

ROUTE

[ルート]

三菱自動車工業株式会社

株主通信

平成 18 年度 中間期

平成 18 年 4 月 1 日から 平成 18 年 9 月 30 日まで



クルマづくりの原点へ。



MITSUBISHI MOTORS

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。

当社は三菱グループ共通の経営指針である「三綱領」*の精神を受け継ぐとともに、当社の存在意義と進むべき方向を明確にするため、「三菱自動車企業理念」を制定しています。全ての企業活動はこの企業理念に基づいて進めております。

*「所期奉公」、「処事光明」、「立業貿易」

ごあいさつ



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。

平成17年4月にスタートした「三菱自動車再生計画」も、この9月末でちょうど折り返し地点を迎え、「信頼回復」と「収益改善」を2本柱に、これまでのところ着実に計画を進捗させております。具体的には、資本・資金の増強、新車投入、人員削減を予定通り行い、懸案であった国内、北米の販売も回復させてまいりました。また、過剰生産設備の問題についても、国内販売が昨年5月より連続で前年同月を上回って回復中であること、輸出が好調に推移していることにより、閉鎖を予定していた岡崎工場での生産を継続する決断もいたしました。海外の生産拠点においては人員のスリム化や、他地域への出荷を開拓・拡大させることで対応しております。その結果、損益は昨年度に続き、当中間期においても計画を上回ることができました。

しかしながら、当中間期においても、未だ損益は赤字であり、当社は再生の途上にあります。従いまして株主の皆様には大変申し訳なく存じますが、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。

目次

| | |
|--------------|----|
| ごあいさつ | 01 |
| 再生計画ハイライト | 02 |
| ・業績の推移 | 02 |
| ・販売台数の推移 | 03 |
| ・信頼回復活動 | 05 |
| コーポレート・ガバナンス | 06 |
| ショールーム | 07 |
| 環境への取り組み | 13 |
| 決算の概要 | 15 |
| 財務諸表（連結） | 17 |
| 財務諸表（単独） | 20 |
| 会社の概要 / 役員 | 21 |
| 株主メモ | 22 |

全ての損益項目で計画値をクリア

当社を取り巻く環境は、世界的なガソリン価格の高騰や金融引き締め等による総需要の減退が見られるなど、地域によっては販売環境の厳しさが増してまいりました。

こうした中、平成18年度上半期実績は、販売台数では、日本、北米、欧州が揃って前年同期比で増加したものの、アジア・その他地域での総需要の落ち込みもあり、全体では減少となる厳しい戦いとなりました。

しかしながら、損益面では、コスト低減努力の積み重ねに加えて、為替の円安効果や販売金融事業の損益が改善したことなどにより、営業損益、経常損益、当期損益いずれの項目も計画を上回り、前年度上半期に比べても大幅な改善を果たすことができました。地域別に見ますと、特に懸案であった北米事業は、これまでの取り組みの成果が見え始め、販売台数の回復と販売金融事業の損益改善などにより、当上半期では営業黒字を計上しております（決算の概要はP.15参照）。

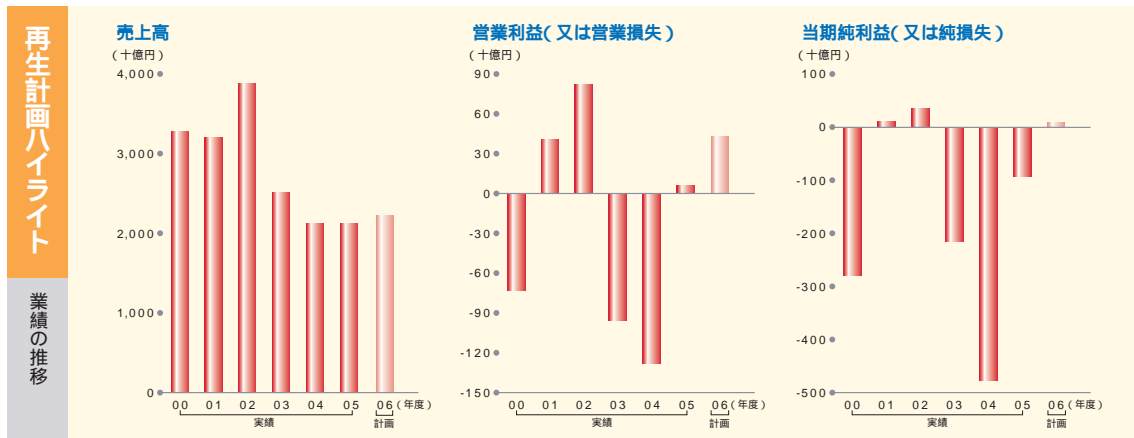
目標達成に向けた下半期の主要施策

平成18年度の損益目標については再生計画で掲げた目標（営業利益430億円、経常利益210億円、当期利益80億円）を据置き、各地域で新型車の連続投入を始めとする諸施策を着実に実行することで、計画を達成したいと考えております。なお、販売台数については、各地域の市場環境を踏まえ、当初計画比8万6千台減の132万2千台へと修正いたしました。具体的には、日本とアジア・その他地域でそれぞれ、28万1千台（2万1千台引き下げ）、57万3千台（8万1千台引き下げ）とし、逆に北米、欧州ではそれぞれ、18万8千台（7千台上乗せ）、28万台（9千台上乗せ）としております。

この目標達成に向け、これからの下半期、各地域で以下の事業施策を推進してまいります。

日本：新型車攻勢で計画達成へ

まず、日本では、総需要の減少は見られるものの、「パジェロ」、「デリカD:5（ディーファイブ）」などの



2006年度計画は、2006年4月27日公表値

新型車攻勢により通年で28万1千台、前年度比9%増の販売達成を目指します。本年10月に発売した新型「パジェロ」は、発売後1ヵ月で月間販売目標（700台）の3倍を超える2,218台の受注をいただいております。この好調を持続させてまいります。一方、好調な軽自動車市場では、9月に発売した新型「eKワゴン」「eKスポーツ」や、10月にノーターボ車を追加投入した「i（アイ）」など、一層の拡販を図ってまいります。

また11月1日より、国内販売体制の改革を強力に推進するため、国内営業担当常務直轄の組織として、「国内営業改革推進室」を新設いたしました。既に進めている国内事業に係わるあらゆる改革を部門横断的に統率し、機能・組織・プロセスの抜本的な改革を加速させてまいります。

北米：反転攻勢への足固め

北米については、昨今拡大している米国コンパクトSUV市場へ新型「アウトランダー」を本年11月に投入、また来年3月には、新型「ランサー」を世界に先駆け北米市場に投入いたします。

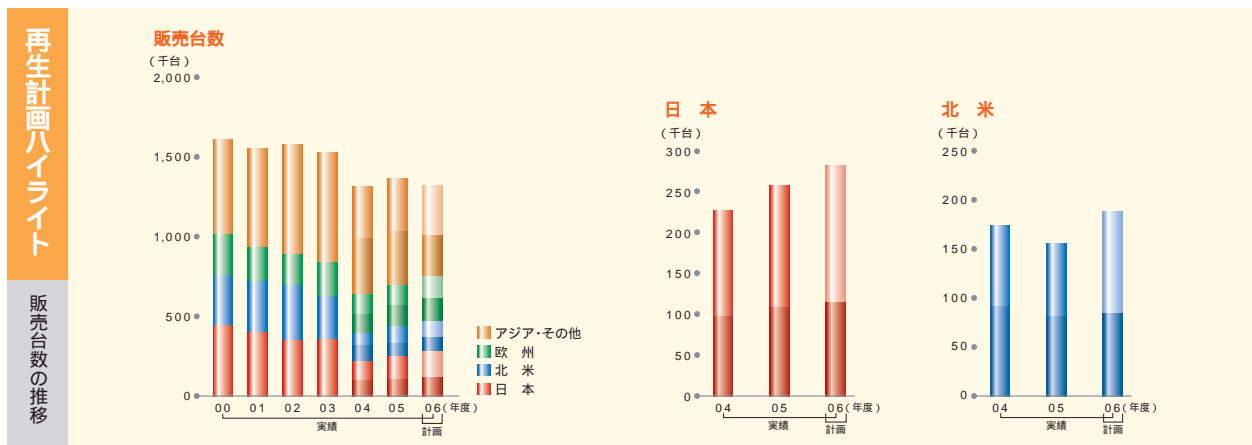
これまで、適正な販売奨励金、適正なフリート販売（法人向け販売）、適正な在庫管理を徹底してまいりましたが、本年度は第2ステップとして資金支援、営業力の育成など販売店の強化・基礎体力づくりに取り組んでまいります。また、米国市場参入25周年キャンペーンを核とする広告宣伝や、メリルリンチ社との協業による販売金融事業など、販売を後押しする施策を実行しており、今後も継続してまいります。

これらにより北米市場における反転攻勢への足固めをしっかりと行ってまいります。

なお米国工場では、本年7月に「ギャラン」のロシア・ウクライナ・中東向輸出を開始しており、稼働率の改善を図っております。

欧州：SUV連続投入と成長市場での拡販

欧州では、引き続き堅調な実績をあげており、下半期もこれを持続させてまいります。そのため、本年11月には、日本で販売を開始した新型「パジェロ」を、また来年1月からは、新型「アウトランダー」を投入し、近年SUV市場が拡大している欧州での商品ライン



ナップを強化いたします。一方、成長市場であるロシア、ウクライナでは、小型セダン「ランサー」の好調を維持するとともに、本年9月より上級セダン「ギャラン」（米国製）を投入し、拡販を図っております。

アジア・その他地域：中国での三菱ブランド車販売の本格化 / 中南米・中東・アフリカ地域の好調維持

総需要が低迷している台湾やインドネシア、また販売が不調のマレーシアにおいては、急速な回復は期待しにくい状況ですが、それぞれ地域にあわせた戦略を適切に展開してまいります。

中国では、東南汽車での三菱ブランド車の販売が予定より遅れておりましたが、本年9月下旬より本格的な販売を開始いたしました。下半期には、「ランサー」、「スペースワゴン」に加え、「ギャラン」を投入し、三菱ブランド車の生産・販売拡大に努めてまいります。また、日本からの輸入車につきましても、既に販売している「グランディス」に加え、10月には「ランサーエボリューション」を投入いたしました。さらに、来年

1月には新型「アウトランダー」の販売を開始するなど、商品ラインナップを充実させ販売拡大を図ります。

タイでは、国内市場において競争が厳しさを増しておりますが、昨年12月に開始した新型1トンピックアップトラック「トライトン」の輸出が好調であり、これを拡大させていくことで、今後も安定した収益を確保できるものと考えております。

中南米・中東・アフリカ地域については、新型「パジェロ」を投入し、引き続き販売拡大を図ります。

オーストラリアについても、新型車3車種（「トライトン」、「パジェロ」、「アウトランダー」）の輸入により、販売強化を図ります。

「黒字体質の定着化」へ向けて

当社を取り巻く環境は、原油高や金利の上昇、あるいは総需要の減少など、より厳しさが増しております。しかし、どんなに環境が厳しくなっても、当社としては、グループ全役職員が一丸となり、これまで述べてきた諸施策を着実に実行していく所存です。そして平成18年度は、全ての損益項目で黒字化を果たし、「黒字体質の定着化」を狙う再生計画の最終年度につなげていきたいと考えております。どうか皆様におかれましても、今後とも倍旧のご支援、ご指導を賜りますようお願い申し上げます。

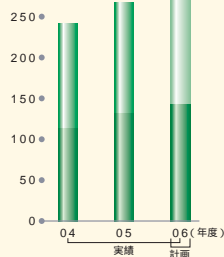
平成18年11月

取締役社長

益子 修

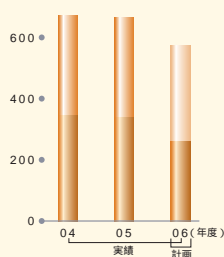
欧州

(千台)
300*



アジア・その他

(千台)
800*



信頼回復活動

真のコンプライアンス確立のために

企業倫理委員会は、平成16年6月、取締役会の諮問機関として、外部有識者のみを構成員として設置されました。

以来、当委員会は、平成18年10月までに合計29回の委員会(工場視察等を含む)を開催するなどして、三菱自動車のコンプライアンス確立と信頼回復のため、「社外の目」、「世間の常識」という視点から、三菱自動車の各種の取り組みをチェックし、あるいは指導・助言する等の活動を続けて現在に至っています。

三菱自動車は、同16年に発生した不祥事を企業の存否にからむ重大な事態と受けとめ、その再発防止と企業再生に向け、新経営陣が「コンプライアンス第一」、「安全第一」、「お客様第一」の3つの観点から、抜本的な信頼回復の取り組みを実践しています。その一環として、不祥事発生の原因等調査とそれに基づく改善施策の実施、コンプライアンス意識の浸透・定着を目指した体制づくりと研修など、真摯な努力が行われており、その姿勢は三菱自動車の再生・改革に向けた確固たる意思の現れでもあり、その進捗は再生に向けた着実な前進と理解しています。

しかしながら、社内におけるコンプライアンスの確立は、

企業倫理委員会

委員長 松田 昇



一朝一夕になるものではありません。私は三菱自動車にとっての真のコンプライアンスとは、「安全で性能のいい車をつくり社会に提供すること」とどまらず、「三菱自動車(企業)自体がその活動を通して社会から誠実な自動車メーカーであると信頼されること」、いわば誠実な企業市民として認知され共生を許されることにあると思います。そして、企業としての誠実さは、役職員一人ひとりの行動の誠実さによってのみ具体化されます。また、コンプライアンスは、コーポレート・ガバナンス、内部統制(リスク管理)等を支える共通の礎石であり、その積み重ねは「誠実ブランド」という企業競争力を生む源でもあります。そのため人間づくりも欠かせません。そのため、コンプライアンスをより身近なものとするきっかけにしてほしいとの願いから、三菱自動車の製造現場に定着している5S(整理、整頓、清掃、清潔、しつけ)にもうひとつのS(誠実さ)を加えて、「5Sから6Sへ」という呼びかけをしています。

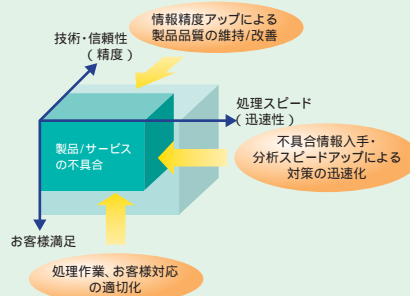
当委員会は、今後とも、三菱自動車の取り組みを、「社外の目」等で積極的に指導・助言していきたいと考えています。

「新品質情報システム」を導入

当社では、クルマの品質を保証するため、開発、生産及び市場投入それぞれの段階で独自の取り組みを行っています。平成18年10月には、お客様から寄せられる不具合情報を販売会社とリアルタイムに共有する「新品質情報システム」を全国の販売店舗に導入しました。

分析対象データの拡充や原因究明の高精度化・迅速化を実現した本システムの導入により、クルマの品質改善のスピードアップだけでなく、販売店における修理作業やお客様への適切な対応が一層強化されることで、お客様満足度の向上を目指しています。

「新品質情報システム」の目的と狙い



コーポレート・ガバナンス

基本的な考え方と体制

当社は、コンプライアンスの実践、ステークホルダーへの積極的な情報開示による透明性の向上、経営責任の明確化を3つの柱として、コーポレート・ガバナンスの強化に取り組んでいます。

経営上の意思決定、執行及び監督に係る経営管理組織として、取締役会、監査役・監査役会及び外部会計監査法人といった法定機関のほか、外部有識者を中心に構成される取締役会の諮問機関「事業再生モニタリング委員会」や「企業倫理委員会」を設置し、外部の目による指導・助言をいただく体制とし、コーポレート・ガバナンスの体制強化やその実効性の向上に努めています。また、当社では執行役員制度を導入し、取締役と執行役員の機能・責任の明確化を図っています。さらに、社内意思決定機関として、取締役、執行役員等16名で構成される常務会を原則、隔週で開催し、意思決定の迅速化を図っています。

監督、監査の状況

取締役会は、経営上の重要事項の決定と業務執行の監督を行っています。監査役は、取締役会をはじめとした当社の重要な会議に出席し、取締役などから業務執行の報告を受けるとともに、重要書類などの閲覧、内部監査部門や会計監査人からの報告聴取などを通じて、当社及び子会社の監査を実施しています。

また、監査役監査とは別に、品質監査部

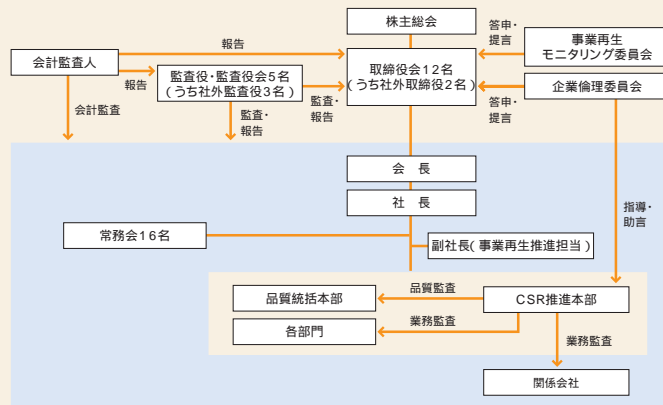
及び業務監査部をCSR推進本部内に設置するとともに海外主要子会社内にも内部監査部門を設置し、業務ラインから独立した客観的な内部監査をグローバルなレベルで実施しています。

内部統制システムの整備状況

平成18年3月、当社では「内部統制推進委員会」を設置し、内部統制システムの本格的な整備に着手しました。また、同年5月の取締役会において、会社法上、決議することが義務付けられている「内部統制システム構築に関する基本方針」を決議しました。

内部統制システムの整備とは、法令の遵守、リスク管理、業務執行の適正性・効率性の確保、財務報告に関する信頼性の確保などに向けた会社としての仕組みを用意し、実践することといえます。当社としては、全社的な取り組みとして推進し、事業再生のスピードアップにつなげていきたいと考えています。

コーポレート・ガバナンス体制(平成18年9月30日現在)



PAJERO

パジェロ



“地球基準のオールラウンドSUV” 「パジェロ」

オフロードでの走破性と、乗用車並の高速性能・快適性を併せ持つオールラウンドSUV「パジェロ」は、1982年に初代を発売以来、今年で25年目を迎え、その間に約250万台を生産し、世界170以上の国と地域のお客様から好評をいただいています。

そして平成18年10月4日より販売を開始した新型「パ

ジェロ」が目指したものは、世界中のお客様に認めていただける、プレミアム感の高い、“地球基準のオールラウンドSUV”。「パジェロ」の本質である「絶対の信頼性」と「走る喜び」をしっかりと継承・発展させると同時に、現代のSUVに相応しい新技術、新装備を随所に採用しています。



3.8ℓ MIVEC V6 24VALVEエンジン

世界中、どんな環境で走っても満足の得られるエンジンは?そんな想いから構想を練ってきました。

三菱を代表するクルマであり、世界中、色々な環境で使用されるクルマである「パジェロ」のエンジンには全回転域での性能が求められます。

その要求に応えるため、3.8ℓ エンジンに、回転数に応じて吸気バルブの開閉を適切にコントロールするMIVECシステムを採用しました。これにより、低回転域、中回転域、高回転域のいずれのステージでも高出力と力強くフラットなトルクを実現しました。

低速から盛り上がるトルクによる心地よい加速感、スムーズに高回転まで回るエンジン音から、走りの進化・深化を体感していただけたと思います。



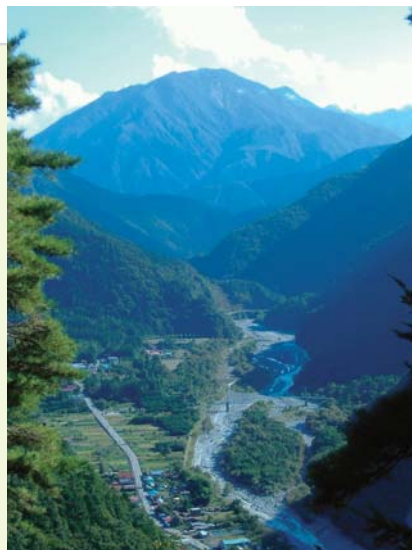
技術開発本部
エンジン設計部
望月 晶

MIVEC:Mitsubishi Innovative Valve timing Electronic Control system(当社の可変バルブタイミング&リフト機構付エンジンの総称)
上記エンジンは、SUPER EXCEED、EXCEED-X、VR- に設定

「パジェロの森・ふるさとの山再生活動」

今回の新型「パジェロ」の発売を機に、当社では、南アルプス山麓に広がる山梨県早川町で、「パジェロの森・ふるさとの山再生活動」を立ち上げ、荒廃が進む国内の森林の保護・育成活動への取り組みを開始します。これまで当社では、SUVを楽しむための情報コミュニティウェブサイト「GRAN▶OFF」<グランオフ>を運営し、「自然と親しみ、共生を目指すライフスタイル」を提案してきましたが、今回の取り組みは、このライフスタイルを、身近な自然の保護においても実践することを目指したものです。

具体的には、「パジェロの森」(約3ヘクタールの山林)において、地元の方々や環境保護団体の方々と協力しながら、植林や下刈り、間伐などの森林の整備を行っていきます。



「パジェロの森・ふるさとの山再生活動」が実施される山梨県早川町

M O T O R S P O R T S

2007年1月6日、「パリダカ」スタート

お客様に、より安全かつ安心で魅力あるクルマをご提供していきたい。その想いを実現するため当社では、30年以上にわたりモータースポーツ活動を続け、クルマの限界性能へ挑戦するとともに、そこで得られた技術やノウハウを市販車の開発・製造等に活かしています。

こうした中、当社のモータースポーツ活動の柱であるダカールラリー(通称、「パリダカ」)が2007年1月6日から21日まで開催されます。今回は、新型の「パジェロエボリューション」で参戦し、前人未到の7連覇(通算12勝目)をかけて戦います。

新型「パジェロエボリューション」は、フレーム構造の刷新による軽量化・高剛性化、サスペンション

の改良による操縦性・走行安定性の大幅な向上などを実現しており、これまでのテストでも、新型車でありながら初期トラブルもなく、開発は順調に進められました。また、フロントビューは、市販車の新型「パジェロ」と共通のデザインを採用し、市販車の上質さとラリーカーの機能美を併せ持つスタ



新型「パジェロエボリューション」(後方)

イリングとなっています。

株主の皆様への応援を是非よろしくお願いたします。

eK WAGON

eK ワゴン



“みんなのスマイル いい軽ワゴン” 「eKワゴン」 「eKスポーツ」

平成13年10月の登場以来、約49万台を販売した三菱自動車のベストセラーカーのひとつ「eKシリーズ」。その2代目となる新型「eKワゴン」「eKスポーツ」が、平成18年9月13日に発売されました。

これまで高い評価を受けていた「便利」「安心」「気持ちいい」機能をさらに発展させるため、従来の調査

の枠を超え、スーパーマーケットの駐車場での行動観察から、お子様を対象にした調査、動物病院の獣医へのヒアリングまで、様々な“現場”での独自調査を実施しました。ドライバーだけでなく乗車する全ての人が「便利」「安心」「気持ちいい」を体感でき、みんなの笑顔があふれる「いい軽ワゴン」を実現しています。

電動スライドドア

「隣のクルマにドアをぶつけそう」、「強い風が吹いていると子供ではドアを支えきれない」。そんなお客様の悩みを“笑顔”に変えるため、新型「eKワゴン」では、ボンネット型軽自動車として初となる「電動スライドドア」を採用しました。簡単操作はもちろんのこと、試行錯誤を繰り返しながら様々な工夫を凝らすことで、最大限の開口幅を実現し、乗り降りが容易になっただけでなく、挟み込み防止機構など、安全性の面でも細かい配慮を図っています。





アイ



カーオブザイヤー
受賞



「i(アイ)」ノンターボモデル

未来形スモール「i(アイ)」は、平成18年1月24日の発売開始から9月末まで、累計販売台数が3万台を突破。そしてこの度、お客様からのご要望が多かったノンターボモデル(自然吸気エンジン搭載モデル)を新たに設定し、平成18年10月24日より販売を開始しました。

また「i(アイ)」は、日本自動車研究者・ジャーナリスト会議(RJC)が主催する「2007年次RJCカーオブザイヤー」を受賞しました(三菱自動車として、初めて受賞)。この他、軽自動車としては初となる2006年度

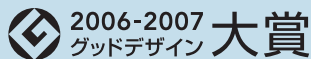
「グッドデザイン大賞」(主催:(財)日本産業デザイン振興会)の受賞や、国際的なCS(顧客満足度)調査の専門機関(株)J.D. パワーアジア・パシフィックが実施した調査において、“軽自動車初期品質No.1(同率1位)”及び“軽自動車商品魅力度No.1”を獲得する等、各方面で高い評価を受けています。

J.D. パワー アジア・パシフィック 2006年日本軽自動車初期品質調査SM、及びJ.D. パワーアジア・パシフィック 2006年軽自動車商品性評価調査SM。軽自動車を新車で購入後2-7ヶ月経過したユーザー3,164名の回答による。初期品質はユーザーによる不具合指摘件数、商品魅力度は商品性に関するユーザーの評価に基づく。 www.jdpower.co.jp

「グッドデザイン大賞」受賞にあたって

現在私たちは、“形と機能の二律背反の両立”をクルマづくりの哲学として取り組んでおり、「i(アイ)」では、斬新な「リア・ミッドシップレイアウト」を採用することで、これまでの軽自動車で課題とされていた「斬新なスタイリングと居住性」、「軽快なハンドリングと快適な乗り心地」、「居住性と全方位からの優れた安全性」という二律背反するテーマを両立させることができました。

こうした私たちのクルマづくりを評価いただいたことを大変うれしく思っております。



2006-2007
グッドデザイン 大賞



常務取締役
商品開発統括部門担当
相川 哲郎 (写真、左から2人目)

TRITON

トライトン



アーバン スポーツ ピックアップ「トライトン」

タイを生産拠点とした世界戦略車「トライトン」が、平成18年9月、日本に上陸しました(限定600台)。日本だけでなく、欧州を始めとして、最終的には約160カ国へ出荷する計画です。

「トライトン」は、当社が過去に築き上げたピックアップトラックの耐久信頼性に加え、現代のライフスタ

イルにマッチしたスタイリング、機能、快適性を付加した新時代のピックアップです。お客様からも、その斬新なスタイリングと、商用ニーズを満たすのはもちろんのこと、アウトドア、レジャーでの使い勝手に優れているカーゴベッド(荷台)を備えている点で高い評価をいただいています。

DELICA D:5

デリカ D:5



新型車投入第3弾「デリカ D:5」

今年度の国内新型車投入の第3弾として、平成19年々初にワンボックスタイプの新型ミニバン「デリカ D:5(ディーファイブ)」がデビューします。

“「ミニバンの優しさ」と「SUVの力強さ」の融合”を開発のテーマとしたこの5代目「デリカ」は、8人が

ゆったり乗れる広い室内空間と多彩なユーティリティ、充実した安全装備や優れた環境保護性能を包み込んだ堅牢なボディ構造、「デリカ」の伝統ともいえるオンロード、オフロードを問わないオールラウンドでの高い走行性能を実現しています。

クルマ選びは「三菱シテカラ」

当社では、今年度の多数の新型車発売に合わせ、平成18年9月14日より「三菱シテカラ」キャンペーンを実施しています。

一人でも多くのお客様に販売店にお越しいただけるように、TV-CMなどのマス広告とウェブサイトを連動させ、新型「eKワゴン」、新型「パジェロ」や、好評を博している「アウトランダー」、「i(アイ)」をウェブ上でわかりやすく紹介しています。

また、キャンペーン開始時は、クイズに答えると抽選で50名が新車を半額で購入できる「新車半額サポート」を実施し、大きな話題となりました。



「キッズニア東京」へ出展

当社は、平成18年10月、東京都江東区豊洲にオープンした「キッズニア東京」へパビリオンを出展しています。この出展は、“将来を担う子供たちに、夢や目標、そして働く喜びを見つけ出すための機会の提供・場の創造を目指す”というキッズニアのコンセプトに賛同したものであり、“お客様を第一に、社会の一員として貢献する企業を目指す”という当社の企業姿勢を具現化する取り組みの一つです。

「キッズニア東京」では、カーディーラー、運転免許試験場、レンタカーのパビリオンを展開しており、子供たちが職業体験や交通安全について楽しく学ぶ場を提供しています。

子供たちとその親や関係者を主対象とした、様々な職業を疑似体験できる施設。バラエティ豊かな約50のパビリオンが出展。www.kidzania.jp



運転免許試験場での勉強風景

ガソリンスタンドでの給油風景

環境への取り組み

環境行動計画2010

豊かな地球環境を次の世代に引き継ぐとともに、持続可能な社会の構築のため、当社では、クルマそのものの環境負荷低減に加え、開発・生産・販売などの事業活動に伴う環境負荷低減に努めています。

「環境行動計画2010」では、その柱となる分野を従来の「環境サステナビリティプラン」同様、「環境マネジメント」、「地球温暖化防止」、「環境汚染防止」、「リサイクル・省資源」の4つとし、個々の分野で、これまでの取り組みのさらなる強化やその対象範囲の拡大を図っています。

「環境マネジメント」においては、例えば環境マネジメントシステムの適用範囲を、従来の国内外の生

産関連会社から海外を含む非生産関連会社まで拡大し、グローバルな連結環境マネジメント体制の構築を目指していくこととしています。

「地球温暖化防止」においては、クルマの燃費性能の向上や生産・物流におけるCO₂排出低減に継続して努めるだけでなく、欧州で需要が拡大している低燃費の次世代クリーンディーゼルエンジンの開発や、植物

取組事例紹介

次世代電気自動車の実用化に向け、電力会社と共同研究開始

次世代電気自動車の実用化に向け、平成18年11月より、電力会社との共同研究がスタートしました。当社では、このための研究車両として、「i(アイ)」をベースに高性能リチウムイオン電池と小型軽量なモーターを搭載した「i MiEV (Mitsubishi innovative Electric Vehicle)」を製作しました。

当社は、この共同研究を通じて実証走行データの分析を進め、平行して実用化に向けたバッテリー、モーター、制御システムなどの社内開発を進めていきます。一方、電力会社側では、実証走行を通じて、業務用車両としての適合性や急速充電インフラとの整合性などの確認が進められます。

また、「i(アイ)」の「リヤ・ミッドシップレイアウト」のプラットフォームに、シングルモーターを搭載したことで、既存の車両構造をほとんど変え



i MiEV



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

三菱自動車は、地球温暖化対策推進国民運動「チーム・マイナス6%」に参加、地球温暖化防止活動に取り組んでいます。

原料のエタノールなどのバイオ燃料対応技術の実用化、環境負荷の少ない植物由来樹脂技術「グリーンプラスチック」を用いた新材料の開発・実用化なども行動計画に組み込んでいます。

「環境汚染防止」においては、低排出ガス車の販売比率の向上や、製品及び生産現場における環境負荷物質の削減を継続・強化していきます。また今回か

ら、車室内のVOC(揮発性有機化合物)の低減や、脱・石油の観点からも、次世代電気自動車の研究開発強化について、目標設定を行っています。

「リサイクル・省資源」においては、リサイクル率等で一層高い目標を設定するとともに、リサイクル容易設計や再生材部品の採用なども継続して強化していくこととしています。

ずに電気自動車化することができたことも、実用化へ向けた大きな一歩となりました。



車両レイアウト図

植物由来樹脂技術「グリーンプラスチック」第2弾

平成18年2月に公表した、植物由来樹脂と竹繊維からなる内装部材の開発に続き、同年6月、東レ株式会社と共同で、植物由来樹脂繊維のフロアマットを開発しました。



今回開発したフロアマット(試作品)の原料採取から廃棄までのCO₂排出量は、ナイロン樹脂主体の従来品と比べ、約4割削減しています。また、表面層と裏打ち層を、接着剤を用いずに張り合わせたことにより、VOC発生量を従来品と比べ5割以上抑えることができました。

なお、当社では、本フロアマットの製品化を平成18年中に予定しています。

平成18年度中間期実績：
増収、全損益項目で赤字縮小

~再生計画を若干 **上回る** ペース~

売上高は、小売販売台数や海外でのOEM供給台数が減少したものの、為替相場が円安で推移した影響により、前年同期と比べ、141億円の増収となりました。営業損益は、日本や北米での拡販効果が北アジア(中国、台湾)等での台数減による影響を上回ったことで販売台数・車種の変動による影響がプラス39億円となりました。また、為替の追い風58億円に加え前年度に実施した米国・オーストラリアでの減損損失計上による償却費減少効果、リストラ促進等による経費削減努力の積み重ね、販売金融事業の損益改善等で39億円

のプラスとなりました。この結果、営業損益は55億円の赤字となり、前年同期比143億円改善しています。経常損益は、前年同期比204億円の改善となる132億円の赤字、また当期損益は、前年同期比477億円の改善となる161億円の赤字と、それぞれ赤字額が大幅に縮小しました(表1参照)。

また、公表値と比較した場合、売上高は下回りましたが、損益については、全ての項目で上回ることができ(表2参照)、今年度の目標として掲げている「当期損益の黒字化」が十分展望し得る状況にあると考えています。

委託を受けた相手先ブランドで完成品、部品を供給すること

営業損益の改善

営業損益 対前年度上半期実績変動要因分析

(単位：億円)

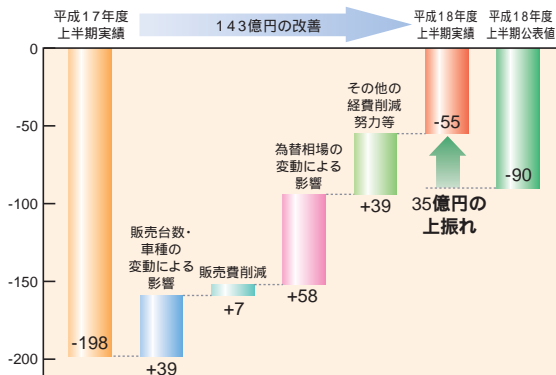


表1：全損益項目が改善

平成18年度上半期 損益実績(前年同期対比)

(単位：億円)

| | 平成17年度 上半期実績 | 平成18年度 上半期実績 | (差) |
|------|-----------------|-----------------|--------|
| 営業損益 | 198 | 55 | ↑ +143 |
| 経常損益 | 336 | 132 | ↑ +204 |
| 当期損益 | 638 | 161 | ↑ +477 |

表2：再生計画を上回る損益

平成18年度上半期 損益実績(上半期公表値対比)

(単位：億円)

| | 平成18年度 上半期公表値 | 平成18年度 上半期実績 | (差) |
|------|------------------|-----------------|--------|
| 営業損益 | 90 | 55 | ↑ +35 |
| 経常損益 | 190 | 132 | ↑ +58 |
| 当期損益 | 280 | 161 | ↑ +119 |

販売実績

平成18年度上半期の小売販売台数は、日本、北米、欧州が揃って拡大したものの、アジア・その他地域の落ち込みが響き、全体では前年同期比6万台減の59万9千台となりました。

日本の小売販売台数は、前年同期比6千台増の11万4千台となり、平成17年5月以来、本年10月まで18ヵ月連続で前年同月比プラスに推移しています。また、平成18年9月及び10月に販売を開始した新型「eKワゴン」「eKスポーツ」、新型「パジェロ」は、いずれも順調な滑り出しを見せています。

北米は、地域密着型でメリハリのある販売強化策の効果が徐々に表われてきており、前年同期比3千台増の8万4千台となりました。特に米国については半期ベースで平成14年上半期

以来8期ぶりに前年同期比でプラスに転じるなど、ようやく底打ちの兆しが表れてきました。

欧州は、ウクライナが倍増、ロシアが約4割増と東欧市場での拡販が寄与し、前年同期比1万1千台増の14万2千台と引き続き堅調に推移しました。

アジア・その他地域は、前年同期比8万台減の25万9千台となりました。中南米・中東・アフリカが2万1千台増となったものの、インドネシアや台湾の総需要の減退、マレーシアのプロトン社向け販売の減少、東南汽車との提携による中国での三菱ブランド車販売開始の遅れ等の要因が重なり、海外生産用部品の出荷減を中心に、北アジアで4万5千台、アセアンで5万4千台、それぞれ販売台数が減少しました。

平成18年度見通し：～当期損益

黒字化

必達～

再生計画では平成18年度を「当期損益の黒字化」を実現させる年と位置付けており、営業利益430億円、経常利益210億円、当期利益80億円の達成を目標としています。上半期の損益実績は公表値を上回る着地となりましたが、下半期は、相次ぐ新車投入を織り込み高

い販売目標を掲げている一方で、足もとの販売環境が厳しさを増していることもあり、通期では当初の損益目標をひとまず据置くこととしました。

この損益目標の必達に向け、全社一丸となり、邁進していきたいと考えています。

連結貸借対照表

| 科 目 | 当中間期末 | 前年度末 | 科 目 | 当中間期末 | 前年度末 |
|---------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|
| | (平成18年9月30日現在) | (平成18年3月31日現在) | | (平成18年9月30日現在) | (平成18年3月31日現在) |
| | 百万円 | 百万円 | | 百万円 | 百万円 |
| (資産の部) | 1,635,053 | 1,557,570 | (負債の部) | 1,371,502 | 1,276,311 |
| 流動資産 | 909,607 | 842,306 | 流動負債 | 998,544 | 867,160 |
| 現金及び預金 | 260,392 | 259,045 | 支払手形及び買掛金 | 356,159 | 333,842 |
| 受取手形及び売掛金 | 149,399 | 179,101 | 短期借入金 | 322,869 | 244,362 |
| 販売金融債権 | 68,642 | 39,278 | その他 | 319,515 | 288,955 |
| 有価証券 | 5,966 | 5,365 | 固定負債 | 372,957 | 409,150 |
| たな卸資産 | 287,335 | 257,946 | 社債及び長期借入金 | 169,237 | 203,389 |
| 短期貸付金 | 2,012 | 2,047 | その他 | 203,720 | 205,760 |
| 繰延税金資産 | 1,413 | 1,206 | (少数株主持分) | — | 12,580 |
| その他 | 157,674 | 124,120 | (資本の部) | — | 268,678 |
| 貸倒引当金 | 23,229 | 25,805 | 資本金 | — | 657,336 |
| 固定資産 | 725,446 | 715,263 | 資本剰余金 | — | 432,648 |
| 有形固定資産 | 519,795 | 506,007 | 利益剰余金 | — | 749,198 |
| 無形固定資産 | 25,049 | 25,836 | その他有価証券評価差額金 | — | 9,046 |
| 長期販売金融債権 | 10,157 | 8,365 | 為替換算調整勘定 | — | 81,142 |
| 投資有価証券 | 76,638 | 74,126 | 自己株式 | — | 12 |
| 長期貸付金 | 12,200 | 12,900 | 負債、少数株主持分及び資本合計 | — | 1,557,570 |
| 長期債権売却留保額 | 45,202 | 69,751 | (純資産の部) | 263,551 | — |
| 繰延税金資産 | 8,260 | 7,413 | 株主資本 | 324,682 | — |
| その他 | 70,611 | 65,841 | 資本金 | 657,342 | — |
| 貸倒引当金 | 42,469 | 54,979 | 資本剰余金 | 432,654 | — |
| 資産合計 | 1,635,053 | 1,557,570 | 利益剰余金 | 765,300 | — |
| | | | 自己株式 | 13 | — |
| | | | 評価・換算差額等 | 71,971 | — |
| | | | その他有価証券評価差額金 | 8,773 | — |
| | | | 繰延ヘッジ損益 | 1,382 | — |
| | | | 為替換算調整勘定 | 79,362 | — |
| | | | 少数株主持分 | 10,840 | — |
| | | | 負債純資産合計 | 1,635,053 | — |

資産合計：前年度末から775億円の増加

負債合計：前年度末から952億円の増加

北米の債権流動化プログラム切り替えに伴う一時的なオンバランス化や、スマート車生産終了に際しての生産設備リース契約変更等に伴う会計上の対応により、資産の部では販売金融債権や有形固定資産が増加、負債の部では借入金やその他流動負債が増加したことが主因

純資産の部：前年度末から177億円減少 期間赤字が主因

(注)平成18年5月1日施行の会社法では、会社の支払い能力などの財政状態をより的確に表示するため、「資本の部」が廃止され、「純資産の部」が新設されました。これは、貸借対照表上、資産性を持つものを「資産の部」、負債性を持つものを「負債の部」に記載し、それらに該当しないものを資産と負債の差額として「純資産の部」に記載することを意図したものです。

なお前年度末の「純資産の部」は、281,259百万円となります。

連結損益計算書

| 科 目 | 前年中間期 | 当中間期 | 前年度 |
|-------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| | (平成17年4月1日から 平成17年9月30日まで) | (平成18年4月1日から 平成18年9月30日まで) | (平成17年4月1日から 平成18年3月31日まで) |
| | 百万円 | 百万円 | 百万円 |
| 売上高 | 991,257 | 1,005,372 | 2,120,068 |
| 売上原価 | 809,341 | 823,868 | 1,700,524 |
| 割賦未実現利益調整額 | 2 | 0 | 0 |
| 売上総利益 | 181,919 | 181,504 | 419,544 |
| 販売費及び一般管理費 | 201,713 | 187,022 | 412,760 |
| 営業利益又は営業損失() | 19,794 | 5,517 | 6,783 |
| 営業外収益 | 6,805 | 7,344 | 9,689 |
| 営業外費用 | 20,636 | 15,034 | 34,253 |
| 経常利益又は経常損失() | 33,625 | 13,208 | 17,780 |
| 特別利益 | 2,983 | 9,743 | 9,153 |
| 特別損失 | 30,733 | 6,270 | 74,119 |
| 税金等調整前中間(当期)純利益又は純損失() | 61,375 | 9,735 | 82,745 |
| 法人税・住民税及び事業税 | 1,915 | 5,846 | 7,909 |
| 少数株主損益(損は) | 479 | 518 | 1,511 |
| 中間(当期)純利益又は純損失() | 63,771 | 16,101 | 92,166 |

売上高：前年同期比較で141億円増加 (主な悪化要因)販売台数が前年同期比較で1割弱減少。またスマート車生産終了によるOEM台数の減少
(主な好転要因)円安効果

営業損失：前年同期比較で143億円赤字幅縮小 (主な好転要因)販売台数・車種の変動、販売費削減、円安効果、その他の経費削減

経常損失：前年同期比較で204億円赤字幅縮小 (主な好転要因)利息収支

当期損失：前年同期比較で477億円赤字幅縮小 (主な好転要因)前年同期に計上した高額の減損損失や構造改革損失の解消、不動産信託に係わる清算金受領、役員退職慰労金制度廃止に伴う引当金戻入

連結剰余金計算書

| 科 目 | 前年中間期 | 前年度 |
|-----------|-------------------------------|-------------------------------|
| | (平成17年4月1日から 平成17年9月30日まで) | (平成17年4月1日から 平成18年3月31日まで) |
| | 百万円 | 百万円 |
| (資本剰余金の部) | | |
| 資本剰余金期首残高 | 417,612 | 417,612 |
| 資本剰余金増加高 | — | 15,035 |
| 資本剰余金期末残高 | 417,612 | 432,648 |
| (利益剰余金の部) | | |
| 利益剰余金期首残高 | 656,068 | 656,068 |
| 利益剰余金減少高 | 64,715 | 93,129 |
| 利益剰余金期末残高 | 720,784 | 749,198 |

財務諸表(連結)

連結株主資本等変動計算書 当中間期(平成18年4月1日から平成18年9月30日まで)

| | 株主資本 | | | | |
|---------------------------------|---------|---------|---------|------|---------|
| | 資本金 | 資本剰余金 | 利益剰余金 | 自己株式 | 株主資本合計 |
| | 百万円 | 百万円 | 百万円 | 百万円 | 百万円 |
| 平成18年3月31日残高 | 657,336 | 432,648 | 749,198 | 12 | 340,774 |
| 中間連結会計期間中の変動額合計 | 5 | 5 | 16,102 | 0 | 16,092 |
| 新株の発行 | 5 | 5 | | | 11 |
| 自己株式の取得 | | | | 0 | 0 |
| 中間純利益 | | | 16,101 | | 16,101 |
| 新規連結に伴う減少 | | | 1 | | 1 |
| 株主資本以外の項目の中間連結 会計期間中の変動額(純額) | | | | | |
| 平成18年9月30日残高 | 657,342 | 432,654 | 765,300 | 13 | 324,682 |

| | 評価・換算差額等 | | | | 少数株主持分 | 純資産合計 |
|---------------------------------|--------------|---------|----------|------------|--------|---------|
| | その他有価証券評価差額金 | 繰延ヘッジ損益 | 為替換算調整勘定 | 評価・換算差額等合計 | | |
| | 百万円 | 百万円 | 百万円 | 百万円 | 百万円 | 百万円 |
| 平成18年3月31日残高 | 9,046 | — | 81,142 | 72,095 | 12,580 | 281,259 |
| 中間連結会計期間中の変動額合計 | 273 | 1,382 | 1,779 | 124 | 1,739 | 17,708 |
| 新株の発行 | | | | | | 11 |
| 自己株式の取得 | | | | | | 0 |
| 中間純利益 | | | | | | 16,101 |
| 新規連結に伴う減少 | | | | | | 1 |
| 株主資本以外の項目の中間連結 会計期間中の変動額(純額) | 273 | 1,382 | 1,779 | 124 | 1,739 | 1,615 |
| 平成18年9月30日残高 | 8,773 | 1,382 | 79,362 | 71,971 | 10,840 | 263,551 |

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17年4月1日から 平成17年9月30日まで) | (平成18年4月1日から 平成18年9月30日まで) | (平成17年4月1日から 平成18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 | 25,923 | 88,418 | 54,430 |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | 46,673 | 37,018 | 84,811 |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | 43,927 | 42,141 | 18,955 |
| 現金及び現金同等物に係る換算差額 | 550 | 2,477 | 2,557 |
| 現金及び現金同等物の増減額 | 64,127 | 11,736 | 46,779 |
| 現金及び現金同等物の期首残高 | 294,903 | 248,069 | 294,903 |
| 連結の範囲の変更に伴う現金及び現金同等物の減少額 | — | 61 | 54 |
| 現金及び現金同等物の期末残高 | 230,775 | 259,743 | 248,069 |

財務諸表(単独)

貸借対照表

| 科 目 | 前年度中間期末 | 当中間期末 | 前年度末 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|
| | (平成17年9月30日現在) | (平成18年9月30日現在) | (平成18年3月31日現在) |
| | 百万円 | 百万円 | 百万円 |
| (資産の部) | | | |
| 流動資産 | 591,132 | 578,961 | 588,203 |
| 固定資産 | 448,189 | 483,226 | 456,579 |
| 資産合計 | 1,039,322 | 1,062,188 | 1,044,783 |
| (負債の部) | | | |
| 流動負債 | 461,269 | 558,257 | 487,275 |
| 固定負債 | 315,302 | 300,825 | 325,755 |
| 負債合計 | 776,572 | 859,083 | 813,030 |
| (資本の部) | | | |
| 資本金 | 642,300 | — | 657,336 |
| 資本剰余金 | 418,148 | — | 433,184 |
| 利益剰余金 | 803,508 | — | 867,475 |
| その他有価証券評価差額金 | 5,818 | — | 8,719 |
| 自己株式 | 9 | — | 12 |
| 資本合計 | 262,749 | — | 231,752 |
| 負債及び資本合計 | 1,039,322 | — | 1,044,783 |
| (純資産の部) | | | |
| 株主資本 | — | 197,152 | — |
| 評価・換算差額等 | — | 5,953 | — |
| 新株予約権 | — | — | — |
| 純資産合計 | — | 203,105 | — |
| 負債及び純資産合計 | — | 1,062,188 | — |

損益計算書

| 科 目 | 前年中間期 | 当中間期 | 前年度 |
|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | (平成17年4月1日から平成17年9月30日まで) | (平成18年4月1日から平成18年9月30日まで) | (平成17年4月1日から平成18年3月31日まで) |
| | 百万円 | 百万円 | 百万円 |
| 売上高 | 578,747 | 584,521 | 1,259,981 |
| 売上総利益 | 62,058 | 57,545 | 158,902 |
| 営業利益 | 20,617 | 20,405 | 14,374 |
| 経常利益 | 21,010 | 21,674 | 23,644 |
| 税引前中間(当期)純利益 | 59,191 | 26,296 | 125,332 |
| 中間(当期)純利益 | 64,185 | 25,891 | 128,152 |
| 前期繰越利益 | 739,322 | — | 739,322 |
| 中間(当期)未処分利益 | 803,508 | — | 867,475 |

会社の概要 (平成18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 | 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 | | 京都地区 〒616-8501 京都府京都市右京区太秦異町1番地 TEL: 075-864-8000 |
| 設立 | 昭和45年4月22日 | | 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 |
| 従業員数 | 連結: 34,275名 単独: 12,487名 | 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 |
| 資本金 | 657,342,531,926円 | 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 |
| 発行可能株式総数 | 9,961,597,000株 (内訳) 普通株式 9,958,285,000株 A種優先株式 438,000株 B種優先株式 374,000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 | | 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 |
| 発行済株式総数 | 5,491,959,137株 (内訳) 普通株式 5,491,516,544株 A種優先株式 104,000株 G種優先株式 338,593株 | | パワートレイン製作所 京都工場(エンジン) 〒616-8501 京都府京都市右京区太秦異町1番地 TEL: 075-864-8000 |
| 株主数 | 456,555名 (内訳) 普通株式 456,542名 A種優先株式 13名 G種優先株式 4名 | | パワートレイン製作所 滋賀工場(エンジン) 〒520-3212 滋賀県湖南市小砂町2番1 TEL: 0748-75-3131 |
| | | | パワートレイン製作所 水島工場(エンジン、トランスミッション) 〒712-8501 岡山県倉敷市水島海岸通一丁目1番地 TEL: 086-444-4114 |

役員 (平成18年9月30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 |
| 橋本 光夫 | 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(株式会社三菱東京UFJ銀行取締役会長) |
| 菅 宏 | 監査役(三菱重工業株式会社取締役、常務執行役員) |
| 岡本 行夫 | 監査役(株式会社岡本アソシエイツ代表取締役) |

(注) 三木繁光氏、菅宏氏及び岡本行夫氏は、
会社法第2条第16号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、会社法第2条第15号
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 |
| 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/KOUKOKU |
| 名義書換 | 株主名簿管理人 三菱UFJ信託銀行株式会社 同事務取扱場所 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 同取次所 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、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) |

『クルマづくりの原点へ。』

三菱自動車の新しい企業コミュニケーションワード。これは、企業理念にある“走る喜びと確かな安心”を皆様に提供していくために、お客様がクルマに求める本質を考え抜き、当社が長年培ってきた強みを活かしながら、クルマづくりに真摯に取り組んでいくことを約束する言葉です。

この言葉に込めた、三菱自動車社員ひとりひとりの強い意志を、行動をもって皆様にお伝えしてまいります。

ROUTE

三菱自動車工業株式会社
平成18年度 中間期 株主通信

広報部 2006年12月8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>



(注) 当社は2007年1月に本社オフィスを移転します。
新住所：〒108-8410 東京都港区芝五丁目33番8号
TEL 03-3456-1111(大代表)