

三菱自動車工業株式会社

アニュアルレポート 2007

2007年3月期



MITSUBISHI MOTORS

三菱グループ三綱領



小孫六後

立業貿易

取期奉公

所期奉公

綱領

しょきほうこう 所期奉公

事業を通じ、物心共に豊かな社会の実現に努力すると同時に、かけがえない地球環境の維持にも貢献する。

しょじこうめい 処事光明

公明正大で品格のある行動を旨とし、活動の公開性、透明性を堅持する。

りつぎょうぼうえき 立業貿易

全世界的、宇宙的視野に立脚した事業展開を図る。

目次

▶	三菱自動車企業理念	1
▶	連結財務サマリー	2
▶	「三菱自動車再生計画」の進捗	3
▶	株主および全てのステークホルダーの皆様へ	4
▶	益子社長インタビュー	6
▶	再生計画2年間の達成状況	14
▶	商品開発	16
▶	技術開発	18
▶	地域 日本	20
	北米	22
	欧州	24
	アジア・アセアン・その他	26
▶	品質	30
▶	コーポレート・ガバナンス	32
▶	コンプライアンス	35
▶	企業倫理委員会からの答申書	36
▶	環境活動	38
▶	モータースポーツ	40
▶	組織体制	41
▶	役員	42
▶	財務セクション	43
▶	連結子会社・関連会社	84
	株式関連情報	86



On the Cover

新型「ランサー」は、「安全」「環境」「快適」性能を高い次元でバランスさせた“グローバル基準のスポーティセダン”を商品コンセプトとして、2007年3月に世界に先駆け北米市場へ投入しました。8月には日本で「ギャラン フォルティス」として発売しており、順次グローバルに展開しています。

走り・乗り心地を追求した三菱自動車ならではの乗り味や走りの質感を備え、ひと目見て「三菱自動車のセダン」と認識できることを狙いとした、安定感のある端正かつ精悍なデザインとしています。

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。

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～

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、“走る喜び”と“確かな安心”をお客様に提供します。

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。

『クルマづくりの原点へ。』

三菱自動車の企業コミュニケーションワード『クルマづくりの原点へ。』

これは、企業理念にある“走る喜びと確かな安心”を皆様に提供していくために、お客様がクルマに求める本質を考え抜き、当社が長年培ってきた強みを活かしながら、クルマづくりに真摯に取り組んでいくことを約束する言葉です。

この言葉に込めた、三菱自動車社員ひとりひとりの強い意志を、行動をもって皆様にお伝えしてまいります。

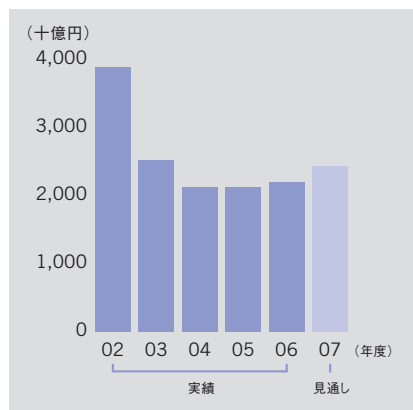
連結財務サマリー

3月31日に終了した会計年度

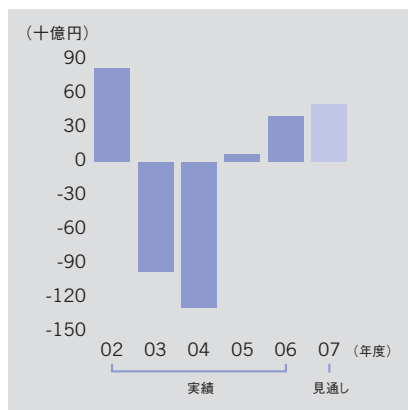
	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2006年度
					単位:百万円	単位:千米ドル
会計年度:						
売上高	¥3,884,874	¥2,519,449	¥2,122,626	¥2,120,068	¥2,202,869	\$18,660,475
営業利益 (又は営業損失)	82,761	(96,852)	(128,544)	6,783	40,237	340,849
税金等調整前当期純利益 (又は当期純損失)	42,206	(77,173)	(460,906)	(82,745)	23,104	195,714
当期純利益 (又は当期純損失)	37,361	(215,424)	(474,785)	(92,166)	8,745	74,081
					単位:円	単位:米ドル
1株当たりデータ:						
当期純利益金額 (又は当期純損失金額)	¥25.35	¥(145.22)	¥(194.36)	¥(19.75)	¥1.59	\$0.01
潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額	23.43	—	—	—	0.96	0.01
配当金	—	—	—	—	—	—
					単位:百万円	単位:千米ドル
会計年度末:						
資産合計	¥2,425,352	¥2,029,035	¥1,589,286	¥1,557,570	¥1,778,693	\$15,067,288
純資産合計	280,294	29,972	324,782	268,678	308,304	2,611,640

(注) 1. このアニュアルレポートにおける米ドルの金額は、便宜上1米ドル=118.05円(2007年3月31日実勢レート)で換算しています。
 2. 2002年度においては海外子会社決算期変更(12月31日から3月31日)に伴い、当該海外子会社は、15ヵ月間の財務結果を反映しています。
 3. トラック・バス事業は、2003年3月14日付で持分法適用会社となり、その後2005年3月末までに全保有株式を譲渡したため、同事業に関する資産・負債の各勘定への反映はされていません。

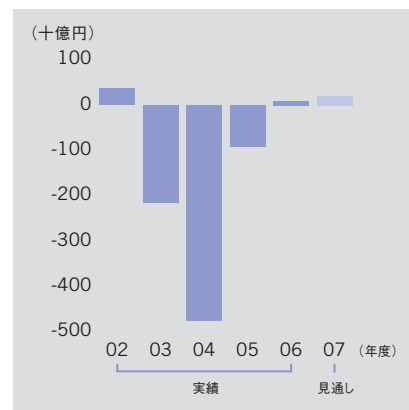
売上高



営業利益 (又は営業損失)



当期純利益 (又は当期純損失)

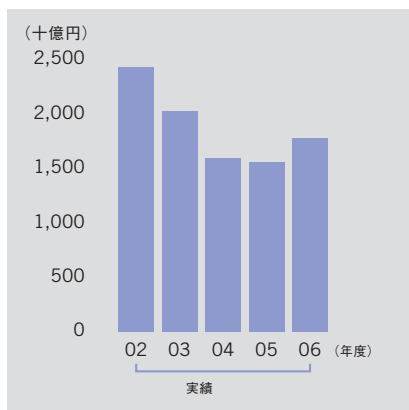


「三菱自動車再生計画」の進捗

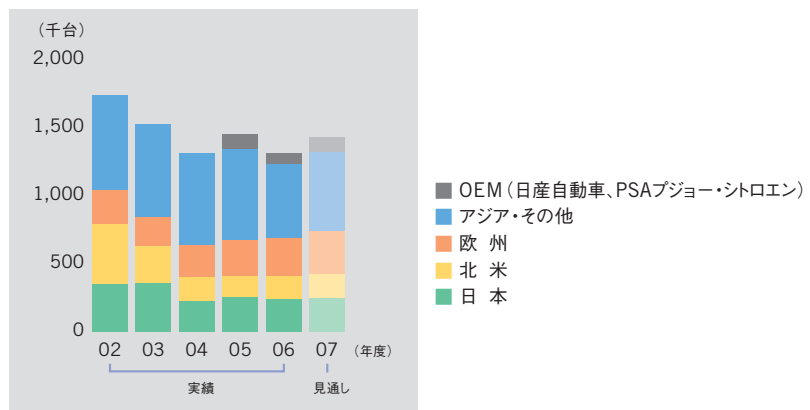
	単位:千台		
	2005年度(実績)	2006年度(実績)	2007年度(目標) ^(注1)
販売台数:	1,344	1,230	1,323
日本	257	247	250
北米	156	164	176
欧州	267	282	316
アジア・その他	664	537	581
			単位:十億円
損益:			
売上高	¥2,120.1	¥2,202.9	¥2,430.0
日本	504.1	506.0	580.0
北米	415.7	423.6	440.0
欧州	586.2	662.8	730.0
アジア・その他	614.1	610.5	680.0
営業利益	6.8	40.2	51.0
日本	(55.3)	(43.8)	(20.0)
北米	(7.2)	0.6	(14.0)
欧州	24.4	42.6	43.0
アジア・その他	44.9	40.8	42.0
当期純利益	(92.2)	8.7	20.0
貸借対照表:			
現金預金	259.0	358.1	—
資産合計	1,557.6	1,778.7	—
有利子負債	447.8	503.8	—
純資産合計 ^(注2)	281.3	308.3	—
キャッシュ・フロー:	(46.8)	116.4	
営業活動キャッシュ・フロー	54.4	162.3	—
投資活動キャッシュ・フロー	(84.8)	(46.0)	—
財務活動キャッシュ・フロー	(19.0)	(11.3)	—
現金及び現金同等物に係る換算差額	2.6	11.3	—

(注1) 2007年度目標は、2007年4月26日公表値を使用しています。
(注2) 会社法の改訂に伴い、2006年度から、会社の支払い能力などの財政状態をより的確に表示するため、「資本の部」が廃止され、「純資産の部」が新設されました。これは、貸借対照表上、資産性を持つものを「資産の部」、負債性を持つものを「負債の部」に記載し、それらに該当しないものを資産と負債の差額として「純資産の部」に記載することを意図したものです。なお2005年度実績も「純資産の部」の値を使用しています。

資産合計



販売台数



株主および全てのステークホルダーの皆様へ

当社は、2005年1月28日発表の3ヵ年経営計画『三菱自動車再生計画』（2005年度から2007年度）のもと、全役職員が一丸となって信頼回復と収益改善に取り組んでいます。

再生計画2年目にあたる2006年度の決算において、当社は、必達目標として掲げていた「当期利益の黒字化」を果たしました。これを皆様にご報告できることに大きな喜びを感じています。積極的な新型車の投入、営業力の強化、生産性の向上、全社あがてのコスト改善努力などにより、当社再生への息吹はより力強いものへととなりつつあります。



取締役会長
西岡 喬



取締役社長
益子 修

2006年度の決算のポイントは以下の通りでした。

1. 当期利益の黒字化を達成しました。

2006年度の総販売台数は123万台と、前年度比8.5%の減少となりましたが、車種構成の改善や円安基調で推移した為替の好影響などにより、売上高は前年度比3.9%増の2兆2,029億円を計上しました。また、米国販売金融事業損益の改善効果や全役職員が一丸となって実施したコスト削減も効果を発揮し、営業利益402億円（前年度比334億円増）、当期利益87億円（前年度比1,009億円改善）と、すべての利益項目において黒字化を達成することができました。当期利益の黒字化は、2002年度の決算以来、4期ぶりとなります。

2. 国内生産拠点は高操業になりました。

当社は、「アウトランダー」の好調な販売に対応し、2006年12月、その生産の一部を水島工場から岡崎工場へ移管しました。これに伴い、岡崎工場は32ヵ月ぶりに二直体制の稼働に復帰しました。また、新型「パジェロ」と「デリカD:5」の投入により、連結子会社のパジェロ製造でも2006年10月から二直化し、生産を行っています。これまで同様に高操業状態が続いた水島工場に加え、当社の国内生産拠点は全て高操業となり、2007年度もその状況は続く見込みです。

3. 魅力的なクルマを創造し続けます。

当社は再生計画のもとで「アウトランダー」、「トライトン（L200）」、「パジェロ」、「ランサー」など多くのグローバル戦略車を積極的に市場投入してきました。

また日本国内においても、2006年1月に発売した軽自動車「i（アイ）」が2007年次RJCカーオブザイヤーをはじめ、株式会社J.D. パワー アジア・パシフィックの調査で“軽自動車商品魅力度No.1”、“軽自動車初期品質No.1（同率1位）”を獲得するなど20もの権威ある賞を獲得し、高い評価をいただいています。

2007年1月に発売した「デリカD:5」も4WDモデルに加え、5月には2WDモデルを投入しました。また、2007年8月には7年ぶりに新型セダン「ギャラン フォルティス」を発売しました。

同年秋以降投入予定の新型4WDスポーツセダン「ランサー エボリューション」をはじめ、当社はこれからも、三菱車らしさを持った魅力的なクルマづくりと、世界市場における三菱車のブランドイメージの向上に引き続き取り組んでいきます。

再生計画の最終年度となる2007年度については、目標である「黒字体質の定着化」の実現に向け、厳しい経営環境の変化を冷静に見据えながら着実な事業改善に努めます。販売台数は、グローバル戦略車の世界展開を軸に、2006年度比約7%増の132万3千台を目標とし、OEM供給も積極化することで、収益拡大の継続に努めます。総需要の低迷が続く国内市場では、販売会社の広域統合など販売網の整備も実施し、利益重視の販売戦略を展開していきます。

また、2007年度は次期中期経営計画を策定する年でもあります。当社では、次期計画を“将来の持続的成長のための基盤づくり”のステージと位置付け、すでに各事業目標とその施策の検討に着手しています。次期中期経営計画の発表に際しては、新たな気持ちで次なる成長のステージへの飛躍をご報告できるよう、全役職員が今一度気を引き締めて、「三菱自動車再生計画」の総仕上げに臨みます。

2007年9月

取締役会長

西岡 喬

取締役社長

益子 修

益子社長インタビュー

「三菱自動車再生計画」のこれまでとこれから

2005年1月に発表された「三菱自動車再生計画」は、2年目の決算期が終了しました。再生計画の最終年度となる2007年度を迎え、益子社長自身の言葉で、過去2年の経営について振り返り、今後へ向けての抱負を語っていただきました。

Q1. まずは、再生計画2年目にあたる2006年度の状況について教えてください。



A. 2006年度の大きな成果は、営業利益、経常利益と当期純利益の全てを黒字化できたことです。2年目での黒字化は再生計画の大きな目標でしたので、これを達成することができ正直ホッとしています。しかし単年度の黒字はあくまで通過点であって、その内容を冷静に吟味し、これからの事業に活かすことが大切です。またこの1年は、市場環境の将来予想が非常に難しいことを強く認識した年でもありました。

グローバルに事業展開している当社にとって、世界経済に影響を及ぼす変動要因と、その各市場への影響度を分析した上で、当社事業へのインパクトを評価し、次の戦略を見極めていく必要があります。例えば、為替相場の変動と原油をはじめとする資源価格の上昇は、複雑かつ相互に連動しています。為替相場が円安基調で推移したことは、売上面で追い風となりましたが、一方では資材費の高騰につながり、大幅なコスト増加要因となりました。鉄鋼は

もちろん、銅、アルミ、鉛など、自動車部品の製造に必要な非鉄金属が特に高騰しており、輸入が主となるこれらの資材は、円安が加わることで、さらに大きなコスト増となりました。

地域別の販売にもプラスとマイナスの両面があり、市場ごとに、市場特性や当社の事業状況に合致した施策が必要です。ロシア、ウクライナ、中東欧や中東、中南米などの資源保有国の多い市場では、当社の想定を大きく上回る需要の伸びがありました。また、北米市場においては、販売正常化施策に取り組んできたことにより、2006年度には販売が底を打ち、回復の兆しを得られました。一方、中国やアセアン市場においては、再生計画策定時に期待をしたほどの大きな成長は望めない状況ですが、高い評価をいただいている当社ブランドを前面にした販売施策を打ち出し、着実に前進していきます。課題は、日本市場です。市場全体の成熟度から拡大が望めず、今後も予断を許さない状況になっています。

Q2. 過去2年の再生計画では、どのような成果を得ることができましたか？

A. まず、再生計画に沿って、予定通り新車開発と魅力的な新商品の市場投入ができたことです。中でも、「アウトランダー」や「i(アイ)」は、その商品性を高く評価いただいています。多くのお客様のご支持に確かな手ごたえを感じることができ、当社社員にとっても大きな励みとなりました。また、2007年3月に世界に先駆け北米で発売した新型「ランサー」も好調な出足となり、同市場での当社の巻き返しの原動力として期待しています。これらに新型「パジェロ」や、タイで生産し欧州等140ヵ国以上へ輸出している「トライトン(L200)」なども加え、いわゆる「グローバル戦略車」の成功が再生計画の大きな成果です。

同等の大きな成果は、社員の意識改革です。当社の社員は2004年のリコール問題の際に、大変辛く、悔しい思いをしました。現在はこの経験を大きなバネにして、全社員が緊張感と危機感を共有して

仕事に取り組んでいます。特に品質のつくり込みや、商品の不具合情報に対する迅速な対応、お客様視点でのサービス向上などは、過去2年で大変進歩したと感じています。しかし、こうした信頼回復への取り組みに終わりはありませんし、マーケティング面や開発面においても、お客様のニーズをよりの確にキャッチし、商品に反映していく必要があると感じています。

経営者としては、このような再生計画の成果を今後も持続し、それを発展させていくことが重要だと考えています。自動車業界の厳しい競争環境を念頭に、常に社員と危機感を共有して挑戦を続けていきます。



Q3. 逆に、再生計画の中で、まだ課題として残されていることは何ですか？



A. 再生計画推進の過程で、経営の合理化も進んだと自負していますが、まだ十分ではないと感じる部分があります。ひとつは、全社的にはまだ余剰生産体制にあることです。

しかし、量産を停止する予定であった岡崎工場の継続を決めたことは、余剰生産能力の改善にはつながらないものの結果的に正しい判断であったと感じています。水島工場から岡崎工場に「アウトランダー」の生産を一部移管したことにより、国内生産車が需要に追いつかない事態に柔軟に対処できており、現在では同車種の生産拠点として高操業を維持しています。同様にパジェロ製造も、新型「パジェロ」や「デリカD:5」の発売、好調を受けて高操業の状況にあります。このほか、従来から高操業が続く水島工場と、「トライトン(L200)」を生産するタイの工場も高操業を続けているのは喜ばしいことです。

一方で北米のイリノイ工場は、「ギャラン」の輸出を開始したものの一直生産体制にあり、2006年6月に「スマートフォーフォー」の生産終了を受けた欧州のネッドカー（ネザーランド・カー・ビー・ビー）、豪州工場でも低操業が続いています。これらの工場に関しては、次期経営計画の中で、グローバル生産体制のさらなる適正化を図っていきます。

もうひとつは、国内市場での事業改善です。過去2年間、さまざまな取り組みを実施してきましたが、国内市場の成熟度、総需要の伸び悩みはより顕著に

なっています。理由のひとつに少子高齢化があげられます。また、若い世代の「車離れ」も大きな要素と考えています。これらの要因から国内市場全体で前年比減少が続いており、従来同様の「魅力的な商品やサービスによるシェア向上」という戦略だけでは、事業性の改善は容易ではないと考えています。需要の縮小を前提とした戦略、例えば、当社においても市場規模にマッチした販売・流通体制へのさらなる整備・強化が重要です。2007年度においては、まず販売ネットワークの再構築を実施しました。全国で29社あった連結販売子会社を2007年7月までに5社に統合し、部品販売会社についても、9社を3社に統合することで、販売力の強化と事業構造の抜本的な改革を同時に実施しました。あわせて店舗のリニューアルとリロケーションを実施し、さらに店舗面積を拡大した広域集客型の大規模店舗を増加させていきます。

また、国内市場では、販売台数よりも利益を重視する方針を掲げました。同方針に基づき、2007年度は、「デリカD:5」の投入をはじめ、新型グローバルセダン「ギャラン フォルティス」*1や「ランサー エボリューション X」の発売により、総販売台数における登録車*2比率を向上させ、利益率の向上を図ります。

*1 輸出仕様の車名は「ランサー」。

*2 軽自動車以外の車種。



ランサー エボリューション X

Q4. 海外市場においては、今後どのような成長戦略を考えていますか？

A. 当社の強みを発揮できる市場において、今後も積極的に事業を拡大していきます。

当社は現在、ロシア・ウクライナを中心として中東欧や中東に加え、ブラジルなどの成長市場で販売が非常に好調に推移しています。これらの市場は、いずれも世界経済の成長を牽引する市場であり、今後もしばらく拡大が続くといわれていますので、さらなる販売拡大に力を入れたいと考えています。

特にロシア・ウクライナにおいて、当社商品がカー・オブ・ザ・イヤー等^{*3}を受賞し高い評価を得て販売台数を伸ばしていることは、当社の大きな財産だといえます。今後とも同市場の現地パートナーと一層連携を深め、「アウトランダー」、新型「ランサー」など主力車種を積極的に投入していきます。

中国では、現地生産、日本からの完成車輸入、エンジン生産を三本柱として事業を推進していきます。また、現地企業への出資増強等により、現地生産車の三菱ブランド化の拡充にも力を入れています。長豊汽車で生産している「パジェロ」に加え、東南汽車でも、「ギャラン」など三菱ブランド車の生産が本格化しています。

インドでは、これまで現地パートナーによる現地生産車を中心に事業展開してきましたが、今後は日本やタイからの完成車も積極的に投入し、車種の拡充を図ります。2007年6月には新型「モンテロ（日本名：パジェロ）」を投入しました。これに続いて「アウトランダー」などの主力車種を順次投入したいと考えています。

ブラジルでは、ガソリン、エタノール、およびそれらの混合燃料でも走行可能なフレキシブル・フューエル・ビークル（FFV）の需要が伸びていますが、当社では2007年7月より現地生産によるFFVの「パジェロ TR4 Flex」を発売しました。これは同国市場で初の本格的4WD車のFFVとなります。

^{*3} 「ランサー」が、ロシアの主要5誌が主催する人気投票で選ぶ「カー・オブ・ザ・イヤー・ロシア 2006」でCセグメント（コンパクトカー）部門2年連続大賞を受賞。また、「コルト CZ3」が、ウクライナの複数の自動車専門誌が主催する人気投票で選ぶ「カー・オブ・ザ・イヤー2006」のベストスマールカー部門で大賞を受賞。



ランサーがロシアでカー・オブ・ザ・イヤーを2年連続受賞



コルト CZ3

Q5. 成長市場以外では、成長はあまり見込めないのでしょうか？



A. 市場全体の拡大可能性の点では、今後BRICs*⁴をはじめとする新興諸国のような大きな成長は見込めません。ただし、当社のビジネスチャンスの拡大と捉えれば、できること、やるべきことは多くあります。例えば、西欧では、2007年5月よりPSAプジョー・シトロエン社向けに、SUV車の供給を開始しました。初年度で3万台を出荷しますが、収益貢献は大きいと考えます。

総需要が前年比減少という厳しい環境下にある米国市場でも、当社は2006年度に5期ぶりに販売台数が増加しました。課題であった最大市場での販売もようやく底を打ったと見ています。フリート販売や高額なインセンティブを適正化し、販売の正常化を目指してきた経営の成果が表れてきました。

また、ディーラーとの信頼関係の再構築や効率性を重視したマーケティング、キャンペーンを地道に実施してきたことに加え、今回の新型「ランサー」が販売好調に弾みをつけています。カナダでも新型「アウトランダー」、「ランサー」が好調であり、北米市場全体で回復基調にあります。米国事業の残る課題は、現地生産車の販売台数を伸ばし、現地工場の生産性をさらに改善することです。イリノイ工場の生産車としては、スポーツタイプの「エクリプス」が好調ですが、主力車種である「ギャラン」や「エンデバー」の販売が十分ではありません。今後は現地生産車の特別仕様車を投入して挽回を図ります。

*⁴ 経済発展が著しいブラジル (Brazil)、ロシア (Russia)、インド (India)、中国 (China) の4か国の総称。



ランサー（北米仕様車）



エクリプス

Q6. 自動車業界では、開発における地球環境への対応が生き残りの条件といわれています。三菱自動車ではどのような取り組みを行っていますか？

A. 最も大きな取り組みは、「走行中のCO₂排出ゼロ」、つまり究極の環境対応車である次世代電気自動車「MiEV(ミーブ:Mitsubishi innovative Electric Vehicle)」の開発推進です。すでに「i(アイ)」をベースとした次世代電気自動車「i MiEV(アイ・ミーブ)」の研究車両を電力会社数社に納入し、実証走行を実施する一方で、急速充電システムなどの研究を共同で行っています。また、大型リチウムイオン電池の技術に強みを持つ株式会社ジーエス・ユアサ コーポレーションおよび三菱商事株式会社と3社共同で、電気自動車向けリチウムイオン電池製造会社の設立を決定しました。「i MiEV(アイ・ミーブ)」は2010年までに国内市場への投入を目指しています。さらに世界各市場へも展開し、当社の技術と商品で社会に貢献できると信じています。

エンジンについては、三菱重工業株式会社と2リッタークラスの次世代ディーゼルエンジンの共同開発を行っています。当初の計画を1年前倒しにして、2009年初めから生産を開始し、需要の大きい欧州より順次、市場投入する予定です。

ブラジルで販売を開始したFFVも、さらに2009年中に米国市場にも展開すべく、開発を急いでいます。



i MiEV (アイ・ミーブ)



i MiEV研究車両の東京電力への引渡式の様子



ジーエス・ユアサ コーポレーションおよび三菱商事との記者会見の様子

Q7. 再生計画終了後の経営ビジョンについて教えてください。

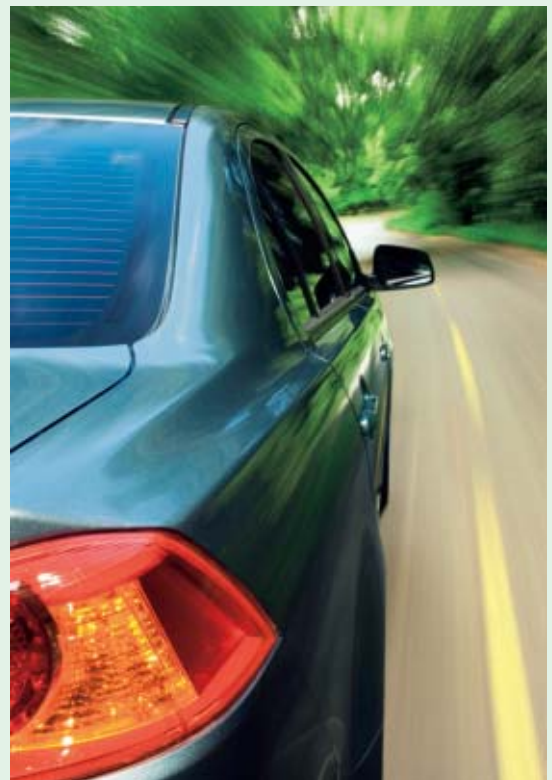


A. 経営改革を継続、拡大したいと考えています。改革を恒常化させ、再生計画でたどり着けなかった問題にも、一つ一つ対応していきます。品質向上やコンプライアンス強化、環境への取り組みについては、永遠に追求していくテーマですし、変化し続ける各国市場の要望に適切に対応する柔軟性も必要です。

一方で、次期経営計画はこれまでよりも大きな土台の上に描くことができると考えています。再生計画は、その策定背景を振り返ると、会社が厳しい状況におかれていたため、資金面など限定的な経営資源を前提とした事業計画だったことは否めません。また、品質など足もとの問題への対処が優先課題で、長期的な視野を持った大きな計画を立てることは難しかったといえます。再生計画の最終年度目標を乗り越えていくことで、次期経営計画では、この3年間に築いた土台の上に「持続的な成長」を描く計画としたいと考えています。

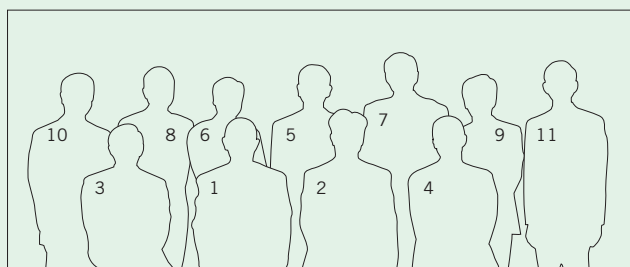
当社は世界の自動車業界の中では規模での優位性はなく、競争の厳しい業界において勝ち残っていくためには、特長ある独自技術・商品を持ち、高い品質と顧客満足を提供することが重要です。私は三菱自動車には確かな技術力と優秀な人材があり、世界の自動車メーカーのひとつとして勝ち残る資質を十分持っていると感じています。また、資本提携については現時点で念頭にありませんが、個々の事業単位での提携については“Win-Win”を前提に積極的に行っていきます。

私たちに必要なことは、世界市場を視野に、競争に打ち勝とうとするマインドです。大切なお客様に走る歓びと確かな安心を提供すること、地球の環境を守る車をつくること、そしてこれらを世界最高の水準で実現できるメーカーを目指したいと考えています。



当社経営陣

(2007年6月30日現在)



1. 西岡 喬
取締役会長(代表取締役)
2. 益子 修
取締役社長(代表取締役)
企業倫理担当役員
3. 春日井 靨
取締役副社長(代表取締役)
事業再生推進担当
経営企画・商品戦略・環境・
管理統括部門担当
4. 市川 秀
常務取締役(代表取締役)
財務統括部門担当
5. 張 不二夫
常務取締役
国内営業統括部門担当
6. 前田 真人
常務取締役
生産統括部門担当
7. 青木 則雄
常務取締役
購買統括部門担当
8. 春成 敬
常務取締役
ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・
インク社長兼CEO
9. 相川 哲郎
常務取締役
商品開発統括部門担当
10. 橋本 光夫
常務取締役
品質・サービス技術統括部門担当
11. 菊池 一之
常務取締役
海外営業統括部門担当
中中ア・豪州・NZ本部長

再生計画2年間の達成状況

「三菱自動車再生計画」は、「信頼回復」と「収益改善」を両輪に、事業再生を早期に実現することを目指しています。計画に掲げた一つ一つの施策を着実に実行に移し、再生計画2年目にあたる2006年度決算において、目標通り「当期利益の黒字化」を達成することができました。これは、三菱自動車グループの全役職員がお客様第一の視点で信頼性の向上に努め、一丸となって開発・生産・販売のあらゆる面から改善に取り組んできた成果です。当社の過去2年間の振り返り、再生計画の具体的な成果をここにご紹介します。



アウトランダー（北米仕様車）

新世代プラットフォーム採用車のグローバル展開

当社は、新世代プラットフォーム（車台）を採用したグローバル戦略車の投入を進めています。第1弾となる「アウトランダー」を2005年度に日本で投入し、2006年度には北米、豪州、欧州、中国へと展開しました。2007年度においても、PSAプジョー・シトロエン社向けに同車をベースとした新型SUVのOEM供給を計画通りスタートさせています。

また、2007年3月には、「アウトランダー」と同一プラットフォームを採用した新型セダン*を世界に先駆けて北米に投入し、続けて欧州、日本など各地域に投入していきます。

このほか、2007年1月に日本で販売を開始した「デリカD:5」、2007年秋以降投入予定の新型4WDスポーツセダン「ランサー エボリューション」も、同プラットフォームを採用しています。

* 車名は、海外市場では「ランサー」として販売。日本においては、「ギャラン フォルティス」としています。

国内生産拠点の高操業

当社は2006年12月に、これまで水島工場で生産していた「アウトランダー」の一部生産を岡崎工場に移管しました。岡崎工場は2004年4月以降生産体制を一直化し、一時は量産停止を決定していましたが、「アウトランダー」の生産開始によって32ヵ月ぶりに生産体制を二直化し、当社の主要生産拠点としての復活を果たしました。また、連結子会社のパジェロ製造も、新型「パジェロ」、「デリカD:5」の生産立ち上がりにより、2006年10月から二直化しました。水島工場でも新型「ランサー」立ち上がりにより引き続き高操業が続いており、現在、当社国内の生産拠点は総じて高操業状態となっており、この状況は2007年度も継続する見込みです。



水島工場の生産ライン

軽自動車「i(アイ)」の発売

2006年1月に日本で発売した新型軽自動車「i(アイ)」は、各方面から高い評価をいただき、当社の再生を大きく加速させる存在となりました。

エンジンを車体後部におく「リヤミッドシップレイアウト」を採用したことで、軽自動車でありながら「斬新なスタイリングと居住性の両立」、「全方位の衝突安全性」、「軽快なフットワークと上質な乗り心地」という3つの魅力を実現し、数々の賞を受賞しました。国際的なCS(顧客満足度)調査の専門機関である株式会社J.D. パワー アジア・パシフィックが実施した調査においても、“軽自動車初期品質No.1(同率1位)”および“軽自動車商品魅力度No.1”を獲得しています。

* 出典:J.D. パワー アジア・パシフィック 2006年日本軽自動車初期品質調査SMおよびJ.D. パワー アジア・パシフィック 2006年日本軽自動車商品性評価調査SM。軽乗用車を新車で購入後2~7ヶ月経過したユーザー3,164名の回答による。初期品質はユーザーによる不具合指摘件数、商品魅力度は商品性に関するユーザーの評価に基づく。 www.jdpower.co.jp



2007年次RJCカーオブザイヤー



2006-2007日本カー・オブ・ザ・イヤー特別賞
「Most Advanced Technology」



2006年度グッドデザイン大賞



2006年軽自動車
商品魅力度
No.1*



2006年軽自動車
初期品質
No.1*
(同率1位)



i MiEV車両レイアウト図

次世代電気自動車の開発推進

当社では、次世代電気自動車「MiEV(ミープ:Mitsubishi innovative Electric Vehicle)」を2010年までに市場投入すべく開発を推進しています。現在、同技術の実用化に向け、「i(アイ)」をベースに高性能リチウムイオン電池と小型軽量なモーターを搭載した「i MiEV(アイ・ミープ)」を製作し、2006年11月より、電力会社との共同研究をスタートしています。2007年3月には東京電力株式会社と九州電力株式会社、6月には中国電力株式会社へ研究車両「i MiEV」を1台ずつ納入し、実際の運転環境での走行や、市場での受容性を確認する実証走行(フリートモニター)を開始しています。

OEM戦略の推進

当社は、収益の多様化・生産設備の有効活用を図るべく、OEM戦略を積極的に推進しています。日産自動車株式会社に対しては、2003年に供給を開始した軽商用車「ミニキャブ」に加え、2005年からは軽乗用車「eKワゴン」を供給しています。さらに2007年4月には、同社との間でOEM供給の車種拡大について合意しました。

2007年度からは、PSAプジョー・シトロエン社向けの新型SUVのOEM供給を開始しており、2007年度は約3万台の出荷を計画しています。また、同社との良好な協業体制に基づき、同社からSUV搭載用のディーゼルエンジンの供給を受けることも合意しています。



eKワゴン

商品開発

加速するグローバル展開

当社は「三菱自動車再生計画」に基づき、新世代プラットフォーム(車台)を採用したグローバル戦略車の拡大展開を進めています。第1弾となる「アウトランダー」は、2005年度に日本で投入した後、2006年度には北米、欧州、豪州、中国へとグローバル展開を加速させ、各市場で好評を得ています。2007年度においても、「アウトランダー」のさらなるグローバル展開に向け、販売地域の拡大に限らず、PSAプジョー・シトロエン社向けに同車をベースとした新型SUVのOEM供給も計画通りスタートさせました。この新型SUVは2007年度に約3万台の供給を予定しています。

さらに、2007年3月には、「アウトランダー」と同一プラットフォームを採用した新型セダン「ランサー」を世界に先駆けて北米に投入し、8月には日本で「ギャラン フォルティス*」として発売しました。2007年度中に欧州など各地域へ順次投入する計画です。

このほか、2007年1月に日本で販売を開始した「デリカ」の新型車「デリカD:5」、2007年秋から投入予定の新型4WDスポーツセダン「ランサーエボリューション」も、同一のプラットフォームを採用しています。

* 海外市場では「ランサー」として販売。

環境対応技術の進化

当社では、地球環境と共存し次の世代に豊かな自然を伝えていくために、環境対応技術を商品開発の最重要テーマとして取り組んでいます。

燃費に優れ地球温暖化防止対策として有効な次世代クリーンディーゼルエンジンについては、すでに三菱重工業株式会社との共同開発が進行中であり、当初計画より1年前倒しの2009年から、同エンジンの需要が拡大している欧州を起点に、順次市場投入していきます。

新世代プラットフォームによるグローバル展開



* 海外においては、「ランサー」としています。

また、世界的なエネルギー多様化への対応の一環として、フレキシブル・フューエル・ビークル（FFV）の開発を進めており、ガソリン、エタノールおよびそれらの混合燃料でも走行可能なFFVを2007年7月にブラジルに投入しました。米国市場向けのFFVも、2009年度中の実用化を目指して開発中であり、今後ニーズの高い市場へ順次投入を進める予定です。

さらに、走行中にCO₂を排出しない究極の環境対応車である次世代電気自動車「MiEV（ミーブ：Mitsubishi innovative Electric Vehicle）」を2010年までに市場投入する計画です。ユニークなデザインで好評の軽自動車「i（アイ）」をベースに研究車両「i MiEV（アイ・ミーブ）」を開発し、

2006年11月から電力会社との共同研究を開始しました。電力会社の業務車両として使用し、走行データの収集や分析、急速充電インフラとの整合性確認など、将来の電気自動車（EV）普及に向けた研究を進めています。

また、2007年5月には、株式会社ジーエス・ユアサコーポレーション、三菱商事株式会社とともに、EVに使用可能で大容量かつ高性能なリチウムイオン電池を製造する合弁会社の設立に向けて具体的な協議を開始し、2007年中に新会社の設立を目指しています。



i MiEV（電力会社各社との共同研究車両）

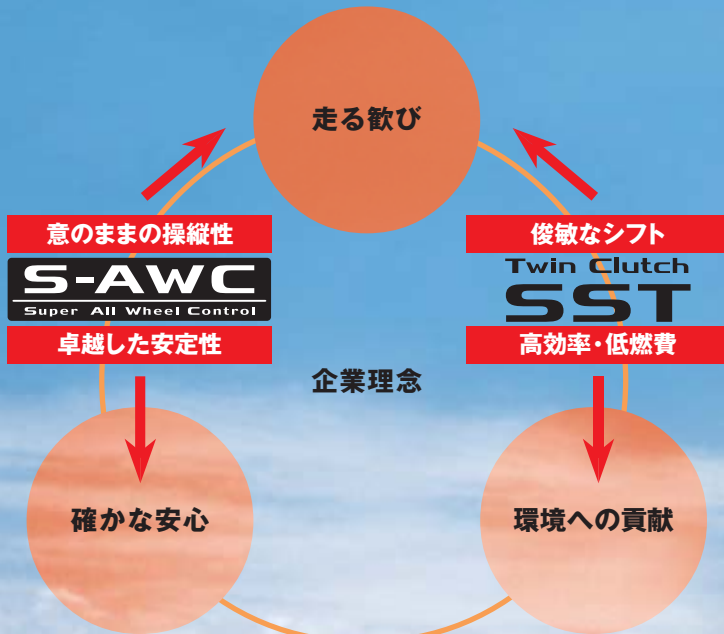


ブラジルに投入したFFV、バジェロ TR4 Flex

技術開発

新しい車両制御技術「S-AWC」「Twin Clutch SST」

企業理念を具現化する究極の車両制御技術



三菱自動車は、当社企業理念に基づき、「走る喜び」と「確かな安心」、そして「環境への貢献」の実現に向けて重点的に研究開発に取り組んでいます。

これまで、「走る喜び」と「確かな安心」を両立させたスポーティな走りのSUV「アウトランダー」、「確かな安心」のシンボルである「パジェロ」、「確かな安心」を提供するためにミニバンにSUVの機能を取り入れた「デリカD:5」など、いずれも当社独自の商品を開発してきました。また、「環境への貢献」としては、クリーンディーゼルエンジンや電気自動車「i MiEV（アイ・ミーブ）」の開発を推進するとともに、ブラジルで100%エタノール燃料にも対応した「パジェロイオ」のFFV（フレキシブル・フューエル・ビークル）を発売するなどの取り組みをしています。

S-AWC Super All Wheel Control

ドライバーの意思を忠実に車両に伝達し、電子制御システムにより4輪の力を最大限に発揮することで、「意のままのハンドリング」と「圧倒的なスタビリティ」を実現

特徴

- 4輪の力を最大限発揮するため、4WDシステムをベースにACD、AYC、ABS、アクティブスタビリティコントロール(ASC)を統合制御
- ドライバーの意思や走行状況を的確に把握するため、ハンドル角、ブレーキ圧、車両の前後、横加速度、ヨーレートなどを検知するセンサーを装備



こうした中、当社では2007年7月に二つの新技術を発表しました。

一つはスーパーオールホイールコントロール (S-AWC) です。これは、いかなる天候、いかなる路面でも、クルマを意のままに安心して操ることを目指して開発した、世界的にも例のない4輪の統合制御技術です。このS-AWCにより、「走る歓び」と「確かな安心」を極めて高いレベルで両立させることができます。

もう一つはツインクラッチスポーツシフトトランスミッション (TC-SST) です。これは、高効率で低燃費のマニュアルミッションを、二つのクラッチと油圧制御によって、スムーズかつ俊敏に自動でシフトチェンジする理想のトランスミッションです。

このTC-SSTにより、「走る歓び」と「環境への貢献」を両立させることができるようになりました。

この新技術は、2007年秋以降に発売予定の新型4WDスポーツセダン「ランサー エボリューション」に搭載しますが、将来的にはクリーンディーゼルエンジンと組み合わせ、環境対応のキーテクノロジーとしても広く展開する計画です。



ランサー エボリューション

Twin Clutch SST

マニュアルトランスミッションの経済性と楽しさ、オートマチックトランスミッションのイーゼードライブを両立

特徴

- 従来のマニュアルトランスミッションで変速時に行っていた、クラッチペダルの操作を必要とせず変速が可能
- 湿式のツインクラッチを採用することで、俊敏にスムーズな変速が可能
- 従来のマニュアルトランスミッションと同等の動力伝達効率により、オートマチックトランスミッションでは達成できない低燃費を実現



地域

日本

当社では、日本市場を「三菱自動車再生計画」の最重点市場のひとつとし、魅力的な新車の投入、販売会社営業力の強化による販売台数の増加、質の高いサービスの提供と積極的な販売促進活動を通じ、三菱ブランドの回復と強化に努めています。

2006年度の状況

2006年度の国内販売台数は、前年度比3.9%減少して24万7千台となりました。国内総需要が前年度比4.3%減という厳しい環境の中、当社は、2006年9月に新型「eKシリーズ」、10月に新型「パジェロ」を投入し、国内販売実績は2006年11月まで19ヵ月連続で前年同月を上回るなど着実な回復をとげてきました。しかし、国内の市場環境が厳しさを増し、年度合計では国内総需要と同様のレベルに止まりました。こうした中、2007年1月に投入した「デリカD:5」は、2007年3月末までの累計販売台数が月販目標の2倍近い9,188台となり、順調な立ち上がりを示しました。

以上の結果、2006年度の売上高は前年度比0.4%増収の5,060億円となりましたが、営業損益は前年度より115億円改善したものの438億円の赤字となりました。

2007年度の取り組み

2007年度は、新型セダン2車種と特別仕様車の投入などにより、25万台の販売を計画しています。2006年度比で微増の販売台数計画としましたが、市場環境が一段と厳しくなる中、台数から利益重視へと販売方針の転換を徹底します。その大きな柱として、「登録車販売比率の向上による新車利益拡大」、「販売ネットワーク再構築の加速」、「アフターサービス事業の強化」の3つを掲げました。

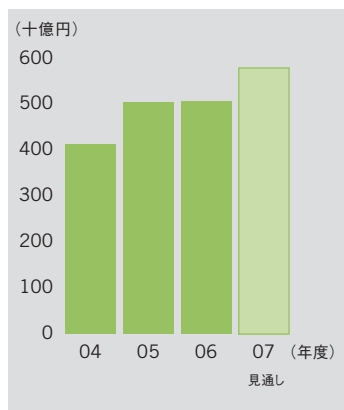
<利益重視の販売戦略>

2007年度は、新型セダン2車種「ギャラン フォルティス」と「ランサー エボリューション X」を発売します。現在当社セダンをお使いいただいているお客様に積極的にアプローチするとともに、幅広い層のお客様にお乗りいただけるよう、現在展開中の当社ウェブサイトと連動した「ミツビシミテカラ キャンペーン」の継続実施などにより、多くのお客様の来店を目指します。

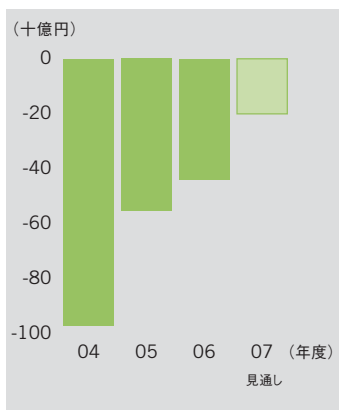
また、これら新型セダンの投入に先駆け、2007年5月には、4WDモデルで好評をいただいている「デリカD:5」に2WDモデル「C2」とエアロ仕様車「ROADEST（ローデスト）」を追加しました。「パジェロ」、「アウトランダー」とあわせ、当社が得意とするSUV車種のロングセラー化を目指します。これにより、2007年度には「SUV」、「セダン」と登録車のラインアップが強化され、当社の国内販売台数に占める登録車比率の増加を図ります。

また、顧客満足度向上に向け、販売会社へ「営業力強化プログラム」を浸透させます。

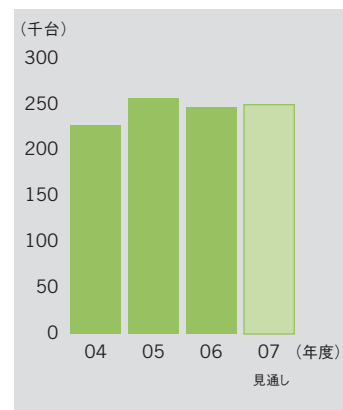
売上高



営業損益



販売台数



* 2006年度決算発表(2007年4月26日)において2007年度計画を見直しています。

「営業力強化プログラム」は販売会社店舗での営業力を向上させるトレーニングメニューで、新車、中古車、サービス、保険、経営、顧客データベースの6つの項目で構成されます。徹底したトレーニングにより、営業活動の質と量を高め、顧客管理を中心においたバリューチェーンを構築します。

株式会社J.D. パワー アジア・パシフィックによる「2006年日本自動車セールス満足度調査^{*1}」では、当社は過去最高の総合ランキング4位、国産車メーカーでは2位になりました。また、「2006年日本自動車サービス満足度調査^{*2}」において、総合ランキング同率2位、国産車メーカーでは同率1位に躍進することができました。2007年度も引き続き業界トップレベルの顧客満足度を目指します。

^{*1} 新車購入後1～6ヵ月が経過したユーザーを対象とした、購入時における販売店対応の調査

^{*2} 新車購入後13～18ヵ月が経過したユーザーを対象とした、販売店におけるアフターサービスに関する調査

<販売ネットワーク再構築の加速>

当社は、2007年度を国内事業の早期黒字化に向けた基盤固めの年と位置付け、「25万台でも利益の出せる販売ネットワークへの再構築」に取り組みます。まずは、2007年3月末時点で、全国で29社あった連結販売会社を、同年7月までに5社に広域統合しました。全国を「北海道」「東北・北関東」「首都圏・甲信越」「中部」「近畿・中四国・九州」の5つのエリアに再編し、経営の効率化とスピーディな意志決定、営業力の強化を図ります。

部品販売会社についても、2007年3月末時点で9社あった部品販売会社を同年7月に3社へ広域統合しました。

販売ネットワークの再構築とあわせて、2007年度は全国で91店舗という過去最大規模の店舗リニューアルを実施する予定です。また、リロケーションも積極的に推進し、敷地面積を拡大した「広域集客型中核店舗」の導入を検討しています。

<アフターサービス事業の強化>

販売会社の安定収益確保ため、新車の販売のみならず、メンテナンスや車検・点検などのアフターサービス事業を強化します。具体的には、新車購入のお客様にはメンテナンスパック「ハーティプラスプログラム」の販売を、また、三菱車にお乗りいただいているお客様の来店・入庫促進を目的に、「三菱メンテナンスフェア」を継続して展開します。同キャンペーンは、夏季と冬季の長期連休前には全国規模で、その他にも毎月販売会社の自主企画で開催します。

また入庫促進とあわせて、タイヤ・バッテリー・オイルなど部用品の積極的な提案販売、短期間車検などサービスの質も高め、収益拡大を目指します。



デリカD:5 ROADEST



ギャラン フォルティス

北米

当社は、年間総需要1,600万台の大市場である米国を、日本と並ぶ再生計画の最重要市場と位置付けており、北米統括子会社(MMNA)に2006年1月から新しい経営体制を発足させ、当社から多数の経営スタッフを派遣し、生産と販売の両面において本社と緊密な連携を可能にする組織体制を構築しています。2004年度以降は、「販売正常化」の名のもと、販売台数を重視した過去の販売方針を改め、「適正なインセンティブ」、「適正なフリート販売」、「適正な在庫管理」を徹底し、着実にその成果が表れてきています。さらに、2006年度からは販売会社との強固な信頼関係の構築に向け、販売サポートの強化、営業力の育成等に取り組んできました。今後は第2ステージとして、当社の主力車種となる新型車の投入を核にブランド力の強化を図っていきます。

2006年度の状況

2006年度の北米市場*の販売台数は、前年度比5.1%増の16万4千台となりました。

米国では2002年度以来、前年度比で販売台数の減少が続いていましたが、販売正常化施策の徹底、新車投入等により、2006年度は5期ぶりに前年度比で増加に転じました。

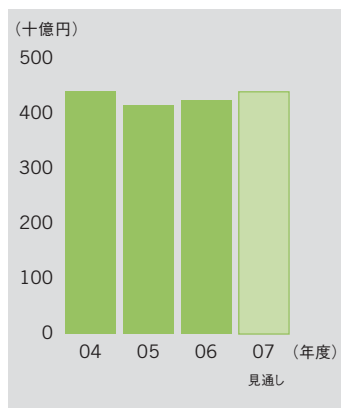
2006年4月に米国に投入した新型「エクリプススパイダー」をはじめ、拡大傾向にあるコンパクトSUV市場へ同年11月から投入した新型「アウトランダー」、2007年3月に世界に先駆け北米市場へ投入した新型「ランサー」など、積極的な新車投入策が奏功しました。

また、2006年度は当社が米国市場に進出してから25年目にあたり、今後も当社が全力で米国事業をサポートしていくこと、その取り組みへの意気込みを、お客様、販売会社、社員に理解いただくためのメッセージとして、25周年感謝キャンペーンを実施し、意欲的な広告宣伝活動を行いました。また、現地の各販売会社を訪問し、販売向上策についての協議を重ね、営業力強化のためのトレーニングの充実、新たなインセンティブ制度など必要なサポート施策を提示し、販売会社とのコミュニケーションを充実させるとともに、販売会社のモチベーション向上を図りました。

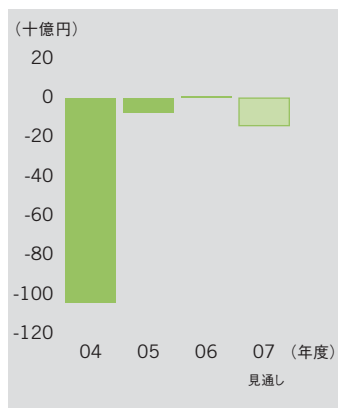
以上の結果、当期の売上高は前年度比1.9%増の4,236億円となり、米国販売金融事業の損益の改善効果も大きく利益を押し上げ、営業損益は前年度から78億円改善して6億円の黒字となりました。

* カナダ・メキシコ・プエルトリコ含む

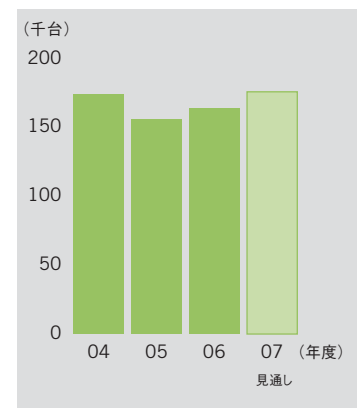
売上高



営業損益



販売台数



* 2006年度決算発表(2007年4月26日)において2007年度計画を見直しています。

2007年度の取り組み

2007年度は、前年度より推進してきた販売会社の営業力強化策を継続し、新型車の投入と三菱ブランドの強化により、17万6千台の販売を目指します。

2006年度に新型「アウトランダー」および新型「ランサー」を投入しましたが、特に2007年4月から本格的に販売を開始した新型「ランサー」については、その商品力の高さが評価され好調な立ち上がりとなっており、年度を通じて販売の勢いを加速させます。さらに2007年度の後半には、当社最新技術を集大成した新型「ランサー エボリューション」を投入し、三菱ブランドの強化を図ります。

広告宣伝活動も積極的に展開し、主力車種や主力市場に的を絞ったメディア露出を大幅に増やすことで、効率的に販売会社店舗への来客数増加を図るなど、販売サポートの強化により販売台数の増量に取り組んでいきます。

2007年に入り、北米における当社の販売は好調に推移しており、米国では総需要が微減となる中、当社の2007年1月から6月までの累計販売台数は、前年同期比21%増と順調に伸長しています。

また、カナダでも新型「アウトランダー」、新型「ランサー」両モデルがヒットし、前年同期比52%増の著しい伸長を達成しています。

一方、米国生産拠点であるイリノイ工場においては、引き続きコスト削減を推進するとともに、生産稼働率の向上を狙って2006年7月から開始した輸出事業を、より積極的に展開します。すでに出荷を開始しているロシア・中東向けに加え、中南米向けなど新規市場を開拓し、出荷台数の拡大を図ります。

2007年度は、前年度に比べ2割程度増加の約1万台を出荷する計画です。



アウトランダー



ランサー

欧州

当社は、欧州市場において、パリ・ダカール・ラリーに代表されるモータースポーツでの実績や、商品本来の魅力とパフォーマンスが高く評価されています。また、急成長するロシアやウクライナ、中東欧市場でも順調に販売台数を拡大しており、欧州市場全体において安定的な収益構造を確立しています。

2006年度の状況

2006年度の欧州市場の販売台数は、前年度比5.6%増の28万2千台となりました。

国別では、ドイツ、英国において販売台数が減少したものの、ロシアとウクライナで順調に拡大し、欧州全体の販売台数増加の牽引役を果たしました。ロシアでは、2003年度の約2万台から、2006年度は3倍以上の約7万台へと急成長しており、ウクライナでも、2006年度は前年度の2倍の1万6千台と大幅に増加しています。

車種別では、小型セダン「ランサー」が引き続き好調に推移し、タイ製の1トンピックアップトラック「L200(トライトン)」に加え、下期から新型「アウトランダー」、新型「パジェロ」などのSUV新商品の連続投入によるラインアップの強化が大きく寄与しています。

これらの結果、売上高は前年度比13.1%増収の6,628億円に達し、営業利益は前年度比182億円増の426億円となりました。

CO₂削減への関心が高い欧州ではディーゼルエンジンの需要が高く、当社は現在、2リッタークラス以下の同エンジンについて外部調達を行う一方、三菱重工業株式会社と共同で2リッタークラスの次世代クリーンディーゼルエンジンの開発を行っています。開発は順調に進捗しており、当初計画より1年前倒しの2009年初めから、ディーゼルエンジンの需要が拡大している欧州より順次市場投入する予定です。

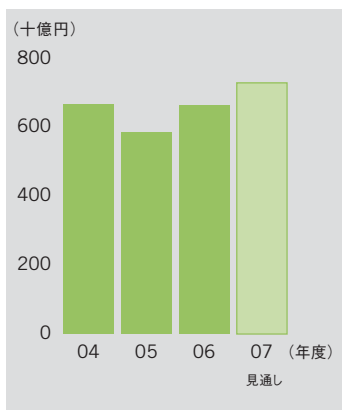
2007年度の取り組み

2007年度は、前年度後半から本格的に販売を開始した新型「アウトランダー」、新型「パジェロ」などのSUV車種の拡充と販売強化および新型「ランサー」の投入により、31万6千台の販売を計画しています。

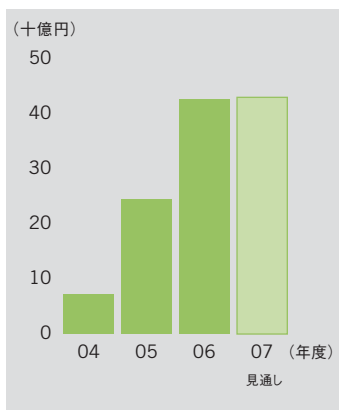
2007年2月に発売した新型「アウトランダー」は欧州でも好評をいただき、順調に販売を伸ばしています。今後も引き続き「パジェロ」、「L200(トライトン)」とあわせ、ラインアップを強化したSUV車種の拡販により、欧州市場でのプレゼンスを確立していきます。

また、2007年秋には新型セダン「ランサー」の投入により、幅広いお客様からの支持を獲得していきます。

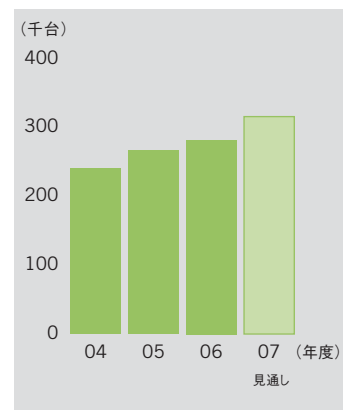
売上高



営業損益



販売台数



* 2006年度決算発表(2007年4月26日)において2007年度計画を見直しています。

特にロシアでは「ランサー」が輸入車のベストセラーモデルで、2005年と2006年には主要5誌が主催する「カー・オブ・ザ・イヤー・ロシア」を受賞しました。2007年には新型ランサーを欧州他国に先駆けて5月から投入し、順調な販売立ち上がりを見せています。

ロシア・ウクライナでの販売体制の強化

成長著しいロシア・ウクライナ市場においては、本社直轄によるマーケティング・販売体制の強化により、一層の拡販を図ります。

ロシア市場では、当社は1992年から現地のディストリビューターとともに拡販を行ってきました。アフターサービス部門への積極投資や広告宣伝など、現地ディストリビューターによる一貫したブランド構築への取り組みが、近年のロシアにおける急成長期に三菱自動車のブランドイメージを押し上げ、2006年にはロシア自動車業界におけるナンバーワンブランドを意味する「スーパーブランド賞」を受賞しました。今後も現地パートナーと一層緊密な関係を構築し、成長著しいロシア市場のニーズに適したマーケティングや商品企画を行うため、従来、欧州販売統括会社（MME）が西欧市場とあわせて管轄していたロシアの市場管理体制を、2007年度から本社と現地ディストリビューターとの直販体制としました。さらに当社から現地への人員派遣をはじめ拡販施策を図ります。

また、ウクライナについても2007年度下期に本社と現地ディストリビューターとの直販体制を開始し、ロシア同様現地への人員派遣を検討していきます。ウクライナ市場では、2006年の輸入車販売台数で当社は輸入車ブランド中第1位となり、またウクライナ顧客調査により当社が「ブランド・オブ・ザ・イヤー2007」を受賞するなどお客様から高い評価をいただいています。

成長市場であるロシア、ウクライナではこれまでに築いた高いブランドイメージを基盤に、2007年度は、前年度比3割を超える販売台数増加を計画しています。

PSAプジョー・シトロエン社との業務提携

当社は、「アウトランダー」をベースとした新型SUV2車種のPSAプジョー・シトロエン社向けOEM供給を2007年度から計画通り開始しました。2007年度は約3万台の出荷を予定しており、収益面でも多大な貢献が期待できます。

また、現在、同社とは良好な協業体制を構築しており、PSAプジョー・シトロエン社製ディーゼルエンジンを当社のSUV車種への搭載用に供給を受けることも合意済みです。



ランサー



パジェロ

アジア・アセアン・その他

当社のアジア・アセアンにおける取り組みには長い歴史があり、同市場では三菱ブランドに対する確固たる信頼感が浸透しています。今後も新型車の積極投入や、現地の販売・生産会社とのさらなる信頼関係の構築により、アジア・アセアン地域における当社の先行優位を維持していきます。また、成長の期待される中南米、中東、アフリカ地域や豪州地域においても、当社ブランドイメージの一層の向上を狙います。

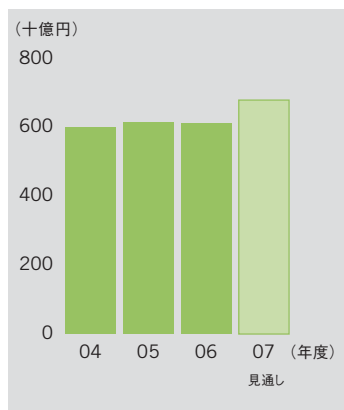
2006年度の状況

アジア・アセアン・その他の地域における2006年度の販売台数は、前年度比19.2%減の53万7千台となりました。減少分の約半分は、マレーシアのプロトン社向けですが、四半期毎の推移を見ると前年度実績との差を徐々に縮小しており、落ち着いたを取り戻しています。

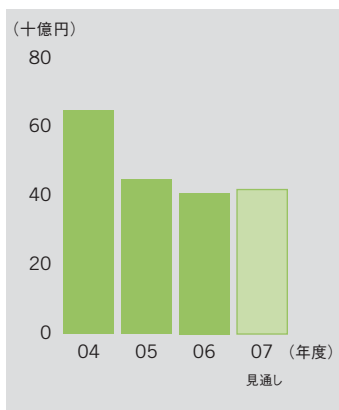
地域別には、総需要の減少や競争の激化からアセアンが9万2千台の減少と低迷が続く一方で、北アジア（中国・台湾）は6万9千台の減少ながらも、上半期との比較では回復傾向を示しています。一方、中東のUAEでは過去の最高月販台数を更新し続け、2006年11月にはサウジアラビアが前年度比186%を記録し、ブラジルも2006年7月に過去最高を記録するなど、中南米、中東、アフリカ地域では3万5千台増と2割の拡大となりました。また、豪州も輸入完成車の販売が寄与し、わずかながら増加に転じています。

これらの状況により、2006年度の売上高は前年度より0.6%減収の6,105億円となり、営業利益は前年度比9.1%減の408億円となりました。2007年度は、中国を含む北アジア地域および好調な中南米、中東、アフリカ地域を中心に4万4千台増やし、全体で58万1千台の販売を計画しています。

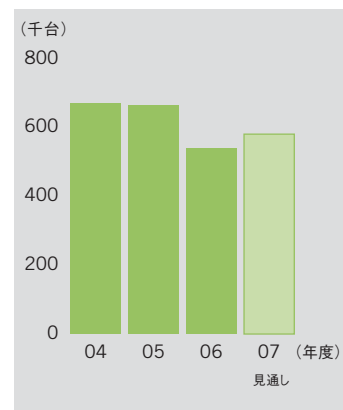
売上高



営業損益



販売台数



* 2006年度決算発表(2007年4月26日)において2007年度計画を見直しています。

北アジア (中国・台湾)

すでに700万台超という市場規模でありながら、さらなるモータリゼーションの進化によって市場の拡大が見込まれる中国での販売強化を当社は重点戦略に掲げています。

2006年4月には、今後の研究開発拠点となる当社100%子会社、菱発汽車技術諮詢(上海)有限公司を設立しました。当面は、現地国産化部品の品質確認や法規動向、お客様ニーズへの迅速な対応を行い、将来的には研究開発体制の構築を図り、当社が出資する現地会社の開発業務をサポートする拠点となります。

また、2006年9月には、今後の中国における三菱ブランド車の生産・販売の要となる東南(福建)汽車工業有限公司への出資手続きが完了し、三菱ブランドとして初めてのミッドサイズセダン「ランサー」、ミニバン「スペースワゴン(日本名:シャリオグランディス)」の生産・販売を開始しました。さらに同年12月には上級セダン「ギャラン」を市場投入し、中国におけるモデルラインアップの拡充を図りました。

これらの東南汽車製の三菱ブランド車に加え、日本からの「ランサー エボリューション IX」と新型「アウトランダー」などの完成車輸入の強化により、2006年度の同市場における当社販売台数に占める三菱ブランド車の割合は前年度の2割から4割近くに上昇し、台数も上期の3万7千台から下期には5万3千台に伸長するなど、販売回復に向かっていきます。

当社では、中国における日本からの完成車輸入事業を現地生産車と並ぶ収益の柱とすべく、2007年末には新たにSUVの新型車2種を投入し、輸入完成車販売台数を1万1千台に引き上げることで、2006年度実績の倍増を図ります。

また、現地生産車事業については、東南汽車での三菱ブランド車拡販のためにディーラーネットワークの整備・拡充を図るなどのサポート活動を継続していきます。



ギャラン(東南汽車生産)



スペースワゴン(東南汽車生産)

アセアン

自動車市場規模は世界の3%程度ながら、当社の総販売台数の11%を占める戦略地域アセアンでは、2006年度に引き続き2007年度も厳しい市場環境が予測されています。

その中において、当社の輸出基地として重要な役割を担うタイでは、1トンピックアップトラック「トライトン(L200)」の生産事業の維持・拡大を図ります。2006年度には2万台相当の設備拡充を行うことで、タイ工場の生産能力を年間20万台へと高めています。三菱・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)は1980年代後半より輸出を開始し、タイからの総輸出台数は、2007年6月に累計100万台を突破しました。

また、2006年8月には、今後の成長が期待できるインド市場に「モンテロ(パジェロ)」を輸入完成車として投入し、当社ビジネスパートナーであるヒンダスタン・モーターズ・リミテッドを通じて販売を開始し、好評を得ています。当社では、引き続き三菱ブランドの車種拡充を行うことで、インド市場においてさらなる強化を推進します。

その他の地域

近年、成長の著しい中南米、中東、アフリカ市場では、2006年度も好調に販売台数を伸ばすことができました。2007年2月に投入した新型「パジェロ」に引き続き、8月に新型「ランサー」、9月に新型「アウトランダー」を発売するとともに、1トンピックアップトラック「トライトン(L200)」のさらなる拡販を図ります。また、成長を拡大するブラジル市場に向けては、ガソリン、エタノールおよびそれらの混合燃料でも走行可能なフレキシブル・フューエル・ビークル(FFV)を2007年7月に発売しました。

豪州市場においては、現地生産事業は販売に見合った生産体制を取り、コスト削減を継続する一方で、輸入完成車の販売事業に注力します。具体的には、2006年度に投入した新型SUV 3車種(「トライトン」、「パジェロ」、「アウトランダー」)に加え、2007年10月に新型「ランサー」を投入することで、同市場での販売台数増加を図ります。

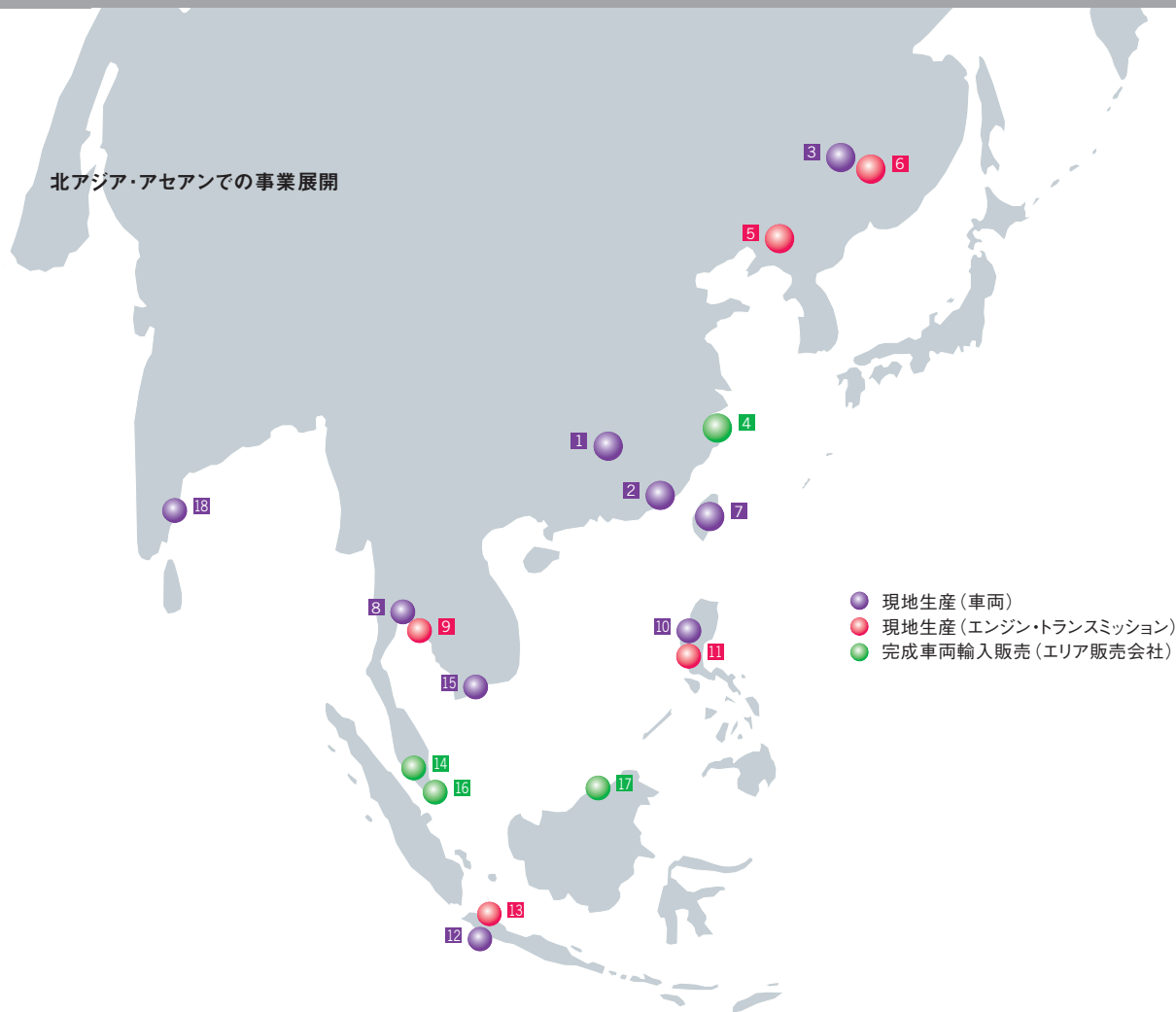


▶ トライトン(L200) (タイ生産)



380 (豪州生産)

北アジア・アセアンでの事業展開



- 現地生産（車両）
- 現地生産（エンジン・トランスミッション）
- 完成車両輸入販売（エリア販売会社）

(2007年8月31日現在)

国、地域	会社名	当社出資比率	主な生産品目／取り扱い車種	ブランド
中国	① 湖南長豊汽車製造股份有限公司 (CFA)	14.59%	パジェロ	三菱ブランド
	② 東南(福建)汽車工業有限公司 (SEM)	25%	リエバオ(旧型パジェロ)、 リエバオフェイトン(パジェロイオ)	現地ブランド
	③ ハ飛汽車股份有限公司 (HHMC)	0%	サイマ(ディンゴ)	三菱ブランド
	④ 三菱商事(上海)有限公司 (SSL)	0%	グランディス、アウトランダー、ランサー エボリューション	三菱ブランド
	⑤ 瀋陽航天三菱汽車發動機製造有限公司 (SAME)	25%	2.0-2.4L エンジン	—
	⑥ ハルビン東安汽車發動機製造有限公司 (DAE)	15.3%	1.3-2.0L エンジン、トランスミッション	—
台湾	⑦ 中華汽車工業股份有限公司 (CMC)	13.97%	ギャラン、ランサー、ジンガー、 サブリン(シャリオグランディス)、コルトプラス	三菱ブランド
			ベリカ	現地ブランド
タイ	⑧ 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)	99.8%	トライトン、ストラダ、ランサー、 スペースワゴン(グランディス)	三菱ブランド
	⑨ エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド (MEC)	99.8%	エンジン	—
フィリピン	⑩ ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション (MMPC)	51%	アドベンチャー、デリカ、パジェロ	三菱ブランド
	⑪ エイシアン・トランスミッション・コーポレーション (ATC)	84.71%	トランスミッション	—
インドネシア	⑫ クラマ・ユダ・ティガ・ブルリアン・モーターズ (KTB)	0%	コルト T120SS、コルト L300	三菱ブランド
	⑬ ミツビシ・クラマ・ユダ・モーターズ・アンド・マニュファクチャリング (MKM)	32.3%	エンジン、板金部品	—
マレーシア	⑭ ミツビシ・モーターズ・マレーシア (MMM)	0%	ランサー、トライトン他	三菱ブランド
ベトナム	⑮ ビナ・スター・モーターズ・コーポレーション (VSM)	25%	グランディス、パジェロ	三菱ブランド
シンガポール	⑯ サイクル・アンド・キャリッジ・オートモーティブ (CCA)	0%	アイ、コルト、コルトプラス、ランサー、 アウトランダー、パジェロ、L200	三菱ブランド
ブルネイ	⑰ ジー・エイチ・ケー・モーターズ (GHK)	0%	コルトプラス、ランサー、グランディス、 アウトランダー、パジェロ、L200、L300	三菱ブランド
インド	⑱ ヒンダスタン・モーターズ・リミテッド (HML)	0%	ランサー、パジェロ、モンテロ	三菱ブランド

- 現地生産（車両）
- 現地生産（エンジン・トランスミッション）
- 完成車両輸入販売（エリア販売会社）

品質

当社では、品質向上への取り組みを「三菱自動車再生計画」の最重要課題のひとつとして位置付けています。開発・生産段階でのリスク管理と品質確認の活動を徹底する一方、お客様からの不具合・不満足の情報をつまやくフィードバックし、市場措置や既販車・開発車への迅速な対応を可能にする仕組みづくりを行っています。

お客様の声をすばやく品質に反映

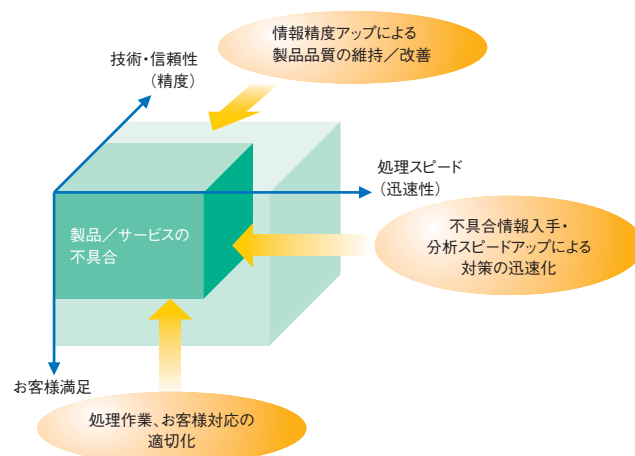
当社は、2006年10月に組織改正を実施し、アフターサービスに関わる業務を品質・サービス技術統括部門に集約しました。これは、アフターサービスが品質管理と一体であるという考えのもと実施したものです。アフターサービスの担当者が品質に責任を持ち、お客様からの声にこれまで以上に確実に適切な対応のできる体制としました。市場措置に対する意思決定や部品交換・修理におけるお客様との十分なコミュニケーション、品質に対するお客様ニーズの商品開発への反映などについても、より効果的で、迅速な対応を目指します。

また、アフターサービスに不可欠な部品・用品の物流段階における品質の保持も重要です。当社では、部品・用品の開発と販売会社や修理工場への供給についてもアフターサービス体制に含め、品質・サービス部門による一元管理を開始しました。

さらに、2006年10月、当社は全国の販売会社に新品質情報SQM (Strategic Quality Management) システムの導入を完了しました。同システムは、お客様から寄せられた不具合情報を販売会社とリアルタイムに共有し、不具合情報の分析対象となるデータベースの拡充に加え、原因究明における統計分析の迅速化を推進することで、品質改善のスピードアップを図ります。修理や補償など、サービスと品質に関するあらゆる情報の統合的管理を行うことで膨大なデータの分析が可能となるとともに、販売会社間でのサービス事例の相互参照や、修理費の見積もり精度向上など、全国的なサービスの向上と均一化についても、大きな効果が期待できます。

また、2007年からSQMシステムの海外ディストリビューターへの展開を開始し、海外においてもお客様情報の十分な収集と分析を強化していきます。

「新品質情報システム」の目的と狙い



さらなる品質向上を目指して

当社では、2001年以降、開発・生産・販売に至るまでの全プロセスで品質を保証し、改善していくマネジメントシステムMMDS (Mitsubishi Motors Development System)を導入しています。ここでは7つあるクオリティーゲートにそれぞれ達成すべき品質水準を定めていますが、その品質水準も継続的に改良していきます。

再生計画において、次々と新車を投入してきましたが、発売後の品質クレームはその都度減少してきており、当社はこのことをMMDS活動の成果ととらえています。例えば株式会社J.D. パワー アジア・パシフィックによる調査では、「i (アイ)」が「2006年日本軽自動車初期品質調査」で同率1位*となりました。

当社では、開発・生産の品質管理においてさらなる改善を追求します。商品開発プロセスのデジタル化など、開発・生産の現場では日々変化が起きており、お取引先への品質改善活動の拡大も急務です。また、「走る」、「曲がる」、「止まる」という車の基本的機能だけではなく、装備や塗装などに対する

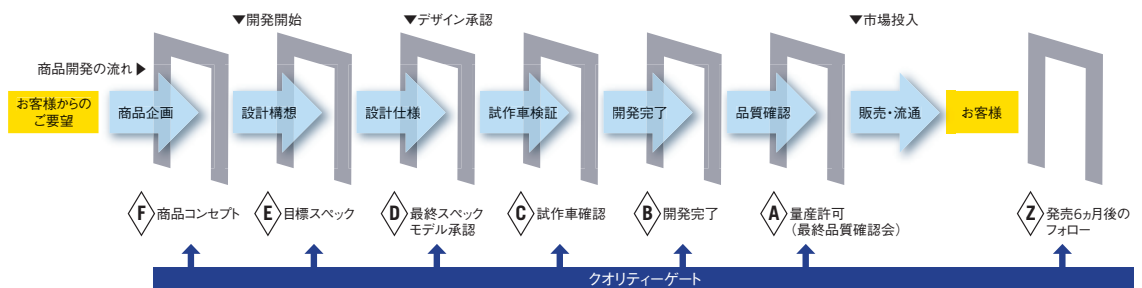
お客様からの高まる期待に応えていくためにも、メーカーの製造責任は、その範囲が急激に拡大しています。MMDSは、あらゆるリスクを広くカバーすることを主眼としてきましたが、さらに今後は常に変化するお客様ニーズに即した品質改善を進めていきます。

再生計画における当社の品質管理は、1日も早いお客様からの信頼回復を最大の目標として、あらゆる問題点を洗い出し、それに対する徹底した改善を実施してきました。中でも市場措置においては、迅速で透明性の高い社内手続きが重要と考え、その構築に努めてきました。2006年度の実績として、当社のリコール件数の30%は、市場で不具合が発生する前に発動しています。

時代とともに要求される品質管理のレベルも日々高度になってきており、当社の品質向上への取り組みを今後も進化させていきます。

* 出典は15ページを参照

MMDS (Mitsubishi Motors Development System)



② 内部統制システムの整備状況

内部統制システムの整備については、内外環境の変化に応じ見直しを行い、法令の遵守、業務運営の適正性・有効性・効率性の確保などに向けた改善・充実を図り、一層のガバナンスの強化に向け取り組んでいきます。

特に、財務報告に関する信頼性の確保については、今後制度化が予定される「財務報告に係る内部統制の有効性に関する経営者による評価」への対応を含め、2006年3月に設置した「内部統制推進委員会」を中心に体制の整備を図ります。また、関係会社については、関係会社の機能の明確化を図り、機能に応じた管理体制を確立し、ガバナンス強化に取り組めます。

なお、会社法上、取締役会で決議することが義務付けられている「内部統制システム構築に関する基本方針」については、2006年5月の取締役会にて決議しています。

■ コンプライアンス

- 「企業倫理遵守最優先宣言」や「三菱自動車企業倫理」規定などによる企業倫理遵守の取り組みの徹底

- 内部通報窓口の設置、その情報を調査し、予防・是正・再発防止への活用
- 企業倫理委員会の設置

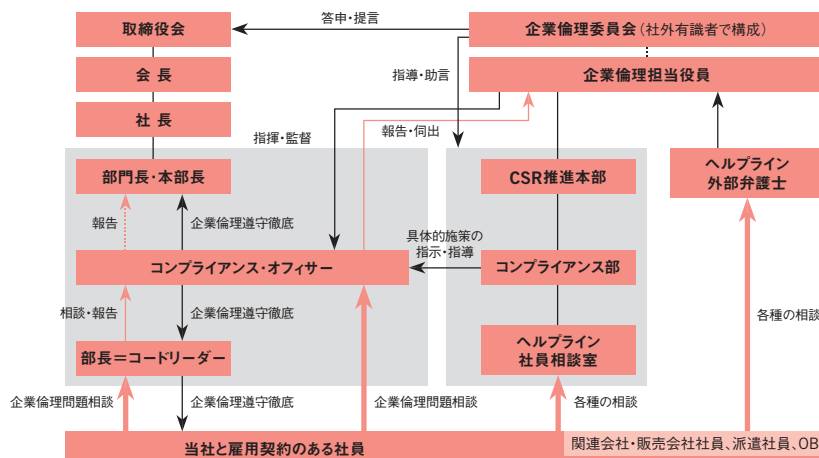
■ リスク管理

- 業務上のリスク:取締役会や常務会への付議・報告基準の各取締役会規則、常務会規則での明確な規定と運用
- リスクマネジメント推進組織を中心とした全社的なリスク管理体制の整備
- 各部門への「リスク管理責任者」の任命
- 緊急情報連絡システムなど緊急時連絡網の利用など、不測の事態が発生した場合の迅速で的確な体制の整備

■ 効率的な組織運営と業務の執行

- 全社的な経営計画の策定と各統括部門の具体的な業務目標への落とし込みによる職務の執行推進
- 各統括部門の責任者を取締役として選任することによる責任の所在の明確化／取締役による担当部門の実施状況の定期的確認による経営効率の維持・向上／経営目標の達成

コンプライアンス推進体制組織図



- 組織の指揮命令系統一本化による意思決定の迅速化／社内コミュニケーションの向上、また効率的な組織運営・業務執行を行う体制整備による効率的な取締役の職務執行

■ 情報の管理・保存

- 株主総会議事録、取締役会議事録及び経営計画、投資計画、商品計画などの意思決定や職務の執行に係る重要な情報の適正な管理
- 情報セキュリティの確保・適正な運用

■ 企業集団における業務の適正確保

- 各子会社を主管する第一次管理担当部門の明確な規定による当該関係会社管理に関する責任と権限の明確化
- 子会社管理のマネジメントサイクルの規定と定期的なモニタリングと評価の実施による企業集団における業務の適正性確保

■ 監査役

- 取締役会、常務会その他重要会議への出席／取締役社長との定期的意見交換／内部監査担当組織や会計監査人との連携／適切な意志疎通及び効率的な監査業務の遂行
- 監査役室の設置及び専任スタッフの配置
- 監査役室スタッフの人事異動は、監査役の意見を徴した上で実施し、またその人事考課は監査役が実施するなど独立性の確保への留意

2. 監査役と会計監査人及び内部監査部門の連携状況

監査役は、会計監査人及び当社の内部監査部門である業務監査部、品質監査部と定期的に相互の情報交換を行い、連携強化に努めています。

2006年度、会計監査人とのミーティングを15回実施し、会計監査人から監査体制、監査計画、監査の実施状況について説明を受けると同時に、監査役の監査計画、監査の実施状況について説明を行いました。

業務監査部とは、毎月社内及び国内外子会社を対象とした内部監査結果について説明を受けるとともに、業務監査部に対して監査役の監査の状況についてフィードバックしています。当ミーティングには会計監査人も出席し、情報交換の場として有効に活用しています。また、品質監査部とは3ヵ月ごとにミーティングを開催し、品質保証部門に対する監査結果について説明を受けています。

3. 社外取締役及び社外監査役との関係 (2007年6月末現在)

当社は、社外取締役及び社外監査役との間に、特別な利害関係はありません。

社外取締役	佐々木幹夫	三菱商事株式会社の取締役会長であり、同社は当社の主要株主です。
	矢嶋英敏	株式会社島津製作所の取締役会長であり、同社は営業取引関係にあります。
社外監査役	三木繁光	株式会社三菱東京UFJ銀行の取締役会長であり、同社は当社の大株主です。
	菅宏	三菱重工業株式会社の取締役、常務執行役員であり、同社は当社の主要株主です。
	岡本行夫	株式会社岡本アソシエイツ代表取締役であり、同社とは現時点において取引関係がありません。

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、当社グループ企業の全役職員に企業倫理遵守を徹底することが不可欠であると考えています。

企業倫理遵守推進体制の整備

2004年6月に、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（P33参照）。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（2006年度 18名）、さらに各部長をコーディネーターとして、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。

コンプライアンス実践への取り組み

2006年度は「受身から自立へ」をテーマに、従来の全社施策の継続に加え、社員一人ひとりの自主的な取り組みを推進しました。

● 意識啓発活動

企業倫理遵守のキーパーソンであるコンプライアンス・オフィサー、コーディネーターを対象とした研修を年3回実施し、延べ816名が参加しました。

また、各職場での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（年3回実施）は、事例を使った討議を通じた倫理意識の向上やコミュニケーション改善の良い機会となっています。

● 規定の整備・周知

当社は、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、内部通報制度を重視しています。すでに社内相談窓口（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整備しています。2006年4月には、公益通報者保護法の施行に伴い、内部通報制度に関する業務基準を制定し、通報者への不利益取り扱いを禁ずるなどの社内規定の整備も行いました。2006年度は、113件の相談がありました。また、内部通報しやすい体制とするため、説明会の実施や社内報への掲載など社内周知に努めています。

2007年4月、より実務に即した社員の行動のガイドラインとなるよう、当社の企業倫理基準である「三菱自動車企業倫理」を全面改訂しました。この冊子を全役職員に配布し、日々活用することで企業倫理遵守の徹底を図っています。

● 三菱自動車グループ各社への浸透活動

信頼を回復するためにはグループ一体となった取り組みが必要であると考え、2005年度より国内のグループ会社（特約販売会社を含む）を先行し取り組みを実施しています。2006年度は、ほぼ全社で企業倫理遵守体制の構築を完了しました。企業倫理問題の解決方法、事例展開などについての研修会も定期的を実施しています。

海外主要関連会社については、コンプライアンス体制・活動の実態把握を行いました。今後は具体的な推進体制の構築を行っていきます。

● その他の主な取り組み

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、前述の企業倫理問題検討会もこの前後に行うこととしています。

これらの活動状況は、取締役会の諮問機関として社外の有識者で構成される企業倫理委員会に報告し、「社外の目」「世間の常識」の観点から指導・助言をいただいています。2007年度は「再生から未来へ」をテーマに、2006年度の取り組みをさらに継続・発展させていきます。

今後も、コンプライアンス確立への取り組みを継続し、さらに強化・推進していきます。

企業倫理委員会からの答申書



当社は2006年10月、取締役会から、社外有識者のみで構成される企業倫理委員会へ、「信頼回復活動の取りまとめと評価・提言など」について諮問していました。これに対し、2007年5月21日に「答申書」を受領しました。

答申書の内容は、全文を当社ウェブサイト*1に掲載しているほか、社会・環境報告書*2などでもその概要を紹介しています。

ここでは、答申書の内容を簡単にご紹介します。

*1 三菱自動車「企業倫理委員会」ウェブサイト

http://www.mitsubishi-motors.co.jp/social/ethics_com/index.html

*2 三菱自動車「社会・環境報告書2007」

<http://www.mitsubishi-motors.co.jp/social/environment/report/j/index.html>

答申書の構成

答申書には、当社が2004年の未曾有の危機に直面する中で企業倫理委員会設立に至った経緯や、設立当時の状況、さらにこれまでの当社の信頼回復活動についての事実関係が整理されています。それら活動について委員会としての現時点での評価をいただき、その上で社外の専門家としてその再生をさらに後押しするため、13項目の提言（右表）もいただきました。そして最終章には、「結びに代えて」として、これまでの委員会活動を通して感じ、改めて強調したい点が付言されています。

答申書に見る当社への評価

「社外の目」による客観的な姿勢で、これまでの会社の取り組み等を振り返り、その信頼回復活動がトップのゆるがぬ姿勢のもと真摯かつ着実に進捗しており、初期的段階をクリアしたなどと、総じてその活動や努力に対し高い評価をいただいています。



左から:

山本 信之 委員

桐蔭横浜大学コンプライアンス研究センター講師、
(株)コンプライアンス研究センター取締役、
前日本興業銀行参事

川岸 近衛 委員

前証券取引等監視委員会委員、
元読売新聞論説副委員長

松田 昇 委員長

弁護士、前預金保険機構理事長
元最高検刑事事部長等

宮本 一子 委員

日本消費者協会理事、前川村学園女子大学教授、
日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会
常任顧問

藤本 隆宏 委員

東京大学大学院経済学研究科教授、
東京大学ものづくり経営研究センター長

村 和男 委員

弁護士、國學院大学法科大学院教授、
前(株)整理回収機構常務執行役員

企業倫理委員会答申書「13の提言」(項目のみ)

1. コンプライアンス第一について
 - (1) 蝸壺文化の打破
 - (2) 企業倫理遵守推進体制
 - (3) コンプライアンスの人間づくり
2. 安全第一について
 - (1) 「リコールが隠れない」システムの強化
 - (2) 安全・安心の基準
 - (3) 不具合の検討システムの中に「社外の目」を
 - (4) 設計品質に関する評価能力の充実
 - (5) 購入部品の品質問題への対応
 - (6) 組み込みソフトウェアの品質問題への対応
3. お客様第一について
 - (1) 不具合情報の適時開示
 - (2) 社会(一般消費者)への積極的アプローチ
4. 今後の企業倫理にかかわる組織・体制のあり方などについて
 - (1) 企業倫理担当役員について
 - (2) 企業倫理委員会の今後のあり方について

しかし一方で、「社内外の反応などからみて今なお道半ばの段階で、信頼回復、そしてその根底にあるコンプライアンスの浸透・定着が成し遂げられたわけではない。たゆまざる信頼回復活動の継続は引き続き必要であり、そのことを軽視し風化させるようなことがあってはならない」との指摘をいただいています。

「結びに代えて」で強調されている点とは

「三菱自動車が直面した土壇場の経営危機を再び招くことがないよう、その一助になれば」として、2つの付言をいただいています。当社は、この付言を経営トップから一般社員までの全役職員が、常に肝に銘ずべき指摘であると認識しています。

◇ 危機対応についての留意点

コンプライアンス確立の真価が問われるのは、生じたリスクの影響をいかに最小限にとどめ得るか、という危機対応の場面である。トップへの情

報伝達の的確性・迅速性の確保と、トップ自身が、社会が企業に寄せる要請の変化を鋭敏に感知する感性(Sensibility)を備え、的確な判断と迅速な対応を実施することが大事である。

◇ 危機感の共有

三菱自動車の再生への努力は結実しつつあるが、危機は去ったのではなく現に継続している。気を緩めてはならない。コンプライアンスの面からも、二度の不祥事で「もう後はないのだ」という危機感を全役職員で共有し、地道にその定着・浸透活動を続けてもらいたいと願っている。コンプライアンス確立への努力に終わりはない。

答申書を受領して

当社では、この答申書を踏まえ、コンプライアンス確立への取り組みをさらに強化・推進していきます。

環境活動

環境への貢献

「走る歓びと確かな安心」そして「環境への貢献」。これらは私たち三菱自動車が目指すクルマづくりへの思いです。当社では、地球環境と共存し次の世代に豊かな自然を伝えていくために、この「環境への貢献」を企業経営とクルマづくりの最重要テーマのひとつとして取り組んでいます。

環境指針

当社では、1999年に企業経営における環境保全への取り組みを明確にした「環境指針」を策定しました。

三菱自動車環境指針

《基本指針》

地球環境の保全が人類共通の最重要課題の一つであることを認識し

- (1) グローバルな視野に立ち、クルマに関する開発、購買、生産、販売、サービスなど全ての企業活動の中で総力を結集し、環境への負荷低減に継続的に取り組みます。
- (2) 社会を構成する良き企業市民として、積極的に地域や社会の環境保全活動に取り組みます。

《行動基準》

- (1) 製品のライフサイクル全ての段階において、環境への影響を予測評価し、環境保全に努める。

〈重点取り組み〉

- 温室効果ガスの排出量を削減して、地球温暖化防止に努める。
 - 環境汚染物質の排出を抑制し、汚染の防止に努める。
 - 省資源、リサイクルを推進し、資源の有効活用と廃棄物の低減に努める。
- (2) 環境マネジメントの充実に努め、継続的に環境改善に取り組む。
 - (3) 環境規制、協定を遵守し、自主管理目標を設定して環境保全に取り組む。
 - (4) 国内外の関連会社やお取引先などと協力し、環境保全に取り組む。
 - (5) 環境情報を積極的に公開し、地域や社会との相互理解に努める。

環境行動計画2010

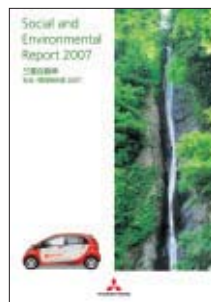
当社では、環境への取り組みに関して、2010年度に向けた新しい計画「環境行動計画2010」を策定し、2006年7月に発表しました。

これは2005年度まで推進してきた「環境サステナビリティプラン」に続く計画で、この計画を推進することによって、環境との共生と、企業の再生・成長との両立を図り、持続可能な社会の構築に寄与することを目指しています。

2006年度はこの計画の初年度にあたり、いくつかの新しい項目にも取り組みましたが、概ね計画通りに進捗し、所定の成果をあげることができました。

計画内容、目標、2006年度の取り組み概要については次ページをご覧ください。

当社の環境活動の詳細については、ウェブサイトおよび社会・環境報告書をご参照ください。



三菱自動車「社会・環境報告書2007」

<http://www.mitsubishi-motors.co.jp/social/environment/report/j/index.html>

三菱自動車「環境への取り組み」ウェブサイト

<http://www.mitsubishi-motors.co.jp/social/environment/index.html>

環境行動計画2010 —実施計画と2006年度の実績概要—

環境マネジメント

項目	具体的な実施事項・目標など(目標達成年度は特記なき場合は2010年)	2006年度実績
グローバル環境マネジメント体制の構築	・環境マネジメントシステムの非生産関連会社(含む)海外への拡大 ・国内販売会社での環境マネジメント認証EA21取得を推進	環境マネジメントガイドラインを制定 トライアル販売2社がEA21認証を取得
お取引先との連携	・お取引先でのISO14001など環境マネジメントシステムの取得推進	97%が取得済み
環境配慮設計(DfE)の推進体制整備	・国内生産拠点でのLCAデータ集計システムの構築 ・お取引先からのLCAデータ取集体制の構築	データ収集方法について検討 —
教育・啓発・情報公開の充実	・MMCグループの環境意識の向上 ・社会・環境報告書、ウェブなどでの情報開示の継続と内容充実	チームマイナス6%個人登録 環境ウェブサイトのリニューアル
社会貢献活動の充実	・小学校への訪問授業の拡大	24校で体験授業を実施

地球温暖化防止

項目	具体的な実施事項・目標など(目標達成年度は特記なき場合は2010年)	2006年度実績
自動車の燃費向上	・新型車への低燃費技術の導入による着実な燃費向上(全世界) 日本:2010年国内燃費目標基準を2007年に全区分で前倒し達成(ガソリン乗用車)	新世代ガソリンエンジンの展開拡大 2,000kg区分を新たに達成
次世代低燃費基幹技術の開発	・次世代クリーンディーゼルエンジンの開発・商品化 ・次世代高効率トランスミッションの開発・商品化	商品化に向け開発中 商品化に向け開発中
エネルギー多様化への対応	・バイオ燃料対応車の開発と市場投入	ブラジル向けに発売済み(2007年7月)
植物由来樹脂の開発・実用化	・独自の植物由来樹脂技術「グリーンプラスチック」の開発・実用化	量産技術目処付完了
小温暖化係数冷媒エアコンの開発	・HFC134aに替わる冷媒を用いたエアコンの開発・実用化	小温暖化係数冷媒エアコンを 車載評価済み
生産・物流におけるCO ₂ 排出量低減	・生産におけるCO ₂ 総排出量:1990年度比20%以上低減 ・物流におけるCO ₂ 排出量原単位:年率1%以上削減	2010年達成に向け推進中 実績把握・低減のための体制整備

環境汚染防止

項目	具体的な実施事項・目標など(目標達成年度は特記なき場合は2010年)	2006年度実績
次世代電気自動車の開発推進	・軽自動車ベースの次世代電気自動車を2010年までに市販化 することを旨とし、研究開発を推進	電力会社との共同研究を開始
低排出ガス車の普及推進	・2010年までに大半の登録乗用車を4☆レベルとする	4☆車を計画通り新規投入
車室内VOCの低減	・日本自動車工業会自主目標(2007年4月)を、2006年発売の 新型車から順次前倒しで達成	2006年度投入車は全て目標達成
製品に含まれる環境負荷物質の管理充実と使用削減	・部品・材料などに含まれる環境負荷物質の情報管理の充実 ・六価クロムなど環境負荷物質の使用禁止規制への前倒し適合 ・鉛フリーはんだへの切り替え	新型車のデータを追加 欧州向け車の六価クロムフリー化完了 —
工場における環境負荷物質の削減(VOC、PRTR)	・VOC排出量原単位を2000年度比30%以上削減 ・PRTR対象物質排出量および移動量を大幅削減 ・PCB 廃棄物の適正処理の推進 ・アスベストによる健康被害の防止	前年度比12%低減し計画通り推進 優先度の高い化学物質から排出抑制 長期処理計画を策定済 対策を計画通り推進

リサイクル・省資源

項目	具体的な実施事項・目標など(目標達成年度は特記なき場合は2010年)	2006年度実績
使用済自動車のリサイクル	・国内:ASRの再資源化率70%(2015年法規制値)の早期達成 全部再資源化の推進 (2009年度末:全部再資源化比率20%以上) ・欧州:廃車回収システム構築、リサイクル可能率指令への対応	ASRの再資源化率70%達成 各国国情に合わせた体制をほぼ構築済み
3R対応技術の開発と適用拡大	・ワイヤハーネス・モーター類の取り外し性の向上 ・再生材を使用した部品の採用拡大	取り外し性評価手法のガイドライン化 2005年度の23部品から40部品に拡大
生産における3Rの推進	・埋立て処分量の全工場ゼロ化を維持 ・リサイクル率98%以上の継続 ・売上高あたりの鋳物廃砂、金属くず発生量を2006年度に 2001年度比1.7%低減 ・水資源の有効利用 水使用量2000年比5%以上削減	2002年度から継続達成 2001年度から継続達成 11.2t/億円で2001年度比18%低減 2001年度から継続達成

EA21:エコアクション21
DfE:Design for Environment
LCA:Life Cycle Assessment

VOC:Volatile Organic Compounds
4☆:平成17年基準排出ガス75%低減レベル
PRTR:Pollutant Release and Transfer Register

PCB:ポリ塩化ビフェニル
ASR:Automobile Shredder Residue

モータースポーツ



三菱自動車は、40年以上にわたってダカール・ラリーをはじめとするさまざまなモータースポーツへの挑戦を続け、多くの勝利と輝かしい成果を収めてきました。その実績は、欧州を中心に高く評価され、三菱車への確かな信頼へと結びついています。

当社にとってモータースポーツは、走行性や耐久性、安全性などのクルマの限界性能を追求し、そこで得られた技術やノウハウを当社製品の開発・製造へフィードバックするための研鑽の場であるとともに、“走る喜び”と“確かな安心”という三菱自動車の企業理念を体現する場でもあります。例えば、「パジェロ」や「アウトランダー」など当社のSUVには、モータースポーツを通じて開発されたAWC（オールホイールコントロール）技術が応用されています。また、2007年秋以降に発売予定の新型4WDスポーツセダン「ランサー エボリューション」には、4輪の駆動力、旋回力、制動力の制御を軸とした高度な車両運動統合制御システムへとさらに進化させた「S-AWC: Super All Wheel Control（スーパー オール ホイール コントロール）」技術を搭載し、「意のままの操縦性」と「卓越した安定性」を高次元で実現しています。

2007年ダカール・ラリーで史上初の7連覇、12度目の総合優勝を達成

1983年の初参戦以来、当社にとって25回目の挑戦となった2007年ダカール・ラリーは、ステファン・ペテランセル（フランス、パジェロエボリューション）が全16日間、約8,000キロにおよぶラリーを合計タイム45時間53分37秒でフィニッシュし、三菱自動車チームは自身が持つ大会記録を更新し、7年連続、12回目の総合優勝を達成しました。

今大会は、ステファン・ペテランセルにとっても3度目の総合優勝となり、2位には前回大会優勝のリュック・アルファン（フランス、パジェロエボリューション）が入賞し、三菱自動車チームは2年ぶりの1-2フィニッシュを果たしました。また、増岡浩が総合5位、ホアン・ナニ・ロマが総合13位で完走することで、三菱自動車チームの変わらぬチームワーク、技術、情熱の力強さを印象づけることができました。

新型「デリカD:5」、ダカール・ラリーを完走

2007年ダカール・ラリーでは、三菱自動車チームのサポートカーとして、2007年1月末に日本で発売を控えた新型「デリカD:5」を投入しました。チームスタッフやチーム機材を満載しながら、ポルトガルのリスボンからダカールまで、荒れたダートや砂地も走破しながら、トラブルなく走り通すことができました。



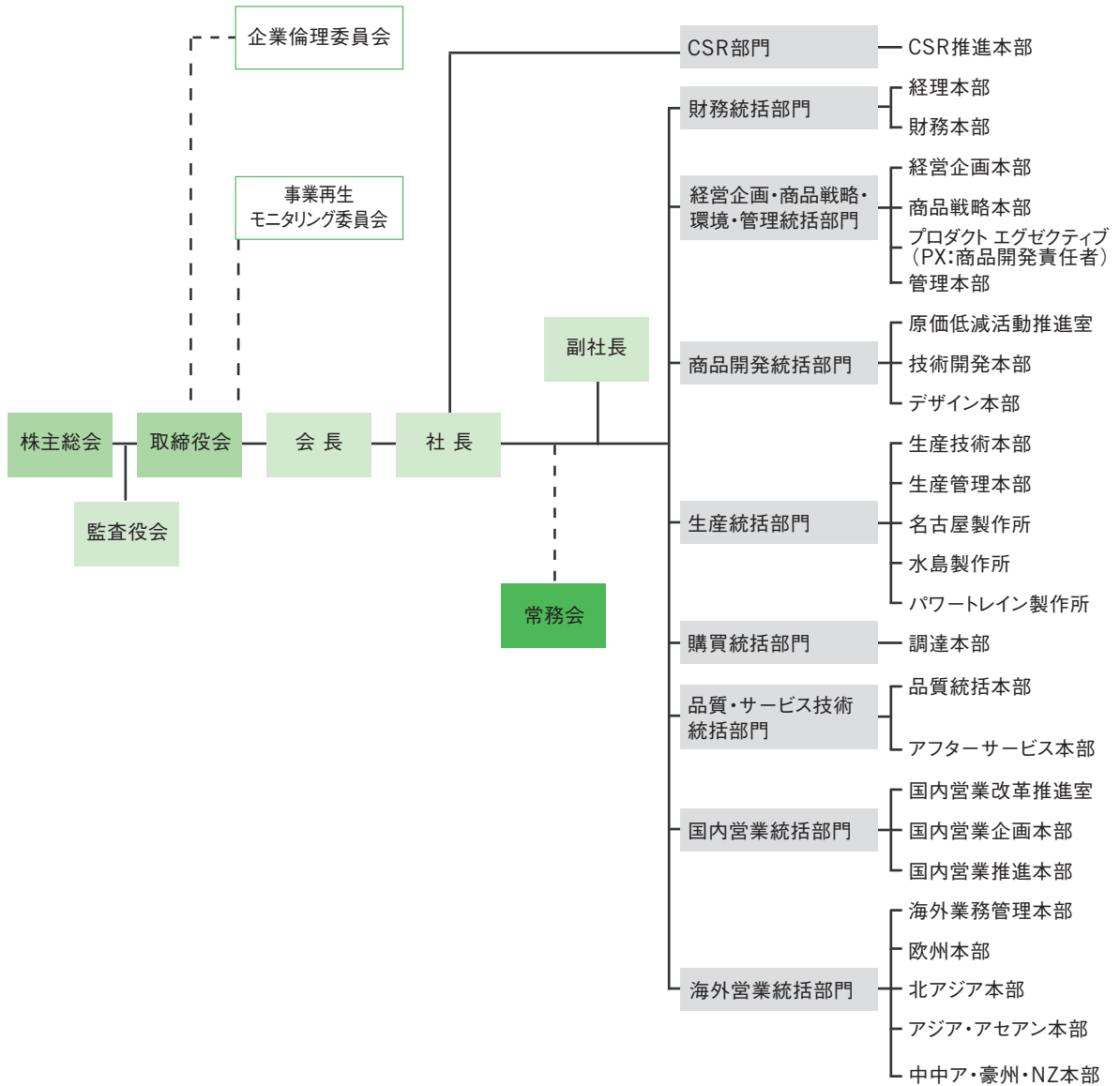
2007年ダカール・ラリーで総合優勝した三菱自動車チーム



サポートカーとして活躍したデリカD:5

組織体制

(2007年7月1日現在)



役員

(2007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)
企業倫理担当役員



春日井 靨
取締役副社長(代表取締役)
事業再生推進担当
経営企画・商品戦略・環境・
管理統括部門担当



市川 秀
常務取締役(代表取締役)
財務統括部門担当



張 不二夫
常務取締役
国内営業統括部門担当



前田 真人
常務取締役
生産統括部門担当



青木 則雄
常務取締役
購買統括部門担当



春成 敬
常務取締役
ミツビシ・モーターズ・ノース・
アメリカ・インク社長兼CEO



相川 哲郎
常務取締役
商品開発統括部門担当



橋本 光夫
常務取締役
品質・サービス技術統括部門
担当



菊池 一之
常務取締役
海外営業統括部門担当
中中ア・豪州・NZ本部長



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

氏田 憲秀
常勤監査役

江川 健二
常勤監査役

三木 繁光
監査役(社外監査役)

菅 宏
監査役(社外監査役)

岡本 行夫
監査役(社外監査役)

執行役員

青砥 修一
常務執行役員
経理本部長

寺尾 勝夫
常務執行役員
国内営業推進本部長
兼国内営業改革推進室長

中村 義和
執行役員
CSR推進本部長

大道 正夫
執行役員
社長補佐
兼CSR推進本部副本部長

松下 和也
執行役員
財務本部長
兼財務統括室長

内野 州馬
執行役員
経営企画本部長

栗原 信一
執行役員
商品戦略本部長

淵田 敬三
執行役員
管理本部長
兼リスクマネジメント推進
チームリーダー、
情報セキュリティ管理責任者

太田 誠一
執行役員
技術開発本部長
兼原価低減活動推進室長

仲西 昭徳
執行役員
デザイン本部長

黒田 浩
執行役員
生産技術本部長

松本 伸
執行役員
水島製作所長

村本 修三
執行役員
パワートレイン製作所長

熊井 久善
執行役員
国内営業企画本部長

横澤 陽一
執行役員
海外業務管理本部長

須藤 敏文
執行役員
欧州本部長

今井 道朗
執行役員
ミツビシ・モーターズ
(タイランド)・カンパニー・
リミテッド社長

落知 真人
執行役員
ネザーランズ・カー・
ビー・ブイ会長
兼CEO

二木 史郎
執行役員
ミツビシ・モーターズ・ノース・
アメリカ・インク製造部門社長
兼CEO

財務セクション

目次	▶	財務部門の役割・経営成績・事業等のリスク	43
		連結貸借対照表	48
		連結損益計算書	50
		連結株主資本等変動計算書	51
		連結キャッシュ・フロー計算書	52
		連結財務諸表の注記	53
		独立監査人の監査報告書	83

財務部門の役割

「三菱自動車再生計画」2年目の2006年度は、日本、北アジア、アセアン等での販売不調に加え、非鉄、石化製品等の原材料コスト上昇に見舞われましたが、全社的なコスト削減努力の積み重ねや為替相場の好転等により、目標としていた「当期利益の黒字化」を達成することができました。再生計画の最終年度となる2007年度においては、「黒字体質の定着化」に向けて、収益体質の一層の強化に取り組んでいます。こうした中において、財務統括部門は、次に掲げる二つの重要な役割を担っています。

第一は、財務数値という定量的な切り口から、再生計画に盛り込んだ諸施策の取り組み状況とその成果について常に目を光らせるとともに、会社全体のオペレーションの現況や将来の収益見通しをいち早く察知することで、再生実現へのナビゲーション機能を的確に果たしていくことです。各国の景気動向や原油・資源価格、為替相場、金利等の外部要因が予想以上にダイナミックかつ目まぐるしく変化する中においては、現在に至るまでの軌跡を正確に分析・把握の上、今後の路面の凹凸やアップダウンも頭に思い描きながら、小刻みにハンドルを切り、時にはブレーキを効かせ、ここぞというときにはアクセルを踏み込むといった細やかな操作が必要です。また、日々「等身大」の自分と冷徹に向き合うことにより、中期的な弱点や課題も浮き彫りになってきます。

第二は、収益力浮揚の原動力である新車開発資金を中心に、再生のための必要資金を確保することです。再生計画では3か年で4,900億円の新規資金調達を予定していました。これに対し、2005年度終了時点で、追加増資や政府系金融機関からの信用供与等により3,480億円の調達が実現しました。続く2006年度においては、信用力回復を背景に市中金融機関からの新規資金調達を再開、11月に参加金融機関31社から総額560億円のシンジケート・ローンの組成に成功する等、調達額は780億円に達しました。

財務統括部門では、今後も連結キャッシュ・フローの動向を睨みつつ、市場関係者や取引金融機関の皆様とのコミュニケーションを活発化させ、必要資金の確保に努めていきます。

2005年1月28日に公表した資金調達計画の進捗状況			
【3か年の資金計画】		【2年目までの調達実現額】	
● 増資(除く債務株式化)	2,200億円	● 増資	2,500億円
● 事業用資産買取り又は増資	300億円	● 借入金・社債等	1,760億円
● 借入金等	2,400億円		
合計	4,900億円	合計	4,260億円

2008年4月から始まる次の3か年においては、ゆがんだ資本構成を正常な状態に戻すための解をどう見出すかが大きな経営課題となります。そのためにも、再生計画の総仕上げを一つ一つ着実に進めるとともに、将来の収益力向上に向けた布石も打っていきたいと思います。

経営成績

事業の概況

当年度の国内経済は、戦後最長の「いざなぎ景気」を超えて拡大が続いていると見込まれましたが、その勢いは弱々しいものでした。また、世界経済については、堅調に推移していたものの、過熱感の拭えない中国経済や、住宅市場の調整過程にある米国経済の先行きに対し不安感が高まりつつありました。このような市場環境の中で、当社グループは、国内やアセアン等での総需要の低迷に加え、アルミ・貴金属・銅等の原材料価格の高騰等による悪化要因がありましたが、為替の円安効果が当社決算に有利に働きました。

こうした中、国内の販売台数は、軽自動車が前年度比4.2%増の2,030千台とはじめて2百万台を超え、4年連続の増加となりましたが、一方で、登録車は前年度比8.3%減の3,587千台と4年連続の減少となりました。

業績

2006年度の連結売上高は、販売台数の減少に加え、『スマートフォーフォー』生産中止に伴うOEM 供給台数減少の影響を受けたものの、為替の円安効果と車種構成の好転により、2兆2,029億円（前年度比3.9%増収）となりました。

営業利益は、402億円（前年度比334億円増）となりました。前年度比での増減要因としては、米国等での販売費の増加27億円、原材料価格高騰による影響195億円などの減益要因がありましたが、一方では販売台数・車種構成の改善により20億円、為替の好転により204億円、米国販売金融事業の損益改善やコスト低減効果により332億円の利益改善がありました。

営業外損失は217億円（前年度比29億円改善）となりました。

その他の損益としては、不動産信託終了に伴う清算益が139億円、株式売却益50億円などのプラス要因に対し、国内連結販売会社の広域統合に関わる減損損失75億円、リストラ費用31億円などのマイナス要因がありました。特に、前年度は大口の減損処理・構造改革損失を計上していたこともあり、その他の損益は大きく改善しています。

以上の結果、当期損益は87億円（前年度比1,009億円改善）の黒字となりました。

セグメント情報

〈事業別セグメント情報〉

当社及び連結子会社の事業セグメントには、自動車事業と金融事業の2つがあります。

■自動車事業

当年度の自動車事業の売上高は、2兆1,547億円（前年度比3.5%増収）となり、営業利益は177億円（前年度比238億円改善）となりました。当年度は、ロシア・ウクライナなどの成長市場が牽引した欧州市場や中南米、中東・アフリカ地域が好調でしたが、国内やアジア・アセアン等での総需要の低迷が影響し、販売台数（小売）は1,230千台（前年度比114千台、8.5%減）となりました。

■金融事業

国内の自動車ファイナンス事業につきましては、2006年3月の旧三菱オートクレジット・リース（株）の分割・再編に関する基本合意に基づき、当社とダイヤモンドリース（株）の合併会社であるMMCダイヤモンドファイナンス（株）を設立し、2007年2月より当社関連の自動車クレジット、レンタカーを含むファイナンス事業を展開しています。同再編により、2007年3月より自動車のリース事業に関しては、三菱商事（株）とダイヤモンドリース（株）の合併会社である三菱オートリース（株）が継承しています。

米国におきましては、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）が、自動車のリース事業、販売金融等の事業を行っています。

当年度の金融事業に関わる売上高は、479億円（前年度比22.4%増収）となり、営業利益は223億円（前年度比119億円改善）となりました。営業損益が改善した理由は、米国事業の体質改善により、販売金融債権などの引当負担が軽減されたことなどによるものです。

〈地域別セグメント情報〉

ここでの地域別情報とは、連結財務諸表注記の「所在地別セグメント情報」の計数とは異なり、当該地域における顧客別の業績を集計したものです。売上高は連結財務諸表注記の「海外売上高」と等しくなります。

■日本

日本では、2005年5月以降2006年11月までの19ヵ月連続で販売台数が前年同月を上回って推移し、2006年10月に投入した「パジェロ」及び2007年1月に投入した「デリカD:5」などが好調な立ち上がりを示しましたが、国内総需要減少（前年度比4.3%減、特に登録車は前年度比8.3%減少）の厳しい市場環境が続く中当社の軽自動車はほぼ横ばいに止まったものの登録車の落ち込みをカバーできず、当年度の販売台数は247千台（前年度比10千台、3.9%減）となりました。

その結果、当年度の売上高は、5,060億円（前年度比0.4%増収）となりました。営業損失は、販売台数が減少する中、高採算車種である新型「パジェロ」「デリカD:5」の投入や低採算取引の絞り込みなどの施策により、438億円（前年度比115億円改善）に止まりました。

■北米

最大市場である米国では、2006年4月に投入した新型「エクリプス スパイダー」、同年11月から投入した新型「アウトランダー」、2007年3月に世界に先駆け投入した新型「ランサー」などの積極的な新車導入策とともに、現地販売網の営業力強化施策、現地工場での生産性向上、効果的な広告宣伝活動などが奏功し、当年度の北米での販売台数は164千台（前年度比8千台、5.1%増）に達し、2001年度以来5期ぶりの前年度比増加となりました。

これらの結果、当年度の売上高は、4,236億円（前年度比1.9%増収）となりました。営業利益は販売金融事業の収益改善もあり、6億円（前年度比78億円改善）と黒字に転換しました。

■欧州

欧州では、ドイツ、英国の主要国にて販売台数が減少しましたが、成長市場であるロシアでは前年度の1.2倍規模、ウクライナでは2倍規模に販売が拡大し、当年度の販売台数は282千台（前年度比15千台、5.6%増）となりました。

その結果、当年度の売上高は6,628億円（前年度比13.1%増収）、営業利益は426億円（前年度比182億円改善）となりました。

■アジア・その他

アジア・その他の地域では、好調な中南米や中東・アフリカでは販売台数を伸ばしましたが、海外生産用部品売り中心の中国、台湾、マレーシア、インドネシアで大幅に販売台数が減少したことなどにより、同地域全体における当年度の販売台数は、537千台（前年度比127千台、19.2%減）となりました。

以上の結果、当年度の売上高は、6,105億円（前年度比0.6%減収）となり、営業利益は408億円（前年度比41億円悪化）となりました。

財務状態

〈資産〉

2007年3月末の総資産は1兆7,787億円と、前年度末に比べ2,211億円増加しました。

このうち流動資産は1兆596億円と、前期末に比べ2,173億円増加しました。新型車の立ち上がりに伴い、たな卸資産は3,520億円と、前期末に比べ940億円増加しました。また、現金及び預金は990億円増加し、3,581億円となりました。

固定資産は、前年度末比38億円増加して7,191億円となりました。

〈負債〉

2007年3月末の負債は1兆4,704億円と、前年度末比1,941億円増加しました。

流動負債は1兆1,109億円と、前年度末比2,437億円増加しました。支払手形及び買掛金が、新型車立上げに伴い、前年度末比1,172億円増加しました。

有利子負債残高は、前年度末から561億円増加し、5,038億円となりました。

〈資本〉

2007年3月末の純資産は、3,083億円と前年度末比270億円増加しました。当期利益の計上により利益剰余のマイナスが減少したほか、為替換算調整勘定が大幅に改善しました。自己資本比率は、前年度比0.6ポイント悪化し、16.6%となりました。

キャッシュ・フロー

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・フローが、1,623億円の収入（前年度比1,079億円の収入増加）となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、460億円の支出（前年度比388億円の支出減少）となりました。

財務活動によるキャッシュ・フローは、113億円の支出（前年度期比77億円の支出減少）となりました。

以上の結果、当期末における現金及び現金同等物の残高は、3,643億円となり、期首残高に比べ1,162億円増加いたしました。

事業等のリスク

当社グループの経営成績及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。

「三菱自動車再生計画」への三菱グループ各社の支援

三菱グループ各社、特に三菱重工業株式会社、三菱商事株式会社及び株式会社三菱東京UFJ銀行は、当社グループの財務及び経営面を強固に支援し、「三菱自動車再生計画」の実現のために重要な役割を果たしています。これらの企業の支援が打ち切られた場合、「三菱自動車再生計画」の実行と業績改善に困難をきたすことになります。

製造物責任訴訟及びその他の訴訟

当社に対しては、製造物責任訴訟、並びに他の訴訟が提起されています。

その他の訴訟には、いわゆる東京大気汚染公害訴訟（第1次～第6次訴訟）が、主に東京都23区内に居住または通勤する気管支喘息などの患者及びその遺族（原告総数は第6次訴訟までで合計500名超）により、国、東京都、首都高速道路公団及び当社を含むディーゼルのメーカー7社に対して提起されていました。この訴訟について、2007年8月8日に、東京地方裁判所および東京高等裁判所においてそれぞれ和解が成立しました。

当社は他の被告企業6社とともに、原告への解決金の支払いや、東京都が創設する医療費助成制度への資金拠出を行うこととしています。

2002年1月、当社のトラック・バス部門（三菱ふそうトラック・バス株式会社設立前）製造のトラックの前輪が外れ死傷事故を引き起こしました。この事故に関連し、現在1件の訴訟が係争中です。これは2003年3月に当社、運転手及びその使用者と国に対して製造物責任による賠償額1億6,550万円（懲罰的損害賠償請求を含む）を求め、被害者の母親から提起されたものです。2006年4月18日横浜地方裁判所及び2007年2月27日東京高等裁判所にて懲罰的損害賠償請求は認めず、550万円（及び金利）の損害賠償請求のみを認める判決が出されました。2006年4月21日に当社は横浜地裁の判決に従い550万円（及び金利）を支払済ですが、原告側は最高裁判所に上告していました。2007年9月20日、最高裁判所はこの上告を認めず、東京高等裁判所の判決が確定しました。

リース・販売金融事業及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、特に北米市場における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評価額をさらに下げることになる可能性があります。中古車の再販価格が下がれば、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。

普通株式及び優先株式の発行と株価への影響

当社は、「三菱自動車再生計画」の一環として、2004年6月、7月、2005年3月及び2006年1月に各種優先株式を新規発行しました。このうち2004年7月発行の第1～3回B種優先株式は全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

当社の当決算期連結売上高に占める海外売上高比率は77.0%です。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。

経済情勢及び社会情勢の影響

上記海外売上高比率の内訳は北米19.2%、欧州30.1%、アジア・その他27.7%であり、日本を始め当該地域や国の経済情勢及び社会情勢の変化が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2007年3月末時点で5,038億円であり、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。

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、需要及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。

自然災害や事故等の影響

当社グループは、日本及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発生により操業の中断等の重大な支障をきたした場合、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

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。

連結貸借対照表

三菱自動車工業株式会社及び連結子会社
3月31日現在

資産の部	単位:百万円		単位:千米ドル (注記4)
	2006年度	2005年度	2006年度
流動資産:			
現金及び現金同等物(注記9及び14)	¥ 364,268	¥ 248,069	\$ 3,085,715
受取手形及び売掛金(注記5及び9)	195,021	179,101	1,652,021
販売金融債権(注記5及び9)	40,480	39,278	342,910
たな卸資産(注記9)	351,991	257,946	2,981,711
短期貸付金	3,277	2,047	27,761
繰延税金資産(注記18)	846	1,206	7,167
前払費用及びその他流動資産(注記9)	130,840	140,462	1,108,350
貸倒引当金	(27,092)	(25,805)	(229,497)
流動資産合計	1,059,633	842,306	8,976,139
有形固定資産合計(注記6及び9)	517,464	506,007	4,383,431
無形固定資産合計(注記9)	38,530	25,836	326,394
投資その他の資産:			
投資有価証券(注記7及び9)	90,138	83,429	763,560
長期販売金融債権(注記5及び9)	18,872	8,365	159,871
長期貸付金(注記9)	13,262	12,900	112,348
繰延税金資産(注記18)	8,468	7,413	71,739
長期債権売却留保額及びその他(注記9)	50,226	126,290	425,468
貸倒引当金	(17,903)	(54,979)	(151,663)
投資その他の資産合計	163,065	183,419	1,381,322
資産合計	¥1,778,693	¥1,557,570	\$15,067,288

負債及び純資産	単位:百万円		単位:千米ドル (注記4)
	2006年度	2005年度	2006年度
流動負債:			
支払手形及び買掛金	¥ 451,053	¥ 333,842	\$ 3,820,871
短期借入金(注記9)	215,036	159,254	1,821,567
1年内返済予定長期借入債務(注記9)	137,008	85,108	1,160,598
未払金及び未払費用(注記8)	250,722	234,998	2,123,868
未払法人税等(注記18)	7,220	7,371	61,167
その他流動負債(注記18)	49,832	46,585	422,132
流動負債合計	1,110,874	867,160	9,410,206
長期借入債務(注記9)	151,806	203,389	1,285,947
繰延税金負債(注記18)	24,259	18,251	205,500
退職給付引当金(注記17)	105,881	102,787	896,920
その他固定負債	77,567	84,721	657,074
負債合計	1,470,389	1,276,311	12,455,648
純資産			
資本金(注記10及び21):			
優先株式:			
授權株式数:3,312,000株			
2006年3月31日現在 発行済株式数:442,593株			
2007年3月31日現在 発行済株式数:442,593株	221,296	221,296	1,874,599
普通株式:			
授權株式数:9,958,285,000株			
2006年3月31日現在 発行済株式数:5,491,452,544株			
2007年3月31日現在 発行済株式数:5,491,516,544株	436,046	436,040	3,693,740
資本剰余金	432,654	432,648	3,665,007
利益剰余金(欠損金)	(740,454)	(749,198)	(6,272,380)
自己株式 2006年3月31日現在 普通株式:73,191株			
自己株式 2007年3月31日現在 普通株式:76,934株	(13)	(12)	(115)
資本合計	349,528	340,774	2,960,851
評価・換算差額等			
その他有価証券評価差額金	10,132	9,046	85,832
繰延ヘッジ損益	1,393	—	11,806
為替換算調整勘定	(65,272)	(81,142)	(552,924)
評価・換算差額等合計	(53,746)	(72,096)	(455,284)
少数株主持分	12,522	12,580	106,074
純資産合計	308,304	281,258	2,611,640
偶発債務(注記11)			
負債及び純資産合計	¥1,778,693	¥1,557,570	\$15,067,288

連結財務諸表注記を参照のこと。

連結損益計算書

三菱自動車工業株式会社及び連結子会社
3月31日に終了した連結会計年度

	単位:百万円		単位:千米ドル (注記4)
	2006年度	2005年度	2006年度
売上高	¥2,202,869	¥2,120,068	\$18,660,475
売上原価	1,788,897	1,700,524	15,153,726
割賦未実現利益調整高	0	0	7
売上総利益	413,972	419,544	3,506,755
販売費及び一般管理費(注記12)	373,735	412,760	3,165,906
営業利益	40,237	6,783	340,849
受取利息及び受取配当金	8,098	5,105	68,603
支払利息	20,777	19,580	176,008
減損損失	(7,465)	(45,084)	(63,242)
その他純額(注記7及び13)	3,011	(29,969)	25,513
税金等調整前当期純利益(損失)	23,104	(82,745)	195,714
法人税等(注記18)			
法人税、住民税及び事業税	7,236	7,351	61,303
法人税等調整額	5,066	558	42,915
	(12,303)	(7,909)	(104,219)
少数株主利益	2,055	1,511	17,413
当期純利益(損失)(注記21)	¥ 8,745	¥ (92,166)	\$ 74,081

連結財務諸表注記を参照のこと。

連結株主資本等変動計算書

三菱自動車工業株式会社及び連結子会社
3月31日に終了した連結会計年度

	単位:百万円		単位:千米ドル (注記4)
	2006年度	2005年度	2006年度
資本金			
優先株式:			
期首残高	¥ 221,296	¥ 263,096	\$ 1,874,599
新株発行及び転換による増減	—	(41,800)	—
期末残高	221,296	221,296	1,874,599
普通株式:			
期首残高	436,040	379,204	3,693,693
新株発行及び転換による増減	5	56,836	47
期末残高	436,046	436,040	3,693,740
資本剰余金:			
期首残高	432,648	417,612	3,664,960
増資による新株の発行	5	15,035	46
期末残高	432,654	432,648	3,665,007
欠損金:			
期首残高	(749,198)	(656,068)	(6,346,448)
当期純利益	8,745	(92,166)	74,081
豪州子会社新会計基準適用	—	(962)	—
新規連結に伴う減少	(1)	—	(14)
期末残高	(740,454)	(749,198)	(6,272,380)
自己株式:			
期首残高	(12)	(8)	(108)
増減	(0)	(4)	(7)
期末残高	(13)	(12)	(115)
株主資本合計	349,528	340,774	2,960,851
評価・換算差額等			
その他有価証券評価差額金:			
期首残高	9,046	9,208	76,636
増減	1,085	(161)	9,196
期末残高	10,132	9,046	85,832
繰延ヘッジ損益:			
期首残高	—	—	—
増減	1,393	—	11,806
期末残高	1,393	—	11,806
為替換算調整勘定:			
期首残高	(81,142)	(88,262)	(687,358)
増減	15,869	7,119	134,433
期末残高	(65,272)	(81,142)	(552,924)
評価・換算差額等合計	(53,746)	(72,096)	(455,284)
少数株主持分:			
期首残高	12,580	10,229	106,568
増減	(58)	2,351	(493)
期末残高	12,522	12,580	106,074
純資産合計	¥ 308,304	¥ 281,258	\$ 2,611,640

連結財務諸表注記を参照のこと。

連結キャッシュ・フロー計算書

三菱自動車工業株式会社及び連結子会社
3月31日に終了した連結会計年度

	単位:百万円		単位:千米ドル (注記4)
	2006年度	2005年度	2006年度
営業活動によるキャッシュ・フロー:			
当期純利益(損失)	¥ 8,745	¥ (92,166)	\$ 74,081
当期純利益(損失)から営業活動によるキャッシュ・フローへの調整:			
減価償却費及び連結調整勘定償却額	75,330	68,718	638,121
貸倒引当金の増減額	(15,201)	(9,345)	(128,770)
退職給付引当金の増減額	(650)	1,763	(5,508)
持分法による投資利益	(2,166)	(1,453)	(18,348)
法人税等調整額	5,066	558	42,915
少数株主持分利益	2,055	1,511	17,413
有形固定資産売却損益及び廃却損	2,003	(1,862)	16,972
減損損失	7,465	45,084	63,242
投資有価証券及び子会社株式売却益	(5,036)	(391)	(42,661)
投資有価証券評価損	451	335	3,823
株式譲渡契約に基づく損失補償	—	1,186	—
匿名組合清算益	(13,885)	—	(117,620)
早期退職金	3,073	—	26,036
受取手形及び売掛金の増減額	5,618	(19,550)	47,597
たな卸資産の増減額	(55,334)	(5,881)	(468,736)
販売金融債権の増減額(注記14)	58,249	15,790	493,428
債権売却留保額の増減額	(1,717)	16,853	(14,546)
支払手形及び買掛金の増減	69,297	30,210	587,021
その他	18,978	3,069	160,769
営業活動によるキャッシュ・フロー	162,345	54,430	1,375,230
投資活動によるキャッシュ・フロー			
定期預金の増減額	12,085	3,045	102,379
有形固定資産の取得による支出(注記14)	(111,594)	(133,924)	(945,311)
有形固定資産の売却による収入(注記14)	40,274	45,839	341,165
投資有価証券の増減額	9,294	(166)	78,732
関係会社出資金の取得による支出	(8,750)	—	(74,121)
短期貸付金の減少額	(2,646)	741	(22,418)
貸付けによる支出	(68)	(2,017)	(578)
貸付金の回収による収入	1,974	1,584	16,729
匿名組合清算による収入	19,451	—	164,773
その他	(6,039)	86	(51,161)
投資活動によるキャッシュ・フロー	(46,017)	(84,811)	(389,810)
財務活動によるキャッシュ・フロー:			
短期借入金の減少額	(13,564)	(48,192)	(114,904)
長期借入による収入	68,823	41,687	583,006
長期借入債務の返済及び償還による支出	(66,464)	(42,067)	(563,019)
株式の発行による収入	—	29,704	—
少数株主への配当支払	(79)	(33)	(675)
その他	(3)	(53)	(26)
財務活動によるキャッシュ・フロー	(11,287)	(18,955)	(95,620)
現金及び現金同等物に係る換算差額	11,326	2,557	95,945
現金及び現金同等物の増減額	116,367	(46,779)	985,745
現金及び現金同等物の期首残高	248,069	294,903	2,101,392
連結の範囲の変更に伴う現金及び現金同等物の増加額	(167)	(54)	(1,422)
現金及び現金同等物の期末残高(注記14)	¥ 364,268	¥ 248,069	\$3,085,715

連結財務諸表注記を参照のこと。

連結財務諸表の注記

三菱自動車工業株式会社及び連結子会社
2007年3月31日

1. 継続企業の前提に重要な疑義を抱かせる事象又は状況

三菱自動車工業株式会社は2006年度において8,745百万円(74,081千米ドル)の当期純利益を計上しましたが、2004年度474,785百万円及び2005年度92,166百万円の当期純損失を計上しました。結果、継続企業の前提に関する重要な疑義が生じています。

そこで当社グループは、当該状況を解消するとともに経営基盤を強化すべく、「事業再生計画」(2004年度～2006年度)を2004年5月に策定し、また、2004年6月にⅠ 聖域なきコストカット、Ⅱ お客様の信頼回復、Ⅲ 徹底するコンプライアンスを3本柱とする追加施策を決定しました。

しかしながら、過去のリコール問題への対応の不備は当社グループに対する信頼回復の遅れを招き、その影響から販売台数の低迷が顕著となりました。これは、過去から潜在的に抱えていた生産能力の過剰という問題をも顕在化させることとなりました。また、当社グループの業績回復の遅れと財務健全性に対する懸念が高まり、再生のために確保していた資金を有利子負債等の返済に充当せざるを得ない状況となりました。

この状況を打開し、当社グループが再生を果たすためには、信頼回復に向けた活動を継続する一方で、収益改善を確実なものとするための追加対策が不可欠となったことから、新たな経営計画として「三菱自動車再生計画」を2005年1月に策定しました。

この計画の主要項目及び2006年度の進捗状況は次の通りです。

(1) 企業風土改革への取り組み

信頼回復と企業風土改革は、当社グループが再生を果たすにあたっての最優先事項であり、CSR推進本部が中心となりコンプライアンス施策を継続的に実施しています。社外有識者で構成される企業倫理委員会からも、社外の目で継続的に指導・助言をいただいています。なお、2005年3月に発表した過去のリコール問題に対する再発防止のための改善施策については、継続的に実施しています。

(2) 「三菱自動車再生計画」の重点ポイント及び追加課題

- ◆ お客様第一・信頼性の向上
 - マーケティングからサービスまでお客様第一の実践
 - 商品の徹底的な信頼性の向上
- ◆ 事業戦略
 - 下振れリスクを織り込んだ事業計画
 - 他自動車会社との事業提携の積極的推進
 - 過剰生産設備・販売体制の適正規模化
- ◆ 資本・資金の増強
 - 財務体質の強化と再生資金の確保
 - 経営実行力の強化
 - 新経営陣による陣頭指揮
 - 徹底したフォローアップ体制の構築
- ◆ コンプライアンスの実践と浸透

[2006年度の追加課題]

- ◆ 販売・売上計画を必達するための日本・北米をはじめとした世界各地でのさらなる営業力の強化
- ◆ 販売・製造・開発など全ての分野における徹底したコスト削減策の実施
- ◆ グローバル生産体制の適正化
- ◆ 内部統制システムに基づくガバナンスの強化

[2007年度の追加課題]

- ◆ 国内販売ネットワークの広域統合と営業力強化による国内事業黒字化の早期達成
- ◆ BRICsを中心とした新興市場への販売拡大
- ◆ 環境対応技術の開発推進

(3) 必達目標

- ◆ 2006年度での黒字化は達成しました。
- ◆ 2007年度での黒字体質定着化に向けて、経営諸施策の実行に取り組みます。

(4) 事業戦略

(i) 販売台数計画

「三菱自動車再生計画」における販売台数計画は、現在の市場動向に基づき各地域で想定される下振れリスクを織り込み、確実に達成可能な目標として設定しました。当初計画では2007年度時点で2003年度並みのレベルである150万台まで回復させる予定でしたが、国内やアセアン等の総需要低迷を反映し、目標レベルを132万台に修正しました。

(ii) 商品戦略

a. モータースポーツの位置付け

当社グループはモータースポーツを、クルマづくりの原点と位置付けています。ダカール・ラリーやWRCなどへの参加を通じて得られた技術やノウハウは、今後「スポーティDNA」「SUV DNA」として全ての市販車にフィードバックし、安全性・耐久性はもとより、走行性・走破性を高めるというクルマづくりに取り組み、それを商品特徴として前面に出すことで、価値を高めていきます。

b. 車種展開のさらなる効率化

台数規模の小さい地域専用車種を削減し、競争力の高いグローバル車種に経営資源を集中することで、開発・生産の効率化を図ります。

c. 新車投入計画

2005年度以降、各地域での新車投入数を大幅に増加させており、今後も全ての地域において積極的な新車投入を行うことで、収益機会を拡大します。

(iii) 提携戦略

事業の選択と集中を、スピード感をもって推進するため、他社との戦略的提携の可能性を追求していきます。具体的には、三菱重工業株式会社との次世代ディーゼルエンジンの共同開発合意や、PSAプジョー・シトロエン社との間で同社よりディーゼルエンジンの供給を受ける契約を締結し、また、日産自動車株式会社とは2007年4月にOEM供給車種を拡大することで合意しました。引き続き、OEM供給車種拡大、コンポーネントの相互供給、共同物流、部品共同購買などについて検討していきます。

(iv) 地域戦略

a. 日本

「三菱自動車再生計画」の柱の一つである国内販売ネットワークの再構築を加速し、連結販売会社、部品販売会社を2007年度中に広域統合することとしました。「ネットワーク効率化」、「店舗営業力強化」、「ガバナンス強化」を基本方針として推進し、業界トップレベルのお客様満足度達成及び利益率向上を図り、国内事業黒字化の早期達成を目指します。

b. 北米

北米市場において利益を出す体制を確立するため、米子会社に当社の常務取締役を社長兼CEOとして派遣し、当社と同社がより緊密に連携を取り、機動的な対応が可能となるよう経営体制の強化を図りました。

c. 欧州

事業性の確立という段階から成長のステージへ移行するべく、商品ラインアップの強化を軸に販売促進を図るとともに、経営体制、販売体制の強化を推進します。

d. 中国

重点市場の位置付けのもと、現地で強固な三菱ブランドを積極的に活用し、事業基盤を拡大していきます。

その具体策として、2006年9月に中国の東南(福建)汽車工業有限公司への出資が完了しました。これにより、中国におけるブランド戦略の強化、モデルラインの拡充を図ります。また、エンジン合弁会社のアジアでのエンジン生産拠点化を検討するほか、R&D拠点を設立し、市場ニーズをタイムリーに商品に反映させていきます。

e. その他

アセアンでは、タイでの販売強化、マレーシアでの販売体制整備、インドネシアでの事業再編などを推進します。また、世界市場への輸出基地として重要な位置付けにあるタイでの生産能力増強を図っていきます。

(v) コスト削減

a. 人員計画

組織の見直し、業務効率化、業務プロセスの見直し、退職者の不補充などを実施した結果、人員計画は計画通り進捗しており、当初目標が達成できる見通しです。今後もより一層の業務効率化を推進していきます。

b. 資材費低減

当初想定していた以上に原材料価格は高騰していますが、今後もさらなる低減に向けて取り組んでいきます。

(5) 企業理念と目指す方向

2005年1月の「三菱自動車再生計画」発表とともに、当社の企業理念は「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。」としました。

また、新しい企業コミュニケーションワードとして『クルマづくりの原点へ。』を社内公募の中から選定し、2005年9月から使用しています。

(6) 損益目標

以上の全ての施策に鋭意取り組んだ結果、2005年度については、「三菱自動車再生計画」にて掲げた目標に対して1年前倒しで連結営業利益の黒字化を達成することができました。2006年度には8,745百万円(74,081千ドル)の連結当期純利益を計上し、必達目標であった連結当期純利益の黒字化を達成しました。2007年度は再生計画で掲げた「黒字体質の定着化」に向けて、経営諸施策の実行に取り組んでいきます。

(7) 支援体制・資本・資金の増強

(i) 資本増強策

三菱グループ4社に全面的なご支援をいただき、「三菱自動車再生計画」に基づき2004年度中に総額2,842億円の普通株式及び優先株式発行による増資を実施しました。また、2006年1月には、300億円の優先株式発行による第三者割当増資を実施しました。

三菱重工業株式会社、三菱商事株式会社、株式会社三菱東京UFJ銀行による当社グループ持株比率は、2007年3月31日現在で約34%です。また、当社グループは2005年度下期から、三菱重工業株式会社の持分法適用会社となりました。

(ii) 借入等の計画

2005年1月に策定した「三菱自動車再生計画」での総額2,400億円の新規借入計画に対して、2005年度までに800億円弱を調達し、2006年度ではシンジケーション方式の中期タームローン560億円等により、総額で800億円弱を調達しました。2007年度については、今後の資金繰り見通しを睨みながら、必要な資金を調達していく予定です。

(iii) 資金使途

これらの資本増強・資金調達策により得る資金は、当社グループが「三菱自動車再生計画」を実行するにあたっての基礎となる、研究開発及び設備投資資金として最大限活用されることとなります。

また、当社グループは2005年4月に「三菱自動車再生計画」の必達に向け、再生計画の進捗状況をモニタリングする外部機関として、「事業再生モニタリング委員会」を新たに設置しました。同委員会は社外有識者ならびに三菱グループ主要株主より構成され、「三菱自動車再生計画」の進捗をフォローいただき、必要な助言をいただいています。

2006年度の業績は、営業利益、経常利益、当期純利益の全てにおいて黒字化を達成することができました。

当社グループは、国内外における全ての当社グループ事業ならびに財務の両面にわたる再建を確実にするため、三菱グループ3社(三菱重工業株式会社、三菱商事株式会社及び株式会社三菱東京UFJ銀行)の協力を得ながら策定し、2005年1月に公表した「三菱自動車再生計画」を全ての役員及び従業員が力をあわせ全力で実行していく所存です。

したがって、連結財務諸表は継続企業を前提として作成されており、このような重要な疑義の影響を連結財務諸表には反映していません。

2.重要な会計方針

(a)連結財務諸表作成の基礎

当社及び国内連結子会社は、日本における企業会計の基準に準拠して財務諸表を作成し、海外連結子会社はそれぞれの居住地における企業会計の基準に準拠して財務諸表を作成しています。

連結財務諸表は、日本において一般に公正妥当と認められた会計処理の原則及び手続(これは、国際財務報告基準により設定された財務諸表の作成及び表示方法とはいくつかの点において異なっています)に準拠して作成されています。これらの財務諸表は、日本の証券取引法の要求に基づいて企業が作成し、金融庁へ提出する連結財務諸表から構成されています。

加えて連結財務諸表の注記は、日本において一般に公正妥当と認められた企業会計の基準で要求されている事項だけではなく追加的情報としてここに表示されている情報を含んでいます。当連結会計年度の連結財務諸表の表示に一致させるために、前連結会計年度の連結財務諸表の一部は、当連結会計年度に合わせて組替表示しています。

表示上、百万円未満は省略しており、したがって、連結財務諸表で表示する合計額は(円表示・米ドル表示とも)必ずしもそれぞれ個々の金額の合計額と一致しません。

(b)連結の基本方針

当社が有効な支配力を有する全ての重要な子会社は連結の範囲に含めています。当社が重要な影響を行使できる会社については持分法を適用しています。

全ての重要な連結会社相互間の内部取引は連結上消去しています。

連結調整勘定及び持分法における投資消去差額は、発生時償却又は発生日以降3年から7年以内に均等償却しています。

(c)現金及び現金同等物

取得日から3ヵ月以内に満期が到来する流動性が高くリスクの低い全ての投資を、現金同等物としています。

(d)たな卸資産

当社及び国内連結子会社は主として先入先出法による原価法、又は個別法による原価法を採用し、海外連結子会社は主として個別法による低価法を採用しています。

(e) 投資有価証券

投資有価証券は、満期保有目的のもの、非連結子会社への出資金、その他の3種類に分類されています。満期保有目的の有価証券は、償却原価法(定額法)を採用しています。

投資有価証券のうち満期保有目的の債券は、2006年度においては保有していません。

その他有価証券で時価を容易に決定しうるものは、市場価格等に基づく時価法を採用しており、その他有価証券の売却に係る簿価は移動平均法をもとに計算されます。その他有価証券の取得価額と公正価額評価後の簿価(未実現損益を含む)との差額は、「その他有価証券評価差額金」として認識されています。

その他有価証券で時価を容易に決定できないものは、移動平均法による原価法を採用しています。

(f) 減価償却

当社及び国内連結子会社の有形固定資産の減価償却方法は、見積耐用年数に基づく定率法又は定額法を採用しています。

耐用年数については、当社及び国内連結子会社は法人税法に規定する基準と同一の基準を適用しています。

無形固定資産については、それぞれ社内における利用可能期間に基づいて定額法で償却しています。当社及び国内連結子会社が利用するソフトウェアについては、5年間の定額法で償却しています。のれん及び負ののれんの償却については、投資毎にその効果の発現する期間を見積り、発生時償却または発生日以降3年間から7年間で均等償却しています。

[追加情報]

従来、当社は有形固定資産の耐用年数を法人税法に規定する基準と同一の基準によっていましたが、「三菱自動車再生計画」に基づく生産集約化、プラットフォーム(車台)数の削減・共通化により生産の安定化が見込まれる等の事業環境の変化に伴い、今後見積られる耐用年数を検討した結果、工具器具備品に含まれる金型及び購入品金型について、従来採用していた耐用年数との乖離が著しいことが明らかになりました。

このため、2006年度から今後の使用可能予測期間である見積耐用年数を採用することとしました。

この結果、従来の方によった場合に比較して、営業利益、経常利益及び税金等調整前当期純利益が7,585百万円(64,259千米ドル)それぞれ増加しています。(セグメント情報に与える影響は、注記19に記載しています。)

(g) 貸倒引当金

売上債権、貸付金等の貸倒損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上しています。

(h) 製品保証引当金

当社及び国内連結子会社は製品のアフターサービスに係る費用の支出に備えるため、過去の実績をもとに将来の保証見込みを加味して計上しています。

(i) 退職給付引当金

2006年度及び2005年度の従業員の退職給付引当金は、当該度末における退職給付債務及び年金資産の見込額に基づき計上しています。

過去勤務債務は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(5～21年)による定額法により費用処理しています。

数理計算上の差異は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(5～21年)による定額法により費用処理しています。

(j) 役員退職慰労引当金

2006年度に役員退職慰労金制度の廃止を行う以前は、当社と国内連結子会社の取締役及び監査役は、通常、株主総会の承認を得れば、退職慰労金の受給権が与えられていました。同慰労金の引当金は、退職慰労金内規に基づき、連結会計年度末時点の要支給額を計上していました。同制度の廃止以来、引当金の新規繰入は行っておらず、2006年度末における役員退職慰労引当金残高は当該決定以前に対応する支給予定額です。

(k) 外貨建勘定の換算

海外連結子会社の勘定科目は以下の方法により、円価に換算されています。

- a. 子会社の資産及び負債は、連結会計年度末日の為替レートにより換算されます。
- b. 株主資本中の勘定については、取得日もしくは発生時のレートによって換算されます。
- c. 収益及び費用は期中平均相場により円貨に換算し、換算差額は純資産の部に含めています。

(l) 普通株式1株当たりの金額

1株当たり当期純利益(損失)(基本的)は、各事業年度の発行済普通株式の加重平均株式数で算出しています。1株当たり利益(希薄化後)は、各事業年度の発行済普通株式から潜在的普通株式の希薄化効果の影響を除いた加重平均株式数で算出しています。潜在的普通株式には、将来普通株式に転換される優先株式やストックオプションが含まれます。

(m) リース取引

当社及び国内連結子会社の解約不能リース取引は、その取引形態がオペレーティング・リースあるいはファイナンス・リースにかかわらず、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっています。ただし、リース物件の所有権が借主に移転すると認められる契約の場合には、ファイナンス・リースとして会計処理しています。

海外連結子会社の解約不能リース取引はオペレーティング・リースの場合を除き、通常の売買取引に準じた会計処理によっています。

(n)デリバティブ(金融派生商品)

当社及び連結子会社は為替及び金利の変動についてリスクを有しており、リスク管理のため、先物為替予約契約や金利スワップ等さまざまなデリバティブ契約を結んでいます。先物為替予約契約は将来の製品輸出及び外貨建売上債権に関連するリスクの管理に活用しています。金利スワップは借入金利のリスク管理に活用しています。当社及び連結子会社は、投機目的や短期的な売買損益を得る目的でのデリバティブ取引の利用は行っていません。

デリバティブ金融商品は時価で評価されます。ただし特例処理の要件を満たしている金利スワップは除きます。

将来の製品輸出に関連する為替予約について繰延ヘッジ処理を採用しています。繰延ヘッジ処理では、未実現損益は資産又は負債として繰り延べられます。

当社及び連結子会社はデリバティブ取引に派生して発生する様々な局面をコントロールするため、ヘッジ方針を設けています。当該ヘッジ方針に基づき、当社及び連結子会社は一定の限度内で為替及び金利の変動リスクのヘッジを行っています。為替予約についてはキャッシュ・フローを完全に固定するものです。

金利スワップについてはヘッジ対象とヘッジ手段についてヘッジ期間全体の各キャッシュ・フロー総額の変動額を比較して有効性を判定しています。

なお、特例処理による金利スワップについては、その要件を満たしていることについての確認をもって有効性の判定に代えています。

3.会計方針の変更

(a)貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準

2006年度から、「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準」(企業会計基準第5号 2005年12月9日)及び「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準等の適用指針」(企業会計基準適用指針第8号 2005年12月9日)を適用しています。

これまでの資本の部の合計に相当する金額は、294,388百万円(2,493,759千米ドル)です。

なお、2006年度における連結貸借対照表の純資産の部については、連結財務諸表規則の改正に伴い、改正後の連結財務諸表規則により作成しています。

(b)企業結合に係る会計基準

2006年度から、「企業結合に係る会計基準」(企業会計審議会 2003年10月31日)及び「事業分離等に関する会計基準」(企業会計基準第7号 2005年12月27日)ならびに「企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針」(企業会計基準適用指針第10号 2005年12月27日)を適用しています。

4.米国ドル表示金額

連結財務諸表の米国ドル表示金額は、当連結会計年度は2007年3月31日の為替レート¥118.05=U.S.\$1.00で換算して表示しています。なお、この記載金額は、円貨額が当該レートあるいは他のレートで、米国ドルに決済されたこと、決済されうること、及び換金されることを意味するものではありません。

5.受取手形及び売掛金

債権流動化による譲渡残高が、受取手形及び売掛金から2007年3月31日現在で6,614百万円(56,034千米ドル)、2006年3月31日現在で12,359百万円、販売金融債権及び長期販売金融債権から2007年3月31日現在で27,836百万円(235,800千米ドル)、2006年3月31日現在で115,214百万円除かれています。

2006年度末日は金融機関が休日のため、2006年度末残高には2006年度末日が満期日または決済日の債権・債務が、受取手形及び売掛金で8,279百万円(70,138千ドル)、支払手形及び買掛金で47,341百万円(401,030千米ドル)含まれています。

6.有形固定資産

2006年度末及び2005年度末の減価償却累計額は、それぞれ1,282,155百万円(10,861,124千米ドル)、1,260,506百万円となっています。

2006年度に減損損失を認識した資産グループの概要は以下の通りです。

場所	用途	種類	単位:百万円	単位:千米ドル
			減損損失	
栃木県塩谷郡、 長野県岡谷市等(78件)	販売関連資産	土地、建物等	¥6,379	\$54,044
新潟県新潟市、 宮城県仙台市等(29件)	遊休資産	土地、建物等	1,085	9,198
			¥7,465	\$63,242

資産は次の通りグループ分けされています。

生産用資産は車体生産工場単位又は事業拠点単位とし、販売関連資産は主として事業拠点単位としています。また、賃貸用資産及び遊休資産は個々の資産グループとして取扱っています。

当社グループにおいて、継続企業の前提に重要な疑義を抱かせる事象又は状況が発生していること及び市場価格が著しく下落していること等により、一部資産について、帳簿価額を回収可能価額まで減額しました。

回収可能価額は、各資産グループ単位に将来キャッシュ・フローを割引率6%を使用して算出した使用価値と、不動産鑑定評価基準に基づく評価額、路線価による相続税評価額等を用いて合理的に算出した正味売却価額のいずれが高い額としています。

固定資産の減損損失は、2006年度及び2005年度において、それぞれ7,465百万円(63,242千米ドル)、45,084百万円となっています。そのうち土地に関する損失が、それぞれ3,102百万円(26,285千米ドル)、20,665百万円となっており、建物に関する損失がそれぞれ2,340百万円(19,826千米ドル)、3,944百万円、その他固定資産に関する損失が、それぞれ2,022百万円(17,130千米ドル)、20,474百万円となっています。

7.投資有価証券

2007年及び2006年3月31日現在におけるその他有価証券は、以下の通りです。

	2006年度				2005年度			
	連結 貸借対照表 計上額	時価	差額(利益)	差額(損失)	連結 貸借対照表 計上額	時価	差額(利益)	差額(損失)
その他有価証券								
時価のあるもの	¥10,682	¥27,892	¥17,218	¥(8)	¥9,870	¥25,110	¥15,246	¥(6)
時価のないもの	32,577	32,577	—	—	27,288	27,288	—	—
その他有価証券合計	¥43,259	¥60,469	¥17,218	¥(8)	¥37,159	¥52,399	¥15,246	¥(6)

	2006年度			
	連結 貸借対照表 計上額	時価	差額(利益)	差額(損失)
その他有価証券				
時価のあるもの	\$90,490	\$236,274	\$145,858	\$(75)
時価のないもの	275,962	275,962	—	—
その他有価証券合計	\$366,453	\$512,236	\$145,858	\$(75)

2006年度、2005年度において、連結損益計算書上のその他損益に売却損益が計上されたその他有価証券は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
売却額	¥4,501	¥74	\$38,132
売却益の合計額	2,040	31	17,285
売却損の合計額	157	—	1,332

時価が著しく下落し回復の見込みがないと判断されるものについては減損処理を実施し、減損処理後の帳簿価額を取得原価として記載しています。また、発行会社の財務状態の悪化により実質価額が著しく低下した場合は相当額の減額(減損処理)を実施しています。

時価評価されていないその他有価証券についての減損処理額は、2006年度、2005年度において、それぞれ334百万円(2,837千米ドル)、9百万円です。

2007年及び2006年3月31日現在における非連結子会社株式及び関連会社株式、ならびに投資有価証券は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
非連結子会社株式及び関連会社株式	¥41,894	¥36,395	\$354,883
投資有価証券	48,244	47,033	408,676
	¥90,138	¥83,429	\$763,560

8.未払金及び未払費用、前受収益

2007年及び2006年3月31日に終了した連結会計年度における未払金及び未払費用、前受収益は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
未払費用	¥194,941	¥181,553	\$1,651,348
製品保証引当金	53,213	49,589	450,767
前受収益	2,567	3,856	21,753
	¥250,722	¥234,998	\$2,123,868

9.短期及び長期借入債務

2007年及び2006年3月31日現在における短期借入金は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
借入金(主に銀行)	¥215,036	¥159,254	\$1,821,567

2007年及び2006年3月31日現在における短期借入債務の加重平均利率は、それぞれ5.6%、4.6%となっています。

2007年及び2006年3月31日現在における長期借入債務は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
主な借入先:銀行、保険会社等			
返済期限:2023年まで			
平均利率:2007年4.8%、2006年4.4%			
担保付	¥ 141,694	¥208,962	\$ 1,200,293
無担保	84,930	17,150	719,441
3.1%社債、期限2007年5月28日(1997年5月28日発行)	8,700	8,700	73,697
3.3%社債、期限2009年5月28日(1997年5月28日発行)	25,600	25,600	216,857
ユーロ・ミディアム・ターム・ノート			
返済期限:2006年まで(2003年4月~5月発行)			
利率:5.0%~5.2%	—	3,745	—
ユーロ・ミディアム・ターム・ノート			
返済期限:2007年~2008年(2003年~2004年発行)			
利率:3.0%	2,000	3,000	16,941
5.7%~6.0%社債、期限2008年~2009年(2005年~2006年発行)	25,690	21,140	217,619
1.1%社債、期限2010年9月24日(2005年9月26日発行)	200	200	1,694
	288,814	288,498	2,446,546
1年以内返済予定額	(137,008)	(85,108)	(1,160,598)
	¥ 151,806	¥203,389	\$ 1,285,947

- (a) 2007年5月28日期限の3.1%社債、2009年5月28日期限の3.3%社債及び2007年~2008年までを返済期限とする3.0%ユーロ・ミディアム・ターム・ノートは三菱自動車工業株式会社が発行しています。
- (b) 2006年までを返済期限とする5.0%~5.2%ユーロ・ミディアム・ターム・ノートは海外連結子会社であるエムエムシー・インターナショナル・ファイナンス(ネザーランド)・ビー・ブイが発行しています(2005年度の期末残高は26,225千ユーロ)。
- (c) 2008年~2009年までを返済期日とする5.7%~6.0%社債は海外連結子会社であるミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッドが発行しています(2005年度、2006年度の期末残高はそれぞれ7,000,000千バーツ)。
- (d) 2010年9月24日期限の1.1%社債は国内連結子会社の水菱プラスチック株式会社が発行しています。

長期借入債務の連結決算日以降における返済予定額は、以下の通りです。

3月31日に終了する連結会計年度	単位:百万円	単位:千米ドル
2008	¥137,008	\$1,160,598
2009	96,309	815,836
2010	54,844	464,584
2011	438	3,710
2012	164	1,390
~以降	50	424
合計	¥288,814	\$2,446,546

2007年及び2006年3月31日現在で短期借入金、長期借入債務及び保証債務の担保提供資産(工場財団は除く)は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
受取手形及び売掛金	¥ 15,845	¥ 14,129	\$ 134,224
たな卸資産	93,409	55,956	791,273
販売金融債権及び長期販売金融債権	39,155	32,080	331,684
有形固定資産	182,224	202,879	1,543,617
長期債権売却留保額	9,358	28,182	79,277
その他(下記(i)参照)	79,185	56,767	670,777
	¥419,178	¥389,995	\$3,550,854

(i) 2006年度末及び2005年度末のその他流動資産、それぞれ864百万円(7,325千米ドル)、687百万円について、有限会社ムラタ・メディカルサービスとの間で締結した定期建物賃貸借契約に基づく債務に対して質権を設定しています。また、2006年度末の投資有価証券46百万円(389千米ドル)について、水島エコワークス株式会社の借入金に対して担保を供しています。

2007年及び2006年3月31日現在で、財団抵当に供している岡崎工場の資産は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
建物及び構築物	¥11,754	¥11,038	\$ 99,573
機械装置及び運搬具	5,438	4,124	46,073
土地	985	985	8,351
その他	297	—	2,517
	¥18,476	¥16,148	\$156,515

子会社であるネザーランズ・カー・ビー・ブイのリース取引会社EQUUS Leasing B.V.の国際協力銀行からの債務のうち、2007年及び2006年3月31日現在において、それぞれ13,567百万円(114,933千米ドル)、15,600百万円に対して水島工場財団に抵当権を設定しています。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
建物及び構築物	¥ 9,127	¥ 5,375	\$ 77,319
機械装置及び運搬具	41,347	25,704	350,255
土地	2,008	2,008	17,016
その他	1,771	—	15,009
	¥54,255	¥33,088	\$459,601

2007年及び2006年3月31日現在で、財団抵当に供している京都工場の資産は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
建物及び構築物	¥ 6,870	¥ 7,347	\$ 58,200
機械装置及び運搬具	11,440	13,622	96,910
土地	2,235	2,275	18,934
その他	689	—	5,843
	¥21,235	¥23,244	\$179,888

2007年及び2006年3月31日現在で、財団抵当に供している滋賀工場の資産は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
建物及び構築物	¥ 3,039	¥ 3,251	\$ 25,747
機械装置及び運搬具	15,031	10,599	127,335
土地	3,859	3,859	32,693
	¥21,930	¥17,710	\$185,776

2007年及び2006年3月31日現在で、財団抵当に供しているパジェロ製造株式会社の資産は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
建物及び構築物	¥2,998	¥3,181	\$25,402
機械装置及び運搬具	4,314	2,130	36,545
土地	1,540	1,540	13,045
	¥8,853	¥6,851	\$74,993

2007年及び2006年3月31日現在で、財団抵当に供している水菱プラスチック株式会社の資産は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
建物及び構築物	¥1,007	¥1,053	\$ 8,533
機械装置及び運搬具	1,349	1,248	11,432
土地	194	194	1,647
	¥2,551	¥2,496	\$21,614

2007年及び2006年3月31日現在における担保付債務は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
短期借入金	¥112,962	¥ 87,729	\$ 956,907
1年以内に返済予定の長期借入金	65,034	71,270	550,909
長期借入金	76,659	137,692	649,383
	¥254,657	¥296,692	\$2,157,201

10.純資産

日本の新会社法では、毎決算期に利益の処分として支出する金額の10分の1以上を、当該金額と資本準備金の額とあわせて資本金の4分の1に達するまでは利益準備金として積み立てることが定められており、当社及び当社の国内子会社においては、同基準を適用しています。

当社はA種優先株式、B種優先株式、G種優先株式(各種3~4回)と合計3,312,000株の優先株式の発行を決議し、2007年3月31日時点では442,593株を発行しています。

各種優先株主は、法令に定める場合を除き、株主総会において議決権を有していません。ただし、A及びG種(B種を除く)株主は、2009年4月以降の各営業年度において、優先配当金として優先株式1株につき50,000円を受け取ります。

当社は、残余財産を分配するときは、各種優先株主に対し、支払い順位に従い、各種優先株式1株につき金100万円を支払います。

11.偶発債務

2007年及び2006年3月31日現在での保証債務等の総額はそれぞれ4,192百万円(35,518千米ドル)、5,274百万円です。2007年及び2006年3月31日現在での保証債務に準ずる債務の総額はそれぞれ2,626百万円(22,249千米ドル)、3,215百万円です。

12.販売費及び一般管理費

2006年度及び2005年度における販売費及び一般管理費は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
販売促進宣伝費	¥116,584	¥121,453	\$ 987,587
運搬賃	27,596	21,177	233,771
貸倒引当金繰入額	471	1,041	3,994
役員・従業員賃金諸手当	77,302	80,588	654,830
退職給付引当金繰入額	5,346	5,382	45,294
減価償却費	15,767	19,003	133,567
研究開発費	41,325	60,345	350,067
その他	89,339	103,767	756,794
合計	¥373,735	¥412,760	\$3,165,906

13. その他損益

2006年度及び2005年度におけるその他損益の純額は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
投資有価証券売却益	¥ 5,036	¥ 391	\$ 42,661
有形固定資産の売却・棄却による損益	(2,003)	1,862	(16,972)
持分法による投資利益	2,166	1,453	18,348
早期退職金	(3,073)	—	(26,036)
構造改革損失引当金	—	(14,766)	—
訴訟費用	(4,856)	(5,732)	(41,138)
外国為替差損	(1,264)	(3,395)	(10,710)
新株発行費	(13)	(295)	(113)
株式譲渡契約に基づく損失補償	(4)	(1,186)	(37)
匿名組合清算益	13,885	—	117,620
その他	(6,859)	(8,300)	(58,107)
合計	¥ 3,011	¥(29,969)	\$ 25,513

14. キャッシュ・フロー情報の補足的開示

2007年及び2006年3月31日に終了した連結会計年度における現金及び現金同等物は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
現金及び預金	¥358,058	¥259,045	\$3,033,111
預金期間が3ヵ月を超える定期預金	(6,005)	(16,331)	(50,872)
有価証券(取得日から3ヵ月以内に償還期限の到来する短期投資)	12,215	5,355	103,476
現金及び現金同等物	¥364,268	¥248,069	\$3,085,715

連結キャッシュ・フロー計算書の営業活動によるキャッシュ・フローで、2006年度及び2005年度における支払利息及び受取配当金の純額はそれぞれ10,779百万円(91,308千米ドル)、12,603百万円となっています。2006年度及び2005年度における法人税等支払額はそれぞれ7,881百万円(66,760千米ドル)、2,680百万円でした。

連結キャッシュ・フロー計算書の投資活動におけるキャッシュ・フローには、リース車両の取得による支出が2006年度及び2005年度でそれぞれ16,799百万円(142,309千米ドル)、8,904百万円含まれています。また、リース車両の売却による収入が2006年度及び2005年度でそれぞれ18,909百万円(160,181千米ドル)、16,323百万円含まれています。

連結キャッシュ・フロー計算書の営業活動におけるキャッシュ・フローには、販売金融に係る債権による支出が2006年度及び2005年度でそれぞれ161,005百万円(1,363,873千米ドル)、89,546百万円含まれています。また、販売金融債権に係る債権の回収による収入が2006年度及び2005年度でそれぞれ208,805百万円(1,768,790千米ドル)、96,441百万円含まれています。

重要な非資金取引の内容:

生産設備リース契約改定に伴うファイナンス・リース取引により、資産と負債の両方において、16,897百万円(143,138千米ドル)が認識されています。

15.リース取引

借主側

現在オペレーティング・リース取引として会計処理しているファイナンス・リース取引に対して、ファイナンス・リース取引の会計処理を適用したと想定した場合に連結貸借対照表に計上されていた2007年及び2006年3月31日現在のリース物件の取得価額相当額、減価償却費累計相当額、減損損失累計額及び期末残高相当額は以下の通りです。ただし、リース物件の所有権が借主に移転すると認められるファイナンス・リース取引は、オペレーティング・リースとして処理しています。

(a) リース物件の取得価額相当額、減価償却費累計相当額、減損損失累計額及び期末残高相当額

	2006年度				2005年度			
	取得価額 相当額	減価償却 累計額相当額	減損損失 累計額	期末残高 相当額	取得価額 相当額	減価償却 累計額相当額	減損損失 累計額	期末残高 相当額
	単位:百万円							
工具器具備品	¥29,960	¥16,011	¥18	¥13,930	¥36,950	¥21,843	¥20	¥15,086
その他	6,011	3,769	20	2,222	5,507	3,215	17	2,273
合計	¥35,972	¥19,780	¥38	¥16,152	¥42,458	¥25,059	¥38	¥17,360

	2006年度			
	取得価額 相当額	減価償却 累計額相当額	減損損失 累計額	期末残高 相当額
	単位:千米ドル			
工具器具備品	\$253,796	\$135,635	\$152	\$118,008
その他	50,922	31,927	171	18,823
合計	\$304,719	\$167,563	\$323	\$136,831

(b) 未経過リース料期末残高相当額

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
	1年以内	¥ 6,782	¥11,105
1年超	13,778	11,824	116,719
合計	¥20,560	¥22,929	\$174,171

2007年3月31日及び2006年3月31日現在のリース物件の減損引当金残高は、それぞれ23百万円(195千米ドル)、25百万円です。

(c) 支払リース料、リース資産減損勘定の取崩額、減価償却費相当額、支払利息相当額及び減損損失

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
支払リース料	¥7,904	¥9,570	\$66,959
リース資産減損勘定の取崩額	13	12	110
減価償却費相当額	6,907	8,747	58,512
支払利息相当額	630	498	5,344
減損損失	12	38	102

(d) 減価償却費相当額の算定方法

主としてリース期間を耐用年数とし、残存価額をゼロとする定率法によっています。

(e) 利息相当額の算定方法

リース料総額とリース物件の取得価額相当額の差額を利息相当額とし、各期への配分方法については、利息法によっています。

2007年及び2006年3月31日現在での当社及び連結子会社による借主として契約したオペレーティング・リース取引は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
1年以内	¥ 4,664	¥15,596	\$ 39,514
1年超	17,070	30,294	144,599
合計	¥21,734	¥45,891	\$184,114

貸主側

2007年及び2006年3月31日現在での当社及び連結子会社による貸主として契約したオペレーティング・リース取引は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
1年以内	¥10,825	¥14,508	\$ 91,706
1年超	12,307	15,279	104,258
合計	¥23,133	¥29,787	\$195,964

16.デリバティブ取引

(a)取引の内容

当社グループの利用しているデリバティブ取引は、通貨関連では為替予約取引及び通貨オプション、通貨金利スワップ取引、金利関連では金利スワップ取引です。

当社グループは、財務上発生している為替リスク及び金利リスクをヘッジする目的で導入し、投機的な取引及び短期的な売買損益を得る取引の利用は行っていません。

(b)取引に係るリスクの内容

当社及び連結子会社は、デリバティブ取引の相手方が取引を履行しない場合には損失を被る可能性があります。信用力の高い金融機関とのみ取引を行っているため、当該損失額が多額になる可能性は低いと考えています。契約額等は受渡額ではないため、必ずしもデリバティブ取引のリスクの量を表すものではありません。

全ての取引はヘッジ目的で行っており、当社及び連結子会社は、変動が大きく経営に重大な影響を及ぼすような取引は行っていません。

(c)取引管理体制

当社においては、投機的な取引及び短期的な売買損益を得る取引の利用は行っていませんが、実際の取引に際しては、事前に財務統括部門担当の承認を得て実施しています。また、連結子会社においては、必要に応じ当社に当該取引実施の判断を仰い上で、各社の決済基準の定めに従い、財務担当責任者の承認を得て実施しています。

ヘッジ会計が適用された取引を除き、2007年及び2006年3月31日現在のデリバティブ取引の契約額等及び時価を示すと、以下の通りです。

[為替予約取引]

	2006年度			2005年度		
	契約額等	時価	評価損益	契約額等	時価	評価損益
為替予約取引:						
売建:						
米国ドル	¥14,330	¥13,787	¥ 543	¥18,596	¥19,523	¥ (927)
ユーロ	59,951	57,008	2,943	48,999	47,676	1,323
英国ポンド	—	—	—	1,420	1,518	(98)
カナダドル	—	—	—	—	—	—
オーストラリアドル	—	—	—	9,704	9,845	(141)
日本円	13,880	13,095	785	19,812	17,023	2,789
買建:						
日本円	11,630	11,628	(1)	12,714	12,392	(322)
合計			¥4,270			¥2,623

	単位:千米ドル		
	2006年度		
	契約額等	時価	評価損益
為替予約取引:			
売建:			
米国ドル	\$121,395	\$116,791	\$ 4,604
ユーロ	507,851	482,914	24,936
英国ポンド	—	—	—
カナダドル	—	—	—
オーストラリアドル	—	—	—
日本円	117,585	110,934	6,650
買建:			
日本円	98,519	98,507	(12)
合計			\$36,179

[通貨金利スワップ取引]

	単位:百万円					
	2006年度			2005年度		
	契約額等	時価	評価損益	契約額等	時価	評価損益
通貨金利スワップ取引:						
支払日本円・受取米ドル	¥—	¥—	¥—	¥722	¥ 5	¥ 5
支払タイバーツ・受取米ドル	—	—	—	711	102	102
合計			¥—			¥108

	単位:千米ドル		
	2006年度		
	契約額等	時価	評価損益
通貨金利スワップ取引:			
支払日本円・受取米ドル	\$—	\$—	\$—
支払タイバーツ・受取米ドル	—	—	—
合計			\$—

全ての通貨金利スワップ取引は満期1年以内の取引です。

[金利スワップ取引]

	2006年度			2005年度		
	契約額等	時価	評価損益	契約額等	時価	評価損益
金利スワップ取引:						
支払固定・受取変動	¥—	¥—	¥—	¥41,556	¥181	¥181
支払変動・受取固定	—	—	—	6,696	(30)	(30)
合計			¥—			¥150

	2006年度		
	契約額等	時価	評価損益
金利スワップ取引:			
支払固定・受取変動	\$—	\$—	\$—
支払変動・受取固定	—	—	—
合計			\$—

	2006年度			2005年度		
	一年以内	一年超 三年以内	三年超	一年以内	一年超 三年以内	三年超
支払固定・受取変動						
想定元本額	—	—	—	¥41,556	—	—
平均支払固定利率(%)	—	—	—	3.2	—	—
平均受取変動利率(%)	—	—	—	4.9	—	—
支払変動・受取固定						
想定元本額	—	—	—	¥ 6,413	¥283	—
平均支払変動利率(%)	—	—	—	5.2	6.9	—
平均受取固定利率(%)	—	—	—	3.9	4.7	—

	2006年度		
	一年以内	一年超 三年以内	三年超
支払固定・受取変動			
想定元本額	—	—	—
平均支払固定利率(%)	—	—	—
平均受取変動利率(%)	—	—	—
支払変動・受取固定			
想定元本額	—	—	—
平均支払変動利率(%)	—	—	—
平均受取固定利率(%)	—	—	—

評価額は金融機関の見積りに基づいて決定されます。

ヘッジ手段として認められ、繰延ヘッジ会計で処理されている為替予約、金利スワップを主とするデリバティブ取引は、開示要求基準に基づき、上記の表には含まれておりません。

17.退職給付会計

当社及び連結子会社は、確定給付型の制度として、厚生年金基金制度、適格退職年金制度及び退職一時金制度を設けています。また、従業員の退職等に際して割増退職金を支払う場合があります。なお、一部の海外子会社においては確定拠出型の制度を設けています。2006年度末現在、当社及び連結子会社全体で退職一時金制度については41社が有しており、また、厚生年金基金は7基金、適格退職年金は39年金(それぞれグループ内の基金の連合設立・総合設立、年金の共同委託契約の重複分を控除後)を有しています。

退職給付債務などの計算の基礎に関する事項は以下の通りです。

- a. 退職給付見込額の期間配分方法 期間定額基準
- b. 割引率
- | | | | |
|-------------|-----------|------|-----------|
| 2006年度 国内会社 | 1.5%~2.5% | 海外会社 | 4.0%~5.8% |
| 2005年度 国内会社 | 1.5%~2.5% | 海外会社 | 4.6%~5.8% |
- c. 期待運用収益率
- | | | | |
|-------------|-----------|------|-----------|
| 2006年度 国内会社 | 0.8%~4.0% | 海外会社 | 4.0%~8.0% |
| 2005年度 国内会社 | 0.8%~4.0% | 海外会社 | 6.7%~8.5% |

2006年度及び2005年度における過去勤務債務は、それぞれ5年から21年の定額法で償却しています。同期間は従業員の予想平均残存勤務期間の範囲内です。

2006年度及び2005年度において数理計算上の差異は、それぞれ5年から21年の定額法で償却しています。同期間は従業員の予想平均残存勤務期間の範囲内です。

会計基準変更時差異の処理年数は1年としています。

当社及び連結子会社の従業員に対する退職給付債務は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
退職給付債務	¥(191,009)	¥(187,638)	\$(1,618,034)
年金資産	76,310	66,251	646,426
未積立退職給付債務	(114,698)	(121,387)	(971,608)
未認識数理計算上の差異	11,557	10,236	97,899
未認識過去勤務債務	2,812	12,040	23,820
連結貸借対照表計上額純額	(100,329)	(99,110)	(849,888)
前払年金費用	5,552	3,677	47,031
退職給付引当金	¥(105,881)	¥(102,787)	\$ (896,920)

自社の拠出に対応する年金資産の額を合理的に計算することができない複数事業主制度について、掛金拠出割合等により計算した年金資産額には、2007年及び2006年3月31日時点でそれぞれ7,905百万円(66,966千米ドル)、9,529百万円が含まれていません。なお、一部の連結子会社は、退職給付債務の算定にあたり、簡便法を採用しています。

2006年度及び2005年度における当社及び連結子会社の従業員に対する確定給付制度に基づく退職給付費用は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
勤務費用	¥ 9,437	¥ 9,444	\$ 79,942
利息費用	4,644	4,351	39,342
期待運用収益	(3,686)	(3,267)	(31,225)
数理計算上の差異の費用処理	2,712	3,102	22,976
過去勤務債務の費用処理	66	716	567
その他	604	—	5,117
退職給付費用	¥13,778	¥14,347	\$116,721

上記退職給付費用以外に、割増退職金として、2006年度及び2005年度でそれぞれ3,073百万円(26,036千米ドル)、3,183百万円をその他損失として計上しています。なお、一部の連結子会社は、勤務費用の算定にあたり、簡便法を採用しています。

18. 税効果会計関係

当社及び国内連結子会社においては、課税所得に対して法人税、住民税及び事業税が課せられ、在外連結子会社の法人税は、各国の法定税率に基づいて計算されています。2007年及び2006年3月31日時点において連結納税制度を適用しています。

2006年度において添付の財務諸表で適用されている法人税等の負担率と法定実効税率の差異の内容は以下の通りです。

	単位: (%)	
	2006年度	2005年度
法定実効税率	40.3	税金等調整前当期純損失で
評価性引当額の増減及び欠損金の利用による影響等	18.5	あるため、当年度から記載
受取配当金益金不算入	(5.7)	を省略している。
その他	0.2	
税効果会計適用後の法人税等の負担率	53.3	

2007年及び2006年3月31日現在の繰延税金資産及び負債の主な原因別内訳は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
繰延税金資産:			
税務上の繰越欠損金	¥ 205,940	¥ 183,201	\$ 1,744,523
退職給付引当金損金算入限度超過額	46,029	45,561	389,914
貸倒引当金損金算入限度超過額	11,294	25,264	95,675
製品保証引当金損金算入限度超過額	19,815	18,583	167,860
買掛金(保証工事費用)	12,342	14,359	104,548
固定資産(含む減損損失)	39,686	42,799	336,186
その他	74,702	77,861	632,804
評価性引当額	(362,074)	(351,425)	(3,067,125)
繰延税金資産合計	47,738	56,205	404,388
繰延税金負債:			
固定資産圧縮積立金	(412)	(436)	(3,491)
その他有価証券評価差額	(6,797)	(6,022)	(57,577)
全面時価評価法に基づく土地評価額	(5,047)	(6,149)	(42,760)
在外子会社の加速度償却費	(34,637)	(41,627)	(293,410)
その他	(16,242)	(11,685)	(137,586)
繰延税金負債合計	(63,136)	(65,921)	(534,826)
繰延税金資産の純額	¥ (15,398)	¥ (9,716)	\$ (130,437)

2007年及び2006年3月31日現在の繰延税金資産(負債)の純額は、連結貸借対照表の以下の項目に含まれています。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
流動資産—「繰延税金資産」	¥ 846	¥ 1,206	\$ 7,167
固定資産—「繰延税金資産」	8,468	7,413	71,739
流動負債—「繰延税金負債」	(453)	(86)	(3,843)
固定負債—「繰延税金負債」	(24,259)	(18,251)	(205,500)
繰延税金資産の純額	¥(15,398)	¥ (9,716)	\$(130,437)

19.セグメント情報

(a)事業の種類別セグメント

2006年度及び2005年度における当社及び連結子会社の事業の種類別セグメント情報は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
売上高:			
自動車事業	¥2,154,672	¥2,080,883	\$18,252,202
金融事業	47,947	39,183	406,160
計	2,202,619	2,120,067	18,658,363
消去等	249	1	2,111
連結	¥2,202,869	¥2,120,068	\$18,660,475
営業利益(又は営業損失):			
自動車事業	¥ 17,682	¥ (6,142)	\$ 149,787
金融事業	22,305	10,418	188,950
計	39,987	4,276	338,737
消去等	249	2,507	2,111
連結	¥ 40,237	¥ 6,783	\$ 340,849
資産:			
自動車事業	¥1,674,897	¥1,453,123	\$14,188,037
金融事業	110,818	127,607	938,738
計	1,785,715	1,580,731	15,126,775
消去等	(7,022)	(23,161)	(59,486)
連結	¥1,778,693	¥1,557,570	\$15,067,288
減価償却費:			
自動車事業	¥ 68,215	¥ 60,944	\$ 577,854
金融事業	6,820	8,541	57,773
連結	¥ 75,035	¥ 69,486	\$ 635,628
減損損失:			
自動車事業	¥ 7,465	—	\$ 63,242
金融事業	—	—	—
連結	¥ 7,465	—	\$ 63,242
資本的支出:			
自動車事業	¥ 98,058	¥ 119,460	\$ 830,653
金融事業	14,176	8,904	120,090
連結	¥ 112,235	¥ 128,365	\$ 950,743

(注)

1. 事業区分の方法は、産業区分及び市場の類似性に基づいています。

2. 各事業区分の主要製品等

(1) 自動車……乗用車等

(2) 金融……販売金融等

3. 有形固定資産の耐用年数の変更

注記2の重要な会計方針に記載の通り、当社は有形固定資産の耐用年数について、従来、法人税法に規定する基準と同一の基準によっていましたが、2006年度から今後の使用可能予測期間である見積耐用年数を採用することとしました。この結果、従来の方法によった場合に比較して、「自動車事業」について、営業利益が7,585百万円(64,259千米ドル)増加しています。

(b)所在地別セグメント

2006年度及び2005年度における当社及び連結子会社の事業の所在地別セグメント情報は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
売上高:			
日本	¥1,515,221	¥1,352,182	\$12,835,423
北米	423,941	401,229	3,591,206
欧州	681,155	597,585	5,770,058
アジア	292,885	228,498	2,481,033
その他	164,087	166,247	1,389,980
計	3,077,292	2,745,744	26,067,702
消去等	(874,423)	(625,675)	(7,407,227)
連結	¥2,202,869	¥2,120,068	\$18,660,475
営業利益(又は営業損失):			
日本	¥ (5,136)	¥ (10,857)	\$ (43,512)
北米	5,466	(3,891)	46,308
欧州	25,327	9,288	214,548
アジア	20,260	15,220	171,625
その他	(3,562)	(5,031)	(30,179)
計	42,355	4,728	358,790
消去等	(2,117)	2,054	(17,941)
連結	¥ 40,237	¥ 6,783	\$ 340,849
資産:			
日本	¥1,271,955	¥1,130,673	\$10,774,720
北米	333,025	315,155	2,821,052
欧州	248,485	198,625	2,104,913
アジア	250,081	164,609	2,118,435
その他	83,774	73,948	709,649
計	2,187,321	1,883,011	18,528,771
消去等	(408,627)	(325,441)	(3,461,482)
連結	¥1,778,693	¥1,557,570	\$15,067,288

(注)

1. 国又は地域の区分は、地理的近接度及び事業活動の相互関連性によっています。
2. 日本以外の区分に属する主な国又は地域
 - (1) 北米…… 米国、プエルトリコ
 - (2) 欧州…… オランダ
 - (3) アジア…… タイ、フィリピン
 - (4) その他…… オーストラリア、ニュージーランド、UAE
3. 有形固定資産の耐用年数の変更

注記2の重要な会計方針に記載の通り、当社は有形固定資産の耐用年数について、従来、法人税法に規定する基準と同一の基準によってきましたが、2006年度から今後の使用可能予測期間である見積耐用年数を採用することとしました。この結果、従来の方法によった場合に比較して、「自動車事業」について、営業利益が7,585百万円(64,259千米ドル)増加しています。

(c) 海外売上高

海外売上高は、当社及び連結子会社の日本以外の国又は地域における売上高であり、2006年度及び2005年度における海外売上高及び連結売上高に占める海外売上高の割合は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
海外売上高			
北米	¥ 423,611	¥ 415,614	\$ 3,588,406
欧州	662,815	586,167	5,614,701
アジア	191,347	235,775	1,620,902
その他	419,130	378,357	3,550,449
計	¥1,696,905	¥1,615,914	\$14,374,460
連結売上高	¥2,202,869	¥2,120,068	\$18,660,475

	(%)	
連結売上高に占める海外売上高の割合:		
北米	19.2	19.6
欧州	30.1	27.7
アジア	8.7	11.1
その他	19.0	17.8
計	77.0	76.2

(注)

- 国又は地域の区分は、地理的近接度及び事業活動の相互関連性によっています。
- 日本以外の区分に属する主な国又は地域
 - 北米…… 米国、プエルトリコ
 - 欧州…… オランダ、イタリア、ドイツ、ロシア
 - アジア…… タイ、マレーシア、台湾
 - その他…… オーストラリア、ニュージーランド
- 海外売上高は、連結財務諸表提出会社及び連結子会社の本邦以外の国又は地域における売上高です。

20. 関連当事者との取引

2006年度及び2005年度における当社の関連当事者との取引は以下の通りです。

	2006年度
属性:	法人主要株主
会社の名称:	三菱商事株式会社
住所:	東京都千代田区
資本金:	199,228百万円
事業の内容又は職業:	卸売業
議決権等の被所有割合(%):	直接14.1
役員の兼任等:	兼任1名 転籍2名
事業上の関係:	製品の販売及び原材料の輸入
取引の内容:	(1) 株式売却代金(下記(i)を参照) (2) 株式売却益(下記(i)を参照)
取引金額:	(1) 2,750百万円(23,295千米ドル) (2) 2,365百万円(20,034千米ドル)
科目:	—
期末残高	—

2006年度

属性:	子会社	子会社
会社の名称:	ハートビートディーラーズ有限会社	ハートビートランド有限会社
住所:	東京都中央区	東京都中央区
資本金:	3百万円	3百万円
事業の内容又は職業:	信託受益権の保有及び売買	信託受益権の保有及び売買
議決権等の被所有割合(%):	直接100.0	直接100.0
役員の兼任等:	—	—
事業上の関係:	匿名組合事業への出資	匿名組合事業への出資
取引の内容:	(1) 清算配当受領 (2) 清算益	(1) 清算配当受領 (2) 清算益
取引金額:	(1) 8,533百万円(72,283千円) (下記(ii)を参照) (2) 6,880百万円(58,280千円) (下記(ii)を参照)	(1) 11,229百万円(95,121千円) (下記(ii)を参照) (2) 7,034百万円(59,585千円) (下記(ii)を参照)
科目:	未収入金	—
期末残高	63百万円(540千円)	—

- (i) 株式売却については当社保有の関係会社株式を売却したもので、売買契約に基づき売却代金の決定を行っています。
(ii) 清算配当受領については匿名組合事業終了により生じた出資配当金等です。

2005年度

属性:	法人主要株主	法人主要株主
会社の名称:	ダイムラークライスラー・アーゲー	三菱商事株式会社
住所:	ドイツ、シュツットガルト	東京都千代田区
資本金:	2,649百万ユーロ	197,817百万円
事業の内容又は職業:	自動車その他の輸送用機器の 製造・販売	卸売業
議決権等の被所有割合(%):	—	直接14.1
役員の兼任等:	—	兼任1名 転籍2名
事業上の関係:	乗用車の開発・生産・販売などに 関する国際提携	営業上の取引
取引の内容:	三菱ふそうトラック・バス株式会社の 株式譲渡契約に基づく損失補償	出資
取引金額:	—	30,000百万円
科目:	未払金及び未払費用	資本金 資本剰余金
期末残高	23,858百万円	資本金 15,000百万円 資本剰余金 15,000百万円

- (i) 出資は、第三者割当による優先株式の発行であり、交渉により決定しています。
(ii) 株式譲渡契約に基づく損失補償は、三菱ふそうトラック・バス株式会社の純資産額に基づき、交渉により決定しています。
(iii) ダイムラークライスラー・アーゲーは2005年11月11日付けで関連当事者ではなくなりました。上記の取引金額はダイムラークライスラー・アーゲーが関連当事者であった期間の取引です。

21.1株当たり当期純利益(損失)金額と純資産額

2006年度及び2005年度における普通株式1株当たりの当期純損失と純資産は、以下の通りです。

	単位:円		単位:米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
普通株式1株当たり当期純利益(損失):			
基本	¥ 1.59	¥(19.75)	\$0.01
潜在株式調整後	0.96	—	0.01
普通株式1株当たり純資産額	(26.73)	(31.67)	(0.23)

2005年度の潜在株式調整後の普通株式1株当たり当期純損失については、潜在株式は存在するものの、1株当たり当期純損失であるため記載していません。

普通株式1株当たり当期純損失及び潜在株式調整後当期純損失の算定上の基礎は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2006年度	2005年度	2006年度
当期純利益(損失)	¥ 8,745	¥ (92,166)	\$ 74,081
普通株式に帰属しない金額	—	—	—
普通株式に係る当期純利益(損失)	¥ 8,745	¥ (92,166)	\$ 74,081
普通株式の期中平均株式数(千株)	5,491,435	4,666,018	5,491,435
普通株式増加数(千株)	3,579,689	—	3,579,689
(うち優先株式)	(3,579,512)	—	(3,579,512)
(うち新株予約権)	(176)	—	(176)

2007年3月31日現在、ストックオプションに関連して、1,088千の株式が存在しています。

22.ストックオプション制度の内容

2007年3月31日時点におけるストックオプションの状況は、以下の通りです。

(1)ストックオプション制度の概要

	2006年度
決議年月日	2002年6月25日
付与対象者の区分及び人数	取締役5名、執行役員25名、従業員80名
付与日	2003年6月2日
ストックオプション数	普通株式1,994,000株
権利確定条件	権利行使時においても、当社又は当社子会社の取締役、執行役員又は社員の地位にあること。ただし、当社又は当社子会社の取締役又は執行役員を任期満了により退任した場合、当社社員を定年退職した場合、その他正当な理由のある場合にはこの限りでない。
対象勤務期間	規定なし
権利行使期間	2004年7月1日～2009年6月30日

(2)ストックオプションの規模と変動状況

2006年度に株式に転換されたストックオプションの残高は、以下の通りです。

2006年度	
権利確定前(株数):	
期首残高	—
付与	—
失効	—
権利確定	—
期末残高	—
権利確定後(株数):	
期首残高	1,168,000
付与	—
権利行使:	64,000
失効	16,000
期末残高	1,088,000
権利行使価格	173円
行使時平均株価	240円
公正な評価価格	—

23.企業結合等関係

2006年度において、国内販売会社の統合による販売体制の効率化を目的として連結子会社同士を合併しました。

1. 企業結合の対象となった事業
自動車販売業等
2. 企業結合の対象となった事業の内容
自動車の販売等
3. 企業結合の法的形式
存続会社による吸収合併
4. 結合当事企業の名称及び結合後企業の名称

2006年4月1日付け合併

	結合当事企業の名称	結合後企業の名称
存続会社:	島根三菱自動車販売株式会社	山陰三菱自動車販売株式会社
消滅会社:	西鳥取三菱自動車販売株式会社	

2006年7月1日付け合併

	結合当事企業の名称	結合後企業の名称
存続会社:	埼玉中央三菱自動車販売株式会社	埼玉三菱自動車販売株式会社
消滅会社:	埼玉三菱自動車販売株式会社	
存続会社:	伊予三菱自動車販売株式会社	愛媛三菱自動車販売株式会社
消滅会社:	宇和島三菱自動車販売株式会社	
	松山三菱自動車販売株式会社	

合併した会社はいずれも自動車セグメントに含まれる連結子会社であるため、共通支配下の取引に該当し、個別財務諸表上、結合当事企業の適正な帳簿価額を基礎として会計処理し、また、連結財務諸表上は内部取引として全て消去しています。なお、結合当事企業の少数株主から子会社株式を追加取得していません。

24.重要な後発事象

当社は、2007年1月に、「業界トップレベルのお客様満足度達成及び利益率の向上」を図り、「国内事業黒字化の早期達成を目指す」ことを目的とし、国内乗用車販売連結子会社及び国内部品販売連結子会社を各々統合する方針を公表しています。

具体的に、国内乗用車販売連結子会社は全国を5つの地域ごとに、また国内部品販売連結子会社についても以下の通り、各々1社に統合する予定です。

2006年度

北海道地区	北海道三菱自動車販売(株)・札幌三菱自動車販売(株)・旭川三菱自動車販売(株)・空知三菱自動車販売(株)・岩見沢三菱自動車販売(株)
東日本地区	岩手三菱自動車販売(株)・福島三菱自動車販売(株)・群馬中央三菱自動車販売(株)・栃木三菱自動車販売(株)
関東地区	南茨城三菱自動車販売(株)・東京三菱自動車販売(株)・埼玉三菱自動車販売(株)・神奈川三菱自動車販売(株)・川崎三菱自動車販売(株)・山梨三菱自動車販売(株)・松本三菱自動車販売(株)
中部地区	愛知中央三菱自動車販売(株)・名古屋三菱自動車販売(株)・岐阜三菱自動車販売(株)・石川三菱自動車販売(株)
西日本地区	近畿三菱自動車販売(株)・山陰三菱自動車販売(株)・岡山三菱自動車販売(株)・広島中央三菱自動車販売(株)・新山口三菱自動車販売(株)・愛媛三菱自動車販売(株)・長崎三菱自動車販売(株)・宮崎中央三菱自動車販売(株)・鹿児島中央三菱自動車販売(株)
部品販売連結子会社	北海道三菱自動車部品販売(株)・東北三菱自動車部品販売(株)・北関東三菱自動車部品販売(株)・信越三菱自動車部品販売(株)・関東三菱自動車部品販売(株)・北陸三菱自動車部品販売(株)・中国三菱自動車部品販売(株)

当該合併に係る会計処理は、「企業結合に係る会計基準」(企業会計審議会 2003年10月31日)及び「企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針」(企業会計基準適用指針第10号 2005年12月27日)に基づき、共通支配下の取引等として会計処理を行う予定です。

なお、北海道地区の乗用車販売連結子会社は、2007年4月1日に北海道三菱自動車販売(株)を存続会社とする吸収合併方式で合併しており、北海道地区以外の乗用車販売連結子会社及び部品販売連結子会社は、2007年7月1日に各々合併予定です。

現在、北海道地区以外の乗用車販売連結子会社及び部品販売連結子会社において、希望退職の募集を行っており、今後退職金が発生する見込みです。

独立監査人の監査報告書

三菱自動車工業株式会社取締役会 御中

当監査法人は、三菱自動車工業株式会社及び連結子会社の日本円で表示された2007年及び2006年3月31日現在の連結貸借対照表、ならびに2007年及び2006年3月31日に終了した各連結会計年度の連結損益計算書、連結株主資本等変動計算書及び連結キャッシュ・フロー計算書について監査を行った。この連結財務諸表の作成責任は経営者にあり、当監査法人の責任は監査をベースとした連結財務諸表に対する意見を表明することにある。

当監査法人は、日本において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。これらの基準は、当監査法人に連結財務諸表に重要な虚偽の表示がないかどうかの合理的な保証を得ることを求めている。監査は、試査を基礎として行われ、経営者が採用した会計方針及びその適用方法ならびに経営者によって行われた見積り評価を含め全体としての連結財務諸表の表示を検討することを含んでいる。当監査法人は、監査の結果として意見表明のための合理的な基礎を得たと判断している。

監査の結果、上記の連結財務諸表が、日本において一般に公正妥当と認められる会計処理の原則及び手続に準拠して、三菱自動車工業株式会社及び連結子会社の2007年及び2006年3月31日現在の連結財政状態ならびに同日をもって終了した各連結会計年度の連結経営成績及び連結キャッシュ・フローの状況を全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

追加情報

「継続企業の前提に重要な疑義を抱かせる事象又は状況」に記載の通り、三菱自動車工業株式会社は2006年度において8,745百万円(74,081千ドル)の当期純利益を計上したが、2004年度474,785百万円及び2005年度92,166百万円の当期純損失を計上した。結果、継続企業の前提に関する重要な疑義が生じている。この事態を是正するための経営計画、その他の施策は、注記1の通りである。連結財務諸表はかかる事象又は状況、及びそれによって生ずる重大な疑義が及ぼす影響を反映しないことを前提に作成されている。

添付の2007年3月31日に終了した連結会計年度の連結財務諸表に記載されている米国ドル金額は、便宜のため示したものである。当監査法人の監査は日本円金額から米国ドル金額への換算の検証を含み、当該換算は連結財務諸表の注記4に記載されている方法により行われているものと認める。

2007年6月22日

日本国 東京
新日本監査法人

三菱自動車工業株式会社及び連結子会社の連結財務諸表作成の基礎となる重要な事項(準拠している日本の会計処理の原則及び手続)を説明している連結財務諸表の注記2(a)を参照のこと。

(日本語版注: アニュアル・レポートの正本は英語版であり、日本語版の連結財務諸表ならびに監査報告書は読者の便宜のために単に翻訳したものである。)

連結子会社・関連会社

2007年3月31日現在

日本における連結子会社

名称	資本金(百万円)	事業の内容	議決権の所有割合(%) *1
北海道三菱自動車販売株式会社	100	自動車の販売	100.0
札幌三菱自動車販売株式会社	470	自動車の販売	100.0
岩見沢三菱自動車販売株式会社	80	自動車の販売	100.0
空知三菱自動車販売株式会社	150	自動車の販売	100.0
旭川三菱自動車販売株式会社	240	自動車の販売	100.0
岩手三菱自動車販売株式会社	100	自動車の販売	100.0
福島三菱自動車販売株式会社	280	自動車の販売	100.0
群馬中央三菱自動車販売株式会社	100	自動車の販売	100.0
栃木三菱自動車販売株式会社	150	自動車の販売	100.0
南茨城三菱自動車販売株式会社	290	自動車の販売	100.0
埼玉三菱自動車販売株式会社	316	自動車の販売	100.0
東京三菱自動車販売株式会社	3,673	自動車の販売	100.0
神奈川三菱自動車販売株式会社	1,025	自動車の販売	100.0
川崎三菱自動車販売株式会社	1,070	自動車の販売	100.0
山梨三菱自動車販売株式会社	130	自動車の販売	100.0
松本三菱自動車販売株式会社	310	自動車の販売	100.0
愛知中央三菱自動車販売株式会社	650	自動車の販売	99.9
名古屋三菱自動車販売株式会社	1,200	自動車の販売	100.0
岐阜三菱自動車販売株式会社	100	自動車の販売	100.0(17.5)
石川三菱自動車販売株式会社	150	自動車の販売	100.0
近畿三菱自動車販売株式会社	1,203	自動車の販売	100.0
岡山三菱自動車販売株式会社	100	自動車の販売	76.9
広島中央三菱自動車販売株式会社	100	自動車の販売	97.8
山陰三菱自動車販売株式会社	100	自動車の販売	100.0
新山口三菱自動車販売株式会社	180	自動車の販売	100.0
愛媛三菱自動車販売株式会社	354	自動車の販売	99.9
宮崎中央三菱自動車販売株式会社	40	自動車の販売	100.0
長崎三菱自動車販売株式会社	120	自動車の販売	100.0
鹿児島中央三菱自動車販売株式会社	140	自動車の販売	99.5
北海道三菱自動車部品販売株式会社	100	自動車部品の販売	90.0(45.0)
東北三菱自動車部品販売株式会社	100	自動車部品の販売	64.3(15.9)
北関東三菱自動車部品販売株式会社	100	自動車部品の販売	75.0(25.0)
関東三菱自動車部品販売株式会社	100	自動車部品の販売	100.0(36.2)
東関東三菱自動車部品販売株式会社	100	自動車部品の販売	56.0(10.0)
信越三菱自動車部品販売株式会社*2	100	自動車部品の販売	50.0(15.0)
北陸三菱自動車部品販売株式会社	100	自動車部品の販売	65.8(21.5)
中国三菱自動車部品販売株式会社	100	自動車部品の販売	73.1(29.6)
四国三菱自動車部品販売株式会社*2	100	自動車部品の販売	50.0(8.0)
パジェロ製造株式会社	610	自動車及び部品の製造・販売	100.0
三菱自動車カーライフプロダクツ株式会社	300	自動車用品、空調機器、他の販売	100.0
三菱自動車テクノサービス株式会社	400	自動車整備他	100.0
三菱自動車ロジスティクス株式会社	300	自動車等の輸送・保管及び梱包他	75.0
三菱自動車エンジニアリング株式会社	350	自動車及び部品の設計・試験他	100.0
水菱プラスチック株式会社	100	自動車部品の製造・販売	100.0

海外における主な連結子会社

名称	国・地域	資本金	事業の内容	議決権の所有割合 (%) *1
ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・インク	アメリカ	398,812千米ドル	自動車の輸入・製造・販売	100.0
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	アメリカ	2,000千米ドル	自動車関連調査・試験・研究他	100.0(100.0)
ミツビシ・モーター・セールス・オブ・カナダ・インク	カナダ	1,291千米ドル	自動車の輸入・販売	100.0(100.0)
ミツビシ・モーターズ・クレジット・オブ・アメリカ・インク	アメリカ	260,000千米ドル	自動車販売金融・リース業	100.0(100.0)
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	47,500千米ドル	自動車の輸入・販売	100.0
ミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・パイ	オランダ	1,282,864千ユーロ	自動車及び部品の輸入・販売他	100.0
ミツビシ・モーター・アールアンドディー・オブ・ヨーロッパ・ジー・エム・ビー・エイチ	ドイツ	767千ユーロ	自動車関連調査・試験・研究他	100.0(100.0)
ミツビシ・モーター・セールス・ネザerland・ビー・パイ	オランダ	6,807千ユーロ	自動車の輸入・販売	100.0(100.0)
ミツビシ・モーター・ドイツ・エンタープライズ・ジー・エム・ビー・エイチ	ドイツ	30,000千ユーロ	自動車の輸入・販売	100.0(100.0)
ミツビシ・モーターズ・フランス・エス・エー・エス	フランス	10,000千ユーロ	自動車の輸入・販売	100.0(100.0)
ミツビシ・モーターズ・ベルギー・エヌ・ビー	ベルギー	3,000千ユーロ	自動車の輸入・販売	100.0(100.0)
エム・エム・シー・インターナショナル・ファイナンス(ネザerland)・ビー・パイ	オランダ	136千ユーロ	資金調達及びグループファイナンス等	100.0
ネザerland・カー・ビー・パイ	オランダ	250,012千ユーロ	自動車及び部品の製造	100.0(15.0)
ミツビシ・モーターズ・オーストラリア・リミテッド	オーストラリア	1,359,934千オーストラリアドル	自動車の輸入・組立・販売	100.0
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	48,000千ニュージーランドドル	自動車の輸入・販売	100.0
ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド	タイ	7,000,000千バーツ	自動車の輸入・組立・販売	99.8
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	20,000千バーツ	自動車エンジンの製造	100.0(100.0)
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	1,640,000千フィリピンペソ	自動車の輸入・組立・販売	51.0
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	350,000千フィリピンペソ	自動車トランスミッションの製造	94.7(89.4)
ミツビシ・モーター・パーツ・セールス・オブ・ガルフ・エフゼットイー	U.A.E.	10,000千UAEディルハム	自動車部品の輸入・販売	100.0

その他海外子会社26社

日本における持分法適用関連会社

名称	資本金(百万円)	事業の内容	議決権の所有割合 (%) *1
函館三菱自動車販売株式会社*3	240	自動車の販売	16.9
室蘭三菱自動車販売株式会社	100	自動車の販売	29.0(29.0)
十勝三菱自動車販売株式会社	60	自動車の販売	35.0
盛岡三菱自動車販売株式会社	48	自動車の販売	23.5
茨城三菱自動車販売株式会社	30	自動車の販売	40.0
名北三菱自動車販売株式会社	70	自動車の販売	28.6
三重三菱自動車販売株式会社	58	自動車の販売	24.8
香川三菱自動車販売株式会社	50	自動車の販売	23.0
宮崎三菱自動車販売株式会社	60	自動車の販売	38.8
MMCダイヤモンドファイナンス株式会社	3,000	自動車販売金融及びリース・レンタル業	50.0

海外における主な持分法適用関連会社

名称	国名	資本金	事業の内容	議決権の所有割合 (%) *1
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	16,526千ユーロ	自動車の輸入・販売	50.0(50.0)
ビー・ティー・ミツビシ・クラマ・ユダ・モーターズ・アンド・マニュファクチュアリング	インドネシア	11,451百万ルピア	自動車部品の製造・販売	32.3
ピナ・スター・モーターズ・コーポレーション	ベトナム	16,000千米ドル	自動車及び部品の製造・販売	25.0

その他海外関連会社9社

その他の関係会社

名称	資本金(百万円)	事業の内容	議決権の被所有割合 (%)	関係内容
三菱重工工業株式会社	265,608	船舶・海洋・原動機・機械・鉄構・航空・宇宙・中量産品、 その他の製造・販売	15.8(0.5)	当社製品の部品の仕入

*1 議決権の所有割合欄の()内は、間接所有割合で内数。

*2 持分は100分の50以下であるが、実質的に支配しているため子会社としたものである。

*3 持分は100分の20未満であるが、実質的な影響力を持っているため関連会社としたものである。

株式関連情報

2007年3月31日現在

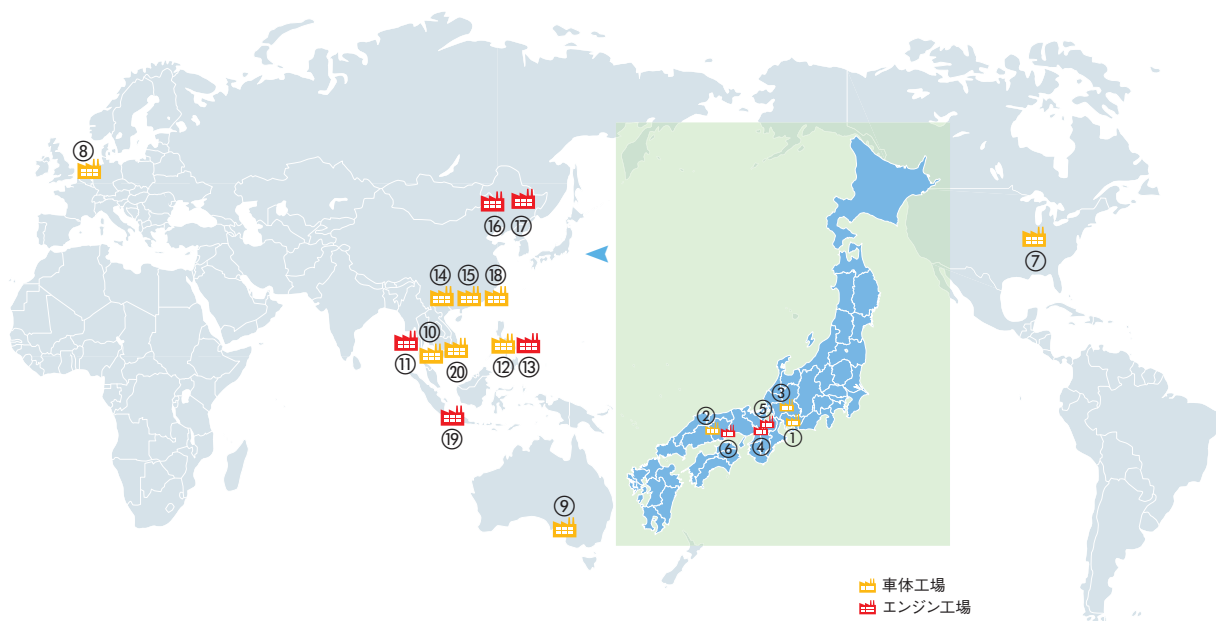
社名 三菱自動車工業株式会社
 本社 〒108-8410 東京都港区芝五丁目33番8号
 TEL:03-3456-1111
 設立 1970年4月22日
 資本金 657,342,531,926円
 従業員数 連結:33,739名 単独:12,938名
 上場証券取引所 東京、大阪
 証券コード 7211
 1単元の株式数 1,000株
 発行済株式総数 5,491,959,137株

株主数	種類	発行数(株)	株主数
	普通株式	5,491,516,544	445,997
	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	30,000	8
	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	大株主の氏名又は名称	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	839,942	15.30
	三菱商事株式会社	774,768	14.11
	株式会社三菱東京UFJ銀行	268,763	4.89
	エムエルピーエフエスカストディー	47,640	0.87
	日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	47,611	0.87
	三菱UFJ信託銀行株式会社	32,106	0.58
	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口4)	31,114	0.57
	日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	28,868	0.53
	三菱UFJ信託銀行株式会社(信託口)	24,149	0.44
	三菱自動車取引先持株会	20,234	0.37
	計	2,115,197	38.52

株主名簿管理人 三菱UFJ信託銀行株式会社 (お問合せ先)
 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
 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)

主要な生産工場



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	コルト、コルトプラス、グランディス
	② 水島製作所	アウトランダー、ランサー、i (アイ)、eKワゴン、ミニキャブ
	③ バジエロ製造株式会社	バジエロ
	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
アメリカ	⑦ ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・インク (MMNA)	エクリプス、ギャラン、エンデバー、エクリプス スパイダー
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)
オーストラリア	⑨ ミツビシ・モーターズ・オーストラリア・リミテッド (MMAL)	380 (スリーエイティ)
タイ	⑩ 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)	トライオン、ストラダ、ランサー、スペースワゴン (グランディス)
	⑪ 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	⑫ 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、デリカ
	⑬ 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	⑭ 湖南長豊汽車製造股份有限公司 (CFA)	バジエロ、リエバオ (旧型バジエロ)、リエバオフェイトン (バジエロイオ)
	⑮ 東南 (福建) 汽車工業有限公司 (SEM)	ギャラン、ランサー、スペースワゴン (シャリオグランディス)、デリカ、フリーカ、ベリカ
	⑯ 瀋陽航天三菱汽車発動機製造有限公司 (SAME)	エンジン
	⑰ 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	⑱ 中華汽車工業股份有限公司 (CMC)	ギャラン、ランサー、サブリン (シャリオグランディス)、ジンガー
インドネシア	⑲ ミツビシ・クラマ・ユダ・モーターズ・アンド・マニュファクチャリング (MKM)	エンジン、板金部品
ベトナム	⑳ ビナ・スター・モーターズ・コーポレーション (VSM)	バジエロ、ジョリー、グランディス



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.co.jp/>

