



**2022年度
第1四半期 決算報告**
2022年7月27日

1. 2022年度第1四半期 実績

2. 2022年度 業績見通し

3. ビジネスハイライト

2022年度第1四半期 業績サマリー【前年同期比】



(億円、千台)	FY2021 1Q (2021年4-6月)	FY2022 1Q (2022年4-6月)	増減	
			差異	率
売上高	4,319	5,287	+968	+22%
営業利益 (利益率)	106 (2.5%)	308 (5.8%)	+202	+191%
経常利益	112	495	+383	+342%
当期純利益*	61	386	+325	+533%
販売台数 (小売台数)	230	217	-13	-6%

* 親会社株主に帰属する当期純利益

3

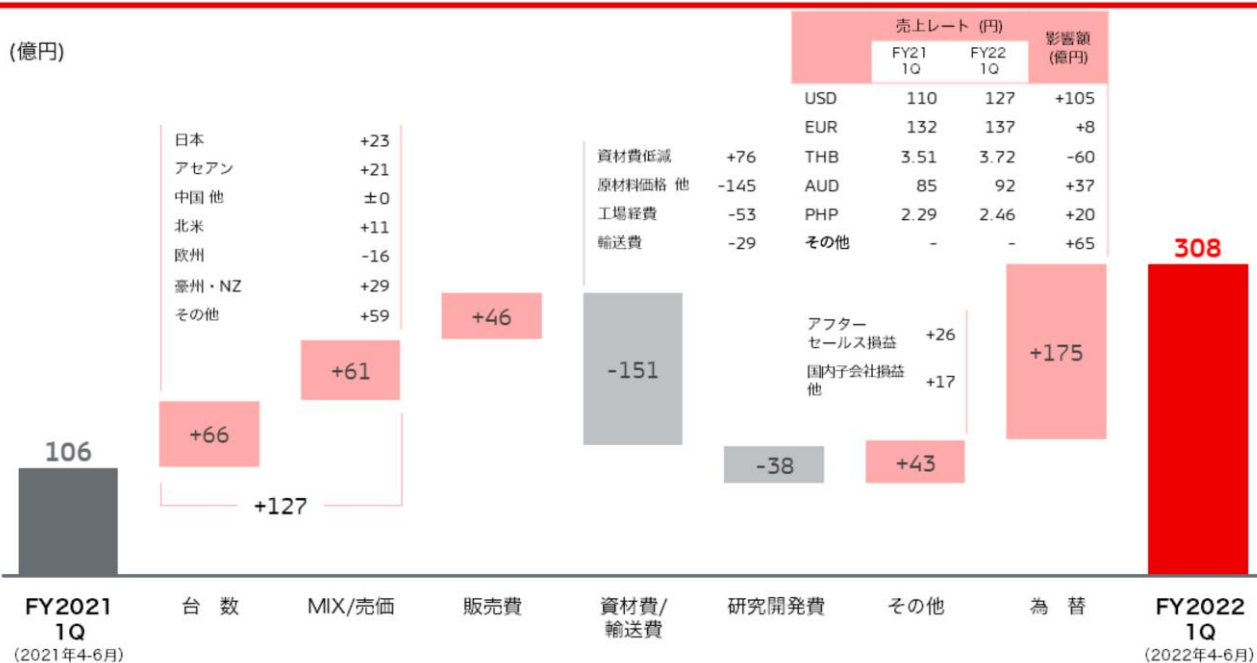
当社の2022年度は、中国上海地域におけるロックダウンや世界的な部品供給不足、物流の混乱等、不透明な経営環境の中スタートいたしました。その一方で、昨年度から推進してまいりました販売の質 あるいは手取り改善活動の成果が徐々に顕在化したこと、これに為替の追い風が加わり、当社業績は前年同期比で大幅に改善いたしました。

第1四半期の売上高は、前年同期比22%増の5,287億円となりました。営業利益は、昨年度に投入いたしました新車効果等や、アセアン市場の販売活動正常化、MIX/売価の改善等により、前年同期比で大幅に改善して308億円となりました。営業利益率は、5.8%まで改善しております。

経常利益は、為替の影響もあり495億円、当期純利益は386億円となりました。

販売台数は、グローバルで21万7千台となりました。

2022年度第1四半期 営業利益変動要因分析【前年同期比】



4

ご覧のスライドで、2022年度第1四半期の営業利益の前年同期比変動要因を説明いたします。

台数・MIX/売価の合計では、前年同期比で127億円好転しました。主に、アセアンや豪州・ニュージーランド、日本等で、台数増及びMIX/売価の好転が見られました。

販売費用について、対策金は56億円の好転となった一方で、広告宣伝費を新型車の投入等計画に沿って積み増した結果、総計で46億円の好転となりました。

資材費/輸送費は、原材料価格高騰や商品力向上のための資材費増加145億円の悪化を、コスト低減活動76億円の好転で一部吸収いたしました。輸送費に加え、上海ロックダウンに伴う操業ロス等による工場経費悪化等もあり、全体で151億円の悪化となっております。

研究開発費は、来期以降の新商品投入の準備のため計画通り増加しており、前年同期比で38億円の悪化、一方でその他ではアフターセールス、子会社損益いずれも好転し、43億円の好転となりました。

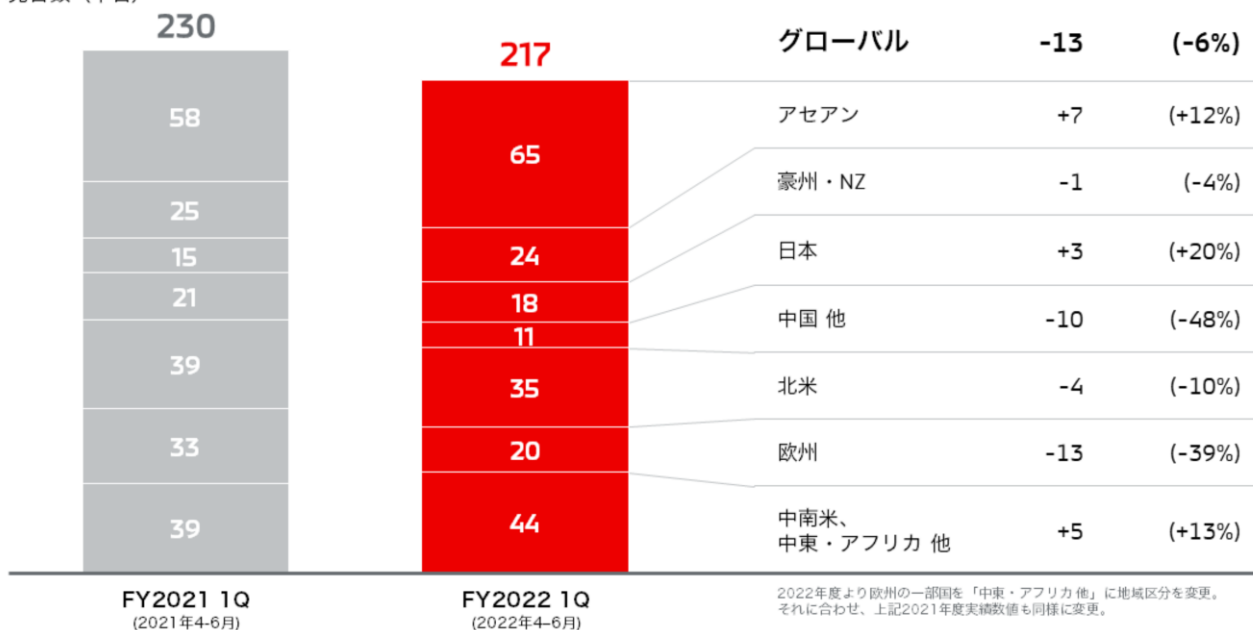
為替につきましては、全体的な円安傾向、特に米ドル、豪ドルの影響が大きく、前年同期比で175億円のプラス効果となりました。

総計で、前年同期比で202億円の増益となりました。

2022年度第1四半期 販売台数実績【前年同期比】



小売台数（千台）



5

次に、2022年度第1四半期の販売台数について説明いたします。

全体では、上海ロックダウンを起因とする部品納入遅れの影響により、生産台数制約を受けた事から、前年同期比6%減の21万7千台となりました。

2021年度との比較では、上海ロックダウンの影響により経済活動そのものが停滞していた中国、モデルラインナップの減少とロシア・ウクライナ問題による車両供給停止の影響により欧州が大きく減少しております。

次ページより、コアマーケットの販売状況及び北米・日本についてご説明いたします。

アセアン

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

	FY2021 1Q		FY2022 1Q
アセアン	58千台	→	65千台
タイ	11千台 (6.4%)	→	13千台 (6.8%)
インドネシア	26千台 (12.6%)	→	24千台 (10.8%)
フィリピン	8千台 (12.3%)	→	10千台 (12.7%)
ベトナム	8千台 (10.7%)	→	9千台 (8.9%)



- 各国の厳しい移動制限措置が緩和され、市況回復傾向が継続
- 半導体供給制約や上海ロックダウン影響により総需要回復に生産販売が追いつかず一方でインドネシアをはじめ主力モデルの受注が好調
- ➔ 供給制約や原油・物価高影響等の先行き不透明感を注視しつつ、状況に応じた販売マーケティング（ショッピングモールでの展示販売イベント、試乗促進やデジタルツール）の強化を継続的に実施

まず主力のアセアン地域についてご説明いたします。

タイにおける新型コロナウイルスの新規感染者数は4月以降減少しており、行動制限の段階的緩和、及び観光客の受け入れ再開も進んでおります。一方で、半導体をはじめとする部品供給不足の影響は大きく改善していないため、全体需要に影響を及ぼしました。当社におきましても、特に販売の中心となる『エクスパンダー』『トライトン』『パジェロスポーツ』等で、半導体不足や上海ロックダウンによる部品不足の影響を受けました。尚、今春より投入いたしました新型『エクスパンダー』は好評を博しており、当セグメント内にてトップシェアとなりました。

インドネシアも同様に、特に『エクスパンダー』等が部品供給制約や上海ロックダウンによる生産制約を大きく受けておりますが、受注台数そのものは好調に推移しており、バックオーダーの対応を優先しております。今後も、部品供給が不安定となる事が予測されており、供給制約の少ないモデル・グレードでの販売台数を底上げすると同時に、お待たせしているお客様のフォローに注力いたします。

行動制限の緩和により経済活動の復調が顕在化してきたフィリピンでは、販売のボトルネックであった銀行ローン審査が正常化に向かっております。当社は、ローン承認基準厳格化で販売に苦慮していた『ミラージュ』が5月以降回復に転じた事、新型『エクスパンダー』を5月に投入開始した事等から、シェアを伴った販売台数の伸長が見られました。

アセアン

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

	FY2021 1Q		FY2022 1Q
アセアン	58千台	→	65千台
タイ	11千台 (6.4%)	→	13千台 (6.8%)
インドネシア	26千台 (12.6%)	→	24千台 (10.8%)
フィリピン	8千台 (12.3%)	→	10千台 (12.7%)
ベトナム	8千台 (10.7%)	→	9千台 (8.9%)



- 各国の厳しい移動制限措置が緩和され、市況回復傾向が継続
- 半導体供給制約や上海ロックダウン影響により総需要回復に生産販売が追いつかず一方でインドネシアをはじめ主力モデルの受注が好調
- 供給制約や原油・物価高影響等の先行き不透明感を注視しつつ、状況に応じた販売マーケティング（ショッピングモールでの展示販売イベント、試乗促進やデジタルツール）の強化を継続的に実施

ベトナムでは、国内観光需要の活性化や、3月中旬からの入国規制緩和の影響を受け、『エクスパンダー』『アトラージュ』を中心に移送需要が回復してきました。また、5月まで実施された政府による景気刺激策による駆け込み需要もあり、市場は大きく拡大いたしました。その後6月には反動減が見られたものの、以降再び回復に転じております。その一方で、上海ロックダウンの影響もあり、需要の伸びに十分対応することができませんでした。

マレーシアも同様に市場が堅調に回復しており、当社販売も好調に推移しております。

いずれの国も、需要の回復基調は持続すると想定しているものの、ウクライナ情勢悪化をきっかけとした原油高・物価高による消費者購買意欲への影響や、部品不足問題による生産制約等、先行き不透明な状況は続いており、それらを注視しながら、各国の販売施策を進めてまいります。

豪州・NZ		
販売台数・マーケットシェア (当社調べ)		
	FY2021 1Q	FY2022 1Q
豪州・NZ	25千台	→ 24千台
豪州	20千台 (6.7%)	→ 18千台 (7.0%)
NZ	5千台 (13.1%)	→ 6千台 (16.4%)



- 車両供給制約の解消が見られない中、総需要が伸び悩み
- 供給制約を受けない車種での挽回や新型アウトランダーの優先供給 (豪州)、Clean Car Discount施策を捉えたPHEVモデルの拡販 (NZ) でシェア拡大
- ➔ 販売モメンタムの低下が顕在化するリスクを注視しつつも、生産制約影響を最小化・新型車効果の最大化を図る

豪州では車両供給制約の解消が見られない事を背景に、全体需要が伸び悩んでおります。当社販売は、在庫を整える事ができた『アウトランダー』『パジェロスポーツ』の販売に集中することにより、シェアを伴った販売台数を確保することができました。

ニュージーランドの自動車総需要は「Clean Car Discount」により、PHEV/EV車種等の電動車需要は堅調に推移したものの、2022年4月以降、二酸化炭素排出量に応じた課金制度が開始されたことによる減少を補うまでには至りませんでした。そのような環境下において、当社販売は、CCDプログラムの補助金対象である『エクリプス クロス』PHEVモデル及び、『アウトランダー』PHEVモデルの販売を強化することにより、前年同期比でシェアを拡大いたしました。

今後、豪州においては、景況感の低下や消費者信頼感指数の低下等から、販売モメンタムの低下が顕在化するリスクを想定しており、足元堅調なニュージーランドにおいても、インフレ率上昇により消費者心理が冷え込む可能性が示唆されております。状況を注視しつつ、半導体不足による生産台数影響を最小化し、新型車効果の最大化を図ります。

北米			
販売台数			
	FY2021 1Q		FY2022 1Q
北米	39千台	→	35千台
うち アウトランダー	(9.6千台 旧型+新型)	→	12.5千台 新型



- 旺盛な新車需要に対して供給が追いつかず、総需要が伸び悩み
- 新型アウトランダーが販売を牽引、今年6月迄13カ月連続で月販3千台以上を達成中
需要に対応しきれない状況が継続
- ➔ デジタルマーケティングの強化による販売効率化とともに、商品力の訴求によりインセンティブに頼らない販売へのシフトに取り組む

次に、北米事業の状況について説明いたします。

北米市場は、旺盛な需要に半導体不足や上海ロックダウン影響による部品供給遅れの影響により、車両の供給が全く追いついておらず、総需要が伸び悩んでおります。

当社は、新型『アウトランダー』が販売好調を維持しており、ディーラー小売向け供給を最優先しておりますが、旺盛な需要に対応しきれない状況が続いております。

これらの混乱により、新車在庫は歴史的な低水準が続いており、需給改善時期にはまだ一定の時間を要すると想定しております。一方で、中古車価格の下落や急激な金利上昇により、インセンティブの増加や景気減速のリスクを注視する必要があります。

当社は引き続き、13か月連続で月販3千台以上達成した好調な新型『アウトランダー』の更なる販売促進を通じ、商品力の訴求によりインセンティブに頼らない販売へのシフトを実現すべく尽力いたします。

日本			
販売台数			
	FY2021 1Q		FY2022 1Q
日本	15千台	→	18千台
登録車	6千台	→	10千台
軽自動車	9千台	→	8千台



- 半導体不足や上海ロックダウンによる車両供給不足で総需要が低水準に
- 新型アウトランダーPHEV、eKクロス EVの受注好調に加え、生産遅延が想定よりも好転
- 電動車を中心とした拡販により、電動車＝三菱自動車のイメージの浸透を図る
サービス及びお客様接客品質向上等にも注力しながら、販売全体の質の改善に取り組む

最後に、国内事業の状況について説明いたします。

日本国内の自動車総需要も、各国同様に半導体不足や上海ロックダウンの影響等による生産制約が続く中、自動車総需要は低水準となりました。

そういった環境下において、新型『アウトランダー』PHEVモデル、『eKクロスEV』が好調に推移したことに加え、生産遅延が想定よりも好転した事から、第1四半期は堅調な販売となりました。

今後も、慢性的な半導体不足や、インフレによる景気減速懸念等、当社を取り巻く経営環境は不透明ですが、好調に推移している新型車効果の最大化を図るとともに、サービス及びお客様接客品質向上等にも注力し、販売全体の質の向上を図ります。

1. 2022年度第1四半期 実績

2. 2022年度 業績見通し

3. ビジネスハイライト

2022年度 業績見通し【前年度比】



(億円、千台)	FY2021 (2021年4月-2022年3月)	FY2022 見通し (2022年4月-2023年3月)	増減		前回見通し からの増減
			差異	率	
売上高	20,389	23,500	+3,111	+15%	+600
営業利益 (利益率)	873 (4.3%)	1,100 (4.7%)	+227 (+0.4 pp)	+26%	+200
経常利益	1,010	1,200	+190	+19%	+270
当期純利益*	740	900	+160	+22%	+150
販売台数 (小売台数)	937	938	+1	+0%	±0

* 親会社株主に帰属する当期純利益

11

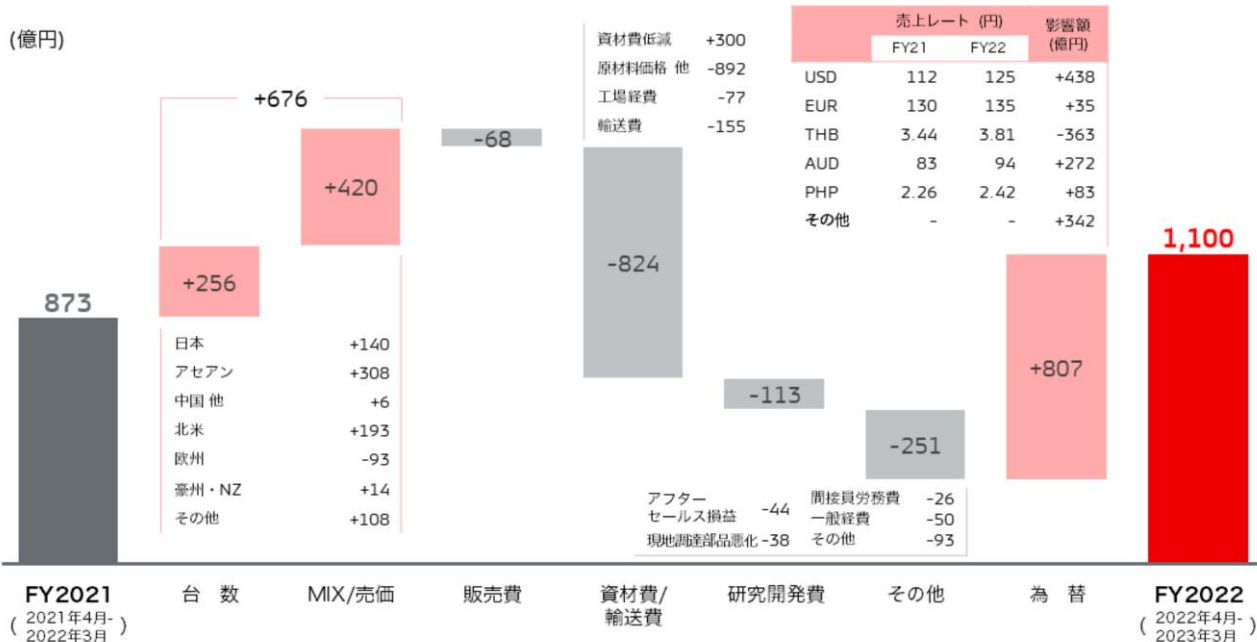
2022年度第1四半期は、為替の追い風に助けられたところも多くありますが、好調なスタートを切ったと認識しております。

2022年度第1四半期が期初見通しを上回る成果であったことを踏まえ、2022年度通期見通しをご覧の通り修正いたしました。売上高を2兆2,900億円から2兆3,500億円、営業利益を900億円から1,100億円、経常利益を930億円から1,200億円、当期純利益を750億円から900億円とそれぞれ修正いたしました。

その一方で、期初より想定していた不安定な経営環境は当面続く事が予測されており、また、世界的な景気後退のリスクを織り込むべき状況であると理解しております。当社は、それら不確実な未来へ向け最善の構えを整えなくてはならないと考えており、第2四半期以降の見通しは、期初計画をほぼ据え置く事にいたしました。

第2四半期以降も、足元の状況に満足することなく、行うべき施策を1つ1つ実行し、修正した通期見通しを達成すべく全力を尽くします。

2022年度 営業利益見通し変動要因分析【前年度比】



2022年度営業利益見通しの前年度との変動要因はスライドでお示ししている通りです。

台数及びMIX/売価影響に関しましては、車両供給不足の影響は残るものの、期初計画通り、目標販売台数を達成することと、販売の質改善を推進することにより、総計で676億円のプラス効果を想定しております。

販売費に関しましては、第1四半期で想定を上回る対策金の抑制が実現できましたので、その分を取り込む一方で、広告宣伝費は費用対効果を常に考えながら予定通り使用し、68億円の減益要因を想定しております。

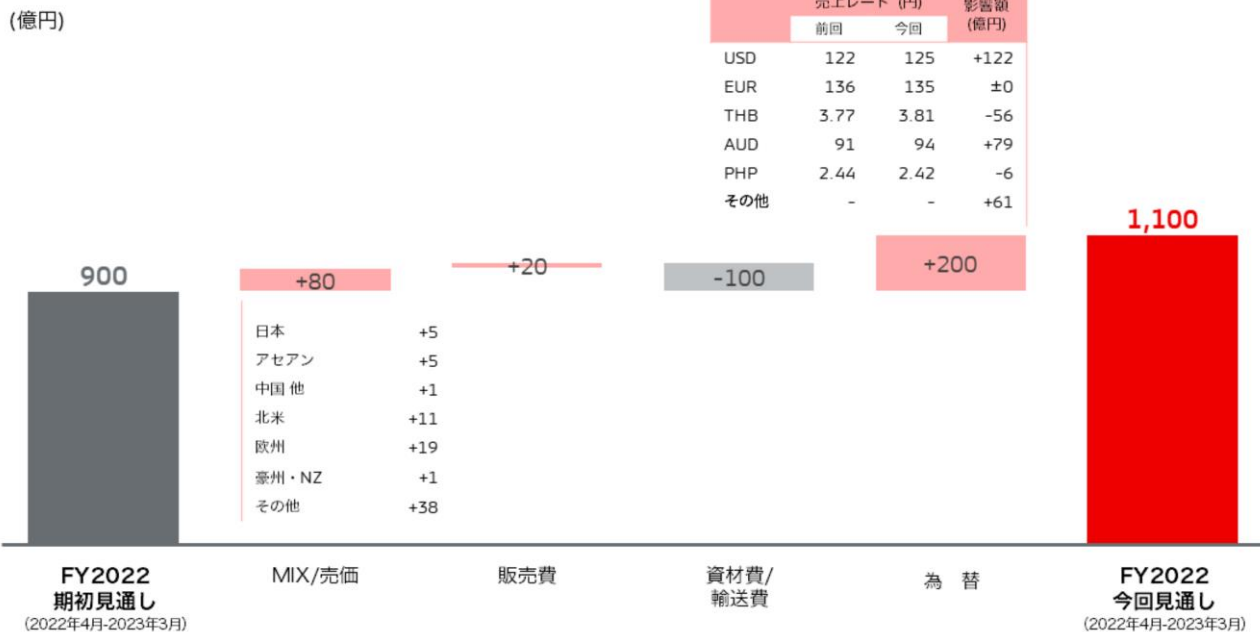
資材費/輸送費に関しましては、原材料価格上昇や半導体を含む資材費高騰等を、資材費低減活動で一部吸収いたしますが、輸送費の高騰や工場関連経費悪化等もあり、総計で824億円の悪化を見通しております。

研究開発費は、今年度以降に予定されている新型車投入に向け増加傾向となっており、113億円の悪化を想定しております。

その他、世界的なインフレに伴う、人件費や一般経費の積み増しを想定しており、251億円の悪化を見込んでおります。

為替影響は、現状の為替水準に沿った形で見直し、807億円の好転を見込んでおります。

2022年度 営業利益見通し変動要因分析【期初公表比】



2022年度営業利益最新見通しについて、期初公表見通しからの変動要因はスライドでお示ししている通りです。

台数及びMIX/売価影響に関しましては、台数の変動は想定しておりませんが、売価改善の想定以上の実現分を取り込み、80億円の好転を見込んでおります。

販売費に関しましては、第1四半期で好転した分を取り込み、20億円の好転を見込んでおります。

資材費/輸送費に関しましては、原材料価格の上昇や半導体を含む資材費の高騰などにより、100億円の悪化を見込んでおります。

為替影響は、期初想定以上に円安が進んだことを踏まえ、米ドル、オーストラリアドルなどで好転、タイパーツで悪化を織り込み、200億円の好転を見通しております。

1. 2022年度第1四半期 実績

2. 2022年度 業績見通し

3. ビジネスハイライト

新型モデルの販売国拡大



■ ASEAN各国の好調な立ち上がり

- インドネシア (21年11月)に続き、タイ (22年3月)、フィリピン (5月)、ベトナム (7月) に投入
- 各国とも受注・販売が好調
- 内外装のプレミアム感や更に磨きをかけた走行性能・静粛性など高い評価を頂く

当社のコアモデルとして質を伴った拡販に注力

昨年11月にインドネシアを手始めに投入を開始した新型『エクスパンダー』は、受注・販売ともに好調であり、多くのお客様にデザインのプレミアム感や走行の静粛性に関して高い評価を頂いております。

新型『エクスパンダー』は、徐々にアセアン地域への展開が進んでおり、2022年3月よりタイ、5月よりフィリピンに、7月よりベトナムへと投入を開始しております。いずれの国でも好評を博しており、当社の期待を大きく上回る反響となっております。

新型軽EV: eKクロス EV



誰もが気軽に選べる軽EV

日常に十分な一充電走行距離180km
(WLTCモード)

国・自治体の補助金制度により
お求めになりやすい価格設定

EVと運転支援機能・コネクティッド技術
が実現した“環境×安全・安心・快適”

想定以上の立ち上がり
(5/20~7/24)

受注**5.4**千台超

16

自動車業界はカーボンニュートラルの実現に向け、電動車の普及を促進しています。当社はそういった時代に向けて投入するEVとして、新型『eKクロス EV』は特別なクルマではなく、誰もが気軽に選べる身近な存在であるべきと考えました。そのために、誰もが運転しやすく扱いやすい軽自動車タイプのEVとし、日常使いに十分な航続距離を実現するとともに、先進の運転支援機能等を採用し、6月16日より販売を本格化いたしました。

おかげさまで多くのお客様にご好評いただいております。7月24日時点の受注は5,400台を越え、期待していた受注を大幅に上回るペースで推移しております。

また、既に投入しております『エクリプスクロス』PHEVモデル、新型『アウトランダー』PHEVモデルも、多くのお客様にご好評いただいております。カーボンニュートラルの実現に向け、電動車の先駆者としての責任を果たすべく、一層の普及を目指してまいります。

株式会社三菱UFJ銀行との協業



×



■ カーボンニュートラル社会の実現に向けた協業に関する協定書を締結

- 三菱UFJ銀行の顧客基盤・ネットワークを活用、全国の法人のお客様に軽電気自動車ラインナップを有する当社を広くご紹介いただく
- 三菱UFJ銀行及びその関連会社のソリューションを活用した、当社及び当社お取引先の温室効果ガス排出量可視化・削減活動の推進

温室効果ガス排出量削減に向けた企業の取り組みをより一層支援し、
カーボンニュートラルに貢献

先日、当社は株式会社三菱UFJ銀行と、カーボンニュートラル社会の実現に向けた協業に関する協定書を締結いたしました。当社の有する「電動化技術・軽EVラインナップ」と三菱UFJ銀行が有する「幅広い顧客ネットワーク・総合金融グループとしての知見」を組み合わせることで、それぞれ1社では成し得ないインパクトを社会にもたらすことが出来ると考え、本協定の締結に至りました。

具体的には、まずは三菱UFJ銀行の顧客基盤・ネットワークを活用し、『eKクロスEV』『ミニキャブ・ミーブ』という当社の軽電気自動車にご興味のある法人のお客様をご紹介いただきます。

我が国のカーボンニュートラル化を進める上でEV化は一つの有力な手段ですが、そのためには一部の大企業のみならず、特に中堅・中小企業のお客様にも広くご検討頂くことが重要だと考えております。コスト面で優位性ある軽EVへの社用車の切り替えは、三菱UFJ銀行のお客様にとってもカーボンニュートラル実現に向けた具体的な着手しやすい選択肢となり得るのではないかと考えております。

今後さらに、『MUFGカーボンニュートラル宣言』に基づき、三菱UFJ銀行及びその関連会社が有する幅広いソリューション提供を受けながら、当社サプライチェーン全体で脱炭素化に向けた取り組みも継続してまいります。今回の提携は、単なる車両の販売提携ではなく大きな観点での提携である点をご理解頂ければと思います。



APPENDIX

2022年度第1四半期末 バランス・シート 【前年度末比】



(億円)	FY2021 (2022年3月末)	FY2022 1Q (2022年6月末)	増減
資産合計	19,284	19,148	-136
うち現金及び預金	5,115	4,795	-320
負債合計	12,981	12,112	-869
うち有利子負債	4,805	4,334	-471
純資産合計	6,303	7,036	+733
自己資本 (自己資本比率)	6,068 (31.5%)	6,775 (35.4%)	+707
ネットキャッシュ 【自動車事業及び消去】	2,497	2,950	+453

2022年度第1四半期 設備投資・研究開発費・減価償却費



設備投資

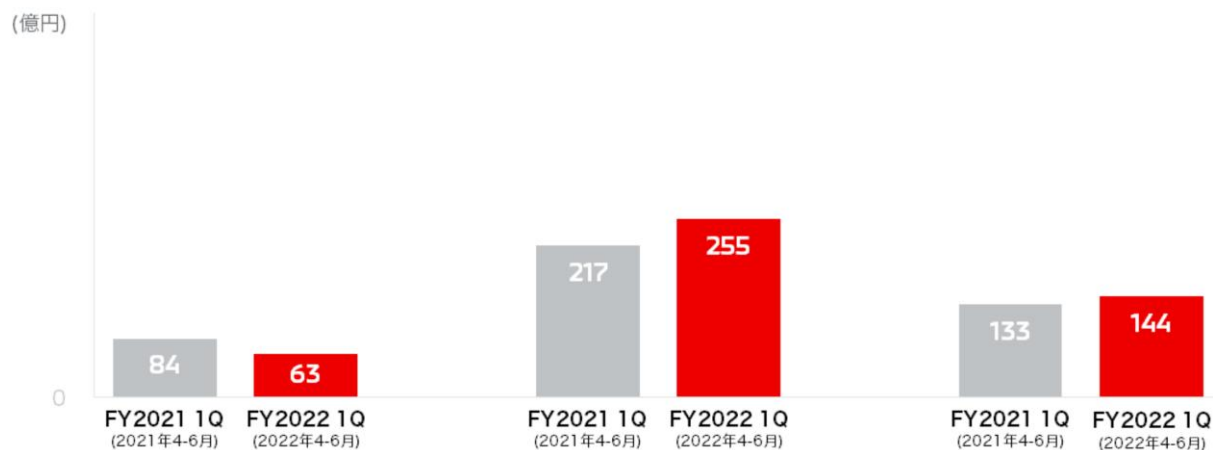
63億円
-25% (YoY)

研究開発費

255億円
+18% (YoY)

減価償却費

144億円
+8% (YoY)



2022年度第1四半期 地域別業績【前年同期比】



(億円)	売上高			営業利益		
	FY2021 1Q (2021年4-6月)	FY2022 1Q (2022年4-6月)	増減	FY2021 1Q (2021年4-6月)	FY2022 1Q (2022年4-6月)	増減
合計	4,319	5,287	+968	106	308	+202
- 日本	755	1,123	+368	-18	-71	-53
- アセアン	1,034	1,241	+207	62	74	+12
- 中国 他	45	22	-23	9	12	+3
- 北米	845	1,062	+217	24	160	+136
- 欧州	489	274	-215	-3	8	+11
- 豪州・NZ	578	748	+170	50	108	+58
- その他	573	817	+244	-18	17	+35

2022年度より欧州の一部国を「その他」に地域区分を変更。それに合わせ、上記2021年度実績数値も同様に変更。

2022年度 売上高見通し【前年度比】

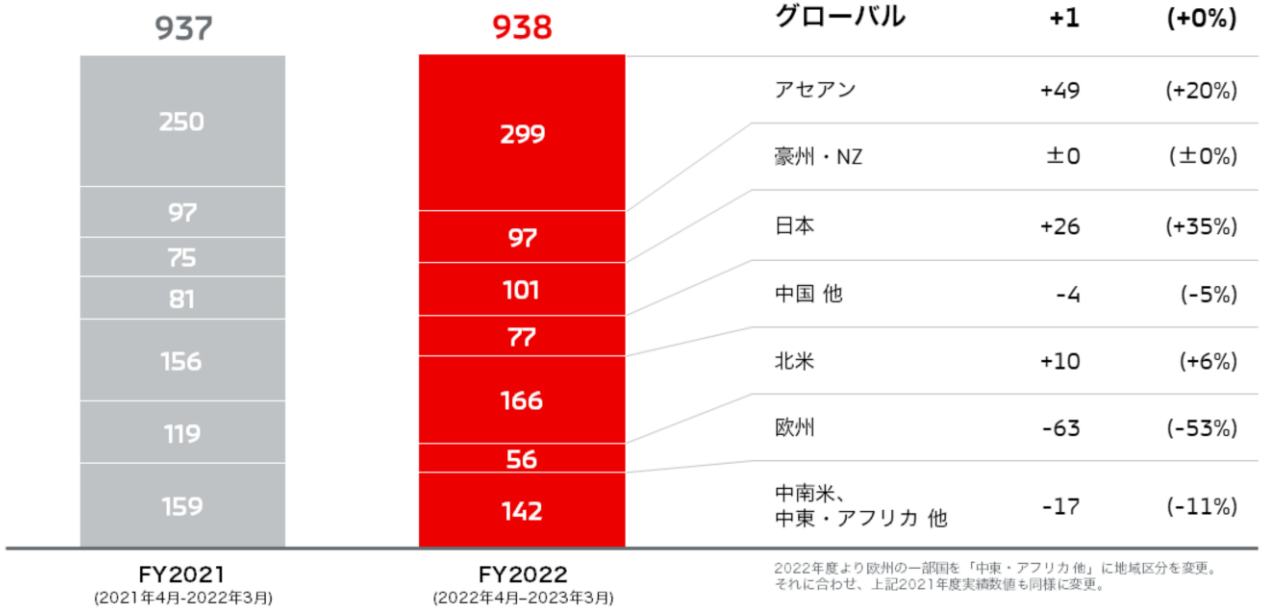


(億円)	FY2021 (2021年4月-2022年3月)	FY2022 見通し (2022年4月-2023年3月)	増減
合計	20,389	23,500	+3,111
- 日本	3,939	5,800	+1,861
- アセアン	4,661	5,950	+1,289
- 中国 他	167	150	-17
- 北米	3,972	5,200	+1,228
- 欧州	2,351	1,100	-1,251
- 豪州・NZ	2,547	2,800	+253
- その他	2,752	2,500	-252

2022年度より欧州の一部国を「その他」に地域区分を変更。それに合わせ、上記2021年度実績数値も同様に変更。

2022年度 販売台数見通し【前年度比】

小売台数 (千台)



2022年度 設備投資・研究開発費・減価償却費見通し



設備投資

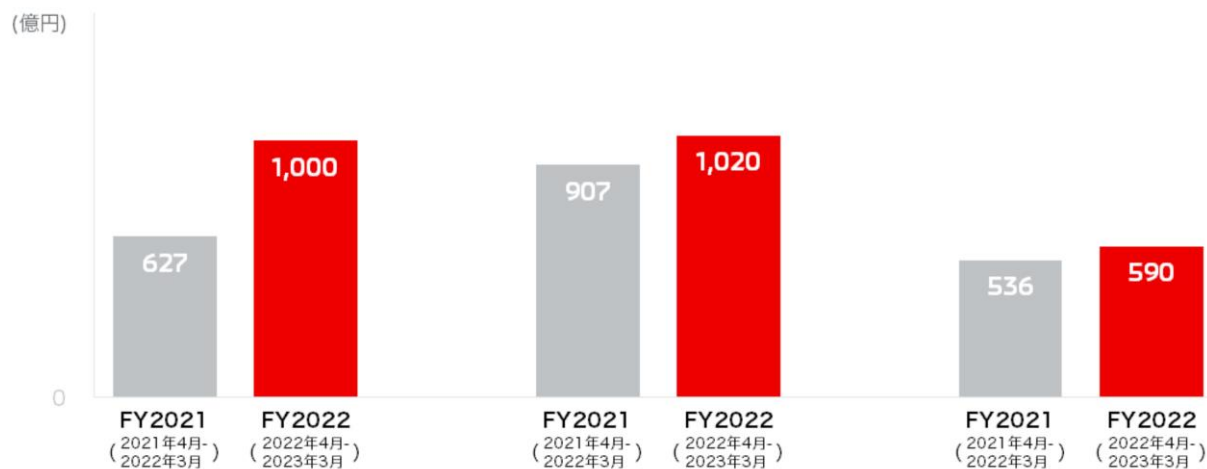
1,000億円
+59% (YoY)

研究開発費

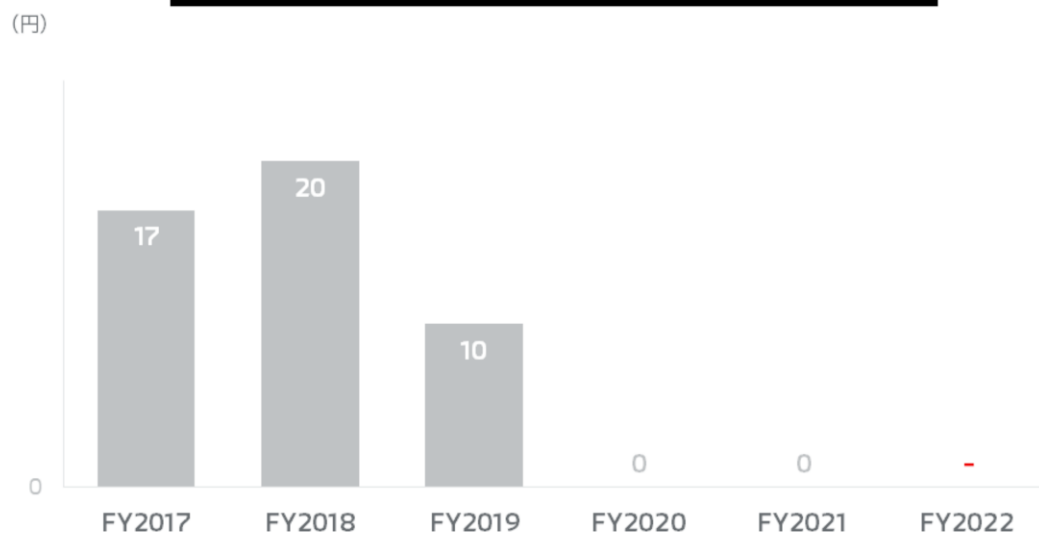
1,020億円
+12% (YoY)

減価償却費

590億円
+10% (YoY)



1株当たり配当金: 未定 (見通し)



本資料に記載されている将来に関する記述は、現時点で入手可能な情報に基づいており、リスクと不確実性を含んでおります。従いまして、今後の当社グループの事業領域を取り巻く経済情勢、市場の動向、金利・為替の変動、関係法令・規則の変更可能性等により、実際の業績がこれらの記述と大きく異なる可能性があることをご承知おきください。

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。