

三菱自動車工業株式会社

アニュアルレポート 2013
2013年3月期

Harnessing Emerging Market Dynamism

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。

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にのみを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。

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。



目次

■ 株主およびすべてのステークホルダーの皆様へ	2
2013年度は「成長と飛躍」の実現に向け、 中期経営計画「ジャンプ 2013」の総仕上げに取り組みます。	
■ 社長メッセージ	4
新型車投入とグローバル展開で 販売台数増および増収増益を目指します。	
2012年度：「ジャンプ 2013」の2年目を振り返って…………… 5	
2013年度：「ジャンプ 2013」の総仕上げに向けた取り組み …… 6	
■ 特集 1	10
新興市場での取り組み	
■ 特集 2	14
環境対応車のラインアップをさらに拡充	
■ 地域別営業概況	16
■ 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
■ 財務セクション	27
■ 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

2013年度は「成長と飛躍」の実現に向け、 中期経営計画「ジャンプ 2013」の総仕上げに取り組みます。

自動車業界を取り巻く事業環境は、超円高が是正の方向に向かい米国経済も緩慢ながら拡大を続けるなど明るい兆しを見せる一方で、ユーロ圏は景気後退局面が続き、米国の量的緩和の縮小観測を契機とした世界的な金融市場の動揺や新興国経済の変調など、依然として厳しく不安定となっております。

このような状況の中で当社グループは、中期経営計画「ジャンプ 2013」の最終年度を迎えますが、その基本方針として掲げる「成長と飛躍」を果たすべく、

- 新興市場と環境対応への経営資源の集中
- コスト構造の抜本的な改革
- 事業提携による収益拡大機会の追求
- 経営基盤の強化

という、4つの主要項目への取り組みを継続していく所存です。



これら主要項目への取り組みを通じて、市場ニーズに適合した商品を投入するとともに、為替変動にも耐え得るコスト構造を確立することで、収益拡大を図ってまいります。特に2013年度は、日産自動車との合併会社である株式会社NMKVで企画・開発した新型軽自動車『eKワゴン』『eKカスタム』、さらにスーパーハイトワゴンタイプの新型軽自動車を日本で発売します。海外では、電気自動車派生型のプラグインハイブリッドEVシステムを搭載した『アウトランダー PHEV』の販売を順次開始する計画であり、これらの商品を梃子に世界各国で販売台数の拡大に努めてまいります。

また、2012年12月に届け出た軽自動車エンジンのオイル漏れ不具合に関するリコールにより明らかになった、当社のリコール検討プロセスにおける問題点については、2013年度より着手した全社的な品質改革推進活動「カスタマーファースト・プログラム」を確実に実行することで、お客様の安心・安全を第一に考えた取り組みを強化してまいります。これらの取り組みにおいて当社は、コンプライアンスを最優先に考え、お客様や社会からの信頼を損なうことのない誠実な企業として、社会や環境への配慮を強化してまいります。また、内部統制システムの不断の見直しを行うことで、一層のガバナンス強化を図り、法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保等に向けた改善、充実に努めてまいります。

株主の皆様をはじめとするすべてのステークホルダーの皆様におかれましては、今後とも変わらぬご支援、ご指導を賜りませうようお願い申し上げます。

2013年9月



取締役会長

西岡 喬



取締役社長

益子 修

新型車投入とグローバル展開で 販売台数増および増収増益を目指します。

2013年度は、海外では『ミラージュ』『アウトランダー』『アウトランダー PHEV』をはじめとした新型車の世界展開を図るとともに、タイ・中国・ロシアなどの新興国で現地生産モデルを追加します。一方、日本では製造工場のコスト競争力向上および新型軽自動車の投入により販売拡大を図ります。これらの取り組みにより、「ジャンプ 2013」における2013年度の業績目標を上回る営業利益1,000億円、当期利益500億円を目指します。



取締役社長 益子 修

2012年度：「ジャンプ 2013」の2年目を振り返って

2012年度は中期経営計画「ジャンプ 2013」の2年目であり、当社は「成長と飛躍」に向けた環境対応と新興国対応プロジェクトを、新型車投入・生産・販売の各分野で推進してきました。具体的には、商品面では『ミラーージュ』『アウトランダー』『アウトランダー PHEV』などの新型車を投入し、生産面では、タイ、中国、ロシアなどの新興国において生産能力を増強しました。一方、「選択と集中」を進める中で、これまで赤字事業となっていた欧州生産子会社ネザーランズ・カー・ビー・ブイ（ネッドカー）を売却し、生産事業を終了しました。

このように、当社は2012年度を収益拡大に向けた種まきの年と位置づけ、これら諸施策を着実に実行しました。

その結果、売上高は、前年度比78億円増収の1兆8,151億円となりました。営業利益は、台数・車種構成等の改善や資材費等コスト低減により、前年度比37億円増収の674億円、当期純利益は前年度比141億円増収の380億円となりました。一方、販売台数（小売）は、アジアおよびその他地域が伸びたものの、日本・北米・欧州で減少したことにより、前年度比1万4千台（1%）減少の987千台となりました。

2012年度のハイライト

■ 販売台数（小売）は、前年度比14千台減少の987千台

■ 営業利益は前年度比37億円増収の674億円

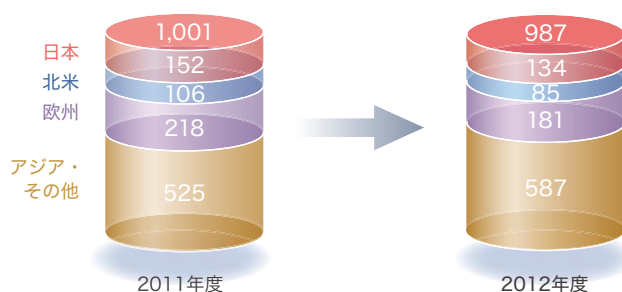
■ 売上高は前年度比78億円増収の1兆8,151億円

■ 当期利益は前年度比141億円増収の380億円

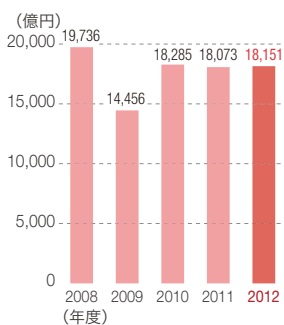
欧州債務問題の長期化など厳しい事業環境のなか増収増益を達成

地域別販売台数（小売）

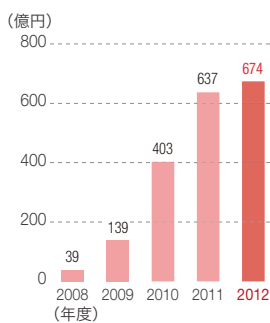
（単位：千台）



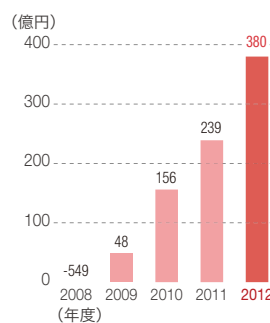
売上高



営業利益

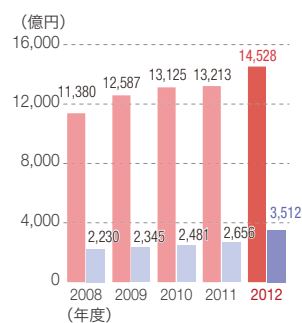


当期純損益



総資産／純資産

■ 総資産 ■ 純資産



2013年度：「ジャンプ 2013」の総仕上げに向けた取り組み

▶ 新型車投入とグローバル展開による事業・業績の拡大を図ります。

2013年度は「ジャンプ 2013」の最終年度であり、総仕上げの年であるとともに次期中期経営計画への「つなぎの年」ともなる重要な年です。主な取り組みとしては、海外では、2012年度に発売した『ミラーージュ』『アウトランダー』などの新型車を世界展開し、販売台数を拡大させていきます。加えて、タイ、中国、ロシアにおいて、現地生産モデルを追加し販売台数を積み上げていく方針です。日本では、製造工場のコスト競争力の強化を図っていきます。また、新型軽自動車の投入により販売台数を拡大させる計画です。さらに、これまで行ってきた「構造改革」「選択と集中」を推し進め、2013年度の利益目標を達成し、「三菱自動車は持続的成長を実現する力を備えた」と評価されるよう引き続き努力してまいります。

▶ アセアン地域をはじめとした新興市場での生産能力強化・販売拡大に取り組みます。

新興市場においては、アセアン地域での今後の市場拡大を見込み、現地生産能力の増強および販売拡大に力を入れていきます。特に、タイに次ぐアセアンの重要市場である、

インドネシア、フィリピンでも販売拡大に力を入れ、2015年度のアセアン主要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）におけるシェア12%達成に向けて、事業展開を加速していきます。アセアン地域以外の新興市場におきましても、中国やロシアでの『パジェロスポーツ』の現地生産開始、ブラジルにおける『ASX』の現地組立を開始するとともに、さらなる販売拡大を図り、三菱自動車のパフォーマンスを高めていく所存です。（特集：P10-P13参照）

▶ 軽自動車市場でのパフォーマンス向上を目指し、協業を通じたラインアップ強化を開始しました。

日本市場では、軽自動車の商品ラインアップ強化に向けて、日産自動車と合併でNMKVを設立。クルマづくりの各分野で両社の強みを融合するという、まったく新しいアプローチを通じて新型『eKワゴン』『eKカスタム』を開発し2013年6月に販売を開始しました。軽自動車事業で協業することにより、規模の経済を享受できるとともに、開発や生産の段階においては、それぞれが従来持っていなかった知見や経験をお互いに取り入れることで、シナジー効果を最大限発揮し、このマーケットで先行する他社に十分伍して戦える商品を手にすることができました。



『ミラーージュ』

さらに、NMKVモデル第二弾として、2014年初頭の市場投入に向けて、スーパーハイトワゴンタイプの新型軽自動車の開発を進めています。今後、当社は軽自動車マーケットでの販売増加を図っていきます。

▶生産性向上と新型車の積極展開により、成熟市場での収益改善を図ります。

日本の製造工場では、コスト競争力向上に向けて構造改革に取り組んでいます。水島製作所では、新型軽自動車と乗用車の生産を同じラインで行い、生産性を大幅に高めました。また、2014年1月には車体組立ラインを、現在の4ラインか

ら2ラインに集約します。名古屋製作所においても、『アウトランダー PHEV』の生産能力増強に加え、PHEV用電池およびモーター搭載作業をサブラインからメインラインへ取り入れ、生産性向上を図ります。

一方、欧州では、『ミラーージュ』『アウトランダー』『アウトランダー PHEV』の投入により、2013年度の販売台数は前年度比2割増の21万2千台を計画しています。また、2012年末にネットカーを譲渡したことによる損益改善効果なども見込めるため、2013年度の欧州事業は黒字化することを計画しています。なお、欧州生産子会社については、現従業員の雇用を守ることを最優先に譲渡に関する協議を続け、基本合意に達しました。

■新型軽自動車『eKワゴン』『eKカスタム』を日本市場に投入

2013年6月に日本で発売した『eKワゴン』『eKカスタム』は、プラットフォーム、ボディ、エンジン、トランスミッションなどを一新することにより、これからの軽自動車に求められる「高品質なデザイン」「快適な室内空間」「運転のしやすさ」「優れた燃費性能」を高いレベルで実現しました。両モデルは、日産自動車との合弁会社、株式会社NMKVによって企画・開発されたものであり、商品企画・開発・購買等、それぞれの分野における三菱自動車と日産自動車の強みを融合し、高い商品競争力を備えています。

具体的には、躍動感とこれまでの軽自動車にはない立体的で「高品質なデザイン」としました。また、軽自動車初のタッチパネルオートエアコン、三菱自動車初の99%^{*1}UVカットガラス、キーレスオペレーションシステム、心地よい

広がり感のあるインパネと、ゆったりとした大きなシートなど、便利・快適な装備を充実。さらに、減速時からアイドルリングが停止する「新オートストップ&ゴー」^{*2}を採用したほか、新開発のMIVEC^{*3}エンジンと副変速機付CVTの搭載や軽量化と空力性能向上などによって、クラストップレベルの低燃費^{*4}となる29.2km/L(JC08モード燃料消費率、国土交通省審査値)^{*5}を実現しました。

*1 ISO9050基準

*2 減速時(約13km/h以下)からアイドルリングを停止させガソリンの消費を抑えるシステム(一部グレードを除く)

*3 Mitsubishi Innovative Valve timing Electronic Control system の略

*4 全高1550mm以上の軽自動車クラス

*5 一部グレードを除く



『eKワゴン』



『eKカスタム』

また、北米では、『アウトランダー』『ミラージュ』などの新モデル投入により、2013年度の販売台数は前年度比2割増の10万台を計画しております。2012年7月に米国イリノイ州で現地生産を開始した世界戦略車『アウトランダースポーツ』（日本名：RVR）について、北米市場向けに止まらず、ロシア、中南米、中東の各市場向け車両の生産および輸出も開始しており、輸出拡大による損益改善を目指します。

▶徹底した品質改革推進活動に取り組みます。

三菱自動車は2012年12月、軽自動車エンジンのオイル漏れ不具合に関しリコールを届け出るとともに、その過程で明らかになったリコールに関する諸問題について、改善施策の実行に取り組んでいます。まずは、「お客様の安全・安心」を第一に考える“お客様視点”の再徹底を喫緊の経営課題と捉え、2013年度より、全社的な品質改革推進活動「カスタマーファースト・プログラム」の取り組みを開始しました。

具体的には、「品質」、「風土」、「業務品質」の3つの分野の改革チームを設け、それぞれ開発、生産、国内営業の統括部門長がチームリーダーとなって、改善計画の立案と実行の責任を負います。さらに、プログラムの実施状況をモニタリングする社長直轄の「改革促進委員会」を設置し、活動を確実にフォローする体制で推進していきます。また、諮問機関として社外の有識者による「改革諮問委員会」を設置し、外部からの視点でご指導・ご助言を頂くことで、速やかな改革推進に取り組んでいく所存です。本活動を通じ、品質に関わる業務プロセスを全面的に見直し、社員の意識改革を図る決意です。

▶早期復配に向けた環境整備を進めています。

当社は、中期経営計画「ジャンプ2013」の最終年度である2013年度の復配を目指し、「新興市場・環境対応」と「収益レベルの底上げ」に鋭意取り組んできました。2013年度は、当初の目標を上回る利益の達成に傾注しています。

このような状況の下、早期復配のためには繰越損失の解消が必要となるため、8月1日付で資本金及び資本準備金の額の減少を行いました。具体的には、資本金のうち4,916億円、さらに資本準備金4,332億円の全額を減少し、その他資本剰余金に振り替えました。さらに、増加したその他資本剰余金のうち9,246億円を繰越利益剰余金に振り替え、欠損の填補を実施しました。



業績の見通し

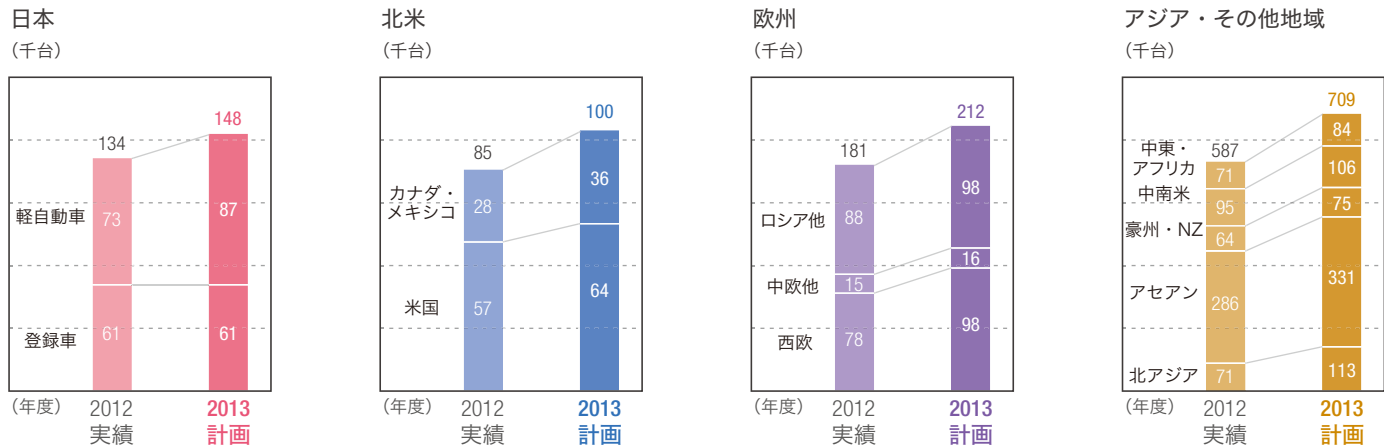
▶全地域での販売台数増加により増収増益を目指します。

2013年度は『ミラージュ』『アウトランダー』をはじめとした新型車の投入により、販売台数(小売)が世界の全地域で2012年度を上回る見込みです。特にアジア・その他地域では2012年度比12万2千台(21%)増加の70万9千台の販売を計画しています。日本でも新型軽自動車『eKワゴン』『eKカスタム』を中心に販売の伸びが見込まれます。これにより、2013年度の販売台数は2012年度比18万2千台(18%)増加の116万9千台を計画しています。

収益につきましては、新型車投入に伴う販売費用の積み増しや、将来の成長に向けた開発費の増加などを計画しているものの、台数・車種構成差、為替の好転に加え、資材費等のコスト低減などの効果を見込んでいます。これらにより、売上高は2012年度比4,549億円増加の2兆2,700億円、営業利益は326億円増加の1,000億円、当期利益は120億円増加の500億円と増収増益を計画しています。

三菱自動車では、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おり、今後も継続して強い意志を持って取り組んでいきたいと考えています。

2013年度地域別販売台数計画(小売)



業績の実績と見通し

	2011 年度実績	2012 年度実績	2013 年度見通し
販売台数(小売)	1,001千台	987千台	1,169千台
売上高	18,073億円	18,151億円	22,700億円
営業利益 (営業利益率)	637億円 3.5%	674億円 3.7%	1,000億円 4.4%
当期利益 (当期利益率)	239億円 1.3%	380億円 2.1%	500億円 2.2%



三菱自動車は、成長が期待できる新興市場にグローバル車種を投入することにより、大幅に販売台数を伸ばすとともに現地生産の強化を図り、「成長と飛躍」の実現に向けた取り組みを強化しています。

▶新興市場での事業基盤を活かし、成長を加速させます。

三菱自動車の地域別販売台数は、アジア・その他地域が約60%、さらにロシア他を加えたいわゆる新興市場で約70%を占めています。この様にタイ・インドネシアなどのアセアン地域や中国を含む北アジア、さらにロシア、ブラジルなど成長著しい新興市場に強い事業基盤を持っていることが三菱自動車の事業の特長です。

今後も大幅な成長が期待できる新興市場での現地生産の強化を図るとともに、現地調達率を高めることで、コスト低減を図りながら販売の拡大に取り組んでいきます。また、一層の成長を実現するためには、為替変動に左右されにくい生産体制の構築が必要不可欠と考えており、新興国での生産能

力の増強、販売拡大に向けて経営資源を集中投入して行く方針です。

▶アセアン地域を最重要市場と位置付け、販売シェア拡大を目指します。

アセアン地域の市場規模は急速に拡大しており、特に、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)では、2008年に186万台であった販売台数が2011年には244万台に、そして2015年には300万台超(IHSオートモーティブ2013年1月版)に拡大すると予想されています。アセアン主要5カ国は、新興国市場の中でも安定的に成長していること、また歴史的にも三菱自動車の販売シェアが高いこと、さらには大きな経済成長が見込める

ことから、今後の事業拡大の機会是非常に大きいと捉えています。

中期経営計画「ジャンプ 2013」で設定した2012年度のアセアン主要5カ国での販売計画台数は19万7千台でしたが、実績は27万9千台となり計画を大幅に上回りました。さらに、アセアン主要5カ国における三菱自動車の2012年度販売シェアは2011年度比0.4ポイント増加の8.3%となり

ました。三菱自動車では、2011年に発表した事業拡大戦略「アセアンチャレンジ12」で、アセアン主要5カ国での販売シェアを2010年の6.5%から2015年には12.0%に伸ばすことを目標として掲げ、成長を確かなものとする戦略に取り組んでいます。営業利益についても、アセアン地域が収益の柱となっております。

ロシア

『アウトランダー』『パジェロスポーツ』
の現地生産開始



『パジェロスポーツ』



『アウトランダー』

中国

『ASX』『パジェロスポーツ』の
現地生産開始



『トライトン』



『ミラージュ』

フィリピン

『ミラージュ』『トライトン』『パジェロ
スポーツ』の販売拡大
『ミラージュ G4 (アトラージュ)』の
販売開始

タイ

『ミラージュ』『アトラージュ』の生産・
販売開始
第3工場の生産能力増強



『アウトランダースポーツ』『ASX』



『アトラージュ』

インドネシア

『アウトランダースポーツ』『ミラージュ』の
販売拡大
『アウトランダースポーツ』の現地生産開始

▶アセアン地域の成長を取り込むため、経営資源を集中投入しています。

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、フィリピン、ベトナムに生産拠点を展開し、また、インドネシアでは現地組立を行っています。

2012年度に三菱自動車の地域別販売台数で日本を上回ったタイは、最大の市場であると同時に全世界に向けて自動車の生産・輸出を担う最重要拠点でもあります。三菱自動車・モーターズ・タイランド (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、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』は世界各地域に輸出しています。さらに2012年3月には第3工場を新設し、グローバルコンパクトカー『ミラージュ』を、2013年6月に新世代グローバルコンパクトセダン『アトラージュ』の本格的な生産を開始し、タイから世界へ供給する体制を増強しました。アセアン諸国を中心に『ミラージュ』の販売が好調であることに加え、『アトラージュ』の生産車種追加により、一層の現地生産能力強化を図ります。

また、フィリピンでは三菱自動車・モーターズ・フィリピンズで、1963年から現地生産を開始しています。現在は、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』の生産・販売を行っています。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モデルを導入し、販売台数増を図っていきます。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。インドネシアでは、商用車『L300』『T-120』を生産してきましたが、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』)の現地組立を開始しました。

これらの国で拡大する総需要を取り込んでいくことで、2015年度におけるアセアン市場でのシェア12%達成に向けて、事業展開を加速していきます。



タイ第3工場



■タイで新世代グローバルコンパクトセダン『アトラージュ』の生産・販売を開始

三菱自動車は、タイのMMTh第3工場にて新世代グローバルコンパクトセダン『アトラージュ』の生産を開始し2013年7月からタイ国内で販売を開始しました。

『アトラージュ』は、良好な前方視界と取り回しやすさを提供するショートノーズ、流麗なサイドプロポーション、躍動的なキャラクターラインなどにより、新世代コンパクトセダンに相応しいスタイリングを追求しています。また、

クラス最軽量の衝突安全強化ボディRISEに、軽量・コンパクトな1.2L MIVECエンジンを搭載。各部での徹底した軽量化や走行抵抗の低減により、クラストップの低燃費22km/Lを実現しました。さらに、ドア開口部を広めに設定したことでスムーズな乗降を可能としたほか、ゆとりある後席足元スペースにより乗車時の快適性を高めています。



▶中国・ロシア・ブラジルで、積極的な現地生産・販売拡大に取り組んでいます。

中国では、2012年に『ASX』(日本名『RVR』)の生産を開始しましたが、これに加え2013年9月に『パジェロスポーツ』の生産を開始しました。2012年後半に低迷した中国での日本車販売が回復しつつある中で、三菱自動車の中国における生産・販売事業を展開する新合併会社广汽三菱汽车有限公司を設立し、事業を開始したことにより、2013年度には前年度比2倍以上の8万9千台を目指す計画です。中国市場は中・長期的に成長を続ける重要なマーケットであり、特に伸張著しいSUVを中心に魅力あるモデルを順次投入し事業展開を積極的に進めていく方針です。

ロシアの自動車総需要はリーマンショック後の落ち込みから回復しており、2012年の新車販売台数は過去最高の約290万台に到達し、中長期的にも更なる拡大が見込まれています。三菱自動車のロシアでの販売はSUVモデルを

中心に好調を維持しており、ロシアを最重要市場の一つと位置づけています。この中で三菱自動車は、2008年5月にPSAプジョー・シトロエン社との合併で現地生産工場を設立、2012年には新型『アウトランダー』の本格生産および出荷を開始しました。さらに、2013年7月に『パジェロスポーツ』の現地生産を開始しました。三菱自動車は、『アウトランダー』の現地生産車両の出荷開始を契機としてロシアにおける拡販に一層注力するとともに、現地生産体制を活用したロシア事業の強化を図ることにより、2013年度の販売台数は前年度比1割増の9万台を計画しています。

ブラジルでは、2013年7月の『ASX』現地組立開始にとまない、販売計画としては前年比1割増の6万6千台を目指します。

今後も、需要の伸びが期待される新興市場において販売拡大に努めていきます。

特集2：環境対応車のラインアップをさらに拡充

三菱自動車は、持続可能な社会を実現するために人と地球の共生を目指し、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んでおり、企業コミュニケーションワード『Drive@earth(ドライブ・アット・アース)』を具現化するため当社独自の先進技術『@earth TECHNOLOGY』を搭載した商品の開発を進めています。その中で、環境への貢献として、当社は低燃費ガソリンエンジン車、クリーンディーゼルエンジン搭載車、電気自動車、プラグインハイブリッドEV車という4つの環境対応車を提供するオンリーワン企業です。ラインナップの多様性を生かし、世界各地域で市場のニーズに応じた最適なモデルを選択して展開します。

▶環境技術を磨き実現したガソリン車トップレベルの低燃費

欧州をはじめCO₂規制強化を背景に環境対応車への需要が高まる中、2012年に生産拠点のタイで販売を開始した『ミラージュ』は、既にアセアン諸国、日本、欧州、豪州とグローバルに展開しており、2013年秋には北米への投入も予定しています。低燃費化技術として徹底した軽量化や空力性能の追求に加え、新開発の1.0リッター3気筒MIVECエンジンやアイドリングストップ機能を搭載し、日本ではガソリンエンジン登録車トップレベルの27.2km/L(JC08モード燃料消費率)、欧州ではCO₂排出量92g/km(5MT仕様)を実現しています。

▶環境性能と動力性能を両立させるクリーンディーゼルエンジン

三菱自動車は、クリーンディーゼルエンジン搭載モデルとして、2010年に発売した『パジェロ』を皮切りに、2012年には欧州で『アウトランダー』を、さらに2013年には日本市場に『デリカD:5』を投入しました。

『デリカD:5』は、大気汚染の原因となるNO_x(窒素酸化物)やPM(粒子状物質)の排出を大幅に低減して、平成21年排出ガス規制(ポスト新長期規制)に適合する優れた環境性能を備えています。また、環境性能と力強い動力性能の両立を図り、JC08モード燃料消費率は13.6km/L、最大トルクは360N・m(36.7kg・m)/1,500～2,750rpmとなっています。

▶電気自動車の先駆者として次々と新モデルを投入

2009年に当社が究極の環境対応車として、世界に先駆けて量産を開始した新世代電気自動車『i-MiEV』は、これまでに日本や欧州、北米、アジアなど世界各地に展開しています。また、2011年には電気自動車の第2弾として、軽商用電気自動車『MINICAB-MiEV VAN』を発売しました。さらに2013年には第3弾として、軽トラックの電気自動車『MINICAB-MiEV TRUCK』を発売。“ゼロ・エミッション車”としての高い環境性能や、力強く滑らかに走る動力性能、また電気自動車ならではの静粛性、快適性、経済性を実現しています。



『デリカD:5』



『ミラージュ』



2.2L コモンレール式DI-D
クリーンディーゼルエンジン



『MINICAB-MiEV
VAN』



プラグインハイブリッド車『アウトランダー PHEV』

▶自分で発電する電気自動車
新型『アウトランダー PHEV』

2013年1月、三菱自動車は電気自動車派生型の「プラグインハイブリッドEVシステム」を搭載した新型『アウトランダー PHEV』を発売しました。『アウトランダー PHEV』は、『i-MiEV』で培った電気自動車技術、『ランサーエボリューション』で鍛えた4WD技術、『パジェロ』で築いたSUVのノウハウを結集した、画期的な“自分で発電する電気自動車”であり、SUVタイプとして世界初のプラグインハイブリッド車です。電気自動車の優れた環境性能や静粛性、4WDによる走行安定性や意のままの走り、SUVならではの使い勝手の良さを融合しています。

なお、『アウトランダー PHEV』の大きな特徴としては、低燃費かつ快適な走行を実現するため、走行状況やバッテリー残量に応じて、3つの走行モードから最適なモードを自動で選択します。

<3つの走行モード>

●EV走行モード

バッテリーに蓄えた電力のみを使用し、モーターで走行します。走行中のガソリン消費やCO₂排出はゼロ。静かでクリーンかつモーター特有の力強い走行が楽しめます。

●シリーズ走行モード

エンジンを発電専用として動かし、その電力も使ってモーターで走行します。バッテリーの電力量が低下した場合や、急加速や登坂など更に力強い走りが必要な場合に作動します。

●パラレル走行モード

高速走行時は効率の良いエンジンの駆動力を主体に走行し、加速・登坂などでさらに力強い走りが必要な場合にはモーターの駆動力がアシストします。

基本性能

充電電力使用時走行距離	60.2km
航続可能距離	897km
プラグインハイブリッド燃料消費率 (複合燃料消費率 [※])	67.0km/L

※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」に、国土交通省が定めたプラグイン走行の貢献割合（ユーティリティファクター）をかけ、複合した代表燃費値

2013年度は全地域での販売台数増加を目指します。

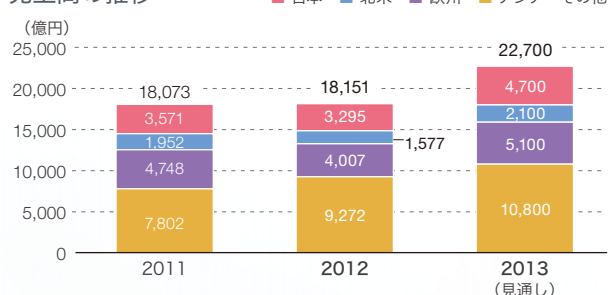
2012年度の販売台数(小売)は、アジア・その他地域で前年度を大幅に上回りました。しかしながら、日本・北米・欧州で前年度を下回ったため、全体では前年度比1万4千台(1%)減少の98万7千台となりました。一方で、卸売台数は、アジア・その他地域での増加が他の地域での減少を補った結果、前年度比4万8千台(4%)増加の112万台でした。売上高は、卸売台数の増加等により前年度比78億円(0.4%)増収の1兆8,151億円となりました。営業利益は、市場措置関連費用や販売費用の増加があったものの、台数・車種構成等の改善やコスト低減などにより、前年度比37億円増益の674億円となりました。

2013年度は、全地域で販売台数(小売)が2012年度を上回る見通しです。日本では新型軽自動車『eKワゴン』『eKカスタム』を中心に販売を拡大し、海外ではグローバル車種である『ミラージュ』『アウトランダー』『トライトン』『パジェロスポーツ』『アウトランダー PHEV』およびタイ生産の新型セダン『アトラージュ』を中心に販売の伸びを見込んでいます。これにより、2013年度の販売台数は2012年度比18万2千台(18%)増加の116万9千台を計画しており、売上高は2兆2,700億円を目指します。

売上高

	2011年度	2012年度	2013年度(見通し)
日本	3,571	3,295	4,700
北米	1,952	1,577	2,100
欧州	4,748	4,007	5,100
アジア・その他	7,802	9,272	10,800
合計	18,073	18,151	22,700

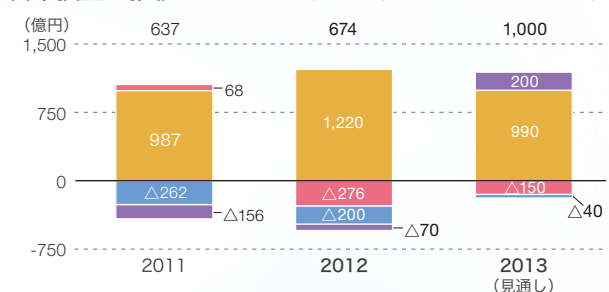
売上高の推移



営業損益

	2011年度	2012年度	2013年度(見通し)
日本	68	△276	△150
北米	△262	△200	△40
欧州	△156	△70	200
アジア・その他	987	1,220	990
合計	637	674	1,000

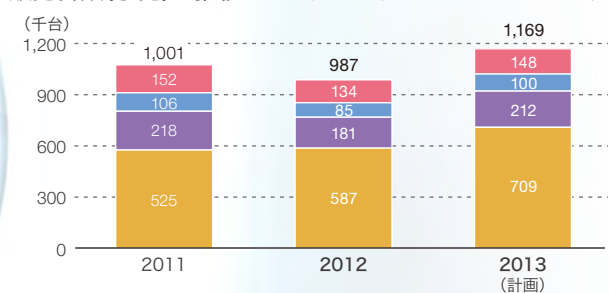
営業損益の推移



販売台数(小売)構成

	2011年度	2012年度	2013年度(計画)
日本	152	134	148
北米	106	85	100
欧州	218	181	212
アジア・その他	525	587	709
合計	1,001	987	1,169

販売台数(小売)の推移



日本



軽自動車『eKワゴン』『eKカスタム』等の新型車投入により 販売台数拡大を図ります。

服部 俊彦
取締役 国内営業統括部門長

2012年度の業績

2012年度の登録車販売台数が前年度並みの6万1千台となった一方、モデル末期となる『eKワゴン』等の軽自動車販売台数が減少しました。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1万8千台（12%）減少の13万4千台となりました。

売上高は、前年度比276億円減少の3,295億円となり、営業損益は市場措置関連費用の増加の影響もあり、前年度の営業利益68億円から276億円の損失となりました。

2013年度の見通し

2013年度は、新型軽自動車『eKワゴン』『eKカスタム』の発売に加え、スーパーハイトワゴンタイプの新型軽自動車の投入も計画しています。また、前年度に販売を開始した『ミラージュ』『アウトランダー』『アウトランダー PHEV』の販売拡大に努めます。さらに、電気自動車『i-MiEV(アイ・ミーブ)』や軽商用電気自動車『MINICAB-MiEV VAN(ミニキャブ・ミーブ バン)』、軽トラックの電気自動車『MINICAB-MiEV TRUCK(ミニキャブ・ミーブトラック)』および『アウトランダー PHEV』を含む電動車両の販売や充電インフラの整備を通じた普及活動を継続していきます。

販売台数は、新車投入の効果もあるため、2012年度比1万4千台（10%）増加の14万8千台を計画しています。また、売上高は2012年度比1,405億円増収の4,700億円、営業損失は126億円改善の150億円を計画しています。

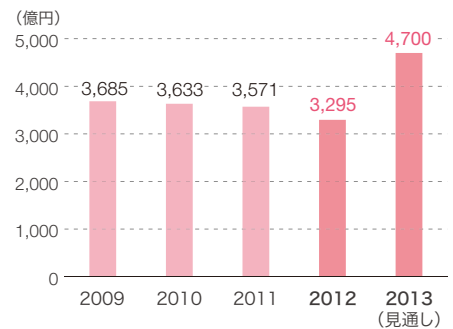


『eKワゴン』

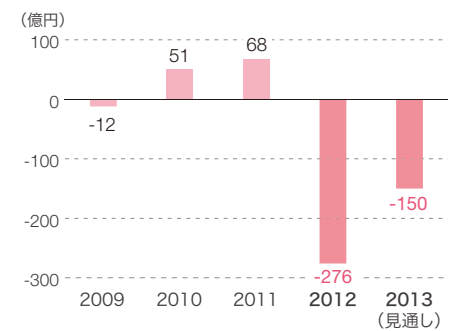


『eKカスタム』

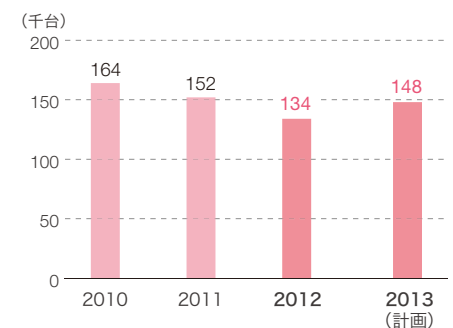
売上高



営業損益



販売台数 (小売)



北米

『アウトランダー』『ミラーージュ』の投入に加え、
『アウトランダースポーツ』の輸出を伸ばし事業拡大を図ります。

一寸木 守一
常務執行役員 第二海外営業統括部門長



2012年度の業績

米国では、2012年7月から現地生産を開始した『アウトランダースポーツ』(日本名『RVR』)の販売が2011年度を15%上回ったものの、2011年度に生産を終了した米国市場向けモデル『エクリプス』『エクリプススパイダー』『エンデバー』の販売が減少しました。この結果、北米での販売台数は、前年度比2万1千台(20%)減少の8万5千台となりました。

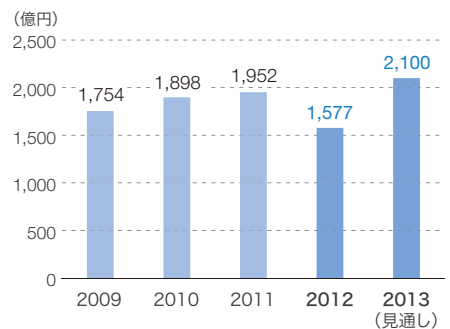
売上高は販売台数の減少により前年度比375億円減少の1,577億円となりました。営業損益は、為替の影響などにより前年度比62億円改善し、200億円の損失となりました。

2013年度の見通し

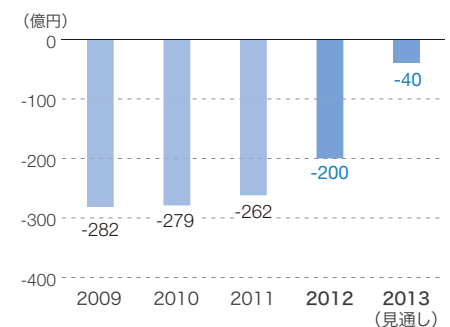
米国では、『アウトランダー』『ミラーージュ』の投入により販売台数拡大に取り組みとともに、現地生産を開始した『アウトランダースポーツ』(日本名『RVR』)の輸出を伸ばし事業拡大を図る予定です。

販売台数は、新車投入の効果により2012年度から1万5千台(18%)増加の10万台を計画しています。また、売上高は2012年度比523億円増加の2,100億円、営業損益は為替の好転、販売台数の増加などにより、160億円改善し、40億円の損失となる見通しです。

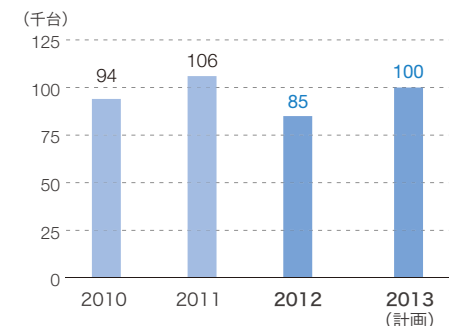
売上高



営業損益



販売台数 (小売)



『アウトランダースポーツ』



『アウトランダー』

欧州



『スペーススター（ミラーージュ）』『アウトランダー』『アウトランダー PHEV』の投入に加え、ロシアでの現地生産車種追加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

2012年度の業績

欧州では、総需要が前年度比7%増加したロシアで『アウトランダー』の投入効果などにより、販売台数を8千台（11%）伸ばし8万台としました。一方、総需要の減少が続く西欧では、販売が前年度比3万1千台（20%）減少の7万8千台となり2011年度を大きく下回りました。この結果、欧州の地域合計販売台数は、前年度比3万7千台（17%）減少の18万1千台となりました。

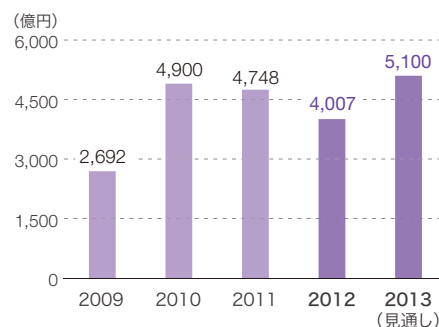
売上高は、前年度比741億円減少の4,007億円となりました。営業損益は年度比86億円改善し、70億円の損失となりました。

2013年度の見通し

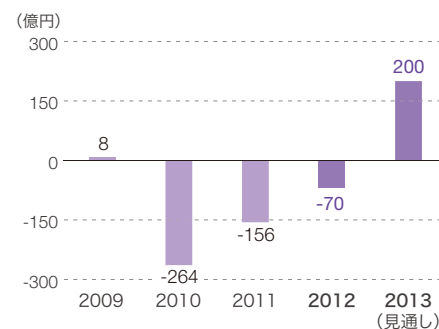
2013年度は、欧州で『スペーススター（ミラーージュ）』『アウトランダー』『アウトランダー PHEV』の投入による販売拡大を図るとともに、ロシアでは現地生産を開始した『アウトランダー』『パジェロスポーツ』を中心に事業の強化に取り組みます。

販売台数は、2012年度から3万1千台（17%）増加の21万2千台を計画しています。また、売上高は2012年度比1,093億円増収の5,100億円、営業損益は為替の好転、販売台数の増加、ネットカーの売却による損益の改善などにより、2012年度の営業損失70億円から営業利益200億円へと改善する見通しです。

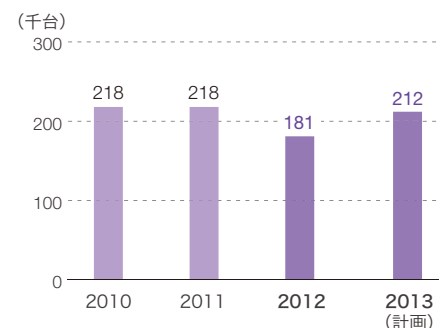
売上高



営業損益



販売台数（小売）



『スペーススター（ミラーージュ）』



『パジェロスポーツ』

アジア・その他

北アジア、アセアンを中心に大幅な販売台数増加を目指します。

一寸木 守一
常務執行役員
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



2012年度の業績

北アジアでは、中国での当社販売台数は徐々に回復しているものの前年度比2万1千台(33%)減少の4万2千台となりました。しかしながら、アセアンでは、前年度比43%の増加となりました。特に、タイでは好調な『トライトン』『パジェロスポーツ』などが引き続き成長を牽引しているほか、2012年3月に投入した『ミラージュ』の販売も加わり、販売台数は総需要の伸びを上回る93%増加の14万2千台となりました。豪州・NZの販売台数は、前年度比4%の減少となりました。中南米では、前年度比で2%の増加となり、このうち最大市場のブラジルでは6万1千台と前年度比9%の増加、中東・アフリカでは、前年度比8%の増加となりました。これらの結果、アジア・その他地域の合計販売台数は、前年度比6万2千台(12%)増加の58万7千台となりました。

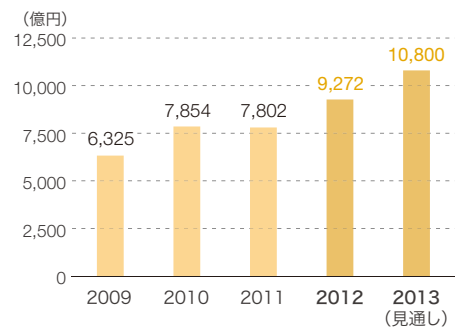
売上高は、前年度比1,470億円増加の9,272億円となり、営業利益は前年度比233億円増加の1,220億円となりました。

2013年度の見通し

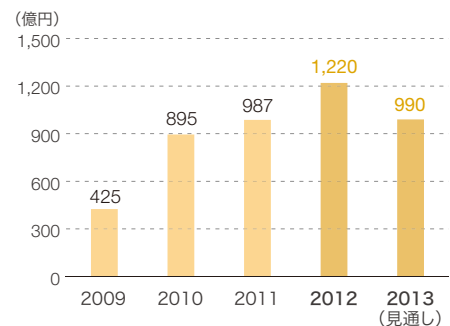
タイでの新型セダン『アトラージュ』の生産・販売に加え、インドネシアでは『ミラージュ』および現地生産を開始した『アウトランダースポーツ』の販売拡大が見込まれます。また、フィリピンでも『ミラージュ』『トライトン』『パジェロスポーツ』や『ミラージュ G4(アトラージュ)』の投入による販売拡大を目指します。

販売台数は足元の景気減速や、タイ政府による補助金終了にともなうタイにおける総需要の反動減もありますが、新車投入によりアセアン地域をはじめ各地域での増加を見込んでいます。これにより、2012年度比12万2千台(21%)増加の70万9千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2012年度比1,528億円増収の10,800億円、営業利益は為替(タイバーツ)の悪化や将来の成長に向けた開発費などの費用増加により、230億円減少の990億円を計画しています。

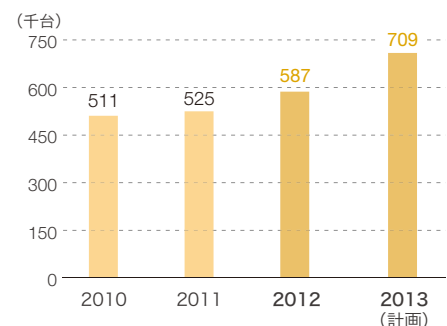
売上高



営業利益



販売台数(小売)



『トライトン』



『アトラージュ』

コーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンス体制

～迅速かつ透明性の高い経営～

当社の経営上の重要事項の決定と業務執行の監督は、取締役会が行います。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、常務執行役員、監査役など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。

当社は、監査役・監査役会制度の採用、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。

監査役監査および内部監査の状況

～適正な監査を実施～

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、取締役などから事業の報告を聞くとともに、重要書類の閲覧、内部監査部門や会計監査人および関係会社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、業務執行のラインから独立した品質

監査部および業務監査部をCSR推進本部内に設置して、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行い、その結果を経営トップに逐次報告しています。

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、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。

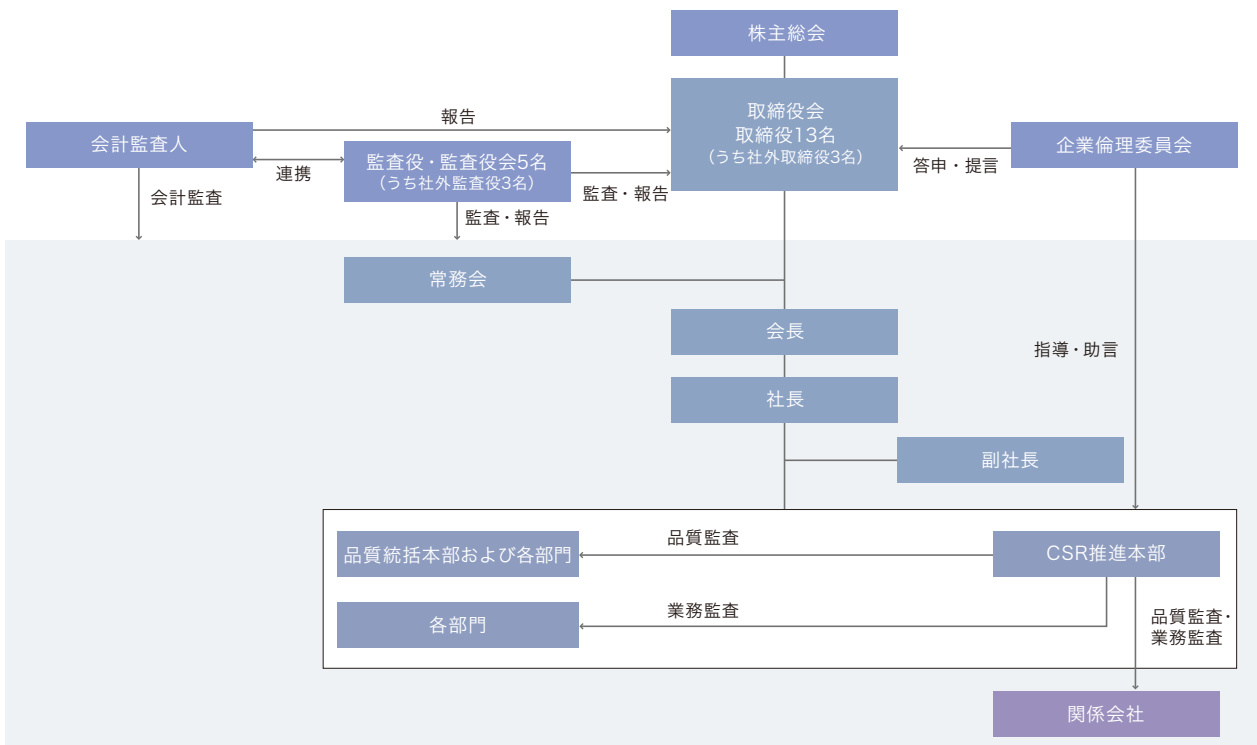
諮問機関からの指導・助言

～「社外の目」の取り入れ～

取締役会に対する諮問機関であり、社外有識者6人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 (2013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・国内営業改革担当)
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)
ミツビシ・モーターズ・ノース・
アメリカ・インク取締役会長



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(コスト改革担当)
企業倫理担当役員
CSR・管理・経理統括部門長
購買担当



中尾 龍吾
常務取締役
商品戦略・事業化統括部門長
兼 開発統括部門長



服部 俊彦
取締役
国内営業統括部門長



泉澤 清次
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)



坂本 春生
取締役(社外取締役)

監査役

木村 英生
監査役(常勤)

福田 滝太郎
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
経営企画本部長
兼 物流改革統括室長

田畑 豊
財務本部長
兼 財務統括室長

大道 正夫
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
経理本部長

辻 穰
購買統括部門長

安藤 剛史
名古屋製作所長

横井 英雄
水島製作所長

中村 義和
グローバル・アフター
セールス事業統括部門長

一寸木 守一
第二海外営業統括部門長

栗原 信一
株式会社NMKV
取締役副社長・COO

村橋 庸元
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・CEO

執行役員

稲田 仁士
経営企画・財務統括部門長補佐
兼 経営企画本部 副本部長
法務部長

池田 知治
管理本部長

為近 哲也
商品戦略本部長
兼 協業企画推進室長

岡本 金典
プロダクト・エグゼクティブ
(C&D-Seg)

佐藤 尚
グローバルスモールプロ
ジェクト推進本部長

服部 行博
調達本部長

友納 文隆
パワートレイン製作所長

横幕 康次
品質統括本部長

蓮尾 隆一
国内営業本部長

片岡 英一
海外業務管理本部長

植木 将彦
アジア・アセアン本部長

堀之内 兼一
アジア・アセアン本部副本
部長 兼 インドネシア事業
強化プロジェクトチーム
リーダー

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

辰巳 大助
广汽三菱汽车有限公司
取締役社長



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

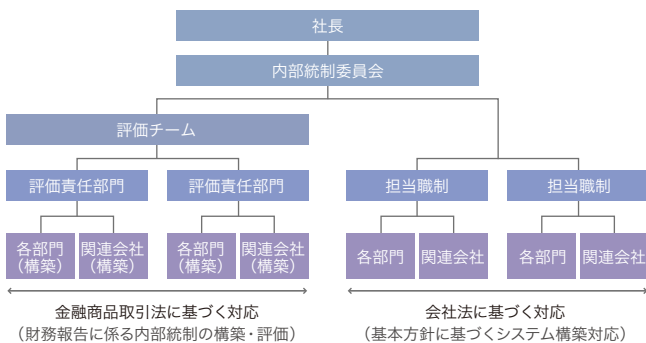
取締役副社長(代表取締役) (経営計画・国内営業改革担当) 経営企画・財務統括部門長

内部統制システムの整備

当社は取締役会で決議した基本方針に基づき、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。

内部統制推進体制



情報管理の徹底

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。

また、個人情報保護に関しては、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。さらに、eラーニングなどを通じて、社員教育を継続実施しており、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

～厳正な輸出管理～

当社は、国際的な平和およ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

全社的なリスク管理体制を整備しており、改善を進めています。2013年度も、昨年度に引き続き「自然災害による事業中断」「環境法令等の遵守」「品質に関わる体制強化」「情報システム」「情報セキュリティ」に関する5項目を優先リスクとして特定し、関係部門の施策推進・連携を進めることで未然防止に軸足を置いた体制強化に取り組み、経営幹部で共有しています。

災害対策・BCPへの取り組み

地震などの大規模自然災害や感染症の大流行など、事業への影響が大きい事象には、「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。

2012年度は、首都直下地震が休日に発生、本社(東京都)が機能できない場合を想定し、岡崎地区バックアップ対策本部の立上げ訓練を実施しました。2013年度も、南海トラフ地震等を想定した訓練を実施予定です。



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(コスト改革担当) 企業倫理担当役員 CSR・管理・経理統括部門長 購買担当

企業倫理遵守推進体制

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ディネーターとし、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、三菱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「企業倫理問題検討会」もこの前後に各職場で行っています。

企業倫理実践プログラム

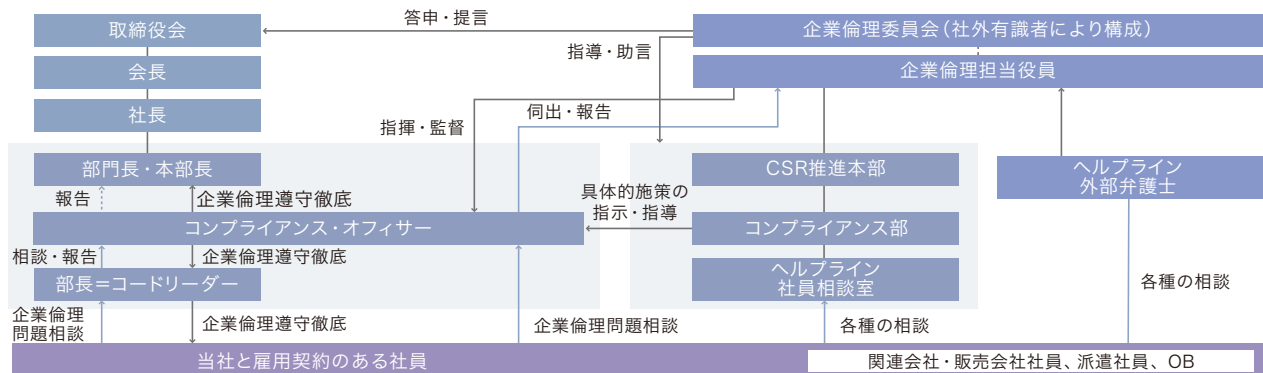
2012年度は、役員研修やコーディネーターに対する研修で社外講師によるコンプライアンス研修を実施しました。国内のグループ会社(特約販売会社を含む)を対象とした研修会も、グループ内の好事例紹介や新しい法令への対応などをテーマに実施しました。また、「企業倫理問題検討会」(年3回)や各部門でコンプライアンス・オフィサーを中心に部門独自の施策を立案・実施する企業倫理実践の取り組みについても、引き続き実施します。

企業倫理委員会について

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、「社外の目」「世間の常識」の視点から、指導・助言などを行うことを目的としています。対象は企業倫理に限定せず、品質問題・企業風土に関する事項も含んでいます。2012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など19議題について説明し、適宜、意見・指導・助言をいただきました。

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

● 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、当社の社員が小学校を訪問し、電気自動車『i-MiEV』の乗車体験を中心とした環境編とデザイン編の「体験授業プログラム」を行っています。2012年度は26講座、1,585名が受講し、累計で19,081人の児童が受講しました。



体験授業プログラムでリサイクルクイズに挑戦

● クルマの魅力や走る喜びを感じる「キッズニア」

当社が「キッズニア東京」(東京都)および「キッズニア甲子園」(兵庫県)に出展しているパピリオンでは、自動車工場、カーデザインスタジオなどのアクティビティを通じて、クルマの魅力や走る喜びを感じることができます。

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ドライビングスクールを開催し、参加者一人ひとりの不安や疑問に丁寧に応え、運転のコツや安全について楽しく学んでいただいています。

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・育成を行ってききましたが、2012年6月の台風第4号により壊滅的被害を受け、同場所における活動が不可能となりました。今後の活動については、多角的に検討しています。

4. 地域活動

● 工場見学

当社では、地域の方々に対し、社会学習の場として生産ラインなどを公開しています。2012年度は、名古屋製作所、水島製作所、パワートレイン製作所(京都工場、滋賀工場)、パジェロ製造株式会社に、合わせて約4万5千人の見学者が来社しました。

5. 社員参加型活動

● 三菱自動車STEP募金

三菱自動車グループで働く人々が、任意に毎月の給与および一時金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。

6. 東北復興への継続的支援

当社は、一人でも多くの社員が自分の目で被災地の現状を見て、身体を動かし、現地の方々と触れ合いを感じることで現地の復興に資するとともに、その体験で得るものを糧として自らが成長する機会と捉え、1週間のボランティア活動への参加を希望する社員を全面的にサポートしています。

環境対応への取り組み

当社は、「環境ビジョン2020」の実現に向けた中間目標値として「環境行動計画2015」を2011年1月に策定し、グループ一体となって環境保全への取り組みを積極的に推進しています。

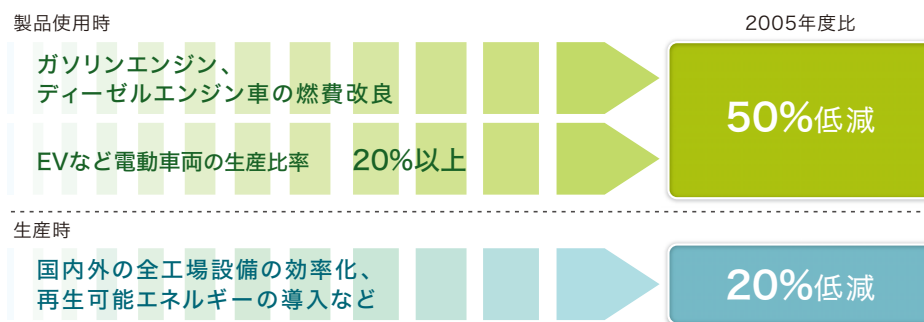
『三菱自動車グループ 環境ビジョン2020』の実現に向けて

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%以上にすることを含め、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



沖縄県宮古島の主要観光スポットに急速充電器を配置しエコ推進を後押ししています。

三菱自動車は、沖縄県宮古島市と「EVアイランド宮古島プロジェクト」に関する協定を締結し、『MINICAB-MiEV VAN』を2台納車するとともに、主要観光スポットにEVの急速充電器を複数基設置するなどエコアイランド化の後押しをしています。三菱自動車は、EVリーディングカンパニーとして、今後もEV普及に向けた環境の整備を促進することで、持続可能な低炭素社会の実現に寄与していきます。

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)

	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度
会計年度：					
売上高	1,973,572	1,445,616	1,828,497	1,807,293	1,815,113
営業利益	3,926	13,920	40,274	63,674	67,382
経常利益(又は経常損失)	△14,926	12,980	38,949	60,904	93,903
当期純利益(又は当期純損失)	△54,883	4,758	15,621	23,928	37,978

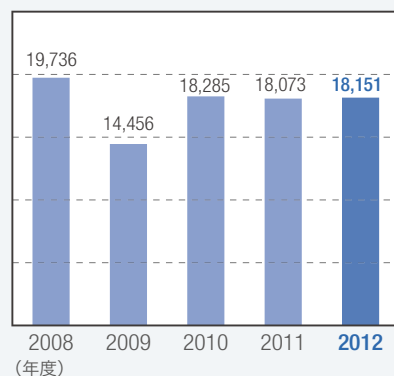
(単位：円)

1株当たりデータ：					
当期純利益金額(又は当期純損失金額)	△9.91	0.86	2.82	4.32	6.61
潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額	—	0.51	1.66	2.40	3.71
配当金	—	—	—	—	—

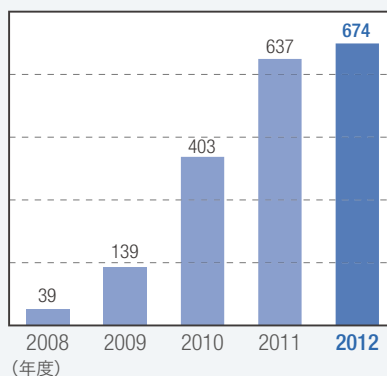
(単位：百万円)

会計年度末：					
資産合計	1,138,009	1,258,669	1,312,511	1,321,306	1,452,809
純資産合計	223,024	234,478	248,092	265,620	351,227

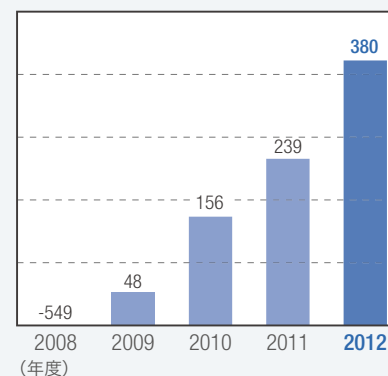
売上高
(億円)



営業利益
(億円)



当期純損益
(億円)



経営成績

概要

当年度（2012年度）の自動車業界を取り巻く事業環境は、回復傾向を見せていた中国経済が2013年に入り再び減速するなど、引き続き厳しいものでしたが、足元では明るい兆しも見えてきました。ユーロ圏経済は、欧州信用不安の影響により厳しい状態が続いているものの、2012年夏以降当局が打ち出した政策対応により、金融マーケットは徐々に落ち着きを取り戻しています。また、米国経済はこのところ回復の傾向を辿っています。更には長引く超円高も是正の方向に向かっていきます。

当年度は、当社グループの中期経営計画「ジャンプ 2013」の2年目にあたりますが、同計画の基本方針である「成長と飛躍」の実現に向け、「新興市場・環境対応」と「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%）減少の98万7千台となりました。

地域別には、日本では、登録車が前年度並となったものの、モデル末期となる『eKワゴン』などの軽自動車が振るわず、前年度比1万8千台（12%）減少の13万4千台となりました。米国では現地生産を開始した『アウトランダースポーツ』（日本名：『RVR』）の販売が前年を上回りましたが、2011年度に生産を終了した現地専用モデルの販売が減少したことなど、北米全体では前年度比2万1千台（20%）減少の8万5千台となりました。欧州は、総需要が伸びたロシアで前年を上回りましたが、総需要の減少が続く西欧地域で大幅に減少し、欧州全

体では前年度比3万7千台（17%）減少の18万1千台となりました。アジアおよびその他地域については、好調な総需要の伸びをも上回ったタイでの増加等があったアセアン地域が牽引し、地域全体で前年度比6万2千台（12%）増加の58万7千台となりました。

売上高および損益の状況

当年度の売上高は、前年度比78億円（0.4%）増加の1兆8,151億円となりました。営業利益は、市場措置関連費用や販売費の増加があった一方、台数・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37億円（6%）増加の674億円となりました。経常利益は、主に為替差益による営業外損益がプラスとなり前年度比330億円（54%）増加の939億円、当期純利益は、中国の广汽長豊株式売却益とオランダのネットカー株式会社売却損の特別損益他を計上し、前年度比141億円（59%）増加の380億円となりました。

事業別セグメント情報

● 自動車事業

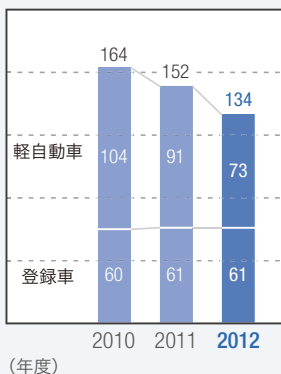
自動車事業に係る売上高は、前年度比80億円（0.4%）増加の1兆8,051億円となり、営業利益は前年度比46億円増加の650億円となりました。

● 金融事業

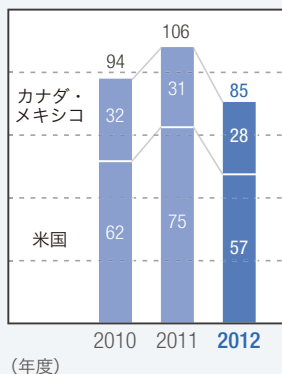
金融事業に係る売上高は、前年度比3億円（3%）減少の101億円となり、営業利益は前年度比10億円減少の24億円となりました。

2012年度地域別販売台数（小売）

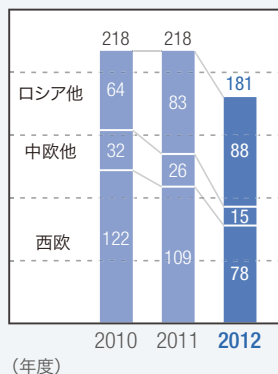
日本
(千台)



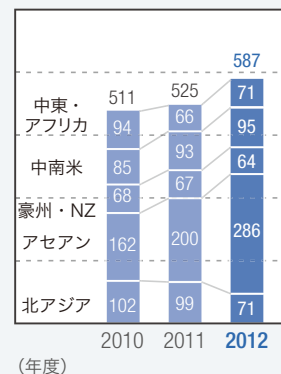
北米
(千台)



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、減益)

売上高は、販売台数の減少により、前年度比705億円(5%)減少の1兆4,446億円となり、営業利益も、前年度比165億円(64%)減少の93億円となりました。

● 北米 (減収、赤字化)

売上高は、売上台数の減少により、前年度比136億円(7%)減少の1,751億円となり、営業損益も60億円の営業赤字となりました。

● 欧州 (減収、増益)

売上高は、売上台数の減少により、前年度比828億円(41%)減少の1,208億円となりましたが、営業利益は固定費削減による利益改善などにより、前年度比28億円(34%)増加の113億円となりました。

● アジア・その他の地域 (増収、増益)

売上高は、主にアセアン地域の売上台数増加により、前年度比2,154億円(34%)増加の8,507億円となり、営業利益は為替による悪化はあったものの、台数増加などにより前年度比179億円(47%)増加の557億円となりました。

※所在地別セグメント情報では、日本については当社及び国内連結子会社、海外については、各地域に所在する海外連結子会社の業績を説明しています。P16～P20の「地域別営業概況」では、外部顧客の所在地を基礎として区分した地域別業績を説明しているため、値は異なります。

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1,315億円増加し1兆4,528億円となりました。負債は、前年度末比459億円増加

の1兆1,016億円となりました。純資産は、前年度末比856億円増加し3,512億円となりました。

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、関係会社株式売却益などにより1,722億円の収入となりました。(前年度は1,194億円の収入)

投資活動によるキャッシュ・フローは、子会社株式の売却による支出などにより1,143億円の支出となりました。(前年度は691億円の支出)

財務活動によるキャッシュ・フローは、83億円の支出となりました。(前年度は526億円の支出)

当年度末における現金及び現金同等物の残高は、3,612億円となりました。(前年度末残高は3,110億円)

キャッシュ・フロー関連指標の推移

(各年度)	2007	2008	2009	2010	2011	2012
自己資本比率 (%)	19.7	18.8	17.8	18.2	19.5	23.4
時価ベースの自己資本比率 (%)	56.4	60.8	55.9	43.0	39.4	41.0
キャッシュ・フロー対有利子負債比率	1.9	—	3.9	3.8	2.9	2.1
インタレスト・カバレッジ・レシオ	8.6	—	7.4	7.9	8.5	15.9

※自己資本比率：自己資本／総資産

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

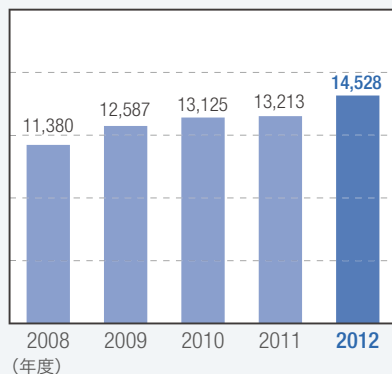
(注1) 指標は、いずれも連結ベースの財務数値により算出しています。

(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。

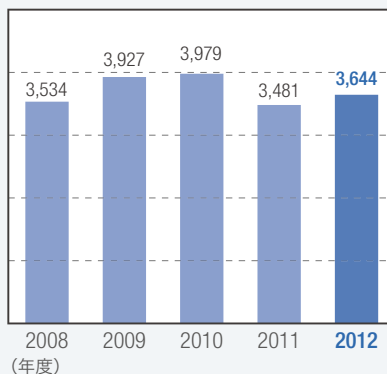
(注3) キャッシュ・フローは営業キャッシュ・フローを利用しています。

(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。

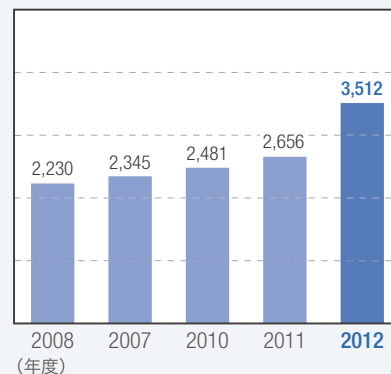
総資産
(億円)



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、2013年3月末時点で3,644億円であり、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

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20日、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、9億米ドル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26日に第一審裁判所、2012年7月3日に控訴審裁判所のそれぞれにおいて原告の訴えを却下する旨の判決がありました。原告がこれに対し、2012年7月21日付で上告したため、本件は上告審に係属中です。

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)

	2011年度 (2012年3月31日)	2012年度 (2013年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	311,631	409,509
受取手形及び売掛金	146,182	149,555
販売金融債権	26,713	26,856
商品及び製品	118,788	143,046
仕掛品	20,088	33,979
原材料及び貯蔵品	48,586	25,295
短期貸付金	8,990	90
繰延税金資産	1,963	3,543
その他	83,494	93,416
貸倒引当金	△7,263	△6,312
流動資産合計	759,175	878,980
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	77,580	82,541
機械装置及び運搬具(純額)	113,112	139,756
工具、器具及び備品(純額)	45,956	51,977
土地	99,173	99,432
建設仮勘定	40,913	13,196
有形固定資産合計	376,736	386,903
無形固定資産	11,669	12,894
投資その他の資産		
長期販売金融債権	53,924	48,228
投資有価証券	72,477	67,251
長期貸付金	4,855	4,562
繰延税金資産	8,889	4,349
その他	44,038	59,873
貸倒引当金	△10,461	△10,234
投資その他の資産合計	173,724	174,031
固定資産合計	562,130	573,829
資産合計	1,321,306	1,452,809

(単位：百万円)

	2011年度 (2012年3月31日)	2012年度 (2013年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	317,355	313,810
短期借入金	87,308	113,984
1年内返済予定の長期借入金	99,381	143,271
リース債務	4,220	4,703
未払金及び未払費用	99,220	106,168
未払法人税等	8,792	8,360
繰延税金負債	238	346
製品保証引当金	24,753	28,273
その他	62,184	68,328
流動負債合計	703,457	787,248
固定負債		
長期借入金	161,390	107,125
リース債務	6,977	6,793
繰延税金負債	26,973	30,103
退職給付引当金	108,602	111,660
役員退職慰労引当金	912	912
その他	47,373	57,738
固定負債合計	352,228	314,333
負債合計	1,055,686	1,101,581
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	△726,028	△688,049
自己株式	△15	△217
株主資本合計	363,976	401,754
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	11,327	5,222
繰延ヘッジ損益	2,232	2,980
為替換算調整勘定	△120,542	△69,759
その他の包括利益累計額合計	△106,982	△61,556
少数株主持分	8,626	11,030
純資産合計	265,620	351,227
負債純資産合計	1,321,306	1,452,809

連結損益計算書

(単位：百万円)

	2011年度 (自 2011年4月1日 至 2012年3月31日)	2012年度 (自 2012年4月1日 至 2013年3月31日)
売上高	1,807,293	1,815,113
売上原価	1,487,267	1,475,141
売上総利益	320,025	339,971
販売費及び一般管理費		
広告宣伝費及び販売促進費	62,314	75,225
運賃	44,213	43,252
貸倒引当金繰入額	△1,620	232
役員報酬及び給料手当	58,731	60,761
退職給付引当金繰入額	3,943	5,080
減価償却費	8,864	8,795
研究開発費	34,996	34,817
その他	44,908	44,422
販売費及び一般管理費合計	256,350	272,589
営業利益又は営業損失(△)	63,674	67,382
営業外収益		
受取利息	3,509	3,746
受取配当金	991	1,144
為替差益	2,418	30,395
持分法による投資利益	5,932	4,853
その他	556	2,012
営業外収益合計	13,409	42,152
営業外費用		
支払利息	13,706	10,624
訴訟関連費用	851	1,538
その他	1,622	3,469
営業外費用合計	16,180	15,631
経常利益又は経常損失(△)	60,904	93,903
特別利益		
固定資産売却益	488	332
投資有価証券売却益	20	11,533
関係会社株式売却益	400	—
その他	18	155
特別利益合計	927	12,022
特別損失		
固定資産除却損	2,052	5,328
固定資産売却損	243	36
関係会社株式売却損	—	30,188
減損損失	16,336	793
環境対策費	10	—
災害による損失	1,525	—
その他	44	182
特別損失合計	20,212	36,529
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	41,618	69,396
法人税、住民税及び事業税	13,302	17,383
法人税等調整額	1,937	10,385
法人税等合計	15,239	27,769
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(△)	26,378	41,627
少数株主利益	2,450	3,648
当期純利益又は当期純損失(△)	23,928	37,978

連結包括利益計算書

(単位：百万円)

	2011年度 (自 2011年4月1日 至 2012年3月31日)	2012年度 (自 2012年4月1日 至 2013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(△)	26,378	41,627
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	861	△6,087
繰延ヘッジ損益	△823	747
為替換算調整勘定	△4,111	42,817
持分法適用会社に対する持分相当額	△1,749	9,354
その他の包括利益合計	△5,822	46,832
包括利益	20,556	88,459
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	18,124	83,177
少数株主に係る包括利益	2,432	5,281

連結株主資本等変動計算書

(単位：百万円)

	2011年度 (自2011年4月1日 至2012年3月31日)	2012年度 (自2012年4月1日 至2013年3月31日)		2011年度 (自2011年4月1日 至2012年3月31日)	2012年度 (自2012年4月1日 至2013年3月31日)
株主資本			その他の包括利益累計額		
資本金			その他有価証券評価 差額金		
当期首残高	657,355	657,355	当期首残高	10,464	11,327
当期変動額			当期変動額		
当期変動額合計	—	—	株主資本以外の項目 の当期変動額(純額)	862	△6,104
当期末残高	657,355	657,355	当期変動額合計	862	△6,104
資本剰余金			当期末残高	11,327	5,222
当期首残高	432,666	432,666	繰延ヘッジ損益		
当期変動額			当期首残高	3,055	2,232
当期変動額合計	—	—	当期変動額		
当期末残高	432,666	432,666	株主資本以外の項目 の当期変動額(純額)	△823	747
利益剰余金			当期変動額合計	△823	747
当期首残高	△750,200	△726,028	当期末残高	2,232	2,980
当期変動額			為替換算調整勘定		
当期純利益又は 当期純損失(△)	23,928	37,978	当期首残高	△114,551	△120,542
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		
当期変動額合計	24,172	37,978	株主資本以外の項目 の当期変動額(純額)	△5,990	50,782
当期末残高	△726,028	△688,049	当期変動額合計	△5,990	50,782
自己株式			当期末残高	△120,542	△69,759
当期首残高	△15	△15	その他の包括利益累計額 合計		
当期変動額			当期首残高	△101,030	△106,982
自己株式の取得	△0	△201	当期変動額		
当期変動額合計	△0	△201	株主資本以外の項目 の当期変動額(純額)	△5,951	45,426
当期末残高	△15	△217	当期変動額合計	△5,951	45,426
株主資本合計			当期末残高	△106,982	△61,556
当期首残高	339,805	363,976	少数株主持分		
当期変動額			当期首残高	9,318	8,626
当期純利益又は 当期純損失(△)	23,928	37,978	当期変動額		
自己株式の取得	△0	△201	株主資本以外の項目の 当期変動額(純額)	△691	2,404
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	△691	2,404
当期変動額合計	24,171	37,777	当期末残高	8,626	11,030
当期末残高	363,976	401,754	純資産合計		
			当期首残高	248,092	265,620
			当期変動額		
			当期純利益又は当期 純損失(△)	23,928	37,978
			自己株式の取得	△0	△201
			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)	△6,643	47,830
			当期変動額合計	17,527	85,607
			当期末残高	265,620	351,227

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	2011年度 (自 2011年4月1日 至 2012年3月31日)	2012年度 (自 2012年4月1日 至 2013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(△)	41,618	69,396
減価償却費	56,741	54,324
減損損失	16,336	793
のれん償却額	55	1
貸倒引当金の増減額(△は減少)	△2,775	△1,596
退職給付引当金の増減額(△は減少)	1,713	2,676
受取利息及び受取配当金	△4,501	△4,890
支払利息	13,706	10,624
為替差損益(△は益)	199	10,467
持分法による投資損益(△は益)	△5,932	△4,853
固定資産除売却損益(△は益)	1,807	5,032
投資有価証券売却損益(△は益)	△20	△11,533
関係会社株式売却損益(△は益)	△400	30,188
売上債権の増減額(△は増加)	△36,490	14,919
たな卸資産の増減額(△は増加)	△4,754	5,976
販売金融債権の増減額(△は増加)	△2,472	15,153
仕入債務の増減額(△は減少)	42,703	△22,208
その他	19,906	19,972
小計	137,440	194,443
利息及び配当金の受取額	9,445	7,218
利息の支払額	△13,966	△10,826
法人税等の支払額	△13,532	△18,608
営業活動によるキャッシュ・フロー	119,386	172,227
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)	△5	△40,203
有形固定資産の取得による支出	△72,452	△61,573
有形固定資産の売却による収入	8,403	8,528
投資有価証券の取得による支出	△0	△944
投資有価証券の売却による収入	20	12,563
関係会社出資金の払込による支出	—	△11,381
短期貸付金の増減額(△は増加)	△3,671	8,651
長期貸付金の回収による収入	265	302
連結範囲の変更を伴う子会社株式の売却による支出	△71	△21,587
その他	△1,558	△8,682
投資活動によるキャッシュ・フロー	△69,069	△114,327
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金増減額(△は減少)	△34,321	21,552
長期借入れによる収入	83,776	85,169
長期借入金の返済による支出	△94,680	△106,473
少数株主への配当金の支払額	△3,014	△3,562
その他	△4,339	△4,995
財務活動によるキャッシュ・フロー	△52,579	△8,310
現金及び現金同等物に係る換算差額	△3,208	546
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△5,471	50,136
現金及び現金同等物の期首残高	316,464	310,993
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	—	37
現金及び現金同等物の期末残高	310,993	361,167

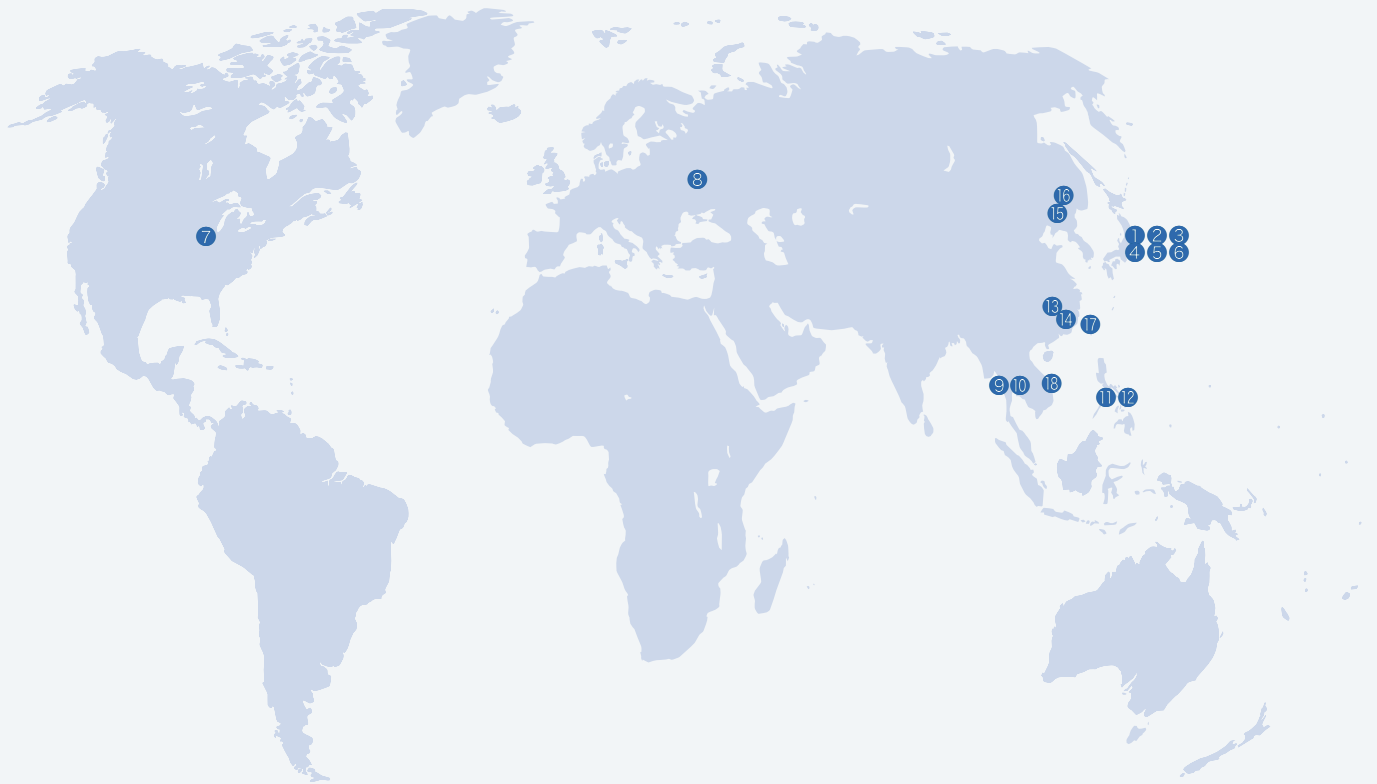
名称	国・地域
連結子会社	
北海道三菱自動車販売株式会社	日本
東日本三菱自動車販売株式会社	日本
関東三菱自動車販売株式会社	日本
中部三菱自動車販売株式会社	日本
西日本三菱自動車販売株式会社	日本
パジェロ製造株式会社	日本
三菱自動車ロジテクノ株式会社	日本
三菱自動車エンジニアリング株式会社	日本
水菱プラスチック株式会社	日本
ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・インク	米国
ミツビシ・モーターズ・アールアンドディー・オブ・アメリカ・インク	米国
ミツビシ・モーター・セールス・オブ・カナダ・インク	カナダ
ミツビシ・モーターズ・クレジット・オブ・アメリカ・インク	米国
ミツビシ・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・ブイ*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・ネーデルラント・ビー・ブイ	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・ブイ	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
ビナ・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。(ミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・ブイ、ミツビシ・モーターズ・オーストラリア・リミテッド、ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド)

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
610百万円	自動車及び部品の製造・販売	100.0
436百万円	自動車の点検整備・輸送・保管・梱包及び自動車部品の販売他	83.2
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
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	15.6 (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、アウトランダー PHEV、RVR
	② 水島製作所	i-MiEV(アイ・ミーブ)、ギャランフォルティス(ランサー)、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
ロシア	⑧ ピーシーエムエー・ルス (PCMA Rus)	アウトランダー、パジェロスポーツ
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、アトラージュ、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 広汽三菱汽車有限公司 (GMMC)	パジェロ、パジェロスポーツ、ASX
	⑭ 東南(福建)汽車工業有限公司 (SEM)	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 2013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 165,701,243,103円* (2013年8月1日現在)
 従業員数 連結 : 29,822名 単独 : 12,773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100株 優先株は1株* (2013年8月1日現在)
 発行済株式総数 623,280,167株* (2013年8月1日現在)
 株主数

種類	発行数(株)	株主数	発行数(株)*
	2013年3月31日現在		2013年8月1日現在
普通株式	6,080,900,530	356,343	622,893,974
優先株式			
第1回A種優先株式	57,600	4	47,600
第1回G種優先株式	130,000	2	130,000
第2回G種優先株式	168,393	3	168,393
第3回G種優先株式	10,200	1	10,200
第4回G種優先株式	30,000	1	30,000

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(%)
	2013年3月31日現在	
三菱重工業株式会社	922,169	15.16
三菱商事株式会社	851,640	14.00
株式会社三菱東京UFJ銀行	295,165	4.85
明治安田生命保険相互会社 (常任代理人：資産管理サービス信託銀行株式会社)	94,594	1.55
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	92,709	1.52
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	84,352	1.38
SSBT OD05 OMNIBUS ACCOUNT-TREATY CLIENTS (常任代理人：香港上海銀行東京支店)	46,804	0.76
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口6)	42,946	0.70
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口1)	42,547	0.69
日本郵船株式会社	42,023	0.69
計	2,514,951	41.35

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)

*2013年6月25日に開催した第44回定時株主総会において承認可決された議案に基づく金額または株式数となっております。

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/>