

ISUZU

いすゞ自動車株式会社
アニュアルレポート **2007**

2007年3月期



GROWING OUR POTENTIAL

プロフィール

いすゞ自動車株式会社は、1916年創業以来、商用車とディーゼルエンジンの開発・生産に徹底的にこだわり、お客様に先進で最善の商品を提供し続けることで、豊かな暮らし創りに貢献してきました。

物を運ぶ「商用車」と動かす「ディーゼルエンジン」。これらは世界中の豊かな暮らしを支えるために欠くことのできない存在です。私たちが生み出した数々の商品は日本国内のみならず120を超える海外の国々にも活躍の場を広げ、その製品を通じて人々の暮らしを支えています。

私たちの使命は、世界中の“運ぶ”と“動かす”を支え続けること。だからこそ、物づくりに対する真摯な姿勢はそのままに、常に世界を視野に入れ、世界から信頼され選ばれる「いすゞ」を目指しています。

新たな時代を切り開く私たちの挑戦に、どうぞご期待ください。

もくじ

いすゞ 主要データ	1
「エルフ」の歴史	3
連結財務ハイライト	4
特集：さらなる成長・拡大に向けて	5
会長メッセージ	8
社長メッセージ	10
社長インタビュー	12
技術・研究開発への取り組み	14
環境保全・CSR活動への取り組み	16
コーポレートガバナンス・コンプライアンスへの取り組み	18
役員	20
財務セクション	21
5年間の主要財務データ	22
財政状態及び経営成績の分析	23
連結貸借対照表	26
連結損益計算書	28
連結株主資本等変動計算書	29
連結キャッシュ・フロー計算書	30
連結財務諸表に対する注記	31
独立監査人による監査報告書	40
関連会社情報	41
いすゞの歴史	42
会社情報	43

コーポレートステートメント

「運ぶ」を支え、環境と未来をひらく

ISUZU

企業理念

「運ぶ」を支え、信頼されるパートナーとして、豊かな暮らし創りに貢献します。

行動指針

私たちは、信頼をすべての基本とし、自ら考え、行動し続けます。

- (商品) 「真のニーズを追求し、魅力ある商品・サービスの創造」
- (自己) 「約束を守り、誠実で迅速な対応」
- (組織) 「世界の仲間とチームワークで達成」

将来予測事項に関する特記

当アニュアルレポートには、いすゞ自動車の計画、戦略、判断、今後の業績について、将来に関する記述が含まれています。これら将来に関する記述は、いすゞ自動車が事業を行う諸産業に関する現時点での期待・推定・予測・予想、そして経営陣の判断や仮定を基にしています。但し、期待・推定・予測・予想には、多数のリスク要因、不確定要因、仮定要因が含まれ、実際の結果はこれら将来の予測と大きく異なる可能性があります。読者の皆様には投資判断においては、各自でのご判断に従い、十分な注意をお払いいただくようお願いいたします。

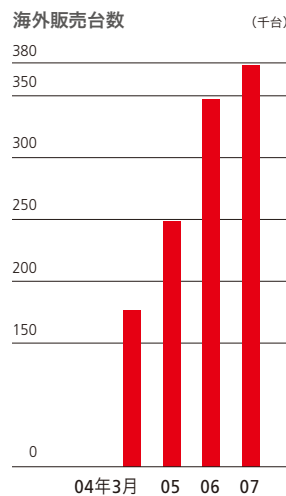
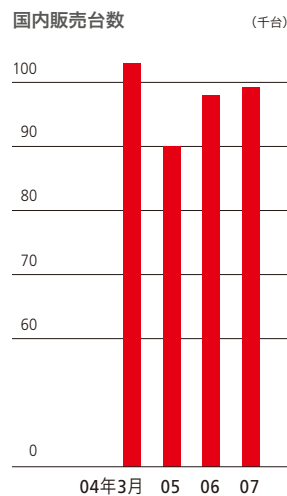
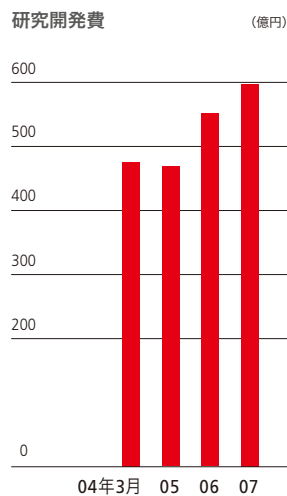
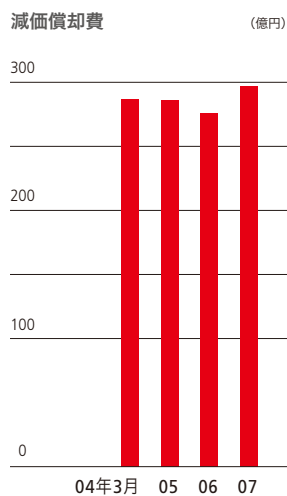
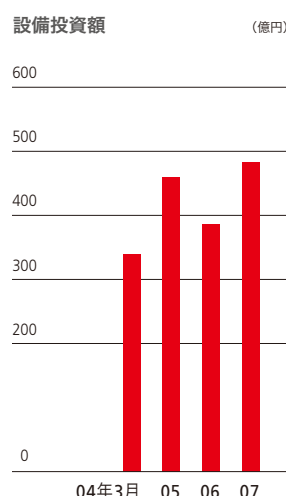
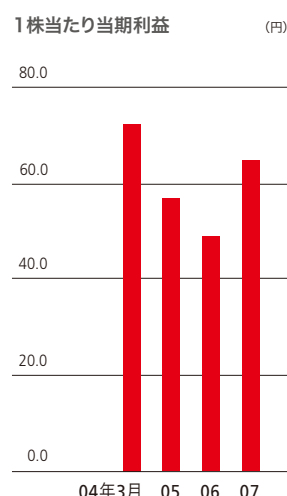
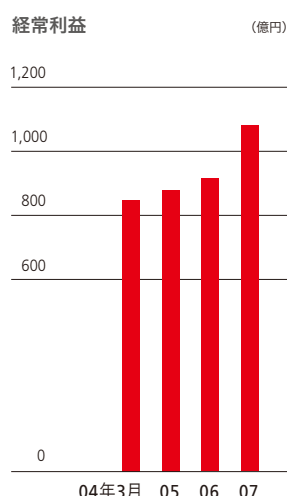
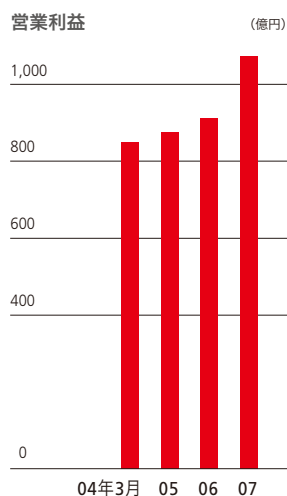
グローバルリーディングカンパニー を目指して

1916年に、日本で最初に設立された自動車メーカーであるいすゞ自動車は、商用車とディーゼルエンジンにおける「グローバルリーディングカンパニー」となることを経営ビジョンとして、企業価値の向上に取り組んでおります。

商品展開では、世界中の市場で学んできたトラックに求められるさまざまなニーズを踏まえて開発された新型「エルフ」「フォワード」及び「ギガ」に代表されるトラック事業、環境適合を最先端の技術でクリアするバス事業、タイを中心とし、経済発展の

著しいマーケットでのニーズが高いピックアップ事業、最先端技術をグローバルに展開するディーゼルエンジン事業により、更なるグローバル展開を推し進めています。

現在は、順調な事業業績を背景に、財務基盤の強化を図るとともに一層の事業拡大を目指しています。世界中の国々で、「運ぶ」を支え、信頼されるパートナーとして、豊かな暮らし作りに貢献していくべく、流通・販売・サービス網の充実をはじめとして世界各地で生産・開発・販売拠点に積極的な投資を行っています。





トラック

いすゞのトラックは、優れた経済性ととも、信頼性、耐久性、そして先進の環境性能により世界中のお客様から支持されています。いすゞの最新世代トラックには、SEEテクノロジー（安全性(Safety)、経済性(Economy)、環境性能(Environment)）(SEEテクノロジーについては14ページを参照してください)がグローバルな視点で活かせ、世界中のお客様のニーズに応えるとともに、各国の厳しい排出ガス基準をクリアしています。

トラックラインナップ

大型トラック	国内	●ギガシリーズ
	海外	●C&Eシリーズ
中型トラック	国内	●フォワードシリーズ
	海外	●Fシリーズ
小型トラック	国内	●エルフシリーズ
	海外	●Nシリーズ



バス

いすゞのバスは、厳しい排出ガス規制に適合した新開発の低燃費ディーゼルエンジンを搭載するとともに、厳格な欧州の安全基準にも適合しており、同時に優れた快適性・安全性を実現し、お客様からの信頼を得ております。また一部のモデルでは環境に配慮したCNGエンジンを搭載しています。

バスラインナップ

大型バス
●エルガシリーズ(路線バス)
●ガーラシリーズ(観光バス)
中型バス
●エルガ・ミオシリーズ(路線バス)
●ガーラ・ミオシリーズ(観光バス)
マイクロバス
●ジャーニーシリーズ
●コモシリーズ



ピックアップトラック、SUV等

いすゞのピックアップトラックは、世界の多くの市場で販売台数第1位を獲得しており、中でもタイにおいては11年という長期にわたり連続で市場シェアナンバー1を獲得しています。2006年8月には新型モデルが発売され、更なる記録の更新が期待されています。タイにおけるいすゞピックアップトラックの累計生産台数は150万台に達し、現行の「D-MAX」は世界の130カ国以上に輸出されています。

ピックアップトラック、AUV、SUVラインナップ

ピックアップトラック
●ディーマックス
●ISUZU iシリーズ
AUV
●バンサー
SUV
●アセプター
●ミュセブ



パワートレイン

いすゞのパワートレインは、優れた品質でお客様から高い評価を得ています。ディーゼルエンジンはガソリンエンジンに比べて燃費にすぐれ、CO₂排出量も少ないという特性がありますが、いすゞのディーゼルエンジンは独自の技術を活かし、クラストップレベルの低排気量・高出力を実現し、トラックのみならずピックアップトラック、乗用車向けなど多くの自動車メーカーに供給されています。

産業用エンジン

いすゞの産業用ディーゼルエンジンは変化を続ける顧客の要求と世界中の市場から求められるさまざまな用途に応える製品として、幅広い支持を得ています。いすゞのディーゼルエンジンは、産業用途において高出力・性能・信頼性が、またマリノ用途では始動時の確実な安定性が高く評価されています。いすゞは日本国内において、ディーゼルエンジン供給サプライヤーとして産業エンジン市場シェア第1位を獲得しています。

自動車用

- 4EH2-TC 1.7リッターディーゼルエンジン
- 6DE1 3.0リッターディーゼルエンジン
- 8GF1 6.6リッターディーゼルエンジン(デュラマックス6600)
- 6HK1-TC 7.8リッターディーゼルエンジン(デュラマックス7800)

産業用

- B-シリーズ 4&6 Cyl.s 4.3-6.5リッター 45-140kW
- H-シリーズ 4&6 Cyl.s 5.2-8.0リッター 147-203kW

トラック生産台数世界ランキング

順位	メーカー名	2005年生産台数		
		中型	大型	合計
1	フレイトライナー	45,824	77,288	123,112
2	ダイムラークライスラー	29,054	76,977	106,031
3	いすゞ	80,264	15,714	95,978
4	ナビスター	57,109	30,087	87,196
5	三菱ふそう	65,755	13,770	79,525
6	日野	41,911	26,703	68,614
7	フォード	49,791	0	49,791
8	マン	0	46,475	46,475
9	GM	42,081	0	42,081
10	マック	0	36,538	36,538

注) 各国自工会の資料による。(インド、オランダはデータ未入手。中国は区分違いにより除く)

事業体別売上高

	(億円)					
	単体	国内販売	北米	アセアン	その他連結会社	連結調整
05年3月	8,801	4,745	1,990	2,955	1,968	-5,523
06年3月	9,179	5,190	1,700	4,436	2,137	-6,823
07年3月	9,739	5,145	1,622	4,710	2,877	-7,464

事業体別営業利益

	(億円)					
	単体	国内販売	北米	アセアン	その他連結会社	連結調整
05年3月	606	60	-4	152	52	6
06年3月	535	44	51	210	81	-14
07年3月	615	43	48	221	108	35

車種別輸出台数推移

	(台)		
	2004	2005	2006
大型車	21,217	19,786	23,884
小型車	108,732	100,891	124,956
海外生産用部品、コンポーネント	358,190	401,253	387,885
合計	488,139	521,930	536,725

従業員数

	(事業年度)			
	04年3月	05	06	07
男(人)	7,034	7,037	7,107	7,292
女(人)	275	261	264	279
合計(人)	7,309	7,298	7,371	7,571
平均年齢(才)	38.8	39.3	39.5	39.4
平均勤続年数(年)	17.0	17.6	17.7	17.6

ディーゼルエンジン生産実績-グローバル(国別)生産台数

	生産台数		
	2004	2005	2006
日本	432,000	437,000	490,000
中国	26,000	26,000	29,000
タイ	171,000	216,000	203,000
インドネシア	23,000	24,000	16,000
ISPOL	317,000	239,000	147,000
D-MAX	173,000	202,000	212,000
合計	1,143,000	1,144,000	1,097,000

海外地域別出荷台数

	(千台)	
	2005	2006
北米	27	33
アセアン	271	265
欧州	32	28
中南米	44	56
中近東・アフリカ	86	122
オセアニア	36	29
中国	22	19
合計	518	552

History of The ELF 小型トラックの代名詞、「エルフ」進化の軌跡

「エルフ」は、常に世界の小型トラックをリードしてきました。歴代の「エルフ」に採用されてきた多くの先進技術は、その後「標準装備」となり、広く他の小型トラックにも採用されてきております。今回「世界戦略車」として6代目「エルフ」がフルモデルチェンジされたのを機に、「日本の小型トラックの歴史そのもの」と言われるいすゞ「エルフ」の1959年の誕生以来の軌跡を振り返ります。

1959 初代「エルフ」誕生

- クラス初のキャブオーバー型
- 1.5ℓ ガソリンエンジンを搭載

小型キャブオーバー型トラックの先駆者

国産小型トラックとして初めてフルキャブオーバー型として誕生。ボンネット型に比べ荷台スペースを広く取ることができ、積載効率を飛躍的に高めました。

1968 2代目登場 渦流室式ディーゼルを搭載

- ディーゼルを予熱燃焼式から渦流室式に変更
- 4速 MTのフルシンクロ化、ブレーキのハイドロマスター標準化を実現

1972 日本初の FF 小型トラック、「エルフマイバック」登場

1975 3代目登場

- キャブを人間工学に基づいた設計に一新。保安基準改正に対応。ちなみに CM には寅さんを起用し、人気を博しました。

1979

- QOS (急速予熱システム) 採用

1984 4代目登場

都市感覚デザインの「白いエルフ」登場

- ディーゼルエンジン全車直噴化を達成

白いボディカラーの先駆け

4代目は直線的なデザインと白いボディカラーで颯爽と登場。他社もこれに追随し、以後、小型トラックの定番カラーはクリーンな白に。

ディーゼルエンジンとともに進化

小型トラックにディーゼルエンジンを率先して採用。以後、直噴型など「エルフ」の進化はディーゼルエンジンとともにありました。また、QOS (急速予熱システム) などの採用でディーゼルエンジンの始動性を飛躍的に高めたのも「エルフ」でした。



1959 初代「エルフ」誕生



1968 2代目登場



1975 3代目登場



1984 4代目登場



1993 5代目登場



2006 6代目誕生

1993 5代目登場

エアロキューブデザインを採用

- 人と環境にやさしいトラックに進化、安全性も更に向上

1995 生産累計 300万台突破

1999 シェアナンバー 1 V30 達成

- 平成 10 年排出ガス規制適合
- 中期ブレーキ安全規制適合
- 運転席エアバッグ標準化

2001

- デュアルモード MT を主要車型に標準化
- アイドリングストップ機構を装備

2002

- 「エルフ」KR 登場
- コモンレール式超高压燃料噴射、PM キャタコンバーターを採用
- 国内で初めて平成 15 年排出ガス規制をクリア

2003

- 独自の次世代トランスミッションスムーサー E を市場投入
- 超低 PM 排出車認定を取得

環境・安全の時代をリード

ワイドキャブ、フロントインデペンデントサスペンション、コモンレール式電子制御燃料噴射、スムーサー E など、時代に先駆けた提案で小型トラックの進化に貢献してきました。

2006 6代目誕生!

世界戦略車として、グローバルスタンダードキャビン、小排気量・高出力の新型エンジン、新トランスミッションスムーサー Ex を採用し、平成 17 年排ガス規制をクリア

累計生産台数 500万台を突破!

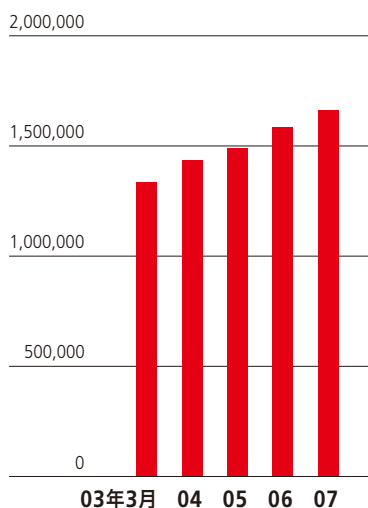
「エルフ」は、1959年に誕生して以来、常に市場ニーズに対して先進技術を先取りした商品で応え、日本をはじめ世界約 120 カ国で販売されており、累計生産台数は 500 万台を超えています。また、シェアは日本でナンバー 1、海外においても多くの国でナンバー 1 を獲得しており、ベストセラートラックとして世界中の物流を支えています。

3月31日に終了する会計年度	2007	2006	2005	2007
		百万円		千米ドル
事業年度				
売上高	¥ 1,662,925	¥ 1,581,857	¥ 1,493,567	\$ 14,086,620
当期純利益	92,394	58,956	60,037	782,670
事業年度末				
総資産	¥ 1,232,181	¥ 1,168,697	¥ 1,142,580	\$ 10,437,792
株主資本	389,061	244,350	158,463	3,295,734

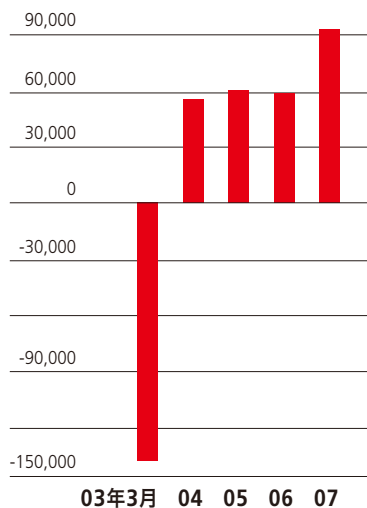
1株当たりの金額	2007	2006	2005	2007
		円		米ドル
当期純利益－基本	¥ 64.83	¥ 48.75	¥ 56.64	\$ 0.55

注) 日本円金額の米ドルへの換算は、読者の便宜のためにのみ記載したものであり、2007年3月30日の為替相場(1米ドルにつき118.05円)で計算します。

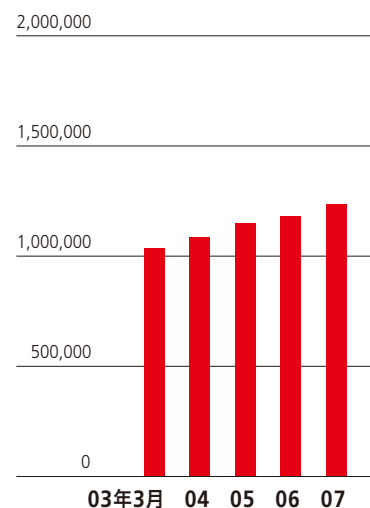
売上高
(百万円)



当期純利益 (損失)
(百万円)



総資産
(百万円)



特集：さらなる成長・ 拡大に向けて

Growing our potential



2007年3月期、「中期経営計画」（2008年3月期まで）の2年目にあたり、いすゞは将来にわたる持続的な成長のための企業基盤確立を図るため、国内CV・海外CV・LCV事業における収益力強化を進めるとともに、グローバル戦略商品として新型「エルフ」を市場投入しました。外部環境に左右されにくい経営基盤の確立は順調に進展し、中期経営計画の経営目標については1年前倒しで達成することが出来ました。

グローバルリーディングカンパニーを目指して

いすゞは、経営ビジョンを「商用車とディーゼルエンジンにおける、グローバルリーディングカンパニー」とし、環境技術、先進技術の開発・投入により、商用車・ディーゼルエンジンの商品競争力の強化を進めてきました。グローバルな視点で研究開発、生産を行うことで、世界最高水準のディーゼルエンジン及び商用車を提供していきます。



先進のディーゼルエンジン技術により、世界の各市場で厳しくなる排出ガス規制をクリアするのはもちろんのこと、低燃費・高静粛性・低振動を高い次元でバランスさせた先進のクリーンディーゼルエンジンを開発し、投入していきます。燃費、CO₂排出量といった、ディーゼルエンジンの利点を活かし、更に発展させていくことで、いすゞ商用車の競争優位性を確固たるものにできると考えています。

グローバル戦略商品の投入

2006年12月、グローバル戦略商品として、小型トラック「エルフ」を、13年ぶりにフルモデルチェンジしました。今回のモデルチェンジにあたっては、「SEE GLOBAL [グローバルな視点で、安全性(Safety)、経済性(Economy)、環境性(Environment)を実現する]」をコンセプトに、世界のすべての市場に通用するトラックを目指し、安全性、経済性、環境性能をグローバルな視点で徹底的に追求しました。

続いて、2007年5月には、小型トラック「エルフ」とプラットフォームを共通化した中型トラック「フォワード」を発表、大幅なコストパフォーマンスの向上を実現するとともに、小排気量・高出力を実現した新型エンジンの搭載により経済性の向上をも果たしています。新型「エルフ」とあわせグローバルな販売拡大を目指していきます。

ディーゼルエンジンビジネスの拡大

ディーゼルエンジンに対する社会の期待は、地球温暖化など

さらなる成長・ 拡大に向けて

Growing our potential



環境面また経済性の面からも非常に高まっています。欧州では新車販売のほぼ半分がディーゼル車であるという事実はこのことを如実に物語っています。この中で、いすゞの持つディーゼルエンジンの技術の先進性と信頼性は高く評価されており、国内外の多数の自動車メーカー・建設機械メーカーにディーゼルエンジンを供給しています。

2006年11月には、トヨタ自動車株式会社（以下、トヨタ）と小型ディーゼルエンジンの分野で業務提携を行いました。両社の開発・生産の分野における相互の経営資源の活用や、技術面の補完を図り、相互にシナジー効果を発揮する枠組み、ならびに協業案件の検討を進めています。

また、ゼネラルモーターズ（GM）グループに向けたディーゼルエンジンの供給も引き続き行っております。いすゞとGMの合併会社「いすゞモーターズポルスカ（Isuzu Motors Polska Sp. z o.o.）（ISPOL）」では、ヨーロッパ市場で2009年に導入を予定されているユーロ5排出ガス規制に対応可能な1.7リッター直列4気筒の4EH2ディーゼルエンジンを開発し、2006年10月、オペル社に向け出荷を開始しました。オペルの乗用車「コルサ」及びミニバン「メリーバ」に搭載され、2007年には158,500基を供給する計画です。

同じくGMとの米国におけるディーゼルエンジン生産合併会社「DMAX, Ltd.」では、2007年4月、2000年の創業からの累計生産基数が100万基に達しました。現在、同社の生産する6.6リッター・V8ディーゼルエンジンは主にGMの大型ピックアップトラック「Chevrolet Silverado」と「GMC Sierra」に搭載され

市場において好評をいただいております。これらは米国の厳しい環境基準、燃費基準をクリアしています。

2006年4月にGMとの資本提携は解消されましたが、2006年6月には、次世代ピックアップトラック及びプラットフォームの共同開発を目的とした合併事業をGMとの間に設立するなど、従来通りGMとの戦略的業務提携は継続しています。

グローバル展開

いすゞは、日本のみならず、世界中に開発、生産、販売拠点を展開しており、いすゞの商品が販売されている国や市場は世界120カ国以上に及んでいます。これからも、既存のビジネスでの協力関係を強化し、新しい事業に取り組んでいき、より良いトラックの提供によって世界中の人々の豊かで快適な暮らしを支えるため、積極的にグローバル化を進めていきます。

グローバル開発体制の強化

いすゞは日本を中心に米国・欧州・タイに開発拠点を展開し、各生産拠点と密接な協力体制を結んでいます。グローバル開発拠点の構築により、開発効率を高め、世界各国に展開する商品の品質の向上を進めています。

今年度は、主要市場のひとつであるタイにおいて、多様化する市場ニーズに対応、タイムリーに商品化していくために、いすゞテクニカルセンターオプアジア（ITA）の開発能力を強化し、ピックアップトラックの開発現地化を本格的に進める体制を構築しました。12月にサムプラカーン県に新社屋を竣工、現在



3箇所に分かれている試作、実験、評価部門を統合すると共に、ベンチマーク施設を併設し、更なる開発効率の向上、品質向上を図っていきます。

グローバル生産・販売体制の構築・強化

いすゞではまた、既存生産設備を強化し、商品力の向上を進めています。タイでは、2006年8月、1トンピックアップトラック「ディーマックス」の新型モデルの販売を開始しました。また、前年度から取り組んでまいりました現地の製造拠点である泰国いすゞ自動車のピックアップトラックの生産能力増強が完了し、年間35万台を供給できる体制が整いました。タイにおけるいすゞのピックアップトラック販売台数は11年連続第1位となっています。

既存設備の増強に加え、いすゞは海外生産を積極的に進めています。ロシアにおいては、2006年7月、OAO Severstal-Avto(SSA)社と提携、SSA社傘下のウリヤノフスキィ・アフモビルニィ・ザヴォド社[OAO Ulyanovsky Avtomobilny Zavod](以下、UAZ社)にて小型トラック(エルフ)の生産(SKD組立)・販売を開始しました。ロシアにおける現地組立は日本自動車メーカーとしては初めてとなります。また、スワラジ・マツダ(Swaraj Mazda)と中型バスの現地生産・販売に関する提携を結び、急速に拡大中のインド市場に参入しました。

いすゞでは、世界各国において均一した高い商品品質を維持するとともに、充実したアフターサービスを提供するオペレーション体制を構築するべく、いすゞが主導となり積極的なネット

ワーク作りを進めています。

2006年10月、GMサウスアフリカとの合併で、いすゞトラックサウスアフリカを設立、南アフリカ及び周辺国におけるいすゞ商品の販売体制を整えました。

また、欧州における拡販体制の基盤を固めるため、2006年12月、三菱商事との合併でいすゞオートモーティブヨーロッパ(Isuzu Automotive Europe GmbH, IAE)を設立しました。これにより、ベネルクス、スペイン/ポルトガル、ドイツ/オーストリア3地域のマーケティング及び販売管理を統合するとともに、小型トラックとピックアップトラックの販路を統合することで効率性を高め、新たな拡販も進めていきます。新会社では、小型トラックの販売台数を今後3年間で16,000台から32,000台に伸ばしていく計画です。

日本では、お客様へのサービス向上と長期的収益基盤の確立を目指して、2007年2月、ライフサイクル事業の強化のため伊藤忠商事との合併でいすゞネットワーク株式会社を設立しました。ライフサイクル事業とは、車両の購入から運行、代替・廃車に至るまですべてのニーズに対応するサービスで、新会社はいすゞ販売会社に対するサポート業務を一手に引き受け、ライフサイクル事業の企画立案、マーケティング、システム基盤構築を行うとともに、不動産管理、集中購買、その他間接業務を統合して、販売会社が本来の業務である顧客サービス及びサポートに集中できる体制を構築していきます。

会長メッセージ

Growing our vision

はじめに、当社の経営と事業展開にご理解とご支援を頂いている多くのステークホルダーの皆様に心より御礼申し上げたいと思います。当期（2007年3月期）も4期連続の増収増益となり、営業利益、経常利益では過去最高の業績をあげることができたことを報告させていただきます。



今年、いすゞ自動車は設立70周年を迎えました。私たちのビジネスは、この70年の間に世界規模に拡大し、現在では120カ国以上の国でいすゞのトラックがその国の物流を支え、人々の生活に貢献しております。お蔭様で、その多くの国のお客様にいすゞのトラックが愛され、更に多くのお客様から新しいトラックのご要望を頂いております。これからも私たちは、世界のお客様の生活に目を向け、新たな物流の価値を提供し続けることにより、世界の人々の豊かな生活のために貢献したいと考えております。

また、現在のビジネス環境においては、地球温暖化等の環境問題への対応が世界的に日々重要性を増しております。また、それら課題への対応策の内、最も現実的で重要な解としてディーゼルエンジンが注目を集めております。そして、そのディーゼルエンジンの専門メーカーとして、いすゞ自動車が世の中の皆様から大きな期待をお寄せ頂いております。「商業

車とディーゼルエンジンにおけるグローバルリーディングカンパニー」を目指す私たちいすゞ自動車にとりまして、燃費効率に優れたクリーンなディーゼルエンジンを開発しご提供することにより、世界の皆様の豊かな暮らしに貢献することも、社会的使命だと考えております。この重要な使命を果たすためにも、常に将来に目を向け技術革新に尽力し、ステークホルダーの皆様にご支援を頂けるように努力し続けます。

井田 義則

井田 義則
代表取締役会長

社長メッセージ

Growing a world of opportunity

去る6月28日に開催された定時株主総会後の取締役会において、当社の代表取締役社長に就任したことを、ここにご報告いたします。これまで主として財務、海外事業を担当し、多くの貴重な経験を積んできましたが、最近では井田前社長のもとで、6年間にわたり企画・財務担当役員として、当社の再建、事業拡大、財務基盤の再構築に注力してきました。これまでの前社長を事業戦略・財務面からサポートするというポジションから、多くの事を学んできましたが、今後は社長として、さまざまな経営課題に対して、先頭に立って積極的にチャレンジしていく所存です。

2007年3月期業績についてですが、国内事業は、後半期に排出ガス規制の一巡から減少傾向に入りましたが、通期としては先期並となりました。海外事業は、タイでのピックアップ事業はほぼ前年並みの高い水準となり、また商業車では、資源国を中心に販売拡大し、加えて新規市場へも積極的に参入致しました。

これらの結果、売上高1兆6,629億円、営業利益1,069億円、経常利益1,146億円、当期利益923億円という当初予想を大幅に上回る結果となりました。この数値は、当期利益を除き4期連続で増収増益かつ過去最高利益であり、中期経営計画の目標を1年前倒しで達成したこととなるものです。

2008年3月期は、国内事業の効率化を図ることで、国内収益減少分を最小限に食い止めるとともに、これを海外での事業展開による収益増加分でカバーすることにより、先期並の収益を計画しております。

現在のいすゞを取り巻く事業環境につきましては、世界的な環境意識の高まりから、次世代の先進環境技術としてディーゼルエンジンが注目され、高く評価されてきております。また他方で、この環境技術開発の高コスト化から、負担低減に向けた商用車メーカーのグローバルな再編が広まっています。

このようなビジネス環境下で、私たちは欧州・米国・日本それぞれの厳しい環境基準に適合するディーゼルエンジン技術を有し、このディーゼル先進技術をベースとする差別性の高い商用



車をグローバルに展開していくことで、業界内での確固たるポジションを構築していきます。

当期における具体的な取り組みとしては、海外事業拡大、新商品の投入を積極的に行ってきました。詳細は右表をご参照ください。

また、特に新商品の投入につきましては、昨年12月、当社の主力商品であり、年間20万台規模で生産・販売しているグローバル・ベストセラー小型トラック「エルフ」を13年ぶりにフルモデルチェンジし、その高品質・高機能性により、先進国から発展途上国にいたるすべての市場をカバーする「グローバル戦略車」としてのポテンシャルを、より一層高めました。

今年5月にはこの「エルフ」とモジュールを共有する中型トラック「フォワード」もフルモデルチェンジし、「エルフ」譲りの商品力の高さで、当社グローバル販売の一層の拡大に寄与するものと期待しています。

今後も、私たちいすゞ自動車は、皆様の信頼に応え、持続的成長に向けてチャレンジしてまいります。株主・投資家の皆様には、一層のご理解・ご支援をよろしくお願い申し上げます。

細井 行

細井 行
代表取締役社長

Highlights

2006年	4月	ウクライナに販社を設立
	7月	インドへの中型バス投入
	7月	ロシアでの小型トラック事業開始
	8月	タイでピックアップトラックをモデルチェンジ
	9月	ドイツ・オーストリアに販社を設立
	10月	南アフリカに販社を設立
	12月	小型トラック「エルフ」を13年ぶりにフルモデルチェンジ
2007年	1月	ウズベキスタンで小型バス生産を開始
	4月	カナダに販社設立
	4月	トルコの生産販売会社へ増資
	5月	中型トラック「フォワード」を13年ぶりにフルモデルチェンジ

社長インタビュー

Question 1: 持続的成長のために、どのような取り組みを行っていますか。

グローバルに事業を展開し、バランスの良い事業構造を構築するとともに収益を拡大していくことが重要と考えています。これまでいすゞは、その収益の多くを日本市場に依存してきましたが、近年、国内事業の効率化を進めるとともに、海外事業の拡大と収益構造の改革を図ってきました。

この取り組みにより、以前は売上高比率が60%を超えても、営業利益比率では20%程度にとどまっていた海外事業が、当期には売上高比率が64%、営業利益比率でも売上高と同レベルの収益貢献度を上げるにまで収益構造を改善させることができました。今後もこの方向性に沿って、事業構造改善を進めていくことで、結果として持続的成長が実現できるものと考えています。

Question 2: 国内トラック需要が今後低迷すると言われていますが、どう対応していくのですか。

国内事業では、販売会社において、営業カバー率*の向上に取り組み、新車販売台数が多少減少しても安定的に収益を出せる体質になってきました。今年も更に高い目標を設定し、引き続き、強化に取り組めます。

また、お客様にいすゞ車をいつでも安心してお使い頂く為に、アフターサービスの更なる充実と車両生涯のトータルコスト低減のためのライフサイクルビジネス強化を目的として、いすゞネットワーク株式会社を設立しました。このいすゞネットワーク株式会社の支援により、お客様へのサービスの充実と併せて、新車販売以外の業務の効率化も強力に推進していきます。

* 新車販売量に直接影響されない保有ビジネス獲得による経営安定力を示す指標。

Question 3: 拡大を進めている海外事業の状況について詳しくお聞かせください。

海外市場においては、先年までは新規市場への進出を積極的に推進してきました。今期以降は、既存市場も含め、海外市場の

オペレーションの強化と拡販にじっくりと取り組みたいと考えています。

トラックビジネスにおいて重要なことは、お客様と同じ視点に立ち、お客様のニーズに合った最適な商品とサービスを提供して、お客様のトラックを稼働させ続けることとあります。そのためには、現地生産機能の充実を図り、さまざまな国で生産する商品の品質安定化と、販売体制や販売インフラ強化により充実したアフターサービスを実現する必要があります。

これらの活動にじっくり取り組み、各市場にしっかりといすゞブランドの根をおろしながら、拡販施策を展開したいと考えています。

Question 4: トラックの商品展開について、お聞かせください。

商品としては、700Pシリーズと呼ばれる小型トラックと中型トラックの新商品があります。700Pシリーズの特徴は、小排気量エンジンで高出力を実現し、車両重量の軽量化により、十分な積載量を確保するとともに、低燃費、低コスト化を実現した点であります。

また、従来、中型トラックは大型トラックをダウンサイジング



するという手法で開発してきましたが、700Pシリーズでは世界で一番売れている小型トラックである「エルフ」と同一コンセプトによって、モジュール開発したことにより、商品面、コスト面で競争力が強化されました。「エルフ」に引き続き、この中型トラック「フォワード」が、今後の海外展開のひとつの鍵になると思われます。

「エルフ」は、昨年12月に国内市場で発表した新型「エルフ」を、今年2月からは北米市場で、更に今後、タイやオーストラリアなどの海外市場にも順次投入していきます。また、中型車である「フォワード」も、5月24日の日本市場での発表を皮切りに、世界の市場に投入していきます。

Question 5: ディーゼルエンジン事業の強みは、どのようなところでしょうか。

ディーゼルエンジン事業に関しては、先進のテクノロジーを採用した1.7リッターから15.7リッターまでのフルラインナップを持ち、日本・欧州・米国という3大排出ガス規制をクリアするとともに、自社製商用車、他社の商用車／乗用車への供給、産業用エンジンへ供給するというユニークで戦略的なポジションを確立し

ております。将来的には、トヨタとのこの分野での事業提携が加わり、グローバルリーディングカンパニーの地位を確固たるものとしていきます。

Question 6: 次期中期経営計画について、お聞かせください。

現在、2008年4月から2011年3月までの次期中期経営計画を策定中です。方向性としては、現中期経営計画において取り組んだ、「成長への布石としての積極投資」を継承するもので、新たな「飛躍」に向け、グローバルリーディングカンパニーを目指して規模・収益力・体質を確立し、持続的成長を実現していくものと考えています。

技術・研究開発への 取り組み

Growing closer to our customers

いすゞは常に世の中のニーズを先取りし、新商品及び新技術の研究開発に取り組み、最初から世界の各市場で販売することを前提としています。現在の中期経営計画において、いすゞは従来の国内向け商品を各市場向けにアレンジするという商品作りから、世界標準を目指すグローバル戦略車開発へシフトしました。厳しい競争環境の中、更なる高付加価値商品を開発・投入し、グローバルな競争に打ち勝つことで、あらゆるステークホルダーの期待に長期にわたり応えていくための新たな取り組みです。

商用車やディーゼルエンジンに求める性能や品質は、世界共通のものであります。いすゞは世界中のお客様のニーズに応えるため、開発コンセプト「SEEテクノロジー」及び低排出ガス且つ高出力なディーゼルエンジンを具現化する「I-CAS」に、グローバルな視点で取り組み、世界に通じる新型車を開発しています。今後この「グローバル戦略車」を世界中でより多くのお客様に選んでいただくことが、私たちの開発成果となるものと考えています。

「SEEテクノロジー」：先進技術への挑戦

「SEEテクノロジー」は、安全技術：Safety、経済技術：Economy、環境技術：Environmentそれぞれのイニシャルからとったもので、商品開発上の3つの重要技術を個々に高めるとともに、高次元でバランスさせるという開発基本コンセプトです。このコンセプトに基づいて、世界市場に通用する商用車及びディーゼルエンジンを目指して先進技術をより高めていくことで、「グローバル戦略車、グローバル戦略エンジン」が開発されています。

「I-CAS」：燃焼効率向上のために

「I-CAS(いすゞ クリーンエアソリューション)」は、燃費が良くCO₂の排出量が少ないというディーゼルエンジン本来の優位性を活かしながら、「燃焼最適化技術」「後処理技術」「総合的な電子制御」の3つの重要な技術を高いレベルで融合させるこ

とで、低排出ガス、低CO₂、ハイパワーを同時に実現するためのディーゼルテクノロジーです。

中でもいすゞは、ディーゼルエンジンの燃焼を最適化するために欠かせない電子制御技術で、世界のトップレベルにあります。これはいすゞ独自で開発し、ノウハウを蓄積してきたことによるものであり、ディーゼルエンジンの性能が車両の競争力を左右することを考えると、高度な制御システムを自主開発しているメリットは計り知れないほど大きなものがあります。また、ディーゼルエンジンにおけるPM(粒子状物質)やNO_xを激減する「均一予混合燃焼」と呼ばれる新たな燃焼方式においても、優れた技術を持って開発を進めています。

700P(プロジェクト)：「グローバル戦略車」の開発

小型・中型トラックのプラットフォームの統合やデジタル技術を駆使し、設計・実験に関わる時間とコストを劇的に低減するとともに装置別のコモディティー開発と部品の共通化を進め、大幅なコスト削減を実現しました。また、品質の向上や高性能化を実現し、より商品力を高めることができました。この開発成果は、新型「エルフ」、新型「フォワード」をお使いいただくことにより、世界中のお客様に実感していただけます。

グローバル戦略車 新型「エルフ」

いすゞの主力商品「エルフ」は、6代目となって生まれ変わり





ました。13年ぶりのフルモデルチェンジとなった新型「エルフ」は、いすゞが追及する高度な安全性、経済性、環境性能を兼ね備えた、世界市場に通用するトラックとして開発されました。2006年のグッドデザイン賞を受賞した新型「エルフ」は、ゆったりとした機能性の高いキャブを備えています。コンピュータ支援設計分析によって剛性の高いキャブと重量削減が両立し、軽量化、省燃費、運行コストの削減を実現しています。

「エルフ」には未来を見据えるとともに、顧客のニーズに合わせた先進技術が凝縮されています。新たに開発した4JJ1-TCS型3リットル・インタークーラー・ターボ・ディーゼルエンジンは、いすゞの思想、技術、性能を備えた、高効率のディーゼルエンジンです。小排気量・高出力による軽量化を実現するとともに、燃費も大きく改善されており、現在世界でもっとも厳しいディーゼルエンジン排出ガス規制といわれる日本の新長期排出ガス規制に適合しています。

グローバル戦略車第2弾 新型「フォワード」

新型「エルフ」に続いて、2007年5月には中型トラック「フォワード」の新型モデルを国内市場において発売しました。小型・中型トラックをひとつのグループとして考えた新しいグローバルコンセプトから生まれた新型「フォワード」は、世界市場に通用する安全性、経済性、環境性能を追及し、開発されました。新排出ガス基準時代の省エネ車、新中型免許最適車、セーフティ・

セキュリティの新しい3つの価値基準を提案します。

新開発の4HK1-TCS型5.2リットル・インタークーラー・ターボ・ディーゼルエンジンは従来のエンジンにくらべ、小排気量・高出力の実現による軽量化を追及し、エンジンに求められる諸性能を引き上げました。また、マニュアルトランスミッションの進化系である「スムーサー Fx」の採用によって、更なる燃費の向上と排出ガスの削減を実現しています。新型「フォワード」は車両総重量8トンから11トンまで幅広いモデルをラインナップし日本の新中型免許制度に適合しています。

トヨタ自動車との事業提携

2006年11月にいすゞはトヨタと小型ディーゼルエンジンに関する業務提携を締結しました。提携内容は、(1)小型系ディーゼルエンジンの開発及び生産、(2)ディーゼルエンジンの排出ガス制御技術ならびに装置の共同研究開発、(3)エンジンに関する各種基礎技術ならびに代替燃料等の幅広い環境技術です。第1と第2の分野はいすゞが、第3の分野はトヨタが主体となり協業の具体的な検討を進めています。

環境保全・ CSR活動への取り組み

Growing our commitment

いすゞは、事業面における競争優位を確立するだけでなく、地球環境保全や地域社会への取り組みにおいても「グローバルリーディングカンパニー」になることを目指しています。そのために、お客様、サプライヤー、株主様、地域社会、従業員、といったあらゆるステークホルダーとの関係強化に努めています。また、国内・海外の各地において地域社会に貢献するさまざまな活動を推進しています。



いすゞの環境保全への取り組み

いすゞは商用車とディーゼルエンジン分野で最先端を走り続ける社会的責任があり、ディーゼルエンジンの改良においても先駆者としての使命を果たすべく努力していきたいと考えています。いすゞでは、1990年に「いすゞ地球環境委員会」を発足、1992年には「いすゞ地球環境憲章」を定め、早くから地球環境保全に対する活動に取り組んできました。

いすゞの環境保全システム

1998年に国内のトラックメーカーとして初めてISO認証を取得して以来、生産部門を中心に、研究開発部門、海外の主力工場を含む全社で導入を進め、2002年には導入を完了しました。また2005年には、連結環境マネジメントシステムの対象となった環境連結全社でISO 14001認証取得を完了しました。

いすゞでは環境マネジメントシステムの実施状況を確認し、進捗度を測定するために毎年監査を行っています。環境に関する社内監査は年1回(事業所によっては2回)、これに外部認証団体による監査と評価が加えて行われます。

環境に対する影響の削減

いすゞは地球温暖化に対しては、クリーンなディーゼルエンジン・車両の燃費改善、製造過程の省エネ、省燃費・安全運転に関するドライバーへの啓蒙、チーム・マイナス6%活動等に取

り組んでいます。

ディーゼルエンジンは熱効率がよいため、同等のガソリンエンジンに比べてCO₂排出量が2割から4割削減でき、地球温暖化防止に貢献しています。いすゞではこの10年でエンジンの燃料消費量を約4割削減した結果、資源を節約し、CO₂排出量を激減させました。

環境に配慮した低公害車

いすゞでは燃費効率に優れるトラックや、スーパークリーンディーゼルエンジンの開発努力に加え、低公害車の開発も積極的に進めています。都市型の短距離輸送に利用される小型配送トラックの効果に注目して、圧縮天然ガス(CNG)車とディーゼルハイブリッド車の開発を進めています。

「エルフ」「フォワード」のCNG車はお客様から、非常に高い評価を得ています。特に「エルフCNG」は国内シェア約70%を維持しています。燃料供給にマルチポイント・インジェクション(MPI)方式を採用した「エルフCNG-MPI」は、新長期排出ガス規制のCNG車排出ガス基準をクリアし、現在販売されているトラックの中で最もクリーンな排ガス性能を達成しました。

2005年に発売された「エルフ ディーゼルハイブリッド」には、ディーゼルエンジンと電気モーター・ジェネレーターといういすゞ独自のハイブリッドシステムを採用、マニュアルトランスミッションを完全自動制御する「スムーサーE オートシフト」と



組み合わせたことにより、既存のディーゼル燃料供給インフラのまま、すぐれた燃費性と低排出ガスを実現しました。

その他の環境保全への取り組み

車のライフサイクルの中で、耐用年数を過ぎた車両の廃棄処理も大きな課題のひとつです。いすゞでは「2015年までに使用済み自動車リサイクル率95%以上」を目標に、リサイクル材使用の用途拡大など、リサイクル向上へ向けたさまざまな取り組みを行っています。

ソフト面での代表は「みまもりくんオンラインサービス」です。これはリアルタイム車両診断・情報システムで、車両運行の効率化や燃費向上に貢献します。同サービスはエコドライブを支援するシステムとして2005年に第2回エコプロダクツ大賞国土交通大臣賞を受賞したほか、MCPC award 2007（主催：モバイルコンピューティング推進コンソーシアム）ではグランプリ及び総務大臣賞を受賞しました。

社会とのコミュニケーション

いすゞでは、1999年から毎年「環境・社会報告書」を発行し、いすゞを取り巻くステークホルダーと良好な関係を保つよう、努めてきました。また、事業を展開する地域社会での取り組み、世界各地での災害救援活動など、さまざまな活動を積極的に行っています。南極観測隊には47年間にわたりディーゼル

技術者を派遣してきたほか、オゾン層と地球温暖化の観測を行う研究チームへのサポートも行っています。

各国のグループ会社においても地域社会活動に積極的に取り組んでおり、2006年度も各地からさまざまな活動が報告されました。メキシコでは、大気汚染観測のためにNシリーズトラックをメキシコ科学省・国立エコロジー研究所(INE)に寄贈しました。2002年から社会貢献活動を行っているIPC(いすゞフィリピンコーポレーション)では、アラミノス市(ルソン島北部)沿岸地域の環境保護を目指す「マングローブ林を守れ」運動に参加、マングローブの苗木5ヘクタール分を寄贈しました。また、NGO団体との協力により、アジアの国々の教育支援を開始しております。

また、いすゞでは創業70周年を記念して、グローバル規模での社会貢献活動プログラムをスタートさせました。長年にわたりいすゞを支えてくれた各国地域社会に対し、商業者やディーゼルエンジンの供給という本業以外の形でも、人々の豊かな暮らし作りに貢献する活動を開始致しました。社会活動貢献を通じて、グローバル社会の一員としての役割と責任を果たしていきます。

コーポレートガバナンス・ コンプライアンスへの取り組み

Growing in confidence

いすゞでは、コーポレートガバナンスとコンプライアンスを経営の重要課題として、「「運ぶ」を支え、信頼されるパートナーとして、豊かな暮らし創りに貢献します。」という企業理念を実現していく基盤と考えています。企業としての持続的成長、企業価値の向上に必要な利益確保、そしてコーポレートガバナンスの体制とコンプライアンス活動が必要不可欠であると認識しています。

いすゞのコーポレートガバナンス体制

いすゞのコーポレートガバナンス体制は、経営判断及び業務遂行の迅速化、更に公正かつ透明な業務遂行を目指したものです。具体的には5名からなる監査役会（うち社外監査役3名）、会社経営の重要事項を審議決定する社長直属の経営会議、業務執行権限の委譲による執行役員制度を導入しています。社外監査役が企業活動を監視するため、独立した観点から経営機能をチェックすることができます。

2005年4月、いすゞは、客観的な助言・監督・評価を行うためにコンプライアンス委員会を設置、更に経営陣から個々の従業員に至るまでグループ全体にわたるコンプライアンスのための組織構造を確立しました。公正性と透明性を確保するため、コンプライアンス委員会には外部の法務専門家も参加しています。またコンプライアンス関連の業務促進のため、社長直属でコンプライアンス推進部を設置しています。更には従業員がコンプライアンスに関する問題を直接報告できるよう、外部の法律事務所に「目安箱（ヘルプライン）」を設けました。その目的は、社内コンプライアンスに関する問題を把握するルートを確保することです。

コンプライアンスに関する基本的な取り組み方針

いすゞでは2005年5月、全役員・社員が高い倫理観をもって行動することによって社会の信頼を獲得し、コーポレートビ

ジョンを実現していけるよう、「コンプライアンスに関する基本的な取り組み方針」を公表しました。「コンプライアンスに関する基本的な取り組み方針」は社内・社外を問わず適用されるもので、完全なコンプライアンス、適切な情報開示、社会への説明責任を目標としています。

「コンプライアンスに関する基本的な取り組み方針」には7本の柱があります。

- 1 お客様からの信頼。社会的に有用な商品・サービスを提供することで、豊かな暮らしに貢献し、お客様の信頼を獲得します。
- 2 公正かつ健全な行動。公正かつ自由な競争に基づいた取引を行います。また、行政・政治と健全かつ正常な関係を保つとともに、市民社会の一員として、反社会的勢力及び団体とは断固として対決します。
- 3 企業情報の開示。株主様はもとより、広く社会的コミュニケーションを行い、企業情報を適時・適切かつ公正に開示します。
- 4 従業員の尊重。従業員が能力を最大限発揮できるように、人格・個性を尊重し、安全で働きやすい環境を実現します。
- 5 環境保全への貢献。事業活動を通して、環境保全に取り組むことはもちろん、地球に暮らす市民として、社会や地域の環境保全活動にも積極的に取り組みます。
- 6 社会への貢献。良き企業市民として積極的に社会貢献活動を行います。
- 7 国際・地域社会との調和。国や地域の文化、慣習を尊重し、事業活動を通してその発展に貢献します。



いすゞでは、高いレベルのコンプライアンス実現を目標としています。そのために、定期的に啓蒙・研修によって全役員・従業員に共通のコンプライアンス意識を持たせ、組織内で解決不可能な問題についてコンサルティング機能を提供し、違反には迅速に対応して再発を防止します。

特に経営陣は、常にコンプライアンスの率先垂範を重要な役割と認識するとともに、違反行為に対しては自らが調査と解決にあたり、迅速かつ的確な情報公開によって社会への説明責任を遂行します。

コーポレートガバナンスの強化

いすゞでは近年、コーポレートガバナンスの強化に向けて多数の取り組みを実施してきました。経営判断・経営行為に関する説明責任の強化、チェックアンドバランスの実行、迅速かつ適切な情報公開による投資家と社会一般からの信頼維持などです。これら方策の根底となる原動力は、健全性、遵守性、透明性の確保です。近年の取り組みには次のようなものがあります。

- 現地マネージメント体制を強化するため、「現地事業統括」を設置。北米事業、アセアン事業では2003年、中国事業では2004年。
- 2004年4月、総務・人事の監査グループ [the Audit Group of the General Affairs and HR Department] を内部監査部に改組、内部監査を統括する独立組織としました。

- サステナビリティとガバナンスにおける取り組みのひとつとして、1999年から「環境・社会報告書」を作成公表しています。これはいすゞの環境マネジメントの実績と、環境への影響削減、廃棄物削減、リサイクル推進を目指した多彩な取り組みの成果をまとめた報告書です。2000年からは、「環境・社会報告書」の英語版も公表されています。

いすゞでは、公正な事業慣行と企業透明性の観点から、情報開示に真剣に取り組んでいます。公式ウェブサイトをはじめさまざまな経路によって情報提供を行い、世界中の株主様ほかステークホルダーの皆様に対する英語での詳しい情報発信も行っています。

個人情報保護

2005年3月、いすゞは個人情報保護のためのプライバシーポリシーを発表し、全いすゞ販売会社の意識向上のため、「個人情報保護法ガイドブック」を制作・配布しました。いすゞではコンプライアンスについて厳格かつ総合的なアプローチを取り、外部への働きかけによってコンプライアンス意識を高め、最高の基準を実現しようと努力しています。



取締役

代表取締役会長
代表取締役社長

取締役副社長

取締役 兼 上席執行役員

- 1 井田 義則
- 2 細井 行
- 3 新谷 剛郎
- 4 只木 可弘
- 5 堤 直敏
- 6 片山 正則
- 7 河崎 英三
- 8 篠原 彰
- 9 清水 康昭
- 10 月岡 良三
- 11 当麻 茂樹

監査役

常勤監査役

監査役

- 山口 耕二
- 木内 資雄
- 若林 茂章
- 長島 安治
- 土田 進

執行役員

上席執行役員

執行役員

- 佐々木 敏夫
- 山田 勉
- 成松 幸男
- 浦田 隆
- 清水 和治
- 里見 俊一
- 名達 博吉
- 小澤 孝文
- 小田嶋 勝

- 中川 邦治
- 加藤 祐三
- 大山 浩
- 袴田 直人
- 原田 理志
- 伊藤 一彦
- 小村 嘉文
- 徳永 俊一
- 永井 克昌
- 馬場 健吾
- 佐々木 誠
- 水谷 春樹

(2007年6月28日現在)



財務セクション

いすゞ自動車株式会社 アニュアル レポート 2007

5年間の主要財務データ	22
財政状態及び経営成績の分析	23
連結貸借対照表	26
連結損益計算書	28
連結株主資本等変動計算書	29
連結キャッシュ・フロー計算書	30
連結財務諸表に対する注記	31
独立監査人による監査報告書	40

5年間の主要財務データ

連結	百万円					千米ドル
	2007	2006	2005	2004	2003	2007
事業年度:						
売上高	¥1,662,925	¥1,581,857	¥1,493,567	¥1,430,339	¥1,349,449	\$14,086,620
売上原価	1,413,402	1,347,861	1,268,483	1,214,763	1,171,366	11,972,914
売上総利益	249,523	233,996	225,083	215,576	178,083	2,113,706
販売費及び一般管理費	142,542	143,334	137,869	131,085	162,621	1,207,474
営業利益	106,980	90,661	87,214	84,490	15,462	906,231
経常利益(損失)	114,697	93,843	91,555	81,678	(4,200)	971,598
税金等調整前当期純利益(損失)	107,483	79,625	68,767	55,357	(111,527)	910,491
当期純利益(損失)	92,394	58,956	60,037	54,713	(144,301)	782,670
事業年度末:						
総資産	¥1,232,181	¥1,168,697	¥1,142,580	¥1,077,816	¥1,028,844	\$10,437,792
株主資本	389,061	244,350	158,463	109,753	26,434	3,295,734

単体	百万円					千米ドル
	2007	2006	2005	2004	2003	2007
事業年度:						
売上高	¥ 973,884	¥ 917,895	¥ 880,072	¥ 890,336	¥ 760,608	\$ 8,249,759
売上原価	813,229	753,078	728,369	730,395	656,576	6,888,857
売上総利益	160,654	164,816	151,702	159,941	104,032	1,360,901
販売費及び一般管理費	99,163	111,309	91,135	92,945	90,904	840,011
営業利益	61,491	53,506	60,566	66,995	13,128	520,890
経常利益(損失)	68,273	64,149	53,907	57,561	4,880	578,341
税金等調整前当期純利益(損失)	69,111	47,122	22,345	32,221	(146,966)	585,439
当期純利益(損失)	68,325	46,476	27,019	38,857	(189,447)	578,786
事業年度末:						
総資産	¥ 899,783	¥ 867,698	¥ 812,521	¥ 808,674	¥ 717,601	\$ 7,622,052
株主資本	292,807	231,289	169,353	151,722	82,743	2,480,371

注: 日本円金額の米ドルへの換算は、読者の便宜のためにのみ記載したものであり、2007年3月30日の為替相場(1米ドルにつき118.05円)で換算しています。

財政状態及び経営成績の分析

当連結会計年度の財政状態及び経営成績の分析は、以下の通りです。
なお、本項に記載した将来に関する事項は、有価証券報告書提出日（2007年6月28日）現在において当社グループが判断したものです。

(1) 重要な会計方針及び見積り

当社グループの連結財務諸表は、我が国において一般に公正妥当と認められている会計基準に基づき作成されています。当社経営陣は、連結財務諸表の作成に際し、貸倒引当金、棚卸資産、投資、法人税等、退職金、製品保証引当金などの計上に関して、見積りによる判断を行っています。実際の結果は、見積り特有の不確実性があるため、当初の見積りとは異なる場合があり、業績に悪影響を与える可能性があります。

(2) 当連結会計年度の経営成績の分析

1. 当連結会計年度の概況

当連結会計年度の経営成績は、将来の成長に向けた積極的な研究開発投資の実行に伴う費用の増加、原材料価格の上昇などの影響を受けたものの、海外市場での拡販、資材費等の合理化活動により、売上高1兆6,629億円（前年度比5.1%増）、営業利益1,069億円（前年度比18.0%増）、経常利益1,146億円（前年度比22.2%増）、当期純利益は923億円（前年度比56.7%増）となり、営業利益、経常利益、当期利益とも、過去最高益を更新しました。

2. 売上高

当連結会計年度の売上高は、1兆6,629億円（前年度比5.1%増）と増加しました。

国内商用車市場において、普通トラックの全需は105,428台（前年度比0.1%減）とわずかな減少にとどまり、2-3トンクラスの全需は120,830台（前年度比3.2%増）とやや増加しています。しかし、当連結会計年度後半以降、NOx・PM（窒素酸化物・粒子状物質）法規制に対応した買替え需要が収束に向かっており、市場環境は厳しさを深めています。このような環境のなかで、燃費・経済性に優れた商品の投入、当社グループ一体となった販売施策の実施などにより、普通トラックで29.3%（前年度比0.5%増）、2-3トンクラスで39.0%（前年度比0.7%減）と引き続き高いシェアを維持することができました。この結果、国内売上は6,946億円（前年度比1.4%増）に増加しました。

アジア地域への売上高は4,564億円（前年度比3.2%増）と増加しています。主な要因としては、アセアン地域でのピックアップトラックの販売が好調に推移していることが挙げられます。特に自動車市場全体の6割以上をピックアップトラックが占めているタイ市場において、当社グループのピックアップトラックは39%のシェアを獲得しており、同業他社との競争が激化する中でも高い水準を維持し続けています。

北米地域への売上高は1,753億円（前年度比4.2%減）と減少しています。これはSUV事業のスリム化を重視した販売活動によるものです。

その他地域への売上高は3,365億円（前年度比23.9%増）と大きく増加しています。新たな市場の開拓を積極的に進めた結果、特に中東諸国、南米などの資源国で販売を拡大させたことが主な要因です。

3. 営業利益

当連結会計年度の営業利益は1,069億円（前年度比18.0%増）と過去最高益を記録しました。

増益要因としては、資材費等合理化で148億円、主に海外での拡販による売上変動及び構成差で127億円、為替変動影響などで54億円、となっています。一方減益要因としては、原材料価格の上昇など経済変動によるものが121億円、新型車へのモデルチェンジに伴う立ち上げ費用が45億円となっています。

主な事業体別に見ると、当社単独では、資材費等の合理化活動により、原材料価格の上昇によるマイナスの影響をカバーすると同時に、海外市場での拡販などにより、前年度に比べて79億円増益の614億円となっています。

国内連結販売は43億円と前年度に比べて1億円の減益となっています。同業他社との激しい競争が続いており、わずかながら減益となったものの、新車販売の増減に影響を受けにくいサービス事業等で利益を確保できる体制を着実に整えています。

北米地域では48億円と前年度に比べて3億円の減益となっています。これはSUV事業の売上が減少したことによるものです。

アセアン地域では221億円と前年度に比べて11億円の増益となっています。これは、タイ国内でのピックアップトラックの販売が引き続き好調であったことによるものです。

（「事業体別」とは、当社及び連結子会社をその性格に応じてグループ化し、それぞれの損益を単純合算したものです。）

この結果、当連結会計年度における売上高営業利益率は6.4%（前年度は5.7%）と大きく上昇しています。

また、2004年に策定の「中期経営計画」にて、2008年3月期の経営目標として設定した、売上高1兆6,000億円、営業利益1,000億円を、ともに1年前倒して達成することができました。

4. 営業外損益

当連結会計年度における営業外損益は77億円の利益であり、前年度に比べて45億円増益となっています。

持分法による投資利益は123億円となり、前年度に比べて17億円の増益となっています。持分法適用関連会社であるアメリカのエンジン製造会社において、出荷台数が大きく伸びたことが主な要因です。

また、有利子負債の削減、調達利率の見直しを進めた結果、受取利息及び受取配当金から支払利息を差し引いた純額は44億円の損失となり、前年度に比べて30億円改善しています。

5. 特別損益

前連結会計年度には、固定資産処分損の他、旧川崎工場の解体等に伴い追加で発生した損失、RV車に係るサービス保証費用、固定資産の減損損失などにより、特別損益は142億円の損失でした。当連結会計年度は72億円の損失となり、前年度に比べて70億円改善しています。当連結会計年度の主な項目として、特別利益では、一部国内連結販売における厚生年金基金の代行返上益が、特別損失では、固定資産処分損、旧川崎工場の解体等に伴う追加損失、固定資産の減損損失が挙げられます。

6. 税金費用

法人税、住民税及び事業税と法人税等調整額を加えた金額は、前連結会計年度では154億円の損失でしたが、当連結会計年度では78億円の損失となりました。これは、前年度に比べて法人税等調整額が大きく減少したことによるものです。

7. 少数株主利益

少数株主利益は、主にアセアン現地法人、北米現地法人、国内部品製造会社の少数株主に帰属する利益からなり、前連結会計年度の52億円に対し、当連結会計年度は72億円となりました。

8. 当期純利益

当連結会計年度における当期純利益は923億円となり、前連結会計年度から334億円の増益となりました。1株当たり当期純利益は64.83円、潜在株式調整後1株あたり当期純利益は51.54円となりました。

(3) 当連結会計年度の財政状態の分析

1. キャッシュ・フロー

当連結会計年度末における連結ベースの現金及び現金同等物（以下「資金」といいます。）は、前連結会計年度末に比べて338億円増加し、1,403億円となりました。設備投資及び有利子負債の返済を積極的に進めましたが、過去最高水準の利益を背景に営業活動によるキャッシュ・フローを1,144億円獲得した結果、資金は大きく増加しました。

【営業活動によるキャッシュ・フロー】

営業活動の結果得られた資金は、1,144億円（前年度比38.8%増）となりました。税金等調整前当期純利益の増加に加えて、たな卸資産の減少、持分法適用関連会社からの受取配当金の増加などにより、前連結会計年度に比べて320億円の資金の増加となりました。

【投資活動によるキャッシュ・フロー】

投資活動の結果使用した資金は、337億円（前年度比60.2%増）となりました。当連結会計年度では、「中期経営計画」に基づき、将来の成長への布石として国内及びタイにおいて積極的な設備投資を進めました。その結果、固定資産の購入に係る支出は、前連結会計年度に比べて130億円増の493億円となりました。

【財務活動によるキャッシュ・フロー】

財務活動の結果使用した資金は、491億円（前年度比49.6%減）となりました。前連結会計年度では、新株予約権付社債の未償還残高400億円全額を繰上償還したほか、多額の有利子負債を返済したこともあり、当連結会計年度において使用した資金は前連結会計年度に比べて483億円の減少となっていますが、営業活動により獲得したキャッシュ・フローを源泉として、有利子負債の返済を引き続き進めました。

2. 資産

当連結会計年度末における総資産残高は1兆2,321億円となり、前年度末に比べて634億円増加しています。

主な増加要因は、現金及び預金（1,086億円から1,341億円へ254億円増加）、受取手形及び売掛金（2,524億円から2,721億円へ197億円増加）、有形固定資産（4,742億円から4,904億円へ162億円の増加）、投資有価証券（952億円から1,052億円へ100億円の増加）です。現金及び預金の増加は、

主に営業活動によるキャッシュ・フローの獲得によるものです。受取手形及び売掛金の増加は、主に当社とアセアン現地法人の売上債権増加によるものです。有形固定資産の増加は、主に当社の設備投資によるものです。投資有価証券の増加は、持分法利益の獲得が主な要因です。

一方、長期貸付金が大きく減少（154億円から41億円へ112億円減少）していますが、主な要因は、貸付先であった持分法適用関連会社の清算にとまいない、貸付金が返済されたためです。

3. 負債

当連結会計年度末における負債総額は8,431億円となり、前年度末に比べて544億円減少しています。

有利子負債（短期借入金、社債、長期借入金の合計）は3,496億円から2,972億円と524億円減少しています。当連結会計年度において、営業活動で獲得した資金を源泉として、当社を中心に、グループ全体で借入金の返済を進めています。

4. 純資産

当連結会計年度における純資産（少数株主持分を除く）は3,420億円となり、前連結会計年度末に比べて976億円増加しています。

当連結会計年度に当期純利益923億円を獲得したこと、及び為替相場が円安に傾いたことによる為替換算調整勘定の改善が主な要因です。

この結果、自己資本比率は27.8%と前連結会計年度末に比べて6.9ポイント改善しています。

また、2007年6月28日に開催された第105回定時株主総会、及び同日開催の取締役会において、再建の過程で発行され現在まで残っていたIII種優先株式及びIV種優先株式につき、自己株式として取得することを決定しました。これをもって、優先株式はすべてなくなり、名実共に再建が終了することになります。

事業等のリスク

有価証券報告書に記載した事業の状況、経理の状況等に関する事項のうち、投資者の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項には、以下のようなものがあります。

なお、文中における将来に関する事項は、有価証券報告書提出日（2007年6月28日）現在において当社グループが判断したものです。

1. 主要市場の経済状況・需給動向及び価格の変動

当社グループの全世界における営業収入のうち、重要な部分を占める自動車の需要は、当社グループが製品を販売している国・地域及びその市場における経済状況の影響を受けるため、日本、北米、アジアを含む当社グループの主要市場における景気後退、及びそれに伴う需要の縮小は、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。また他社との価格競争により当社製品の価格変動を引き起こす可能性があります。

2. 金利変動

当社グループはキャッシュフローの管理を強化し、有利子負債の削減に努めています。当連結会計年度末における有利子負債については、獲得した利益などを原資として削減を進め、その残高は、前連結会計年度末に比べて524億円減少の2,972億円です。したがって、市場金利が急激に上昇した場合、当社グループの支払利息が増加し、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

3. 為替変動

当社グループの事業には、世界各地における製品の生産と販売が含まれています。各地域における売上、費用、資産を含む現地通貨建ての項目は、連結財務諸表の作成のために円換算されています。換算時の為替レートにより、これらの項目は元の現地通貨における価値が変わらなかったとしても、円換算後の価値が影響を受ける可能性があります。また、為替変動は、外貨建てで当社グループが購入する原材料の価格や販売する製品の価格設定に影響し、その結果、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。一般に、他の通貨に対する円高は当社グループの事業に悪影響を及ぼし、円安は当社グループの事業に好影響をもたらします。

4. ゼネラル モーターズ コーポレーション等大口顧客企業への依存

当社グループは、自動車の構成部品等を、ゼネラル モーターズ コーポレーション（アメリカ合衆国ミシガン州デトロイト市）やそのグループ企業、その他の自動車メーカー等に供給しています。これらの顧客企業への売上は、顧客企業の生産・販売量の変動など当社グループが管理できない要因により影響を受け、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

5. 資材、部品等のサプライヤー及び業者

当社グループは、生産に必要な原材料、部品及び製品を外部のサプライヤーから調達していますが、サプライヤーの能力を大幅に超えるような需給状況になった場合は、十分な量を確保することができなくなる可能性があります。これらの供給の遅れや、不足が生じた場合は、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。また、需給の逼迫などにより原材料等の価格が高騰し、生産性向上などの内部努力や価格への転嫁などにより吸収できず、コスト上昇を招いた場合には、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

6. 製品の欠陥

当社グループは国内外の各工場で世界的に認められている厳格な品質管理基準に従って各種の製品を製造しています。しかし、万が一一大規模なリコールを実施する場合には多額のコストが発生し、また製造物賠償責任については保険に加入していますが、この保険によりカバーできない場合には、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

7. 合併事業

当社グループは、いくつかの国において、各国の法律上の、あるいはその他の要件により合併で事業を行っています。これらの合併事業は、合併相手の経営方針、経営環境などの変化により影響を受けることがあり、そのことが、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

8. 災害や停電等

当社グループは生産工程の中断による潜在的な悪影響を最小化するために、すべての設備における定期的な災害防止検査と設備点検を行っています。しかし、生産工程で発生する災害、停電またはその他の中断事象による影響を完全に防止または軽減できない可能性があります。

9. 有価証券投資

当社グループは、製品を生産・販売・流通させ、あるいは取引先との間の良好な関係を構築または維持するために有価証券投資を行っています。このうち、市場性のあるものについては、株価下落により、当社グループの業績及び財政

状態に悪影響を及ぼす可能性があります。また、市場性のないものも含め、当社の影響力の強い投資先企業に対しては、経営の指導・助言等を行っていますが、経営環境の悪化などにより投資先企業の財政状態が著しく低下するなどした場合には、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

10. 退職給付債務と繰延税金資産

「退職給付債務」と「繰延税金資産」の計上に関しては、見積による判断を行っています。実際の結果は、見積特有の不確実性があるため、当初の見積とは異なる場合があり、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

11. 国際的活動及び海外進出に潜在するリスク

当社グループの製品の生産及び販売活動の一部は、米国やアジアの発展途上市場や新興市場等の日本国外で行われています。これらの海外市場での事業展開には以下に掲げるようないくつかのリスクが内在しています。

- 不利な政治または経済の変動
- 人材の採用と確保の難しさ
- 未整備の技術インフラが、製造等の当社グループの活動に悪影響を及ぼす、または当社グループの製品やサービスに対する顧客の支持を低下させる可能性
- 潜在的に不利な税影響
- テロ、戦争、その他の要因による社会的混乱

これらの事象は、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

12. 知的財産保護の限界

当社グループは他社製品と差別化できる技術とノウハウを蓄積してきましたが、当社グループ独自の技術とノウハウの一部は、特定の地域では法的制限のため知的財産権による完全な保護が不可能、または限定的にしか保護されない状況にあります。そのため、第三者が当社グループの知的財産を使って類似した製品を製造するのを効果的に防止できない可能性があります。

13. 法的規制等

当社グループは、事業展開する各国において、事業・投資の許可、国家安全保障、関税、その他の輸出入規制等、様々な政府規制の適用を受けています。また、通商、独占禁止、特許、消費者、租税、為替管理、環境保全・リサイクル・安全関連の法規制の適用も受けています。これらの規制の予期しない変更は当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。特に排出ガス規制は、環境意識の高まりにとともに、更に強化される傾向にあります。これを遵守するための投資等は多額となり、将来、これらの投資に見合う売上を実現できない場合は、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

14. 優先株式

当社は、2002年12月26日に優先株式を発行しています。この優先株式は、将来、普通株式への転換を請求することが可能であり、転換の結果、既存の普通株式が希薄化する可能性があります。

連結貸借対照表 (2007年、2006年及び2005年3月31日現在)

資産	百万円			千米ドル
	2007	2006	2005	2007
流動資産：				
現金及び預金（注記 2, 4）	¥ 134,136	¥ 108,642	¥ 139,357	\$ 1,136,269
売上債権				
受取手形及び売掛金（注記 4）	272,154	252,441	248,744	2,305,415
貸倒引当金	(2,947)	(3,393)	(5,055)	(24,970)
たな卸資産	133,083	137,754	124,526	1,127,347
繰延税金資産（注記 6）	34,312	27,632	28,480	290,662
その他	34,481	31,063	32,162	292,095
流動資産合計	605,221	554,141	568,215	5,126,819
投資その他の資産：				
投資有価証券（注記 3, 4）：				
非連結子会社及び関連会社の株式	71,947	58,652	36,537	609,468
その他	33,293	36,576	28,801	282,027
長期貸付金	4,155	15,404	22,291	35,201
繰延税金資産（注記 6）	7,358	6,369	8,576	62,336
その他	20,109	29,218	32,859	170,348
貸倒引当金	(10,073)	(15,107)	(20,983)	(85,330)
投資その他の資産合計	126,791	131,114	108,084	1,074,051
有形固定資産：（注記 4）				
土地	270,884	267,687	267,868	2,294,662
建物及び構築物	236,045	229,744	216,436	1,999,542
機械装置及び運搬具	586,405	595,752	573,951	4,967,435
建設仮勘定	13,556	18,365	7,473	114,837
減価償却累計額	(616,397)	(637,286)	(607,114)	(5,221,494)
有形固定資産合計	490,495	474,264	458,613	4,154,983
無形固定資産：	9,672	9,177	7,666	81,937
資産合計	¥ 1,232,181	¥ 1,168,697	¥ 1,142,580	\$ 10,437,792

連結財務諸表に対する注記をご参照ください。

負債及び純資産	百万円			千米ドル
	2007	2006	2005	2007
流動負債：				
短期借入金	¥ 75,154	¥ 91,971	¥ 151,513	\$ 636,632
1年以内に返済期限の到来する社債	3,410	—	—	28,886
支払手形及び買掛金	309,713	297,370	278,511	2,623,580
未払費用	61,561	61,172	54,045	521,483
未払法人税等(注記6)	7,921	10,933	10,588	67,105
預り金	2,738	3,768	11,206	23,196
その他	25,750	32,043	36,053	218,131
流動負債合計	486,249	497,260	541,918	4,119,016
長期借入債務(注記4)	218,663	257,688	297,591	1,852,294
退職給付引当金(注記5)	57,320	62,257	60,057	485,562
繰延税金負債(注記6)	9,545	9,455	4,693	80,858
土地の再評価に係る繰延税金負債(注記9)	55,827	55,827	49,571	472,912
その他の固定負債	15,513	15,040	16,096	131,412
偶発債務(注記10)				
純資産：				
株主資本				
普通株式及び優先株式(注記7,8)	40,644	40,644	32,617	344,302
優先株式：				
I種優先株 - 授権株式数 37,500,000株；発行済株式数 37,500,000株 (2006年度及び2005年度)				
III種優先株 - 授権株式数 25,000,000株；発行済株式数 25,000,000株 (2007年度, 2006年度及び2005年度)				
IV種優先株 - 授権株式数 25,000,000株；発行済株式数 25,000,000株 (2007年度, 2006年度及び2005年度)				
普通株式：				
授権株式数 3,369,000,000株 (2007年度, 2006年度及び2005年度)				
発行済株式数 1,696,845,339株 (2007年度)、 1,141,289,786株 (2006年度)、1,073,619,832株 (2005年度)				
資本剰余金(注記7)	50,427	50,427	42,435	427,171
利益剰余金	156,467	68,689	10,460	1,325,431
自己株式(2007年度：1,492,689株)	(334)	(229)	(220)	(2,831)
株主資本合計	247,205	159,532	85,293	2,094,072
評価・換算差額等				
その他有価証券評価差額金	12,319	15,014	8,324	104,354
繰延ヘッジ損益	39	—	—	330
土地再評価差額金(注記9)	73,981	74,138	77,791	626,694
為替換算調整勘定	8,498	(4,334)	(12,946)	71,989
評価・換算差額等合計	94,837	84,818	73,169	803,368
少数株主持分	47,018	26,816	14,188	398,293
純資産合計	389,061	271,167	172,652	3,295,734
負債純資産合計	¥ 1,232,181	¥ 1,168,697	¥ 1,142,580	\$ 10,437,792

連結財務諸表に対する注記をご参照ください。

連結損益計算書 (2007年、2006年及び2005年3月31日終了年度)

	百万円			千米ドル
	2007	2006	2005	2007
売上高	¥ 1,662,925	¥ 1,581,857	¥ 1,493,567	\$ 14,086,620
売上原価	1,413,402	1,347,861	1,268,483	11,972,914
売上総利益	249,523	233,996	225,083	2,113,706
販売費及び一般管理費(注記5)	142,542	143,334	137,869	1,207,474
営業利益	106,980	90,661	87,214	906,231
その他収益(費用)				
受取利息及び受取配当金	3,980	3,129	3,002	33,718
支払利息	(8,391)	(10,551)	(12,564)	(71,088)
持分法による投資利益	12,340	10,673	15,811	104,538
その他一純額	(212)	(69)	(1,909)	(1,801)
経常利益	114,697	93,843	91,555	971,598
特別利益(損失)				
固定資産売却損(益)	(4,315)	(3,927)	(12,377)	(36,555)
投資有価証券売却益	108	212	5,807	918
北米合併事業精算金	—	4,897	—	—
厚生年金基金解散・脱退益(注記2)	685	1,391	—	5,806
厚生年金基金代行返上益(注記2,5)	2,531	—	—	21,448
非連結子会社等投資・債権評価損	(1,094)	(1,079)	(6,056)	(9,270)
国内関係会社整理損失	—	(933)	(5,573)	—
旧川崎工場解体等整理損失	(1,534)	(5,257)	—	(12,995)
特別保証費	—	(3,247)	—	—
固定資産減損損失(注記12)	(1,000)	(2,600)	—	(8,475)
その他一純額	(2,594)	(3,673)	(4,586)	(21,981)
税金等調整前当期純利益	107,483	79,625	68,767	910,491
法人税等(注記6):				
当年度分	14,260	12,891	14,648	120,802
法人税等調整額	(6,441)	2,555	(8,403)	(54,567)
少数株主持分損益	7,270	5,222	2,484	61,585
当期純利益	¥ 92,394	¥ 58,956	¥ 60,037	\$ 782,670

1株当たりの金額	円			米ドル
当期純利益				
—基本	¥ 64.83	¥ 48.75	¥ 56.64	\$ 0.55
—潜在株式調整後	51.54	31.67	25.79	0.44

連結財務諸表に対する注記をご参照ください。

連結株主資本等変動計算書（注記 7）（2007年、2006年及び2005年3月31日終了年度）

	百万円								
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	其他有価証券 評価差額金	土地再評価 差額金	繰延ヘッジ 損益	為替換算 調整勘定	少数株主持分
2004年3月31日現在	67,564	67,461	(111,058)	(168)	7,518	90,485	—	(12,049)	3,132
剰余金の配当									
土地再評価差額金の取崩			12,565						
当期純利益			60,037						
新株予約権行使による新株の発行	25,053	24,946							
資本減少	(60,000)								
欠損補填のための取崩額		(50,000)	50,000						
自己株式処分差益		27							
自己株式の取得				(51)					
新規連結子会社に係る変動額			(867)						
新規持分法適用会社に係る変動額			(200)						
株主資本以外の項目の事業年度中の変動額（純額）					806	(12,694)		(896)	11,055
2005年3月31日現在	32,617	42,435	10,460	(220)	8,324	77,791	—	(12,946)	14,188
剰余金の配当			(2,614)						
土地再評価差額金の取崩			(688)						
当期純利益			58,956						
新株予約権行使による新株の発行	8,027	7,972							
自己株式処分差益		18							
自己株式の取得				(9)					
新規持分法適用会社に係る変動額			2,726						
新規持分法適用除外会社に係る変動額			(150)						
株主資本以外の項目の事業年度中の変動額（純額）					6,689	(3,652)		8,611	12,628
2006年3月31日現在	40,644	50,427	68,689	(229)	15,014	74,138	—	(4,334)	26,816
剰余金の配当			(4,428)						
土地再評価差額金の取崩			156						
当期純利益			92,394						
自己株式の取得				(104)					
新規連結除外会社に係る変動額			(371)						
新規持分法適用除外会社に係る変動額			26						
株主資本以外の項目の事業年度中の変動額（純額）					(2,694)	(157)	39	12,832	20,201
2007年3月31日現在	40,644	50,427	156,467	(334)	12,319	73,981	39	8,498	47,018

	千円ドル								
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	其他有価証券 評価差額金	土地再評価 差額金	繰延ヘッジ 損益	為替換算 調整勘定	少数株主持分
2006年3月31日現在	344,302	427,171	581,870	(1,945)	127,183	628,027	—	(36,717)	227,164
剰余金の配当			(37,513)						
土地再評価差額金の取崩			1,322						
当期純利益			782,670						
自己株式の取得				(885)					
新規連結除外会社に係る変動額			(3,142)						
新規持分法適用除外会社に係る変動額			224						
株主資本以外の項目の事業年度中の変動額（純額）					(22,829)	(1,333)	330	108,706	171,128
2007年3月31日現在	344,302	427,171	1,325,431	(2,831)	104,354	626,694	330	71,989	398,293

連結財務諸表に対する注記をご参照ください。

連結キャッシュ・フロー計算書 (2007年、2006年及び2005年3月31日終了年度)

	百万円			千ドル
	2007	2006	2005	2007
営業活動によるキャッシュ・フロー				
税金等調整前当期純利益	¥ 107,483	¥ 79,625	¥ 68,767	\$ 910,491
減価償却費	27,922	24,672	27,170	236,529
持分法による投資利益	(12,340)	(10,673)	(15,811)	(104,538)
退職給付引当金の増減額	(5,081)	708	(2,209)	(43,047)
製品保証引当金の増減額	(648)	1,533	(1,098)	(5,492)
賞与引当金の増減額	1,474	1,660	1,032	12,486
貸倒引当金の増減額	(1,006)	(2,029)	8,361	(8,522)
受取利息及び受取配当金	(3,980)	(3,129)	(3,002)	(33,718)
支払利息	8,391	10,551	12,564	71,088
固定資産売却益	(1,327)	(4,383)	(3,211)	(11,244)
固定資産処分損等	5,642	8,311	15,589	47,800
投資有価証券売却損益	260	(203)	(5,300)	2,202
固定資産減損損失	1,000	2,600	—	8,475
その他の特別損失	1,029	826	1,409	8,718
売上債権の増減額	(2,506)	8,338	(31,466)	(21,229)
たな卸資産の増減額	2,969	(11,321)	(8,836)	25,156
その他の流動資産の増減額	6,924	563	(2,504)	58,653
仕入債務の増減額	(630)	8,359	17,721	(5,343)
未払費用の増減額	(4,586)	2,545	12,841	(38,854)
預り金の増減額	(1,607)	(8,148)	(1,449)	(13,617)
その他の流動負債の増減額	(465)	(8,804)	(2,243)	(3,939)
その他	37	(24)	(1,844)	320
利息及び配当金の受取額	11,292	5,243	3,112	95,657
利息の支払額	(8,401)	(10,369)	(12,511)	(71,168)
法人税等の支払額	(17,367)	(14,002)	(11,550)	(147,119)
営業活動から得た現金 (純額)	114,478	82,448	65,531	969,745
投資活動によるキャッシュ・フロー				
投資有価証券の購入に係る支出	(3,745)	(9,717)	(2,204)	(31,726)
投資有価証券の売却による収入	1,146	960	11,319	9,714
固定資産の購入に係る支出	(49,340)	(36,306)	(44,645)	(417,964)
固定資産の売却による収入	3,662	15,797	16,865	31,028
長期貸付の実行に伴う支出	(451)	(4,958)	(4,105)	(3,822)
長期貸付の回収による収入	6,507	3,045	4,955	55,127
短期貸付金の増減額	(26)	3,497	1,289	(225)
海外金融子会社保有リース債権の増減額	—	16	396	—
定期預金の純減少額	1,560	1,957	7,046	13,217
出資金の譲渡による収入	—	5,607	—	—
その他	6,925	(980)	1,286	58,664
投資活動に使用した現金 (純額)	(33,760)	(21,080)	(7,795)	(285,986)
財務活動によるキャッシュ・フロー				
短期借入金の増減額	(16,655)	(58,056)	(88,374)	(141,088)
コマーシャルペーパーの増減額	—	—	(1,800)	—
長期借入の実行による収入	17,100	38,008	275,789	144,853
長期借入の返済に係る支出	(54,834)	(75,464)	(249,544)	(464,501)
社債の増減額	—	40,000	(2,350)	—
新株予約権付社債の増減額	—	(40,000)	100,000	—
少数株主からの払込による収入	11,750	1,172	—	99,534
優先株式消却による支出	—	—	(60,000)	—
親会社による配当金の支払額	(4,411)	(2,602)	—	(37,369)
少数株主への配当金の支払額	(1,975)	—	—	(16,732)
その他	(102)	(549)	(86)	(865)
財務活動に使用した現金 (純額)	(49,128)	(97,493)	(26,366)	(416,169)
現金及び現金同等物に係る換算差額	2,512	4,544	(256)	21,285
現金及び現金同等物の当期増減額	34,101	(31,581)	31,112	288,875
現金及び現金同等物の期首残高	106,495	135,252	102,579	902,118
連結範囲の変更に係る				
現金及び現金同等物の増加額	(233)	2,823	1,560	(1,974)
現金及び現金同等物の期末残高 (注記2)	¥ 140,363	¥ 106,495	¥ 135,252	\$ 1,189,019

連結財務諸表に対する注記をご参照ください。

連結財務諸表に対する注記

1. 連結財務諸表の作成基準

添付のいすゞ自動車株式会社（以下「当社」）及び連結子会社の連結財務諸表は、日本で一般に公正妥当と認められた会計原則に準拠し、日本の金融商品取引法に定める基準に従い、作成しています。日本で一般に公正妥当と認められた会計原則は、国際財務報告基準の適用及び開示要件と比較して、いくつかの相違点があります。また、注記には補足情報として、日本で一般に公正妥当と認められた会計原則では必要とされていない情報が記載されています。

日本国外の読者の便宜のため、国内目的のため作成された連結財務諸表及び注記を一部再構成しています。

日本円金額は百万円単位にて切り捨て、表示しているため、小計や合計は関連する各勘定を足し合わせた金額とは一致いたしません。日本円金額の米ドルへの換算は、便宜のため2007年3月30日の外国為替相場（1米ドルにつき118.05円）で換算しています。この便宜上の換算は、日本円が上記レートで米ドルに実際に換算された、または将来換算され得るということを意味するものではありません。換算後、千米ドル単位にて切り捨てています。

2007年度表示との整合のため、2005年度と2006年度財務諸表の一部を再構成しています。

2. 主要な会計方針

a) 連結の基本方針

連結財務諸表は当社及び重要な子会社の勘定を含み、連結にあたり重要な会社間の債権債務及び取引高は消去しています。

主要な非連結子会社及び重要な関連会社（所有率15%～50%）への投資は持分法を適用しています。

連結子会社及び持分法適用非連結子会社及び関連会社への投資の取得原価と公正価値による純資産額との差額は、原則として適切な調整後20年以内で均等償却しています。

b) 外貨の換算

外債債権債務は、貸借対照表日の換算レートにより日本円に換算し、これによる換算差益は当年度の損益に含めています。海外の連結子会社の貸借対照表は貸借対照表日の換算レートにより日本円に換算し、損益計算書は子会社の会計期間の平均レートにより日本円に換算し、換算差額は貸借対照表の為替換算調整勘定及び少数株主持分に含めています。

c) 有価証券

金融商品に関する会計基準により有価証券を、売買目的で保有する有価証券、満期まで保有する目的の有価証券（債券）及びその他の有価証券に分類することを求められています。

時価のあるその他の有価証券は時価で評価され、評価損益は税効果

調整の上、直接純資産の部に含まれています。時価のないその他の有価証券は、移動平均法による原価で評価しています。

d) たな卸資産

たな卸資産は、当社は総平均法による原価法により、また連結子会社は主として個別法による原価法により評価しています。

e) 有形固定資産

有形固定資産は取得価格で表示しています。当社及び連結子会社の有形固定資産の減価償却については資産の耐用年数に基づいて、主に定額法で計算しています。なお、一部の連結子会社においては定率法で計算しています。

f) ソフトウェア

当社及び連結子会社において使用されているソフトウェアは利用可能期間（原則5年間）に基づいて定額法で償却しています。

g) リース

リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引については、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。

h) 退職給付引当金

従業員に対する退職給付は退職一時金制度及び退職年金制度に基づき、支給されています。これらの制度のもと、資格を有する従業員は給与水準及び勤続年数に基づき、退職給付を受給する権利を有します。

当社及び国内連結子会社は日本における退職給付に関する会計基準を採用しています。当基準に従い、退職給付引当金は貸借対照表日における退職給付債務及び年金資産の見込み額に基づき計上しています。過去勤務債務は、従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数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、従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌会計年度から費用処理しています。

(追加情報)

一部の連結子会社において、厚生年金基金の代行部分について、2006年7月1日に厚生労働大臣から過去分支給義務免除の認可を受けました。2007年3月31日終了年度における損益に与えている影響は、特別利益として2,531百万円（21,448千米ドル）計上しています。

一部の連結子会社において、2006年7月または10月に退職給付制度の一部について確定拠出年金制度へ移行し、「退職給付制度間の移行等に関する会計処理」（企業会計基準適用指針第1号2002年1月31日）を適用しています。本移行に伴う影響は、特別利益として157百万円（1,330千米ドル）、特別損失として192百万円（1,629千米ドル）計上しています。

i) 法人税等

法人税等は発生主義により計上しています。会計上と税務上の一時的な差異によって発生する見積税効果額のため、繰延税金資産及び負債を認識しています。繰延税金資産及び負債は、当該差異が解消されると考えられる時点で適用される税率によって計算しています。税率変更による繰延税金資産及び負債への影響は、その税率変更に関する法律の制定日を含む年度の期間損益として認識しています。

j) 1株当たり当期純利益

1株当たり純利益は、年間加重平均発行済普通株式数で割ることにより計算しています。加重平均株式数は発行済株式数から自己株式数を除して計算しています。

2007年3月31日現在、1株当たり純利益の算定上の基礎は以下の通りです。

	百万円	千米ドル
当期純利益	¥92,394	\$782,670
普通株主に帰属しない金額:		
優先株式の配当額	352	2,986
普通株式に係る当期純利益	¥92,041	\$779,683
期中平均株式数:		
普通株式:	1,371,125,102	
IV種優先株式:	48,661,800	

k) 現金及び現金同等物

連結キャッシュ・フロー計算書のため当社は償還まで3ヶ月を超えない流動性の高い短期投資を現金同等物と見なしています。

2007年3月31日終了年度における連結キャッシュ・フロー計算書の現金及び現金同等物への組替は以下の通りです。

	百万円	千米ドル
現金及び預金勘定	¥134,136	\$1,136,269
預入期間または償還期限が3ヶ月を超える定期預金	-591	-5,007
取得日から3ヶ月以内に償還期限の到来する債券	6,818	57,758
現金及び現金同等物 (キャッシュ・フロー計算書)	¥140,363	\$1,189,019

l) 会計処理の変更及び新会計基準の適用

● 外貨の換算の会計処理

海外の連結子会社の貸借対照表及び損益計算書は、従来、貸借対照表日の換算レートにより日本円に換算し、換算差額は株主資本の為替換算調整勘定及び少数株主持分に含めていましたが、2007年3月31日終了年度より貸借対照表は貸借対照表日の換算レートにより日本円に換算し、損益計算書は子会社の会計期間の平均レートにより日本円に換算し、換算差額は株主資本の為替換算調整勘定及び少数株主持分に含める方法に変更いたしました。

この変更は、収益及び費用が会計年度を通じて発生する海外の連結子会社の業績を、より正確に連結財務諸表に反映させ、かつ為替相場の短期的な変動によって四半期決算及び中間決算と年度決算の整合性が損なわれるリスクを回避するために行いました。この結果、貸借対照表日の換算レートにより換算した場合と比べ、連結売上高は53,641百万円(454,392千米ドル)減少し、営業利益、経常利益、税金等調整前当期純利益、当期純利益は、それぞれ2,543百万円(21,545千米ドル)、3,287百万円(27,847千米ドル)、3,379百万円(28,624千米ドル)、1,932百万円(16,368千米ドル)減少しています。

● 貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準等

2007年3月31日終了年度より「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 2005年12月9日)及び「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 2005年12月9日)を適用しています。従来資本の部の合計に相当する金額は342,003百万円(2,897,110千米ドル)です。

また、2007年3月31日終了年度より連結株主資本等変動計算書の作成が義務づけられました。日本では作成が義務づけられていませんでしたが、従来は連結株主持分計算書を作成していました。2006年及び2005年3月終了年度につきましては、従来資本の部及びいくつかの勘定科目につき組替を行って貸借対照表に表示しています。2006年及び2005年の事業年度の連結株主資本等変動計算書は新しい会計基準に基づき作成されています。

3. 有価証券

2007年及び2006年3月31日現在、時価のあるその他有価証券は以下の通りです。

2007 (2007年3月31日現在)	百万円			千米ドル			2006 (2006年3月31日現在)	百万円		
	取得原価	計上額	未実現損益 差額	取得原価	計上額	未実現損益 差額		取得原価	計上額	未実現損益 差額
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの:										
株式:	¥ 10,245	¥ 29,252	¥ 19,006	\$ 86,792	\$247,799	\$ 161,006	¥ 10,145	¥ 32,558	¥ 22,412	
その他:										
社債	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
証券投資信託	10	10	—	89	89	—	19	19	—	—
合計	¥ 10,256	¥ 29,263	¥ 19,006	\$ 86,882	\$247,888	\$ 161,006	¥ 10,164	¥ 32,577	¥ 22,412	
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの:										
株式	¥ 2,439	¥ 2,063	¥ (376)	\$ 20,663	\$ 17,477	\$ (3,185)	¥ 2,325	¥ 2,088	¥ (236)	
合計	¥ 2,439	¥ 2,063	¥ (376)	\$ 20,663	\$ 17,477	\$ (3,185)	¥ 2,325	¥ 2,088	¥ (236)	

2007年3月31日終了年度におけるその他有価証券に分類されている時価のある有価証券の売却による収入は274百万円(2,328千米ドル)、売却に伴う利益総額は126百万円(1,071千米ドル)、損失は79百万円(670千米ドル)です。

2007年3月31日時点におけるその他有価証券に分類されている時価のない有価証券は、1,966百万円(16,661千米ドル)です。

4. 長期借入債務

2007年及び2006年3月31日現在、長期借入債務の内訳は以下の通りです。

	百万円		千米ドル
	2007	2006	2007
2010年満期となる無担保普通社債 年利率1.59%	¥ 10,000	¥ 10,000	\$ 84,709
2010年満期となる無担保普通社債 年利率1.24%	20,000	20,000	169,419
2012年満期となる無担保普通社債 年利率1.55674%	10,000	10,000	84,709
2012年満期となる無担保普通社債 年利率1.579%	10,000	10,000	84,709
3.3% Guaranteed debentures of Isuzu Motors Co., (Thailand) Ltd. No.1/2547 due 2007	—	2,870	—
新株予約権付社債	—	—	—
長期借入金	218,526	256,077	1,851,130
減算: 1年以内に返済予定の長期借入金	49,863	51,259	422,388
合計	¥ 218,663	¥ 257,688	\$1,852,294

2007年3月31日現在、長期借入債務の返済年度別内訳は以下の通りです。

返済予定日	百万円	千米ドル
1年以上2年未満	¥ 49,028	\$ 415,323
2年以上3年未満	58,607	496,462
3年以上4年未満	56,595	479,420
4年以上	54,433	461,087
合計	¥ 218,663	\$1,852,294

2007年及び2006年3月31日現在、借入金及びその他負債に担保として供されている資産は以下の通りです。

	百万円		千米ドル
	2007	2006	2007
現金及び預金	¥ 280	¥ 111	\$ 2,374
受取手形及び売掛金	375	2,471	3,183
建物及び構築物	51,729	51,309	438,197
機械装置及び運搬具	56,915	44,581	482,131
土地	184,311	181,218	1,561,296
投資有価証券	—	3,137	—
その他	33	37	285

5. 退職給付制度

当社は、確定給付型の制度として、企業年金基金制度及び退職一時金制度を設けています。

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、企業年金基金制度、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、一部の国内連結子会社において、企業年金基金制度として確定拠出型も設けています。

(1) 2007年及び2006年3月31日現在、計上されている退職給付引当金の内訳は以下の通りです。

	百万円		千米ドル
	2007	2006	2007
退職給付債務	¥ (118,660)	¥ (117,305)	\$ (1,005,168)
年金資産	39,416	32,624	333,898
退職給付引当金	57,320	62,257	485,562
前払年金費用	(1,013)	(26)	(8,582)
差引	¥ (22,935)	¥ (22,450)	\$ (194,289)
(差引分内訳)			
未認識数理計算上の差異	¥ (23,983)	¥ (22,309)	\$ (203,165)
未認識過去勤務債務	1,047	(140)	8,876
差引	¥ (22,935)	¥ (22,450)	\$ (194,289)

(注) 国内連結子会社の厚生年金基金の代行部分を上記に含めています。

(2) 2007年及び2006年3月31日終了年度の退職給付費用の内訳は以下の通りです。

	百万円		千米ドル
	2007	2006	2007
勤務費用	¥ 4,122	¥ 3,975	\$ 34,920
利息費用	2,562	2,041	21,710
期待運用収益	(1,088)	(383)	(9,222)
数理計算上の差異	3,732	3,578	31,615
過去勤務債務の費用処理額	236	1,279	2,000
退職給付費用	¥ 9,564	¥ 10,491	\$ 81,024
厚生年金基金の代行返上に伴う利益	¥ (2,531)	—	\$ (21,448)
確定拠出年金制度への移行に伴う損益(純額)	35	—	299
その他	73	—	624
合計	¥ 7,141	—	\$ 60,499

(3) 退職給付債務等の計算の基礎は以下の通りです。

	2007	2006
割引率	2.3%	2.3%
期待運用収益率	1.5～2.5%	1.5～2.5%
過去勤務債務の額の処理年数	1～10年	1年
数理計算上の差異の処理年数	10～19年	10年
会計基準変更時差異の処理年数	1年	1年

6. 法人税等

貸借対照表上の未払法人税に、法人税、住民税及び事業税が含まれています。

2007年及び2006年3月31日における繰延税金資産及び負債の主な内訳は以下の通りです。

	百万円		千米ドル
	2007	2006	2007
繰延税金資産:			
退職給付引当金	¥ 21,729	¥ 21,191	\$ 184,071
子会社株式等評価減及び貸倒引当金	15,439	47,158	130,787
未払費用	12,637	14,535	107,052
賞与引当金	5,415	4,841	45,874
棚卸資産評価減	1,185	1,489	10,044
繰越欠損金	75,291	26,460	637,790
未実現利益の消去等	4,900	4,849	41,513
その他	13,166	45,385	111,530
繰延税金資産小計	149,765	165,911	1,268,665
評価性引当金	(102,552)	(125,844)	(868,724)
繰延税金資産合計	47,213	40,066	399,940
繰延税金負債:			
固定資産圧縮積立金	(748)	(981)	(6,341)
減価償却調整額(在外子会社)	(4,209)	(4,381)	(35,658)
その他	(583)	(702)	(4,942)
繰延税金負債合計	(5,541)	(6,064)	(46,942)
繰延税金資産の純額	¥ 41,671	¥ 34,002	\$ 352,998
繰延税金負債:			
固定資産圧縮積立金	1,679	1,700	14,226
その他有価証券評価差額金	5,592	6,987	47,371
その他	2,273	767	19,259
繰延税金負債の純額	¥ 9,545	¥ 9,455	\$ 80,858

2007年及び2006年3月31日終了年度の連結損益計算書に反映されている法人税等の負担率と法定実効税率の差異は以下の通りです。

	2007	2006
法定実効税率	40.0%	40.0%
評価性引当金	(28.2)	(22.1)
在外子会社の税率差異	(3.3)	(3.8)
連結子会社の当年度損失	0.5	7.3
持分法による投資利益	(4.6)	(5.4)
法人税等追徴課税	—	2.0
外国源泉税	1.1	0.6
その他	1.7	0.8
税効果適用後の法人税等の負担率	7.3	19.4

7. 株主資本

2007年及び2006年3月31日終了年度における発行済株式数の増減の内訳は以下の通りである。

普通株式：

	2007	2006
当事業年度前における発行済普通株式数	1,141,289,786	1,073,619,832
転換株式の転換による増加数	555,555,553	—
取得請求権行使による増加数	—	67,669,954
当事業年度末における発行済普通株式数	1,696,845,339	1,141,289,786

自己株式：

	2007	2006
当事業年度前における取得自己株式数	1,258,960	1,112,221
当事業年度における取得自己株式数	233,729	146,739
当事業年度末における取得自己株式数	1,492,689	1,258,960

8. 優先株式

当社は2003年度に優先株式（Ⅰ種、Ⅱ種、Ⅲ種、Ⅳ種）を発行し、2005年度にⅡ種優先株式を償還しました。また、2007年度にⅠ種優先株式は、取得と引き換えに普通株式が交付されるとともに、2007年3月29日の定例取締役会決議に基づき消却しました。

優先株主または優先登録株式質権者に対し、下記a)(1)またはb)(1)に定める以外の剰余金の配当を行われません。ある事業年度において優先株主または優先登録株式質権者に対して支払う剰余金額が優先配当額に達しないときは、その不足額は翌事業年度以降に累積されません。

当社の残余財産の分配するときは、優先株主または優先登録株式質権者に対し、普通株主または普通登録株式質権者に先立ち、優先株式1株につき800円が支払われます。

上記のほか残余財産の分配は、優先株主または優先登録株式質権者に対しては行われません。

当社はいつでも法令に定めるところに従い優先株式を有償で取得することができ、また消却することができます。優先株主は株主総会において議決権を有していません。

当社は法令に定める場合を除き、優先株式について株式の併合または分割を行えません。

当社は優先株主に、募集株式の割当てを受ける権利または募集新株予約権の割当てを受ける権利を与えられません。

各種の優先株式の優先配当金ならびに残余財産の分配の支払順位は同順位とします。

a) Ⅲ種優先株式要項

(1) 優先配当金

Ⅲ種優先配当金の額は、以下の算式に従い計算される金額とします。Ⅲ種優先配当金は、円位未満小数第4位まで算出し、その小数第4位を四捨五入します。ただし、計算の結果、Ⅲ種優先配当金の額が金80円を超える場合は80円とします。

$$\text{Ⅲ種優先配当金} = 800 \text{円} \times (\text{日本円 TIBOR} + 1.500\%)$$

Ⅲ種優先株主またはⅢ種優先登録株式質権者に対しては、Ⅲ種優先配当金を超えて配当は行われません。

(2) 取得請求権

(i) 取得を請求し得べき期間

Ⅲ種優先株式の取得を請求し得べき期間は、2010年10月1日から2027年9月30日までとします。

(ii) 取得の条件

Ⅲ種優先株主は、当社がⅢ種優先株式を取得するのと引換えに、Ⅲ種優先株式1株につき下記(iii)の算式によって計算される数の当社の普通株式を交付することを請求（以下取得請求という。）することができます。

(a) 当初取得価額

取得を請求し得べき期間の開始日に先立つ45取引日目に始まる30取引日（終値のない日数を除きます。）の株式会社東京証券取引所における当社の普通株式の普通取引の毎日の終値（気配表示を含みます。）の平均値（円位未満小数第1位まで算出し、その小数第1位を切上げます。）

(b) 取得価額の修正

取得価額は、2011年10月1日から2027年9月30日まで、毎年10月1日（以下それぞれ取得価額修正日といいます。）に、各取得価額修正日に先立つ45取引日目に始まる30取引日（以下それぞれ時価算定期間といいます。）の株式会社東京証券取引所における当社の普通株式の普通取引の毎日の終値（気配表示を含みます。）の平均値（終値のない日を除きます。）に修正されます（修正後取得価額は円位未満小数第1位まで算出し、その小数第1位を切上げます。なお時価算定期間内に、下記(c)で定める取得価額の調整事由が生じた場合には、当該平均値は、(c)に準じて取締役会が適当と判断する値に調整されます。）。ただし、上記計算の結果、修正後取得価額が当初取得価額の50%に相当する金額（円位未満小数第1位まで算出し、その小数第1位を切上げます。以下、下限取得価額といい下記(c)により調整されます。）を下回る場合には下限取得価額をもって修正後取得価額とします。また、上記計算の結果、修正後取得価額が当初取得価額の200%に相当する金額（円位未満小数第1位まで算出し、その小数第1位を切上げます。以下上限取得価額といい、下記(c)により調整されます。）を上回る場合には上限取得価額をもって修正後取得価額とします。

(c) 取得価額の調整

Ⅲ種優先株式発行後、次のいずれかに該当する場合には、取得価額を次に定める算式（以下転換価額調整式といいます。）により調整します。取得価額調整式を用いる計算については、円位未満小数第1位まで算出し、その小数第1位を切上げます。

$$\text{調整後取得価額} = \text{調整前取得価額} \times \frac{\text{既発行普通株式数} + \frac{\text{新規発行・処分普通株式数} \times 1 \text{株あたりの払込金額}}{1 \text{株あたりの時価}}}{\text{既発行普通株式数} + \text{新規発行・処分普通株式数}}$$

(iii) III種優先株式の取得と引換えに交付すべき普通株式数

III種優先株式の取得と引換えに交付すべき普通株式数は、次の通りです。

$$\text{III種優先株式の取得と引換えに交付すべき普通株式数} = \frac{\text{III種優先株主が取得請求のために提出したIII種優先株式の払込金額相当額の総額}}{\text{取得価額}}$$

(3) 強制取得

取得を請求し得べき期間中に取得請求のなかったIII種優先株式は、同期間の末日の翌日（以下強制取得基準日といいます。）以降の取締役会が定める日をもって、III種優先株式1株の払込金相当額を強制取得基準日に先立つ45取引日目に始まる30取引日の株式会社東京証券取引所における当社の普通株式の普通取引の毎日の終値（気配表示を含みます。）の平均値（終値のない日数を除きます。）で除して得られる数の普通株式となる。平均値の計算は、円位未満小数第1位まで算出し、その小数第1位を切上げます。

この場合、当該平均値が下限取得価額を下回るときは、III種優先株式1株の払込金相当額を当該下限取得価額で除して得られる数の普通株式となります。また、当該平均値が上限取得価額を上回るときは、III種優先株式1株の払込金相当額を当該上限取得価額で除して得られる数の普通株式となります。

上限取得価額とは、当初取得価額に等しい金額（ただし、前記(2)(ii)(c)により調整される）をいいます。

前記の普通株式数の算出にあたって1株に満たない端数が生じたときは、会社法第234条に定める方法によりこれを取扱います。

b) IV種優先株式要項

(1) 優先配当金

IV種優先配当金の額は、以下の算式に従い計算される金額とします。IV種優先配当金は、円位未満小数第4位まで算出し、その小数第4位を四捨五入します。ただし、計算の結果、IV種優先配当金の額が金80円を超える場合は80円とします。

$$\text{IV種優先配当金} = 800 \text{円} \times (\text{日本円 TIBOR} + 2.000\%)$$

IV種優先株主またはIV種優先登録株式質権者に対しては、IV種優先配当金を超えて配当は行われません。

(2) 取得請求権

(i) 取得を請求し得べき期間

IV種優先株式の取得を請求し得べき期間は、2012年10月1日から2032年9月30日までとします。

(ii) 取得の条件

IV種優先株主は、当社がIV種優先株式を取得するのと引換えに、IV種優先株式1株につき下記(iii)の算式によって計算される数の当社の普通株式を交付することを請求（以下取得請求という。）することができます。

(a) 当初取得価額

取得を請求し得べき期間の開始日に先立つ45取引日目に始まる30取引日（終値のない日数を除きます。）の株式会社東京証券取引所における当社の普通株式の普通取引の毎日の終値（気配表示を含みます。）の平均値（円位未満小数第1位まで算出し、その小数第1位を切上げます。）

(b) 取得価額の修正

取得価額は、2013年10月1日から2032年9月30日まで、毎年10月1日（以下それぞれ取得価額修正日といいます。）に、各取得価額修正日に先立つ45取引日目に始まる30取引日（以下それぞれ時価算定期間といいます。）の株式会社東京証券取引所における当社の普通株式の普通取引の毎日の終値（気配表示を含みます。）の平均値（終値のない日を除きます。）に修正されます（修正後取得価額は円位未満小数第1位まで算出し、その小数第1位を切上げます。なお時価算定期間に、下記(c)で定める取得価額の調整事由が生じた場合には、当該平均値は、(c)に準じて取締役会が適当と判断する値に調整されます。）。ただし、上記計算の結果、修正後取得価額が当初取得価額の50%に相当する金額（円位未満小数第1位まで算出し、その小数第1位を切上げます。以下、下限取得価額といい下記(c)により調整されます。）を下回る場合には下限取得価額をもって修正後取得価額とします。また、上記計算の結果、修正後取得価額が当初取得価額の200%に相当する金額（円位未満小数第1位まで算出し、その小数第1位を切上げます。以下上限取得価額といい、下記(c)により調整されます。）を上回る場合には上限取得価額をもって修正後取得価額とします。

(c) 取得価額の調整

IV種優先株式発行後、次のいずれかに該当する場合には、取得価額を次に定める算式（以下転換価額調整式といいます。）により調整します。取得価額調整式を用いる計算については、円位未満小数第1位まで算出し、その小数第1位を切上げます。

$$\text{既発行普通株式数} + \frac{\text{新規発行・処分普通株式数} \times 1 \text{株あたりの払込金額}}{1 \text{株あたりの時価}}$$

$$\text{調整後取得価額} = \text{調整前取得価額} \times \frac{\text{既発行普通株式数} + \text{新規発行・処分普通株式数}}{\text{既発行普通株式数} + \text{新規発行・処分普通株式数}}$$

(iii) IV種優先株式の取得と引換えに交付すべき普通株式数

IV種優先株式の取得と引換えに交付すべき普通株式数は、次の通りです。

IV種優先株式

の取得と引換えに交付すべき普通株式数 = $\frac{\text{IV種優先株主が取得請求のために提出したIV種優先株式の払込金額相当額の総額}}{\text{取得価額}}$

(3) 強制取得

取得を請求し得べき期間中に取得請求のなかったIV種優先株式は、同期間の末日の翌日（以下強制取得基準日といいます。）以降の取締役会で定める日をもって、IV種優先株式1株の払込金相当額を強制取得基準日に先立つ45取引日目に始まる30取引日の株式会社東京証券取引所における当社の普通株式の普通取引の毎日の終値（気配表示を含みます。）の平均値（終値のない日数を除きます。）で除して得られる数の普通株式となる。平均値の計算は、円位未満小数第1位まで算出し、その小数第1位を切上げます。

この場合、当該平均値が下限取得価額を下回るときは、IV種優先株式1株の払込金相当額を当該下限取得価額で除して得られる数の普通株式となります。また、当該平均値が上限取得価額を上回るときは、IV種優先株式1株の払込金相当額を当該上限取得価額で除して得られる数の普通株式となります。

上限取得価額とは、当初取得価額に等しい金額（ただし、前記(2)(ii)(c)により調整される）をいいます。

前記の普通株式数の算出にあたって1株に満たない端数が生じたときは、会社法第234条に定める方法によりこれを取扱います。

9. 土地の再評価

当社、一部の国内連結子会社及び一部の国内持分法適用関連会社によって所有されている事業用土地は、「土地の再評価に関する法律の一部を改正する法律」（1999年3月31日法律第24号）に従い再評価しています。2007年3月31日終了年度において、再評価による評価差額は、当該評価差額に係る税金相当額を「再評価に係る繰延税金負債」として負債の部に計上し、これを控除した額を「土地再評価差額金」として純資産の部に計上しています。

再評価を行った年月日：2000年3月31日

（一部の連結子会社及び一部の持分法適用関連会社では、2002年3月31日に行っています。）

再評価の方法は下記の通りです。

「土地の再評価に関する法律施行令」（1998年3月31日政令第119号）第2条第4号に定める地価税法第16条に規定する地価税の課税価格の計算の基礎となる土地の価額を算定するために国税庁長官が定めて公表した方法により算定した価額に、時点修正による補正等合理的な調整を行って算定しています。ただし、一部土地については鑑定評価によっています。

土地の再評価に関する法律施行令第10条に定める再評価を行った事業用土地の2007年3月31日時点における時価の合計額と当該事業用土地の再評価後の帳簿価額の合計額の差額は、56,332百万円（477,192千ドル）です。

10. 偶発債務

2007年及び2006年3月31日現在、偶発債務は以下の通りです。

	百万円		千ドル
	2007	2006	2007
借入に対する保証等	¥ 2,417	¥ 2,647	\$ 20,478
輸出手形割引高	159	99	1,349
受取手形裏書譲渡高	—	—	—
受取手形割引高	—	725	—

11. リース取引

(1) リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引の2007年及び2006年3月31日現在の内訳は以下の通りです。

a) 借手側

i) リース物件の取得価額相当額、減価償却累計額相当額及び期末残高相当額

	百万円		千ドル
	2007	2006	2007
取得価額相当額	¥ 39,187	¥ 35,817	\$ 331,959
減価償却累計額相当額	20,417	20,121	172,953
期末残高相当額	18,770	15,695	159,006

ii) 未経過リース料期末残高相当額

	百万円		千ドル
	2007	2006	2007
1年内	¥ 8,380	¥ 6,182	\$ 70,992
1年超	11,094	10,742	93,977
合計	19,474	16,924	164,969

支払利息相当額は、支払リース料総額と取得価額相当額の差額を基礎として、利息法によってもとめられています。

(2)オペレーション・リース取引の2007年及び2006年3月31日現在の内訳は以下の通りです。

a) 借手側
未経過リース料

	百万円		千米ドル
	2007	2006	2007
1年内	¥ 1,047	¥ 820	\$ 8,871
1年超	1,402	975	11,883

b) 貸手側
未経過リース料

	百万円		千米ドル
	2007	2006	2007
1年内	¥ 80	¥ 46	\$ 685
1年超	—	46	—

12. 固定資産の減損

2007年3月31日終了年度において、連結財務諸表にて計上されている固定資産の減損は以下の通りです。

場所	用途	種類	百万円	千米ドル
神奈川県綾瀬市	事業用資産	建物、その他	¥ 378	\$ 3,209
栃木県下都賀郡岩舟町	事業用資産	建物	282	2,393
栃木県下都賀郡大平町	遊休資産	機械	5	48
神奈川県藤沢市	遊休資産	建物、機械、その他	220	1,869
青森県十和田市	遊休資産	土地	13	110
高知県四万十市	遊休資産	土地、機械	72	614
沖縄県浦添市	遊休資産	建物	23	196
福岡県福岡市	遊休資産	機械	4	34
合計			¥ 1,000	\$ 8,475

基本、資産は事業用資産、遊休資産及び賃貸用資産にグルーピングしています。遊休資産及び賃貸用資産については、個々の物件ごとにグルーピングしています。賃貸用資産においては減損の兆候がありませんでした。しかし、地価の下落等により減損の兆候がありました遊休資産及び処分が決定された事業用資産については帳簿価額を回収可能価額まで減額しています。

なお、処分が決定された事業用資産は、その意思決定時点で減損が発生しているものについて損失を認識しています。

資産種類別の減損損失の内訳は以下の通りです。

種類	百万円	千米ドル
土地	¥ 76	\$ 643
建物及び構築物	687	5,827
機械装置及び運搬具	227	1,925
その他	9	79

なお、回収可能価額は正味売却価額より測定しており、土地、建物については、主として不動産鑑定基準に基づく鑑定評価額により評価しています。

13. 後発事象

a) 2007年6月28日開催の株主総会において、以下の通り利益剰余金の処分が承認されました。

	百万円	千米ドル
期末現金配当金		
優先株式(III種) (1株当たり¥14.104 = U.S.\$0.119)	352	2,981
優先株式(IV種) (1株当たり¥18.104 = U.S.\$0.153)	452	3,828
普通株式 (1株当たり¥4.000 = U.S.\$0.033)	6,782	57,450

b) 自己株式の取得について

2007年6月28日開催の第105回定時株主総会において、当社III種優先株式及びIV種優先株式の自己株式としての取得が承認可決されました。同日開催の取締役会にて、会社法第157条第1項の規定に基づき、取得価格等が決議されました。

1. 理由

普通株式の価値の潜在的希薄化を回避し、配当負担を軽減するため。

2. 取得する株式の種類及び数

III種優先株式： 上限 25,000,000 株

(上限数取得した場合のIII種優先株式発行済株式総数に対する割合 100%)

IV種優先株式： 上限 25,000,000 株

(上限数取得した場合のIV種優先株式発行済株式総数に対する割合 100%)

3. 株式1株を取得するのと引換えに交付する金銭等の内容及びその金額

金銭等の内容： 金銭

金額： 800円(6.776米ドル)

4. 株式を取得するのと引換えに交付する金銭等の総額

総額： 上限 40,000百万円(338,839千米ドル)

5. 株式の譲渡しの申込みの期日

2007年7月10日

14. セグメント情報

(1) 事業の種類別セグメント情報

2007年及び2006年3月31日終了年度の当社及び連結子会社の全セグメントの売上高の合計額、営業利益の合計額及び資産の金額の合計額に占める自動車事業の割合が90%を超えているため、事業の種類別セグメント情報の記載を省略しています。

(2) 所在地別セグメント情報

2007年及び2006年3月31日終了年度の所在地別の売上高、営業利益（損失）及び資産は以下の通りです。

当連結会計年度	日本	北米	アジア	その他の地域	計	消去又は全社	連結
(2006年4月1日～2007年3月31日)	(百万円)						
外部顧客に対する売上高	1,034,727	161,294	429,751	37,152	1,662,925	—	1,662,925
セグメント間の内部売上高	167,645	7,429	44,795	1,746	221,617	(221,617)	—
売上高	1,202,372	168,723	474,546	38,899	1,884,542	(221,617)	1,662,925
営業費用	1,123,885	163,742	452,434	37,416	1,777,479	(221,534)	1,555,944
営業利益又は営業損失	78,487	4,981	22,112	1,482	107,063	(82)	106,980
資産	989,356	66,259	171,965	16,755	1,244,337	(12,156)	1,232,181
	(千米ドル)						
外部顧客に対する売上高	8,765,163	1,366,323	3,640,416	314,716	14,086,620	—	14,086,620
セグメント間の内部売上高	1,420,119	62,934	379,464	14,798	1,877,316	(1,877,316)	—
売上高	10,185,283	1,429,257	4,019,881	329,514	15,963,936	(1,877,316)	14,086,620
営業費用	9,520,415	1,387,060	3,832,568	316,958	15,057,002	(1,876,614)	13,180,388
営業利益又は営業損失	664,867	42,197	187,312	12,556	906,933	(702)	906,231
資産	8,380,828	561,286	1,456,720	141,932	10,540,767	(102,975)	10,437,792

前連結会計年度	日本	北米	アジア	その他の地域	計	消去又は全社	連結
(2005年4月1日～2006年3月31日)	(百万円)						
外部顧客に対する売上高	967,149	165,309	413,259	36,138	1,581,857	—	1,581,857
セグメント間の内部売上高	150,704	6,951	33,321	696	191,673	(191,673)	—
売上高	1,117,853	172,260	446,581	36,834	1,773,531	(191,673)	1,581,857
営業費用	1,054,511	166,841	425,944	35,364	1,682,661	(191,466)	1,491,195
営業利益又は営業損失	63,342	5,419	20,637	1,470	90,869	(207)	90,661
資産	960,741	67,577	139,143	14,682	1,182,146	(13,449)	1,168,697

(3) 海外売上高

2007年及び2006年3月31日終了年度の海外売上高は以下の通りです。なお、海外売上高には国内会社による輸出に加えて海外連結子会社の日本国外での売上高が含まれています。

当連結会計年度	北米	アジア	その他の地域	計
(2006年4月1日～2007年3月31日)	(百万円)			
海外売上高	175,379	456,408	336,506	968,294
連結売上高	—	—	—	1,662,925
海外売上高の連結売上高に占める割合	10.5%	27.4%	20.2%	58.2%
	(千米ドル)			
海外売上高	1,485,637	3,866,227	2,850,542	8,202,407
連結売上高	—	—	—	14,086,620
海外売上高の連結売上高に占める割合	10.5%	27.4%	20.2%	58.2%

前連結会計年度	北米	アジア	その他の地域	計
(2005年4月1日～2006年3月31日)	(百万円)			
海外売上高	183,143	442,181	271,539	896,864
連結売上高	—	—	—	1,581,857
海外売上高の連結売上高に占める割合	11.6%	28.0%	17.2%	56.7%

独立監査人による監査報告書

いすゞ自動車株式会社
取締役会 御中

当監査法人は、日本円で表示されたいすゞ自動車株式会社の2007年3月31日及び2006年3月31日並びに2005年3月31日現在の連結貸借対照表並びに2007年3月31日までに終了した各三年度の連結損益計算書、連結株主資本等変動計算書、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、監査に基づき、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。監査の基準は、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ために監査を計画し遂行することを求めている。監査は、試査を基礎として行われ、連結財務諸表の金額及び開示項目を支える証拠を審査することを含んでいる。また、経営者が採用した会計方針及びその適用方法並びに経営者によって行われた見積りの評価も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。

当監査法人は、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企業会計原則に準拠して、いすゞ自動車株式会社及び連結子会社の2007年3月31日及び2006年3月31日並びに2005年3月31日現在の財政状態並びに2007年3月31日をもって終了する三連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況をすべ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。

追記情報

- 1) 注記の13に記載の通り、2007年6月28日開催の定時株主総会において、Ⅲ種優先株式及びⅣ種優先株式の取得が承認可決された。同日開催の取締役会にて、会社法第157条第1項の規定に基づき、取得価格等が決議された。
- 2) 注記の2に記載の通り、海外の連結子会社及び持分法適用会社の収益及び費用の換算方法を、貸借対照表日の換算レートによる方法から、子会社及び関係会社の会計期間の平均レートにより換算する方法へ変更した。

添付の連結財務諸表に含まれる2007年3月31日現在をもって終了した年度に係る米ドルで表示された金額は、単に読者の便宜のために記載されている。当監査法人の監査は米ドルから日本円への換算も含んでおり、当監査法人は連結財務諸表の注記1で述べられた基準で換算しているものと認める。

新日本監査法人

2007年6月28日

注：本監査報告書は、Isuzu Motors Limited Annual Report 2007に掲載されている“Report of Independent Auditors”を翻訳したものです。

主な国内関連会社

いすゞ自動車近畿(株)
Isuzu Motors Kinki Co., Ltd.
いすゞ自動車東海(株)
Isuzu Motors Tokai Co., Ltd.
神奈川いすゞ自動車(株)
Kanagawa Isuzu Motors Ltd.
東京いすゞ自動車(株)
Tokyo Isuzu Motors Ltd.
(株)アイメタルテクノロジー
I Metal Technology Co., Ltd.
いすゞライネックス(株)
Isuzu LINEX Corporation
ジェイ・バス(株)
J-Bus Limited
自動車部品工業(株)
Jidosha Buhin Kogyo Co., Ltd.
デーデーエフ(株)
TDF Corporation
日本フルハーフ(株)
Nippon Fruehauf Co., Ltd.

主な海外関連会社

アジア

いすゞ モーターズ アジア
Isuzu Motors Asia Ltd. (IMA)
9 Temasek Boulevard, #22-03, Suntec City Tower II,
Singapore 038989
Tel: 65-6339-9301
五十鈴(中国)投資有限公司
Isuzu (China) Holding Co., Ltd.
Room No. 1510, Beijing Fortune Building, No.5 Dong San
Huan North Road, Chao Yang District, Beijing,
The People's Republic of China
Tel: 86-10-6590-8951
慶鈴汽車股份有限公司
Qingling Motors Co., Ltd.
1, Xiexing Road, Zhong Liang Shan, Jiu Long Po
District, Chongqing, The People's Republic of China
Tel: 86-23-6526-4125
五十鈴(上海)技貿実業有限公司
ISUZU (Shanghai) Tradetech Co., Ltd.
4F, No. 710 Dong Fang Road, Pudong New Area, Shanghai,
The People's Republic of China
Tel: 86-21-6876-2718
広州五十鈴客車有限公司
Guangzhou Isuzu Bus Co., Ltd.
68 Yuan Gang Road Yan Ling, Guangzhou City,
The People's Republic of China
Tel: 86-20-3708-6936
五十鈴汽車工程柴油機貿易(上海)有限公司
Isuzu Motors Off-Highway Diesel Engine
Trading (Shanghai) Co., Ltd.
Rm. 3104, New Town Centre No. 83 Loushanguan Rd.,
Shanghai, The People's Republic of China
Tel: 021-6236-8395
台湾五十鈴汽車工業股份有限公司
Taiwan Isuzu Motors Co., Ltd. (TIM)
2-2 Lane 310, Sec.2 Sha-Tien Road, Ta Tu, Taichung Hsien,
Taiwan, ROC
Tel: 886-2-2325-7558
いすゞ フィリピンズ
Isuzu Philippines Corporation (IPC)
114 Technology Avenue, Phase II, Laguna Technopark, Binan,
Laguna 4024, Philippines
Tel: 63-2-842-0241
いすゞ オートパーツ マニュファクチャリング
Isuzu Autoparts Manufacturing Corporation (IAMC)
114 North Main Avenue, Phase III, Special Economic Zone,
Laguna Technopark, Binan, Laguna 4024, Philippines
Tel: 63-49-541-1458

いすゞ ベトナム
Isuzu Vietnam Co.,Ltd. (IVC)
100 Quang Trung St. Ward 11, Go Vap District, Ho Chi Minh
City, Vietnam
Tel: 84-8-8959202
泰国いすゞ自動車
Isuzu Motors Co., (Thailand) Ltd. (IMCT)
38 Kor. Moo9 Poochaosamingprai Road, Samrong-Tai,
Phrapradaeng, Samutprakran 10130, Thailand
Tel: 66-2-394-2541
泰国いすゞエンジン製造
Isuzu Engine Manufacturing Co., (Thailand) Ltd. (IEMT)
Lat Krabang Industrial Estate, Chalong-Krung Road, 122 Moo
4 Lamplatew, Lat Krabang, Bangkok 10520, Thailand
Tel: 66-2-326-0916~9
タイ インターナショナル ダイ メイキング
Thai International Die Making Co., Ltd. (TID)
331-332 Bangpoo Industrial Estate, Sukhumvit Road, Amphur
Muang, Samutprakran 10280, Thailand
Tel: 66-2-324-0511
アイティエー フォージング
IT Forging (Thailand) Co., Ltd. (ITF)
Siam Eastern Industrial Park 60/7 Moo 3.T.Mabyangporn A.
Pluakdaeng, Rayong 21140, Thailand
Tel: 66-38-891-380
トリペッチ いすゞ セールス
Tri Petch Isuzu Sales Co., Ltd. (TIS)
1088 Vibhavadi Rangsit Road, Ladyao Chatuchak, Bangkok
10900, Thailand
Tel: 66-2-966-2111~30
いすゞオペレーションズタイランド
Isuzu Operations (Thailand) Co., Ltd. (IOT)
1088 Vibhavadi Rangsit Road, Ladyao, Chatuchak, Bangkok
10900, Thailand
Tel: 66-2-966-2222
いすゞ テクニカルセンター オブ アジア
Isuzu Technical Center of Asia Co., Ltd. (ITA)
6th Floor, 38Kor. Moo9 Poochaosamingprai Road,
Samrong-Tai, Phrapradaeng, Samutprakran 10130, Thailand
Tel: 66-2-394-2541
バンチャモーター
P.T. Pantja Motor (PM)
JL. Gaya Motor III No.5, Sunter II, Jakarta 14330, Indonesia
Tel: 62-21-6501000
メシン いすゞ インドネシア
P.T. Mesin Isuzu Indonesia (MII)
JL.Kaliabang No.1. Pondok Ungu, Kelurahan Medan Satria,
Kec. Bekasi Barat, Bekasi, West Java, Indonesia
Tel: 62-21-8879994
エイジアンいすゞキャスティングセンター
P. T. Asian Isuzu Casting Center (AICC)
JL. TOL Jakarta-Cikampek km47, Kawasan Kiic Lot 6-9,
Karawang, Indonesia
Tel: 62-21-8904590
マレーシアン トラック&バス
Malaysian Truck & Bus Sdn. Bhd. (MTB)
Kawasan Perindustrian, Peramu Jaya, P.O.BOX 6, 26607
Pekan, Pahang Darul Makmur, Malaysia
Tel: 60-9-426-0340
いすゞマレーシア
Isuzu Malaysia Sendirian Berhad
501D, Level 5, Tower D, Uptown 5, No. 5, Jalan SS21/39,
Damansara Uptown, 47400 Petaling Jaya, Selangor Darul
Ehsan, Malaysia
Tel: 60-3-7723-9777
ヨーロッパ
アナドール いすゞ オートモーティブ サナイ
Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S. (AIOS)
Yedipinarlar Mevkii, Sekerpinar Koyu 41400 Gebze,
Kocaeli, Turkey
Tel: 90-262-658-8433
いすゞ モーターズ ヨーロッパ
Isuzu Motors Europe Ltd. (ISZE)
Suite 24, The Courtyards, Croxley Business Park, Hatters Lane,
Watford, Hertfordshire WD18 8NS, U.K.
Tel: 44-1923-231-580

いすゞトラック(UK)
Isuzu Truck (UK) Ltd.
164 Great North Road, Hatfield, Hertfordshire AL9 5JN, U.K.
Tel: 44-1920-463962
いすゞ モーターズ ジャーマニー
Isuzu Motors Germany GmbH (IMG)
Weiherfeld 2, D-65462 Ginsheim-Gustavsburg, Germany
Tel: 49-6134-558-0
いすゞセールスドイチェランド
Isuzu Sales Deutschland GmbH
Schieferstein 11a, 65439 Floersheim Main, Germany
Tel: 49-69-3085-5041
いすゞ オートモーティブ ヨーロッパ (IAE)
Isuzu Automotive Europe GmbH
Schieferstein 11a, 65439 Floersheim Main, Germany
Tel: 49-69-3085-5029
いすゞ モーターズ ポルスカ
Isuzu Motors Polska Sp. zo.o. (ISPOL)
Ul. Towarowa 50, 43-100 Tychy, The Republic of Poland
Tel: 48-32-219-9600
いすゞ ベネルクス
Isuzu Benelux N.V.
Pierstraat 233-2550, Konicht, Belgium
Tel: 32-3-450-1761
いすゞ イベリア
Isuzu Iberia S.L.
Felipe IV, 7, 28014 Madrid, Spain
Tel: 34-91-532-6179
いすゞウクライナ
Isuzu Automotive Company, Ukraine
8, Novokonstantinovskaya str., Kiev, 04080, Ukraine
Tel: 380-44-417-15-37
アフリカ
ゼネラルモーターズ エジプト
General Motors Egypt S.A.E. (GME)
Abu-El Feda Building, 3 Abu El Feda Street, Zamalek, Cairo, Egypt
Tel: 20-2-735-4004/736-2116
北米
いすゞ モーターズ アメリカ
Isuzu Motors America, Inc. (ISZA)
13340 183rd Street, Cerritos, California 90702-6007, U.S.A.
Tel: 1-562-229-8825
いすゞ コマーシャルトラック オブ アメリカ
Isuzu Commercial Truck of America, Inc. (ICTA)
13340 183rd Street, Cerritos, California 90702-6007, U.S.A.
Tel: 1-562-229-5000
ディーマックス
DMAX, Ltd.
3100 Dryden Road, Moraine, Ohio 45439, U.S.A.
Tel: 1-937-425-9721
中米
いすゞメキシコ
Isuzu Motors de Mexico S.de R.L.
Paseo de la Reforma 287, piso 7, Delg. Cuauhtemoc, C.P.
06500, Mexico, D.F., United Mexican States
Tel: 52-55-5328-1300
オセアニア
いすゞ オーストラリア
Isuzu Australia Limited (IAL)
858 Lorimer Street, Port Melbourne, Victoria 3207, Australia
Tel: 52-55-5328-1300
海外事務所
中国 China
Room No. 1510, Beijing Fortune Building, No. Dong San Huan
North Road, Chao Yang District, Beijing, The People's Republic
of China
Tel: 86-10-6590-8957
ベルギー Belgium
Z.3 Doornveld 112, 1731 Zellik, Belgium
Tel: 32-2-463-0990

経験に根ざした成長

いすゞは日本でも長い伝統を持つ自動車メーカーのひとつであり、1933年に日本初の空冷ディーゼルエンジンを開発して以来、ディーゼルエンジンと商用車を精力的に開発、生産してきました。現在のいすゞは小型・中型・大型トラック、バス、ピックアップトラックを提供し、先進ディーゼルエンジン技術を備えたパワートレイン分野で先駆者として世界中に活躍の場を広げています。



6代目 新「エルフ」

日本国内におけるディーゼルエンジンのパイオニア

いすゞの沿革は、1893年に創業した(株)東京石川島造船所にまでさかのぼります。同社は1922年、イギリスの自動車メーカー、ウーズレー社との合併事業によって国産第1号トラックを生産しました。

1929年には同社の自動車製造部門が独立し、(株)石川島自動車製造所となりました。次いで1933年にはダット自動車製造株式会社を吸収合併、社名を自動車工業(株)に変更しました。同社は2種類の空冷ディーゼルエンジン、DA4型とDA6型を開発、これが現在まで何世代にもわたるいすゞディーゼルエンジンの基礎となっています。

更に1937年4月9日には東京瓦斯電気工業(株)と合併し、社名を東京自動車工業(株)に変更しました。現在のいすゞではこの日を創業記念日としています。1941年にはディーゼル自動車工業(株)と社名を変更、1949年には1933年に開発した車種名「いすゞ」を取って現在の社名となりました。もちろん日本最古の神社である三重県・伊勢神宮そばを流れる五十鈴川にちなんだ名称です。



中型トラック「フォワード」新モデル

伝説的名車の発売

1959年にいすゞが発売した「エルフ」は、小型トラックとして過去10年の国内累計販売台数第1位、累計生産台数は500万台に達しています。現在の「エルフ」には多彩なモデルがあり、次世代ディーゼル、CNG、ディーゼルハイブリッドなどのエンジンを搭載しています。「フォワード」中型トラックは1970年に発表、1959年に発売された車種を引き継ぐC&Eシリーズの大型トラック&トラクタも1995年に大きなモデルチェンジを行い、「ギガ」シリーズとして生まれ変わりました。

1996年、いすゞは大型バス「ガーラ」を発売しました。2004年には国内初の商用車向けテレマティクスシステム、「みまもりくんオンラインサービス」を発表。2006年には真のグローバル車種第1弾として6代目「エルフ」を、次いで2007年には第2弾として次世代「フォワード」を発売しました。

海外進出の歴史

いすゞの海外進出は、1949年香港、1957年タイへの輸出がその始まりです。1971年には米国ゼネラルモーターズと提携を結び、翌1972年からピックアップトラックを米国に輸出しました。以来いすゞは着実に海外進出を続け、たとえば1985年には中国に製造工場を開設、1999年にはポーランドで、2000年には米国で、それぞれディーゼルエンジン生産が始まっています。(近年の進出状況につきましては、11ページをご参照ください。)

いすゞは今も長い伝統を基盤に、世界をリードするディーゼル技術と品質に定評ある商用車を両輪として、グローバル事業を着実に強化拡大しています。

いすゞ自動車株式会社

創 立

1937年4月9日

本 社

〒140-8722 東京都品川区南大井6丁目26番1号 大森ベルポートA館

Tel: 03-5471-1141

Fax: 03-5471-1043



本社

事業所の所在地及び概況

栃木工場	エンジン・部品の製造
藤沢工場	小・中・大型トラックの総組立及び部品の製造

会社が発行する株式の総数、発行済株式総数及び株主数

	普通株式	優先株式	
		III種	IV種
会社が発行する株式の総数:	3,369,000,000	25,000,000	25,000,000
発行済株式総数:	1,696,845,339	25,000,000	25,000,000
株主数:	77,380	1	1

大株主の状況（全体に占める%）

普通株式	%	III種優先株式	%
三菱商事株式会社	9.22	株式会社みずほコーポレート銀行	100.00
伊藤忠商事株式会社	7.67		
日本マスタートラスト信託銀行株式会社（信託口）	7.32	IV種優先株式	%
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社（信託口）	6.57	株式会社みずほコーポレート銀行	100.00
トヨタ自動車株式会社	5.89		
いすゞパートナーズ投資事業有限責任組合	4.71		
資産管理サービス信託銀行株式会社（信託口）	4.10		
三菱UFJ信託銀行株式会社	2.62		
株式会社みずほコーポレート銀行	2.47		
（常任代理人 資産管理サービス信託銀行株式会社）			
株式会社横浜銀行	1.04		
（常任代理人 資産管理サービス信託銀行株式会社）			

株式名簿管理人

三菱UFJ信託銀行株式会社証券代行部
〒137-8081 東京都江東区東砂7丁目10番11号

(2007年6月28日現在)