

# ROUTE

[レポート]

三菱自動車工業株式会社

株主通信 平成19年度 中間期  
平成19年4月1日から平成19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」

### 目次

P1	ごあいさつ
P4	三菱自動車再生計画：これまでの歩み
P8	工場見学会のお知らせ
P9	環境、安全・安心への取り組み
P11	東京モーターショー：コンセプトカーのご紹介
P12	ショールーム
P15	決算の概要
P17	財務諸表（連結）
P20	財務諸表（単独）
P21	会社の概要／役員
P22	株主メモ

## 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3ヵ年計画「三菱自動車再生計画」も、最終年度の半分以上が経過しました。「収益改善」については、初年度の平成17年度は計画に対し1年前倒しで営業損益の黒字化、昨年度は全損益項目の黒字化を果たし、本年度は為替等の外的要因に左右されない「黒字体質の定着化」実現に向けた取り組みを強化しております。当上半期の業績は、国内総需要の減少、原油価格高騰を始めとする原材料コストアップ等事業環境に厳しさはありましたが、グループ全社員の力で好調な海外販売を維持、拡大し、コスト低減や経費削減にも取り組んだ結果、為替の追い風にも助けられ、前年同期比大幅な増収増益となりました。上半期としては営業利益および経常利益で5年ぶりの黒字転換を果たし、「黒字体質の定着化」へ向け着実に前進することができました。

なお中間配当金につきましては、未だ当社の財務状況が十分に健全な状態に達しているとはいえ、株主の皆様には大変申し訳なく存じますが、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。

## 想定を上回る上半期業績、 業績見通しの上方修正

平成19年度上半期の売上高は、前年同期比3割を超える増収の1兆3,134億円とすることができました。また利益面でも、営業損益および経常損益が黒字転換を果たすなど、全ての損益項目を大きく改善させることができました。またこの結果は、期初の公表値を大きく上回るものでもあります。

主な要因としては、為替の円安効果もありましたが、現在世界展開を進めている「アウトランダー」、「ランサー」(日本名:「ギャラン フォルティス」)などの“グローバル戦略車”が各市場で高い評価をいただいていることが挙げられます。

平成19年度の通期業績見通しについては、上半期の実績および下半期の新たな見通しを含め検討した結果、販売台数、売上高、営業利益、経常利益を上方修正いたしました(詳細は、16頁ご参照)。

## 「黒字体質の定着化」に向けて

現在当社を取り巻く環境は、原油や原材料価格の高騰、国内自動車需要の低迷、北米のサブプライムローン問題に端を発した景気減速懸念など、先行き不透明感を払拭し難い状況にあるといえます。しかし、このような外的要因があっても、黒字を確保する力を備

えることが必要と考えております。

下半期では主に下記の取り組みを各地域で展開し、通期業績見通しの達成を目指すとともに、再生計画最終年度の目標として掲げた「黒字体質の定着化」を実現する所存です。

### 日本: 損益重視の販売戦略を継続

総需要の低迷が続く日本では、量から質へ、損益重視の販売戦略を継続展開してまいります。具体的には、新型セダン・SUV車(スポーツ多目的車)のラインアップを充実させ、登録車(軽自動車以外の自動車)を核に拡販をしていきます。

下半期においては、「ギャラン フォルティス」の上級グレード「スーパーエクシード」の投入や、10月発売の「ランサー エボリューションX(テン)」に高効率トランスミッション「Twin Clutch SST (Sport Shift Transmission)」搭載モデルの追加、「デリカD:5(ディーファイブ)」のエアロ仕様車「ROADEST(ローデスト)」の4WD車の追加など、一層の商品力強化を図ります。さらに、連結販売会社から順次導入を進めていた営業力強化プログラムを独立系販売会社へも拡大し、販売力の強化にも努めます。

### 北米: 新モデルを核に新規顧客層を開拓・拡大

米国では、総需要の悪化が懸念されるものの、平成17年度以降の着実な販売回復トレ

ドの堅持に努めてまいります。

平成19年春に世界に先駆けて投入した新型「ランサー」は高い評価を得ており、ブランドイメージ向上のけん引役となりました。平成20年2月には新型「ランサー エボリューション」を投入し、一層のブランド力強化を図ります。また、昨年来米国で実施しているディーラー活性化施策のさらなる展開や、好調なカナダでは販売ネットワークの拡大により、販売力の強化を進めます。

### 欧州：グローバル戦略車の拡大と成長市場でのさらなる拡販

好調な販売が続く欧州では、西欧地域でのグローバル戦略車拡充と成長市場である中東欧地域での販売体制強化により、拡大基調の持続を図ります。具体的には、新型「ランサー」に、同市場において需要の高いディーゼルエンジン搭載車を新規設定するほか、「アウトランダー」にはエンジンバリエーションを追加します。また、伸張著しいロシアでは販売ネットワークのさらなる拡大、ウクライナではロシア同様本社直販体制へ切り換え、販売力を強化してまいります。

### アジア・その他：新型車投入による販売強化・拡大

アジア・その他地域では、上半期の好調を持続させるべく、積極的に新型車を投入し、

一層の拡販を図ります。日本からの輸入完成車販売が好調な中国では新たにSUV車2車種を、豪州では既に発売しているグローバル戦略車に続けて新型「ランサー」を投入します。景気拡大が続くブラジル、UAE（アラブ首長国連邦）を中心とした中南米・中東・アフリカ地域にも、期待の新型車を投入し販売拡大を図ります。

## 持続的成長へ向けて

現在進めている再生計画は、「信頼回復」と「収益改善」を2本柱に進めてきました。今年度は残り僅かではありますが、「コンプライアンス第一」、「安全第一」、「お客様第一」を基本に今一度気を引き締め直し、全社一丸となって最終年度の目標である「黒字体質の定着化」の実現に邁進します。また、このハードルを確実に越えることで、平成20年度にスタートする次期中期経営計画とそれ以降の持続的成長に弾みをつけ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19年11月

取締役社長

益子 修

# 三菱自動車再生計画：これまでの歩み

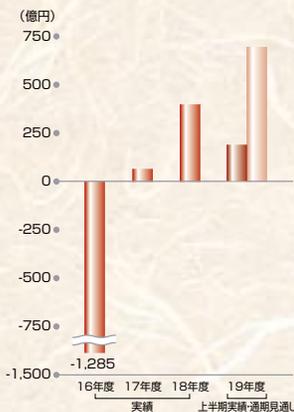
平成17年4月にスタートさせた三菱自動車再生計画も、今年度は3ヵ年の最終年度を迎えております。ここでは、これまでの取り組み成果等を紹介させていただきます。

## 収益体質の着実な改善

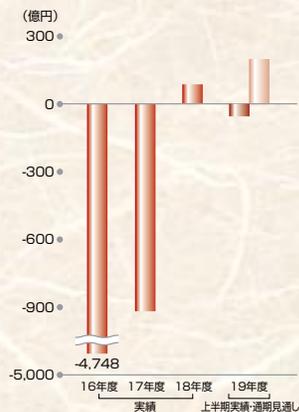
平成16年度業績は、営業損失1,285億円、当期純損失4,748億円と大変厳しいものでした。しかしながら、再生計画初年度に当たる平成17年度には、計画で掲げた目標である営業損益の黒字化を1年前倒しで達成し、平成18年度には、全損益項目を黒字とすることができました。また、再生計画最終年度である平成19年度も、上半期として5年ぶりに営業損益、経常損益が黒字となるなど、収益体質の改善は着実に進んでおり、通期業績においても増収増益を計画しています。

### 業績の推移

#### 営業利益(又は営業損失)



#### 当期純利益(又は純損失)



※平成19年度見通しは、平成19年10月30日に見直した数値を記載しています。

## 販売台数の推移

### 販売台数 (千台)



※平成19年度計画は、平成19年10月30日に見直した数値を記載しています。

## 「グローバル戦略車」の積極展開

再生計画の重点施策として、当社では、「グローバル戦略車」の積極的な開発と市場投入を図ると同時に、新世代プラットフォーム(車台)をベースとしたモデル展開を強化しています。平成17年10月に発売した新型SUV「アウトランダー」は、日本を始め、現在では北米、豪州、欧州など、全世界に展開。また同プラットフォームは、「デリカD:5(ディーファイブ)」、「ギャランフォルティス」(海外名:「ランサー」、「ランサーEX」)、「ランサー エボリューションX(テン)」にも採用されており、今年度は4車種合計で約30万台の販売を計画しています。このほか、当社を代表するクルマである「パジェロ」の新型車や、タイで生産・輸出しているピックアップトラック「トライトン(L200)」などの「グローバル戦略車」も、世界の幅広い市場で好評をいただいています。

### 新世代プラットフォームによるグローバル展開



\* 海外名: 「ランサー」、「ランサーEX」

## 商品性の向上…多数の外部表彰を受賞

「クルマづくりの原点へ。」当社の再生計画は、この新しい企業コミュニケーションワードのもとで進められており、商品性の確実な向上に力を注いできました。平成18年1月に日本で発売した「i(アイ)」が、2007年次RJCカーオブザイヤーや2006年度グッドデザイン大賞を始め、数々の賞を受賞しました。



「i(アイ)」

- ・2007年次RJCカーオブザイヤー
- ・2006-2007日本カー・オブ・ザ・イヤー特別賞「Most Advanced Technology」
- ・2006年度グッドデザイン大賞

## 高操業を続ける国内生産拠点

現在、全ての国内生産拠点は、主に新型車の海外からの受注が好調なことを背景に、高操業状態が続いています。特に、過稼働状態にある水島工場では、好調な海外でのグローバル戦略車の販売機会の喪失を回避するため、平成20年中に欧州生産拠点ネッドカーに欧州向け「アウトランダー」の生産を移管することを決定しました。

また一度は量産停止を決定していた岡崎工場も、平成18年12月に開始した「アウトランダー」の生産を機に、復活を果たし、パジェロ製造(株)同様に、高操業状態が続いています。



高操業が続く水島工場

## 成長市場における三菱ブランドの浸透

ロシア、ウクライナ、中国、インド、ブラジルといった今後の総需要増加が見込める市場においては、三菱ブランドの浸透を図ってきました。

ロシア、ウクライナでは、販売台数を急速に拡大させており、今年度はそれぞれ、10万5千台、2万6千台の販売を見込んでいます。またそれぞれの国で、「ランサー」および「コルト CZ3」がカーオブザイヤー等の賞を受賞するなど、同地域でのブランドイメージも着実に高まっています。

また市場の拡大が見込まれる中国においては、日本からの完成車輸入事業と並行して、現地生産事業による三菱ブランド車拡販に向けた取り組みも進めてきました。具体的には、平成18年9月に現地パートナー、東南汽車(福建)工業有限公司への出資手続きを完了し、三菱ブランド車として販売を開始したミッドサイズセダン「ランサー」、ミニバン「スペースワゴン」、上級セダン「ギャラン」は、いずれも販売が上向いています。

このほか、インドでは、「モンテロ(パジェロ)」投入による完成車輸入の拡大、ブラジルでは需要が急拡大しているフレキシブル・フューエル・ビークル(FFV)に、同

国では初となる本格的4WD車を投入しました。



東南汽車(福建)工業有限公司生産の「ギャラン」



カー・オブ・ザ・イヤー・ロシアの大賞を2年連続受賞

## 信頼回復活動と企業の社会的責任への取り組み

当社は、平成16年のリコール問題の対処として、徹底した原因究明を行うとともに、これを教訓に「コンプライアンス第一」「安全第一」「お客様第一」の方針のもと、信頼回復活動に取り組んできました。そしてその取り組みに対し、取締役会の諮問機関であり、外部有識者のみで構成される企業倫理委員会から、「社外の目」「世間の常識」の視点で指導・助言をいただいています。

当社取締役会は企業倫理委員会に「信頼回復活動の取りまとめと評価・提言など」について諮問し、平成19年5月にその答申書を受領しました。これまでの当社の取り組みを振り返り、「その信頼回復活動がトップの揺るがぬ姿勢のもと真摯かつ着実に進捗しており、初期的段階をクリアしたと判断した」など、総じて高い評価をいただいています。その上で社外の専門家の目で、再生をさらに後押しするための指摘や提言もいただきました。当社はこの答申書を踏まえ、コンプライアンス確立への取り組みをさら

に強化・推進していきます。

加えて、社会の一員として認められる企業であり続けるためには、コンプライアンスを基盤に、さまざまな分野で社会的責任を果たしていくことが不可欠と考えています。その活動の一環として、平成18年度から「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・育成活動に取り組んでいます。また、交通安全啓発を目的に、クルマの安全な運転方法を分かりやすく指導する「クルマの学校」は、平成7年の開始以降10余年にわたり実施しています。このほか、日本初の子供向け職業・社会体験施設「キッズニア東京」への出展や、実際に小学校を訪問し、電気自動車などを使って環境への取り組みを説明する「体験授業プログラム」などの次世代育成支援を始め、工場見学会の開催といった地域交流まで、幅広く活動を行っています。

今後も企業市民として、引き続き社会や環境に貢献する活動に取り組んでまいります。

### 信頼回復へ向けた主な取り組み



「パジェロの森」での  
記念植樹  
山梨県早川町町長(右)  
当社社長(左)



小学校での  
体験授業

# 工場見学会のお知らせ

株主の皆様を対象とした工場見学会を開催いたします。  
今回は、国内主要開発・生産拠点である愛知県岡崎市の工場を見学いただけます。  
皆様のご応募をお待ちしております。

## 見学会概要

- **見学場所**：技術センター および 名古屋製作所 岡崎工場  
・技術センターでは、デザインや設計のほか、テストコースでの走行を始めとする車両試験、また新世代電気自動車「i MiEV (アイ・ミーブ)」の開発も行っています。  
・名古屋製作所 岡崎工場では、「アウトランダー」や「コルト」等を生産しています。
- **開催日時**：平成20年3月21日(金)、25日(火)  
11:00～16:00頃
- **集合場所／解散場所**：JR三河安城駅 新幹線北口(バスにて送迎)  
名鉄 新安城駅 北口(バスにて送迎)
- **対象者**：当社株主の方(同伴者1名様まで可)
- **参加費**：無料(ただし、集合・解散場所までの往復交通費は各自のご負担とさせていただきます。)



## 応募要領

- **応募方法**：右記のとおり郵便はがきに必要な事項をご記入の上、ご応募ください。
- **締切日**：平成20年1月11日(金)(当日消印有効)
- **ご参加いただける人数**：3/21、3/25 各30名様  
(同伴者を含む計60名様)

※お申し込み多数の場合は、抽選とさせていただきます。  
厳正な抽選の上、当選発表につきましては当選者へのご連絡(2月中旬発送予定)をもって代えさせていただきます。その際、当日のプログラム等詳細を合わせてご連絡いたします。

※ご応募により当社が取得する個人情報、本見学会を実施する上で必要な限りにおいてのみ使用いたします。

※ご見学時は、バスの乗り降りや階段の昇り降りがあり、1時間程工場内をお歩きいただくこともございますのでご了承ください。なお、ご高齢の方等のご参加の際には、同伴者をお願いする場合があります。

郵便はがき
50円切手
1088410
東京都港区芝5丁目33番8号
三菱自動車工業(株)
総務部 工場見学会係行

あて名面

● 希望参加日(3/21(金) または 3/25(火))
● 希望集合場所(JR三河安城駅 または 名鉄新安城駅)
● 郵便番号
● 住所
● 電話番号
● 氏名 (ふりがなをご記入ください。)
● 年齢
● 同伴者がいらっしゃる場合は、同伴者の氏名、住所、年齢をお願いします。

裏面

## お問い合わせ先：

三菱自動車工業株式会社 総務部 電話番号：03-3456-1111 (大代表)  
8:45～17:45 (12/29～1/6、土・日、祝祭日を除く)

# 環境、安全・安心への取り組み

「走る歓び」と「確かな安心」、そして「環境への貢献」。これらは私たち三菱自動車が目指すクルマづくりへの思いです。当社では、これらの思いを含めた特徴ある商品づくりに取り組むとともに、常に将来を目指した研究開発活動を行っています。

中でも、環境対応技術の開発には力を入れており、CO<sub>2</sub>の排出量削減に向けて新世代電気自動車の開発を強力に推進するとともに、低燃費エンジンや高効率トランスミッションの商品化などを推進しています。また、次世代クリーンディーゼルエンジンやバイオ燃料対応車(エタノール車)の開発、低排出ガス車の展開、当社独自の植物由来樹脂技術「グリーンプラスチック」の製品化など、「エネルギー多様化(脱石油)」、「地球温暖化防止」、「環境汚染防止」などの、さまざまな環境問題に貢献する取り組みを進めています。



## 理念の具現化に向けた2つの新技術

クルマ本来の魅力である走行性能や走破性を極める新技術として、「S-AWC (Super All Wheel Control)」と「Twin Clutch SST (Sport Shift Transmission)」を開発し、平成19年10月発売の「ランサー エボリューションX (テン)」に初めて採用しました。

S-AWCは、「走る歓び」と「確かな安心」を向上させる技術です。4輪の駆動力・制動力をそれぞれ独立にコントロールし、ドライバーの意思をより忠実に車両に反映するとともに、雪道な

ど悪路での車両挙動を安定させることが可能となり、より快適で安全な運転をサポートする技術といえます(13頁ご参照)。

そしてTwin Clutch SSTは、「走る歓び」と「環境への貢献」を向上させる技術です。6速自動マニュアルトランスミッションに2つの自動クラッチを組み合わせることで、素早い変速による気持ちの良い加速フィーリングや、マニュアル車と同等の燃費性能を実現するとともに、オートマチック車のような快適性(イーゼードライブ)を持ち合わせています。



## ブラジルでバイオエタノール燃料対応車を発売

世界的なエネルギー多様化への対応の一環として、これまで当社では、ガソリン、バイオエタノール、およびそれらの混合燃料でも走行可能なフレキシブル・フューエル・ビークル(FFV)の開発を進めてきました。こうした中、平成19年7月に、ブラジル市場のFFVとしては初となる本格的4WD車「パジェロ TR4 Flex (フレックス)」の販売を開始しました。搭載されたエンジンは、どのようなエタノール比率の混合燃料であっても最適な燃焼状態となるようエンジン制御を変更

し、動力性能や排出ガスの面でもガソリン車と同等レベルを実現しています。さらに、米国市場向けFFVの開発も進めており、早期投入を目指しています。



「パジェロ TR4 Flex」

## 「i MiEV (アイ・ミーブ)」の実証走行試験がいよいよスタート

～第40回東京モーターショーで先行公開～

2010年までの市場投入を目指して進められている新世代電気自動車「i MiEV(アイ・ミーブ)」の開発は、計画通りに進んでいます。平成18年11月より複数の電力会社と進めている共同研究は、第一段階(業務車両としての適合性、急速充電インフラとの整合性などの確認)をほぼ終了し、いよいよ実際の運転環境での走行や市場での受容性を確認する実証走行(フリートモニター)試験の段階に入りました。

実証走行試験用車両として今後電力会社が使用する「i MiEV」は、昨年引き渡した先行試験車から、①電気自動車用の新開発大型リチウムイオン電池(GSユアサ製)を搭載、②モーターおよび

インバーターの静粛性向上ならびに軽量・小型化、③駆動効率向上により航続距離を160kmに拡大などの改良が施されています。

また、平成19年10月26日から11月11日まで開催された第40回東京モーターショーでは、この実証走行試験用車両を先行公開し、多くの来場者の注目を集めました。



「i MiEV」

# 東京モーターショー：コンセプトカーのご紹介

先般開催された第40回東京モーターショーにおいて、オリジナリティあふれる技術とアイデア満載のクルマを提案しました。

環境への配慮に加え、走る喜びにもこだわった新世代電気自動車「i MiEV SPORT」、S-AWCに代表される先進技術により「走る喜び」、「確かな安心」、「環境への貢献」という当社の企業理

念を最高レベルで具現化した「MITSUBISHI Concept-ZT」、SUVの既存概念にとらわれず、もっと身近で、もっと楽しく、もっと使いやすいクルマを自由に発想することから生まれたニュースタイルコンパクトカー「MITSUBISHI Concept-cX」を出品しました。



## i MiEV SPORT

(環境、安全・安心への主な配慮)

- ・前輪に独自のインホイールモーター技術を組み込み、S-AWCを構成
- ・ルーフには太陽光発電、フロントグリルには走行風を利用した電力発電用ファンを設置
- ・減速時にエネルギーを回収する回生ブレーキの採用
- ・軽量で高剛性、高強度のアルミスペースフレーム構造ボディ
- ・内装材にグリーンプラスチック(植物由来樹脂)を多用

## MITSUBISHI Concept-ZT

(環境、安全・安心への主な配慮)

- ・高出力、低燃費の2.2ℓクリーンディーゼルエンジンとTwin Clutch SSTを組み合わせて採用
- ・S-AWCシステムを搭載
- ・プリクラッシュセーフティ、レーン逸脱警報などの先進のアクティブセーフティ技術や、ポップアップフードなどの衝突安全技術を採用
- ・内装材にグリーンプラスチックを多用



## MITSUBISHI Concept-cX

(環境、安全・安心への主な配慮)

- ・新開発の1.8ℓクリーンディーゼルエンジンとTwin Clutch SSTを組み合わせて採用
- ・走行安定性と走破性能に優れた電子制御4WDシステムを採用
- ・バンパー下部内に特性の異なるエネルギー吸収材を配置し、衝突時の歩行者脚部障害軽減に加え、軽衝突時のバンパー復元性を両立
- ・内装材にグリーンプラスチックを多用





## GALANT FORTIS

GALANT FORTIS  
(ギャラン フォルティス)



### 2つの顔を持つセダン「ギャラン フォルティス」

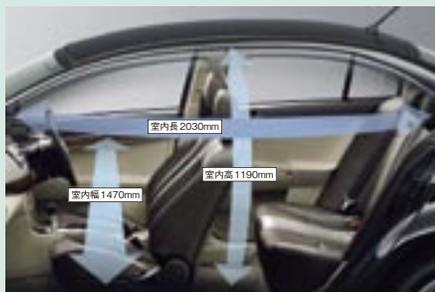
平成19年8月23日に発売した新型「ギャラン フォルティス」は、これまで当初の目標台数を大きく上回る販売となっています。品性と感性。時にエレガントに、時にスポーティに。2つの顔を持つセダンとして、幅広

い車種からお買い替えいただいています。また平成19年10月には、上質な専用の外観・内装で高級感を演出したグレード「スーパーエクシード」を投入。さらなる拡販につなげていきます。

#### 主な好評価ポイント



一目で三菱セダンだとわかる、逆スラントノーズと大型台形グリルをフロントに配したスポーティなエクステリアデザイン



ロングホイールベースとワイドトレッドが実現する、広くゆとりある室内空間

新開発2.0ℓ MIVEC\* DOHC 16VALVEエンジンによる力強い走り

\* MIVEC: Mitsubishi Innovative Valve Timing Electronic Control System (当社の可変バルブタイミング機構付きエンジンの総称)



LANCER  
EVOLUTION X

LANCER EVOLUTION X  
(ランサー エボリューション テン)



新世代ハイパフォーマンス4WDセダン「ランサー エボリューションX (テン)」

上級ドライバーでなくとも、「高い次元の走り」を誰もが気持ちよく、安心して楽しめるように、「ランサーエボリューションX (テン)」は開発されました。環境性能・安全性能を高めただけでなく、当社独自の新技术であるS-AWCとTwin Clutch SSTの搭載により、あらゆる走行環境下において、上級ドライバーのアシストを受けているような、意のままの操縦性、卓越し

た安定性、そして素早い変速による気持ちの良い加速フィーリングを体感することができます。

平成19年10月1日の発売以降、1ヵ月間で今年度下半期の販売目標4,000台の半数以上の受注をいただきました。また、11月にTwin Clutch SST搭載車を発売。さらなる拡販が期待されます。

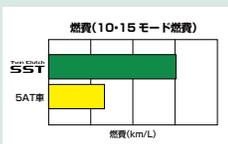
(注)紹介されている技術等は、あくまでドライバーの運転操作を補助するもので、無理な運転までは制御できません。安全運転をお願いします。

よくあるお問い合わせ

**Q オートマチック車限定の運転免許でもTwin Clutch SST車を運転することはできますか？**

**A** Twin Clutch SST車は、アクセルとブレーキの2ペダル方式でクラッチ操作をする必要がありません。そのため、オートマチック車限定の運転免許でも運転することができます。

またその燃費性能は、従来のオートマチック車を上回るだけでなく、走行シーンに合わせた変速プログラムを採用しているため、街乗りからアップダウンの激しい道路まで幅広い走りに対応したものとなっています。



**Q どのような4WDシステムを採用していますか？**

**A** S-AWCを搭載したフルタイム4WD (FFベース)を採用しています。最新のS-AWCの採用により、各種センサーが従来以上に路面状況、車両状況、ドライバーの操作を正確に把握し、駆動性能だけでなく旋回性能および車両の安定性をあらゆる条件下で向上させています。

例えば、滑りやすい路面や急なステアリング操作に伴った前後輪の横滑りの制御や、カーブでの急ブレーキ時の安定したコーナリングの実現など、広範囲な走行状況でドライバーの操作に忠実な車両挙動を実現し、誰もが安心してスポーツドライブを愉しむことができる4WDシステムとなっています。



## OUTLANDER

OUTLANDER  
(アウトランダー)



DELICA  
D:5  
Roadest

DELICA D:5 ROADEST  
(デリカ ディーファイブ ローデスト)



### ますます多彩になるSUV車のバリエーション

「アウトランダー」は、平成17年10月の発売以来、新感覚のSUVとしてご好評いただいています。そして平成19年10月より、上級志向のお客様のご要望にお応えするため、3.0 ℓ V6 MIVEC\* エンジン搭載車を追加しました。

平成19年5月に投入し、そのスタイリッシュかつ迫

力あるデザインが好評を博している「デリカD:5(ディーファイブ)」エアロ仕様車「ROADEST(ローデスト)」についても、平成19年10月、多くのお客様からのご要望にお応えする形で、外観や装備内容はそのままに、新たに4WD車を設定し販売を開始しました。

\*MIVEC:Mitsubishi Innovative Valve Timing Electronic Control System (当社の可変バルブタイミング機構付きエンジンの総称)

### 2008年1月、「パリダカ」スタート

当社にとって、モータースポーツ活動とは、理念の実現に向けたひとつの取り組みといえます。40年以上にわたりクルマの限界性能へ挑戦し続け、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。例えば、先般市販車への搭載を始めたS-AWCも、モータースポーツ活動を通して培われた4WDの技術やノウハウを、高度な車両運動統合制御システムへと進化させたものです。

こうした中、当社のモータースポーツの柱であるダカールラリー(通称、「パリダカ」)が2008年1月に開催されます。

今回は前人未到の8連覇(通算13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。

(最新情報は、<http://www.mitsubishi-motors.com/motorsports/j/08dakar/>)



## 5年ぶりに上半期営業・経常損益が黒字転換

平成19年度上半期の業績は、売上高が1兆3,134億円(前年同期比30.6%増)、営業利益が188億円(前年同期は55億円の赤字)、経常利益66億円(前年同期は132億円の赤字)、当期損失56億円(前年同期は161億円の赤字)となりました。

国内総需要の落ち込みなどにより日本での販売は苦戦しましたが、北米、欧州、アジア・その他地域が揃って販売台数を伸ばしたことや、PSAプジョー・シトロエン社向けOEM\*供給の開始などにより、売上高を大きく伸長させることができました。また利益面では、新型車投入に伴い北米

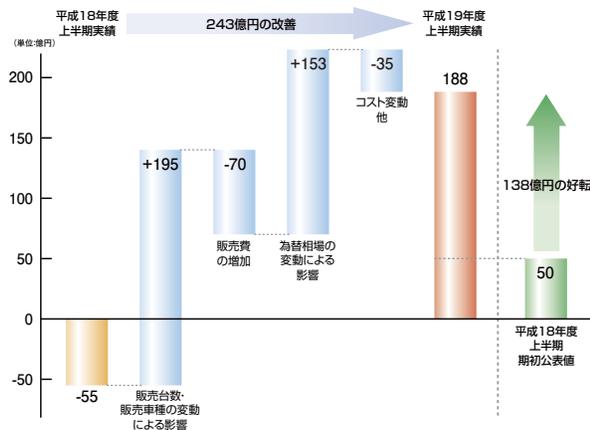
で広告宣伝費の増加があったものの、海外での販売台数の増加や、登録車販売の増加に伴う日本での車種構成の改善、為替好転の影響などにより、全ての損益項目が大幅に改善しています。営業利益および経常利益は、上半期としては5年ぶりの黒字転換を果たし、当期損失についても、国内販売会社再編費用等の特別損失の計上や、海外連結子会社等での法人税等の増加があったものの、前年同期からは大幅に縮小しています。

またいずれの損益項目も、期初の公表値を上回る結果となりました。

\*委託を受けた相手先ブランドで完成車、部品を供給すること

### 営業損益の改善

平成19年度上半期営業損益 対前年度上半期実績変動要因分析



### 営業損益、経常損益が黒字転換

対前年度上半期実績比較

	平成18年度上半期実績	平成19年度上半期実績	(差)	期初公表値
売上高	10,054	13,134	▲+3,080	11,700
営業損益	△55	188	▲+243	50
経常損益	△132	66	▲+198	△50
当期損益	△161	△56	▲+105	△150

### 通期業績目標を上方修正

平成19年度通期業績計画値

	平成19年度 期初公表値	平成19年度 修正見直し	(修正幅)	平成18年度 実績
売上高	24,300	27,000	▲+2,700	22,029
営業利益	510	700	▲+190	402
経常利益	300	470	▲+170	185
当期利益	200	200	±0	87

通期目標を上方修正し、「

## 黒字体質の定着化」へ

下半期については、為替相場の変調、原油および原材料価格の高騰、国内自動車需要の低迷や北米の景気減速懸念など、先行きの不透明感が高まっています。平成19年度の通期目標については、上半期実績に下半期の最新見通しを合わせて検討した結果、全体での目標小売販売台数、

売上高、損益のいずれも期初計画を上方修正することとしました。具体的には、売上高を2兆7,000億円、営業利益を700億円、経常利益を470億円としています。当期利益につきましては、海外子会社の法人税等の増加などが見込まれるため、期初公表値200億円を据え置きました。

### 販売実績

#### 海外販売が好調

平成19年度上半期の小売販売台数は、日本を除く全ての地域で2桁以上の伸びとなり、全体で69万台と、前年同期実績から9万1千台増加しました。

日本の小売販売台数は、前年同期比1万3千台減の10万1千台となりました。国内総需要が落ち込む中、軽自動車の販売が約2割減少したことが大きく影響しましたが、登録車については「デリカD:5(ディーファイブ)」の投入効果等により前年同期比13%増となりました。また、8月23日に発売した新型セダン「ギャラン フォルティス」は、順調な滑り出しとなっており、下半期の拡販が期待されています。

北米は、「アウトランダー」、「ランサー」の新型

車販売が好調に推移すると同時に、カナダでの拡販も寄与しました。小売販売台数は、前年同期比1万4千台増の9万8千台となり、再生計画開始前の平成16年度の水準まで回復しました。

欧州は、前年同期比2万5千台増の16万7千台となりました。再生計画開始以来、安定的に販売台数を伸ばしており、上半期実績では、東欧市場を中心に、この3年間で1.5倍に拡大しています。

アジア・その他地域は、各地域とも順調に小売販売台数を伸ばし、前年同期比プラス6万5千台、率にして25%増の32万4千台となりました。特に中南米・中東・アフリカ地域、アセアン地域で高い伸びとなりました。

# 財務諸表(連結)

## 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19年9月30日)	(平成19年3月31日)		(平成19年9月30日)	(平成19年3月31日)
	百万円	百万円		百万円	百万円
(資産の部)	1,713,025	1,778,693	(負債の部)	1,400,414	1,470,389
流動資産	996,238	1,059,633	流動負債	1,061,142	1,110,874
現金及び預金	371,687	358,058	支払手形及び買掛金	456,635	451,053
受取手形及び売掛金	190,759	195,021	短期借入金	275,575	352,044
販売金融債権	23,079	40,480	その他	328,931	307,776
有価証券	4,328	12,225	固定負債	339,272	359,514
たな卸資産	302,035	351,991	社債及び長期借入金	125,964	151,806
短期貸付金	426	3,277	その他	213,307	207,708
繰延税金資産	300	846	(純資産の部)	312,610	308,304
その他	119,538	124,825	株主資本	347,215	349,528
貸倒引当金	△15,915	△27,092	資本金	657,343	657,342
固定資産	716,786	719,060	資本剰余金	432,654	432,654
有形固定資産	503,204	517,464	利益剰余金	△742,768	△740,454
無形固定資産	33,792	38,530	自己株式	△13	△13
長期販売金融債権	12,648	18,872	評価・換算差額等	△47,406	△53,746
投資有価証券	88,448	71,460	その他有価証券評価差額金	16,584	10,132
長期貸付金	13,087	13,262	繰延ヘッジ損益	1,249	1,393
長期債権売却留保額	11,003	9,358	為替換算調整勘定	△65,239	△65,272
繰延税金資産	10,593	8,468	少数株主持分	12,801	12,522
その他	60,939	59,545	負債純資産合計	1,713,025	1,778,693
貸倒引当金	△16,931	△17,903			
資産合計	1,713,025	1,778,693			

資産合計:前年度末から657億円の減少 前年度末は、期末拡販に向けた増産や新型車投入等により、一時的に完成車が積み上がっていたが、当中間期末においては、販売が順調に推移し適正な水準の在庫となったため、たな卸資産が減少

負債合計:前年度末から700億円の減少 長期借入金の約定弁済や社債償還等を主因に、負債が減少

純資産合計:前年度末から43億円の増加 当期純損失となったものの、その他有価証券評価差額金の増加により、純資産は増加

## 連結損益計算書

科 目	前年中間期	当中間期	前年度
	(平成18年4月1日から 平成18年9月30日まで)	(平成19年4月1日から 平成19年9月30日まで)	(平成18年4月1日から 平成19年3月31日まで)
	百万円	百万円	百万円
売上高	1,005,372	1,313,408	2,202,869
売上原価	823,868	1,105,428	1,788,897
割賦未実現利益調整高	0	0	0
売上総利益	181,504	207,979	413,972
販売費及び一般管理費	187,022	189,149	373,735
営業利益又は営業損失(△)	△5,517	18,830	40,237
営業外収益	7,344	8,206	11,351
営業外費用	15,034	20,404	33,046
経常利益又は経常損失(△)	△13,208	6,632	18,542
特別利益	9,743	7,879	23,401
特別損失	6,270	9,786	18,839
税金等調整前中間(当期)純利益			
又は純損失(△)	△9,735	4,725	23,104
法人税、住民税及び事業税	5,846	9,002	12,303
少数株主損益(損は△)	△518	△1,349	△2,055
中間(当期)純利益又は純損失(△)	△16,101	△5,625	8,745

売上高: 前年同期比較で3,080億円増加 (主な好転要因) 海外販売の増加、PSA プジョー・シトロエン社向けOEMの供給開始、円安効果

営業損益: 前年同期の55億円の赤字から188億円の黒字に (主な好転要因) 販売台数・販売車種の変動、円安効果

経常損益: 前年同期の132億円の赤字から66億円の黒字に (主な好転要因) 営業利益の改善 (主な悪化要因) 外国為替差損

当期損益: 前年同期の161億円の赤字から56億円の赤字へ赤字幅縮小 (主な好転要因) 経常利益の改善 (主な悪化要因) 国内販売会社再編費用、PCB (ポリ塩化ビフェニル) 廃棄物処理費用、海外連結子会社での法人税等の増加

# 財務諸表(連結)

## 連結株主資本等変動計算書 当中間期(平成19年4月1日から平成19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19年3月31日残高	657,342	432,654	△740,454	△13	349,528
中間連結会計期間中の変動額合計	0	0	△2,314	△0	△2,313
新株の発行	0	0			1
中間純損失			△5,625		△5,625
自己株式の取得				△0	△0
新規持分法適用に伴う増加			3,311		3,311
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19年9月30日残高	657,343	432,654	△742,768	△13	347,215

	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19年3月31日残高	10,132	1,393	△65,272	△53,746	12,522	308,304
中間連結会計期間中の変動額合計	6,452	△144	32	6,340	279	4,306
新株の発行						1
中間純損失						△5,625
自己株式の取得						△0
新規持分法適用に伴う増加						3,311
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)	6,452	△144	32	6,340	279	6,619
平成19年9月30日残高	16,584	1,249	△65,239	△47,406	12,801	312,610

## 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18年4月1日から 平成18年9月30日まで)	(平成19年4月1日から 平成19年9月30日まで)	(平成18年4月1日から 平成19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	88,418	128,854	162,345
投資活動によるキャッシュ・フロー	△37,018	△19,239	△46,017
財務活動によるキャッシュ・フロー	△42,141	△106,003	△11,287
現金及び現金同等物に係る換算差額	2,477	3,664	11,326
現金及び現金同等物の増減額	11,736	7,275	116,367
現金及び現金同等物の期首残高	248,069	364,268	248,069
連結の範囲の変更に伴う現金及び現金同等物の増減額(減少△)	△61	—	△167
現金及び現金同等物の中間期末(期末)残高	259,743	371,544	364,268

# 財務諸表(単独)

## 貸借対照表

科 目	前年度中間期末 (平成18年9月30日)	当中間期末 (平成19年9月30日)	前年度末 (平成19年3月31日)
	百万円	百万円	百万円
(資産の部)			
流動資産	578,961	667,227	695,001
固定資産	483,226	484,577	471,214
資産合計	1,062,188	1,151,805	1,166,216
(負債の部)			
流動負債	558,257	712,492	721,334
固定負債	300,825	216,025	236,349
負債合計	859,083	928,518	957,683
(純資産の部)			
株主資本	197,152	206,021	198,501
評価・換算差額等	5,953	17,265	10,031
新株予約権	—	—	—
純資産合計	203,105	223,286	208,533
負債純資産合計	1,062,188	1,151,805	1,166,216

## 損益計算書

科 目	前年中間期 (平成18年4月1日から 平成18年9月30日まで)	当中間期 (平成19年4月1日から 平成19年9月30日まで)	前年度 (平成18年4月1日から 平成19年3月31日まで)
	百万円	百万円	百万円
売上高	584,521	878,541	1,457,016
売上総利益	57,545	81,833	142,515
営業利益	△20,405	5,813	△12,140
経常利益	△21,674	△1,621	△20,725
税引前中間(当期)純利益	△26,296	8,293	△25,724
中間(当期)純利益	△25,891	7,518	△24,541

## 会社の概要 (平成19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

設立 昭和45年4月22日

従業員数 連結: 33,840名  
単独: 13,404名  
※上記は休職派遣者を含み、執行役員及び準社員は含まない。

資本金 657,343,227,926円

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

発行済株式総数 5,491,967,137株  
(内訳) 普通株式 5,491,524,544株  
A種優先株式 104,000株  
G種優先株式 338,593株

株主数 普通株式 445,856名  
A種優先株式 13名  
G種優先株式 4名

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

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

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

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)  
〒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)  
〒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19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 霹\* 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  
菊池 一之 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

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| ■ 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。<br>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。<br>公告掲載アドレス <a href="http://www.mitsubishi-motors.com/KOUKOKU">http://www.mitsubishi-motors.com/KOUKOKU</a> |
| ■ 名義書換                   | 株主名簿管理人 三菱UFJ信託銀行株式会社<br>同事務取扱場所 東京都千代田区丸の内一丁目4番5号<br>三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部<br>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<br>(郵便物送付・照会先) | 1,000株<br>三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部<br>〒137-8081 東京都江東区東砂七丁目10番11号<br>TEL:0120-232-711 (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“走る歓びと確かな安心”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19年度 中間期 株主通信

広報部 平成19年12月7日発行  
〒108-8410 東京都港区芝五丁目33番8号  
TEL:03-3456-1111 (大代表) <http://www.mitsubishi-motors.co.jp>

再生紙を使用しています

