



**2023年度第3四半期  
決算報告**  
2024年2月1日

1.2023年度第3四半期 実績

2.2023年度 業績見通し

3.ビジネスハイライト

## 2023年度 第3四半期累計 業績サマリー【前年同期比】



(億円、千台)	第3四半期累計 (4-12月)				四半期別		
	FY2022	FY2023	増減		1Q	2Q	3Q
			差異	率			
売上高	18,053	20,639	+2,586	+14%	6,358	6,950	7,331
営業利益 (利益率)	1,537 (8.5%)	1,601 (7.8%)	+64 (-0.7pp)	+4%	452 (7.1%)	590 (8.5%)	559 (7.6%)
経常利益	1,547	1,660	+113	+7%	618	591	451
当期純利益*	1,308	1,028	-280	-21%	479	196	353
販売台数 (小売台数)	630	585	-45	-7%	195	194	196

\* 親会社株主に帰属する当期純利益

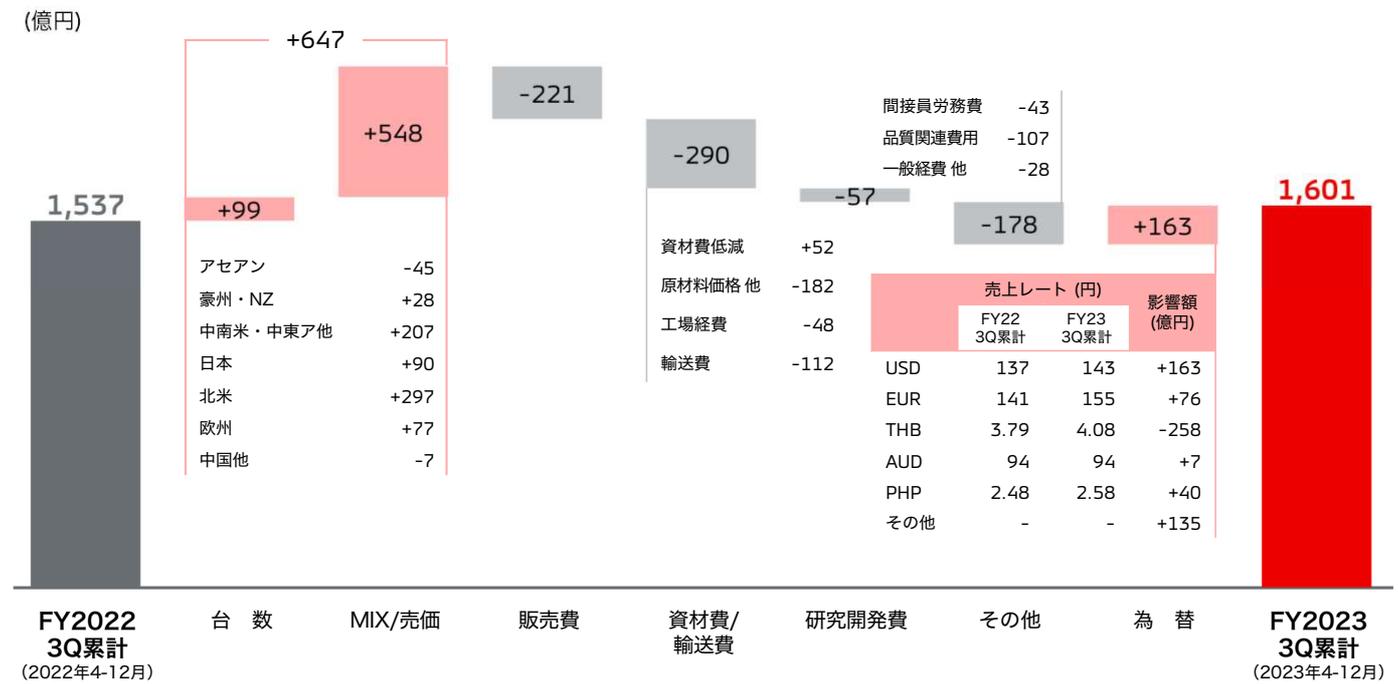
3

今第3四半期は、半導体・船腹不足による車両供給不足は、解消に向かったものの、一部地域において総需要が期待を下回って推移致しました。この経営環境下において、販売の質向上、あるいは「手取り改善活動」を推進することにより、堅調な業績を達成いたしました。

売上高は、前年同期比14%増の2兆639億円となりました。営業利益は、持続的な売価改善等により、前年同期比4%増加の1,601億円、営業利益率は7.8%となりました。経常利益は、1,660億円、当期純利益は、第2四半期に中国事業構造改革費用を計上したことなどにより、1,028億円となりました。

小売りの販売台数は、物流逼迫や総需要の停滞の影響もあり、前年同期比7%減、58万5千台となりました。

## 2023年度 第3四半期累計 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647億円好転しました。台数は、上期までと同様に、北米やレバレッジ地域である中南米・中東アフリカ他で伸長し、99億円の増益要因。MIX/売価も同様に、548億円の増益要因となりました。

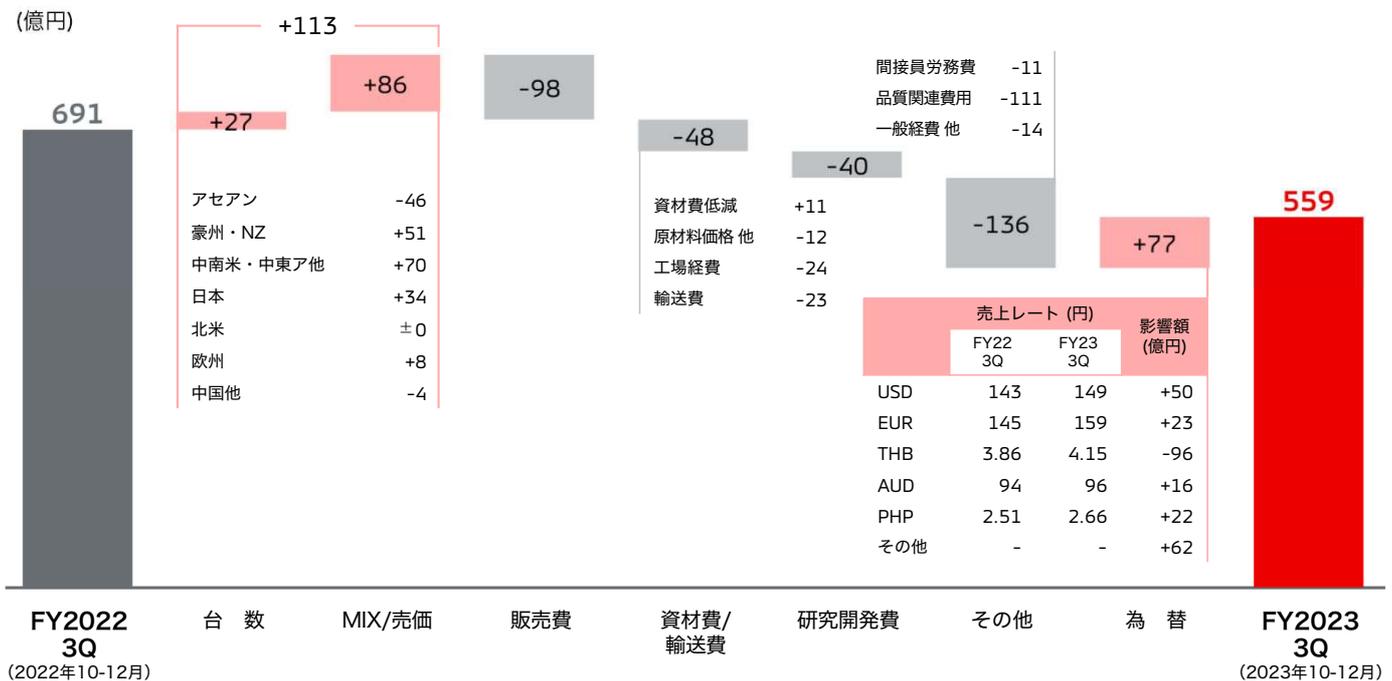
販売費は、各国の販売競争環境正常化に伴い対策金が増加したことに加え、計画に沿って広告宣伝費を積み増した結果、合計で221億円の減益要因となりました。

資材費/輸送費のうち、原材料価格は改善基調にあるもインフレ等の影響により悪化、資材費低減活動により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290億円の減益要因となりました。

研究開発費は、計画に沿って積み増し57億円の減益要因、その他費用は、主に間接員労務費や一般経費等の費用増により、178億円の減益要因となりました。

為替につきましては、コスト通貨であるタイバーツの悪化影響を、米ドル等で打ち消し、163億円の好転となりました。

## 2023年度 第3四半期 営業利益変動要因分析【前年同期比】



台数・MIX/売価は、前年同期比で合計113億円好転したうち、「手取り改善活動」の推進によりMIX/売価が86億円の増益要因、台数はアセアン等の下振れを、中東アフリカ等で補い、27億円の増益貢献となりました。

販売費は、販売競争環境正常化に伴う対策金増加や広告宣伝費の積み増しにより、98億円の減益要因となりました。

資材費/輸送費は、主にインフレ影響による工場経費の悪化や、特別配船費用増加により、総計で48億円の減益要因となりました。

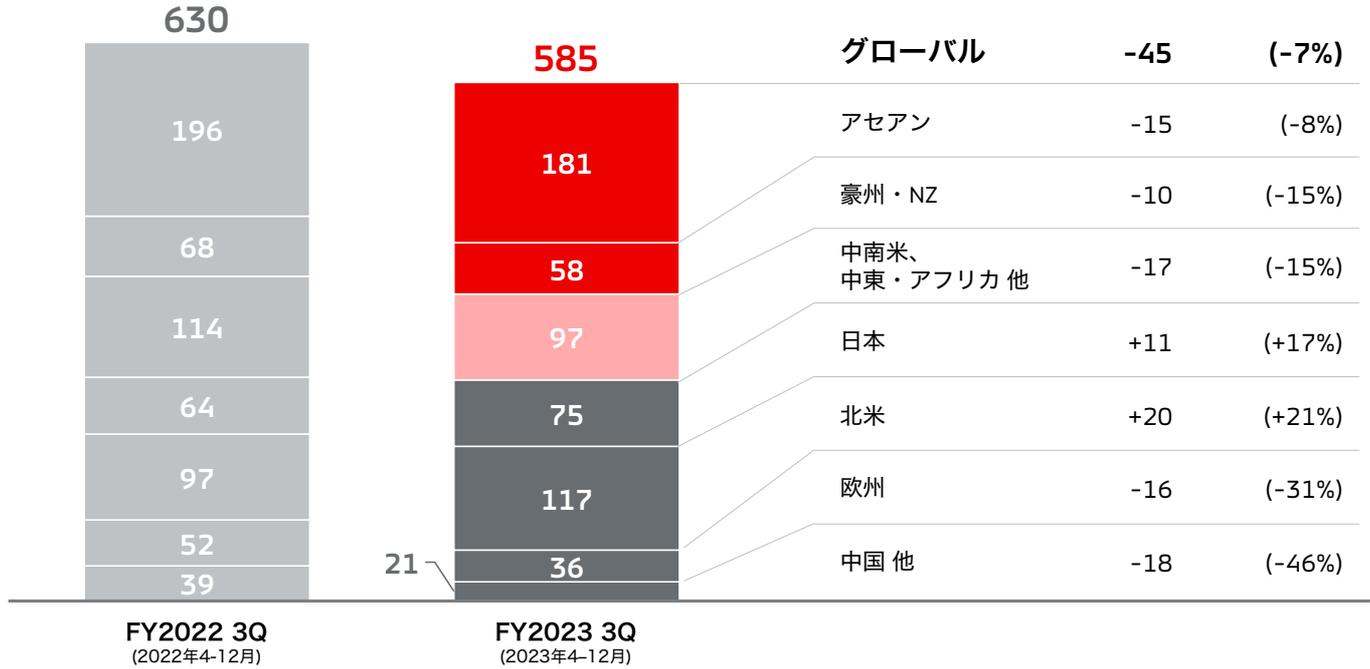
研究開発費は、計画に沿って積み増し前年同期比で40億円の悪化、その他費用は品質関連費用の計上を主要因とし、合計で136億円の減益要因となりました。

為替につきましては、パーツ高による減益影響を、米ドル、ユーロ等で打ち返し、77億円の増益要因となりました。

## 2023年度第3四半期累計 販売台数実績【前年同期比】



小売台数（千台）



6

前年対比については、上半期同様に、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、一部地域での内陸輸送の能力不足による納車遅れの影響や、総需要の低迷などもあり、前年同期比7%減の58万5千台となりました。

## アセアン

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

	FY2022/3Q累計		FY2023/3Q累計
アセアン	196千台	→	181千台
タイ	36千台 (5.9%)	→	22千台 (3.7%)
インドネシア	67千台 (8.6%)	→	58千台 (8.0%)
フィリピン	43千台 (15.5%)	→	61千台 (18.4%)
ベトナム	31千台 (10.4%)	→	24千台 (10.2%)
マレーシア	18千台 (3.2%)	→	16千台 (2.6%)



- インフレ・高金利影響等による自動車全需要の減少を好調なフィリピンが下支え
  - フィリピン以外は総需要の伸び悩み、熾烈化する価格競争の影響を受けシェア確保できず
  - 徐々に各国に展開が進む新型車投入に備え、旧モデル販売促進を実施
- 商品ラインナップ拡充加速に向け、販売マーケティング、販売ネットワーク等強化・改善を実施

アセアン各国の総需要は、インフレ、金利高、販売金融審査の厳格化などを背景に、想定を下回って推移し、価格競争も激化しています。そういった環境下で、フィリピンは海外労働者からの送金増加と、国内の失業率低下、販売金融の拡大を背景に大幅に伸長しました。当社の小売り販売台数は、スライドにお示ししている通り、フィリピンでは伸長するも、タイ、インドネシア等で減少したため、アセアン全体で前年同期比8%減少の18万台となりました。

新型『トライトン』の投入を開始したタイでは、自動車ローン審査厳格化等の影響を大きく受け、特にピックアップセグメントの需要が前年比約40%減少となるなど需要減の影響が大きく、当社も台数・シェア共に苦戦をしいられました。今後は『エクスパンダー』HEVモデル、ローン審査厳格化影響の少ない『トライトン』の最上級グレードモデルを含む全類別が順次投入される為、これを好機ととらえ、販売向上を図ってまいります。

同様にインドネシアにおいても、継続するインフレや、大統領選挙を控えた様子見の影響が大きく、自動車総需要が7ヶ月連続で前年割れ、特に後半に向け悪化する状況となりました。これを受け各社値引き競争も激化する中、2023年末よりデリバリーを本格化した『エクスフォース』は、価値訴求を継続しつつイベントマーケティングを中心とした販促活動の強化で販売促進を目指してまいります。

## 日本

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

	FY2022/3Q累計		FY2023/3Q累計
日本	64千台	→	75千台
登録車	34千台(2.2%)	→	32千台(1.7%)
軽自動車	30千台(2.5%)	→	43千台(3.5%)



- 自動車市場はコロナ禍以前には及ばずとも、16ヶ月連続で前年比越えと回復基調継続
  - 『デリカミニ』受注ピッチは好調を維持。供給不足も概ね回復
  - 約9年ぶりのフルモデルチェンジ6代目新型『トライトン』発売開始 (2月15日～)
- 価格訴求から価値訴求へのシフト総仕上げに向け、商品・販売・体制の強化を実施

日本国内の自動車総需要は、コロナ禍以前の水準には達していないものの、2022年9月以降前年を上回っています。半導体不足を起因とする車両供給不足の問題に対しては、解消に向けた進展がみられました。当社も、受注残解消に努めた結果、前年同期比で大幅に増加しました。

好調なスタートを切った『デリカミニ』は、本格的に市場に投入された後も、強力な販売モメンタムが維持されています。「三菱自動車らしさ」の象徴車種である新型『トライトン』が、いよいよ当社の商品ラインナップに加わることで、価値販売へのシフトに向けた体質改善と基盤形成を効果的に推進いたします。

## 北米

### 販売台数

	FY2022/3Q累計		FY2023/3Q累計
北米	97千台	→	117千台
うち アウトランダー (ガソリン・PHEV)	38.8千台	→	56.8千台



- 車両供給改善やフリート需要増加により総需要の改善傾向継続
- 販売の質・顧客満足度の向上を重視しつつ、販売モメンタムを維持
- ➔ 景気後退リスク高まり等により市場競争は激化。競合各社の動向を注視し柔軟な販売戦略を実施

北米地域における自動車総需要は、堅調な小売にフリート需要増加が加わり、全需を牽引しています。

当社も同様に、在庫レベルの改善とともに、コアモデルである『アウトランダー』シリーズの販売モメンタムを維持することにより、前年を上回る結果となりました。特に、2022年11月より本格投入した、新型『アウトランダー』PHEVモデルは、前年実績を大幅に上回りました。

半導体等部品供給改善により、生産は概ね正常化しております。それに伴い競争環境も正常化に向かい、各社のインセンティブの積み増しが顕在化してきました。当社も、各社の動向を注視しつつも、販売の質及び顧客満足度の向上を重視し、インセンティブに頼らない販売へのシフトを確立し、持続的な成果を上げてまいります。

1.2023年度第3四半期 実績

2.2023年度 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	
			差異	率
売上高	24,581	28,500	+3,919	+16%
営業利益 (利益率)	1,905 (7.7%)	2,000 (7.0%)	+95 (-0.7 pp)	+5%
経常利益	1,820	2,100	+280	+15%
当期純利益*	1,687	1,400	-287	-17%
販売台数 (小売台数)	834	868	+34	+4%

\* 親会社株主に帰属する当期純利益

11

2023年度第3四半期までを振り返りますと、新型コロナウイルスや半導体等部品不足の問題から抜け出したように見受けられます。これに伴い販売競争環境も正常化の方向に向かっているようです。また、主力のアセアン等における総需要の弱さが想定を上回り、その状況が長期化するリスクが高まっています。当社を取り巻く環境は、厳しさを増しております。一方で、持続的な売価改善が当社の収益を下支えし、為替についても、一定の余裕を確保しているとの認識があります。

こういったマクロ環境と競合状況を踏まえ、上期決算発表時に公表した業績見通しを据え置くことといたしました。経営環境の不透明さは続いておりますが、見通しの達成に向けて、全社一丸となって取り組んでまいります。

1.2023年度第3四半期 実績

2.2023年度 業績見通し

3.ビジネスハイライト

## アセアン戦略車展開開始



トライトン

フィリピン：2024年1月～  
日本：2024年2月～  
豪州・NZ：2024年2月～



エクスフォース

ベトナム：2024年3月～  
フィリピン：2024年  
中南米・中東ア他：2024年



エクspander-HEV

タイ：2024年2月～

アセアン戦略車のグローバル展開を推進

13

当社は、中期経営計画「Challenge 2025」において、今後5年間で、成長ドライバー・レバレッジ地域へ7つの電動車を含む12車種の新型車を展開することを目標に掲げました。

2023年～2024年にかけては、スライドでお示ししている通り『トライトン』『エクスフォース』『エクspander』HEVを、アセアン地域及びグローバルに展開する予定です。

## 『デリカミニ』 デザイン・カー・オブ・ザ・イヤー受賞



2023-2024日本カー・オブ・ザ・イヤー  
「デザイン・カー・オブ・ザ・イヤー」  
初受賞



14

昨年12月に、当社の『デリカミニ』が、2023-2024日本カー・オブ・ザ・イヤーにおいて、秀でた内外装デザインを持つクルマを選出する「デザイン・カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞いたしました。当社にとって、本賞を受賞するのは初めてとなります。

近年アグレッシブなフロントマスクがブランド・ランゲージであった当社が、愛らしい表情を採用したことが評価されました。『デリカミニ』は、多くのお客様に愛され、『eKクロス スペース』の3倍強の販売を達成しております。

今後も当社は、環境にやさしく、どんな天候や路面でも安全・安心で快適に運転できる、魅力ある三菱車を提供してまいります。

## 『ミニキャブEV』現地生産開始



15

昨年12月に発表いたしましたでしたが、当社は軽商用電気自動車の新型『ミニキャブEV（現地名：L100EV）』を、現地生産合弁会社である三菱・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア（MMKI）にて生産開始いたしました。

当社として海外発となるEVの生産開始により、アセアンにおけるEVニーズの高まりにこたえると同時に、インドネシアの環境に対する取り組みについても貢献していきたいと考えております。

現地発売開始は、2023年度第4四半期を予定しております。



**MITSUBISHI  
MOTORS**  
Drive your Ambition



## APPENDIX

## 2023年度第3四半期末 バランス・シート【前年度末比】



(億円)	FY2022 (2023年3月末)	FY2023 3Q (2023年12月末)	増減
資産合計	22,015	<b>23,436</b>	+1,421
うち現金及び預金	5,960	<b>6,390</b>	+430
負債合計	13,711	<b>13,962</b>	+251
うち有利子負債	4,283	<b>4,783</b>	+500
純資産合計	8,304	<b>9,474</b>	+1,170
自己資本 (自己資本比率)	8,011 (36.4%)	<b>9,172</b> <b>(39.1%)</b>	+1,161
ネットキャッシュ 【自動車事業及び消去】	4,071	<b>4,192</b>	+121

# 2023年度第3四半期累計 設備投資・研究開発費・減価償却費



## 設備投資

570億円  
+99% (YoY)

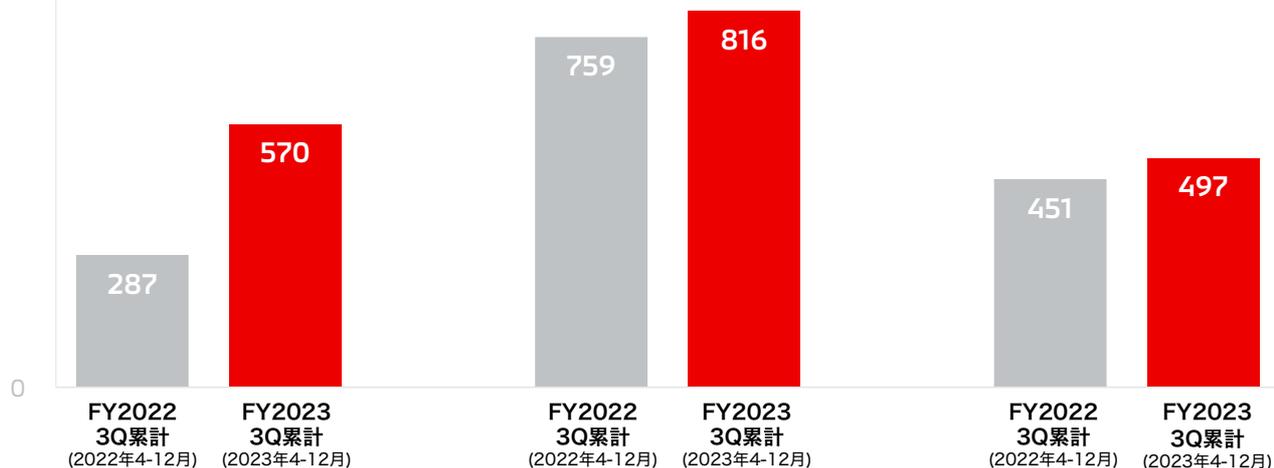
## 研究開発費

816億円  
+8% (YoY)

## 減価償却費

497億円  
+10% (YoY)

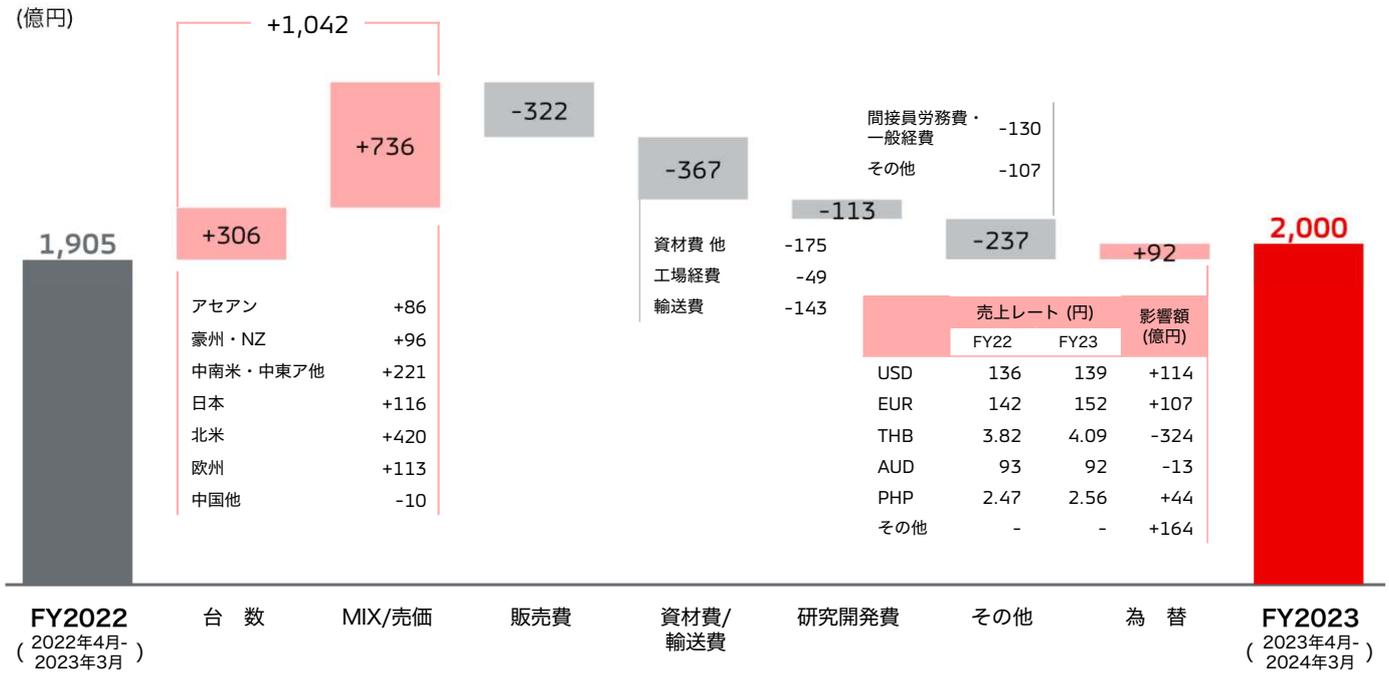
(億円)



## 2023年度第3四半期累計 地域別業績【前年同期比】

(億円)	売上高			営業利益		
	FY2022 3Q累計 (2022年4-12月)	FY2023 3Q累計 (2023年4-12月)	増減	FY2022 3Q累計 (2022年4-12月)	FY2023 3Q累計 (2023年4-12月)	増減
合計	18,053	20,639	+2,586	1,537	1,601	+64
- アセアン	4,354	3,958	-396	393	220	-173
- 豪州・NZ	2,184	2,248	+64	318	179	-139
- 中南米、 中東・アフリカ 他	2,530	3,075	+545	144	323	+179
- 日本	3,901	4,372	+471	-117	-88	+29
- 北米	3,929	5,149	+1,220	732	864	+132
- 欧州	1,067	1,796	+729	41	97	+56
- 中国 他	88	41	-47	26	6	-20

# 2023年度 営業利益見通し変動要因分析【前年度比】



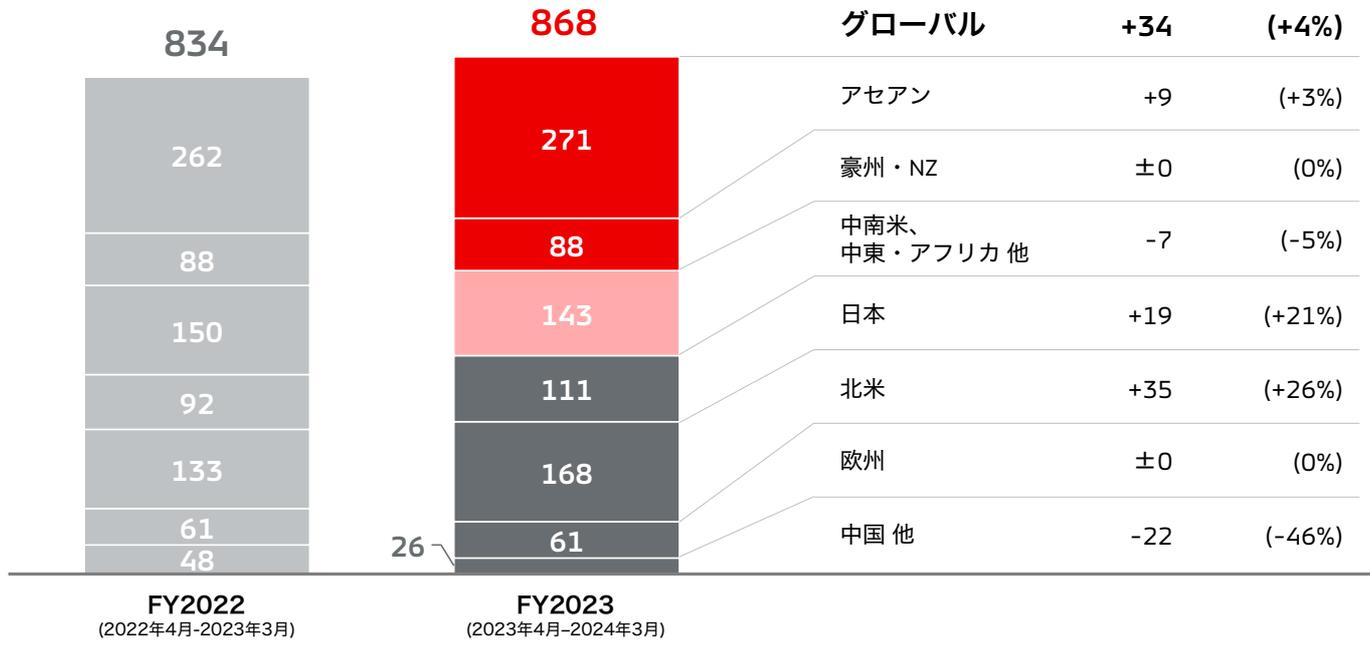
## 2023年度 売上高見通し【前年度比】



(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 販売台数見通し【前年度比】

小売台数（千台）



# 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)

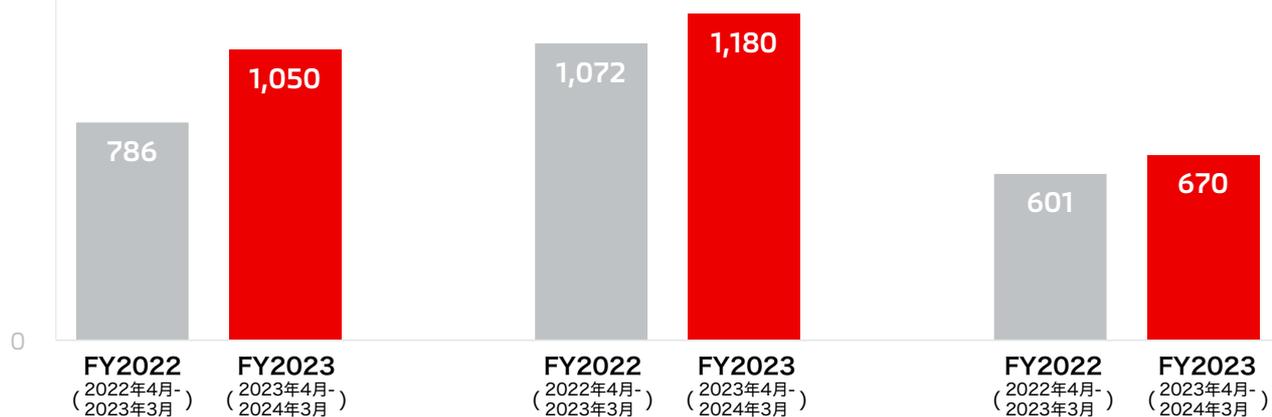
## 研究開発費

1,180億円  
+10% (YoY)

## 減価償却費

670億円  
+11% (YoY)

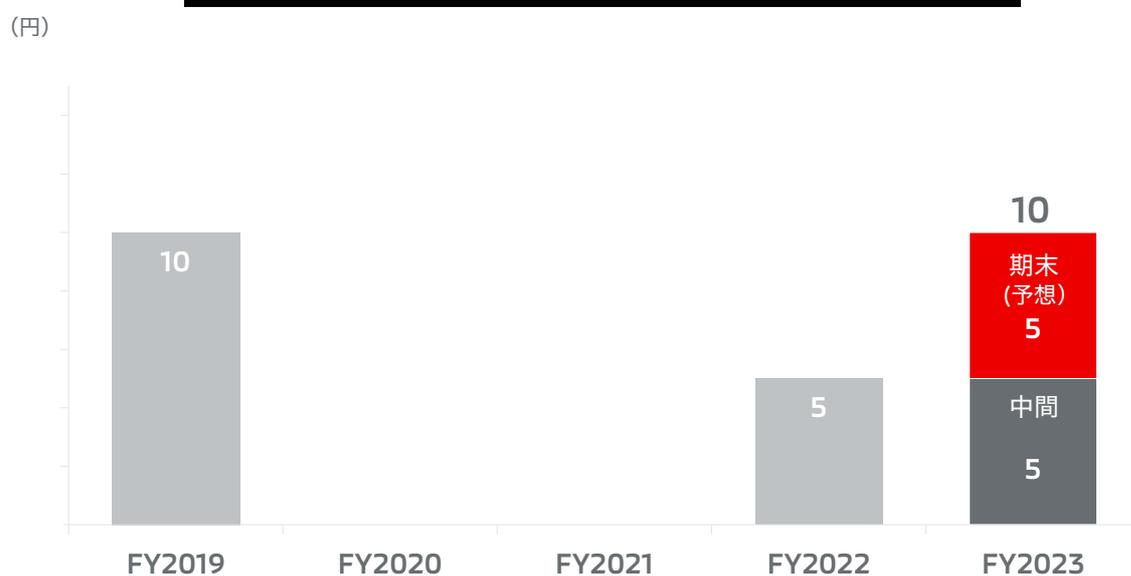
(億円)



## 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。