

アニュアルレポート 2017  
2017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。

#### Cover Story



新型コンパクトSUV『エクリプス クロス』  
スタイリッシュなクーペフォルムとダイナ  
ミックなSUVの機動力を融合させた三菱  
自動車らしいクーペSUV。行動意欲を掻  
き立てる個性的なデザイン、新たな楽しみ  
のひらめきをもたらすコネクティビティ、  
四輪制御技術で安心して楽しめるドライ  
ビングフィールを特長としています。





MITSUBISHI GT-PHEV Concept

## 目次

■ ごあいさつ	2
■ CEOメッセージ	4
■ CFOメッセージ	6
■ 特集：アジアでの生産拠点整備	8
■ 新型モデル紹介	10
■ 信頼回復への取り組み	12
■ 役員	14
■ コーポレート・ガバナンス	17
■ 地域別営業概況	20
■ 財務セクション	23
■ 連結子会社・関連会社	34
■ 主な生産拠点	36
■ 株式関連情報	37

## Drive@earth

(ドライブ・アット・アース)とは・・・

「クルマを通じて、人・社会・地球との共生を目指し、走る喜びと地球環境への配慮を両立させた独自のクルマづくりに取り組む」という企業の想いを示した言葉であり、「三菱自動車のクルマは、“地球を走る、地球と生きる”をテーマに、地球環境に配慮しながら、地球上のさまざまな地域のお客様に走る喜びを提供する」ことを表現しています。

### 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にのみを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。

# 三菱自動車はルノー・日産アライアンスの一員として、持続可能な成長に向け、力強く、迅速なスタートを切りました。

私が取締役会長に就任して初めてのAnnualレポートで、皆様の三菱自動車が活力ある成長に向けて新たな歴史をスタートさせたことをご報告でき嬉しく思います。

三菱自動車の従業員と経営陣は、4輪駆動やSUVといった強みの構築に取り組んでいます。これからは、商品ラインアップの拡充に向け研究開発投資を増やし、魅力あふれる新型車を発売していきます。2017度は、例えば三菱自動車ブランドの旗艦商品となることを期待している『エクリプス クロス』を発売します。また、インドネシア新工場を2017年4月に開設し、アセアン地域でのさらなる事業拡大を行っています。

2016年10月、日産自動車による三菱自動車への2,370億円の出資が完了し、日産自動車が三菱自動車の発行済み株式の34%を保有する筆頭株主となりました。同時に三菱自動車は、年間販売台数1,000万台規模を有する業界トップクラスの自動車メーカーグループであるルノー・日産自動車アライアンスに正式に加わることになりました。

2016年度、三菱自動車は燃費不正問題により上期は316億円の営業赤字を計上しました。この問題は、経営陣が主導する全社を挙げた取り組みの必要性を明らかにした重大な事象でした。しかしながら、下期には営業利益367億円、売上

高営業利益率は3.5%を確保し、通期での営業黒字を達成することが出来ました。これは、三菱自動車のV字回復の始まりです。短期間で黒字化を実現できた理由は、三菱自動車がアライアンスの一員となったことによる社内改革が始まり、早速効果を生み出したことによるものです。

アライアンスの相乗効果は、対等なパートナーである各社が協調し、お互いを尊重しあう協力関係を通じて生み出されます。各社が享受する相乗効果を極大化するための土台を築いた上で、それぞれのブランドの持つ独自性を損なわず成長することが基本原則となります。アライアンスは、三菱自動車が単独では成しえないことを可能にします。アライアンスは、各社が持つ技術、クルマの基本構成であるプラットフォーム、購買力、生産体制という、いわば「工具」を共有し、各社は揃っている工具の中から必要に応じてこれらを選び、自社の業績向上のために利用するという仕組みであり、規模の経済による原価低減と投資の最適化をもたらします。これにより三菱自動車は多くの車両のプラットフォームと革新技術を手に入れることができ、またルノーや日産自動車とベンチマーク、すなわち比較を行い、その中で最良の実践方法を洗い出し、自社の業績向上に生かすことができます。

具体的には、三菱自動車は以下6つの分野における相乗効果を期待しています。

- 生産工場の共用
- 共同購買
- 現地生産・現地調達の徹底
- プラットフォームの共用
- 技術の共有
- 市場における存在感の拡大

三菱自動車のアライアンス参加の滑り出しは順調ですが、まだまだやるべきことは山積しています。既に30を超えるクロス・カンパニー・チームが、さらなる業績向上に向けた活動を検討しています。本活動が、これから数年にもわたり、実を結び始めることになるでしょう。

現在、2019年度までの新たな中期経営計画を鋭意策定中です。2017年中に、より詳しい内容をご説明できることを楽しみにしています。

2017年8月



取締役会長  
カルロス ゴーン

A handwritten signature in black ink, reading "Carlos Ghosn". The signature is stylized and written in a cursive script.

# 規律ある経営により、持続的な企業価値向上に 全力で取り組んで参ります。

当社は、企業としてのあり方を抜本的に見直し、昨年秋に日産自動車からの出資を得て以降は、新しい考え方で自ら大きな変革に挑戦した手応えを実感しています。改革への手を緩めることなく、成長投資を積極化し、その上で、日産自動車とのアライアンスを活かし、規模の成長と収益のV字回復に取り組めます。一方で、健全なフリー・キャッシュ・フローの確保と共に、安定的な株主還元を努めます。規律ある経営により、持続的な企業価値向上に全力で取り組んで参ります。



## 社内改革の推進

当社は、ゴーン会長以下の新しい経営陣で、スピード感を持った聖域のない社内改革に取り組んで参りました。燃費不正問題につきましては、再発防止策31項目を設定し、2017年4月までに全ての施策を実施しました。今後も継続的なフォローを行い、着実に実効性を上げ、再発防止を確実なものとし、具体的には、グローバルリスクコントロール部門の新設、社内教育制度の充実を通じ、不正問題の再発防止に向けた意識改革を進めています。

新体制のもとで組織改編を行い、各マネジメントの権限を明確にし、意思決定の迅速化が図れる役員体制に変更いたしました。さらに、月次損益の管理を徹底するPDCAサイクルを回すなど、経営の仕組みも変更しています。人事評価や報酬体系の見直し、日産自動車との人財交流、大幅な権限委譲の実施などにも取り組み、将来の成長に向けた経営の基盤づくりが着実に進捗しています。さらに社員向けタウンホールミーティングでトップマネジメント自ら三菱自動車に関わる重要な情報を説明するなど、社内コミュニケーションの活性化にも取り組んでいます。

## 持続的な成長に向けて

当社が持続的な成長を果たす為には、売上高の増大が不可欠です。成長は、会社に必要な推進力であり、事業の効率化とともに継続的に取り組んでいきます。商品開発を積極的に進め、継続的な新商品投入により商品ラインアップを強化の上、適切な価格設定とグレード構成による販売や、マーケティング戦略強化によるブランド向上に取り組めます。さらに、新型車の立ち上がり品質を開発および生産の両面で担保することも重要です。

また、2016年度に構築したトップマネジメントによる徹底した月次損益の管理により、利益の出せる損益体質への改善を進めていきます。

さらに、日産自動車とともに、コストの節減と設備や開発等に関わるリソースの共用を中心として、短・中期的なシナジー効果の創出を加速化していきます。三菱自動車は、ルノー・日産自動車とともに年間販売台数1,000万台規模を有する

業界トップクラスのアライアンスに加わることで、大きなシナジー効果の享受の可能性を手に入れました。これまで、三菱自動車は選択と集中を推進してきましたが、限られたリソースの中で、自力で他社と競っていける分野に投資をしてきました。今後はアライアンスの力により、製品開発、購買、技術、生産、市場拡大およびサービス等の分野における機会の拡大が可能となります。自動運転やコネクテッドカー、さらなる電動化といった新技術の資産を活用し、より魅力的な商品や技術をお客様に提供していくことが三菱自動車にとって最大限にポテンシャルを発揮するチャンスとなります。

具体的には、グローバル戦略車として『エクリプス クロス』の販売を本年内に欧州で開始し、各地域に順次投入していきます。『エクリプス クロス』は、スタイリッシュなクーペ フォルムに高い評価が寄せられており、これからの当社SUVブランドを担っていく存在だと考えています。インドネシアでは『パジェロスポーツ』に続いて、アセアン諸国への輸出も予定している重要な地域戦略車『エクスパンダー』を今秋から生産開始し発売します。

中期的な成長目標として、販売台数は2008年度以降1,000千台前後で推移してきましたが、これを2019年度までに約25%増やし1,250千台を目指します。これに経営効率の改善努力も加え、営業利益率は、燃費不正問題前の水準である6%台を回復させたいと思います。一方で、健全なフリー・キャッシュ・フローの確保とともに、安定的な株主還元にも努めます。現在、中期経営計画を策定中ですので目標等の詳細については、改めて発表させていただきます。

規律ある経営により、持続的な企業価値向上に全力で取り組んで参りますので、今後とも変わらぬご支援、ご指導を賜りますようお願い申し上げます。

取締役 CEO  
益子 修

益子 修



2017年度は、売上高を伸ばすのと同時に、これまで不足していた将来成長に向けた投資も積極的に進めていきます。

取締役  
副社長執行役員(財務、経理担当)  
CFO  
池谷 光司

## 2016年度実績について

2016年度は上期に為替影響、市場措置費用増加に加えて燃費不正問題が発生し、上期の営業利益は316億円の赤字となりました。下期は、営業利益は367億円の黒字となり、営業利益率もプラス3.5%まで回復し、上期の損失を打ち返し、通期として51億円の営業黒字を達成することができました。2016年10月に日産からの出資を受けて以降大きく経営スタイルを変えたことによるものです。

具体的には、各マネジメントの権限明確化により意思決定の迅速化を図り、また月次損益の管理を徹底するPDCAサイクルを回すなど、経営の仕組みを変更いたしました。加えて、人事評価や報酬体系の見直し、日産自動車との人財交流、権限委譲の明確化なども取り組んできました。

## 2017年度の見通し

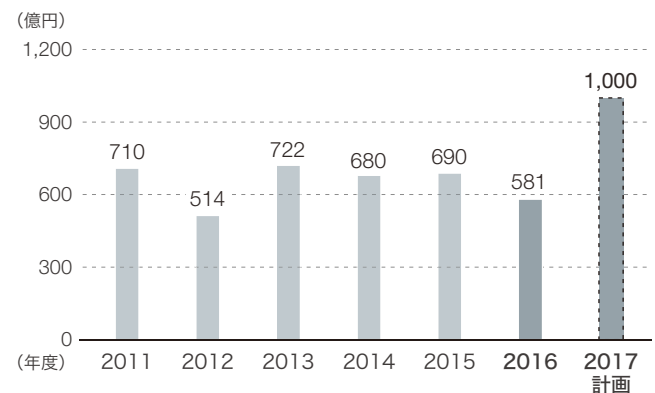
2017年度の業績見通しにつきましては、売上高は前年度比934億円増加の2兆円、営業利益は前年度比649億円増加の700億円、経常利益は前年度比701億円増加の790億円、親会社株主に帰属する当期純利益は680億円(前年度は1,985億円の損失)を計画しています。親会社株主に帰属する当期純利益については、1年で2015年度に近い水準まで回復する見込みです。

2017年度は売上高を伸ばすと同時に、これまで不足していた将来成長に向けた投資も積極的に進めてまいります。地域別事業計画や新商品投入スケジュールなどを前提として重点地域を絞り込み、アセアン、北アジア、日本で販売台数を伸ばす計画です。特に、2017年にスタートしたインド

### 業績の実績と見通し

	2016年度実績	2017年度見通し
販売台数(小売)	926千台	1,029千台
売上高	19,066億円	20,000億円
営業利益	51億円	700億円
親会社株主に帰属する当期純利益	-1,985億円	680億円

### 設備投資





ネシアの新工場で生産する車種や、中国で好調な『アウトランダー』が販売を牽引する計画です。なお、日本では燃費不正問題によるブランド毀損などの影響はあるものの、お客様との信頼回復や地道な販売促進活動に加え、2017年度後半には『エクリプス クロス』を新規投入することで、販売を増加させていきます。

## 財務戦略

今後の課題は、しっかりとキャッシュ・フローを確保し、必要な投資をきちんと行った上で、株主への還元を充分に行うことです。

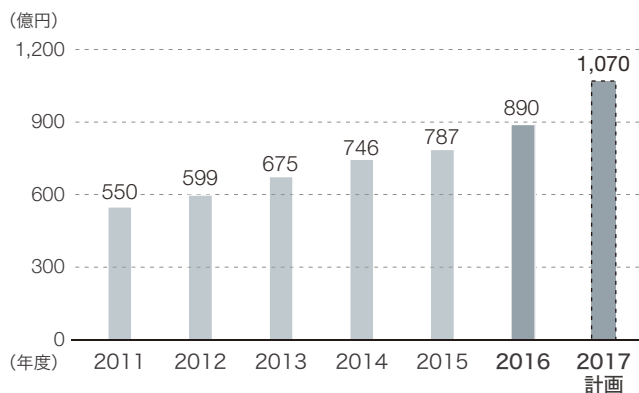
当社は、過去10年の取り組みにより財務的には健全化してきたが、環境規制対応や自動運転等、自動車会社に求め

られる技術レベルが上がる中で、開発への資源配分が必ずしも十分ではなかったと認識していきます。

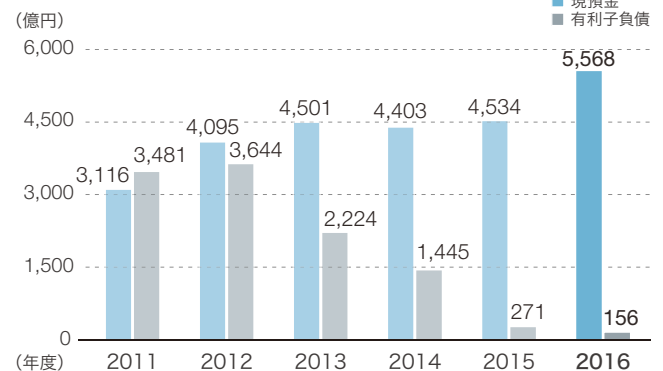
2017年度から、余剰資金を、技術開発・新商品開発・商品力強化への開発費や設備投資に振り向け、将来への成長に向けて効率的に使っていきます。

具体的には、インドネシアやフィリピン等既存の事業、既存のモデルで今後安定して収益を伸ばしていくための投資であり、もう一つは、将来に備えた投資、自動運転、AI、IoT等の進化にともなう自動車そのものの変化にしっかり投資をしていきます。

### 研究開発費



### 現預金／有利子負債



# アジアでのプレゼンスを強化するため、 生産体制の整備に注力しています。

三菱自動車は、2017年2月にフィリピン工場で『ミラージュ G4』の現地生産を開始、5月からは『ミラージュ』の生産も開始しました。さらに、2017年4月にインドネシアで新工場の操業を開始し、主力車種である『パジェロスポーツ』の生産を始めました。今秋には『エクスパンダー』の生産も開始します。また、三菱自動車にとってアセアンの最大生産拠点であるタイでは、日産自動車とのアライアンスを活かし、さらなる収益性向上を目指しており、グローバル生産拠点の中核的な役割を担うこととなります。これらの生産体制の整備により、三菱自動車のアセアンでの生産能力は60万台を超え、グローバル生産能力の40%以上を占めることとなります。

一方、中国においても2016年10月に『アウトランダー』の現地生産を開始しました。これにより、コスト競争力を強化し、三菱自動車の戦略モデルとして販売拡大に弾みをつけていきます。また、エンジンの現地生産プロジェクトを進めており、2018年12月には生産を開始する予定です。



インドネシアで生産を予定している次世代クロスオーバー MPV『エクスパンダー』



### 中国で『アウトランダー』の現地生産を開始

2016年8月、中国における日中合弁の車両生産・販売会社である広汽三菱汽車有限公司が『アウトランダー』の現地生産を開始しました。広汽三菱は、2012年9月の設立後『ASX』や『パジェロスポーツ』を生産し、中国における生産・販売拠点として重要な役割を担ってきました。『アウトランダー』の現地生産開始により、中国自動車市場の中でも特に伸張著しいSUVの商品展開を強化し、販売拡大を図ります。

中国市場は2,800万台まで需要が拡大し、全世界需要の3分1を占めています。三菱自動車のシェアは低い水準にあり、販売を伸ばすチャンスがある市場です。



『アウトランダー』

### フィリピンで『ミラージュ G4』『ミラージュ』の生産を開始

経済が好調なフィリピンにて積極的に事業展開を行っています。フィリピン政府は2015年5月に、自動車産業の国際競争力強化を目的とし、「包括的自動車産業再生プログラム (CARSプログラム)」を発表しました。三菱自動車の『ミラージュ G4』は、同プログラムの支援を受けた車種として2017年2月より現地にて生産を開始しています。2017年5月からは『ミラージュ』の生産も開始し、同国での販売を伸ばしていきます。



フィリピン車両生産工場



### インドネシアのブカシ工場が生産を開始

2017年4月、生産合弁会社ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシアのブカシ工場が生産を開始しました。新工場での生産により、インドネシア並びにアセアン地域でのプレゼンス強化を目指します。ブカシ工場の生産能力は年16万台。まずは、SUV『パジェロスポーツ』の生産を開始しており、次いで7人乗りの『エクスパンダー』の生産を今秋から開始する予定です。

2億6千万人と世界第4位の人口を有するインドネシアでは、自動車所有率は1,000人中78台で中国よりも少なく、タイの半分以下です。経済成長とともに、乗用車需要が急増している市場です。



インドネシア ブカシ工場



工場開所式

## 新型モデル紹介

### スタイリッシュなクーペフォルムと ダイナミックなSUVの機動力を融合させた 新型コンパクトSUV『エクリプス クロス』を発売します。

新型コンパクトSUV『エクリプス クロス』は、スタイリッシュなクーペフォルムとダイナミックなSUVの機動力を融合させた三菱自動車らしいクーペSUVです。引き締まったアスリートの身体のような個性的な外観と、無駄なく洗練された近未来的なインテリアで、新たな楽しみのひらめきをもたらすコネクティビティ、四輪制御技術で安心して楽しめるドライビングフィールを特長としています。2017年内に欧州で販売を開始し、日本、北米、豪州、その他地域へもグローバルな展開を予定しています。



フロントデザインコンセプト「ダイナミックシールド」を採用し、人とクルマを守る安心・安全の機能を力強く表現したフロントフェイス





速度や予防安全装備からの情報等はカラーヘッドアップディスプレイに表示されるので、視線移動が少なく、素早く認識することができます。



運転に集中したまま、行き先を調べる、電話をかける、メッセージを受発信する、音楽を聴くなどさまざまな操作を行えるスマートフォン連携ディスプレイオーディオ

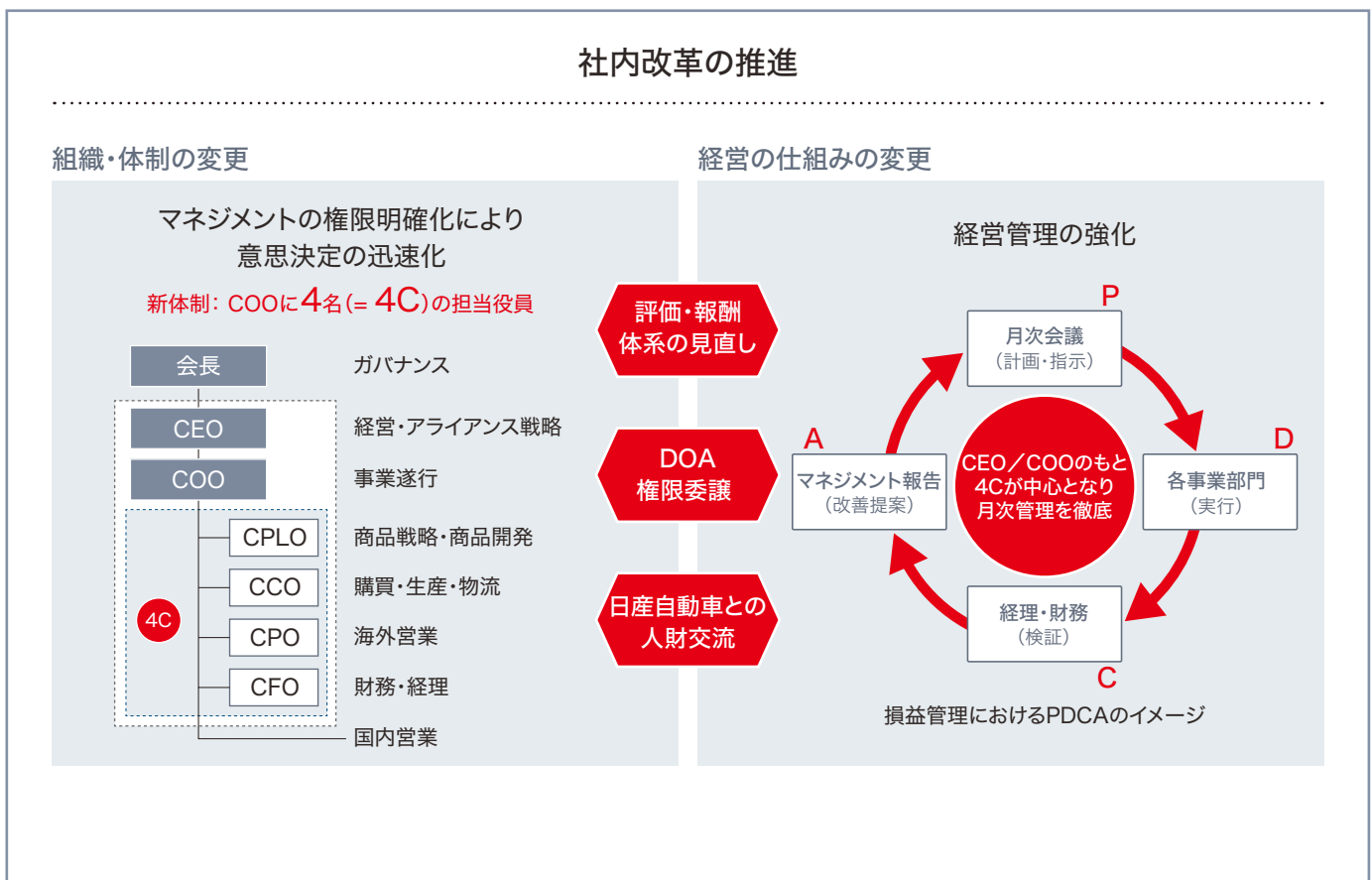


## 信頼回復に向けた社内改革への取り組みを徹底します。

三菱自動車は、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、内部統制・ガバナンスの抜本的改革・強化に着手しました。

まず、コミュニケーションの円滑化や意思決定の迅速化を図るため、旧来のピラミッド型組織を機能軸で再編し、組織のフラット化と階層の簡素化を実施しました。また、意思決定の効率化と責任の明確化を目的に、取締役会の権限委譲先を

経営会議からCEOに変更し、経営会議をCEOの諮問機関として位置付けました。階層に対する詳細な権限委譲規定も制定しています。さらに、コンプライアンスとオペレーションのリスクを管理し、ガバナンス向上策について定期的に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を任命しました。法令に基づく内部統制の対応を各々強化・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



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CEOを委員長とする新たな体制の内部統制委員会にて推進する体制としました。また、月次損益の管理を徹底するPDCAサイクルを回すなど、経営の仕組みも変更しています。

2016年7月に設置した事業構造改革室では、開発プロセスの見直しなど、31項目の再発防止策を着実に実施しています。一方、不正行為が判明した開発部門を中心に社内の組

織・仕組み・文化・技術の改革を柱に据えた抜本的な構造改革「Performance Revolution (PRev) 活動」を推進しており、この活動を開発部門以外にも広げていく方針です。

今後もコンプライアンスを最優先に考え、一層のガバナンス強化を図り、法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保等に向けた改善、充実により、お客様や社会からの早期の信頼回復に不断の努力を続けていきます。

## 社員自らが課題の改善に取り組む「PRev(Performance Revolution) 活動」

2016年7月以降、商品戦略・開発・デザイン・品質部門の社員による部門横断チーム(37チーム)を編成し、組織・仕組み・文化・技術をテーマに課題抽出・改善活動に取り組み、組織改正・目標管理の強化・職場環境改善

などの具体策を実施しています。

2017年1月からは各部長をリーダーとした部単位のPRev活動を開始し、各部のVISION策定など全員参加型の活動を展開しています。



改善策検討に取り組む社員たち



部単位のPRev活動キックオフミーティング

# 役員 (2017年8月1日現在)

## 取締役



**カルロス ゴーン**  
取締役会長  
(代表取締役)

1996年10月 ルノー入社  
1996年12月 同社 上司副社長  
1999年6月 日産自動車株式会社 取締役、  
最高執行責任者  
2000年6月 同社取締役社長、最高執行責任者  
2001年6月 同社取締役社長、最高経営責任者  
2003年6月 同社取締役共同会長兼社長、  
最高経営責任者  
2005年4月 ルノー取締役社長兼最高経営責任者  
ルノー・日産会社取締役社長兼会長  
(現在に至る)  
2008年6月 日産自動車株式会社取締役会長  
兼社長、最高経営責任者  
(現在に至る)  
2009年5月 ルノー取締役会長兼社長兼最高  
経営責任者 (現在に至る)  
2016年12月 当社取締役会長 (現在に至る)  
2017年4月 日産自動車株式会社取締役会長  
(現在に至る)



**益子 修**  
取締役  
CEO  
(代表取締役)

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  
2016年12月 当社取締役社長 CEO  
2017年6月 当社取締役 CEO (現在に至る)



**山下 光彦**  
取締役  
副社長執行役員 (開発、品質担当)  
CPLO

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 同社取締役、副社長 (執行役員)  
2014年4月 同社取締役  
2015年6月 同社取締役退任  
2015年7月 同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)  
2017年1月 当社取締役 副社長執行役員  
(開発、品質担当) CPLO (現在に至る)



**白地 浩三**  
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)  
CPO  
兼 米州・大洋州本部長

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)  
2017年1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) CPO (現在に至る)



**池谷 光司**  
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  
2017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)





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 当社取締役兼務 (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 (現在に至る)  
2014年6月 当社取締役兼務 (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 当社社外取締役 (現在に至る)



伊佐山 建志  
取締役 (社外取締役)

1967年4月 通商産業省入省  
1996年8月 同省貿易局長  
1997年7月 同省通商政策局長  
1998年6月 特許庁長官  
2001年9月 日産自動車株式会社副会長  
2007年10月 カーライルグループジャパン 会長  
2009年5月 ルノー社外取締役  
2013年4月 同社社外取締役退任  
2016年12月 当社社外取締役 (現在に至る)



川口 均  
取締役 (社外取締役)

1976年4月 日産自動車株式会社入社  
2005年4月 同社専務執行役員  
人事、ダイバーシティディベロップメント  
オフィス担当  
2009年4月 同社専務執行役員  
渉外、知的資産管理 担当  
2016年4月 同社専務執行役員、CSO  
(チーフサステナビリティオフィサー)  
グローバル渉外、日本広報  
コーポレートサービス統括部、  
CSR 担当  
(現在に至る)  
2016年12月 当社社外取締役 (現在に至る)



軽部 博  
取締役 (社外取締役)

1980年4月 日産自動車株式会社入社  
2010年4月 同社常務執行役員  
グローバルコントローラー、経理部、  
グローバル資産管理部 担当  
(現在に至る)  
2016年12月 当社社外取締役 (現在に至る)

# 役員

## 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)

## 執行役員

益子 修  
取締役  
CEO

トレバー マン  
COO

山下 光彦  
取締役  
副社長執行役員  
(開発、品質担当)  
CPLO

白地 浩三  
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)  
CPO  
兼 米州・大洋州本部長

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

安藤 剛史  
専務執行役員  
CCO  
(生産担当)

服部 行博  
専務執行役員  
(購買担当)

服部 俊彦  
専務執行役員  
(国内営業担当)

稲田 仁士  
常務執行役員  
(法務担当)  
CEO/COO室長

横澤 陽一  
常務執行役員  
経営戦略本部長  
兼 経営戦略室長

大道 正夫  
常務執行役員  
渉外担当役員  
環境担当役員

コベ バンサン  
常務執行役員  
商品戦略本部長  
兼 PD室長

藤本 直也  
常務執行役員  
プロジェクトマネージメント  
本部長

國本 恒博  
常務執行役員  
デザイン本部長

カルティエ ギョーム  
常務執行役員  
グローバルマーケティング&  
セールス本部長

栗原 洋雄  
常務執行役員  
欧州・中東ア本部長

矢田部 陽一郎  
常務執行役員  
アセアン本部長

野田 浩  
常務執行役員  
経理本部長

北村 康一  
常務執行役員  
事業管理本部長  
兼 経理本部 本部長補佐

橋本 哲也  
執行役員  
人事本部長

岩本 和明  
執行役員  
(グローバルリスクコントロール  
担当)  
企業倫理担当役員

車 真佐夫  
執行役員  
CIO  
グローバルIT本部長

横幕 康次  
執行役員  
開発マネージメント本部長

鳥居 勲  
執行役員  
車両技術開発本部長

為近 哲也  
執行役員  
EV・パワートレイン技術開発  
本部長

辻谷 隆英  
執行役員  
(アライアンス購買担当)

中山 悟  
執行役員  
CFO室長

# 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、コンプライアンスを最優先に考え、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皆様の期待に応え、三菱自動車の持続的成長及び企業価値の向上を目指すべく、コーポレート・ガバナンスの継続的強化・改善を経営上の優先課題として取り組んでいます。

## コーポレート・ガバナンス体制

三菱自動車は、業務執行の機動性を高めるとともに、経営責任の明確化を図り、また業務執行の監督を適切に行うため、法定の機関に加え、経営会議等の各種会議体及び執行役員制度を導入し、コーポレート・ガバナンスの改善・強化を図っています。

取締役会は、経営上の重要事項の決定と個々の取締役の業務執行の監督を行っており、取締役11名で構成され、うち6名は豊富な経験や高い見識等を有する社外取締役として、業務執行の監督を行っています。また、意思決定の

迅速性を高めるため、経営上の重要事項について審議または報告を行う各種会議体を設置・運営しています。

また、経営の監督機能と業務執行機能を分離し、経営環境の変化に迅速かつ柔軟に対応するため、執行役員制度を導入し、権限委譲等を行って経営上の意思決定の迅速化を図っています。

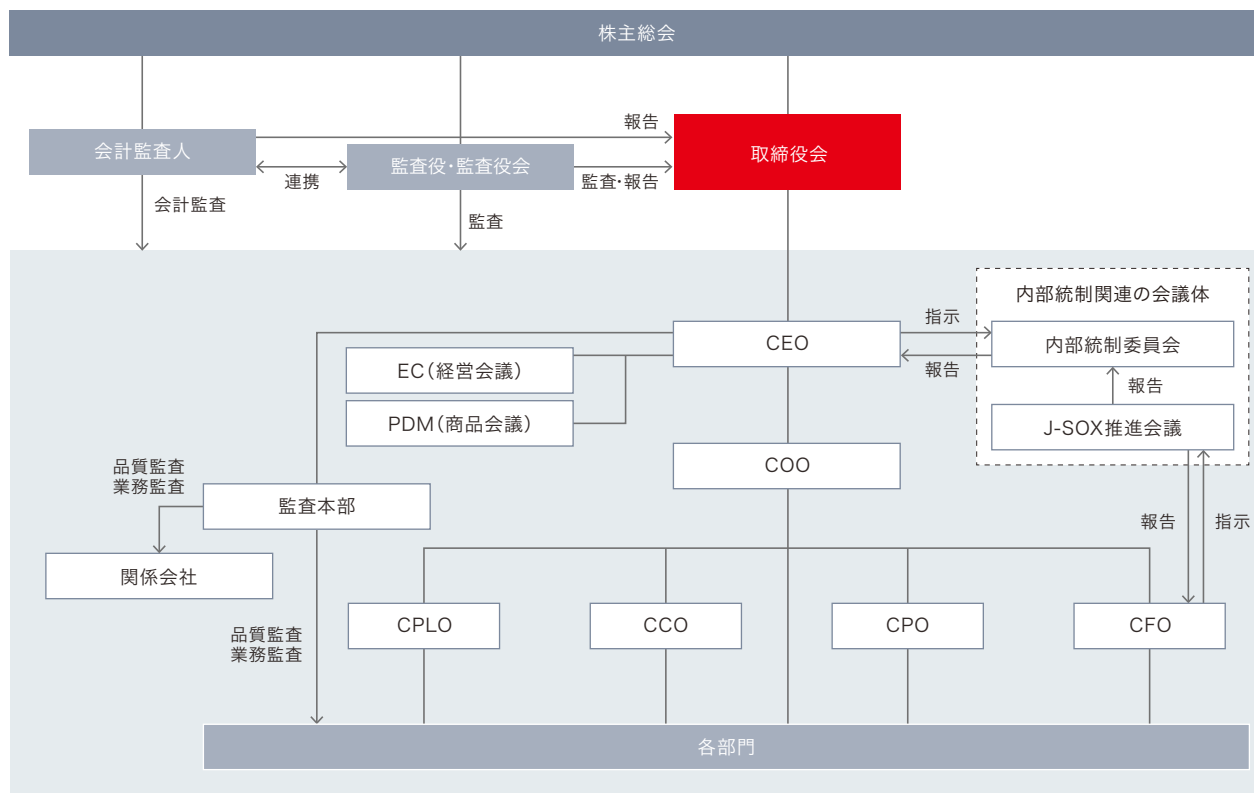
さらに、業務執行の適正な監査を行うため、監査役5名で構成される監査役会を設置しています。うち4名は社外監査役であり、独立性の高い監査体制を整備しています。

## 内部監査および監査役監査の状況

監査役は、取締役会をはじめとした三菱自動車の重要な会議に出席し、取締役等から事業の報告を聞くとともに、重要書類等の閲覧、内部監査部門、会計監査人および関係会社からの報告聴取等を通じて、三菱自動車グループにおける業務執行状況の監査を実施しています。

各監査役は、監査役会が定めた監査の方針、各年度の重

コーポレート・ガバナンス体制(2017年6月30日現在)



点監査項目、職務の分担等に従い、社内各部門幹部へのヒアリング、各製作所、国内外関係会社への往査を実施し、その結果を基に監査役会で議論するとともにCEO・COOとの意見交換を行っています。

また、内部監査部署として、CEO直属の独立した組織である監査本部に業務監査部と品質監査部を設置しています。

業務監査部は、三菱自動車および国内外の関係会社の業務運営が透明性をもって適切なプロセスによって運営されているかどうかの内部監査を計画的に実施しています。品質監査部は、三菱自動車および国内外の関係会社の品質関連業務が適正に遂行されているかについて監査を実施しています。これら監査の結果は、CEOに直接報告されます。

なお、監査役は、監査本部および会計監査人と定期的な情報交換を行い、連携強化に努めています。

## 内部統制システム

### 内部統制システムの整備

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、CEOを委員長、新設したグローバルリスクコントロール担当役員を副委員長とした内部統制委員会にて、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。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・効率性の確保等に向けた継続的な改善・充実を図り、一層のガバナンス強化に向け取り組んでいきます。

## リスク管理

### 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、三菱自動車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し、リスク毎に執行役員以上レベルの「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、本部もしくは製作所毎に任命された「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、三菱自動車の関係会社における各種リスクに対する取り組みや、法令順守体制の強化等の活動状況を当社が定期的に確認、必要に応じて改善を提案、指導しています。

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ています。

また、不測の事態が発生した場合に、速やかな経営幹部への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。特に、重大事案発生時の危機管理体制構築のため、緊急対応組織の立ち上げや指示命令系統の明確化等を盛り込んだ緊急事態対応マニュアルを制定し、適切な対応が取れるよう体制を整備しています。

地震などの大規模自然災害や感染症の大流行などが発生した場合は、「お客様、社員とその家族の安全確保と地域社会との共助」を基本方針として、災害対策やBCPに取り組んでいます。

平時から緊急時を想定した各製作所間やグループ会社間の通信連絡訓練を実施しています。

帰宅困難者対策については、本社では3日間の社内待機を想定し、家族との連絡手段の確保や災害用品の備蓄など、近隣自治体と連携しながら取り組みを進めています。

大地震の発生や感染症の大流行を想定した行動計画書を作成し、各地区と連携した訓練によりBCPの改善を図っています。

## コンプライアンス

### 方針・基本的な考え方

三菱自動車は、法令・国際ルール・社内規定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、企業倫理の基準として「三菱自動車企業倫理」を発行し、さらに企業倫理推進体制の充実と従業員教育に力を入れてきました。

しかしながら、2016年4月に燃費試験に係る不正行為が判明し、これに対しては原因を究明して再発防止策を立案するとともに、実行に移しています。

また、2017年1月に経営体制を根本的に見直し、コンプライアンスおよびリスク管理を担当するグローバルリスクコントロール担当執行役員をCEO直属として新たに設置しました。同役員は、ガバナンス向上策についての報告を取締役会に対して定期的に行っています。

なお、同役員は従来の企業倫理担当役員に就任しています。

### コンプライアンス推進体制

従業員一人ひとりにまでコンプライアンス最優先の意識が浸透するよう、グローバルリスクコントロールを担当する執行役員（企業倫理担当役員）の指揮のもと、各部門にコンプライアンス・オフィサーを任命し、さらに各部長をコーディネーターとする体制をとっています。

また、コンプライアンス上、重大な懸念事項が発生した場合、コーディネーター、コンプライアンス・オフィサーを通じて、最終的に取締役会まで報告がなされる仕組みとしています。

### 社内および社外相談窓口（ヘルプライン）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関連会社従業員が相談することができる社内相談窓口（社員相談室）、および外部弁護士が対応する社外相談窓口を設置しています。2016年度は、社員相談室に153件、社外相談窓口に74件の相談がありました。

相談室に寄せられた相談・通報については、社員相談室による調査もしくは関係部門のコンプライアンス・オフィサーに対応を指示し、事実関係を確認した上で、迅速に問題を解決するよう努めています。社員相談室・社外相談窓口に寄せられた相談で、コンプライアンス上の問題または企業リスクが懸念される問題のある通報などは、ただちにグローバルリスクコントロール担当執行役員（企業倫理担当役員）に報告し、対応について指示を受け、問題の解決に努めています。

なお、内部通報しやすい体制とするため、2016年には相談窓口を周知するポスターを制作、社内掲示をしています。また、情報管理および事実関係調査にあたっては、相談者が不利益を受けることのないよう、社業務標準「コンプライアンスのための内部通報運営要領」を改訂、社内周知を実施しました。

さらに、2016年11月には「お取引先様相談窓口」を新設しました。

### コンプライアンス活動計画

コンプライアンスに関する教育・研修については、コンプライアンス活動計画として年度ごとに施策を立案し、階層別に教育・研修を実施しています。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。

2016年度は燃費試験に係る不正行為を受け、法令遵守を徹底するため、コンプライアンス部が遵守状況を現地・現物にて実地検証する体制を構築、活動を開始しました。

また、各部門が自主的に「安全への誓いの日」\*の当日および前後の日に、この日の意味を再確認する行事や、身近なコンプライアンス問題や職場風土について討議する「職場討議」（年3回）を行っています。

\*リコール隠し問題など過去の過ちを風化させないために、三菱ふそう製大型トラックによる2件の死亡事故が発生した1月10日と10月19日を「安全への誓いの日」（2004年10月制定）としています。

# 地域別営業概況

## 売上高 (億円)

	2015年度	2016年度	2017年度(見通し)
日本	4,129	2,973	3,500
北米	3,248	2,971	3,200
欧州	5,146	4,335	4,400
アジア	4,826	4,335	5,200
その他地域	5,329	4,452	3,700
合計	22,678	19,066	20,000

## 営業損益 (億円)

	2015年度	2016年度
日本	△24	△358
北米	62	△166
欧州	221	△216
アジア	749	512
その他地域	376	279
合計	1,384	51

## 販売台数(小売)構成 (千台)

	2015年度	2016年度	2017年度(計画)
日本	102	80	90
北米	135	138	148
欧州	206	179	188
アジア	322	315	389
その他地域	283	214	214
合計	1,048	926	1,029

## 日本

### 2016年度の業績

2016年度の日本市場における販売台数(小売)は、年度後半に回復してきたものの、燃費試験における不正行為の影響による年度前半の落ち込みが大きく、前年度に比べ22千台(22%)減少し、80千台となりました。

売上台数の減少にともない、売上高は前年度比1,156億円減少の2,973億円、営業損益は358億円の損失(前年度は24億円の損失)となりました。



『アウトランダー PHEV』

### 2017年度の見通し

2017年度は、お客様との信頼回復や地道な販売促進活動を続けるとともに、年度後半に『エクリプス クロス』を新規投入することで、販売を増加させていきます。販売台数は2016年度比1万台(13%)増加の9万台、売上高は2016年度比527億円増収の3,500億円を計画しています。



『エクリプス クロス』

## 北米

### 2016年度の業績

2016年度の北米市場における販売台数は、『アウトランダー』の販売が堅調に推移したことにより、前年度比3千台(2%)増加の13万8千台となりました。

販売台数は増加したものの為替の影響などにより、売上高は前年度比277億円減少の2,971億円、営業損失は166億円(前年度は62億円の利益)となりました。

### 2017年度の見通し

北米では、『アウトランダー』を中心に販売を伸ばし、地域全体の販売台数は2016年度比1万台(7%)増加の14万8千台を計画しています。売上高は2016年度比229億円増収の3,200億円を計画しています。

(注) 2017年度よりプエルトリコは「その他地域」から「北米」に区分を変更しました。



『アウトランダー』



『アウトランダースポーツ』

## 欧州

### 2016年度の業績

2016年度の欧州市場における販売台数は、経済情勢の厳しいロシアでの落ち込みが続いていることに加え、オランダ等で税制恩典変更の影響から『アウトランダーPHEV』の販売が大きく減ったことなどにより、前年度比2万7千台(13%)減少の17万9千台となりました。

これらの影響を受け、売上高は、前年度比811億円減少の4,335億円、営業損失は216億円(前年度は221億円の利益)となりました。

### 2017年度の見通し

欧州では年度後半に『エクリプス クロス』を新規投入することで、販売台数は2016年度比9千台(5%)増加の18万8千台を計画しています。売上高は2016年度比65億円増収の4,400億円を計画しています。



『アウトランダー』



『エクリプス クロス』

### アジア

#### 2016年度の業績

2016年度の販売台数は、現地生産化した『アウトランダー』の販売が好調に推移した中国で前年度を上回りましたが、アセアンも含めたアジア全体では前年度に比べ7千台(2%)減少し、315千台となりました。

売上高は、アセアンでの販売台数の減少に伴い前年度比491億円減少の4,335億円となり、営業利益は前年度比237億円減少の512億円となりました。



『パジェロスポーツ』

#### 2017年度の見通し

アセアンでは2017年4月に生産を開始したインドネシア新工場で生産する車種に加え、フィリピンやタイでも販売を伸ばす計画です。また、中国でも2016年に現地生産化した『アウトランダー』が販売を伸ばし、地域全体の販売台数は2016年度比7万4千台(23%)増加の38万9千台を計画しています。売上高は2016年度比865億円増加の5,200億円を計画しています。



『トライトン』/『L200』



『アウトランダー』

### その他地域(豪州・ニュージーランド、中南米、中東・アフリカ)

#### 2016年度の業績

2016年度の販売台数は、資源安の影響が続く中東・中南米での販売落ち込みにより前年度比69千台(24%)減少し、21万4千台となりました。

売上高は、販売台数の減少および為替の影響により、前年度比877億円減少の4,452億円、営業利益は前年度比97億円減少の279億円となりました。



『トライトン』/『L200』

#### 2017年度の見通し

2017年度は、2016年度並みの21万4千台を計画しています。売上高は、2016年度比752億円減少の3,700億円を計画しています。





## 目次

---

連結業績・財務サマリー	24
経営成績	25
連結貸借対照表	28
連結損益計算書	30
連結包括利益計算書	31
連結株主資本等変動計算書	32
連結キャッシュ・フロー計算書	33

# 財務セクション

## 連結業績・財務サマリー

	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度
会計年度： (単位：億円)						
売上高	18,073	18,151	20,934	21,807	22,678	19,066
営業利益	637	674	1,234	1,359	1,384	51
経常利益	609	939	1,295	1,516	1,410	89
親会社株主に帰属する当期純利益	239	380	1,047	1,182	726	△1,985
販売台数(千台)	1,001	987	1,047	1,090	1,048	926
研究開発費	550	599	675	746	787	890
設備投資	710	514	722	680	690	581
減価償却費	534	503	527	533	536	462
自己資本当期純利益率(ROE)(%)	9.7	12.7	23.8	19.7	10.9	△29.2
1株当たりデータ (単位：円)						
当期純利益金額	4.32	66.05	156.60	120.16	73.80	△164.11
潜在株式調整後当期純利益金額	2.40	37.09	104.29	—	—	—
配当金	—	—	25.00	16.00	16.00	10.00
会計年度末 (単位：億円)						
総資産	13,213	14,528	15,439	15,828	14,337	14,844
純資産	2,656	3,512	5,500	6,708	6,853	7,035
現預金	3,116	4,095	4,501	4,403	4,534	5,568
有利子負債	3,481	3,644	2,224	1,445	271	156
自己資本比率(%)	19.5	23.4	35.0	41.6	46.8	46.5

(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。

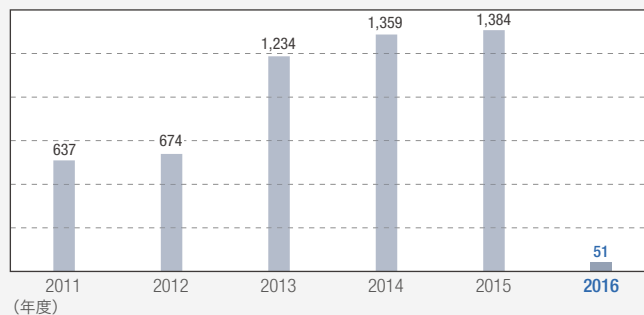
### 売上高

(億円)



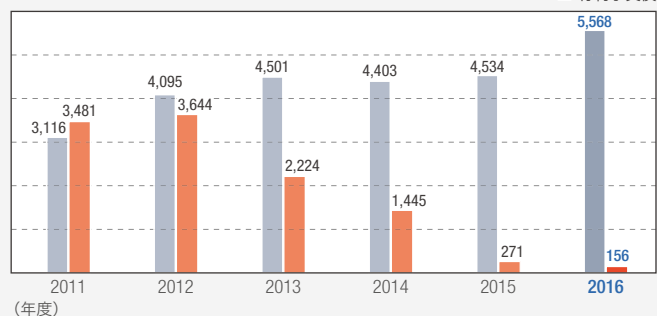
### 営業利益

(億円)



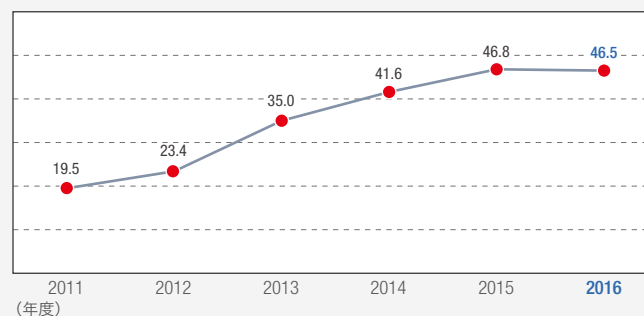
### 現預金／有利子負債

(億円)



### 自己資本比率

(%)



## 経営成績

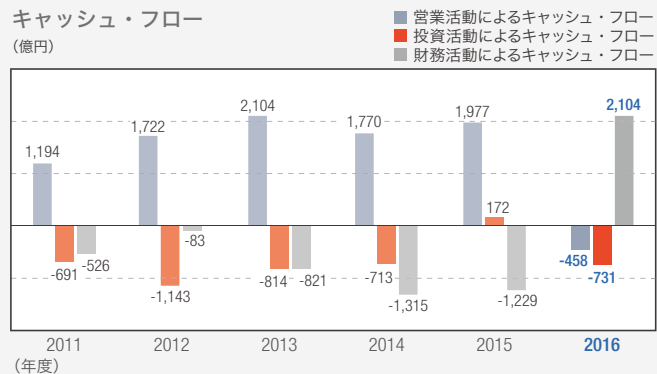
### 販売の状況

当年度の販売台数(小売)は、前年度に比べ122千台(12%)減少し、926千台となりました。地域別には、日本では、年度後半に回復してきたものの、燃費試験における不正行為の影響による年度前半の落ち込みが大きく、前年度に比べ22千台(22%)減少し、80千台となりました。

北米では、「アウトランダー」の販売が堅調に推移したことにより、前年度に比べ3千台(2%)増加し、138千台となりました。欧州では、経済情勢の厳しいロシアでの落ち込みが続いていることに加え、オランダ等で税制恩典変更の影響から「アウトランダー PHEV」の販売が大きく減ったことなどにより、全体で前事業年度に比べ27千台(13%)減少し、179千台となりました。アジアでは、現地生産化した「アウトランダー」の販売が好調に推移した中国で前事業年度を上回りましたが、アセアンも含めたアジア全体では前事業年度に比べ7千台(2%)減少し、315千台となりました。その他地域では、資源安の影響が続く中東・中南米での販売が落ち込み、前事業年度に比べ69千台(24%)減少し、214千台となりました。

### 売上高および損益の状況

当年度の売上高は、前年度に比べ3,612億円(16%)減少し、1兆9,066億円となりました。営業利益は、販売台数減少の影響に為替の悪化や市場措置費用の増加も加わり、前年度に比べ1,333億円(96%)減少しましたが、コスト低減努力により51億円の黒字を確保しました。経常利益は、前年度に比べ1,321億円(94%)減少し、89億円となりました。親会社株主に帰属する当期純利益は、主に燃費試験関連損失として1,655億円を特別損失に計上したことなどから、前年度に比べ2,711億円減少し、1,985億円の赤字となりました。



### 財政状態の概況

当年度末の総資産は、前年度末比507億円増加し1兆4,844億円となりました。そのうち現金及び預金は前年度末比1,034億円増加し5,568億円でした。負債合計は前年度末比326億円増加の7,809億円となり、そのうち有利子負債残高は前年度末比115億円減少の156億円となりました。一方、純資産は燃費試験関連問題に関わる支払いや配当金の支払いなどがあったものの、2016年10月の日産自動車からの第三者割当増資もあり、前年度末比181億円増加の7,035億円となりました。

### キャッシュ・フローの概況

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、458億円の支出(前年度は1,977億円の収入)となりました。また、投資活動によるキャッシュ・フローは、731億円の支出(前年度は172億円の収入)、財務活動によるキャッシュ・フローは、2,104億円の収入(前年度は1,229億円の支出)となりました。

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、10月20日の日産自動車株式会社からの第三者割当増資もあり、5,559億円(前年度末残高は4,624億円)となりました。

### キャッシュ・フロー関連指標の推移

(各年度)	2012	2013	2014	2015	2016
自己資本比率(%)	23.4	35.0	41.6	46.8	46.5
時価ベースの自己資本比率(%)	41.0	68.8	67.4	57.8	67.2
キャッシュ・フロー対有利子負債比率	2.1	1.1	0.8	0.1	△0.3
インタレスト・カバレッジ・レシオ	15.9	22.3	41.0	120.2	△38.7

※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利子を支払っているすべての負債を対象としています。

### 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、伝染病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、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・適切に提供出来ない場合、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。さらに、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出来ない場合には、製品の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。

#### 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応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。

2016年4月に判明した当社製車両の燃費試験における不正行為に関して、連結で1,655億円、単体で1,672億円の特別損失を計上し、当社製品の販売への影響等が生じる等、当社グループの経営成績または財政状態に重大な影響が生じましたが、特別調査委員会による客観的かつ徹底した事実関係の調査を行い、再発防止策を策定し2017年4月1日までに実施しました。

#### 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主な外貨建債務であるタイバーツと、主な外貨建債権である米ドル、ユーロとの相場動向を注視しつつ、適宜、必要な措置を講じてきていますが、為替相場が大幅に変動した場合、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、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。

#### 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。

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。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。

#### 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。

## 財務セクション

### 連結貸借対照表

(単位：百万円)

	2015年度 (2016年3月31日)	2016年度 (2017年3月31日)
<b>資産の部</b>		
<b>流動資産</b>		
現金及び預金	453,371	556,836
受取手形及び売掛金	172,119	164,761
商品及び製品	141,260	118,195
仕掛品	19,601	19,695
原材料及び貯蔵品	28,467	26,139
短期貸付金	3,031	1,766
繰延税金資産	14,883	8,626
その他	82,864	76,590
貸倒引当金	△1,414	△1,209
<b>流動資産合計</b>	<b>914,183</b>	<b>971,401</b>
<b>固定資産</b>		
<b>有形固定資産</b>		
建物及び構築物(純額)	80,205	77,002
機械装置及び運搬具(純額)	123,157	100,516
工具、器具及び備品(純額)	32,230	22,349
土地	91,752	89,925
建設仮勘定	13,778	19,210
<b>有形固定資産合計</b>	<b>341,124</b>	<b>309,004</b>
<b>無形固定資産</b>	16,519	22,939
<b>投資その他の資産</b>		
投資有価証券	83,075	94,959
長期貸付金	7,185	21,615
退職給付に係る資産	3,408	2,913
繰延税金資産	9,378	7,311
その他	64,825	60,120
貸倒引当金	△5,975	△5,853
<b>投資その他の資産合計</b>	<b>161,897</b>	<b>181,068</b>
<b>固定資産合計</b>	<b>519,541</b>	<b>513,011</b>
<b>資産合計</b>	<b>1,433,725</b>	<b>1,484,413</b>

(単位：百万円)

	2015年度 (2016年3月31日)	2016年度 (2017年3月31日)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
支払手形及び買掛金	362,066	378,561
電子記録債務	27,093	21,393
短期借入金	12,379	15,069
1年内返済予定の長期借入金	14,155	299
リース債務	1,820	989
未払金及び未払費用	113,177	124,573
未払法人税等	6,609	26,485
繰延税金負債	45	51
製品保証引当金	41,561	45,512
燃費試験関連損失引当金	20,567	28,136
その他	39,774	32,494
流動負債合計	639,250	673,566
固定負債		
長期借入金	540	240
リース債務	1,317	1,018
繰延税金負債	26,663	24,583
退職給付に係る負債	34,002	41,593
その他	46,614	39,946
固定負債合計	109,137	107,383
負債合計	748,387	780,949
<b>純資産の部</b>		
株主資本		
資本金	165,701	284,382
資本剰余金	85,257	203,938
利益剰余金	488,590	277,281
自己株式	△220	△220
株主資本合計	739,328	765,381
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	4,429	7,480
繰延ヘッジ損益	542	627
為替換算調整勘定	△59,109	△62,739
退職給付に係る調整累計額	△14,043	△20,295
その他の包括利益累計額合計	△68,181	△74,926
非支配株主持分	14,189	13,008
純資産合計	685,337	703,463
負債純資産合計	1,433,725	1,484,413

# 財務セクション

## 連結損益計算書

(単位：百万円)

	2015年度 (自 2015年4月1日 至 2016年3月31日)	2016年度 (自 2016年4月1日 至 2017年3月31日)
売上高	2,267,849	1,906,632
売上原価	1,797,659	1,581,273
売上総利益	470,190	325,359
販売費及び一般管理費		
広告宣伝費及び販売促進費	90,976	83,014
運賃	56,194	45,817
貸倒引当金繰入額	207	△330
役員報酬及び給料手当	68,542	66,097
退職給付費用	4,604	3,783
減価償却費	9,487	10,320
研究開発費	45,012	57,679
その他	56,787	53,858
販売費及び一般管理費合計	331,812	320,240
営業利益又は営業損失(△)	138,377	5,118
営業外収益		
受取利息	4,966	3,530
受取配当金	1,557	1,607
持分法による投資利益	10,993	10,969
その他	820	502
営業外収益合計	18,337	16,609
営業外費用		
支払利息	1,587	1,208
為替差損	11,302	6,829
訴訟関連費用	967	1,205
その他	1,830	3,540
営業外費用合計	15,687	12,783
経常利益又は経常損失(△)	141,027	8,944
特別利益		
固定資産売却益	10,848	952
投資有価証券売却益	97	1,863
収用補償金	—	1,481
関係会社出資金売却益	—	809
その他	1,472	432
特別利益合計	12,419	5,538
特別損失		
固定資産除却損	3,247	2,073
固定資産売却損	385	277
減損損失	2,188	1,165
燃費試験関連損失	19,126	165,455
工場閉鎖損失	19,062	640
その他	610	3,608
特別損失合計	44,619	173,221
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	108,827	△158,738
法人税、住民税及び事業税	23,070	20,986
過年度法人税等	—	12,281
法人税等調整額	7,949	4,782
法人税等合計	31,019	38,051
当期純利益又は当期純損失(△)	77,807	△196,789
非支配株主に帰属する当期純利益	5,232	1,735
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	△198,524



## 連結包括利益計算書

(単位：百万円)

	2015年度 (自 2015年4月1日) (至 2016年3月31日)	2016年度 (自 2016年4月1日) (至 2017年3月31日)
当期純利益又は当期純損失 (△)	77,807	△196,789
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△3,400	3,052
繰延ヘッジ損益	5	△32
為替換算調整勘定	△33,866	71
退職給付に係る調整額	△2,726	△6,180
持分法適用会社に対する持分相当額	△5,336	△4,862
その他の包括利益合計	△45,325	△7,951
包括利益	32,482	△204,740
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	28,721	△205,269
非支配株主に係る包括利益	3,760	528

## 財務セクション

### 連結株主資本等変動計算書

(単位：百万円)

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
当期変動額					
新株の発行					—
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
当期変動額							
新株の発行							—
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

2016年度 (自2016年4月1日至2017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	488,590	△220	739,328
当期変動額					
新株の発行	118,680	118,680			237,361
剰余金の配当			△12,784		△12,784
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(△)			△198,524		△198,524
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	118,680	118,680	△211,309	△0	26,052
当期末残高	284,382	203,938	277,281	△220	765,381

	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	4,429	542	△59,109	△14,043	△68,181	14,189	685,337
当期変動額							
新株の発行							237,361
剰余金の配当							△12,784
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(△)							△198,524
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)	3,051	85	△3,629	△6,251	△6,744	△1,181	△7,926
当期変動額合計	3,051	85	△3,629	△6,251	△6,744	△1,181	18,126
当期末残高	7,480	627	△62,739	△20,295	△74,926	13,008	703,463

# 連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

	2015年度 (自 2015年4月1日 至 2016年3月31日)	2016年度 (自 2016年4月1日 至 2017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(△)	108,827	△158,738
減価償却費	58,717	46,815
減損損失	2,188	1,165
燃費試験関連損失	19,126	165,455
工場閉鎖損失	19,062	640
貸倒引当金の増減額(△は減少)	△2,264	△373
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	△80,764	1,598
受取利息及び受取配当金	△6,523	△5,138
支払利息	1,587	1,208
為替差損益(△は益)	1,346	31
持分法による投資損益(△は益)	△10,993	△10,969
固定資産除売却損益(△は益)	△7,216	1,399
売上債権の増減額(△は増加)	3,931	7,973
たな卸資産の増減額(△は増加)	10,153	24,869
販売金融債権の増減額(△は増加)	65,208	—
仕入債務の増減額(△は減少)	32,480	12,289
その他	880	5,446
小計	215,747	93,675
利息及び配当金の受取額	13,367	9,845
利息の支払額	△1,645	△1,183
燃費試験関連支払額	—	△130,689
工場閉鎖に係る支払額	△8,656	△2,903
法人税等の支払額	△21,122	△14,573
営業活動によるキャッシュ・フロー	197,691	△45,829
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)	40,694	△0
有形固定資産の取得による支出	△69,000	△56,474
有形固定資産の売却による収入	64,024	4,238
無形固定資産の取得による支出	△6,947	△11,530
投資有価証券の売却による収入	104	2,459
短期貸付金の増減額(△は増加)	△860	673
長期貸付けによる支出	△2,526	△14,814
長期貸付金の回収による収入	1,487	1,137
その他	△9,806	1,189
投資活動によるキャッシュ・フロー	17,169	△73,119
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)	△78,234	3,178
長期借入れによる収入	2,705	835
長期借入金の返済による支出	△26,957	△14,485
株式の発行による収入	—	236,317
配当金の支払額	△16,193	△12,755
非支配株主への配当金の支払額	△1,615	△1,649
その他	△2,621	△1,062
財務活動によるキャッシュ・フロー	△122,917	210,377
現金及び現金同等物に係る換算差額	△25,029	2,037
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	66,914	93,465
現金及び現金同等物の期首残高	395,526	462,440
現金及び現金同等物の期末残高	462,440	555,906

# 連結子会社・関連会社

2017年3月31日現在

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・ネーデルラント・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
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
広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
日産自動車株式会社*3	日本

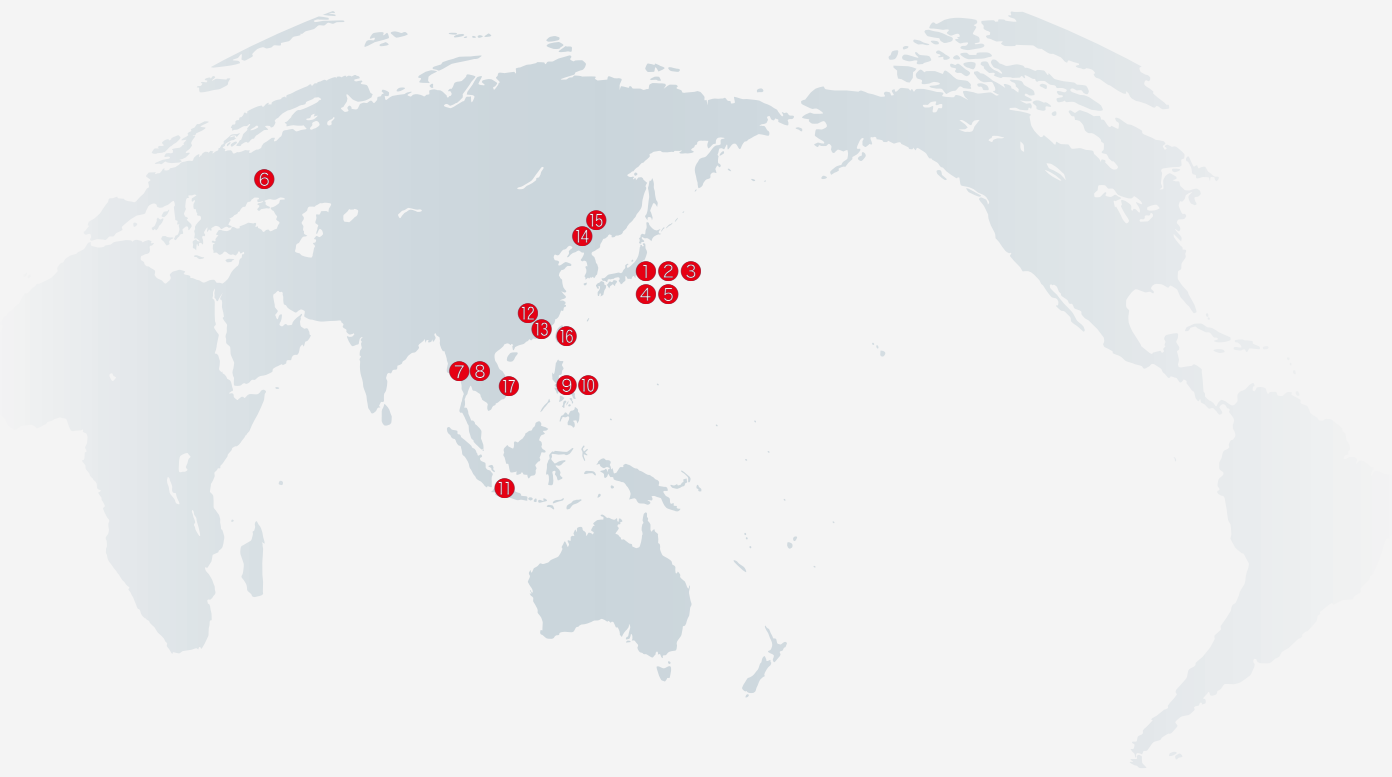
\* 1：議決権の所有又は被所有割合の( )内は、間接所有又は被間接所有割合で内数

\* 2：特定子会社に該当(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：有価証券報告書を提出

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
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
410,812,000千ベトナムドン	自動車の製造・販売	41.2
1,947,000千元	自動車の製造・販売	30.0
資本金	事業の内容	議決権の所有割合 (%) *1
605,814百万円	自動車の製造、販売及び関連事業	34.0

## 主な生産拠点



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 (ASX、アウトランダースポーツ)
	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 京都製作所 京都工場	エンジン
	⑤ 京都製作所 滋賀工場	エンジン
ロシア	⑥ ピーシーエムエー・ルス(PCMA Rus)	アウトランダー
タイ	⑦ 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)	ミラージュ、アトラージュ、トライトン、パジェロスポーツ
	⑧ 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	⑨ 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、ミラージュ、ミラージュG4
	⑩ 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
インドネシア	⑪ ミツビシ・モーターズ・クラマ・ユダ・インドネシア(MMKI)	パジェロスポーツ、エクспанダー
中国	⑫ 広汽三菱汽車有限公司(GMMC)	アウトランダー、ASX、パジェロスポーツ
	⑬ 東南(福建)汽車工業有限公司(SEM)	ランサーEX、ランサー
	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、デリカ、ベリカ
ベトナム	⑰ ビナ・スター・モーターズ・コーポレーション(VSM)	パジェロスポーツ

# 株式関連情報

2017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 1970年4月22日  
 資本金 284,382百万円  
 従業員数 連結 : 29,604名 単独 : 13,222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 1,490,282,496株  
 株主数 285,658名  
 大株主の状況

氏名又は名称	所有株式数(株)	持株比率(%)
日産自動車株式会社	506,620,577	34.00
三菱商事株式会社	137,682,876	9.24
三菱重工業株式会社	124,293,855	8.34
株式会社三菱東京UFJ銀行	48,717,212	3.26
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	26,466,000	1.77
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	24,103,600	1.61
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	23,768,200	1.59
CREDIT SUISSE SECURITIES(USA)LLC SPCL. FOR EXCL. BEN	17,951,094	1.20
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9)	14,023,900	0.94
JP MORGAN CHASE BANK 385632	13,911,684	0.93

(注)上記の持株比率は、自己株式(222,136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



**MITSUBISHI MOTORS**

発行

**三菱自動車工業株式会社 IR室**

〒108-8410 東京都港区芝五丁目33番8号

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