

# 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(2007年度)  
2007年4月1日から2008年3月31日まで



Drive@earth



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います。

\* 「所期奉公」、「処事光明」、「立業貿易」

### 目次

P1 新中期経営計画「ステップアップ 2010」

P3 ごあいさつ

P4 「ステップアップ 2010」Q&A

P9 環境への取り組み

P11 ショールーム

P13 トピックス／株主の皆様へのお知らせ

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

# 新しいステージ: 新中期経営計画

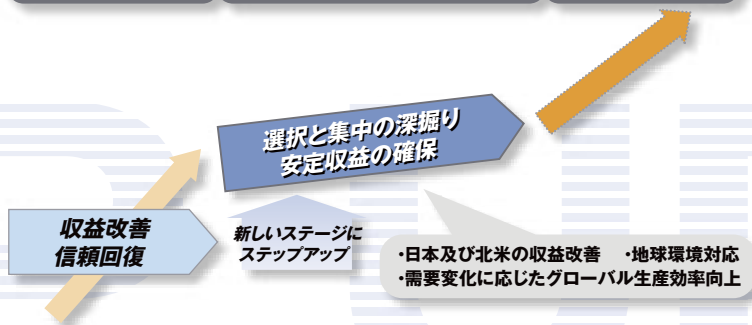
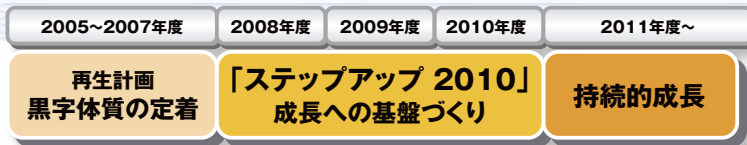
当社は、2008年2月29日に2008年度から2010年度までの3年間を対象期間とする新中期経営計画「ステップアップ 2010」を発表しました。この計画のもと、「再生のステージ」から将来を見据えた「新しいステージ」にステップアップし、「持続的成長への基盤づくり」に取り組みます。

## 黒字体質の定着を実現

2005年4月よりスタートした「三菱自動車再生計画」は、最終年度となる2007年度を終了しました。同計画の柱のひとつであった「収益改善」については、各事業の「選択と集中」に取り組み、地域専用車の削減とグローバル戦略車の拡大、余剰生産能力の適正化、販売ネットワークの強化、戦略的アライアンスの拡大、さらにはグループ企業群のスリム化を進めました。その結果、2006年度にすべての損益項目で黒字化を果たし、2007年度には、再生計画の必達目標であった「黒字体質の定着」を実現するとともに営業利益、経常利益で過去最高益となりました。

さらに、もうひとつの柱「信頼回復」についても、社員の意識改革、品質向上、お客様視点の徹底を推進し、社外の有識者から成る「企業倫

# 持続的成長への基盤づくりへ。 「ステップアップ 2010」スタート!



理委員会」(松田 昇委員長)から「ほぼ、初期的段階を終えた」との評価を受けました。

## 「ステップアップ 2010」

再生計画の達成を受け、新中期経営計画は、将来に向けて一歩、そして一段上がって先を見通すことをイメージし「ステップアップ 2010」と名付けました。「ステップアップ 2010」では、2008年度から2010年度までの3年間を成長への基盤づくりの期間と位置づけ、「選択と集中の深掘り」と「安定収益の確保」の両立を基本方針としています。

4ページより、2007年度の業績報告ならびに「ステップアップ 2010」のポイントなどについて、ご説明いたします。



新世代電気自動車「i MiEV (アイミーブ)」と益子社長  
「i MiEV」は当社環境対応のシンボル技術です。現在、私は日常業務に実際に使用しています。「i MiEV」の詳細はP9)

## 新しいステージで成長への基盤づくりに取り組みます。

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。でございます。

2007年度は、当社グループの再生の総仕上げとして、国内販売ネットワークの広域統合および営業力強化、新興市場での販売拡大、環境対応技術の開発推進などに鋭意取り組んでまいりました。

この結果、売上高および営業利益、経常利益、当期純利益の全ての利益項目において前年度を上回ったうえ、営業利益および経常利益においては過去最高益となり、「三菱自動車再生計画」最終年度の目標としていた「黒字体質の定着」を実現することができました（詳細はP15~P19）。

また単独業績につきましても、営業利益、経常利益および当期純利益の全ての利益項目において黒字を達成することができました（詳細はP20）。しかしながら、配当可能利益を生み出すまでには至らず、株主の皆様には大変申し訳なく存じますが、配当につきましては、当期もその実施を見送ることとさせていただきます。



取締役社長

益子 修

きました。何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

2008年度からは新中期経営計画「ステップアップ 2010」のもとで新たなステージに立ち、将来の持続的成長に向けた基盤づくりを着実に地道に推進し、会社を取り巻く環境変化にも対応しながら、安定した収益を確保できる力を備え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。

2008年6月

# Q1

## 「ステップアップ 2010」のポイントと 取り組み内容について教えてください。

「ステップアップ 2010」では、「選択と集中の深掘り」と「安定収益の確保」の両立を基本方針とし、「成長への基盤づくり」のための施策を推進します。

まず、クルマの需要の伸びが見込める市場のうち、特にロシア・ウクライナ、中東、ブラジルなど、当社が強いブランド力を持つ市場を重点市場とし、当社が得意とする中型乗用車とSUVモデルを積極的に投入することで販売基盤の強化を図ります。

一方、日本、北米、西欧などの成熟市場では、販売体制の効率化やアフターサービス事業ほか周辺事業の拡充を進め、収益体質の改善・強化に取り組んでいきます。

また、販売戦略に沿った生産の効率向上を進め、クルマの需要に応じて柔軟に供給力を調整する体制を構築します。さらに、世界的環境意識の高まりを、自動車メーカーとして認識するとともに大きなビジネスチャンスと受け止め、当社が得意とする環境対応技術の実用化を推進し、社会に貢献していきます。

これら将来の持続的成長への基盤づくりを確かなものにするために、積極投資を進めます。設備投資においては、現有資産の有効活用も行いながら最大限の効果を狙い、研究開発では、当社がもつ特徴的な技術の強化および環境対応技術の開発を重点的に進めていきます。

### 「ステップアップ 2010」の ポイント

選択と集中の深掘り

と

安定収益の確保

の両立

重点市場で戦える強い商品の投入と販売台数拡大  
コスト低減追求と周辺利益極大化で安定収益確保  
販売戦略に沿ったグローバル生産の効率向上  
環境分野での次世代先行技術の開発

+

持続的成長の基盤となる分野への積極投資

成長への基盤づくり

## Q2

# 商品強化の方向性を教えてください。

「三菱自動車再生計画」で成果を挙げてきたグローバル戦略車の商品強化・車種拡大をさらに推し進めていきます。また、プラットフォーム※1の共有化による量産効果から、大幅なコスト低減を図ります。すでに中型基幹プラットフォームをベースとした「アウトランダー」「ランサー※2」などを世界各地に展開しましたが、今後はさらにこのプラットフォームをベースとした新型車を追加して中型乗用車のラインアップ強化を図ります。また、当社の強みであるSUVシリーズには、タイ生産の1トンピックアップトラック「トライトン」をベースとした新型SUVを追加することで重点市場での

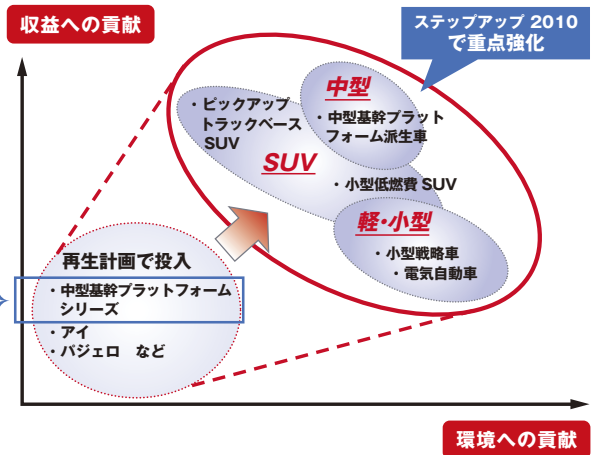
販売拡大を目指すとともに、環境規制に対応した小型低燃費SUVも追加します。

さらに、世界的な低燃費・小型車志向の流れに対応し、国内市場専用の軽自動車開発で培った技術を生かし、新しく小型グローバル戦略車を開発、市場投入します。電気自動車については、国内のみならず海外市場への投入も視野に、実証走行試験の段階に入りました。このように、商品開発でも「選択と集中の深掘り」を進め、収益向上と環境貢献の両立を目指します。

※1 自動車の基本部分となる車台

※2 日本名「ギャラン フォルティス」

### 選択と集中の 深掘り ～商品～



※3 日本名「ランサーエボリューション X(テン)」

# Q3

## 地球温暖化防止に向けてCO<sub>2</sub>削減が世界的な課題となっていますが、どのように取り組んでいますか。

当社はこれまでも、MIVECエンジン※1の開発や車体の軽量化など、燃費向上、CO<sub>2</sub>削減を目的としたさまざまな環境対応技術の開発を行ってきました。これらの従来技術の改良に加え、次世代の環境基幹技術として、クリーンディーゼルエンジンの開発や、新開発の自動変速マニュアルトランスミッションTC-SST※2の展開拡大を進めています。さらに、走行中のCO<sub>2</sub>排出量がゼロという環境シンボル技術である新世代電気自動車「i MiEV (アイ・ミーブ)」については、2009年に業界に先駆けて市場投入を目指しています。

特に、欧州市場では、2012年からCO<sub>2</sub>排出規制の適用が検討されており、当社では自動車メーカーの責務として、また同地域での競争力を維持するため、車体の軽量化やクリーンディーゼルエンジンの投入などにより、積極的にCO<sub>2</sub>排出量の低減に取り組んでいきます。さらに、これらの成果をグローバル戦略車に反映させて、世界的な地球温暖化防止への取り組みに応えていきます。

※1 三菱自動車 可変バルブタイミング機構付エンジンの総称  
※2 ツインクラッチ方式による「素早い自動変速」と高効率な動力伝達機構による「優れた燃費」を両立させたトランスミッション

選択と集中の  
深掘り  
～環境対応技術～

### 【シンボル技術】

業界をリードする独自技術

- i MiEVの市場投入

### 【次世代基幹技術】

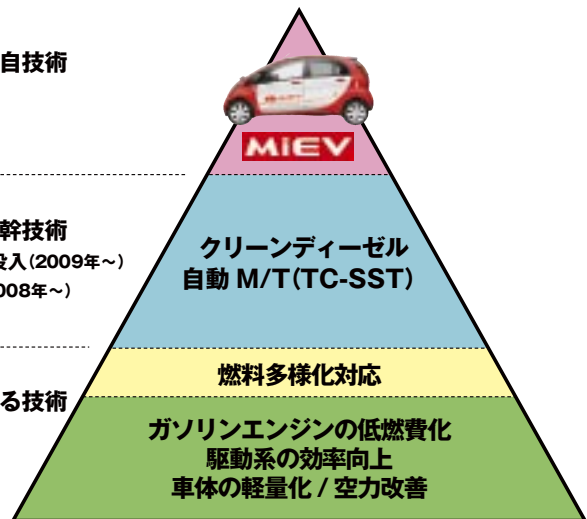
当社を特徴づける基幹技術

- クリーンディーゼル投入(2009年～)
- TC-SST展開拡大(2008年～)

### 【基盤技術】

業界の先頭集団を走る技術

- 新MIVEC、FFV※3
- CVT※4、多段A/T



※3 フレキシブル・フューエル・ビークル：ガソリン、エタノールおよびそれらの混合燃料でも走行可能な車

※4 無段変速機

# Q4

## 販売台数の今後の見通しを教えてください。

2010年度の販売台数については、重点市場での拡大を軸に、2007年度と比べて6万2千台(約5%)増加の142万2千台を計画しています。成長の著しいロシア・ウクライナでは、三菱ブランド車が高い評価を得ており、市場の拡大とともに販売拠点を増やし、一層の販売拡大を目指します。これらの市場を含む欧州地域全体では、2007年度と比べて、2010年度は約35%増加させる計画です。

そのほかに販売増が期待される市場としては、石油・鉱物など資源価格高騰を背景に経済が活況を呈している中東や中南米など、いわゆる資源国があります。中東では、販売・マーケティング・部品・

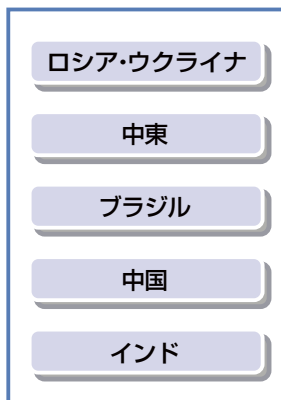
サービスの各機能を集約した統括会社を設立し、総合的な販売会社サポート強化を図ります。ブラジルでは、ブランドイメージが高いSUVを中心にバイオ燃料に対応したFFVのラインアップも拡充します。中国では、現地生産車を含む三菱ブランド車の販売ネットワークの強化に引き続き取り組みます。インドでも、販売ネットワークの強化に加え、新型SUVなど現地生産車種の追加を行います。

なお、日本、北米、西欧などの成熟市場では、車両の小型軽量化を含めた環境対応技術を積極的に採用し、各市場ニーズに応じてタイムリーに商品を投入していきます。

### 販売台数計画

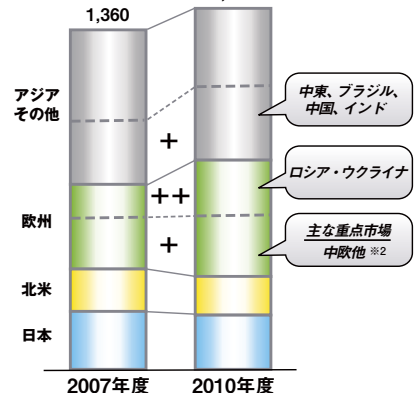
### 重点市場における販売拡大

<重点市場>



<小売台数> ※1

(単位: 千台)



※1 プエルトリコは、2007年度は北米、2010年度はアジアその他を含む  
 ※2 ポーランド、リトアニア、ルーマニア、ブルガリアなど16か国



# Q5

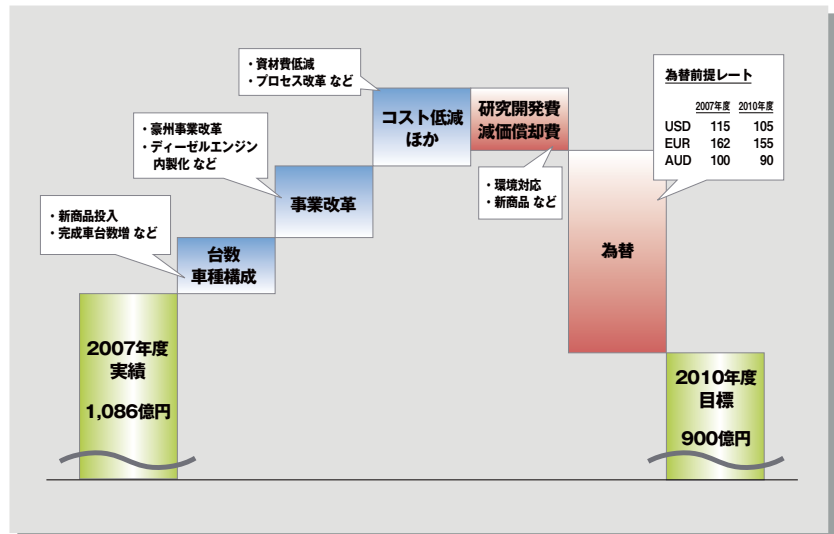
## 2010年度の営業利益の目標値を教えてください。また、3年間における利益の増減要因にはどんなものがあるのでしょうか。

2010年度の営業利益については、為替の円高影響を大きな減益要因として織り込んだうえで900億円を目標とします。増益要因としては、①新商品の投入などによる重点市場での販売台数増と車種構成の改善、②2008年3月の豪州工場閉鎖などの事業改革による増益効果、③部品共有化などの資材費低減活動および在庫管理の徹底など流通プロセス改革によるコスト低減効果、などにより安定利益確保を目指します。

その一方で、持続的成長の基盤となる分野へ

の積極投資による、研究開発費および減価償却費の増加を見込んでいます。研究開発については、SUVや4輪統合制御技術S-AWC (Super All Wheel Control)の拡充など、当社の特徴的な技術分野を強化します。環境対応技術の開発においても既存技術を応用発展させ、開発効率の向上に努めます。設備投資については、環境対策や重点市場への対応などで積極的な投資を行います。中型基幹プラットフォームの拡大展開など、現有資産を有効活用して投資額を抑えたいうで、最大限の効果を狙います。

### 営業利益の増減要因 (2007年度 vs 2010年度)



# 環境への取り組み

「走る喜び」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、地球環境と共存し次の世代に豊かな自然を伝えていくために、「環境への貢献」を企業経営とクルマづくりの最重要テーマのひとつとして取り組んでいます。

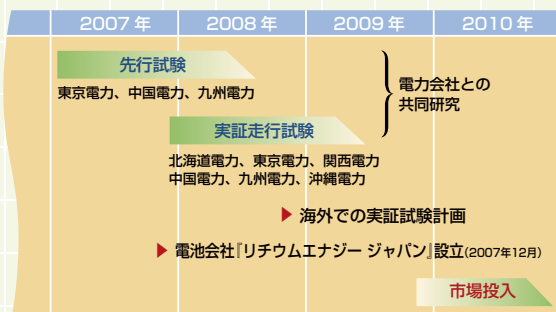
CO<sub>2</sub>の排出量削減やエネルギーの多様化(脱化石燃料への対応)を目指し、新世代電気自動車「i MiEV」をはじめ、低燃費・高効率の次世代基幹技術「クリーンディーゼルエンジン」の開発やバイオ燃料への対応、植物由来樹脂「グリーンプラスチック」の製品化など、さまざまな技術開発を行っており、「地球温暖化防止」「環境汚染防止」への取り組みに力を注いでいます。

## 「i MiEV」早期実用化に向け、電力会社との実証走行試験を次々とスタート

三菱自動車は、“環境への貢献”のシンボル技術である、新世代電気自動車「i MiEV(アイ・ミーブ)」の早期実用化に向けて開発を進めており、現在、国内各地の電力会社(計6社)と共同研究を実施しています。

共同研究の第1段階として、東京電力(株)・九州電力(株)と2007年3月から、また中国電力(株)と同年6月に先行試験を開始し、各電力会社で開発した急速充電器との整合性や業務車両としての適合性(航続距離・動力性能・使い勝手など)を調査し、十分な性能であることが確認できました。

この結果を受けて、第2段階となる実証走行試験を、2008年2月から順次各電力会社においてスタート。これまで先行試験を実施してきた東京電力、中国電力、九州電力に加えて、第2段階の実証走行試験(実施期間は2009年3月までを予定)から新たに北海道電力(株)、関西電力(株)、沖縄



電力(株)と共同研究を開始しました。これにより、日本列島の北から南まで、積雪寒冷地から亜熱帯地域にわたるさまざまな気候条件・使用条件で得られるデータを基に、実際の運転環境における総合的な性能や市場での受容性をチェックすることができ、実用レベルでの細部にわたる品質確認を行っていきます。

海外においても、電力会社との実証試験の実施を検討しています。

また、2007年12月、三菱自動車は大容量かつ高性能な大型リチウムイオン電池の製造会社「株式会社リチウムエナジー ジャパン」を(株)ジーエス・ユアサコーポレーション、三菱商事(株)とともに設立し、世界に先駆けて大型リチウムイオン電池の量産立ち上げに着手しています。大型

リチウムイオン電池は、電気自動車に適用することで石油など化石燃料の代替エネルギー活用のデバイスとして期待されており、同社では、電池の開発・製造・販売事業を通して、環境対応技術の普及・拡大を目指します。



## T O P I C S

### ニューヨークで「i MiEV」の試乗会を実施

2008年3月19日から米国ニューヨークで開催されたニューヨーク国際自動車ショーに、この秋より米国の電力会社と実証試験を検討している「i MiEV」を出品しました。さらに、報道関係者向け「i MiEV」試乗会を実施し、初めて電気自動車を体験したメディアの方々は、乗り心地など、クルマの完成度の高さに驚いていました。また、ニューヨークの街中を走り抜ける「i MiEV」の姿はとても印象的で、偶然に居合わせた一般の方からも注目を浴び、「ガソリン価格が高騰しており、今すぐにでも欲しい」など、電気自動車を待ち望む声が聞かれました。



タイムズスクエアを走る「i MiEV」

### 小学校に「i MiEV」を持ち込み環境体験授業を実施

2008年3月、伊豆大島の小学校2校で「三菱自動車体験授業プログラム※」を開講しました。両校の全校児童169名を対象に環境・リサイクル関連のクイズ形式の座学や、実際に部品の素材を見ながらリサイクルの過程を推理するゲームなどを行ったほか、「i MiEV」の同乗試乗も実施しました。児童からは「エンジンの音がしないから、車に乗っていても外にいるお友達の声が聞こえてビックリした」、「スピードが出ないと思っていたのに、普通の車と同じように走ったからスゴイと思った」などの感想が寄せられました。



熱心に耳を傾ける児童たち(環境体験授業)

※「三菱自動車体験授業プログラム」は、社員が小学校を訪問し、環境問題や自動車メーカーの仕事について解説する教育支援活動で、現在は「環境体験授業」と「デザイン体験授業」の2つのプログラムを実施しています。2007年度は全国29校で実施し、1,400名以上の児童が参加しました。

# OUTLANDER

ROADEST

OUTLANDER ROADEST  
(アウトランダー ローデスト)

## スマートで斬新なスタイルを纏った、 エアロ仕様モデル「アウトランダー ROADEST」

2008年5月、走りのSUVとして多彩なバリエーションの揃う「アウトランダー」に、またひとつ新しいモデルが加わりました。「ROADEST」とは“ROAD”（道）に、最上級を表す“EST”をかけた造語で、そのイメージどおり、オンロードでの走りの良さも実現した「デリカD:5」でも人気のスタイリッシュなエアロ仕様モデルです。

「アウトランダー ROADEST」は、エクステリアを中心にエアロパーツなどでドレスアップ。



フロントからリヤにかけて装着したスマートな専用エアロパーツや、フロントグリルなどによって、スポーティな走りのイメージを演出しています。(ベース車両:30G、24G)

# COLT

**RALLIART** Version-R  
*Special*

COLT RALLIART Version-R Special  
(コルト ラリーアート バージョンR スペシャル)

## 究極の技である「連続シーム溶接」を採用、 「コルト ラリーアート バージョンR スペシャル」

2006年5月の発売以来、走りの質感を高めたホットハッチとして、とりわけ走りこだわるドライバーに熱烈な支持を受けている「コルト ラリーアート バージョンR」。2008年5月には、発売2周年を記念して、さらに走りの性能をグレードアップした特別仕様車「コルト ラリーアート バージョンR スペシャル」を発売しました。

専用の溶接マシンで熟練工が一台一台手作



業で行う「連続シーム溶接※」を4つのドア開口部に施し、すでに極限まで高めたエンジンパワーに負けない、さらに剛性の高いボディを実現しました。これによってコーナリング性能が高められ、ドライバーの意図に忠実なステアリングレスポンスとトラクション性能が得られます。

※ 通常の「スポット溶接(点溶接)」ではなく、縫い目のように線状に溶接する方法



i (アイ)

サクラ  
ピンク  
シリーズ

COLT Very

COLT Very (コルト ベリー)



## 「コルト Very」に新色「サクラピンクメタリック」が登場！

軽自動車「i (アイ)」や「eKワゴン」の特別仕様車「Bloom Edition」\*1で女性のお客様に好評の新色「サクラピンクメタリック」を、2008年5月から「コルト」のVeryシリーズ\*2にも追加投入しました。

“やさしく淡い桜色”をイメージする「サクラピンクメタリック」は、大人の女性にも似合う落ち着いたピンク色です。また、新色投入に合わせてオシャレで

快適なインテリアを演出する『ビターパッケージ』\*3もディーラーオプションでご用意しています。

- \*1 運転視界を確保する撥水機能付UV&ヒートプロテクトガラスや、親水機能付リモコンドアミラーなど、特に女性のお客様からニーズの高い“快適”“安全”機能を標準装備
- \*2 UV&ヒートプロテクトガラスや撥水フロントドアガラス、ベージュ内装ベンチシート、オートエアコンなど“快適”“便利”機能を標準装備
- \*3 ダークブラウンの生地にピンクバイピングを追加した“シートカバー”、サクラの香りをイメージした“アロマディフューザー”、“プチこみ箱”の3点セット

## セントラルヨーロッパラリーに「パジェロエボリューション」で参戦、ベテランセル選手が総合2位

「チーム・レプソル三菱ラリーアート」は、2008年4月20～26日に開催されたセントラルヨーロッパラリー（ハンガリー～ルーマニア）に4台の「パジェロエボリューション」で参戦。うち1台が開発中のディーゼルターボエンジンを搭載しており、過去にダカールラリー連覇を飾っている増岡選手がドライブ。ガソリンエンジンを搭載した3台を、S、ベテランセル選手、L、アルファン選手、J-N、ロマ選手が駆り、初代優勝者を目指しました。

ラリーは序盤でベテランセル選手が総合首位に浮上。その後、増岡選手が不運な競技アクシデントでリタイアしたもののアルファン選手とロマ選手も3、4位に浮上しました。そして最終ステージ、ベテランセル選手が、

痛恨のミスコースにより惜しくも総合2位となりました。なお、今回のラリーを通じて初めて実戦投入したディーゼルターボエンジン搭載の「パジェロエボリューション」に関して、テストでは得られない貴重なデータを収集でき、今後の開発に向けた大きな収穫となりました。



## ジュネーブモーターショーで、 スポーツハッチバックのコンセプトカーを世界初披露

2008年3月、スイス・ジュネーブのパルエキスポで開催された第78回ジュネーブ国際自動車ショー(ジュネーブモーターショー)に、コンセプトカー「Prototype-S(プロトタイプ-エス)」をはじめ、新世代電気自動車「i MiEV」(欧州では「i-EV」)や日本・北米・欧州で好評の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」など16台を出品しました。

特に世界初披露となった「Prototype-S」は、2007年に発表した「ランサー」をベースにした、欧州でニーズの高い5ドアスポーツハッチバック。エクステリアはフロント台形グリルと逆スラントノーズを組み合わせたフロントマスクが特徴的で、ワイド&ローのプロポーションと非常に力強くスポーティなフォルム。メ

カニズムは、最高出力177kW(240ps)を生み出す、新開発の2ℓ MIVEC 4気筒 DOHCインタークーラーターボ付きエンジン搭載など高効率でスポーティな走りを実現しています。



コンセプトカー「Prototype-S」

## 第1回 工場見学会 開催のご報告

### 岡崎地区で、株主様を対象とした 工場見学会を初めて開催

2008年3月に、株主様向けの工場見学会を開催しました。今回、ご見学いただいたのは国内主要開発・生産拠点である名古屋製作所 岡崎工場および技術センターです。

岡崎工場では主に「アウトランダー」「コルト」を生産しており、技術センターではデザイン・設計に加え、テストコースを使った車両試験や新世代電気自動車「i MiEV」をはじめとする全ての車種の開発も行っています。

工場見学会にご参加いただいたのは約60名の株主様とご同伴者の皆様。当日は開発や生産の

現場を間近でご見学いただいたほか、テストコース

のバスでの走行や「i MiEV」の体験もしていただくなど、三菱自動車のさまざまな取り組みを直接お伝えすることができました。

次回の見学会は2008年9月に水島製作所(岡山県倉敷市)での開催を予定しています。今後とも株主の皆様とのコミュニケーションをさらに深めていきたいと考えています。(P14参照)



株主の皆様へ  
お知らせ

# 工場見学会のご案内

株主様を対象とした工場見学会を開催いたします。  
詳細について以下の通りご案内させていただきます。  
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**：水島製作所(岡山県倉敷市)  
・同製作所では、「ギャランフォルティス」、「ランサーエボリューションX」などの乗用車ならびに「i (アイ)」や「eK ワゴン」をはじめとする全ての軽自動車を生産しています。
- **開催日時**：2008年9月16日(火) 13:00~17:00頃
- **集合場所/解散場所**：JR 倉敷駅 改札口(バスにて送迎)  
\*直接、水島製作所へのお越しはご遠慮願います。  
公共交通機関などをご利用のうえ、上記場所へご集合いただけます。
- **対象者**：当社株主の方+同伴者1名様まで可(小学生以上)
- **ご参加いただける人数**：100名様(含：ご同伴者)  
\*厳正なる抽選にてご当選者を決定させていただきます。
- **参加費**：無料  
(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うえ、ご応募ください。  
なお、同一株主様の複数応募は無効といたしますのでご注意ください。
- **締切日**：2008年7月18日(金)(当日消印有効)
- **当選発表**：厳正なる抽選の結果、当選された株主の方へ当日のプログラムなどの詳細を併せてご連絡させていただきます。(8月中旬発送予定)

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

※ご見学は、1時間程、工場内をお歩きいただけますのでご了承ください。なお、ご高齢の方などのご参加の際には、同伴者をお願いする場合があります。

①から⑦まですべてご記入ください。

50円 切手	郵便はがき
	1 0 8 8 4 1 0
三菱自動車工業(株) 総務部 工場見学会係行	東京都港区芝5丁目33番8号

① 郵便番号
② 住所
③ 電話番号
④ 株主様お名前 (ふりがなをご記入ください。)
⑤ 年齢
⑥ 性別
⑦ 同伴者の有無 (同伴者がいらっしゃる場合は、同伴者の氏名、年齢、住所をお願いします。)

あて名面

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 (土・日、祝祭日を除く)

## 決算の概要

2007年度の実績:

当社発足以来、**最高となる営業利益・経常利益を達成**

「三菱自動車再生計画」の最終年度にあたる2007年度の業績は、営業利益と経常利益が当社発足以来最高となるなど、前年度比でも全利益項目で大幅増益の2期連続黒字となり、再生計画最終年度の目標である「黒字体質の定着」を実現しました。

売上高は、全世界の小売販売台数が前年度比10.5%増加したほか、PSAプジョー・シトロエン社向けOEM供給の開始および為替の円安影響などにより、前年度比4,792億円(21.8%)増の2兆6,821億円となりました。

営業利益は、米国での新型車投入に伴う販売費増や米国販売金融事業収益の減少などがあり

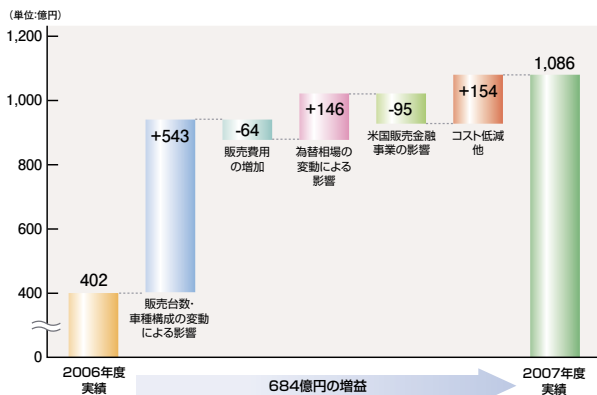
ましたが、欧州とアジア・その他の地域における販売台数の増加および車種構成の改善のほか、為替の好転、国内販売会社の広域統合やコスト低減といった事業構造改革により、前年度比684億円(169.9%)増の1,086億円となりました。

経常利益は、為替差損などで営業外損益がやや悪化しましたが、前年度比672億円(362.3%)増の857億円となりました。

当期純利益は、2008年3月に実施した豪州車体工場の閉鎖費用や米国での減損損失処理の特別損失を計上したものの、前年度比260億円(296.9%)増の347億円となりました。

### 営業損益の改善

営業利益 変動要因分析(前年度比)



### 全利益項目が大幅増益

2007年度 損益実績(前年度比)

	2006年度実績	2007年度実績	差
営業利益	402	1,086	↑ +684
経常利益	185	857	↑ +672
当期純利益	87	347	↑ +260

為替の影響を見込み、減益ながらも安定利益を確保

2008年度 損益計画(前年度比)

	2007年度実績	2008年度計画	差
営業利益	1,086	600	↓ △486
経常利益	857	480	↓ △377
当期純利益	347	200	↓ △147



## 2008年度の見通し:

# 『成長への基盤づくり』を確実に推進

2008年度は「ステップアップ 2010」の初年度として、重点市場における販売台数の増加や、グローバル戦略車の拡大に対応した生産体制の整備など「成長への基盤づくり」に向けた施策を着実に推進し、安定した収益確保を目指していきます。

業績見通しについては、年初からの為替の円高影響を織り込み、売上高は前年度比321億円

(1.2%)減の2兆6,500億円、営業利益は為替の円高影響や原材料価格の高騰影響、米国販売金融事業の減益などにより、前年度比486億円(44.7%)減の600億円を見込んでいます。経常利益は前年度比377億円(44.0%)減の480億円、当期純利益は前年度比147億円(42.4%)減の200億円を計画しています。

## 販売実績

### 海外の全地域で販売台数が増加

2007年度の小売販売台数は全体で136万台となり、2006年度の実績から13万台(10.6%)増加しました。日本では11.3%の減少でしたが、海外ではグローバル戦略車の投入や重点市場での販売好調により、北米、欧州、アジア・その他の全地域で2006年度を上回り、海外全体で114万台(15万8千台、16.0%増)となりました。このうち、完成車は2006年度の98万1千台から11.8%増の109万6千台となり、販売構成が改善されています。

日本では、前年度比2万8千台(11.3%)減の21万9千台となりました。国内総需要の減退という厳しい環境において、軽自動車の販売が3万6千台(20.7%)減少したことが主な要因です。登録車販売については、「デリカD:5」「ギャラン フォルティス」「ランサーエボリューションX」の新車投入により、前年度比8千台(9.9%)増となりました。

北米では、前年度比8千台(4.7%)増の17万2

千台となりました。米国は「ランサー」や「アウトランダー」の新車投入効果があったものの、サブプライムローン問題に端を発した需要の減少、販売競争の激化などにより、ほぼ前年度並みとなりました。カナダは新型車の販売が伸び、5割増となっています。

欧州では、前年度比5万9千台(20.6%)増の34万1千台となりました。ドイツと英国で減少しましたが、5割強の伸びで10万台を達成したロシア、3万台と倍増したウクライナ、4割を超える伸びの中欧諸国など、東欧・中欧を中心に販売が大幅に伸びています。

アジア・その他の地域では、前年度比9万2千台(17.1%)増の62万8千台となりました。中南米および中東・アフリカの好調に加え、中国とオーストラリアでの輸入完成車の販売増加、また、インドネシア市場の回復を主要因とするアセアンでの販売も前年度を上回りました。

# 財務諸表(連結)

## 連結貸借対照表

資 産			負債、少数株主持分及び純資産		
科 目	前年度末 (平成19年3月31日現在)	当年度末 (平成20年3月31日現在)	科 目	前年度末 (平成19年3月31日現在)	当年度末 (平成20年3月31日現在)
	百万円	百万円		百万円	百万円
(資産の部)	1,778,693	1,609,408	(負債の部)	1,470,389	1,281,275
流動資産	1,059,633	964,133	流動負債	1,110,874	1,030,913
現金及び預金	358,058	355,896	支払手形及び買掛金	451,053	423,729
受取手形及び売掛金	195,021	174,076	短期借入金	352,044	296,302
販売金融債権	40,480	14,722	その他	307,776	310,881
有価証券	12,225	5,754	固定負債	359,514	250,362
たな卸資産	351,991	299,644	社債及び長期借入金	151,806	57,606
短期貸付金	3,277	113	その他	207,708	192,755
繰延税金資産	846	1,040	(純資産の部)	308,304	328,132
その他	124,825	123,782	株主資本	349,528	387,564
貸倒引当金	△27,092	△10,897	資本金	657,342	657,349
固定資産	719,060	645,274	資本剰余金	432,654	432,661
有形固定資産	517,464	453,453	利益剰余金	△740,454	△702,432
無形固定資産	38,530	31,825	自己株式	△13	△14
長期販売金融債権	18,872	5,580	評価・換算差額等	△53,746	△70,750
投資有価証券	71,460	75,999	その他有価証券評価差額金	10,132	10,676
長期貸付金	13,262	11,195	繰延ヘッジ損益	1,393	3,157
長期債権売却留保額	9,358	10,551	為替換算調整勘定	△65,272	△84,584
繰延税金資産	8,468	9,842	少数株主持分	12,522	11,318
その他	59,545	61,377	負債純資産合計	1,778,693	1,609,408
貸倒引当金	△17,903	△14,551			
資産合計	1,778,693	1,609,408			

資 産 合 計：前年度末から1,693億円の減少

前年度末は、新型車投入に向けて一時的に完成車在庫が増加していたが、当年度末では、平常レベルになったことにより、たな卸資産が減少したこと、また、米国景気の減速に伴う総需要の落ち込みや競争激化を踏まえた米国工場における生産設備などの減損損失計上などによる有形固定資産の減少が主因。

負 債 合 計：前年度末から1,891億円の減少

長期借入金の約定弁済や社債の償還が主因。

純資産合計：前年度末から198億円増加

当期純利益の計上が主因。

## 連結損益計算書

科 目	前年度	当年度
	(平成18年4月1日から 平成19年3月31日まで)	(平成19年4月1日から 平成20年3月31日まで)
	百万円	百万円
売上高	2,202,869	2,682,103
売上原価	1,788,897	2,194,741
割賦未実現利益調整高	0	0
売上総利益	413,972	487,361
販売費及び一般管理費	373,735	378,765
営業利益	40,237	108,596
営業外収益	11,351	15,245
営業外費用	33,046	38,109
経常利益	18,542	85,731
特別利益	23,401	9,484
特別損失	18,839	47,064
税金等調整前当期純利益	23,104	48,151
法人税、住民税及び事業税	12,303	12,488
少数株主損益(損は△)	△2,055	△952
当期純利益	8,745	34,710

売上高：前年度比4,792億円の増収

(主な好転要因)海外の販売台数が前年度比16%の増加、PSAプジョー・シトロエン社向けOEM供給の開始、為替の円安影響

(主な悪化要因)日本国内の販売台数が前年度比11%の減少

営業利益：前年度比684億円増益、過去最高益

(主な好転要因)販売台数の増加および車種構成の改善効果、為替好転

(主な悪化要因)北米での新型車投入に伴う広告宣伝費などの販売費の増加、米国販売金融事業収益の減少

経常利益：前年度比672億円増益、過去最高益

(主な好転要因)営業利益の大幅増益

(主な悪化要因)為替差損

当期純利益：前年度比260億円増益

(主な好転要因)経常利益の大幅増益

(主な悪化要因)豪州工場の閉鎖費用、米国工場の生産設備など減損損失

## 財務諸表(連結)

### 連結株主資本等変動計算書 当年度(平成19年4月1日から平成20年3月31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
連結会計年度中の変動額合計	7	7	38,022	△0	38,036
新株の発行	7	7			14
当期純利益			34,710		34,710
自己株式の取得				△0	△0
新規持分法適用に伴う増加 株主資本以外の項目の連結 会計年度中の変動額(純額)			3,311		3,311
平成20年3月31日残高	657,349	432,661	△702,432	△14	387,564

	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
連結会計年度中の変動額合計	544	1,763	△19,311	△17,003	△1,203	19,828
新株の発行						14
当期純利益						34,710
自己株式の取得						△0
新規持分法適用に伴う増加 株主資本以外の項目の連結 会計年度中の変動額(純額)	544	1,763	△19,311	△17,003	△1,203	△18,207
平成20年3月31日残高	10,676	3,157	△84,584	△70,750	11,318	328,132

### 連結キャッシュ・フロー計算書

科 目	前年度	当年度
	(平成18年4月1日から 平成19年3月31日まで)	(平成19年4月1日から 平成20年3月31日まで)
	百万円	百万円
営業活動によるキャッシュ・フロー	162,345	188,279
投資活動によるキャッシュ・フロー	△46,017	△48,865
財務活動によるキャッシュ・フロー	△11,287	△132,593
現金及び現金同等物に係る換算差額	11,326	△10,186
現金及び現金同等物の増減額(減少△)	116,367	△3,365
現金及び現金同等物の期首残高	248,069	364,268
連結の範囲の変更に伴う現金及び現金同等物の減少額	△167	-
現金及び現金同等物の期末残高	364,268	360,902

## 財務諸表（単独）

### 貸借対照表

科 目	前年度末	当年度末
	(平成19年3月31日現在)	(平成20年3月31日現在)
	百万円	百万円
(資産の部)		
流動資産	695,001	667,578
固定資産	471,214	433,488
資産合計	1,166,216	1,101,066
(負債の部)		
流動負債	721,334	688,537
固定負債	236,349	178,050
負債合計	957,683	866,588
(純資産の部)		
株主資本	198,501	219,194
評価・換算差額等	10,031	15,284
純資産合計	208,533	234,478
負債純資産合計	1,166,216	1,101,066

### 損益計算書

科 目	前年度	当年度
	(平成18年4月1日から 平成19年3月31日まで)	(平成19年4月1日から 平成20年3月31日まで)
	百万円	百万円
売上高	1,457,016	1,903,527
売上総利益	142,515	240,681
営業利益	△12,140	79,093
経常利益	△20,725	66,884
税引前当期純利益	△25,724	20,746
当期純利益	△24,541	20,678

## 会社の概要 (平成20年3月31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: 33,202名  
単独: 13,319名  
※上記は休職派遣者を含み、執行役員および準社員は含みません。

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  
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 5,538,335,433株  
(内訳) 普通株式 5,537,897,840株  
A種優先株式 99,000株  
G種優先株式 338,593株

株主数 普通株式 432,575名  
A種優先株式 12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20年6月19日現在)

### 取締役

西岡 喬\* 取締役会長(三菱重工工業株式会社取締役相談役)  
益子 修\* 取締役社長  
前田 真人\* 取締役副社長  
市川 秀\* 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  
青砥 修一 取締役  
松本 伸 取締役  
太田 誠一 取締役  
黒田 浩 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銀行相談役)  
菅 宏 監査役(三菱重工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、菅宏氏および岡本行夫氏は、  
会社法第2条第16号に定める社外監査役です。

(注) 1. \*印は代表取締役を示しています。  
2. 佐々木幹夫氏および矢嶋英敏氏は、  
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)   |

### 三菱自動車ウェブサイト投資家情報ページ

当社ウェブサイト内の投資家情報ページをぜひ活用ください。  
当社をより一層ご理解いただくための情報をまとめて掲載しております。  
<http://www.mitsubishi-motors.co.jp/corporate/ir/>



## Drive@earth (ドライブ・アット・アース)

三菱自動車の新しい企業コミュニケーションワード。

地球と、社会と、クルマの共生をめざし、走る喜びと環境への配慮を両立させた、新世代のクルマづくりに取り組んでいく企業姿勢を表した言葉です。

## ROUTE

三菱自動車工業株式会社  
平成19年度(2007年度) 株主通信

広報部 平成20年6月19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>

お詫び:平成19年度 中間期 株主通信において、裏表紙「GALANT FORTIS」の「SUPER EXCEED NAVI PACKAGE」の価格表記に誤りがございましたこと、深くお詫び申し上げます。(誤:201.1万円、正:212.1万円)