



2023年度第2四半期
決算報告
2023年10月30日

1. 2023年度上期 実績

2. 2023年度 通期業績見通し

3. ビジネスハイライト

2023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	
	FY2022	FY2023	増減		1Q	2Q
			差異	率		
売上高	11,582	13,308	+1,726	+15%	6,358	6,950
営業利益 (利益率)	846 (7.3%)	1,042 (7.8%)	+196 (+0.5pp)	+23%	452 (7.1%)	590 (8.5%)
経常利益	1,013	1,209	+196	+19%	618	591
当期純利益*	827	675	-152	-18%	479	196
販売台数 (小売台数)	426	389	-37	-9%	195	194

* 親会社株主に帰属する当期純利益

3

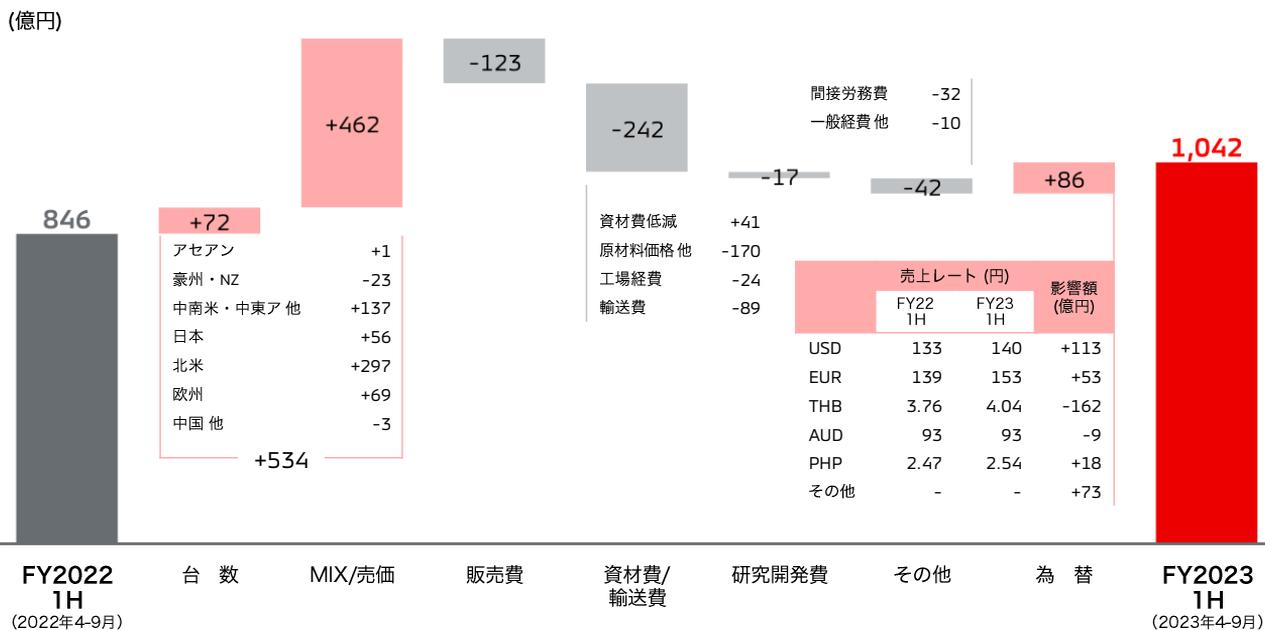
2023年度上期は、船腹・半導体不足に加え、アセアンを中心とした総需要減退に加え、インフレ等を起因とする資材費の高止まり等、厳しい経営環境となりました。このような経営環境の中、当社業績は、販売の質向上、あるいは「手取り改善活動」を推進し、前年同期比で堅調に伸長いたしました。

上期の売上高は、前年同期比15%増の1兆3千308億円となりました。営業利益は、地域ミックスや売価の改善等により、前年同期比23%増加の1,042億円、営業利益率は7.8%となりました。経常利益は、為替の影響もあり1千209億円、当期純利益は、中国事業関連損失の計上や、税金の支払い等もあり、675億円となりました。

なお、第2四半期切り取りでは、売上高6千950億円、営業利益590億円、営業利益率8.5%、経常利益591億円、当期純利益196億円となりました。

小売り販売台数は、船腹・半導体不足や総需要減退に加え、商品サイクルの端境期の影響もあり、前年同期比9%減、38万9千台となりました。

2023年度上期 営業利益変動要因分析【前年同期比】



台数・MIX/売価の合計で、前年同期比534億円好転しました。このうち、「手取り改善活動」推進によりMIX/売価が462億円の増益要因、台数はアセアン地域の下振れを、レバレッジ地域である中南米・中東アフリカと北米で補い72億円の好転となりました。

販売費用は、新型モデル投入にむけ広告宣伝費を積み増し、販売環境の正常化に伴い対策金が増加した結果、合計で123億円の減益要因となりました。

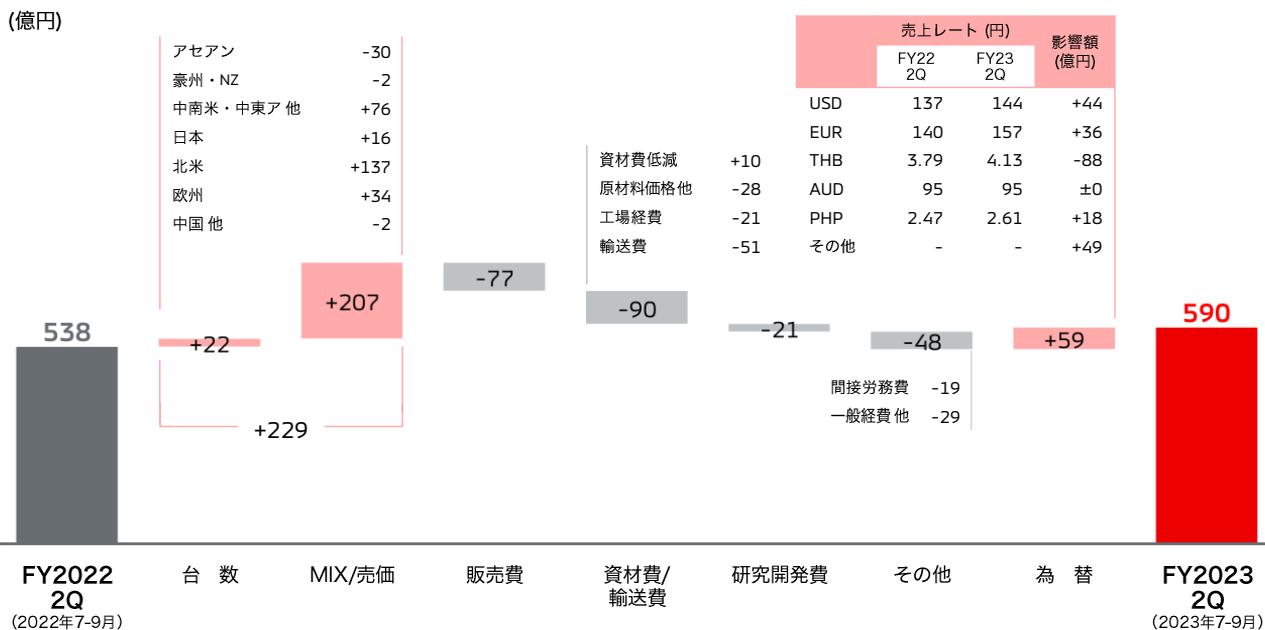
資材費/輸送費は、昨年度下期より大きく上昇した原材料価格影響やインフレ影響を資材費低減活動で一部吸収いたしましたが、輸送費や工場経費の悪化により、総計で242億円の悪化となりました。

研究開発費は、来期以降の新商品投入準備のため、計画通り積み増しており、17億円の悪化、その他費用は、間接労務費や一般経費等の費用増により、42億円の悪化要因となりました。

為替につきましては、米ドルおよびユーロ等の好転影響を、コスト通貨であるタイパーツの悪化影響で相殺し差し引きで86億円の好転となりました。

総計で、前年同期比で196億円の増益となりました。

2023年度第2四半期 営業利益変動要因分析【前年同期比】



5

台数・MIX/売価は上期と同様の動きとなっております。前年同期比で合計229億円好転したなかで、「手取り改善活動」推進によりMIX/売価が207億円の増益要因、台数はアセアン地域の下振れを、レバレッジ地域である中南米・中東アフリカと北米で補い22億円の増益貢献です。

販売費用は、広告宣伝費の積み増しに加え、販売環境の正常化に伴う対策金増加により、合計で77億円の悪化となりました。

資材費/輸送費は、原材料価格の悪化影響は落ち着きを見せつつあるものの、輸送費や工場経費の悪化により、合計で90億円の悪化となりました。

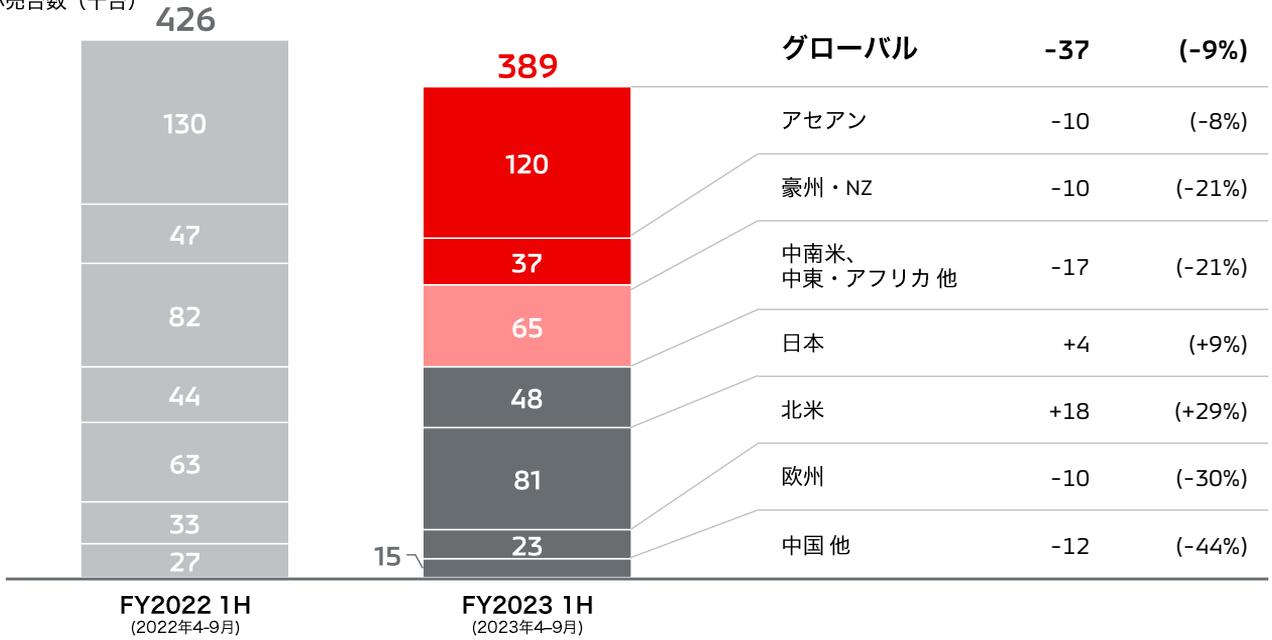
研究開発費は、計画通り積み増した結果、前年同期比で21億円の悪化、その他は主に間接労務費や一般経費の増加等により、48億円の悪化となりました。

為替につきましては、米ドル、ユーロは円安による増益影響があったものの、パーツ高による減益影響により差し引きで59億円の増益要因となりました。

総計で、前年同期比で52億円の増益となりました。

2023年度上期 販売台数実績【前年同期比】

小売台数（千台）



前年対比については、日本・北米以外の地域で、前年度を下回る結果となりました。主に、一部地域においての総需要の弱含みや、船腹不足・湾岸混雑および内陸輸送の能力不足、半導体影響等により、前年同期比9%減の38万9千台にとどまりました。

アセアン

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

	FY2022/1H		FY2023/1H
アセアン	130千台	→	120千台
タイ	25千台 (6.3%)	→	16千台 (4.2%)
インドネシア	45千台 (9.1%)	→	39千台 (8.2%)
フィリピン	25千台 (14.3%)	→	40千台 (18.6%)
ベトナム	21千台 (11.4%)	→	15千台 (11.1%)
マレーシア	13千台 (3.6%)	→	10千台 (2.7%)



- インフレ・高金利、販金審査厳格化影響等により自動車需要が落ち込む中、好調なフィリピンが下支えするトレンドは不変
- 新型車投入・展開を計画に沿って着実に実施し、各国に適したマーケティングを行う
- ➔ 市況・競合環境を注視するとともに、新型車効果最大化に向け、ローカルパートナーと連携し、質・量ともに改善を図る

7

アセアン各国の総需要は、第1四半期同様に、底堅い成長がみられるフィリピン以外は、全体では需要の回復が遅れています。この環境下において、当社の小売り販売台数は、前年同期比で8%程度減少し12万台となりました。

タイでは、自動車ローン審査厳格化と、総選挙後の政権の先行不透明感などにより、総需要が伸び悩みました。特にピックアップセグメントで審査基準厳格化の影響を受けています。モデル端境期であった当社は、台数・シェア共に減少いたしました。7月末に待望の新型『トライトン』の投入を発表し、一部仕様から販売を開始しています。今後2023年度末までに、最上級グレードモデルを含めた全てのモデルを段階的に投入実施する計画です。なお、今回の全面改良に伴い、立ち上がり品質を最優先としており、新型生産は徐々に増やしていく計画です。

インドネシアの総需要は、政策金利の高止まりの影響で需要回復に時間を要しています。需要の低迷を受け、価格競争が再燃しておりますが、当社においては「手取り改善活動」を堅持しております。下期以降は、8月に発表した新型『エクスフォース』の投入を最大化すべく、イベントマーケティングを中心とした販促活動を展開して参ります。

【次ページに続く】

フィリピンにおいては、8月以降消費者物価指数が再び上昇に転じましたが、失業率の低下や海外送金は安定して増加しており、自動車購買意欲の拡大傾向は続いております。当社は、第1四半期より好調に販売を伸ばしている『ミラージュ』等に加え、車両供給の改善により、『エクспанダー』『モンテロスポーツ』『ストラダ』等の販売が伸長し、台数・シェア共に増加いたしました。

ベトナムの総需要は、昨年度より続いている外需減速に伴う輸出低迷と金利高止まりにより、景況感の悪化が一層深刻化しております。一方で、政府が景気施策を実施し、9月には輸出が7ヶ月ぶりに対前年比プラスに転じるなど、明るい兆しもみえてきました。当社は、その動向を注視しつつ、強い商品力の『エクспанダー』の販売促進に注力し、新型『エクスフォース』の発売に備えます。

マレーシアは、銀行の慎重なローン貸付姿勢もある中、想定よりも堅調に推移しております。当社は、主力商品の『エクспанダー』の販売は好調に推移しましたが、『トライトン』は、新型車投入への期待感から買い控え、ローン承認率の低下の影響などにより、販売台数が減少いたしました。

日本

販売台数・マーケットシェア（当社調べ）

	FY2022/1H		FY2023/1H
日本	44千台	→	48千台
登録車	24千台(2.4%)	→	22千台(1.8%)
軽自動車	20千台(2.6%)	→	26千台(3.3%)



- コロナ前には及ばないものの、総需要は13ヶ月連続で前年比を上回り順調に回復
 - 半導体等部品不足の影響は残ったが、受注は堅調に推移
- 価値訴求シフトに向け、商品・販売・体制あらゆる面で基盤を整える

日本国内の自動車総需要は、コロナ禍以前には及ばないものの、2022年9月以降前年超えとなり、市場は引き続き回復基調にあることが窺えます。当社は、半導体等部品供給不足の影響を受け受注残の解消が進みませんでした。全体的には前年同期比で増加いたしました。

市場は回復傾向にあります。半導体等部品不足による影響は一部で残っており、今後の動向を注視する必要があります。当社は『アウトランダー』PHEVや『デリカミニ』に代表される「三菱自動車らしさ」を具現化したモデルを柱に、受注獲得強化を継続し、販売台数拡大に注力いたします。

また、去る7月末にタイでのワールドプレミアで披露しました新型ピックアップトラック『トライトン』を、来春約12年ぶりに日本でも販売を開始する運びとなりました。「三菱自動車らしさ」を体現する車種として、新型『トライトン』を投入することにより、ブランドイメージの浸透・確立を目指します。

北米

	販売台数	
	FY2022/1H	FY2023/1H
北米	63千台	81千台
うち アウトランダー (ガソリン・PHEV)	23.3千台	40.5千台



- 在庫レベル改善、値引き幅の拡大や、フリート需要増加により総需要は前年比で大幅増加
- 好調な『アウトランダー』シリーズを中心に販売が拡大
- ➔ 市場競争環境の変化を見極め『アウトランダー』シリーズの好調な販売モメンタムを維持

北米市場の総需要は、生産回復による車両供給不足の改善や、フリート需要の増加等により、前年同期比で17%程度増加いたしました。

当社は、在庫レベルの改善に加え、主に昨年11月に本格投入した『アウトランダー』PHEVの販売増加や、フリート市場の回復も加わり、前年度比29%増となりました。

今後も、金利上昇やこれに伴う景気後退リスク、生産回復に伴う市場競争激化を注意深く見守りつつも、『アウトランダー』シリーズの好調な販売モメンタムを維持し、インセンティブに頼らない販売へのシフトを確立してまいります。

1. 2023年度上期 実績

2. 2023年度 通期業績見通し

3. ビジネスハイライト

2023年度 業績見通し【前年度比】



(億円、千台)	FY2022 (2022年4月-2023年3月)	FY2023 見通し (2023年4月-2024年3月)	増減		前回見通し からの増減
			差異	率	
売上高	24,581	28,500	+3,919	+16%	+700
営業利益 (利益率)	1,905 (7.7%)	2,000 (7.0%)	+95 (-0.7 pp)	+5%	+300
経常利益	1,820	2,100	+280	+15%	+400
当期純利益*	1,687	1,400	-287	-17%	+300
販売台数 (小売台数)	834	868	+34	+4%	-49

* 親会社株主に帰属する当期純利益

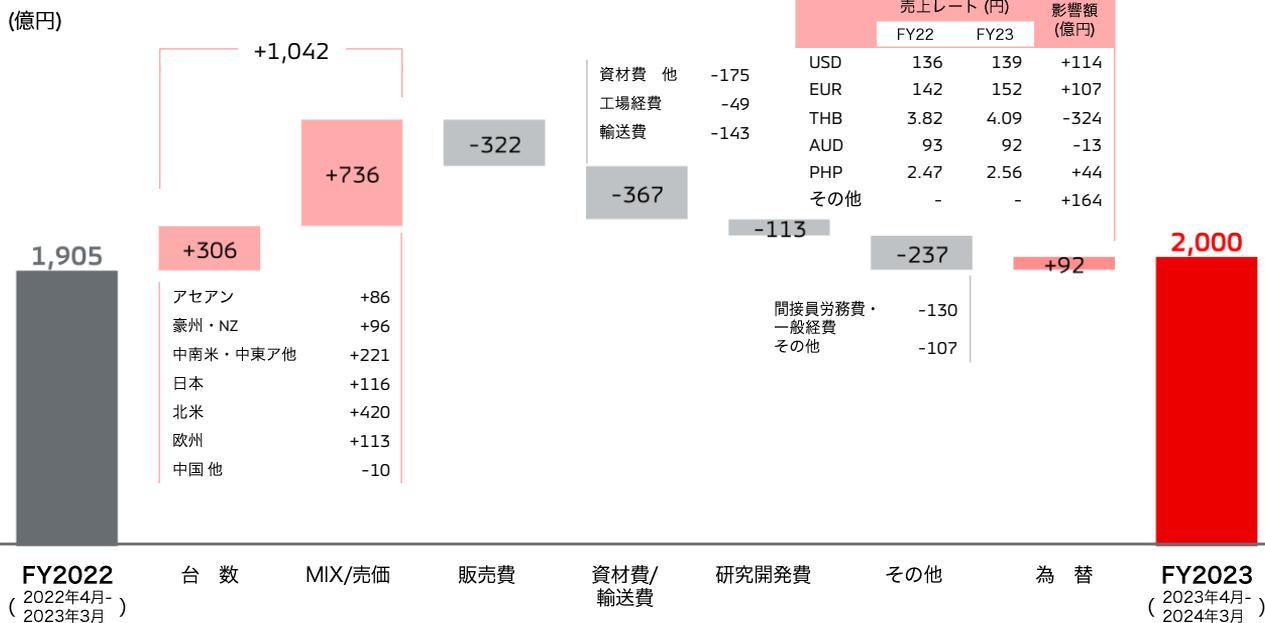
11

2023年度上期は、半導体等部品供給不足による車両供給制約は改善されましたが、船腹不足・物流逼迫に加え、主にアセアンでの想定以上の総需要の落ち込みなど、当社を取り巻く環境は厳しかったと認識しております。一方で、「手取り改善活動」推進等による、MIX/売価改善が当社の収益を下支えし、当初の期待を上回る実績となりました。

これまでの実績を踏まえ、下期の見通しを精査した結果、2023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2兆7,800億円から2兆8,500億円、営業利益を1,700億円から2,000億円、経常利益を1,700億円から2,100億円、当期純利益を1,100億円から1,400億円とそれぞれ修正いたしました。なお、販売台数は、上期販売台数実績を踏まえ、91万7千台から86万8千台へ下方修正いたします。

下期以降も、各国の景気後退懸念に加え、地政学的リスク等、期初想定していた以上に不透明感の強いマクロ環境下であるとともに、船腹不足や半導体等部品供給不足など様々なリスクがありますが、「手取り改善活動」の推進と、新型モデル投入を着実に実施することで、修正した見通しの達成に向けて、全社一丸となって取り組みます。

2023年度 営業利益見通し変動要因分析【前年度比】



台数・MIX/売価は、船腹・半導体不足等による供給制限がある中、下期に段階的に出現する新型車効果や、「手取り改善活動」の推進等によるMIX/売価改善等で、総計1,042億円のプラス効果を想定しております。このうち、「手取り改善活動」、即ち販売の質改善による増益効果は736億円を計画しています。

販売費につきましては、広告宣伝費は、概ね計画の範囲内で推移すると考えているものの、対策金の増加ペースは、これまでのところ比較的緩やかです。それを踏まえ、総計で、322億円の悪化を想定しております。

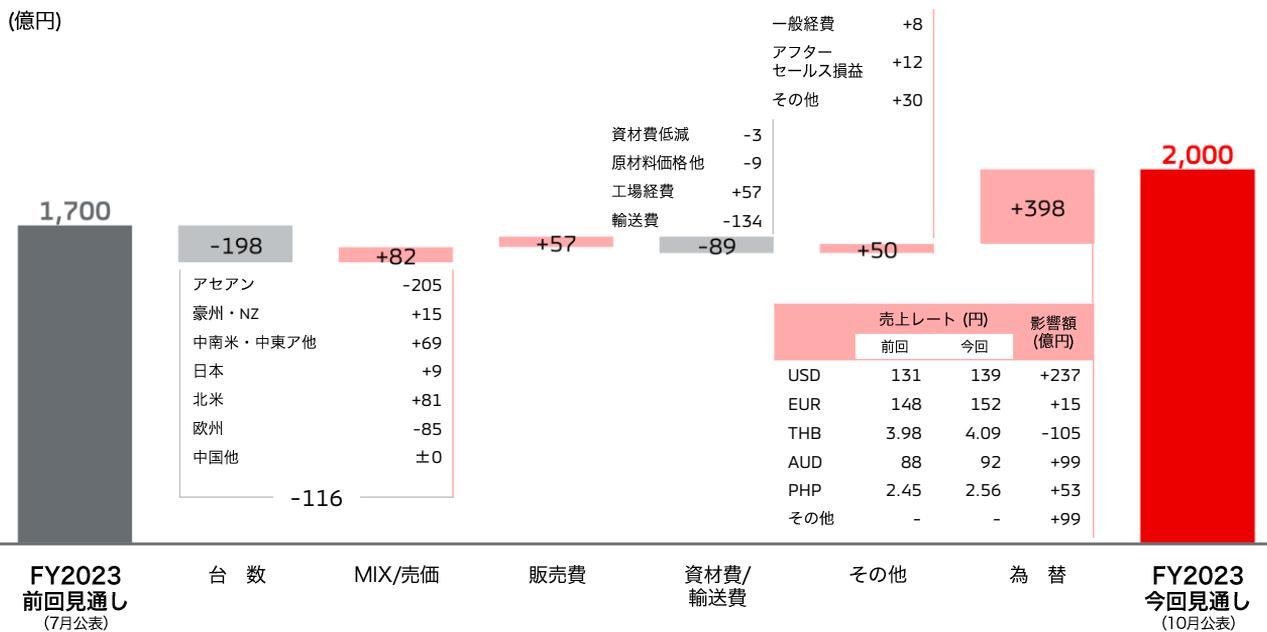
資材費・輸送費に関しては、主に物流逼迫による輸送費の更なる悪化を想定し、合計で367億円の悪化を想定しております。

その他、研究開発費は、期初計画の範囲内で推移すると考えており、人件費、一般経費等各費用の積み増しは、上期の実績を織り込み微修正いたしました。

また、為替影響につきましては、米ドル及びユーロの円安とタイバーツの強含みを織り込み、92億円のプラス影響といたしました。

2023年度 営業利益見通し変動要因分析【前回公表比】

(億円)



上期実績及び、総需要の回復が遅れているタイ、ベトナム、インドネシア等の状況を織り込み、台数影響では、198億円の減益を見通す一方で、MIX/売価影響効果により、82億円の好転を見通しております。総計で116億円の悪化を見込んでおります。

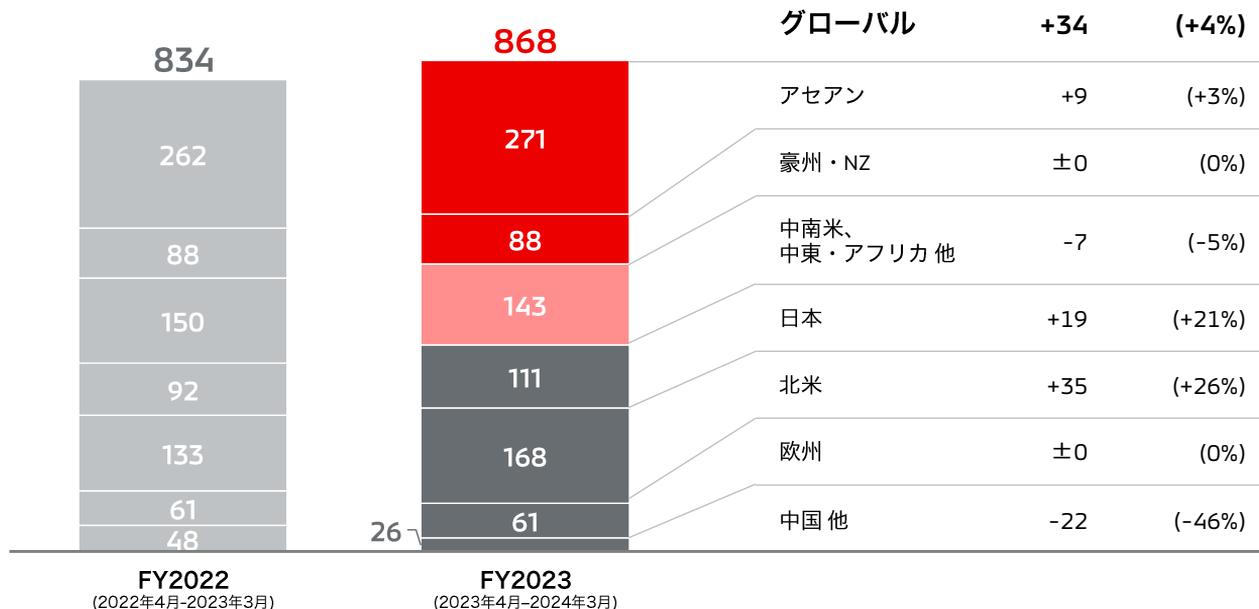
販売費に関しましては、主に上期までの対策金の抑制効果を反映し、57億円の好転。資材費/輸送費に関しましては、主に船腹不足による特別配船手配等の輸送費悪化を織り込み、全体では89億円の悪化。その他は、期初想定よりもアフターセールス損益が好転していることに加え、一般経費等の抑制を推進し、50億円のプラス効果を見込んでおります。

為替影響は、米ドル・豪ドル高を中心とした為替影響を反映し、398億円の好転を見通しております。

2023年度 販売台数見通し【前年度比】



小売台数（千台）



14

2023年度上期の販売実績を踏まえ、スライドにお示ししている通り通期販売台数見通しを修正いたしました。

主力のアセアン地域の全需伸び悩み及び回復遅延を織り込み、船腹不足等物流逼迫の影響等により大きく影響を受けている欧州地域を引き下げしております。

下期も、新型車投入と投入国の拡大を計画通り実施することにより、当社の販売ペースは徐々に切りあがって来ると想定しています。

市場の動向には、引き続き注意が必要ですが、当社のやるべき事を計画通り実行し、見直した86万8千台の販売計画を達成すべく全力を尽くします。

1. 2023年度上期 実績

2. 2023年度 通期業績見通し

3. ビジネスハイライト

新型『トライトン』



- タイで販売開始後、アセアンオセアニアから順次グローバルに展開。日本市場にも約12年ぶりに投入
- 三菱自動車らしさに磨きをかけ、堅牢さと俊敏さを併せ持つ新時代に相応しいピックアップトラックへ進化

新型『エクスフォース』



- インドネシアで販売開始後ベトナム、フィリピン他アセアン地域、南アジア、中東アフリカへ展開
- 本格的なSUVデザイン、取り回しの良いコンパクトなボディサイズにより快適性・実用性を両立

当社は、7月26日に、新型『トライトン』を世界初披露いたしました。その後タイでは一部仕様から販売を開始しており、今年度中にすべての仕様モデルを投入する計画となっております。そして、アセアン各国やオセアニアなどに順次展開を拡大していく計画です。また、日本には、2024年初頭に投入する予定であり、日本にとっては約12年ぶりの発売となります。

新型『トライトン』は、最終的には100カ国以上で年間20万台程度の販売規模となる見通しで、まさに当社の屋台骨を支える最重要モデルであり、成長フェーズの幕開けに投入する、第一弾となる世界戦略車です。現在開催中のジャパン・モビリティ・ショーでは、日本仕様のプロトタイプを展示しています。

8月10日～20日に開催された、インドネシア国内最大のモーターショー「第30回ガイキンド・インドネシア国際オートショー」では、新型コンパクトSUV『エクスフォース』を発表いたしました。新型『エクスフォース』は今年3月に発表した中期経営計画「Challenge2025」の中でもコア地域向け商品として紹介された車種で、インドネシアに投入後、他のアセアン地域や南アジア、中南米、中東、アフリカ市場等にも順次展開していく計画です。VMARKベトナム・デザイン・アワード2023の「ベスト・トランスポートেশョン・デザイン」カテゴリーにおいて、金賞を受賞するなど、商品性を高く評価頂いています。



当社は、ジャパンモビリティショー 2023において、電動クロスオーバーMPV『MITSUBISHI D:X Concept (ミツビシ ディーエックス コンセプト)』を世界初披露しました。

『MITSUBISHI D:X Concept』は、未来の『デリカ』をイメージした、冒険心を呼び覚ます三菱自動車らしい電動クロスオーバーMPVのコンセプトカーです。

MPVならではの便利で快適な広い室内空間と、SUVならではの高い走破性を兼ね備え、行動範囲を限定しないPHEVがもたらす力強く快適な走りにより、さまざまな冒険の良き相棒として、アクティブなモビリティライフをサポートします。

カーボンニュートラル社会の実現を見据え、長年にわたって培ってきた当社ならではの技術を活用し、環境にやさしく、どんな天候や路面でも、安全・安心で快適な三菱自動車らしいクルマを提供してまいります。

アジアクロスカントリーラリー2023：総合3位入賞



新型『トライトン』概ね量産車と同仕様、市販車部品使用で参戦。エントリー3台すべて完走。上位2台の合計タイムによりチーム賞も受賞

18

当社が技術支援する「チーム三菱ラリーアート」は、8月にタイおよびラオスで開催されたアジアクロスカントリーラリー2023（以下、AXCR）に、新型『トライトン』（T1仕様＝改造クロスカントリー車両）で参戦し、前回の覇者チャヤポン・ヨーター選手が総合3位入賞を果たしました。さらに「チーム三菱ラリーアート」は、参戦したすべての車両が完走し、うち上位2台の合計タイムで争われる、チーム賞を受賞しました。

「チーム三菱ラリーアート」はフルモデルチェンジによって全方位で進化を果たした新型『トライトン』発表後短期間でラリーカーを製作しましたが、ほぼ量産車と同じ仕様で、市販車の部品を使って参戦し、1台も欠くことなく3台全てが完走できたことで、我々のクルマづくりの方向性に自信を持つことができました。さらには、市販車にもフィードバックすべき技術的な情報も得ることができ、大変有意義な大会となりました。

「Challenge 2025」：2023年度のChallenge



19

自動車産業は100年に一度の大変革期を迎え、人の移動と物の運搬という、これまでの自動車の概念が、大きく変わっていきます。そして、自動車及びその周辺技術だけでは乗り越えることができない困難な課題に直面し、従来の枠組みを超えた、新たなチャレンジによって乗り越えていくことが求められています。

当社は、2023年3月に発表した中期経営計画「Challenge 2025」に沿い、事業の見直しや、新たなチャレンジを常に検討・実施しており、その一環として、10月24日に2つの大きな発表をいたしました。

1つは、中国事業の構造改革です。中国自動車産業は、過去2-3年間に急速に変化をしています。電動車へのシフトは予想以上に加速しており、消費者のブランドとセグメントの選択にも大きな変化が起こっています。当社事業も販売低迷が続く中、中国戦略を抜本的に見直し、中国に於ける当社ブランド車両の現地生産を終了することを決定いたしました。

そしてもう1つは、ルノーグループが設立するEV&ソフトウェア新会社アンペアへの出資を決定したことです。電動化の加速フェーズに向けた電動車開発とアライアンスとの連携強化に取り組んでおり、アンペアとの協業を通じて、電動車開発のさらなる強化とEVラインナップの拡充を目指します。協業の第一弾として、欧州市場にてアンペアより、EVについてOEM供給を受けラインナップの充実を図ります。




**MITSUBISHI
MOTORS**
Drive your Ambition

APPENDIX

2023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)	FY2022 (2023年3月末)	FY2023 1H (2023年9月末)	増減
資産合計	22,015	22,959	+944
うち現金及び預金	5,960	6,456	+496
負債合計	13,711	13,677	-34
うち有利子負債	4,283	4,535	+252
純資産合計	8,304	9,282	+978
自己資本 (自己資本比率)	8,011 (36.4%)	8,963 (39.0%)	+952
ネットキャッシュ 【自動車事業及び消去】	4,071	4,347	+276
(億円)	FY2022 1H (2022年4-9月)	FY2023 1H (2023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】	611	82	-529

2023年度上期 設備投資・研究開発費・減価償却費



設備投資

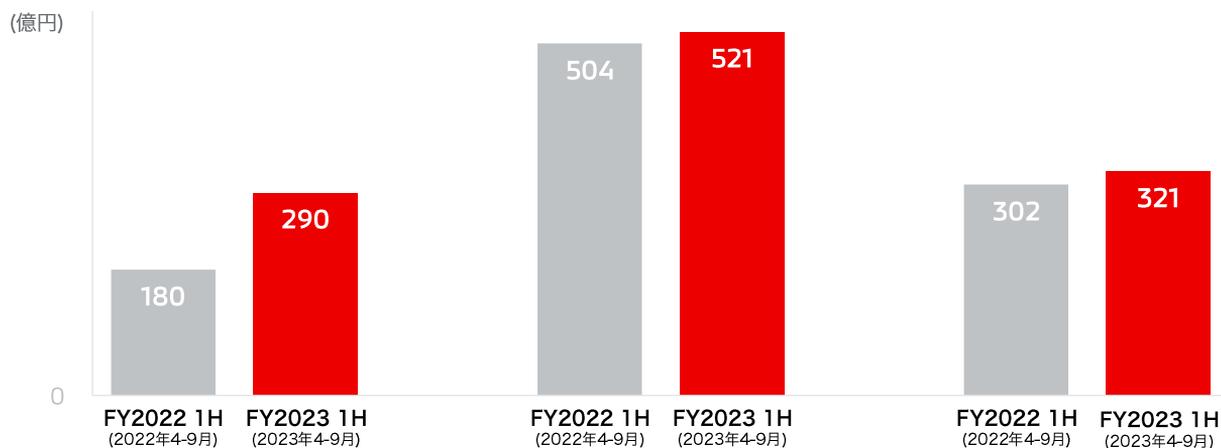
290億円
+61% (YoY)

研究開発費

521億円
+3% (YoY)

減価償却費

321億円
+6% (YoY)



2023年度上期 地域別業績【前年同期比】



(億円)	売上高			営業利益		
	FY2022 1H (2022年4-9月)	FY2023 1H (2023年4-9月)	増減	FY2022 1H (2022年4-9月)	FY2023 1H (2023年4-9月)	増減
合計	11,582	13,308	+1,726	846	1,042	+196
- アセアン	2,848	2,716	-132	225	158	-67
- 豪州・NZ	1,490	1,347	-143	218	94	-124
- 中南米、 中東・アフリカ 他	1,574	1,994	+420	71	197	+126
- 日本	2,597	2,704	+107	-81	-47	+34
- 北米	2,333	3,457	+1,124	375	564	+189
- 欧州	689	1,060	+371	20	73	+53
- 中国 他	51	30	-21	18	3	-15

2023年度 売上高見通し【前年度比】



(億円)	FY2022 (2022年4月-2023年3月)	FY2023 見通し (2023年4月-2024年3月)	増減
合計	24,581	28,500	+3,919
- アセアン	5,846	6,000	+154
- 豪州・NZ	2,819	3,100	+281
- 中南米、 中東・アフリカ 他	3,343	4,000	+657
- 日本	5,527	6,000	+473
- 北米	5,380	7,050	+1,670
- 欧州	1,542	2,300	+758
- 中国 他	124	50	-74

2023年度 設備投資・研究開発費・減価償却費見通し



設備投資

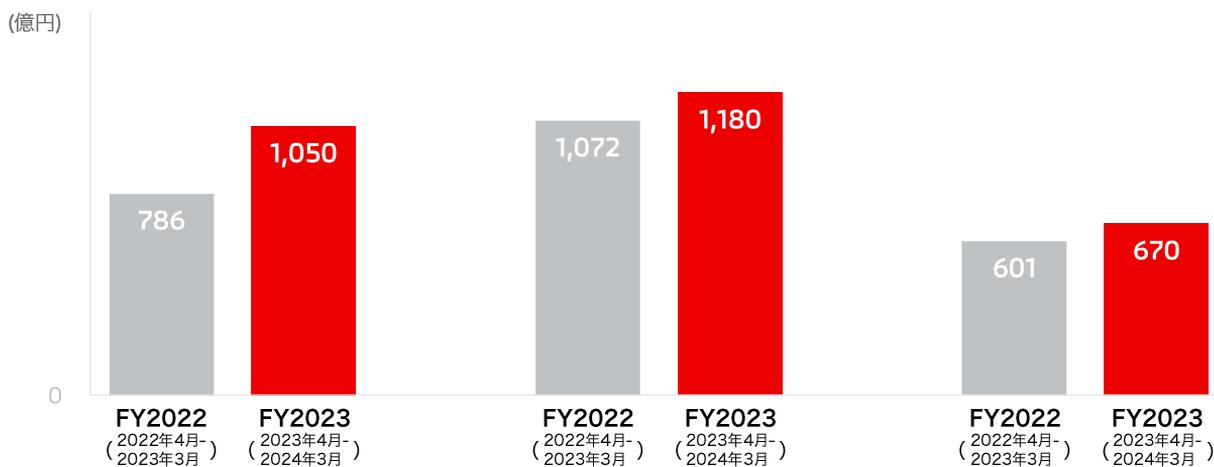
1,050億円
+34% (YoY)

研究開発費

1,180億円
+10% (YoY)

減価償却費

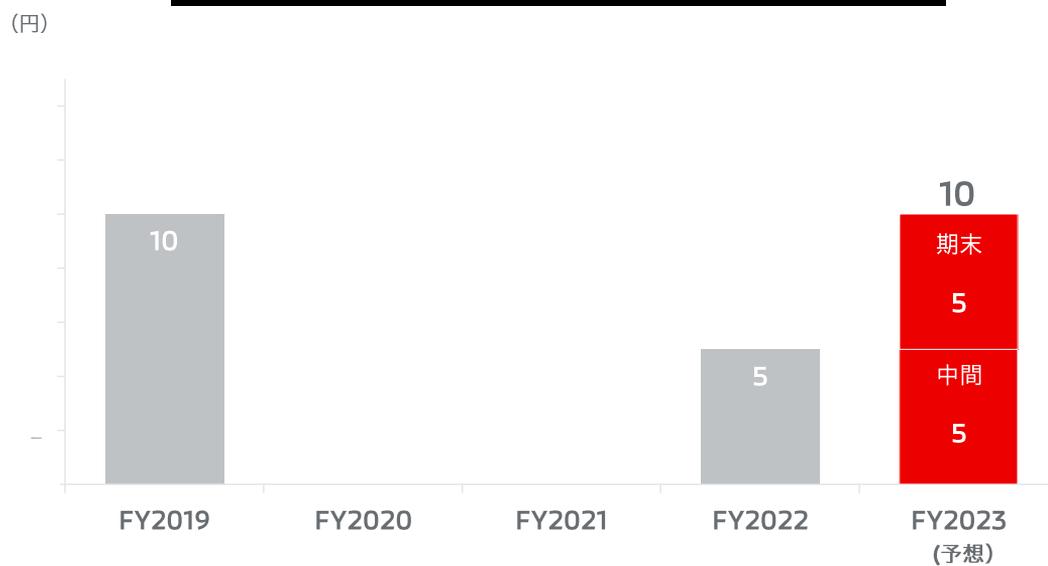
670億円
+11% (YoY)



2023年度 株主還元見通し



1株当たり配当金: 10円 (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。