

ROUTE

[ルート]

三菱自動車工業株式会社

株主通信 平成 18 年度
平成 18 年 4 月 1 日から平成 19 年 3 月 31 日まで



クルマづくりの原点へ。



三菱自動車企業理念

大切なお客様と社会のために、
走る喜びと確かな安心を、
こだわりをもって、
提供し続けます。

当社は三菱グループ共通の経営指針である「三綱領」*の精神を受け継ぐとともに、当社の存在意義と進むべき方向を明確にするため、「三菱自動車企業理念」を制定しています。全ての企業活動はこの企業理念に基づいて進めております。

*「所期奉公」、「処事光明」、「立業貿易」

ごあいさつ



取締役社長 益子 修

株主の皆様におかれましては、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。また、平素は格別のご高配を賜り、誠にありがとうございます。

「信頼回復」と「収益改善」を2本柱とした「三菱自動車再生計画」も2年が経過し、平成18年度は再生計画2年目の目標であった当期損益の黒字化を達成することができました。積極的な新型車投入、地域的には欧州や中南米・中東・アフリカ等での販売拡大、北米での「販売正常化」施策効果の顕在化、さらに生産体制の適正化・効率化や全社挙げてのコスト削減の推進など、徹底した「体質の強化・転換」に努めたことにより、今日の成果を得ることができたと考えております。また、信頼回復に向けた企業風土改革への取り組みも、着実に進捗させることができたと考えております。

なお、配当金につきましては、連結業績の当期黒字化を果たすことはできませんでしたが、単体の損益は未だ赤字であり、株主の皆様には大変申し訳なく存じますが、当期もその実施を見送ることとさせていただきます。何卒ご了承賜りますようお願い申し上げます。

また本年は、「三菱自動車再生計画」の最終年度でもあり、4月から今一度気を引き締め直し、目標である「黒字体質の定着化」の実現に向け、全社一丸となり邁進しております。

目次

P1	ごあいさつ
P5	加速するグローバル展開
P7	再生計画ハイライト
	・販売台数および業績の推移
	・企業倫理委員会報告
P8	コーポレート・ガバナンス
P9	ショールーム
P13	環境への取り組み
P15	決算の概要
P17	財務諸表（連結）
P20	財務諸表（単独）
P21	会社の概要 / 役員
P22	株主メモ

再生計画の目標である黒字化を達成

平成18年度の業績は、売上高が2兆2,029億円(前年度比3.9%増)、営業利益が402億円(前年度比493.1%増)、経常利益185億円(前年度は178億円の赤字)、当期利益87億円(前年度は922億円の赤字)となりました。日本やアセアン等での総需要の低迷に加え、アルミ・貴金属・銅等の原材料価格の高騰等による悪化要因がありましたが、円安による為替効果と「三菱自動車再生計画」で掲げた諸施策に鋭意取り組みました結果、目標としておりました営業利益、経常利益、当期利益の全てにおいて黒字化を達成することができました。

平成19年度で「黒字体質の定着化」を図る

計画最終年度となる今年度においても、日本、アジアなど足元の厳しい経営環境を冷静に見据える必要はありますが、ここまでの増益基調をそのまま堅持し、「黒字体質の定着化」を図ることで再生計画の総仕上げとする所存です。

具体的には、売上高2兆4,300億円、営業利益510億円、経常利益300億円、当期利益200億円を計画しております。販売面においては、グローバル戦略車の展開を軸に、全地域での販売台数増加を見込んでおり、合計で132万3千台の販売を計画しております。この目標達成に向け、今年度は、各地域で以下の事業施策を推進してまいります。

日本:量から質へ

市場環境が厳しさを増す国内市場では、目標販売台数を25万台と微増とするものの、量から質へ、利益重視へ販売戦略を転換してまいります。

新型車としては、本年秋に新型セダン「GALANT FORTIS(ギャラン フォルティス)」と新型4WDスポーツセダン「LANCER EVOLUTION X(ランサー エボリューションX)」の2車種を連続投入します。国内では7年ぶりの新型セダンの投入であり、当社のセダンユーザーへの訴求を図ってまいります。また、当社が得意とするSUV車種については、本年1月の発売以来好評をいただいている「デリカD:5(ディーファイブ)」の2WDモデルとエアロ仕様車を本年5月に追加投入したほか、「パジェロ」、

「アウトランダー」もロングセラー化を図ってまいります。

また販売面においては、現在展開中の「ミツビシミテカラ」キャンペーンを継続実施してまいります。加えて、法人営業での販路の拡大、販売会社へ営業力強化プログラムのさらなる浸透も実施してまいります。

さらに本年7月を目途に販売会社、部品販売会社の広域統合を促進し、経営の効率化と営業力の強化を図ります。

北米:ブランド力の強化

平成16年度から推進してきた「販売正常化」施策*、および昨年度より推進してきたディーラー販売力強化策が着実に成果を上げており、米国販売台数は5期ぶりに増加に転じました。今年度は、継続してディーラー販売力の強化を図るとともに、新型車の投入と三菱ブランド力強化により、1万2千台増の17万6千台の販売を目指します。

現地生産車に加えて、既に新型車を投入し、主力商品となりつつある「アウトランダー」、「ランサー」の拡販が期待できます。また、今年度後半には最新技術を集大成した「ランサーエボリューション」を投入し、三菱ブランドの強

化を図ってまいります。

一方、米国生産拠点であるイリノイ工場においては、引き続きコスト削減を推進するとともに、輸出出荷台数を拡大させ、収益の改善を図ってまいります。

* 適正な販売奨励金、適正なフリート販売(法人向け販売)、適正な在庫管理の徹底

欧州:グローバル戦略車の拡大と成長市場での拡販

欧州では、今年度も好調な販売を持続させていきます。昨年度後半に投入した「アウトランダー」、「パジェロ」等のグローバル戦略車の拡充に加え、ロシア、ウクライナ等の成長市場での拡販により、欧州全体で3万4千台増の31万6千台の販売を目指します。特に、順調に販売を伸ばしているロシア、ウクライナにおいては、主力商品である「ランサー」の新型車投入などにより、両国で合わせて2万9千台の増加を見込んでおります。

さらに、今年度から、PSAプジョー・シトロエン社向けの新型SUVのOEM*供給を開始します。今年度は約3万台の出荷を予定しており、収益面でも多大な貢献が期待できます。なお同社とは、当社SUV搭載用に同社製ディーゼルエンジンの供給を受けることも合意しており、

本年中には同エンジンを搭載した「アウトランダー」の販売を予定しております。

* 委託を受けた相手先ブランドで完成品、部品を供給すること

アジア・その他:新型車投入による販売強化

アジア・その他の地域につきましては、中国を含む北アジア地域、および中南米・中東・アフリカ地域を中心に全体で4万2千台増となる58万1千台の販売を計画しております。

中国においては、日本からの輸入完成車事業を強化すべく、新販売会社を今年度中に設立するとともに、本年末に新たにSUV2車種を投入します。輸入完成車販売台数を昨年度の2倍以上の1万1千台に引き上げる予定です。一方、現地生産車事業につきましては、ディーラーネットワークの整備・拡充を図り、現地パートナーである東南汽車での三菱ブランド車拡販を進めてまいります。

好調の続く中南米・中東・アフリカ地域におきましては、「パジェロ」、「ランサー」、「アウトランダー」の新型車攻勢により、さらなる拡販に努めてまいります。

アセアンについては、依然市場環境が厳しく、販売台数の大幅増は望めないものの、欧州向けを中心として輸出の好調なタイにおける

1トンピックアップトラック生産事業の拡大を図ってまいります。

豪州においては、現地生産事業でのコスト削減を図る一方で、昨年度投入した新型SUV3車種に新型「ランサー」を加え、輸入完成車の販売事業拡大に注力してまいります。

将来の持続的成長のための基盤づくり

今年度は、「三菱自動車再生計画」の総仕上げに取り組むとともに、次期中期経営計画の策定に着手する年でもあります。次期中期経営計画につきましては、「将来の持続的成長のための基盤づくり」のステージと位置付け、各事業目標とその施策検討に着手いたしました。今年度の業績動向を踏まえながら、実効性のある計画として、今年度内に公表させていただく予定です。

どうか皆様におかれましては、今後とも倍旧のご支援、ご指導を賜りますようお願い申し上げます。

平成19年6月

取締役社長

益子 修

加速するグローバル展開

新世代プラットフォーム採用車のグローバル展開

～ 新型セダン投入、OEM供給開始等によりグローバル展開が加速 ～

「三菱自動車再生計画」の新車投入計画でお示したとおり、当社では、新世代プラットフォーム（車台）採用車のグローバル展開を戦略的に進めています。第1弾となる「アウトランダー」では、平成17年度に日本で投入、昨年度には北米、豪州、欧州とグローバル展開を加速させ、各市場で好評をいただいています。

今年度においても、「アウトランダー」のグローバル展開を、さらに加速させていきます。販売地域の拡大だけでなく、PSAブジョー・シトロエン社向けに同車をベースとした新型SUVのOEM供給（今年度約30,000台）も計画どおりスタートさせました。

また、本年3月には、同プラットフォームを採用した新型セダン*を世界に先駆けて北米に投入しました。今年度中に、欧州や日本など各地域に

投入する計画です。

このほか、本年1月に日本で販売を開始した「デリカD：5（ディーファイブ）」、本年秋に投入予定の新型4WDスポーツセダン「LANCER EVOLUTION X（ランサー エボリューション テン）」も、同プラットフォームを採用しています。

いずれの車種も日本で生産しており、昨年末から「アウトランダー」の生産を開始した岡崎工場、新型セダンの生産が今後拡大する水島工場、「デリカD：5（ディーファイブ）」、「パジェロ」を生産しているパジェロ製造（株）と、現在、国内の生産拠点は総じて高操業状態にあり、今年度もその状況は続く見込みです。

*車名は、海外市場では「ランサー」として販売。日本においては、「GALANT FORTIS（ギャラン フォルティス）」としています。

新世代プラットフォームによるグローバル戦略車展開



成長市場でのプレゼンス ～ロシア～

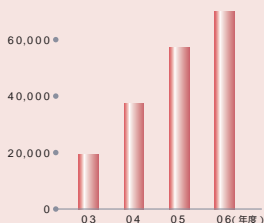
2003年度、当社の販売台数が約2万台であったロシアでは、今年度その5倍近い約10万台の販売を計画しています。ロシアの海外ブランド車市場は、2002年頃から需要が急増、2006年にはついに約100万台の市場規模にまで成長し、今後しばらく市場拡大が続くとされています。ロシア市場では現地のディストリビューターであるROLF(ロルフ)社と共に拡販を成し遂げてきました。ROLF社は1992年以來一貫してアフターサービスへの再投資や広告宣伝などを通じ、三菱自動車のロシアにおけるブランド構築に注力し、特に近年の急成長期に三菱車のステータスを押し上げ、2006年当社はロシア自動車業界でのNo.1ブランドを意味する「スーパーブランド賞」を受賞しました。



ロシアで販売している新型「ランサー」

ロシア市場における販売台数推移

(単位：台)
80,000*



ROLF社のディーラー店舗(モスクワ)



お客様で賑わうディーラー店内

輸入車No.1「ランサー」

2006年、ロシアにおける全ての輸入車のベストセラーモデルは当社の「ランサー」です。ロシアでは「ランサー」の属するCセグメント(コンパクトカー)の市場が最も大きく、当社は「ランサー」を戦略的モデルと位置付けROLF社と共に拡販を行って来ました。これまでにロシア主要5誌が主催するカー・オブ・ザ・イヤー・ロシアの大賞を2年連続で受賞するなど、ロシアの広大な国土の隅々まで「ランサー」を通じて三菱自動車が認知され、結果として幅広いラインアップの拡販に成功したといえます。

ロシアにおける成長戦略

ロシア市場には昨年度後半に新型「パジェロ」、続いて新型「アウトランダー」、新型「L200」*を投入しています。今年度は主力商品「ランサー」の新型車を投入、またロシア市場のマーケティングを強化するため、販売体制を従来の連結販売子会社(在オランダ)経由からROLF社と当社間の直販体制に変更し、さらに人材を現地へ派遣する等、総合的に販売の拡大に取り組んでいます。

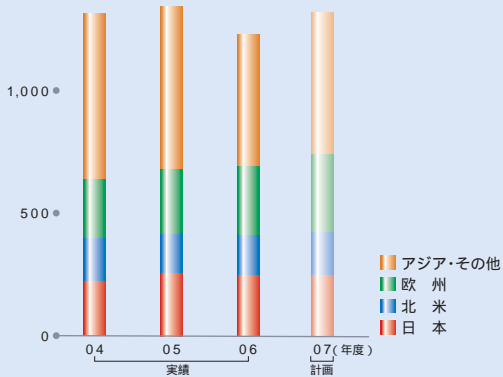
今年度の当社のロシアにおけるさらなる躍進に、どうぞご期待ください。

*1トンピックアップトラック、日本名:「トライトン」

販売台数および業績の推移

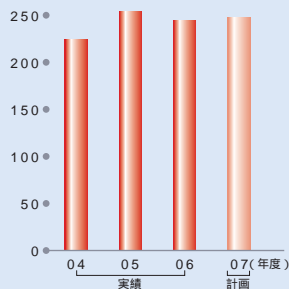
販売台数

(千台)
1,500*



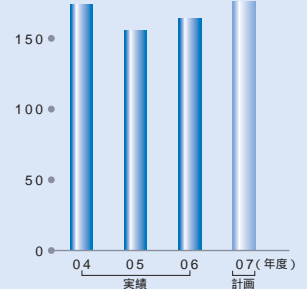
日本

(千台)
300*



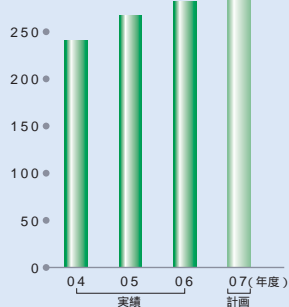
北米

(千台)
200*



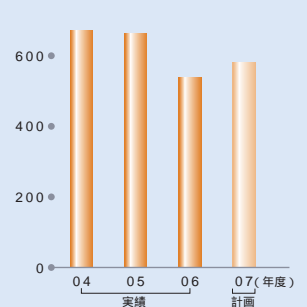
欧州

(千台)
300*



アジア・その他

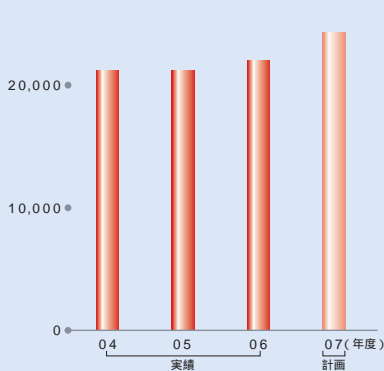
(千台)
800*



2007年度計画は、2007年4月26日公表値を記載しています。

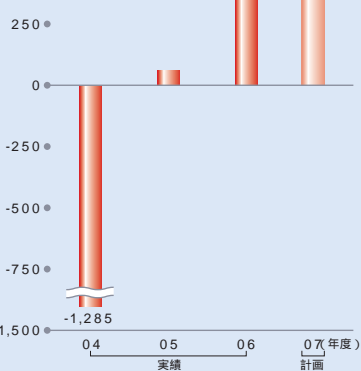
売上高

(億円)
30,000*



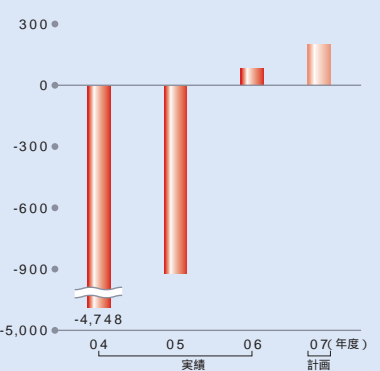
営業利益(又は営業損失)

(億円)
500*



当期純利益(又は純損失)

(億円)
600*



企業倫理委員会報告

企業倫理委員会は、平成16年6月に取締役会の諮問機関として、外部有識者のみを構成員として設置されました。以来、当委員会は平成19年4月末までに合計35回の委員会(工場・販売会社の視察4回を含む)を開催し、検討議題は延べ84議題にのぼります。それらひとつひとつに対して「社外の目」から率直な疑問や意見を述べるなどし、コンプライアンス確立に向けた改革の動きを促進し、見守ってきました。

さて当委員会は、本年5月取締役会に対し、諮問を受けた「信頼回復活動の取りまとめと評価等」についての答申書を提出しました。そこでは、これまでの会社の取り組み等を振り返り、その信頼回復活動がトップのゆるがめ姿勢のもと、真摯かつ着実に進捗し、初期的

段階をクリアしたなど、総じてその活動や努力を高く評価しております。その上で社外の専門家として、その再生をさらに後押しするための指摘や提言も行いました。

当委員会としては、会社の実績向上にあわせ、この答申を契機にさらに一段と信頼回復に向けた諸活動が進むよう、引き続き「社外の目」等の視点で指導・助言していく所存です。

(注)答申書は、三菱自動車のホームページに掲載しています。
http://www.mitsubishi-motors.co.jp/social/ethics_com/index.html



コーポレート・ガバナンス

基本的な考え方

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3つの柱として、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、当社では、内部統制システムの整備に基づくガバナンス強化を重要な経営課題としています。

内部統制システムの整備状況

平成18年3月に設置した内部統制推進委員会は、3つの分科会(会社法・財務報告・IT全般統制)活動を中心に、全社的な取り組みを推進しています。

会社法の規定に基づき、平成18年5月の取締役会において「内部統制システム構築に関する基本方針」を決議しました。この基本方針に則した取り組みとして、重要情報の適時開示に関する指針やリスク管理規則の制定、財務報告の信頼性確保のために必要な文書化の推進など、内部統制システムの本格的な整備を順次進めています。

GALANT FORTIS

GALANT FORTIS
(ギャラン フォルティス)



本年秋、待望の新型セダン「GALANT FORTIS (ギャラン フォルティス)」が日本に登場します。“世界に通用する「安全性能」「環境性能」「快適性能」を備えた 走りを楽しむスポーティセダン”を開発コンセプトとし、高剛性で衝突安全性能の高いプラットフォームに高出力で燃費性能に優れた新開発2.0

アルミブロックエンジンを搭載。3ナンバーサイズのワイドでスポーティなエクステリアと広々としたキャビンを備え、気品のある走りを誘うハイクオリティなインテリアなど、幅広い層のお客様を魅了する新世代グローバルセダンです。

「フォルティス」とは、ラテン語で「勇壮、勇敢」を意味する。

LANCER EVOLUTION X

LANCER EVOLUTION X
(ランサー エボリューション テン)



10代目となる新型「LANCER EVOLUTION X (ランサー エボリューション テン)」が、本年秋、投入されます。“誰もが気持ちよく安全に「走り」を楽しめる新世代のグローバル4WDスポーツセダン”を開発コンセプトとし、当社独自のオール・ホイール・コントロール(AWC)思想に基づいて、4輪駆動をベースに、駆動、制動力を統合制御し、意のままの操縦性と卓越し

た安定性を実現する「S-AWC」*を採用。また、端正かつ精悍なデザインの中に、新開発の軽量・高性能なアルミブロックの2.0 MIVEC**ターボエンジン、高性能かつ高効率で経済性にも優れた6速自動マニュアルトランスミッションなど、当社の最新技術を多数搭載。

*S-AWC:Super All Wheel Control

**MIVEC:Mitsubishi Innovative Valve Timing Electronic Control System(当社の可変バルブタイミング機構付きエンジンの総称)

DELICA D:5

デリカD:5(ディーファイブ)



「ミニバンの優しさ」と「SUVの力強さ」を融合した「デリカD:5(ディーファイブ)」は、平成19年1月31日の販売開始以来好評いただいております。この度、お客様からご要望の多かった二輪駆動(2WD)シリーズを追加(5月22日発売)しました。2WDシリーズの標準車「C2」は、4WDシリーズの装備・機能をその

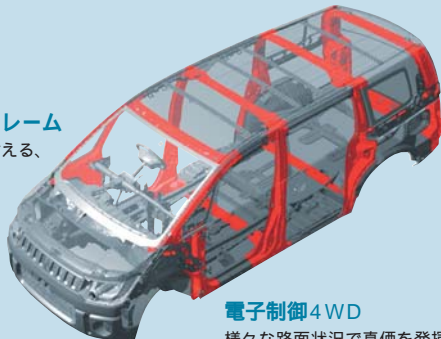
まま引き継ぎながら、全高を抑えること等により乗降性・取り回し性を向上。また、この「C2」をベースに、大型エアロパーツや、専用フロントグリル、17インチアルミホイール等によってスポーティかつスタイリッシュにドレスアップしたエアロ仕様の「ROADEST(ロードスト)」も新たに設定しています。

「バリダカ」で実証された優れた基本性能

「デリカD:5(ディーファイブ)」は、平成19年1月に開催されたダカールラリー(通称、「バリダカ」)において、「パジェロエボリューション」のサポートカーとしてスタッフや各種機材を運ぶ重要なポジションで活躍し、7連覇(通算12勝目)に大きく貢献しました。

リブオンフレーム

過酷な大地に耐える、堅牢ボディ。



電子制御4WD

様々な路面状況で真価を発揮。



2.4L MIVEC DOHC 16VALVEエンジン

ロングランで実感、フラットトルク・低燃費。



パドルシフト

直感的でスムーズなシフトチェンジ。

PAJERO

パジェロ



“地球基準のオールラウンドSUV”として平成18年10月から販売している「パジェロ」は、あらゆる路面での高い走破性や、新開発のプレミアムサウンドシステム、上質感のあるインテリアなど、プレミアム感の高いオールラウンドSUVとして好評いただいています。

平成19年6月14日には、上級志向のお客様に満足いただける特別仕様車「EXCEED Premium Edition」(ロングボディ)を発売しました。HDDナビゲーションや地上デジタルTVチューナーを標準装備するとともに、外観パーツをボディカラーと同色化した都会的で洗練された外観としています。

M O T O R S P O R T S

パリダカ7連覇(通算12勝目)を達成

25大会連続参戦となる2007年のダカールラリー(通称、「パリダカ」)。「チーム・レプソル三菱ラリーアート」から新型「パジェロエボリューション」で参戦したステファン・ペテランセル(フランス)が自身3度目となる総合優勝を果たしました。これにより三菱自動車チームは、自らが持つ大会記録をさらに更新し、前人未到の7連覇・12回目の総合優勝という金字塔を打ち立てました。また、総合2位には、昨年総合優勝のリュック・アルファン(フランス)が続き、2年ぶりの1-2フィニッシュを飾ることができました。

この偉業は、速さだけでなく耐久性や整備性など、様々な角度から技術やノウハウを蓄積したからこそ成し得たものといえます。そして、当社では、こうしたラリー車での様々なチャレンジを、より安全かつ安心で魅力ある市販車の開発・製造につなげています。



チーム・レプソル三菱ラリーアート
三菱パジェロエボリューション
S.ペテランセル/J-P.コトレ



i (アイ)

eK SPORT

eKスポーツ



平成19年6月19日、軽乗用車「i (アイ)」と「eKスポーツ」の特別仕様車を発売しました。UV&ヒートプロテクトガラスなどの女性に嬉しい人気の装備を充実させた「i (アイ)」特別仕様車「Casual Edition」、軽乗用車の枠を超えた高品質なサウンドを楽しめる「eKスポーツ」特別仕様車「Sound Beat Edition」、いずれもお買い求めやすい価格設定としています。



スターキャンプ2007 in 朝霧高原

“お客様を第一に、社会の一員として貢献する企業を目指す”という企業姿勢を具現化する取り組みとして、当社では昨年来「キッザニア東京」*へ出展しています。これに加え、本年8月に、「スターキャンプ2007 in 朝霧高原」を開催します。

これは、90年代に開催され、好評いただいていたオートキャンプイベントを復活させるもので、“大人と子どもと一緒に過ごす楽しいひと夏の経験”を新たなテーマとしています。本イベントでは、多数のアウトドアコンテンツを用意し、生きる力を育むことや子どもの生活力の向上を支援していきます。また、本イベントを通し、親子のふれあいの

時間を作ることで、あらためて親子の絆を深めていただければと思っています。

*子どもたちとその親や関係者を主対象とした、様々な職業を疑似体験できる施設

環境への取り組み

“環境の世紀”にふさわしいクルマづくりを目指し、当社では、環境対応技術を磨いています。具体的には、CO₂の排出低減を通し「地球温暖化防止」に努めるべく、ガソリンエンジンや駆動系の効率化、植物由来樹脂技術「グリーンプラスチック」の製品化などを進めています。また、「環境汚染防止」としては、低排出ガス車の展開

拡大や有害物質の使用削減等を進めています。さらに「エネルギー多様化(脱石油)」に向けては、次世代電気自動車「MiEV(ミープ: Mitsubishi innovative Electric Vehicle)」の市場投入を急ぐと同時に、エタノール車などの燃料多様化対応技術を高めています。

こうした中当社では、ガソリン、エタノール、

「i MiEV」市場投入への手応え

平成18年11月からスタートした電力会社との次世代型電気自動車の共同研究は、順調に進んでいます。平成19年3月12日には、電力会社に共同研究用電気自動車「i MiEV(アイ・ミープ)」を引き渡し、実車を用いての性能評価を実施する新たな実証実験ステージに移行しました。そして本年秋を目途に、実際の運転環境での走行や市場での受容性を確認する実証走行(フリートモニター)を開始する予定です。

また、平成19年5月には、株式会社ジーエス・ユアサコーポレーションおよび三菱商事株式会社とともに、大容量かつ高性能なリチウムイオン電池の製造会社を合併で設立する協議をスタートさせています。新会社で製造を予定して



GSユアサ、および三菱商事との記者会見の様子

いる電池は、ハイブリッド車用電池の10倍程度の大容量電池となります。またこの電池は、家庭で充電できると同時に、エネルギーの出し入れが速いため、電力会社で検討されている急速充電仕様にも対応可能です。

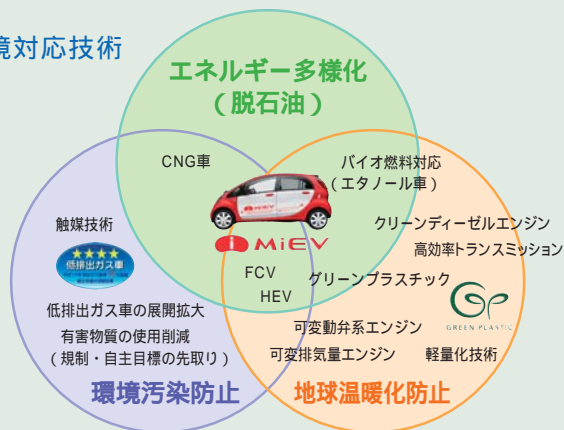
当社の次世代型電気自動車の開発は着実に進んでおり、市場投入へ向けた手応えがしっかりと感じられるようになってきました。



引き渡された「i MiEV」

三菱自動車の環境対応技術

およびそれらの混合燃料でも走行可能なフレキシブル・フューエル・ビークル(FFV)を、本年にブラジル市場に投入することとしました。また、次世代ディーゼルエンジンの市場投入についても、計画を1年前倒しし、平成21年初めから製造を開始し、欧州から順次市場投入していきます。



Impression レポート

麦の穂がゆっくりと風に揺らぐ晩春の岡崎で「i MiEV」を皆様よりひと足お先に試乗してまいりました。その時の様子をお伝えさせていただきます。

「速い!」まず驚くのが、その加速性能。「i MiEV」のベース車両である「i (アイ)」は、新開発の3気筒エンジンの搭載や電子制御スロットルの採用により、滑らかな加速を実現しています。しかし「i MiEV」の加速性能は、“誰もがその違いを実感できるレベル”のものでした。アクセルの踏み込みに応じた確実な加速は誠に心地よく、「キューン」という音とともにストレス無く高速域に達することができるのは、電気自動車の大きな特徴のひとつといえるでしょう。

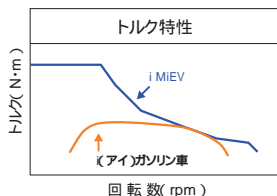
「揺れない!操縦安定性にも磨きがかかっている。」ロングホイールベースや後輪ワイドタイヤに加え、「i MiEV」では大容量リチウムイオン電池を床下に配置したことで低重心化が図れており、操縦安定性が一層向上しています。実際スラロームコースを試走しても、“振られる”ことのない軽快なハンドリングを体感することができました。

クルマとしての性能が高く経済性にも優れた、家庭でも充電可能であるため、「今すぐ

買いたい!」と思う人もきっといるはずでしょう。しかし、モーター性能や(燃費ではなく)電費・電池性能の向上による航続距離の伸長、充電時間の短縮や充電インフラの充実など、市販に向けて改善・整備すべき課題もあり、現在それらの解消が進められているようです。またモーターを始動しても全く音が出ないことから、歩行者に気づかれにくいことが安全面での課題といえ、その解消策も検討されています。

「i MiEV」の市販化に向け、様々な課題をひとつひとつクリアしながら、研究・開発が着々と進んでいるようです。

自動車専門誌ベストカー(発行:株式会社三推社/株式会社講談社) 編集長 勝股 優



トルク特性の違いが、スムーズな加速を実現



「i MiEV」のパッケージング

当期損益の黒字化を

達成

「三菱自動車再生計画」2年目となる平成18年度は、再生計画で目標に掲げた「当期損益の黒字化」を達成することができました。

売上高は、販売台数の減少に加え、『スマートフォーフォー』生産中止に伴うOEM供給台数の減少があったものの、円安効果や車種構成の好転により、前年度比828億円の増収となる2兆2,029億円となりました。

営業損益は、前年度に比べ334億円増の402億円の黒字となりました。北米での販売費用の増加や原材料価格高騰等の悪化要因もありましたが、

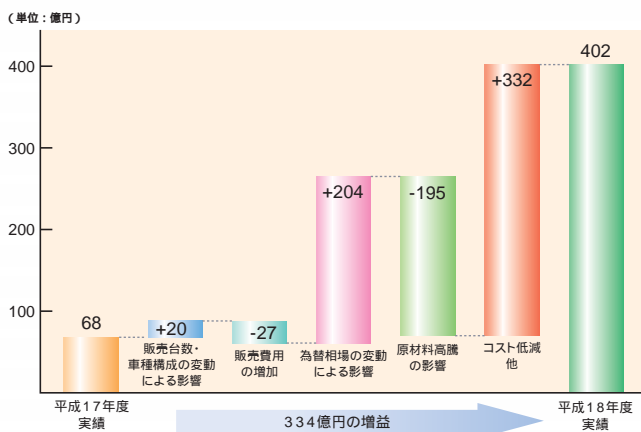
為替、車種構成の好転に加え、米国販売金融事業の収益改善やコスト低減効果がこれを上回り、大幅な増益となりました。

経常損益は、営業利益の増加に利息収支の好転も加わり、前年度比363億円の改善となる185億円の黒字となりました。また当期損益については、前年度に計上した大口の特損要因がなくなったことを主因に、前年度に比べ1,009億円の改善となる87億円の黒字となりました。

その結果、平成14年度以来、4期ぶりに営業損益、経常損益、当期損益が揃って黒字となりました。

営業損益の改善

営業利益 対前年度実績変動要因分析



全損益項目が揃って黒字

平成18年度 損益実績 (前年度対比)

(単位：億円)

	平成17年度実績	平成18年度実績	(差)
営業損益	68	402	↑ 334
経常損益	178	185	↑ 363
当期損益	922	87	↑ 1,009

黒字体質定着化を目指す

平成19年度 損益計画 (当年度対比)

(単位：億円)

	平成18年度実績	平成19年度計画	(差)
営業損益	402	510	↑ 108
経常損益	185	300	↑ 115
当期損益	87	200	↑ 113

「黒字体質の**定着化**」実現に向けて

平成19年度は、増収・増益基調を続けることで、「黒字体質の定着化」を実現させたいと考えています。売上高については、販売台数増の他、国内外の自動車メーカーへのOEM供給に伴う増収効果により、前年度比2,271億円(10.3%)増となる2兆4,300億円を計画しています。営業利益は、米国販売金融事業の収益減少や販売費用の増加とい

う減益要因が見込まれる一方で、新型車投入を梃子とした販売台数の増加や車種構成の改善、コスト低減等の増益効果により、前年度比108億円(26.9%)増の510億円を見込んでいます。また、経常利益は前年度比115億円(62.2%)増の300億円、当期利益は前年度に比べ113億円増加の200億円をそれぞれ計画しています。

販売実績

販売台数が減少したものの、車種構成は改善

平成18年度の小売販売台数は、全体で123万2千台となり、前年度実績よりも11万2千台減少しました。ただし、完成車と海外生産用部品の内訳を見ますと、海外生産用部品が前年度実績より14万5千台減少する一方、完成車は3万3千台増加し、構成割合も7割から8割に上昇する等、全体的に車種構成は改善傾向にあります。

日本の小売販売台数は、軽自動車が増え、軽自動車以外の登録車の落ち込みをカバーできず、前年度対比でマイナス1万台の24万7千台となりました。今年度は、本年1月末に投入した「デリカD:5(ディーファイブ)」や秋に投入予定の「GALANT FORTIS(ギャラン フォルティス)」を中心に巻き返しを図っていきます。

北米は、待望の新型「アウトランダー」の投入もあり、16万4千台、前年度対比で8千台の増加となりました。特に、これまで低迷の続いた米国については、

総需要が減少する中、地域販売網の立て直しやインセンティブの充実を図ったことにより、平成13年度以来5期ぶりに増加に転じており、今後の拡販に向けた確かな手応えが感じられる結果となりました。

欧州は、「ランサー」や新型「アウトランダー」、タイ製ピックアップトラック等の拡販が寄与し、前年度対比で1万5千台増の28万2千台となりました。国別では、ドイツ、英国が減少したものの、ロシアでの販売が2割強増加したことに加え、ウクライナが前年度の2倍に急成長しており、全体の牽引役を果たしました。

アジア・その他地域は、中南米・中東・アフリカで増販となったものの、生産用部品の販売の多いマレーシアでの減少を主因に、前年度対比で12万5千台減の53万9千台となりました。ただし、四半期毎の推移では前年度実績を少しずつキャッチアップしていることや、中国における販売が上向く等、回復基調にあります。

財務諸表(連結)

連結貸借対照表

資 産			負債、少数株主持分及び資本		
科 目	前年度末 (平成18年3月31日現在)	当年度末 (平成19年3月31日現在)	科 目	前年度末 (平成18年3月31日現在)	当年度末 (平成19年3月31日現在)
	百万円	百万円		百万円	百万円
(資産の部)	1,557,570	1,778,693	(負債の部)	1,276,311	1,470,389
流動資産	842,306	1,059,633	流動負債	867,160	1,110,874
現金及び預金	259,045	358,058	支払手形及び買掛金	333,842	451,053
受取手形及び売掛金	179,101	195,021	短期借入金	244,362	352,044
販売金融債権	39,278	40,480	その他	288,955	307,776
有価証券	5,365	12,225	固定負債	409,150	359,514
たな卸資産	257,946	351,991	社債及び長期借入金	203,389	151,806
短期貸付金	2,047	3,277	その他	205,760	207,708
繰延税金資産	1,206	846	(少数株主持分)	12,580	—
その他	124,120	124,825	(資本の部)	268,678	—
貸倒引当金	25,805	27,092	資本金	657,336	—
固定資産	715,263	719,060	資本剰余金	432,648	—
有形固定資産	506,007	517,464	利益剰余金	749,198	—
無形固定資産	25,836	38,530	その他有価証券評価差額金	9,046	—
長期販売金融債権	8,365	18,872	為替換算調整勘定	81,142	—
投資有価証券	74,126	71,460	自己株式	12	—
長期貸付金	12,900	13,262	負債、少数株主持分及び資本合計	1,557,570	—
長期債権売却留保額	69,751	9,358	(純資産の部)	—	308,304
繰延税金資産	7,413	8,468	株主資本	—	349,528
その他	65,841	59,545	資本金	—	657,342
貸倒引当金	54,979	17,903	資本剰余金	—	432,654
資産合計	1,557,570	1,778,693	利益剰余金	—	740,454
			自己株式	—	13
			評価・換算差額等	—	53,746
			その他有価証券評価差額金	—	10,132
			繰延ヘッジ損益	—	1,393
			為替換算調整勘定	—	65,272
			少数株主持分	—	12,522
			負債純資産合計	—	1,778,693

資産合計：前年度末から2,211億円の増加 期末日が金融機関休日と重なり、支払手形及び買掛金が大幅に増加した影響もあり、現預金が2,590億円から3,581億円へと990億円増加したこと、年度末の拡販期に、日本・北米での新型車投入時期が重なり、たな卸資産も940億円増加したことが主因。

負債合計：前年度末から1,941億円の増加 支払手形及び買掛金の増加に加え、再生必要資金の調達により借入金が増加したことが主因。

純資産の部：前年度末から270億円の増加 期間黒字が主因。

(注)平成18年5月1日施行の会社法では、会社の支払い能力などの財政状態をより的確に表示するため、「資本の部」が廃止され、「純資産の部」が新設されました。これは、貸借対照表上、資産性を持つものを「資産の部」、負債性を持つものを「負債の部」に記載し、それらに該当しないものを資産と負債の差額として「純資産の部」に記載することを意図したものです。

なお前年度末の「純資産の部」は、281,259百万円となります。

連結損益計算書

科 目	前年度	当年度
	(平成17年4月1日から 平成18年3月31日まで)	(平成18年4月1日から 平成19年3月31日まで)
	百万円	百万円
売上高	2,120,068	2,202,869
売上原価	1,700,524	1,788,897
割賦未実現利益調整額	0	0
売上総利益	419,544	413,972
販売費及び一般管理費	412,760	373,735
営業利益	6,783	40,237
営業外収益	9,689	11,351
営業外費用	34,253	33,046
経常利益又は経常損失()	17,780	18,542
特別利益	9,153	23,401
特別損失	74,119	18,839
税金等調整前当期純利益又は純損失()	82,745	23,104
法人税、住民税及び事業税	7,909	12,303
少数株主損益(損は)	1,511	2,055
当期純利益又は純損失()	92,166	8,745

売上高：前期比82.8億円増収

(主な悪化要因)販売台数が前期比1割弱減少。またスマート車生産終了によるOEM台数の減少
(主な好転要因)円安効果および車種構成の変動

営業利益：前期比33.4億円増益

(主な悪化要因)販売費用の増加、原材料費高騰
(主な好転要因)販売台数・車種構成の変動、円安効果、コスト低減他

経常利益：前期比36.3億円改善し黒字化

(主な好転要因)営業利益の改善、利息収支の改善

当期純利益：前期比1,00.9億円改善し黒字化

(主な悪化要因)国内販売会社再編費用、海外での早期退職金支払
(主な好転要因)経常利益の改善、前年同期に計上した高額の減損損失や構造改革損失の解消、不動産信託に係わる清算金受領、株式売却益

連結剰余金計算書

科 目	前年度
	(平成17年4月1日から 平成18年3月31日まで)
	百万円
(資本剰余金の部)	
資本剰余金期首残高	417,612
資本剰余金増加高	15,035
資本剰余金期末残高	432,648
(利益剰余金の部)	
利益剰余金期首残高	656,068
利益剰余金減少高	93,129
利益剰余金期末残高	749,198

財務諸表(連結)

連結株主資本等変動計算書 当年度(平成18年4月1日から平成19年3月31日まで)

	株主資本				
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本合計
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
平成18年3月31日残高	657,336	432,648	749,198	12	340,774
連結会計年度中の変動額合計	5	5	8,743	0	8,753
新株の発行	5	5			11
当期純利益			8,745		8,745
自己株式の取得				0	0
新規連結に伴う減少			1		1
株主資本以外の項目の連結 会計年度中の変動額(純額)					
平成19年3月31日残高	657,342	432,654	740,454	13	349,528

	評価・換算差額等				少数株主持分	純資産合計
	その他有価証券評価差額金	繰延ヘッジ損益	為替換算調整勘定	評価・換算差額等合計		
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
平成18年3月31日残高	9,046	—	81,142	72,095	12,580	281,259
連結会計年度中の変動額合計	1,085	1,393	15,869	18,349	58	27,045
新株の発行						11
当期純利益						8,745
自己株式の取得						0
新規連結に伴う減少						1
株主資本以外の項目の連結 会計年度中の変動額(純額)	1,085	1,393	15,869	18,349	58	18,291
平成19年3月31日残高	10,132	1,393	65,272	53,746	12,522	308,304

連結キャッシュ・フロー計算書

科 目	前年度	当年度
	(平成17年4月1日から 平成18年3月31日まで)	(平成18年4月1日から 平成19年3月31日まで)
	百万円	百万円
営業活動によるキャッシュ・フロー	54,430	162,345
投資活動によるキャッシュ・フロー	84,811	46,017
財務活動によるキャッシュ・フロー	18,955	11,287
現金及び現金同等物に係る換算差額	2,557	11,326
現金及び現金同等物の増減額(減少)	46,779	116,367
現金及び現金同等物の期首残高	294,903	248,069
連結の範囲の変更に伴う現金及び現金同等物の減少額	54	167
現金及び現金同等物の期末残高	248,069	364,268

財務諸表(単独)

貸借対照表

科 目	前年度末	当年度末
	(平成18年3月31日現在)	(平成19年3月31日現在)
	百万円	百万円
(資産の部)		
流動資産	588,203	695,001
固定資産	456,579	471,214
資産合計	1,044,783	1,166,216
(負債の部)		
流動負債	487,275	721,334
固定負債	325,755	236,349
負債合計	813,030	957,683
(資本の部)		
資本金	657,336	—
資本剰余金	433,184	—
利益剰余金	867,475	—
その他有価証券評価差額金	8,719	—
自己株式	12	—
資本合計	231,752	—
負債及び資本合計	1,044,783	—
(純資産の部)		
株主資本	—	198,501
評価・換算差額等	—	10,031
新株予約権	—	—
純資産合計	—	208,533
負債純資産合計	—	1,166,216

損益計算書

科 目	前年度	当年度
	(平成17年4月1日から 平成18年3月31日まで)	(平成18年4月1日から 平成19年3月31日まで)
	百万円	百万円
売上高	1,259,981	1,457,016
売上総利益	158,902	142,515
営業利益	14,374	12,140
経常利益	23,644	20,725
税引前当期純利益	125,332	25,724
当期純利益	128,152	24,541
前期繰越利益	739,322	—
当期末処分利益	867,475	—

会社の概要 (平成19年3月31日現在)

社名	三菱自動車工業株式会社	技術センター	岡崎地区 〒444-8501 愛知県岡崎市橋目町字中新切1番地 TEL: 0564-31-3100
本社	〒108-8410 東京都港区芝五丁目33番8号 TEL: 03-3456-1111		京都地区 〒616-8501 京都府京都市右京区太秦異町1番地 TEL: 075-864-8000
設立	昭和45年4月22日		十勝研究所 〒080-0271 北海道河東郡音更町字長流枝22番1 TEL: 0155-32-7111
従業員数	連結: 33,739名 単独: 12,938名 上記は休職派遣者を含み、執行役員及び準社員は含まない。	製作所	名古屋製作所 岡崎工場(組立) 〒444-8501 愛知県岡崎市橋目町字中新切1番地 TEL: 0564-31-3100 水島製作所(組立) 〒712-8501 岡山県倉敷市水島海岸通一丁目1番地 TEL: 086-444-4114 パワートレイン製作所 京都工場(エンジン) 〒616-8501 京都府京都市右京区太秦異町1番地 TEL: 075-864-8000 パワートレイン製作所 滋賀工場(エンジン) 〒520-3212 滋賀県湖南市小砂町2番1 TEL: 0748-75-3131 パワートレイン製作所 水島工場(エンジン、トランスミッション) 〒712-8501 岡山県倉敷市水島海岸通一丁目1番地 TEL: 086-444-4114
資本金	657,342,531,926円		
発行可能株式総数	9,961,597,000株 (内訳) 普通株式 9,958,285,000株 A種優先株式 438,000株 B種優先株式 374,000株 C種優先株式 500,000株 D種優先株式 500,000株 E種優先株式 500,000株 F種優先株式 500,000株 G種優先株式 500,000株		
発行済株式総数	5,491,959,137株 (内訳) 普通株式 5,491,516,544株 A種優先株式 104,000株 G種優先株式 338,593株		
株主数	446,000名 (内訳) 普通株式 445,997名 A種優先株式 13名 G種優先株式 4名		

役員 (平成19年6月22日現在)

取締役

西岡 喬*	取締役会長(三菱重工業株式会社取締役会長)
益子 修*	取締役社長
春日井 霽*	取締役副社長
市川 秀*	常務取締役
張 不二夫	常務取締役
前田 真人	常務取締役
青木 則雄	常務取締役
春成 敬	常務取締役
相川 哲郎	常務取締役
橋本 光夫	常務取締役
菊池 一之	常務取締役
佐々木幹夫	取締役(三菱商事株式会社取締役会長)
矢嶋 英敏	取締役(株式会社島津製作所代表取締役会長)

(注) 1. *印は代表取締役を示しております。

2. 佐々木幹夫氏及び矢嶋英敏氏は、会社法第2条第15号に定める社外取締役であります。

監査役

氏田 憲秀	監査役(常勤)
江川 健二	監査役(常勤)
三木 繁光	監査役(株式会社三菱東京UFJ銀行取締役会長)
菅 宏	監査役(三菱重工業株式会社取締役、常務執行役員)
岡本 行夫	監査役(株式会社岡本アソシエイツ代表取締役)

(注) 三木繁光氏、菅宏氏及び岡本行夫氏は、会社法第2条第16号に定める社外監査役であります。

株主メモ

事業年度	4月1日から翌年3月31日まで	
定時株主総会開催日	6月下旬	
同総会議決権行使株主確定日	3月31日	
期末配当金支払株主確定日	3月31日	
中間配当金支払株主確定日	9月30日	
その他の基準日	上記のほか必要のある場合は、取締役会の決議によりあらかじめ公告して設定します。	
公告の方法	電子公告により行います。 ただし、電子公告によることができない事故その他やむを得ない事由が生じたときは東京都内において発行する日本経済新聞に掲載して行います。 公告掲載アドレス http://www.mitsubishi-motors.com/KOUKOKU	
名義書換	株主名簿管理人	三菱UFJ信託銀行株式会社
	同事務取扱場所	東京都千代田区丸の内一丁目4番5号 三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部
	同取次所	三菱UFJ信託銀行株式会社 全国各支店
手数料	不所持株券の発行による株券の交付又は株券の分割、併合、汚損、毀損による株券の交付の場合は、1枚につき印紙税相当額となります。	
1単元の株式数	1,000株	
(郵便物送付・照会先)	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 〒137-8081 TEL 0120-232-711 (フリーダイヤル)	

三菱自動車
ウェブサイト
投資家情報ページ

当社ウェブサイト内の投資家情報ページをリニューアルしました。
ぜひご活用ください。
<http://www.mitsubishi-motors.co.jp/corporate/ir/>

『クルマづくりの原点へ。』

三菱自動車の新しい企業コミュニケーションワード。これは、企業理念にある“走る喜びと確かな安心”を皆様に提供していくために、お客様がクルマに求める本質を考え抜き、当社が長年培ってきた強みを活かしながら、クルマづくりに真摯に取り組んでいくことを約束する言葉です。

この言葉に込めた、三菱自動車社員ひとりひとりの強い意志を、行動をもって皆様にお伝えしてまいります。

ROUTE

三菱自動車工業株式会社
平成18年度 株主通信

広報部 平成19年6月22日発行
〒108-8410 東京都港区芝五丁目33番8号
TEL 03-3456-1111(大代表) <http://www.mitsubishi-motors.co.jp>

