



2023年度 決算報告  
2024年5月8日

1.2023年度 実績

2.2024年度 業績見通し

3.2024年度 重点取り組み

## 2023年度 業績サマリー【前年度比】



(億円、千台)	年度実績				四半期別			
	FY2022	FY2023	増減		1Q	2Q	3Q	4Q
			差異	率				
売上高	24,581	27,896	+3,315	+13%	6,358	6,950	7,331	7,257
営業利益 (利益率)	1,905 (7.7%)	1,910 (6.8%)	+5 (-0.9pp)	+0%	452 (7.1%)	590 (8.5%)	559 (7.6%)	309 (4.3%)
経常利益	1,820	2,090	+270	+15%	618	591	451	430
当期純利益*	1,687	1,547	-140	-8%	479	196	353	519
販売台数 (小売台数)	834	815	-19	-2%	195	194	196	230

\* 親会社株主に帰属する当期純利益

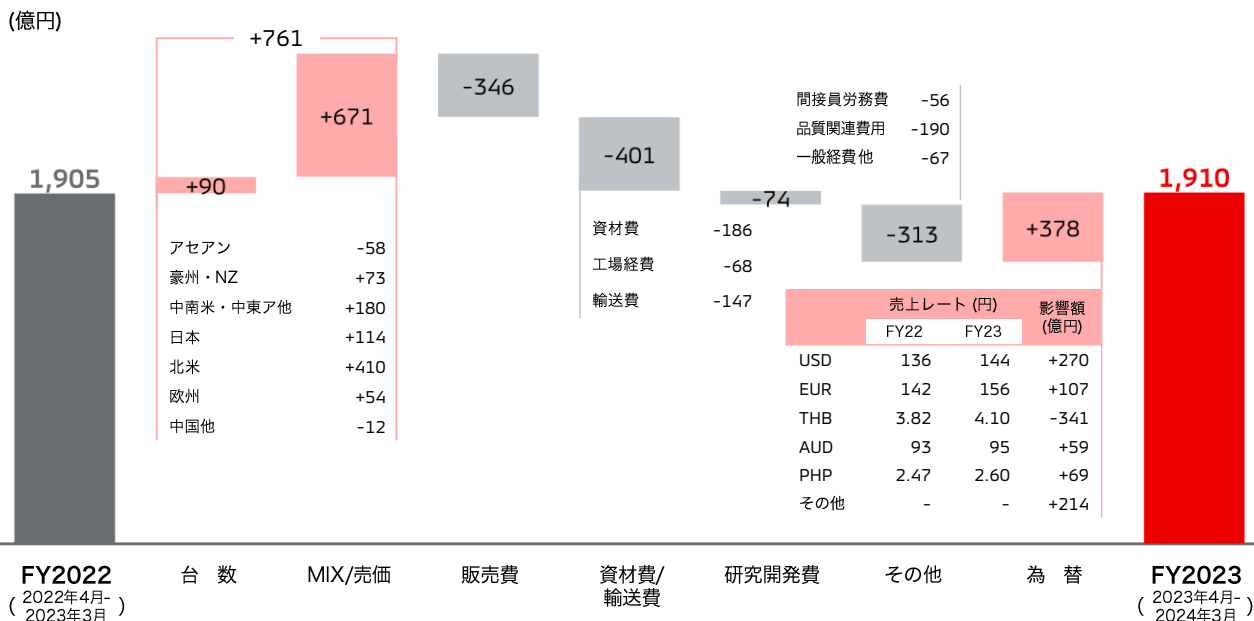
3

2023年度下期は、半導体・船腹不足に起因する在庫不足はおおむね解消され、販売現場における競争環境は正常化に向かいました。一部のアセアン地域で自動車総需要が大幅に減少し、当社を取り巻く経営環境は、全般的に厳しいものとなりました。こういった状況を踏まえ、当社はあらゆるコストを見直し、販売の質向上、あるいは「手取り改善活動」に注力しました。しかし、修正した通期営業利益見通しには、若干届かない結果となりました。

売上高は、前年度比13%増の2兆7,896億円となりました。営業利益は、1,910億円、営業利益率は6.8%となりました。経常利益は、2,090億円、当期純利益は、1,547億円となりました。

小売りの販売台数は、総需要の停滞の影響を主因とし、81万5千台となりました。

## 2023年度 営業利益変動要因分析【前年度比】



台数・Mix/売価の合計で、前年比761億円好転いたしました。台数は、北米、中南米・中東アフリカ地域、および国内等で増加し、90億円の増益要因。またMIX/売価も「手取り改善活動」が寄与し、671億円の増益要因となりました。

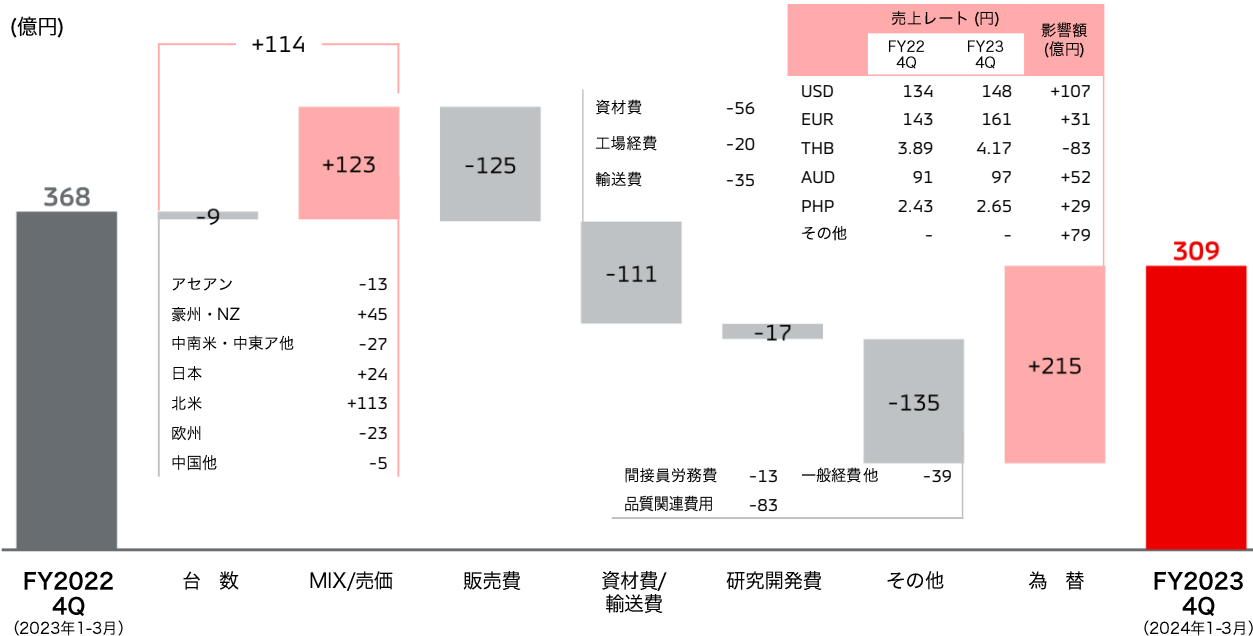
販売費は、車両供給不足の解消により競争環境が正常化に向かった事で、対策金が増加しました。また、計画通り広告宣伝費を積み増し、合計で346億円の減益要因となりました。

資材費/輸送費は、主にインフレ影響や、特別配船費用等の輸送費増加により合計で401億円の減益要因となりました。

研究開発費は、計画通りに積み増し、74億円の減益要因となりました。その他費用は、品質関連費用や間接員労務費などの増加により、313億円の減益要因となりました。

為替につきましては、コスト通貨であるタイバートの悪化影響を、米ドル等その他主要通貨で打ち消し、378億円の好転となりました。

# 2023年度 第4四半期 営業利益変動要因分析【前年同期比】



台数・Mix/売価は、前年同期比で合計114億円好転したうち、台数は北米、日本、オセアニアなどで増加しましたが、アセアンの一部地域や中南米・中東アフリカなどで減少し、9億円の悪化が生じました。一方、MIX/売価は、推進している「手取り改善活動」の成果等により、123億円の増益要因となりました。

販売費は、販売競争環境正常化に伴う対策金の増加や、広告宣伝費の積み増しにより、125億円の減益要因となりました。

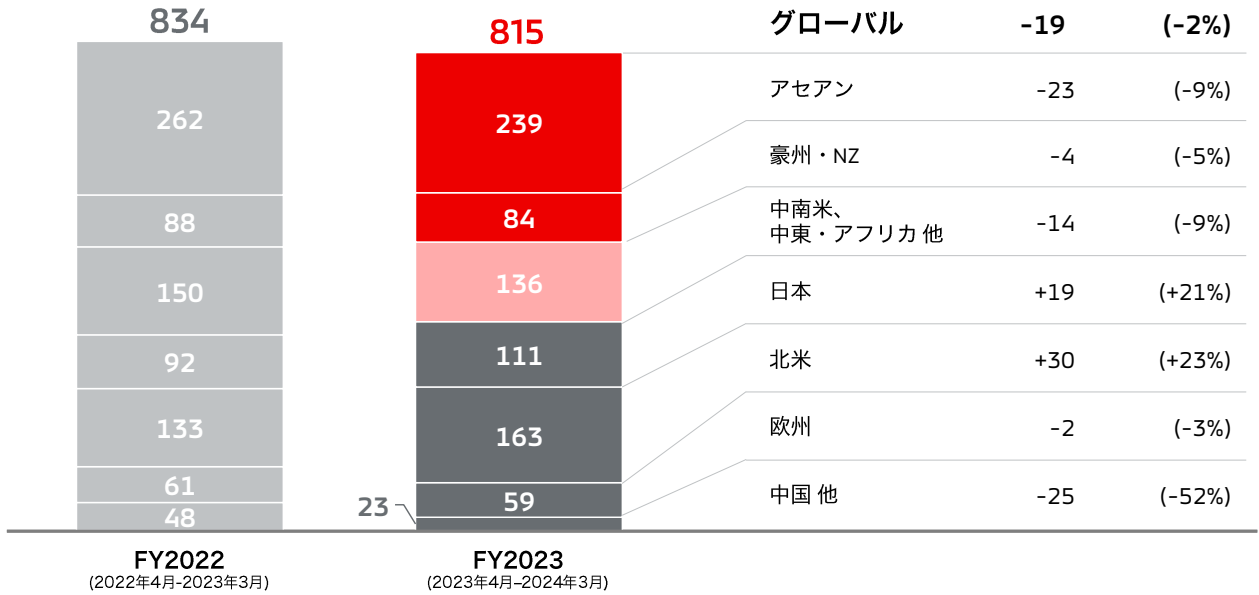
資材費/輸送費は、原材料価格は市況の安定とともに落ち着いてきましたが、工場経費・輸送費などの増加もあり、合計で111億円の減益要因となりました。

研究開発費は、17億円の減益要因となりました。その他は、間接員労務費や一般経費等の増加、品質関連費用の計上等により、135億円の減益要因となりました。

為替につきましては、パーツ高による減益影響を、米ドル等その他主要通貨で打ち返し、215億円の増益要因となりました。

## 2023年度 販売台数実績【前年度比】

小売台数（千台）



前年度比では、『アウトランダー』シリーズが全体の販売を増加させた北米や、『デリカミニ』が好評を博した日本を除く地域では、販売が減少いたしました。

特に、アセアン地域内のタイやインドネシアなどの総需要の落ち込みが激しく、当社もその影響を強く受けました。豪州・NZは、港湾の混雑による内陸輸送の停滞、中南米、中東・アフリカ他は、車両供給回復に伴う競争激化や、モデル切り替えタイミングにより、販売が前年度比で減少しました。

中国他については、2023年度に構造改革を実施した結果、前年度比で販売が半減しました。

1.2023年度 実績

2.2024年度 業績見通し

3.2024年度 重点取り組み

## 2024年度 業績見通し【前年度比】



(億円、千台)	FY2023 (2023年4月-2024年3月)	FY2024 見通し (2024年4月-2025年3月)	増減	
			差異	率
売上高	27,896	28,800	+904	+3%
営業利益 (利益率)	1,910 (6.8%)	1,900 (6.6%)	-10 (-0.2pp)	-1%
経常利益	2,090	1,900	-190	-9%
当期純利益*	1,547	1,440	-107	-7%
1株当たり配当 (円)	¥10	¥15		
販売台数 (小売台数)	815	895	+80	+10%

\* 親会社株主に帰属する当期純利益

8

2023年度、当社はタイ・インドネシアを皮切りにトライトン、エクスフォースと新型車を投入しましたが、特にこの二つの市場の需要が大きく停滞し、旧型車の売り切り、新型車の立上げに苦慮した結果、十分な新型車効果を得ることができませんでした。

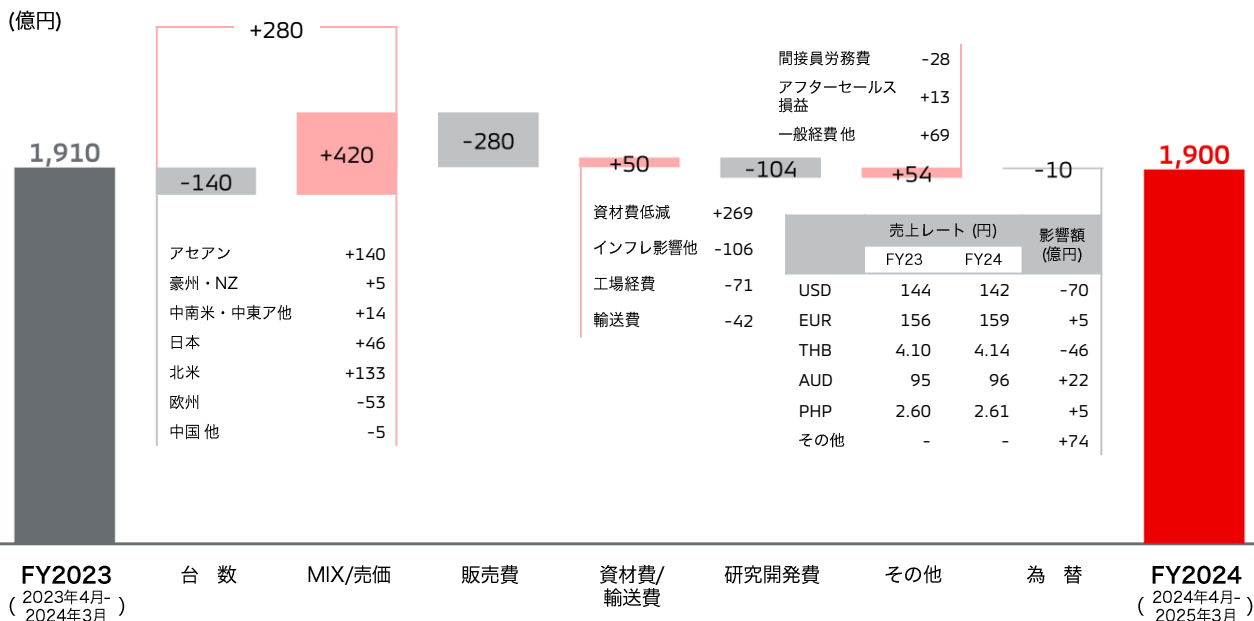
そのような環境下ではあるものの、今年度はこの二つの新型車がフィリピン他経済が好調な他国にも順次展開される為、新型車投入効果は拡大するものと考えています。タイ・インドネシアについては引き続き需要の回復に時間を要すると考えられる一方、日本、米国等では経済も引き続き好調で一定の販売台数・収益が見込めるものと考えます。

それらアイテムを織り込み、2024年度の業績見通しは、売上高2兆8,800億円、営業利益1,900億円、経常利益1,900億円、当期純利益1,440億円と致します。

またこの収益計画に基づき、24年度の1株当たり配当金は現時点15円への増配を予定しております。また、将来の成長にむけた必要投資を今年度中に目途を立て、更なる株主還元策についても鋭意検討を進めて参ります。



# 2024年度 営業利益見通し変動要因分析【前年度比】



台数及びMix/売価影響に関しましては、一部地域での販売終了やモデル切り替えに伴う台数減を、今後展開が予定されている新型車効果の最大化、販売の質の更なる改善を推進することにより打ち返し、総計で280億円の増益要因を想定しています。

販売費は、販売競争環境正常化により想定される対策金増加等により、前年度比280億円の減益要因となります。

資材費・輸送費に関しては、インフレによる資材費高騰や、エネルギーコスト及び人件費上昇等による工場経費悪化等を、コスト低減を図る事によって打ち返し、50億円の増益要因を想定しています。

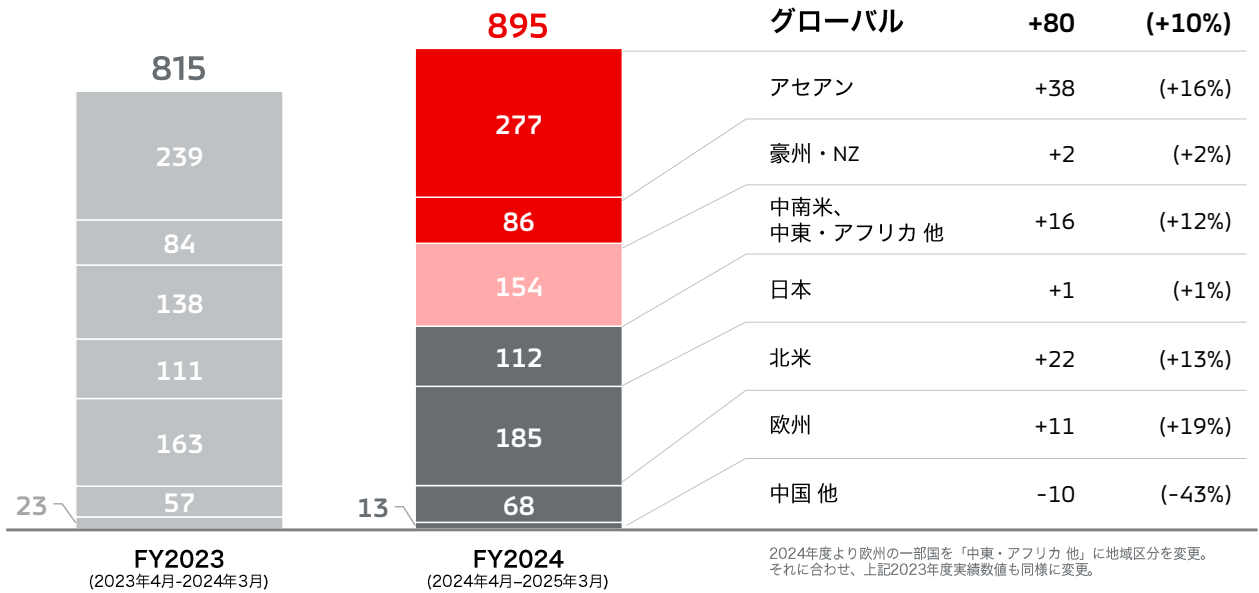
研究開発費は、リソース確保や、持続的成長に向け増加傾向となっており、104億円の減益要因となります。

その他は、一般経費等コスト削減を図ることにより、前年度比54億円の増益要因を想定しています。

為替影響につきましては、年初来円安が進行しているものの、穏やかな円高が進行すると想定し、10億円の減益要因を見込んでいます。

# 2024年度 販売台数見通し【前年度比】

小売台数（千台）



2023年度に続き、アセアンの一部地域やオセアニア等を中心に、厳しいマクロ環境が予測されるものの、『トライトン』『エクスフォース』に代表される新型車の各国への展開を計画通り実施することにより、グローバルで89万5千台の小売り販売を見通しております。

1.2023年度 実績

2.2024年度 業績見通し

3.2024年度 重点取り組み

## アセアン・オセアニア

販売台数・マーケットシェア (当社調べ)

	FY2023		FY2024 (見通し)
オセアニア	84千台	→	86千台
アセアン	239千台	→	277千台
タイ	29千台 (4.1%)	→	42千台 (5.4%)
インドネシア	78千台 (8.1%)	→	78千台 (8.4%)
フィリピン	81千台 (18.6%)	→	88千台 (19.3%)
ベトナム	30千台 (10.5%)	→	42千台 (13.5%)
マレーシア	20千台 (2.5%)	→	24千台 (3.7%)



- タイ・インドネシア等の総需要回復は、年後半より徐々に回復期待も力強さを欠く
  - CX・DXを強化し、顧客体験の向上を通じ、ロイヤルカスタマーの獲得を目指す
  - 新型車の各国への展開に向け、スムーズな新旧モデル切り替えを実施
- 中長期的な市場の成長に備え、商品ラインナップ拡充・強化、販売マーケティング、販売ネットワークの強化・改善を推進

2024年度は、タイ・インドネシア及びベトナム等の市況回復には、一定の時間を要することが予測されていますが、『トライトン』や『エクスフォース』は、2024年に入り各国への展開が開始されており、それらの国ではいずれも受注は堅調に推移しています。今後投入地域の拡大と共に、徐々に効果が拡大する見込みです。

また、23年度にタイで急速に成長したBEVの販売は、今年に入って急ブレーキがかかっており、BEVの拡大は一旦踊り場に入ったものと考えられます。

一方、当社が2024年2月に、タイにて販売を開始した『エクспанダー』HEVは、お客様よりたいへん好評を博しており、当初の期待を上回る受注状況です。今後も、お客様からのニーズの高いHEV市場に、三菱自動車らしい製品を投入する計画であり、アセアンの脱炭素化に向けた動きに貢献すると共に、新商品を梃に更なる成長を目指します。またHEVを活用しつつも将来訪れるであろうBEV市場の再成長に向けた準備も並行して進めて参ります。

2024年度のオセアニア地域の景気は、インフレや金利高の影響を受け、減速する見通しですが、2024年3月より本格販売を開始した新型『トライトン』を梃に、販売台数を維持向上せると共に、当社のブランド価値を一層向上させます。

## 中南米・中東アフリカ

	販売台数	
	FY2023	FY2024 (見通し)
中南米・中東ア 他	138千台	→ 154千台
中南米	55千台	→ 65千台
中東ア 他	83千台	→ 89千台



- 各国の自動車総需要は、概ね堅調に推移する見込み
- CX向上への取り組み強化、新型車を軸としたブランドバリュー向上への取り組み推進
- ➔ 新型車本格展開開始に伴い、デジタル・IT活用によるCX向上を図る

中南米につきましては、ブラジルの自動車需要は、23年度より微減と予測されていますが、チリ・ペルー等では、インフレの終息や、政策金利の引き下げなどから、23年度を上回る需要が期待されています。 そのような中当社は、新型『L200/Triton』、新型『アウトランダースポーツ』の新モデルを投入することにより、プライベート向け販売強化を図ります。 また、各国に展開後好評を博している『アウトランダー』に加え、『アウトランダー』PHEVも、お客様のニーズに沿って順次展開し、販売の質向上を伴った、販売台数増加を目指します。

中東においては、イスラエルでの紛争の終結が見通せず大きな懸念となっているものの、周辺各国の総需要は、概ね前年度の水準に近いと予測されています。

当社は、23年度に販売が好調に推移した『アウトランダー』や『エクスペンダー』に加え、2024年度第一四半期には、いよいよ 新型

『L200/Triton』が加わります。各国でのローンチイベントやキャンペーンを展開し、新型『L200/Triton』の新型車効果最大化に取り組みます。 また、一部の国では、『エクスポース』を投入し、SUVの商品ラインナップを強化することにより、ブランドバリュー向上、販売力底上げを図ります。

【次ページに続く】

アフリカにおいては、高インフレ及び通貨不安や、南アフリカでの総選挙など、不安定な状況が予測されるものの、下期以降で徐々に回復し、概ね前年並みの自動車需要と想定されています。当社は、『アウトランダースポーツ（エクスフォース）』や新型『L200/Triton』等の新モデルを投入することにより、販売力底上げを図ります。また、導入後市場開拓を実施してきた『エクスパンダー』は、市場の大きい南アフリカ・エジプト市場で、当社の主力車種へと成長してきました。今後は、更なる拡販を図り、当社のブランド価値向上に繋がります。

## 日本・北米・欧州

	販売台数	
	FY2023	FY2024 (見通し)
日本	111千台	→ 112千台
北米	163千台	→ 185千台
欧州	57千台	→ 68千台



- 景気後退リスクくすぶる中半導体供給不足解消に伴い市場競争も激化
- xEV需要拡大が期待される欧州において『アウトランダー』PHEVの展開
- デジタルマーケティング強化による販売効率向上
- ➔ 販売の質・顧客プロファイルの向上を推進しつつも、競合各社の動向を注視し柔軟な販売戦略を実施

国内市場は、各社の在庫水準が正常化する中、堅調に推移する見込みです。当社においては、「三菱自動車らしさ」を象徴する車種『デリカミニ』『トライトン』は発売以来好調な受注を維持しております。これら2車種を梃に、『アウトランダー』PHEVや『エクリプスクロス』、根強い人気を博する「デリカD:5」を加え、一層の販売拡大とブランド向上を図ります。

北米においては、金利高止まりの可能性や景気鈍化リスクはあるものの、在庫の回復とフリート需要伸張により、2023年度を上回る自動車需要が見込まれています。一方で、競争環境も徐々に激化しており、適切に対策金をコントロールしつつも、ブランド力向上、販売の質及び顧客満足度の向上を重視した販売活動を展開して参ります。将来に向けては、アライアンスも活用してラインナップを強化する事で安定した販売・収益を維持していく計画です。

欧州の自動車需要は、概ね2023年度レベルで推移するのではないかとされています。また、ドイツ・フランスの欧州2大市場で、BEVに対する補助金の打ち切りなどもあり、BEV需要の停滞が懸念されると同時に、xEVに対する需要期待が高まっています。当社も、欧州に『アウトランダー』PHEVを投入することによって、お客様のニーズに応えたいと考えております。



トライトン

2024年3月～：豪州・NZ  
2024年度1Q：中南米・中東ア、インドネシア、  
ベトナム、マレーシア



エクスフォース

2024年3月～：ベトナム  
2024年度1Q：中南米・中東ア、フィリピン

2023年度に投入した新型『トライトン』、新型『エクスフォース』は、記載の日程にて、各国への展開を本格化していきます。

現時点アセアンの総需要は極めて弱く、この状況はここしばらく続くと思われるかもしれませんが、将来的に成長の見込まれるアセアンの当社にとっての重要性は変わりません。

今後電動化を含め更に新商品を投入していく計画であり、これ迄の方針通り、アセアン地域での更なる基盤強化と収益の拡大を目指すと共に、これら商品を活用できる中東ア、中南米、オセアニアでの成長を併せて目指して参ります。

また、様々なパートナーと協業する事で、バリューチェーン全体の強靱化を図る計画です。





当社は、「Challenge 2025」で掲げた通り、さまざまなパートナーシップを通じ、各地域事業の強化、新ビジネス領域、新事業形態へのチャレンジ及び収益化に向け、順次取り組みを加速致します。

欧州では、アライアンスパートナーであるルノーよりOEM供給を受けるコンパクトSUV『ASX』を、フロントデザインを一新し、コネクティッド機能や安全機能を強化するなど大幅改良を施し、6月より欧州の一部市場で販売を開始します。

日産自動車とは、グローバルにおいて、次世代の1トンピックアップや、バッテリーの共有戦略を進めて参ります。また、北米では、PHEVの提供や、日産のEVアセットの活用などを進めます。アライアンスメンバーの日産、ルノーとは、更にアセアンやオセアニアにおいても、将来モデルでの協業を進めて参ります。

主力のアセアン地域では、まずフィリピンで、現地金融機関のセキュリティバンクと、三菱自動車を専門に取り扱う販売金融会社「三菱自動車ファイナンスフィリピン株式会社」を設立する合弁契約を締結することで合意しました。

【次ページに続く】

また、5月7日には、と三菱・モーターズ（タイランド）・カンパニー・リミテッドとともに、タイ石油公社（PTT）とPTTのEV 関連事業の統括会社であるArun Plus 社と、パートナーシップ構築に向けて協議を開始することに合意しました。4社は今後、タイにおける電動車の生産、国内販売及び輸出、関連サービス事業の電動車事業に関する協業検討を開始し、タイにおけるカーボンニュートラル実現への貢献に取り組みます。



**MITSUBISHI  
MOTORS**  
Drive your Ambition



---

## APPENDIX

## 2023年度 バランス・シート/フリーキャッシュフロー【前年度比】



(億円)	FY2022 (2023年3月末)	FY2023 (2024年3月末)	増減
資産合計	22,015	24,545	+2,530
うち現金及び預金	5,960	6,742	+782
負債合計	13,711	14,100	+389
うち有利子負債	4,283	4,924	+641
純資産合計	8,304	10,445	+2,141
自己資本 (自己資本比率)	8,011 (36.4%)	10,102 (41.2%)	+2,091
ネットキャッシュ 【自動車事業及び消去】	4,071	4,535	+464
(億円)	FY2022 (2022年4月-2023年3月)	FY2023 (2023年4月-2024年3月)	増減
フリーキャッシュフロー 【自動車事業及び消去】	1,380	310	-1,070

# 2023年度 設備投資・研究開発費・減価償却費



## 設備投資

936億円

+19% (YoY)

## 研究開発費

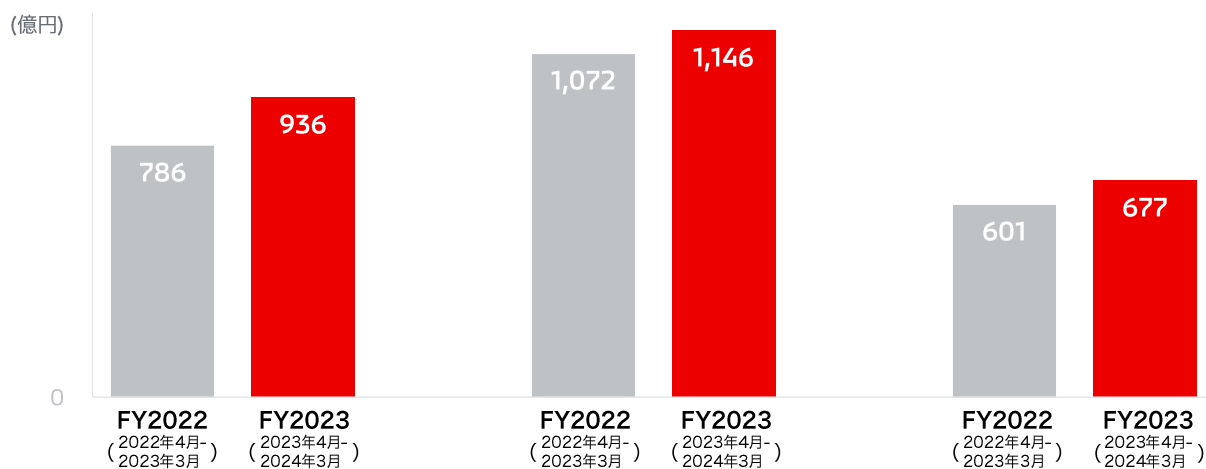
1,146億円

+7% (YoY)

## 減価償却費

677億円

+13% (YoY)



## 2023年度 地域別業績【前年度比】



(億円)	売上高			営業利益		
	FY2022 (2022年4月-2023年3月)	FY2023 (2023年4月-2024年3月)	増減	FY2022 (2022年4月-2023年3月)	FY2023 (2023年4月-2024年3月)	増減
合計	24,581	27,896	+3,315	1,905	1,910	+5
- アセアン	5,846	5,310	-536	466	203	-263
- 豪州・NZ	2,819	3,190	+371	372	240	-132
- 中南米、 中東・アフリカ 他	3,343	3,940	+597	217	382	+165
- 日本	5,527	6,091	+564	-61	-131	-70
- 北米	5,380	7,111	+1,731	819	1,119	+300
- 欧州	1,542	2,194	+652	68	84	+16
- 中国 他	124	60	-64	24	13	-11

## 2024年度 売上高見通し【前年度比】



(億円)	FY2023 (2023年4月-2024年3月)	FY2024 見通し (2024年4月-2025年3月)	増減
合計	27,896	<b>28,800</b>	<b>+904</b>
- アセアン	5,310	<b>6,000</b>	<b>+690</b>
- 豪州・NZ	3,190	<b>3,300</b>	<b>+110</b>
- 中南米、 中東・アフリカ 他	4,016	<b>4,070</b>	<b>+54</b>
- 日本	6,091	<b>6,150</b>	<b>+59</b>
- 北米	7,111	<b>7,500</b>	<b>+389</b>
- 欧州	2,118	<b>1,750</b>	<b>-368</b>
- 中国 他	60	<b>30</b>	<b>-30</b>

2024年度より欧州の一部国を「中東・アフリカ 他」に地域区分を変更。それに合わせ、上記2023年度実績数値も同様に変更。



# 2024年度 設備投資・研究開発費・減価償却費見通し



## 設備投資

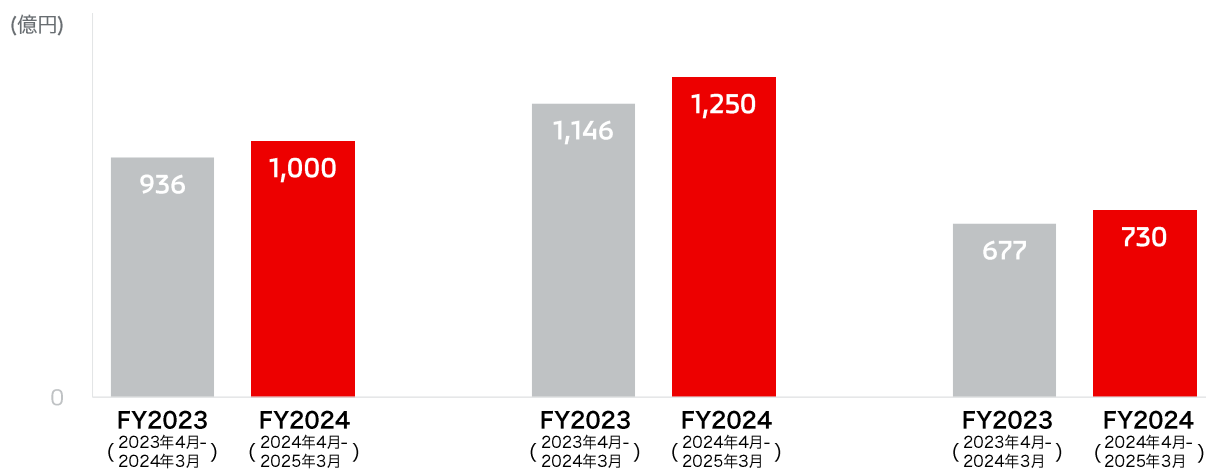
1,000億円  
+7% (YoY)

## 研究開発費

1,250億円  
+9% (YoY)

## 減価償却費

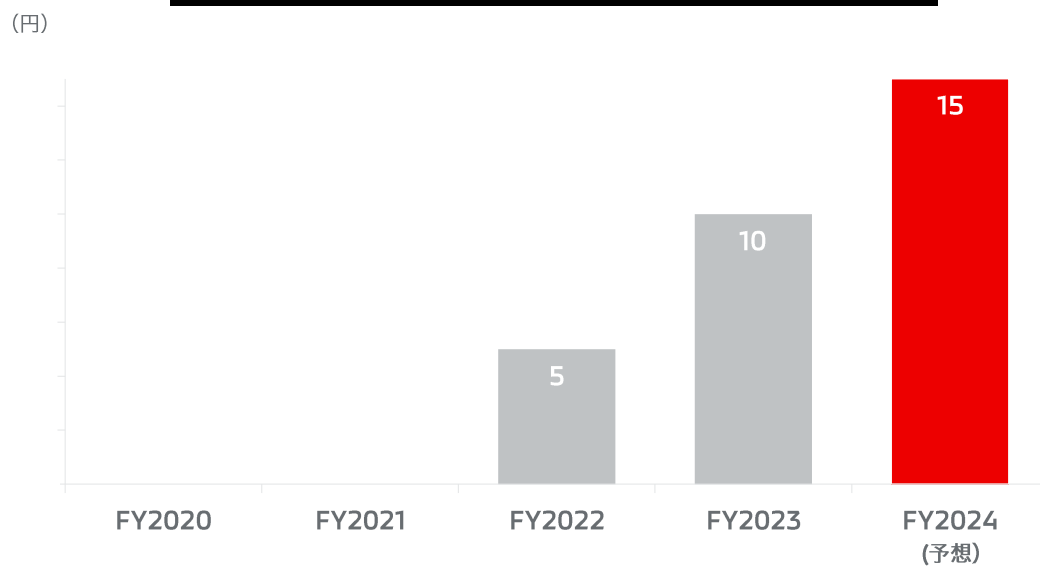
730億円  
+8% (YoY)



## 2024年度 株主還元見通し



1株当たり配当金: 15円 (見通し)



本資料に記載されている将来に関する記述は、現時点で入手可能な情報に基づいており、リスクと不確実性を含んでおります。従いまして、今後の当社グループの事業領域を取り巻く経済情勢、市場の動向、金利・為替の変動、関係法令・規則の変更可能性等により、実際の業績がこれらの記述と大きく異なる可能性があることをご承知おきください。

なお、潜在的リスクや不確定要因はこれらに限られるものではありませんので、ご注意ください。また、当社は、将来生じた事象を反映するために、本資料に記載された情報を更新する義務を負っておりません。投資に関する最終的な決定は、投資家の皆様ご自身の責任をもってご判断ください。本資料に記載されている情報に基づき投資された結果、何らかの損害が発生した場合でも、当社は責任を負いかねますので、ご了承ください。