



2022年度  
第2四半期 決算報告  
2022年11月2日

1. 2022年度上期 実績

2. 2022年度 業績見通し

3. ビジネスハイライト

## 2022年度上期 業績サマリー【前年同期比】



(億円、千台)	上期 (4-9月)				四半期別	
	FY2021	FY2022	増減		1Q	2Q
			差異	率		
売上高	8,906	<b>11,582</b>	+2,676	+30%	5,287	6,295
営業利益 (利益率)	252 (2.8%)	<b>846</b> (7.3%)	+594	+236%	308 (5.8%)	538 (8.5%)
経常利益	271	<b>1,013</b>	+742	+274%	495	518
当期純利益*	217	<b>827</b>	+610	+281%	386	441
販売台数 (小売台数)	442	<b>426</b>	-16	-4%	217	209

\* 親会社株主に帰属する当期純利益

3

ご覧のスライドで、2022年度上期業績サマリーを説明いたします。

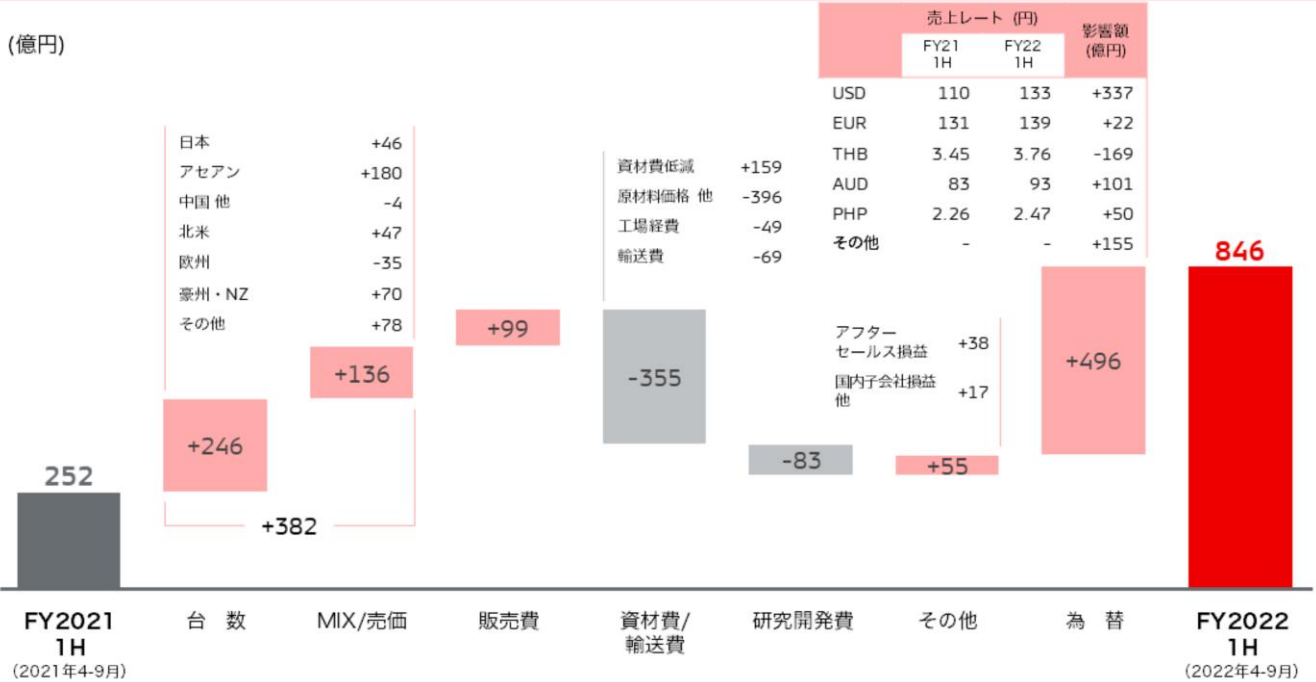
世界的な部品供給不足や物流の混乱、ロシアのウクライナ軍事侵攻等、当社を取り巻く経営環境は不透明な状況が続いております。このような経営環境の中、当社は販売の質あるいは手取り改善活動を推進することに集中した事に加え、為替の追い風もあり、前年同期比で大幅に改善いたしました。

上期の売上高は、前年同期比30%増の1兆1,582億円となりました。営業利益は、地域MIXや売価の改善等により、前年同期比で大幅に改善して846億円となりました。また営業利益率は7.3%となりました。経常利益は、為替の影響もあり1,013億円、当期純利益は827億円となりました。

尚、第2四半期切り取りでは、売上高6,295億円、営業利益538億円、営業利益率8.5%、経常利益518億円、当期純利益は441億円となりました。

販売台数は、グローバルで42万6千台となりました。

# 2022年度上期 営業利益変動要因分析【前年同期比】



ご覧のスライドで、2022年度上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/売価の合計は、前年同期比で382億円好転しました。台数の中に含まれる地域構成の好転や、地域内での国毎構成の好転によるものに加え、車種MIXや売価の好転が見られました。

販売費用は、広告宣伝費は計画にそって積み増ししたものの、引き続き主に北米地域での対策金の減少が大きく、合計で99億円の好転となりました。

資材費/輸送費は、原材料価格高騰等の影響を、一部資材費低減活動で吸収いたしましたが、輸送費や工場経費の悪化も加わり、全体で355億円の悪化となりました。

研究開発費は、来期以降の新商品投入準備のために計画通り積み増しており83億円の悪化、その他費用は、第1四半期に引き続き、主にアフターセールス損益や国内子会社損益の好転等により55億円の好転となりました。

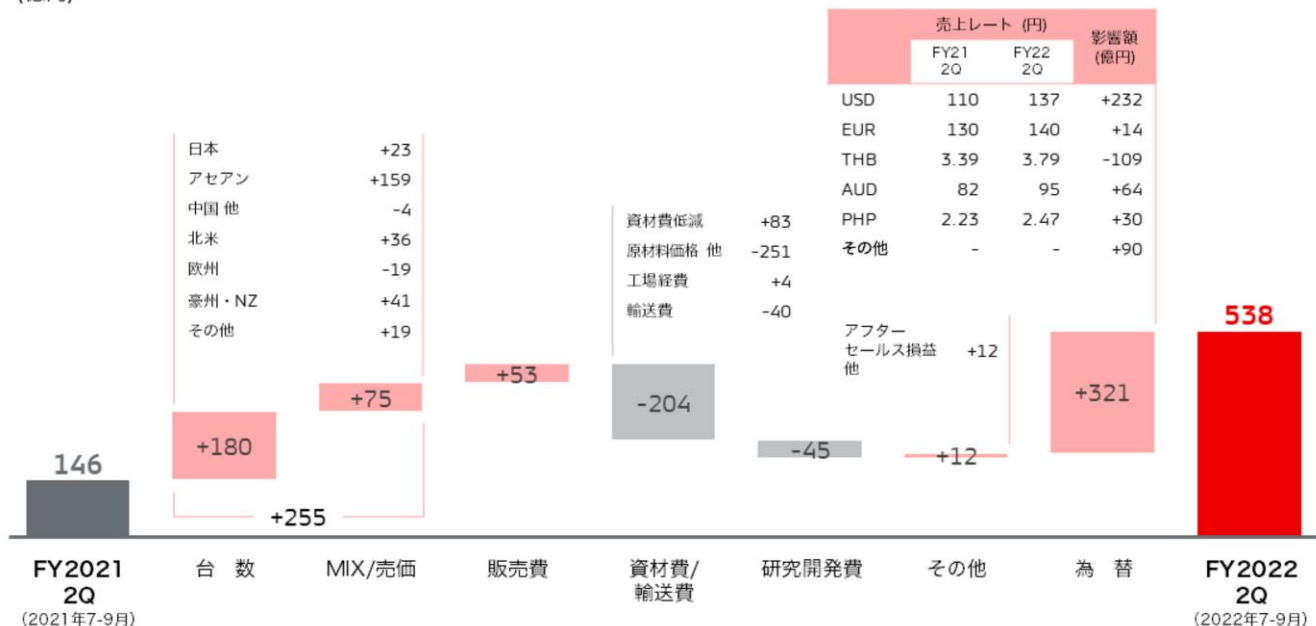
為替につきましては、主に米ドル、豪ドルの影響が大きく、前年同期比で496億円の好転となりました。

総計で、前年同期比で594億円の増益となりました。四半期ベースで変動はございますが、上期でみれば為替影響を除くケースでも、台数・MIXと販売費の削減で、資材費や物流費、研究開発投資の増加を吸収し増益決算となりました。全社一丸となった、手取り改善戦略の成果と考えております。

## 2022年度第2四半期 営業利益変動要因分析【前年同期比】



(億円)



5

ご覧のスライドで、2022年度第2四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/売価の合計は、前年同期比で255億円の好転となりました。これは主に、アセアン、豪州・ニュージーランド、北米等において卸売台数が伸長した事や、一部地域での売価改善効果などによるものです。

販売費用は、第1四半期同様に、主に北米においての対策金の減少により、合計で53億円の好転となりました。

資材費/輸送費は、原材料価格高騰を主因とし、204億円の悪化となりました。

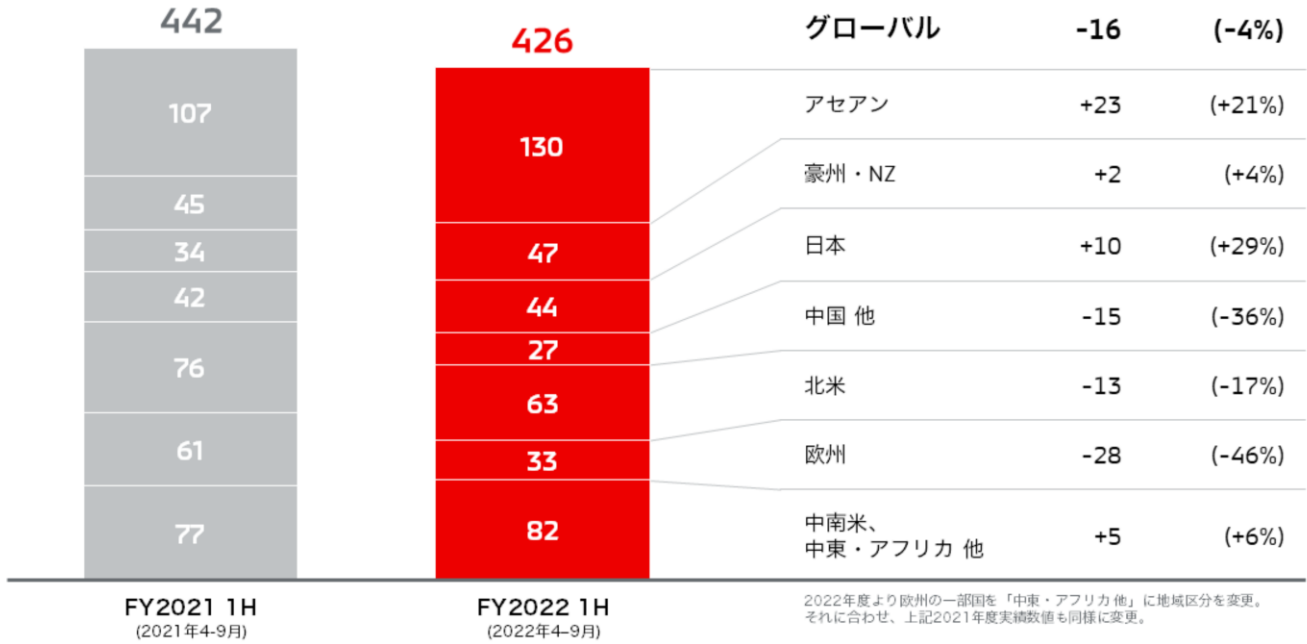
研究開発費は、計画通り積み増した結果、前年同期比で45億円の悪化、その他はアフターセールス損益等の好転により、12億円の増益効果となりました。

為替につきましては、全体的な円安傾向、特に米ドル、豪ドルへの影響があり、前年同期比で321億円のプラス効果となりました。

総計で、前年同期比で392億円の増益となりました。

## 2022年度上期 販売台数実績【前年同期比】

小売台数（千台）



次に、2022年度上期の販売台数について説明いたします。

全体では、依然続いている半導体不足等による生産台数制約影響等により、前年同期比4%減の42万6千台となりました。

特に、ゼロコロナ政策を堅持している中国、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を受けた欧州の減少が、第1四半期に続き大きくなっています。

また、車両供給不足により、北米の販売台数も相対的に大きな影響を受けました。

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。

## コアマーケット販売状況: アセアン



### アセアン

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

	FY2021 1H		FY2022 1H
アセアン	107千台	→	130千台
タイ	21千台 (6.2%)	→	25千台 (6.3%)
インドネシア	53千台 (12.6%)	→	45千台 (9.1%)
フィリピン	15千台 (11.8%)	→	25千台 (14.3%)
ベトナム	10千台 (9.0%)	→	21千台 (11.3%)



- 市況回復傾向の一方、半導体部品不足による車両供給制約が継続
  - エクスパンダー: インドネシアでは生産制約と他社販売攻勢によるシェア減少 (受注残の未解消)、フィリピン・ベトナムでは新型モデルの受注が想定以上に好調
- 外部環境の変化を注視しつつ、適切な販売施策を推進  
(DX強化、対面での販売活動強化: 試乗会やショッピングモールでの展示販売会、等)

7

まず主力のアセアン地域についてご説明いたします。

タイは、新型コロナウイルスの新規感染者数が4月以降減少し、9月30日には非常事態宣言が解除され、10月1日より入国規制も完全撤廃されました。一方で、半導体をはじめとする部品供給不足の影響は継続しており、自動車総需要にも影響を及ぼしました。当社販売は、『エクスパンダー』『トライトン』『パジェロスポーツ』等主力モデルで、前年同期比台数増となるものの、競合の相次ぐ新型車投入等市場全体の競争環境は厳しさを増しています。手取り戦略の一環での売価引き上げの影響もあり、マーケットシェアは微増に留まりました。

インドネシアは、新型コロナウイルス収束に伴う経済の回復により、全体需要は堅調であるものの、半導体部品不足による車両供給制約が持続しております。また、9月に発表された利上げや消費者物価高騰に加え、補助金付き燃料価格値上げなどもあり、顧客購買力にマイナスの影響が出始めました。そのような環境下において、当社の主力モデルである『エクスパンダー』は、第1四半期に発生した上海ロックダウンの影響や、その後も続いている部品供給不足の影響による生産制約が想定よりも大きく、旺盛な需要に対して多少の回復は後半にかけて見られたものの受注残解消には至りませんでした。下期は、新型モデル投入に合わせマーケティングを強化し、適正売価での販売台数増加を狙います。

フィリピンは、2022年3月以降政府による隔離・警戒措置も緩和され、また4年ぶりとなるフィリピン国際モーターショーが開催されるなど、自動車需要回復への後押しが続いております。新車需要の回復は、コロナ禍前の2019年度上期比88%まで回復してきました。当社は、5月に発売を開始した新型『エクスパンダー』の受注が好調に推移した事に加え、半導体等部品不足による車両供給制約の中での販売最大化に成功した『モンテロスポーツ』等が販売・マーケットシェア増を牽引いたしました。主要モデルは相当数の受注残があるため、生産増加をかけていく予定です。



## コアマーケット販売状況: アセアン



### アセアン

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

	FY2021 1H		FY2022 1H
アセアン	107千台	→	130千台
タイ	21千台 (6.2%)	→	25千台 (6.3%)
インドネシア	53千台 (12.6%)	→	45千台 (9.1%)
フィリピン	15千台 (11.8%)	→	25千台 (14.3%)
ベトナム	10千台 (9.0%)	→	21千台 (11.3%)



- 市況回復傾向の一方、半導体部品不足による車両供給制約が継続
- エクスパンダー: インドネシアでは生産制約と他社販売攻勢によるシェア減少 (受注残の未解消)、フィリピン・ベトナムでは新型モデルの受注が想定以上に好調
- 外部環境の変化を注視しつつ、適切な販売施策を推進 (DX強化、対面での販売活動強化: 試乗会やショッピングモールでの展示販売会、等)

7

その他、ベトナムも、社会活動の制約がほぼ解消され、コロナ禍前の状況に概ね戻ったように見受けられます。当社は、国内観光需要の活性化や入国規制緩和の影響等を受け、『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おります。また、7月より販売を開始いたしました新型『エクスパンダー』の受注は、予想を大幅に上回り好調に推移しております。

マレーシアも市場全体の堅調な回復は持続しており、当社販売も好調を維持しております。

いずれの国も、コロナ禍以前の状況に戻りつつあり、需要も堅調に回復してきております。一方で、車両供給制約は続いており、解消の目途は立っておりません。お待たせしている多くのお客様へ丁寧なフォローを行い、適切な販売施策を進めてまいります。



## コアマーケット販売状況: 豪州・NZ



### 豪州・NZ

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

	FY2021 1H		FY2022 1H
豪州・NZ	45千台	→	47千台
豪州	34千台 (6.5%)	→	36千台 (6.9%)
NZ	11千台 (13.1%)	→	11千台 (14.8%)



- 車両供給制約の解消が見られない中で総需要が伸び悩み
  - バックオーダーを抱える中で輸送面での供給制約のリカバリーに尽力 (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
- 販売モメンタムの変化等の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

8

豪州の全体需要は、新型コロナウイルス感染の影響が少なかった2019年度並みの水準となりました。その中で当社は、他社同様に車両供給制約の影響を大きく受け、バックオーダーを抱え供給に苦慮していますが、輸送会社との交渉などを行い、堅調な販売を維持することができました。

ニュージーランドの全体需要は、「Clean Car Discount (CCD)」施策を背景に、PHEV/EVモデルが全体需要を牽引いたしました。当社は第1四半期に続き、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。

豪州・ニュージーランドで新たに投入いたしました、新型『アウトランダー』及び同PHEVモデルは、いずれも市場から高い評価を受け、豪州では「グッドデザイン賞2022」を受賞いたしました。両国の受注も当社の予想を上回り好調を維持しております。半導体等部品不足による生産台数影響を最小化すべく、車両装備計画を見直すことで生産台数を確保し、販売台数最大化に繋げてまいります。

豪州・ニュージーランドいずれも、車両供給に苦慮する状況は解消の目途が立っておりません。そのような状況下において、お待たせしているお客様への適切なフォローアップを通じて、受注キャンセルの最小化を図ります。

北米			
販売台数			
	FY2021 1H		FY2022 1H
北米	76千台	→	63千台
うち アウトランダー	(23.4千台 旧型+新型)	→	22.2千台 新型



- 旺盛な新車需要に対して供給が追いつかず、引き続き総需要が伸び悩み
- 新型アウトランダーが販売を牽引も、需要に対応しきれない状況が継続。米国では現地のディーラー在庫が過去最低水準で推移
- 需要環境の変化に注視しつつ、引き続き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。

北米市場は第1四半期と同様、足元の需要に対し、半導体不足に加え、中国生産部品の供給遅れによっても車両供給が不足し、ディーラー在庫は過去最低水準で推移しております。当社も、特に新型『アウトランダー』が在庫不足の影響を大きく受け、販売台数を伸ばすことができない状況が続いております。

尚、去る10月12日にオンライン発表いたしました新型『アウトランダー』PHEVモデルは、米国ZEV規制に適合するモデルであり、PHEV+S-AWCの商品特徴にもご好評を頂いております。ガソリンモデルとセットでの露出による販売の相乗効果を図っていきます。

当社では、急速かつ大幅な金利上昇や景気後退の可能性等から、自動車総需要の下振れリスクは認識しております。インセンティブにつきましては、業界平均は低水準で推移しているものの、在庫が正常化に向かうセグメントは、底打ちしているケースもあります。一方で過度の在庫不足により、既に販売が鈍化しているかはまだ判断することは難しい状況です。

当社は、新型『アウトランダー』投入を契機に価格訴求を脱却するべく取り組んでおり、引き続き、商品とブランドを訴求する販売を継続してまいります。

日本			
販売台数			
	FY2021 1H		FY2022 1H
日本	34千台	→	44千台
登録車	14千台	→	24千台
軽自動車	20千台	→	20千台



- 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前年割れの低水準に
- 新型アウトランダーPHEVやデリカD:5、eKクロス EVの受注好調な一方、軽自動車の供給不足が第2四半期で顕在化
- 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・お客様接客品質向上に注力し、デジタル化の推進を進め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。

2022年度上期の日本国内の自動車総需要は、上海ロックダウンや、昨年来続いている半導体等部品供給不足の影響による車両供給不足により、総じて低水準となりました。

そういった環境の中、当社は主力車種の新型『アウトランダー』PHEVモデルや『デリカD:5』等の受注が好調に推移した事等により、前年同期比でおおよそ30%上振れて着地いたしました。

また、6月より販売を本格化してまいりました『eKクロス EV』は、第2四半期までで既に6,500台を越える受注を頂き好調なスタートを切りました。『eKクロス EV』は、誰もが気軽に選べる身近な軽EVとして、EVならではの静寂性、日常使いに十分な航続距離、お求めやすい価格、ランニングコストの経済性等に対し、ご好評をいただいております。車両供給不足影響は、当モデルでも共通の懸念となっておりますが、お待たせしているお客様へのフォローなどを適切に行い、販売の最大化を図ります。

今後も、半導体等部品不足による車両供給不足リスクを注視する必要があるものの、「三菱自動車らしさ=環境×安全・安心・快適」を訴求しつつ、サービス品質・お客様接客品質向上に注力し、販売全体の質の向上に努めます。

---

1. 2022年度上期 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	<b>25,300</b>	+4,911	+24%	+1,800
営業利益 (利益率)	873 (4.3%)	<b>1,700</b> (6.7%)	+827 (+2.4 pp)	+95%	+600
経常利益	1,010	<b>1,800</b>	+790	+78%	+600
当期純利益*	740	<b>1,400</b>	+660	+89%	+500
販売台数 (小売台数)	937	<b>908</b>	-29	-3%	-30

\* 親会社株主に帰属する当期純利益

12

2022年度上期は、第1四半期からの力強いモメンタムを維持し、我々の想定を上回り非常に好調に推移したと認識しております。為替の追い風もありましたが、全社一丸となって課題解決に取り組んできた成果であると考えております。

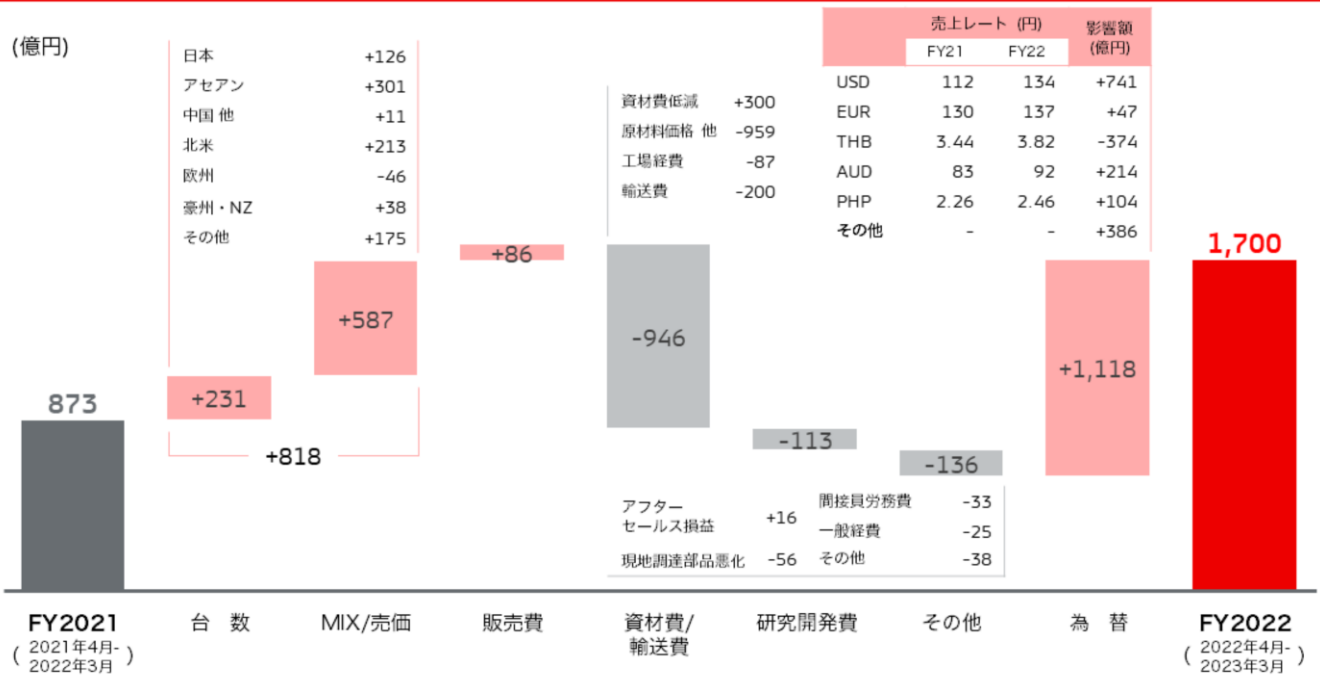
本日発表の上期実績は7月公表値に対し、営業利益、経常利益は80%前後、当期純利益は90%超まで進捗していることを踏まえて、通期の連結業績見通しをご覧の通り再度修正することといたしました。

売上高は、2兆3,500億円から2兆5,300億円、営業利益を1,100億円から1,700億円、経常利益を1,200億円から1,800億円、当期純利益を900億円から1,400億円にそれぞれ修正いたしました。

尚、半導体を中心とする部品供給不足の影響や船腹不足影響を織り込み、販売台数は従来の93万8千台から90万8千台に修正いたします。

2022年度下期も、不安定な経営環境が続く事に加え、世界経済におけるインフレやそれに対応する利上げ、ロシア・ウクライナ問題をはじめとする国際情勢等により、リセッションに陥るリスクが一層高まることが予測されています。また、為替の急激な変動等、激変が予想される経営環境へ迅速かつ柔軟に対応できる企業体質への転換を図ることにより、修正した通期業績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/売価に関しましては、車両供給不足の影響は残るものの、目標販売台数を達成すると同時に販売の質改善を推進することにより、総計で818億円のプラス効果を見込んでおります。

販売費に関しましては、広告宣伝費は計画に沿って使用するものの、想定を上回る対策金の抑制の実現により、86億円の増益要因を見込んでおります。

資材費/輸送費に関しましては、原材料価格上昇や半導体を含む資材費高騰、輸送費の高騰による工場経費の悪化等を、資材費低減活動で一部吸収し、総計で946億円の悪化を見込んでおります。

研究開発費は、2023年度以降に本格化する新型車投入に向け計画通り積み増す事により、113億円の悪化を見込んでおります。

その他、世界的なインフレに伴う人件費や現地調達部品悪化影響等を想定しており、136億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、1,118億円の好転を見込んでおります。

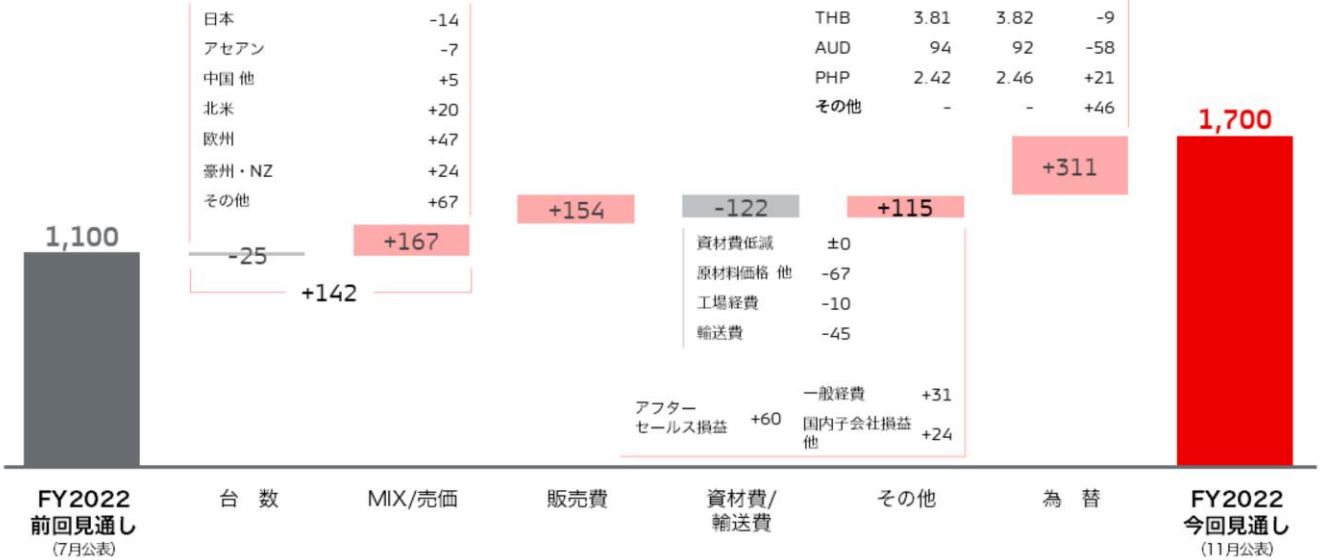


## 2022年度 営業利益見通し変動要因分析【前回公表比】



(億円)

	売上レート (円)		影響額 (億円)
	前回	今回	
USD	125	134	+301
EUR	135	137	+10
THB	3.81	3.82	-9
AUD	94	92	-58
PHP	2.42	2.46	+21
その他	-	-	+46



2022年度営業利益最新見通しについて、前回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。

半導体を中心とする部品供給不足や船腹不足の影響を織り込み、台数影響で25億円下方修正致します。一方で、MIX/売価影響は、従来計画から売価改善の進捗が予想を上回るペースで進捗しており、167億円の増益効果を見込んでおります。総計で142億円のプラス効果を見込んでおります。

販売費に関しましては、上期の実勢分を反映し、154億円の好転を見込んでおります。

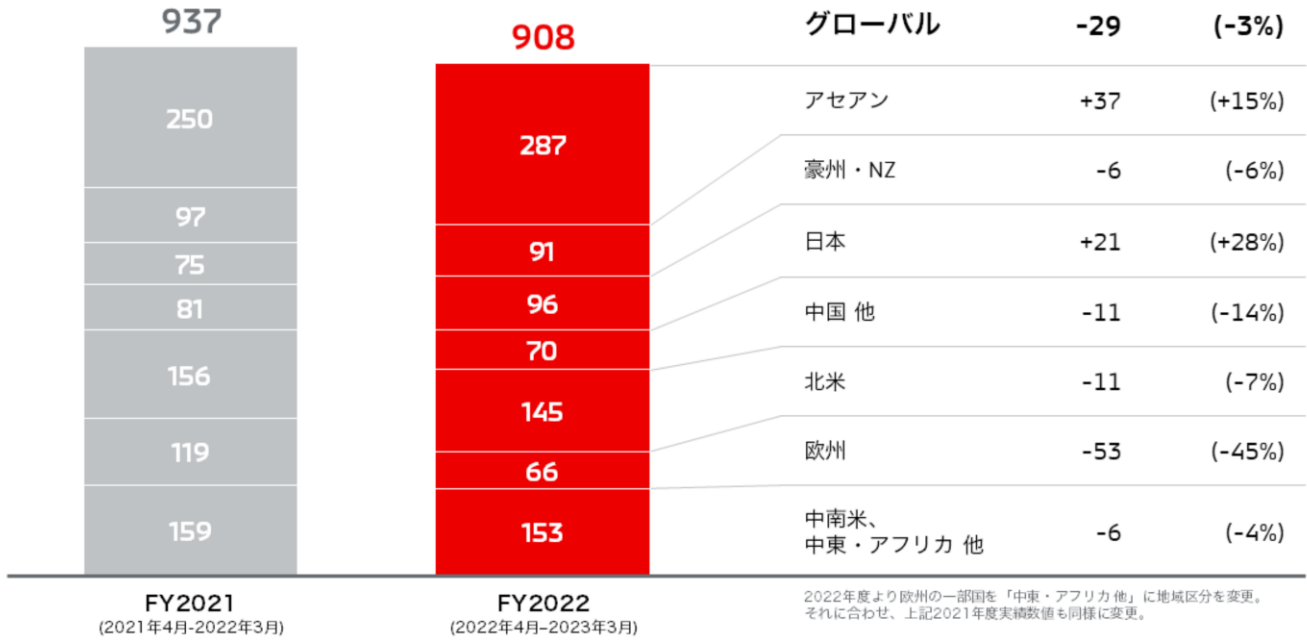
資材費/輸送費に関しましては、原材料価格の上昇や半導体を含む資材費の高騰、輸送費の高騰やそれに伴う工場経費の悪化を想定し、122億円の悪化を見込んでおります。

その他は、期初想定よりもアフターセールス損益、国内子会社損益がそれぞれ好転し、更には一般経費等の抑制効果を取り込み、115億円のプラス効果を見込んでおります。

為替影響は、米ドル高を中心とした為替の影響を反映した結果、311億円の好転を見通しております。

## 2022年度 販売台数見通し【前年度比】

小売台数 (千台)



このスライドでは昨年度比の販売台数見通しをお示しています。

今年度投入した軽EVを初め、昨年来投入してきた新型『エクリプス クロス』PHEVモデル、『アウトランダー』及び同PHEVモデル、そして『エクスパンダー』といった三菱自動車らしさを具現化した車種については、依然半導体等の影響により各地域でのお客様からの受注にお応えしきれない状況が続いています。また半導体が確保できた場合でも、完成車運搬用の船舶が確保困難な状況となっている為、グローバルで90万8千台と昨年比で減少する見通しとしております。

---

1. 2022年度上期 実績

2. 2022年度 業績見通し

3. ビジネスハイライト

軽EV＝短距離ユースにおける、カーボンニュートラルの最適解



- 一般販売を再開（11/24～）
- 商用車としての使い勝手を高めた、国内メーカー唯一の軽商用EV



- 累計受注6.6千台（5/20～9/30）
- 快適性と利便性を追求した「誰もが気軽に選べる軽EV」

当社は、去る10月13日に発表したとおり、『ミニキャブ・ミーブ』の一般販売を再開いたします。『ミニキャブ・ミーブ』は国内メーカー唯一の軽商用EVで、2011年12月より配送業などを中心に販売しておりました。2021年3月末に一旦生産を終了し、法人向けかつ限定的に販売を続けておりましたが、この度物流関連企業や自治体等を中心とした高いご要望にお応えするため、一般販売の再開を決定いたしました。おかげ様で、多くの企業の皆様からお問い合わせをいただいております。

6月に投入した新型『eKクロスEV』に加え、軽EVラインアップの強化を実現することを通じ、当社は電動車の先駆者として、今後も気候変動・エネルギー問題の解決や、カーボンニュートラルの実現に貢献してまいります。

## 国内PHEVのトップランナー



2022年度上期 PHEV国内販売シェアNo.1 (約65%)

アウトランダーPHEVモデル



車種別PHEVシェア第1位<sup>\*1</sup> (10,749台<sup>\*2</sup>)

エクリプス クロスPHEVモデル



車種別PHEVシェア第2位 (2,430台)

\*1: 2022年4月～9月、一般社団法人 日本自動車販売協会連合会調べ

\*2: 2021年12月発売の現行モデルと先代モデルの合算

18

当社の『アウトランダー』PHEVモデルは2022年度上期の国内市場で10,749台を販売し、PHEVカテゴリーで第1位を獲得しました。また、『エクリプス クロス』PHEVモデルも2,430台でPHEVカテゴリーの第2位を獲得し、両車合計で13,179台となり、国内PHEVカテゴリーで約65%のトップシェアを占めることができました。

『アウトランダー』PHEVモデルは世界60カ国以上で累計約31万台を販売し、PHEVカテゴリーをリードしてきました。次世代モデルを昨年12月に日本で発売し、「威風堂堂」をコンセプトとした力強いエクステリアデザイン、3列7人乗りの採用による使い勝手の良さ、ツインモーター4WDによる力強く滑らかな走り等、お客様からご好評をいただいています。国内以外でも既に、ニュージーランド、豪州で販売を開始しましたが、いずれもお客様の受注にお応えしきれない状況となっております。北米でも10月に発表し、お客様から高い関心を寄せて頂いております。

### 新型エクスパンダー クロス



- インドネシアを手始めに販売開始（8月～）ASEANを中心に順次各国へ展開予定
- 更にSUVらしく力強いスタイリングへ走行時の安心感や乗り心地を向上

### 新型ASX（欧州向け）



- 欧州市場向けのルノーOEM供給受けモデル 2023年3月販売開始予定
- 多様なニーズにお応えする複数のパワートレイン設定（PHEV/HEV/ICE）

当社は、8月11日～21日まで開催されたインドネシア国内最大のモーターショー「GAIKINDO・インドネシア国際オートショー2022（GIIAS 2022）」にて、新型クロスオーバーMPVの『エクスパンダー クロス』を発表いたしました。昨年大幅改良した新型『エクスパンダー』に続き、新型『エクスパンダー クロス』はインドネシアで生産し、アセアン地域を中心に順次展開していく予定です。『エクスパンダー』とともに、エクスパンダーシリーズによって、アセアンを中心に当社のプレゼンスをさらに拡大してまいります。

また当社の欧州事業統括会社である三菱自動車・ヨーロッパ・ビー・ブイ（MME）は、9月21日に欧州市場向けの新型コンパクトSUV『ASX』をオンライン発表会で世界初披露しました。コンパクトSUV『ASX』はグローバルに幅広く展開する当社の主力モデルで、欧州では2010年から販売していました。今回、アライアンスパートナーであるルノーより欧州市場向けにOEM供給を受ける新型『ASX』は、ルノー・日産・三菱自動車アライアンスによるCMF-Bプラットフォームを採用したコンパクトSUVで、2023年3月より当社の販売ネットワークを通じ販売を開始いたします。

当社は、今後も各販売地域の特性に沿った商品ラインアップを強化し、お客様の多様なニーズにお応えしてまいります。



## MITSUBISHI XFC CONCEPT



20

当社は10月19日にベトナムにて、コンパクトSUVコンセプトカー『MITSUBISHI XFC CONCEPT』を世界初披露し、10月26日（水）から30日（日）まで開催されたベトナムモーターショー2022に参考出品、一般公開しました。当社では、アセアン市場向けに、ピックアップトラック『トライトン』、同車派生のミッドサイズSUV『パジェロスポーツ』、クロスオーバーMPV『エクスパンダー』及び『エクスパンダー クロス』、コンパクトハッチバック『ミラージュ』、同セダン『アトラージュ』など地域に最適な幅広い商品を展開しています。今回発表するコンセプトカー『MITSUBISHI XFC CONCEPT』は、アセアンの現行ラインナップに新たに加わる待望のコンパクトSUVです。

新型コンパクトSUVは、2023年度にベトナムを含むアセアン各国に順次投入していく予定です。そして、将来的には電動車の追加や、アセアン以外の地域にも展開する計画であり、アセアン戦略車から世界戦略車となり当社の販売を牽引するクロスオーバーMPV『エクスパンダー』のような、主力車種に育てていきたいと考えております。



**MITSUBISHI  
MOTORS**  
Drive your Ambition



---

## APPENDIX

## 2022年度上期 バランス・シート/フリーキャッシュフロー【前年度/同期比】



(億円)	FY2021 (2022年3月末)	FY2022 1H (2022年9月末)	増減
資産合計	19,284	<b>20,143</b>	+859
うち現金及び預金	5,115	<b>5,301</b>	+186
負債合計	12,981	<b>12,559</b>	-422
うち有利子負債	4,805	<b>4,156</b>	-649
純資産合計	6,303	<b>7,584</b>	+1,281
自己資本 (自己資本比率)	6,068 (31.5%)	<b>7,308</b> <b>(36.3%)</b>	+1,240
ネットキャッシュ 【自動車事業及び消去】	2,497	<b>3,485</b>	+988

(億円)	FY2021 1H (2021年4-9月)	FY2022 1H (2022年4-9月)	増減
フリーキャッシュフロー 【自動車事業及び消去】	-581	<b>611</b>	+1,192

## 2022年度上期 設備投資・研究開発費・減価償却費



### 設備投資

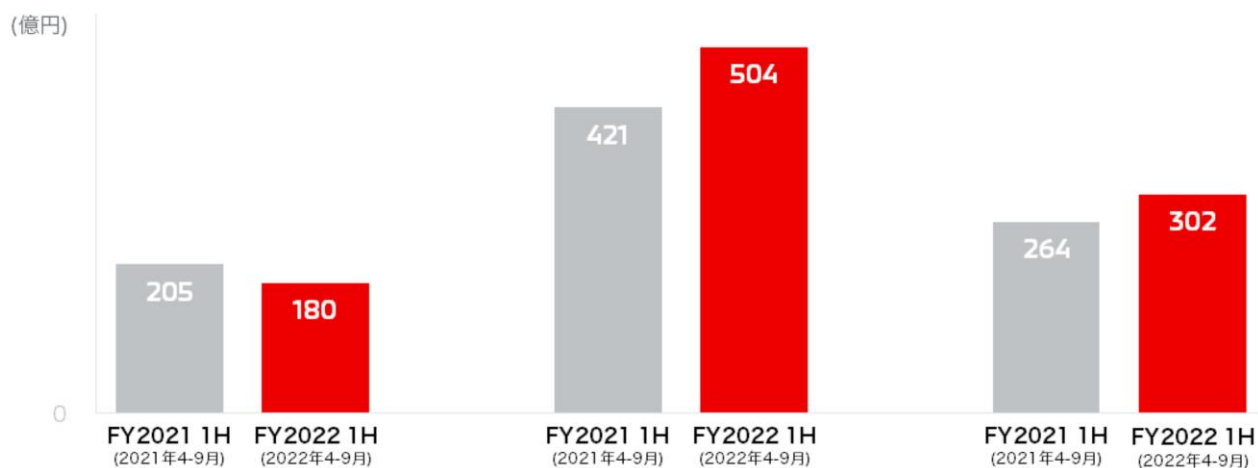
180億円  
-12% (YoY)

### 研究開発費

504億円  
+20% (YoY)

### 減価償却費

302億円  
+14% (YoY)



## 2022年度上期 地域別業績【前年同期比】



(億円)	売上高			営業利益		
	FY2021 1H (2021年4-9月)	FY2022 1H (2022年4-9月)	増減	FY2021 1H (2021年4-9月)	FY2022 1H (2022年4-9月)	増減
合計	8,906	11,582	+2,676	252	846	+594
- 日本	1,764	2,597	+833	-30	-81	-51
- アセアン	1,942	2,848	+906	112	225	+113
- 中国 他	85	51	-34	17	18	+1
- 北米	1,717	2,333	+616	73	375	+302
- 欧州	1,112	689	-423	0	20	+20
- 豪州・NZ	1,068	1,490	+422	77	218	+141
- その他	1,218	1,574	+356	3	71	+68

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	<b>25,300</b>	+4,911
- 日本	3,939	<b>5,400</b>	+1,461
- アセアン	4,661	<b>6,200</b>	+1,539
- 中国 他	167	<b>150</b>	-17
- 北米	3,972	<b>5,850</b>	+1,878
- 欧州	2,351	<b>1,550</b>	-801
- 豪州・NZ	2,547	<b>2,950</b>	+403
- その他	2,752	<b>3,200</b>	+448

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 設備投資・研究開発費・減価償却費見通し



### 設備投資

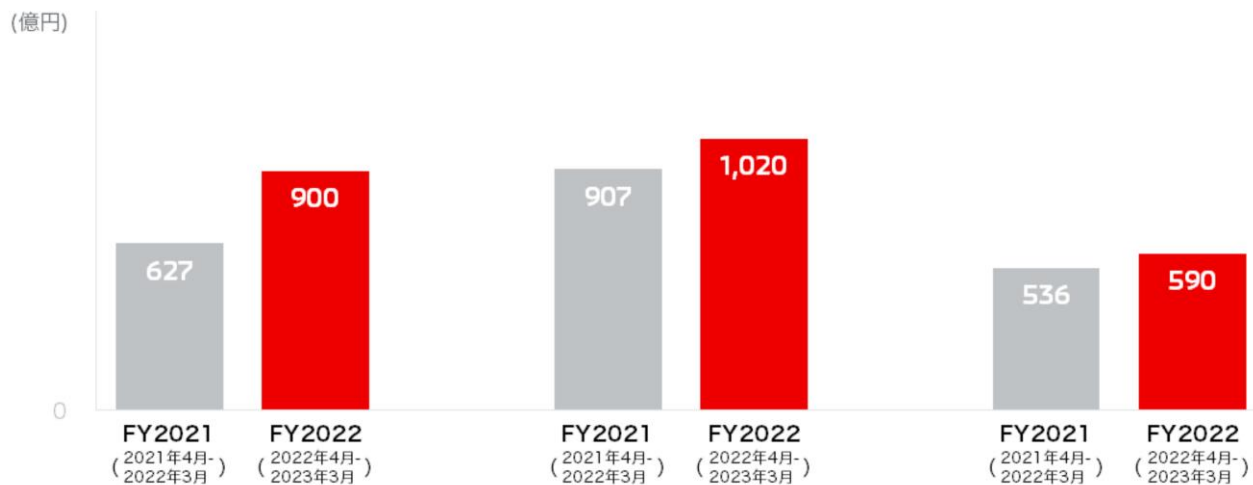
900億円  
+44% (YoY)

### 研究開発費

1,020億円  
+12% (YoY)

### 減価償却費

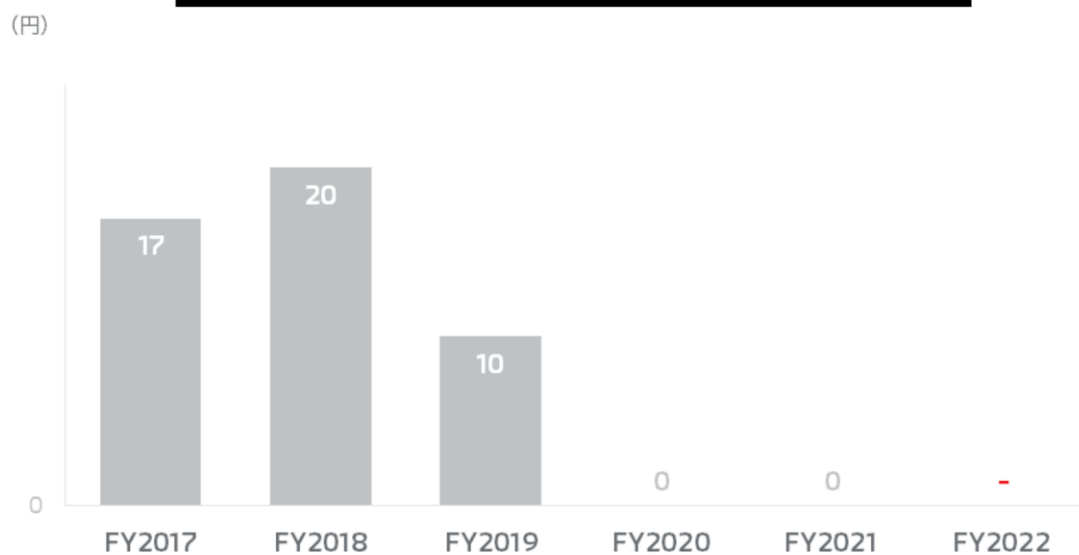
590億円  
+10% (YoY)



## 2022年度 株主還元見通し



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。