

アニュアルレポート 2016  
2016年3月期

三菱自動車工業株式会社



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。

### 大切なお客様と社会のために

～お客様第一主義に徹します～

お客様からご満足いただくことを最優先に企業活動を行います。そのためには環境問題への対応や安全性の追求に全力を尽くし、お客様のご満足を通して社会から信頼される企業を目指します。

### 走る喜びと確かな安心を

～三菱自動車のクルマづくりの方向性を明確にします～

三菱自動車がお客様に提供するクルマは“走る喜び”と“確かな安心”という2つの考え方を反映します。クルマ本来の魅力である走行性・走破性と、お客様にながく安心してお乗りいただける安全性・耐久性を両立したクルマづくりを行います。

### こだわりをもって

～三菱自動車らしいこだわりを大切にします～

お客様にご満足していただけるクルマの新しい価値を見出し、お客様のカーライフをより豊かなものにするために、どんな小さなことでもこだわりを持って、クルマづくりに取り組んでまいります。

### 提供し続けます

～継続性を重視します～

三菱自動車は信念と情熱を持って継続的な挑戦を行うことで、三菱自動車らしさを進化させたクルマをお客様に提供し続けます。

## 目次

■ ごあいさつ	2	■ 財務セクション	18
■ 燃費試験における不正行為の原因と再発防止に向けて	4	■ 会社情報	32
■ マネジメントメッセージ	6	連結子会社・関連会社	32
■ 役員	8	主な生産拠点	34
■ 地域別営業概況	10	株式関連情報	35



#### 見通しに関する注意事項

このアニュアルレポート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。

燃費試験の不正行為により、ステークホルダーの皆様に多大なご迷惑とご心配をおかけしたことを心より深くお詫び申し上げます。



## 燃費試験の不正行為について

この度の燃費試験の不正行為について、走行抵抗に恣意的な改ざんが行われていたこと、さらに法令で定められた「惰行法」と異なる走行抵抗の測定方法を使用していたことにより、多くのステークホルダーの皆様にご迷惑・ご心配をお掛けしたことを深くお詫び申し上げます。

三菱自動車は、不正行為の原因を明確にし、再発防止策を講じる（詳細は4-5ページでご報告いたします）とともに、内部統制・ガバナンス・コンプライアンス体制の抜本的な改革を行い、業務執行の適正性・効率性の確保等に向けた改善、充実に努めてまいります。

## 2015年度のご報告

2015年度は、販売台数が前年度比4%減少しましたが、売上単価が高い車種の販売が増加したことにより、連結売上高は前年度比4%増加の2兆2,678億円となりました。親会社株主に帰属する当期純利益は、燃費試験における不正行為に関する損失のうち191億円を計上した結果、前年度比39%減少の726億円となりました。

当年度の取り組みとしては、生産体制の最適化が大きく進展しました。まずは、もともと完成車工場として規模が小さく非効率となっていたところに、ロシア向け輸出が大幅に減少し、生産台数が大きく落ち込んだ米国工場での車両生産を2015年に終了しました。その一方で、今後の成長が見込まれるアセアンにおいて生産能力の増強を進めました。フィリピンで2015年に新工場での生産を開始し、インドネシアでも2017年の操業開始に向けて新工場の準備を進めました。これらの新工場はタイに続く主要生産拠点として重要な役割を果たしていきます。

商品面では、商品戦略の中核と位置付けるSUV・電動車のラインアップ強化を進めました。2015年に日本で新型『アウト

ランダー』および新型『アウトランダー PHEV』を発売しました。新型『アウトランダー PHEV』は、欧州をはじめとする他地域でも販売を開始しています。また、2015年にはタイで新型『パジェロスポーツ』を発売し、タイ以外の国への投入を順次進め、販売拡大に注力しています。

### 日産自動車との提携について

三菱自動車は、2016年5月に日産自動車との間で資本業務提携に関する戦略的提携契約を締結しました。日産自動車は第三者割当増資で所定の条件が整い次第、当社の発行済み株式の34%を2,370億円で取得する予定です。

両社は、多岐に渡る領域でアライアンスを推進し、2社の競争力と収益性の改善を図っていく方針です。アライアンスを実現していくべき領域は以下の通りです。

- エンジン・トランスミッション・プラットフォーム・電気自動車に関する研究開発
- 車両や部品の共同開発
- 共同購買
- 生産能力の有効活用
- 販売金融やアフターサービス等の製品

今後は、日産自動車から、人的・技術的支援を受け、日産自動車の視点や価値観を通じて開発部門の改革を進めるとともに、組織体制および業務プロセスを抜本的に見直し、社員教育の強化を図るなど改革を進めてまいります。

三菱自動車は、この度の燃費試験における不正行為を重く受け止め、新たな経営体制のもとでガバナンス、内部統制、コンプライアンスの抜本的な改革、そして企業の成長と企業価値向上の実現に向けて取り組んでいく所存です。

取締役会長 兼 取締役社長  
CEO

益子 修

三菱自動車は、過去の品質問題発生時においても再発防止策を講じたにもかかわらず、今回の燃費試験における不正が発生したことを真摯に捉え、全役員、全社員が一丸となって不退転の決意で再発防止を図っていきます。また、お客様や社会からの信頼を一日でも早く回復できるよう、経営体制の再構築に向けて不断の努力を続けていきます。

この度の燃費試験における不正問題の重大性に鑑み、三菱自動車は、独立性のある外部有識者のみで構成される特別調査委員会を設置しました。客観的かつ徹底的な調査をしていただき、2016年8月1日に、報告書を受領いたしました。本報告書では、軽自動車の燃費改ざんにおける、数値の不正な操作が次第にエスカレートしていった実態が浮き彫りとなりました。特に、本質的な原因として、「自動車開発に対する理念の共有がなされず、全社一体となって取り組む姿勢が欠けていた」とのご指摘を受けたことを深刻に受け止めています。

## 特別調査委員会の報告概要

### 1. 調査結果

#### (1) 法規で定められた惰行法によらない走行抵抗の測定

三菱自動車は、遅くとも1991年12月ころから、約25年間にわたり、その間に製造・販売されたほぼすべての車種について、法規で定められた惰行法を用いて走行抵抗を測定せず、高速惰行法により測定した走行抵抗をもとに、惰行法により走行抵抗を測定したかのような体裁を有する負荷設定記録を作成できる逆算プログラムを使用し、さらに測定期日や測定場所などについて事実と異なる記載をした負荷設定記録を作成し、これを提出して型式指定審査を受けていた。

#### (2) 走行抵抗の恣意的な改ざんおよび机上計算

三菱自動車は、遅くとも2005年12月ころから、開発段階において測定した走行抵抗があるにもかかわらず、あるいは実車を用いて測定していないものの一応の合理的な根拠をもって計算した走行抵抗があるにもかかわらず、燃費目標を達成するために、それらの数値を用いることなく、恣意的に走行抵抗を引き下げて、型式指定審査の際の走行抵抗として使用していた。

また、三菱自動車は、型式指定審査の際に使用する走行抵抗は実際に試験自動車を走行させて測定した数値を用いなければならないのに、それをせず、過去に測定した走行抵抗に、仕様の変更等に伴う走行抵抗の変化を机上計算した数値を補正し、これを型式指定審査の際の走行抵抗として使用していた。

#### (3) eKワゴン/eKスペースに関する走行抵抗の恣意的な算出と引下げ

2013年6月に販売された14年型eKワゴンと、その後に順次開発して販売された14年型eKスペース、15年型eKワゴン、15年型eKスペース、16年型eKワゴンは、いずれも燃費目標を達成するため、走行抵抗、特に転がり抵抗係数( $\mu r$ )の恣意的な算出と引下げが行われていた。数値の不正な作出と評価される程度に、次第にエスカレートしていったものである。

## 2. 燃費試験における不正問題の原因・背景

本件の原因・背景には、以下の7項目が考えられる。

- 性能実験部および認証試験グループが燃費目標達成に向けた事実上の責任を負っていたこと
- 開発における工数が慢性的に不足していたこと
- 性能実験部ができないことを「できない」と言うことが容易ではない部署になっていたこと
- 法規違反であることの意識が希薄であり、法規が軽んじられていること
- 不正行為が長年にわたり発覚せず、改められもしなかったこと
- eKワゴン/eKスペースについて、技術的議論が不十分なまま燃費目標の設定がされたこと
- 会社が一体となって自動車を作り、売るという意識が欠如していること

また、これらの原因・背景の根本まで掘り下げて分析してみると、三菱自動車の経営陣および開発本部の幹部による開発現場に対する関心が低く、また、開発本部の各部署も自分たちの業務にしか関心を持たず、結局のところ、三菱自動車全体で自動車開発に対する理念の共有がなされず、全社

一体となって自動車開発に取り組む姿勢が欠けていたことが本質的な原因であったと考える。

本件問題は、性能実験部および認証試験グループ、さらには開発本部だけの問題ではなく、経営陣をはじめとする三菱自動車全体の問題である。

### 3. 再発防止策

三菱自動車においては、これまでのさまざまな再発防止策によっても本件問題を防げなかったという現実があることから、当委員会は、三菱自動車の再生にとって真に重要なのは、経営陣や全役職員による徹底的な議論を経て、三菱自動車として、目指すべきクルマ作りについて共通理念を固め、三菱自動車で働く人たちの思いを一致させることではないかと考えた。再発防止策についても、当委員会が提示する再発防止策にただ漫然と取り組むのではなく、全社一丸となって、必要な再発防止策を自ら考え、自ら実行していくことが求められる。そのため、当委員会としては、個別・具体的な再発防止策を提示するのではなく、三菱自動車自ら再発防止策を考えるにあたって骨格となるべき指針を示すこととした。

- 開発プロセスの見直し
- 屋上屋を重ねる制度、組織、取組の見直し
- 組織の閉鎖性やブラックボックス化を解消するための人事制度
- 法規の趣旨を理解すること
- 不正の発見と是正に向けた幅広い取組

### 特別調査委員会の報告を受けて

現時点から振り返れば、法規の定めと異なる走行抵抗の測定方法を使用する不正が始まった1991年は、三菱自動車国内で販売拡大へアクセルを踏んだ時期でした。報告書では、翌年の新型車16類別発売を実現するために、手順省略を目的とした不正がシステム化されていったとされています。

さらに、三菱自動車はこの頃、販売台数のピークにあり、開発現場への負担も大きくなる一方でした。報告書は、長年にわたり、ヒト・モノ・カネ全てのリソース不足に開発現場が

苦しんでいたことを指摘しています。このように本件問題の背景は、“身の丈を越えた”過大な車種展開であったと改めて認識しています。

クルマの技術開発においては近年、予防安全や自動運転といった新しいIT技術の導入が進み、開発の難易度も上がっています。厳しい環境の中にありますが、日産自動車との提携によるシナジー効果を最大限に活用して、開発計画の最適化を図り、三菱らしいクルマづくりに取り組んでいきます。

再発防止策については、企業理念などより広い見地から指針をお示し頂いているところであり、それをしっかり踏まえた上で、以下の主要課題を中心とした再発防止策を着実に実行していきます。

#### (1) 再発防止策の着実な実行とフォローアップを行うべくモニタリング組織として、事業構造改革室を設置

- 新設の事業構造改革室のリードの下、再発防止策の着実な実行および抜本的な構造改革への取り組み

- ▶ 走行抵抗測定担当部門を開発本部外の別部署に移管
- ▶ 恣意的な操作を排除するため走行抵抗測定から燃費測定に至るまでのデータ処理の自動化、IT化の促進
- ▶ 開発部門に対する監査機能強化
- ▶ 子会社である三菱自動車エンジニアリングのあり方の見直し

など

#### (2) 人事・コンプライアンス関連施策

- 人財の教育強化とローテーションの着実な実行および厳格な運用の実施

#### (3) 経営レベルでのフォローアップ体制強化

- 本社経営陣による開発部門の定期的な実情把握のため、四半期ごとの確認会を実施
- 開発部門のリソース制約を十分認識した上で、適切且つ現実的な商品戦略、開発計画を策定（選択と集中）する

今後は、報告書のご指摘を真摯に受け止め、ものづくり企業としての再出発を図る所存です。社員、役員の全員がクルマづくりの原点に立ち返り、目指すべき理念についてしっかりと議論し、一体となって改革を実行していきます。



開発における風土改革を実行することで  
三菱自動車の信頼を回復し  
スリーダイヤの輝きを取り戻すことを目指します。

取締役（代表取締役）  
副社長執行役員（開発担当）  
山下 光彦



アセアンでの強み、  
そしてSUVと電動車両の強みを最大限に活かし、  
成長軌道に乗ることが重要です。

取締役（代表取締役）  
副社長執行役員（海外事業、グローバル・アフターセールス担当）  
白地 浩三



誠実にステークホルダーと向き合い、  
あらゆる取り組みを進め、  
信頼回復に全力を尽くします。

取締役（代表取締役）  
副社長執行役員（財務・経理担当）  
CFO  
池谷 光司



「自動車を創る」ということは「信頼を創る」ということです。環境に配慮した、安心して乗って頂ける「信頼される商品」をお客様にお届けすることが創り手である自動車会社の使命です。信頼性を確保するために、様々な関連法規があり、また自動車会社独自の信頼性保証基準がありますが、クルマ創りの基本はこれら法規や基準を守ることにあります。

三菱自動車は、これまで長年にわたる社内改革によって「信頼」の回復に努めてきましたが、この度の不正行為で再びそれを損なうことになりました。一度ならず壊れた信頼を取り戻すのは容易なことではありません。信頼回復のため

三菱自動車の売上高は、80%以上を海外が占めており、特にアセアンでのプレゼンスが非常に高い状況です。その中でもピックアップトラックや『パジェロスポーツ』『アウトランダー』などのSUVが特に高い評価を得ています。この強みを最大限に活かし、さらに伸ばしていくことが重要と考えています。

アセアンでは、タイの生産拠点に加え、インドネシアやフィリピンの新工場なども整備されていくため、さらなる伸長が

この度の燃費試験における不正行為により失われた信頼を取り戻すことは容易ではなく、不断の努力が必要であると認識しています。当社製品にお乗りのお客様をはじめ、多大なるご迷惑をおかけした関係者の皆様の期待に応えるべく、再発防止、信頼回復への取り組みを先頭に立って進めていきます。

まずは、お客様への賠償金支払いを着実に実施するとともに、お取引先様への補償金の支払いや相談に真摯に対応させていただきます。さらに、株主・投資家の皆様には、巨額の損失や先行きへの不安を背景に、多大なご迷惑をおかけ

の即効薬などあるはずはありませんが、「三菱自動車の社員の言動が変わった」「三菱のクルマが良くなった」「社会の役に立つ会社になった」と言われる日が早く来るように社員全員が今一度心を新たにして努力して参ります。

「信頼される商品」を開発するには、組織、仕組み、文化、そして技術が大切です。これら全てについて速やかに改革の具体的施策を打っていきます。我々を見る社会の目は厳しいものがありますが、深い反省と共に、今こそ背筋を伸ばし確かな志を持って誠実にクルマ創りに取り組むことで、スリーダイヤのエンブレムに輝きを取り戻したいと思えます。

期待できます。ベトナムにも工場を有しており、今後の成長が楽しみな市場です。このように、タイ、インドネシア、フィリピン、マレーシア、ベトナムを中心としたアセアンは、三菱自動車にとって重要な地域であり、積極的に経営資源の投入を図っていく方針です。

全世界的には、これまで力を注いできたSUVと電動車両を中心に拡大を目指すという戦略を力強く継続していく方針です。

していますが、信頼回復活動と共に、収益の確保を図り、市場での評価の回復に努めていきます。

ステークホルダーの皆様からの信頼回復には、役職員一人ひとりが地道な努力を重ねていく以外に方法はありません。また、当社への信頼回復をご評価頂けるよう、取り組みや再発防止の進捗を真摯にお伝えしていきます。事業に関する情報も従来以上に積極的に発信し、市場との対話を積極的に推進していきます。誠実にステークホルダーの皆様と向き合い、一歩ずつ立て直しに向けて努めていく所存です。

取締役



益子 修

取締役会長 兼 取締役社長  
(代表取締役)  
CEO

1972年4月 三菱商事株式会社入社  
2003年4月 同社執行役員  
自動車事業本部長  
2004年6月 当社常務取締役  
海外事業統括部門担当  
2005年1月 当社取締役社長  
企業倫理担当役員  
2007年10月 当社取締役社長  
2014年6月 当社取締役会長 兼  
CEO  
2016年6月 当社取締役会長 兼  
取締役社長 CEO  
(現在に至る)



山下 光彦

取締役 (代表取締役)  
副社長執行役員 (開発、品質担当)

1979年4月 日産自動車株式会社入社  
2004年4月 同社常務 (執行役員)  
研究・開発担当  
2005年4月 同社副社長  
(執行役員)  
研究・開発担当  
2005年6月 当社取締役  
副社長 (執行役員)  
2014年4月 当社取締役  
2015年6月 当社取締役退任  
2015年7月 当社取締役会技術顧問  
2016年6月 当社取締役  
副社長執行役員  
(開発、品質担当)  
(現在に至る)



白地 浩三

取締役 (代表取締役)  
副社長執行役員 (海外事業、  
グローバル・アフターセールス担当)

1977年4月 三菱商事株式会社入社  
2009年4月 同社執行役員  
自動車事業本部長  
2013年4月 同社常務執行役員  
機械グループCEO  
2016年4月 当社常務執行役員  
社長補佐  
2016年6月 当社取締役  
副社長執行役員  
(海外事業、グローバル・  
アフターセールス担当)  
(現在に至る)



池谷 光司

取締役 (代表取締役)  
副社長執行役員 (財務、経理担当)  
CFO

1981年4月 株式会社三菱銀行入行  
2008年4月 株式会社三菱東京UFJ  
銀行 執行役員  
企業審査部長  
2011年5月 同行常務執行役員  
大阪営業本部長  
2012年5月 同行常務執行役員  
企業審査部・融資部・  
審査部・CIB審査部担当  
2014年5月 同行常務執行役員  
営業第一本部長  
2015年5月 同行専務執行役員  
営業第一本部長  
2016年6月 当社取締役  
副社長執行役員  
(財務、経理担当) CFO  
(現在に至る)



服部 俊彦

取締役  
専務執行役員  
国内営業統括部門長

1974年4月 当社入社  
2008年4月 当社執行役員  
アジア・アセアン本部長  
2008年11月 当社執行役員  
北アジア本部長  
2009年6月 関東三菱自動車販売  
株式会社 取締役社長  
2011年4月 当社常務執行役員  
グローバル・アフター  
セールス事業統括部門長  
2013年4月 当社常務執行役員  
国内営業統括部門長  
2013年6月 当社取締役  
国内営業統括部門長  
2016年6月 当社取締役  
専務執行役員  
国内営業統括部門長  
(現在に至る)



安藤 剛史

取締役  
専務執行役員  
生産統括部門長

1982年4月 当社入社  
2007年5月 ミツビシ・モーターズ  
(タイランド)・カンパニー・  
リミテッド (MMTh)  
取締役副社長  
2011年4月 当社執行役員  
MMTh取締役副社長  
2012年4月 当社常務執行役員  
MMTh取締役副社長  
2013年1月 当社常務執行役員  
MMTh取締役副社長 兼  
COO  
2013年7月 当社常務執行役員  
名古屋製作所長  
2014年6月 当社取締役  
生産統括部門長  
2016年6月 当社取締役  
専務執行役員  
生産統括部門長  
(現在に至る)



坂本 春生  
取締役(社外取締役)

1962年4月 通商産業省入省  
1984年7月 同省大臣官房企画室長  
1986年6月 札幌通商産業局長  
1987年8月 株式会社第一勧業銀行顧問  
1990年5月 株式会社西友常務取締役  
1993年5月 同社代表取締役専務  
1997年5月 同社代表取締役副社長  
1997年5月 株式会社西武百貨店  
取締役  
1997年9月 同社代表取締役副社長  
2000年10月 財団法人2005年日本  
国際博覧会協会  
常任理事事務総長  
2003年10月 同協会副会長  
2006年6月 財団法人流通システム  
開発センター会長  
2010年6月 社団法人日本ファシリティ  
マネジメント推進協会会長  
2012年1月 公益社団法人日本ファシ  
リティマネジメント協会会長  
2013年6月 当社取締役(現在に至る)



宮永 俊一  
取締役(社外取締役)

1972年4月 三菱重工株式会社  
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(現在に至る)  
2014年6月 当社取締役  
(現在に至る)



新浪 剛史  
取締役(社外取締役)

1981年4月 三菱商事株式会社入社  
2001年4月 同社コンシューマー  
事業本部  
ローソン事業  
ユニットマネジャー 兼  
外食事業ユニットマネ  
ジャー  
2002年5月 株式会社ローソン  
代表取締役社長  
執行役員 CEO  
2005年3月 同社代表取締役社長  
CEO  
2013年5月 同社代表取締役CEO  
2014年5月 同社代表取締役会長  
2014年5月 同社取締役会長  
2014年6月 当社取締役(現在に至る)  
2014年10月 サントリーホールディン  
グス株式会社  
代表取締役社長  
(現在に至る)



小林 健  
取締役(社外取締役)

1971年7月 三菱商事株式会社入社  
2003年4月 同社執行役員  
シンガポール支店長  
2004年6月 同社執行役員  
プラントプロジェクト本部長  
2006年4月 同社執行役員  
船舶・交通・  
宇宙航空事業本部長  
2007年4月 同社常務執行役員  
新産業金融事業グループ  
CEO  
2007年6月 同社取締役 常務執行  
役員 新産業金融事業グ  
ループCEO  
2008年6月 同社常務執行役員 新産  
業金融事業グループCEO  
2010年4月 同社副社長執行役員  
社長補佐  
2010年6月 同社取締役 社長  
2016年4月 同社取締役会長  
(現在に至る)  
2016年6月 当社取締役(現在に至る)

## 監査役

中村 義和  
監査役(常勤)

永易 克典  
監査役(社外監査役)

岩波 利光  
監査役(社外監査役)

竹岡 八重子  
監査役(社外監査役)

大庭四志次  
監査役(社外監査役)

## 専務執行役員

黒井 義博  
経営企画本部長

大道 正夫  
渉外担当役員  
管理本部長

野田 浩  
経理本部長

岡本 金典  
プロダクト・エグゼクティブ  
(C&D-seg) 兼  
電動車両事業本部長

服部 行博  
購買統括部門長

## 常務執行役員

横澤 陽一  
経営企画本部  
副本部長

北村 康一  
事業管理本部長

稲田 仁士  
企業倫理担当役員  
環境担当役員  
CSR推進本部長

橋本 徹  
開発統括部門長

國本 恒博  
デザイン本部長

矢田部 陽一郎  
グローバル・アフター  
セールス事業統括部門長

辻 穰  
第一海外営業統括  
部門長

栗原 洋雄  
第二海外営業統括  
部門長

一寸木 守一  
ミツビシ・モーターズ  
(タイランド)・カンパ  
ニー・リミテッド  
取締役社長 兼 CEO

北尾 光教  
ミツビシ・モーターズ  
(タイランド)・カンパ  
ニー・リミテッド  
取締役副社長 兼  
COO・CQO

## 執行役員

米澤 伸明  
財務本部長

為近 哲也  
商品戦略本部長

横幕 康次  
開発本部長

仲西 昭徳  
デザイン本部  
本部長補佐

青池 利之  
調達コミュニケーション  
本部長

豊國 真也  
名古屋製作所長

須江 隆行  
水島製作所長

赤松 儀隆  
パワートレイン製作  
所長

鍵本 良輔  
品質統括部門長

柳本 憲男  
サービス本部長

片岡 英一  
海外業務管理本部長

中村 達夫  
アセアン本部長

三浦 順  
株式会社NMKV  
取締役副社長・COO

友納 文隆  
广汽三菱汽車有限  
公司 取締役社長

田中 朋典  
ミツビシ・モーターズ  
(タイランド)・カンパ  
ニー・リミテッド  
取締役副社長

野谷 一博  
ミツビシ・モーターズ  
(タイランド)・カンパ  
ニー・リミテッド  
取締役副社長

販売ネットワークの強化、生産体制の最適化を通じ、グローバルに戦略商品を投入していきます。



『アウトランダー PHEV』



『アウトランダー』



『パジェロスポーツ』



『トライトン』/『L200』

北米

(千台)

	2014年度	2015年度
RVR / ASX アウトランダースポーツ	41	45
ミラージュ/ スペーススター	24	31
アウトランダー	20	30
ランサー	26	26
その他	6	3
合計	117	135

欧州

(千台)

	2014年度	2015年度
RVR / ASX	62	51
アウトランダー	44	41
ミラージュ/スペーススター	30	31
アウトランダー PHEV	25	30
トライトン / L200	26	27
その他	40	26
合計	227	206

アジア

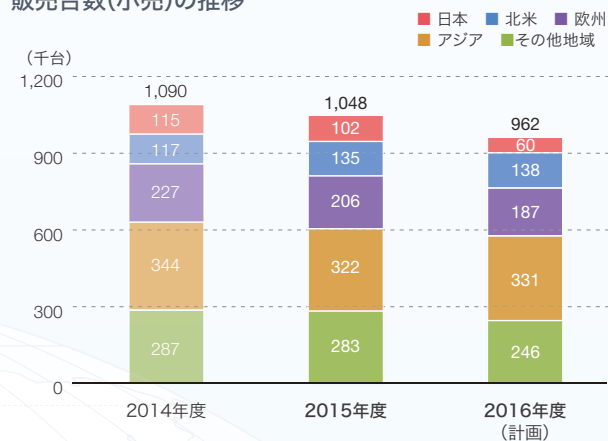
(千台)

	2014年度	2015年度
パジェロスポーツ	44	59
RVR / ASX	66	52
トライトン / L200	50	46
コルトL300	34	33
アトラージュ	23	24
アウトランダー	22	24
コルトT120SS	30	24
ミラージュ/スペーススター	22	19
その他	53	41
合計	344	322

## 販売台数(小売)構成

	(千台)		
	2014年度	2015年度	2016年度(計画)
日本	115	102	60
北米	117	135	138
欧州	227	206	187
アジア	344	322	331
その他地域	287	283	246
合計	1,090	1,048	962

## 販売台数(小売)の推移



## 日本

	(千台)	
	2014年度	2015年度
登録車：		
アウトランダー PHEV	9	12
デリカD:5	11	12
デリカD:2	6	6
その他	14	13
小計	40	43
軽自動車：		
ekワゴン/ ekスペース	58	43
ミニキャブ	15	14
その他	2	2
小計	75	59
合計	115	102

## その他地域(豪州・ニュージーランド、中南米、中東・アフリカ)

	(千台)	
	2014年度	2015年度
トライトン/ L200	94	79
ランサー	54	72
パジェロ	32	40
アウトランダー	24	31
RVR / ASX	33	30
その他	50	31
合計	287	283



『RVR』/『ASX』/『アウトランダースポーツ』



『ミラーージュ』/『スペーススター』



『アトラージュ』/『ミラーージュ G4』

# 全体概況

2015年度の地域別販売台数(小売)は、北米では『アウトランダー』や『アウトランダースポーツ』を中心に販売が増加し、西欧でもドイツやイギリスを中心に販売を伸ばしました。しかしながら、日本では登録車が増加したものの軽自動車が増減しました。加えて、ロシアでも経済情勢の悪化により販売台数が落ち込みました。一方、アジアでは、タイで新型『パジェロスポーツ』の販売が増加しましたが、中国やインドネシアで減少しました。これらの結果、全地域の合計販売台数は前年度比4万2千台(4%)減少の104万8千台となりました。

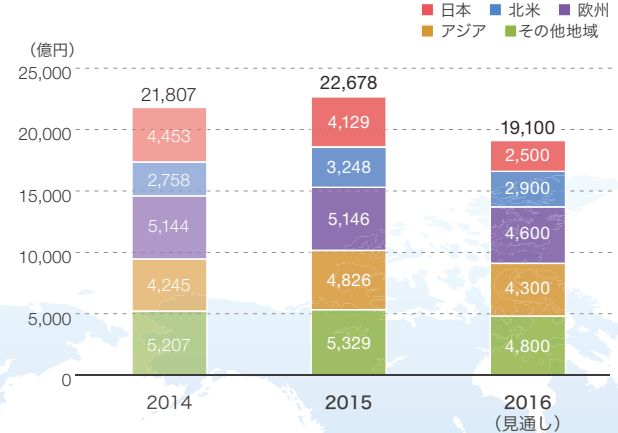
2016年度につきましては、日本で燃費問題による軽自動車の生産・販売停止の影響などから販売台数の減少が見込まれます。海外につきましては、燃費問題による大きな影響は確認されていないため、業績見通しに影響を織り込んでいません。全体では、中国やフィリピンなどのアジアや米国で販売を伸ばす計画ですが、日本をはじめロシアや中南米での減少が見込まれるため、前年度比8万6千台(8%)減少の96万2千台を計画しています。

## 売上高

(億円)

	2014年度	2015年度	2016年度(見通し)
日本	4,453	4,129	2,500
北米	2,758	3,248	2,900
欧州	5,144	5,146	4,600
アジア	4,245	4,826	4,300
その他地域	5,207	5,329	4,800
合計	21,807	22,678	19,100

## 売上高の推移

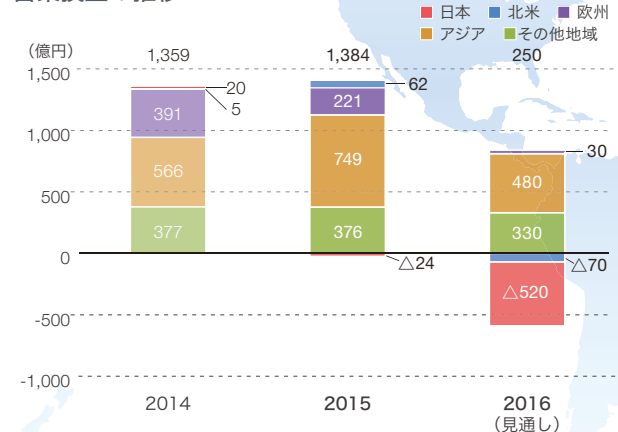


## 営業損益

(億円)

	2014年度	2015年度	2016年度(見通し)
日本	20	△24	△520
北米	5	62	△70
欧州	391	221	30
アジア	566	749	480
その他地域	377	376	330
合計	1,359	1,384	250

## 営業損益の推移



# 日本

## 2015年度の業績

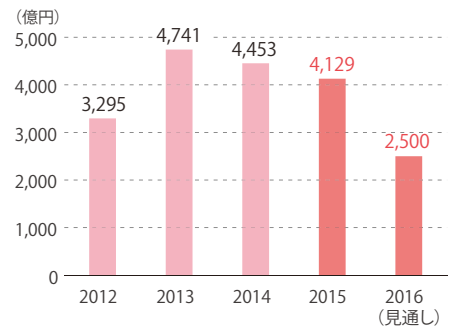
2015年度の日本市場における販売台数（小売）は、登録車が増加したものの軽自動車が増減し、前年度比1万3千台（11%）減少の10万2千台となりました。

売上台数の減少にともない、売上高は前年度比324億円減少の4,129億円となりました。営業損益は売上台数の減少および市場措置費用の増加などにより、24億円の損失（前年度は20億円の利益）となり減収減益でした。

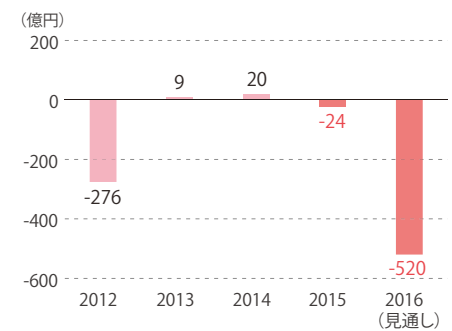
## 2016年度の見通し

2016年度の日本につきましては、軽自動車の生産・販売停止の影響などから販売台数が落ち込むことを見込み、2015年度比4万2千台（41%）減少の6万台の計画としました。また、売上高は2015年度比1,629億円減収の2,500億円、営業損益は520億円の損失を計画しています。

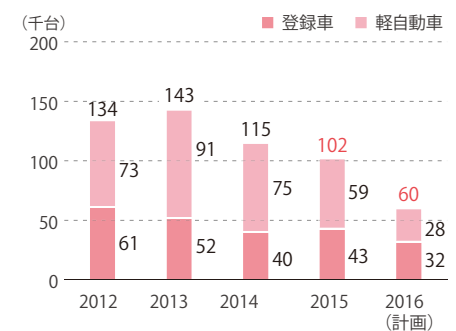
### 売上高



### 営業損益



### 販売台数（小売）



『ミラージュ』



『デリカD:5』

## 北米

### 2015年度の業績

2015年度の北米市場における販売台数は、『アウトランダー』や『アウトランダースポーツ』を中心に販売が増加したことにより、前年度比1万8千台(16%)増加の13万5千台となりました。

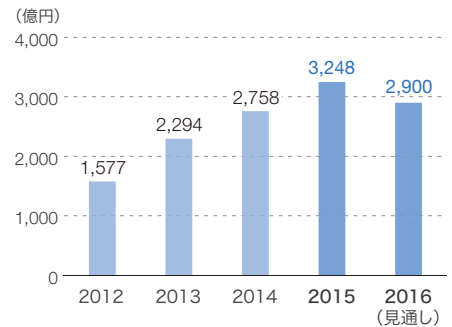
販売台数の増加により売上高は、前年度比490億円増加の3,248億円となりました。営業利益は、売上高の増加などにより、前年度比57億円増加の62億円となり増収増益でした。

なお、2015年11月をもって米国工場での車両生産を終了し、同工場で生産していた『アウトランダースポーツ』は、日本で生産し輸出する形に切り替えています。

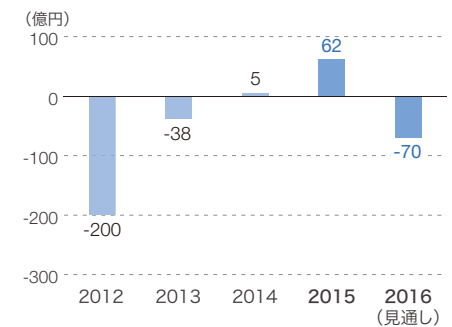
### 2016年度の見通し

北米では、2016年5月に米国で販売を開始した『ミラージュ G4』などが販売を牽引し、地域全体の販売台数は2015年度比3千台(2%)増加の13万8千台を計画しています。また、為替影響などにより、売上高は2015年度比348億円減収の2,900億円、営業損益は70億円の損失(前年度は62億円の利益)を計画しています。

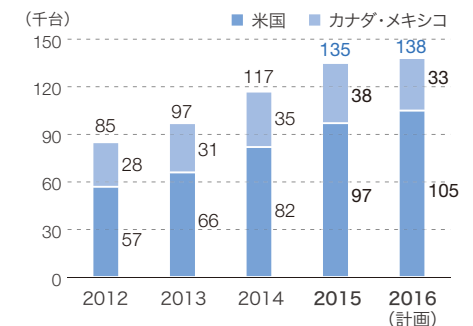
### 売上高



### 営業損益



### 販売台数 (小売)



『アウトランダー』



『アウトランダースポーツ』



『ミラージュ G4』



## 欧州

### 2015年度の業績

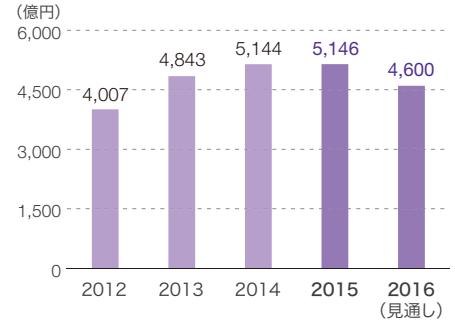
2015年度の欧州市場における販売台数は、ドイツやイギリスを中心に販売を伸ばしたため、西欧で前年度比1万9千台（11%）増加の17万3千台となりました。しかしながら、ロシアで経済情勢の悪化により販売台数が減少し、欧州全体では前年度比2万1千台（9%）減少の20万6千台となりました。

売上高は、ロシアの販売台数が減少したものの、販売価格の見直しや西欧での車種構成の改善などにより、前年度比2億円増加の5,146億円となりました。営業利益は為替影響などにより、前年度比170億円減少の221億円となり増収減益でした。

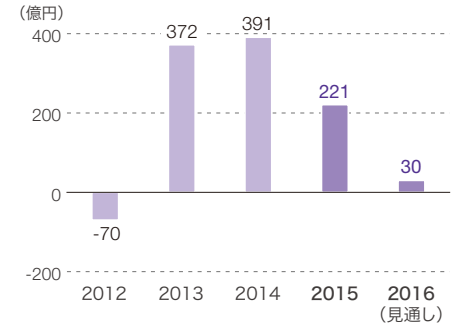
### 2016年度の見通し

欧州では、経済情勢が低迷しているロシアで2016年度も厳しい販売環境が続く見通しです。西欧は2015年度並みの販売台数を予想していますが、ロシアでの減少により欧州全体では、2015年度比1万9千台（9%）減少の18万7千台を計画しています。為替影響やロシアでの販売減少などにより、売上高は4,600億円、営業利益は30億円を計画しています。

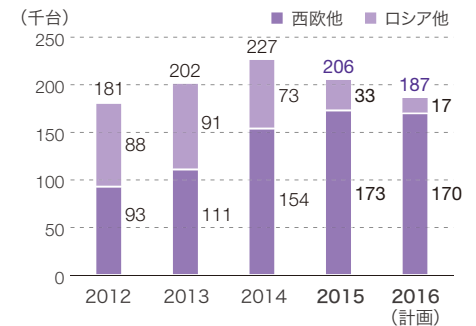
### 売上高



### 営業損益



### 販売台数（小売）



『L200』



『ASX』



『アウトランダー PHEV』

## アジア

### 2015年度の業績

2015年度の販売台数は、10月に発売した新型『パジェロスポーツ』の販売増加によりタイで前年度を上回りましたが、中国やインドネシアで減少した結果、アジア全体では前年度比2万2千台(6%)減少の32万2千台となりました。

売上高は、地域全体の販売台数が減少したものの新型『パジェロスポーツ』投入による車種構成の改善などにより、前年度比581億円増加の4,826億円となりました。営業利益につきましては、売上高の増加にともない前年度比183億円増加の749億円となり増収増益でした。

### 2016年度の見通し

2016年度は、中国やフィリピンなどで販売台数を伸ばし、地域全体で2015年度比9千台(3%)増加の33万1千台を計画しています。売上高は2015年度比526億円減収の4,300億円、営業利益は2015年度比269億円減益の480億円を計画しています。



『パジェロスポーツ』

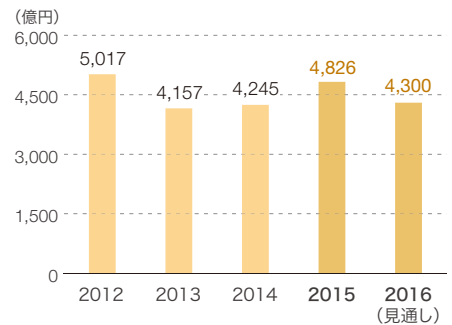


『トライトン』

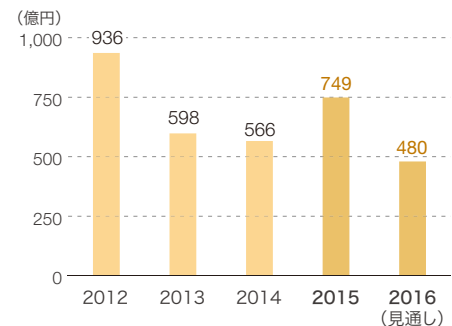


『ASX』

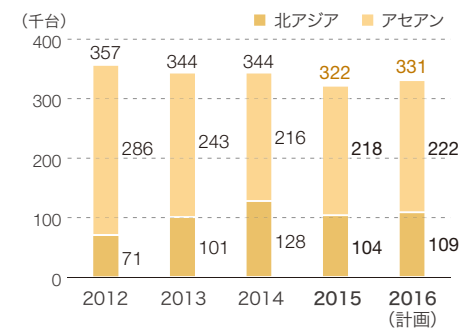
### 売上高



### 営業利益



### 販売台数 (小売)



## その他地域 (豪州・ニュージーランド、中南米、中東・アフリカ)

### 2015年度の業績

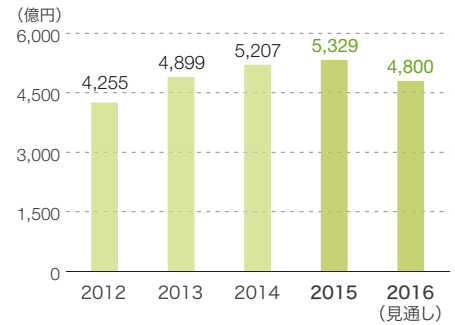
2015年度のその他地域における販売台数は、中東地域での販売が好調に推移したものの中南米で減少したため、地域全体では前年度比4千台（1%）減少の28万3千台となりました。

売上高は、前年度比122億円増加の5,329億円となりました。営業利益は、1億円減少の376億円となり増収減益でした。

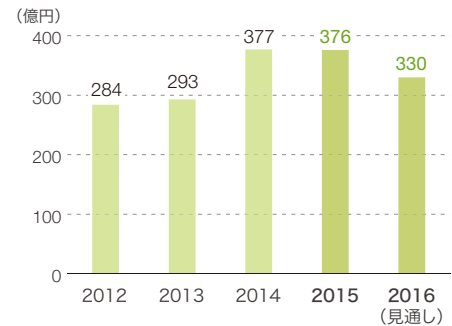
### 2016年度の見通し

2016年度は、中南米や中東の販売減少が見込まれるため、販売台数は2015年度比3万7千台（13%）減少の24万6千台を計画しています。また、売上高は2015年度比529億円減収の4,800億円、営業利益は46億円減益の330億円を計画しています。

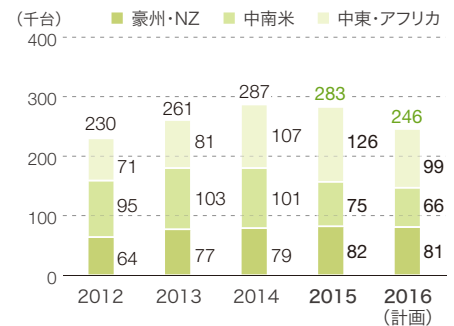
### 売上高



### 営業利益



### 販売台数 (小売)



『トライトン』/『L200』



『アウトランダー』



『ASX』

## 連結業績・財務サマリー

(単位：億円)

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
<b>会計年度：</b>						
売上高	18,285	18,073	18,151	20,934	21,807	<b>22,678</b>
営業利益	403	637	674	1,234	1,359	<b>1,384</b>
経常利益	389	609	939	1,295	1,516	<b>1,410</b>
親会社株主に帰属する当期純利益	156	239	380	1,047	1,182	<b>726</b>
販売台数(千台)	987	1,001	987	1,047	1,090	<b>1,048</b>
研究開発費	494	550	599	675	746	<b>787</b>
設備投資	525	710	514	722	680	<b>690</b>
減価償却費	627	534	503	527	533	<b>536</b>
自己資本当期純利益率(ROE)(%)	6.7	9.7	12.7	23.8	19.7	<b>10.9</b>

(単位：円)

<b>1株当たりデータ：</b>						
当期純利益金額	2.82	4.32	66.05	156.60	120.16	<b>73.80</b>
潜在株式調整後当期純利益金額	1.66	2.40	37.09	104.29	—	<b>—</b>
配当金	—	—	—	25.00	16.00	<b>16.00</b>

(単位：億円)

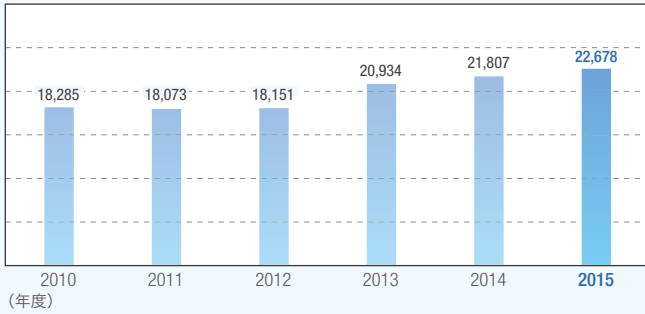
<b>会計年度末：</b>						
総資産	13,125	13,213	14,528	15,439	15,828	<b>14,337</b>
純資産	2,481	2,656	3,512	5,500	6,708	<b>6,853</b>
現預金	3,171	3,116	4,095	4,501	4,403	<b>4,534</b>
有利子負債	3,979	3,481	3,644	2,224	1,445	<b>271</b>
自己資本比率(%)	18.2	19.5	23.4	35.0	41.6	<b>46.8</b>

(注1) 親会社株主に帰属する当期純利益における2014年度以前の数値は当期純利益を記載しています。

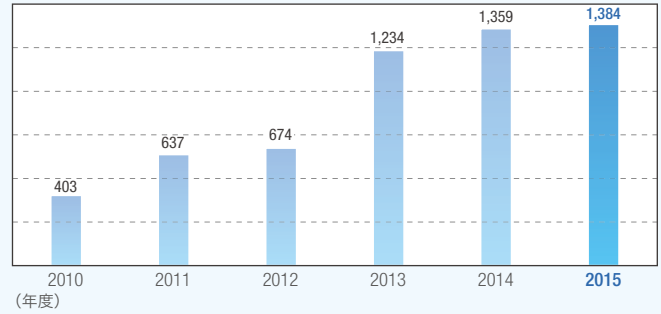
(注2) 2013年8月1日付で普通株式10株を1株の割合で併合しており、2012年度の期首に当該株式併合が行われたと仮定して1株当たり当期純利益金額、潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額を算定しています。

(注3) 2014年度以降の潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していません。

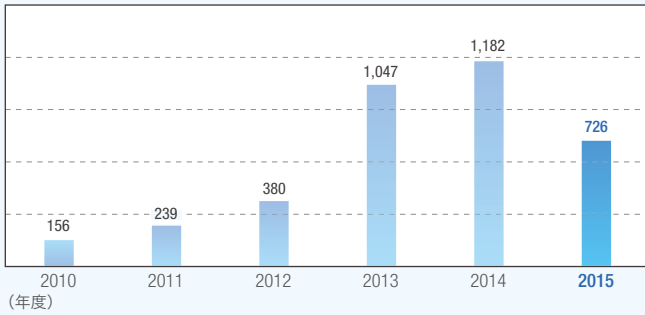
売上高  
(億円)



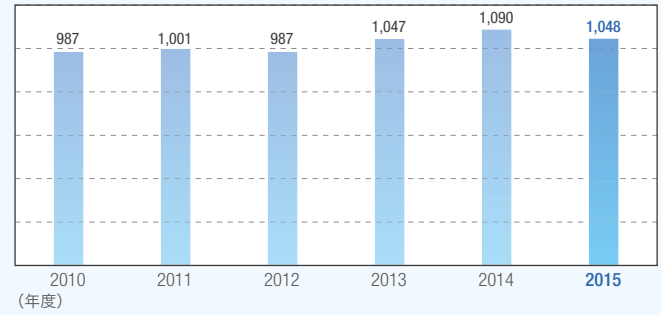
営業利益  
(億円)



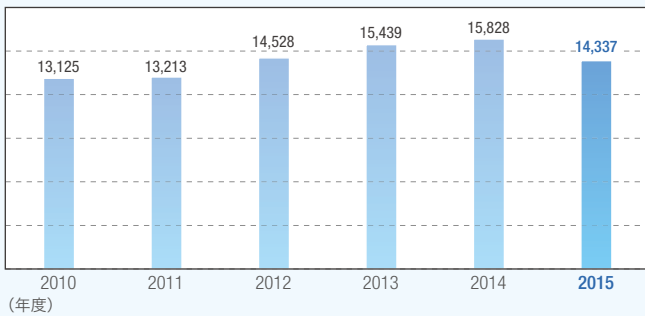
親会社株主に帰属する当期純利益  
(億円)



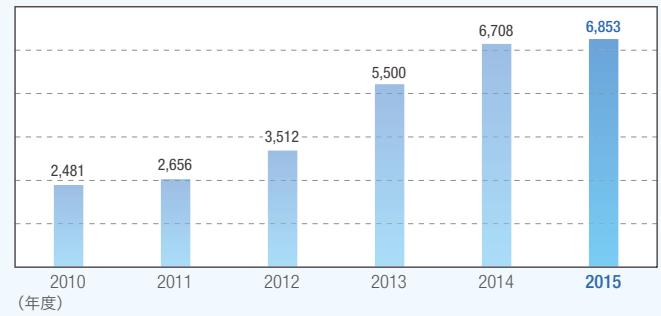
販売台数  
(千台)



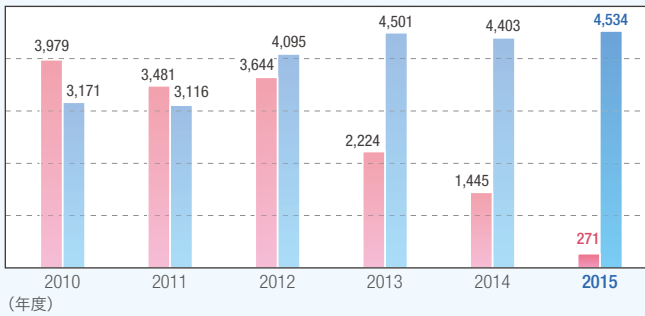
総資産  
(億円)



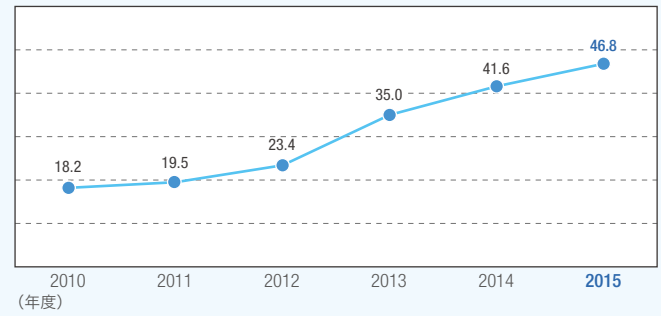
純資産  
(億円)



有利子負債 ■ 現預金  
(億円)



自己資本比率  
(%)



## 経営成績

当年度（2015年度）は、生産体制の最適化に向けた取り組みが大きく進展しました。2015年11月に生産台数が減少していた米国工場での車両の生産を終了した一方で、今後の成長が見込まれるアセアンにおいて生産能力の増強を進めました。前年度のフィリピン新工場での生産開始に続き、当年度はインドネシアで新工場の建設に着工し、2017年4月の操業開始に向けて準備を進めました。これらの工場はタイに続く主要生産拠点として位置付けています。また、商品面でも大幅に改良した新型『アウトランダー』と新型『アウトランダーPHEV』を日本に投入したほか、新型『パジェロスポーツ』をタイで発売し、今後は順次他の国への投入を進める方針です。

## 販売の状況

当年度の販売台数（小売）は、前年度比4万2千台（4%）減少の104万8千台となりました。

地域別では日本で登録車が増加したものの、軽自動車が増え、前年度比1万3千台（11%）減少の10万2千台となりました。北米では、『アウトランダー』や『アウトランダースポーツ』を中心に販売が増加したことにより、前年度比1万8千台（16%）増加の13万5千台となりました。欧州では、西欧で、ドイツやイギリスを中心に販売を伸ばし、前年度比1万9千台（11%）増加の17万3千台となりました。一方、ロシアは経済情勢の悪化と為替悪化に伴う値上げにより、販売台数が落ち込み、欧州全体では前年度比2万1千台（9%）減少の20万6千台となりました。アジアでは、10月に発売した新型『パジェロスポーツ』の販売が増加したタイでは前年度を上回りましたが、中国やインドネシアで減少し、アジア全体では前年度比2万2千台（6%）減少の32万2千台となりました。その他地域では、前年度比4千台（1%）減少の28万3千台となりました。

## 売上高および損益の状況

当年度の売上高は、前年度比871億円（4%）増加の2兆2,678億円となりました。営業利益は、為替の悪化や市場措置費用の増加はありましたが、コスト低減努力によるプラス影響や台数・車種構成等の改善により、前年度比25億円（2%）増加の1,384億円となりました。経常利益は、前年度比106億円（7%）減少の1,410億円、親会社株主に帰属する当期純利益は、前年度比456億円（39%）減少の726億円となりました。

## 事業の種類別セグメント情報

### ● 自動車事業

自動車事業に係る売上高は、前年度比944億円（4%）増加の2兆2,606億円となり、営業利益は前年度比39億円増加の1,390億円となりました。

### ● 金融事業

金融事業に係る売上高は、前年度比75億円（51%）減少の71億円となり、営業損失は7億円（前年度は営業利益9億円）となりました。

## 所在地別セグメント情報

### ● 日本 (増収、減益)

売上高は、売上台数は減少したものの、販売価格の値上げなどにより、前年度比290億円(2%)増加の1兆8,686億円となりましたが、営業利益は売上台数の減少および市場措置費用の増加などにより前年度比189億円(22%)減少の671億円となりました。

### ● 北米 (減収、増益)

売上高は、売上台数は増加したものの、米国工場生産台数減少や米国販売金融事業譲渡の影響などにより、前年度比23億円(1%)減少の3,032億円となりましたが、営業利益は売上台数の増加などにより前年度比58億円(227%)増加の83億円となりました。

### ● 欧州 (増収、減益)

売上高は、ロシアの売上台数が減少したものの、販売価格の値上げなどにより、前年度比391億円(49%)増加の1,187億円となりましたが、営業利益はロシアの売上台数の減少および為替影響などにより前年度比74億円(92%)減少の6億円となりました。

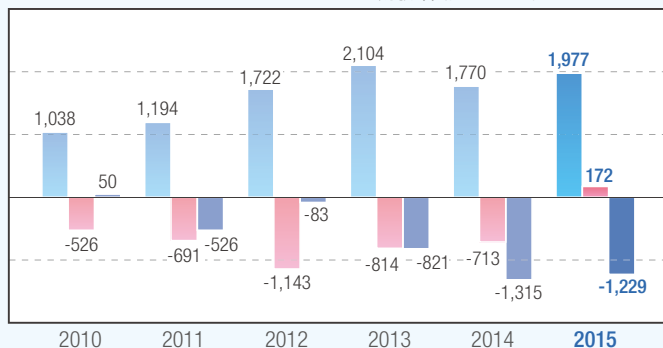
### ● アジア・その他の地域 (増収、増益)

売上高は、売上台数の増加や為替影響により、前年度比888億円(10%)増加の9,701億円となり、営業利益は、前年度比215億円(54%)増加の610億円となりました。

※所在地別セグメント情報では、日本については当社及び国内連結子会社、海外については、各地域に所在する海外連結子会社の業績を説明しています。P10～P17の「地域別営業概況」では、外部顧客の所在地を基礎として区分した地域別業績を説明しているため、値は異なります。

## キャッシュ・フロー

(億円)



(年度)

## 財政状態に関する分析

### 資産、負債、純資産およびキャッシュ・フロー

当年度末の資産は、第2四半期に実施した販売金融債権の譲渡などにより、前年度末比1,491億円減少し1兆4,337億円となりました。負債は、第2四半期に実施した販売金融債権の譲渡などに伴う借入金の減少などにより、前年度末比1,636億円減少し7,484億円、純資産は、前年度末比145億円増加し6,853億円となりました。

当年度のキャッシュ・フローの状況については、営業活動によるキャッシュ・フローは、1,977億円の収入となりました。(前年度は1,770億円の収入)

投資活動によるキャッシュ・フローは、有形固定資産(米国販売金融事業)の売却による収入などにより172億円の収入となりました。(前年度は713億円の支出)

財務活動によるキャッシュ・フローは、借入金の返済による支出や配当金の支出などにより、1,229億円の支出となりました。(前年度は1,315億円の支出)

その結果、当年度末における現金及び現金同等物の残高は、4,624億円となりました。(前年度末残高は3,955億円)

### キャッシュ・フロー関連指標の推移

(各年度)	2011	2012	2013	2014	2015
自己資本比率(%)	19.5	23.4	35.0	41.6	46.8
時価ベースの自己資本比率(%)	39.4	41.0	68.8	67.4	57.8
キャッシュ・フロー対有利子負債比率	2.9	2.1	1.1	0.8	0.1
インタレスト・カバレッジ・レシオ	8.5	15.9	22.3	41.0	120.2

※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利子を支払っているすべての負債を対象としています。

## 2016年度の業績見通し

当社製車両の燃費試験の不正に伴う損益影響は、営業損益・特別損益あわせて、約2,250億円と想定していますが、2015年度決算に約200億円を引き当てしていますので、2016年度の損益影響は約2,050億円の損失と予想しています。

営業利益への影響は550億円を見込んでいます。その内訳は、国内の販売台数や部用品の販売減少による影響、愛車無料点検などの国内販売対策費用となっています。特別損失としては1,500億円を見込んでおり、そのうち500億円をお客様へのお支払い費用として織り込み、1,000億円を日産自動車様、販売会社様やサプライヤー様へのお支払い、水島製作所の一時帰休費用として織り込んでいます。

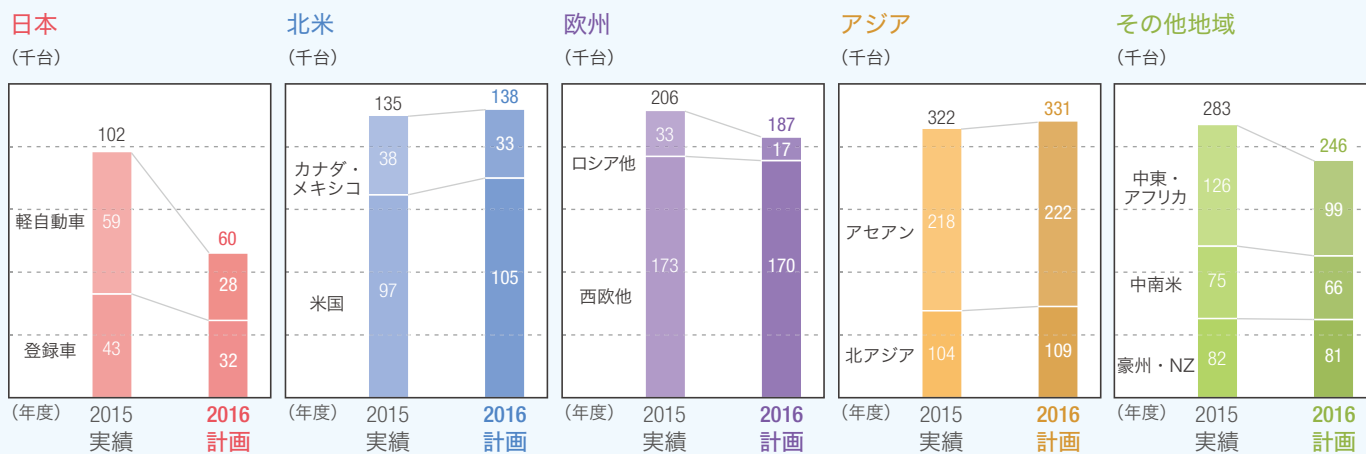
一方、将来に向けた成長戦略を積極的に進める方針に変更はなく、設備投資は800億円と前年度に対し16%増加の

計画としています。研究開発費についても、新小型SUVやアウトランダー次期車の開発、先行研究の強化のため970億円と前年度比23%増加の計画としました。

販売台数につきましては、96万2千台と前年度比8万6千台(8%)減少の計画としました。日本では前年度比4万2千台(41%)減少の6万台の計画としましたが、海外では燃費問題による大きな影響は確認されておらず、今回の業績見通しに織り込んでいません。また、日産自動車様とは販売や金融などでのシナジー効果を検討していますが、今回の業績見通しには織り込んでいません。

これらを踏まえ、売上高は1兆9,100億円、営業利益は250億円、親会社株主に帰属する当期純損失は1,450億円の計画としました。

### 地域別販売台数計画(小売)



### 業績の実績と見通し

	2014年度実績	2015年度実績	2016年度見通し
販売台数(小売)	1,090千台	1,048千台	962千台
売上高	21,807億円	22,678億円	19,100億円
営業利益	1,359億円	1,384億円	250億円
(営業利益率)	6.2%	6.1%	1.3%
親会社株主に帰属する当期純利益*	1,182億円	726億円	-1,450億円
(当期利益率)	5.4%	3.2%	-7.6%

※2014年度は「当期利益」



## 事業等のリスク

当社グループの経営成績および財政状態等に影響を及ぼす可能性のあるリスクには、以下のようなものがあります。

### 国内外の経済情勢および社会情勢の影響

当社グループの当年度売上高に占める海外売上高比率は約8割であり、日本のほか、当社グループの今後の地域戦略の中心を担うアセアン諸国その他の新興市場国等の経済情勢および社会情勢が変化した場合、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。また、海外市場における事業展開には、法制や税制の変更、政治・経済情勢の変化、インフラの未整備、人材確保の困難性、テロ等の非常事態、感染症の流行等といったリスクが内在しており、当該リスクの顕在化により、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

### 自動車業界の競争激化の影響

自動車業界は過剰生産能力等を背景として、世界的な競争が熾烈化しており、価格競争などにより販売インセンティブや効果的な広告宣伝活動が販売促進およびマーケットシェアの維持に不可欠になっています。こうした価格競争や販売インセンティブ等の増加は当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

また、自動車業界の競争の熾烈化に伴い、新製品の開発サイクルがより短期的となっている中、当社グループは、2016年4月20日、当社製軽自動車の型式認証において、当社が国土交通省に提出した燃費試験データについて、燃費を実際よりも良く見せるため、不正な操作が行われていたこと、および国内法規で定められたものと異なる試験方法が取られていたことを公表しました。当社は、この不正行為（以下「燃費試験不正行為」という。）について客観的かつ徹底的な調査を行うため、同年4月25日に独立性のある外部有識者のみで構成される特別調査委員会を設置し、事実関係の調査、原因分析および再発防止策が検討されています。また、上記の当社製軽自動車以外にも、正しく走行抵抗を算出していなかったり、法で定められた書類に事実と異なる記載を行ったり、机上計算により走行抵抗を算出したり、他車の測定データを恣意的に組み合わせて使用したりした車種があったこと等について、数度に渡り国土交通省に対し報告書を追加提出しました。

燃費試験不正行為により、当社は、顧客のニーズを捉えた軽自動車の次世代モデルを適時・適切に提供できないおそれがあり、また、当社のブランドおよび信用の著しい低下により新製品が市場に十分に受けられない可能性があります。今後、さらなる不正が発覚した場合には、当社グループの事業運営、経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。これに加えて、燃費試験不正行為その他の影響により当社が価格、品質、安全性等の様々な面で顧客のニーズを捉えた新製品を適時・適切に提供できない場合、また当社の戦略商品が市場に十分に受け入れられない場合には、当社グループの事業運営、経営成績又は財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

さらに、燃費試験不正行為の影響を受けて、当社のブランドおよび信用の著しい低下等により当社グループが競争力の維持強化に向けた施策を今後効果的に講じることができない場合には、製品の需要の低下やそれに伴う工場稼働率の低下等により、当社グループの事業運営、経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

### 自然災害や事故等の影響

当社グループは、日本および世界各地に製造拠点等の設備を有しており、当該各地で大規模な地震・台風・洪水等の自然災害や火災等の事故、感染症の発生により、当社グループまたはその取引先の操業の中断等の重大な支障をきたす場合があります。これらは発生可能性が高く当社グループ事業へ影響が大きいと想定されるシナリオに基づき事業継続計画・災害対策の取組整備を進めていますが、想定を超える規模で発生した場合は当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

### 法規制等の影響

当社グループは、事業を展開する各国において地球環境保護や製品の安全性に関連する規制等、様々な法規制の適用を受けており、当社グループが当該法規制に適用しまたはこれを遵守できない場合、またそれにより制裁を受けた場合、改正・強化された新たな規制への適用または遵守のために多額の費用が生じる場合などは当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

たとえば、当社グループは、燃費試験不正行為について、

影響のある車両の特定、原因の究明について、客観的で徹底的な調査を行っていますが、かかる調査の結果等を踏まえて、規制当局からの措置を受ける可能性や、燃費不正行為に関連した多額の費用が生じる可能性があり、これにより、当社グループの事業運営、経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

#### 製品の原価変動の影響

当社グループは、多数の取引先から原材料および部品等を購入し、製品の製造を行っており、需要および市況変動により当社製品の製造原価が上昇した場合、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

#### 為替変動の影響

当社グループの当年度売上高に占める海外売上高比率は約8割であり、このうち外貨建債権債務については為替予約等によりリスク低減に努めていますが、為替相場が変動した場合、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

#### 計画前提と現実との相違等により中期経営計画における目標を達成できない場合の影響

当社グループは、中期経営計画を策定し、中期的な事業戦略を定めていますが、燃費試験不正行為の影響等により中期経営計画の前提が現実と異なることとなった場合、また、本項記載の他のリスクが顕在化した等の場合には、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

#### 製品の品質・安全性の影響

当社グループによる製品の品質向上および安全性の確保の努力にかかわらず、製品の欠陥または不具合によるリコールまたは改善対策等が大規模なものとなり、または大規模な製造物責任を追及された場合には、多額の費用負担、当社製品への評価および需要の低下等により、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

たとえば、燃費試験不正行為に関し、当社のユーザー、取引先、提携先企業、国、地方公共団体やその他の第三者に対する補償、賠償責任等が発生した場合には多額の費用負担が発生する可能性があります。また、燃費試験不正行為の影響を受けて当社製品への評価および需要の

低下等が生じており、かかる状況が長期化する可能性もあります。これらにより、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

#### 訴訟等の影響

当社グループが、事業を遂行していく上で、ユーザー、取引先や第三者との間で訴訟等が発生し、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

また、現時点で係争中の訴訟等についての判決等が当社グループの主張や予測と異なる結果となった場合、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

当社は、2010年2月20日、当社のエジプトにおける旧販売会社であるMASRIA Co. Ltd(以下「原告」)から、当社による同社との販売店契約の解約について、9億米ドルの損害賠償請求を含む訴訟(以下「本訴訟」)を提起されています。本訴訟につき、2010年10月26日に第一審裁判所、2012年7月3日に控訴審裁判所において、それぞれ、本訴訟の裁判管轄がエジプトの裁判所にはないことを理由として原告の訴えを却下する旨の判決がありましたが、原告がこれに対し、2012年7月21日付でエジプト最高裁判所に上告したため、本訴訟は上告審に係属中です。

本訴訟の裁判管轄がエジプトの裁判所にはないことは、前記販売店契約上明らかであること、また、実質的にも、当社による販売店契約の解約は、当該契約の定めに従ってなされた合法的なものであり、原告の請求原因には合理性がないことなどから、現時点において、本訴訟は当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼすものではないと判断しています。

また、燃費不正行為に関連して当社のユーザー、取引先、提携先企業やその他の第三者から当社グループに対する訴訟等が提起され、かかる訴訟等の結果、当社グループに対して、損害賠償の支払等が命じられる可能性があります。かかる訴訟等の結果を予測することは困難ですが、その解決には相当の時間および費用を要する可能性があるとともに、その結果によっては、当社グループの経営成績および財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

#### 他企業との提携の影響

当社グループは、事業を展開する上で国内外の自動車メーカーをはじめ、他社と様々な提携活動を行っています

が、提携先固有の事情、提携先との協議の不調等、当社グループの管理できない要因により、提携の目的を十分に達成できない場合、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

#### 特定調達先への依存の影響

当社グループは、原材料および部品等を多数の取引先から調達しています。より高い品質、技術をもったものをより競争力のある価格で調達しようとする場合、発注が特定の調達先に集中することがあります。また特別な技術を要する部品等については、提供できる調達先が限定されることがあります。そのため、予期せぬ事由によりそれらの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、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

#### 顧客、取引先等の信用リスクの影響

当社グループは、顧客や、販売業者、金融事業によるリース先等の取引先の信用リスクを有しています。かかる信用リスクに基づく損失が当社グループの想定を上回る場合には、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

#### 知的財産権侵害の影響

当社グループは、他社製品との差別化のため、技術・ノウハウ等の知的財産を保護するとともに、第三者の知的財産権に対する侵害の予防に努めています。しかしながら、第三者が当社グループの知的財産を不当に使用した類似商品を製造・販売したり、世界各国における法規制上、当社グループの知的財産権の保護に限界があることで販売減少や訴訟費用が発生した場合、あるいは、予期せぬ第三者の知的財産権侵害のために製造販売の中止、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た場合、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

#### 情報技術および情報セキュリティの影響

当社グループの運営や製品等に利用する情報技術およびネットワークやシステムについては、ハッカーやコンピュータウイルスによる攻撃、不正使用やインフラ障害等により支障を来すおそれがあり、その結果、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性

があります。当社グループは、個人情報を含むグループ内外の機密情報を保有しており、当該情報が不正に外部に流出した場合、当社グループの社会的信用および経営成績または財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

#### 株式の希薄化

日産自動車向け第三者割当において発行される予定の株式数は506,620,577株です。これにより2016年3月31日現在の発行済株式総数983,661,919株(総議決権数9,833,737個)に対して、51.5%(議決権比率51.5%)の割合で希薄化が生じます。この結果、当社の1株当たり配当額や議決権割合の低下などの株式価値の希薄化や株価に重大な影響を及ぼす可能性があります。

#### 筆頭株主の異動と日産自動車との提携(以下「本提携」)

日産自動車向け第三者割当が実施された場合、当社の総議決権に対して割当予定先が保有することとなる当社普通株式に係る議決権割合は34%となり、主要株主である筆頭株主およびその他の関係会社に該当することが見込まれます。本提携の実施後、当社は、当社がルノー・日産アライアンスの一員となり、その中で商品・技術開発領域の一体運用を行うことにより、開発資源を有効活用し、商品力の強化と高付加価値部品を中心とした部品の購買の効率性強化を図ることとなるため、当社グループの経営方針についての割当予定先の考え方および割当予定先による当社に係る議決権行使等により、当社グループの事業運営に重大な影響を及ぼす可能性があり、これらの結果、当社グループの経営成績および財政状態に重大な影響を及ぼす可能性があります。

当社は、日産自動車向け第三者割当を含む本提携の下、開発部門の改革、開発資源を有効活用して商品力の強化と高付加価値部品を中心とした部品の購買の効率性強化を図る方針ですが、本提携契約に従い本提携が具体的に実行されるとの保証はなく、また本提携が実施された場合でも当社の企図する経済的効果が得られない可能性や当社グループが他の企業グループとの提携または取引を行う機会を失う可能性があり、あるいは、本提携に際して他の企業グループとの提携解消等を行う場合にはこれに伴って費用が生じる可能性があり、これらの結果、当社グループの経営成績に重大な影響を及ぼす可能性があります。

## 連結貸借対照表

(単位：百万円)

	2014年度 (2015年3月31日)	2015年度 (2016年3月31日)
<b>資産の部</b>		
流動資産		
現金及び預金	440,272	453,371
受取手形及び売掛金	184,653	172,119
販売金融債権	37,702	—
商品及び製品	155,181	141,260
仕掛品	25,968	19,601
原材料及び貯蔵品	30,533	28,467
短期貸付金	2,377	3,031
繰延税金資産	24,742	14,883
その他	65,811	82,864
貸倒引当金	△3,585	△1,414
流動資産合計	963,658	914,183
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	80,347	80,205
機械装置及び運搬具(純額)	174,585	123,157
工具、器具及び備品(純額)	37,142	32,230
土地	97,129	91,752
建設仮勘定	17,105	13,778
有形固定資産合計	406,310	341,124
無形固定資産	14,043	16,519
投資その他の資産		
長期販売金融債権	40,446	—
投資有価証券	74,298	83,075
長期貸付金	6,953	7,185
退職給付に係る資産	4,823	3,408
繰延税金資産	9,914	9,378
その他	69,115	64,825
貸倒引当金	△6,763	△5,975
投資その他の資産合計	198,789	161,897
固定資産合計	619,143	519,541
資産合計	1,582,802	1,433,725

(単位：百万円)

	2014年度 (2015年3月31日)	2015年度 (2016年3月31日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
支払手形及び買掛金	353,862	362,066
電子記録債務	21,018	27,093
短期借入金	90,907	12,379
1年内返済予定の長期借入金	27,643	14,155
リース債務	3,338	1,820
未払金及び未払費用	122,128	113,177
未払法人税等	5,829	6,609
繰延税金負債	11	45
製品保証引当金	34,108	41,561
燃費試験関連損失引当金	—	20,567
その他	33,992	39,774
流動負債合計	692,840	639,250
固定負債		
長期借入金	25,914	540
リース債務	2,194	1,317
繰延税金負債	29,970	26,663
退職給付に係る負債	106,821	34,002
その他	54,294	46,614
固定負債合計	219,195	109,137
負債合計	912,035	748,387
<b>純資産の部</b>		
株主資本		
資本金	165,701	165,701
資本剰余金	85,257	85,257
利益剰余金	432,241	488,590
自己株式	△220	△220
株主資本合計	682,980	739,328
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	7,844	4,429
繰延ヘッジ損益	286	542
為替換算調整勘定	△21,013	△59,109
退職給付に係る調整累計額	△11,445	△14,043
その他の包括利益累計額合計	△24,327	△68,181
非支配株主持分	12,113	14,189
純資産合計	670,766	685,337
負債純資産合計	1,582,802	1,433,725

## 連結損益計算書

(単位：百万円)

	2014年度 (自 2014年4月1日 至 2015年3月31日)	2015年度 (自 2015年4月1日 至 2016年3月31日)
売上高	2,180,728	2,267,849
売上原価	1,707,091	1,797,659
売上総利益	473,637	470,190
販売費及び一般管理費		
広告宣伝費及び販売促進費	101,206	90,976
運賃	59,517	56,194
貸倒引当金繰入額	△367	207
役員報酬及び給料手当	67,539	68,542
退職給付費用	3,926	4,604
減価償却費	9,131	9,487
研究開発費	45,057	45,012
その他	51,712	56,787
販売費及び一般管理費合計	337,724	331,812
営業利益又は営業損失(△)	135,913	138,377
営業外収益		
受取利息	5,507	4,966
受取配当金	1,740	1,557
為替差益	4,119	—
持分法による投資利益	10,613	10,993
その他	1,066	820
営業外収益合計	23,046	18,337
営業外費用		
支払利息	4,305	1,587
為替差損	—	11,302
訴訟関連費用	1,356	967
その他	1,682	1,830
営業外費用合計	7,343	15,687
経常利益又は経常損失(△)	151,616	141,027
特別利益		
固定資産売却益	408	10,848
退職給付制度改定益	2,448	—
関係会社株式売却益	717	—
その他	517	1,570
特別利益合計	4,091	12,419
特別損失		
固定資産除却損	2,569	3,247
固定資産売却損	461	385
減損損失	20,145	2,188
燃費試験関連損失	—	19,126
工場閉鎖損失	—	19,062
関係会社株式売却損	517	—
その他	2,508	610
特別損失合計	26,203	44,619
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	129,504	108,827
法人税、住民税及び事業税	17,179	23,070
法人税等調整額	△7,698	7,949
法人税等合計	9,481	31,019
当期純利益又は当期純損失(△)	120,023	77,807
非支配株主に帰属する当期純利益	1,853	5,232
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)	118,170	72,575

## 連結包括利益計算書

(単位：百万円)

	2014年度 (自 2014年4月1日 至 2015年3月31日)	2015年度 (自 2015年4月1日 至 2016年3月31日)
当期純利益又は当期純損失(△)	120,023	77,807
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	2,047	△3,400
繰延ヘッジ損益	383	5
為替換算調整勘定	30,750	△33,866
退職給付に係る調整額	△7,942	△2,726
持分法適用会社に対する持分相当額	2,772	△5,336
その他の包括利益合計	28,011	△45,325
包括利益	148,035	32,482
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	144,787	28,721
非支配株主に係る包括利益	3,247	3,760

## 連結株主資本等変動計算書

(単位：百万円)

2014年度 (自2014年4月1日至2015年3月31日)	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
当期首残高	165,701	85,257	340,714	△219	591,453
会計方針の変更による累積的影響額			5,363		5,363
会計方針の変更を反映した当期首残高	165,701	85,257	346,077	△219	596,817
当期変動額					
剰余金の配当			△31,961		△31,961
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)			118,170		118,170
自己株式の取得				△0	△0
持分法の適用範囲の変動			△45		△45
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)					
当期変動額合計	—	—	86,163	△0	86,163
当期末残高	165,701	85,257	432,241	△220	682,980

	その他の包括利益累計額					非支配株主持分	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	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括 利益累計額合計		
当期首残高	5,786	△1,641	△51,323	△3,742	△50,921	9,477	550,009
会計方針の変更による累積的影響額							5,363
会計方針の変更を反映した当期首残高	5,786	△1,641	△51,323	△3,742	△50,921	9,477	555,373
当期変動額							
剰余金の配当							△31,961
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)							118,170
自己株式の取得							△0
持分法の適用範囲の変動							△45
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	2,057	1,928	30,310	△7,703	26,593	2,636	29,229
当期変動額合計	2,057	1,928	30,310	△7,703	26,593	2,636	115,393
当期末残高	7,844	286	△21,013	△11,445	△24,327	12,113	670,766

2015年度 (自2015年4月1日至2016年3月31日)	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
当期首残高	165,701	85,257	432,241	△220	682,980
会計方針の変更による累積的影響額					—
会計方針の変更を反映した当期首残高	165,701	85,257	432,241	△220	682,980
当期変動額					
剰余金の配当			△16,226		△16,226
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)			72,575		72,575
自己株式の取得				△0	△0
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)					
当期変動額合計	—	—	56,348	△0	56,348
当期末残高	165,701	85,257	488,590	△220	739,328

	その他の包括利益累計額					非支配株主持分	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	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括 利益累計額合計		
当期首残高	7,844	286	△21,013	△11,445	△24,327	12,113	670,766
会計方針の変更による累積的影響額							—
会計方針の変更を反映した当期首残高	7,844	286	△21,013	△11,445	△24,327	12,113	670,766
当期変動額							
剰余金の配当							△16,226
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)							72,575
自己株式の取得							△0
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△3,414	255	△38,096	△2,598	△43,853	2,075	△41,777
当期変動額合計	△3,414	255	△38,096	△2,598	△43,853	2,075	14,570
当期末残高	4,429	542	△59,109	△14,043	△68,181	14,189	685,337



# 連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	2014年度 (自 2014年4月1日 至 2015年3月31日)	2015年度 (自 2015年4月1日 至 2016年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	129,504	108,827
減価償却費	62,406	58,717
減損損失	20,145	2,188
燃費試験関連損失	—	19,126
工場閉鎖損失	—	19,062
退職給付制度改定益	△2,448	—
貸倒引当金の増減額(△は減少)	△849	△2,264
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	△9,415	△80,764
受取利息及び受取配当金	△7,248	△6,523
支払利息	4,305	1,587
為替差損益(△は益)	1,893	1,346
持分法による投資損益(△は益)	△10,613	△10,993
固定資産除売却損益(△は益)	2,623	△7,216
関係会社株式売却損益(△は益)	△200	—
売上債権の増減額(△は増加)	481	3,931
たな卸資産の増減額(△は増加)	14,382	10,153
販売金融債権の増減額(△は増加)	2,824	65,208
仕入債務の増減額(△は減少)	2,766	32,480
その他	△19,115	880
小計	191,442	215,747
利息及び配当金の受取額	11,342	13,367
利息の支払額	△4,315	△1,645
工場閉鎖に係る支払額	—	△8,656
法人税等の支払額	△21,459	△21,122
営業活動によるキャッシュ・フロー	177,008	197,691
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の増減額(△は増加)	△17	40,694
有形固定資産の取得による支出	△85,598	△69,000
有形固定資産の売却による収入	16,353	64,024
投資有価証券の売却による収入	53	104
短期貸付金の増減額(△は増加)	423	△860
長期貸付けによる支出	△870	△2,526
長期貸付金の回収による収入	1,343	1,487
その他	△3,015	△16,753
投資活動によるキャッシュ・フロー	△71,327	17,169
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の増減額(△は減少)	△41,573	△78,234
長期借入れによる収入	28,613	2,705
長期借入金の返済による支出	△83,064	△26,957
配当金の支払額	△31,746	△16,193
非支配株主への配当金の支払額	△507	△1,615
その他	△3,215	△2,621
財務活動によるキャッシュ・フロー	△131,494	△122,917
現金及び現金同等物に係る換算差額	9,643	△25,029
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△16,168	66,914
現金及び現金同等物の期首残高	411,695	395,526
現金及び現金同等物の期末残高	395,526	462,440

名称	国・地域
<b>連結子会社</b>	
北海道三菱自動車販売株式会社	日本
東日本三菱自動車販売株式会社	日本
関東三菱自動車販売株式会社	日本
中部三菱自動車販売株式会社	日本
西日本三菱自動車販売株式会社	日本
パジェロ製造株式会社	日本
三菱自動車ロジテクノ株式会社	日本
三菱自動車エンジニアリング株式会社	日本
水菱プラスチック株式会社	日本
ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・インク*2	米国
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
ミツビシ・モーター・セールス・オブ・カナダ・インク	カナダ
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
ミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・ブイ	オランダ
ミツビシ・モーター・アールアンドディー・ヨーロッパ・ジーエムビーエイチ	ドイツ
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
エムエムシー・インターナショナル・ファイナンス(ネザーランド)・ビー・ブイ	オランダ
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
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
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
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
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
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
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.
その他海外子会社12社	
<b>持分法適用関連会社</b>	
室蘭三菱自動車販売株式会社	日本
十勝三菱自動車販売株式会社	日本
茨城三菱自動車販売株式会社	日本
三重三菱自動車販売株式会社	日本
香川三菱自動車販売株式会社	日本
宮崎三菱自動車販売株式会社	日本
東関東MMC部品販売株式会社	日本
株式会社NMKV	日本
MMCダイヤモンドファイナンス株式会社	日本
エムエムディー・オートモービル・ジーエムビーエイチ	ドイツ
ビナ・スター・モーターズ・コーポレーション	ベトナム
广汽三菱汽车有限公司	中国
その他関連会社8社	
<b>その他の関係会社</b>	
名称	国・地域
三菱重工業株式会社*3	日本

\* 1 : 議決権の所有又は被所有割合の( )内は、間接所有又は被間接所有割合で内数。

\* 2 : 特定子会社に該当する。(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・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)

\* 3 : 2016年度第1四半期末日をもって、三菱重工業が当社を持分法適用会社から除外したため、三菱重工業は当社のその他の関係会社に該当しなくなりました。

資本金	事業の内容	議決権の所有割合 (%) *1
100百万円	自動車の販売	100.0
100百万円	自動車の販売	100.0
100百万円	自動車の販売	100.0
100百万円	自動車の販売	100.0
100百万円	自動車の販売	100.0
610百万円	自動車の製造	100.0
436百万円	自動車の輸送・整備、自動車部品の販売	83.2
350百万円	自動車の開発	100.0
100百万円	自動車部品の製造	100.0
398,812千米ドル	自動車の販売	100.0
2,000千米ドル	自動車関連調査・試験・研究	100.0 (100.0)
2,000千カナダドル	自動車の販売	100.0 (100.0)
47,500千米ドル	自動車の販売	100.0
107,165千ユーロ	自動車部品の販売	100.0
767千ユーロ	自動車関連調査・試験・研究	100.0
6,807千ユーロ	自動車の販売	100.0
136千ユーロ	資金調達及びグループファイナンス	100.0
1,789,934千オーストラリアドル	自動車の販売	100.0
48,000千ニュージーランドドル	自動車の販売	100.0
7,000,000千パーツ	自動車の製造・販売	100.0
20,000千パーツ	自動車エンジン・プレス部品の製造	100.0 (100.0)
1,640,000千フィリピンペソ	自動車の製造・販売	51.0
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 (10.0)
10,000千UAE ディルハム	自動車部品の販売	100.0
100百万円	自動車の販売	29.0 (29.0)
60百万円	自動車の販売	35.0
30百万円	自動車の販売	40.0
58百万円	自動車の販売	24.8
50百万円	自動車の販売	23.0
60百万円	自動車の販売	38.8
100百万円	自動車部品の販売	33.0 (10.0)
10百万円	自動車の商品企画・開発	50.0
3,000百万円	自動車の販売金融・リース・レンタル	47.0
30,000千ユーロ	自動車の販売	24.99
410,812,000ベトナムドン	自動車の製造・販売	41.2
1,700,000千元	自動車の製造・販売	33.0
資本金	事業の内容	議決権の被所有割合 (%) *1
265,608百万円	エネルギー・環境、交通・輸送、防衛・宇宙、 機械・設備システム、その他・共通	20.3 (7.7)



国、地域	工場名	主な生産品目
日本	① 岡崎製作所*	アウトランダー、アウトランダー PHEV、RVR
	② 水島製作所	i-MiEV(アイ・ミーブ)、ギャランフォルティス(ランサー)、eKワゴン、eKスペース、MINICAB-MiEV(ミニキャブ・ミーブ)
	③ パジェロ製造株式会社	パジェロ、デリカD：5、アウトランダー
	④ パワートレイン製作所 京都工場	エンジン
	⑤ パワートレイン製作所 滋賀工場	エンジン
	⑥ 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
ロシア	⑦ ピーシーエムエー・ルス (PCMA Rus)	アウトランダー、パジェロスポーツ
タイ	⑧ ミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド (MMTh)	ミラーージュ、アトラージュ、トライトン、パジェロスポーツ
	⑨ エムエムティエイチ・エンジン・カンパニー・リミテッド (MEC)	エンジン
フィリピン	⑩ ミツビシ・モーターズ・フィリピンズ・コーポレーション (MMPC)	アドベンチャー、L300
	⑪ エイシアン・トランスミッション・コーポレーション (ATC)	トランスミッション
中国	⑫ 広汽三菱汽車有限公司 (GMMC)	パジェロ、パジェロスポーツ、ASX
	⑬ 東南(福建)汽車工業有限公司 (SEM)	ランサー EX、ジンガー
	⑭ 瀋陽航天三菱汽車発動機製造有限公司 (SAME)	エンジン
	⑮ ハルピン東安汽車発動機製造有限公司 (DAE)	エンジン、トランスミッション
台湾	⑯ 中華汽車工業股份有限公司 (CMC)	コルトプラス、ランサーフォルティス、アウトランダー、ジンガー、デリカ
ベトナム	⑰ ピナ・スター・モーターズ・コーポレーション (VSM)	ジンガー、パジェロスポーツ

\*2016年10月1日に名古屋製作所岡崎工場から名称変更

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 1970年4月22日  
 資本金 165,701百万円  
 従業員数 連結 : 29,555名 単独 : 13,033名  
 上場証券取引所 東京  
 証券コード 7211  
 1単元の株式数 100株  
 発行済株式総数 983,661,919株  
 株主数 297,132名  
 大株主の状況

氏名又は名称	所有株式数(株)	持株比率(%)
三菱重工業株式会社	124,293,855	12.63
三菱商事株式会社	99,044,251	10.07
MHIオートモーティブ・キャピタル合同会社MMC株式運用匿名組合1	38,638,625	3.92
株式会社三菱東京UFJ銀行	38,517,159	3.91
MHIオートモーティブ・キャピタル合同会社MMC株式運用匿名組合2	33,968,253	3.45
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	27,602,000	2.80
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	20,763,700	2.11
JP MORGAN CHASE BANK 385632	17,793,824	1.80
THE BANK OF NEW YORK, TREATY JASDEC ACCOUNT	12,644,487	1.28
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9)	10,782,700	1.09

(注)上記の持株比率は、自己株式(221,976株)を控除して計算しています。

株主名簿管理人 三菱UFJ信託銀行株式会社  
 東京都千代田区丸の内一丁目4番5号  
 (お問合せ先)  
 三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部  
 東京都江東区東砂七丁目10番11号  
 Tel : 0120-232-711 (フリーダイヤル)

Drive@earth



発行

三菱自動車工業株式会社 広報部

〒108-8410 東京都港区芝五丁目33番8号

<http://www.mitsubishi-motors.com/jp/>