

三菱自動車工業株式会社

アニュアルレポート 2018

2018年3月期



**MITSUBISHI
MOTORS**

Drive your Ambition

目次

■ 会長ごあいさつ	2	■ 役員	14
■ CEOメッセージ	4	■ コーポレート・ガバナンス	17
■ CFOメッセージ	6	■ 地域別営業概況	20
■ 特集1：中期経営計画「DRIVE FOR GROWTH」	8	■ 財務セクション	23
■ 特集2：中核市場への注力	10	■ 連結子会社・関連会社	34
■ 特集3：新しいビジョン・ミッションの制定	12	■ 主な生産拠点	36
■ 特集4：新ブランドメッセージ “Drive your Ambition”	13	■ 株式関連情報	37

見直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、業績の見直し、その他の歴史的事実でない事柄は、将来の見直しであり、これらの将来の見直しは現在の期待、予想、見直し、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、見直し、予測には、リスクや不確定な要素、仮定が含まれており、記載の見直しとは大きく異なる場合があります。したがって、これらの業績見直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、これらの見直しを変更することがあります。

『アウトランダー PHEV』





PHEV
PLUG-IN HYBRID EV

持続的な成長と利益向上のターボチャージャーとして、 アライアンスを最大活用

前途有望であると同時に厳しかった2016年度を乗り越え、2017年度、三菱自動車は通期予測を上回る業績を達成し、迅速且つ力強い回復を遂げました。既に発表しましたように、当社は中期経営計画「DRIVE FOR GROWTH」をスタートさせ、全社を挙げて「お客様の信頼回復」「業績をV字回復の軌道に乗せること」、そして「持続可能な成長を始める」という主要目標の達成に向けて取り組んでいます。アライアンスは2017年度を通じて、本活動の実現と加速化を支えてきました。

2017年、ルノー、日産自動車、および三菱自動車は、グローバルで1,060万台以上を販売し、アライアンスは乗用車・小型商用車で世界最大の自動車グループとなりました。2018年には、1,100万台を上回る販売を見込んでいます。更に、2022年末までに、グローバルで年間1,400万台の販売と総売上高31兆8,000億円の達成を計画しています。

規模は成功の必須条件ではあるものの、十分条件ではありません。忍耐強く、考え抜かれた機能統合の戦略を実施し、アライアンスの持つスケールを活かし、アライアンス・メンバー各社の競争優位性の向上を図ります。

2018年3月には、購買、研究開発および生産・サプライチェーンをはじめとする分野の機能統合を加速化させました。本活動は、メンバー各社の自主性を守ると同時に、様々なメリットを三菱自動車にもたらしています。

例えば購買については、2017年、ルノー、日産自動車、三菱自動車の3社は、16兆円にのぼる共同購買を実施しました。当社は、日産自動車と購買のベンチマーク（比較評価）、アライアンスの持つベスト・プラクティスの採用、および鋼材、樹脂、油脂をはじめとする原材料の共同調達を通じて、原価低減を実現しました。

生産については、今年度中に当社のインドネシア工場、三菱『エクスパンダー』をベースとした日産車の生産を始める予定です。今後も、生産工場の共用を進めていきます。

研究開発の分野では、日産自動車と共同で、次世代の軽自動車の開発に取り組んでいます。本活動により、開発費および投資の削減を実現しました。更に、三菱自動車の持つアセアン地域における開発、購入部品および物流のベスト・プラクティスを提供することで、アライアンスに貢献しています。今後、当社のプラグインハイブリッド技術も、アライアンスで共用する予定です。

アライアンス機能統合の加速に加え、機能統合の対象を、小型商用車、事業開発、アフターセールス、品質、トータル・カスタマー・サティスファクション(TCSX)等、新たな領域にも拡大しています。

以上の活動の結果、2017年度の当社の営業利益に占めるアライアンス・シナジー（相乗効果）の割合は28%に達しました。今後も、アライアンス・メンバー3社が「アライアンス2022」の達成に向けて取り組む中、三菱自動車は、成長と利益に直結するシナジーを引き続き享受していきます。

「アライアンス2022」が終了する2022年末までに、ルノー、日産自動車、三菱自動車の3社で900万台を超える車両を共通プラットフォームで生産するとともに、エンジンの3分の2をルノー、日産自動車、三菱自動車で共用する計画です。次世代技術や様々なイノベーション(革新)の共有も進めていきます。一度開発したものをメンバー各社で分かち合うというアライアンスの精神のもと、各社の研究開発の成果をアライアンス全体で活用していきます。2018年度の当社の研究開発費は1,220億円を想定していますが、同時に、2022年末までにアライアンス全体で計画している6兆6,000億円相当の研究開発が生み出す幅広い技術も採用することができるのです。

三菱自動車の将来には自信があります。アライアンスは引き続き、三菱自動車、日産自動車およびルノーの成長と利益の向上のスピードを上げるターボチャージャーとしての役割を果たしていきます。これまでも着実な進歩を遂げてきましたが、やるべきことは山積しており、メンバー各社はそれぞれの業績の責任を負って臨んでいます。

アライアンス各社が力を合わせることで、より多くのより良い結果を生み出すことができます。より多くの、より良い商品・サービス・技術を提供し、より多くのより良いビジネスチャンスを勝ち取ることができます。更に、重複作業をなくし、各社の能力・資源を持ち寄り、コストを回避し、売上のチャンスを拡大することを通じて、効率化を図ります。双方が得をする数々のウィン・ウィンの解決策が、今後も三菱自動車の成長と利益の向上に寄与するでしょう。

アライアンスの力と、三菱自動車の従業員ひとり一人の努力を持ってすれば、「DRIVE FOR GROWTH」を達成できると信じています。

2018年8月



取締役会長
カルロス ゴーン

A handwritten signature in white ink, reading "Carlos Ghosn".

引き続き信頼回復に努めると共に、
持続的な成長に向けた基盤づくりに邁進してまいります。

中期経営計画「DRIVE FOR GROWTH」1年目の2017年度は、期中に上方修正した目標を達成するなど、順調なスタートとなりました。新型車『エクспанダー』や『エクリプスクロス』が、好調な立ち上がりを見せていることも心強く感じています。

一方、日々めまぐるしく変化する世界情勢の中で、企業には、そこに生じる様々なリスクに注意を払い、対応していく「しなやかさ」がこれまで以上に強く求められています。当社も、その「しなやかさ」をもって業績回復を着実に軌道に乗せると共に、信頼回復に向けた改革への取り組みと利益ある持続的な成長に向けた基盤づくりに、全力を尽くしてまいります。

取締役 CEO
益子 修

益子 修



当社は、2017年10月に、2019年度までの3カ年を対象とした中期経営計画「DRIVE FOR GROWTH」を策定しました。（詳細はP8-9をご参照ください。）

この中期経営計画では、次の3つの課題に重点を置き、利益ある持続的成長への基盤づくりを目指しています。

第一の課題は、燃費不正問題で傷ついた信頼の回復です。お客様や社会からの信頼を取り戻すには、まだまだ時間を要するものと思いますが、コンプライアンスを最優先に、IT等も活用しながら内部統制・ガバナンス体制の抜本的改革と強化に向け、不断の努力を続けてまいります。

第二の課題は、業績のV字回復を確実に軌道に乗せることです。これまで100万台前後で推移してきた販売台数を2019年度までに130万台に増加させ、売上高も2016年度に比べ30%増となる2兆5千億円まで増やすことを目標とします。同時に、コスト管理も徹底し、営業利益率について過去ピーク並みの6%以上まで引き上げることを目指します。また、ボリューム面での成長と収益力強化の両立を図るため、新型車

の投入や事業基盤の整備に向けた開発および設備に3年間累計で6千億円を超える資金を投入します。一方、このように積極的に投資を行う中でも、毎年のフリーキャッシュフローは黒字を確保し、健全な財務体質の維持に努めます。

第三の課題は、新型車を成功させることです。当社は、今後も成長が見込まれるSUVセグメントを中心に、4WDやピックアップトラックなど当社の強みを活かした商品ラインアップを更に強化していきます。具体的には、2017年度に生産・発売を開始した新型の『エクスペンダー』『エクリプス クロス』をはじめとして、この中期経営計画期間中に11モデルを新たに投入する計画です。当社が強みを持つアセアンだけでなく、日本、オセアニア、米国、中国などの主要な市場での販売に注力する中で、これらの新型車を成功させ、ブランドの向上と規模の成長に繋げていく考えです。

クルマやクルマを取り巻くビジネスは大きく姿を変えようとしています。各国における環境規制の強化は内燃機関の効率改善や軽量化だけでは対応できない水準となり、世界中のメーカーが一斉に電動車両に資源を投入し、競争も本格化しています。自動運転技術や自動ブレーキなど高度な安全装備も当たり前のように求められるようになり、コネクティッドカー機能と合わせ、“クルマのIT化”もさらに進んでいきます。

これら想像を超えるスピードで変わりゆく経営環境の中で、三菱自動車が生き残り、成長を続けるには、この変化に適応し、自らのあり方を変えていかなければなりません。そのためにアライアンスの力を最大限に活用する一方で、当社が強みを持つSUVや電動化技術については更に磨きをかけ、アライアンスに貢献していく考えです。加えて、当社が得意とする地域や技術に経営資源を集中投下することによって、大きな環境変化の中でも競争力を持ち続けることができる基盤づくりを目指します。

三菱自動車は、今後も永く、クルマの新たな価値を提供し、社会から存在を求められる企業であるために、立ち止まることなく変わり続けてまいります。

2018年8月





成長と利益のバランスを確保し、
幅広いステークホルダーの
ご期待にお応えしていきます。

副社長執行役員 CFO
池谷 光司

2017年度実績について

2017年度は、3カ年の中期経営計画「DRIVE FOR GROWTH」をスタートさせ、利益ある持続的成長への基盤づくりのため、「燃費不正問題で傷ついた信頼の回復」「業績をV字回復軌道にのせること」「新車立ち上げの成功」の3つの重点目標に取り組んだ1年となりました。

当年度の販売台数は前年度を上回り、前年度比17万5千台増加の110万1千台となりました。販売台数の増加を受け、売上高は前年度比2,858億円増加の2兆1,924億円となりました。営業利益は、販売台数の増加にコスト低減効果と市場措置費用の減少が加わり、前年度比931億円増加の982億円となりました。親会社株主に帰属する当期純利益は、3,061億円増加し1,076億円の黒字回復を果たしました。

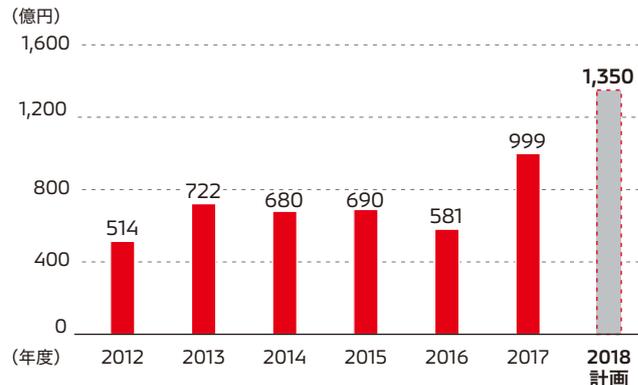
2018年度の見通し

2018年度の業績見通しは、新型車投入やアセアン、中国での販売拡大により、販売台数は前年度比14万9千台増加の125万台を計画しています。これに伴い売上高は前年度比2,076億円増加の2兆4,000億円を見込んでいます。営業利益につきましては、販売関連による410億円の好転、コストの低減等による260億円の増益を見込みますが、研究開発などの費用増加や円高の影響を想定し、前年度比118億円増加の1,100億円を計画しています。親会社株主に帰属する当期純利益は前年度比24億円増加の1,100億円を計画しています。また、配当につきましては、2018年度におきましても成長投資とのバランスを考慮しつつ、2017年度実績と比べ1株当たり3円増配の20円を予定しています。

業績の実績と見通し

	2017年度実績	2018年度見通し
販売台数(小売)	1,101千台	1,250千台
売上高	21,924億円	24,000億円
営業利益	982億円	1,100億円
親会社株主に帰属する当期純利益	1,076億円	1,100億円

設備投資



2018年度の取り組み方針

2017年度は新型車を計画通りに市場投入し、業績も計画を上回るなどV字回復軌道に向け順調な滑り出しとなりました。その足取りをより確かなものにするために、中期経営計画の2年目にあたる2018年度は、三菱自動車にとって大切な一年となります。

2018年度は「利益ある持続的な成長に向けた基盤づくり」のための積極的な投資を継続すると同時に「規模の拡大」「利益率の向上」という目標に取り組めます。

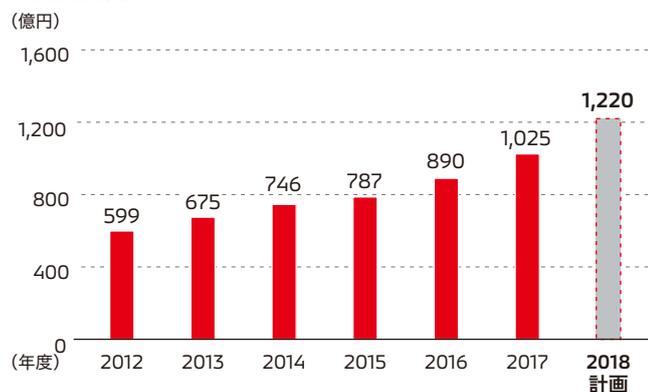
まずは売上高を伸ばすのと同時に、これまで不足していた将来成長に向けた投資を積極的に進めていきます。また、健全なキャッシュ・フローを維持し、必要な投資をきちんと行った上で、株主への還元を行う方針です。

設備投資につきましては、引き続き新商品や生産・IT投資を強化していきます。

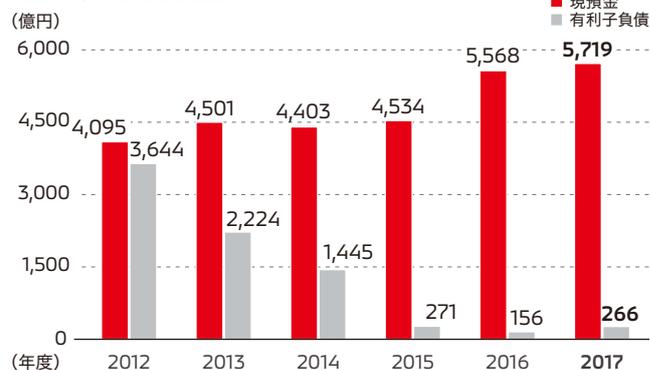
研究開発は、今後投入する新型車開発の強化に加え、SUVや電動化技術に磨きをかけていくために、引き続き開発リソースの増強を進めます。

一方、魅力的な金融サービスを幅広く提供することで国内のお客様の自動車購入時のサポートや購入後のアフターサービスを強化するために、2018年4月に販売金融会社のMMCダイヤモンドファイナンス株式会社を完全子会社化しました。これにより、金融と一体化した販売施策を推進し国内販売体制の強化を図ります。

研究開発費



現預金／有利子負債



商品ラインアップの刷新と

重要市場での成長、コスト最適化を図るとともに、

積極的な投資を行い持続的成長への基盤を固めます。

三菱自動車は、2019年度を最終年度とする3カ年の中期経営計画「DRIVE FOR GROWTH」のもと、利益ある持続的成長への基盤づくりに向け、効率化を進めながら商品ラインアップの刷新と重要市場での成長を図ります。

「DRIVE FOR GROWTH」では、4つの目標指標（KPI）を設定しています。具体的には、2019年度までに販売台数（小売）は2016年度比40%増の130万台、売上高は2016年度比30%増の2兆5,000億円、営業利益率6%以上、そして本計画の3年間、毎年、フリーキャッシュフローの黒字化を目指します。

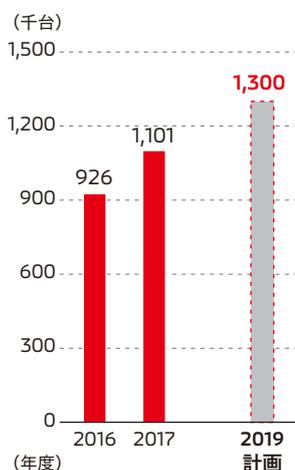
その実現に向けた戦略的施策として「商品の刷新」「中核市場への注力」「コスト最適化」を実施します。戦略的施策

を通じて、SUV・4WD車やピックアップトラックのラインアップをさらに強化し、新型『エクスパンダー』と新型『エクリプス クロス』など11モデルを投入します。また、この商品ラインアップの刷新は、アセアン地域、オセアニア、米国、中国、そして日本での販売拡大と並行して進めます。同時に、引き続きコスト管理の徹底を図り、効率的で規律ある業務体系を構築します。

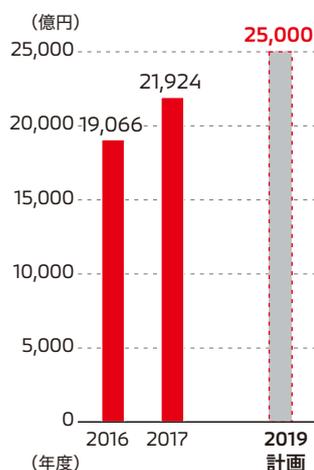
さらに、設備投資や新型車開発への積極的な投資を行い、持続的成長への基盤を固めます。「DRIVE FOR GROWTH」の最終年度である2019年度には設備投資を年間1,370億円、売上高比5.5%に引き上げます。また、研究開発費も年間1,330億円とする計画です。

4つの目標指標（KPI）

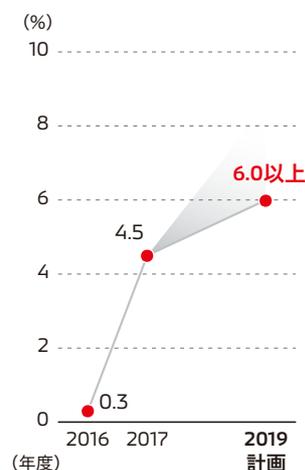
販売台数(小売)



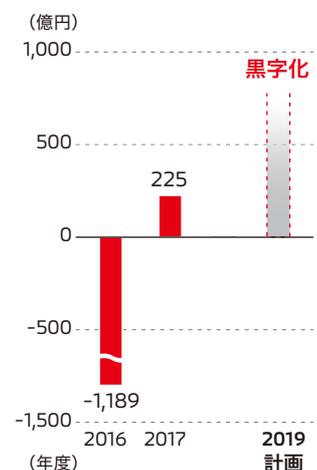
売上高



営業利益率



フリーキャッシュフロー





『エクリプス クロス』



『エクспанダー』

戦略的施策

商品の刷新	中核市場への注力により、売上成長を実現	コスト最適化
<p>「DRIVE FOR GROWTH」の期間中に、三菱自動車は11車種を投入します。このうち6車種は新規モデルまたは現行モデルのフルモデルチェンジとなり、毎年2車種の投入が予定されています。三菱自動車の強みであるSUV・4WD車およびプラグインハイブリッド車からなる主力の5車種でグローバル販売台数の70%を占める予定です。さらに、低排出ガス車へのシフトが進む中、2020年以降、軽自動車EVを含め主力モデルに電動化パワートレインを用意する計画です。</p>	<p>三菱自動車の最大かつ高収益市場であるアセアン地域では、2017年に操業を開始したインドネシアの新工場で生産する新型『エクспанダー』が成長を主導します。アセアン地域での年間販売台数は206千台から2019年度には310千台まで増加する予定です。日本では、軽自動車の新型車を投入します。米国では、販売事業の強化を進め、2019年度に30%増となる年間130千台の販売を目指します。中国では、ディーラー網を倍増し、2019年度までには販売台数を倍以上の220千台に引き上げます。</p>	<p>三菱自動車はコスト管理を徹底するとともに、研究開発費を大幅に増額しながらも、開発費や生産・物流コストも含めた「ものづくり総コスト」の年率1.3%低減を目指します。これらのコスト管理を行いながら、三菱自動車はアライアンスのメンバーとして、共同購買や研究開発でのコスト回避などのシナジー効果で本計画期間中に1,000億円以上の効果を生み出します。</p>

基盤整備

設備投資、研究開発費の大幅増額

将来成長を支える基盤づくりのため、積極的な成長投資を加速させていきます。具体的には、本中計の最終年度である2019年度には設備投資を1,370億円(売上高比5.5%)、研究開発費を1,330億円(売上高比5.3%)まで増額させ

ます。積極的な投資により、設備投資および研究開発費の総額は3年間で6,000億円以上となる見込みです。これにより、規模の成長を支える開発・生産の体制を整備していきます。

特集2：中核市場への注力

力強い成長を実現するために、
各中核市場で販売台数増加に向けた
取り組みを強化しています。

中国

中国では、販売店を2019年度末までに400店舗へと増加させ、販売網を強化することにより販売台数増加を図ります。2016年8月の『アウトランダー』現地生産開始以降、販売台数が大幅に増加していますが、2018年はSUVブランドをさらに強化するため『エクリプス クロス』を現地生産し市場へ投入します。また、エンジンの現地化を推進するとともに、車両生産能力の拡大を図ります。



『アウトランダー』
『エクリプス クロス』の現地生産化



ディーラー網の拡充を促進

アセアン

三菱自動車の屋台骨を支えるアセアンでは、2019年度に市場シェア10%を目指します。インドネシアで好評の『エクспанダー』は、フィリピン、タイ、ベトナムなど他のアセアン諸国、さらにはアセアン以外への投入を予定しています。これに伴い、インドネシア工場の能力増強を図ります。

また、フィリピンやインドネシア、ベトナムで、各国政府と電動化技術を活用した環境負荷低減についての共同研究に関する覚書を締結しました。今後もアセアン地域における電動車の普及拡大に向けて、各国政府と緊密な協力体制を築いています。



輸出を開始した『エクспанダー』

米国

米国では販売台数を2019年度までに30%増加させる計画です。その達成に向け、2017年度後半に『エクリプス クロス』と『アウトランダー PHEV』を投入しました。2017年は、量販ブランドで最も成長率が高いメーカーとなりましたが、2018年度は販売網の強化を重点施策として、さらなる販売拡大に取り組んでいます。



『アウトランダー PHEV』2019年モデルの
販売開始



販売を開始した『エクリプス クロス』

日本

日本においては、2018年3月に発売した『エクリプス クロス』に加え、新型『デリカD:5』や新型軽自動車を投入し、販売台数の拡大を目指します。『エクリプス クロス』の販売施策として好評であった「ナイトショールーム」を『アウトランダー PHEV』など他車種にも展開し、実際に販売会社に来られないお客様にも、商品の魅力を訴求できるようなデジタルマーケティング手法をさらに活用していきます。



ナイトショールーム



電動ドライブステーションの
展開を加速

オセアニア

オセアニアはアセアンと並んで三菱自動車が強みを持つ地域です。オーストラリア・ニュージーランドともに約7%の安定的な市場シェアを有しており、2017年度は両国で過去最高のマーケットシェアを獲得しました。2017年には『エクリプス クロス』を投入するなど、さらなるラインアップの拡充を図っています。



販売を開始した
『エクリプス クロス』



好調な販売を維持している
『トライトン』

社会から求められる企業となることを目指し、 未来を向き、同じ考えを共有して行動していけるように、 企業ビジョン・ミッションを新たに制定しました。

三菱自動車には2005年に制定した企業理念がありましたが、その後、三菱自動車自身が大きく変わり、外部環境も大きく変わりました。そうした中で、信頼を回復し、社会から求められる企業となることを目指し、また、三菱自動車の社員が、未来を向き、同じ考えを共有し、一丸となって行動していけるように、指針となる新しい企業ビジョン・ミッションの制定を行いました。

このビジョン・ミッションは、三菱自動車の最も重要な理念として「私たちがお客様と社会にどのような価値を提供し、

どのような社会の実現を目指すのか」を定めたものです。さらに、これらのビジョン・ミッションを実現するための行動基準として「MMC WAY」を策定し、加えて2018年4月には、今までの企業倫理ガイドラインに替わり、全ての役員・社員が守るべき規範として、グローバル行動規範を策定しました。社員全員が基本的な考え方を共有し、同じ目的に向けて行動できるよう、今後社員の理解を深めるための活動を強化していきます。



モビリティの可能性を追求し、
活力ある社会をつくります

VISION

MISSION

1. 独創的な商品と優れたサービスにより、お客様に新たな体験を提供します
2. 社会の持続可能な発展に貢献します
3. 信頼される企業として誠実に活動します
4. アライアンスを活用し、ステークホルダーにより高い価値を提供します

新ブランドメッセージ“Drive your Ambition”を策定。 三菱自動車が進む道を示すメッセージであり、 これからのクルマづくりに対する決意でもあります。

三菱自動車は、10年ぶりに新しいブランド・メッセージ“Drive your Ambition”を策定しました。

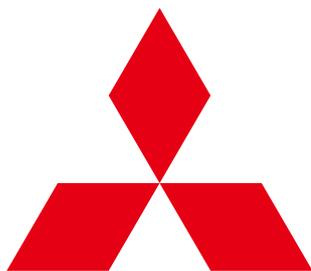
“Drive your Ambition”それは、これから三菱自動車が進む道を示すメッセージです。

クルマ社会は新たな変革期を迎えています。今までに無かった、より安全で安心、かつ便利なクルマ社会が実現されようとしています。三菱自動車は、この新しい時代の到来に向けて、これまで培ってきた技術にさらに磨きを掛けるとともに、時代をリードする新しい価値を提供することで、もっと豊かなクルマ社会を実現させます。

私たちが提供する新しい価値は、お客様が今までできなかった体験を可能にします。「行動範囲を広げたい、さまざまなことに挑戦したい」そのような志をもったお客様を、私たちはサポートし続けます。

“Drive your Ambition”は、私たちの決意でもあります。大きな志を持つことで生まれる、独創的で存在感のある商品・サービスを通じて、世界中のお客様とともに成長していきます。

コミュニケーションマーク



**MITSUBISHI
MOTORS**

Drive your Ambition

三菱自動車の企業ブランド構築の中核となるブランド・メッセージ「Drive your Ambition」は、コーポレートマークとの組み合わせで表示し、2017年10月からコミュニケーション領域の広告・宣材・広報用などに展開・使用しています。

役員 (2018年6月22日現在)

取締役



カルロス ゴーン

取締役会長
(代表取締役)

1996年10月 ルノー入社
1996年12月 同社上席副社長
1999年6月 日産自動車株式会社取締役、最高執行責任者
2000年6月 同社取締役社長、最高執行責任者
2001年6月 同社取締役社長、最高経営責任者
2003年6月 同社取締役共同会長兼社長、最高経営責任者
2005年4月 ルノー取締役兼最高経営責任者
ルノー・日産会社取締役会長兼社長 (現在に至る)
2008年6月 日産自動車株式会社取締役会長 兼 社長、
最高経営責任者
2009年5月 ルノー取締役会長兼最高経営責任者 (現在に至る)
2016年12月 当社取締役会長 (現在に至る)
2017年4月 日産自動車株式会社取締役会長 (現在に至る)



益子 修

取締役 CEO
(代表取締役)

1972年4月 三菱商事株式会社入社
2003年4月 同社執行役員、自動車事業本部長
2004年6月 当社常務取締役
海外事業統括部門担当
2005年1月 当社取締役社長
企業倫理担当役員
2007年10月 当社取締役社長
2014年6月 当社取締役会長 兼 CEO
2016年6月 当社取締役会長 兼 取締役社長 CEO
2016年12月 当社取締役社長 CEO
2017年6月 当社取締役 CEO (現在に至る)



宮永 俊一

取締役 (社外取締役)

1972年4月 三菱重工業株式会社入社
2008年6月 同社取締役、常務執行役員
2011年4月 同社取締役、副社長執行役員
2013年4月 同社取締役社長
2014年4月 同社取締役社長、CEO (現在に至る)
2014年6月 当社取締役 (現在に至る)



小林 健

取締役 (社外取締役)

1971年7月 三菱商事株式会社入社
2003年4月 同社執行役員 シンガポール支店長
2004年6月 同社執行役員 プラントプロジェクト本部長
2006年4月 同社執行役員 船舶・交通・宇宙航空事業本部長
2007年4月 同社常務執行役員 新産業金融事業グループCEO
2007年6月 同社取締役 常務執行役員
新産業金融事業グループCEO
2008年6月 同社常務執行役員
新産業金融事業グループCEO
2010年4月 同社副社長執行役員 社長補佐
2010年6月 同社取締役 社長
2016年4月 同社取締役会長 (現在に至る)
2016年6月 当社取締役 (現在に至る)



川口 均

取締役 (社外取締役)

- 1976年4月 日産自動車株式会社入社
- 2005年4月 同社専務執行役員
人事、ダイバーシティディベロップメントオフィス 担当
- 2009年4月 同社専務執行役員
渉外、知的資産管理 担当
- 2016年4月 同社専務執行役員、
CSO (チーフサステナビリティオフィサー)
グローバル渉外、
日本広報、コーポレートサービス統括部、
CSR 担当 (現在に至る)
- 2016年12月 当社取締役 (現在に至る)



軽部 博

取締役 (社外取締役)

- 1980年4月 日産自動車株式会社入社
- 2010年4月 同社常務執行役員
グローバルコントローラー、経理部、
グローバル資産管理部 担当
- 2016年12月 当社取締役 (現在に至る)
- 2018年4月 日産自動車株式会社 専務執行役員
グローバルコントローラー、会計、
グローバル資産管理
- 2018年5月 日産自動車株式会社 最高財務責任者
財務、経理、IR、M&A 支援 (現在に至る)



江上 節子

取締役 (社外取締役)

- 1983年4月 株式会社日本リクルートセンター
(現 株式会社リクルート)「とらばーゆ」編集長
- 2001年12月 東日本旅客鉄道株式会社フロンティアサービス研究所長
- 2006年4月 早稲田大学大学院公共経営研究科 客員教授
- 2006年11月 政府税制調査会委員
- 2007年6月 大正製薬株式会社社外監査役
- 2009年4月 武蔵大学大学院人文科学研究科教授 (現在に至る)
同大学社会学部教授 (現在に至る)
- 2011年6月 郵船ロジスティクス株式会社社外監査役 (現在に至る)
- 2012年4月 武蔵大学社会学部長
- 2015年6月 三菱地所株式会社社外取締役 (現在に至る)
- 2018年6月 当社取締役 (現在に至る)



幸田 真音

取締役 (社外取締役)

- 1995年9月 作家として独立 (現在に至る)
- 2003年1月 財務省財政制度等審議会委員
- 2004年4月 滋賀大学経済学部客員教授
- 2005年3月 国土交通省交通政策審議会委員
- 2006年11月 政府税制調査会委員
- 2010年6月 日本放送協会経営委員
- 2012年6月 日本たばこ産業株式会社社外取締役 (現在に至る)
- 2013年6月 株式会社LIXILグループ社外取締役
兼 報酬委員会委員 (現在に至る)
- 2016年6月 株式会社日本取引所グループ社外取締役
兼 監査委員会委員 (現在に至る)
- 2018年6月 当社取締役 (現在に至る)

役員

監査役

白地 浩三
監査役(常勤)

中村 義和
監査役(常勤)

永易 克典
監査役(社外監査役)

竹岡 八重子
監査役(社外監査役)

大庭 四志次
監査役(社外監査役)

執行役員

益子 修
CEO

トレバー マン
COO

山下 光彦
副社長執行役員
(開発担当)

池谷 光司
副社長執行役員
(財務、経理担当)
CFO

安藤 剛史
副社長執行役員
(生産担当)

辻 昇
専務執行役員
(経営戦略担当)

服部 行博
専務執行役員
(購買担当)

ギョーム カルティエ
専務執行役員
(グローバルマーケティング&
セールス担当)
グローバルマーケティング&
セールス本部長

稲田 仁士
常務執行役員
(コーポレート・ガバナンス担当)

横澤 陽一
常務執行役員
経営戦略本部長

大道 正夫
常務執行役員
渉外担当役員
環境担当役員

バンサン コベ
常務執行役員
(商品戦略/ PD担当)
商品戦略本部長 兼 PD室長

藤本 直也
常務執行役員
製品開発本部長

國本 恒博
常務執行役員
デザイン本部長

矢田部 陽一郎
常務執行役員
アセアン本部長

野田 浩
常務執行役員
経理本部長

北村 康一
常務執行役員
事業管理本部長
兼 経理本部 本部長補佐

橋本 哲也
執行役員
人事本部長

岩本 和明
執行役員
(グローバルリスク
コントロール担当)

若林 陽介
執行役員
管理本部長

山田 耕司
執行役員
TCS本部長

車 真佐夫
執行役員
CIO
グローバルIT本部長

三浦 順
執行役員
開発マネージメント本部長

辻谷 隆英
執行役員
(アライアンス購買担当)

深澤 潔
執行役員
国内営業本部長

中山 悟
執行役員
CFO室長

コーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

三菱自動車は、コンプライアンスを最優先に考え、株主の皆様やお客様をはじめ全てのステークホルダーの皆様のご期待に応え、三菱自動車の持続的成長および企業価値の向上を目指すべく、コーポレート・ガバナンスの継続的強化・改善を経営上の優先課題として取り組んでいます。

コーポレート・ガバナンス体制

三菱自動車は、業務執行の機動性を高めるとともに、経営責任の明確化を図り、また業務執行の監督を適切に行うため、法定の機関に加え、経営会議等の各種会議体および執行役員制度を導入し、コーポレート・ガバナンスを改善・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おり、取締役8名で構成され、うち6名は豊富な経験や高い見識等を有する社外取締役として、業務執行の監督を行っています。また、意思決定の迅速性を高めるため、

経営上の重要事項について審議または報告を行う各種会議体を設置・運営しています。

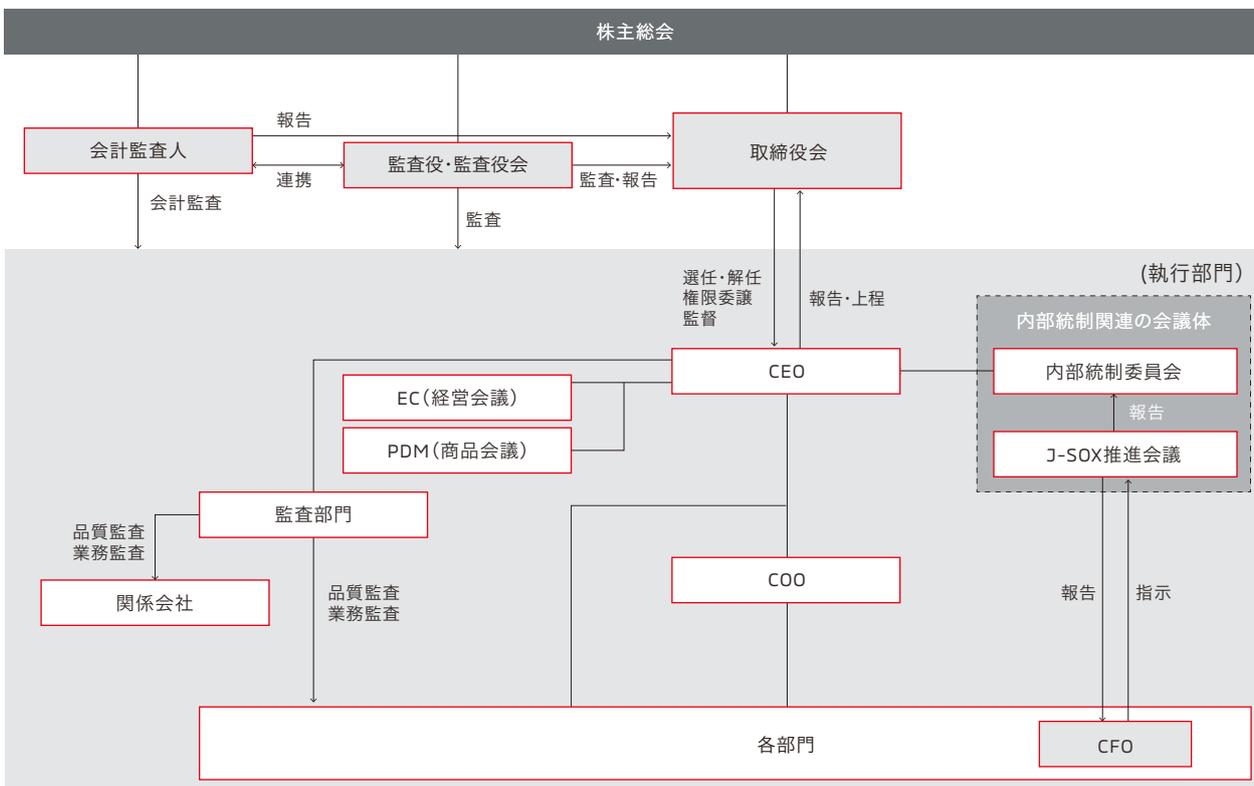
また、経営の監督機能と業務執行機能を分離し、経営環境の変化に迅速かつ柔軟に対応するため、執行役員制度を導入し、権限委譲等を行って経営上の意思決定の迅速化を図っています。

さらに、業務執行の適正な監査を行うため、監査役5名で構成される監査役会を設置しています。うち3名は社外監査役であり、独立性の高い監査体制を整備しています。

監査役監査および内部監査の状況

監査役は、取締役会をはじめとした三菱自動車の重要な会議体へ出席し、取締役・執行役員等から事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、会計監査人および関係会社からの報告聴取等を通じて、三菱自動車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。

コーポレート・ガバナンス体制 (2018年4月1日現在)



各監査役は、監査役会が定めた監査の方針、各年度の重点監査項目、職務の分担等に従い、社内各部門幹部へのヒアリング、各製作所、国内外関係会社への往査を実施し、その結果を基に監査役会で議論するとともに、定期的に取り締役会への報告およびCEO・COOとの意見交換を行っています。

また、内部監査部署として、CEO直属の独立した組織である監査本部に業務監査部と品質監査部を設置しています。

業務監査部は、三菱自動車および国内外の関係会社の業務運営が透明性をもって適切なプロセスによって運営さ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。品質監査部は、三菱自動車および国内外の関係会社の品質関連業務が適正に遂行されているかについて監査を実施しています。これら監査の結果は、CEOに直接報告されます。

なお、監査役は、監査本部および会計監査人と定期的に情報交換を行い、連携強化に努めています。

内部統制システム

内部統制システムの整備

三菱自動車は、取締役会にて決議した「内部統制システム構築に関する基本方針」に基づき、CEOを委員長、グローバルリスクコントロール担当役員を副委員長とする内部統制委員会にて、その運用状況のモニタリングと内部統制システムの改善、強化に努めています。また、2017年度には子会社も含めたグループ全体で、同じ考えの下一丸となって行動し、持続的成長を確かなものとするための基本的考え方として、新たにビジョン・ミッションを制定しました。そして、ビジョンを実現するためのミッションにむけて社員一人ひとりが実践しなければならない心構えと行動であるMMC WAY、さらに、これらの基礎となり、全ての役員・社員が守るべき規範としてグローバル行動規範を新たに制定しました。これからも、内外環境の変化に応じて、法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保等に向けた継続的な改善・充実を図り、一層のガバナンス強化に向け取り組んでいきます。

リスク管理

リスク管理体制の整備

三菱自動車は「優先リスク管理」、「部門リスク管理」、「関係会社リスク管理」の3つのリスク管理活動を通じてグループ全体のリスク管理体制を整備し、改善を進めています。

優先リスク管理では、三菱自動車グループ全体が直面する、潜在的影響度が大きくかつ緊急性の高いリスクを選定し、リスク毎に執行役員以上レベルの「リスクオーナー」を設置し可能な限り早期のリスク低減に取り組んでいます。

部門リスク管理では、本部もしくは製作所毎に任命された「リスク管理責任者」のもとで、各々に固有のリスクの洗い出し、評価、対策立案・実施、モニタリングのPDCAサイクルを回し、リスクの低減を図っています。

関係会社リスク管理では、三菱自動車の関係会社における各種リスクに対する取り組みや、法令順守体制の強化等の活動状況を当社が定期的に確認、必要に応じて改善を提案、指導しています。

なお、これらのリスク管理の取り組みは、内部統制の主要活動として取締役会に定期的に報告しています。

また、不測の事態が発生した場合に、速やかな経営幹部への情報伝達と迅速かつ確かな対応ができるよう緊急情報連絡システムを運用しています。特に、重大事案発生時の危機管理体制構築のため、緊急対応組織の立ち上げや指示命令システムの明確化等を盛り込んだ緊急事態対応マニュアルを制定し、適切な対応が取れるよう体制を整備しています。

地震などの大規模自然災害や感染症の大流行などが発生した場合は、「お客様、社員とその家族の安全確保と地域社会との共助」を基本方針として、災害対策やBCPに取り組んでいます。

平時から緊急時を想定した各製作所間やグループ会社間の通信連絡訓練を実施しています。

帰宅困難者対策については、本社では3日間の社内待機を想定し、家族との連絡手段の確保や災害用品の備蓄など、近隣自治体と連携しながら取り組みを進めています。

大地震の発生や感染症の大流行を想定した行動計画書を作成し、各地区と連携した訓練によりBCPの改善を図っています。

コンプライアンス

基本的な考え方

企業活動においては、環境・労働・消費者保護などさまざまな法律や公的制度と密接に関連し、これを遵守することが求められています。

三菱自動車がこれらの法規制や制度に適切に対応できない場合、事業の継続に支障が生じるとともに、社会や地球環境に対しても大きな負荷をかけてしまうと認識しています。

当社は、企業としての社会的責任を果たすため、法令・国際ルール・社内規定の遵守はもちろんのこと、変化する社会規範についても最大限に尊重して行動するべく、すべての役員・社員が守るべき規範として「グローバル行動規範」を新たに制定し、国内外の主要関係会社を含めたコンプライアンス体制の充実と従業員教育に力を入れています。

一方、2016年4月に判明した燃費試験に係る不正行為については、再発防止策を立案し、現在も継続して対応しています。

推進体制

内部統制におけるグローバルな視点で、情報セキュリティ事象を含むコンプライアンス違反未然防止の仕組みとして、グローバルリスクコントロール担当役員の指揮のもと、各部門においては、コンプライアンス・オフィサーを任命し、各部長をコードリーダーとする体制をとっています。また、国内外の主要関係会社においてもコンプライアンス・オフィサーを任命し運用する仕組みとしています。

また、コンプライアンス上、重大な懸念事項が発生した場合、コードリーダー、コンプライアンス・オフィサーを通じて、最終的に取締役会まで報告がなされる仕組みとしています。そして、従業員一人ひとりにまでコンプライアンス最優先の意識が浸透するよう、コンプライアンス・オフィサーは、問題の対応・是正措置および再発防止策について適宜、担当部署に指示します。

■社内および社外相談窓口（ヘルプライン）の設置

不正の防止・早期発見ならびに自浄作用の発揮のために、当社従業員ならびに国内関係会社従業員が相談することができる社内相談窓口（社員相談室）、および外部弁護士が対応する社外相談窓口を設置しています。また、「お取引様相談窓口」に加え、三菱自動車および国内外の主要関係会社の従業員が利用できる「三菱自動車グローバル内部通報窓口」を2018年度に新たに設定しました。

■教育・研修

コンプライアンスに関する教育・研修については、年度ごとに施策を立案し、階層別を実施しています。また、社内各部門では、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・実行しています。

■腐敗防止

当社では、「グローバル行動規範」を定めており、その中で、「法令、規則を遵守します」「公務員および取引先と公平かつ公正な関係を維持していきます」と明記しています。その上で、腐敗行為の防止のための仕組みを構築、運用しています。

■情報セキュリティ

情報セキュリティについては、「情報セキュリティポリシー」および社内規定を整備し、国内外の主要関係会社と共有しました。加えて、情報セキュリティ委員会を設置し、情報セキュリティ活動をモニタリングしてセキュリティリスクの低減を図っています。

■個人情報保護

当社の「個人情報保護方針」にもとづき、社内規定の整備など、管理体制を構築しています。さらに、社員に対するeラーニングなどを通じて、教育を継続実施しています。また、世界各国の個人情報保護法に対し、タスクチームを設け対応を実施しています。

■安全保障貿易管理

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を行っています。「安全保障貿易管理規則」を制定し、CEO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。

地域別営業概況

売上高

(億円)

	2016年度	2017年度	2018年度(見通し)
日本	2,973	3,494	4,000
北米	3,100	3,525	3,900
欧州	4,335	4,548	4,600
アジア	4,335	5,916	6,450
その他地域	4,323	4,441	5,050
合計	19,066	21,924	24,000

営業損益

(億円)

	2016年度	2017年度
日本	△358	△141
北米	△155	10
欧州	△216	109
アジア	512	641
その他地域	268	363
合計	51	982

販売台数(小売)構成

(千台)

	2016年度	2017年度	2018年度(見通し)
日本	80	98	105
北米	144	155	184
欧州	179	193	210
アジア	315	432	504
その他地域	208	223	247
合計	926	1,101	1,250

(注1) 2017年度よりプエルトリコを「その他地域」から「北米」に区分変更しています。それに合わせて上記2016年度実績値も同様に変更しています。

(注2) 2018年度より「アジア」と「欧州」の一部を「その他地域」に区分変更しています。

日本

2017年度の業績

2017年度の日本市場における販売台数(小売)は、軽自動車の復調や『エクリプス クロス』の順調な立ち上がりにより、前年度に比べ18千台(23%)増加し、98千台となりました。

売上台数の増加にともない、売上高は前年度比521億円増加の3,494億円、営業損失は前年度から217億円改善し141億円の損失となりました。



『エクリプス クロス』

2018年度の見通し

2018年度は、新モデルの投入に加え、2018年3月に発売した『エクリプス クロス』の販売を増加させていきます。販売台数は2017年度比7千台(7%)増加の10万5千台、売上高は2017年度比506億円増収の4,000億円を計画しています。



『デリカD:5「ACTIVE GEAR」』

北米

2017年度の業績

2017年度の北米市場における販売台数は、『アウトランダー』および『アウトランダー スポーツ』の販売が堅調に推移したことにより、前年度比1万1千台（8%）増加の15万5千台となりました。

販売台数の増加を受け、売上高は前年度比425億円増加の3,525億円、営業損益は前年度比165億円改善し10億円の利益となりました。



『エクリプス クロス』

2018年度の見通し

北米では、2017年度後半に投入した『アウトランダー PHEV』『エクリプス クロス』を中心に販売を伸ばすことで、販売台数は2017年度比2万9千台（19%）増加の18万4千台を計画しています。売上高は2017年度比375億円増収の3,900億円を計画しています。



『アウトランダー PHEV』

欧州

2017年度の業績

2017年度の欧州市場における販売台数は、ロシアで『アウトランダー』および『パジェロスポーツ』の販売が好調であるとともに、ドイツ・イギリスでの堅調な販売を背景に前年度比1万4千台（8%）増加し19万3千台となりました。

これらの影響を受け、売上高は、前年度比213億円増加の4,548億円、営業損益は前年度の216億円の損失から325億円改善し109億円の利益となりました。



『アウトランダー』

2018年度の見通し

欧州では『エクリプス クロス』『アウトランダー PHEV』を中心に順調に販売を伸ばすことで、販売台数は21万台、売上高は4,600億円を計画しています。

(注) 2018年度より「アジア」と「欧州」の一部を「その他地域」に区分変更しています。



『エクリプス クロス』

アジア

2017年度の業績

2017年度のアジアでの販売台数は、前年度に比べ11万7千台（37%）増加し、43万2千台となりました。この大幅な増加要因は、2017年9月にインドネシアで販売を開始した『エクスパンダー』およびタイのピックアップトラックが好調であったことに加え、2016年に中国で現地生産化した『アウトランダー』の販売が順調な伸びを維持したためです。

アセアンでの売上高が前年度比1,569億円と大幅に伸びたため、アジア全体での売上高は前年度比1,581億円増加の5,916億円となり、営業利益は前年度比129億円増加の641億円となりました。

2018年度の見通し

アジアにおいては、インドネシアで好評の『エクスパンダー』をフィリピン、タイ、ベトナムで販売開始します。また、中国では『エクリプス クロス』を現地生産し発売するとともに販売ネットワークの増強を実施します。地域全体の販売台数は50万4千台、売上高は6,450億円を計画しています。

(注) 2018年度より「アジア」と「欧州」の一部を「その他地域」に区分変更しています。



『エクスパンダー』



『アウトランダー』

その他地域（豪州・ニュージーランド、中南米、中東・アフリカ）

2017年度の業績

2017年度の販売台数は、オーストラリアでの販売が伸びたことなどから、前年度比1万5千台（7%）増加し、22万3千台となりました。

売上高は、販売台数の増加に伴い前年度比118億円増加の4,441億円、営業利益は前年度比95億円増加の363億円となりました。

2018年度の見通し

2018年度は、『エクリプス クロス』や新型グローバルコアモデルの販売拡大により、販売台数24万7千台、売上高は5,050億円を計画しています。

(注) 2018年度より「アジア」と「欧州」の一部を「その他地域」に区分変更しています。



『トライトン』/『L200』



『パジェロスポーツ』

財務セクション

目次

連結業績・財務サマリー.....	24
経営成績	25
連結貸借対照表	28
連結損益計算書	30
連結包括利益計算書	31
連結株主資本等変動計算書	32
連結キャッシュ・フロー計算書	33



ECLIPSE CROSS

財務セクション

連結業績・財務サマリー

	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度
会計年度： (単位：億円)						
売上高	18,151	20,934	21,807	22,678	19,066	21,924
営業利益	674	1,234	1,359	1,384	51	982
経常利益	939	1,295	1,516	1,410	89	1,101
親会社株主に帰属する当期純利益	380	1,047	1,182	726	△1,985	1,076
販売台数(千台)	987	1,047	1,090	1,048	926	1,101
研究開発費	599	675	746	787	890	1,025
設備投資	514	722	680	690	581	999
減価償却費	503	527	533	536	462	520
自己資本当期純利益率(ROE)(%)	12.7	23.8	19.7	10.9	△29.2	14.6
1株当たりデータ (単位：円)						
当期純利益金額	66.05	156.60	120.16	73.80	△164.11	72.23
潜在株式調整後当期純利益金額	37.09	104.29	—	—	—	72.20
配当金	—	25.00	16.00	16.00	10.00	17.00
会計年度末 (単位：億円)						
総資産	14,528	15,439	15,828	14,337	14,844	16,553
純資産	3,512	5,500	6,708	6,853	7,035	7,966
現預金	4,095	4,501	4,403	4,534	5,568	5,719
有利子負債	3,644	2,224	1,445	271	156	266
自己資本比率(%)	23.4	35.0	41.6	46.8	46.5	47.2
発行済株式総数(千株)	6,080,900	983,661	983,661	983,661	1,490,282	1,490,282

(注1) 親会社株主に帰属する当期純利益における2014年度以前の数値は当期純利益を記載しています。

(注2) 2013年8月1日付で普通株式10株を1株の割合で併合しており、2012年度の期首に当該株式併合が行われたと仮定して1株当たり当期純利益金額、潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額を算定しています。

(注3) 2014年度から2016年度の潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していません。

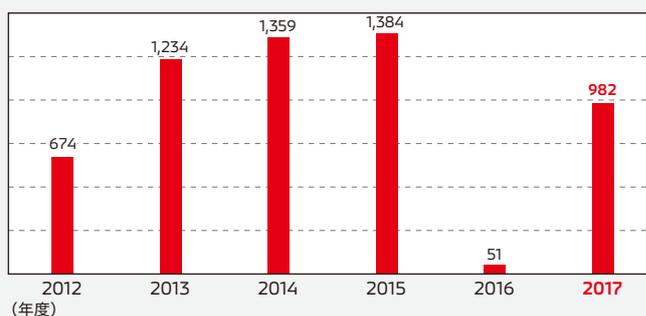
売上高

(億円)



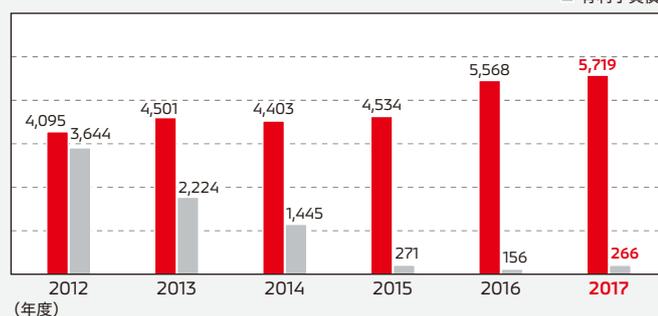
営業利益

(億円)



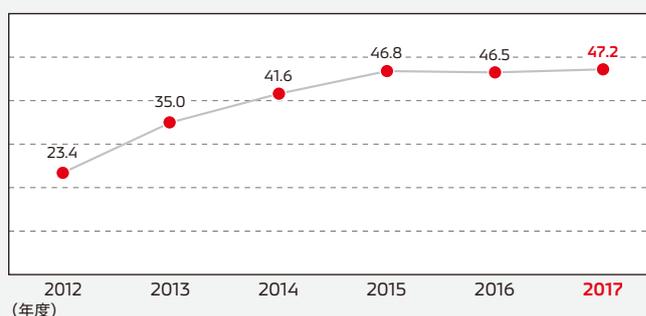
現預金/有利子負債

(億円)



自己資本比率

(%)



経営成績

販売の状況

2017年度のグローバル販売台数は1,101千台となり、前年度から19%増加しました。

アセアン地域では、2017年9月よりインドネシアで販売を開始した次世代クロスオーバーMPV『エクスパンダー』およびタイのピックアップトラックが好調であり、前年度比33%増加の275千台となりました。また中国では、2016年に現地生産化した『アウトランダー』が好調な販売を維持しており、前年度比55%増加の136千台と同市場での成長を力強く牽引しています。

日本市場は、軽自動車『eKワゴン』『eKスペース』の復調と、『デリカD:5』を中心に「ACTIVE GEAR」シリーズが好評だったことから、前年度比23%増加の98千台まで着実に回復してきています。

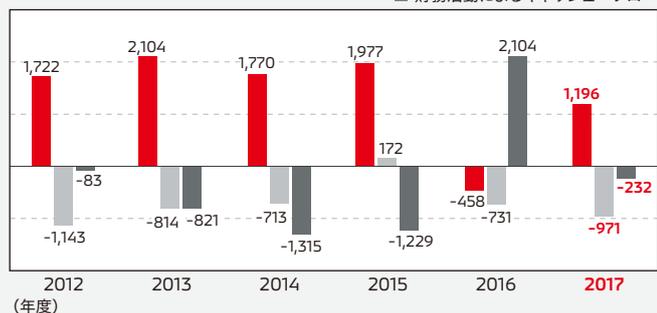
また、新型コンパクトSUV『エクリプス クロス』も順調な立ち上がりとなっています。2017年末の欧州に続き、2018年に入ってからオセアニア、北米への展開も行い、3月には日本でも販売を開始しました。

売上高および損益の状況

売上高は、前年度に比べ2,858億円増加し、2兆1,924億円となりました。営業利益は、販売台数の増加影響にコスト低減効果と市場措置費用の減少が加わり、前年度に比べ931億円増加し982億円となりました。経常利益は、前年度に比べ1,012億円増加し、1,101億円となりました。親会社株主に帰属する当期純利益は、燃費不正問題の影響を受けて1,985億円の赤字となった前年度に比べ3,061億円増加し、1,076億円の黒字となりました。

キャッシュ・フロー

(億円)



財政状態の概況

2017年度末の総資産は、前年度末比1,709億円増加し1兆6,553億円となりました。そのうち現金及び預金は前年度末比151億円増加し5,719億円でした。負債合計は前年度末比778億円増加の8,587億円となり、そのうち有利子負債残高は前年度末比110億円増加の266億円となりました。一方、純資産は前年度末比931億円増加の7,966億円となりました。

キャッシュ・フローの概況

2017年度のキャッシュ・フローの状況については、営業活動によるキャッシュ・フローは、1,196億円の収入(前年度は458億円の支出)となりました。また、投資活動によるキャッシュ・フローは、971億円の支出(前年度は731億円の支出)、財務活動によるキャッシュ・フローは、232億円の支出(前年度は2,104億円の収入)となりました。

この結果、2017年度末における現金及び現金同等物の残高は、5,590億円(前年度末残高は5,559億円)となりました。

キャッシュ・フロー関連指標の推移

(各年度)	2013	2014	2015	2016	2017
自己資本比率(%)	35.0	41.6	46.8	46.5	47.2
時価ベースの自己資本比率(%)	68.8	67.4	57.8	67.2	68.5
キャッシュ・フロー対有利子負債比率	1.1	0.8	0.1	△0.3	0.2
インタレスト・カバレッジ・レシオ	22.3	41.0	120.2	△38.7	34.1

※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すべての負債を対象としています。

事業等のリスク

当社グループの経営成績および財政状態等に影響を及ぼす可能性のあるリスクには、以下のようなものがあります。

国内外の経済情勢および社会情勢の影響

当社グループの当年度売上高に占める海外売上高比率は約8割であり、日本のほか、当社グループの今後の地域戦略の中心を担うアセアン諸国その他の新興市場国等の経済情勢および社会情勢が変化した場合、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。また、海外市場における事業展開には、法制や税制の変更、政治・経済情勢の変化、インフラの未整備、人材確保の困難性、テロ等の非常事態、伝染病の流行等といったリスクが内在しており、当該リスクの顕在化により、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

自動車業界の競争激化の影響

自動車業界は過剰生産能力等を背景として、世界的な競争が熾烈化しており、価格競争などにより販売インセンティブや効果的な広告宣伝活動が販売促進およびマーケットシェアの維持に不可欠になっています。こうした価格競争や販売インセンティブ等の増加は当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

また、自動車業界の競争の熾烈化に伴い、新製品の開発サイクルがより短期的となっている中、価格、品質、安全性等の様々な面で顧客のニーズを捉えた新製品を適時・適切に提供出来ない場合、また当社の戦略商品が市場に十分に受け入れられない場合には、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。さらに、当社グループが競争力の維持強化に向けた施策を今後効果的に講じることが出来ない場合には、製品の需要の低下等により、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

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、当該各地で大規模な地震・台風・洪水等の自然災害や火災等の事故、感染症の発生により、当社グループまたはその取引先の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経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

法規制等の影響

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、当社グループが当該法規制に適用しまたはこれを遵守できない場合、またそれにより制裁を受けた場合、改正・強化された新たな規制への適応または遵守のために多額の費用が生じる場合などは当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

また、当社グループの事業活動は、上述の法規制以外にも、内外の広範な法令の適用を受けています。例えば、消費者保護規制、事業及び投資に対する許認可、労働規制、環境保護規制、外国為替規制、安全保障目的を含む輸出入貿易規制、各種税法、独占禁止法、贈収賄防止法などの制約の下にあります。当社グループの事業は、場合によっては、十分に整備されていない法基盤の下で遂行されることがあり、または包括的な法令体系の欠如や、一貫性のない法令の適用および解釈、監督当局による規制措置の一方的変更などに対応する費用負担が増大することがあります。また、これらの事業が供給する製品或いはサービスに賦課される税率、環境規制に係る技術的要件、所得税および関税、投資元本および配当の還流に関する為替規制などの諸法令などについて、予想外の変更が行われることがあります。

これらの法令リスクに対応するため、当社グループは、法令等の遵守については未然防止の対策を講じています。さらに、コンプライアンスに係る案件を察知した場合には速やかに対応する体制も整備しており、当社グループの社会的信用や評判に与える影響を防いでいます。しかしながら、将来にわたって法令違反が発生する可能性は皆無ではなく、法令違反の事実、あるいは対応の内容や迅速性等が不十分な場合には、当社グループの社会的信用や評判に悪い影響を及ぼし、当社グループの経営成績と財政状態に悪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、多数の取引先から原材料および部品等を購入し、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、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

為替変動の影響

当社グループの当年度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主な

外貨建債務であるタイバーツと、主な外貨建債権である米ドル、ユーロとの相場動向を注視しつつ、適宜、必要な措置を講じてきていますが、為替相場が大幅に変動した場合、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

計画前提と現実との相違等により中期経営計画における目標を達成できない場合の影響

当社グループは、中期経営計画を策定し、中期的な事業戦略を定めていますが、中期経営計画の前提が現実と異なることとなった場合、また、本項記載の他のリスクが顕在化した等の場合には、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

製品の品質・安全性の影響

当社グループによる製品の品質向上および安全性の確保の努力にかかわらず、製品の欠陥または不具合によるリコールまたは改善対策等が大規模なものとなり、または大規模な製造物責任を追及された場合には、多額の費用負担、当社製品への評価および需要の低下等により、当社グループの経営成績または財政状態に重大な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、ユーザー、取引先や第三者との間で訴訟等が発生し、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

また、現時点で係争中の訴訟等についての判決等が当社グループの主張や予測と異なる結果となった場合、当社グループの経営成績または財政状態に重大な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 (以下「本訴訟」) を提起されています。本訴訟につき、2010年10月26日に第一審裁判所、2012年7月3日に控訴審裁判所において、それぞれ、本訴訟の裁判管轄がエジプトの裁判所にはないことを理由として原告の訴えを却下する旨の判決がありましたが、原告がこれに対し、2012年7月21日付でエジプト最高裁判所に上告したため、本訴訟は上告審に係属中です。

本訴訟の裁判管轄がエジプトの裁判所にはないことは、前記販売店契約上明らかであること、また、実質的にも、当社による販売店契約の解約は、当該契約の定めに従ってなされた合法的なものであり、原告の請求原因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

グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼすものではないと判断しています。

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、技術をもったもの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または適時に競争力のある価格で調達ができない場合、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

顧客、取引先等の信用リスクの影響

当社グループは、顧客や、販売業者、金融事業によるリース先等の取引先の信用リスクを有しています。かかる信用リスクに基づく損失が当社グループの想定を上回る場合には、当社グループの経営成績または財政状態に重大な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・ノウハウ等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・販売することや、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侵害のために製造販売の中止、賠償金支払、当社製品への評価および需要の低下等が生じた場合、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

情報技術および情報セキュリティの影響

当社グループの運営や製品等に利用する情報技術およびネットワークやシステムについては、ハッカーやコンピュータウイルスによる攻撃、不正使用やインフラ障害等により支障を来すおそれがあり、その結果、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。当社グループは、個人情報を含むグループ内外の機密情報を保有しており、当該情報が不正に外部に流出した場合、当社グループの社会的信用および経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

連結貸借対照表

(単位：百万円)

	2016年度 (2017年3月31日)	2017年度 (2018年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	556,836	571,911
受取手形及び売掛金	164,761	176,020
商品及び製品	118,195	143,332
仕掛品	19,695	21,901
原材料及び貯蔵品	26,139	38,551
短期貸付金	1,766	806
繰延税金資産	8,626	19,426
その他	76,590	95,542
貸倒引当金	△1,209	△1,229
流動資産合計	971,401	1,066,264
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	77,002	89,314
機械装置及び運搬具(純額)	100,516	113,266
工具、器具及び備品(純額)	22,349	46,237
土地	89,925	94,565
建設仮勘定	19,210	33,698
有形固定資産合計	309,004	377,082
無形固定資産	22,939	29,022
投資その他の資産		
投資有価証券	94,959	97,699
長期貸付金	21,615	6,218
退職給付に係る資産	2,913	4,198
繰延税金資産	7,311	10,558
その他	60,120	70,178
貸倒引当金	△5,853	△5,921
投資その他の資産合計	181,068	182,931
固定資産合計	513,011	589,035
資産合計	1,484,413	1,655,299

(単位：百万円)

	2016年度 (2017年3月31日)	2017年度 (2018年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	378,561	426,312
電子記録債務	21,393	22,897
短期借入金	15,069	10,589
1年内返済予定の長期借入金	299	15,893
リース債務	989	504
未払金及び未払費用	124,573	165,963
未払法人税等	26,485	11,272
繰延税金負債	51	17
製品保証引当金	45,512	46,733
燃費試験関連損失引当金	28,136	15,478
その他	32,494	29,896
流動負債合計	673,566	745,559
固定負債		
長期借入金	240	90
リース債務	1,018	639
繰延税金負債	24,583	31,642
退職給付に係る負債	41,593	42,596
その他	39,946	38,209
固定負債合計	107,383	113,177
負債合計	780,949	858,737
純資産の部		
株主資本		
資本金	284,382	284,382
資本剰余金	203,938	203,938
利益剰余金	277,281	363,382
自己株式	△220	△220
株主資本合計	765,381	851,482
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	7,480	7,158
繰延ヘッジ損益	627	526
為替換算調整勘定	△62,739	△59,966
退職給付に係る調整累計額	△20,295	△18,232
その他の包括利益累計額合計	△74,926	△70,514
新株予約権	—	106
非支配株主持分	13,008	15,487
純資産合計	703,463	796,562
負債純資産合計	1,484,413	1,655,299

連結損益計算書

(単位：百万円)

	2016年度 (自 2016年4月1日 至 2017年3月31日)	2017年度 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)
売上高	1,906,632	2,192,389
売上原価	1,581,273	1,730,278
売上総利益	325,359	462,111
販売費及び一般管理費		
広告宣伝費及び販売促進費	83,014	110,047
運賃	45,817	42,316
貸倒引当金繰入額	△330	33
役員報酬及び給料手当	66,097	71,758
退職給付費用	3,783	3,509
減価償却費	10,320	12,506
研究開発費	57,679	56,066
その他	53,858	67,671
販売費及び一般管理費合計	320,240	363,909
営業利益又は営業損失(△)	5,118	98,201
営業外収益		
受取利息	3,530	3,464
受取配当金	1,607	2,090
持分法による投資利益	10,969	20,579
その他	502	949
営業外収益合計	16,609	27,084
営業外費用		
支払利息	1,208	3,499
為替差損	6,829	8,370
訴訟関連費用	1,205	1,564
その他	3,540	1,723
営業外費用合計	12,783	15,158
経常利益又は経常損失(△)	8,944	110,127
特別利益		
固定資産売却益	952	306
投資有価証券売却益	1,863	328
厚生年金基金解散益	—	1,434
収用補償金	1,481	—
関係会社出資金売却益	809	—
その他	432	217
特別利益合計	5,538	2,287
特別損失		
固定資産除却損	2,073	2,418
固定資産売却損	277	139
減損損失	1,165	2,636
燃費試験関連損失	165,455	2,262
生産移管補償損失	—	984
工場閉鎖損失	640	—
その他	3,608	924
特別損失合計	173,221	9,365
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	△158,738	103,049
法人税、住民税及び事業税	20,986	11,675
過年度法人税等	12,281	△8,616
法人税等調整額	4,782	△6,261
法人税等合計	38,051	△3,203
当期純利益又は当期純損失(△)	△196,789	106,253
非支配株主に帰属する当期純利益又は非支配株主に帰属する当期純損失(△)	1,735	△1,366
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)	△198,524	107,619

連結包括利益計算書

(単位：百万円)

	2016年度 (自 2016年4月1日 至 2017年3月31日)	2017年度 (自 2017年4月1日 至 2018年3月31日)
当期純利益又は当期純損失(△)	△196,789	106,253
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	3,052	△311
繰延ヘッジ損益	△32	330
為替換算調整勘定	71	1,332
退職給付に係る調整額	△6,180	2,174
持分法適用会社に対する持分相当額	△4,862	933
その他の包括利益合計	△7,951	4,460
包括利益	△204,740	110,713
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	△205,269	113,022
非支配株主に係る包括利益	528	△2,309

連結株主資本等変動計算書

(単位：百万円)

2016年度 (自2016年4月1日至2017年3月31日)	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	165,701	85,257	488,590	△220	739,328
当期変動額					
新株の発行	118,680	118,680			237,361
剰余金の配当			△12,784		△12,784
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)			△198,524		△198,524
自己株式の取得				△0	△0
連結範囲の変動					
持分法の適用範囲の変動					—
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)					
当期変動額合計	118,680	118,680	△211,309	△0	26,052
当期末残高	284,382	203,938	277,281	△220	765,381

	その他の包括利益累計額							純資産合計
	その他 有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	為替換算 調整勘定	退職給付 に係る 調整累計額	その他の包括 利益累計額 合計	新株 予約権	非支配 株主持分	
当期首残高	4,429	542	△59,109	△14,043	△68,181	—	14,189	685,337
当期変動額								
新株の発行								237,361
剰余金の配当								△12,784
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)								△198,524
自己株式の取得								△0
連結範囲の変動								—
持分法の適用範囲の変動								—
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	3,051	85	△3,629	△6,251	△6,744	—	△1,181	△7,926
当期変動額合計	3,051	85	△3,629	△6,251	△6,744	—	△1,181	18,126
当期末残高	7,480	627	△62,739	△20,295	△74,926	—	13,008	703,463

2017年度 (自2017年4月1日至2018年3月31日)	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
当期首残高	284,382	203,938	277,281	△220	765,381
当期変動額					
新株の発行					—
剰余金の配当			△17,880		△17,880
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)			107,619		107,619
自己株式の取得				△0	△0
連結範囲の変動			△3,457		△3,457
持分法の適用範囲の変動			△180		△180
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)					
当期変動額合計	—	—	86,101	△0	86,101
当期末残高	284,382	203,938	363,382	△220	851,482

	その他の包括利益累計額							純資産合計
	その他 有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	為替換算 調整勘定	退職給付 に係る 調整累計額	その他の包括 利益累計額 合計	新株 予約権	非支配 株主持分	
当期首残高	7,480	627	△62,739	△20,295	△74,926	—	13,008	703,463
当期変動額								
新株の発行								—
剰余金の配当								△17,880
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)								107,619
自己株式の取得								△0
連結範囲の変動								△3,457
持分法の適用範囲の変動								△180
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△322	△101	2,773	2,062	4,411	106	2,479	6,997
当期変動額合計	△322	△101	2,773	2,062	4,411	106	2,479	93,098
当期末残高	7,158	526	△59,966	△18,232	△70,514	106	15,487	796,562

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	2016年度 (自 2016年4月1日 至 2017年3月31日)	2017年度 (自 2017年4月1日 至 2018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(△)	△158,738	103,049
減価償却費	46,815	52,551
減損損失	1,165	2,636
燃費試験関連損失	165,455	2,262
工場閉鎖損失	640	—
貸倒引当金の増減額(△は減少)	△373	△16
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	1,598	2,115
受取利息及び受取配当金	△5,138	△5,555
支払利息	1,208	3,499
為替差損益(△は益)	31	5,430
持分法による投資損益(△は益)	△10,969	△20,579
固定資産除売却損益(△は益)	1,399	2,251
売上債権の増減額(△は増加)	7,973	△11,730
たな卸資産の増減額(△は増加)	24,869	△37,504
仕入債務の増減額(△は減少)	12,289	47,485
その他	5,446	△384
小計	93,675	145,510
利息及び配当金の受取額	9,845	10,982
利息の支払額	△1,183	△3,507
燃費試験関連支払額	△130,689	△13,221
工場閉鎖に係る支払額	△2,903	—
法人税等の支払額	△14,573	△20,140
営業活動によるキャッシュ・フロー	△45,829	119,624
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)	△0	△11,997
有形固定資産の取得による支出	△56,474	△72,251
有形固定資産の売却による収入	4,238	2,989
無形固定資産の取得による支出	△11,530	△11,497
投資有価証券の売却による収入	2,459	682
短期貸付金の増減額(△は増加)	673	155
長期貸付けによる支出	△14,814	△1,517
長期貸付金の回収による収入	1,137	744
その他	1,189	△4,401
投資活動によるキャッシュ・フロー	△73,119	△97,093
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)	3,178	△4,510
長期借入れによる収入	835	2,375
長期借入金の返済による支出	△14,485	△301
株式の発行による収入	236,317	—
配当金の支払額	△12,755	△17,938
非支配株主への配当金の支払額	△1,649	△2,085
その他	△1,062	△700
財務活動によるキャッシュ・フロー	210,377	△23,161
現金及び現金同等物に係る換算差額	2,037	△3,167
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	93,465	△3,797
現金及び現金同等物の期首残高	462,440	555,906
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)	—	6,927
現金及び現金同等物の期末残高	555,906	559,036

連結子会社・関連会社 2018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
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 ^{*2}	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・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	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・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.
ピーティー・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア	インドネシア
その他海外子会社10社	
持分法適用関連会社	
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
長野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
エムエムディー・オートモービル・ジーエムビーエイチ	ドイツ
ミツビシ・モーターズ・ベトナム・カンパニー・リミテッド	ベトナム
广汽三菱汽车有限公司	中国
ピーティー・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・セールス・インドネシア	インドネシア
その他関連会社8社	
その他の関係会社	
名称	国・地域
日産自動車株式会社 ^{*3}	日本
三菱商事株式会社 ^{*3}	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(ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・インク、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)

*3：有価証券報告書を提出

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
610百万円	自動車の製造	100.0
436百万円	自動車の輸送・整備、自動車部品の販売	83.2
350百万円	自動車の開発	100.0
100百万円	自動車部品の製造	100.0
398,812千米ドル	自動車の販売	100.0
2,000千米ドル	自動車関連調査・試験・研究	100.0 (100.0)
2,000千カナダドル	自動車の販売	100.0 (100.0)
47,500千米ドル	自動車の販売	100.0
107,165千ユーロ	自動車部品の販売	100.0
767千ユーロ	自動車関連調査・試験・研究	100.0
6,807千ユーロ	自動車の販売	100.0
1,789,934千オーストラリアドル	自動車の販売	100.0
48,000千ニュージーランドドル	自動車の販売	100.0
7,000,000千パーツ	自動車の製造・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	自動車の製造・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	100.0 (10.0)
10,000千UAEディルハム	自動車部品の販売	100.0
2,200,000百万インドネシアルピア	自動車の製造	51.0
60百万円	自動車の販売	35.0
30百万円	自動車の販売	40.0
40百万円	自動車の販売	49.86
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	50.0
3,000百万円	自動車の販売金融・リース・レンタル	47.0
30,000千ユーロ	自動車の販売	24.99
410,812,000千ベトナムドン	自動車の製造・販売	41.2
1,947,000千元	自動車の製造・販売	30.0
1,300,000百万インドネシアルピア	自動車の販売	30.0
資本金	事業の内容	議決権の所有割合 (%) *1
605,814百万円	自動車の製造、販売及び関連事業	34.0
204,447百万円	卸売業	20.0 (10.76)

主な生産拠点



国、地域	工場名	主な生産品目
日本	① 岡崎製作所	エクリプス クロス、アウトランダー、アウトランダー PHEV
	② 水島製作所	RVR (ASX、アウトランダースポーツ)、i-MiEV (アイ・ミーブ)、eKワゴン、eKスペース、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 (モンテロ)、デリカD : 5、アウトランダー
	④ 京都製作所 京都工場	エンジン
	⑤ 京都製作所 滋賀工場	エンジン
タイ	⑥ 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)	トライトン (L200、ストラダ)、パジェロスポーツ (モンテロスポーツ)、ミラージュ (スペーススター)、アトラージュ (ミラージュ G4)
	⑦ 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	⑧ ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション (MMPC)	ミラージュ、ミラージュ G4、L300
	⑨ 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
インドネシア	⑩ ピーティー・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア (MMKI)	エクспанダー、パジェロスポーツ、L300
ロシア	⑪ 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
中国	⑫ 広汽三菱汽車有限公司 (GMMC)	アウトランダー、ASX
	⑬ 瀋陽航天三菱汽車発動機製造有限公司 (SAME)	エンジン
	⑭ ハルピ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	⑮ 中華汽車工業股份有限公司 (CMC)	コルトプラス、グランドランサー、アウトランダー、デリカ
ベトナム	⑯ ミツビシ・モーターズ・ベトナム・カンパニー・リミテッド (MMV)	アウトランダー

株式関連情報 2018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 284,382百万円
従業員数 連結：30,507名 単独：13,693名
上場証券取引所 東京証券取引所 市場第一部
証券コード 7211
1単元の株式数 100株
発行済株式総数 1,490,282,496株
株主数 269,522名
大株主の状況

氏名又は名称	所有株式数(千株)	持株比率(%)
日産自動車株式会社	506,620	34.00
MAI株式会社	160,329	10.75
三菱商事株式会社	137,682	9.24
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	29,984	2.01
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	29,290	1.96
三菱重工業株式会社	21,572	1.44
BNYMSANV AS AGENT / CLIENTS LUX UCITS NON TREATY 1	18,574	1.24
JP MORGAN CHASE BANK 385632	15,864	1.06
株式会社三菱東京UFJ銀行	14,877	0.99
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9)	14,311	0.96

(注) 上記の持株比率は、自己株式(222,186株)を控除して計算しています。

株主名簿管理人・特別口座の口座管理機関 三菱UFJ信託銀行株式会社
同事務取扱場所 東京都千代田区丸の内一丁目4番5号
 三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部
郵便物送付先・電話照会先 〒137-8081新東京郵便局私書箱第29号
 三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部
 Tel: 0120-232-711 (フリーダイヤル)



発行

三菱自動車工業株式会社 IR室

〒108-8410 東京都港区芝五丁目33番8号

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

Printed in Japan