

三菱自動車工業株式会社

アニュアルレポート 2008

2008年3月期



PAVING THE WAY *for* GROWTH

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。

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。

見直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、業績の見直し、その他の歴史的事実でない事柄は、将来の見直しであり、これらの将来の見直しは現在の期待、予想、見直し、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、見直し、予測には、リスクや不確定な要素、仮定が含まれており、記載の見直しとは大きく異なる場合があります。したがって、これらの業績見直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、これらの見直しを変更することがあります。

目次

連結財務サマリー	01
特集I: 環境対応技術	02
株主および全ての ステークホルダーの皆様へ	06
ステップアップ2010推進室長 前田副社長インタビュー	12
役員	13
特集II: 重点市場	14
ロシア、ウクライナ	15
中東	17
ブラジル	19
中国、インド	21
地域別セグメント	22
日本	22
北米	24
欧州	26
アジア・アセアン・その他	28
モータースポーツ	31
品質	32
コーポレート・ガバナンス	34
企業倫理委員会の活動報告	38
社会への貢献	39
環境への取り組み	40
財務セクション	41
連結子会社・関連会社	82
主な生産工場	84
株式関連情報	85

連結財務サマリー

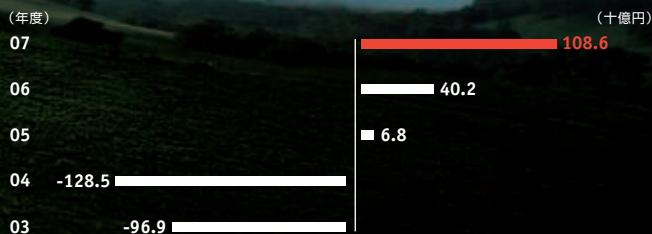
					単位：百万円	単位：千米ドル
	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2007年度
会計年度：						
売上高	¥2,519,449	¥2,122,626	¥2,120,068	¥2,202,869	¥2,682,103	\$26,770,169
営業利益(又は営業損失)	(96,852)	(128,544)	6,783	40,237	108,596	1,083,904
税金等調整前当期純利益(又は当期純損失)	(77,173)	(460,906)	(82,745)	23,104	48,151	480,599
当期純利益(又は当期純損失)	(215,424)	(474,785)	(92,166)	8,745	34,710	346,447
					単位：円	単位：米ドル
1株当たりデータ：						
当期純利益(又は当期純損失)	¥(145.22)	¥(194.36)	¥(19.75)	¥1.59	¥6.30	\$ 0.06
潜在株式調整後1株当たり当期純利益	—	—	—	0.96	3.81	0.04
配当金	—	—	—	—	—	—
					単位：百万円	単位：千米ドル
会計年度末：						
資産合計	¥2,029,035	¥1,589,286	¥1,557,570	¥1,778,693	¥1,609,408	\$16,063,562
純資産合計	29,972	324,782	268,678	308,304	328,132	3,275,104

- (注) 1. このアニュアルレポートにおける米ドルの金額は、便宜上1米ドル=100.19円(2008年3月31日実勢レート)で換算しています。
 2. トラック・バス事業は、2003年3月14日付で持分法適用会社となり、その後2005年3月末までに全保有株式を譲渡したため、同事業に関する資産・負債の各勘定への反映はされていません。
 3. 純資産額の算定にあたり、2006年度から、「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準」(企業会計基準第5号)および「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準等の適用指針」(企業会計基準適用指針第8号)を適用しています。

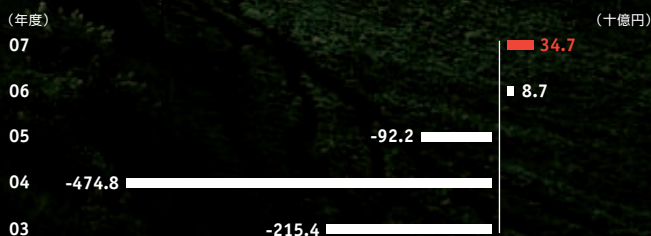
売上高



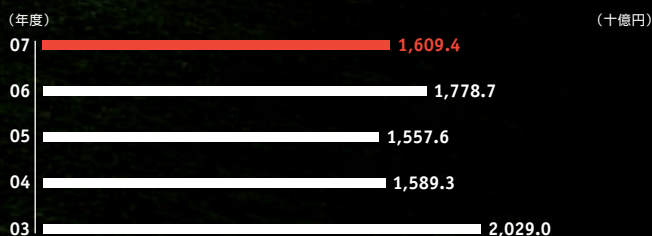
営業利益(又は営業損失)



当期純利益(又は当期純損失)



資産合計







世界的に燃費やCO₂排出量に関する規制強化の動きが活発になっており、またCO₂の排出量に応じた税体系を導入する国々が増えるなど、環境性能の向上は自動車メーカーの急務とされています。三菱自動車では、次世代基幹技術として開発中のクリーンディーゼルや自動マニュアルトランスミッションを今後展開する商品へ順次搭載するとともに、低燃費化や軽量化などの基盤技術の向上にも努め、環境負荷の低減に積極的に対応していきます。

当社を特徴付ける次世代基幹技術

クリーンディーゼルエンジンの投入

ガソリンエンジンに比べて燃費効率が良く、CO₂排出の少ないクリーンディーゼルエンジンの開発を進めています。このエンジンは、2リッタークラスの車種への搭載を想定し、三菱重工工業株式会社と共同で開発を進めているもので、2009年から欧州より順次市場投入していきます。量産ディーゼルエンジンとして初めて、吸気バルブの閉弁タイミングの可変化と一弁停止が可能なMIVEC^{*1}機構を採用するなど、クラストップレベルの出力を達成するとともに、欧州の排出ガス規制「Euro5」をクリア、米国「Tier II Bin5」、および日本「ポスト新長期」の排出ガス規制への適合も目標に開発しています。

自動マニュアルトランスミッションの展開

2007年発売の『ランサー エボリューションX』に搭載した自動マニュアルトランスミッション「Twin Clutch SST（ツインクラッチ・スポーツ・シフト・トランスミッション）」は、俊敏かつスムーズな自動変速を実現するマニュアルトランスミッションです。優れた動力伝達効率によりオートマチック・トランスミッションより燃費効率を大幅に改善する同システムはCO₂削減にも大きく貢献することから、今後市販車への採用を拡大していきます。



自動マニュアルトランスミッション
「Twin Clutch SST」

常に先頭集団を走る基盤技術

燃料多様化への対応

植物からつくるバイオエタノール燃料は、有限である石油など化石燃料の代替となることはもちろん、カーボンニュートラル^{*2}の考え方から、燃焼してもCO₂の排出量はゼロとされます。当社は2007年7月にエタノール燃料で走行可能なFFV（フレキシブル・フューエル・ビークル）『パジェロ TR4 Flex』（左ページ写真）をブラジルで発売しました。本格的四輪駆動車の『パジェロ TR4 Flex』は、ガソリン、バイオエタノールおよびそれらの混合燃料でも走行可能です。当社は、このFFVを今後ブラジルほか、各市場へ展開していきます。

ガソリンエンジンの効率向上

当社は、高出力と低燃費を高いレベルで実現した当社独自の高性能エンジン「MIVEC」、燃費の向上とスムーズな走行を両立する「CVT」の展開を拡大しています。また、厳しい燃費規制の適用が検討されている欧州には「アイドルストップシステム」の搭載車を投入していきます。



MIVECシステム(イメージ)

軽量化への取り組み

車体の軽量化も低燃費に大きく貢献します。当社はお取引先にもご協力いただき、2010年以降投入する新型車で10%以上の軽量化を目指しています。

^{*1} MIVEC (Mitsubishi Innovative Valve Timing Electronic Control): 三菱自動車の可変バルブタイミング機構の総称

^{*2} カーボンニュートラル: 植物からつくるバイオエタノール燃料は大気中のCO₂を吸収して育つ植物を原料にするため差し引き排出量はゼロになるという考え方

株主および全てのステークホルダーの皆様へ



取締役会長
西岡 喬

取締役社長
益子 修

当期は、当社が生き残りをかけて取り組んだ3ヵ年経営計画『三菱自動車再生計画』の最終年でした。この間、国内総需要の落ち込みや原材料価格の高騰と高止まり、また米国サブプライムローン問題に端を発する世界経済の動揺などさまざまな逆風がありましたが、一方でグローバル戦略車の拡大や、新興国や資源国の堅調な需要に支えられ、当初掲げた「黒字体質の定着」という目標を達成することができました。ここに、株主はじめステークホルダーの皆様のご支援に深く感謝いたします。

しかしながら、この成果も当社の持続的成長への長い道のりから見れば、単なる一里塚でしかありません。過去3年間の『三菱自動車再生計画』を遂行する中から見えてきた課題など、今後もクリアすべき事項は多いと認識しています。2008年2月に発表した2010年度までの新しい中期経営計画『ステップアップ2010』では、外部環境の変化に左右されず安定収益を確保しつつ、当社が将来にわたって持続的に成長するため、選択と集中の深掘りで事業基盤の構築を図ります。

2008年9月

取締役会長

西岡 喬

取締役社長

益子 修

『ステップアップ2010』
定量目標(2010年度)

単位: 億円・千台

売上高	27,600
営業利益	900
経常利益	710
当期純利益	500
販売台数	1,422

“STEPPING UP”

from Revitalization to a New Stage



当期の業績

当社グループは、海外販売台数の増加、車種構成の改善、さらに年度平均での円安による為替の好影響により、売上高および営業利益、経常利益、当期純利益の全利益項目において前年度実績を上回り、営業利益、経常利益では過去最高を記録しました。

販売台数は、前年度比130千台、10.6%増の1,360千台でした。売上高は、海外販売台数の増加、PSAプジョー・シトロエン社向けOEM供給の開始、為替の円安影響などにより、前年度比4,792億円増の2兆6,821億円となりました。営業利益は、北米での新型車投入に伴う広告宣伝費等販売費の増加や米国販売金融事業収益の減少などがありました。一方販売台数の増加、車種構成の改善効果および為替好転などにより、684億円増の1,086億円となりました。経常利益は、為替差損などにより営業外損益が若干悪化したものの、672億円改善し857億円となりました。当期純利益は、146億円の豪州工場閉鎖費用と米国工場などの減損損失213億円を計上しましたが、前年度を260億円上回る347億円を確保することができました。

『三菱自動車再生計画』の総括

当社グループは、三菱重工業株式会社、三菱商事株式会社、株式会社三菱東京UFJ銀行の3社を中心とした資本増強と人材の派遣などの支援を受け、信頼回復と収益改善を柱に、3年間の『三菱自動車再生計画』に取り組んできました。

なかでも事業運営の根幹をなす信頼回復については、外部有識者で構成する企業倫理委員会の指導のもと、「コンプライアンス第一・安全第一・お客様第一」を合言葉に、社員の意識改革、品質向上、お客様視点の徹底を推進してきました。その結果として2007年5月、同委員会から「ほぼ初期的段階を終えた」との評価をいただきました。

二つ目の柱である収益改善については、各事業の選択と集中を図り、地域専用車の削減とグローバル戦略車の拡大、余剰生産能力の適正化、販売ネットワークの強化、戦略的アライアンスの拡大、さらにはグループ企業群のスリム化を進め、着実な成果を得ることができました。

これらの結果、2005年度営業利益は目標に対し1年前倒しで黒字を確保し、2006年度は当初計画通り当期純利益の黒字を達成しました。そして、最終年度の2007年度には営業利益と経常利益で過去最高を記録、必達目標とした「黒字体質の定着」を達成できたと考えています。

『ステップアップ2010』

新中期経営計画の位置付けと数値目標

新中期経営計画『ステップアップ2010』は、将来を見通し明日に向かう成長への基盤をつくる新しいステージであると位置付けています。

『ステップアップ2010』では、これまでに見えてきた課題として、日本および北米での収益改善や、地球環境対応へのスピードアップを図るほか、グローバル生産体制については、稼働率向上に加えて、車種別の需要と生産能力のアンバランスを解消する必要があります。これら課題への対応を含めた「選択と集中の深掘り」と「安定収益の確保」の両立を基本方針とし、3年間で将来の持続的成長に不可欠な確固とした事業基盤を構築していきます。

『ステップアップ2010』では、2010年度の売上高27,600億円、営業利益900億円、経常利益710億円、当期純利益500億円を目標としました。この数値は、原材料価格の高止まりや為替変動、先進諸国で市場拡大が望めないなど、今後も厳しい経営環境が続くことを考慮すれば決して容易に達成できる目標ではないと認識しておりますが、これらを達成することで、将来の持続的成長につながるものと考えています。

『ステップアップ2010』のポイント

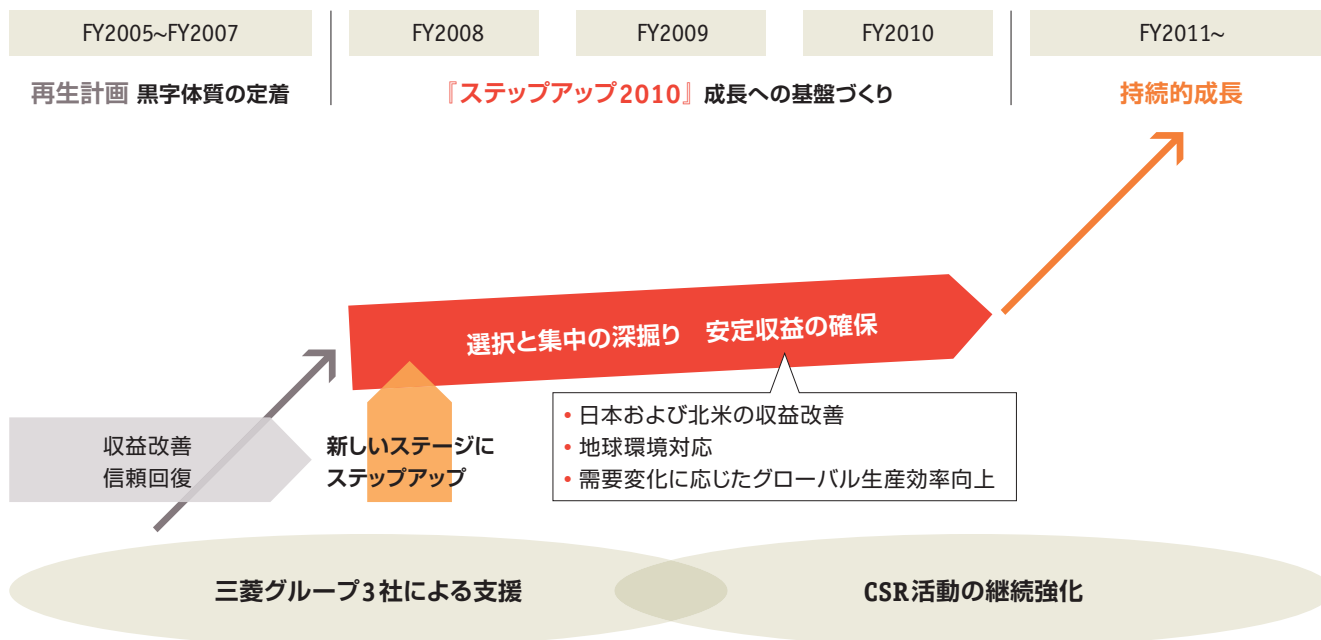
『ステップアップ2010』では、「選択と集中の深掘り」と「安定収益の確保」を両立させるという基本方針のもと、次のポイントを中心に取り組みます。

まず、ロシア、ウクライナ、中東、ブラジルなど、需要の伸びが見込める新興市場のうち、当社が強いブランド力を持つ市場を重点市場と位置付け、強みを活かした商品の投入により販売基盤の強化を図ります。同時に、新車販売の拡大が大きく期待できない日本、北米、西欧などの成熟市場においては、販売体制の効率化やアフターセールス事業ほか周辺事業の拡充を進め、収益体質の改善・強化に取り組みます。

次に、販売戦略に沿ったグローバル生産の効率向上を進め、需要の高いモデルの供給力強化を図ります。また、世界的な環境意識の高まりを自動車メーカーとして強く認識するとともに、これを大きなビジネスチャンスと受け止め、当社が得意とする環境対応技術の実用化を推進していくことで、社会への貢献につなげたいと考えています。

これら将来の持続的成長への基盤づくりを確かなものにするために、積極投資を進めます。設備投資においては、現有資産の有効活用も

新中期経営計画(2008~2010年度)の位置付け



行いながら最大限の効果を狙い、研究開発では、当社が持つ特徴的な技術の強化および環境対応技術の開発を重点的に進めていきます。

選択と集中の深掘り ～地域～

グローバル戦略車拡大の基本方針は継続しますが、市場特性に応じ販売戦略をより明確にしていきます。

今後も需要の伸びが見込める新興市場のうち、三菱のブランドイメージが高いロシア、ウクライナ、完成車市場のさらなる伸びが期待できる中東、SUVセグメントで高いシェアを持つブラジル、さらに市場拡大の潜在力が大きい中国、インドといった市場を重点市場としています。これらの国々にはグローバル戦略車の中でも、特に中型乗用車、SUVモデルの販売を拡大していく計画です。2008年5月には、ロシアに生産拠点を建設するための基本契約をPSAプジョー・シトロエン社との間で締結し、2011年の操業開始を目指して工場建設に着手しました。

また日本、北米、西欧などの成熟市場では、軽・小型車両や、環境対応車両を、各市場ニーズに応じてタイムリーに投入していきます。

選択と集中の深掘り ～商品～

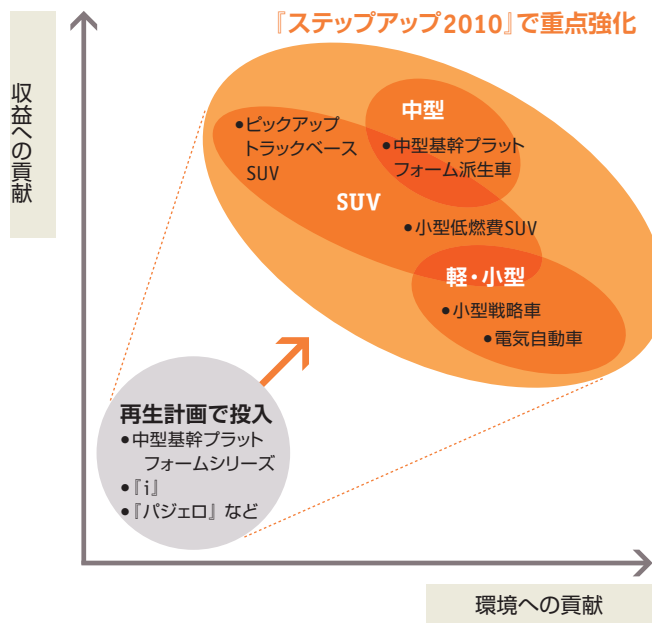
引き続きグローバル戦略車拡大を推進すると同時に、今後は、市場ニーズに合わせ、培ってきた環境技術を、SUV、中型、軽・小型の全ての商品群に応用し、商品開発においても選択と集中の深掘りを進めることで、収益向上と環境貢献の両立を目指します。

具体的な商品としては、販売好調な『アウトランダー』や『ランサー』（日本名：『ギャラン フォルティス』）と同一の中型基幹プラットフォームを活用した『ランサースポーツバック』を欧州より順次投入します。また、資源国などの成長市場を中心に、ピックアップトラックベースの新型SUV『パジェロスポーツ』*を投入することで新たな需要の開拓を進めます。一方、さらなる環境規制の強化、お客様の環境意識の高まりに対応し、当社の強みであるSUVシリーズにも小型低燃費モデルを追加します。さらに、グローバルな低燃費・小型車志向に対応し、軽自動車の技術を活かした新型モデルを開発し、グローバル小型戦略車とします。これは、国内市場に限定活用していた軽自動車の蓄積技術をグローバルモデルとして拡大活用していく戦略であり、この展開のスピードアップ、規模拡大を図ります。また、究極の環境対応車として、電気自動車の海外投入も視野に入れ、開発を急いでいます。

*地域によっては『モンテロスポーツ』（南米など）、『ナティーバ』（中南米など）、『チャレンジャー』（豪州など）の名称を使用



商品強化の方向性



提携戦略

商品・技術の補完、コスト削減の観点から、今後も事業提携の可能性を追求していきます。日産自動車株式会社への軽乗用車、商用車のOEM供給事業は順調であり、2008年秋より新たに軽のSUV、『パジェロミニ』のOEM供給を行う予定です。また、同社とは軽商用車をベースとした小型商用車についても、国内および海外市場向けの開発、生産およびOEM供給に関する協業の検討も開始しており、特にアジア・アセアンでの成果実現に取り組みます。さらに、2007年5月から出荷を開始したPSAプジョー・シトロエン社向けSUVモデルのOEM供給も順調に進んでおり、2008年5月には同社とのロシア現地生産事業に関する契約を締結し、さらに電気自動車における協業を検討していくことも合意しています。今後も個別事業でWIN-WIN効果の期待できる提携、協業の可能性を広く模索していきます。

販売台数計画

2010年度の販売台数は2007年度比6万2千台、約5%増の142万2千台を計画しています。特に、成長著しいロシア、ウクライナなどの市場で着実に販売台数を拡大し、同市場を含む欧州地域全体で約35%の増加を図ります。その他、販売増が期待される市場としては、中東、中南米などの資源国を中心とした地域を想定しています。

グローバル生産の効率向上

『三菱自動車再生計画』スタート当初、最も重要な課題の一つであった過剰生産設備の問題は、2007年度でほぼ解消しており、現在は国

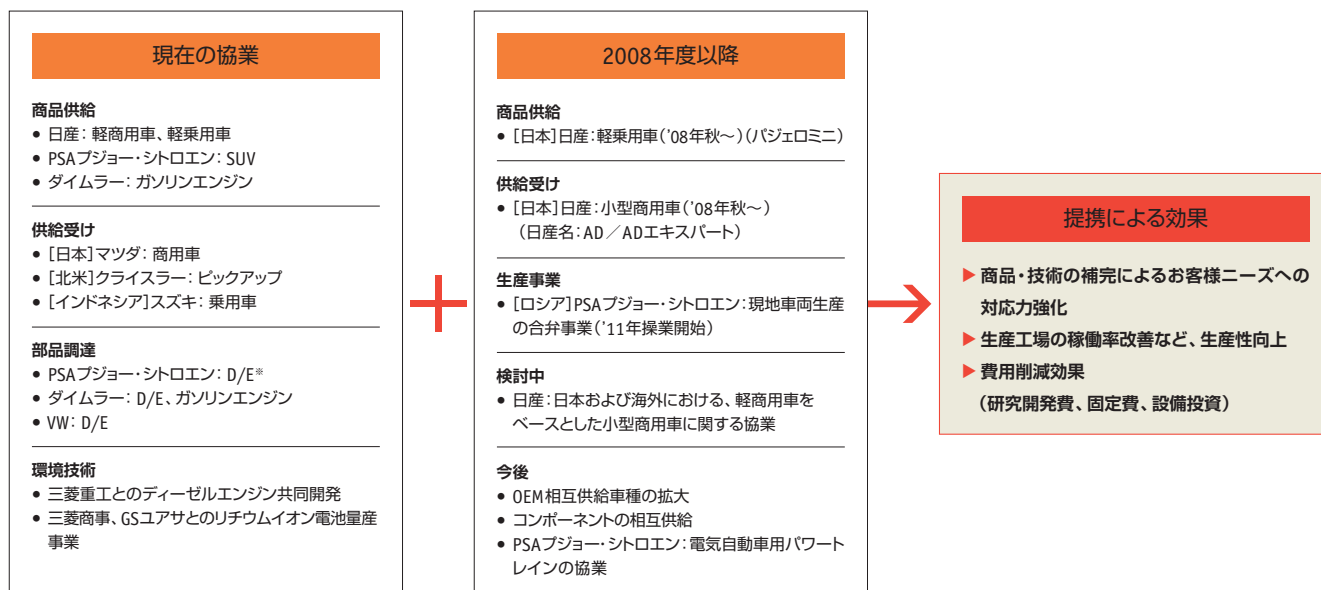
内の3工場と、1トンピックアップモデルの輸出拠点であるタイ工場で高稼働が続いています。余剰生産能力があるオランダ工場を活用し、2008年8月、まず岡崎工場から欧州向け『アウトランダー』の生産を移管、次いで水島製作所からPSAプジョー・シトロエン社向けSUVの生産を順次移管し、移管後の国内生産余力を弾力的に活用します。これにより、モデル別の需要変動に対応できる効率的な生産体制を構築し、販売機会ロスの解消と収益極大化を目指します。

収益改善施策

収益改善施策については、開発・生産・販売の各部門の連携は勿論のこと、ディーラー・サプライヤーも含めた三菱自動車グループとしての連携をさらに強化し、グローバル規模で改善余地を追求します。

まず1点目は、無駄の排除と効率化による流通プロセス改善として、需給調整機能の強化と在庫管理の徹底によるコスト低減を図ります。2点目が、主に成熟市場における新車販売以外の周辺事業収益の拡大です。特に、日本では新車代替期間が長期化する傾向にあるため、お客様のニーズに合ったサービス・商品の品揃え拡大とお客様との絆を強くするための施策を販売会社における経営基盤強化の大きな柱と位置付けています。最後は、資材費低減活動です。原油価格が高止まりする中、今後の原材料価格の高騰リスクに備え、かつ安定調達を確保すべく、お取引先との一層の関係強化と徹底した部品共有化の推進などによる強固な調達基盤の確立に取り組みつつ、開発初期からコスト低減活動を強化します。

提携戦略



* ディーゼルエンジン



設備投資・研究開発費

環境対策、新興市場対応など将来の持続的成長の基盤となる分野へ積極的に投資を行います。

設備投資については、現有資産を有効活用して投資額を抑え、最大限の効果を狙います。例えば、『アウトランダー』『デリカD:5』『ランサー』で信頼を得ている中型基幹プラットフォームの拡大展開などで商品力強化を行います。また、オランダ工場の既存設備を活用することで多額の新規投資を行うことなく必要な能力を確保します。さらに、環境・生産性を追求した岡崎新塗装工場の建設や、需要増に呼応したコンポーネント・車体の生産能力増強など、生産体制整備への投資拡大を計画しています。

研究開発については、SUVやS-AWC*技術の展開拡大など、当社独自の技術分野を強化します。さらに、電気自動車、クリーンディーゼルエンジンなど環境対応技術を重点的に開発するとともに、既存技術を応用することによる開発効率の向上に努めます。

* 4輪の駆動力・制動力の制御を軸とした高度な車両運動統合制御システム

財務戦略

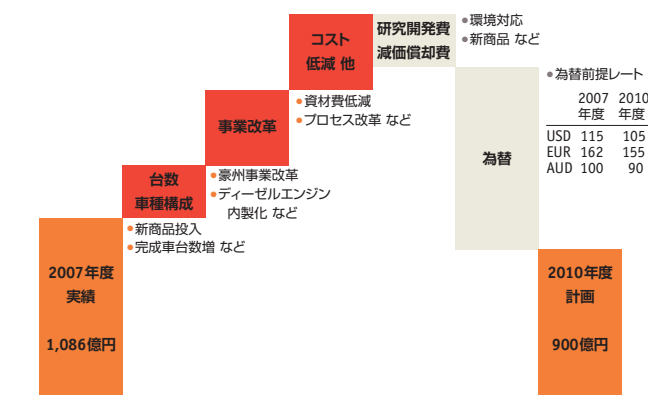
財務面では、積極的な設備投資、研究開発を進める上で必要な資金を円滑に確保していきます。主な調達手段としては借入を予定していますが、キャッシュ・フロー改善に努めることにより、2010年度末の有利子負債残高は2007年度末から概ね横這いとなる見込みです。また、当社の課題の中で特に重要な資本政策については、今後の復配が展望できるよう『ステップアップ2010』を確実に実行していきます。

『ステップアップ2010』は、すでに多くの施策が実行に移されており、順次成果が出てくるものと期待しています。2008年度単年度で見た場合には、為替の悪化やさらなる原材料価格の高騰など厳しい事業環境が予想されるため、減収減益の計画としていますが、中長期的視野に立ってこれらの取り組みを着実に推進していくことで、いかなる環境の変化にも耐えうる安定した収益を確保する力を蓄え、三菱自動車の持続的成長を可能にする基盤づくりが実現できると確信しています。

2008年 9月

取締役社長
益子 修

営業利益の増減要因(2007年度vs2010年度)



ステップアップ2010推進室長 前田副社長インタビュー

2008年4月より新中期経営計画『ステップアップ2010』がスタートし、新たに推進室が設けられました。その責任者に就任した前田副社長が、方針と意気込みを語ります。

全社視点での改革

『三菱自動車再生計画』では順調に目標を達成し、社員の士気も高まっています。しかし、先進国での需要低迷、原油高や原材料費高騰など自動車業界を取り巻く環境は厳しさを増しています。その中で、「ステップアップ2010推進室」の活動をひとこと言えば、「全部門における利益体質の徹底的な造り込み」とそれに向けた横断的全社運動を展開することです。『ステップアップ2010』では全体最適の視点から全社トータルとして何をすべきかという意識を徹底追求していきます。課題を設定して会社全体が、一つの方向感のもと、スピードを持って動くという推進メカニズムを構築し、この厳しい環境を乗り越えていくと考えています。そのために、具体的にはモノづくり改革・コスト改革・事業改革の3本の横串を通す、すなわち担当部門だけでなく全社視点で改革することを課題としています。



志の高い人財※を育てる

まずモノづくり改革では、商品企画から開発・購買・生産・物流・販売までモノづくりの全プロセスに横串を通して、ムリ・ムラ・ムダを徹底的に排除します。生産部門を担当していた際に、「モノづくり道場」という活動を始めました。これは、組織的な技能の伝承とともに志の高い人財の育成をテーマにしています。また、「モノづくり塾」という活動では、商品企画からアフターサービスまでの全プロセスと技術を学習し、全社的視野で自ら改革の行動を起こせる人財の育成を目指しています。これからはこれらの活動を全社に広げていきます。

利益体質の確立

次にコスト改革です。プラットフォームあたりの台数拡大、部品の共用・種類の削減やグローバルな生産効率向上などを推進し、全社の知恵を集めて最適コストを追求します。

また、安定収益を確保するため、コスト削減と同時に事業改革を推進します。拡大する市場で積極的な施策を実行していく一方で、今後市場規模の拡大が期待できない成熟市場では、新車販売事業だけではなく、アフターサービスなどの周辺利益の拡大に注力していく方針です。課題となっている国内および北米については、全社レベルで事業収益構造の改革に取り組みます。

「部門の壁を打ち破ったコミュニケーションの改善」「モノづくりの伝承による現場力の強化」を通じ、地道ではありますが、一つずつ課題を乗り越えていきたいと考えています。そして、2010年度には一人前の会社となって、持続的成長に向けたさらなる躍進を目指したいと思います。

2008年 9月

取締役副社長
前田 真人

※ 当社では、「社員(人)」を財産と捉え、社内の部署名も「人財」と表記している。

役員

2008年8月1日現在

取締役



西岡 喬
取締役会長(代表取締役)



益子 修
取締役社長(代表取締役)



前田 真人
取締役副社長(代表取締役)
ステップアップ2010推進室長
ロシア組立事業推進・
MiEV事業統括担当



市川 秀
常務取締役(代表取締役)
企業倫理担当役員
CSR・管理・財務統括部門担当



春成 敬
常務取締役
ミツビシ・モーターズ・ノース・
アメリカ・インク社長兼CEO



相川 哲郎
常務取締役
商品戦略・開発統括部門担当



橋本 光夫
常務取締役
国内営業・アフターサービス統括
部門担当



菊池 一之
常務取締役
海外営業統括部門担当
中中ア・豪州・NZ本部長



青砥 修一
取締役
経営企画・経理統括部門担当
経理本部長



松本 伸
取締役
生産統括部門担当



太田 誠一
取締役
品質統括部門担当



黒田 浩
取締役
購買統括部門担当



佐々木 幹夫
取締役(社外取締役)



矢嶋 英敏
取締役(社外取締役)

監査役

氏田 憲秀
監査役(常勤)

江川 健二
監査役(常勤)

三木 繁光
監査役(社外監査役)

菅 宏
監査役(社外監査役)

岡本 行夫
監査役(社外監査役)

執行役員

内野 州馬
常務執行役員
経営企画本部長
兼ステップアップ2010推進室
副室長

栗原 信一
常務執行役員
商品戦略本部長

寺尾 勝夫
常務執行役員
常務補佐、
国内営業改革推進室長

小西 正秀
常務執行役員
常務補佐、
海外営業統括部門担当

二木 史郎
常務執行役員
ミツビシ・モーターズ・ノース・
アメリカ・インク製造部門
社長兼CEO

中村 義和
執行役員
CSR推進本部長

大道 正夫
執行役員
社長補佐(渉外・環境・MiEV・
安全保障担当)
兼CSR推進本部副本部長

淵田 敬三
執行役員
管理本部長

松下 和也
執行役員
財務本部長兼財務統括室長

上杉 雅勇
執行役員
プロダクトエグゼクティブ
(RV1商品開発プロジェクト担当)

中尾 龍吾
執行役員
開発本部長
兼原価低減活動推進室長

仲西 昭徳
執行役員
デザイン本部長

大山 安夫
執行役員
名古屋製作所長

村本 修三
執行役員
パワートレイン製作所長

熊井 久善
執行役員
国内営業本部長

横澤 陽一
執行役員
海外業務管理本部長
兼海外計画部長、
ステップアップ2010推進室
副社長補佐

須藤 敏文
執行役員
欧州本部長

服部 俊彦
執行役員
アジア・アセアン本部長

今井 道朗
執行役員
ミツビシ・モーターズ(タイランド)・
カンパニー・リミテッド
社長

特集Ⅱ：重点市場

—— 三菱自動車では、成長への基盤づくりを目的とした新中期経営計画『ステップアップ2010』の一環として、
—— 需要の伸びが見込める市場のうち、当社の強いブランド力を発揮できる市場を重点市場と定め、投入商品の強化と販売台数の拡大に努めています。



ロシアの販売会社であるROLF社のディーラー店内(写真左)と外観(写真右)



ロシア

資源国として高い購買力を有するとともに、3回の「カー・オブ・ザ・イヤー・ロシア」受賞に象徴される三菱ブランド車への高い評価を確立しているロシアを、欧州市場の成長を牽引する重点市場として位置付けています。

販売拠点拡大で2010年度に6割増の販売台数

当社では、今後も同市場からのニーズが高い当社中型乗用車およびSUVの拡充を図るとともに、販売拠点を2007年末の106拠点から2010年末までに142拠点に拡大し、現地販売会社であるROLF(ロルフ)社との連携を強化することにより、さらなる拡販に努めていきます。2010年度には17万台と、2007年度比約6割増の販売台数目標を掲げています。

PSAプジョー・シトロエン社と合併で現地生産、新工場建設に着手

また2008年5月には、長期的な安定生産・供給を実現するべく、PSAプジョー・シトロエン社と輸入関税メリットのある現地車両生産事業に関する合弁契約を締結、6月には現地工場の起工式を行いました。現在、2011年の操業開始に向け着々と準備を進めています。

ウクライナ

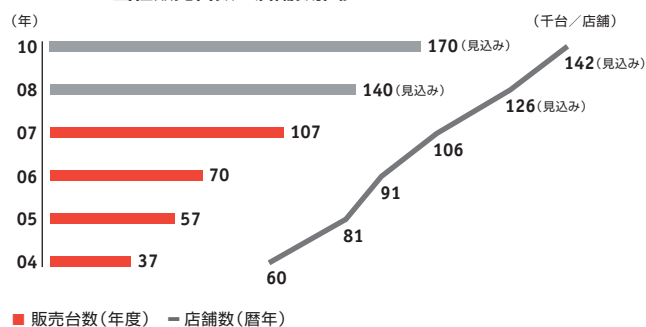
2000年以降高度成長を続けているウクライナでは、海外ブランドを中心に自動車需要が拡大しており、2010年には総需要が約94万台に達するものと見込まれています。同市場においても、三菱車は2004年以来4年連続で販売台数が輸入車ブランドナンバーワンを達成するなど、高い評価を獲得しています。

ディーラー網拡充で、販売拡大へ

当社では、ウクライナでのさらなる販売拡大に向けて、ロシア同様にSUVを中心としたラインアップの拡充を図るとともに、2010年末までに85拠点を目標(2007年末拠点数:51拠点)としたディーラー網の拡大に取り組みます。

2008年4月からは、従来MME(在オランダ販売統括会社)を経由して行っていた同市場の管理業務をロシアと同様に当社が直接行うこととしました。これにより、市場ニーズをより迅速かつ的確に反映した販売会社支援体制を構築し、一層の販売拡充を図っていきます。

ロシアでの当社販売台数と店舗数推移





写真左：超高層ビルの連なるドバイの幹線道路シェイクザイド通り。アラブ首長国連邦唯一の商業都市ドバイは、目下世界で最も急速に成長している都市の一つ

写真右：シェイクザイド通り沿いにある当社販売会社 Al Habtoor Motors 社ショールーム、およびその内部



中東

資源国として成長を加速させている中東では、高付加価値商品に対する需要に支えられて新車販売台数が急速に伸長しており、2010年度の日本車総需要は約90万台に達すると見込まれています。

伸長する中東市場、三菱ブランド車に高い需要

同市場の地域性からSUV車やピックアップトラック、Cセグメント車に対する需要は高く、これらのカテゴリに強固なラインアップを築く三菱車は、優位な市場ポジションを確保しています。当社では、2007年に投入した新型セダン『ランサー』に引き続き、2008年以降も新型4WDスポーツセダン『ランサー エボリューション』、スポーティクーペ『エクリプス』などの新商品を積極的に投入していくことで、さらなる拡販に努めていきます。

ドバイに販売統括会社設立

当社では、2008年度中をめぐりに、アラブ首長国連邦のドバイにあるMMGF (Mitsubishi Motor Parts Sales of Gulf FZE)とドバイ駐在事務所を統合し、販売、マーケティング、部品、R&D、およびサービスの各機能を集約した販売統括会社(仮称:Mitsubishi Motors Middle East & Africa FZE)の設立を予定しています。同社では、車両営業・部品・サービス、三位一体の活動を強化し、各分野の緊密な連携を図ります。また、中東での当社代表機能も持たせ、地域事業計画の策定支援、商品・価格・台数計画の立案、販売会社訪問によるコミュニケーションの強化やバリューチェーン構築などの取り組みを通じて、総合的な視野から販売会社および商社の販売活動を支援していきます。

高まる三菱ブランドのプレゼンス

さらに、同社を拠点に、イラク、CIS諸国、アフリカ新興国などの新規市場の開拓や、サウジアラビア、イラン、エジプト、アルジェリアなどの現行市場における新たな市場機会の創出を加速させ、中東・アフリカ地域における三菱自動車のプレゼンスを高め、ブランドを強化していきます。



写真左: ブラジルでの現地パートナーであるMMCB社の組立工場

写真右: MMCB社が年間シリーズで開催しているモータースポーツイベントの様子
(撮影: Thomas Kremer)



ブラジル

鉱物などの資源価格高騰を背景に今後の安定した経済成長が見込まれるブラジルは、2007年の総需要が前年比27.8%増の246万台に拡大し、史上初めて200万台を突破するなど、中南米最大の市場に成長しています。

SUV、ピックアップトラックに特化し、プレミアム・ブランドの地位を確立

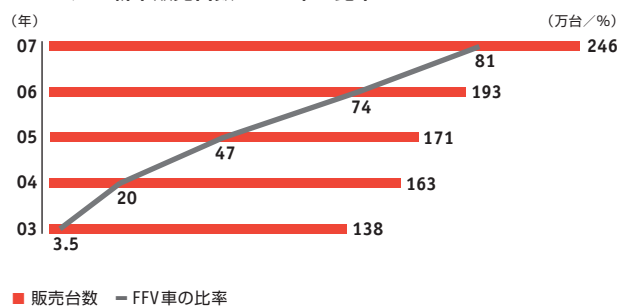
同市場において現地パートナーであるMMCB社(MMC Automotores do Brasil Ltda.)を通じた現地生産と輸入完成車販売を展開する三菱自動車は、SUVおよびピックアップトラックに集中特化した商品戦略と同モデルを使った各種モータースポーツイベントの実施により、プレミアム・ブランドとしての地位を確立しています。

当社では、今後も同市場を中南米事業の中核と位置付け、2007年10月から現地生産を開始した新型1トンピックアップトラック『L200(トライトン)』に引き続き、現地生産車種のバリエーション追加や、輸入完成車の新モデル投入など、幅広いお客様層にアピールできる商品を追加します。また、現地生産・販売会社に対するサポート強化などの施策展開により、ブランドイメージの維持・強化に努め、さらなる販売拡大を図ります。

FFV市場の急拡大を捉え、ラインアップ拡充へ

特に、バイオエタノール比率0~100%の混合ガソリン燃料に対応したフレキシブル・フューエル・ビークル(FFV)の開発・生産の加速は、同市場における最大の注力点となります。同市場での新車販売台数におけるFFV車の比率は2003年の3.5%から2007年には81%にまで拡大しています。当社においても、MMCB社と共同開発により2007年7月に市場投入した本格的四輪駆動FFV『パジェロ TR4 Flex』が同年中に7,500台の販売を実現し、2007年度の販売実績を前年度比25%増へと押し上げました。当社では、この市場機会を積極的に捉え、今後もFFVラインアップの拡充を推進していきます。

ブラジルの新車販売台数とFFV車の比率





写真は2008年4月に開催された北京国際自動車ショーでの当社ブースの様子



主な事業拠点

① 八飛汽車股份有限公司

ミラージュディンゴ(サイマ)の生産・販売
 資本金:4.1億人民元
 出資:ハルビン航空100.0%
 (三菱自動車と直接的な資本関係なし)

② ハルビン東安汽車発動機製造有限公司

エンジン(1.3~2.0L)およびFT/Mの生産・販売
 資本金:5億人民元
 出資:ハルビン東安55%、ハルビン飛機15%、
 三菱自動車15.3%、三菱商事5.7%、他9%

③ 三菱商事(上海)有限公司

完成車ディストリビューター
 出資:三菱商事(中国)有限公司100.0%

④ 菱発汽車技術諮詢(上海)有限公司

R&Dセンター
 資本金:30百万円
 出資:三菱自動車100.0%

⑤ 瀋陽航天三菱汽車発動機製造有限公司

エンジン(2.0~2.4L)の生産・販売
 資本金:7.38億人民元
 出資:航天汽車30%、瀋陽建華21%、
 三菱自動車25%、三菱商事9.3%、他14.7%

⑥ 東南(福建)汽車工業有限公司

ギャラン、ランサー等の生産・販売
 資本金:13,800万米ドル
 出資:中国側50%、三菱自動車25%、
 台湾中華汽車25%

⑦ 湖南長豊汽車製造股份有限公司

パジェロの生産・販売
 資本金:4.01億人民元
 出資:長豊集団50.61%、三菱自動車14.59%、
 他34.80%

中国

北京オリンピックの開催や上海万博を控えて経済が活性化し、個人所得の増加から2010年には1,200万台規模の需要が見込める中国は、アジアを代表する重点市場として位置付けられます。

販売ネットワーク強化を狙い、2009年に新会社設立

当社では、『ランサー エボリューション』『ランサー』『エクリプス』など、2010年度までの3年間で輸入完成車と現地生産車合わせて6車種を同市場に積極投入するとともに、東南汽車および長豊汽車における現地生産・販売事業、瀋陽航天三菱およびハルビン東安によるエンジン事業と新規AT事業の追加により、収益基盤の強化を図っていきます。

また、現地生産車を含む三菱ブランド車の販売ネットワークの強化を重要課題とし、既存の現地生産の三菱ブランド車と輸入完成車の、販売店レベルでの統合と中国全体を見据えた三菱ブランドイメージの向上、販売・サービス品質の統一を推進する新会社の設立を2009年に予定しています。

インド

インドでは、2007年度のトラック・バスを除く自動車販売台数が158万台に達するなど、急速にモータリゼーションが進展し、2010年度にはトラック・バスを除く総需要は約260万台、当社が狙いとするプレミアム価格帯の乗用車・SUVの需要は35万台に達すると見込んでいます。

乗用車・SUVの優位性を活かし、さらなるプレミアム・ブランドへ

同市場において、当社はプレミアム・ブランドとしてのプレゼンスの向上を目指しています。これに基づき、2008年度に新型SUV『アウトランダー』を投入するほか、現地生産車種を含めた既存モデルの商品強化も加速させることで、当社が強みとするプレミアム乗用車・SUVのセグメントで着実な台数増を図っていきます。

また、デリーやムンバイなどの大都市を中心とした販売ネットワークの拡充にも取り組むことで、販売力を強化していきます。

地域別セグメント

日本

市場の成熟した日本国内において、当社は三菱らしい特徴ある商品および質の高いサービスの提供により、お客様からの期待に応えています。新中期経営計画『ステップアップ2010』においては、2010年の国内事業黒字化に向けて、お客様のニーズにかなうサービスを提供し、将来にわたって三菱車にお乗りいただけるようお客様満足の向上に努めるとともに、販売台数に占める直販(店頭商談)比率の向上を図り、利益重視の販売方針継続や、国内販売網の再構築などの事業効率化を推進していきます。

2007年度の業績と2008年度の見通し

2007年度の国内販売台数は、前年度比11.3%減少して21万9千台となりました。

国内総需要の回復が見られず、市場全体で前年度比4.8%減となった厳しい環境の中、当社では2007年1月に投入した『デリカD:5』の堅調な販売に加え、8月に投入した新型セダン『ギャラン フォルティス』が発売後3週間で月販目標の3倍を超える販売実績を示しました。また、10月に投入した『ランサー エボリューションX』が「2007-2008日本カーオブ・ザ・イヤー」の最終選考会において特別賞「Most fun」を受賞するなどの健闘により、登録車販売が前年度比9.9%増と拡大しましたが、その一方で低採算取引の手控えにより軽自動車販売が大きく減少したため、総販売台数の拡大には至りませんでした。

その結果、2007年度の売上高は前年度比3.5%減収の4,885億円となりましたが、営業損益は利益貢献度の高い登録車の増加、利益重視の販売方針の浸透、販売会社広域統合効果などにより前年度より249億円改善し、189億円の赤字となりました。

2008年度は、国内総需要の低迷を織り込み、2007年度比5.5%減の20万7千台の販売を計画しています。

新中期経営計画での取り組み

『ステップアップ2010』では、2010年度での国内事業黒字化を目標としています。特に、総需要の拡大が望めず、厳しい環境が続くことが予想されるため、利益重視の販売方針の継続と事業の効率化推進により、「成長への基盤づくり」を着実に加速していくことが求められます。当社では、2008年度の柱となる施策として、「新車利益率の改善」「お客様の定着・生涯化」「販売体制の高効率化」および「新モデル投入によるラインアップ強化」を掲げました。

新車利益率の改善

フリート販売など相対的に利益率の低い取引を見直しするとともに、連結販売会社で実績をあげた「営業力強化プログラム」を独立系販売会社へも本格的に展開することで、直販比率を向上させ、新車利益率の改善を図ります。



ギャラン フォルティス

利益重視販売と
事業効率化の徹底

新モデル投入によるラインアップ強化

- 軽乗用車、新型『トッポ』(08年9月)
- 『ギャラン フォルティス』スポーツハッチバック(08年冬)
- 小型商用車(08年秋)

新車利益率の改善

- 直販比率向上

お客様の定着・生涯化

- アフターサービス商品の充実
- 接客力向上によるお客様満足度向上

販売体制の高効率化の推進

- 経営効率の高い販売網の構築
- 広域型集客店舗の展開

お客様の定着・生涯化

営業とサービスが連携した展示会の開催とアフターサービス商品の充実により、店頭にご来店くださるお客様を増やし、接客面でも質の向上を図ることで、来店されたお客様のお得意様化を図ります。

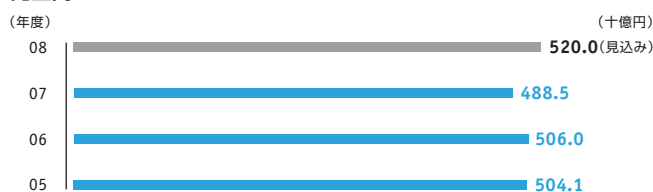
販売体制の高効率化

重複や隙間を廃した拠点整備を推進し、「広域集客型店舗」展開を加速するなど、経営効率の高い販売ネットワークを構築するとともに、当社および連結販売会社の間接部門のスリム化などの徹底した固定費の削減に努め、効率的な販売体制を構築していきます。

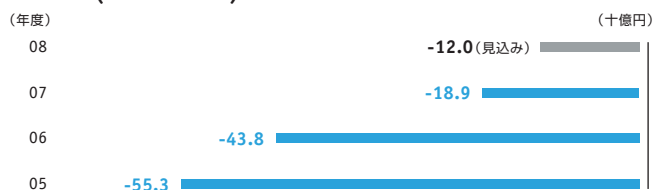
新モデル投入によるラインアップ強化

2008年度は、軽乗用車『トッポ』や『ギャラン フォルティス』スポーツハッチバックなど、需要を喚起する三菱らしい特徴ある商品を投入するとともに、日産自動車株式会社からの小型商用車のOEM供給受けなどにより、商品ラインアップを強化します。

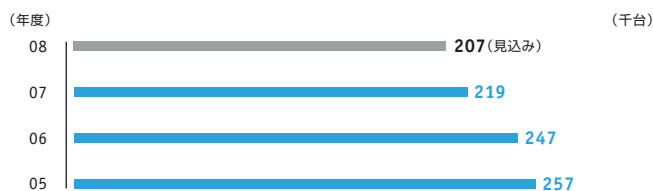
売上高



営業利益(又は営業損失)



販売台数



トッポ

北米

当社では、2006年から北米統括子会社(MMNA)に新しい経営体制を発足させ、本社と緊密な連携を図りながら、現地販売会社との強固な信頼関係の構築と販売サポートの強化に努めてきました。その結果、北米事業は回復傾向にありましたが、2007年度後半以降、米国のサブプライムローン問題の影響により市場全体に先行き不透明感が拡大しています。

新中期経営計画『ステップアップ2010』においては、さらなる販売ネットワークの整備や三菱ブランドイメージの向上に取り組むことで、事業の安定化を推進していきます。

2007年度の業績と2008年度の見通し

2007年度の北米市場の販売台数は、前年度比4.7%増の17万2千台となりました。

米国では、2006年11月から投入した新型『アウトランダー』や、2007年3月に世界に先駆け投入した新型『ランサー』が好調で、5期ぶりの前年度比増加を達成した2006年度を上回るペースで推移しましたが、下期以降はサブプライムローン問題に端を発した需要の減少や販売競争の激化などにより減速し、また、車種構成変動の影響を受けたことから、最終的にはほぼ前年度並みとなりました。一方、カナダでは、新型車の販売が好調に推移し、前年度比5割増となりました。

以上の結果、売上高は前年度比4.9%減の4,027億円となり、営業損益では北米での新型車投入に伴う広告宣伝費等販売費の増加や米国販売金融事業収益の減少が影響して前年度から184億円悪化し、178億円の赤字となりました。

2008年度は、総需要の低迷を織り込み(従来北米地域で販売管理上カウントしていたプエルトリコを、アジア・アセアン・その他地域へ移管する影響含む)、2007年度比15.7%減の14万5千台の販売を計画しています。

新中期経営計画での取り組み

北米においては、事業の安定化の推進が、新中期経営計画『ステップアップ2010』の大きなテーマとなります。

当社が2007年4月から本格的に販売を開始した新型『ランサー』は好調な立ち上がりを見せ、年度を通じて販売台数増加に貢献しました。2008年1月に投入した新型『ランサー エボリューション』には、2008年度も6月に自動マニュアルトランスミッション「Twin Clutch SST」仕様車を追加。今後も、ターボチャージャー付エンジンを搭載した『ランサー ラリーアート』を秋に追加投入し、新型『ランサー』シリーズのラインアップを強化することで、北米事業を牽引する役割を果たしていきます。



アウトランダー

中長期的な
ブランド強化推進

新型『ランサー』シリーズのラインアップ強化

- 『ランサー エボリューション』SSTモデル('08年6月)
- 『ランサー ラリーアート』('08年秋)

米国

- ディーラー網活性化施策の継続
- イリノイ工場の継続的なコスト削減とスリム化
- イリノイ工場生産車『エクリプス』の
中東・中国・韓国向け輸出拡大

カナダ

- 販売ネットワーク拡大:68店舗('07年度末)▶85店舗('08年度末)
- 部品庫の新設(トロント)によるアフターセールス体制の強化

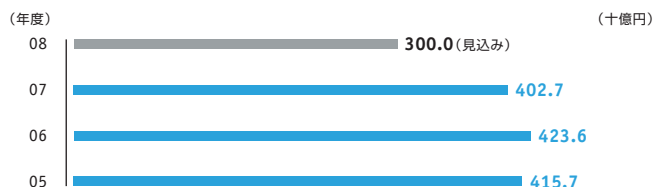
米国:中東・中国・韓国向けに『エクリプス』輸出開始

米国においては、「成長に向けた基盤づくり」の一環として、イリノイ工場で生産している『エクリプス』を成長市場である中東や中国向け、また日本車の販売機会拡大が期待される韓国向けに輸出を開始しています。さらに、これまで築いてきた販売会社との信頼関係の維持向上に努めるとともに、販売会社と一体となったサービスをお客様に提供することを地道に継続することで、中長期的なブランドイメージの改善に努めます。コストについても、全ての生産・販売領域での削減に取り組み、効率的な経営を確立していきます。

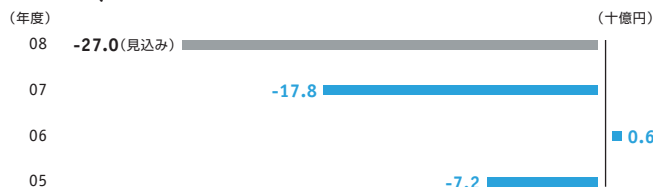
カナダ:販売台数2万台超を目指す

カナダにおいても、新型『ランサー』や『アウトランダー』を軸とした成長の持続に加え、『ランサー エボリューション』の初投入などによるラインアップの強化と、販売ネットワークの整備・拡大を通じて、2万台を超える販売の達成を目指します。また、新たにトロントに部品庫を設置し、補修用部品の供給リードタイム短縮によるお客様満足度の向上を目指すとともに、物流費の抑制を通じて、アフターセールス事業体制の強化を推進していきます。

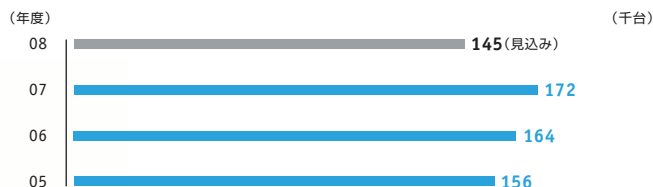
売上高



営業利益(又は営業損失)



販売台数



ランサー エボリューション

欧州

欧州市場においては、西欧、中欧、ロシア、ウクライナの各市場の成熟度に応じた販売拡大策を展開していきます。特に当社は欧州市場でダカール・ラリーに代表されるモータースポーツでの実績や商品本来の魅力とパフォーマンスが高く評価されており、今後は環境対応技術を積極的に投入することで、三菱ブランドに対する信頼感を向上させていきます。

2007年度の業績と2008年度の見通し

2007年度の欧州市場の販売台数は、前年度比20.6%増の34万1千台となりました。

国別では、成熟市場であるドイツ、英国にて販売台数が減少したものの、中欧諸国では44%の増加となり、ロシアとウクライナでは大幅な販売台数増加から欧州市場拡大の牽引役を果たしています。特に、前年度比54%の増加となり10万台を突破したロシアでは、販売台数がこの4年間で約3倍となる急成長を遂げています。また、ウクライナでも99%増の3万2千台を販売し、2年連続の倍増となるとともに、4年連続で海外ブランド車販売台数1位を達成しました。

2007年に投入した新型『ランサー』が旧モデルに続いて3度目の「カー・オブ・ザ・イヤー・ロシア」を受賞したほか、タイ製の1トンピックアップトラック『L200(トライトン)』や新型『アウトランダー』、新型『パジェロ』などの連続投入によるSUV新商品のラインアップの強化が欧州の販売台数増加に大きく寄与しています。

以上の結果、2007年度の売上高は前年度40.6%増収の9,316億円に達し、営業利益は前年度比87.1%増加の797億円となりました。

2008年度は、ロシア、ウクライナを中心に引き続き好調な販売拡大が期待できることから、2007年度比13.8%増の38万8千台の販売を計画しています。

新中期経営計画での取り組み

2008年度は、春から本格販売を開始した『ランサー』セダンに続き、秋には『ランサースポーツバック』、『ランサー エボリューション』の投入により、欧州各市場での新型『ランサー』シリーズのラインアップ強化を図ります。

また、成熟市場の西欧と成長市場の中欧、ロシア、ウクライナで、それぞれの市場の成熟度に応じた適正な施策を打つことにより、「成長への基盤づくり」を着実に推進します。

西欧では“環境にやさしい乗用車を扱う三菱”を訴求

総需要の伸びが期待できない西欧では、アフターセールス施策を強化するとともに、環境意識の向上とCO₂排出規制の導入に対応して、オランダ工場生産の『コルト』に低CO₂排出量モデル、アイドルストップ車などを追加します。また、現在、三菱重工業株式会社と共同で開発している次世代クリーンディーゼルエンジン搭載モデルを2009年に投入するとともに、電気自動車の本格投入に先駆けた準備を進めるなど、燃費向上技術や環境対応技術の導入を促進し、“環境にやさしい乗用車を扱う三菱”としての認知を獲得していきます。



パジェロ

1. 西欧、中欧

新型車投入による
販売拡大と環境規制
対応

新型『ランサー』シリーズのラインアップ強化

- 新型『ランサー エボリューション』（'08年9月）
- 『ランサースポーツバック』（'08年9月）

西欧

- 『コルト』低CO₂排出モデル（アイドルストップ車）の投入

中欧

- SUV車種の拡販

オランダ工場への生産移管と稼働率向上

- 欧州向け『アウトランダー』（岡崎工場から）
- PSAプジョー・シトロエン社向けSUV（水島工場から）

2. ロシア、ウクライナ

新型車投入と販売網
拡大による基盤強化

新型車投入によるモデルラインアップの強化

- 主力の『ランサー』シリーズの強化と拡販：
『ランサー エボリューション』（'08年8月～）
『ランサースポーツバック』（'08年9月～）
- 新型SUV『パジェロスポーツ』の投入（'08年10月）

販売ネットワークの拡大

- ロシア：106拠点（'07年末）▶ 142拠点（'10年末）
- ウクライナ：51拠点（'07年末）▶ 85拠点（'10年末）

オランダ工場で欧州向け『アウトランダー』生産

総需要が順調に拡大している中欧諸国では、成長戦略に基づく販売施策を打ち出します。当社の強みであるSUV車種を中心に西欧に導入しているモデルをフル展開するとともに、販売網の強化・拡大をサポートし、拡販に努めます。また、オランダ工場では、欧州向け『アウトランダー』の生産を岡崎工場から移管、PSAプジョー・シトロエン社向けSUVの生産を水島工場から移管し、稼働率向上を図ります。

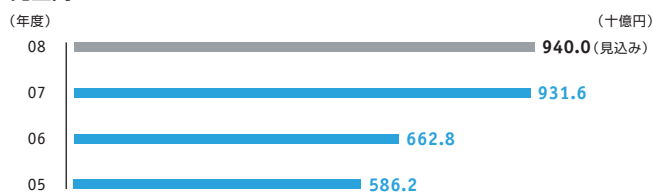
PSAプジョー・シトロエン社とロシア新工場に関する合弁契約を締結

ロシアにおいては、輸入関税メリットのある現地生産事業へ参入するため、2008年5月にPSAプジョー・シトロエン社と現地車両生産事業に関する合弁契約を締結し、今後双方で協力し2011年の生産開始に向けた準備を取り進めます。

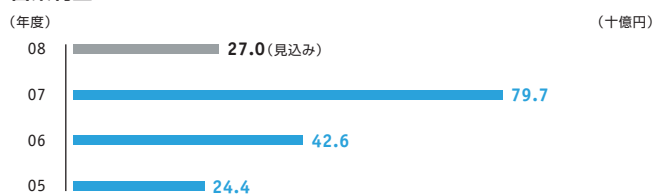
ロシア、ウクライナでの販売強化

ロシア、ウクライナでは、新型SUV『パジェロスポーツ』投入などのラインアップ強化により、一層の販売拡大を推進します。そのため、ロシアでの販売拠点を106拠点（2007年末時点）から2010年末までに142拠点に、ウクライナでも51拠点から85拠点へ拡大します。

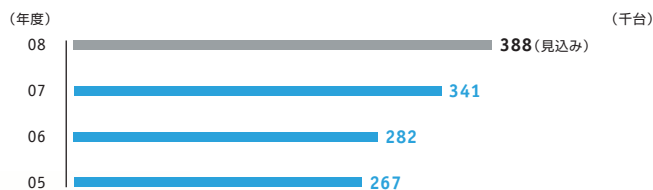
売上高



営業利益



販売台数



ランサースポーツバック

アジア・アセアン・その他

アジア、アセアン市場に早期に参入し意欲的な取り組みを継続してきた当社は、同市場に確固たる信頼感を確立するとともに、中南米、中東、アフリカ地域や豪州地域においても、当社の強みとするSUV車を中心に独自のプレゼンスを確立しています。新中期経営計画『ステップアップ2010』では、市場の成長が見込まれる中東、ブラジル、中国、インドを“重点市場”と位置付け、これらの地域へのさらなるブランド浸透を図るほか、新規市場への参入を通して、「成長への基盤づくり」を推進していきます。

2007年度の業績と2008年度の見通し

アジア・アセアン・その他の地域における2007年度の販売台数は、前年度比17.1%増の62万8千台となりました。

中南米、中東、アフリカ地域でピックアップトラック『トライトン』や『パジェロ』などSUV車の販売好調により、同地域合計で5万5千台増加したことに加え、アセアン地域ではインドネシア市場の回復とともにタイ、フィリピン、マレーシアなどの主要国でも前年度を上回ることで2万2千台の増加となりました。また、輸入完成車の販売が好調な豪州・ニュージーランドでも9千台の増加、中国においてもSUV車種の輸入完成車が大きく伸びるなど、全ての地域で前年度実績を上回りました。

1トンピックアップトラックのグローバル生産・輸出拠点である三菱・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッド(MMTh)は、累計輸出台数で2007年6月に100万台を突破したことに続き、同年10月にはピックアップトラックで累計輸出100万台を達成しています。

これらの状況により、2007年度の売上高は前年度比40.8%増加の8,593億円となり、営業利益は前年度比60.8%増加の656億円となりました。

2008年度は、アセアン地域でプロトン社(PERUSAHAAN OTOMOBIL NASIONAL SDN. BHD.)向けの契約モデル生産終了に伴う海外生産用部品の供給減少を織り込み、2007年度比9%減の56万9千台の販売を計画しています。

新中期経営計画での取り組み

新中期経営計画『ステップアップ2010』の初年度にあたる2008年度は、重点市場における販売力強化とともに、各地域での生産、販売、提携などさまざまな分野にわたる諸施策に取り組むことで、三菱ブランドのプレゼンス拡大とともに「成長への基盤づくり」を着実に加速させていきます。

中国

中国では、収益貢献の大きい輸入完成車販売事業のさらなる拡大を図るため、2007年に投入の新型『パジェロ』や2.4Lモデルを追加した『アウトランダー』に加え、『ランサー エボリューション』『ランサー』『エクリプス』の3車種の投入を計画しています。

また、現地生産車種を含む三菱ブランド車の販売ネットワーク整備を推進するとともに、既存の三菱販売店のブランドイメージ強化と販売・サービス品質の統一に向けた新会社の設立を2009年に予定しています。

韓国

当社は、輸入車市場の拡大が著しい韓国における完成車販売事業への新規参入を決定しました。2008年10月より、『ランサー エボリューション』や『アウトランダー』などを順次投入していきます。



パジェロ

『ステップアップ2010』地域別事業計画

1. プレゼンス拡大による三菱ブランドの浸透促進

中国

- 輸入完成車事業の拡大
『ランサー エボリューション』、『ランサー』、『エクリプス』の3車種を投入
- 三菱ブランド販売ネットワークの整備

韓国

- 新規参入

タイ

- エンジン工場新設を含めたグローバル生産拠点としての体制強化
- 新型SUV『パジェロスポーツ』の生産、輸出開始

インド

- 『アウトランダー』投入によるSUVセグメントのさらなる強化

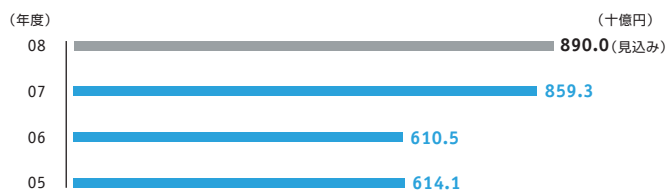
タイ

当社ではタイをグローバル戦略上の重要な生産拠点として位置付け、2008年夏より新型SUV『パジェロスポーツ』の生産を開始し、グローバルに展開していきます。また、ラムチャパン工場隣接地に新エンジン工場を設立し、2008年4月より操業を開始しています。

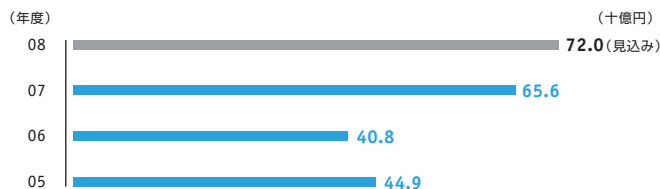
インド

2008年秋、当社が強みとするSUVセグメントへの新型『アウトランダー』の投入に加え、既存モデルの商品強化により、プレミアムブランドの地位確保を目指しています。また、新型SUVなど現地生産車種の拡大や大都市を中心とした販売ネットワークの拡充にも積極的に取り組んでいきます。

売上高



営業利益



販売台数



パジェロスポーツ

2. 成長市場で 投入モデル拡大

中南米・中東・アフリカ

- 景気好調な市場へ、新型車投入による販売拡大
新型SUV「パジェロスポーツ」の投入（'08年9月）
『ランサー エボリューション』中東向けの投入（'08年10月）
- 中東販売統括会社の設立（'08年度後半）
販売・マーケティング、部品、サービスなどの機能を付加し、成長基盤を確立

豪州

- 好調な輸入完成車のラインアップ拡充
新型『ランサー エボリューション』（'08年7月）
『ランサースポーツバック』（'08年11月）
- 輸入完成車販売へのリソースの集中

ブラジル

ブラジル市場では、SUVおよびピックアップトラックで高い評価を獲得しています。今後もSUVおよびピックアップトラックを中心に、新商品やバリエーションの追加などの販売強化策により、当社プレゼンスの維持・向上を図ります。また、2007年7月にブラジルでの販売を開始したバイオエタノール比率0～100%の混合ガソリン燃料に対応するフレキシブル・フューエル・ビークル（FFV）のラインアップも拡充し、市場のニーズに応えていきます。

中東

現在ドバイにある連結子会社の部品販売会社とドバイ駐在事務所を統合し、販売、マーケティング、部品およびサービスの各機能を集約した中東販売統括会社を設立し、2008年度後半に発足させることを予定しています。これにより、総合的な販売会社の強化を図っていきます。

豪州

2008年3月に現地生産工場を閉鎖した豪州では、今後、輸入完成車販売に専念していきます。2008年7月には新型『ランサー エボリューション』を投入し、11月に『ランサースポーツバック』の投入を予定するなど、商品ラインアップを拡充し、輸入完成車販売へのリソース集中を図っていきます。



トライトン

モータースポーツ

“走る喜び”と“確かな安心”という企業理念を体現し、走行性や安全性などのクルマの限界性能を追求するため、三菱自動車は、40年以上にわたってダカールラリーをはじめとするさまざまなモータースポーツへの挑戦を続けてきました。多くの勝利とともにそこで得た技術やノウハウは、当社製品の開発・製造へとフィードバックされ、環境分野での次世代技術の開発をサポートしています。

このほど制定した新たな企業コミュニケーションワード『Drive@earth』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目指しています。三菱自動車チームも、そのクルマづくりの一部として、従来以上に重要な役割を担っていきます。

2008年ダカールシリーズ「セントラルヨーロッパラリー」で好成績を獲得

コースの安全性への懸念から急遽中止された2008年ダカールラリーの代替イベントとして開催された「セントラルヨーロッパラリー」に、三菱自動車チームが参戦しました。

4月20日から全7日間、約2,600キロにもおよぶラリーをステファン・ペテランセル(フランス、『パジェロ エボリューション』)が総合2位で走破し、リュック・アルファン(フランス、『パジェロ エボリューション』)も総合4位と健闘。三菱自動車チームの総合力を強く印象付けました。



2009年ダカールラリー

新型競技車『レーシング ランサー』で参戦

新たな局面を迎える2009年ダカールラリーの制覇を目的として、新型競技車『レーシング ランサー』を開発しました。当社では、ダカールラリーをエンジンや4WDシステムなどの技術開発の場として位置付けてきましたが、当面のクロスカントリーラリー活動ではディーゼルエンジンの技術開発に主眼を置くことから、欧米をはじめとする世界戦略車でありディーゼルエンジン搭載車でもある『ランサー』(日本名『ギャラン フォルティス』)で参戦することとしました。今後、クロスカントリーラリーを通じて培われるディーゼル技術のノウハウは、市販車に搭載する新世代クリーンディーゼルエンジンなどにフィードバックしていきます。また、同様に培われた4WD技術のノウハウも、市販車に採用しているさまざまな方式の4WDシステムに、それぞれ最適化を図った上で取り入れていきます。



レーシング ランサー

『レーシング ランサー』は、FIAグループT1規定の新しいレギュレーションに対応して開発したスーパープロダクション仕様のクロスカントリーラリーカーです。CAE解析を駆使して最適化した新設計のスチール製マルチチューブラーフレームに、3.0L V6ディーゼルトーボエンジンを搭載。また、2008年夏以降、欧州各国で順次発売する『ランサー スポーツバック』をモチーフとしたカーボン製ボディパネルをまっています。

品質

2007年度に終了した『三菱自動車再生計画』では、品質向上を最重要課題の一つとして全社をあげて取り組んできました。また外部有識者で構成する企業倫理委員会をはじめCSR推進本部、労働組合、その他社内関係部署など社内外の参加を得て、品質統括本部が市場措置検討会を開催しています。

これにより、市場措置の透明性や経営トップへの報告が担保できる仕組みが構築され、お客様からの苦情件数が2004年度比で約3分の1にまで減少する(2007年度時点)などの成果をあげることができました。

新品質情報管理システム(SQM)

2007年にはSQM (Strategic Quality Management)を導入し、その一環として、クレーム分析システム(WAS)や品質情報管理システム(QMS)を構築しました。これらはお客様から販売店などに寄せられたクレームが即座にデータベースに反映されるシステムで、どのような問題が何件出ているか、どの部品がいくつ交換されたかなど、世界全体の品質状況がリアルタイムに把握できるものです。

これにより迅速な市場措置はもちろんのこと、それ以外の案件についても、開発から生産まで三菱自動車グループ全体で最新の品質情報を共有することが可能となり、市場措置をはじめ、お客様への対応および品質改善への時間短縮を一層促進するものと考えています。

開発・製造品質の向上のために

お客様に満足していただく商品づくりのために、品質工学やFMEA(故障モード影響解析)などのエンジニア教育の充実、「モノづくり塾」による製造ノウハウの伝承といった人材育成に加え、ISO9001品質

マネジメントを活用したプロセス改善、工程内品質保証(ISQC: In Stage Quality Creation)の考えに基づいた各作業工程での確実な品質確保などに取り組んでいます。

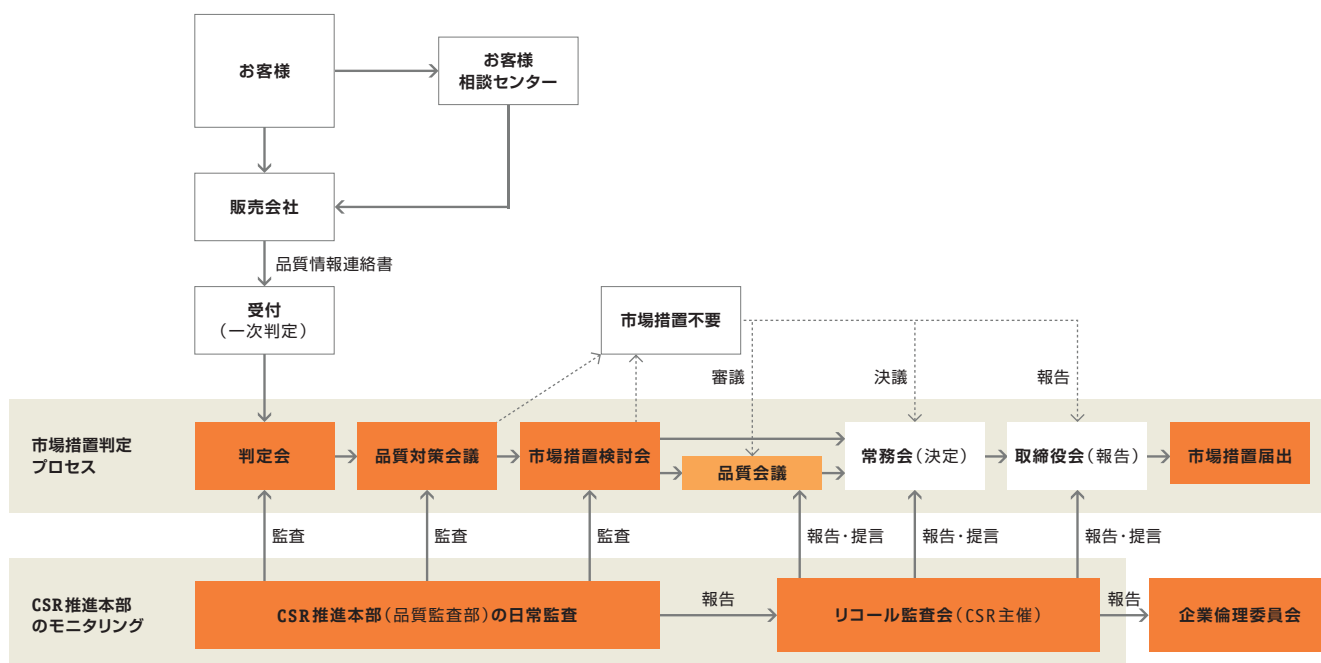
安全な商品をお届けするために

当社は、開発・生産・販売に至るまでの全プロセスで品質を保証し、改善するマネジメントシステムMMDS (Mitsubishi Motors Development System)を導入しており、各ゲートにおける実効性を担保するため、品質統括本部内の技術検証部、品質監理部および商品ごとのプロジェクトマネージャーの3つの機関がチェックする体制を採用しています。

現在、三菱自動車のクルマは海外現地生産車を含め全てがこのMMDSによる承認を得てはじめて量産、販売へと移行する体制となっています。

さらに『ステップアップ2010』では、取引先である部品メーカーの品質管理も重点課題として推進しています。

お客様からの品質情報の流れ



新世代電気自動車『i MiEV』の市場投入に向けて

2009年の『i MiEV』市場投入に向けた量産品開発作業は順調に進んでおり、電池の品質確認や電気自動車特有の制御部品についても、量産化を目指して検証を進めています。すでに試作車は、全国の電力会社とともに実証走行試験が実施されており、着実に課題がクリアされつつあります。品質統括部門では、『i MiEV』量産化への検証をミッションとして取り組んでいます。

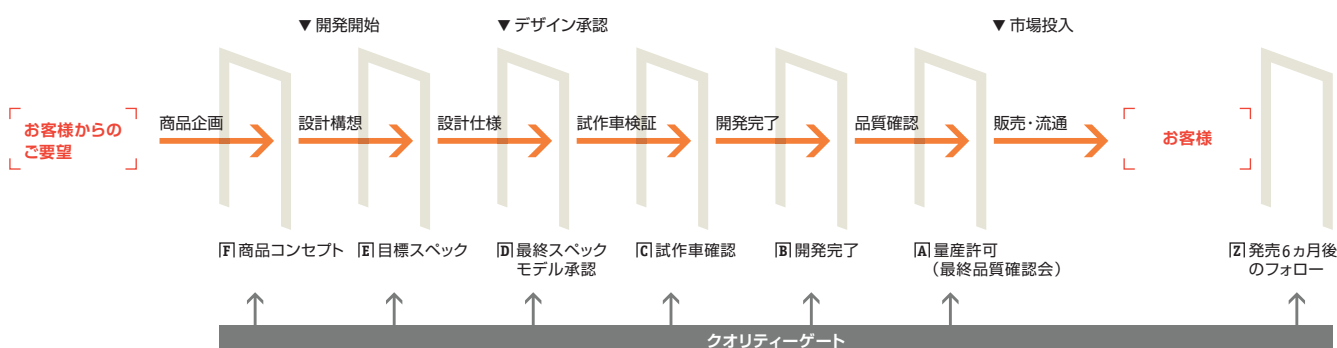
さらなる顧客満足を目指して

2005年11月、『三菱自動車再生計画』のもと、アフターサービスに関わる業務を品質統括本部に集約するという組織改正を実施し、市場情報管理に加え販売会社へのサービス情報提供も含めた品質向上活動を推進しました。この施策が一定の成果をあげたことを確認し、

2008年4月にはさらなるお客様視点の徹底という観点から、アフターサービス業務を最もお客様に近い営業部門に再度統合しました。営業部門と品質部門との広範なコミュニケーションチャンネルを確保することで、WAS、QMSによる定量情報だけでは得られない生の声を、営業部門から品質部門へフィードバックする体制とし、一層の品質向上へとつなげていく考えです。

三菱自動車は、工場から出ていくクルマの品質を、毎日、毎月、毎年向上させていくことが最も重要であると考え、そのための努力を継続しています。この姿勢は、2008年4月よりスタートした新中期経営計画『ステップアップ2010』においても変わることはありません。引き続き「コンプライアンス第一、安全第一、お客様第一」を風化させることなく、さらなる品質向上に取り組んでいきます。

MMDS (Mitsubishi Motors Development System)



コーポレート・ガバナンス

当社は、コンプライアンスの実践、ステークホルダーへの積極的な情報開示による透明性の向上、経営責任の明確化を柱として、コーポレート・ガバナンスの強化に取り組んでいます。また、全社をあげた内部統制システムの整備やリスク管理体制の構築、そして社員教育などを通じて、関連法令を遵守した適正かつ安定した事業運営に努めています。

コーポレート・ガバナンス体制

当社は、監査役・監査役会制度を採用しています。また法定の機関・ガバナンス体制に加え、執行役員制度、および諮問委員会の導入などを通じてコーポレート・ガバナンス体制を改善・強化しています。

取締役会は、経営上の重要事項の決定と業務執行の監督を行っています。また執行役員制度を導入し、取締役と執行役員の機能・責任の明確化を図っています。社内の意思決定機関として取締役、執行役員、監査役で構成される常務会を原則隔週で開催し、意思決定の迅速化を図っています。

内部監査および監査役監査の状況

監査役は、取締役会などの重要会議への出席や、重要書類などの閲覧、内部監査部門や子会社、会計監査人からの報告聴取などを通じて、当社および子会社の業務執行状況を監査しています。

またこれとは別に、業務執行部門から独立した品質監査部および業務監査部をCSR推進本部内に設置して、客観的な立場から内部

監査を行っています。

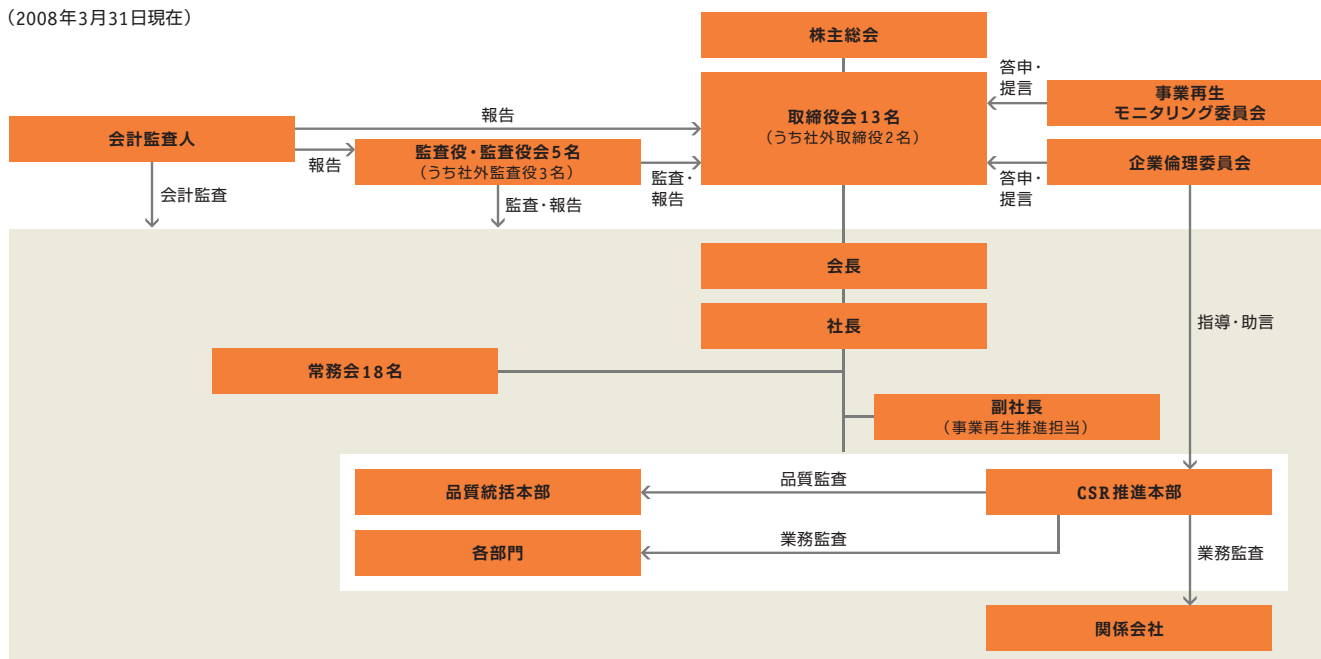
品質監査部は、品質統括本部が自動車の開発・生産に関する各国の諸法令を遵守して業務を行っているかどうかをモニタリングしており、2007年度は延べ80回の監査を行いました。その結果を経営トップに逐次報告するとともに、企業倫理委員会にも年2回報告しています。

一方、業務監査部は、国内外の関係会社を含め適切な業務運営のために内部監査を計画的に実施しています。その中でコンプライアンス体制やリスク管理を含む内部管理体制の適切性・有効性を検証し、結果を当社および関係会社の経営陣に報告しています。2005年度には海外主要子会社に内部監査部門を、また2007年度には国内販売子会社の広域統合を契機に各社にCSR部門を設置するなど、国内外の当社グループ内のガバナンス強化、内部統制強化に積極的に取り組んでいます。

なお、監査役は、業務監査部、品質監査部、コンプライアンス部および会計監査人と定期的に情報交換を行い、連携強化に努めています。

コーポレート・ガバナンス体制

(2008年3月31日現在)



前中期経営計画「三菱自動車再生計画」の終了に伴い、2008年3月末で事業再生モニタリング委員会を終了。同じく、2008年4月以降の副社長の担当を「ステップアップ2010推進室」に変更。取締役は、2008年6月19日より14名。

諮問委員会からの指導・助言

取締役会に対する諮問機関であり社外有識者6名で構成する「企業倫理委員会」から、コンプライアンス意識の浸透に向けた外部の目による指導・助言をいただいています。

また、田作委員長をはじめとする社外有識者と株主(計6名)で構成する「事業再生モニタリング委員会」からは、『三菱自動車再生計画』の必達に向けて、2005年4月より合計31回の委員会を通じて外部の視点で多数の貴重なご意見と助言をいただきました。なお本委員会は、当初目的を達成したことから2008年3月末をもって解散しました。

内部統制システムの整備

内部統制システムについては、「内部統制システム構築に関する基本方針」に基づき、内外環境の変化に応じて、法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保などに向けた改善・充実に努め、一層のガバナンス強化に向け取り組んでいます。

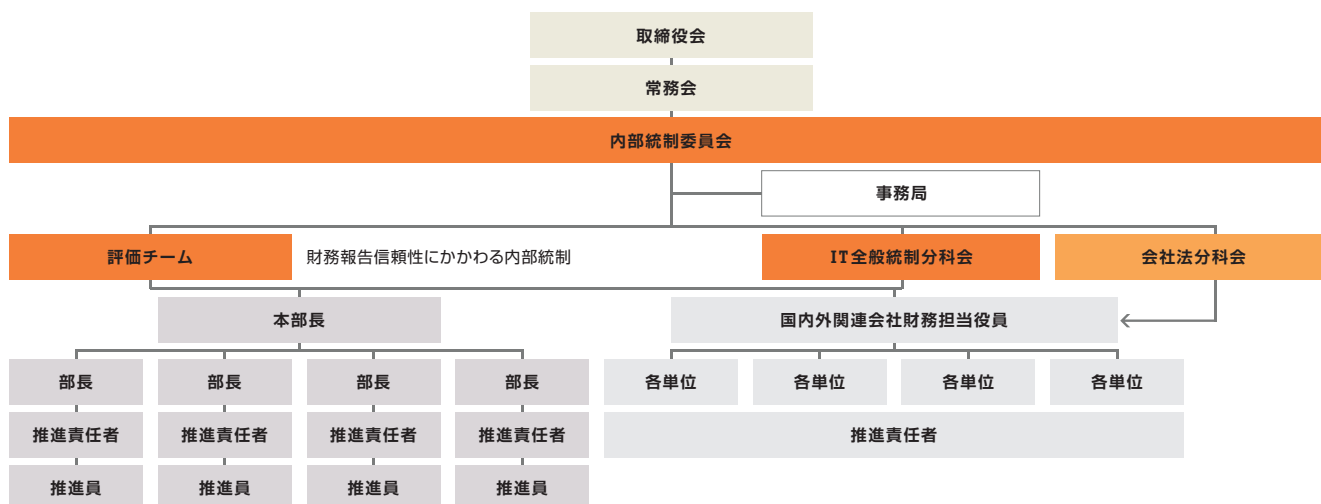
2008年4月には、財務報告に関する方針および反社会的勢力排除に向けた体制を基本方針に追加しました。また、2008年度から適用となった金融商品取引法に基づく財務報告の信頼性確保については、内部統制推進委員会(2008年度から内部統制委員会に改称)主導のもと、連結経理部、業務監査部、リスクマネジメント推進チームなどを中心に全社的な取り組みを展開しています。

リスク管理体制の整備

管理本部内に設置したリスクマネジメント推進チームを中心に全社的なリスク管理体制の基盤づくりを進めるとともに、社内におけるリスク情報の共有化を推進しています。リスク管理体制をより体系的に推し進め、かつ継続した取り組みとするために「リスク管理規則」を制定し、また各統括部門あるいは本部に計19名(2008年8月末時点)の「リスク管理責任者」を任命し、この責任者を核にリスク管理体制の確立・強化を図っています。

また不測の事態が発生した場合に備え、速やかに取締役などへ情報を伝え、迅速で的確な対応ができるよう体制を整備しています。

内部統制推進体制



情報セキュリティ管理

事業活動において重要な情報資産(情報や、それらを取り扱う情報システム、機器、媒体、設備)を適切に保護することが、社会的責任を果たしステークホルダーの信頼を得るために重要であると認識し、情報セキュリティ管理の維持に取り組んでいます。

2006年4月に「情報セキュリティポリシー」およびISO27001に準拠した社内規定などを制定して、研修会やeラーニングなどで継続的な社員教育を実施し、段階的なレベルアップを図っています。

個人情報保護

2005年4月に「個人情報保護についての方針」を制定し、社内規定の整備や個人情報管理責任者のもとに本部責任者および部門責任者を設置するなど、管理体制を構築しました。また、研修会やeラーニングを通じて、継続して社員への教育を実施しており、個人情報保護の実践に適切に取り組んでいます。

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。当社は、この厳正な輸出管理を行うための管理規則として、「安全保障貿易管理基準」を制定。社長を安全保障貿易管理の最高責任者とし、その下に安全保障関連法規遵守委員会を設置した管理体制により、輸出取引の適法性を確保しています。

コンプライアンス

当社は、社会から誠実な企業であると認めていただくために、当社グループ企業の全役職員に企業倫理遵守を徹底することが不可欠であると考えています。

企業倫理遵守推進体制の整備

2004年6月、コンプライアンスの徹底と企業風土改革を推進するCSR推進本部を新設するとともに、企業倫理遵守推進体制を再構築しました(右ページ図)。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19名(2007年度)を任命し、さらに各部長をコーディネーターとし、社員一人ひとりにまで企業倫理遵守が浸透するよう組織体制を強化しています。

コンプライアンス実践への取り組み

2007年度は「再生から未来へ」をテーマに、社員一人ひとりの各職場・業務に根ざした自発的な活動を促進するとともに、グループ内の情報共有の強化を目指し、研修会などを実施しました。

意識啓発活動

2007年度は、役員研修会の中で社外講師によるコンプライアンス研修を実施し、執行役員以上の常勤役員および常勤監査役の計24名が参加しました。

また、身近な企業倫理問題を洗い出し、解決に向けて議論するための企業倫理問題検討会を各職場で実施し(年3回)、事例を使った討議を通じた倫理意識の向上やコミュニケーション改善の良い機会となっています。

このような各職場での討議に加え、各部門でコンプライアンス・オフィサーを中心に部門独自の施策を立案・実施し、企業倫理遵守の推進に取り組みました。

規定の整備・周知

当社は、不祥事の防止・早期発見ならびに自浄作用を発揮する透明性の高い職場環境をつくるために、内部通報制度を重視しています。すでに社内相談窓口(社員相談室)および外部弁護士による社外相談窓口を設置し整備しています。2006年4月には、公益通報者保護法の施行に伴い、内部通報制度に関する業務基準を制定し、

通報者への不利益な取り扱いを禁ずるなど社内規定の整備も行いました。また、内部通報しやすい体制とするため、説明会の実施や社内報への掲載など社内周知に努めています。

2007年4月、当社の企業倫理基準である「三菱自動車企業倫理」をより実務に即した社員の行動のガイドラインとなるよう全面改訂し、各職場で企業倫理問題検討会などの機会を利用して内容の周知を図るとともに、その遵守を誓う誓約書に全役職員が署名しました。また2008年1月、社員が常に念頭に置いて行動するための指針である「三菱自動車行動基準」を改訂しました。これらの冊子を全役職員に配布し、日々活用することで企業倫理遵守の徹底を図っています。

三菱自動車グループ各社への浸透活動

信頼を回復するためには、グループ一体となった取り組みが必要であり、2005年度より国内のグループ会社(含む特約販売会社)で先行した取り組みを実施しています。2006年度には、ほぼ全社で企業倫

理遵守体制の構築を完了しました。企業倫理問題の解決方法、事例展開などについての研修会も定期的実施しています。

海外主要関連会社については、コンプライアンス体制・活動の実態把握を完了し、推進体制の構築に着手しました。

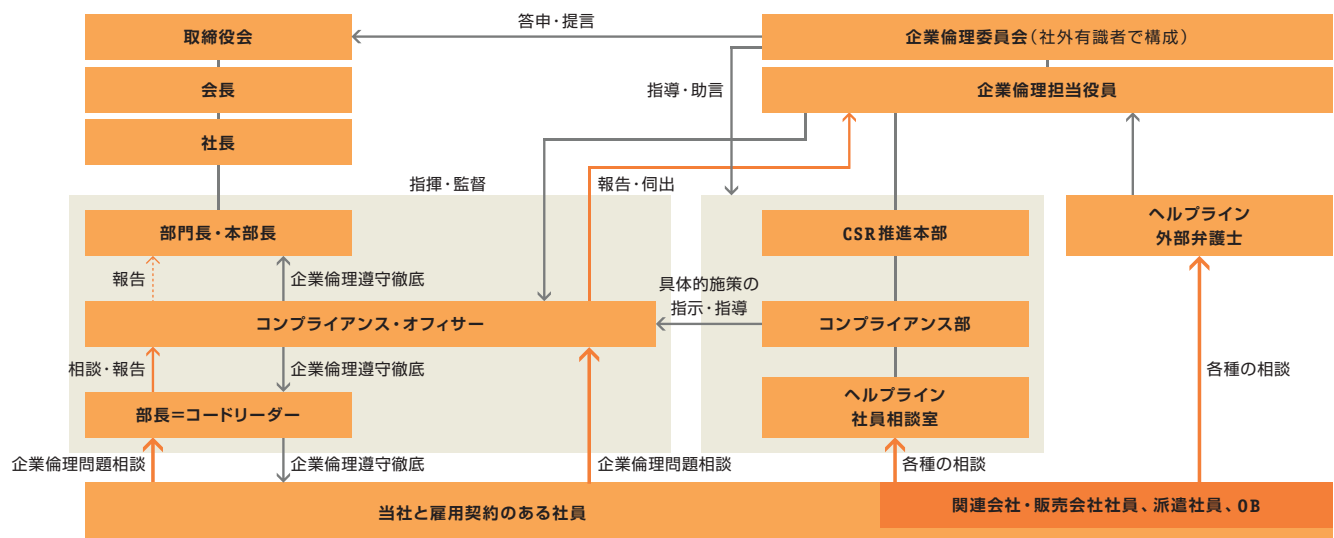
その他の主な取り組み

リコール問題など過去の過ちを風化させないため、ふそう製大型トラックにおける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」とし、全社員で黙祷を行うほか、前述の企業倫理問題検討会もこの前後に行うこととしています。

これらの活動状況は、取締役会の諮問機関として社外の有識者で構成される企業倫理委員会に報告し、「社外の目」「世間の常識」の観点から指導・助言をいただいています。

2008年度以降は「社会との共生」をテーマに、コンプライアンス確立への取り組みを継続し、さらに強化・推進していきます。

コンプライアンス推進体制組織図



企業倫理委員会の活動報告

三菱自動車工業株式会社企業倫理委員会(以下、委員会)は、当社取締役会の諮問機関として2004年6月に発足しました。当時、当社では「リコール隠し問題」が再燃し、社会からの信用失墜によって会社存亡の危機にあったことから、信頼回復、会社再生の切り札の一つとして設立されました。委員会は社外の有識者のみで構成され、コンプライアンス確立などを中心に当社の信頼回復活動全般について、専ら「社外の目」「世間の常識」の視点からチェック、指導・助言などを行うことを目的としています。また対象範囲は、企業倫理に限定せず、広く品質問題、企業風土に関する事項をも含んでいます。

発足以来の活動実績

2004年7月に第1回委員会を開催以来、2008年6月までに合計47回の委員会を開催、112議題について「社外の目」「世間の常識」から率直な疑問や意見を述べていただきました。議題を大別すると以下のとおりで、その内容は多岐にわたっています(【 】内は議題数または回数)。

1. リコール問題への対応【23】
2. リコール業務プロセス改革と品質向上への取り組み【15】
3. コンプライアンス浸透への取り組み【31】
4. 企業風土改革をはじめとするその他の取り組み【38】
5. 製作所、販売会社の実情視察【5】

2007年度の活動の概要

当社取締役会が諮問した「信頼回復活動の取りまとめと評価・提言など」について、2007年5月21日に委員会より答申書を受領しました。

答申書ではこれまでの当社の取り組みを、「その信頼回復活動がトップのゆるがぬ姿勢のもと真摯かつ着実に進捗しており、初期的段階をクリアしたと判断した」など高く評価する一方、「当社における信頼回復は今なお道半ばの段階であり、弛まざる信頼回復活動の継続は引き続き必要」と、会社再生をさらに後押しする指摘や提言をいただきました。この指摘や提言に対する当社の取り組みについても、委員会に都度説明して意見をいただきました。今後はご意見を踏まえ、各担当部門が具体的な施策として進めていきます。

2007年度は12回の委員会を開催し、答申書への当社対応を含め、「三菱自動車企業倫理」の見直しや2007年度企業倫理遵守促進プログラムなど31議題を説明しました。公式な委員会のほかにも、7月のコンプライアンス・オフィサー会議と9月の品質対策会議にオブザーバーとして出席していただき、そこで感じた疑問やご意見を伺いました。岡崎地区視察の際には、電気自動車の概要説明や「i MiEV」の試乗を通じて、当社の環境への取り組みの現状をご理解いただきました。その他、緊急の案件については、随時説明しご意見・ご指導をいただきました。



企業倫理委員会のメンバー

山本 信之 委員

宮本 一子 委員

川岸 近衛 委員

松田 昇 委員長

藤本 隆宏 委員

村 和男 委員

社会への貢献

三菱自動車は、企業活動を通じて安全で高品質な商品・サービスを提供することで、大切なお客様と社会のために貢献していくとともに、良き企業市民の一員として自発的に、そして積極的に社会の課題解決に取り組み、健全で持続可能な社会の発展に貢献していきます。

社会貢献活動方針

三菱自動車は、社会貢献活動の中から「次世代育成」「交通安全」「環境保全」「地域活動」の4つを主要なテーマとして取り組み、企業理念に基づき、三菱自動車社会貢献“STEP”活動として推進していきます。

1. 次世代育成 —— **Support for the next generation**
豊かな未来を創る次世代の育成を支援します。
2. 交通安全 —— **Traffic safety**
交通事故のない社会を目指し、交通安全の教育・普及に貢献します。
3. 環境保全 —— **Environment preservation**
大切な地球環境の保全に貢献します。
4. 地域活動 —— **Participation in local communities**
地域社会の活性化と発展に貢献します。

社会貢献推進室を新設

従来より各地域ごとに社会貢献活動に取り組んできましたが、社としての統一的な活動として社会貢献活動を推進するために、2008年4月にCSR推進本部に「社会貢献推進室」を設置しました。これまでの活動の実績や今後の方向性を整理し、2008年6月には、社会貢献活動方針を上記の通り定めました。

今後は、社会貢献活動方針に基づき社内推進体制を構築するとともに、順次、国内関連会社、海外関連会社も含めた活動に広がっていく計画です。

主な活動内容

1. 次世代育成: Support for the next generation

三菱自動車体験授業プログラム

実際に社員が小学校などを訪問し、電気自動車『i MiEV』の体験試乗を中心とした環境体験授業や当社デザイナーやモテラーの指導によるデザイン体験授業など、「本物の体験を通じて楽しく学ぶ」ことを目的に開講しています。

キッズニア

2006年10月から、次世代を担う子どもたちが夢や目標、働くことの楽しさを体感できる、日本初の子供向け職業・社会体験施設「キッズニア東京」へ出展しており、2009年3月オープン予定の「キッズニア甲子園」にも出展の予定です。

2. 交通安全: Traffic safety

クルマの学校

1995年から交通安全啓発活動の一環として、参加者の皆様と一緒に考え、一緒に学び、一緒に楽しみながらクルマについて学ぶドライビングスクールを実施しています。

3. 環境保全: Environment preservation

パジェロの森

南アルプス山麓に広がる山梨県早川町の山林(約3ヘクタール)を「パジェロの森」と命名し、森林の保護・育成活動に取り組むとともに、ボランティア活動などを通じ地域との交流を深める活動を実施しています。

4. 地域活動: Participation in local communities

工場見学の受け入れ

岡崎工場、京都工場、滋賀工場、水島製作所、パジェロ製造株式会社において、地域の小学校などに対し、社会学習の場として生産ラインなどを公開しています。

環境への取り組み

三菱自動車は、“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大切なお客様に、走る歓びと確かな安心を提供することを目指してクルマづくりを進めています。人とクルマ、社会とクルマ、そして地球とクルマがいつまでも永く共生すること。それが私たちの目指す未来です。今、私たちは、地球環境への貢献を企業経営の最重要テーマとして取り組んでいます。

当社の環境への取り組みは、さまざまな環境対応技術の開発と商品化のみならず、生産や販売などのすべての事業活動や、そしてこれら事業活動以外での「社会貢献活動」にも及んでいます。

三菱自動車 環境指針

基本指針

地球環境の保全が人類共通の最重要課題の一つであることを意識し

1. グローバルな視野に立ち、車に関する開発、購買、生産、販売、サービスなど全ての企業活動の中で総力を結集し、環境への負荷低減に継続的に取り組みます。
2. 社会を構成する良き企業市民として、積極的に地域や社会の環境保全活動に取り組みます。

行動基準

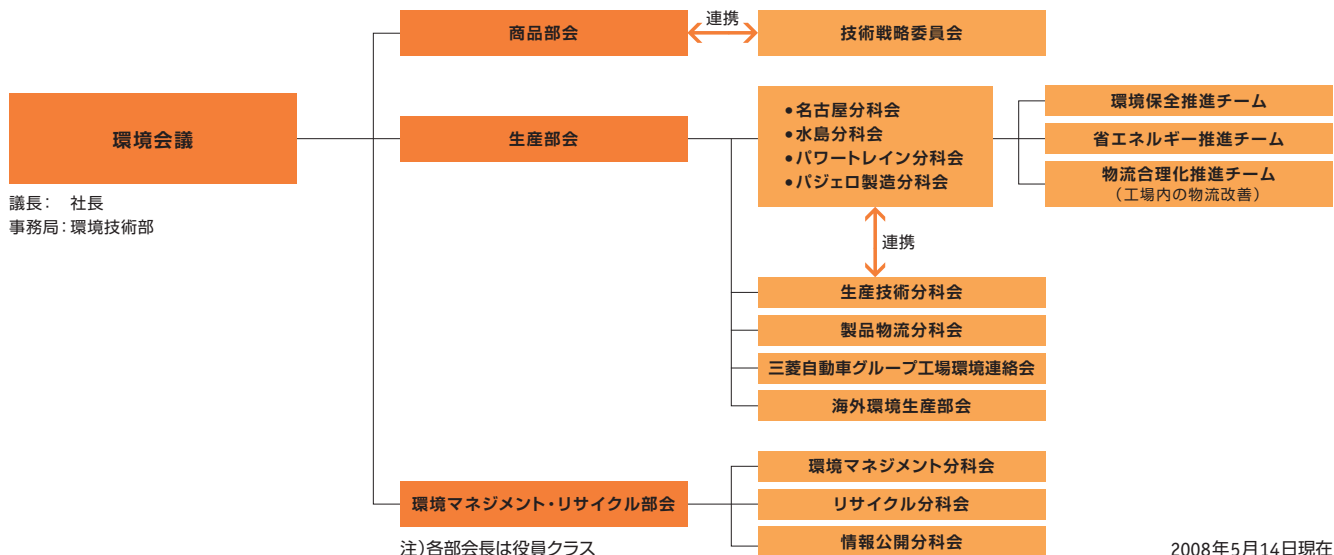
1. 製品のライフサイクル全ての段階において、環境への影響を予測評価し、環境保全に努める。

重点取り組み

- 温室効果ガスの排出量を削減して地球温暖化防止に努める。
- 環境汚染物質の排出を抑制し、汚染の防止に努める。
- 省資源、リサイクルを推進し、資源の有効活用と廃棄物の低減に努める。

2. 環境マネジメントの充実に努め、継続的に環境改善に取り組む。
3. 環境規制、協定を遵守し、自主管理目標を設定して環境保全に取り組む。
4. 国内外の関連会社や取引先などと協力し、環境保全に取り組む。
5. 環境情報を積極的に公開し、地域や社会との相互理解に努める。

環境取り組み体制



目次

経営成績	42
連結貸借対照表	46
連結損益計算書	48
連結株主資本等変動計算書	49
連結キャッシュ・フロー計算書	50
連結財務諸表の注記	51
独立監査人の監査報告書	81



経営成績

概要

当期の我が国経済は、米国のサブプライムローン問題に端を発した金融市場の動揺、原油を始めとした原材料価格の高騰・高止まりなどの厳しい市場環境の中、BRICsに代表される新興経済諸国や資源国の市場の堅調さに支えられ、かろうじて景気拡大を維持しました。

このような中で、当社グループは、主として、海外販売台数の増加、車種構成改善、年度平均での円安による為替影響により、売上高及び営業利益、経常利益、当期純利益の全利益項目において前年度実績を上回ることができました。

販売の状況

当期の販売台数(小売)は、市場が前年度比で4.8%減と冷え込んだ日本では前年度比で減少しましたが、海外では前年度後半から順次投入した『パジェロ』『アウトランダー』『ランサー』などのグローバル戦略車の販売が好調で、北米、欧州、アジア・その他と全ての地域で前年度を上回り、海外全体は1,141千台(前年度比158千台、16.0%増)となり、全世界合計では1,360千台(前年度比130千台、10.6%増)となりました。

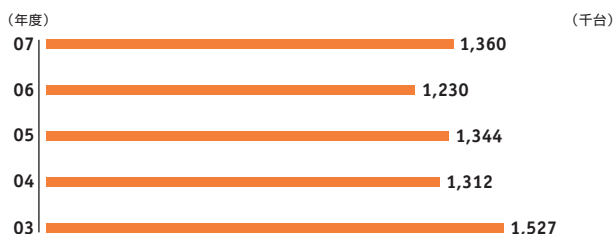
地域別には、日本では前年度比28千台減(同11.3%減)の219千台となりました。登録車販売は『デリカD:5』『ギャラン フォルティス』『ランサー エボリューションX』の新車投入により、前年度比9.9%増(登録車総需要:同3.5%減)となりました。一方、軽自動車販売は前年度比20.7%減(軽自動車総需要:同6.8%減)となりました。

北米では、『ランサー』『アウトランダー』の新車投入により、前年度比8千台増(同4.7%増)の172千台となりました。

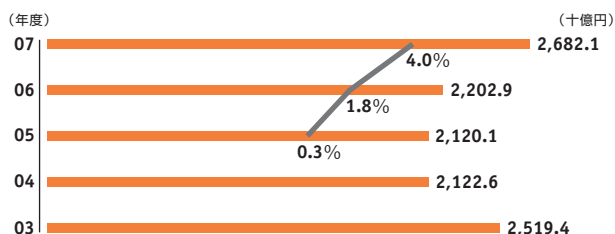
欧州では、ドイツ、英国では減少したものの、ロシア、ウクライナでの販売が大幅に伸張し、欧州全体として前年度比59千台増(同20.6%増)の341千台となりました。

アジア・その他の地域では、中南米、中東及びアフリカで依然好調であることに加え、中国と豪州での輸入完成車の増加、またインドネシア市場の回復を主要因に、アセアンでの販売が伸びたことから、同地域合計で前年度比91千台増(同17.1%増)の628千台となりました。

販売台数



売上高/売上高営業利益率



■ 売上高 = 売上高営業利益率 (%)

売上高及び損益の状況

当期の連結売上高は、海外販売台数の増加、PSAプジョー・シトロエン社向けOEM供給の開始、為替の円安影響等により、2兆6,821億円(前年度比4,792億円増、21.8%増)となりました。

地域別には、販売台数が減少した日本と車種構成が変動した北米でそれぞれ175億円、209億円減少しましたが、販売台数が増加した欧州とアジア・その他の地域でそれぞれ2,688億円、2,488億円増加しました。

営業利益は、1,086億円を計上し、当社として初めて1千億円台の大台に乗り、過去最高益となりました。前年度比較では、減益要因として、北米での新型車投入に伴う広告宣伝費等販売費の増加64億円や米国販売金融事業収益の減少95億円などがありました。一方増益要因として、販売台数の増加及び車種構成の改善効果(543億円)、為替好転(146億円)などがあり、結果、前年度比で684億円改善しました。

経常利益は、為替差損などにより営業外損益が若干悪化(前年度比12億円減)したものの、前年度比で672億円改善し、857億円と営業利益同様に過去最高益となりました。

当期純利益は、豪州工場閉鎖費用(146億円)、減損損失(213億円)の計上等の悪化要因があったものの、前年度比で260億円改善し、347億円となりました。

(注)

- ・上記に記載の販売台数及び売上高は当社の経営上の管理区分による「地域別セグメント」で説明しています。
- ・下記に記載の販売台数及び売上高、営業損益は、連結財務諸表の注記17「セグメント情報」の内容を説明しています。

セグメント情報

事業別セグメント

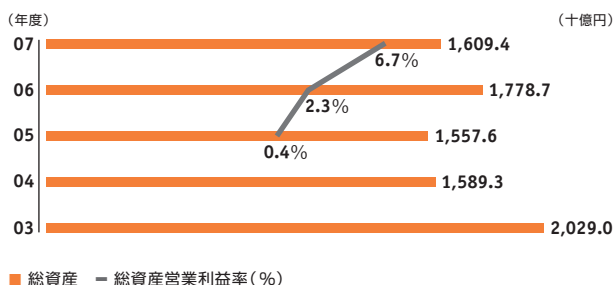
●自動車事業

当期における自動車事業に係る売上高は、2兆6,575億円(前年度比23.3%増加)となり、営業利益は前年度比で781億円改善し、958億円となりました。

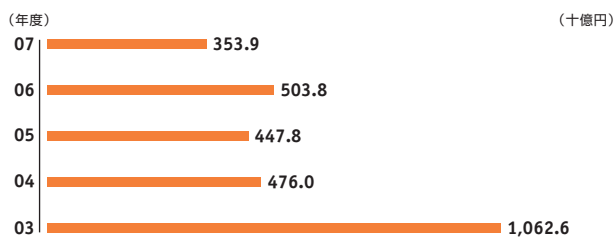
●金融事業

当期における金融事業に係る売上高は、246億円(前年度比48.7%減少)となり、営業利益は128億円(同95億円減少)となりました。

総資産／総資産営業利益率



有利子負債



所在地別セグメント

●日本

日本は、主として輸出売上台数増加により、売上高は2兆215億円(前年度比33.4%増加)となり、営業利益は829億円(同880億円改善)となりました。

●北米

北米は、販売金融資産減少等により、売上高は3,928億円(前年度比7.4%減少)となり、営業損失は106億円(同161億円減少)となりました。

●欧州

欧州は、売上台数減少により、売上高は6,572億円(前年度比3.5%減少)となり、営業利益は203億円(同20.0%減少)となりました。

●アジア・その他の地域

アジア・その他の地域では、売上台数の増加等により、売上高は5,655億円(前年度比23.8%増加)となりましたが、営業利益は豪州工場閉鎖に伴う販売費用増加等により152億円(同9.1%減少)となりました。

財政状態

総資産等

当期末の総資産は、前年度末から1,693億円減少し、1兆6,094億円となりました。有利子負債残高は、前年度末から1,499億円減少し、3,539億円となりました。純資産は、前年度末から198億円増加し、3,281億円となりました。

キャッシュ・フロー

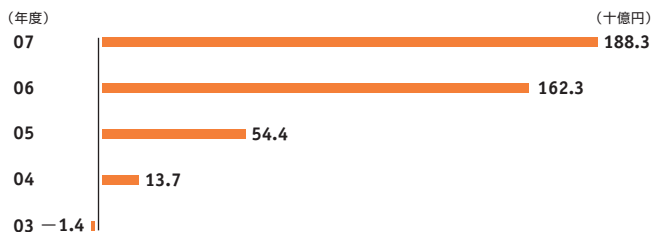
営業活動によるキャッシュ・フローが、1,883億円の収入(前年度比260億円の収入増加)となりました。

投資活動によるキャッシュ・フローは、489億円の支出(前年度比29億円の支出増加)となりました。

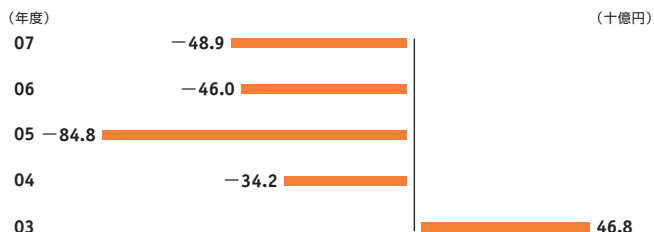
財務活動によるキャッシュ・フローは、1,326億円の支出(前年度比1,213億円の支出増加)となりました。

当期末における現金及び現金同等物の残高は、3,609億円となり、期首残高に比べ34億円減少しました。

営業活動によるキャッシュ・フロー



投資活動によるキャッシュ・フロー



事業等のリスク

当社グループの経営成績及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。

なお、文中の将来に関する事項は、当期末現在において当社グループが判断したものです。

リース・販売金融事業及び販売インセンティブ

自動車業界の過剰生産能力、競争の熾烈化、特に北米市場における価格競争等により販売インセンティブは販売促進に不可欠になっています。販売インセンティブは新車実売価格を低下させることになるため、販売インセンティブの継続は中古車の再販価格とリース車の契約終了時評価額を更に下げることになる可能性があります。中古車の再販価格が下がれば、当社の今後の業績に悪影響を及ぼす可能性があります。また、中古車の再販価格の低下は、販売金融の担保となっている車両の担保価値とリース債権にも悪影響を及ぼす可能性があります。

普通株式及び優先株式の発行と株価への影響

当社は、2004年6月、7月、2005年3月及び2006年1月に各種優先株式を新規発行しました。このうち2004年7月発行の第1～3回B種優先株式はすべて普通株式に転換が完了していますが、残るA種、G種においては将来の転換による普通株式の発行により当社普通株式の希薄化が生じ、株価に影響を及ぼす可能性があります。

為替変動の影響

当社グループの連結売上高に占める海外売上高比率は81.8%です。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の業績に影響を及ぼす可能性があります。

経済情勢及び社会情勢の影響

上記海外売上高比率の内訳は北米15.0%、欧州34.7%、アジア・その他32.1%であり、日本を始め当該地域や国の経済情勢及び社会情勢の変化が当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

調達金利変動の影響

当社グループの有利子負債残高は2008年3月末時点で3,539億円であり、今後の金融情勢の変化による調達金利の変動は当社グループの業績に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、複数の取引先から部品・原材料を購入し、製品の製造を行っており、需要及び市況変動により当社製品の製造原価が上昇した場合、当社グループの業績に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、日本及び世界各地に製造拠点等の設備を有しており、各地で大規模な地震・台風等の自然災害や火災等の事故発生により操業の中断等の重大な支障をきたした場合、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

法規制強化の影響

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、これらが改正・強化される場合、新たな規制遵守のために発生する追加費用は当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

連結貸借対照表

三菱自動車工業株式会社及び連結子会社
3月31日現在

単位：千米ドル
(注記2)

資産	単位：百万円		2007年度
	2007年度	2006年度	
流動資産：			
現金及び現金同等物(注記7及び12)	¥ 360,902	¥ 364,268	\$ 3,602,184
受取手形及び売掛金(注記3及び7)	174,076	195,021	1,737,468
販売金融債権(注記3及び7)	14,722	40,480	146,942
たな卸資産(注記7)	299,644	351,991	2,990,765
短期貸付金	113	3,277	1,135
繰延税金資産(注記16)	1,040	846	10,384
前払費用及びその他流動資産(注記7)	124,529	130,840	1,242,938
貸倒引当金	(10,897)	(27,092)	(108,770)
流動資産合計	964,133	1,059,633	9,623,050
有形固定資産合計(注記4及び7)	453,453	517,464	4,525,931
無形固定資産合計(注記7)	31,825	38,530	317,654
投資その他の資産：			
投資有価証券(注記5及び7)	93,021	90,138	928,446
長期販売金融債権(注記3及び7)	5,580	18,872	55,700
長期貸付金(注記7)	11,195	13,262	111,742
繰延税金資産(注記16)	9,842	8,468	98,241
長期債権売却留保額及びその他(注記7)	54,907	50,226	548,029
貸倒引当金	(14,551)	(17,903)	(145,234)
投資その他の資産合計	159,996	163,065	1,596,926
資産合計	¥1,609,408	¥1,778,693	\$16,063,562

単位:千米ドル
(注記2)

負債及び純資産	単位:百万円		2007年度
	2007年度	2006年度	
流動負債:			
支払手形及び買掛金	¥ 423,729	¥ 451,053	\$ 4,229,255
短期借入金(注記7)	219,597	215,036	2,191,811
1年内返済予定長期借入金(注記7)	76,705	137,008	765,595
未払金、未払費用及び前受収益(注記6)	230,750	250,722	2,303,132
未払法人税等(注記16)	8,115	7,220	80,997
その他流動負債(注記16)	72,015	49,832	718,789
流動負債合計	1,030,913	1,110,874	10,289,581
長期借入金(注記7)	57,606	151,806	574,974
繰延税金負債(注記16)	27,967	24,259	279,141
退職給付引当金(注記15)	103,295	105,881	1,030,992
その他固定負債	61,493	77,567	613,769
負債合計	1,281,275	1,470,389	12,788,458
純資産			
株主資本(注記8及び19):			
優先株式:			
授權株式数:3,312,000株			
2007年3月31日現在 発行済株式数:442,593株			
2008年3月31日現在 発行済株式数:437,593株	218,796	221,296	2,183,815
普通株式:			
授權株式数:9,958,285,000株			
2007年3月31日現在 発行済株式数:5,491,516,544株			
2008年3月31日現在 発行済株式数:5,537,897,840株	438,553	436,046	4,377,217
資本剰余金	432,661	432,654	4,318,408
利益剰余金(欠損金)	(702,432)	(740,454)	(7,011,004)
自己株式 2007年3月31日現在 普通株式:76,934株			
2008年3月31日現在 普通株式:80,373株	(14)	(13)	(142)
株主資本合計	387,564	349,528	3,868,295
評価・換算差額等:			
その他有価証券評価差額金	10,676	10,132	106,565
繰延ヘッジ損益	3,157	1,393	31,512
為替換算調整勘定	(84,584)	(65,272)	(844,237)
評価・換算差額等合計	(70,750)	(53,746)	(706,159)
少数株主持分	11,318	12,522	112,967
純資産合計	328,132	308,304	3,275,104
偶発債務(注記9)			
負債及び純資産合計	¥1,609,408	¥1,778,693	\$16,063,562

連結財務諸表の注記を参照のこと。

連結損益計算書

三菱自動車工業株式会社及び連結子会社
3月31日に終了した連結会計年度

	単位:百万円		単位:千米ドル (注記2)
	2007年度	2006年度	2007年度
売上高	¥2,682,103	¥2,202,869	\$26,770,169
売上原価	2,194,741	1,788,897	21,905,796
割賦未実現利益調整高	0	0	0
売上総利益	487,361	413,972	4,864,373
販売費及び一般管理費(注記10)	378,765	373,735	3,780,468
営業利益	108,596	40,237	1,083,904
受取利息及び受取配当金	9,633	8,098	96,147
支払利息	20,468	20,777	204,292
減損損失(注記4)	21,318	7,465	212,783
その他損益(注記5及び11)	(28,291)	3,011	(282,377)
税金等調整前当期純利益	48,151	23,104	480,599
法人税等(注記16):			
法人税、住民税及び事業税	10,929	7,236	109,088
法人税等調整額	1,558	5,066	15,560
	12,488	12,303	124,648
少数株主利益	952	2,055	9,502
当期純利益(注記19)	¥ 34,710	¥ 8,745	\$ 346,447

連結財務諸表の注記を参照のこと。

連結株主資本等変動計算書

三菱自動車工業株式会社及び連結子会社
3月31日に終了した連結会計年度

単位：千米ドル
(注記2)

	2007年度	2006年度	2007年度
資本金			
優先株式：			
期首残高	¥ 221,296	¥ 221,296	\$ 2,208,768
新株発行及び転換による増減	(2,500)	—	(24,952)
期末残高	218,796	221,296	2,183,815
普通株式：			
期首残高	436,046	436,040	4,352,191
新株発行及び転換による増減	2,507	5	25,026
期末残高	438,553	436,046	4,377,217
資本剰余金：			
期首残高	432,654	432,648	4,318,336
増資による新株の発行	7	5	72
期末残高	432,661	432,654	4,318,408
利益剰余金(欠損金)：			
期首残高	(740,454)	(749,198)	(7,390,503)
当期純利益	34,710	8,745	346,447
関連会社持分法新規適用に伴う増加	3,311	—	33,051
新規連結に伴う減少	—	(1)	—
期末残高	(702,432)	(740,454)	(7,011,004)
自己株式：			
期首残高	(13)	(12)	(135)
増減	(0)	(0)	(6)
期末残高	(14)	(13)	(142)
株主資本合計	387,564	349,528	3,868,295
評価・換算差額等			
その他有価証券評価差額金：			
期首残高	10,132	9,046	101,133
増減	544	1,085	5,431
期末残高	10,676	10,132	106,565
繰延ヘッジ損益：			
期首残高	1,393	—	13,911
増減	1,763	1,393	17,600
期末残高	3,157	1,393	31,512
為替換算調整勘定：			
期首残高	(65,272)	(81,142)	(651,489)
増減	(19,311)	15,869	(192,747)
期末残高	(84,584)	(65,272)	(844,237)
評価・換算差額等合計	(70,750)	(53,746)	(706,159)
少数株主持分：			
期首残高	12,522	12,580	124,983
増減	(1,203)	(58)	(12,015)
期末残高	11,318	12,522	112,967
純資産合計	¥ 328,132	¥ 308,304	\$ 3,275,104

連結財務諸表の注記を参照のこと。

連結キャッシュ・フロー計算書

三菱自動車工業株式会社及び連結子会社
3月31日に終了した連結会計年度

単位：千米ドル
(注記2)

単位：百万円

	2007年度	2006年度	2007年度
営業活動によるキャッシュ・フロー：			
当期純利益	¥ 34,710	¥ 8,745	\$ 346,447
当期純利益から営業活動によるキャッシュ・フローへの調整：			
減価償却費及びのれん償却額	75,090	75,330	749,482
貸倒引当金の増減額	(14,664)	(15,201)	(146,369)
退職給付引当金の増減額	2,485	(650)	24,810
持分法による投資利益	(4,447)	(2,166)	(44,389)
法人税等調整額	1,558	5,066	15,560
少数株主持分利益	952	2,055	9,502
有形固定資産売却損及び廃却損	2,602	2,003	25,976
減損損失	21,318	7,465	212,783
投資有価証券及び子会社株式売却益	(74)	(5,036)	(741)
投資有価証券等評価損	508	451	5,077
匿名組合清算益	(4,655)	(13,885)	(46,461)
早期退職金	10,154	3,073	101,354
受取手形及び売掛金の増減額	5,348	5,618	53,384
たな卸資産の増減額	52,955	(55,334)	528,549
販売金融債権の増減額(注記12)	31,368	58,249	313,088
債権売却留保額の増減額	—	(1,717)	—
支払手形及び買掛金の増減	(24,114)	69,297	(240,686)
その他	(2,819)	18,978	(28,142)
営業活動によるキャッシュ・フロー	188,279	162,345	1,879,227
投資活動によるキャッシュ・フロー：			
定期預金の減少額	5,523	12,085	55,127
有形固定資産の取得による支出(注記12)	(86,622)	(111,594)	(864,580)
有形固定資産の売却による収入(注記12)	28,549	40,274	284,950
投資有価証券の減少額	1,289	9,294	12,872
関係会社出資金の取得による支出	—	(8,750)	—
短期貸付金の増減額	2,613	(2,646)	26,090
貸付けによる支出	(1,738)	(68)	(17,351)
貸付金の回収による収入	1,076	1,974	10,744
匿名組合清算による収入	5,035	19,451	50,256
その他	(4,592)	(6,039)	(45,841)
投資活動によるキャッシュ・フロー	(48,865)	(46,017)	(487,731)
財務活動によるキャッシュ・フロー：			
短期借入金の増減額	508	(13,564)	5,078
長期借入による収入	4,542	68,823	45,333
長期借入金の返済及び償還による支出	(136,634)	(66,464)	(1,363,755)
少数株主への配当金支払額	(98)	(79)	(984)
その他	(911)	(3)	(9,094)
財務活動によるキャッシュ・フロー	(132,593)	(11,287)	(1,323,422)
現金及び現金同等物に係る換算差額	(10,186)	11,326	(101,667)
現金及び現金同等物の増減額	(3,365)	116,367	(33,593)
現金及び現金同等物の期首残高	364,268	248,069	3,635,778
連結の範囲の変更に伴う現金及び現金同等物の増減額	—	(167)	—
現金及び現金同等物の期末残高(注記12)	¥ 360,902	¥ 364,268	\$ 3,602,184

連結財務諸表の注記を参照のこと。

連結財務諸表の注記

三菱自動車工業株式会社及び連結子会社
2008年3月31日

1. 重要な会計方針

(a) 継続企業の前提に重要な疑義を抱かせる事象又は状況

三菱自動車工業株式会社グループの2006年度の連結財務諸表には、継続企業の前提についての重要な疑義が生じていたため、継続企業を前提として記述した注記を含んでいましたが、この継続企業としての重要な疑義が解消したことから、本連結財務諸表には、それらの注記を記述していません。

(b) 連結財務諸表作成の基礎

当社及び国内連結子会社は、日本における企業会計の基準に準拠して財務諸表を作成し、海外連結子会社はそれぞれの居住地における企業会計の基準に準拠して財務諸表を作成しています。

連結財務諸表は、日本において一般に公正妥当と認められた会計処理の原則及び手続（これは、国際財務報告基準により設定された財務諸表の作成及び表示方法とはいくつかの点において異なっています）に準拠して作成されています。これらの財務諸表は、日本の金融商品取引法の要求に基づいて企業が作成し、金融庁へ提出する連結財務諸表から構成されています。

加えて連結財務諸表の注記は、日本において一般に公正妥当と認められた企業会計の基準で要求されている事項だけではなく追加的情報としてここに表示されている情報を含んでいます。

当連結会計年度の連結財務諸表の表示に一致させるために、前連結会計年度の連結財務諸表の一部は、当連結会計年度に合わせて組替表示しています。

表示上、百万円未満は省略しており、したがって、連結財務諸表で表示する合計額は（円表示・米ドル表示とも）必ずしもそれぞれ個々の金額の合計額と一致しません。

(c) 連結の基本方針

当社が有効な支配力を有する全ての重要な子会社は連結の範囲に含めています。当社が重要な影響を行使できる会社については持分法を適用しています。

全ての重要な連結会社相互間の内部取引は連結上消去しています。

取得時における取得価格と時価総資産額との差額は、発生時償却又は発生日以降3年から7年以内に均等償却しています。

(d) 現金及び現金同等物

取得日から3ヵ月以内に満期が到来する流動性が高くリスクの低い全ての投資を、現金同等物としています。

(e) たな卸資産

当社及び国内連結子会社は主として先入先出法による原価法、又は個別法による原価法を採用し、海外連結子会社は主として個別法による低価法を採用しています。

(f) 投資有価証券

投資有価証券は、満期保有目的の債権、非連結子会社・関連会社への投資、その他の3種類に分類されています。満期保有目的の債権は、償却原価法（定額法）を採用しています。2007年度及び2006年度においては、満期保有目的の債権を保有していません。その他有価証券で時価のあるものは、市場価格等に基づく時価法を採用しており、売却原価は移動平均法をもとに計算されます。その他有価証券の取得価額と公正価額評価後の簿価（評価差額を含む）との差額は、貸借対照表において「その他有価証券評価差額金」として認識されています。その他有価証券で時価のないものは、移動平均法による原価法を採用しています。

(g) 減価償却

有形固定資産の減価償却方法は、主として見積耐用年数に基づく定率法又は定額法を採用しています。当社における耐用年数については見積耐用年数に基づいており、国内連結子会社では法人税法に規定する基準と同一の基準を適用しています。

〔追加情報〕

2005年度まで、当社は有形固定資産の耐用年数を法人税法に規定する基準と同一の基準によっていましたが、『三菱自動車再生計画』に基づく生産集約化、プラットフォーム(車台)数の削減・共通化により生産の安定化が見込まれる等の事業環境の変化に伴い、今後見積られる耐用年数を検討した結果、工具器具備品に含まれる金型及び購入品金型について、従来採用していた耐用年数との乖離が著しいことが明らかになりました。

このため、2006年度から今後の使用可能予測期間である見積耐用年数を採用することとしました。

この結果、従来の方法によった場合に比較して、2006年度の営業利益、経常利益及び税金等調整前当期純利益が7,585百万円それぞれ増加しています(セグメント情報に与える影響は、注記17に記載しています)。

無形固定資産については、それぞれ社内における利用可能期間に基づいて定額法で償却しています。当社及び国内連結子会社が利用するソフトウェアについては、5年間の定額法で償却しています。のれん及び負ののれんの償却については、投資毎にその効果の発現する期間を見積り、発生時償却または発生日以降3年間から7年間で均等償却しています。

(h) 貸倒引当金

当社及び連結子会社は、売上債権、貸付金等の貸倒損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上しています。

(i) 製品保証引当金

当社及び国内連結子会社は製品のアフターサービスに係る費用の支出に備えるため、過去の実績をもとに将来の保証見込みを加味して計上しています。

(j) 退職給付引当金

2007年度及び2006年度の従業員の退職給付引当金は、当該年度末における退職給付債務及び年金資産の見込額に基づき計上しています。

過去勤務債務は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(1～21年)による定額法により費用処理しています。

数理計算上の差異は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(5～21年)による定額法により費用処理しています。

(k) 役員退職慰労引当金

2006年度に役員退職慰労金制度の廃止を行う以前は、当社と国内連結子会社の取締役及び監査役は、通常、株主総会の承認を得れば、退職慰労金の受給権が与えられていました。同制度の廃止及び引当金の一部取崩の決定以降、引当金の新規繰入は行っておらず、役員退職慰労引当金残高は当該決定以前に対応する支給予定額です。

(l) 外貨建勘定の換算

海外連結子会社の勘定科目は以下の方法により、円価に換算されています。

- a. 子会社の資産及び負債は、連結会計年度末日の為替レートにより換算されます。
- b. 株主資本中の勘定科目については、取得日もしくは発生時のレートによって換算されます。
- c. 収益、費用及びキャッシュ・フローの勘定科目は期中平均相場により円貨に換算し、換算差額は純資産の部に含めています。

(m) 普通株式1株当たりの金額

1株当たり当期純利益(基本的)は、各事業年度の発行済普通株式の加重平均株式数で算出しています。1株当たり当期純利益(希薄化後)は、各事業年度の発行済普通株式から潜在的普通株式の希薄化効果の影響を除いた加重平均株式数で算出しています。潜在的普通株式には、将来普通株式に転換される優先株式やストックオプションが含まれます。

(n) リース取引

当社及び国内連結子会社の解約不能リース取引は、その取引形態がオペレーティング・リースあるいはファイナンス・リースにかかわらず、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっています。ただし、リース物件の所有権が借主に移転すると認められる契約の場合には、ファイナンス・リースとして会計処理しています。

海外連結子会社の解約不能リース取引はオペレーティング・リースの場合を除き、通常の売買取引に準じた会計処理によっています。

(o) デリバティブ取引

当社及び連結子会社は為替及び金利の変動についてリスクを有しており、リスク管理のため、先物為替予約契約や金利スワップ等様々なデリバティブ契約を結んでいます。

先物為替予約契約は将来の製品輸出及び外貨建売上債権に関連するリスクの管理に活用しています。金利スワップは借入金利のリスク管理に活用しています。当社及び連結子会社は、投機目的や短期的な売買損益を得る目的でのデリバティブ取引の利用は行っていません。

デリバティブ金融商品は時価で評価されます。ただし特例処理の要件を満たしている金利スワップは除きます。

将来の製品輸出に関連する為替予約について繰延ヘッジ処理を採用しています。繰延ヘッジ処理では、評価差額は資産又は負債として繰り延べられます。

当社及び連結子会社はデリバティブ取引に派生して発生する様々な局面をコントロールするため、ヘッジ方針を設けています。当該ヘッジ方針に基づき、当社及び連結子会社は一定の限度内で為替及び金利の変動リスクのヘッジを行っています。為替予約についてはキャッシュ・フローを完全に固定するものです。

なお、特例処理による金利スワップについては、その要件を満たしていることについての確認をもって有効性の判定に代えています。

2. 米国ドル表示金額

連結財務諸表の米国ドル表示金額は、当連結会計年度は2008年3月31日の為替レート¥100.19=U.S.\$1.00で換算して表示しています。なお、この記載金額は、円貨額が当該レートあるいは他のレートで、米国ドルに決済されたこと、決済されうること、及び換金されることを意味するものではありません。

3. 受取手形及び売掛金、販売金融債権

債権流動化による譲渡残高が、受取手形及び売掛金から2008年3月31日現在で8,000百万円(79,848千米ドル)、2007年3月31日現在で6,614百万円、販売金融債権及び長期販売金融債権から2008年3月31日現在で29,646百万円(295,900千米ドル)、2007年3月31日現在で27,836百万円除かれています。

4. 有形固定資産

2007年度末及び2006年度末の有形固定資産の減価償却累計額は、それぞれ1,280,402百万円(12,779,745千米ドル)、1,282,155百万円となっています。

2007年度及び2006年度に減損損失を認識した資産グループの概要は以下の通りです。

			単位:百万円	単位:千米ドル
2007年度				
場所	用途	種類		減損損失
長崎県長崎市、 北海道札幌市等(49件)	販売関連資産	土地、建物等	¥ 4,345	\$ 43,374
山梨県甲府市、 愛知県名古屋市等(28件)	遊休資産	土地、建物等	802	8,010
米国イリノイ州、 豪州サウス オーストラリア 州(2件)	生産用設備	機械装置、工具器具備品等	16,170	161,398
			¥21,318	\$212,783
2006年度				
場所	用途	種類		減損損失
栃木県塩谷郡、 長野県岡谷市等(78件)	販売関連資産	土地、建物等	¥6,379	
新潟県新潟市、 宮城県仙台市等(29件)	遊休資産	土地、建物等	1,085	
			¥7,465	

資産は次の通りグループ分けされています。

生産用資産は生産工場単位又は事業拠点単位とし、販売関連資産は主として事業拠点単位としています。また、賃貸用資産及び遊休資産は個々の資産グループとして取り扱っています。

市場環境の悪化等により、一部資産について、帳簿価額を回収可能価額まで減額しました。

回収可能価額は、各資産グループ単位に将来キャッシュ・フローを割引率5%を使用して算出した使用価値と、不動産鑑定評価基準に基づく評価額、路線価による相続税評価額等を用いて合理的に算出した正味売却価額のいずれか高い額としています。

固定資産の減損損失は、2007年度及び2006年度において、それぞれ21,318百万円(212,783千米ドル)、7,465百万円となっています。そのうち土地に関する損失が、それぞれ2,948百万円(29,432千米ドル)、3,102百万円となっており、建物に関する損失がそれぞれ2,211百万円(22,068千米ドル)、2,340百万円、その他固定資産に関する損失が、それぞれ16,158百万円(161,282千米ドル)、2,022百万円となっています。

5. 投資有価証券

2008年及び2007年3月31日現在におけるその他有価証券は、以下の通りです。

	2007年度				2006年度			
	取得原価	連結 貸借対照表 計上額	差額(利益)	差額(損失)	取得原価	連結 貸借対照表 計上額	差額(利益)	差額(損失)
その他有価証券:								
時価のあるもの	¥10,730	¥29,071	¥18,394	¥(53)	¥10,682	¥27,892	¥17,218	¥(8)
時価のないもの	14,254	14,254	—	—	32,577	32,577	—	—
その他有価証券合計	¥24,985	¥43,326	¥18,394	¥(53)	¥43,259	¥60,469	¥17,218	¥(8)

	2007年度			
	取得原価	連結 貸借対照表 計上額	差額(利益)	差額(損失)
その他有価証券:				
時価のあるもの	\$107,103	\$290,162	\$183,594	\$(535)
時価のないもの	142,276	142,276	—	—
その他有価証券合計	\$249,379	\$432,439	\$183,594	\$(535)

2007年度及び2006年度における連結損益計算書上のその他損益に売却損益が計上されたその他有価証券は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
売却額	¥482	¥4,501	\$4,819
売却益の合計額	183	2,040	1,827
売却損の合計額	(0)	157	(3)

時価が著しく下落し回復の見込みがないと判断されるものについては減損処理を実施し、減損処理後の帳簿価額を取得原価として記載しています。また、時価のないものについても、発行会社の財務状態の悪化により実質価額が著しく低下した場合は相当額の減額(減損処理)を実施しています。時価評価されていないその他有価証券についての減損処理額は、2007年度及び2006年度において、それぞれ45百万円(455千米ドル)、334百万円です。

2008年及び2007年3月31日現在における非連結子会社株式及び関連会社株式、ならびに投資有価証券は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
非連結子会社株式及び関連会社株式	¥55,450	¥41,894	\$553,450
投資有価証券	37,570	48,244	374,996
	¥93,021	¥90,138	\$928,446

6. 未払金、未払費用及び前受収益

2008年及び2007年3月31日現在における未払金、未払費用及び前受収益は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
未払金及び未払費用	¥178,508	¥194,941	\$1,781,702
製品保証引当金	50,320	53,213	502,253
前受収益	1,921	2,567	19,176
	¥230,750	¥250,722	\$2,303,132

7. 短期及び長期借入金

2008年及び2007年3月31日現在における短期借入金は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
借入金(主に銀行)	¥219,597	¥215,036	\$2,191,811

2008年及び2007年3月31日現在における短期借入金の加重平均利率は、それぞれ4.8%、5.6%となっています。

2008年及び2007年3月31日現在における長期借入金は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
主な借入先:銀行、保険会社等			
返済期限:2023年まで			
平均利率:2008年4.7%、2007年4.5%			
担保付	¥ 75,569	¥ 141,694	\$ 754,258
無担保	8,682	84,930	86,660
3.1%社債、償還期限2007年5月28日(1997年5月28日発行)	—	8,700	—
3.3%社債、償還期限2009年5月28日(1997年5月28日発行)	25,600	25,600	255,514
3.3%ユーロ・ミディアム・ターム・ノート			
償還期限、2008年7月15日(2003年7月15日発行)	2,000	2,000	19,962
5.7%~6.0%社債、償還期限2008年~2009年(2005年~2006年発行)	22,260	25,690	222,177
1.1%社債、償還期限2010年9月24日(2005年9月26日発行)	200	200	1,996
	134,311	288,814	1,340,569
1年以内返済予定額	(76,705)	(137,008)	(765,595)
	¥ 57,606	¥ 151,806	\$ 574,974

- (a) 2007年5月28日償還期限の3.1%社債、2009年5月28日償還期限の3.3%社債及び2008年7月15日を償還期限とする3.3%ユーロ・ミディアム・ターム・ノートは三菱自動車工業株式会社が発行しています。
- (b) 2008年~2009年を償還期限とする5.7%~6.0%社債は海外連結子会社であるミツビシ・モーターズ(タイランド)・カンパニー・リミテッドが発行しています(2008年及び2007年3月31日現在の期末残高は、それぞれ7,000,000千パーツ)。
- (c) 2010年9月24日償還期限の1.1%社債は国内連結子会社の三菱プラスチック株式会社が発行しています。

長期借入金の連結決算日以降における返済予定額は、以下の通りです。

3月31日に終了する連結会計年度	単位:百万円	単位:千米ドル
2009	¥ 76,705	\$ 765,595
2010	54,763	546,597
2011	2,079	20,757
2012	374	3,733
2013	282	2,822
～以降	106	1,062
合計	¥134,311	\$1,340,569

2008年及び2007年3月31日現在の短期借入金、長期借入金及び保証債務の担保提供資産(工場財団は除く)は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
受取手形及び売掛金	¥ 8,215	¥ 15,845	\$ 82,002
販売金融債権及び長期販売金融債権	14,594	39,155	145,667
たな卸資産	59,378	93,409	592,655
有形固定資産	134,315	182,224	1,340,609
長期債権売却留保額	10,551	9,358	105,311
その他(下記(i)参照)	67,774	79,185	676,458
	¥294,829	¥419,178	\$2,942,703

(i) 2008年及び2007年3月31日現在のその他流動資産、それぞれ875百万円(8,739千米ドル)、864百万円について、有限会社ムラタ・メディカルサービスとの間で締結した定期建物賃貸借契約に基づく債務に対して質権を設定しています。また、2008年3月31日現在の投資有価証券46百万円(459千米ドル)について、水島エコワークス株式会社の借入金に対して担保を供しています。

2008年及び2007年3月31日現在で、財団抵当に供している岡崎工場の資産は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
建物及び構築物	¥11,215	¥11,754	\$111,938
機械装置及び運搬具	9,304	5,438	92,871
土地	985	985	9,840
その他	820	297	8,194
	¥22,326	¥18,476	\$222,845

子会社であるネザーランズ・カー・ビー・ブイのリース取引会社EQUUS Leasing B.V.の国際協力銀行からの債務のうち、2008年及び2007年3月31日現在において、それぞれ12,183百万円(121,604千米ドル)、13,567百万円に対して水島工場財団に抵当権を設定しています。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
建物及び構築物	¥ 8,653	¥ 9,127	\$ 86,371
機械装置及び運搬具	36,964	41,347	368,941
土地	2,008	2,008	20,050
その他	1,320	1,771	13,184
	¥48,947	¥54,255	\$488,547

2008年及び2007年3月31日現在で、財団抵当に供している京都工場の資産は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
建物及び構築物	¥ 6,691	¥ 6,870	\$ 66,790
機械装置及び運搬具	12,468	11,440	124,447
土地	2,235	2,235	22,309
その他	587	689	5,868
	¥21,983	¥21,235	\$219,415

2008年及び2007年3月31日現在で、財団抵当に供している滋賀工場の資産は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
建物及び構築物	¥ 2,853	¥ 3,039	\$ 28,476
機械装置及び運搬具	14,966	15,031	149,377
土地	3,859	3,859	38,521
	¥21,678	¥21,930	\$216,376

2008年及び2007年3月31日現在で、財団抵当に供しているパジェロ製造株式会社の資産は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
建物及び構築物	¥2,879	¥2,998	\$28,740
機械装置及び運搬具	4,002	4,314	39,950
土地	1,540	1,540	15,371
	¥8,422	¥8,853	\$84,061

2008年及び2007年3月31日現在で、財団抵当に供している水菱プラスチック株式会社の資産は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
建物及び構築物	¥ 994	¥1,007	\$ 9,926
機械装置及び運搬具	1,210	1,349	12,086
土地	194	194	1,941
	¥2,399	¥2,551	\$23,954

2008年及び2007年3月31日現在における担保付債務は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
短期借入金	¥ 75,341	¥112,962	\$ 751,983
1年以内に返済予定の長期借入金	48,466	65,034	483,748
長期借入金	27,102	76,659	270,509
	¥150,910	¥254,657	\$1,506,242

8. 純資産

日本の会社法では、毎決算期に利益の処分として支出する金額の10分の1以上を、当該金額と資本準備金の額とあわせて資本金の4分の1に達するまでは利益準備金として積み立てることが定められており、当社及び当社の国内子会社においては、同基準を適用しています。

当社はA種優先株式、B種優先株式、G種優先株式(各種3~4回)と合計3,312,000株の優先株式の発行を決議し、2008年3月31日時点では437,593株を発行しています。

各種優先株主は、法令に定める場合を除き、株主総会において議決権を有していません。ただし、A種及びG種(B種を除く)の株主は、2009年4月以降の各事業年度において、優先配当金として優先株式1株につき50,000円を受ける権利があります。

当社は、残余財産を分配するときは、各種優先株主に対し、支払い順位に従い、各種優先株式1株につき100万円を支払います。

9. 偶発債務

2008年及び2007年3月31日現在での保証債務等の総額はそれぞれ4,699百万円(46,901千米ドル)、4,192百万円です。2008年及び2007年3月31日現在での保証債務に準ずる債務の総額はそれぞれ2,028百万円(20,250千米ドル)、2,626百万円です。

10. 販売費及び一般管理費

2007年度及び2006年度における販売費及び一般管理費は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
販売促進宣伝費	¥126,790	¥116,584	\$1,265,503
運搬賃	44,510	27,596	444,257
貸倒引当金繰入額	—	471	—
役員・従業員賃金諸手当	74,294	77,302	741,540
退職給付引当金繰入額	4,975	5,346	49,662
減価償却費	13,991	15,767	139,651
研究開発費	34,586	41,325	345,213
その他	79,614	89,339	794,638
合計	¥378,765	¥373,735	\$3,780,468

11. その他損益

2007年度及び2006年度におけるその他損益は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
投資有価証券売却益	¥ 193	¥ 5,202	\$ 1,935
有形固定資産の売却・棄却による損失	(2,602)	(2,003)	(25,976)
貸倒引当金戻入益	2,248	—	22,439
持分法による投資利益	4,447	2,166	44,389
早期退職金	(731)	(3,073)	(7,302)
豪州子会社工場閉鎖費用	(14,641)	—	(146,136)
訴訟費用	(5,152)	(4,856)	(51,423)
外国為替差損	(9,926)	(1,264)	(99,077)
匿名組合清算益	4,655	13,885	46,461
その他	(6,781)	(7,043)	(67,686)
合計	¥(28,291)	¥ 3,011	\$(282,377)

豪州子会社工場閉鎖費用は、早期退職金9,423百万円(94,051千米ドル)、取引先損費補償4,185百万円(41,778千米ドル)及び環境対策費用1,032百万円(10,306千米ドル)です。

12. キャッシュ・フロー情報の補足的開示

2008年及び2007年3月31日現在における現金及び現金同等物は以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
現金及び預金	¥355,896	¥358,058	\$3,552,214
預金期間が3ヵ月を超える定期預金	(747)	(6,005)	(7,464)
有価証券(取得日から3ヵ月以内に償還期限の到来する短期投資)	5,754	12,215	57,435
現金及び現金同等物	¥360,902	¥364,268	\$3,602,184

連結キャッシュ・フロー計算書の営業活動によるキャッシュ・フローで、2007年度及び2006年度における支払利息及び受取配当金の純額はそれぞれ10,480百万円(104,608千米ドル)、10,779百万円となっています。2007年度及び2006年度における法人税等支払額はそれぞれ9,301百万円(92,835千米ドル)、7,881百万円でした。

連結キャッシュ・フロー計算書の投資活動におけるキャッシュ・フローで、有形固定資産の取得による支出には、リース車両の取得による支出が2007年度及び2006年度でそれぞれ20,277百万円(202,393千米ドル)、16,799百万円含まれています。

また、有形固定資産の売却による収入には、リース車両の売却による収入が2007年度及び2006年度でそれぞれ17,435百万円(174,026千米ドル)、18,909百万円含まれています。

連結キャッシュ・フロー計算書の営業活動におけるキャッシュ・フローでは、販売金融債権の増減額には、販売金融に係る債権による支出が2007年度及び2006年度でそれぞれ95,514百万円(953,334千米ドル)、161,005百万円と、販売金融債権に係る債権の回収による収入が2007年度及び2006年度でそれぞれ126,882百万円(1,266,423千米ドル)、208,805百万円含まれています。

13. リース取引

借主側

現在オペレーティング・リース取引として会計処理しているリース物件の所有権が借主に移転すると認められるファイナンス・リース以外のファイナンス・リース取引に対して、ファイナンス・リース取引の会計処理を適用したと想定した場合に連結貸借対照表に計上されていた2008年及び2007年3月31日現在のリース物件の取得価額相当額、減価償却累計額相当額、減損損失累計額相当額及び期末残高相当額は以下の通りです。

(a) リース物件の取得価額相当額、減価償却累計額相当額、減損損失累計額相当額及び期末残高相当額

単位:百万円

	2007年度				2006年度			
	取得価額 相当額	減価償却 累計額相当額	減損損失 累計額相当額	期末残高 相当額	取得価額 相当額	減価償却 累計額相当額	減損損失 累計額相当額	期末残高 相当額
工具器具備品	¥24,659	¥14,865	¥18	¥ 9,776	¥29,960	¥16,011	¥18	¥13,930
その他	10,167	4,507	16	5,643	6,011	3,769	20	2,222
合計	¥34,827	¥19,372	¥34	¥15,420	¥35,972	¥19,780	¥38	¥16,152

単位:千米ドル

	2007年度			
	取得価額 相当額	減価償却 累計額相当額	減損損失 累計額相当額	期末残高 相当額
工具器具備品	\$246,130	\$148,371	\$179	\$ 97,579
その他	101,481	44,989	163	56,328
合計	\$347,612	\$193,360	\$343	\$153,908

(b) 未経過リース料期末残高相当額

単位:百万円

単位:千米ドル

	2007年度	2006年度	2007年度
	単位:百万円	単位:百万円	単位:千米ドル
1年以内	¥ 6,103	¥ 6,782	\$ 60,921
1年超	15,289	13,778	152,600
合計	¥21,392	¥20,560	\$213,521

2008年3月31日及び2007年3月31日現在のリース資産減損勘定の残高は、それぞれ8百万円(87千米ドル)、23百万円です。

(c) 支払リース料、リース資産減損勘定の取崩額、減価償却費相当額、支払利息相当額及び減損損失

単位:百万円

単位:千米ドル

	2007年度	2006年度	2007年度
	単位:百万円	単位:百万円	単位:千米ドル
支払リース料	¥7,978	¥7,904	\$79,634
リース資産減損勘定の取崩額	14	13	142
減価償却費相当額	9,039	6,907	90,225
支払利息相当額	919	630	9,176
減損損失	—	12	—

(d) 減価償却費相当額の算定方法

主としてリース期間を耐用年数とし、残存価額をゼロとする定率法によっています。

(e) 利息相当額の算定方法

リース料総額とリース物件の取得価額相当額との差額を利息相当額とし、各期への配分方法については、利息法によっています。

2008年及び2007年3月31日現在での当社及び連結子会社による借主として契約したオペレーティング・リース取引は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
1年以内	¥ 5,337	¥ 4,664	\$ 53,274
1年超	17,377	17,070	173,443
合計	¥22,714	¥21,734	\$226,717

貸主側

2008年及び2007年3月31日現在での当社及び連結子会社による貸主として契約したオペレーティング・リース取引は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
1年以内	¥ 7,513	¥10,825	\$ 74,993
1年超	12,295	12,307	122,724
合計	¥19,809	¥23,133	\$197,717

14. デリバティブ取引

(a) 取引の内容

当社グループの利用しているデリバティブ取引は、通貨関連では為替予約取引及び通貨金利スワップ取引、金利関連では金利スワップ取引及び金利オプション取引です。

当社グループは、財務上発生している為替リスク及び金利リスクをヘッジする目的で導入し、投機的な取引及び短期的な売買損益を得る取引の利用は行っていません。

(b) 取引に係るリスクの内容

当社及び連結子会社は、デリバティブ取引の相手方が取引を履行しない場合には損失を被る可能性があります。信用力の高い金融機関とのみ取引を行っているため、当該損失額が多額になる可能性は低いと考えています。契約額等は受渡額ではないため、必ずしもデリバティブ取引のリスクの量を表すものではありません。

全ての取引はヘッジ目的で行っており、当社及び連結子会社は、変動が大きく経営に重大な影響を及ぼすような取引は行っていません。

(c) 取引管理体制

当社においては、投機的な取引及び短期的な売買損益を得る取引の利用は行っていませんが、実際の取引に際しては、事前に財務統括部門担当役員の承認を得て実施しています。また、連結子会社においては、必要に応じ当社に当該取引実施の判断を仰いだ上で、各社の決済基準の定めに従い、財務担当責任者の承認を得て実施しています。

ヘッジ会計が適用された取引を除き、2008年及び2007年3月31日現在のデリバティブ取引の契約額等及び時価を示すと、以下の通りです。

[為替予約取引]

	2007年度			2006年度		
	契約額等	時価	評価損益	契約額等	時価	評価損益
単位:百万円						
為替予約取引:						
売建:						
米ドル	¥ 9,456	¥ 8,846	¥ 610	¥14,330	¥13,787	¥ 543
ユーロ	37,885	38,200	(315)	59,951	57,008	2,943
英ポンド	8,148	7,648	499	—	—	—
オーストラリアドル	5,703	5,458	245	—	—	—
日本円	48,764	49,884	(1,119)	13,880	13,095	785
その他	6,825	6,880	(54)	—	—	—
買建:						
日本円	171	175	3	11,630	11,628	(1)
合計			¥ (130)			¥4,270

	2007年度		
	契約額等	時価	評価損益
単位:千米ドル			
為替予約取引:			
売建:			
米ドル	\$ 94,390	\$ 88,299	\$ 6,090
ユーロ	378,131	381,284	(3,153)
英ポンド	81,329	76,339	4,990
オーストラリアドル	56,927	54,481	2,446
日本円	486,721	497,898	(11,176)
その他	68,129	68,670	(540)
買建:			
日本円	1,711	1,749	37
合計			\$ (1,304)

[通貨金利スワップ取引]

単位:百万円

	2007年度			2006年度		
	契約額等	時価	評価損益	契約額等	時価	評価損益
通貨金利スワップ取引:						
米ドル	¥4,206	¥1	¥1	¥—	¥—	¥—
英ポンド	337	0	0	—	—	—
合計			¥1			¥—

単位:千米ドル

	2007年度		
	契約額等	時価	評価損益
通貨金利スワップ取引:			
米ドル	\$41,981	\$11	\$11
英ポンド	3,364	0	0
合計			\$12

全ての通貨金利スワップ取引は満期1年以内の取引です。

[金利オプション取引]

単位:百万円

	2007年度			2006年度		
	契約額等	時価	評価損益	契約額等	時価	評価損益
金利オプション取引:						
買建	¥17,119	¥18	¥18	¥—	¥—	¥—
合計			¥18			¥—

単位:千米ドル

	2007年度		
	契約額等	時価	評価損益
金利オプション取引:			
買建	\$170,870	\$187	\$187
合計			\$187

[金利スワップ取引]

単位:百万円

	2007年度			2006年度		
	契約額等	時価	評価損益	契約額等	時価	評価損益
金利スワップ取引:						
支払固定・受取変動	¥3,605	¥(62)	¥(62)	¥—	¥—	¥—
合計			¥(62)			¥—

単位:千米ドル

	2007年度		
	契約額等	時価	評価損益
金利スワップ取引:			
支払固定・受取変動	\$35,990	\$(628)	\$(628)
合計			\$(628)

単位:百万円

	2007年度			2006年度		
	1年以内	1年超 3年以内	3年超	1年以内	1年超 3年以内	3年超
支払固定・受取変動						
想定元本額	¥204	¥3,401	¥—	¥—	¥—	¥—
平均支払固定金利(%)	5.3	4.5	—	—	—	—
平均受取変動金利(%)	4.3	4.3	—	—	—	—

単位:千米ドル

	2007年度		
	1年以内	1年超 3年以内	3年超
支払固定・受取変動			
想定元本額	\$2,037	\$33,593	\$—
平均支払固定金利(%)	5.3	4.5	—
平均受取変動金利(%)	4.3	4.3	—

時価の算定は、取引先金融機関から提示された価格等に基づいています。

ヘッジ手段として認められ、繰延ヘッジ会計で処理されている為替予約、金利スワップを主とするデリバティブ取引は、開示要求基準に基づき、上記の表には含まれていません。

15. 退職給付引当金

当社及び連結子会社は、確定給付型の制度として、厚生年金基金制度、適格退職年金制度及び退職一時金制度を設けています。また、従業員の退職等に際して割増退職金を支払う場合があります。なお、一部の海外子会社においては確定拠出型の制度を設けています。2008年度3月31日現在、当社及び連結子会社全体で退職一時金制度については15社が有しており、また、厚生年金基金は1基金、適格退職年金は13年金(それぞれグループ内の基金の連立・総合設立、年金の共同委託契約の重複分を控除後)を有しています。

なお、2008年3月31日現在、要拠出額を退職給付費用として処理している複数事業主制度に関する事項は次のとおりです。

	単位:百万円	単位:千米ドル
年金資産の額	¥36,138	\$360,694
年金財政計算上の給付債務の額	24,625	245,783
差引額	11,513	114,911

制度全体に占める当社グループの掛金拠出割合(2008年3月31日現在)は42.7%です。この割合は当社グループの実際の負担割合と一致しません。

確定給付制度

退職給付債務などの計算の基礎に関する事項は以下の通りです。

a. 退職給付見込額の期間配分方法	期間定額基準	
b. 割引率	2007年度国内会社 1.5%～2.5%	海外会社5.1%～7.8%
	2006年度国内会社 1.5%～2.5%	海外会社4.0%～5.8%
c. 期待運用収益率	2007年度国内会社 0.8%～4.0%	海外会社4.9%～8.0%
	2006年度国内会社 0.8%～4.0%	海外会社4.0%～8.0%

2007年度及び2006年度における過去勤務債務は、それぞれ1年から21年及び5年から21年の定額法で償却しています。同期間は従業員の予想平均残存勤務期間の範囲内です。

2007年度及び2006年度において数理計算上の差異は、それぞれ5年から21年の定額法で償却しています。同期間は従業員の予想平均残存勤務期間の範囲内です。

会計基準変更時差異の処理年数は1年としています。

2008年及び2007年3月31日現在における当社及び連結子会社の従業員に対する退職給付債務は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
退職給付債務	¥(184,183)	¥(191,009)	\$(1,838,341)
年金資産	67,122	76,310	669,955
未積立退職給付債務	(117,060)	(114,698)	(1,168,385)
未認識数理計算上の差異	17,327	11,557	172,945
未認識過去勤務債務	3,304	2,812	32,980
連結貸借対照表計上額純額	(96,428)	(100,329)	(962,460)
前払年金費用	6,866	5,552	68,532
退職給付引当金	¥(103,295)	¥(105,881)	\$(1,030,992)

なお、一部の連結子会社は、退職給付債務の算定にあたり、簡便法を採用しています。

2007年度及び2006年度における当社及び連結子会社の従業員に対する確定給付制度に基づく退職給付費用は以下のとおりです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
勤務費用	¥ 9,265	¥ 9,437	\$ 92,479
利息費用	4,724	4,644	47,151
期待運用収益	(4,079)	(3,686)	(40,721)
数理計算上の差異の費用処理額	2,335	2,712	23,309
過去勤務債務の費用処理額	692	66	6,912
その他	1,871	604	18,681
退職給付費用	¥14,809	¥13,778	\$147,813

上記退職給付費用以外に、早期退職金として、2007年度及び2006年度でそれぞれ10,154百万円(101,354千米ドル)、3,073百万円をその他損失として計上しています。

簡便法を採用している連結子会社の退職給付費用は、勤務費用に計上しています。

2007年度より、「『退職給付に係る会計基準』の一部改正(その2)」(企業会計基準第14号 2007年5月15日)を適用しています。

16. 税効果会計関係

当社及び国内連結子会社においては、課税所得に対して法人税、住民税及び事業税が課せられ、在外連結子会社の法人税は、各国の法定税率に基づいて計算されています。2008年及び2007年3月31日時点において連結納税制度を適用しています。

2007年度において財務諸表で適用されている法人税等の負担率と法定実効税率の差異の内容は以下の通りです。

	(%)	
	2007年度	2006年度
法定実効税率	40.3	40.3
評価性引当額の増減及び欠損金の利用による影響等	(13.5)	18.5
受取配当金益金不算入	(0.1)	(5.7)
その他	(0.8)	0.2
税効果会計適用後の法人税等の負担率	25.9	53.3

2008年及び2007年3月31日現在の繰延税金資産及び負債の主な原因別内訳は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
繰延税金資産:			
税務上の繰越欠損金	¥ 184,835	¥ 205,940	\$ 1,844,854
退職給付引当金損金算入限度超過額	44,899	46,029	448,141
貸倒引当金損金算入限度超過額	7,925	11,294	79,108
製品保証引当金損金算入限度超過額	19,078	19,815	190,422
買掛金(保証工事費用)	15,451	12,342	154,216
固定資産(含む減損損失)	38,107	39,686	380,349
その他	84,725	74,702	845,644
評価性引当額	(351,833)	(362,074)	(3,511,659)
繰延税金資産合計	43,189	47,738	431,077
繰延税金負債:			
固定資産圧縮積立金	(399)	(412)	(3,983)
その他有価証券評価差額金	(7,166)	(6,797)	(71,527)
全面時価評価法に基づく土地評価額	(4,552)	(5,047)	(45,441)
在外子会社の加速度償却費	(28,885)	(34,637)	(288,305)
その他	(22,489)	(16,242)	(224,466)
繰延税金負債合計	(63,492)	(63,136)	(633,723)
繰延税金負債の純額	¥ (20,303)	¥ (15,398)	\$ (202,645)

2008年及び2007年3月31日現在の繰延税金資産(負債)は、連結貸借対照表の以下の項目に含まれています。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
流動資産—繰延税金資産	¥ 1,040	¥ 846	\$ 10,384
固定資産—繰延税金資産	9,842	8,468	98,241
流動負債—繰延税金負債	(3,219)	(453)	(32,130)
固定負債—繰延税金負債	(27,967)	(24,259)	(279,141)
繰延税金負債の純額	¥ (20,303)	¥ (15,398)	\$ (202,645)

17. セグメント情報

(a) 事業の種類別セグメント

2007年度及び2006年度における当社及び連結子会社の事業の種類別セグメント情報は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
売上高:			
自動車事業	¥2,657,457	¥2,154,672	\$26,524,182
金融事業	24,590	47,947	245,434
計	2,682,047	2,202,619	26,769,616
消去等	55	249	553
連結	¥2,682,103	¥2,202,869	\$26,770,169
営業利益:			
自動車事業	¥ 95,777	¥ 17,682	\$ 955,957
金融事業	12,763	22,305	127,394
計	108,540	39,987	1,083,351
消去等	55	249	553
連結	¥ 108,596	¥ 40,237	\$ 1,083,904
資産:			
自動車事業	¥1,530,259	¥1,674,897	\$15,273,574
金融事業	63,484	110,818	633,643
計	1,593,744	1,785,715	15,907,217
消去等	15,664	(7,022)	156,345
連結	¥1,609,408	¥1,778,693	\$16,063,562
減価償却費:			
自動車事業	¥ 69,377	¥ 68,215	\$ 692,463
金融事業	5,493	6,820	54,828
連結	¥ 74,871	¥ 75,035	\$ 747,291
減損損失:			
自動車事業	¥ 18,386	¥ 7,465	\$ 183,518
金融事業	2,932	—	29,265
連結	¥ 21,318	¥ 7,465	\$ 212,783
資本的支出:			
自動車事業	¥ 68,732	¥ 98,058	\$ 686,026
金融事業	21,335	14,176	212,951
連結	¥ 90,068	¥ 112,235	\$ 898,978

(注)

1. 事業区分の方法は、産業区分及び市場の類似性に基づいています。

2. 各事業区分の主要製品等

(1) 自動車・・・乗用車等

(2) 金融・・・・・・販売金融等

3. 有形固定資産の耐用年数の変更

注記1の重要な会計方針に記載の通り、当社は有形固定資産の耐用年数について、従来、法人税法に規定する基準と同一の基準によっていましたが、2006年度から今後の使用可能予測期間である見積耐用年数を採用することとしました。この結果、従来の方によった場合に比較して、「自動車事業」について、2006年度の営業利益が7,585百万円増加しています。

(b) 所在地別セグメント

2007年度及び2006年度における当社及び連結子会社の事業の所在地別セグメント情報は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
売上高:			
日本	¥2,021,524	¥1,515,221	\$20,176,911
北米	392,765	423,941	3,920,204
欧州	657,169	681,155	6,559,231
アジア	358,339	292,885	3,576,594
その他	207,172	164,087	2,067,798
計	3,636,971	3,077,292	36,300,739
消去等	(954,867)	(874,423)	(9,530,569)
連結	¥2,682,103	¥2,202,869	\$26,770,169
営業利益(又は営業損失):			
日本	¥ 82,891	¥ (5,136)	\$ 827,341
北米	(10,586)	5,466	(105,668)
欧州	20,255	25,327	202,175
アジア	19,894	20,260	198,564
その他	(4,711)	(3,562)	(47,023)
計	107,743	42,355	1,075,388
消去等	853	(2,117)	8,515
連結	¥ 108,596	¥ 40,237	\$ 1,083,904
資産:			
日本	¥1,203,966	¥1,271,955	\$12,016,828
北米	221,339	333,025	2,209,201
欧州	212,843	248,485	2,124,399
アジア	218,923	250,081	2,185,079
その他	101,256	83,774	1,010,647
計	1,958,329	2,187,321	19,546,156
消去等	(348,921)	(408,627)	(3,482,593)
連結	¥1,609,408	¥1,778,693	\$16,063,562

(注)

1. 国又は地域の区分は、地理的近接度及び事業活動の相互関連性によっています。

2. 日本以外の区分に属する主な国又は地域

(1) 北米……米国、プエルトリコ

(2) 欧州……オランダ

(3) アジア……タイ、フィリピン

(4) その他……オーストラリア、ニュージーランド、UAE

3. 有形固定資産の耐用年数の変更

注記1の重要な会計方針に記載の通り、当社は有形固定資産の耐用年数について、従来、法人税法に規定する基準と同一の基準によっていましたが、2006年度から今後の使用可能予測期間である見積耐用年数を採用することとしました。この結果、従来の方によった場合に比較して、「日本」について、2006年度の営業利益が7,585百万円増加しています。

(c) 海外売上高

海外売上高は、当社及び連結子会社の日本以外の国又は地域における売上高であり、2007年度及び2006年度における海外売上高及び連結売上高に占める海外売上高の割合は、以下の通りです。

	単位：百万円		単位：千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
海外売上高			
北米	¥ 402,650	¥ 423,611	\$ 4,018,873
欧州	931,618	662,815	9,298,520
アジア	242,677	191,347	2,422,169
その他	616,613	419,130	6,154,443
計	¥2,193,560	¥1,696,905	\$21,894,007
連結売上高	¥2,682,103	¥2,202,869	\$26,770,169
		(%)	
連結売上高に占める海外売上高の割合：			
北米	15.0	19.2	
欧州	34.7	30.1	
アジア	9.1	8.7	
その他	23.0	19.0	
計	81.8	77.0	

(注)

1. 国又は地域の区分は、地理的近接度及び事業活動の相互関連性によっています。
2. 日本以外の区分に属する主な国又は地域
 - (1) 北米……米国、プエルトリコ
 - (2) 欧州……オランダ、イタリア、ドイツ、ロシア
 - (3) アジア……タイ、マレーシア、台湾
 - (4) その他……オーストラリア、ニュージーランド
3. 海外売上高は、卸売り会社又はエンドユーザーの所在地により分類されており、当社及び連結子会社の日本以外の国又は地域における売上高です。

18. 関連当事者との取引

2007年度及び2006年度における当社の関連当事者との取引は以下の通りです。

2007年度

属性:	法人主要株主
会社の名称:	三菱商事株式会社
住所:	東京都千代田区
資本金:	201,825百万円
事業の内容又は職業:	卸売業
議決権等の被所有割合(%):	直接14.0
役員の兼任等:	兼任1名 転籍3名
事業上の関係:	製品の販売及び原材料の輸入
取引の内容:	売上高(下記(i)を参照)
取引金額:	292,441百万円(2,918,864千米ドル)
科目:	売掛金
期末残高:	24,369百万円(243,227千米ドル)

2007年度

属性:	子会社	関連会社
会社の名称:	ハートビートルズ有限公司	ジヤトコ株式会社
住所:	東京都中央区	静岡県富士市
資本金:	3百万円	29,935百万円
事業の内容又は職業:	信託受益権の保有及び売買	変速機及び自動車部品の開発、製造及び販売
議決権等の被所有割合(%):	直接100.0	直接15.0
役員の兼任等:	—	兼任1名
事業上の関係:	匿名組合事業への出資	部品の購入
取引の内容:	(1) 清算配当受領(下記(ii)を参照) (2) 清算益(下記(ii)を参照)	仕入高 (下記(iii)を参照)
取引金額:	(1) 5,000百万円(49,905千米ドル) (2) 4,659百万円(46,501千米ドル)	90,259百万円(900,878千米ドル)
科目:	—	買掛金
期末残高:	—	18,796百万円(187,603千米ドル)

(i) 製品の販売価格については、市場価格、総原価を勘案し、検討・交渉の上、決定しています。

(ii) 清算配当受領については匿名組合事業終了により生じた出資配当金等です。

(iii) 製品等の購入価格について掲示された見積原価、現行製品等の価格及び各製品等の市場価格から算定した価格を基に検討・交渉の上、決定しています。

2006年度

属性:	法人主要株主
会社の名称:	三菱商事株式会社
住所:	東京都千代田区
資本金:	199,228百万円
事業の内容又は職業:	卸売業
議決権等の被所有割合(%):	直接14.1
役員の兼任等:	兼任1名 転籍2名
事業上の関係:	製品の販売及び原材料の輸入
取引の内容:	(1) 株式売却代金(下記(i)を参照) (2) 株式売却益(下記(i)を参照)
取引金額:	(1) 2,750百万円 (2) 2,365百万円
科目:	—
期末残高:	—

2006年度

属性:	子会社	子会社
会社の名称:	ハートビートディーラーズ有限会社	ハートビートランド有限会社
住所:	東京都中央区	東京都中央区
資本金:	3百万円	3百万円
事業の内容又は職業:	信託受益権の保有及び売買	信託受益権の保有及び売買
議決権等の被所有割合(%):	直接100.0	直接100.0
役員の兼任等:	—	—
事業上の関係:	匿名組合事業への出資	匿名組合事業への出資
取引の内容:	(1) 清算配当受領(下記(ii)を参照) (2) 清算益(下記(ii)を参照)	(1) 清算配当受領(下記(ii)を参照) (2) 清算益(下記(ii)を参照)
取引金額:	(1) 8,533百万円 (2) 6,880百万円	(1) 11,229百万円 (2) 7,034百万円
科目:	未収入金	—
期末残高:	63百万円	—

(i) 株式売却については当社保有の関係会社株式を売却したもので、売買契約に基づき売却代金の決定を行っています。

(ii) 清算配当受領については匿名組合事業終了により生じた出資配当金等です。

19. 1株当たり当期純利益と純資産額

2007年度及び2006年度における普通株式1株当たりの当期純利益と純資産は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
1株当たり当期純利益	¥ 6.30	¥ 1.59	\$ 0.06
潜在株式調整後1株当たり当期純利益	3.81	0.96	0.04
1株当たり純資産額	(21.81)	(26.73)	(0.22)

2007年度及び2006年度における普通株式1株当たり当期純利益の算定上の基礎は、以下の通りです。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2007年度	2006年度	2007年度
当期純利益	¥34,710	¥8,745	\$346,447
普通株式に帰属しない金額	—	—	—
普通株式に係る当期純利益	¥34,710	¥8,745	\$346,447
普通株式の期中平均株式数(千株)	5,509,309	5,491,435	5,509,309
普通株式増加数(千株)	3,598,366	3,579,689	3,598,366
(うち優先株式)	(3,598,316)	(3,579,512)	(3,598,316)
(うち新株予約権)	(50)	(176)	(50)

2008年3月31日現在、ストックオプションに関連して、975千の株式が存在しています。

20. ストックオプション

2008年及び2007年3月31日現在におけるストックオプションの状況は、以下の通りです。

(1) ストックオプションの概要

	2007年度
決議年月日	2002年6月25日
付与対象者の区分及び人数	取締役5名、執行役員25名、従業員80名
付与日	2003年6月2日
ストックオプション数	普通株式1,994,000株
権利確定条件	権利行使時において、当社又は当社子会社の取締役、執行役員又は社員の地位にあること。ただし、当社又は当社子会社の取締役又は執行役員を任期満了により退任した場合、当社社員を定年退職した場合、その他正当な理由のある場合にはこの限りでない。
対象勤務期間	規定なし
権利行使期間	2004年7月1日～2009年6月30日

(2) ストックオプションの規模と変動状況

2007年度に株式に転換されたストックオプションの残高は、以下の通りです。

2007年度

権利確定前(株):	
期首残高	—
付与	—
失効	—
権利確定	—
未確定残	—
権利確定後(株):	
期首残高	1,088,000
権利確定	—
権利行使	85,000
失効	28,000
未行使残	975,000
権利行使価格	173円
行使時平均株価	198円
公正な評価単価	—

(1) ストックオプション制度の概要

2006年度

決議年月日	2002年6月25日
付与対象者の区分及び人数	取締役5名、執行役員25名、従業員80名
付与日	2003年6月2日
ストックオプション数	普通株式1,994,000株
権利確定条件	権利行使時においても、当社又は当社子会社の取締役、執行役員又は社員の地位にあること。ただし、当社又は当社子会社の取締役又は執行役員を任期満了により退任した場合、当社社員を定年退職した場合、その他正当な理由のある場合にはこの限りでない。
対象勤務期間	規定なし
権利行使期間	2004年7月1日～2009年6月30日

(2) ストックオプションの規模と変動状況

2006年度に株式に転換されたストックオプションの残高は、以下の通りです。

2006年度	
権利確定前(株):	
期首残高	—
付与	—
失効	—
権利確定	—
未確定残	—
権利確定後(株):	
期首残高	1,168,000
権利確定	—
権利行使	64,000
失効	16,000
未行使残	1,088,000
権利行使価格	173円
行使時平均株価	240円
公正な評価単価	—

21. 企業結合等関係

2007年度において当社は、「業界トップレベルのお客様満足度達成及び利益率の向上」を図り、「国内事業黒字化の早期達成を目指す」ことを目的として連結子会社同士を合併しました。

1. 企業結合の対象となった事業: 自動車販売業等
2. 企業結合の対象となった事業の内容: 自動車の販売等
3. 企業結合の法的形式: 存続会社による吸収合併
4. 結合当事企業の名称及び結合後企業の名称:

2007年4月1日付合併

	結合当事企業の名称	結合後企業の名称
存続会社:	北海道三菱自動車販売株式会社	北海道三菱自動車販売株式会社
消滅会社:	札幌三菱自動車販売株式会社	
	岩見沢三菱自動車販売株式会社	
	空知三菱自動車販売株式会社	
	旭川三菱自動車販売株式会社	

	結合当事企業の名称	結合後企業の名称
存続会社:	福島三菱自動車販売株式会社	東日本三菱自動車販売株式会社
消滅会社:	岩手三菱自動車販売株式会社	
	群馬中央三菱自動車販売株式会社	
	栃木三菱自動車販売株式会社	
存続会社:	東京三菱自動車販売株式会社	関東三菱自動車販売株式会社
消滅会社:	南茨城三菱自動車販売株式会社	
	埼玉三菱自動車販売株式会社	
	神奈川三菱自動車販売株式会社	
	川崎三菱自動車販売株式会社	
	山梨三菱自動車販売株式会社	
	松本三菱自動車販売株式会社	
存続会社:	愛知中央三菱自動車販売株式会社	中部三菱自動車販売株式会社
消滅会社:	名古屋三菱自動車販売株式会社	
	岐阜三菱自動車販売株式会社	
	石川三菱自動車販売株式会社	
存続会社:	近畿三菱自動車販売株式会社	西日本三菱自動車販売株式会社
消滅会社:	岡山三菱自動車販売株式会社	
	広島中央三菱自動車販売株式会社	
	山陰三菱自動車販売株式会社	
	新山口三菱自動車販売株式会社	
	愛媛三菱自動車販売株式会社	
	宮崎中央三菱自動車販売株式会社	
	長崎三菱自動車販売株式会社	
	鹿児島中央三菱自動車販売株式会社	
存続会社:	北関東三菱自動車部品販売株式会社	三菱自動車部品販売株式会社
消滅会社:	北海道三菱自動車部品販売株式会社	
	東北三菱自動車部品販売株式会社	
	信越三菱自動車部品販売株式会社	
	関東三菱自動車部品販売株式会社	
	北陸三菱自動車部品販売株式会社	
	中国三菱自動車部品販売株式会社	

合併した会社はいずれも自動車セグメントに含まれる連結子会社であるため、共通支配下の取引に該当し、個別財務諸表上、結合当事企業の適正な帳簿価額を基礎として会計処理し、また、連結財務諸表上は内部取引として全て消去しています。

子会社株式の追加取得に関する事項

	単位:百万円	単位:千米ドル
取得の対価(現金及び預金)	¥920	\$9,182
取得原価	920	9,182

子会社株式の追加取得によりのれんが3百万円(29千米ドル)発生し、全額発生時に費用処理しています。

2006年度において当社は、国内販売会社の統合による販売体制の効率化を目的として連結子会社同士を合併しました。

1. 企業結合の対象となった事業: 自動車販売業等
2. 企業結合の対象となった事業の内容: 自動車の販売等
3. 企業結合の法的形式: 存続会社による吸収合併
4. 結合当事企業の名称及び結合後企業の名称:

2006年4月1日付合併

	結合当事企業の名称	結合後企業の名称
存続会社:	島根三菱自動車販売株式会社	山陰三菱自動車販売株式会社
消滅会社:	西鳥取三菱自動車販売株式会社	

2006年7月1日付合併

	結合当事企業の名称	結合後企業の名称
存続会社:	埼玉中央三菱自動車販売株式会社	埼玉三菱自動車販売株式会社
消滅会社:	埼玉三菱自動車販売株式会社	
存続会社:	伊予三菱自動車販売株式会社	愛媛三菱自動車販売株式会社
消滅会社:	宇和島三菱自動車販売株式会社	
	松山三菱自動車販売株式会社	

合併した会社はいずれも自動車セグメントに含まれる連結子会社であるため、共通支配下の取引に該当し、個別財務諸表上、結合当事企業の適正な帳簿価額を基礎として会計処理し、また、連結財務諸表上は内部取引として全て消去しています。なお、結合当事企業の少数株主から子会社株式を追加取得していません。

22. 重要な後発事象

当社は2008年5月19日付で、プジョー・シトロエン・オートモビルズ・エス・エイ(PSA)とロシアでプジョーブランド、シトロエンブランド及び三菱ブランドの車両を生産するための合併事業に関する基本契約を締結しました。

車両組立工場は、2011年の操業開始に向け、ロシアのカルーガ州に建設を予定しています。

生産能力は年産16万台で、三菱、プジョー及びシトロエンブランドの中型SUV(スポーツ・ユーティリティ・ビークル)と、プジョー及びシトロエンブランドの中型乗用車を生産する計画です。

合併会社への出資額は470百万ユーロで、うちPSAが7割、当社が3割をそれぞれ負担することとしています。

独立監査人の監査報告書

三菱自動車工業株式会社取締役会 御中

当監査法人は、三菱自動車工業株式会社及び連結子会社の日本円で表示された2008年及び2007年3月31日現在の連結貸借対照表、ならびに2008年及び2007年3月31日に終了した各連結会計年度の連結損益計算書、連結株主資本等変動計算書及び連結キャッシュ・フロー計算書について監査を行った。この連結財務諸表の作成責任は経営者にあり、当監査法人の責任は監査をベースとした連結財務諸表に対する意見を表明することにある。

当監査法人は、日本において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。これらの基準は、当監査法人に連結財務諸表に重要な虚偽の表示がないかどうかの合理的な保証を得ることを求めている。監査は、試査を基礎として行われ、経営者が採用した会計方針及びその適用方法ならびに経営者によって行われた見積り評価を含め全体としての連結財務諸表の表示を検討することを含んでいる。当監査法人は、監査の結果として意見表明のための合理的な基礎を得たと判断している。

監査の結果、上記の連結財務諸表が、日本において一般に公正妥当と認められる会計処理の原則及び手続に準拠して、三菱自動車工業株式会社及び連結子会社の2008年及び2007年3月31日現在の連結財政状態ならびに同日をもって終了した各連結会計年度の連結経営成績及び連結キャッシュ・フローの状況を全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

追加情報

2006年度の三菱自動車工業株式会社及び連結子会社の財務諸表には、注記1(a)「継続企業の前提に重要な疑義を抱かせる事象又は状況」の記述において、継続企業の前提についての重要な疑義が生じていたため、継続を前提として記述した注記を含んでいたが、この継続企業としての重要な疑義が解消したことから、本連結財務諸表にはそれらの注記を記述していない。

添付の2008年3月31日に終了した連結会計年度の連結財務諸表に記載されている米国ドル金額は、便宜のため示したものである。当監査法人の監査は日本円金額から米国ドル金額への換算の検証を含み、当該換算は連結財務諸表の注記2に記載されている方法により行われているものと認める。

2008年6月19日

日本国 東京

新日本監査法人

三菱自動車工業株式会社及び連結子会社の連結財務諸表作成の基礎となる重要な事項(準拠している日本の会計処理の原則及び手続)を説明している連結財務諸表の注記1を参照のこと。(日本語版注:アニュアルレポートの正本は英語版であり、日本語版の連結財務諸表ならびに監査報告書は読者の便宜のために単に翻訳したものである。)

連結子会社・関連会社

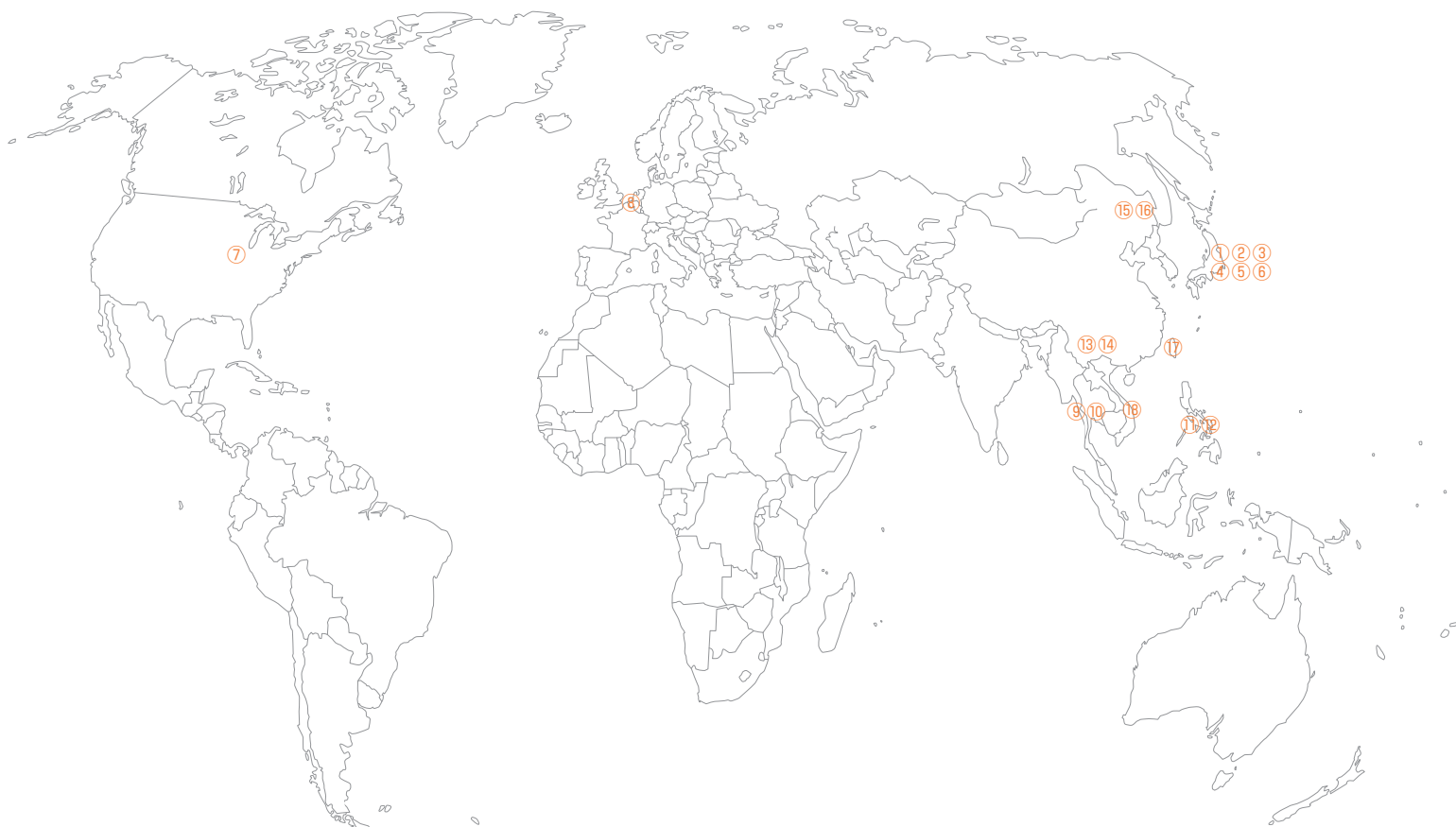
2008年3月31日現在

名称	国・地域
主な連結子会社	
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
三菱自動車部品販売株式会社	日本
東関東MMC部品販売株式会社	日本
四国MMC部品販売株式会社*2	日本
パジェロ製造株式会社	日本
三菱自動車カーライフプロダクツ株式会社	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	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・モーターズ・クレジット・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・カリビアン・インク	フェルトリコ
ミツビシ・モーターズ・ヨーロッパ・ビー・バイ	オランダ
ミツビシ・モーター・アールアンドディー・オブ・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・ネザールランド・ビー・バイ	オランダ
ミツビシ・モーター・ドイッチェランド・ジーエムビーエイチ	ドイツ
ミツビシ・モーターズ・フランス・エス・イー・エス	フランス
ミツビシ・モーターズ・ベルギー・エヌ・バイ	ベルギー
エムエムシー・インターナショナル・ファイナンス(ネザールランド)・ビー・バイ	オランダ
ネザールランド・カー・ビー・バイ	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	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	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・パーツ・セールス・オブ・ガルフ・エフゼットイー	U. A. E.
その他海外子会社17社	
主な持分法適用関連会社	
函館三菱自動車販売株式会社*3	日本
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
名北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
MMCダイヤモンドファイナンス株式会社	日本
ミツビシ・モーターズ・ドゥ・ポルトガル・エスエー	ポルトガル
ピナ・スター・モーターズ・コーポレーション	ベトナム
その他関連会社10社	
その他の関係会社	
名称	資本金(百万円)
三菱重工株式会社	265,608

*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. 持分は100分の50以下であるが、実質的に支配しているため子会社としたものである。
 *3. 持分は100分の20未満であるが、実質的な影響力を持っているため関連会社としたものである。

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
100百万円	自動車部品の販売	100.0(31.5)
100百万円	自動車部品の販売	56.0(10.0)
100百万円	自動車部品の販売	50.0(8.0)
610百万円	自動車及び部品の製造・販売	100.0
300百万円	自動車用品、空調機器、他の販売	100.0
436百万円	自動車の点検整備・輸送・保管及び梱包他	82.8
350百万円	自動車及び部品の設計・試験他	100.0
100百万円	自動車部品の製造・販売	100.0
398,812千米ドル	自動車の輸入・製造・販売	100.0
2,000千米ドル	自動車関連調査・試験・研究他	100.0(100.0)
1,291千米ドル	自動車の輸入・販売	100.0(100.0)
260,000千米ドル	自動車販売金融・リース業	100.0(100.0)
47,500千米ドル	自動車の輸入・販売	100.0
1,282,864千ユーロ	自動車及び部品の輸入・販売他	100.0
767千ユーロ	自動車関連調査・試験・研究他	100.0(100.0)
6,807千ユーロ	自動車の輸入・販売	100.0(100.0)
30,000千ユーロ	自動車の輸入・販売	100.0(100.0)
10,000千ユーロ	自動車の輸入・販売	100.0(100.0)
3,000千ユーロ	自動車の輸入・販売	100.0(100.0)
136千ユーロ	資金調達及びグループファイナンス等	100.0
250,012千ユーロ	自動車及び部品の製造	100.0(15.0)
1,789,934千オーストラリアドル	自動車の輸入・組立・販売	100.0
48,000千ニュージーランドドル	自動車の輸入・販売	100.0
7,000,000千パーツ	自動車の輸入・組立・販売	99.8
20,000千パーツ	自動車エンジンの製造	100.0(100.0)
1,640,000千フィリピンペソ	自動車の輸入・組立・販売	51.0
350,000千フィリピンペソ	自動車トランスミッションの製造	94.7(89.4)
10,000千UAEディルハム	自動車部品の輸入・販売	100.0
240百万円	自動車の販売	16.9
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
70百万円	自動車の販売	28.6
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
3,000百万円	自動車販売金融及びリース・レンタル業	47.0
16,526千ユーロ	自動車の輸入・販売	50.0(50.0)
16,000千米ドル	自動車及び部品の製造・販売	25.0
事業の内容	議決権の被所有割合 (%)	関係内容
船舶・海洋、原動機、機械・鉄構、航空・宇宙、中量産品、その他の製造・販売	15.7(0.5)	当社製品の部品の仕入先

主な生産工場



国、地域	工場名	主な生産品目
日本	① 名古屋製作所 岡崎工場	アウトランダー、コルト、コルトプラス、グランディス
	② 水島製作所	ランサー（ギャランフォルティス）、i（アイ）、eKワゴン、ミニキャブ
	③ パジェロ製造株式会社	パジェロ、デリカD:5
	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
米国	⑦ ミツビシ・モーターズ・ノース・アメリカ・インク(MMNA)	エクリプス、ギャラン、エンデバー、エクリプス スパイダー
オランダ	⑧ ネザーランズ・カー・ビー・ブイ(NedCar)	コルト(欧州仕様)
タイ	⑨ 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)	トライトン、パジェロスポーツ、ランサー、スペースワゴン(グランディス)
	⑩ 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	⑪ 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、デリカ
	⑫ 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	⑬ 湖南長豊汽車製造股份有限公司(CFA)	パジェロ
	⑭ 東南(福建)汽車工業有限公司(SEM)	ギャラン、ランサー
	⑮ 瀋陽航天三菱汽車発動機製造有限公司(SAME)	エンジン
	⑯ ハルビ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	⑰ 中華汽車工業股份有限公司(CMC)	コルトプラス、ギャランフォルティス、ギャラングラnder、ジンガー
ベトナム	⑱ ビナ・スター・モーターズ・コーポレーション(VSM)	ジンガー、グランディス

株式関連情報

2008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
 設立 1970年4月22日
 資本金 657,349,227,926円
 従業員数 連結:33,202名 単独:12,761名
 上場証券取引所 東京、大阪
 証券コード 7211
 1単元の株式数 1,000株
 発行済株式総数 5,538,335,433株

株主数

種類	発行数(株)	株主数
普通株式	5,537,897,840	432,575
優先株式		
第1回A種優先株式	73,000	4
第2回A種優先株式	25,000	7
第3回A種優先株式	1,000	1
第1回G種優先株式	130,000	2
第2回G種優先株式	168,393	3
第3回G種優先株式	10,200	1
第4回G種優先株式	30,000	1

大株主の状況

大株主の氏名又は名称	所有株式数(千株)	発行済普通株式総数に対する 所有株式数の割合(%)
三菱重工業株式会社	839,942	15.17
三菱商事株式会社	774,768	13.99
株式会社三菱東京UFJ銀行	268,763	4.85
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	58,661	1.06
エムエルピーエフエスカस्टディー (常任代理人:メリルリンチ日本証券株式会社)	48,447	0.87
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	48,296	0.87
三菱UFJ信託銀行株式会社(信託口)	32,442	0.59
三菱UFJ信託銀行株式会社 (常任代理人:日本マスタートラスト信託銀行株式会社)	32,106	0.58
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口4)	22,717	0.41
資産管理サービス信託銀行株式会社(信託Y口)	22,183	0.40
計	2,148,327	38.79

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)



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

Tel: 03-6852-4206(IR)

03-6852-4274(企業広報)

Fax: 03-6852-5405

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

Drive@earth



MITSUBISHI MOTORS