

## 【表紙】

【発行登録追補書類番号】 28 - 関東55 - 1

【提出書類】 発行登録追補書類

【提出先】 関東財務局長

【提出日】 平成28年10月14日

【会社名】 三菱自動車工業株式会社

【英訳名】 MITSUBISHI MOTORS CORPORATION

【代表者の役職氏名】 取締役会長兼取締役社長 C E O 益子 修

【本店の所在の場所】 東京都港区芝五丁目33番8号

【電話番号】 (03)3456-1111(大代表)

【事務連絡者氏名】 専務執行役員 経営企画本部長 黒井 義博

【最寄りの連絡場所】 東京都港区芝五丁目33番8号

【電話番号】 (03)3456-1111(大代表)

【事務連絡者氏名】 専務執行役員 経営企画本部長 黒井 義博

【発行登録の対象とした募集有価証券の種類】 株式

【今回の募集金額】 その他の者に対する割当 2,373億6,187万2,737円

【発行登録書の内容】

提出日	平成28年5月12日
効力発生日	平成28年5月20日
有効期限	平成30年5月19日
発行登録番号	28 - 関東55
発行予定額又は発行残高の上限(円)	発行予定額 2,373億6,187万2,737円

## 【これまでの募集実績】

(発行予定額を記載した場合)

番号	提出年月日	募集金額(円)	減額による訂正年月日	減額金額(円)
-	-	-	-	-
実績合計額(円)		なし	減額総額(円)	なし

【残額】(発行予定額 - 実績合計額 - 減額総額) 2,373億6,187万2,737円

(発行残高の上限を記載した場合)

該当事項はありません。

【残高】(発行残高の上限 - 実績合計額 + 償還総額 - 減額総額) - 円

【安定操作に関する事項】

該当事項はありません。

【縦覧に供する場所】

株式会社東京証券取引所  
(東京都中央区日本橋兜町2番1号)

## 第一部【証券情報】

### 第1【募集要項】

#### 1【新規発行株式】

種類	発行数	内容
普通株式	506,620,577株	完全議決権株式であり、権利内容に何ら限定のない、当社における標準となる株式 単元株式数 100株

(注) 1. 当社は、平成28年5月12日(木)開催の取締役会(以下「本取締役会」といいます。 )において、日産自動車株式会社(以下「日産自動車」といいます。 )との間の資本業務提携(以下「本提携」といいます。 )の実現に向けて協議・検討を進めていくことに関する基本合意書(Basic Agreement)(以下「本基本合意書」といいます。 )の締結及び日産自動車に対する第三者割当による新株式の発行(以下「本第三者割当」といいます。 )について決議いたしました。また、当社は、本基本合意書に基づき、平成28年5月25日(水)開催の取締役会において、日産自動車との間で戦略提携契約(Strategic Alliance Agreement)を締結することについて決議し、また、平成28年10月13日付で、当該戦略提携契約の修正契約を締結いたしました(以下、かかる修正契約による修正後の戦略提携契約を、「本提携契約」といいます。 )。本提携契約に基づき、本提携及び本第三者割当の実施につきましては、本提携についての各国の競争当局の許認可、外為の許認可その他の規制当局の許認可を全て得られること、特別調査委員会による調査が完了し最終報告書が提出されていること、日産自動車による当社のデュー・ディリジェンス及び特別調査委員会による調査において、重大な悪影響があると合理的に見込まれる事実又は事象が発見されていないこと、日産自動車並びに三菱重工業株式会社(以下「三菱重工業」といいます。 )、三菱商事株式会社(以下「三菱商事」といいます。 )及び株式会社三菱東京UFJ銀行(以下「三菱東京UFJ銀行」といいます。 )の間で、日産自動車が合理的に満足する内容の株主間契約が締結されること等が条件となっております。

#### 2. 振替機関の名称及び住所

株式会社証券保管振替機構

東京都中央区日本橋茅場町二丁目1番1号

### 2【株式募集の方法及び条件】

#### (1)【募集の方法】

区分	発行数	発行価額の総額(円)	資本組入額の総額(円)
株主割当	-	-	-
その他の者に対する割当	506,620,577株	2,373億6,187万2,737	1,186億8,093万6,369
一般募集	-	-	-
計(総発行株式)	506,620,577株	2,373億6,187万2,737	1,186億8,093万6,369

(注) 1. 第三者割当の方法によります。

2. 発行価額の総額は、会社法上の払込金額の総額であり、資本組入額の総額は会社法上の増加する資本金の額の総額であります。また、増加する資本準備金の額は、1,186億8,093万6,368円であります。

## (2)【募集の条件】

発行価格 (円)	資本組入額 (円)	申込株数単位	申込期間	申込証拠金 (円)	払込期日
468.52	234.26	1株	平成28年9月1日から 平成29年12月31日まで (注5)	-	平成28年9月1日から 平成29年12月31日まで (注5)

- (注) 1. 第三者割当の方法により行うものとし、一般募集は行いません。
2. 発行価格は会社法上の払込金額であり、資本組入額は会社法上の増加する資本金の額であります。
3. 申込みの方法は、総数引受契約を締結し、払込期日に払込取扱場所へ発行価額の総額を払い込むものとし、ます。
4. 払込期日までに、割当予定先との間で総数引受契約を締結しない場合、本第三者割当に係る割当は行われな  
いこととなります。
5. 本第三者割当は、本提携についての各国の競争当局の許認可、外為の許認可その他の規制当局の許認可を全  
て得られること等を条件としております。ただ、発行登録書の訂正発行登録書提出日(平成28年5月25日)  
時点では、全ての許認可を得られる時期を確定することができないため、払込期間を設定することとして  
おります。割当予定先は、払込期間において、本第三者割当のための全ての条件が満たされた後、可能な限り  
早く(但し、30日以内に)本第三者割当の払込みを実施する予定です。

## (3)【申込取扱場所】

店名	所在地
三菱自動車工業株式会社 総務渉外部	東京都港区芝五丁目33番8号

## (4)【払込取扱場所】

店名	所在地
株式会社みずほ銀行 本店	東京都千代田区大手町1-5-5

## 3【株式の引受け】

該当事項はありません。

## 4【新規発行による手取金の使途】

## (1)【新規発行による手取金の額】

本第三者割当により調達する額は、現時点で2,373億6,187万2,737円となる見込みです。  
発行諸費用については未定です。

## (2)【手取金の使途】

戦略商品研究開発強化のための資金、研究開発設備最新化のための資金及びITシステムの刷新のための資  
金に充当する予定ですが、その詳細については現時点では未定です。

## 第2【売出要項】

該当事項はありません。

## 第3【第三者割当の場合の特記事項】

## 1【割当予定先の状況】

## (1) 割当予定先の概要及び提出者と割当予定先との間の関係

割当予定先の概要				
名称	日産自動車株式会社			
本店の所在地	神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地			
直近の有価証券報告書等の提出日	有価証券報告書	事業年度 (第117期)	自 平成27年4月1日 至 平成28年3月31日	平成28年6月24日 関東財務局長に提出
	四半期報告書	(第118期 第1四半期)	自 平成28年4月1日 至 平成28年6月30日	平成28年7月29日 関東財務局長に提出
提出者と割当予定先との間の関係				
出資関係	当社が保有している割当予定先の株式の数		該当事項はありません。	
	割当予定先が保有している当社の株式の数		該当事項はありません。	
人事関係	該当事項はありません。			
資金関係	該当事項はありません。			
技術関係	該当事項はありません。			
取引関係	<p>当社は、当該会社に対して、軽自動車を販売しております。また、当社は、当該会社より、完成車（デリカバン、ディグニティ、プラウディア及びランサーカーゴ）の供給を受けております。</p> <p>当社は、当該会社との間で、それぞれが50%を出資して設立した日本市場向けの軽自動車の商品企画・開発等を行う株式会社NMKVにおける合併事業に関する契約を締結しております。また、当該会社及びスズキ株式会社との間で、ジャトコ株式会社に関する株主間の権利義務等を定めた契約を締結しております。</p>			

(注) 上記の提出者と割当予定先との関係は、本発行登録追補書類提出日（平成28年10月14日）現在の内容です。

## (2) 割当予定先の選定理由

## ( ) 当社のこれまでの状況

当社は、大型トラックのタイヤ脱落事故を契機とした不祥事の発覚やダイムラークライスラー社の経営支援中止を受け、平成16年に経営危機に陥りましたが、その後、三菱重工業、三菱商事及び三菱東京UFJ銀行（当時の株式会社東京三菱銀行）を中心とする三菱グループから優先株式の引受けを含む支援を受けて、事業再生に取り組んできました。

事業面では、地域及び商品の展開において選択と集中を進めてきました。具体的には、まず地域展開においては、欧米での生産から撤退する一方、アセアン地域での生産能力を強化してきました。また、商品展開においても、ピックアップ・SUV・クロスオーバーを戦略商品として位置付け、またEV・PHEV等の次世代技術開発を推進してきました。さらに、コスト低減を進め、安定した経営基盤を確保していき、平成24年度には経常利益及び当期利益ともに当時の過去最高益を更新しました。

平成26年には約2,700億円の公募増資を実施し、三菱グループが保有していた優先株式を全て消却することができました。当社は、その後、平成26年度にも経常利益及び当期利益ともに過去最高益を更新しています。なお、優先株式の消却後も、三菱重工業は当社を持分法適用関連会社として維持しており、平成28年3月末において、三菱重工業、三菱商事及び三菱東京UFJ銀行は直接又は間接に当社普通株式の発行済株式総数の33.97%を保有しています。

一方、当社は、過去の不祥事を受けて、企業倫理遵守を徹底すべく、企業倫理委員会の設置、アクションプログラム策定・実行などに取り組んできました。

しかし、国土交通省公表に係る平成25年4月23日付「三菱自動車工業(株)に対する立入検査（特別監査）の結果について」のとおり、同省より、リコール対象車両の特定に係る原因究明及びその方法が不十分かつ不適切であったこと、十分な妥当性が無い中で市場措置が不要であるとする不適切な社内判断がなされたこ

と、市場措置を検討する姿勢が極めて受動的・消極的であったこと並びに同省に対し、不適切な説明がなされたことにつき、口頭嚴重注意を受けております。

これを受けて、平成25年より品質改革推進運動「カスタマーファースト・プログラム」に取り組んでまいりました。しかし、平成28年4月20日付「当社製車両の燃費試験における不正行為について」で公表したように、当社製軽自動車等の型式認証取得において、当社が国土交通省へ提出した燃費試験データについて、燃費を実際よりも良く見せるため、不正な操作が行われていたことや、国内法規で定められたものと異なる試験方法がとられていたことが判明しました(以下「本件不正行為」といいます。)。当社は、本件不正行為について客観的かつ徹底的な調査を行うため、同年4月25日に独立性のある外部有識者のみで構成される特別調査委員会を設置し、同年8月1日付で、特別調査委員会より、その調査報告書を受領いたしました。また、当社は、同年5月11日及び18日、同年6月17日、同年8月22日並びに同年9月30日に、本件不正行為に関し国土交通省に対してそれぞれ報告書を追加提出しております。

このように、残念ながら、当社は過去の不祥事の後もなお、企業倫理遵守を徹底することができていなかったと言わざるを得ない状況です。また、本件不正行為により、当社のブランド及び信用の著しい低下は避けられないものと考えております。

#### ( ) 当社を取り巻く環境

グローバルにおける自動車産業は、成熟国地域では燃費と排気ガス浄化の両立、高度なIT技術を要する予防安全技術の高度化、コネクティッド・カーのような付加価値に関わる性能の向上が求められており、今後、さらなる開発競争が予想されます。

具体的には、環境規制は、成熟国市場・新興国市場を問わず規制が強化されることが確定しています。当社においても、環境規制を満たすための内燃機関(ICE)車の研究開発や、電気自動車・ハイブリッド車・プラグインハイブリッド車の商品力強化に向けた研究開発費及び設備投資の増加が見込まれます。

また、高度化した予防安全技術やコネクティッド・カーといった領域では、大規模な自動車部品・電機メーカーから高付加価値な部品を購入するために、これまで以上に長い開発期間と大規模購入が必要となります。そのため、当社の事業規模においてこのような領域における競争力を確保することは、今後、困難となる可能性があります。

当社は、平成22年にはプジョー・シトロエン・オートモビルズ・エス・エイとの間でロシアにおける合弁事業を開始し、平成23年には日産自動車との日本での軽自動車に関する合弁会社(株式会社NMKV)を設立するなど、これまで協業を通じた経営リソースの有効活用と収益機会の追求に取り組んできました。しかし、上記のような研究開発の高度化、長期化、開発競争の激化といった大きな経営環境の変化の中で、当社は、大規模企業を中心としたより大きなグループに入り、中長期戦略を共有することにより、商品・技術開発領域の一体運用を行うと共に、開発資源を有効活用し、商品力の強化と高付加価値部品を中心とした部品の購買の効率性強化を図る必要があります。

#### ( ) 本提携の目的

日産自動車は、平成10年からルノー社との提携を通じて競争力を強化し、大幅なコスト低減と安定した収益の確保を実現しています。日産自動車の平成26年度連結売上高は約11兆円、経常利益は約6,942億円と、当社の連結売上高及び経常利益の約5倍の規模となっています。平成28年2月16日付日本経済新聞記事によれば、ルノー・日産自動車連合の自動車世界販売台数は852万台であり、自動車業界において世界4位のグループです。

当社は、平成15年に小型商用車のOEM供給を合意して以降、日産自動車に対して、軽自動車及び小型商用車を供給しており、平成22年12月には日産自動車との間で事業協力関係の拡大について合意しました。それ以降、平成23年には、上記のとおり日産自動車との日本での軽自動車に関する合弁会社(株式会社NMKV)を設立するなど、日産自動車との協力関係を強化してまいりました。このような協力関係をさらに推進すべく、平成27年10月、当社、日産自動車及び合弁会社(株式会社NMKV)は、次期型軽自動車の企画・開発で基本合意しましたが、次期車の開発にあたり日産自動車の指摘を受けて、現行車の燃費について同社との合同再試験を実施したところ本件不正行為が発覚しました。資本市場では、本件不正行為によりこれまで良好であった日産自動車との関係が悪化し当社の経営戦略へ悪影響が及ぶ懸念の声も出ています。

このような中、本提携を行うことにより、当社と日産自動車の中長期にわたって建設的な提携関係を構築し、当社がルノー・日産アライアンスの一員となることで、その中長期的な戦略の中で、当社の収益機会の維持や将来的な競争力に対する当社への信用が大幅に改善されるものと考えます。

また、本件不正行為を含む当社の不祥事が、当社開発部門を中心として生じていることから、開発部門を中心に企業風土・意識の改革を行うことが必要であり、日産自動車からの人的・技術的支援を受けることにより、当社の開発部門の改革を進めることができると考えます。

さらに、当社は、上記「( )当社のこれまでの状況」及び「( )当社を取り巻く環境」のように、本件不正行為によるブランド及び信用の著しい低下という問題と、環境変化に伴い、限られた開発資源の効率的な活用、高付加価値部品の導入などの購買の効率性強化という課題を抱えています。当社は、本提携を行うこと

により、本第三者割当により日産自動車から資金調達を行うとともに、資本関係を含む強固な提携関係を構築することによって、ルノー・日産アライアンスの一員として当社のブランド及び信用の回復を図り、また、ルノー・日産アライアンスの中で商品・技術開発領域の一体運用を行うことにより、開発資源を有効活用し、商品力の強化と高付加価値部品を中心とした部品の購買の効率性強化を図りたいと考えております。そこで、当社は、平成28年5月12日開催の取締役会において、日産自動車との間で本基本合意書を締結し、日産自動車に対して第三者割当による新株式の発行を行うことを決議いたしました。

なお、三菱重工業、三菱商事、三菱東京UFJ銀行及び三菱重工業の子会社であるMHIオートモーティブ・キャピタル合同会社は、平成28年9月2日付で、日産自動車との間で株主間契約を締結しており、同契約に基づき、本第三者割当の払込日までの間、253,310,288株以上の当社株式を保有すること、本第三者割当の払込日後は、日産自動車と合計して当社の総議決権の51%以上を保有することとしています。

( ) 本提携の内容等

(a) 資本提携の内容

当社は、本第三者割当により、日産自動車を割当予定先として当社の普通株式506,620,577株(本第三者割当後の日産自動車の総議決権数に対する割合34.0%、発行済株式総数に対する割合34.0%)を発行する予定であり、日産自動車は、発行される新株式の全てを引き受けます。また、本第三者割当による新株式の発行により、日産自動車は、当社の主要株主、主要株主である筆頭株主及びその他の関係会社に該当することとなります。

日産自動車は、以下に記載の条件その他表明保証や義務の違反がないこと等の前提条件が充たされた後、可能な限り早く(但し、30日以内に)、本第三者割当に係る払込みを実施する予定です。

本提携についての各国の競争当局の許認可、外為の許認可その他の規制当局の許認可を全て得られること  
特別調査委員会による調査が完了し最終報告書が提出されていること

日産自動車による当社のデュー・ディリジェンス及び特別調査委員会による調査において、重大な悪影響があると合理的に見込まれる事実又は事象が発見されていないこと

日産自動車並びに三菱重工業株式会社、三菱商事株式会社及び株式会社三菱東京UFJ銀行の間で、日産自動車が合理的に満足する内容の株主間契約が締結されること

(b) 業務提携の内容

当社と日産自動車は、本提携契約において、本提携が、法的に可能な範囲で長期かつ広範囲に亘って行われ、以下の事項を含む事業のあらゆる側面・地域におけるシナジーの継続的な追求を行うことを合意しております。

- ・ 既存、新規、将来の技術に係る研究開発
- ・ 車両、予備部品及び付属品を含めた製品の開発
- ・ 商品及びサービスの購入
- ・ 製品の製造
- ・ 当社と日産自動車の各ブランドを守りながら行う、販売金融やアフターサービス等の製品、技術及びサービスに係る流通、販売及びマーケティング

また、当社と日産自動車は、本提携契約において、法令を遵守しつつ、以下の事項を含めた両社間又は第三者との間での業務提携等を通じて本提携を推進することを合意しております。

- ・ 風洞設備等の研究開発施設や専門設備、車両組立工場、倉庫施設・流通設備、販売網、知的財産権等の、車両サプライチェーンの全ての段階における資産の共同利用
- ・ 共同研究開発
- ・ 共同購買
- ・ 製品の相互製造・相互供給
- ・ 製品のOEM
- ・ 相手方の顧客に対するサービスや製品の供給
- ・ 両社間の役員交流
- ・ 最善な業務慣行の共有
- ・ 相手方製品の評価

## (c) 本基本合意書及び本提携契約の内容

当社は、日産自動車との間で、平成28年5月12日付で本基本合意書を締結し、また、平成28年5月25日付で本提携契約を締結しました。本基本合意書において、当社が本第三者割当を行い、日産自動車がこれを全て引き受けることとしていますが、その条件は、本提携契約に従うものとしています。

当社及び日産自動車は、本提携契約において、以下の内容に合意しております。

本第三者割当が、( )本提携についての各国の競争当局の許認可、外為の許認可その他の規制当局の許認可を全て得られること、( )日産自動車による当社のデュー・ディリジェンス及び特別調査委員会による調査において、重大な悪影響があると合理的に見込まれる事実又は事象が発見されていないこと、( )日産自動車並びに三菱重工業、三菱商事及び三菱東京UFJ銀行の間で、当社の過半数の株式の保有を継続することや本提携を支持することを内容とする株主間契約が締結されること等を条件とすること。

本第三者割当の実行後、当社取締役の数を11名とすること、当社取締役会が日産自動車の有する議決権の割合に応じて指名する人数（当初4名）を取締役候補者とすること、本第三者割当の実行後10日以内に臨時株主総会を招集する取締役会を開催すること、当社取締役会の過半数が同意する場合には、日産自動車が指名した取締役のうち1名を当社会長として選定すること。

当社及び日産自動車は、本第三者割当が本提携契約の締結後1年以内に実施されなければ、本提携契約を解除できること。但し、規制当局の許認可又は待機期間により本第三者割当の実施が遅れた場合は、さらに6か月間延長される。

## (d) 本提携の日程

本提携契約の締結に係る当社取締役会の決議日	平成28年5月25日
本提携契約の締結	平成28年5月25日
日産自動車によるデュー・ディリジェンス	平成28年8月まで（予定）
本第三者割当に係る払込	平成28年10月頃（予定）（注）

（注） 日産自動車は、全ての条件が満たされたのち、可能な限り早く（但し、30日以内に）払込みを実施する予定です。

## (3) 割り当てようとする株式の数

506,620,577株

## (4) 株券等の保有方針

日産自動車は、本提携契約において、本第三者割当の実行日から10年間を経過するまでの間、当社の事前の書面による同意がある場合を除き、当社株式を第三者（同社グループ会社を除く。）に対し譲渡しない旨を合意しております。

なお、当社は、日産自動車から、割当を受ける日より2年以内に割当新株式の全部又は一部を譲渡した場合は、譲渡を受けた者の氏名及び住所、譲渡株式数、譲渡日、譲渡価格、譲渡の理由、譲渡の方法等を直ちに当社へ書面により報告すること、当社が当該報告内容を株式会社東京証券取引所に報告すること、並びに当該報告内容が公衆縦覧に供されることに同意することにつき、確約書を取得する予定です。

## (5) 払込みに要する資金等の状況

日産自動車が平成28年6月24日付で提出した第117期に係る有価証券報告書に係る連結財務諸表に記載の連結売上高、連結総資産額、連結純資産額及び現預金の額等の状況を確認した結果、日産自動車が本第三者割当の払込みについて十分な資力を有していることを確認しております。

## (6) 割当予定先の実態

割当予定先である日産自動車は、株式会社東京証券取引所に上場しております。また、当社は、日産自動車が株式会社東京証券取引所に提出している「コーポレートガバナンス報告書」の「内部統制システム等に関する事項」に記載されている「反社会的勢力に対しては、会社として毅然とした態度で臨むものとし、当社の役員・従業員は、万一反社会的勢力から何らかのアプローチを受けた場合は、速やかに上司並びに専門の委員会に報告し、その指示に従う。」との内容を確認し、日産自動車及びその役員が反社会的勢力とは一切関係が無いと判断しております。

## 2【株券等の譲渡制限】

該当事項はありません。

### 3【発行条件に関する事項】

#### (1) 払込金額の算定根拠及びその具体的内容

本第三者割当に係る払込金額に関しては、当社が本件不正行為について報道がなされ、当社が公表をした平成28年4月20日（以下「本件公表日」といいます。）の翌取引日（平成28年4月21日）から平成28年5月11日までの当社株式の出来高加重平均価格（VWAP）の平均である468.52円といたしました。

当社が本件不正行為について報道がなされ、当社が公表をした平成28年4月20日（以下「本件公表日」といいます。）の直前取引日（平成28年4月19日）の当社株式の終値は864円でしたが、本件公表日の翌取引日（平成28年4月21日）以降は、当社株価は412円から583円の間を推移しており、同日以降、本第三者割当に関する取締役会決議日の直前取引日（平成28年5月11日、以下「本直前取引日」といいます。）までの当社株式の終値平均（479.3円）は、本件公表日の前取引日より前1ヵ月間の当社株式の終値平均（825.3円）と比較して41.9%（346.0円）低い状況にあります。

本件公表日以降の当社株価の大幅な下落は、本件不正行為の影響によるものであると考えられ、本件不正行為による当社のブランド及び信頼の低下に鑑みれば、本件公表日の後に本件不正行為について株価に反映されたと考えられる本件公表日の翌取引日（平成28年4月21日）以降の株価を基準とすることが、当社株価の算定根拠として客観性が高いものと考えております。また、本件公表日以降、当社株価は不安定な値動きをしているため、直前取引日の終値のみで払込金額を決定することは適切ではなく、一定期間の株価を算定基準とすることが必要であると考えております。

これらを踏まえて日産自動車との協議及び交渉を経た結果、本第三者割当に係る払込金額を、本件公表日の翌取引日（平成28年4月21日）から平成28年5月11日までの当社株式の出来高加重平均価格（VWAP）の平均とすることが合理的であると判断いたしました。

なお、本第三者割当に係る払込金額（468.52円）は、本件公表日の翌取引日から本直前取引日までの期間の終値の単純平均値（479.3円）に対し2.2%のディスカウント、本直前取引日から1ヵ月遡った期間の終値の単純平均値（611.9円）に対し23.4%のディスカウント、本直前取引日から3ヵ月遡った期間の終値の単純平均値（759.8円）に対し38.3%のディスカウント、本直前取引日から6ヵ月遡った期間の終値の単純平均値（885.7円）に対し47.1%のディスカウントを行った金額となっております。

また、本第三者割当に係る払込金額である468.52円は、本直前取引日から1ヶ月遡った期間、3ヶ月遡った期間及び6ヶ月遡った期間からのディスカウント率は10%を超えるものの、本件公表日の翌取引日（平成28年4月21日）から平成28年5月11日までの当社株式の出来高加重平均価格（VWAP）の平均であって、上記のとおり、当該期間の株価を基準とすることは算定根拠として客観性が高いものと考えられ、本直前取引日の終値に対しては5.3%のディスカウントでもあることから、日本証券業協会の「第三者割当増資の取扱いに関する指針」に準拠したものであり、特に有利な払込金額には該当しないと当社は判断しております。

なお、当社監査役5名全員（うち社外監査役3名）は、本件不正行為について株価に反映されたと考えられる本件公表日の翌取引日（平成28年4月21日）以降の株価を基準としていること、本直前取引日の終値に対しては5.3%のディスカウントであり、日本証券業協会の「第三者割当増資の取扱いに関する指針」に準拠したものと認められることから、割当予定先にとって特に有利な払込金額に該当せず、適法である旨の意見を述べております。

#### (2) 発行数量及び株式の希薄化の規模が合理的であると判断した根拠

本第三者割当において発行される予定の株式数は506,620,577株（議決権数5,066,205個）であります。これにより平成28年3月31日現在の発行済株式総数983,661,919株（総議決権数9,833,737個）に対して、51.5%（議決権比率51.5%）の割合で希薄化が生じます。

しかしながら、当社としては、このような希薄化が生じるものの、上記のとおり、本提携を通じて、日産自動車から資金調達を行うとともに、資本関係を含む強固な提携関係を構築することによって、当社の企業価値を向上させることが可能であると判断しており、これにより既存株主の利益の向上も見込まれると判断しております。従って、本第三者割当における株式の発行数量及び株式の希薄化の規模は、合理的であると考えております。

### 4【大規模な第三者割当に関する事項】

本第三者割当において発行される予定の株式数は506,620,577株であります。これにより平成28年3月31日現在の発行済株式総数983,661,919株（総議決権数9,833,737個）に対して、51.5%（議決権比率51.5%）の割合で希薄化が生じます。

従って、本第三者割当は「企業内容等の開示に関する内閣府令 第二号様式 記載上の注意（23-6）」に規定する大規模な第三者割当に該当します。



## 5【第三者割当後の大株主の状況】

氏名又は名称	住所	所有株式数 (株)	総議決権数 に対する所有議決権数 の割合 (%)	割当後の所有 株式数(株)	割当後の総 議決権数に 対する所有 議決権数の 割合(%)
日産自動車株式会社	神奈川県横浜市神奈川区宝町 2番地			506,620,577	34.00
三菱商事株式会社	東京都千代田区丸の内2丁目 3番1号	137,682,876	14.00	137,682,876	9.24
三菱重工業株式会社	東京都港区港南2丁目16-5	124,293,855	12.64	124,293,855	8.34
株式会社三菱東京UFJ銀行	東京都千代田区丸の内2丁目 7番1号	48,717,212	4.95	48,717,212	3.27
日本トラスティ・サービス信 託銀行株式会社(信託口)	東京都中央区晴海1丁目8-11	27,602,000	2.81	27,602,000	1.85
MHIオートモーティブ・ キャピタル合同会社	東京都港区港南2丁目16番5 号三菱重工品川ビル内	23,768,200	2.42	23,768,200	1.59
日本マスタートラスト信託銀 行株式会社(信託口)	東京都港区浜松町2丁目11番 3号	20,763,700	2.11	20,763,700	1.39
JP MORGAN CHASE BANK 385632(常任代理人:株式会 社みずほ銀行決済営業部)	25 BANK STREET, CANARY WHARF, LONDON, E14 5JP, UNITED KINGDOM (東京都中央区月島4丁目 16-13)	17,793,824	1.81	17,793,824	1.19
THE BANK OF NEW YORK, TREATY JASDEC ACCOUNT (常任代理人:株式会社三菱 東京UFJ銀行)	AVENUE DES ARTS, 35 KUNSTLAAN, 1040 BRUSSELS, BELGIUM (東京都千代田区丸の内2丁 目7-1 決済事業部)	12,644,487	1.29	12,644,487	0.85
日本トラスティ・サービス信 託銀行株式会社(信託口9)	東京都中央区晴海1丁目8-11	10,782,700	1.10	10,782,700	0.72
計		424,048,854	43.12	930,669,431	62.46

(注) 1 所有株式数及び総議決権数に対する所有議決権数の割合は、平成28年3月31日現在の株主名簿及び平成28年10月13日までに大量保有報告書等により異動が確認できるものを基準としています。

2 割当後の所有株式数及び割当後の総議決権数に対する所有議決権数の割合については、本第三者割当による異動を反映しております。

3 上記の表における総議決権数に対する所有議決権数の割合及び割当後の総議決権数に対する所有議決権数の割合は、小数点以下第三位を四捨五入して算出しております。

## 6【大規模な第三者割当の必要性】

### (1) 大規模な第三者割当を行うこととした理由

上記「第3 第三者割当の場合の特記事項 1 割当予定先の状況 (2) 割当予定先の選定理由」に記載のとおり、当社は、平成16年の経営危機後、三菱重工業、三菱商事及び三菱東京UFJ銀行を中心とする三菱グループから優先株式の引受けを含む支援を受けて、事業再生に取り組み、平成24年度には経常利益及び当期利益ともに当時の過去最高益を更新し、また、平成26年には約2,700億円の公募増資を実施して三菱グループが保有していた優先株式を全て消却することができましたが、本件不正行為により、当社のブランド及び信用の著しい低下は避けられないものと考えております。

また、グローバルにおける自動車産業は、成熟国地域では燃費と排気ガス浄化の両立、高度なIT技術を要する予防安全技術の高度化、コネクティッド・カーのような付加価値に関わる性能の向上が求められており、今後、さらなる開発競争が予想されます。当社は、平成22年にはプジョー・シトロエン・オートモビルズ・エス・エイとの間でロシアにおける合併事業を開始し、平成23年には日産自動車との日本での軽自動車に関する合併会社（株式会社NMKV）を設立するなど、これまで協業を通じた経営リソースの有効活用と収益機会の追求に取り組んできましたが、上記のような研究開発の高度化、長期化、開発競争の激化といった大きな経営環境の変化の中で、大規模企業を中心としたより大きなグループに入り、中長期戦略を共有すると共に、商品・技術開発領域の一体運用を行うことにより、開発資源を有効活用し、商品力の強化と高付加価値部品を中心とした部品の購買の効率性強化を図る必要があります。

そして、当社が日産自動車との事業協力関係をさらに推進すべく、平成27年10月、当社、日産自動車及び合併会社（株式会社NMKV）は、次期型軽自動車の企画・開発で基本合意しましたが、次期車の開発にあたり、日産自動車の指摘を受けて、現行車の燃費について同社との合同再試験を実施したところ本件不正行為が発覚しました。資本市場では、本件不正行為によりこれまで良好であった日産自動車との関係が悪化し当社の経営戦略へ悪影響が及び懸念の声も出ています。

このような中、平成10年からルノーとの提携を通じて競争力を強化し、大幅なコスト低減と安定した収益の確保を実現している日産自動車との間での本提携を行うことにより、当社と日産自動車の中長期にわたって建設的な提携関係を構築し、当社がルノー・日産アライアンスの一員となることで、その中長期的な戦略の中で、当社の収益機会の維持や将来的な競争力に対する当社への信用が大幅に改善されるものと考えます。

また、本件不正行為を含む当社の不祥事が、当社開発部門を中心として生じていることから、開発部門を中心に企業風土・意識の改革を行うことが必要であり、日産自動車からの人的・技術的支援を受けることにより、当社の開発部門の改革を進めることができると考えます。

さらに、当社は、本件不正行為によるブランド及び信用の著しい低下という問題と、環境変化に伴い、限られた開発資源の効率的な活用、高付加価値部品の導入などの購買の効率性強化という課題を抱えています。当社は、本提携を行うことにより、本第三者割当により日産自動車から資金調達を行うとともに、資本関係を含む強固な提携関係を構築することによって、ルノー・日産アライアンスの一員として当社のブランド及び信用の回復を図り、また、ルノー・日産アライアンスの中で商品・技術開発領域の一体運用を行うことにより、開発資源を有効活用し、商品力の強化と高付加価値部品を中心とした部品の購買の効率性強化を図りたいと考えております。

なお、三菱重工業、三菱商事、三菱東京UFJ銀行及び三菱重工業の子会社であるMHIオートモーティブ・キャピタル合同会社は、平成28年9月2日付で、日産自動車との間で株主間契約を締結しており、同契約に基づき、本第三者割当の払込日までの間、253,310,288株以上の当社株式を保有すること、本第三者割当の払込日後は、日産自動車と合計して当社の総議決権の51%以上を保有することとしています。

### (2) 大規模な第三者割当による既存の株主への影響

本第三者割当において発行される予定の株式数は506,620,577株であります。これにより平成28年3月31日現在の発行済株式総数983,661,919株（総議決権数9,833,737個）に対して、51.5%（議決権比率51.5%）の割合で希薄化が生じます。この結果、当社の1株当たり配当額や議決権割合の低下などの株式価値の希薄化や株価に重大な影響を及ぼす可能性があります。

しかしながら、上記(1)に記載のとおり、本提携を通じて、資本関係を含む強固な提携関係を構築することによって、ルノー・日産アライアンスの一員として当社のブランド及び信用の回復を図り、また、ルノー・日産アライアンスの中で商品・技術開発領域の一体運用を行うことにより、開発資源を有効活用し、商品力の強化と高付加価値部品を中心とした部品の購買の効率性強化を図ることによって、当社の企業価値を向上させることが可能であると判断しており、これにより既存株主の利益の向上も見込まれると判断しております。従って、本第三者割当における株式の発行数量及び株式の希薄化の規模は、合理的であると考えております。

## (3) 大規模な第三者割当を行うことについての判断の過程

上記(1)に記載のとおり、本提携を通じて、資本関係を含む強固な提携関係を構築することによって、ルノー・日産アライアンスの一員として当社のブランド及び信用の回復を図り、また、ルノー・日産アライアンスの中で商品・技術開発領域の一体運用を行うことにより、開発資源を有効活用し、商品力の強化と高付加価値部品を中心とした部品の購買の効率性強化を図ることによって、当社の企業価値を向上させることが可能であると判断しており、これにより既存株主の利益の向上も見込まれると判断しております。

また、本第三者割当により調達する資金の用途の詳細については現時点では未定ですが、上記「4 新規発行による手取金の用途 (2) 手取金の用途」に記載した現時点における調達資金の用途については、以下のとおり、合理的なものであると判断しております。すなわち、当社の戦略商品であるフレームベースのピックアップトラック及びSUVの新商品投入は、当社の売上高を増加させるために不可欠な施策です。上記「第3 第三者割当の場合の特記事項 1 割当予定先の状況 (2) 割当予定先の選定理由 ( ) 当社を取り巻く環境」記載の通り、環境規制が強化されていく中、当社においても、環境規制強化に対応するための試験研究設備の次世代化が必要となります。また、グローバルITシステムを刷新し、当社の情報インフラを改善することは、より効率的な経営に資することとなります。これらの施策を通じて、当社の企業価値を向上させることが可能であると判断しており、これにより既存株主の利益の向上も見込まれるため、本第三者割当による調達資金の用途は合理的なものであると判断しております。

本第三者割当は、希薄化率が25%以上であることから、株式会社東京証券取引所の定める有価証券上場規程第432条等に規定される独立第三者からの意見入手又は株主の意思確認手続きが必要となります。そこで、当社は、独立役員である社外取締役の坂本春生及び新浪剛史並びに独立役員である社外監査役の岩波利光及び竹岡八重子から、本第三者割当の必要性及び相当性について客観的な意見を求めるため、これに関する事項(新株発行の目的及び理由、資金調達の額、用途及び支出予定時期、発行条件、割当先の選定理由、増資後の株主構成及び持株比率、今後の業績への影響の見通しなど)について可能な限り詳細な説明を行いました。

その結果、当社の独立役員4名から、4名連名の書面により、「当職らは、以下に掲げる理由により、本第三者割当は、企業価値の向上に資するものであり、必要性及び相当性が認められるものと考え」との意見を得ております。

貴社は、4月20日に公表した不正行為により、ブランド及び信用が著しく低下している。過去におけるリコール隠し問題の影響も相俟って、貴社が単独で今後日本市場においてブランド及び信用を再構築することには相当な困難が予想され、日産自動車との間で本提携を行うことは、貴社のこのような状況について改善を図るために必要である。特に、上記不正行為が貴社開発部門を中心として生じていることから、開発部門について知見を有する日産自動車の人的・技術的支援を受けることが、企業風土・意識の抜本的な改革を行うために必要と考えられる。これらブランド・信用の改善ならびに企業風土・意識の抜本的な改革は、緊急かつ最優先に取り組むべき課題であることに鑑み、現段階で本提携を行う必要があると思料される。

グローバルにおける自動車産業における研究開発の高度化、長期化、開発競争の激化といった大きな経営環境の変化の中で、貴社は、大規模企業を中心としたより大きなグループに入り、商品力の強化と高付加価値部品を中心とした部品の購買の効率性強化を図るといった、事業面におけるより強い提携を行うことによる企業価値の向上を図る必要がある。

調達資金の用途の詳細については現時点では未定であるものの、貴社の戦略商品であるフレームベースのピックアップトラック及びSUVの新商品投入、環境規制強化に対応するための試験研究設備の次世代化、グローバルITシステムの刷新及び情報インフラの改善を通じて、貴社の企業価値を向上させることが可能であると考えられる。上記に記載のように開発競争が激化する中、このような設備投資を行う必要性が認められ、その調達資金の用途は合理的なものである。

本第三者割当に係る払込金額は、不正行為について報道がなされ、貴社が公表をした平成28年4月20日(以下「本件公表日」といいます。)の翌取引日(平成28年4月21日)から平成28年5月11日までの貴社株式の出来高加重平均価格(VWAP)の平均である468.52円とされている。不正行為により貴社のブランド及び信用に著しい低下がみられることは周知の事実であり、不正行為後の株価は貴社におけるこのようなブランド及び信用の低下を反映した適正な株価であって、これを貴社株価の算定根拠とすることは妥当である。また、当該株価は平成28年5月11日の終値に対して5.3%のディスカウントであり、日本証券業協会の「第三者割当増資の取扱いに関する指針」に準拠したものと認められる。よって、本第三者割当の株価は相当である。

本第三者割当において発行される予定の株式数は506,620,577株(希薄化率は51.5%)であり、これにより日産自動車は貴社議決権の34.0%を取得することとなる。もっとも、上記のような日産自動車の人的・技術的支援を受け、上記のように強い提携を行うためには、日産自動車が一定の議決権を有することが必要となる。また、上記の調達資金の用途との関係において今回調達が予定されている金額(2,373億6,187万2,737円)は今後貴社において必要となる設備投資の規模に比して相当である。

## 7【株式併合等の予定の有無及び内容】

該当事項はありません。

## 8【その他参考になる事項】

該当事項はありません。

## 第4【その他の記載事項】

該当事項はありません。

## 第二部【公開買付けに関する情報】

該当事項はありません。

## 第三部【参照情報】

### 第1【参照書類】

会社の概況及び事業の概況等金融商品取引法第5条第1項第2号に掲げる事項については、以下に掲げる書類を参照すること。

#### 1【有価証券報告書及びその添付書類】

事業年度 平成27年度（自 平成27年4月1日 至 平成28年3月31日）平成28年6月24日関東財務局長に提出

#### 2【四半期報告書又は半期報告書】

事業年度 平成28年度第1四半期（自 平成28年4月1日 至 平成28年6月30日）平成28年8月12日関東財務局長に提出

#### 3【臨時報告書】

1の有価証券報告書提出後、本発行登録追補書類提出日（平成28年10月14日）までに、以下の書類を提出  
金融商品取引法第24条の5第4項及び企業内容等の開示に関する 平成28年6月28日に関東財務局長に提出  
内閣府令第19条第2項第9号の2の規定に基づく臨時報告書

### 第2【参照書類の補完情報】

上記に掲げた参照書類としての有価証券報告書及び四半期報告書（以下「有価証券報告書等」といいます。）の提出日以後本発行登録追補書類提出日（平成28年10月14日）までの間において、当該有価証券報告書等に記載された「対処すべき課題」及び「事業等のリスク」について変更がありました。以下の内容は、当該「対処すべき課題」及び「事業等のリスク」について、本発行登録追補書類提出日（平成28年10月14日）現在において生じた変更を反映して一括して記載したものであります。

また、当該有価証券報告書等に記載した将来に関する事項は、以下の「対処すべき課題」及び「事業等のリスク」に記載の事項を除き、当該事項は本発行登録追補書類提出日（平成28年10月14日）現在においてもその判断に変更はなく、新たに記載する将来に関する事項もありません。

「対処すべき課題」

#### (1) 当社製車両の燃費試験における不正行為

下記「事業等のリスク」に記載の通り、平成28年4月に当社製車両の燃費試験において不正行為が行われていたことが判明した。

この問題に関し、当社は、客観的かつ徹底的な調査を行うため独立性のある外部有識者による特別調査委員会を設置して事実関係の調査を進め、同年8月1日付で、特別調査委員会より、その調査報告書を受領したことを受け、当該調査報告書において指摘された内容について今後の当社の対応について同月2日付で公表した。当社は、本件を最優先すべき事項として対応し、早急に原因の究明を図り、今後の再発防止策を講じてゆく。また、当社は、該当車種のユーザー及び全て関係者に対して誠実に対応する所存である。

## (2) 経営戦略

グローバル化する自動車産業においては、成熟国地域における燃費と排ガス浄化の両立、高度なIT技術を要する予防安全技術の高度化、コネクティッド・カーのような付加価値に関わる性能の向上が求められており、将来において更なる研究開発の高度化、長期化、開発競争の激化が予想される。具体的には、環境規制は、成熟国市場・新興国市場を問わず規制が強化されることが予定されている。当社においても、環境規制を満たすための内燃機関車の研究開発や、電気自動車・プラグインハイブリッド車の商品力強化に向けた研究開発費及び設備投資の増加が見込まれる。また、高度化した予防安全技術やコネクティッド・カーといった領域では、大規模な自動車部品・電機メーカーから高付加価値な部品を購入するために、これまで以上に長い開発期間と大規模購入が必要となる。

当社は、平成28年5月12日付で日産自動車との間で資本業務提携の実現に向けて協議・検討を進めていくことに関する基本合意書(Basic Agreement)を締結し、日産自動車に対する第三者割当による新株式の発行を決定した(以下「本第三者割当」という。)。また、本基本合意書に基づき、平成28年5月25日付で日産自動車との間で戦略提携契約(Strategic Alliance Agreement)を締結した。当社による本第三者割当及び日産自動車による引き受けに係る条件は、本提携契約に従うものとしており、本第三者割当において発行される予定の株式数は506,620,577株、発行価額の総額は2,373億円である。本第三者割当が実施された場合、当社の総議決権に対して日産自動車が保有することとなる当社普通株式に係る議決権割合は34%となる。

当社グループは、日産自動車との間で資本関係を含む強固な提携関係を構築することによって、ルノー・日産アライアンスの一員として当社グループのブランド及び信用の回復を図り、また、ルノー・日産アライアンスの中で商品・技術開発領域の一体運用を行うことで、開発資源を有効活用し、商品力の強化と高付加価値部品を中心とした部品購買の効率性強化を図りたいと考えている。具体的には、本提携契約において、既存・新規・将来の技術に係る研究開発、車両・予備部品及び付属品を含めた製品の開発、商品及びサービスの購入、製品の製造、当社と日産自動車の各ブランドを守りながら行う、販売金融やアフターサービス等の製品・技術及びサービスに係る流通・販売及びマーケティング、風洞設備等の研究開発施設や専門設備・車両組立工場・倉庫施設・流通設備・販売網・知的財産権等の、車両サプライチェーンの全ての段階における資産の共同利用、共同研究開発、共同購買、製品の相互製造・相互供給、製品のOEM、相手方の顧客に対するサービスや製品の供給、両社間の役員交流、最善な業務慣行の共有、相手方製品の評価といった項目において業務提携を推進することを日産自動車との間で合意している。

当社は、平成12年、平成16年の品質問題を機に、「コンプライアンス第一」、「お客様第一」、「安全第一」を掲げ、平成24年の品質問題においては、「カスタマーファースト・プログラム」を設定し、品質問題の再発防止のため社内ルールの整備や業務プロセスの見直しなど、各種改革に取り組んできた。しかしながら、下記「事業等のリスク」に記載の通り、今般、当社製車両の燃費試験に不正行為があったことが判明した。過去の不祥事後もなお、企業倫理遵守を徹底することができていなかったと言わざるを得ない状況である。燃費試験における不正行為を含む不祥事は開発部門を中心に生じていたことから、今後は、日産自動車から、開発部門のトップの派遣を含めた人的・技術的支援を受け、開発部門の改革を進めると共に、組織体制および業務プロセスを抜本的に見直し、社員教育の強化を図り、不退職の決意で社内改革を進めてゆく。

以上の取り組みにおいて当社グループは、コンプライアンスを最優先に考え、顧客や社会からの信頼を一日でも早く回復できるよう、経営体制の再構築に向けて不断的な努力を続けてゆく。また、内部統制・ガバナンス・コンプライアンス体制の抜本的な改革を行うことで、一層のガバナンス強化を図り、法令の遵守、業務執行の適正性・効率性の確保等に向けた改善、充実に努めてゆく。そしてこれらの取り組みを通じて企業の成長と企業価値向上を実現できるよう取り組んでゆく。

### 「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る。

#### (1) 国内外の経済情勢及び社会情勢の影響

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

#### (2) 自動車業界の競争激化の影響

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

また、自動車業界の競争の熾烈化に伴い、新製品の開発サイクルがより短期的となっている中、当社グループは、平成28年4月20日、当社製軽自動車の型式認証において、当社が国土交通省に提出した燃費試験データについて、燃費を実際よりも良く見せるため、不正な操作が行われていたこと、及び国内法規で定められたものと異なる試験方法

が取られていたことを公表した。当社は、この不正行為(以下「燃費試験不正行為」という。)について客観的かつ徹底的な調査を行うため、同年4月25日に独立性のある外部有識者のみで構成される特別調査委員会を設置し、同年8月1日付で、特別調査委員会より、その調査報告書を受領した。また、当社は、上記の当社製軽自動車以外(過去10年間における現行販売車以外(販売を終了している車両)を含む。)にも、正しく走行抵抗を算出していなかったり、法で定められた書類に事実と異なる記載を行ったり、机上計算により走行抵抗を算出したり、他車の測定データを恣意的に組み合わせ使用したりした車種があったこと等について、数度に渡り国土交通省に対し報告書を追加提出した。燃費試験不正行為により、当社は、顧客のニーズを捉えた軽自動車の次世代モデルを適時・適切に提供できないおそれがあり、また、当社のブランド及び信用の著しい低下により新製品が市場に十分に受けられない可能性がある。今後、さらなる不正が発覚した場合には、当社グループの事業運営、経営成績又は財政状態に重大な影響を及ぼす可能性がある。これに加えて、燃費試験不正行為その他の影響により当社が価格、品質、安全性等の様々な面で顧客のニーズを捉えた新製品を適時・適切に提供できない場合、また当社の戦略商品が市場に十分に受け入れられない場合には、当社グループの事業運営、経営成績又は財政状態に重大な影響を及ぼす可能性がある。

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

### (3) 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、当該各地で大規模な地震・台風・洪水等の自然災害や火災等の事故、感染症の発生により、当社グループ又はその取引先の操業の中断等の重大な支障をきたす場合がある。これらは発生可能性が高く当社グループ事業へ影響が大きいと想定されるシナリオに基づき事業継続計画・災害対策の取組整備を進めているが、想定を超える規模で発生した場合は当社グループの経営成績又は財政状態に重大な影響を及ぼす可能性がある。

### (4) 法規制等の影響

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

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

### (5) 製品の原価変動の影響

当社グループは、多数の取引先から原材料及び部品等を購入し、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、当社グループの経営成績又は財政状態に重大な影響を及ぼす可能性がある。

### (6) 為替変動の影響

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

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

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

### (8) 製品の品質・安全性の影響

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

たとえば、燃費試験不正行為に関し、当社のユーザー、取引先、提携先企業、国、地方公共団体やその他の第三者に対する補償、賠償責任等が発生した場合には多額の費用負担が発生する可能性がある。また、燃費試験不正行為の影響を受けて当社製品への評価及び需要の低下等が生じており、かかる状況が長期化する可能性もある。これらにより、当社グループの経営成績又は財政状態に重大な影響を及ぼす可能性がある。

### (9) 訴訟等の影響

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

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

当社は、平成22年2月20日、当社のエジプトにおける旧販売会社であるMASRIA Co., Ltd(以下「原告」)から、当社による同社との販売店契約の解約について、9億米ドルの損害賠償請求を含む訴訟(以下「本訴訟」)を提起されている。本訴訟につき、平成22年10月26日に第一審裁判所、平成24年7月3日に控訴審裁判所において、それぞれ、本訴訟の裁判管轄がエジプトの裁判所にはないことを理由として原告の訴えを却下する旨の判決があったが、原告がこれに対し、平成24年7月21日付でエジプト最高裁判所に上告したため、本訴訟は上告審に係属中である。

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

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

#### (10) 他企業との提携の影響

当社グループは、事業を展開する上で国内外の自動車メーカーをはじめ、他社と様々な提携活動を行っているが、提携先固有の事情、提携先との協議の不調等、当社グループの管理できない要因により、提携の目的を十分に達成できない場合、当社グループの経営成績又は財政状態に重大な影響を及ぼす可能性がある。

#### (11) 特定調達先への依存の影響

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

#### (12) 顧客、取引先等の信用リスクの影響

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

#### (13) 知的財産権侵害の影響

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

#### (14) 情報技術及び情報セキュリティの影響

当社グループの運営や製品等に利用する情報技術及びネットワークやシステムについては、ハッカーやコンピュータウイルスによる攻撃、不正使用やインフラ障害等により支障を来すおそれがあり、その結果、当社グループの経営成績又は財政状態に重大な影響を及ぼす可能性がある。当社グループは、個人情報を含むグループ内外の機密情報を保有しており、当該情報が不正に外部に流出した場合、当社グループの社会的信用及び経営成績又は財政状態に重大な影響を及ぼす可能性がある。

**(15) 株式の希薄化**

本第三者割当において発行される予定の株式数は506,620,577株である。これにより平成28年3月31日現在の発行済株式総数983,661,919株（総議決権数9,833,737個）に対して、51.5%（議決権比率51.5%）の割合で希薄化が生じる。この結果、当社の1株当たり配当額や議決権割合の低下などの株式価値の希薄化や株価に重大な影響を及ぼす可能性がある。

**(16) 筆頭株主の異動と日産自動車との提携（以下「本提携」）**

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

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

**第3【参照書類を縦覧に供している場所】**

三菱自動車工業株式会社 本店  
（東京都港区芝五丁目33番8号）  
株式会社東京証券取引所  
（東京都中央区日本橋兜町2番1号）

**第四部【保証会社等の情報】**

該当事項はありません。