

三菱自動車からのお知らせ

平成26年度(2014年度)上半期のご報告

2014年4月1日～2014年9月30日

ルート
Route



Drive@earth



新興国市場と環境対応技術を軸に 選択と集中を推し進めます。

平素は格別のご高配を賜り、まことにありがとうございます。

当社では、新たな成長を実現していくという強い思いのもと、2014年4月から3か年の中期経営計画「ニューステージ2016」を推進しています。

「再生企業」から「成長企業」へと変化を遂げた後も、限られた経営資源を新興国を中心に投入し、選択と集中を推し進めます。

また、高まる環境規制に対応するためにEV（電気自動車）やPHEV（プラグインハイブリッドEV）車といった電動車両の開発・生産・販売に注力していきます。

品質については、商品の開発段階から生産に至るまで、一貫して「お客様第一」の顧客目線でモノづくりに携わっていきます。

当社では、昨年度16年半ぶりの復配を果たしましたが、今後も、安定的・継続的な配当の実施に加え、持続的成長による企業価値の向上を実現することで、株主の皆様に対する責任を果たしてまいります。

引き続き、ご支援のほどよろしくお願い申し上げます。

2014年12月



取締役会長 兼 CEO
Osamu Masuko

益子 修

SSAGE from CEO & COO

2014年度

上半期の業績について

2014年度上半期の当社販売台数は、52万1千台(対前年同期+4%、+2万2千台)となりました。消費税増税の影響が長期化する日本市場、2012年12月の自動車購入にかかる補助金制度終了以降、自動車市場の低迷が続くタイ、およびウクライナ問題以降経済の悪化傾向が顕在化しているロシアにおいて販売台数が減少しました。一方で、西欧、北米、中国を中心に販売台数を伸ばしました。北米では前期に投入した『ミラーージュ』が特に米国で好調だったほか、西欧では『アウトランダーPHEV(プラグインハイブリッドEV)』の導入国を拡大した結果、前年同期を上回る販売台数を達成しました。また、堅調に自動車需要が伸長した中国においても、販売台数を伸ばしました。

この結果、売上高は1兆351億円(対前年同期+11%、+1,061億円)と増収となりました。

利益については、販売台数の増加に加え、継続的なコスト低減の積み上げや、主要通貨の好転による為替効果があったことから、営業利益は627億円(+23%、+119億円)、経常利益は736億円(+21%、+126億円)、当期純利益は609億円(+30%、+142億円)と、すべてにおいて増益となりました。

2014年度通期についても、増収増益を達成できるように、引き続き努めてまいります。



取締役社長 兼 COO
Tetsuro Aikawa

相川 哲郎

Interview

■特集：三菱自動車の技術

三菱自動車では、地球環境への貢献と走る喜びを両立するクルマを生み出し、これを確かな安心とともにお客様にお届けしたいという思いで、次世代技術の開発を推進しております。

今号では当社の技術開発の最高責任者である
取締役副社長 中尾龍吾が
「三菱自動車の技術」についてご説明いたします。

Question

三菱自動車の先進技術の中でも、三菱自動車ならではの技術・特徴を教えてください。

当社の技術の中で、世の中で最もご評価いただいている部分は、路面や天候を選ばない安定感・安心感です。当社ではこれまで、『パジェロ』などのSUVで培ってきたオフロードの走破性や、『ランサーエボリューション』などを通じて四輪の統合制御の技術に傾注してきました。安全な

走りを実現するために、四輪の駆動力を状況に応じて自動的に制御していくこの技術によって、普通の運転技術の人が、その運転技量とは関係なく、悪天候や悪路であってもスムーズに運転ができるようにする技術だと想像いただければと思います。この技術は『アウトランダーPHEV(プラグインハイブリッドEV)』にも採用されています。例えば雪道や、荒れた路面などでも、変わらない安定感を実感いただければと思います。

Question

技術部門の陣容を教えてください。

開発部門は約4,000名体制で、組織としては、車体とパワートレーン各々の設計部門と実験部門とで構成されています。また、EVやPHEV(プラグインハイブリッドEV)車などの電動車両の開発に、より重点を置く方向で人員配置を進めており、パワートレーン部門の中にEVパワートレーンシステムの開発担当部門を立ち上げ、体制を強化しています。

Question

技術面での課題は何だと思えますか。

単独で全ての技術開発を手がけることは、現陣容では難しいと考えています。コアの技術開発は自社で行いつつも、一部はサプライヤーとともに、またコアでない部分はアウトソースでと、バランスを取りながら進めています。

今、自動車業界では、①電動車両技術、②燃料電池技術、③自動運転に代表される予防安全の進化系、④コネクテッドカー(車が常時インターネットに接続)の4つの先行技術開発が必要だと言われています。また、当然のことですが、これら4分野の先行研究に加え、既存エンジンの燃費改善に資する技術開発も進めています。当社では、「選択と集中」の観点から、電動車両技術については、特に重点を置いて開発を進めています。

**Q**uestion

PHEV(プラグインハイブリッドEV)車の長所を教えてください。

まず、当社のPHEV(プラグインハイブリッドEV)車は、EVベースですので、基本的にはモーター走行となっており、非常に静かです。エンジンは、バッテリーの電気が減ったときに発電のために回す仕組みですから、50kmほどの距離であればモーター走行のみで走れます。また、ガソリン車が時間とともにトルクが増し、加速していくのに対し、PHEV(プラグインハイブリッドEV)車はアクセルペダルを踏んだ瞬間、ほぼ最大のトルクを発揮できますから、加速性能においても優れていると言えます。

加えて経済性も優れています。例えば、通勤のために電気のみで往復し家で充電し、ガソリンをほとんど使わないケースでは、ガソリン代と電気代の差がコストの差になりますが、2分の1程度までコストを低減することができます。最後にもう一つ、200kg超のバッテリーを床下に積んだことで、車の重心が低くなり操縦安定性も向上しています。

Question

PHEV(プラグインハイブリッドEV)車は今後どう進化していくのでしょうか?

クルマの基本思想に、「人間の居住空間を最大にとって、マシンのスペースを最小にする」という狙いがあります。今後の進化は、モーター、インバーター、電池などのコンポーネントをいかにコンパクトにしていくかに尽きると考えています。それによって、クルマ自身の軽量化につながり、結果、燃費も向上できると考えています。



Question

三菱自動車が、四輪駆動制御技術、電気自動車に経営資源を集中させた背景を教えてください。

四輪駆動については、1990年代からの『パジェロ』、『デリカ』などでの実績と、各種レースからのフィードバックもあり、この分野で業界のトップを目指したいという気持ちは自然と社内にあります。「安定感と安心感」を重要視する当社のクルマ作りの思想にも合致していたの



で、四輪の統合制御技術の開発を進めようということになりました。

電気自動車は、当社では40年以上前から開発を続けてきましたが、「バッテリーが重くて航続距離が短い」という壁が長年立ちはだかっていました。それがリチウムイオン電池の出現で課題の解決のめどが立ったため、ぜひやらせてほしいと言ったことがきっかけです。当社には経営の根本理念に「三菱三綱領」というものがあり、その中の一つに「社会への貢献」がうたわれていますが、EVの開発は、地球温暖化などの環境問題に対する社会貢献の観点からも、推し進めていくべきだとの考えが根底にありました。

Question

株主の皆様メッセージをお願いします。

PHEV(プラグインハイブリッドEV)車は時代が求めているものです。今年以降、ドイツメーカーの参入等で競争が激化することが予想されますが、当社にはEVで培った技術と、これまでのPHEV(プラグインハイブリッドEV)車の販売実績という大きなアドバンテージがあると思っています。「選択と集中」で電動化技術をさらに発展させ、今後もいろいろなタイプのPHEV(プラグインハイブリッドEV)車を出していきたいと思っていますので、ぜひともご期待ください。

→ 「三菱自動車CSRレポート2014」を 発行

2013年度のCSRの取り組み実績をまとめた「三菱自動車CSRレポート2014」を発行しました。1999年の「環境報告書」の発行開始以来、2005年からは「社会・環境報告書」として毎年発行しており、第16号となる今回からは名称を「CSRレポート」と改めました。単年度の活動報告のみならず、活動の継続性の観点から、2012年度以前および2014年度の実績や将来の計画を含め、下記2つの特集記事とともに掲載しています。

● 特集1: 製品を通じた社会とのつながり

当社では、EV(電気自動車)やPHEV(プラグインハイブリッドEV)車などの電動車両のリーディングカンパニーとして、低炭素社会の実現に向けた取り組みを継続しています。

特集1では、EVの活用と社会の関わりについ

● 特集2: 品質改革推進活動「カスタマーファースト・プログラム」(CFP)の振り返りと今後の取り組み

2013年4月から品質、風土、業務品質に関する社内改革活動「カスタマーファースト・プログラム」(CFP)に全社一丸となって取り組んでいます。

特集2では、CFPの推進体制と主な改革施策、改革チームリーダーによるこれまでの活

で、「充電インフラ普及支援」「農業における活用」「スマートコミュニティ」「スマートグリッド」など、国内および海外の事例をご紹介しますとともに、オランダにおけるPHEV(プラグインハイブリッドEV)車の展開事例をご紹介します。

動の振り返り、社外有識者からなる「改革諮問委員会」の委員による活動評価を報告します。また2014年7月に新設した「ダイバーシティ推進部」や、ダイバーシティ推進方針についてもご紹介します。



*「三菱自動車 CSRレポート2014」は、当社ホームページにてPDFファイルの閲覧・ダウンロードが可能です。ぜひご覧ください。
<http://www.mitsubishi-motors.com/jp/social/report/index.html>

→ 2014年パリモーターショーで、コンセプトカー『アウトランダーPHEV Concept-S』を世界初披露



をベースとしたコンセプトモデル『アウトランダーPHEV Concept-S』を出品しました。

『アウトランダーPHEV Concept-S』は、「Sporty (スポーティ) & Sophisticated (洗練)」をデザインテーマに、次世代SUVに相応しい“走る歓び”を表現する内外装のデザインとしました。

パリモーターショーでは、このほか、『アウトランダーPHEV (プラグインハイブリッドEV)』の欧州向けモデルおよび2014年アジアクロスカントリーラリー参戦車、『i-MiEV (アイ・ミーブ)』などの電動車両を中心に、合計11台を出品しました。



三菱自動車は、2014年10月2日～19日まで、フランス・パリ市で開催された「Le Mondial De L'Automobile 2014 (通称: パリモーターショー)」に、世界初の4WD・プラグインハイブリッド車『アウトランダーPHEV』

→ パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム2014『MiEV Evolution III』が電気自動車改造クラスで初優勝

三菱自動車は、2014年6月に米国コロラド州で開催されたモータースポーツイベント「パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム」の2014年大会において、電動車両

技術と四輪制御技術の粋を集めた競技車両『MiEV Evolution III』(2台体制)で電気自動車改造クラスに出場し、グレッグ・トレーシー選手が9分08秒188のタイムでクラス

優勝(総合2位)、増岡浩選手がクラス2位(総合3位)と、見事1位、2位を独占しました。全長約20kmのコースには、156ヶ所ものコーナーがあり、スタート地点からゴールまでの標高差が1,439mにも及ぶこのパイクスピークは、気温、気圧、天候の変化が大きい難コースとなっています。大会期間を通じて、当社がこれまで注力してきた電動車両技術と四輪制御技術の高さをアピールすることができました。

当社では2012年から当レースに参加しており、電池・モーターといった電動車両の主要コンポーネントの性能を確認する場として



活用してきました。今回のレースを通じて得られたデータを、今後の当社のクルマ作りに役立ててまいります。

→ 2014年度株主様工場見学会のご報告

2014年9月、名古屋製作所において株主様工場見学会を3日間実施し、多数のご応募の中から抽選で選ばれた260名の皆様にご参加いただきました。

当日は当社役員から経営概況などを説明



した後、普段は一般の方が立ち入ることができないデザイン関連施設にて、クレイモデルやカラーサンプルを用いたデザインプロセスの説明を行ったほか、新世代化が進む工場内をご見学いただきました。

当社の事業、生産活動へのご理解を深めていただくため、今後もこのようなイベントを継続的に実施していく予定です。



→ 事業概況:2014年度(上半期)の決算の概要

堅調に売上を伸ばし、利益面でも過去最高益を達成

当上半期の売上高は、前年同期比(以下同様)で11%増の1兆351億円となりました。営業利益は台数ミックスの改善やコスト低減努力、為替の好転などにより23%増の627億円となりました。経常利益は、為替差益や持分法による投資利益などの営業外損益のプラスが加わり、21%増の736億円となりました。当期純利益は30%増の609億円となりました。前年同期から増収増益を達成し、期初見通し比でも利益は予想を上回る結果となりました。

当上半期の販売台数合計は、4%増の521千台となりました。

日本では、消費税増税の影響が長期化していることなどを要因に14%減の57千台となりました。

北米は、総需要が堅調な米国において主力車種の『アウトランダースポーツ』に加え、前期に投入した新型『アウトランダー』や『ミラージュ』の販売が増加し、地域全体で27%増の57千台となりました。

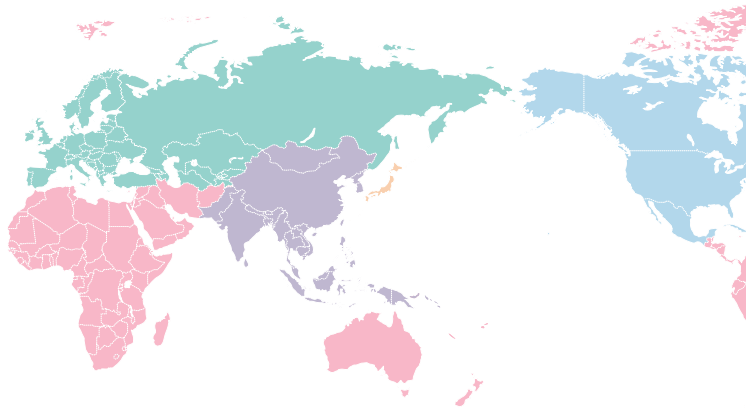
欧州は、不安定な政治経済状況により市場環境が冷え込んだロシアで減少したものの、西欧は『アウトランダーPHEV(プラグインハイブリッドEV)』の導入国拡大などにより増加し、地域全体では15%増の104千台となりました。

アジアは、タイで総需要の回復が遅れ低迷が続いていることから、販売台数が減少しましたが、中国で広汽

三菱汽車有限公司を中心に大きく伸長し、アジア全体では2%増の167千台となりました。

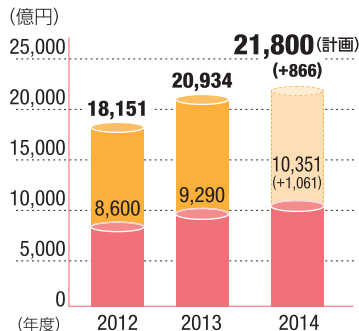
その他地域では、豪州・ニュージーランド地域で販売台数が減少したものの、中東・アフリカ、中南米地域で増加し、その他地域全体で1%増の136千台となりました。

2014年度通期の見通しにつきましては、販売台数は、前期実績から4%増の1,089千台を見込んでおります。また通期の業績予想につきましては、売上高は2兆1,800億円、営業利益は1,350億円、経常利益は1,380億円、当期純利益は1,100億円を見込んでおります。当上半期の実績および直近の経済状況や市場動向等を踏まえ、販売台数および売上高は、期初見通しから下方修正しましたが、営業利益、経常利益、当期純利益は期初の見通しから変更しておりません。

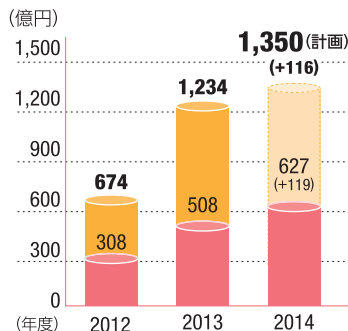




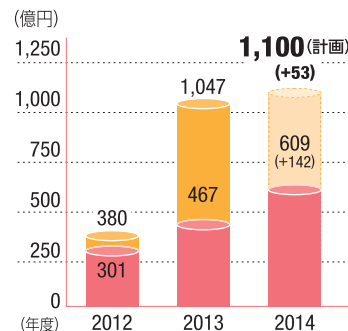
売上高 ()は前年比



営業利益 ()は前年比



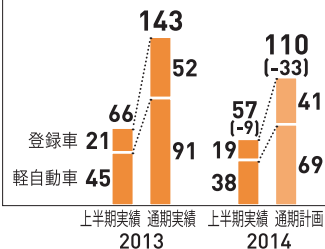
当期純利益 ()は前年比



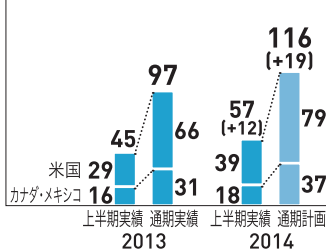
→ 地域別販売台数 (単位:千台/年度) ()は前年同期比



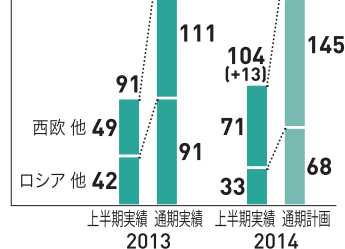
日本



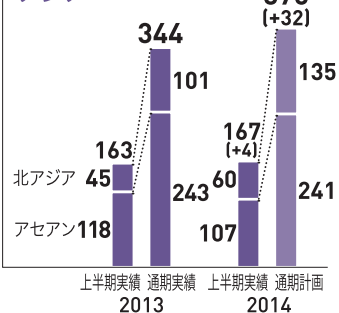
北米



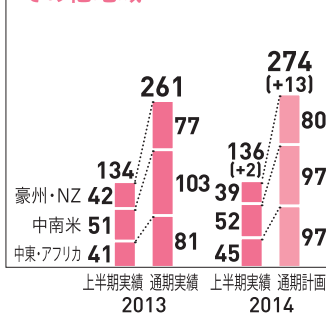
欧州



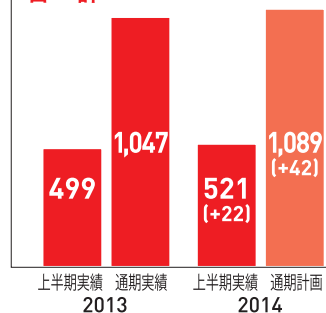
アジア



その他地域



合計



*当資料に掲載されている内容は、種々の前提に基づいたものであり、掲載された将来の計画数値、施策の実現を確約したり、保証したりするものではありません。

→ 連結財務諸表(要旨)

連結貸借対照表

科 目	単位:百万円		科 目	単位:百万円	
	前連結会計年度 (平成26年3月31日現在)	当第2四半期 連結会計期間 (平成26年9月30日現在)		前連結会計年度 (平成26年3月31日現在)	当第2四半期 連結会計期間 (平成26年9月30日現在)
(資産の部)			(負債の部)		
流動資産			流動負債		
現金及び預金	450,063	440,554	支払手形及び買掛金	355,724	344,087
受取手形及び売掛金	173,535	144,535	短期借入金、1年内返済予定の長期借入金	153,685	118,886
商品及び製品	156,080	172,193	その他	211,535	198,831
仕掛品	24,876	26,395	流動負債合計	720,946	661,806
原材料及び貯蔵品	26,593	28,883	固定負債		
その他	109,437	121,106	長期借入金	68,672	73,441
貸倒引当金	△4,025	△3,360	その他	204,261	195,849
流動資産合計	936,561	930,307	固定負債合計	272,934	269,290
固定資産			負債合計	993,880	931,097
有形固定資産	400,801	404,221	(純資産の部)		
無形固定資産	12,937	12,700	株主資本		
投資その他の資産	193,590	189,095	資本金	165,701	165,701
固定資産合計	607,329	606,017	資本剰余金	85,257	85,257
			利益剰余金	340,714	382,383
			自己株式	△219	△220
			株主資本合計	591,453	633,122
			その他の包括利益累計額合計	△50,921	△38,490
			少数株主持分	9,477	10,596
			純資産合計	550,009	605,228
資産合計	1,543,890	1,536,325	負債純資産合計	1,543,890	1,536,325

連結損益計算書

科 目	単位:百万円	
	前第2四半期連結累計期間 (平成25年4月1日から 平成25年9月30日まで)	当第2四半期連結累計期間 (平成26年4月1日から 平成26年9月30日まで)
売上高	929,004	1,035,095
売上原価	721,415	810,067
売上総利益	207,589	225,028
販売費及び一般管理費	156,768	162,368
営業利益	50,820	62,660
営業外収益	16,482	14,191
営業外費用	6,330	3,300
経常利益	60,973	73,551
特別利益	637	615
特別損失	2,800	3,135
税金等調整前 四半期純利益	58,810	71,031
法人税等合計	10,456	9,232
少数株主損益調整前 四半期純利益	48,354	61,799
少数株主利益	1,623	907
四半期純利益	46,730	60,891

連結キャッシュ・フロー計算書

科 目	単位:百万円	
	前第2四半期連結累計期間 (平成25年4月1日から 平成25年9月30日まで)	当第2四半期連結累計期間 (平成26年4月1日から 平成26年9月30日まで)
営業活動による キャッシュ・フロー	50,508	84,195
投資活動による キャッシュ・フロー	△25,126	△63,717
財務活動による キャッシュ・フロー	△90,372	△64,233
現金及び現金同等物に 係る換算差額	1,952	4,628
現金及び現金同等物の 増減額(△は減少)	△63,037	△39,125
現金及び現金同等物の 期首残高	361,167	411,695
現金及び現金同等物の 四半期末残高	298,129	372,569


→ 会社の概要 (平成26年9月30日現在)

社 名… 三菱自動車工業株式会社
 本 社… 〒108-8410
 東京都港区芝五丁目33番8号
 TEL : 03-3456-1111 (大代表)
 設 立… 昭和45年4月22日
 従業員数… 連結: 30,539名 単独: 12,911名
 資 本 金… 165,701,243,103円

| 役 員 (平成26年10月1日現在)

取締役	益子 修*	取締役会長 兼CEO	服部 俊彦	取締役
	相川 哲郎*	取締役社長 兼COO	泉澤 清次	取締役
	春成 敬*	取締役副社長	安藤 剛史	取締役
	中尾 龍吾*	取締役副社長	佐々木 幹夫	取締役 (三菱商事株式会社相談役)
	上杉 雅勇	取締役副社長	坂本 春生	取締役 (公益社団法人日本ファシリ ティマネジメント協会会長)
	青砥 修一	常務取締役	宮永 俊一	取締役 (三菱重工業株式会社 取締役社長、CEO)
	田畑 豊	常務取締役	新浪 剛史	取締役 (サントリーホールディングス株式会社 代表取締役社長)
監査役	木村 英生	監査役 (常勤)	永易 克典	監査役 (株式会社三菱東京UFJ銀行 取締役会長)
	福田 滝太郎	監査役 (常勤)	岩波 利光	監査役 (日本電気株式会社) 特別顧問
	野島 龍彦	監査役 (三菱重工業株式会社取締役、 常務執行役員、CFO)		

- 注) 1. *印は当社における代表取締役を示しています。
 2. 取締役 佐々木幹夫氏、坂本春生氏、宮永俊一氏、および新浪剛史氏は、
 会社法第2条第15号に定める社外取締役です。
 3. 監査役 野島龍彦氏、永易克典氏、および岩波利光氏は、会社法第2条第
 16号に定める社外監査役です。

 表紙のイラストの中には
クマが隠れています。
探してみてくださいね。
表紙：三菱自動車 デザイン部
熊谷周作



→ 株式情報 (平成26年9月30日現在)

発行可能株式総数 1,575,000,000株

発行済株式総数 983,661,919株
株主数 345,668名

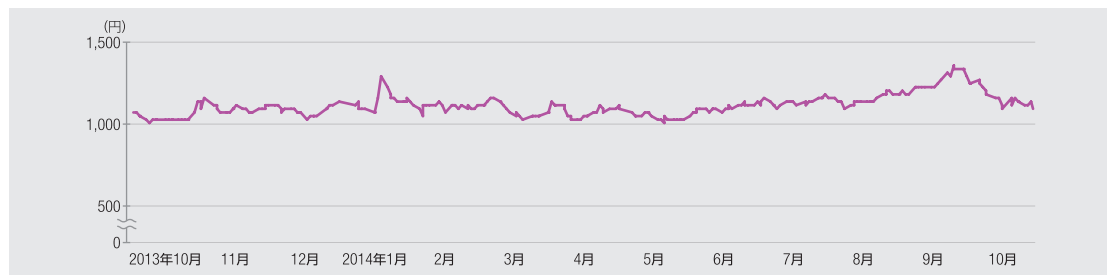
大株主 (平成26年9月30日現在)

株主名	持株数(株)	持株比率(%)
三菱重工株式会社	124,293,855	12.63
三菱商事株式会社	99,044,251	10.06
MHIオートモーティブキャピタル合同会社MHC株式運用匿名組合1	38,638,625	3.92
株式会社三菱東京UFJ銀行	38,517,159	3.91
MHIオートモーティブキャピタル合同会社MHC株式運用匿名組合2	33,968,253	3.45

株主名	持株数(株)	持株比率(%)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	26,288,800	2.67
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	22,856,900	2.32
ザチェースマンハッタンバンク エヌイーロンドン エスエルオムニバスアカウント	16,926,979	1.72
三菱UFJ信託銀行株式会社	13,014,521	1.32
ジェーピー モルガン チェース バンク 385632	11,884,386	1.20

株価の推移 (平成26年10月31日現在)

■ 三菱自動車株価(調整後/終値)



株式手続のご案内

- 事業年度……………4月1日から翌年3月31日まで
- 定時株主総会
開催時期……………毎年6月
- 同総会議決権
行使株主確定日……………3月31日
- 期末配当金
支払株主確定日……………3月31日
- 中間配当金
支払株主確定日……………9月30日
- その他の基準日……………上記のほか必要のある場合は、取締役会の決議によりあらかじめ公告して設定します。
- 公告の方法……………電子公告により行います。ただし、電子公告によることができない事故その他やむを得ない事由が生じたときは東京都内において発行する日本経済新聞に掲載して行います。

(公告掲載アドレス) <http://www.mitsubishi-motors.com/jp/corporate/ir/stockinfo/koukoku.html>

- 1単元の株式数……………100株
- 証券コード……………7211
- 株主名簿管理人・特別口座の口座管理機関
……………三菱UFJ信託銀行株式会社
- 同事務取扱場所……………三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部
東京都千代田区丸の内一丁目4番5号
- 郵便物送付先……………三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部
電話照会先
東京都江東区東砂七丁目10番11号
TEL: 0120-232-711 (フリーダイヤル)

- ※ 住所変更、単元未満株式買取請求、その他各種お手続き等のご請求について
1. 証券会社等の口座をご利用の場合
…お取引の証券会社等にお問い合わせください。
 2. 「特別口座」に記録されている場合
…三菱UFJ信託銀行株式会社(TEL:0120-232-711)にお問い合わせください。