

**DENSO**

株主のみなさまへ

## 2004年度 中間事業報告書

(2004年4月1日～2004年9月30日)

株式会社デンソー  
(証券コード 6902)

## CONTENTS

2004年度 中間事業報告書  
2004年4月1日～2004年9月30日

株主の皆様へ	1
開発物語:ハイブリッド車用電池ECU	4
トピックス	6
アセアン生産体制の強化	
ハンガリー生産拠点がEU環境大賞受賞	
世界初の水銀フリーディスチャージヘッドランプを開発	
Auto China(北京国際モーターショー)に初出展	
主要製品一覧と主な得意先	8
連結業績の推移	9
セグメント情報	10
連結貸借対照表	11
連結損益計算書、連結キャッシュ・フロー計算書	12
単独貸借対照表、単独損益計算書	13
アンケート結果のご報告	14
株式の状況	16
会社の概要	17

## 株主の皆様へ

平素より、株主の皆様には格別のご支援を賜り、厚く御礼申し上げます。  
おかげさまで、当社は当中間期におきましても、好調な業績をおさめることが  
できました。この場をお借りしまして、業績の内容および、当社の今後の取り  
組みについてご説明させていただきます。

### QUESTION 01: 2004年度中間期(2004年4月1日～2004年9月30日)の業績と、通年の見通しについてお聞かせ下さい。

2004年度中間期の業績は、連結売上高が1兆3,545億円と前年同期比10.5%の増収となりました。売上増加による操業度差益に加え、コスト低減努力など経営全般にわたる合理化・効率化に取り組んだ結果、営業利益は1,073億円と前年同期比17.1%の増益、経常利益は1,136億円と20.2%の増益となりました。当中間期は、国内外での、特に日系カーメーカーの好調な自動車生産に支えられ、売上高、営業利益、経常利益とも中間期として過去最高を記録しました。地域別では、まず日本は、車両生産増に加え、クラウンなどの高級車に装着される高付加価値製品の好調も寄与し、増収増益となりました。北中南米は為替差損や新製品切り替えに伴う費用増により、増収減益でした。欧州は新規拠点立ち上げに伴う費用増により、増収ながら赤字という結果でした。豪亜はアセアン市場が好調で大幅増収になりましたが、トヨタ自動車のIMVプロジェクト\*立ち上げへの対応による準備費用などが一時的に発生したため、減益となりました。

中間純利益は、664億円と前年同期比25.5%の増益となりました。好調な業績に伴いまして、中間配当金については、前期の中間配当金より2円増配し、1株あたり13円とさせていただきます。年間では1株あたり26円とさせていただきます。今後も株主の皆様への利益還元のため、一層の努力を重ねてまいります。

通年の見通しですが、為替の変動などのリスク要因もありますが、今回の好調な中間期実績と、下期の堅調な自動車生産予測を前提として、売上高、営業利益、経常利益とも過去最高となることを見込んでおります。

※IMVプロジェクト:世界140カ国以上の市場へ導入することを前提に新開発したピックアップトラック、ミニバン、スポーツ・ユーティリティ・ビークルであるIMV(Innovative International Multi-purpose Vehicle)の世界最適生産・供給体制を構築するプロジェクト。

取締役社長 深谷 紘一



**QUESTION 02:****グローバルな競争力をさらに高めるための、地域別戦略をお聞かせ下さい。**

北米、アセアン市場は、比較的早い時期から営業・供給体制を構築してきましたので、安定した事業成長を続けています。一方、欧州市場においては、全域をにらんだ営業・供給体制の強化と、さらなる技術開発による戦略商品の投入が課題です。また、中国市場では、供給体制の確立が急務です。

北米市場では、好調が続ける日系カーメーカーへの売上を伸ばしており、全製品にわたる当面の供給体制をほぼ整え、今後も増収の継続に努めていきます。さらに、ゼネラルモーターズ(GM)、フォードに対しては、当社の強みである高級車種向けのカーナビゲーション、カーエアコンなどの製品に加え、量販車種向け製品の拡販にも挑戦していきます。

次に、欧州市場は、市場規模が大きく、有力なカーメーカーが多いため、重点地域として位置づけています。伝統的に地元カーメーカーとの結びつきの強い有力な部品メーカーが多数存在し、当社のプレゼンスがまだ低い状況ですが、将来的には欧州域内での売上高トップ5入りをめざします。そのために、欧州での需要増に対応すべく、チェコでカーエアコン工場を立ち上げ、ハンガリーではディーゼル部品の生産能力増強など供給体制を強化してきました。さらに、スペインにカーエアコン工場を新設することも決定しています。

営業面では、まず、カーエアコンについては、欧州ではまだ日本のように標準装着とは言えませんが、新車購入時に注文される方が年々増えており、当社もこのチャンスを確実にビジネスにつなげていく考えです。また、欧州カーメーカーを中心に営業活動も強化しており、最近ではフォルクスワーゲンとブジョーから受注をいただきました。また、欧州市場ではディーゼル車の比率が約50%と高く、今後、排出ガス規制がさらに強化される見込みですが、当社が1995年に世界で初めて開発したディーゼルエンジン用コモンレールシステムは世界最高レベルの排出ガス浄化技術を有しており、今後も売上を伸ばしていく計画です。

アセアン市場では、トヨタ自動車のIMVプロジェクトへの対応を機に、新拠点の立ち上げと既存拠点の生産能力増強を進めてきました。同時に、新しい試みとして、域内での効率的な分業、物流と集中生産を進めることで、低コスト・高品質の製品を供給できる体制を整えています。

急速に自動車市場が拡大している中国では、好調に生産台数を増やしている日系カーメーカーに対しフルラインナップで製品を納入し、市場浸透を図ります。当社は既に12の生産拠点を有していますが、今後も拠点の新設・増強を進め、カーメーカーの増産要請に対し、きめこまかいサービスで対応していきます。

**QUESTION 03:****競争力の源泉である「技術」について、どのような分野に注力していきますか？**

様々な先端技術が私たちの価値観に変化をもたらしており、自動車に対しても、移動手段としての機能に加えて、環境・安全への「やさしさ」や快適・利便性への「うれしさ」の提供が求められつつあります。当社はこうした「やさしさ」や「うれしさ」の創出につながる「環境・安全・快適・利便」の4分野の技術開発に主眼を置いていく考えです。

環境分野では、CO<sub>2</sub>の排出量が少ないディーゼルエンジンに注目し、コモンレールシステムを核とした技術を進化させていくことで、ディーゼル車の地球温暖化抑制ポテンシャルをさらに高めていきます。また、クリーンな排出ガスと低燃費で環境にやさしいハイブリッド車についても、当社は電池ECU、DC-DCコンバータ、インバータ、電動カーエアコンなど様々なコンポーネントを開発し、製品化しています。

安全分野では、その本来の目的上、最高の信頼性を作り込むことが最重要課題と捉えています。そのために、ミリ波、レーザ、画像認識アルゴリズムなどの要素技術開発を推進し、環境認識・判断の精度を飛躍的に高めていきます。また、生体計測技術の研究を進め、ドライバーの眠気・疲れなどを検知し、人的な運転ミスを未然に防ぐ可能性を探っていきます。

快適性については、世界トップシェアを誇るカーエアコンの次世代技術開発を推進していきます。今後は、究極の快適空間作りを基本コンセプトとして、生体信号を取り込んだ各々人向け空調および空気質制御の開発を進め、カーエアコン開発の先頭を走り続けていきます。

利便性については、カーナビゲーションを情報通信端末として活用することによる車外とのシステム化、AV機器との一体化などによる車内での娯楽・快適の提供、車両制御機器との連携による安全・安心の提供を3つの柱として進化させていく考えです。

#### QUESTION 04: 最後に、「DENSO VISION 2015」に込めた、社長の想いをお聞かせ下さい。

2004年4月に、デンソーグループの全社員が高い意識と目標を持ち、未来への想いを共有できるようにするため、2015年を見据えた長期経営指針「DENSO VISION 2015」を策定しました。このビジョンを通じて私は、クルマが自然、人間と共生でき、人々が真の豊かさを感じられる「先進的なクルマ社会の創造」に貢献していきたいと考えています。また、「真のグローバル企業への進化」をめざして、世界中のカーメーカーとの取引の中で、グローバルに事業基盤を確立し、デンソーグループ各社の知恵を活用することで、新たな時代に挑戦し続けていきたいと思っています。これらの取り組みによって、当社は今後も株主・顧客の皆様、サプライヤーなどビジネスパートナーの皆様、従業員、地域社会の信頼に応え、着実に、永続的に成長していく企業をめざしていきます。

株主の皆様におかれましては、上記の戦略・ビジョンをご理解いただき、今後とも引き続き変わらぬご支援、ご指導を賜りますよう、宜しくお願い申し上げます。

2004年11月  
取締役社長

深谷 絃一

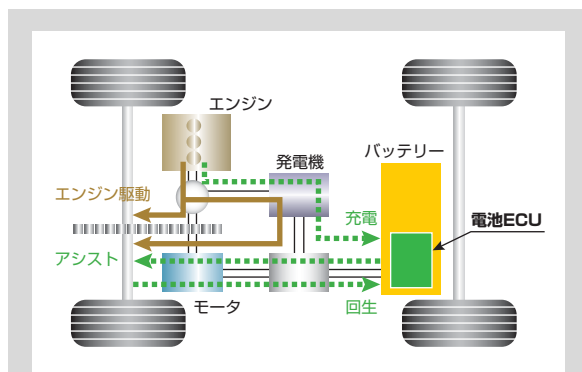
# ハイブリッド車用電池ECU

近年、エネルギー効率に優れた低燃費でクリーンな自動車として、ハイブリッド車が注目されていますが、今回は当社がトヨタ自動車と共同で開発し、世界初の量産ハイブリッド車「プリウス」に搭載されている電池ECUをご紹介します。電池ECUは、ハイブリッド車がモータとエンジンを使い分けて走るために必要不可欠な製品です。開発までの苦労や、技術者としてのチャレンジの日々をEHV機器技術部部長 山田好人に聞きました。

EHV機器技術部 部長  
山田好人

## ◆電池ECUの役割

まず、電池ECUの話の前に、ハイブリッド車の仕組みを簡単にご説明したいと思います。プリウスの場合、電気で動かすモータとガソリンで動かすエンジンを併用して双方の特性をうまく活かすよう設計されています。電池ECUは、このモータを動かすためのバッテリー（高電圧電池）を最適な状態に管理するコンピュータです。



ハイブリッド車はエンジンを最も効率の良い回転数で運転するため、エンジンに余力がある時はバッテリーにエネルギーを蓄え（充電）、エンジンの能力が不足した時はバッテリーから補います（アシスト）。また減速や制動時には、車両の運動エネルギーを電気に変換し、バッテリーに回収（回生）します。

プリウスは外部から充電を行う必要がありません。それは走行中の充電に加え、減速や制動時にも従来放出していたエネルギーを電気に変えて電池に蓄え、その電気を加速時に使用しているからです。しかし、電池の残量がいっぱいの状態では発生するエネルギーを蓄えられませんし、逆に減りすぎると車は加速できなくなってしまいます。そのため、電池の蓄電量を適正な範囲にコントロールすることが必要で、それをやっているのが電池ECUなのです。

## ◆手探りの中からのスタート

私は長年、電気自動車向けの製品開発に携わってきました。また、当社にはオルタネータ（発電機）の製造を通じた電池の知識・ノウハウもありました。しかし、ハイブリッド車向けの電池ECUの開発は前人未踏の世界でした。例えば、「電池内の蓄電量を常に多すぎず、少なすぎず、適正に保つ」必要があるのは分かっているけど、電池の充放電は化学反応であるため、温度などの環境条件の変化に左右されやすく、私たちは適正範囲の設定値を変えては昼夜テストを繰り返し、データを蓄積していく中で割り出していきました。



また、ECUはコンピュータの一種なので、電気ノイズの問題がつきものです。特に、電池ECUは通常のECUに比べ、数十倍レベルの電気ノイズに対応する必要がある、場合によっては車の走行に支障をきたす可能性もあることから、開発は大変でした。実用化までに多くの失敗と改良を繰り返しましたが、初代のプリウス（1997年12月発売）用は、なんとわずか1年という短期間で開発をやりとげました。



現行プリウス用電池ECU

#### ◆コストダウンへの挑戦

現行のプリウス（2003年9月発売）に搭載された電池ECUの開発では、大幅なコスト低減と機能の向上に挑みました。これをクリアするには、今ある製品の改良という考え方ではなく、電池ECUの構造を根本から考え直す必要がありました。

電池ECUは、他のECUとは異なり「高電圧」を取り込んでいるため、高電圧と低電圧間の絶縁が必要であり、その対策に大きなコストと占有面積を割いていました。そこで、今回はまったく異なった技術を用いた画期的な絶縁方式「ダブルライングキャパシタ方式」を開発し、従来の電池ECUに対してサイズを半分以上にただけでなく、コストも低減し、機能も大幅に向上させることができました。

#### ◆技術者にとっては最高の機会

ハイブリッド車への市場からの期待は年々高まっていますが、車両価格を安くすることによって普及度を高めることが現在の最大の課題となっています。そのために、電池ECUのような製品もより一層のコスト低減が必要ですが、一口にコスト低減といっても、従来の延長線上のもの考え方では限界があります。その難題を解決するためには、設計段階からの見直しや異分野の技術を融合させるなど、もっと根本的な改革が必要です。

歴史の長いガソリン車はすでに技術が確立し、改善の余地が少なくなってきました。一方、ハイブリッド車はまだ開発途上にあるため、今後自分たちの努力で品質・コスト面で大きく進化させていく楽しみがあります。ハードルもプレッシャーも高いですが、その分やりがいもあり、市場の追い風の中で、一生に何度も経験できない貴重な機会に積極的にチャレンジできることは技術者として最高の幸せだと思います。

いずれはクルマといえばガソリン車、ディーゼル車、ハイブリッド車と言われるくらいハイブリッド車の認知度が高まって欲しいし、そのためにできる限りの貢献をしていきたいと思っています。

# トピックス

## アセアン生産体制の強化

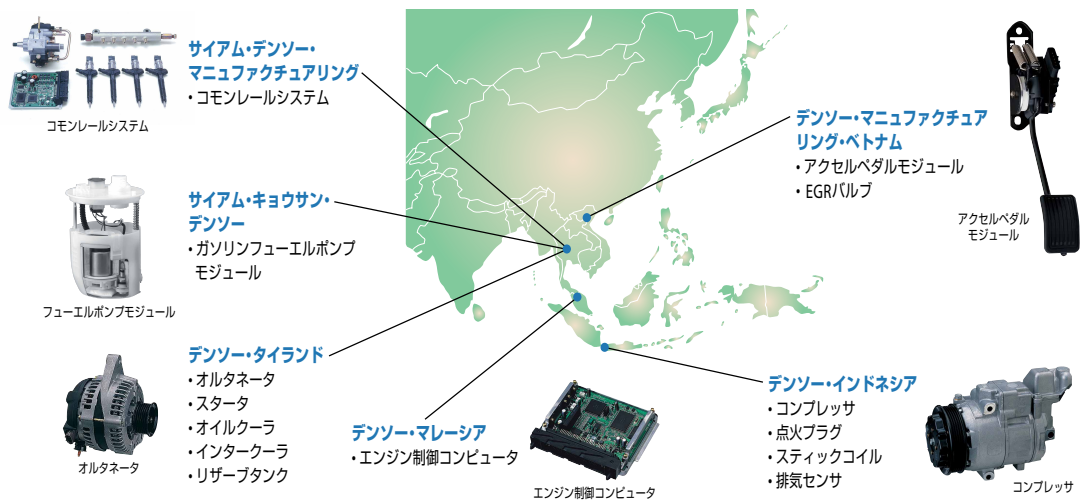
当社は、トヨタ自動車株式会社が2004年8月よりアセアン地域内で開始したIMVプロジェクト\*への対応を機に、同地域の拠点の拡充と、生産体制の強化を進めてきました。主な施策は以下の通りです。

まず、従来は、アセアン域内の各拠点で同じ製品を重複生産するという状況にありましたが、低コスト・高品質の維持と物流の効率化のために、特定の製品を1カ所の生産会社で集中生産し、世界中のIMVシリーズ生産国へ供給する体制を構築しました。

また、供給体制を強化するために、タイ、マレーシア、インドネシアなど既存拠点の生産能力増強に加え、2001年にはベトナムにエンジン機能部品、2002年にはタイにコモンレールシステム、2003年にはタイにガソリンフューエルポンプモジュールの生産会社をそれぞれ設立しました。

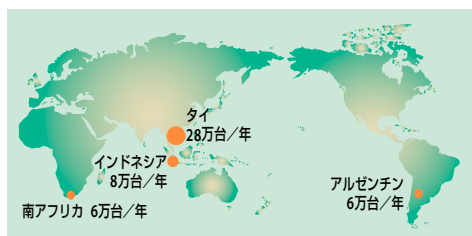
特に、IMVプロジェクト対応のメインとなるタイにおいては、部品加工センター、輸出センター、技能トレーニングセンターの設立など、アセアン諸国の機能を集約、強化し、世界の工場のモデルとなるよう取り組んでいます。

### ◆主なアセアン域内生産会社と集中生産品目



### \* IMV (Innovative International Multi-purpose Vehicle) プロジェクト

トヨタ自動車株式会社のIMVプロジェクトは、新型のピックアップトラック、ミニバン、スポーツ・ユーティリティ・ビークル(IMVシリーズ)を開発し、タイ、インドネシア、南アフリカ、アルゼンチンの4カ国をグローバルな生産拠点として、世界140カ国以上の市場に供給するものです。2004年8月にはタイでピックアップトラック、9月にはインドネシアでミニバンの生産が始まり、2006年には全世界で年間50万台以上のIMVシリーズが生産される見通しです。





## ハンガリー生産拠点がEU環境大賞受賞

当社のハンガリー生産拠点であるデンソー・マニュファクチュアリング・ハンガリー社(DMHU)が、優れた環境マネジメントを持つ企業として、EU委員会より「EU環境大賞(マネジメント部門)」を受賞し、6月22日の授賞式に参列しました。今回の受賞は、ハンガリー初のゼロエミッション達成、梱包材30%減、CO<sub>2</sub>排出量35%減、水使用量40%減など、各種環境活動で成果を生み出した「DMHUエコビジョン」が優れた環境プログラムとして評価されたものです。約100社のエントリー中、自動車関連企業では初の受賞となりました。

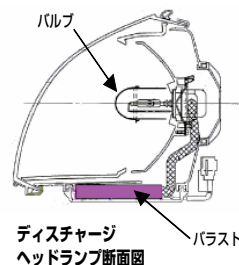


## 世界初の水銀フリーディスチャージヘッドランプを開発

当社は、株式会社小糸製作所、トヨタ自動車株式会社と共同で、環境負荷物質である水銀を使用しないディスチャージヘッドランプの開発に世界で初めて成功し、同製品は2004年7月に発売された「トヨタ ポルテ」に搭載されました。当社は、水銀フリーのディスチャージバルブに対応した新しいバラスト(点灯制御装置)の開発を担当しました。



バラスト



## Auto China(北京国際モーターショー)に初出展

当社は2004年6月、北京で開催されたAuto China 2004(北京国際モーターショー)に初出展しました。Auto Chinaは中国最大規模の国際自動車ショーで、今回は世界21カ国から1,600社以上の自動車・部品メーカーが出展しました。当社はガソリン・ディーゼルのエンジン制御システム、カーエアコン、カーナビゲーションなどの最新OEM製品や、イリジウムプラグなどの市販商品を展示することにより、中国においても、世界有数の総合部品メーカーとしてのプレゼンスをアピールすることができました。



# 主要製品一覧と主な得意先

## 事業区分および主要製品

### 自動車分野

事業区分	主要製品
熱機器	<b>空調製品:</b> カーエアコンシステム、バス・農建機用エアコン、トラック用冷凍機、空気清浄器 <b>エンジン冷却用製品:</b> ラジエータ、冷却ファン、インタークーラ、オイルクーラ、フロントエンドモジュール、クーリングモジュール
パワトレイン機器	<b>ディーゼルエンジン関係製品:</b> ディーゼルエンジンマネジメントシステムおよびその構成部品(コモンレールシステム 他) <b>ガソリンエンジン関係製品:</b> ガソリンエンジンマネジメントシステムおよびその構成部品(インジェクタ、フューエルポンプ、VCT、スロットルボデー、エアフロメータ、点火コイル、排気センサ、モノリス 他) <b>駆動系製品:</b> A/Tコントロールバルブ、A/Tソレノイド <b>ハイブリッド車、電気自動車用製品:</b> スタータジェネレータ、DC-DCコンバータ、バッテリーコンピュータ、インバータ
電子機器	<b>ボデー関係製品:</b> メータ、エアコンパネル、電子キー、ワイヤレスドアロックコントローラ、バック&コーナソナー、セキュリティシステム、ボデーコンピュータ <b>エンジン関係製品:</b> エンジン制御コンピュータ <b>デバイス関係製品:</b> ハイブリッドIC、リレー、各種センサ
電気機器	<b>エンジン関係製品:</b> スタータ、オルタネータ <b>走行安全関係製品:</b> エアバッグ用各種センサ&コンピュータ、ABS用アクチュエータ&コンピュータ、車間制御用レーザレーダ&コンピュータ、プリクラッシュセーフティシステム用ミリ波レーダ&コンピュータ、電動パワステ用コンピュータ
ITS	カーナビゲーションシステム、ETC車載器、車両運行管理システム、データ通信モジュール
モータ	ワイバシステム、ウォッシュシステム、パワーウインドモータ、他各種モータ

### 新事業分野

事業区分	主要製品
産業機器	<b>自動認識関連製品:</b> バーコードハンディスキャナ&ハンディターミナル、QRコードスキャナ&ハンディターミナル、非接触ICカード&リーダライタ、リモートID、セキュリティ機器 <b>FA関連製品:</b> 移動ロボット、各種ロボット、プログラマブルコントローラ <b>冷却・空調関係製品:</b> 機器用冷却器(携帯電話基地局用、コンピュータ用など)、灯油エアコン、スポットクーラ&ヒータ
生活関連機器	自然冷媒(CO <sub>2</sub> )ヒートポンプ式給湯機、自動水栓、昇降キッチン用モータシステム

### 主な得意先

国内	トヨタ自動車(株)、本田技研工業(株)、スズキ(株)、三菱自動車工業(株)、ダイハツ工業(株)、マツダ(株)、日野自動車(株)、いすゞ自動車(株)、富士重工業(株) 他
海外	ダイムラー・クライスラー、GM、フィアット、フォード、アウディ・フォルクスワーゲン 他



エアコンユニット



メータ



カーナビゲーションシステム



産業用ロボット



吸気モジュール



オルタネータ



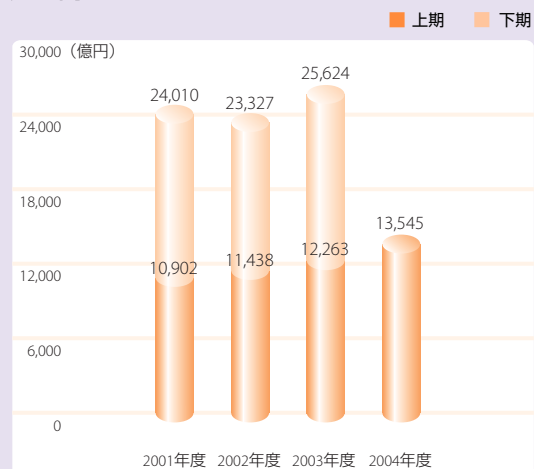
ワイバシステム



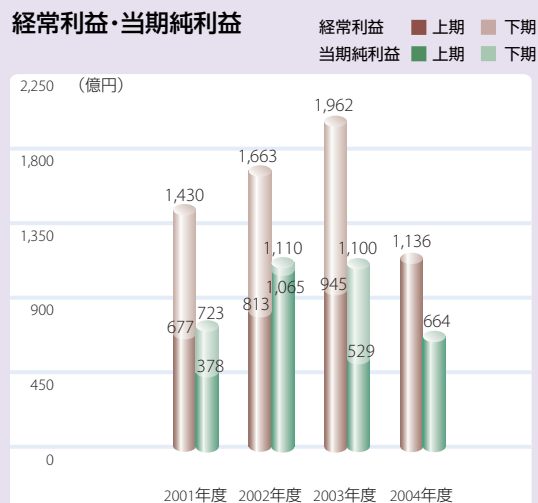
自然冷媒(CO<sub>2</sub>)ヒートポンプ式給湯機

# 連結業績の推移

## 売上高



## 経常利益・当期純利益



## 1株当たり当期純利益



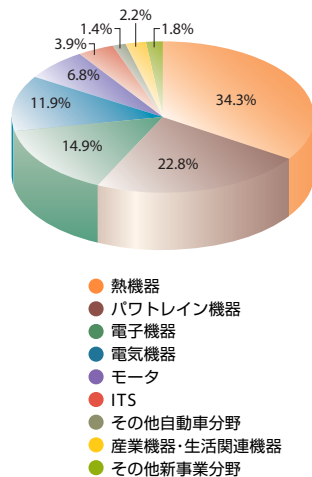
## 株主資本利益率 (ROE)



# セグメント情報

## 製品別売上高

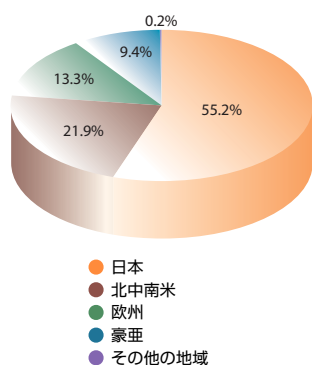
### 製品別売上高構成



	2004年度中間期		2003年度中間期		増減率 (%)
	金額(百万円)	構成比 (%)	金額(百万円)	構成比 (%)	
<b>自動車分野</b>					
熱機器	464,021	34.3	431,754	35.2	7.5
パワトレイン機器	309,788	22.8	277,709	22.6	11.6
電子機器	202,361	14.9	182,220	14.9	11.1
電気機器	161,105	11.9	139,583	11.4	15.4
モータ	91,753	6.8	87,732	7.2	4.6
ITS	52,156	3.9	40,786	3.3	27.9
その他	18,826	1.4	16,308	1.3	15.4
小計	1,300,010	96.0	1,176,092	95.9	10.5
<b>新事業分野</b>					
産業機器・生活関連機器	29,740	2.2	26,042	2.1	14.2
その他	24,824	1.8	24,207	2.0	2.5
小計	54,564	4.0	50,249	4.1	8.6
合計	1,354,574	100.0	1,226,341	100.0	10.5

## 地域別(顧客の所在地別)売上高

### 地域別売上高構成



	2004年度中間期		2003年度中間期		増減率 (%)
	金額(百万円)	構成比 (%)	金額(百万円)	構成比 (%)	
日本	747,210	55.2	675,520	55.1	10.6
北中南米	296,075	21.9	283,460	23.1	4.5
欧州	179,965	13.3	154,912	12.6	16.2
豪亜	128,000	9.4	108,908	8.9	17.5
その他の地域	3,324	0.2	3,541	0.3	△ 6.1
海外計	607,364	44.8	550,821	44.9	10.3
合計	1,354,574	100.0	1,226,341	100.0	10.5

## 連結貸借対照表 (単位：百万円)

科目	2004年度中間期末	2003年度末
<b>資産の部</b>		
<b>流動資産</b>	<b>1,094,174</b>	<b>1,058,996</b>
現金及び預金	143,315	167,318
受取手形及び売掛金	476,712	475,439
有価証券	134,241	105,900
たな卸資産	238,118	214,751
その他の流動資産	101,788	95,588
<b>固定資産</b>	<b>1,545,665</b>	<b>1,467,506</b>
<b>1 有形固定資産</b>	<b>809,350</b>	<b>777,056</b>
建物及び構築物	213,448	215,627
機械装置及び運搬具	310,229	291,539
その他の有形固定資産	285,673	269,890
無形固定資産	10,525	9,964
投資その他の資産	725,790	680,486
<b>合計</b>	<b>2,639,839</b>	<b>2,526,502</b>

科目	2004年度中間期末	2003年度末
<b>負債の部</b>		
<b>流動負債</b>	<b>629,788</b>	<b>649,817</b>
支払手形及び買掛金	344,981	344,674
短期借入金	44,849	53,321
その他の流動負債	239,958	251,822
<b>2 固定負債</b>	<b>334,144</b>	<b>295,261</b>
社債	100,000	100,000
長期借入金	47,558	22,826
その他の固定負債	186,586	172,435
<b>負債計</b>	<b>963,932</b>	<b>945,078</b>
少数株主持分	71,925	71,935
<b>資本の部</b>		
資本金	187,457	187,457
資本剰余金	266,042	266,005
利益剰余金	1,136,017	1,080,996
その他有価証券評価差額金	163,959	142,588
為替換算調整勘定	△ 53,208	△ 70,577
自己株式	△ 96,285	△ 96,980
<b>3 資本計</b>	<b>1,603,982</b>	<b>1,509,489</b>
<b>合計</b>	<b>2,639,839</b>	<b>2,526,502</b>

### 1 有形固定資産

有形固定資産は前期より323億円増加しましたが、日本、米国、ハンガリー、タイでの設備投資が主なものです。

### 2 固定負債

固定負債は前期より389億円増加しましたが、主な要因は欧州、タイなどの長期借入金が増加したことです。

### 3 資本計(=株主資本)

株主資本は前期比945億円増の1兆6,040億円となりました。

## 連結損益計算書 (単位：百万円)

	2004年度 中間期	2003年度 中間期
<b>4</b> 売上高	<b>1,354,574</b>	<b>1,226,341</b>
売上原価	1,114,622	1,015,590
売上総利益	<b>239,952</b>	<b>210,751</b>
販売費及び一般管理費	132,637	119,133
営業利益	<b>107,315</b>	<b>91,618</b>
営業外収益・費用		
受取利息配当金	4,352	4,269
支払利息	1,490	1,626
その他(純額)	3,494	270
経常利益	<b>113,671</b>	<b>94,531</b>
特別利益	-	1,807
特別損失	1,296	155
税金等調整前中間純利益	<b>112,375</b>	<b>96,183</b>
法人税、住民税及び事業税	42,571	46,292
法人税等調整額	△209	△6,572
少数株主利益	3,592	3,525
<b>5</b> 中間純利益	<b>66,421</b>	<b>52,938</b>

### 4 売上高

売上高は、前年同期より1,282億円増加しました。国内外での日系カーメーカーの好調に伴う販売数量の増加や、カーナビゲーションなどITS製品の需要拡大などが主な要因です。

### 5 中間純利益

中間純利益は、前年同期より135億円増加しました。

### 6 フリーキャッシュフロー(①+②)

営業活動によるキャッシュフロー①と投資活動によるキャッシュフロー②を合計したフリーキャッシュフローは、前期比123億円減の△314億円となりました。

## 連結キャッシュ・フロー計算書 (単位：百万円)

	2004年度 中間期	2003年度 中間期
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前中間純利益	112,375	96,183
減価償却費	77,861	73,812
売上債権の増減額(△:増加)	△1,380	△6,337
たな卸資産の増減額(△:増加)	△17,245	△19,837
支払債務の増減額(△:減少)	△496	△5,976
その他	△59,199	△40,994
<b>6</b> 計	<b>111,916</b>	<b>96,851</b>
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形固定資産の取得による支出	△104,105	△94,286
その他有価証券の取得による支出	△59,563	△60,807
その他有価証券の売却による収入	21,561	41,991
その他	△1,216	△2,826
<b>6</b> 計	<b>△143,323</b>	<b>△115,928</b>
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金及び		
長期債務の純増減額(△:減少)	13,619	△46,770
自己株式の取得による支出	△28	△14
配当金の支払額	△10,841	△8,434
その他	△556	1,638
計	<b>2,194</b>	<b>△53,580</b>
現金及び現金同等物に係る換算差額	<b>2,741</b>	<b>△299</b>
<b>7</b> 現金及び現金同等物の増加額(△:減少額)	<b>△26,472</b>	<b>△72,956</b>
現金及び現金同等物の期首残高	<b>244,509</b>	<b>259,845</b>
現金及び現金同等物の中間期末残高	<b>218,037</b>	<b>186,889</b>

### 7 現金及び現金同等物の増加額(△:減少額) =ネットキャッシュフロー(①+②+③+④)

フリーキャッシュフローに、財務活動によるキャッシュフロー③と、現金及び現金同等物の換算差額④を加算したネットキャッシュフローは、前期比465億円増の△265億円となりました。

## 単独貸借対照表 (単位：百万円)

科目	2004年度 中間期末
<b>資産の部</b>	
<b>流動資産</b>	<b>674,469</b>
現金及び預金	81,703
受取手形	7,239
売掛金	304,730
有価証券	110,826
製品	31,798
原材料	737
仕掛品	36,724
貯蔵品	150
前渡金	30,270
繰延税金資産	27,645
短期貸付金	9,680
その他	33,327
貸倒引当金	△360
<b>固定資産</b>	<b>1,456,454</b>
<b>有形固定資産</b>	<b>437,298</b>
建物	90,640
構築物	22,297
機械及び装置	147,324
車両運搬具	2,448
工具器具及び備品	36,188
土地	103,487
建設仮勘定	34,914
<b>無形固定資産</b>	<b>5,934</b>
ソフトウェア	5,934
<b>投資その他の資産</b>	<b>1,013,222</b>
投資有価証券	565,959
子会社株式・出資金	334,520
長期貸付金	8,820
前払年金費用	87,304
その他	16,732
貸倒引当金	△113
<b>合計</b>	<b>2,130,923</b>

科目	2004年度 中間期末
<b>負債の部</b>	
<b>流動負債</b>	<b>496,768</b>
支払手形	5,949
買掛金	276,228
未払金	22,882
未払費用	65,970
未払法人税等	22,101
前受金	70
預り金	67,388
賞与引当金	30,231
製品保証引当金	5,522
その他	427
<b>固定負債</b>	<b>241,380</b>
社債	100,000
退職給付引当金	111,240
繰延税金負債	23,896
その他	6,244
<b>負債計</b>	<b>738,148</b>
<b>資本の部</b>	
<b>資本金</b>	<b>187,457</b>
<b>資本剰余金</b>	<b>266,022</b>
資本準備金	265,985
その他資本剰余金	37
<b>利益剰余金</b>	<b>872,285</b>
利益準備金	43,274
特別償却準備金	439
固定資産圧縮積立金	324
別途積立金	566,390
中間未処分利益	261,858
<b>その他有価証券評価差額金</b>	<b>163,279</b>
自己株式	△96,268
<b>資本計</b>	<b>1,392,775</b>
<b>合計</b>	<b>2,130,923</b>

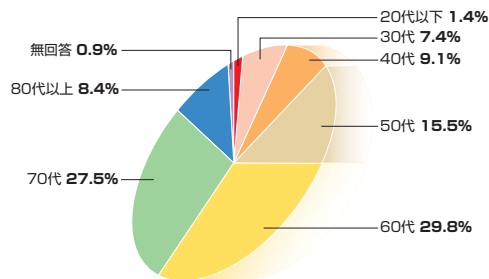
## 単独損益計算書 (単位：百万円)

科目	2004年度 中間期
<b>経常損益の部</b>	
<b>営業損益の部</b>	
<b>営業収益</b>	<b>899,810</b>
売上高	899,810
<b>営業費用</b>	<b>835,052</b>
売上原価	768,131
販売費及び一般管理費	66,921
<b>営業利益</b>	<b>64,758</b>
<b>営業外損益の部</b>	
<b>営業外収益</b>	<b>16,865</b>
受取利息配当金	10,946
その他の営業外収益	5,919
<b>営業外費用</b>	<b>2,444</b>
支払利息	208
その他の営業外費用	2,236
<b>経常利益</b>	<b>79,179</b>
<b>特別損益の部</b>	
<b>特別損失</b>	<b>1,821</b>
減損損失	992
関係会社株式評価損	739
投資有価証券評価損	90
<b>税引前中間純利益</b>	<b>77,358</b>
法人税、住民税及び事業税	24,456
法人税等調整額	155
<b>中間純利益</b>	<b>52,747</b>
前期繰越利益	209,111
<b>中間未処分利益</b>	<b>261,858</b>

## アンケート結果のご報告

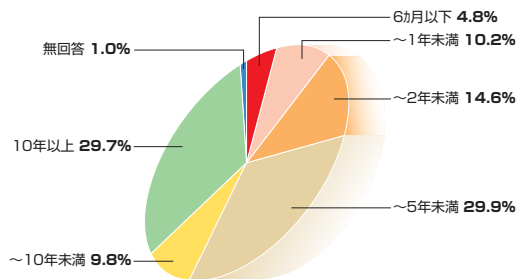
2003年度事業報告書で株主様のアンケートをお願いしましたところ、3,000名を超える方からご返答をいただきました。多数のご返答をいただき、誠にありがとうございました。ここに、お寄せいただいたご回答の集計結果をご報告いたします。皆様からのご意見をもとに、今後もより充実したIR活動を目指していきたくと考えております。

### Q1. 当社株式の保有者のご年齢



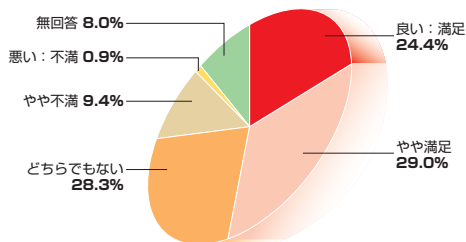
最も多かったのが「60代の方」29.8%、続いて「70代の方」27.5%という結果になりました。

### Q2. 当社株式の保有期間



最も多かったのが「2年以上5年未満」と「10年以上」で、いずれも約3割という結果になりました。

### Q3. 当社のIR活動について



5割強の株主様から「満足」もしくは「やや満足」との評価をいただきましたが、約1割の株主様からは、下記のような理由で「不満」もしくは「やや不満」との回答をいただきました。ご指摘事項を厳粛に受け止め、今後のIR活動に活かしてまいります。

- ・ 広報・宣伝活動が地味(テレビコマーシャルがない、新聞記事が少ないなど)。
- ・ 証券会社での資料が少ない。
- ・ 新製品・新技術の投資家への紹介が不十分。
- ・ 技術力も高く将来性があり、業績も良いのにIR不足で株価がとまなわない。
- ・ 一般株主には、年2回の配当通知の時だけ情報が来る。その中間で、会社のPRなどあってほしいのでは。

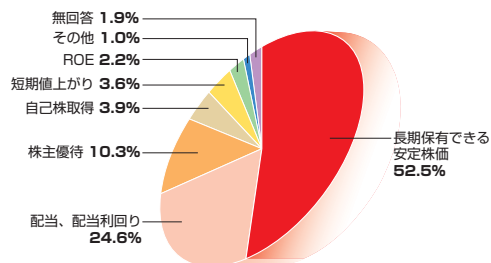
#### DENSOニューズメール配信(無料)開始のお知らせ

株主の皆様へのサービス向上のために、EメールによるIR情報配信サービスを開始しました。ご希望の方は、下記記載の登録サイトに必要事項をご入力の上、ご登録ください。

<http://www.dirnet.jp/6902>

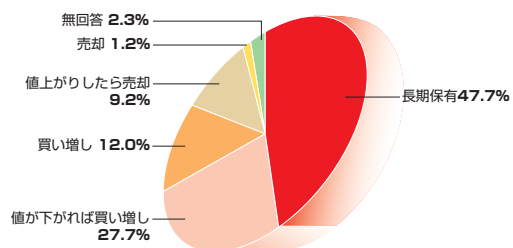


### Q4-A. 当社株式に最も期待すること



株主の皆様が期待されることで最も多かったのは「長期保有できる安定株価」52.5%、続いて「(高)配当、(高)配当利回り」24.6%という結果となりました。今後も、長期的視野に立って株主還元に努めてまいります。

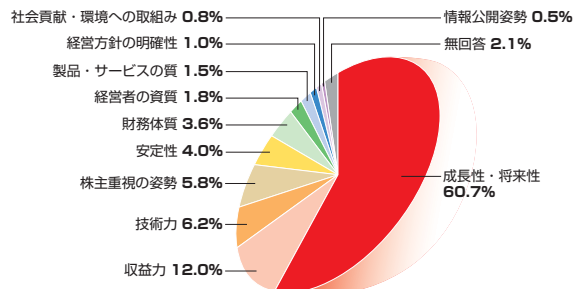
### Q4-B. 当社株式の今後の所有方針



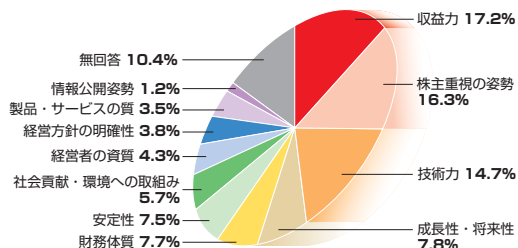
株主の皆様のお所有方針で最も多かったのは「長期保有」47.7%で、「買い増し」・「値が下がれば買い増し」を合わせると約9割に上りました。当社株主様が中長期的に保有されるご意向であることが伺えます。

### Q5. 投資先企業の選定で重視する点

#### 《最も重視する点》



#### 《2番目に重視する点》

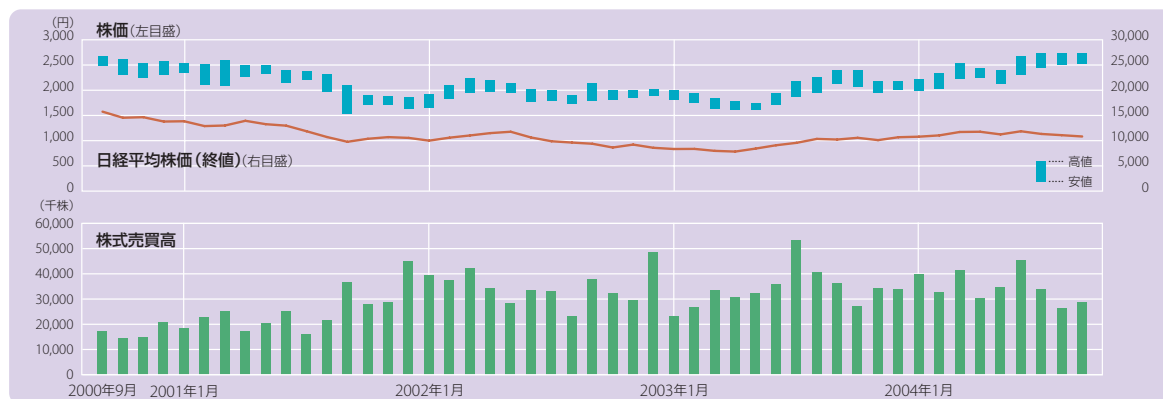


株主の皆様が投資先企業の選定で最も重視する点は「成長性・将来性」が60.7%と圧倒的に多く、2番目に重視する点は「収益力」17.2%、「株主重視の姿勢」16.3%、「技術力」14.7%と回答が分かれました。当社としましては、投資家の皆様から高い評価をいただける企業であるために、あらゆる面での経営努力を続けてまいります。

# 株式の状況 (2004年9月30日現在)

会社が発行する株式の総数	1,426,942,000 株
発行済株式総数	884,068,713 株
株主数	42,044 名

## 株価の推移



## 配当金の推移

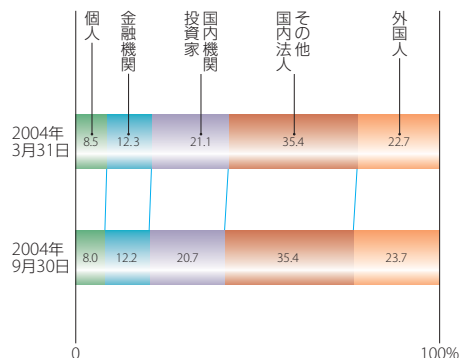
	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度
中間(円)	8.50	10.00	11.00	13.00
期末(円)	9.50	10.00	13.00	-
合計(円)	18.00	20.00	24.00	-

## 大株主 (上位 10 名)

大株主名	持株数(千株)	議決権比率(%)
トヨタ自動車株式会社	205,127	24.60
株式会社豊田自動織機	69,373	8.32
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	68,144	8.17
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	49,286	5.91
ロバートボッシュ・インダストリー・アンラージェン有限公司	47,434	5.68
日本生命保険相互会社	24,381	2.92
三井住友海上火災保険株式会社	16,148	1.93
デンソー従業員持株制度会	12,767	1.53
ステートストリートバンク・アンド・トラストカンパニー	11,145	1.33
明治安田生命保険相互会社	9,373	1.12

注)当社は自己株式49,792千株を保有しておりますが、上記大株主からは除いております。

## 株式保有者別分布状況 (議決権比率、%)



# 会社の概要 (2004年9月30日現在)

## 会社データ

社名	株式会社デンソー
英文社名	DENSO CORPORATION
本社所在地	〒448-8661 愛知県刈谷市昭和町1-1 TEL 0566-25-5511(案内)
設立年月日	1949年12月16日
資本金	1,874億円
従業員数	99,412名(就業員ベース)
国内事業所	<b>製作所・工場</b> 安城製作所 西尾製作所 高棚製作所 幸田製作所 豊橋製作所 阿久比製作所 善明製作所 池田工場(以上 愛知県) 大安製作所(三重県) 広島工場(広島県) 北九州製作所(福岡県)
	<b>研究所</b> デンソー基礎研究所(愛知県)
	<b>試験場</b> 額田(愛知県) 網走(北海道)
	<b>支社・支店</b> 東京支社・支店 大阪支店 広島支店
連結子会社	166社 (日本63社 北中南米33社 欧州31社 豪亜39社)
持分法適用会社	29社 (日本13社 北中南米6社 欧州1社 豪亜9社)



本社



デンソー基礎研究所

## 取締役

取締役会長	岡部 弘	専務取締役	三宅 信弘
取締役社長	深谷 紘一	専務取締役	渡辺 敏
取締役副社長	犬飼 卓生	専務取締役	原田 晋
取締役副社長	大森 徳郎	取締役	豊田 章一郎
取締役副社長	松本 和男		
専務取締役	内山 浩志		
専務取締役	岩月 伸郎		
専務取締役	小川 王幸		
専務取締役	阿野 正敏		

## 監査役

常勤監査役	堀内 伸晃
常勤監査役	渡辺 敏男
監査役	張 富士夫*
監査役	楠田 堯爾*
監査役	岸田 民樹*

\* 社外監査役

## 常務役員

福崎 倫生	田淵 武重
加藤 光治	白崎 慎二
花井 嶺郎	西村 繁広
徳田 寛	根井 也寸志
加藤 宣明	杉浦 明俊
大屋 健二	柳生 昌良
小林 耕士	高尾 光則
松下 光生	柵木 充彦
太田 実	宮木 正彦
広中 和雄	鹿村 秋男
土屋 総二郎	丸山 晴也
杉 光	Manfredo Nicoelli

# DENSO CORPORATION

## 株主メモ

決算期 3月31日

定時株主総会 6月

配当金受領株主確定日 3月31日

なお、中間配当を実施するときの中間配当受領株主確定日は9月30日です。

一単元の株式数 100株

証券コード 6902

なお、貸借対照表および損益計算書は

当社のホームページ(<http://www.denso.co.jp>)にも掲載しております。

### 【単元未満株式の買増制度導入のお知らせ】

2004年7月より「単元未満株式の買増制度」を導入いたしました。単元未満株式(100株未満)をご所有の株主様が、1単元の株式の数(100株)にするための不足分をお買増しいただける制度です。

お手続きの詳細につきましては、名義書換代理人までお問い合わせください。(証券保管振替制度をご利用の場合は、お取引の証券会社にお問い合わせください。)

なお、単元未満株式の買取請求につきましても、引き続きお手続きが可能です。

## 株式の名義書換

名義書換代理人 UFJ信託銀行株式会社

同事務取扱所 〒137-8081

東京都江東区東砂七丁目10番11号

UFJ信託銀行株式会社 証券代行部

同取次所 UFJ信託銀行株式会社全国各支店

野村證券株式会社本店および全国各支店

株式関係のお手続き用紙のご請求は、次のUFJ信託銀行の電話およびインターネットでも24時間承っております。

電話(通話料無料) 0120-232-711(お問合せ先)

0120-244-479(各種手続用紙のご請求)

ホームページ <http://www.ufjtrustbank.co.jp>