

三菱自動車工業株式会社



統合報告書 2025

2025年3月期



2025年9月発行

三菱自動車工業株式会社 IR 室
〒108-8410 東京都港区芝浦三丁目1番21号
TEL. (大代表) 03-3456-1111
<https://www.mitsubishi-motors.com/jp/>

目次

三菱自動車の価値創造	持続的成長を支えるガバナンス
■ 三菱自動車の理念体系…………… 2	■ ガバナンス…………… 20
■ ビジョン・ミッション…………… 3	■ 役員…………… 28
■ ブランド・メッセージ…………… 4	
■ 社長メッセージ…………… 6	事業・会社概要
■ 価値創造プロセス…………… 12	■ 三菱自動車の歩み…………… 32
■ CFOメッセージ…………… 14	■ 事業・財務概況…………… 34
■ 新型モデル紹介	■ 財務・データセクション…………… 38
新型ミッドサイズSUV	■ 連結子会社・関連会社…………… 40
『デスティネーター』…………… 16	■ 主な拠点…………… 42
コンパクトSUV	■ 株式関連情報…………… 43
『エクスポース』HEVモデル…………… 18	

編集方針

- 本レポート：統合報告書2025では、三菱自動車の持続的な成長に向けた価値創造についての取り組みを紹介しています。
- 対象期間：2024年度（2024年4月1日から2025年3月31日の事業年度）を中心とし、一部当該期間以前もしくは以後の活動内容も含まれています。
- 統合報告書の位置づけ
以下の媒体で情報開示を行っています。

財務報告	非財務報告
統合報告書 https://www.mitsubishi-motors.com/jp/investors/library/annual.html	
決算短信 https://www.mitsubishi-motors.com/jp/investors/library/earning.html	サステナビリティレポート https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/report/
有価証券報告書 https://www.mitsubishi-motors.com/jp/investors/library/yuka.html	コーポレート・ガバナンス報告書 https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/pdf/governance.pdf

(注) 本レポートに記載されている販売台数は小売の数値です。

見通しに関する注意事項

この統合報告書に掲載されている三菱自動車の現在の計画、戦略、確信、業績の見通し、その他の歴史的事実でない事柄は、将来の見通しであり、これらの将来の見通しは現在の期待、予想、見通し、予測から得られた経営陣の判断に基づいています。これらの期待、予想、見通し、予測には、リスクや不確定な要素、仮定が含まれており、記載の見通しとは大きく異なる場合があります。したがって、これらの業績見通しのみには依拠することは控えるようお願いいたします。また、新たな情報、将来の出来事、その他の進展の結果、これらの見通しを変更することがあります。



『エクスポース』HEVモデル



三菱自動車の理念体系

三菱自動車は、三菱グループ共通の基本理念として位置づけられている「三綱領」を企業活動の指針としています。そして、役員・社員一人ひとりが持つべき心構えや取るべき行動を示す「MMC WAY」および全ての役員・社員が守るべき「グローバル行動規範」の実践を通じて、「ミッション」を遂行し、「ビジョン」を実現することを目指しています。

多様なステークホルダーとの対話を通じて相互に理解を深めながら、各国・各地域におけるクルマという身近な製品を中心とする事業活動を通じて、持続可能な社会の実現に貢献します。

ビジョン・ミッション

三菱自動車は、三菱自動車グループの社員が未来を向き、同じ考えを共有し、一丸となって行動していけるように企業ビジョン・ミッションを制定しています。自動車業界は大きな変革期を迎え、事業環境も大きく変化しています。その中で私たちは、これまでよりも積極的に、いかに社会に働きかけていくのかを定めたものが、ビジョン（我々がつくりたい社会）とミッション（ビジョンを実現する方法）です。



詳細は、「サステナビリティレポート」をご参照ください。

- ▶ サステナビリティレポート
- ▶ ビジョン・ミッションの詳細
- ▶ MMC WAYの詳細
- ▶ グローバル行動規範の詳細



モビリティの可能性を追求し、
活力ある社会をつくります

MISSION

VISION

1. 独創的な商品と優れたサービスにより、お客様に新たな体験を提供します
2. 社会の持続可能な発展に貢献します
3. 信頼される企業として誠実に活動します
4. アライアンスを活用し、ステークホルダーにより高い価値を提供します



いくつもの試練があった。
困難があった。
ただ平坦な道を進むだけだったら、
どれほど楽しただろう。
だけど、どれほど悦びのない日々だったのだろう。

まだ見たことがない景色がある限り、
どれだけの険しい道でも、
どれほどの高い山であろうとも、
前に進むことをやめさえしなければ
冒険という名の旅は、
決して終わることはないだろう。

なぜなら我々は、
冒険の先にある悦びに気づいているから。

冒険が、好きだ。
冒険する人が、好きだ。

Drive your Ambition

社長メッセージ



三菱自動車工業株式会社
取締役
代表執行役社長 兼 最高経営責任者
加藤 隆雄

今後の複雑で不透明な事業環境において、
「三菱自動車らしさ」を追求することで、
企業価値・社会価値を高め、株主の皆さまへの
リターンを最大化してまいります。

ビジョンと中期経営計画「Challenge 2025」

私は、不透明な事業環境下、三菱自動車が価値創造を果たす上でのキーワードは「ユニークさ」、つまり「三菱自動車らしさ」の追求だと考えています。

三菱自動車では、「モビリティの可能性を追求し、活力ある社会をつくり出す」というビジョンを掲げています。このビジョンには、自動車の役割が交通システム全体としての「モビリティ」に変化する中、人々の移動を効率化・最適化、そしてワクワクできるものとする中で、個人の挑戦や経済活動を促進し、社会全体の活性化に貢献していきたい、という思いが込められています。

そして持続的成長に向けた重要課題である14のマテリアリティを特定するとともに、ビジョン実現の鍵として「三菱自動車らしさ」を再定義しています。競合他社に比べて相対的に規模の小さな三菱自動車が、激変する業界・市場で勝ち抜いていくためには、独自の商品や技術、サービスを通じて、お客様との長期的な信頼関係を構築していくこと、すなわち

ブランド価値を高めていくことが何よりも重要です。

経営戦略においても、「三菱自動車らしさ」の追求を根底に置きながら15年後の世界を展望し、そこからバックキャストする形で、中期経営計画「Challenge 2025」を策定しています。本計画では、「成長ドライバー（アセアン、オセアニア）」、「レパレッジ地域（中南米、中東・アフリカ）」、「先進技術推進地域（日本、北米、欧州、中国）」の3つに分類した地域戦略を進め、三菱自動車らしい価値訴求を強化した商品戦略、手取り改善活動を通じた安定収益基盤の確立を目指しています。

2024年度の総括と2025年度の方針

中期経営計画「Challenge 2025」の2年目となる2024年度を一言で言えば、多岐にわたる環境変化が、下期にかけて同時進行するなど、激動の一年でした。主要市場であるタイやインドネシアにおける自動車需要の低迷に加え、

「三菱自動車らしさ」の追求

「三菱自動車らしさ」とは

「環境×安全・安心・快適」を実現する技術に裏付けられた信頼感により
「冒険心」を呼び覚ます心豊かなモビリティライフをお客さまに提供すること



環境に優しく
自然に寄り添い
行動できる



働くクルマで
カーボンニュートラルに
貢献する



誰もが自信をもって
ワクワクする冒険を
体験できる



どんな冒険からも
家族と一緒に無事に
帰ることができる



災害や停電時等
いざという時に
頼れる・役立つ



電動化
技術

世界初の量産BEVと
世界に認められている
PHEVをコアとする



耐久信頼性
技術

世界のあらゆる路面と
環境で培った設計思想で
悪条件下でも頼りになる



四輪制御
技術
(S-AWC)

どんな路面でも圧倒的な
走破性と安心感を提供する



快適性
技術

日々進化するIT技術を活用した
心地よく先進的な車内空間で
乗る人全員をワクワクさせる

社長メッセージ



コンパクト SUV『エクスポース』HEV モデル



新型ミッドサイズ SUV『デスティネーター』



クロスオーバー SUV『アウトランダー』プラグインハイブリッド EV モデル



新型『eK スペース』

新型『デリカミニ』

下期からの急速な円高進行による為替影響、世界的な車両供給制約の緩和に伴う競争激化、さらに各地での紛争や地政学リスクの高まりなど、事業環境は大きく変動しました。

こうした中、三菱自動車は、環境変化への機動的な対応と、モデル刷新・電動化促進を通じた主要国のマーケットシェア拡大を図り、売上高はほぼ前年並みとすることができました。一方、コスト削減施策の成果は出ているものの、競争激化とインフレ影響を主要因として営業利益は減益となり、一層の収益性強化が必要となっています。

2025年度の事業環境は、さらに混迷を深めるでしょう。喫緊の課題は米国追加関税への対応ですが、三菱自動車の事業体制に鑑み、日産やホンダといったパートナーと協業し、その影響の最小化に取り組むとともに、グローバル販売競争激化などの間接影響への対策に注力していきます。各地域での戦略としては、各地ニーズに対応した機動的な販売・サービス展開や戦略的な新型車投入により、シェア拡大・ブランド力の強化、商品ミックスの改善につなげます。同時に、関税対応で下振れする収益性を担保すべく、徹底したコスト削減施策を実行する構えです。

新型モデルの投入においては、2024年度に大幅改良したクロスオーバー SUV『アウトランダー』のプラグインハイ

ブリッドEVモデルやコンパクトSUV『エクスポース』のHEVモデル、そして2025年度に投入した新型ミッドサイズSUV『デスティネーター』、日本市場向け新型軽スーパーハイトワゴン『デリカミニ』と『eKスペース』に期待するほか、協業の活用などを通じた商品ラインアップの充実も図っています。

中期経営計画「Challenge 2025」主要施策の進捗

中期経営計画「Challenge 2025」の主要施策については、2023年3月の公表以降、市場環境は激変しており、その対応を進めています。

1つ目は、電動車開発です。中計策定当初は、自社製BEVを含む電動車の開発強化を計画していました。しかし、BEVの世界的な成長が一時的に停滞している状況を踏まえ、当社では当面の間、BEVはパートナーからのOEM供給を軸に展開し、今後の市場拡大が期待され、収益面でも優位性を持つHEV及びPHEVの開発に注力する方針としました。この意思決定を先んじて実行できた結果、『アウト

中期経営計画主要施策の進捗

Challenge 2025 主要施策	中期経営計画発表後の変化	成果と対応	
① 自社製BEVを含めた電動車開発の推進	・ BEV成長は踊り場 ・ PHEV/HEVの再評価	・ 自社ブランドのPHEV/HEVの開発に集中 ・ BEVのパートナー活用	○
② アセアン新商品の連続投入によるアセアン地域の収益力強化	・ アセアン市場の回復遅れ ・ タイでは中国勢BEV急増、乱売による市場混乱	・ ベトナム・フィリピンの伸展 ・ HEVモデルの投入・展開	×
③ 三菱自動車らしい車の投入によるブランド強化	・ 中国勢を含む多くの新ブランド乱立	・ 『デリカミニ』/『トライトン』による日本での認知度向上・販売台数増加	△

社長メッセージ

ランダー』、『エクスポース』、『エクスパンダー』などでのPHEV/ハイブリッドモデルの順調な立ち上がりにつなげることができています。

2つ目は、アセアン地域の展開です。アセアン地域の自動車市場は、市場規模の大きいタイやインドネシアを中心に自動車需要の回復が当初の想定よりも遅れており、特にタイでは、景況悪化と過剰供給・低価格競争が過熱しています。こうした中、三菱自動車では、比較的安定的な市場のフィリピンやベトナムにて新商品投入を含む展開強化を進め、大幅にシェアを拡大することができました。但し、タイ・インドネシアの市場の回復が遅れていることを受け、各社はその他アセアン諸国での販売強化を進めており、価格競争が激しさを増しています。三菱自動車としては、価格競争に過度に依存することなく、長年培ってきた強力なブランド力やサービスの質を訴求することで、持続的な競争力の確保を目指します。

なお、中計地域戦略の一環として断行した中国市場からの撤退は、計画に沿って着実に進捗しています。大きな痛みを伴う経営判断でしたが、激しい競争環境と不透明な中国自動車市場の現状を踏まえれば、適切な方針転換だと考えています。

3つ目は、三菱自動車らしい車の投入を通じたブランド力強化です。アセアンや中南米ではシェア拡大を達成し、日本市場においても『デリカミニ』や『トライトン』の認知度向上に伴い、マーケットシェアが伸長しています。こうしたブランド力の蓄積は、今後の厳しい競争環境を乗り越えるうえで、当社にとって極めて重要な競争優位の源泉となると考えています。

こうした既存事業の展開に加え、収益源の多様化・安定化や市場・顧客との関係性強化に向け、さまざまなパートナーシップを通じた新規事業開発に取り組んでいます。販売金融事業としては、フィリピンにて新合弁会社を設立し、2025年度に営業を開始したほか、オーストラリアでは大手自動車関連金融サービス会社に出資しています。また、国内では他社との協業を通じスマート充電サービス事業などを展開しています。

中長期での展望と経営の方向性

現在、次期中期経営計画を策定中ですが、その重要論点としては、「三菱自動車らしさ」の追求、パートナーシップの強化、機動的な経営・事業活動、感度高く地に足の着いた投資などが挙げられます。

今後の事業環境を見通すことは非常に困難ですが、常に長期視点を持つことは必須であり、次期中期経営計画策定の前提となる、中長期での経営の考え方は次の通りです。

地域戦略・商品戦略

今後も、全世界のあらゆる地域で、予測困難な経済・社会・地政学的変化が起きると考えるべきでしょう。ある地域は順調な一方、一部地域の市場が落ち込むといった状況は続くはずで、柔軟な経営が求められます。

そうした中、単独での全地域・全方位対応が難しい私たちは、あくまでも独自性で勝負し、顧客価値・社会価値を最大化できる地域、商品・サービスでの集中展開が不可欠です。他社に比べて小回りが利く特性を活かし、柔軟かつ機動的な変化対応力を一層強化するとともに、グローバルのポートフォリオ戦略を進化させ、さらにメリハリのある経営資源投下を実行していきます。

協業・パートナーシップ

国内企業の再編や中国企業の発展などを含め、今後の業界動向は今しばらく注視が必要です。ただし、不確実で変化の速い環境下、互いの強みを補完し合う、企業間の協業が重要度を増すことは間違いありません。2024年度にオセアニア地域向けに鴻海精密工業とOEM供給受けの提携を行ったように、戦略に合わせた機動的な協業が不可欠です。私たちが「三菱自動車らしさ」に基づいた、強みを磨き、協業したい相手となる必要があります。まさに「三菱自動車らしさ」を追求した商品・地域戦略の進化こそ、ラインアップの拡充および価値創造の要諦となります。

技術革新・投資

BEVのみならず、自動運転、カーシェアリング、環境規制といった分野は、かつて大きな注目を集めたものの、現時点では世界的な進展が限定的であり、当初想定されたほどの変化には至っていない事象も散見されます。三菱自動車では、お客様の真のベネフィットという観点で研究・検証を重ね、そういった潮流に飛びつくことなく、冷静な判断を心がけてきました。一方で、研究の積み重ねは大切であり、例えば他社に先駆けてBEV量産に成功したノウハウなどがあるからこそ、あらゆるパワートレインに対応できる柔軟な開発プラットフォームを構築できています。一方で、不可避な潮流としてとらえているのはAIの活用です。さまざまなプロセス、活動に採り入れ、付加価値向上と効率化を進めていく考えです。

事業構造の面では、単に車を開発・生産して販売するという従来型の事業モデルだけでは、収益成長が困難な時代が到来するかもしれません。現在手掛けている金融サービスや充電サービスも含め、将来の収益基盤を築くべく、新規事業の創出と実証研究に積極的に取り組んでまいります。

組織文化・人的資本

市場や顧客ニーズの変化に即応するとともに、冷静で地に足がついた投資意思決定を行うには、私たちが重視している「三現主義（現場・現物・現実主義）」の徹底が重要です。現場に行き、現物を見て、現実を把握し、それらを多様な人材が議論しなければ的確な情報分析はできません。三菱自動車では、複数地域・部門で議論する機会を大切にしていますが、多様な専門性や価値観を組み合わせることで、真の顧客価値、社会価値を見出していきたいと思えます。

また、人的資本の拡充においても、「三菱自動車らしさ」の追求が鍵になると考えています。人材育成や最適配置といった取り組みは当然の前提としながらも、何よりも『三菱自動車ですべてをやりたい』という意志を持った人材が集い、その明確化されたチャレンジを支えることこそ、戦略の実行や

価値創造のドライバーになると考えています。独自性を大切にしてきた結果、近年では入社希望者は増えており、採用力も強化しています。引き続き、あらゆる面で「三菱自動車らしさ」を追求していきたいと思えます。

資本市場との対話・株主価値の向上

株主・投資家の方々と対話を行っている中、「アセアン展開や商品・技術の独自性がありナイスニッチな企業」とのご評価を頂くことが少なくありません。彼らとの対話は、率直な指摘を受ける一方で、思考を深める示唆や前向きな気づきを得る場ともなっており、私にとって非常に有意義な機会です。

そして、株主・投資家との対話を通じ、改めて重要だと考えているのが、「三菱自動車らしさ」を追求して企業価値を高め、株主へのリターンを最大化するという、価値創造の順番です。短期的もしくは浮き沈みの激しい伸長ではなく、独自の強みをもとにした、力強く着実な成長によって、持続的な社会価値・企業価値向上を果たし、安定的な株主還元を拡充していきたいと思えます。また、こうした成長を確信いただくには、より目に見える形で成果をお示しし続ける必要がありますので、足元の戦略遂行や定量面での丁寧な開示も充実させていきます。

引き続き、三菱自動車の挑戦と成長にご期待ください。

三菱自動車工業株式会社
取締役
代表執行役社長 兼 最高経営責任者
加藤 隆雄

加藤 隆雄

価値創造プロセス

社会の変化

- カーボンニュートラルの実現に向けた社会全体の取り組みが加速
- 体験・共感・タイムパフォーマンスを重視するZ世代向けに、マーケティング活動が変化
- 自動運転/コネクティッド/モビリティビジネスの領域での競争力強化には、進化するデジタル技術が不可欠

ビジョン

モビリティの可能性を追求し、
活力ある社会をつくります

▶ ビジョン・ミッションの詳細

ミッション

1. 独創的な商品と優れたサービスにより、お客様に新たな体験を提供します
2. 社会の持続可能な発展に貢献します
3. 信頼される企業として誠実に活動します
4. アライアンスを活用し、ステークホルダーにより高い価値を提供します

インプット (2024年度)

財務資本	
・総資産	22,459億円
・自己資本比率	41.6%
・フリーキャッシュ・フロー	599億円

製造資本	
・設備投資額	1,006億円
・グローバル拠点	5カ国7拠点

知的資本	
・研究開発費	1,267億円

人的資本	
・連結従業員数	28,572人
内 日本	18,640人
アセアン	8,801人
その他	1,131人

社会関係資本	
・社会貢献支出額	498百万円

自然資本	
・エネルギー使用量 (1次・2次エネルギー)	7.1PJ*
・取水量	4,155千m ³

※10の15乗ジュール

影響度の大きいマテリアリティ

- 気候変動・エネルギー問題への対応
- 道路交通事故の削減に寄与する製品の提供
- 製品品質、セールス・サービス品質の向上
- 事業を通じた地域経済への貢献
- 多様な人材が能力を発揮し誇りとやりがいをもって働ける環境の構築
- ガバナンスの強化とコンプライアンスの徹底

▶ 三菱自動車のマテリアリティの詳細

中期経営計画“Challenge 2025” 3つの主要なチャレンジ

- 絶対的安定収益基盤の確立・強化
地域成長性を踏まえた各国マーケットのカテゴリー化とそれぞれの地域特性に合った戦略の実行
- カーボンニュートラル対応促進
研究開発費と設備投資の電動化分野への支出割合増加による電動車比率アップ、アライアンス協業強化、事業排出CO₂削減
- デジタル化推進・新ビジネス領域への進出
大変革時代の生き残りをかけたDX、新事業への取り組み加速

▶ 中期経営計画の詳細

コーポレートガバナンス

アライアンス

人権尊重

バリューチェーン

▶ ガバナンスの詳細 ▶ 人権の尊重の詳細

価値創造を支える基盤

アウトプット

財務 ▶ 業績・財務情報の詳細		
	2024年度	2025年度
販売台数	842千台	869千台
売上高(億円)	27,882	28,600
営業利益(億円)	1,388	700
自己資本比率(%)	41.6	

- 社会 ▶ 社会についての詳細
- 道路交通事故の削減への寄与
 - お客様に満足いただける品質とサービスの提供
 - 事業の展開地域における経済発展の促進
 - 能力を発揮できる多様な人材の輩出
 - 電動車を活用した電力供給システムなどの災害対策施策の推進

環境 ▶ 環境についての詳細		
	2024年度	2030年度
新車平均CO ₂ 排出量(Tank to Wheel) (2010年度比)	-19%	-40%
電動車販売比率 (2035年度)	16%	50%
事業活動CO ₂ 排出量 (スコープ1)	85千t-CO ₂	
(スコープ2)	243千t-CO ₂	
(スコープ1, 2総量)	-40%	-50%
(2018年度比)		

- モビリティ
- バッテリーリユースやエネルギーマネジメントサービス等の提供



提供価値

「三菱自動車らしさ」

「環境×安全・安心・快適」に
裏付けられた信頼感により、
冒険心を呼び覚ます
心豊かなモビリティライフの提供

▶ 「三菱自動車らしさ」の詳細



環境に優しく自然に
寄り添い行動できる



働くクルマでカーボン
ニュートラルに貢献する



誰もが自信をもってワクワク
する冒険を体験できる



どんな冒険からも家族と一緒に
無事に帰ることができる



災害や停電時等いざと
いう時に頼れる・役立つ

CFO メッセージ



代表執行役副社長
(CFO)
松岡 健太郎

事業環境が大きく変化する中、
変化に機敏にかつ柔軟に対応する
ことによって、
事業基盤のさらなる安定性を追求
し続けます。

2024年度の振り返り

中期経営計画「Challenge 2025」2年目となる2024年度は、自動車業界を取り巻く環境変化が極めて大きかったと感じています。上期までは為替の追い風もあり堅調に推移してきたものの、下期に入り利下げ効果が一巡したことや為替の円高基調への転換に加え、米国の関税政策が発表されたことにより、世界経済の混乱が始まりました。このような環境下においても、変化に機敏にかつ柔軟に対応することによって、事業基盤の安定性が徐々に高まってきたのではないかと考えています。

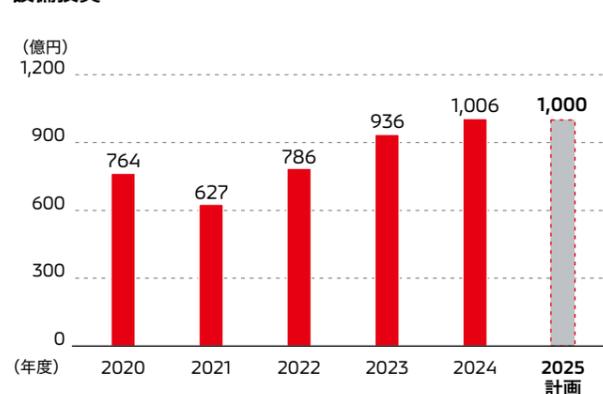
具体的には、タイ・インドネシアの自動車需要回復の遅れや、世界的な車両供給制約緩和に伴う競争が激化する中、当社は上期までは、インフレ対応など固定費が増加する

中でも、為替の追い風もありしっかりと収益を伸ばすことができました。しかしながら、下期入り後はコスト通貨のタイパーツ独歩高もあり、為替もマイナス影響に転じました。厳しい状況下ではありましたが、新車種を主体とした台数増加を着実に収益に繋げると同時に、コスト・費用削減の徹底により、第3四半期に修正した通期営業利益見通しを上回っての着地となりました。売上高は前年度並みの2兆7,882億円(前年度比14億円減少)、営業利益は1,388億円(前年度比522億円減少)、営業利益率は5.0%となりました。また、経常利益は986億円(前年度比1,104億円減少)、当期純利益は410億円(前年度比1,137億円減少)となりました。販売台数は、修正後の見通しに若干届かなかったものの前年度比27千台増の84万2千台となりました。

業績の実績と見通し

	2024年度実績	2025年度見通し
販売台数	842千台	869千台
売上高	27,882億円	28,600億円
営業利益	1,388億円	700億円
経常利益	986億円	600億円
親会社株主に帰属する当期純利益	410億円	100億円

設備投資



今後の見通し

2025年度の事業環境は、特に自動車業界にとって逆風が続き、かつ変化の大きいものとなると思われます。今後も当社は変化に機敏に対応し、新車種投入効果を最大化するとともにコスト面での管理を徹底することで、業績の維持に努めていきたいと考えています。

日米関税交渉において焦点になっていた自動車関税は、2025年4月以降に課された25パーセントの追加関税率を、既存の税率を含め15パーセントとすることで合意となりました。この合意自体は、当初懸念されていたよりも関税率が低く抑えられたという点でポジティブな要素を含んでいます。しかし、これまでのところ、関税が事業に与える影響は多岐にわたり、一概に楽観視できる状況ではありません。具体的には、追加関税が開始された第一四半期においては、大きな関税支払いが発生しました。また、間接的な影響として、各社が他地域への輸出に注力したことで、グローバルでの販売競争が激化しています。

このような状況の下、当社が成長ドライバーとして強化に取り組んでいるアセアン市場では、インドネシアにおいて、新型ミッドサイズSUV『デスティネーター』の販売を開始しました。同モデルは、インドネシア発の世界戦略車として、アセアン地域を中心に、南アジア、中南米、中東、アフリカと、順次グローバルに展開する予定です。さらに、コンパクトSUV『エクスフォース』にハイブリッドEV(HEV)モデルを新たに追加し、販売を本格化しています。同モデルを梃にタイ事業において新たな成長機会を捉えていきます。

これらの新型車の投入に加え、各国のディーラーや販売

金融機関との連携を強化するなど、様々な販売戦略を展開していきます。今後も、丁寧に販売活動を実施することに加え、成長が期待される市場セグメントに対し、新型車をタイムリーかつ戦略的に投入することで、販売シェアの拡大と、収益性の向上を目指します。

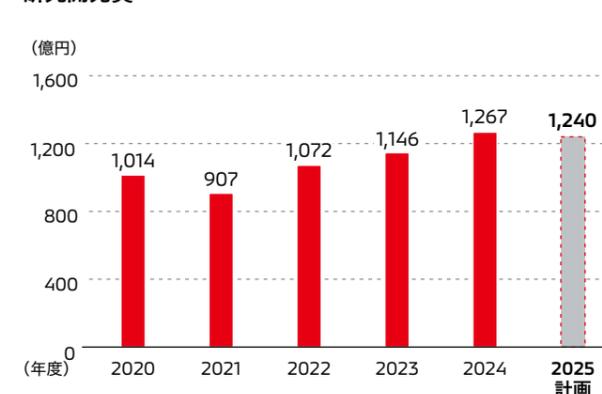
このような状況を踏まえ、2025年度の業績見通しは、売上高2兆8,600億円、営業利益700億円、経常利益600億円、当期純利益は100億円とします。なお、現状の不透明な国際経済の情勢に鑑み、今年度は四半期毎にこまめに業績見直しをアップデートしていく方針です。

株主還元について

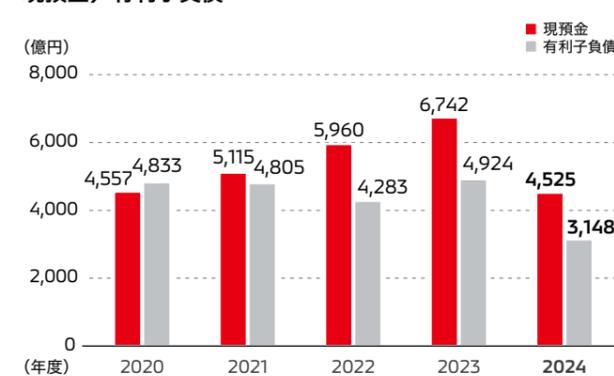
当社は、技術革新や環境対応の一層の推進など、持続的成長を果たすための資金需要が大きいことから、株主還元についてはキャッシュ・フロー、財務状況および事業業績を総合的に考慮したうえで、株主の皆様への成果配分を安定的に維持することを基本方針としています。

そのうえで、今後も適宜株主還元施策を強化していきたいと考えています。株主還元向上のステップとして、2024年度は11月に日産自動車株式会社が保有する当社持分の一部に対して自社株買いを実施するとともに、1株につき年間15円の配当(5円の増配)を実施しました。また、2025年度の配当に関しては、期初時点では一株当たり10円の配当を予定しています。米国の関税影響の見極めは困難ですが、最低限年間10円の配当を維持することを目指し、引き続き将来の業績回復に向けた具体的な施策を実行していく所存です。

研究開発費



現預金/有利子負債



新型モデル紹介

新型ミッドサイズSUV『デスティネーター』

乗る人すべてが心地よく過ごせる3列シートSUV



「The Confidence Booster for Energetic Families
(いきいきとした家族が自信を持って一歩踏み出せるよう後押しするSUV)」を
商品コンセプトに開発。
3列シートレイアウトでゆとりあるスペースを確保した
7人乗りのミッドサイズSUVです。

ドライバーや一緒に過ごす大切な家族が新たな目的地 (destination) へ踏み出す後押しをしたい、という想いを込めて、『デスティネーター』(DESTINATOR)と名付けました。洗練された本格的なSUVデザインや、乗る人すべてが心地よく過ごせる広々とした上質な室内空間、力強く爽快な加速性能とさまざまな路面や天候で安全・安心の走破性を特長としています。クロスオーバーMPV『エクスペンダー』やコンパクトSUV『エクスフォース』に続くインドネシア発の世界戦略車の第三弾として、アセアン地域を中心にグローバルに展開していきます。

『デスティネーター』の主な特長

洗練された本格的なSUVデザイン

- 大地をしっかりとつかむ安定感がある堂々とした佇まい
- 優れた走破性と機動性を実現する最低地上高と、SUVとしての力強い走りを予感させるボディサイドデザイン
- 力強さに加えて高級感と先進性を演出するアクリルグリルを取り入れたフロントフェイス
- 走破性と実用性の高さを表現するリヤデザイン

乗る人すべてが心地よく過ごせる広々とした上質な室内空間

- 全席でくつろげるゆとりのある3列シート
- 明るく開放的な空間を実現するパノラマサンルーフと夜間のドライブを彩る64色のアンビエントライト
- 各席で便利に使える豊富な収納と多彩なユーティリティ
- 快適なドライブをサポートする12.3インチのスマートフォン連携ディスプレイオーディオと8インチのデジタルドライバーディスプレイ
- 乗る人全員で愉しめるオーディオシステム「ダイナミックサウンドヤマハプレミアム」

力強く爽快な加速性能とさまざまな路面や天候で安全・安心の走破性

- 力強い加速と高い燃焼効率を両立する1.5LMIVECターボエンジンと加速性能をバランスさせたCVT
- 前輪駆動ながら路面状況に応じて最適な操縦性と駆動力を発揮する5つのドライブモード
- アセアン地域のさまざまな路面で快適な乗り心地を提供するサスペンション
- 悪路や悪天候でも安心の最低地上高と見晴らしの良い前方視界
- 安全で快適なドライブをサポートする先進運転支援機能とコネクティッド機能

コンパクトSUV『エクスフォース』HEVモデル

電動車ならではの気持ちよい走りとお優れた環境性能・快適性を実現

「Best-suited buddy for an exciting life
(毎日を愉しく過ごすことができる頼もしい相棒)」をコンセプトに、
アセアン地域での使われ方にこだわって開発。
5人乗りのコンパクトSUVで、
『エクスパンダー』『エクスパンダークロス』に続くHEVシリーズです。

『エクスフォース』は、2023年にインドネシアで発売した後、2024年にはベトナムやフィリピンなどのアセアン地域、中南米やアフリカ、中東などに展開を拡大した世界戦略車です。スタイリッシュかつ力強い本格的なSUVデザインを有し、取り回しの良いコンパクトなボディサイズでありながら、5人乗車でも広々とした快適な居住空間が評価されています。今回追加したHEVモデルは、コンパクトSUVながら、三菱自動車誇るプラグインハイブリッドEV (PHEV) 由来のHEVシステムを搭載し、より高効率で優れた環境性能と力強い加速性能で『エクスフォース』の魅力をいっそう高めました。

『エクスフォース』HEVモデルの主な特長

「Silky & Solid」をコンセプトとした内外装デザイン

- スタイリッシュで力強いエクステリア
- 先進的かつ実用性の高いインテリア

環境性能と動力性能を両立させた三菱自動車独自のHEVシステム

- HEVシステムを進化させ、エネルギーロスを大幅に低減、クラストップレベルの燃費を実現
- 高速走行時の静粛性と登坂時の加速性を両立
- 高周波ノイズを大幅に低減
- 走行状況や駆動用バッテリー残量に応じて、システムが最適な走行モードを自動で選択して低燃費化

すべての乗員が心地よく過ごせる快適性と高い実用性や安全性

- クラストップレベルの広々とした室内空間
- ヤマハ株式会社と共同開発したオーディオシステム「ダイナミックサウンドヤマハプレミアム」を搭載
- 先進的かつ、安心して快適な運転環境を提供する12.3インチのスマートフォン連携ディスプレイオーディオ
- 便利で豊富な収納と多彩なラゲッジルーム
- アセアンの安全基準に配慮したADAS

走行状況や天候・路面によって最適な走りを実現する7つのドライブモード

- 7つのドライブモードをスイッチ一つで簡単に切替えることができ、さまざまな路面での安心な走行を実現

(注1) 中南米・中東一部地域では、『アウトランダースポーツ』名で販売

(注2) HEVモデルはタイヤのみで販売

(注3) 「ダイナミックサウンドヤマハプレミアム」は最上級グレードULTIMATE Xに搭載



ガバナンス

コーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

三菱自動車は、企業理念（ビジョン・ミッション）にもとづき、株主の皆様やお客様をはじめ全てのステークホルダーのご期待に応えるべく、当社の持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を実現するために、コンプライアンスを最優先に考え、経営上の優先課題としてコーポレート・ガバナンスの継続的な強化・充実に取り組んでいます。

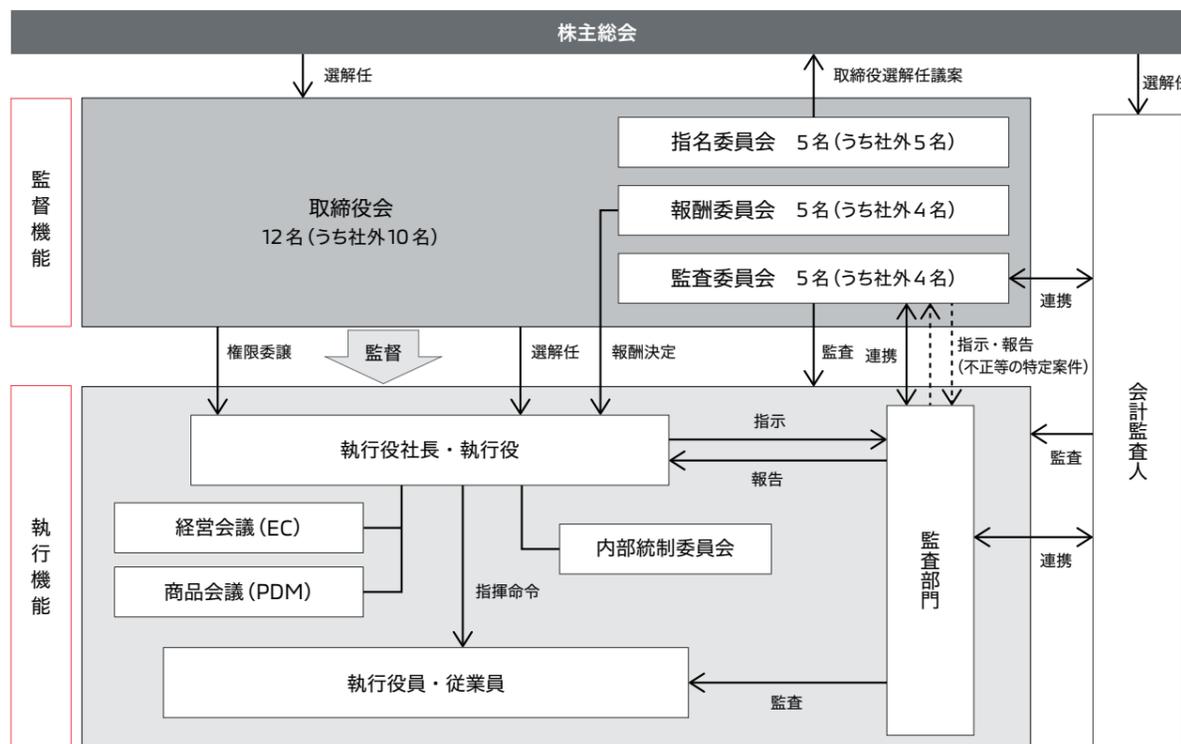
また、当社のコーポレート・ガバナンスに関する基本的な枠組みおよび考え方を「コーポレートガバナンス・ガイドライン」として取り纏め、当社ウェブサイトにおいて公開しています。

▶ コーポレートガバナンス・ガイドライン

企業統治の体制の概要

当社は、監督と執行の分離を明確にし、経営の健全性・透明性確保に向けて一層の監督強化および危機管理の徹底を図りつつ、環境変化に素早く対応する迅速な業務執行を実現していくために、指名委員会等設置会社の形態を採用しています。

コーポレート・ガバナンス体制（2025年6月19日時点）



取締役会および取締役

取締役会は、経営上の重要事項の決定および執行役の業務執行の監督を行っています。

当社は、取締役候補者の指名方針および取締役会全体の構成・規模について、以下のように定めています。

取締役会において、経営方針や具体的執行事案について客観的、多面的に審議し、執行役による業務執行状況を適切に監督するためには、多様な知識・経験・専門性・バックグラウンドを有する適正規模の社内外の者が様々な観点から闊達な議論を行うことが重要であることから、その実現を図るように取締役を指名します。

上記に従い、取締役会全体としての独立性および多様性を確保します。

取締役会の監督機能を強化するため、取締役の過半数を社外取締役とします。さらに、独立・客観的な立場で責務を果たすため、取締役の3分の1以上を独立社外取締役とし、その通算任期にも配慮します。また、指名、報酬および監査の各委員会は、委員の過半数を社外取締役とし、委員長は原則として社外取締役とします。

社外取締役については、例えば法律や会計・財務などの専門家、一定規模以上のグローバル企業の経営経験者、世界情勢や社会・経済動向等に関する識者など、社内取締役

だけでは得られない多様な知識・経験・専門性をベースとして、当社グループについての理解やあるべき方向性の議論に必要な時間と労力を割き、臆することなく経営陣に対して意見表明ができることを重視して指名します。加えて、多角的な視点が事業推進や適切な監督や監査に資するとの認識に立ち、ジェンダー・年齢・国際性といったバックグラウンドの多様性も考慮していきます。

社内取締役には、執行のトップである社長と、当社での執行経験にもとづき適切に監査委員としての任に当たることができる者を指名します。

取締役会は、闊達で建設的な議論・意見交換が可能となるような人数で構成されるようにします。

2025年6月19日現在において、取締役12名（女性取締役2名）で構成されており、12名の取締役のうち10名は豊富な経験や高い見識などを有する社外取締役であり、社外取締役のうち5名は独立社外取締役です。

委員会

取締役会には、法定の以下の3つの委員会を設置し、取締役会と合わせて取締役および執行役の監督機能を果たしています。各委員会はそれぞれ過半数が社外取締役により構成されており、委員長は社外取締役が務めています。これにより、公正性・透明性を確保し、コーポレート・ガバナンスが実質的に機能する体制を整備しています。

指名委員会は、株主総会に提案する取締役の選任・解

任議案の決定に加え、執行役社長が取締役会に提案する執行役の選任・解任案の承認、当社の執行役社長の後継者計画などに関する審議を行います。

報酬委員会は、取締役および執行役の報酬等の決定に関する方針、並びに個人別の報酬等の内容などについて審議・決定を行います。

監査委員会は、取締役および執行役の職務の執行の監査、内部統制システムの構築・運用状況の監督、および監査報告の作成等を行うほか、取締役会または監査委員会により業務執行者による調査を実施することが相当でないと判断された事項に関する社内調査の実施などを行います。

執行役

執行役は、取締役会から委任を受けた業務執行の決定およびその執行を担っています。取締役会の決議により執行部門の長として、執行役社長を選任しています。2025年6月19日現在において、執行役は10名（執行役社長を含む）です。

業務執行における意思決定および各種会議体

業務執行にあたっては、執行部門の長である執行役社長の他に、職掌範囲における業務執行に関する責任者として権限および責任を持つ執行役副社長を置いています。また、権限委譲規定に基づき意思決定権限を体系化し、委任事項およびその範囲を定義するとともに、主要事項の意思決

取締役会全体の知識・経験・専門性（スキル・マトリックス）

氏名	区分	上場会社における経営経験者	自動車分野の専門性を有する者	法律・会計・財務の専門性を有する者	世界情勢や社会・経済動向等に関する識者
平工 奉文	社外・独立				●
加藤 隆雄			●		
稲田 仁士				●	
宮永 俊一	社外	●			
幸田 真音	社外・独立				●
佐々江 賢一郎	社外・独立				●
坂本 秀行	社外		●		
中村 嘉彦	社外・独立			●	
田川 丈二	社外		●		
垣内 威彦	社外	●			
三毛 兼承	社外	●			
大串 淳子	社外・独立			●	

(注) 上記表は、各取締役の有するすべての知見や経験を表すものではありません。

ガバナンス

定手続きを定め、業務執行の迅速化と、意思決定プロセスの透明性の向上を図っています。

経営上の重要事項については、執行役全員により構成し、執行役社長が議長を務める「経営会議（EC）」において審議の上、決定しています。

また、商品プロジェクトに関する重要事項については、「商品会議（PDM）」にて審議の上、決定しています。

さらに、内部統制に関わる事項については、「内部統制委員会」において審議の上、決定しています。いずれも、執行役社長が議長・委員長を務めており、関係する執行役がメンバーとなっています。

利益相反の回避

当社と取締役および執行役との競業取引および利益相反取引については、取締役会での事前の承認および事後の報告を要する旨、取締役会規則で定めています。また、取締役会の決議においては、特別の利害関係を有する取締役は、決議に参加しないことを取締役会規則に定めています。

さらに、役員や主要株主などの関連当事者間の取引にあたっては、他の取引先の場合と同様に、当社の利益を害することが無いよう、経済合理性を十分検討した上で、複数の関係部署によるチェックと権限委譲規定に定められた責任者による承認に基づいて取引を行うよう、ルールに定めています。

取締役会の実効性についての分析・評価

当社は、コーポレート・ガバナンスの実効性向上を図るため、全取締役に対するアンケート調査により、取締役会実効性評価を年に1度実施し、その結果を取締役会で報告しています。

2024年度においては、取締役会の監督機能の高度化を図る観点から以下のスコープを軸として全取締役を対象とするアンケートを実施しました。

<評価の項目>

1. 取締役会の構成と運営
2. 経営戦略と事業戦略
3. 企業倫理とリスク管理
4. 経営陣に対するモニタリング
5. 株主等との対話
6. 各委員会等

各取締役から寄せられた意見等も踏まえた2024年度の取締役会実効性の総括は、次のとおりです。

- 当社取締役会は総じて実効的と判断される。
- 外部環境がより一層流動的となる中、引き続き、中長期かつ大局的な経営戦略に関する議論を深めることが重要であり、さらなる改善に向けて、次のような課題を認識した。
 - ・ 経営関係情報を継続的にアップデートし、監督・意思決定の質を更に高める必要
 - ・ 中長期かつ大局的な戦略策定、経営資源の配分についての議論を更に深め、関係者への説明を拡充する必要
- 上記の総括、課題認識を踏まえ、取締役会としては次のような対応を進めることを検討しています。
 - 経営関係情報報告・協議の充実
 - ・ 主要部門による業務執行状況の報告内容・議論のレベルアップ
 - 今後の経営計画策定に向けた協議の更なる充実
 - ・ こうした取り組みを通じ、さらなる取締役会の実効性向上を図り、継続的にコーポレート・ガバナンスの強化に取り組んでいきます。

役員の報酬等

当社は、会社法に従い、報酬委員会が取締役および執行役の個人別の報酬等の内容に係る決定に関する方針を定めています。

<基本的な考え方>

- ① 当社グループの持続的成長と中長期的な企業価値の向上に資するものであること
 - ② 執行役にとって、経営戦略・経営計画の完遂、目標とする会社業績の達成を適切に動機付けるための業績連動性を備えた報酬制度であること
 - ③ 当社が経営を担う者に求める「経営人材のあるべき姿」に適う人材を確保できる報酬水準であること
 - ④ 株主との利益意識の共有や株主重視の経営意識を高めるものであること
 - ⑤ 報酬の決定プロセスは透明性・客観性の高いものであること
- 報酬委員会では、これらの方針を踏まえ、取締役および執行役の報酬の算定方法や個人別の報酬等について決定しています。
- 執行役を兼務しない取締役の報酬は、業務執行から独立した立場で執行全般を監督する役割であることを踏まえて、固定報酬である基本報酬並びに、指名委員会、報酬委員

役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額および対象となる役員の員数

役員区分	報酬等の総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額(百万円)					対象となる 役員の員数 (人)
		金銭報酬			株式報酬		
		基本報酬	短期業績 連動報酬	個人加算 報酬	中長期業績 連動報酬	繰延退任時 報酬	
取締役 (社外取締役を除く)	34	34	—	—	—	—	1
執行役	587	415	43	29	63	36	10
社外役員	215	215	—	—	—	—	11

(注) 社外役員数は、2024年度中に在籍した社外役員の合計人数11名のうち、取締役としての報酬を受けた人数を表しています。執行役を兼任する取締役に対しては、執行役としての報酬等を支給しており、取締役としての報酬等は支給していません。

会および監査委員会の委員長および委員については職務に応じて加算される固定額の報酬のみとしています。

また、執行役（取締役を兼務する執行役を含む）の報酬は、株主との価値共有をしながら企業価値の持続的な向上を図るとともに、社外や海外を含めて優秀な人材を確保することを目的として、基本報酬、短期業績連動報酬および個人加算報酬並びに、株式報酬（BIP信託）として中長期業績連動報酬および繰延退任時報酬により構成されています。

なお、2022年度からは、サステナビリティへの対応が当社グループの経営上の重要課題であるとの認識のもと、中長期業績連動報酬を決定する指標として以下のESG関連項目を追加しました。

・「環境」に関する指標：

気候変動をはじめとする深刻化する環境問題に関する取り組みの進捗を測る指標として、「事業活動CO₂排出量」を導入しました。

・「社会」に関する指標：

従業員の勤務満足度の向上や自発性の高まりなどを測る指標として、「従業員エンゲージメント」を導入しました。

(注) 役員報酬についての詳細は、「有価証券報告書」の「役員の報酬等」をご参照ください。▶ 有価証券報告書

内部統制システム

基本的な考え方・方針、体制

三菱自動車は、取締役会にて決議した「内部統制システム構築に関する基本方針」に基づき、その運用状況のモニタリングと内部統制システムの改善・強化に努めています。

当社は、過去の品質問題に加え、燃費試験における不正行為を行ったことを重く受け止め、信頼回復への重要な取り組みの一つとして、2017年度にコンプライアンスとオペレーション・ハザードリスクを管理し、ガバナンス向上策について

定期的にと取締役会へ報告を行うグローバルリスクコントロール担当役員（現内部統制担当役員）を任命しました。そして、法令に基づく内部統制の対応を強化・効率化すべく、金融商品取引法に基づく財務報告に係る内部統制は代表執行役副社長（CFO）直下のJ-SOX推進会議にて対応し、会社法に基づく内部統制は代表執行役社長を委員長とし、内部統制担当役員を副委員長とする内部統制委員会を中心として推進する体制としました。この内部統制委員会は全執行役参加のもと年2回定期開催しており、「内部統制システム構築に関する基本方針」に則り、全社リスク管理の状況およびコンプライアンス、情報セキュリティ、BCM（事業継続マネジメント）、J-SOXなど、統制する分野ごとの下部委員会で報告・決議された内容を確認・評価しています。また、それらの内容は取締役会に定期的に報告し、有効性の確認を行っています。

また、昨今顕在化している一つの事象に対し、複数のリスク要素（戦略、財務、オペレーショナル・ハザード）が複雑に絡み合う新たなリスク（地政学リスク、経済安全保障上のリスク、ビジネスと人権のリスクなど）にも対応すべく、内部統制担当役員のもと内部統制推進本部が主導し、潜在リスクの把握・予防、リスク顕在化時の緊急対応、重大リスクの可視化などを行っています。

さらに2024年度には、各部門が業務プロセス上の課題を洗い出し、改善につなげる取り組みとして「内部統制改善活動」を全社でスタートしました。

国内外の主要関係会社においても2018年度以降順次、内部統制委員会を設置・運用し、グローバルでの内部統制体制の構築に取り組んでいます。また、それぞれの関係会社に対する経営全般の管理責任部門を定め、社内関連部門がその役割に応じて管理責任部門をサポートする体制を整備し、関係会社管理の強化や発展のためさまざまな支援・牽制・監督を行っています。あわせて、子会社の重要

ガバナンス

情報について当社へ適時・適切な報告が行われるよう社内規則を整備し、これに則った運用を行っています。加えて、財務報告の信頼性を確保するため、前述のJ-SOX推進会議体制のもと、当社および関係会社の体制整備、評価範囲の決定、評価対象会社の評価・改善状況などのフォローについて取りまとめを行う専門組織を設置し運用しています。

また、当社は業務執行と独立した体制として監査本部を位置付け、内部統制委員会を含めた各委員会と連携させることで、内部統制システムの有効かつ効率的な運用をめざしています。

これからも、内外環境の変化に応じて、法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保などの取り組みを継続し、ガバナンスを一層強化していきます。

■社内および社外相談窓口の設置

不正の防止・早期発見ならびに自浄作用の発揮のために、当社従業員ならびに国内外関係会社従業員が通報・相談することができる相談窓口を複数設置しています。2024年度に受け付けた全136件の通報・相談のうち、調査の結果、法令違反やハラスメントなどコンプライアンス上の問題があった4件については、速やかに是正処置を取るよう関係部署に指示し、確実に実施されたこと、および有効性を確認しています。

■教育・研修(日本)

コンプライアンスに関する教育・研修については、年度ごとに施策を立案し、階層別を実施しています。また、社内各部門では、コンプライアンス・オフィサーを中心に部門独自の施策を立案・実行しています。

■腐敗防止

当社では、「グローバル行動規範」のなかで、「法令、規則の遵守」や「公務員および取引先との公平かつ公正な関係維持」について明記しています。また、贈賄行為および腐敗行為の防止に関するグローバルな指針として、「三菱自動車グローバル賄賂防止ポリシー」を制定し、そのなかで、贈賄行為や腐敗行為を一切容認しないという当社の方針を明記しています。さらに、同ポリシーは、国内および海外の関係会社にも遵守させています。

■政治的関与(政治献金)

当社は、民主政治の適切な維持には相応なコストが必要であると考え、社会的責任の一環として政治寄付を行っています。実施に当たっては、公職選挙法、政治資金規

コンプライアンス

基本的な考え方・方針

企業活動においては、環境、労働、消費者保護などに関わるさまざまな法律や公的制度と密接に関連し、これらを遵守することが求められています。

当社グループがこれらの法規制や制度に適切に対応できない場合、事業の継続に支障が生じるとともに、社会や地球環境に対しても大きな負荷をかけてしまうと認識しています。

当社グループは、企業としての社会的責任を果たすため、法令、国際ルール、社内規程の遵守はもちろんのこと、変化する社会規範についても最大限に尊重して行動するべく、すべての役員・社員が守るべき規範として「グローバル行動規

正法のほか、政治関係の法令を順守し、社内決裁規定による確実な運用を徹底しています。

■情報セキュリティ

事業活動において、重要な情報資産(情報やそれを取り扱う情報システム・機器・媒体・設備・製品)を適切に保護することは社会的責任であり、ステークホルダーからの信頼を得るために重要であると認識しています。当社では、情報セキュリティポリシーを定めており、多様化・巧妙化するサイバー攻撃に組織全体が備えられるよう、情報セキュリティの関連規則を2024年度に改定しました。

■個人情報保護

「個人情報保護方針」に基づき、組織的な対応体制、個人情報を取り扱う際の遵守事項や個人情報の漏えい事案に関するレポートラインなどを定め、CISO(情報セキュリティ管理責任者)が個人情報保護業務全般を統括しています。加えて、世界的に個人情報保護に関するルールが強化される傾向にあるため、各国の個人情報保護法規制に対応し、各国の拠点と連携し、適切な法令対応を取る体制も整備しています。

■安全保障貿易管理

当社は、国際的な平和および安全維持の観点から、大量破壊兵器などの不拡散や通常兵器の過度の蓄積を防止するための厳正な輸出管理の重要性を深く認識しています。この厳正な輸出管理を行うために「安全保障貿易管理規則」を制定しています。代表執行役社長を安全保障貿易管理の最高責任者とし、そのもとに安全保障関連法規遵守委員会を設置して輸出入の適法性を確保しています。

範」を制定し、国内外の主要関係会社を含めたコンプライアンス体制の充実と従業員教育に力を入れています。「グローバル行動規範」は必要に応じて見直しを行っています。

マネジメント体制

当社グループは、内部統制担当役員を責任者とするコンプライアンス体制を構築しており、同役員がコンプライアンス活動を統括・指揮・監督しています。また、コンプライアンス活動に関して、同役員が定期的に取り締り会へ報告しています。さらに、当社の各部門においてはコンプライアンス・オフィサーを配置し、各部長をコーディネーターとする体制を整備しています。コンプライアンス・オフィサーは、コーディネーターと連携して、コンプライアンス違反や個人情報を含む情報セキュリティ事象の未然防止を図っています。コンプライアンス違反発生時は、是正処置、再発防止策の立案とその有効性の確認および水平展開を実施し、内部統制担当役員に報告します。

国内外の主要関係会社においてもコンプライアンス・オフィサーを任命し運用する仕組みとしています。さらに2018年度からコンプライアンス違反未然防止の一環としてグローバル内部通報窓口を設置し運用しています。

また、重大事案発生時は緊急事態対応マニュアルに沿って緊急対応組織を立ち上げ、適切な対応が取れるよう体制を整備しています。

加えて、財務報告にかかる内部統制対応として、コンプライアンス体制や決算取りまとめ手続きなどを確認しています。評価対象会社のそれぞれの統制で不備が発生した場合、不備の内容改善策についての報告を求めており、2024年度は、当社グループ18社(当社、国内関係会社6社、海外関係会社11社)の状況を確認しました。

なお、2024年度はお客様や投資家などの信用を毀損するような重大なコンプライアンス違反は発生していません。

リスク管理

基本的な考え方・方針

三菱自動車では、「内部統制システム構築に関する基本方針」において業務上のリスク管理における方針を定め、当社グループ全体でリスク管理活動を推進しています。当社グループの事業に影響を与えるリスクを適切に把握し、発生を未然に防ぎ、また、発生した場合も、その影響を最小化するように適切に管理することは、最も重要な経営課題の一つであると考えています。

リスク管理体制の整備

三菱自動車は「優先リスク管理」、「部門リスク管理」、「関係会社リスク管理」の3つのリスク管理活動を通じてグループ全体のリスク管理体制を整備し、改善を進めています。

優先リスク管理では、当社グループ全体が直面する潜在的影響度が大きく、かつ緊急性の高いリスクを選定のうえ、リスクごとに「リスクオーナー」を設置し、可能な限り早期のリスク低減に取り組んでいます。

部門リスク管理では、本部若しくは製作所ごとに任命された「リスク管理責任者」のもとで、各々に固有のリスクの洗い出し、評価、対策立案・実施、モニタリングのPDCAサイクルを回し、リスクの低減を図っています。

関係会社リスク管理では、当社の関係会社における各種リスクに対する取り組みや、BCPの改善などの活動状況を当社が定期的に確認し、必要に応じて改善を提案、指導するなど、リスクの低減を図っています。

なお、これらのリスク管理の取り組みは、内部統制の主要活動として取締役会に定期的に報告し有効性の確認を行っています。

BCM(Business Continuity Management)

地震、台風などの大規模自然災害や感染症の大流行などに備え、「お客様、社員とその家族の安全確保と地域社会との共助」を基本方針とした、災害対策やBCMに取り組んでいます。2020年度より内部統制担当役員を委員長とする「BCM委員会」を年2回開催し、社内の関連する取り組みを一元管理することで平時におけるBCM活動の強化を図り、全社横断的な対策を講じています。

また、緊急対応組織の立ち上げや指示命令システムなどを盛り込んだ緊急事態対応マニュアルおよび全社BCP運営要領を制定し、重大事案発生時に適切な対応が取れるよう体制を整備しています。平時より緊急時を想定し、各地区単位での防災訓練と、全社対策本部と各地区の連携体制を確認する全社BCP訓練をそれぞれ年に1回実施しています。

さらに、緊急時に経営幹部への速やかな情報伝達と迅速かつ的確な対応ができるよう緊急情報連絡システムを運用しています。

ガバナンス

事業等のリスク

当社グループの経営成績、財政状態およびキャッシュ・フローの状況などに重要な影響を与える可能性がある主要な事項には、以下のようなものがあります。ただし、以下はそのすべてを網羅したものではなく、記載されたリスク以外のリスクも存在します。かかるリスクのいずれによっても、当社

グループの経営成績などに影響を及ぼす可能性があります。なお、以下の記載において将来に関する事項は、有価証券報告書の提出日現在において当社グループが判断したものであり、不確実性を内包しているため、将来生じうる実際の結果と異なる可能性がありますので、ご注意ください。

現在特に影響が懸念されるリスク

市場環境変化の影響	当社グループは、米国現地での生産・調達の割合は高くないため、米国関税政策により、米国での事業活動に対し相応の損益影響を受ける可能性があります。また同関税影響に伴う世界的な景気減速も懸念されており、同関税の間接的影響による各国における景気後退、サプライチェーンの混乱、金融市場・為替市場の混乱等が発生した場合は、米国事業のみならず当社グループ全体の経営成績等にも影響を及ぼす可能性があります。
-----------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

市場および事業に係るリスク(オペレーショナルリスク)

部品・原材料調達の影響	原材料・部品などの需給状況の急激な変動、調達先の国における政情の変化・経済安全保障に関わる輸出入規制の強化、自然災害の発生などの理由により、調達先からの供給が停止した場合、または適時に競争力のある価格で調達ができない場合に、生産の遅延・停止やコストの増加が生じるリスク 企業に対して人権の取組みを求める各国法規の制定が進む中で、サプライチェーンにおける人権リスクに適切に対応できない場合に、法令違反などに問われるリスク
製品の品質・安全性の影響	製品の欠陥または不具合によるリコールや改善対策などが大規模なものとなる場合、あるいは製品の欠陥または不具合による大規模な賠償請求がお客様からある場合に、多額の費用負担、当社製品への評価、ブランド・イメージの毀損および販売の低下などが発生するリスク
法規制などの影響	事業を展開する各国において様々な法律や政府による規制の適用を受けるなか、法令違反が生じ、あるいは対応の内容、効果、迅速性などが不十分との指摘を受け、規制当局による行政調査の対象となったり、罰則を受けたり、あるいは関連する訴訟の当事者となった場合に、当社グループのコンプライアンス・レピュテーションに悪い影響を及ぼすリスク
訴訟その他の法的手続の影響	事業活動を行っていく中で、ユーザー、取引先、第三者などとの間で様々な訴訟その他の法的手続の当事者となり、それら法的手続、あるいは現在進行中の法的手続において、当社に不利な判断がなされるリスク 製造物責任に関する損害賠償請求訴訟について、敗訴等の場合の損害賠償金などをカバーすべく一定の限度額で製造物責任保険に加入しているものの、すべての損害賠償金などを保険でカバーできないリスク
知的財産権侵害の影響	当社グループの知的財産権が不法に侵害されて訴訟費用が発生するリスク 第三者から予期せぬ知的財産権侵害の指摘を受けることに伴い、当社グループの製品の製造販売の中止、想定外のライセンス料支払、賠償金支払、当社製品への評価および需要の低下等が生じるリスク
情報技術および情報セキュリティの影響	当社グループまたは取引先へのハッカーによる不正アクセス・サイバー攻撃(コンピュータウイルス感染等)、当社グループ内部もしくは委託先での管理不備ないし人為的な過失、または自然災害などの発生により、当社技術情報などの機密情報・個人情報などの漏えい、重要な業務やサービスの停止、不適切な事務処理、重要データの破壊・改ざんなどが発生し、当社グループのブランド・イメージや社会的信用の低下による販売の減少、法的請求・訴訟・賠償責任の発生、制裁金・罰金支払義務の発生、または生産停止などにより運営に支障が生じるリスク

事業戦略や競争力維持に係るリスク(戦略リスク)

営業戦略・競合他社動向への対応の影響	当社グループは中期経営計画「Challenge 2025」のもと、地域や国の独自性に適した事業の拡充を図り、全社的な「手取り改善活動」の継続により、安定的な収益基盤の確立に取り組んでいます。そのうえで、さらなる成長と次の時代へのチャレンジを実現するため、研究開発費や設備投資を安定的に増加させることを計画しましたが、そういった戦略が想定通りに進まず、競合他社に対して優位な施策を講じることができないリスク
製品・技術開発の影響	お客様の価値観とニーズを十分にとらえることができない、または内部・外部的な要因により新技術や新製品をタイムリーに開発し、お客様に提供することができない場合に、販売シェアの減少、売上高および収益力の低下を引き起こすリスク
他社との提携等の影響	他社と業務提携・合併による事業運営において、市場環境・規制変化に伴う事業構造の変化、相手先の事業戦略の変更、当事者間の提携方針の不一致、出資比率の変更などによる提携・合併関係の変更もしくは解消、提携・合併先の財務状態の悪化、または期待どおりの成果が出ないリスク
人事労政戦略の影響	採用難や労働市場の流動性の高まりにより、計画通りの採用や定着化が進まないことによる競争力低下のリスク 当社グループおよび関係者が人権上問題のある行動を取った場合、お客様の信用・信頼を失う、または社会的信用の低下などによるブランド・イメージの毀損などが事業基盤に影響を与えるリスク
気候変動の影響	想定を超えて気候変動政策が強化され、燃費/CO ₂ 排出規制やその他規制のさらなる強化への対応により原価が高騰するリスク カーボンプライシングなどの導入拡大によって生産や調達の原価が高騰するリスク 当社グループや取引先の生産拠点などが所在する国・地域において、想定以上の洪水等の自然災害の頻発や激甚化により、部品調達、製品の生産や販売、物流等が遅延または停止するリスク

金融・経済に係るリスク(財務リスク)

為替変動の影響	当事業から発生する外貨建資産・負債が、大幅な為替相場の変動に伴い、円建て換算時に大きく変動、期間損益等に影響を及ぼすリスク
市場環境変化の影響	事業活動が、それぞれの国・地域の経済低迷、金融危機などにより影響を受けるリスク 地政学リスクによって、輸送費の上昇や、船腹が確保できない、または輸送に遅れが生じることで生産・販売活動に影響を及ぼすリスク
取引先などの信用リスク	外部環境などの悪化などを要因とし、取引先の業績等が悪化し、当社売掛金の回収等に影響が出るリスク
資金の流動性への影響	経済・金融危機などの発生または当社信用格付けの悪化等に伴い、金融市場や取引金融機関から適切な条件で必要とする金額の資金調達ができなくなるリスク

事業の継続に係るリスク(ハザードリスク)

戦争・テロ・政治不安・治安の悪化の影響	想定を超える規模でテロ・戦争・内戦・政治不安・治安の乱れなどが発生し、部品調達、製品の生産や販売、物流などが遅延もしくは停止する、または収益の減少やコストの増加をもたらすリスク
自然災害や事故、感染症などの影響	想定を超える規模で自然災害、事故、感染症などが発生し、開発、製造、販売などの拠点の施設の損壊、または部品調達、製品の生産や販売、物流などが遅延もしくは停止するリスク

役員 (2025年7月1日現在)

取締役

平工 奉文
取締役会長
社外 独立
指名委員会



1978年4月 通商産業省(現・経済産業省)入省
1993年4月 産業政策局産業労働企画官
1994年5月 外務省在バンクーバー日本国総領事館領事
1997年6月 通商産業省通商政策局通商関税課長
1998年7月 近畿通商産業局総務企画部長(現・近畿経済産業局)
2000年6月 資源エネルギー庁石炭・新エネルギー部計画課長
2001年1月 資源エネルギー庁省エネルギー新エネルギー部政策課長
2002年7月 内閣府政策統括官(経済財政運営担当)付参事官
2005年9月 経済産業省製造産業局次長
2006年7月 資源エネルギー庁次長
2008年7月 近畿経済産業局長
2009年7月 製造産業局長
2010年10月 日本アイ・ピー・エム株式会社入社 特別顧問
2021年6月 当社取締役会長(現在に至る)

佐々江 賢一郎
取締役
社外 独立
指名委員会
報酬委員会



1974年4月 外務省入省
2000年4月 内閣総理大臣秘書官
2001年4月 総合外交政策局審議官
2002年3月 外務省経済局長
2005年1月 同省アジア大洋州局長
2008年1月 外務審議官
2010年8月 外務事務次官
2012年9月 特命全権大使 アメリカ合衆国駐劄
2018年6月 公益財団法人日本国際問題研究所 理事長 兼 所長
2019年6月 セーレン株式会社 社外取締役(現在に至る)
2019年6月 当社取締役(現在に至る)
2020年12月 公益財団法人日本国際問題研究所 理事長(現在に至る)
2021年6月 富士通株式会社 社外取締役(現在に至る)
2022年3月 アサヒグループホールディングス株式会社 社外取締役(現在に至る)

加藤 隆雄
取締役
報酬委員会



1984年4月 当社入社
2010年4月 ロシア組立事業推進室上級エキスパート
2010年5月 PCMA RUS Deputy Manufacturing Director
2014年4月 名古屋製作所 副所長
2015年4月 PT Mitsubishi Motors Krama Yudha Indonesia 取締役社長
2019年6月 当社取締役 代表執行役CEO
2021年4月 当社取締役 代表執行役社長 兼 最高経営責任者(現在に至る)

坂本 秀行
取締役
社外
指名委員会



1980年4月 日産自動車株式会社入社
2008年4月 同社執行役員 Nissan PV第一製品開発本部 担当
2009年5月 同社執行役員 共通プラットフォーム&コンポーネンツアライアンス 担当
2012年4月 同社常務執行役員 生産技術本部 担当
2014年4月 同社副社長 製品開発 担当
2014年6月 同社取締役、副社長 製品開発 担当
2018年1月 同社取締役、副社長 生産事業 担当
2018年6月 日産自動車九州株式会社 取締役会長
2018年8月 愛知機械工業株式会社 取締役会長
2018年9月 ジヤトコ株式会社 取締役会長
2019年6月 当社取締役(現在に至る)
2019年6月 日産自動車株式会社 執行役副社長 日産生産・SCM 担当
2020年2月 同社取締役、執行役副社長 日産生産・SCM 担当
2023年7月 同社取締役、執行役副社長 生産事業&SCM、日産購買 担当
2023年11月 同社取締役、執行役副社長 生産事業&SCM、購買 担当
2024年4月 同社取締役、執行役副社長 チーフものづくり オフィサー 生産事業&SCM、購買、関係会社 担当
2025年4月 同社取締役
2025年6月 同社名誉アドバイザー(現在に至る)

稲田 仁士
取締役
監査委員会
(常勤委員)



1980年4月 三菱商事株式会社入社
2009年4月 同社法務部長
2010年7月 米国三菱商事SVP(コンプライアンス担当)
2011年10月 当社経営企画本部 副本部長
2013年4月 当社執行役員 経営企画本部 副本部長
2015年4月 当社執行役員 CSR推進本部長
2016年7月 当社常務執行役員 CSR推進本部長
2017年1月 当社常務執行役員(法務担当) CEO/COO室長
2017年10月 当社常務執行役員(コーポレートガバナンス担当)
2019年4月 当社専務執行役員(コーポレートガバナンス担当)
2019年6月 当社執行役専務(コーポレートガバナンス担当)
2020年4月 当社上席執行役(コーポレートガバナンス担当)
2022年6月 当社取締役(現在に至る)

宮永 俊一
取締役
社外
報酬委員会
(委員長)



1972年4月 三菱重工業株式会社入社
2008年6月 同社取締役、常務執行役員
2011年4月 同社取締役、副社長執行役員
2013年4月 同社取締役社長
2014年4月 同社取締役社長、CEO
2014年6月 当社取締役(現在に至る)
2019年4月 三菱重工業株式会社 取締役会長
2019年6月 三菱商事株式会社 社外取締役(現在に至る)
2025年4月 三菱重工業株式会社 取締役
2025年6月 同社 名誉顧問(現在に至る)

中村 嘉彦
取締役
社外 独立
監査委員会
(委員長)



1979年11月 ピートマーウィックミッチェル会計士事務所(現 有限責任あずさ監査法人)入所
1983年3月 公認会計士登録
1994年10月 港監査法人(現 有限責任あずさ監査法人)代表社員
2003年10月 有限責任あずさ監査法人 パートナー
2019年6月 西華産業株式会社 補欠監査役
2019年7月 公認会計士中村嘉彦会計事務所 開設(現在に至る)
2020年6月 当社取締役(現在に至る)
2020年6月 西華産業株式会社 社外監査役
2022年6月 同社社外取締役(監査等委員)(現在に至る)

幸田 真音
取締役
社外 独立
指名委員会
(委員長)
報酬委員会



1995年9月 作家として独立(現在に至る)
2003年1月 財務省財政制度等審議会委員
2004年4月 滋賀大学経済学部 客員教授
2005年3月 国土交通省交通政策審議会委員
2006年11月 政府税制調査会委員
2010年6月 日本放送協会経営委員
2012年6月 日本たばこ産業株式会社 社外取締役
2013年6月 株式会社LIXILグループ 社外取締役
2016年6月 株式会社日本取引所グループ 社外取締役
2018年6月 当社取締役(現在に至る)
2024年6月 株式会社カブコン 社外取締役(現在に至る)

田川 丈二
取締役
社外
報酬委員会
監査委員会



1983年4月 日産自動車株式会社入社
2006年4月 同社執行役員 財務部、IR部
2010年4月 同社執行役員 IR部、M&A支援部
2014年4月 同社常務執行役員 IR部、M&A支援部
2019年4月 同社常務執行役員 IR部
2019年12月 同社専務執行役員 チーフサステナビリティオフィサー、取締役会室、コーポレートマネジメントオフィス、コーポレートサービス、環境/CSR、渉外、IPプロモーション、IR部
2020年4月 日産自動車株式会社専務執行役員 チーフサステナビリティオフィサー、コーポレートサービス、環境/CSR、渉外、IPプロモーション、IR部
2020年4月 ルノー 社外取締役
2020年6月 当社取締役(現在に至る)
2021年6月 日産自動車株式会社専務執行役員 チーフサステナビリティオフィサー、コンプライアンス、コーポレートサービス、危機管理&セキュリティ、環境/サステナビリティ、渉外、IP顧客ビジネス開発
2024年4月 同社専務執行役員 チーフサステナビリティオフィサー、コーポレートサービス、危機管理&セキュリティ、環境/サステナビリティ、渉外、IP顧客ビジネス開発
2025年4月 同社アドバイザー(現在に至る)

役員 (2025年7月1日現在)

取締役

垣内 威彦 取締役 社外 指名委員会		1979年4月	三菱商事株式会社入社
		2010年4月	同社執行役員 農水産本部長
		2011年4月	同社執行役員 生活産業グループCEOオフィス室長(兼)農水産本部長
		2013年4月	同社常務執行役員 生活産業グループCEO
		2016年4月	同社社長
		2016年6月	同社取締役 社長
		2022年4月	同社取締役会長(現在に至る)
2022年6月	当社取締役(現在に至る)		

三毛 兼承 取締役 社外 監査委員会		1979年4月	株式会社三菱銀行入行
		2005年6月	株式会社東京三菱銀行 執行役員
			株式会社三菱東京フィナンシャル・グループ 執行役員
		2009年5月	株式会社三菱東京UFJ銀行常務執行役員
		2011年5月	株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ常務執行役員
		2011年6月	株式会社三菱東京UFJ銀行常務取締役
		2013年5月	同行専務執行役員
		2015年10月	米州MUFUホールディングスコーポレーション会長 MUFUユニオンバンク会長
		2016年5月	株式会社三菱東京UFJ銀行副頭取執行役員
		2016年5月	株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ執行役員専務
		2016年6月	株式会社三菱東京UFJ銀行取締役副頭取
		2017年6月	同行取締役頭取執行役員
			株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ取締役 代表執行役副会長
		2019年4月	同社取締役代表執行役社長
		2020年4月	同社取締役代表執行役副会長
2021年4月	同社取締役執行役会長(現在に至る)		
2022年6月	当社取締役(現在に至る)		
2022年6月	東京海上日動火災保険株式会社社外取締役(現在に至る)		
2023年4月	公益社団法人経済同友会 副代表幹事(現在に至る)		
2023年6月	株式会社東京會館 社外監査役(現在に至る)		

大串 淳子 取締役 社外 独立 監査委員会		1984年4月	企業勤務(銀行、商社)
		1998年4月	弁護士登録(東京弁護士会所属)
		1998年4月	日比谷共同法律事務所入所
		2000年1月	渥美・臼井法律事務所(現 渥美坂井法律事務所・外国法共同事業)入所
		2003年1月	同事務所パートナー
		2006年1月	同事務所シニアパートナー(現在に至る)
		2006年10月	法制審議会(保険法部会)幹事
		2017年12月	カリフォルニア州弁護士登録
		2020年10月	地方独立行政法人東京都立産業技術研究センター 監事(現在に至る)
		2021年6月	日比谷総合設備株式会社社外取締役(現在に至る)
2023年6月	当社取締役(現在に至る)		

代表執行役・執行役

加藤 隆雄 代表執行役社長 兼 最高経営責任者	中村 達夫 代表執行役副社長 (営業担当)	松岡 健太郎 代表執行役副社長 (CFO)	山口 武 代表執行役副社長 (開発・TCS・デザイン担当)
並木 恒一 上席執行役 (商品戦略担当) 兼 商品戦略本部長	廣實 郁郎 執行役 (内部統制・総務・管理担当)	横澤 陽一 執行役 (経営戦略担当)	高澤 靖子 執行役 (法務・ガバナンス担当) 兼 法務・ガバナンス本部長
山本 康久 執行役 (生産担当)	告野 昌樹 執行役 (購買担当)		

三菱自動車の歩み

年月	概要
1970年 4月	三菱重工業株式会社の全額出資により当社設立
1970年 6月	三菱重工業株式会社の自動車部門を譲受け、三菱自動車工業株式会社として営業開始 これに伴い、同社から京都製作所の一部（現、「京都製作所」京都工場）、名古屋自動車製作所（現、「岡崎製作所」。以下同じ）、水島自動車製作所（現、「水島製作所」）、他1製作所を移管受け
1977年 8月	名古屋自動車製作所 岡崎工場新設
1979年 12月	京都製作所 滋賀工場新設
1980年 10月	三菱商事株式会社と共同出資でミツビシ・モーターズ・オーストラリア・リミテッド設立 （2001年12月に同社の全株式を取得）
1984年 10月	三菱自動車販売株式会社（1964年10月に発足）の営業を譲受け
1985年 10月	米国のクライスラー・コーポレーションと合併会社ダイヤモンド・スター・モーターズ・コーポレーションを設立（1991年10月に同社の全株式を取得、1995年7月に「ミツビシ・モーター・マニュファクチャリング・オブ・アメリカ・インク」と社名変更）
1988年 12月	東京・大阪・名古屋各証券取引所の市場第一部に株式上場 （名古屋証券取引所は2003年11月に上場廃止、大阪証券取引所は2009年11月に上場廃止）
1995年 3月	株式会社東洋工機の株式の過半数を取得 （1995年7月に「パジェロ製造株式会社」と社名変更、2003年3月に同社の全株式を取得）
1996年 11月	十勝研究所新設
2000年 3月	ドイツのダイムラー・クライスラー・アーゲーと資本参加を含む乗用車事業全般にわたる事業提携についての基本合意書を締結（2000年10月に同社は当社の株式を34%取得、2005年11月に全株式を売却）
2003年 1月	当社トラック・バス事業を会社分割により分社化し、三菱ふそうトラック・バス株式会社を設立

年月	概要
2003年 3月	当社が所有する三菱ふそうトラック・バス株式会社株式の43%をダイムラー・クライスラー・アーゲーへ、15%を三菱グループ10社へ譲渡し、その結果株式所有比率42%となる。 （2005年3月に当社が所有する同社の全株式をダイムラー・クライスラー・アーゲーに譲渡）
2008年 3月	ミツビシ・モーターズ・オーストラリア・リミテッドにおける車両の生産事業を終了
2010年 4月	フランスのプジョー・シトロエン・オートモビルズ・エス・エイと合併会社ピーシーエムエー・ルスをロシアに設立
2012年 9月	三菱商事株式会社と共同出資で广汽三菱汽车有限公司設立
2012年 12月	当社およびミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・パイが所有するオランダのネザーランド・カー・ビー・パイの全株式を、オランダのバイ・ディー・レイルト・ブヘア・ビー・パイへ譲渡
2015年 3月	三菱商事株式会社と共同出資でミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア設立
2015年 11月	ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・インクにおける車両の生産事業を終了
2016年 5月	日産自動車株式会社と資本業務提携に関する戦略提携契約を締結 （2016年10月に同社は第三者割当の引受により当社の株式を34%取得、2024年11月に一部株式を当社へ売却）
2019年 6月	指名委員会等設置会社へ移行
2021年 8月	パジェロ製造株式会社の生産事業を終了、工場を閉鎖
2022年 4月	東京証券取引所の市場区分の見直しにより、市場第一部からプライム市場に移行
2023年 12月	ピーシーエムエー・ルスにおける車両の生産事業を終了
2024年 2月	广汽三菱汽车有限公司における車両の生産事業を終了

主な歴代車種

The image shows a horizontal timeline of Mitsubishi vehicles from the 1970s to the 2020s. The timeline is divided into six decades: 1970's, 1980's, 1990's, 2000's, 2010's, and 2020's. Each decade features several representative vehicle models with their names and years.

- 1970's:**
 - ギャランGTO (1970)
 - ランサー (1973)
 - ミニキャブEL(トラック) (1971)
 - ミニカF4 (1972)
 - ジープJ-58 (1975)
- 1980's:**
 - パジェロ (1982)
 - ランサーエボリューション (1992)
 - ストラダ (1986)
 - スタリオン (1982)
 - デリカ スターワゴン (1986)
- 1990's:**
 - ランサーエボリューション (1992)
 - ストラーダ (1986)
 - ダイヤモンド/シグマ (1990)
 - RVR (1991)
- 2000's:**
 - eKワゴン (2001)
 - i-MiEV (2009)
 - アウトランダー PHEV (2012)
 - エアトレック (2001)
 - ミニキャブ MiEV (2011)
 - チャレンジャー (1996)
 - トライトン (2005)
- 2010's:**
 - アウトランダー PHEV (2012)
 - eKクロス EV (2022)
 - デスティネーター (2025)
 - エクスパンダー (2017)
 - デリカミニ (2023)
 - エクリプス クロス (2017)
- 2020's:**
 - eKクロス EV (2022)
 - デスティネーター (2025)
 - デリカミニ (2023)
 - エクスフォース (2023)

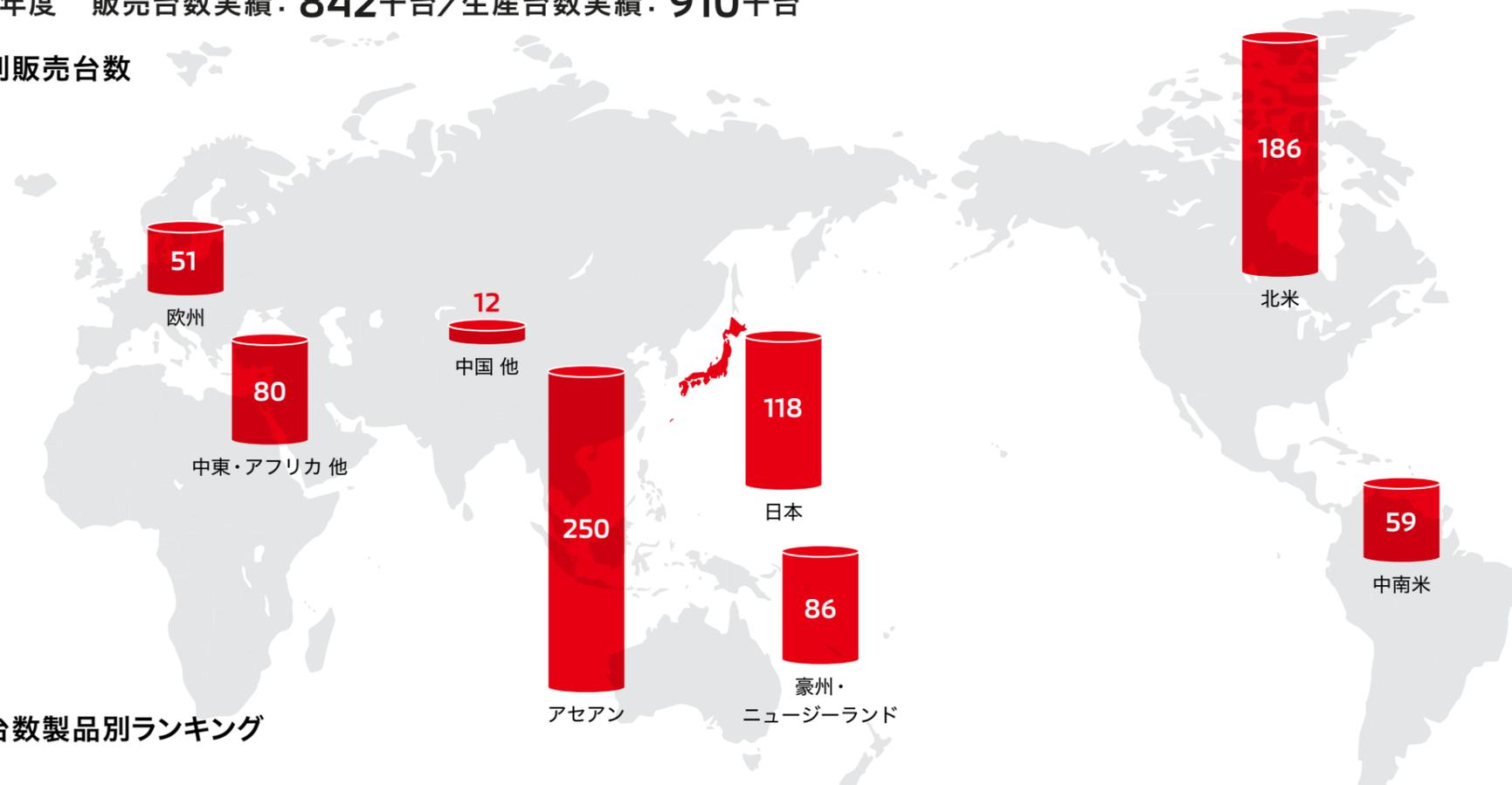
事業・財務概況

販売・生産データ

2024年度 販売台数実績：842千台/生産台数実績：910千台

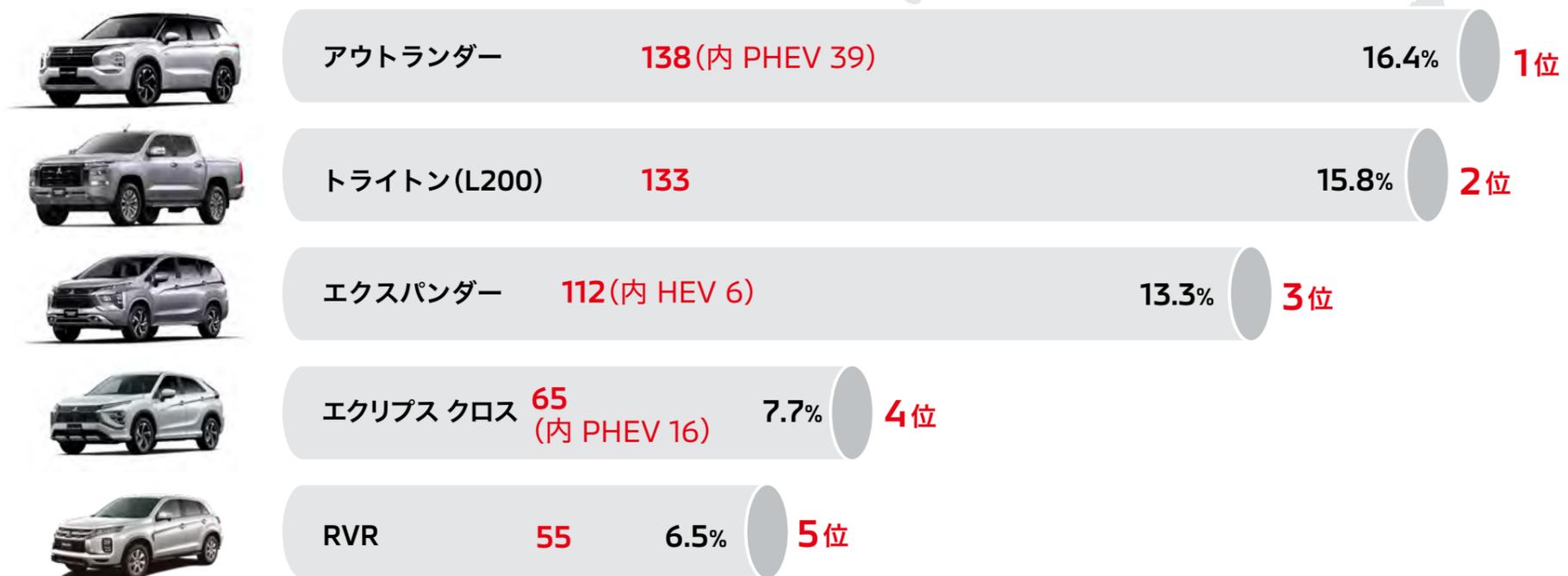
地域別販売台数

(千台)



販売台数製品別ランキング

(千台)



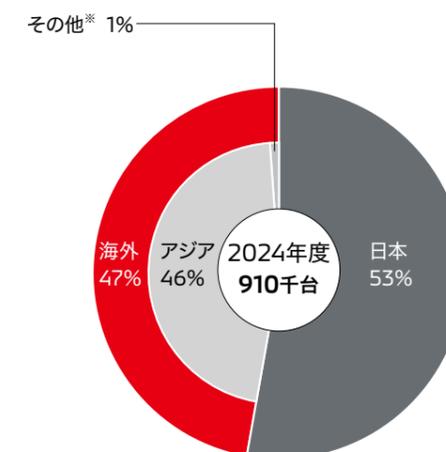
生産能力

(千台)
2024年標準稼働ベース



生産実績

(千台)



※ その他にはMMV(ベトナム)の生産能力を含む

事業・財務概況

地域別営業概況

販売台数 (千台)	地域区分変更後*					
	2021年度	2022年度	2023年度	2023年度	2024年度	2025年度(見通し)
アセアン	250	262	239	239	250	285
オセアニア	97	88	84	84	86	79
中南米、中東・アフリカ 他	159	150	136	138	139	151
日本	75	92	111	111	118	130
北米	156	133	163	163	186	162
欧州	119	61	59	57	51	49
中国 他	81	48	23	23	12	13
合計	937	834	815	815	842	869

売上高 (億円)	地域区分変更後*					
	2021年度	2022年度	2023年度	2023年度	2024年度	2025年度(見通し)
アセアン	4,661	5,846	5,310	5,310	5,664	6,400
オセアニア	2,547	2,819	3,190	3,190	3,211	3,000
中南米、中東・アフリカ 他	2,752	3,343	3,940	4,016	4,043	4,150
日本	3,939	5,527	6,091	6,091	6,316	6,600
北米	3,972	5,380	7,111	7,111	7,342	6,450
欧州	2,351	1,542	2,194	2,118	1,271	1,950
中国 他	167	124	60	60	35	50
合計	20,389	24,581	27,896	27,896	27,882	28,600

営業損益 (億円)	地域区分変更後*					
	2021年度	2022年度	2023年度	2023年度	2024年度	2025年度(見通し)
アセアン	321	466	203	203	198	
オセアニア	286	372	240	240	252	
中南米、中東・アフリカ 他	113	217	382	384	172	
日本	△ 102	△ 61	△ 131	△ 131	△ 74	
北米	241	819	1,119	1,119	769	
欧州	△ 13	68	84	82	65	
中国 他	27	24	13	13	6	
合計	873	1,905	1,910	1,910	1,388	

※2024年度より欧州の一部国を「中東・アフリカ他」に地域区分を変更しました。(2023年度数値は地域区分変更を遡及した数値を掲載)

2025年度の取り組み

アセアン(インドネシア、タイ、フィリピン、ベトナム等)

新型車の投入を梃に、ネットワークの改善、現地金融機関との連携による販売金融会社設立などを通じて、販売台数の拡大を目指すとともに、コスト削減を徹底し利益拡大を図ります。

オセアニア(オーストラリア、ニュージーランド)

厳しい市場環境の中、安定的な収益性の確保を基盤に成長戦略を着実に推進すべく、全てのグレードが揃った『トライトン』、モデル刷新した『アウトランダー』シリーズの販売を強化します。

中南米、中東・アフリカ 他

中南米では新型車を継続的に投入すると同時に、『L200/トライトン』の新規顧客開拓によるフリート販売強化とSUVモデルの拡販を目指します。

日本

フルモデルチェンジした新型『デリカミニ』および『eKスペース』の投入により、さらなる販売拡大に取り組むとともに、デジタル化を加速させ販売効率向上を図ります。また、今後も続く新型車投入に向け、ネットワークの拡大、サービス体制の整備も実施します。

北米(米国、カナダ、メキシコ等)

厳しく変化の激しい環境の下、商品力を大幅に強化した『アウトランダー』シリーズをコアとし、販売モメンタムを維持しつつ市場の変化に迅速に対応し、収益確保に優先して取り組みます。

欧州(ドイツ、オランダ、スペイン、フランス等)

競争環境が厳しさを増すなか、2024年度末に投入した『アウトランダー』PHEVの拡販を推進するとともに、新型電気自動車『エクリプス クロス』等予定されている新型車を着実に立ち上げることで、お客様のニーズに応えていきます。



『デスティネーター』



『アウトランダー』PHEV



『エクスフォース』HEV



『トライトン』

財務・データセクション

財務・非財務サマリー

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
会計年度：	(単位：億円)				
売上高	14,555	20,389	24,581	27,896	27,882
営業利益	△953	873	1,905	1,910	1,388
経常利益	△1,052	1,010	1,820	2,090	986
親会社株主に帰属する当期純利益	△3,123	740	1,687	1,547	410
販売台数(千台)	801	937	834	815	842
研究開発費	1,014	907	1,072	1,146	1,267
設備投資	764	627	786	936	1,006
減価償却費	659	536	601	677	740
自己資本当期純利益率(ROE)(%)	△48.8	13.3	24.0	17.1	4.2
1株当たりデータ	(単位：円)				
当期純利益金額	△209.88	49.76	113.38	103.97	28.70
潜在株式調整後当期純利益金額*	—	49.74	113.36	103.96	28.70
配当金	0.00	0.00	5.00	10.00	15.00
会計年度末	(単位：億円)				
総資産	18,563	19,284	22,015	24,545	22,459
純資産	5,253	6,303	8,304	10,445	9,736
現預金	4,557	5,115	5,960	6,742	4,525
有利子負債	4,833	4,805	4,283	4,924	3,148
自己資本比率(%)	27.4	31.5	36.4	41.2	41.6
発行済株式総数(千株)	1,490,282	1,490,282	1,490,282	1,490,282	1,460,477
CO ₂ 排出量 ^{※2}					
スコープ1(直接排出) ^{※3} (千t-CO ₂)	80	92	95	90	85
スコープ2(間接排出) ^{※3} (千t-CO ₂)	285	319	271	264	243
スコープ3(千t-CO ₂ eq)	20,286	28,294	28,710	31,743	29,713
エネルギー使用量 ^{※2}					
(1次・2次エネルギー)(PJ)	7.0	8.2	8.2	7.5	7.1
廃棄物発生量 ^{※2} (千t)	109	143	141	167	142
取水量 ^{※2} (千m ³)	4,420	4,640	4,659	4,268	4,155
管理職登用女性比率 ^{※4} (%)	4.3	5.1	6.1	6.3	6.4
年次有給休暇取得率 ^{※5} (%)	99.2	89.5	94.8	93.4	91.2
災害度数 ^{※6}	0.30	0.20	0.31	0.33	0.16
社員相談室(ヘルプライン)への 通報・相談数(件)	112	109	74	74	104

(注) 会計方針の変更などは前事業年度以前に遡及適用していません。

※1：2020年度の潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については潜在株式は存在するものの、1株当たり当期純損失金額であるため記載していません。

※2：対象拠点：各年度時点の環境マネジメント対象会社(含む当社)

※3：CO₂排出係数は、「地球温暖化対策の推進に関する法律にもとづく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度」に準ずる。

海外電力の排出係数は、電気事業者別排出係数。一部拠点は、各年度のIEA「CO₂ Emissions from Fuel Combustion」またはIEA「Emission factors」の排出係数。

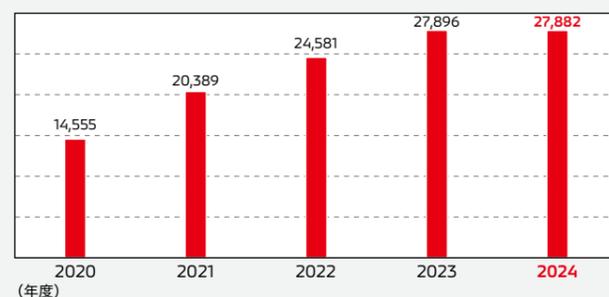
※4：3月末時点。比率は単体の従業員数に基づき、全管理職に執行役員を含め算出。

※5：年次有給休暇 当年度取得日数(前年度繰越分+当年度付与分) / 年次有給休暇 当年度付与日数 ×100

※6：延べ100万労働時間あたりの休業・不休業災害件数

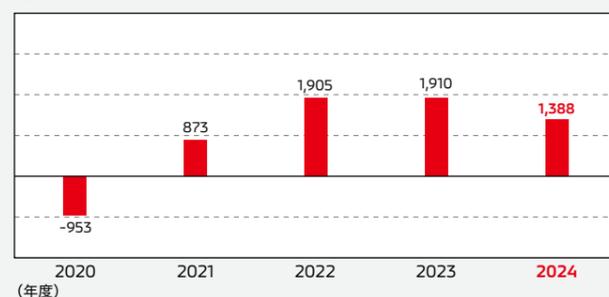
売上高

(億円)



営業利益

(億円)



経営成績

経営成績の概況

2024年度は、タイ・インドネシアの自動車需要回復の遅れや、世界的な車両供給制約緩和に伴う競争激化など、三菱自動車を取り巻く販売環境は厳しさを増しました。

そのような環境下において、三菱自動車は、上期までは、インフレ対応など固定費が増加する中でも、為替の追い風もありしっかりと収益を伸ばすことができましたが、下期以降は、コスト通貨のタイパーツ独歩高もあり、為替もマイナス影響に転じました。厳しい状況下ではありましたが、新型車を主体とした台数増加を着実に収益に繋げると同時に、費用削減の徹底により、第3四半期に修正した通期営業利益見通しを上回っての着地となりました。

結果、通期販売台数はグローバルで前年度比3%増の84万2千台、売上高は前年度比微減の2兆7,882億円となりました。営業利益は前年度比522億円減の1,388億円、経常利益は前年度比1,104億円減の986億円、親会社株主に帰属する当期純利益は前年度比1,137億円減の410億円となりました。

財政状態の概況

2024年度末の総資産は前年度末比2,086億円減の2兆2,459億円となりました。そのうち現金及び預金は前年度末比2,217億円減の4,525億円となりました。負債合計は前年度末比1,376億円減の1兆2,724億円となり、そのうち有利子負債残高は前年度末比1,776億円減の3,148億円となりました。純資産は前年度末比709億円減の9,736億円となりました。

キャッシュ・フローの概況

2024年度末における現金及び現金同等物の残高は、前年度末残高6,742億円に対し2,241億円減少し、4,501

億円となりました。営業活動によるキャッシュ・フローは1,747億円の収入超となりました。この収入超は主として、税金等調整前当期純利益および減価償却費によるものです。また、前年度比では、339億円の収入増加となりました。この収入増加は主として、棚卸資産の減少および仕入債務の増加によるものです。投資活動によるキャッシュ・フローは1,148億円の支出超となりました。この支出超は主として、設備投資の支払によるものです。また、前年度比では、241億円の支出減少となりました。この支出減少は主として、設備投資の支払減少によるものです。財務活動によるキャッシュ・フローは2,748億円の支出超となりました。この支出超は主として、長期借入金の返済によるものです。また、前年度比では、3,125億円の支出増加となりました。この支出増加は主として、借入金の返済増加によるものです。

キャッシュ・フロー関連指標の推移

(各年度)	2020	2021	2022	2023	2024
自己資本比率(%)	27.4	31.5	36.4	41.2	41.6
時価ベースの自己資本比率(%)	25.2	25.5	35.3	30.6	24.4
キャッシュ・フロー対有利子負債比率	△11.6	4.1	2.5	3.5	1.8
インタレスト・カバレッジ・レシオ	△8.0	23.2	47.9	24.0	25.7

※自己資本比率：自己資本/総資産

時価ベースの自己資本比率：株式時価総額/総資産

キャッシュ・フロー対有利子負債比率：有利子負債/キャッシュ・フロー

インタレスト・カバレッジ・レシオ：キャッシュ・フロー/利払い

(注1) 指標は、いずれも連結ベースの財務数値により算出しています。

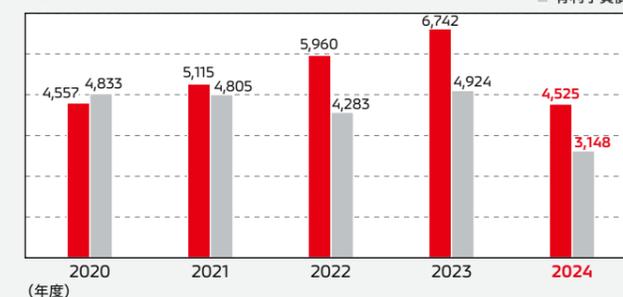
(注2) 株式時価総額は自己株式を除く発行済み株式数をベースに計算しています。

(注3) キャッシュ・フローは営業キャッシュ・フローを利用しています。

(注4) 有利子負債は、連結貸借対照表に計上されている負債のうち子子を支払っているすべての負債を対象としています。

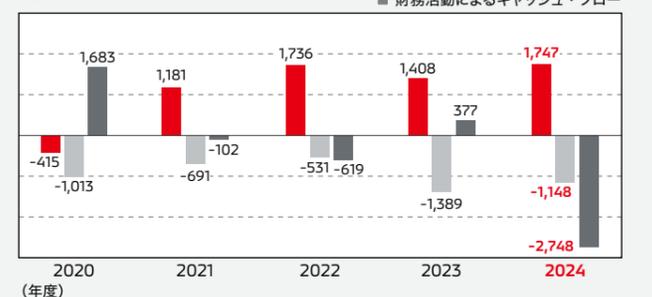
現預金/有利子負債

(億円)



キャッシュ・フロー

(億円)



連結子会社・関連会社

(2025年3月31日現在)

名称	国・地域	資本金	事業の内容	議決権の所有割合 (%) *1
連結子会社				
東日本三菱自動車販売株式会社	日本	100百万円	自動車の販売	100.0
西日本三菱自動車販売株式会社	日本	100百万円	自動車の販売	100.0
三菱自動車ロジテクノ株式会社	日本	436百万円	自動車の輸送・整備、自動車部品の販売	100.0
三菱自動車エンジニアリング株式会社	日本	350百万円	自動車の開発	100.0
水菱プラスチック株式会社	日本	100百万円	自動車部品の製造	100.0
三菱自動車ファイナンス株式会社	日本	3,000百万円	自動車の販売金融・リース・レンタル・販売他	100.0
ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・インク*2	米国	398,812千米ドル	自動車の販売	100.0
ミツビシ・モーターズ・アールアンドディー・オブ・アメリカ・インク	米国	2,000千米ドル	自動車関連調査・試験・研究	100.0 (100.0)
ミツビシ・モーター・セールス・オブ・カナダ・インク	カナダ	2,000千カナダドル	自動車の販売	100.0
ミツビシ・モーター・セールス・オブ・カリビアン・インク	プエルトリコ	47,500千米ドル	自動車の販売	100.0
ミツビシ・モーターズ・デ・メヒコ・エスエー・デ・シーバイ	メキシコ	92,001千メキシコペソ	自動車の販売	100.0
ミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・ブイ*2	オランダ	237,165千ユーロ	自動車の販売	100.0
ミツビシ・モーター・アールアンドディー・ヨーロッパ・ジーエムピーエイチ	ドイツ	767千ユーロ	自動車関連調査・試験・研究	100.0
ミツビシ・モーター・セールス・ネーデルランド・ビー・ブイ	オランダ	6,807千ユーロ	自動車の販売	100.0
ミツビシ・モーターズ・オーストラリア・リミテッド*2	オーストラリア	1,789,934千オーストラリアドル	自動車の販売	100.0
ミツビシ・モーターズ・ニュージーランド・リミテッド	ニュージーランド	48,000千ニュージーランドドル	自動車の販売	100.0
ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド*2	タイ	7,000,000千バーツ	自動車の製造・販売	100.0
エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド	タイ	20,000千バーツ	自動車エンジン・プレス部品の製造	100.0 (100.0)
ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション	フィリピン	1,640,000千フィリピンペソ	自動車の製造・販売	100.0
エイシアン・トランスミッション・コーポレーション	フィリピン	770,000千フィリピンペソ	自動車トランスミッションの製造	100.0
ミツビシ・モーターズ・ミドルイースト・アンド・アフリカ・エフゼットイー	U. A. E.	10,000千UAEディルハム	自動車部品の販売	100.0
エムエムシー・マニュファクチャリング・マレーシア・スンディリアン・ブルハド	マレーシア	20,000千マレーシアリングギット	自動車部品の製造	60.0
ピーティー・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア*2	インドネシア	2,200,000百万インドネシアルピア	自動車の製造	51.0
ミツビシ・モーターズ・ベトナム・カンパニー・リミテッド	ベトナム	410,812,000千ベトナムドン	自動車の製造・販売	41.2
その他子会社10社				
持分法適用関連会社				
十勝三菱自動車販売株式会社	日本	60百万円	自動車の販売	46.67
長野三菱自動車販売株式会社	日本	40百万円	自動車の販売	49.86
三重三菱自動車販売株式会社	日本	58百万円	自動車の販売	37.11
香川三菱自動車販売株式会社	日本	50百万円	自動車の販売	23.0
宮崎三菱自動車販売株式会社	日本	60百万円	自動車の販売	38.8
東関東MMC部品販売株式会社	日本	100百万円	自動車部品の販売	33.0 (10.0)
株式会社NMKV	日本	10百万円	自動車の商品企画・開発	50.0
エムエムディー・オートモービル・ジーエムピーエイチ	ドイツ	30,000千ユーロ	自動車の販売	24.99
ピーティー・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・セールス・インドネシア	インドネシア	1,300,000百万インドネシアルピア	自動車の販売	30.0
その他関連会社8社				
その他の関係会社				
名称	国・地域	資本金	事業の内容	議決権の被所有割合 (%)
日産自動車株式会社*3	日本	605,814百万円	自動車の製造、販売および関連事業	26.68
三菱商事株式会社*3	日本	204,447百万円	卸売業	22.23

*1：議決権の所有割合の()内は、間接所有割合で内数

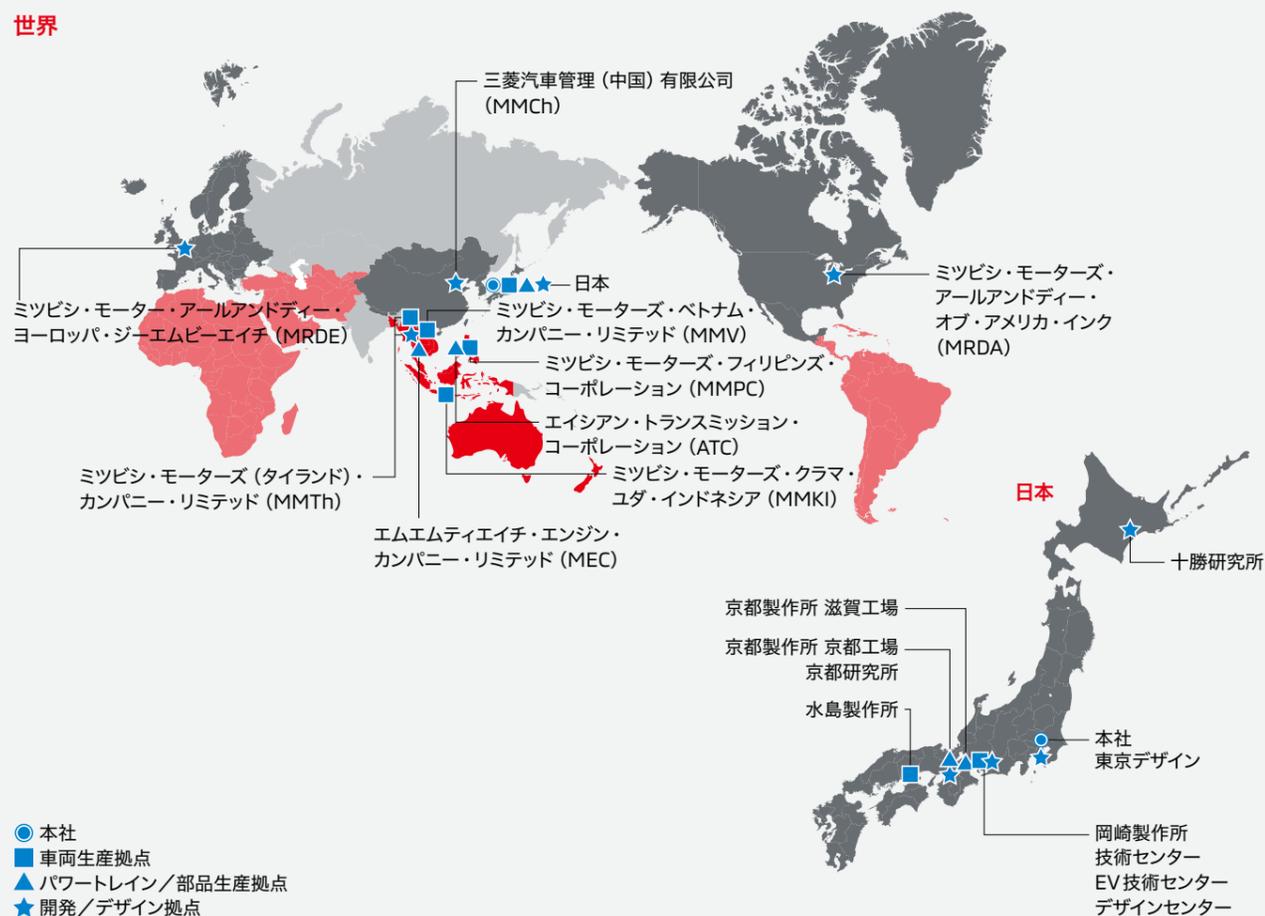
*2：特定子会社に該当(ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・インク、ミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・ブイ、ミツビシ・モーターズ・オーストラリア・リミテッド、ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド、ピーティー・ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア)

*3：有価証券報告書を提出

主な拠点

(2025年6月30日現在)

世界



成長ドライバー

アセアン、オセアニア

事業中核地として経営資源を集中
台数シェア収益全ての拡大を目指す

レバレッジ地域

中南米、中東・アフリカ

アセアン向け商品を最大限活用し
事業展開する第二の柱

先進技術推進地域

日本、北米、欧州、中国

アライアンス・協業パートナーを
活用し先進技術化を推進

株式関連情報

(2025年3月31日現在)

社名	三菱自動車工業株式会社
本社	〒108-8410 東京都港区芝浦三丁目1番21号 Tel: 03-3456-1111 (大代表)
設立	1970年4月22日
資本金	284,382百万円
従業員数	連結: 28,572名 単独: 13,570名
上場証券取引所	東京証券取引所 プライム市場
証券コード	7211
1単元の株式数	100株
発行済株式総数	1,460,476,846株
株主数	240,817名
大株主の状況	

株主名	所有株式数(株)	持株比率(%)
日産自動車株式会社	357,592,277	26.67
三菱商事株式会社	298,012,214	22.23
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	107,486,700	8.01
株式会社日本カストディ銀行(信託口)	31,270,250	2.33
NORTHERN TRUST GLOBAL SERVICES SE, LUXEMBOURG RE LUDU RE: UCITS CLIENTS 15.315 PCT NON TREATY ACCOUNT	27,010,000	2.01
三菱重工業株式会社	21,572,455	1.60
MAN INTERNATIONAL ICVC - MAN GLG JAPAN COREALPHA FUND	16,109,500	1.20
株式会社三菱UFJ銀行	14,877,512	1.10
THE BANK OF NEW YORK, TREATY JASDEC ACCOUNT	13,073,046	0.97
株式会社日本カストディ銀行(信託口4)	11,143,600	0.83

(注) 1. 上記のほか、当社が保有している自己株式119,994,738株があります。
2. 上記の持株比率は、自己株式を控除して計算しています。

株主名簿管理人・ 特別口座の口座 管理機関

三菱UFJ信託銀行株式会社

同事務取扱場所

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
〒137-8081 新東京郵便局私書箱第29号
三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部
Tel: 0120-232-711 (フリーダイヤル)

郵便物送付先・ 電話照会先