

# ROUTE

[ルート]

三菱自動車工業株式会社

株主通信 平成 17 年度 中間報告書  
平成 17 年 4 月 1 日から平成 17 年 9 月 30 日まで



新コンセプト軽「i(アイ)」

クルマづくりの原点へ。





取締役社長 益子 修

株主の皆様におかれましては、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。また、平素は格別のご高配を賜り、誠にありがとうございます。ここに、平成17年度中間報告書(平成17年4月1日から平成17年9月30日まで)をお届けいたします。尚、今回の報告書より、冊子タイトルを「株主通信 ROUTE(ルート)」と改めるとともに、皆様に当社の現状をより深くご理解いただき、当社のファンになっていただけますよう、内容を充実させました。この株主通信をお読みいただいた皆様から、当社の活動に対しご支援を賜れば幸いに存じます。

また、後述の通り、中間決算の時点では再生計画の当初目標をクリアすることができましたが、当社は未だ赤字であり、再生への途上にあります。従いまして株主の皆様には大変申し訳なく存じますが、中間配当金につきましては、当中間期もその実施を見送ることとさせていただきます。何卒ご了承賜りますよう、お願い申し上げます。

## 堅実なスタート

2005年度上半期の販売実績は、国内販売が計画比3%増の10万8千台、海外販売が計画比2%増の55万1千台となり、収益面でも計画をクリアすることができました。ここに、2005年1月28日に発表した「三菱自動車再生計画」の目標達成に向け、堅実なスタートが切れたことをご報告させていただきます。

地域別に見てみますと日本では、5月以降連続して前年同月を上回る実績を示すなど、販売は回復基調にあり、前年同期比1万2千台増の10万8千台となりました。

北米では、2005年5月に投入した新型「エクリプス」はまずまずの立ち上がりを見せたものの、フリート販売の絞り込みに加え、既存車が予想以上に苦戦を強いられ、前年同期比1万1千台減の8万1千台にとどまりました。

欧州については、ロシアやドイツ、英国等を中心に販売が好調に推移していることに加え、2005年3月にラインナップを強化した「コルト」も拡販に寄与し、前年同期比1万9

千台増の13万1千台となりました。

また、アジア及びその他の地域は、大洋州、中南米及び中東・アフリカ地域で販売を伸ばしているものの、北アジア地域の販売減等をカバーするには至らず、前年同期比7千台減の33万9千台となりました。

## 再生の原動力

堅実なスタートを切れたといっても、当上半期における数値目標は、下振れリスクを最大限に織り込んだ販売台数計画であり、決して高い目標とはいえません。しかし私が、この10ヶ月間で最も評価していること、そして皆様にご理解いただきたいことは、全役職員の再生へ向けた強い意気込みが、これまでになく湧き上がってきていることです。

再生計画の発表以降、私を含む新経営陣は、開発、購買、生産、販売などの現場に直接足を運び、再生計画の推進と意識改革に努めてまいりました。そして今、様々な部門の活動がひとつの目標に向かって動き始めた、すなわち再生計画とともに見直した新しい企

業理念を強く意識した活動が展開され始めたという手ごたえを感じています。

三菱自動車企業理念

**大切なお客様と社会のために、  
走る喜びと確かな安心を、  
こだわりをもって、  
提供し続けます。**

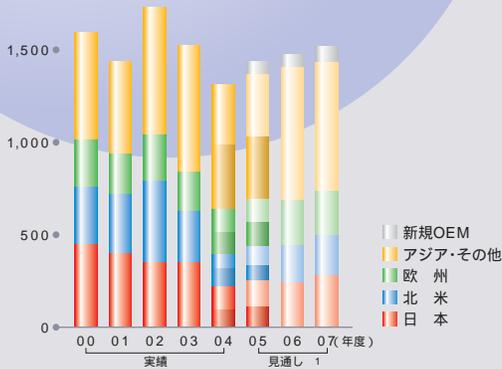
例えば、販売活動への参画意識の高まりは、その証左のひとつといえます。当社では、再生計画の発表後、国内販売活動の強化を目的に、2005年8月に国内販売会社への出向希望者を募る社内公募を実施いたしました。これに対し、自発的に、そして強い意志を持って「三菱車の販売に貢献したい」という多くの社員からの応募があり、販売の第一線で元気に活躍しています。こうした全役職員の“情熱”こそが、当社再生の原動力のひとつといえます。そして私は、この再生の原動力を維持・拡大させていくことにより、今後、



# 再生計画ハイライト

## 販売台数

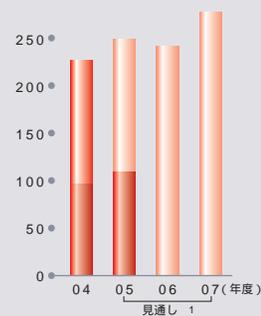
(千台)  
2,000 ●



- 2004年度決算発表(2005年5月23日)および2005年度中間決算発表(2005年11月10日)において2005年度計画を見直していますが、2006年度以降は2005年1月28日発表の「三菱自動車再生計画」値を使用しています。  
なお、2004年度および2005年度中間期の実績値については、グラフを濃色とし表示しています。
- 2004年度決算発表(2005年5月23日)において2005年度の売上高の計画を見直していますが、2006年度以降は2005年1月28日発表の「三菱自動車再生計画」値を使用しています。  
なお、2005年度中間期の実績値については、濃色のグラフを併記し表示しています。

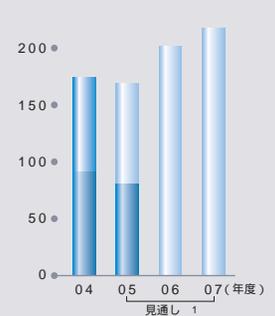
## 日本

(千台)  
300 ●



## 北米

(千台)  
250 ●



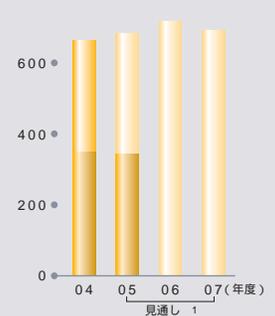
## 欧州

(千台)  
300 ●



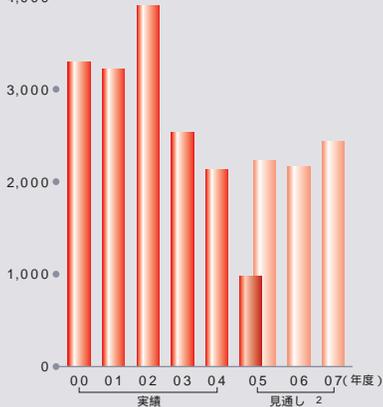
## アジア・その他

(千台)  
800 ●



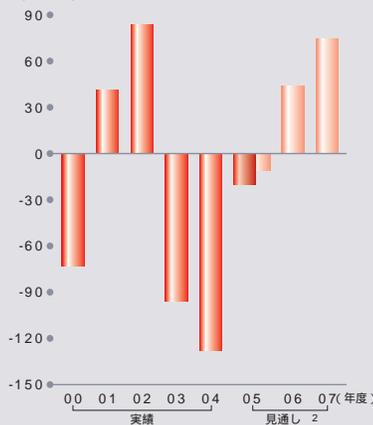
## 売上高

(十億円)  
4,000 ●



## 営業利益(又は損失)

(十億円)  
90 ●



## 当期純利益(又は当期純損失)

(十億円)  
100 ●



どのような困難な状況に直面しても、当社の再生計画を達成に導くことが可能となると考えています。

## 正念場を乗り切るために

再生計画の目標である「中長期的な事業の安定化」と「財務の安定性と健全性の強化」を達成していくためには、社員の情熱や意識変革だけでは不十分です。当社の直近の課題は、当上半期に比べ国内では4割、海外全体では1割高く設定している当下半期の販売台数目標をクリアすることであり、これからがまさに正念場となってきます。

この正念場を乗り切るためには、“三菱自動車らしさ”を感じていただけるクルマを提供し続けると同時に、販売力を一層強化することが重要と考えています。“三菱自動車らしさ”とは、「お客様第一主義」という原点の上に「走る喜び」、「確かな安心」、「環境への取り組み」といった当社の企業理念をクルマに反映していくことであり、当下半期に国内投入する新型SUV「アウトランダー」(10月17

日発売)新コンセプト軽「i(アイ)」(2006年1月発売予定)においては、随所に“三菱自動車らしさ”を盛り込んでいます。

また、販売力強化への取り組みとしては、国内では販売・サービス体制の統合・広域化を進めており、新型車の投入にあわせ販売会社だけでなく役職員全員が「1台でも多くの三菱車を販売していく」、そして「再生スピードを高めよう」と強く意識し行動する総力戦を展開しています。

一方海外では、北米の中型ピックアップトラック市場の開拓を進めるため、2005年10月に「レイダー」を投入、欧州においても東欧、ロシアといった新興市場での販売体制を強化し、拡販を図っています。また、高いプレゼンスを誇るアジアにおいては、生産・販売体制の整備・拡充を進め、現地における一層のブランド確立、シェア拡大とともに輸出事業の拡大にも努めています。

再生計画は3ヶ年計画ではありますが、まずは初年度をしっかりと乗り切ることが重要だと認識しております。この下期の正念場を乗り切るために、さらなる努力をしていきます。



## コンプライアンスを第一とした企業風土の醸成

企業倫理委員会 委員長  
松田 昇

松田 昇

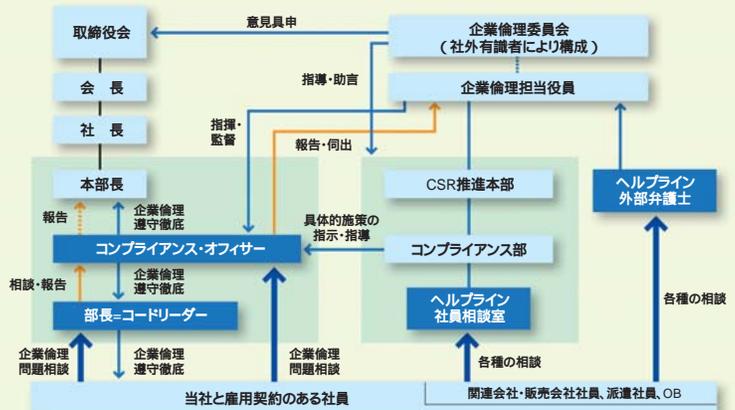
私が、企業倫理委員会の委員長に就任して1年余りが経過しました。これまでに19回の委員会を開催し、コンプライアンス確立の立場から、「社外の目」、「世間の常識」の視点で意見を述べ、改革の動きを見守ってきました。その概要は、委員会の都度ホームページに公表しておりますので、是非ご覧いただきたいと思っております。

この間、負の遺産であった過去のリコール隠しなどの問題点も洗い出され、改善のための対応措置が実施されました。また、これまでの企業風土や体質と決別するため、過去の経営陣などへの責任追求も行われ、当面のけじめをつける作業はクリアしたのではないかと考えています。その一連の動きは、新経営陣の『今度こそ過ちを繰り返したくない』という強い改革への意識を感じさせるものです。

しかしながら、コンプライアンス意識というものは一朝一夕で形成されるものではありません。本来の意味のコンプライアンスは、決して法令遵

守にとどまるものではなく、「企業に寄せる社会の期待や要請に誠実に応えること」ということなのです。私は、三菱自動車にとって本来の意味のコンプライアンスとは、安全で性能のいいクルマをつくること、それを社会に提供(販売)し、安心して乗っていただくことだと考えています。コンプライアンスの確立は、三菱自動車にとって競争力の源泉であり、再生を後押しするものです。新経営陣の施策は、この方向を目指すものと考えており、今後も真のコンプライアンス確立のため、三菱自動車の取り組みを期待し、見守っていきたくと考えています。

企業倫理の組織体制図



## 「クルマづくりの原点へ。」

これまでも当社は、さまざまな分野で先進技術を開発し、新しい市場を開拓してきました。例えば、1982年5月発売のパジェロでは、2300ccターボディーゼルエンジンや、全輪独立懸架サスペンションなどの技術をもとに、4WDの世界を展開させました。さらに、1990年3月のミニカ トッポでは、軽自動車でありながら、使う楽しさを追求するといった全く新しいコンセプトを提唱してきました。再生計画に掲げた目標を達成するため、私は全役職員に対し、この当社独自の強みを継承しつつ、一人一人の“情熱”をさらに高め、自分の持ち場・立場でやるべきことをきっちりとやりとげよう、そして他部門との連携をさらに強化し、チームの力で目標を確実にクリアしていこうと呼びかけています。10月17日に発売した新型SUV「アウトランダー」もこのような独自の強みを生かしたクルマですし、1月に発売予定の新コンセプト軽「i(アイ)」ともども再生への原動力になってくれると信じています。

こうした中、当社では、2005年9月に新コ

ミュニケーションワードとして「クルマづくりの原点へ。」を新たに決めました。このコミュニケーションワードの策定にあたっては、社員一人一人の将来へ向けての強い意思を反映させるべく社内公募を実施し、応募のあった1,126作品の中から選定しました。原点へといっても単なる「原点回帰」ではありません。当社の良き財産、独自の強みを継承しながら、企業理念にあるようにお客様がクルマに求める本質を考え抜き、そしてお客様の期待に応えるクルマやサービスを、こだわりをもって提供していこうという、当社全役職員の約束と決意の結晶となっています。

今後、このコミュニケーションワードを合言葉に、ステークホルダーの皆様から信頼いただけるよう、再生に取り組んでいきたいと考えています。

皆様におかれましても、今後とも変わらぬご支援、ご指導を賜りますようお願い申し上げます。

平成17年12月

取締役社長

益子 修

## ニューモデル

三菱自動車では世界各地で“三菱自動車らしさ”を持ったニューモデルを登場させています。[ルート]の誌上で皆様にご紹介します。

2005年10月(日本)

# アウトランダー

「アウトランダー」は“胸のすく走り”、“使う歡びに満ちたユーティリティ”、“スポーティスタイリング”を商品コンセプトとして、従来のSUVを超えるオンロード走行性能、スポーティスタイリングに内包した快適な居住空間・荷室周りの使い勝手の良さ、“走る歡び”をより豊かにするプレミアム装備などを特長としています。



Photo: G ボディカラー:クールシルバーメタリック



## 胸のすくような、その走り。

新開発・高性能2.4L MIVEC\*1 DOHC16バルブエンジンを搭載。電子制御4WD、アクティブスタビリティコントロール、新開発の6速スポーツモードCVT\*2などを採用し、卓越したオールラウンドな走行性能を実現!

\*1:MIVEC:Mitsubishi Innovative Valve Timing Electronic Control

\*2:CVT:Continuously Variable Transmission

## 使う歡びに満ちたユーティリティ。

ゆとりあるキャビンスペースは、床下収納式サードシートを装備した7人乗り仕様を設定。ラゲッジスペースもフレキシブルに変化し、使い勝手のよい収納スペースを確保!

## 走りを豊かにするプレミアム装備。

最大出力650W+9スピーカーのプレミアムサウンドシステムが奏でるパワフルかつクリアなサウンド、多彩なドライブサポート機能を搭載したHDDナビゲーションなど、走りを豊かにするプレミアム装備を満載!

## ニューモデル

2006年1月発売予定(日本)

i(アイ)

軽自動車の限られたスペースの中で、「斬新なスタイリングと居住性の両立」、「全方位の衝突安全性」、「軽快なフットワークと上質な乗り心地」の3つの魅力を生み出すべく、当社はまったく新しい発想でエンジンを車体後部におく「リアミッドシップレイアウト」を開発しました。コンパクトカーの中で最高の信頼性と質感、デザイン性を求めている人、そんな人々のための新たな選択肢として、今後はこのプレミアム性をもった軽自動車のマーケットが確立されてくるものと考えています。



東京モーターショー参考出品車

斬新なスタイリングと居住性の両立

新開発の「リアミッドシップレイアウト」により室内空間を確保するとともに、大きなフロントガラスや前傾したベルトラインによる開放感のある居住性を実現!

全方位衝突安全性

エンジンを車体後部に積んでいるため、一見短く見えるフロントノーズでありながら、衝突を吸収するクラッシュプルゾーンを十分に確保し、高い衝突安全性を実現!

軽快なフットワークと上質な乗り心地

超ロングホイールベースと大径タイヤを組み合わせ、軽快で快適な新しい移動感覚を表現。サイレントチェーンの採用やエンジン自体の剛性アップにより、振動や騒音も低減!

## ニューモデル



Photo : GT ボディカラー : クールシルバーメタリック

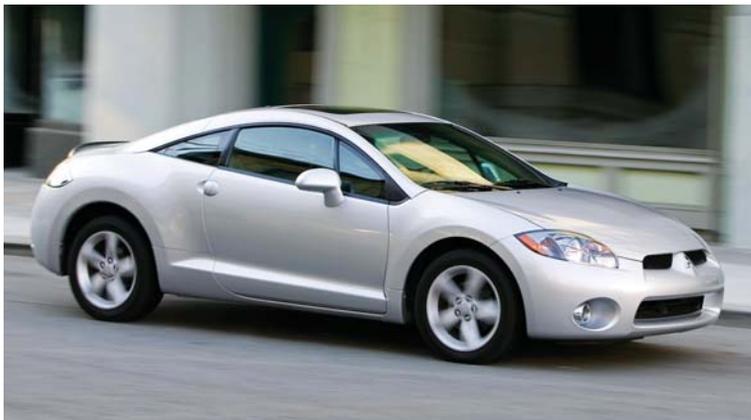
2005年9月(日本)

ランサーエボリューション  
ワゴン

## 優れた運動性能

軽量かつ高剛性のワゴンボディと、2Lインタークーラーターボエンジン、電子制御4WDシステムを搭載することで、ステーションワゴンとしては比類ない優れた運動性能を発揮。

そして、あらゆる路面に対応する最先端の差動制御を実現!



2005年5月(北米)

## エクリプス

## “スポーティ”な躍動感

3.8L V6 MIVECエンジン搭載車には、6速マニュアルトランスミッションを設定。クラストップレベルの運動性能に加え、歴代エクリプスのアグレッシブでクールなイメージをさらに進化させたスタイリングから“スポーティ”な躍動感があふれる!



2005年10月(北米)

## レイダー

## アクティブなライフスタイルに適應

サスペンションは、フロントに独立懸架式、リアにリーフ式を採用。走行性能とピックアップトラックとしての機能性を両立。また、トランスミッション、駆動方式、ドア仕様などのバリエーションを豊富に用意し、アクティブなライフスタイルに適應!

## ニューモデル



2005年8月(タイ)

## トライトン

## 経済性、耐久性、信頼性

新開発ディーゼルエンジンを搭載し、高出力の確保と低燃費及び排ガス・騒音低減の両立を実現するとともに、ダカール・ラリー等で鍛え上げられた高い四駆・走破性能を継承。そして、クラス最高レベルの衝突安全性能を誇る新設計のボディ!



2005年10月(オーストラリア)

## 380(スリー・エイティ)

## 高品質と高い運動性能

上級セダンらしいパワーと性能、スポーティな外観、高いコストパフォーマンス、上級セダンの室内空間と快適性、世界に通じる高品質と高級感の5つのニーズに徹底的に応えた新型高級スポーツセダン。

また、新EURO-3排気ガス規制もクリア!



2006年春 発売予定(欧州)

コルト クーペ  
カブリオレ コンセプト

## 爽快な“走り”

全長3,885mm(+15mm)というコンパクトなサイズながら、2+2のシートレイアウト、リアトランク部分にはルーフの収納スペースも確保した効率的なパッケージング。オープン(ルーフを収納)の状態でも爽快な“走り”を実現する頑強ボディ!

## 第39回東京モーターショー2005 出展のコンセプトカー

第39回東京モーターショーで近未来の三菱自動車の方向性を示すコンセプトカーを出品いたしました。本誌上でご紹介します。

## MITSUBISHI Concept-X

### “走り”の技術の集大成

次世代のランサーエボリューションをイメージしたデザインスタディモデル。

三菱自動車の“走り”の技術の集大成として“走る喜び”を具現化。

次世代ランサーエボリューションは2007年度発売予定(日本)。



## MITSUBISHI Concept-D:5

### “確かな安心”を具現化

デリカ後継車をイメージしたデザインスタディモデル。

現在のミニバンに求められる上質な居住空間や機能性と、「デリカ」伝統の卓越した4WDシステムがもたらす

走破性能を、洗練された頑丈な(=安心感)印象のデザインで包み込み、“確かな安心”を具現化。

次世代デリカは2006年度発売予定(日本)。



### 三菱自動車はなぜラリーに参戦するのか

当社は、30年以上にわたって、WRC( World Rally Championship )やダカール・ラリー( 通称、「パリ・ダカ」)をはじめとするモータースポーツ活動への挑戦を続けています。そして一戦一戦の経験をもとに毎年着実な進化を遂げ、多くの勝利と輝かしい成果を収めてきました。

数ある四輪モータースポーツの中でも、ラリーは市販車をベースにした車両を使い、一般道路を中心に競技が行われます。すなわち、優れた市販車があって、はじめて優れたモータースポーツ参戦車両ができ、そこで培った技術やノウハウを市販車の開発や製造にフィードバックすることで、さらにより良いクルマをお客様にお届けすることができるのです。このように、一般ユーザーに比較的近い条件で行われているモータースポーツであることが、当社がラリーを行っている理由です。当社にとってラリーは単なるプロモーション活動ではなく、お客様に安全で快適な車をご提供するための本当に重要な活動といえます。

今後とも、当社はモータースポーツ活動を通じて、クルマの限界性能を追求し、走行性や走破性はもとより、安全性・耐久性を高めるというクルマづくりに取り組んでいきます。当社の持つ技術力、チームワーク、そして高い目標に挑戦し続ける情熱に是非ご期待ください。

### 三菱自動車、待望の母国WRC「ラリー・ジャパン」に参戦

ラリーの世界選手権であるWRCが、日本にやってきました。その名も「ラリー・ジャパン」。このWRCの日本開催は、今回で2回目であり、三菱自動車も今年は、この「ラリー・ジャパン」へ参戦しました。9月30日から10月2日まで、三菱自動車ワークスマシン「ランサーWRC05」が北海道・帯広の大地を走りました。当社

からは、3人のドライバーが出場、残念ながら表彰台には一步届きませんでしたが、ハリ・ロパンペラ選手が5位に入賞す



ラリージャパンで疾走するランサーWRC05

ることができました。

「ラリーの三菱自動車」として世界的に高い評価を得るに至った実力の一片を、たくさんの日本のファンの皆様に見ていただくことができ、大きな意義のある大会でした。

### お客様イベント「ラリー・ジャパン参戦記念三菱自動車ラリーミーティング」開催

「ラリー・ジャパン」に先立ち、9月3日、横浜みなとみらい新港ふ頭特設会場において、「ラリー・ジャパン参戦記念 MITSUBISHI MOTORS Rally Meeting(三菱自動車ラリーミーティング)」を開催しました。

3,000人を超える

お客様が来場され、「ラードライバーによるデモンストレーション・ラン(試走)」、「市販車の体験試乗会」、「クルマの学校」(女性ドライバー向けの運転講座)、「ラリー講座」などの様々なプログラムをお楽しみいただきました。

特に、「ラードライバーによるデモンストレーション・ラン」では、コースの周りに人だかりが出来、ラードライバーの走りを目の当たりにした驚きと興奮の歓声があちこちからあがりました。



ラリーミーティングにおけるラードライバーの様子

### もうすぐ「パリ・ダカ」が始まります

WRCと並ぶ三菱自動車のモータースポーツ活動の柱であるダカール・ラリーが2005年12月31日から2006年1月15日まで開催されます。当社からは「バジェロ



今年のパリ・ダカの様子

エボリューション」が参戦、6連覇(通算111勝目)をかけて戦います。株主の皆様の応援を是非よろしくお願いいたします。

# 環境配慮と安全性向上に向けて

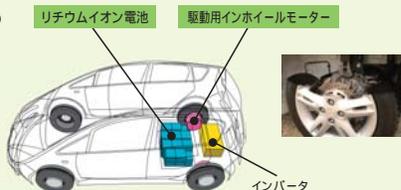
## 次世代型電気自動車 MIEV(ミープ)のご紹介

ハイブリッド車や燃料電池自動車といった環境にやさしい車に注目が集まっていますが、当社では、走行中に全くCO<sub>2</sub>を出さない次世代型の電気自動車の開発を進めています。電気自動車は、10年以上前から最も環境にやさしい車として注目されていましたが、バッテリー性能の低さに起因した航続距離の短さなどの問題から、多くのメーカーの開発が下火となっていました。こうした中、当社ではバッテリーの改良を地道に進め、2005年5月11日に、2010年までに次世代電気自動車(MIEV)を市販化させることを発表させていただきました。

MIEVとは、当社独自の次世代電気自動車の技術や車両の総称で、Mitsubishi In-wheel motor Electric Vehicle の頭文字をとったものです。当社では、過去30年にわたる各種電気自動車の開発経験を踏まえ、モーターを車両のホイール部に内蔵する「インホイールモーター」と、エネルギー密度などの性能面で有利な「リチウムイオン電池」を次世代コア技術として位置付けています。



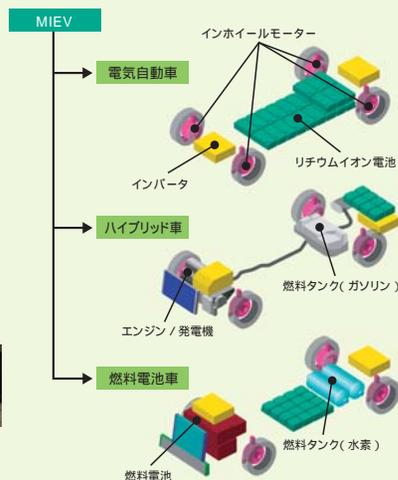
次世代電気自動車MIEV(ミープ)



「インホイールモーター」については、2輪駆動での開発を既に終了しており、実験車を製作し、様々な走行実験を行っています。また同時に、4輪駆動については、より高出力の新型インホイールモーターの開発を進めている状況です。

「リチウムイオン電池」については、現状で、150kgの電池に1回充電することで約150kmの走行が可能なレベルとなっており、さらなる改良が進められています。また、経済性の面では、現状レベルの電気代はガソリンに比べ、昼間電力の利用で約4分の1、夜間電力で約10分の1となっています。当社では、1日でも早くお客様にお届けできるよう、今後開発スピードを上げていきます。

また、MIEVはハイブリッド電気自動車や燃料電池車への展開も可能であり、三菱自動車は環境の世紀にふさわしいクルマづくりを目指します。



## 交通安全への取り組み

当社では、交通事故が自動車によってもたらされる最大の負の遺産であることを認識し、社会への責任を果たすため、交通事故低減に積極的に取り組んでいます。そのひとつが、予防安全性、衝突安全性といったクルマそのものが持つ安全性の向上です。

予防安全性としては、ABSやブレーキアシストなどの装備拡大や、安全を確保するためにブレーキ力やエンジン出力を自動制御するシステム「ASC(Active Stability Control System)」の採用拡大などに取り組んでいます。2005年10月発売の「アウトランダー」では、電子制御4WDとASCを組み合わせ、卓越した走行性能と予防安全性を有したクルマとなっています。この他にも当社では、国土交通省の主導で進められているASV(Advanced Safety Vehicle)プロジェクトに1991年の同プロジェクト開始当初から参画しており、2005年10月には「情報交換型運転支援システム」\*の開発に関連し、実験車「グランディスASV-3」を開発し、公開実験に参加しました。



グランディスASV-3(情報交換型実験車)

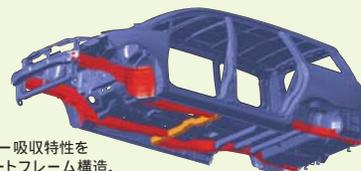
衝突安全性については、当社独自の衝突安全強化ボディ「RISE」をさらに進化させ、前面、側面、後面の全方位での衝突安全性の向上に取り組んでいます。この取り組みは、2006年1月発売の「i(アイ)」においてさらなる進化を遂げ、軽自動車であっても全方位の高い衝突安全性を確保することに成功しました。

この他当社では、歩行者や自転車、二輪車などの保護に対して、視界向上技術や歩行者保護対応ボディの採用などを進めています。また、全国の販売会社などでは、安全運転の体験プログラム「クルマの学校」を定期的に開催し、安全装備に関する知識や安全運転の方法などへの理解を深めていただいています。

\*車車間通信を利用し、周辺を走行している他の車両とお互いに情報交換することによって安全性の向上を狙う。出会い頭事故や見通しの悪いカーブでの追突事故などへの対策として開発が進められているシステム



衝突安全強化ボディ「RISE」



衝突時のエネルギー吸収特性を向上させるストレートフレーム構造。コルト、グランディス、アウトランダー等に採用。

### 台数、売上高、損益いずれも公表値を上回る

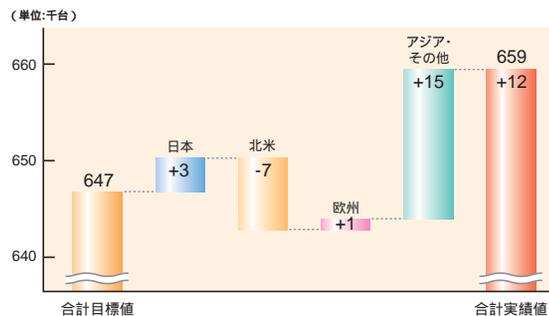
当社の平成17年度上半期の実績は、小売販売台数、売上高、損益のいずれの項目も、平成17年5月23日に公表した目標値を上回りました。

まず、小売販売台数ですが、公表値の64万7千台に対し、実績は65万9千台となり、台数で1万2千台、率にして2%ほど上回りました。また、売上高は、比較的金額が大きな海外でのOEM供給台数が想定より少なかつたため、全体で9,913億円となり、目標値の9,800億円に比べて113億円の増、約1.2%の小幅な伸びに留まりました。

地域別の小売販売台数の状況につきましては、唯一北米が原油価格高騰やハリケーンの影響による消費マインドの冷え込みなどの影響もあり、公表値をクリアすることが出来ませんでした。しかし、その他の地域はすべて目標値をクリアしました。とりわけ日本においては、上半期に本格的な新車

の投入はなかったものの、軽自動車の好調もあり、販売台数が5月以降連続して前年同月を上回る実績を示すなど、安定的に拡大しています。またアジア・その他地域では、公表値を5%上回ることができました。(小売販売台数につきましては、3ページ「再生計画ハイライト」をご参照下さい。)

小売販売台数  
対目標値実績変動要因分析



### 赤字幅は着実に縮小

損益面については、営業損益は198億円の赤字、経常損益は336億円の赤字となっていますが、公表値に対しては、それぞれ182億円、174億円

の上振れとなりました。また、当期損益は638億円の赤字となり、上振れ幅は92億円となりました。

営業損益においては、台数の伸びが低採算

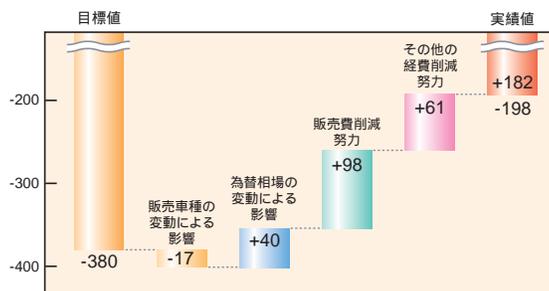
車種にやや偏る傾向になったことや、鋼材値上げ等のマイナス要因がありました。しかし、新車投入が続く年度後半に備え、販売費をかなり絞ったことや、全般的なコスト圧縮努力、加えて為替相場がプラス基調で推移したこともあり、赤字幅を公表値の半分程度に抑えることが出来ました。

また、当期損益については、638億円の赤字となり、営業損益、経常損益と比較して小額の上振れとなっています。これは減損会計実施に伴って、事業用資産の減損対象範囲を見直し、追加認識したこと、選択と集中による新車開発計画の一部見直し、追加リストラの実施等、将来発生が懸念される損失の前倒し処理を積極的に進めたことによるものです。

当上半期末の総資産は1兆5,141億円となり、前年度末と比べ752億円減少しました。一方、

有利子負債は、主に約定弁済の進捗により352億円減少し、4,408億円となりました。尚、株主資本は当期純損失により、3,248億円から2,590億円へと658億円減少しています。

営業損益  
対目標値実績変動要因分析  
(単位:億円)



## 年度業績見直しは据え置き、通期目標 **必達** に傾注

通期の業績見直しについては、5月23日の公表値をそのまま据え置くこととしました。これは、下半期は売上高、損益ともに、各市場での新車投入による販売台数の大幅増加を前提とした高い目標を設定していることや、北米市場の販売環境の悪化、

原油価格高騰によるグローバルベースでの先行き経済の不透明感を勘案した結果であります。当社にとって「これからが正念場である。」と考えており、まずは、年度始めに公表した通期見通しの確実な達成に全力を傾注してまいります。

# 連結財務諸表

## 連結貸借対照表

科 目	資 産		
	前年中間期末 (平成16年9月30日現在)	当中間期末 (平成17年9月30日現在)	前年度末 (平成17年3月31日現在)
	百万円	百万円	百万円
(資産の部)	1,884,708	1,514,061	1,589,286
流動資産	944,230	763,064	821,937
現金及び預金	155,883	229,074	307,474
受取手形及び売掛金	135,852	139,318	150,951
販売金融債権	172,426	30,240	24,476
有価証券	1,844	12,026	4,220
たな卸資産	306,264	260,629	233,353
短期貸付金	4,181	2,260	2,386
債権売却留保額	31,871	-	-
繰延税金資産	3,629	1,487	1,799
その他	153,231	104,057	111,452
貸倒引当金	20,954	16,030	14,176
固定資産	940,477	750,996	767,348
有形固定資産	677,763	530,555	530,903
無形固定資産	32,190	27,076	32,107
長期販売金融債権	12,461	2,313	2,072
投資有価証券	104,421	68,860	71,867
長期貸付金	11,939	12,348	11,747
長期債権売却留保額	93,159	104,171	111,709
繰延税金資産	19,293	7,594	6,730
その他	72,727	75,626	75,154
貸倒引当金	83,480	77,550	74,943
資産合計	1,884,708	1,514,061	1,589,286

(注) 有形固定資産の減価償却累計額

1,313,204 百万円

## 連結貸借対照表

負債、少数株主持分及び資本			
科 目	前年中間期末 (平成16年9月30日現在)	当中間期末 (平成17年9月30日現在)	前年度末 (平成17年3月31日現在)
	百万円	百万円	百万円
<b>(負債の部)</b>	<b>1,527,320</b>	<b>1,244,323</b>	<b>1,254,274</b>
<b>流動負債</b>	<b>1,140,918</b>	<b>878,675</b>	<b>857,338</b>
支払手形及び買掛金	292,234	318,383	293,853
短期借入金	492,659	270,022	277,952
無金利短期借入金	8,706	-	-
コマーシャル・ペーパー	1,702	-	-
未払金及び未払費用	147,179	190,216	181,250
未払法人税等	2,955	3,792	3,157
前受収益	70,186	-	-
製品保証引当金	37,004	48,824	49,859
その他	88,290	47,437	51,264
<b>固定負債</b>	<b>386,401</b>	<b>365,647</b>	<b>396,935</b>
社債	40,893	37,500	40,941
長期借入金	182,601	133,292	157,078
繰延税金負債	17,992	15,017	17,357
退職給付引当金	98,167	102,764	99,295
役員退職慰労引当金	1,280	1,771	1,614
その他	45,465	75,301	80,647
<b>(少数株主持分)</b>	<b>16,675</b>	<b>10,730</b>	<b>10,299</b>
<b>(資本の部)</b>	<b>340,712</b>	<b>259,007</b>	<b>324,782</b>
資本金	500,201	642,300	642,300
資本剰余金	275,513	417,612	417,612
利益剰余金	360,074	720,784	656,068
その他有価証券評価差額金	10,892	6,076	9,208
為替換算調整勘定	85,815	86,187	88,262
自己株式	5	9	8
<b>負債、少数株主持分及び資本合計</b>	<b>1,884,708</b>	<b>1,514,061</b>	<b>1,589,286</b>

# 連結財務諸表

## 連結損益計算書

科 目	前年中間期	当中間期	前年度
	(平成16年4月1日から 平成16年9月30日まで)	(平成17年4月1日から 平成17年9月30日まで)	(平成16年4月1日から 平成17年3月31日まで)
	百万円	百万円	百万円
売上高	1,070,812	991,257	2,122,626
売上原価	926,136	809,341	1,808,110
割賦未実現利益調整額	10	2	16
売上総利益	144,687	181,919	314,532
販売費及び一般管理費	221,101	201,713	443,076
営業損失	76,413	19,794	128,544
営業外収益	7,946	6,805	12,106
営業外費用	42,178	20,636	62,735
経常損失	110,645	33,625	179,172
特別利益	2,189	2,983	8,111
特別損失	67,067	30,733	289,845
税金等調整前中間(当期)純損失	175,523	61,375	460,906
法人税、住民税及び事業税	3,005	1,915	19,761
少数株主損益	263	479	5,882
中間(当期)純損失	178,791	63,771	474,785

## 連結剰余金計算書

科 目	前年中間期	当中間期	前年度
	(平成16年4月1日から 平成16年9月30日まで)	(平成17年4月1日から 平成17年9月30日まで)	(平成16年4月1日から 平成17年3月31日まで)
	百万円	百万円	百万円
(資本剰余金の部)			
資本剰余金期首残高	27,513	417,612	27,513
資本剰余金増加高	248,000	-	390,099
資本剰余金中間期末(期末)残高	275,513	417,612	417,612
(利益剰余金の部)			
利益剰余金期首残高	183,410	656,068	183,410
利益剰余金増加高	2,127	-	2,127
利益剰余金減少高	178,791	64,715	474,785
利益剰余金中間期末(期末)残高	360,074	720,784	656,068

## 連結キャッシュ・フロー計算書

科 目	前年中間期	当中間期	前年度
	(平成16年4月1日から 平成16年9月30日まで)	(平成17年4月1日から 平成17年9月30日まで)	(平成16年4月1日から 平成17年3月31日まで)
	百万円	百万円	百万円
・営業活動によるキャッシュ・フロー			
税金等調整前中間(当期)純利益(純損失)	175,523	61,375	460,906
減価償却費	57,406	33,303	97,484
減損損失	19,676	21,943	84,376
連結調整勘定償却額	716	379	1,441
貸倒引当金の増減額(減少)	2,242	4,338	9,125
退職給付引当金の増減額(減少)	12,622	3,321	11,722
受取利息及び受取配当金	4,558	3,190	7,920
支払利息	12,549	10,118	25,601
為替差損益(差益)	1,635	532	2,007
持分法による投資損益(利益)	13,622	1,509	13,002
有形固定資産売却損益及び廃却損(売却益)	3,359	1,916	16,189
投資有価証券等の売却損益(売却益)	1,071	2	1,331
投資有価証券等評価損	678	87	446
株式譲渡契約に基づく損失補償	-	359	74,736
売上債権の増減額(増加)	55,946	12,303	39,597
たな卸資産の増減額(増加)	23,291	16,907	53,402
販売金融債権の増減額(増加)	26,907	7,346	126,116
債権売却留保額の増減額(増加)	41,218	1,360	49,660
仕入債務の増減額(減少)	60,015	22,685	57,396
その他	11,412	2,322	12,177
小計	111,055	32,870	44,956
利息及び配当金の受取額	6,134	4,129	12,578
利息の支払額	13,770	10,161	28,505
株式譲渡契約に基づく損失補償の支払額	-	-	10,700
法人税等の支払額	125	914	4,675
営業活動によるキャッシュ・フロー	118,817	25,923	13,654
・投資活動によるキャッシュ・フロー			
定期預金の増減額	12,949	7,988	18,920
有価証券の増減額	-	9	-
有形固定資産の取得による支出	66,594	69,527	140,760
有形固定資産の売却による収入	37,295	15,842	111,788
投資有価証券の取得による支出	2,173	1,353	2,176
投資有価証券の売却による収入	9,033	1,000	9,477
貸付による支出	2,112	-	-
貸付金の回収による収入	3,429	-	-
短期貸付金の増減額	-	82	5,009
長期貸付けによる支出	-	1,398	444
長期貸付金の回収による収入	-	729	1,616
その他	704	28	203
投資活動によるキャッシュ・フロー	34,775	46,673	34,206
・財務活動によるキャッシュ・フロー			
短期借入金及びコミーシャル・ペーパーの増減額	288,809	24,199	425,649
長期借入れによる収入	94,094	1,565	116,277
長期借入金の返済による支出	140,245	19,840	278,919
社債の発行による収入	3,701	200	3,697
社債の償還による支出	41,639	1,587	49,147
株式の発行による収入	484,038	-	767,344
少数株主への配当金支払額	-	33	40
その他	1,633	32	5
財務活動によるキャッシュ・フロー	112,772	43,927	133,556
・現金及び現金同等物に係る換算差額	1,393	550	12
・現金及び現金同等物の増減額	39,426	64,127	112,991
・現金及び現金同等物の期首残高	181,911	294,903	181,911
・現金及び現金同等物の中間期末(期末)残高	142,484	230,775	294,903

## 会社の概要 (平成17年9月30日現在)

社名	三菱自動車工業株式会社	技術センター	乗用車技術センター 岡崎地区 〒444-8501 愛知県岡崎市橋目町字中新切 1 番地 TEL: 0564-31-3100
本社	〒108-8410 東京都港区港南二丁目16番4号 TEL: 03-6719-2111 FAX: 03-6719-0014		乗用車技術センター 京都地区 〒616-8501 京都府京都市右京区太秦巽町 1 番地 TEL: 075-864-8000
設立	昭和45年4月22日		乗用車技術センター 十勝研究所 〒080-0271 北海道河東郡音更町字長流枝 22 番 1 TEL: 0155-32-7111
資本金	642,300,915,926 円	デザインセンター	東京デザインスタジオ 〒108-8410 東京都港区港南二丁目 16 番 4 号 TEL: 03-6719-2111
授權株式総数	9,961,701,400 株 (内訳) 普通株式 9,958,285,000 株 A種優先株式 500,000 株 B種優先株式 416,400 株 C種優先株式 500,000 株 D種優先株式 500,000 株 E種優先株式 500,000 株 F種優先株式 500,000 株 G種優先株式 500,000 株	製作所	名古屋製作所 岡崎工場 (組立) 〒444-8501 愛知県岡崎市橋目町字中新切 1 番地 TEL: 0564-31-3100  水島製作所 (組立) 〒712-8501 岡山県倉敷市水島海岸通一丁目1番地 TEL: 086-444-4114  パワートレイン製作所 京都工場 (エンジン、トランスミッション) 〒616-8501 京都府京都市右京区太秦巽町 1 番地 TEL: 075-864-8000  パワートレイン製作所 滋賀工場 (エンジン、トランスミッション) 〒520-3212 滋賀県湖南市小砂町 2 番 1 TEL: 0748-75-3131
発行済株式総数	4,386,266,012 株 (内訳) 普通株式 4,385,749,019 株 A種優先株式 166,000 株 B種優先株式 42,400 株 G種優先株式 308,593 株		
株主数	253,538 名 (内訳) 普通株式 253,519 名 A種優先株式 13 名 B種優先株式 2 名 G種優先株式 4 名		

## 役員 (平成17年11月15日現在)

### 取締役

西岡 喬*	取締役会長 (三菱重工業株式会社取締役会長)
益子 修*	取締役社長
春日井 霽*	取締役副社長
市川 秀*	常務取締役
張 不二夫	常務取締役
前田 真人	常務取締役
青木 則雄	常務取締役
春成 敬	常務取締役
相川 哲郎	常務取締役
佐々木幹夫	取締役 (三菱商事株式会社取締役会長)
矢嶋 英敏	取締役 (株式会社島津製作所代表取締役会長)

### 監査役

氏田 憲秀	監査役 (常勤)
江川 健二	監査役 (常勤)
三木 繁光	監査役 (株式会社東京三菱銀行取締役会長)
菅 宏	監査役 (三菱重工業株式会社常務取締役)

(注) 三木繁光氏及び菅宏氏は、「株式会社の監査等に関する商法の特例に関する法律」第18条第1項に定める社外監査役であります。

- (注) 1. \*印は代表取締役を示しております。  
2. 佐々木幹夫氏及び矢嶋英敏氏は、商法第188条第2項第7号ノ2に定める社外取締役であります。

## 株主メモ

決算期	3月31日
定時株主総会開催日	6月下旬
同総会議決権行使株主確定日	3月31日
利益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 <a href="http://mitsubishi-motors.com/KOUKOKU">http://mitsubishi-motors.com/KOUKOKU</a>
名義書換	名義書換代理人 三菱UFJ信託銀行株式会社 名義書換取扱場所 東京都千代田区丸の内一丁目4番5号 三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部 名義書換取次所 三菱UFJ信託銀行株式会社 全国各支店
手数料	不所持株券の発行による株券の交付又は株券の分割、併合、喪失、汚損、毀損による株券の交付の場合は、1枚につき印紙税相当額となります。
1単元の株式数	1,000株
(郵便物送付・照会先)	三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部 東京都豊島区西池袋一丁目7番7号 〒171-8508 TEL 0120-707-696 (フリーダイヤル)

## 目次

## Contents

ごあいさつ .....	1
再生計画ハイライト .....	3・5
ニューモデル .....	7
コンセプトカー .....	11
モータースポーツ .....	12
環境配慮と安全性向上に向けて .....	13
決算の概要 .....	15
連結財務諸表 .....	17
会社の概要 .....	21
株主メモ .....	22

## ROUTE

三菱自動車工業株式会社  
株主通信（平成17年度 中間報告書）

広報・IR部 2005年12月9日発行  
〒108-8410 東京都港区港南二丁目16番4号  
TEL 03-6719-2111（大代表）  
<http://www.mitsubishi-motors.co.jp>



古紙配合率100%再生紙を使用しています



大豆油インキで印刷しています