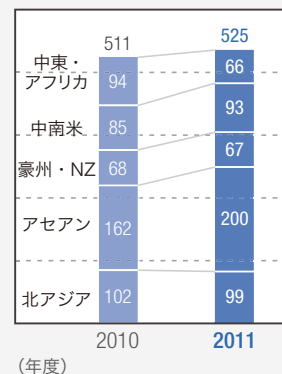
北米
(千台)



欧州
(千台)



アジア・その他地域
(千台)



所在地別セグメント情報

● 日本 (減収、黒字化)

売上高は、輸出台数の減少や為替の影響等により、前年度比421億円(3%)減少の1兆5,152億円となったものの、車種構成等の改善や資材費等のコスト低減により営業損益は、前年度比391億円改善し258億円の営業利益となりました。

● 北米 (増収、黒字化)

売上高は、売上台数の増加等により、前年度比67億円(4%)増加の1,887億円となり、営業損益も前年度比42億円改善し12億円の営業利益となりました。

● 欧州 (減収、減益)

売上高は、売上台数の減少等により、前年度比200億円(9%)減少の2,037億円となり、営業利益も前年度比102億円減少の84億円となりました。

● アジア・その他の地域 (増収、減益)

売上高は、売上台数の増加やSUV車の増加等により、前年度比319億円(5%)増加の6,353億円となったものの、タイの洪水影響等により営業利益は前年度比47億円減少の377億円となりました。

財政状態に関する分析

資産、負債、純資産およびキャッシュ・フロー

当年度末の資産は、前年度末比88億円増加し1兆3,213億円となりました。負債は、前年度末比87億円減少の1兆

557億円となりました。純資産は、前年度末比175億円増加し2,656億円となりました。

当年度のキャッシュ・フローの状況は、営業活動によるキャッシュ・フローは、運転資本の増加などにより1,194億円の収入となりました。(前年度は1,038億円の収入)

投資活動によるキャッシュ・フローは、設備投資などにより691億円の支出となりました。(前年度は526億円の支出)

財務活動によるキャッシュ・フローは、526億円の支出となりました。(前年度は50億円の収入)

当年度末における現金及び現金同等物の残高は、3,110億円となりました。(前年度末残高は3,165億円)

キャッシュ・フロー関連指標の推移

(各年度)	2006	2007	2008	2009	2010	2011
自己資本比率 (%)	16.6	19.7	18.8	17.8	18.2	19.5
時価ベースの自己資本比率 (%)	56.8	56.4	60.8	55.9	43.0	39.4
キャッシュ・フロー対有利子負債比率	3.1	1.9	—	3.9	3.8	2.9
インタレスト・カバレッジ・レシオ	7.8	8.6	—	7.4	7.9	8.5

※自己資本比率：自己資本／総資産(2006年度から自己資本から少数株主持分を除く)

時価ベースの自己資本比率：株式時価総額／総資産

キャッシュ・フロー対有利子負債比率：有利子負債／キャッシュ・フロー

インタレスト・カバレッジ・レシオ：キャッシュ・フロー／利払い

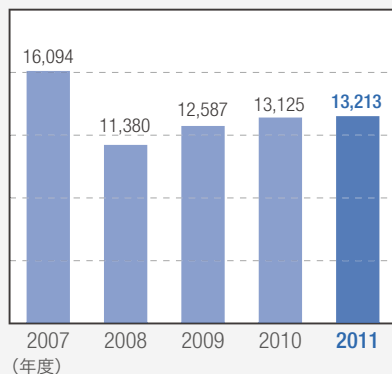
(注1) 指標は、いずれも連結ベースの財務数値により算出しています。

(注2) 株式時価総額は自己株式を除く発行済み株式数をベースに計算しています。

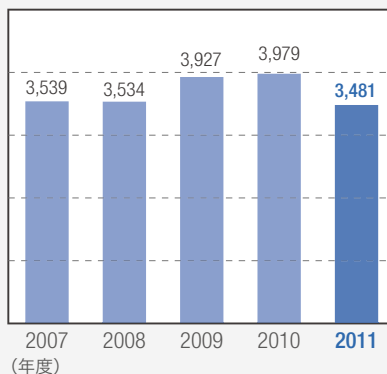
(注3) キャッシュ・フローは営業キャッシュ・フローを利用しています。

(注4) 有利子負債は、連結貸借対照表に計上されている負債のうち利子を支払っている全ての負債を対象としています。

総資産
(億円)



有利子負債
(億円)



純資産
(億円)



事業等のリスク

当社グループの事業等のリスクについて、投資者の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項には、以下のようなものがあります。

自然災害や事故等の影響

当社グループは、日本および世界各地に製造拠点等の設備を有しており、各地で大規模な地震・台風等の自然災害や火災等の事故、感染症の発生により、操業の中断等の重大な支障をきたす場合があります。これらは発生可能性が高く当社グループ事業へ影響が大きいと想定されるシナリオに基づき事業継続計画・災害対策の取組整備を進めていますが、想定を超える規模で発生した場合は当社グループの業績に悪影響を及ぼす可能性があります。

普通株式および優先株式の発行と株価への影響

当社は、2004年6月、7月、2005年3月および2006年1月に各種優先株式を発行しました。このうち2004年7月発行の第1～3回B種優先株式はすべて普通株式に転換が完了していますが、残るA種、G種においては将来の転換による普通株式の発行により当社普通株式の希薄化が生じ、株価に影響を及ぼす可能性があります。

為替変動の影響

当社の当年度の売上高に占める海外売上高比率は約8割であり、このうち外貨建債権債務については為替予約等によりリスク低減に努めていますが、為替相場が変動した場合、当社の業績に影響を及ぼす可能性があります。

経済情勢および社会情勢の影響

当社の当年度の売上高に占める海外売上高比率は約8割であり、日本を始め当該地域や国の経済情勢および社会情勢が変化した場合、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

調達金利変動の影響

当社の連結有利子負債残高は、2012年3月末時点で3,481億円であり、今後の金融情勢の変化による調達金利の変動により業績に影響を及ぼす可能性があります。

製品の原価変動の影響

当社グループは、複数の取引先から部品・原材料を購入し、製品の製造を行っており、需要および市況変動により当社製品の製造原価が上昇した場合、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

リース・販売金融事業および販売インセンティブ

自動車業界の過剰生産能力、競争の熾烈化、価格競争などにより販売インセンティブは販売促進に不可欠になっています。

販売インセンティブは新車実売価格を低下させることになるため、販売インセンティブの継続は中古車の再販価格とリース車の契約終了時評価額を更に下げることがあります。中古車の再販価格の低下は、当社の今後の業績に悪影響を及ぼす可能性があります。また、中古車の再販価格の低下は、販売金融の担保となっている車両の

担保価値とリース債権にも悪影響を及ぼす可能性があります。

法規制強化の影響

当社グループは、事業を展開する各国において地球環境保護や製品の安全性に関連する規制等、様々な法規制の適用を受けており、これらが改正・強化される場合、新たな規制遵守のために発生する追加費用は当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

他企業との提携

当社グループは、事業を展開する上で国内外の自動車メーカーをはじめ、他社と様々な提携活動を行っていますが、提携先固有の事情等、当社グループの管理できない要因により業績に影響を及ぼす可能性があります。

特定調達先への依存の影響

当社グループは、原材料および部品等を多数の取引先から調達しています。より高い品質、技術をより競争力のある価格で調達しようとする場合、発注が特定の調達先に集中することがあります。また特別な技術を要する部品等については提供できる調達先が限定されることがあります。そのため、予期せぬ事由によりそれらの調達先からの供給が停止した場合、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

知的財産権侵害の影響

当社グループは、他社製品との差別化のため、技術・ノウハウの知的財産を保護するとともに、第三者の知的財産権に対する侵害の予防に努めています。しかしながら、第三者が当社グループの知的財産を不当に使用した類似商品を製造・販売したり、世界各国における法規制上、当社グループの知的財産権の保護に限界があることで販売減少や訴訟費用が発生した場合、あるいは、予期せぬ第三者の知的財産権のために製造販売の中止や賠償金支払が必要となった場合、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

訴訟等の影響(2012年8月末日現在)

当社グループが、事業を遂行していく上で、取引先や第三者との間で訴訟等が発生する可能性があります。また、係争中の法的手続に対する判決等が当社の主張、予測と異なる結果となる場合、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

当社は、2010年2月、当社のエジプトにおける旧販売会社であるMASRIA Co., Ltd(以下、「原告」)から、当社による同社との販売店契約の解約について、9億USDの損害賠償請求を含む訴訟を提起されています。これにつき2010年10月に第一審裁判所、2012年7月に第二審裁判所にて、当社主張を認め原告の訴えを却下する判決がありました。原告より本判決に対する上告が提起されておりますので、引き続き当社の正当性を主張してまいります。

当社による解約通知は販売店契約に従ってなされた合法的なものであり、原告の請求内容には合理性がないことなどから、現時点において、本訴訟は当社の業績に重大な影響を及ぼすものではないと判断しています。

連結貸借対照表

(単位：百万円)

	2010年度 (2011年3月31日)	2011年度 (2012年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	317,097	311,631
受取手形及び売掛金	114,432	146,182
販売金融債権	25,495	26,713
商品及び製品	127,457	118,788
仕掛品	24,305	20,088
原材料及び貯蔵品	37,524	48,586
短期貸付金	7,019	8,990
繰延税金資産	3,218	1,963
その他	90,236	83,494
貸倒引当金	△10,207	△7,263
流動資産合計	736,579	759,175
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	85,461	77,580
機械装置及び運搬具(純額)	127,578	113,112
工具、器具及び備品(純額)	61,402	45,956
土地	101,161	99,173
建設仮勘定	7,960	40,913
有形固定資産合計	383,564	376,736
無形固定資産	11,856	11,669
投資その他の資産		
長期販売金融債権	53,485	53,924
投資有価証券	73,031	72,477
長期貸付金	5,669	4,855
繰延税金資産	9,188	8,889
その他	50,363	44,038
貸倒引当金	△11,226	△10,461
投資その他の資産合計	180,512	173,724
固定資産合計	575,932	562,130
資産合計	1,312,511	1,321,306

(単位：百万円)

	2010年度 (2011年3月31日)	2011年度 (2012年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	278,595	317,355
短期借入金	125,499	87,308
1年内返済予定の長期借入金	94,454	99,381
リース債務	5,265	4,220
未払金及び未払費用	97,159	99,220
未払法人税等	9,016	8,792
繰延税金負債	9	238
製品保証引当金	28,211	24,753
その他	62,371	62,184
流動負債合計	700,584	703,457
固定負債		
長期借入金	177,995	161,390
リース債務	8,088	6,977
繰延税金負債	27,650	26,973
退職給付引当金	106,921	108,602
役員退職慰労引当金	912	912
その他	42,266	47,373
固定負債合計	363,835	352,228
負債合計	1,064,419	1,055,686
純資産の部		
株主資本		
資本金	657,355	657,355
資本剰余金	432,666	432,666
利益剰余金	△750,200	△726,028
自己株式	△15	△15
株主資本合計	339,805	363,976
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	10,464	11,327
繰延ヘッジ損益	3,055	2,232
為替換算調整勘定	△114,551	△120,542
その他の包括利益累計額合計	△101,030	△106,982
少数株主持分	9,318	8,626
純資産合計	248,092	265,620
負債純資産合計	1,312,511	1,321,306

連結損益計算書

(単位：百万円)

	2010年度 (自 2010年4月1日 至 2011年3月31日)	2011年度 (自 2011年4月1日 至 2012年3月31日)
売上高	1,828,497	1,807,293
売上原価	1,538,879	1,487,267
売上総利益	289,617	320,025
販売費及び一般管理費		
広告宣伝費及び販売促進費	63,794	62,314
運賃	42,918	44,213
貸倒引当金繰入額	—	△1,620
役員報酬及び給料手当	56,574	58,731
退職給付引当金繰入額	4,600	3,943
減価償却費	10,395	8,864
研究開発費	27,664	34,996
その他	43,394	44,908
販売費及び一般管理費合計	249,343	256,350
営業利益又は営業損失(△)	40,274	63,674
営業外収益		
受取利息	1,813	3,509
受取配当金	600	991
為替差益	8,800	2,418
持分法による投資利益	5,914	5,932
その他	802	556
営業外収益合計	17,930	13,409
営業外費用		
支払利息	13,215	13,706
訴訟関連費用	2,422	851
その他	3,617	1,622
営業外費用合計	19,255	16,180
経常利益又は経常損失(△)	38,949	60,904
特別利益		
固定資産売却益	447	488
貸倒引当金戻入額	655	—
関係会社株式売却益	—	400
その他	248	38
特別利益合計	1,350	927
特別損失		
固定資産除却損	1,001	2,052
固定資産売却損	115	243
減損損失	2,977	16,336
早期退職金	17	—
環境対策費	6	10
資産除去債務会計基準の適用に伴う影響額	3,031	—
災害による損失	2,365	1,525
その他	363	44
特別損失合計	9,878	20,212
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	30,422	41,618
法人税、住民税及び事業税	13,693	13,302
法人税等調整額	△2,354	1,937
法人税等合計	11,338	15,239
少数株主損益調整前当期純利益又は少数株主損益調整前当期純損失(△)	19,083	26,378
少数株主利益	3,462	2,450
当期純利益又は当期純損失(△)	15,621	23,928

連結包括利益計算書

(単位：百万円)

	2010年度 (自 2010年4月1日 至 2011年3月31日)	2011年度 (自 2011年4月1日 至 2012年3月31日)
少数株主損益調整前当期純利益又は少数株主損益調整前当期純損失(△)	19,083	26,378
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	4,975	861
繰延ヘッジ損益	3,146	△823
為替換算調整勘定	△7,767	△4,111
持分法適用会社に対する持分相当額	△2,065	△1,749
その他の包括利益合計	△1,710	△5,822
包括利益	17,372	20,556
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	14,476	18,124
少数株主に係る包括利益	2,896	2,432

連結株主資本等変動計算書

(単位：百万円)

	2010年度 (自2010年4月1日 至2011年3月31日)	2011年度 (自2011年4月1日 至2012年3月31日)
株主資本		
資本金		
当期首残高	657,355	657,355
当期変動額		
当期変動額合計	—	—
当期末残高	657,355	657,355
資本剰余金		
当期首残高	432,666	432,666
当期変動額		
当期変動額合計	—	—
当期末残高	432,666	432,666
利益剰余金		
当期首残高	△765,988	△750,200
当期変動額		
当期純利益又は 当期純損失(△)	15,621	23,928
連結範囲の変動	△5	—
持分法の適用範囲の 変動	172	—
持分法適用関連 会社の連結子会社 増加に伴う増加額	—	243
当期変動額合計	15,787	24,171
当期末残高	△750,200	△726,028
自己株式		
当期首残高	△15	△15
当期変動額		
自己株式の取得	△0	△0
当期変動額合計	△0	△0
当期末残高	△15	△15
株主資本合計		
当期首残高	324,017	339,805
当期変動額		
当期純利益又は 当期純損失(△)	15,621	23,928
自己株式の取得	△0	△0
連結範囲の変動	△5	—
持分法の適用範囲の 変動	172	—
持分法適用関連 会社の連結子会社 増加に伴う増加額	—	243
当期変動額合計	15,787	24,172
当期末残高	339,805	363,976

	2010年度 (自2010年4月1日 至2011年3月31日)	2011年度 (自2011年4月1日 至2012年3月31日)
その他の包括利益累計額		
その他の有価証券評価 差額金		
当期首残高	5,494	10,464
当期変動額		
株主資本以外の項目 の当期変動額(純額)	4,970	862
当期変動額合計	4,970	862
当期末残高	10,464	11,327
繰延ヘッジ損益		
当期首残高	△90	3,055
当期変動額		
株主資本以外の項目 の当期変動額(純額)	3,146	△823
当期変動額合計	3,146	△823
当期末残高	3,055	2,232
為替換算調整勘定		
当期首残高	△105,236	△114,551
当期変動額		
株主資本以外の項目 の当期変動額(純額)	△9,314	△5,990
当期変動額合計	△9,314	△5,990
当期末残高	△114,551	△120,542
その他の包括利益累計額 合計		
当期首残高	△99,832	△101,030
当期変動額		
株主資本以外の項目 の当期変動額(純額)	△1,197	△5,951
当期変動額合計	△1,197	△5,951
当期末残高	△101,030	△106,982
少数株主持分		
当期首残高	10,293	9,318
当期変動額		
株主資本以外の項目の 当期変動額(純額)	△975	△691
当期変動額合計	△975	△691
当期末残高	9,318	8,626
純資産合計		
当期首残高	234,478	248,092
当期変動額		
当期純利益又は当期 純損失(△)	15,621	23,928
自己株式の取得	△0	△0
連結範囲の変動	△5	—
持分法の適用範囲の 変動	172	—
持分法適用関連 会社の連結子会社 増加に伴う増加額	—	243
株主資本以外の項目の 当期変動額(純額)	△2,173	△6,643
当期変動額合計	13,614	17,527
当期末残高	248,092	265,620

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	2010年度 (自 2010年4月1日 至 2011年3月31日)	2011年度 (自 2011年4月1日 至 2012年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	30,422	41,618
減価償却費	65,862	56,741
減損損失	2,977	16,336
のれん償却額	21	55
貸倒引当金の増減額(△は減少)	375	△2,775
退職給付引当金の増減額(△は減少)	732	1,713
受取利息及び受取配当金	△2,414	△4,501
支払利息	13,215	13,706
為替差損益(△は益)	2,099	199
持分法による投資損益(△は益)	△5,914	△5,932
固定資産除売却損益(△は益)	669	1,807
資産除去債務会計基準の適用に伴う影響額	3,031	—
早期退職金	17	—
売上債権の増減額(△は増加)	191	△36,490
たな卸資産の増減額(△は増加)	△6,171	△4,754
販売金融債権の増減額(△は増加)	△19,385	△2,472
仕入債務の増減額(△は減少)	19,044	42,703
その他	15,773	19,485
小計	120,549	137,440
利息及び配当金の受取額	4,952	9,445
利息の支払額	△13,195	△13,966
早期退職金の支払額	△417	—
法人税等の支払額	△8,079	△13,532
営業活動によるキャッシュ・フロー	103,811	119,386
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の増減額(△は増加)	494	△5
有形固定資産の取得による支出	△53,263	△72,452
有形固定資産の売却による収入	9,870	8,403
投資有価証券の取得による支出	△2	△0
投資有価証券の売却による収入	0	20
短期貸付金の増減額(△は増加)	△6,510	△3,671
長期貸付けによる支出	0	△0
長期貸付金の回収による収入	320	265
その他	△3,500	△1,629
投資活動によるキャッシュ・フロー	△52,590	△69,069
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の増減額(△は減少)	2,580	△34,321
長期借入れによる収入	206,691	83,776
長期借入金の返済による支出	△194,243	△94,680
社債の償還による支出	△200	—
少数株主への配当金の支払額	△3,029	△3,014
その他	△6,761	△4,339
財務活動によるキャッシュ・フロー	5,037	△52,579
現金及び現金同等物に係る換算差額	△3,381	△3,208
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	52,875	△5,471
現金及び現金同等物の期首残高	263,453	316,464
連結の範囲の変更に伴う現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	22	—
非連結子会社との合併に伴う現金及び現金同等物の増加額	112	—
現金及び現金同等物の期末残高	316,464	310,993

連結子会社・関連会社 2012年3月31日現在

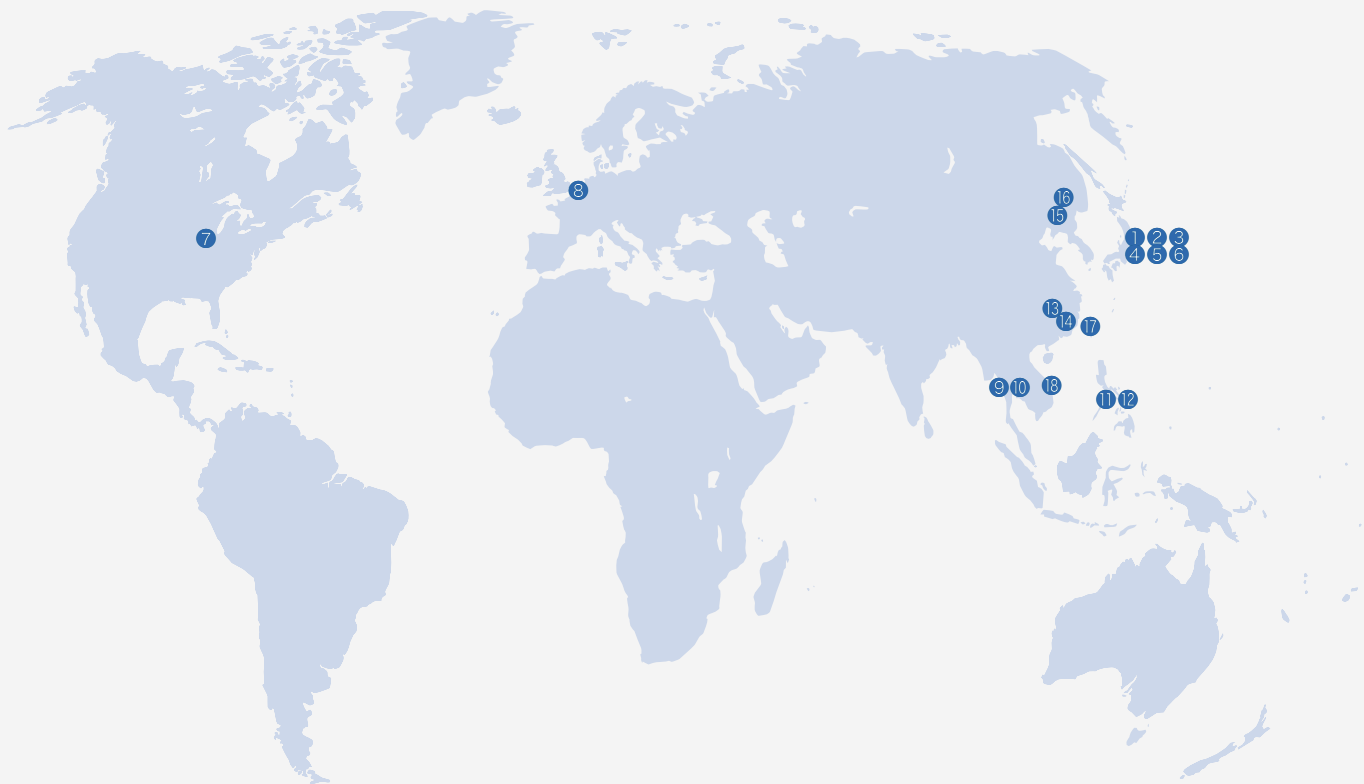
名称	国・地域
連結子会社	
北海道三菱自動車販売株式会社	日本
東日本三菱自動車販売株式会社	日本
関東三菱自動車販売株式会社	日本
中部三菱自動車販売株式会社	日本
西日本三菱自動車販売株式会社	日本
三菱自動車部品販売株式会社	日本
パジェロ製造株式会社	日本
三菱自動車カーライフプロダクツ株式会社	日本
三菱自動車ロジテクノ株式会社	日本
三菱自動車エンジニアリング株式会社	日本
水菱プラスチック株式会社	日本
ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・インク	米国
ミツビシ・モーターズ・アールアンドディー・オブ・アメリカ・インク	米国
ミツビシ・モーター・セールス・オブ・カナダ・インク	カナダ
ミツビシ・モーターズ・クレジット・オブ・アメリカ・インク	米国
ミツビシ・モーター・セールス・オブ・カリビアン・インク	プエルトリコ
ミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・プイ*2	オランダ
ミツビシ・モーター・アールアンドディー・ヨーロッパ・ジーエムビーエイチ	ドイツ
ミツビシ・モーター・セールス・ネーデルランド・ビー・プイ	オランダ
ミツビシ・モーターズ・ドイッチェランド・ジーエムビーエイチ	ドイツ
エムエムシー・インターナショナル・ファイナンス(ネザールズ)・ビー・プイ	オランダ
ネザールズ・カー・ビー・プイ*2	オランダ
ミツビシ・モーターズ・オーストラリア・リミテッド*2	オーストラリア
ミツビシ・モーターズ・ニュージーランド・リミテッド	ニュージーランド
ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド*2	タイ
エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド	タイ
ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション	フィリピン
エイシアン・トランスミッション・コーポレーション	フィリピン
ミツビシ・モーターズ・ミドルイースト・アンド・アフリカ・エフゼットイー	U. A. E.
その他海外子会社25社	
持分法適用関連会社	
室蘭三菱自動車販売株式会社	日本
十勝三菱自動車販売株式会社	日本
茨城三菱自動車販売株式会社	日本
名北三菱自動車販売株式会社	日本
三重三菱自動車販売株式会社	日本
香川三菱自動車販売株式会社	日本
宮崎三菱自動車販売株式会社	日本
東関東MMC部品販売株式会社	日本
株式会社NMKV	日本
MMCダイヤモンドファイナンス株式会社	日本
ミツビシ・モーターズ・ドゥ・ポルトガル・エスエー	ポルトガル
ピナ・スター・モーターズ・コーポレーション	ベトナム
その他関連会社12社	
その他の関係会社	
名称	国・地域
三菱重工業株式会社	日本

* 1：議決権の所有又は被所有割合の()内は、間接所有又は被間接所有割合で内数。

* 2：特定子会社に該当する。

資本金	事業の内容	議決権の所有割合 (%) *1
100百万円	自動車の販売	100.0
100百万円	自動車の販売	100.0
100百万円	自動車の販売	100.0
100百万円	自動車の販売	100.0
100百万円	自動車の販売	100.0
100百万円	自動車部品の販売	100.0 (30.8)
610百万円	自動車及び部品の製造・販売	100.0
300百万円	自動車用品、空調機器、他の販売	100.0
436百万円	自動車の点検整備・輸送・保管及び梱包他	82.8
350百万円	自動車及び部品の設計・試験他	100.0
100百万円	自動車部品の製造・販売	100.0
398,812千米ドル	自動車の輸入・製造・販売	100.0
2,000千米ドル	自動車関連調査・試験・研究他	100.0 (100.0)
1,291千米ドル	自動車の輸入・販売	100.0 (100.0)
260,000千米ドル	自動車販売金融・リース業	100.0 (100.0)
47,500千米ドル	自動車の輸入・販売	100.0
1,282,864千ユーロ	部品の輸入・販売他	100.0
767千ユーロ	自動車関連調査・試験・研究他	100.0 (100.0)
6,807千ユーロ	自動車の輸入・販売	100.0 (100.0)
30,000千ユーロ	自動車の輸入・販売	100.0 (100.0)
136千ユーロ	資金調達及びグループファイナンス等	100.0
250,012千ユーロ	自動車及び部品の製造	100.0 (15.0)
1,789,934千オーストラリアドル	自動車の輸入・販売	100.0
48,000千ニュージーランドドル	自動車の輸入・販売	100.0
7,000,000千パーツ	自動車の輸入・組立・販売	100.0
20,000千パーツ	自動車エンジン・プレス部品の製造	100.0 (100.0)
1,640,000千フィリピンペソ	自動車の輸入・組立・販売	51.0
770,000千フィリピンペソ	自動車トランスミッションの製造	94.7 (89.4)
10,000千UAE ディルハム	自動車部品の輸入・販売	100.0
100百万円	自動車の販売	29.0 (29.0)
60百万円	自動車の販売	35.0
30百万円	自動車の販売	40.0
70百万円	自動車の販売	28.6
58百万円	自動車の販売	24.8
50百万円	自動車の販売	23.0
60百万円	自動車の販売	38.8
100百万円	自動車部品の販売	33.0 (10.0)
10百万円	自動車の商品企画・開発等	50.0
3,000百万円	自動車販売金融及びリース・レンタル業	47.0
16,526千ユーロ	自動車の輸入・販売	50.0 (50.0)
16,000千米ドル	自動車及び部品の製造・販売	25.0
資本金	事業の内容	議決権の被所有割合 (%) *1
265,608百万円	船舶・海洋、原動機、機械・鉄構、航空・宇宙、汎用機・特殊車両、その他の製造・販売	15.7 (0.5)

主な生産拠点



国、地域	工場名	主な生産品目
日本	① 名古屋製作所 岡崎工場	アウトランダー、RVR
	② 水島製作所	i-MiEV(アイ・ミーブ)、アウトランダー、 ギャランフォルティス(ランサー)、i(アイ)、トッポ、 eKワゴン、ミニキャブ MINICAB-MiEV(ミニキャブ・ミーブ)
	③ パジェロ製造株式会社	パジェロ、デリカD:5
	④ パワートレイン製作所 京都工場	エンジン
	⑤ パワートレイン製作所 滋賀工場	エンジン
	⑥ パワートレイン製作所 水島工場	エンジン、トランスミッション
米国	⑦ ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・インク(MMNA)	アウトランダースポーツ
オランダ	⑧ ネザーランズ・カー・ビー・ブイ(NedCar)	コルト(欧州仕様)、アウトランダー
タイ	⑨ ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)	ミラージュ、トライトン、パジェロスポーツ、 ランサー EX
	⑩ エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド(MEC)	エンジン
フィリピン	⑪ ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション(MMPC)	アドベンチャー、L300、ランサー EX
	⑫ エイシアン・トランスミッション・コーポレーション(ATC)	トランスミッション
中国	⑬ 広汽長豊汽車製造股份有限公司(GACCF)	パジェロ
	⑭ 東南(福建)汽車工業有限公司(SEM)	ギャラン、ランサー EX、ジンガー
	⑮ 瀋陽航天三菱汽車発動機製造有限公司(SAME)	エンジン
	⑯ ハルビン東安汽車発動機製造有限公司(DAE)	エンジン、トランスミッション
台湾	⑰ 中華汽車工業股份有限公司(CMC)	コルトプラス、ランサーフォルティス、アウトランダー、 ジンガー、デリカ
ベトナム	⑱ ビナ・スター・モーターズ・コーポレーション(VSM)	ジンガー、パジェロスポーツ

株式関連情報 2012年3月31日現在

社名 三菱自動車工業株式会社
 本社 〒108-8410 東京都港区芝五丁目33番8号
 Tel : 03-3456-1111 (大代表)

設立 1970年4月22日
 資本金 657,355,059,926円
 従業員数 連結 : 30,777名 単独 : 12,720名
 上場証券取引所 東京
 証券コード 7211
 1単元の株式数 普通株式は1,000株 優先株式は1株
 発行済株式総数 5,538,394,433株
 株主数

種類	発行数(株)	株主数
普通株式	5,537,956,840	372,188
優先株式		
第1回A種優先株式	73,000	4
第2回A種優先株式	25,000	7
第3回A種優先株式	1,000	1
第1回G種優先株式	130,000	2
第2回G種優先株式	168,393	3
第3回G種優先株式	10,200	1
第4回G種優先株式	30,000	1

大株主の状況

氏名又は名称	所有株式数(千株)	発行済株式総数に対する 所有株式数の割合(%)
三菱重工業株式会社	839,966	15.16
三菱商事株式会社	774,835	13.99
株式会社三菱東京UFJ銀行	269,024	4.85
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	100,860	1.82
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	57,534	1.03
SSBT OD05 OMNIBUS ACCOUNT-TREATY CLIENTS (常任代理人:香港上海銀行東京支店)	46,131	0.83
エムエルピーエフエス カストディー アカウント (常任代理人:メリルリンチ日本証券株式会社)	38,699	0.69
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口1)	34,830	0.62
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口6)	33,632	0.60
ステート ストリート バンク ウェスト クライアント トリーティー (常任代理人:株式会社みずほコーポレート銀行決済営業部)	32,408	0.58
計	2,227,921	40.22

株主名簿管理人

三菱UFJ信託銀行株式会社
 東京都千代田区丸の内一丁目4番5号
 (お問合せ先)
 三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部
 東京都江東区東砂七丁目10番11号
 Tel : 0120-232-711 (フリーダイヤル)

Drive@earth



発行

三菱自動車工業株式会社 広報部

〒108-8410 東京都港区芝五丁目33番8号

Tel: 03-6852-4206 (IR)

03-6852-4274 (企業広報)

Fax: 03-6852-5405

<http://www.mitsubishi-motors.com/jp/>