



2015年度 第3四半期 決算説明会

三菱自動車工業株式会社

2016年2月3日

2015年度 第3四半期 実績



新型『パジェロスポーツ』

前年同期に対し、増収・営業利益増益

(単位：億円)

	FY14 3Q ('14/4-'14/12)	FY15 3Q ('15/4-'15/12)	増減	
	実績	実績	差異	率
売上高	15,886	16,620	+734	+5%
営業利益 (利益率)	1,008 (6.3%)	1,020 (6.1%)	+12	+1%
経常利益 (利益率)	1,201 (7.6%)	1,067 (6.4%)	-134	-11%
当期利益 [※] (利益率)	986 (6.2%)	767 (4.6%)	-219	-22%

米国生産終了に伴う特別損失：
153億円を計上

※親会社株主に帰属する当期純利益

2015年度 第3四半期 小売台数実績 【9ヶ月累計、前年同期対比】

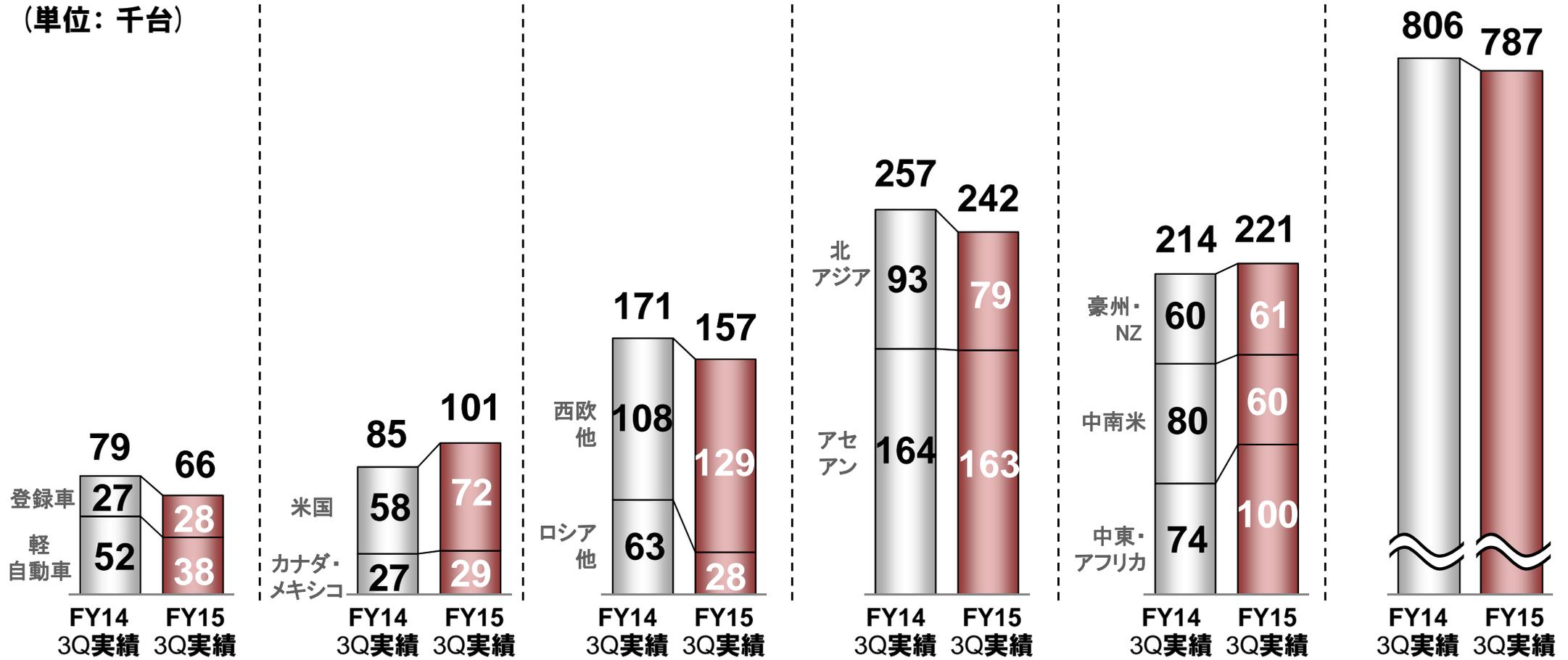


米国、西欧で伸長するも、ロシア、中国で減少し、全体では微減

日本	北米	欧州	アジア	その他	合計
----	----	----	-----	-----	----

《前年同期実績対比増減》					
- 13 (- 16%)	+ 16 (+ 19%)	- 14 (- 8%)	- 15 (- 6%)	+ 7 (+ 4%)	- 19 (- 2%)

(単位: 千台)



※注) 15年度第3四半期小売台数実績は速報値。

営業利益増減分析【前年同期対比】

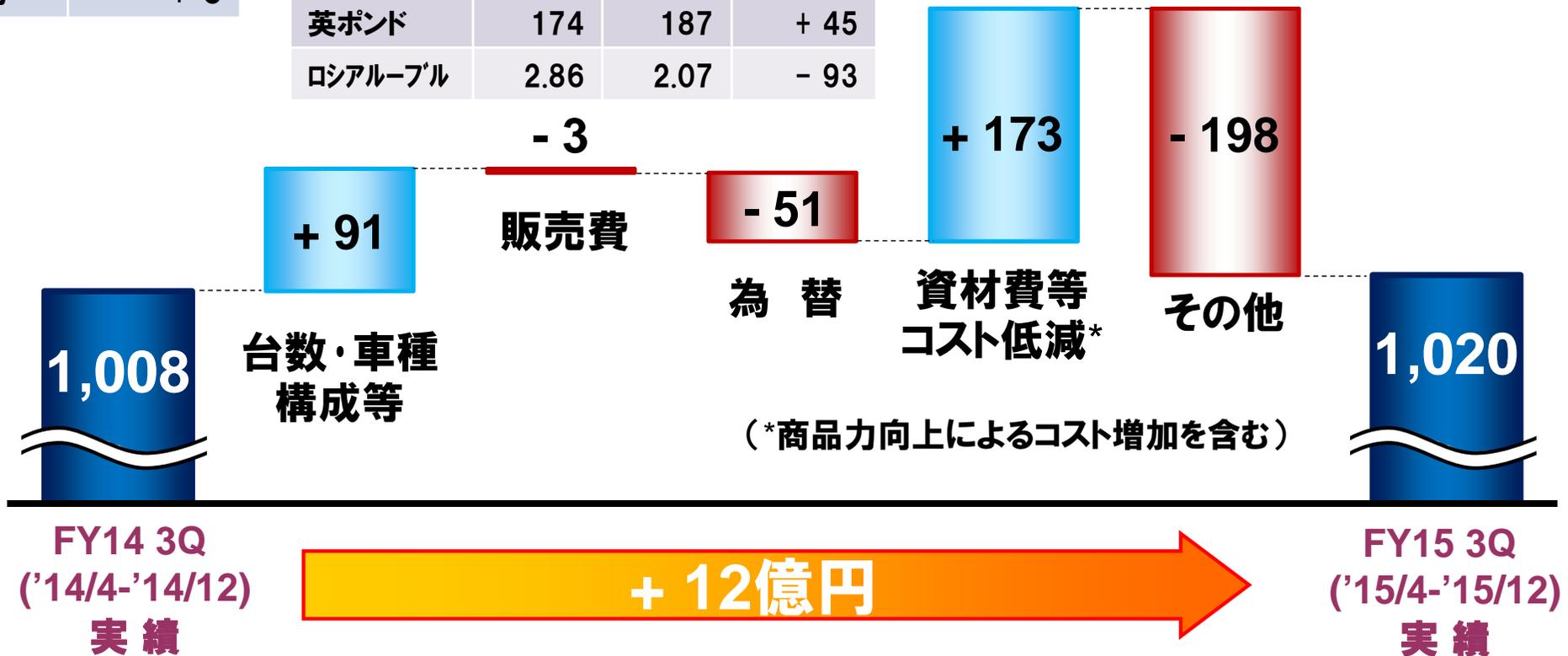
台数・車種構成等や資材費等コスト低減の好転により増益

(単位：億円)

台数・車種構成等 地域別内訳	
日本	- 13
北米	+ 68
欧州	+ 65
アジア	- 35
その他	+ 6

主要通貨別内訳			
	売上レート(円)		影響額 (億円)
	FY14	FY15	
米ドル	106	122	+ 235
ユーロ	140	134	- 64
豪ドル	96	90	- 73
タイバーツ	3.29	3.52	- 40
英ポンド	174	187	+ 45
ロシアルーブル	2.86	2.07	- 93

その他の主な内訳	
研究開発費	- 34
市場措置費用	- 127
間接員労務費 他	- 37



通期業績見通し



『ミラージュ』

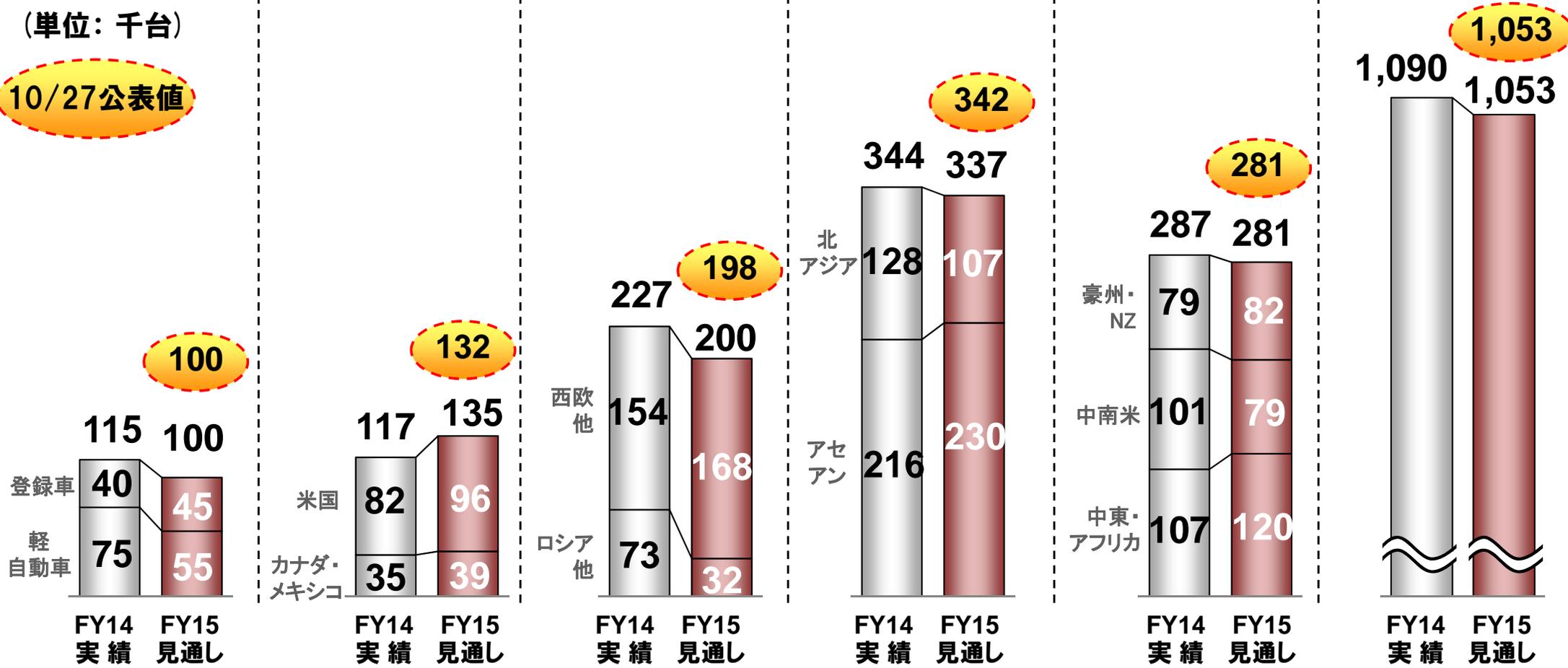
2015年度 小売台数見通し【前年度対比】

グローバルの販売台数は前回公表値から変更なし

日本	北米	欧州	アジア	その他	合計
《前年度実績対比増減》					
- 15 (- 13%)	+ 18 (+ 15%)	- 27 (- 12%)	- 7 (- 2%)	- 6 (- 2%)	- 37 (- 3%)

(単位: 千台)

10/27公表値



2015年度 業績サマリー【前年度対比】

全ての利益項目において前回公表値から変更なし

(単位: 億円)

	FY14 ('14/4-'15/3)	FY15 ('15/4-'16/3)	増減		10/27 公表値
	実績	見通し	差異	率	
売上高	21,807	22,600	+793	+4%	22,800
営業利益 (利益率)	1,359 (6.2%)	1,250 (5.5%)	-109	-8%	1,250 (5.5%)
経常利益 (利益率)	1,516 (7.0%)	1,300 (5.8%)	-216	-14%	1,300 (5.7%)
当期利益 [※] (利益率)	1,182 (5.4%)	1,000 (4.4%)	-182	-15%	1,000 (4.4%)

増減内訳

台数・車種構成等	+ 130
販売費用	- 40
為替	- 190
資材費等コスト低減	+ 260
研究開発費	- 74
間接員労務費	- 40
市場措置費用 他	- 155

※親会社株主に帰属する当期純利益

今後の商品展開の考え方について



SUVと電動車で
「期待を超える」クルマ作り

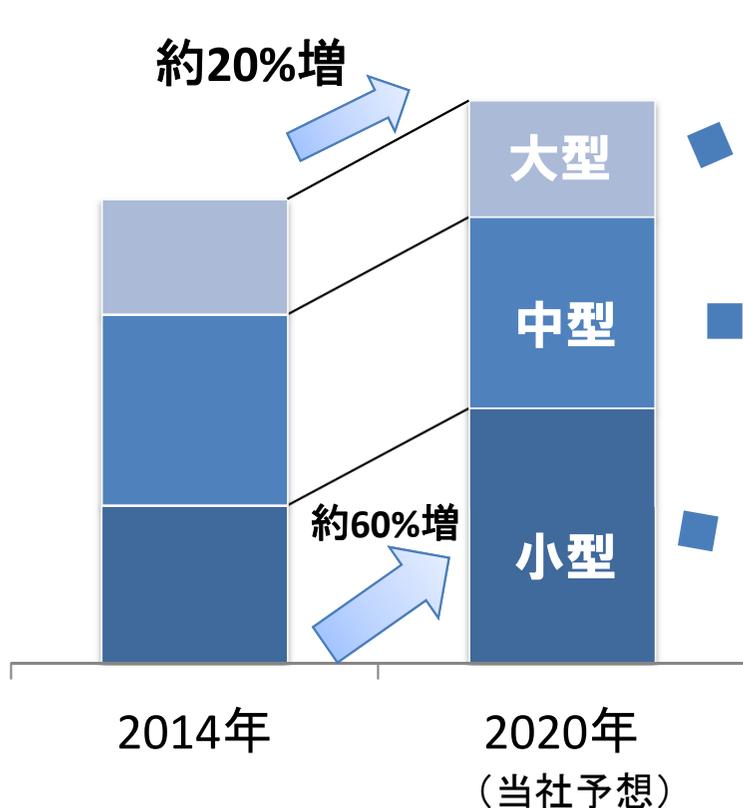


1. 周边环境

SUV市場の見通し

- 全世界ではSUVセグメントが最も高い成長率
- クラス別では中型と小型の市場が大きく、小型で最も高い成長率

SUVクラス別需要予測



パジェロ



パジェロスポーツ



アウトランダー



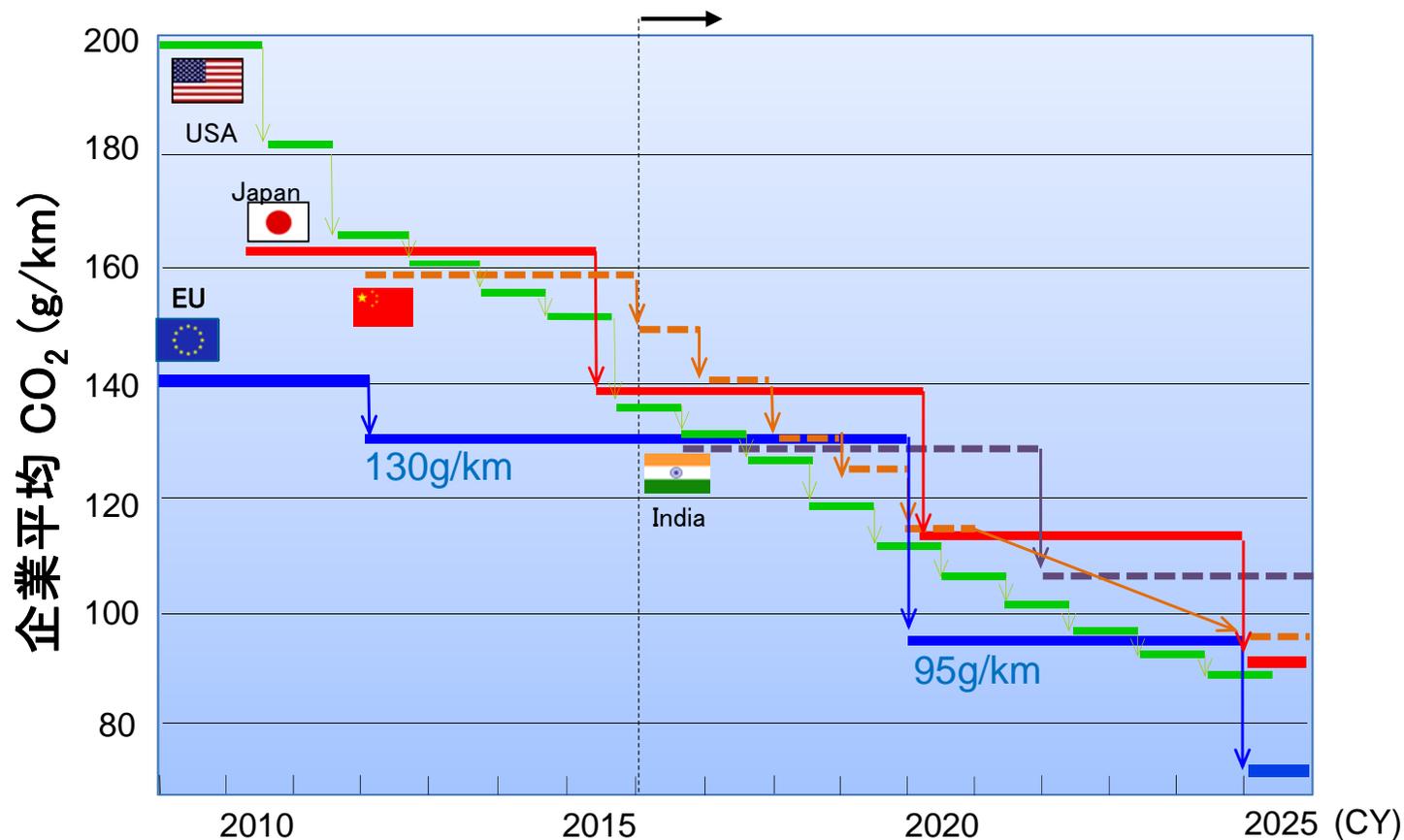
RVR

世界の温暖化対策

- 2015年12月 COP21(パリ協定):世界の平均気温上昇を2度未満に抑えることが掲げられた

各国の自動車におけるCO₂規制動向

- 先進国に続き新興国でも規制強化が進み、税制優遇への対応を含め競争が激化
- 2020年以降は、さらに大幅に厳しい規制が実施される見込み

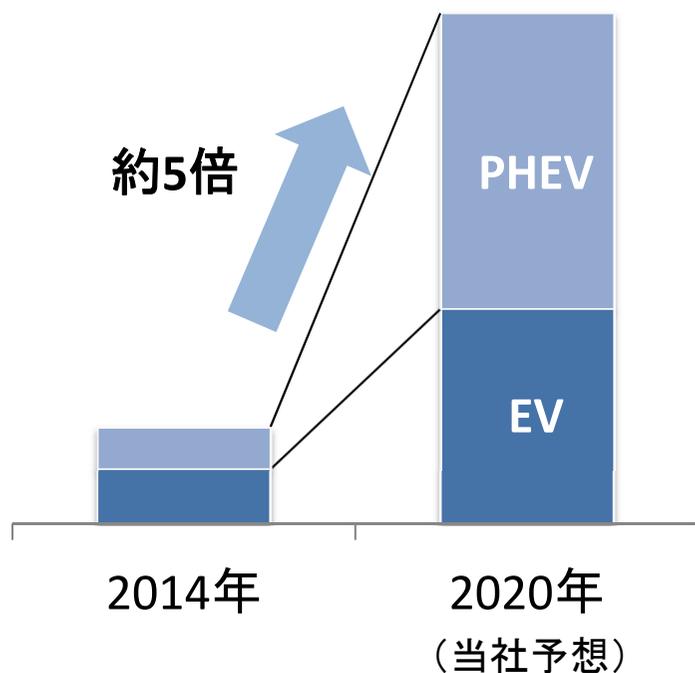


注) 日、米など欧州以外はCO₂値へ置換換算値

電動車市場の見通し

- 電動車(EV+PHEV)市場は20年には14年対比で約5倍に拡大

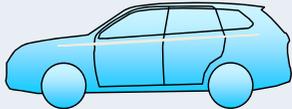
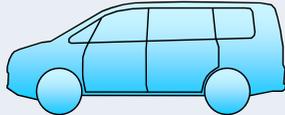
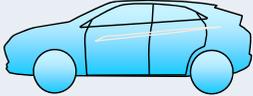
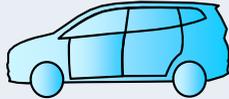
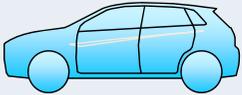
電動車の需要予測



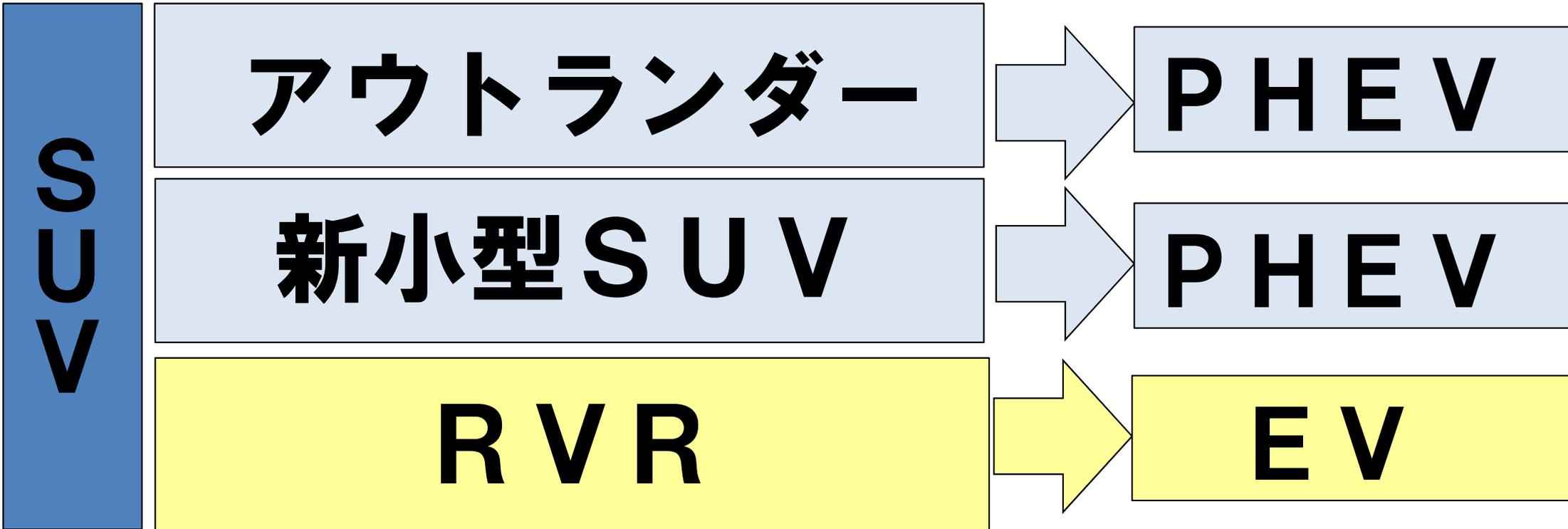
2. 今後の商品展開の考え方

～選択と集中による開発リソースの最適配分～

①SUVのラインアップ強化

	SUV	ピックアップ
大型	 現行車 継続販売 パジェロ	 2014年度 フルモデルチェンジ トライトン
	 2015年度 フルモデルチェンジ パジェロスポーツ	
中型	 2018年度 次期車投入 アウトランダー	MPV
		 2017年度 次期車投入 デリカD:5
小型	 2017年度 新規投入 新小型SUV	 2017年度 新規投入 小型MPV
	 2019年度 次期車投入 RVR	

② 電動車ラインアップ強化



Mitsubishi eX Concept

総需要の伸びが期待できる 中・小型SUVと電動車に開発リソースを集中



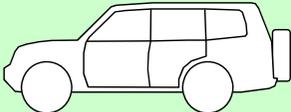
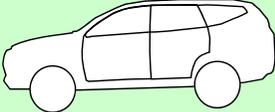
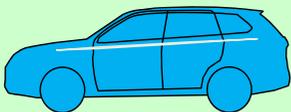
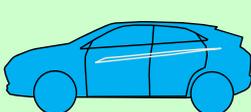
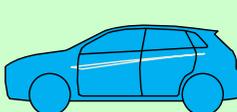
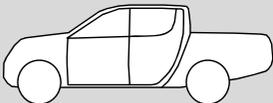
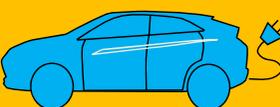
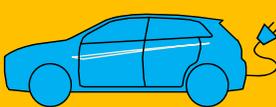
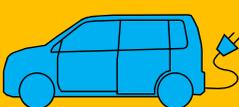
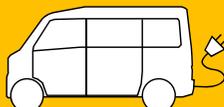
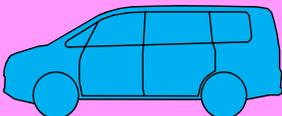
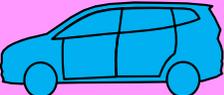
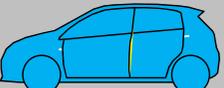
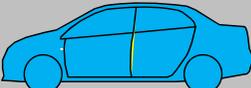
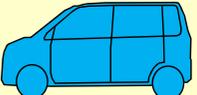
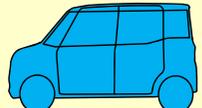
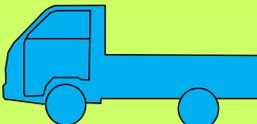
③『ランサー』次期車の自社開発取り止め

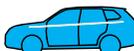
④『パジェロ』は現行車を継続

- 『パジェロ』は、現行車の改良を進めながら生産・販売を継続
- 一方、新型『パジェロスポーツ』が昨年のフルモデルチェンジにより、『パジェロ』の需要層をカバーできるまで商品力を高め、販売も伸長
- 『パジェロ』次期車は『パジェロスポーツ』次期車の開発タイミングを捉え検討

3. 2020年度の当社カーラインアップ

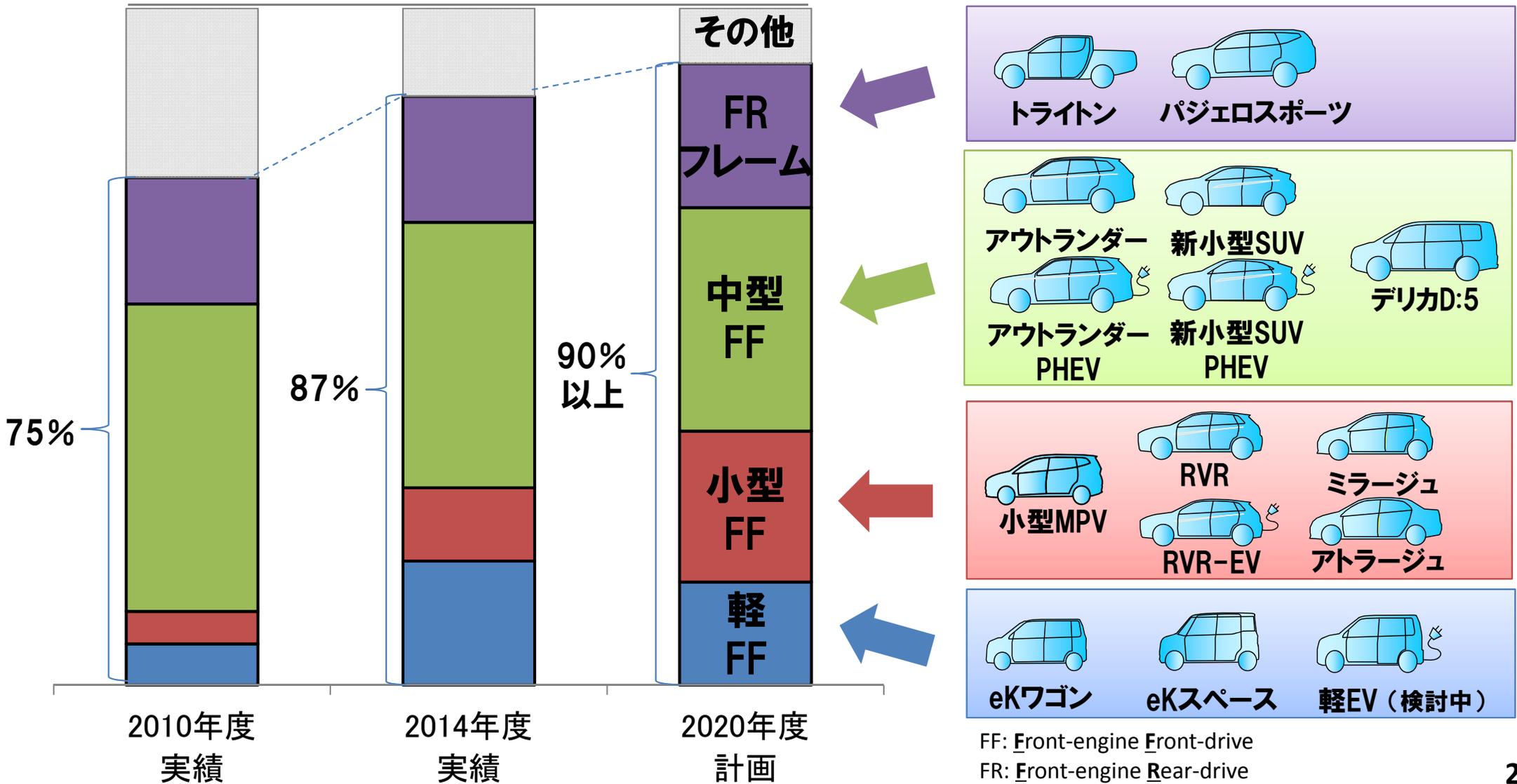
2017年度から2020年度までに新型車を14車種投入し、
カーラインアップ完成

SUV	     <p>パジェロ パジェロスポーツ アウトランダー 新小型SUV RVR</p>	
Pickup	 <p>トライトン</p>	
電動 車両	     <p>アウトランダー PHEV 新小型SUV PHEV RVR-EV 軽EV (検討中) ミニキャブミーブ</p>	
MPV	  <p>デリカD:5 小型MPV</p>	
CAR	  <p>ミラージュ アトラージュ</p>	
軽	  <p>eKワゴン eKスペース</p>	<p>商用車</p>  <p>コルトL300</p>

 : 2020年度までの新規投入予定車種

4つの主要プラットフォームに集約

プラットフォーム別 生産台数比率



LAST. 当社が目指すもの

SUVと電動車で 世界の役に立つ会社

■ 2015年度 第3四半期実績

前年同期に対し、増収・営業利益増益

➤ 販売台数(小売) :	前年同期比	2%減少の	787千台
➤ 販売台数(卸売) :	前年同期比	4%減少の	914千台
➤ 売上高 :	前年同期比	5%増収の	16,620億円
➤ 営業利益 :	前年同期比	1%増益の	1,020億円
➤ 経常利益 :	前年同期比	11%減益の	1,067億円
➤ 当期利益 [※] :	前年同期比	22%減益の	767億円

■ 2015年度通期見通し

全ての利益項目において前回公表値から変更なし

➤ 販売台数(小売) :	前年比	3%減少の	1,053千台
➤ 販売台数(卸売) :	前年比	4%減少の	1,240千台
➤ 売上高 :	前年比	4%増収の	22,600億円
➤ 営業利益 :	前年比	8%減益の	1,250億円
➤ 経常利益 :	前年比	14%減益の	1,300億円
➤ 当期利益 [※] :	前年比	15%減益の	1,000億円

※親会社株主に帰属する当期純利益

Appendix



『eKワゴン』

2015年度 業績サマリー 【四半期推移】

(単位: 億円、千台)

	FY15 1Q ('15/4-6)	FY15 2Q ('15/7-9)	FY15 3Q ('15/10-12)	FY15 3Q累計 ('15/4-' 15/12)
売上高	5,005	5,693	5,922	16,620
営業利益	186	398	436	1,020
経常利益	241	344	482	1,067
当期利益	240	281	246	767
販売台数(小売)	262	259	266	787
販売台数(卸売)	291	312	311	914
売上レート(円)				
米ドル	121	122	121	122
ユーロ	133	136	133	134
豪ドル	94	90	86	90
タイバーツ	3.68	3.49	3.41	3.52

(単位：億円)

	FY14 3Q累計 ('14/4-'14/12) 実績	FY15 3Q累計 ('15/4-'15/12) 実績	増減
売上高	15,886	16,620	+734
- 日本	3,115	2,839	- 276
- 北米	1,968	2,544	+576
- 欧州	3,925	3,789	- 136
- アジア	3,148	3,439	+291
- その他	3,730	4,009	+279
営業利益	1,008	1,020	+12
- 日本	- 12	- 6	+6
- 北米	15	88	+73
- 欧州	332	166	- 166
- アジア	378	522	+144
- その他	295	250	- 45

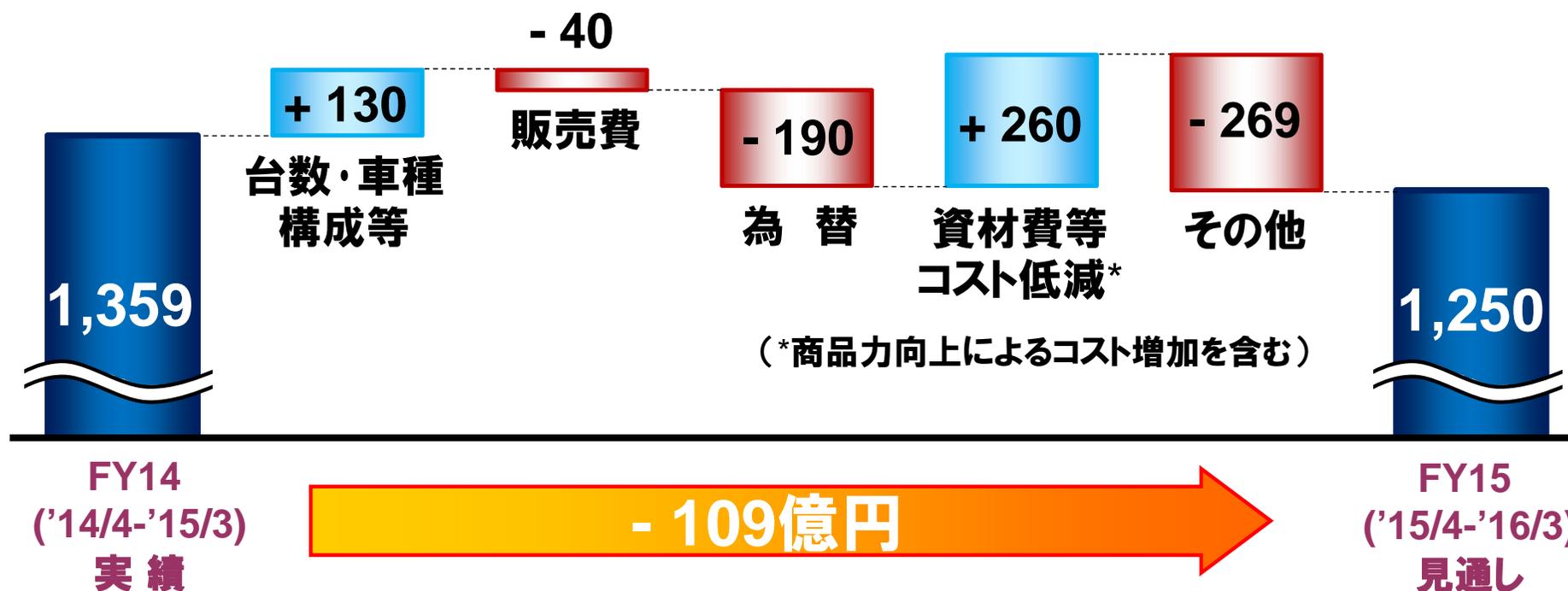
2015年度 営業利益見通し増減分析【前年度対比】

(単位：億円)

台数・車種構成等 地域別内訳	
日本	- 5
北米	+ 90
欧州	+ 115
アジア	- 90
その他	+ 20

主要通貨別内訳			
	売上レート(円)		影響額 (億円)
	FY14	FY15	
米ドル	109	120	+ 220
ユーロ	139	132	- 90
豪ドル	96	88	- 120
タイバーツ	3.38	3.44	- 30
英ポンド	176	181	+ 20
ロシアルーブル	2.71	1.97	- 90

その他の主な内訳	
研究開発費	- 74
間接員労務費	- 40
市場措置費用 他	- 155



2015年度 地域別業績見通し【前年度対比】

(単位: 億円)

	FY14 実績	FY15 見通し	増減
売上高	21,807	22,600	+793
- 日本	4,453	4,200	- 253
- 北米	2,758	3,400	+642
- 欧州	5,144	5,000	- 144
- アジア	4,245	4,700	+455
- その他	5,207	5,300	+93
営業利益	1,359	1,250	- 109
- 日本	20	0	- 20
- 北米	5	120	+115
- 欧州	391	190	- 201
- アジア	566	660	+94
- その他	377	280	- 97

設備投資・減価償却費・研究開発費

(単位：億円)

	FY14 3Q累計 ('14/4-'14/12) 実績	FY15 3Q累計 ('15/4-'15/12) 実績	FY15 ('15/4-'16/3) 見通し
設備投資 (前年同期比)	447 (+1%)	466 (+4%)	750 (+10%)
減価償却費 (前年同期比)	388 (-1%)	399 (+3%)	570 (+7%)
研究開発費 (前年同期比)	541 (+12%)	575 (+6%)	820 (+10%)

■当社SUVの歴史～クロスカントリーSUV & クロスオーバーSUV～



1982年 初代PAJERO



1991年 2代目PAJERO



1997年
EVOLUTION



1999年 3代目PAJERO



2006年 4代目PAJERO



1996年 CHALLENGER



2008年 PAJERO SPORT



2015年 PAJERO SPORT



1994年 MINI



1998年 MINI



2008年 MINI



2012年



2007年

2013年 OUTLANDER PHEV



1995年 Jr.



1998年 iO



2001年 AIRTREK



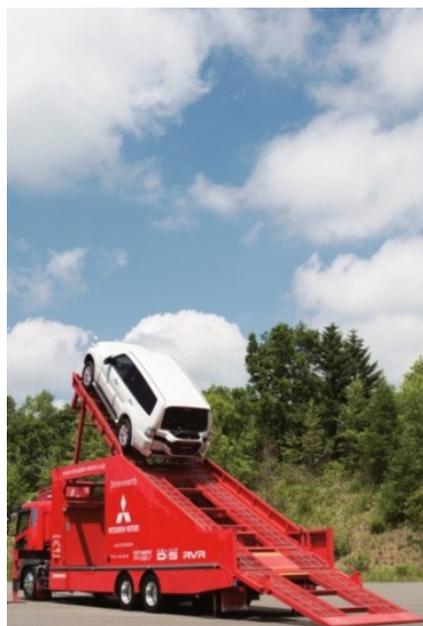
2005年 OUTLANDER



2012年 OUTLANDER



2010年 RVR



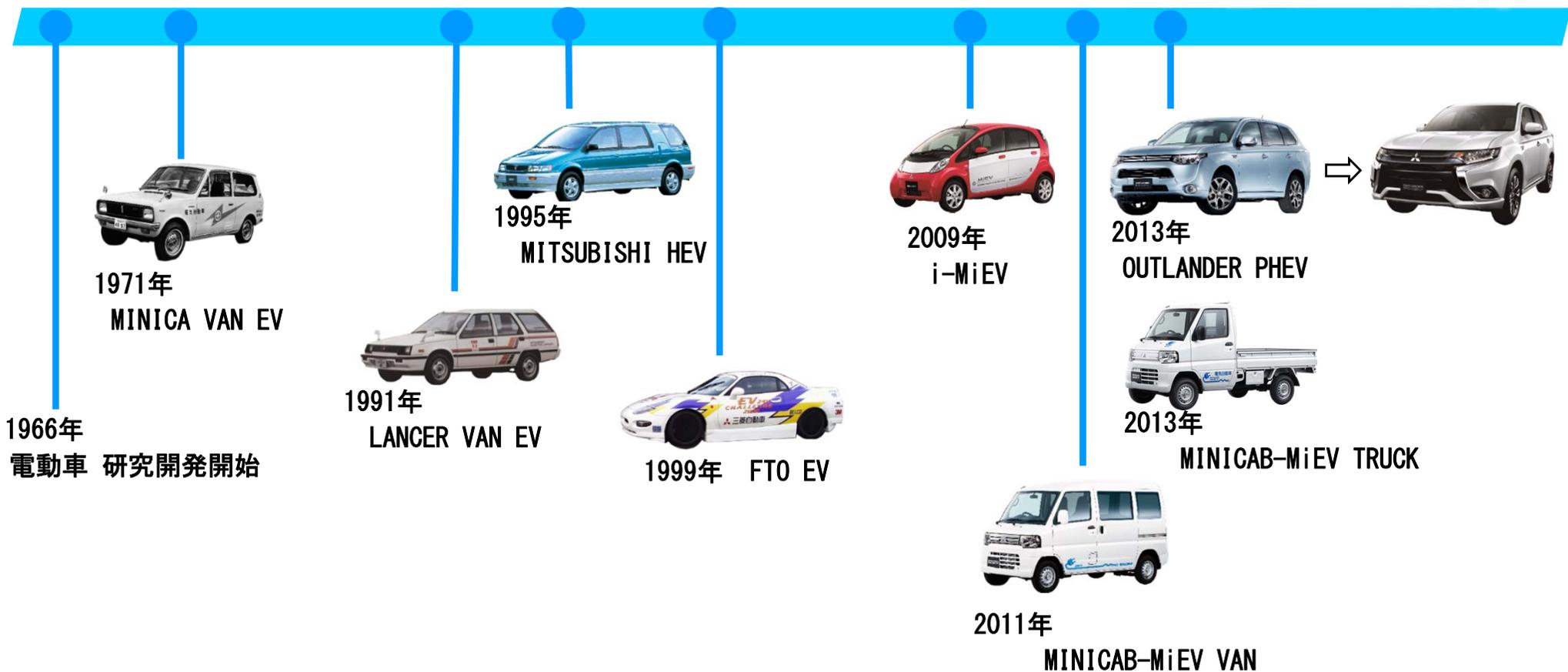
■当社電動車両の歴史



鉛

Ni-Cd

LiB



DYNAMIC SHIELD DESIGN CONCEPT



本資料に記載されている将来に関する記述を含む歴史的事実以外のすべての記述は、現時点における当社の予測、期待、目標、想定、計画、評価等を基礎として記載されているものです。また、予想数値を算定するために、一定の前提(仮定)を用いています。これらの記述または前提(仮定)については、その性質上、客観的に正確であるという保証や将来その通りに実現するという保証はありません。これらの記述または前提(仮定)が、客観的には不正確であったり、将来実現しない原因となるリスク要因や不確定要因のうち、現在想定しうる主要なものとしては、本計画の各種目標・各種施策の実現可能性、金利・為替・原油価格の変動可能性、関係法令・規則の変更可能性、日本国内外の経済・社会情勢の変化可能性等があげられます。

なお、潜在的リスクや不確定要因はこれらに限られるものではありませんので、ご注意ください。また、当社は、将来生じた事象を反映するために、本資料に記載された情報を更新する義務を負っておりません。投資に関する最終的な決定は、投資家の皆様ご自身の責任をもってご判断ください。本資料に記載されている情報に基づき投資された結果、何らかの損害が発生した場合でも、当社は責任を負いかねますので、ご了承ください。

Drive@earth



mitsubishi
MITSUBISHI MOTORS