

アニュアルレポート 2018



(注) 本 PDF ファイルは株主・投資家の皆様の便宜のため、英文版の「ANNUAL REPORT 2018」の会社概況説明ページを和訳したものです。
財務諸表につきましては、英文版の「ANNUAL REPORT 2018」の“FINANCIAL SECTION”をご参照くださいますようお願い致します。

目次

トップメッセージ	2
財務ハイライト	4
年間レビュー	6
四輪	6
二輪	8
マリン他.....	10
ESG 情報	11
環境	11
CSR 方針.....	13
コーポレート・ガバナンス.....	14
役員.....	14
コーポレート・ガバナンスの状況.....	15
事業等のリスク	16
会社概要	18

トップメッセージ

株主・投資家の皆様には、平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

●2017年度の経営成績

当期の当社グループを取り巻く経営環境は、全体としては緩やかな景気回復が続いている一方で、米国の関税政策の行方や、中国やアジア新興国での経済の先行き等、不透明さが増している状況です。当社グループにとって重要市場であるインドにおいては内需を中心に景気は拡大しています。日本においても政府による各種政策を背景に景気は緩やかな回復を続けています。

このような状況下、当期の連結売上高は3兆7,572億円と前期に比べ5,877億円（18.5%）増加しました。国内売上高は四輪車販売の増加等により1兆1,167億円と前期に比べ792億円（7.6%）増加しました。海外売上高はインド、欧州等での四輪車や二輪車の販売増等により2兆6,405億円と前期に比べ5,085億円（23.8%）増加しました。

連結利益の面では、営業利益は、アジア、日本、欧州での損益改善等により3,742億円と前期に比べ1,075億円（40.3%）増加、経常利益は3,828億円と前期に比べ961億円（33.5%）増加、親会社株主に帰属する当期純利益は2,157億円と前期に比べ557億円（34.9%）増加しました。

●配当政策

当社グループは「中期経営計画 SUZUKI NEXT 100（2015～2019年度）」において、成長投資を優先することから、配当性向目標を15%以上としています。当期は2019年度の売上高目標3兆7,000億円、営業利益率目標7%を前倒しで達成することができましたが、一方で自己資本比率の改善も引き続き重要な課題となっています。

以上を勘案しました結果、当期の年間配当金につきましては、配当性向目標15%を適用し、前期に比べ1株につき30円増配となる74円、期末配当金は1株につき44円とさせていただきます。

なお、1株当たり年間配当金74円は8期連続の増配となりました。

●対処すべき課題

現在、自動車産業は大変革の時代を迎えています。このような変革期には、現在からの延長線ではなく、長期展望として10年、15年先に目指す姿を描き、そこから現在に遡って今後行うべきことを考え、未来を切り拓くことが必要です。

2030年頃に、インド市場は1,000万台規模に成長する可能性があります。現在のシェア50%を維持すると、スズキは500万台の規模です。そのほかの市場を200万台とすると、スズキ全体で700万台となります。これは計画というよりは理論値ですが、今後の成長に向けてスズキはチャレンジしてまいります。

また、インドを充実させることは、開発した商品を世界に展開することを通じて、他の市場の充実にもつながると考えております。

しかし今と比べれば、倍以上の規模となる全く未知の領域です。経営陣をはじめ全社員が発想を変えて、ヒト、モノ、カネの経営資源を効果的に配分していかなければなりません。

その意味でこの長期展望に向けた活動は、猶予の許されない、スズキの未来をかけた挑戦です。全社をあげて取り組んでまいります。

そのような中、当社グループは、以下の課題に取り組んでまいります。

●品質

品質問題については、今後とも最も重要な課題であることに変わりありません。

当社グループは、お客様の安全・安心を最優先に考え、高品質でお客様に安心してお使い頂ける製品の開発・生産とアフターサービスの提供に努めております。

今後とも、お客様の求める品質を的確に捉えながら、全部門が品質意識を緩めることなく活動し、お客様が引き続き安心して製品をお使い頂けるように全力を尽くしてまいります。

●商品と研究開発

商品については、お客様の期待を超える価値をもつ独創的な商品を引き続き投入するとともに、2030年を踏まえ、販売台数が拡大する中で開発車種も効率的に設定していかなければなりません。

また、環境問題については、従来の延長線上の技術だけでなく、新たな技術への取り組みを加速しなければなりません。当社が得意とする小さなクルマづくり、高効率のパワートレイン開発とともに、ハイブリッドの拡大・強化、EVの新規開発にも積極的に取り組んでまいります。

さらに、安全技術やコネクティッドなど情報通信技術にも取り組んでまいります。

●生産

生産については、安全第一、世界最適生産体制の構築に尽力してまいります。特にインドについては、政府が提唱するメイク・イン・インドの観点からグジャラート工場や電池工場等の生産体制の強化に積極的に取り組んでまいります。

●販売・サービス

世界各国、各地域において、販売網・サービス網の強化に取り組んでまいります。

特にインドでは現在、乗用車市場で過半数のシェアを獲得していますが、我々は2030年にも過半数のシェアを確保したいと考えています。この具体的な実現方法について積極的に対処してまいります。

●四輪事業

日本はグローバル車開発の要、生産の基盤と位置付けています。

商品戦略としては、軽、A、Bセグメントに集中し、拡大する世界の小型車市場に対応してまいります。

地域戦略としては、日本、インド、インドネシア、パキスタンなど引き続きアジアを主力に事業基盤を強化してまいります。

●二輪事業

「150cc以上」、「バックボーン」、「スポーツ」のカテゴリーに注力することを基本に、大排気量車から小排気量車までシリーズ化を行い、一貫したスズキブランドの強化を行っています。

これに加えて、成長市場インドでの「スクーター」強化、アセアン生産モデルの域内外への展開による稼働率改善、浜松工場への開発～生産～営業の集約など、引き続き緊張感を持って経営改善を進めることにより、黒字体質の定着を目指してまいります。

●マリン事業

大型4ストローク船外機の強化、充実を図り、プレジャー市場、業務市場の開拓を進め、「THE ULTIMATE 4-STROKE OUTBOARD」のブランドスローガンのもと、世界一の4ストローク船外機ブランドを構築してまいります。

●ESG（環境、社会、ガバナンス）の取り組み強化

「環境」については、「スズキ環境計画2020」を推進し、環境技術の開発と普及、CO₂排出量の削減に取り組んでまいります。

「社会」については、ステークホルダーの皆様のご期待に応えるよう、製品の安全・品質、地域社会への貢献、人への投資、人財育成、労働安全などに積極的に取り組んでまいります。

「ガバナンス」については、コーポレートガバナンス・コンプライアンス体制を推進し、マネジメント体制、法令遵守への取り組みを強化してまいります。

環境、社会、ガバナンスの各課題に積極的に取り組み、世界中のお客様に愛され、信頼されるグループを目指してまいります。

2018年8月の燃費及び排出ガスの抜取検査で本来無効とすべき試験結果を有効なものとして処理していた件につきましては、お客様やお取引先様をはじめ、皆様に多大なご迷惑をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。チェック体制の充実や従業員の教育を徹底することで、再発防止に努めてまいります。

冒頭に記載したとおり、長期展望に向けた活動は、猶予の許されない、スズキの未来をかけた挑戦です。全社をあげて取り組んでまいります。

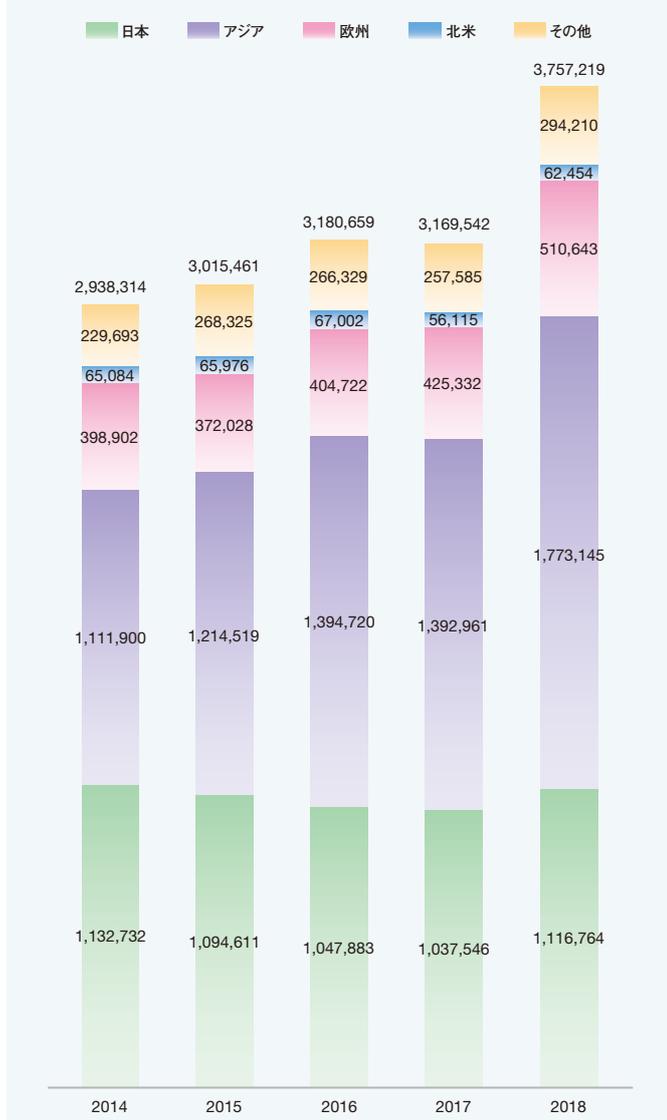
株主・投資家の皆様におかれましては、引き続き変わらぬご支援とご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

代表取締役 社長
鈴木 俊宏

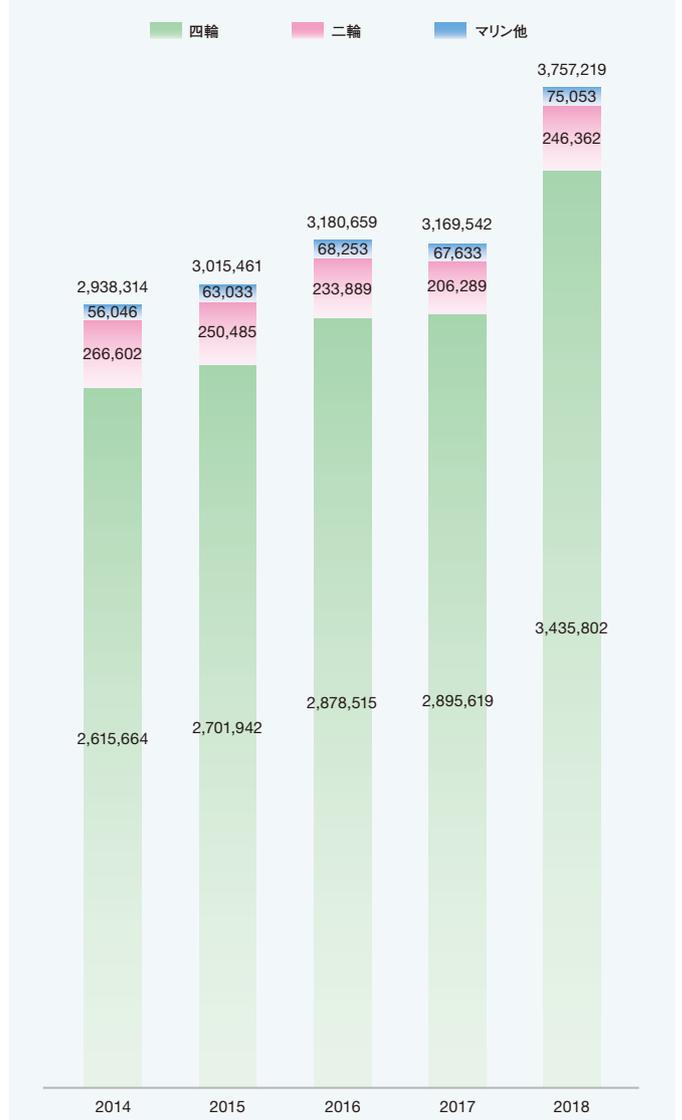
財務ハイライト

3月31日に終了した各年度

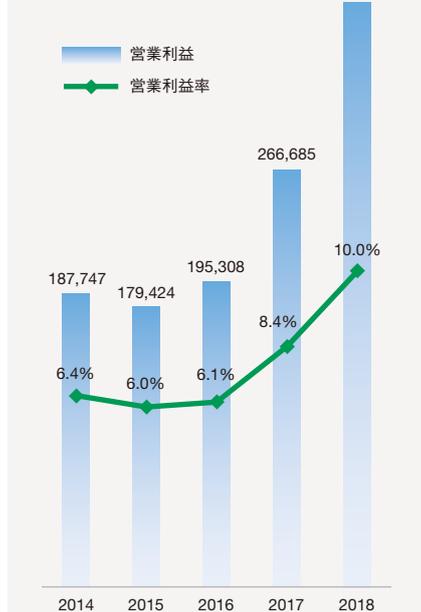
■ 地域別売上高 (百万円)



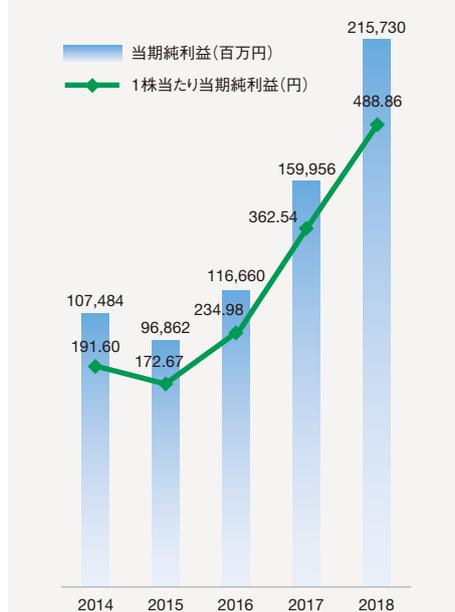
■ 事業別売上高 (百万円)



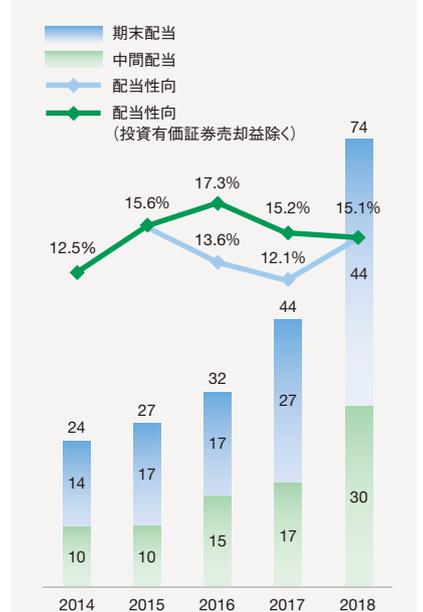
■ 営業利益 (百万円)



■ 親会社株主に帰属する当期純利益



■ 配当金 (円)

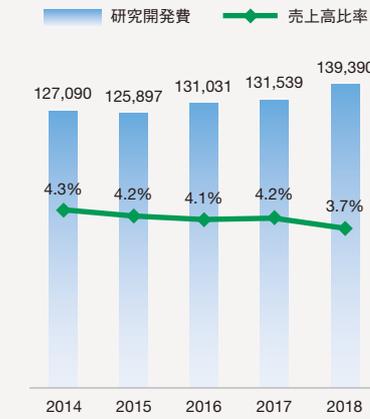


3月31日に終了した各年度

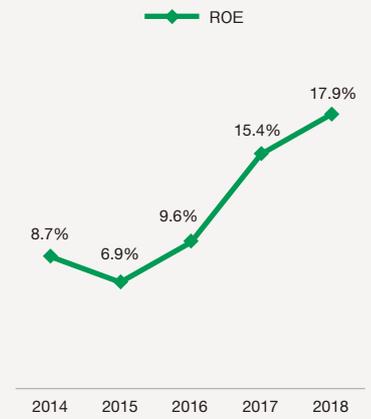
■ 設備投資・減価償却費 (百万円)



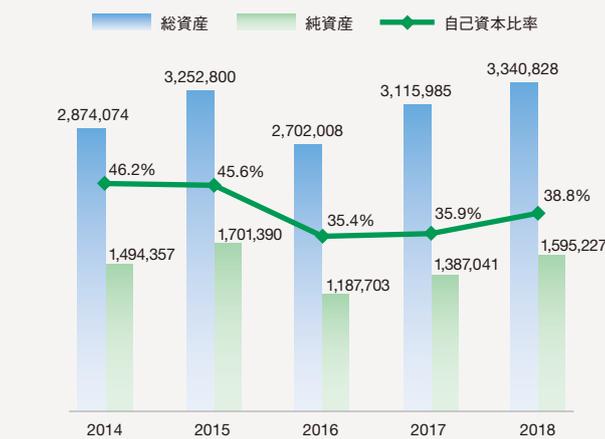
■ 研究開発費 (百万円)



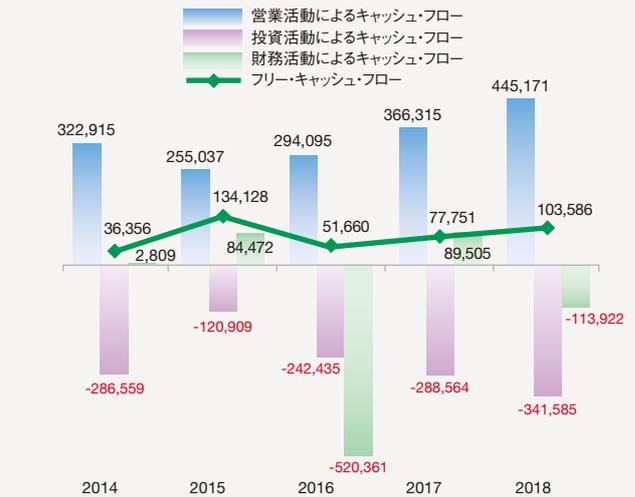
■ ROE



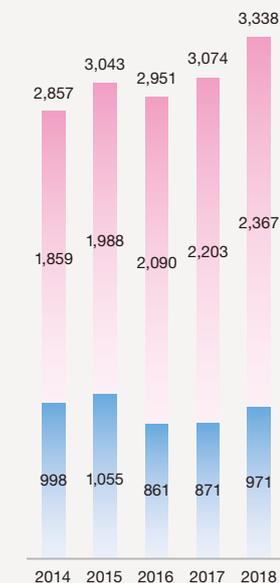
■ 総資産・純資産・自己資本比率 (百万円)



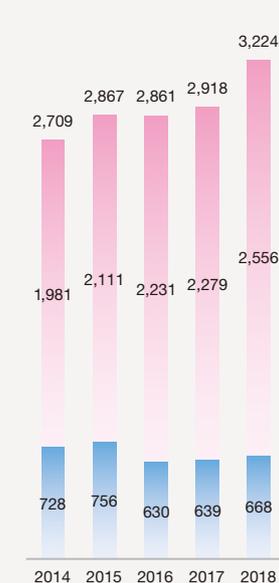
■ キャッシュ・フロー (百万円)



■ 四輪生産台数 (千台)



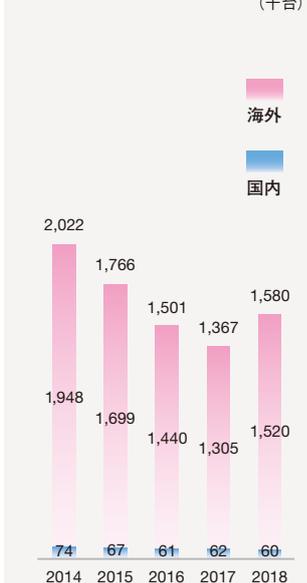
■ 四輪販売台数 (千台)



■ 二輪生産台数 (ATV含む) (千台)



■ 二輪販売台数 (ATV含む) (千台)



年間レビュー

※ 販売台数は、外部データに基づくスズキ調べ。

四輪

3月31日に終了した各年度

生産台数



販売台数



四輪事業の業績



スズキの世界生産と世界販売台数

2017年度の四輪車海外生産台数は2,367千台、前年比107.4%と、前年を上回りました。日本を含めた世界生産でも3,338千台、前年比108.6%と増加しました。また四輪車海外販売台数は、2,556千台、前年比112.1%と増加、日本を含めた世界販売台数でも3,224千台、前年比110.5%と増加しました。

事業別業績

四輪車事業につきましては、国内売上高は昨年度に投入した「ワゴンR」、「スイフト」に加え、2017年12月に投入した「スペーシア」、「クロスビー」など新型車の販売貢献等により前期を上回りました。海外売上高は、新型「ディザイア」、「スイフト」を投入したインドをはじめ、欧州等での販売増等により前期を上回りました。この結果、四輪車事業の売上高は3兆4,358億円と前期に比べ5,402億円（18.7%）増加しました。営業利益はアジア、日本、欧州での損益改善等により3,550億円と前期に比べ1,000億円（39.2%）増加しました。

国内四輪

1. 全体市場の概況

2017年度の国内四輪車総販売台数は5,197千台（前年比102%）と、昨年の5,078千台から119千台増加し、2年連続して前年台数を上回りました。

登録車は3,338千台（前年比99%）と前年を下回りましたが、軽自動車は各メーカー主力車種のフルモデルチェンジが奏功し、1,859千台（前年比108%）と販売台数を伸ばし、四輪車市場全体を牽引しました。

2. スズキの販売状況

スズキの2017年度国内総販売台数は、668千台（前年比105%）で、2年連続の前年超えとなりました。

軽自動車は556千台（前年比105%）と、新型「スペーシア」のフルモデルチェンジ効果等により3年振りの前年超えとなりました。登録車は112千台（前年比105%）と3年連続の前年超えで、年間の販売台数として過去最高を更新しました。2017年9月に発売した新型「スイフトスポーツ」や12月に発売したクロスオーバーワゴンの新型車「クロスビー」の好調な販売が台数増加に貢献しました。

3. 2017年度のトピックス

- ・ 2017年7月、当社の主力モデルである小型乗用車「スイフト」にハイブリッドシステムを搭載したモデルを追加し、9月に小型乗用車「スイフトスポーツ」を全面改良し発売しました。さらに、11月には「スイフト」シリーズが「2018年次 RJC カー オブ ザ イヤー」を3代連続で受賞しました。
- ・ 2017年12月に、軽乗用車「スペーシア」「スペーシア カスタム」を全面改良し発売しました。
- ・ 2017年12月に、新型小型乗用車「クロスビー」を発売しました。



スイフトスポーツ
(2017年9月発売)



スペーシア
(2017年12月発売)



スペーシア カスタム
(2017年12月発売)



クロスビー
(2017年12月発売)

海外四輪

1. 海外主要市場の概況

2017年度のスズキを取り巻く海外四輪車主要市場は、インドの新車市場（乗用・商用車合計の全体市場）で4,144千台（前年比110%）、欧州の新車市場で20,820千台（前年比102%）と拡大しました。

その他の国・地域においては、インドネシア新車市場は1,107千台（前年比104%）、パキスタン新車市場は247千台（前年比118%）、大洋州地域全体の新車市場は1,387千台（前年比105%）、中南米地域全体の新車市場は6,047千台（前年比109%）と拡大、一方、中近東地域全体の新車市場は2,235千台（前年比92%）、アフリカ地域全体の新車市場は1,188千台（前年比96%）と微減しました。

2. スズキの販売状況

2017年度のスズキ海外四輪車販売台数は全体で2,556千台（前年比112%）と増加しました。インドでは「バレーノ」、「ビターラ プレッツァ」、「ディザイア」の好調な販売に加え、新型「スイフト」を投入し過去最高の1,654千台（前年比115%）となりました。欧州では既存モデルの安定した販売に加え、新型車「スイフト」、「イグニス」投入が貢献し281千台（前年比115%）となりました。

その他の国・地域においては、インドネシアでは114千台（前年比124%）、パキスタンでは139千台（前年比123%）、大洋州全体では27千台（前年比103%）、中南米全体では117千台（前年比114%）、中近東全体では16千台（前年比129%）、アフリカ全体では21千台（前年比94%）となりました。

3. 2017年度のトピックス

- ・ 2017年3月、新型「スイフト」をジュネーブモーターショーにおいて海外初公開し、順次海外市場での販売を開始しました。日本、インド、タイの3拠点で生産し、各国に輸出しています。
- ・ 2017年4月、ハンガリーの生産・販売子会社マジャールスズキ社が累計生産300万台を達成しました。ハンガリーで生産された車は今までに100以上の国と地域に輸出されました。
- ・ 2018年3月、「スイフト」が、「2018ワールド・アーバン・カー部門 TOP3」（上位3モデル）に選出されました。スズキ車が同部門のTOP3になるのは昨年の「イグニス」に次いで2年連続でした。

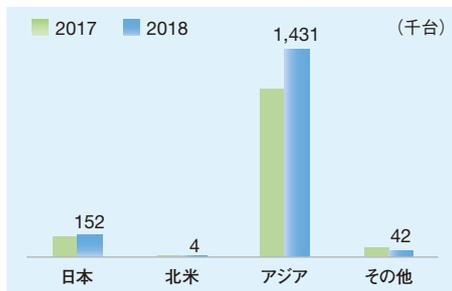


スイフト（2017年3月海外発表）

二輪

3月31日に終了した各年度

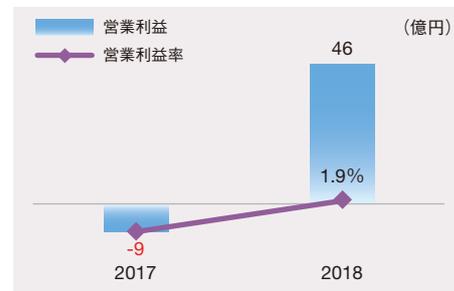
■ 生産台数 (ATV含む)



■ 販売台数 (ATV含む)



■ 二輪事業の業績



スズキの世界生産台数と世界販売台数

2017年度の二輪海外生産台数(ATV含む)は、1,478千台、前年比120.2%と前年を上回りました。日本を含めた世界生産台数でも1,630千台、前年比119.0%と増加しました。また、二輪海外販売台数(ATV含む)は、1,520千台、前年比116.4%、日本を含めた世界販売台数も1,580千台、前年比115.5%と増加しました。

事業別業績

二輪事業につきましては、売上高はインドでのスクーターや先進国での大型バイクの販売貢献等により2,464億円と前期に比べ401億円(19.4%)増加しました。営業利益は前期の営業損失9億円から営業利益46億円へと黒字になりました。

国内二輪

1. 全体市場の概況

2017年度の国内4メーカー出荷台数は、126cm³以上の大型車が97千台(前年比129%)、125cm³以下の原付車が252千台(前年比95%)、総台数は349千台(前年比102%)と前年を上回りました。これは、利用者の高齢化、若年人口の減少という内需不振の構造的な問題が存在する中、環境に関わる規制による生産終了モデルへの駆け込みや、新商品効果により、需要が底上げされたと考えられます。

2. スズキの販売状況

2017年度のスズキ出荷台数は、126cm³以上の大型車が14千台(前年比173%)、125cm³以下の原付車が46千台(前年比89%)、総台数は60千台(前年比100%)と前年並みになりました。内訳では、126cm³以上250cm³以下の軽二輪車で新型車「GSX250R」や「Vストローム250」を市場投入したことにより、9千台(前年比221%)と大きく伸ばしました。一方、125cm³以下の原付車では環境に関わる規制による機種数の減少により、前年を下回りました。

3. 2017年度のトピックス

- ・ 2017年7月、スズキを代表するスーパースポーツバイク新型「GSX-R1000R ABS」の日本仕様を発売しました。「GSX-R1000R ABS」は、「No.1スポーツバイク」をコンセプトに基本設計を徹底的に見直し、MotoGPで培った技術を採用するなど、8年ぶりに全面改良し、初めて日本仕様を設定しました。
- ・ 2017年10月、共通プラットフォームの「GSX250R」と「Vストローム250」が異なるコンセプトでありながら充分なデザインの差別化が達成できていることを評価され、グッドデザイン賞を受賞しました。



GSX-R1000R ABS (2017年7月発売)



GSX250R (2017年4月発売)



Vストローム250 (2017年7月発売)

海外二輪

1. 海外主要市場の概況

2017年度の海外二輪車主要市場は、欧州市場では961千台（前年比92%）、北米市場（ATVを含む）は777千台（前年比98%）となりました。

一方、アジアにおいては、アセアン主要6カ国（インドネシア、タイ、ベトナム、フィリピン、マレーシア、カンボジア）合計で13,146千台（前年比105%）と前年を上回りました。中国市場は7,796千台（前年比99%）と前年を下回りましたが、インド市場は20,193千台（前年比115%）と前年を上回りました。

2. スズキの販売状況

2017年度のスズキの海外二輪車販売台数は、1,520千台（前年比116%）と前年を上回りました。

スズキの主な販売国／地域において、欧州では40千台（前年比89%）と前年を下回りましたが、北米では35千台（前年比111%）と前年を上回りました。

アセアン主要6カ国合計では、インドネシアでの販売増加により、296千台（前年比112%）と前年を上回りました。中国は392千台（前年比109%）、インドは501千台（前年比143%）と、ともに前年を上回りました。

3. 2017年度のトピックス

- ・ 2017年7月、モトクロスカー「RM-Z450」の全面改良車を発表しました。
- ・ 2017年11月、イタリア・ミラノで開催されたEICMA（ミラノショー）において、新型スタンダードモデル「SV650X ABS」を発表しました。
- ・ 2018年2月、インドで開催されたオートエキスポにおいて、スズキ・モーターサイクル・インディア社製の125cm³の新型スクーター「バークマン ストリート」を発表しました。
- ・ 2018年3月、台湾で台鈴工業製の125cm³の新型スクーター「スウィッシュ」を発表しました。
- ・ モータースポーツにおいては、ロードレース世界選手権 MotoGP クラスに新体制で参戦しました。また、スーパースポーツバイクの新型「GSX-R1000」が英国マン島TTレースで勝利を取めたほか、米国や豪州のスーパーバイク選手権の最上位クラスでの年間優勝、全日本ロードレース、世界耐久選手権の各最上位クラスで年間準優勝を獲得するなど、世界各国で優れた成績を収めました。



RM-Z450（2017年7月海外発表）



SV650X ABS（2017年11月海外発表）



バークマン ストリート（2018年2月インド発表）



スウィッシュ（2018年3月台湾発表）

マリン他

■ マリン事業他の業績 3月31日に終了した各年度



事業別業績

マリン事業他につきましては、売上高は船外機の新型「DF350A」の北米、欧州を中心とした販売貢献等により750億円と前期に比べ74億円（11.0%）増加しました。営業利益は145億円と前期に比べ20億円（15.9%）増加しました。

マリン

2017年度の当社船外機の国内販売については、台数は前年比98%、売上は前年比100%となりました。

輸出につきましては、台数は前年比109%、売上は前年比117%と増加いたしました。

これは、新型船外機の「DF350A」の北米、欧州を中心とした販売貢献等によるものです。

現在のスズキ4ストローク船外機は、最小出力2馬力の「DF2」から最大出力350馬力の「DF350A」までのラインアップとなっています。小型モデルはタイで生産を行い、大型モデルは日本で生産を行っています。

2017年度のトピックス

- ・ 2017年6月に二重反転プロペラなど新技術を備えた最大出力350馬力の新型船外機「DF350A」を発表し、9月にアメリカマリン工業会の技術革新賞を受賞しました。また、2018年1月に「DF350A」と共通の最新技術を備え、レギュラーガソリン仕様では当社最大出力となる325馬力の大型船外機「DF325A」を発表しました。
- ・ 2017年9月に100馬力クラスで最軽量級となる新型船外機「DF100B」を発表しました。



DF350A
(2017年6月発表)

ESG 情報

環境

スズキは、四輪車製品・二輪車製品・マリン製品等の総合メーカーとして、製品の開発から廃棄に至るまでの全ての段階で環境に配慮した取組みを行っています。

『製品開発』の分野では、燃費の向上、排出ガスの低減、次世代自動車の開発、リサイクルの配慮など、『生産活動』の分野では、生産活動におけるグローバル CO₂削減、省エネルギー、代替エネルギーの推進などに取り組んでいます。『物流』の分野では、輸送の効率化・省エネルギー化、3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進等の取組み、『市場』の分野では、販売店の環境管理の推進、使用済み製品の適正処理等に取り組んでいます。

製品関連以外の取組みとして、オフィスの省エネルギーの推進・グリーン購入の促進、従業員への環境教育、地域への社会貢献活動の推進等の環境活動を推進しています。

スズキ環境計画2020

2020年度までの環境に関する事業活動の方向性とその取組みを示した「スズキ環境計画2020」を新たに策定し公表しました。四輪製品の使用時における CO₂排出量を2020年までに28%削減^{※1}、また国内・海外のスズキグループ生産拠点全体で CO₂排出量を2020年までに10%削減^{※2}するなど、新たな目標を設定しました。

スズキは事業活動などに伴い発生する環境への影響を真摯に受け止め、環境に配慮した製品開発を行い、環境への影響を低減する事業活動を推進することを最重要課題と考えます。そのために下記4つのテーマにより、国内外の関連会社を含めた「チームスズキ」で2020年の創立100周年と次の100年に向かっての基盤づくりとして、「スズキ環境計画2020」に取り組んでいます。

※1 2005年度比
※2 2010年度比

地球温暖化の抑制

地球温暖化の要因とされるCO₂排出量を低減するため、製品開発では、トップクラスの低燃費車や次世代自動車の開発を推進します。また、事業活動においては、生産・物流・販売活動等での省エネを徹底し、効率的な事業活動を推進します。



地球温暖化の抑制



環境保全等の推進

環境保全等の推進

排出ガスと環境負荷物質等においては、法規制や業界自主規制への対応にとどまらず、規制以上の目標値を自主的に設定して環境負荷の低減を推進します。

スズキ 環境計画 2020

環境経営の充実

事業活動における環境に配慮した取組みをグループ全体で推進していくため、環境管理体制をグローバルで整備し、継続的に改善しています。また、社会の一員として、様々なステークホルダーの皆さまと環境コミュニケーションの推進に取り組むことで、共に自然環境と調和した社会の発展を目指します。



環境経営の充実



3Rの推進

3Rの推進

開発設計段階、生産段階における3Rへの取組みをはじめ、使用済車の廃棄段階についても3Rに配慮した事業活動を推進します。一貫して資源を大切に利用することによって持続可能な循環型社会の実現に貢献します。

「スズキ環境計画2020」の詳細は「スズキ CSR・環境レポート」に記載しています。レポートでは、環境をはじめ、人権や労働、コンプライアンスなど、ステークホルダーの皆様の関心が高まっている ESG（環境・社会・ガバナンス）の取組みやデータを充実させています。

スズキ CSR・環境レポート：<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/report/>

電動化の展開

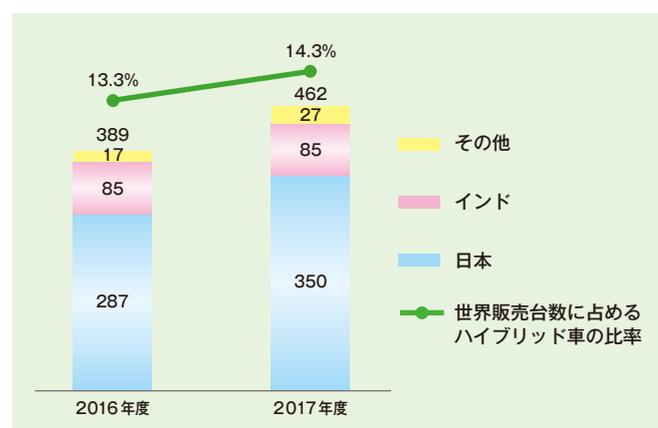
スズキは小型乗用車・軽乗用車へのマイルドハイブリッド車の展開、スズキ独自の AGS 機構と組み合わせたハイブリッド車の展開などにより、CO₂排出量の低減を進めています。

また更なる CO₂排出量低減を目指す為、日常生活に適した小型 EV の開発を進め、将来の CO₂ゼロエミッションを目指します。

ハイブリッドシステム搭載車 販売台数

(千台)

	2016年度 四輪世界販売台数		2017年度 四輪世界販売台数	
		うち ハイブリッド車		うち ハイブリッド車
日本	639	287	668	350
インド	1,445	85	1,654	85
その他	835	17	902	27
合計	2,918	389	3,224	462



※ ハイブリッド車は「マイルドハイブリッド」「S-エネチャージ」「SHVS」を含む。

※ 「その他」地域のハイブリッド車販売台数は日本・インドからの輸出台数。

ハイブリッドシステム搭載モデル

軽：ワゴンR／ワゴンRスティングレー、ハスラー、スペーシア／スペーシア カスタム

小型：ソリオ／ソリオバンディット、スイフト、クロスビー、バレーノ、イグニス、シアズ、エルティガ、S-CROSS

※ 販売地域によってハイブリッドシステムを搭載していないモデルもあります。

トピックス

- ・ 2017年4月、当社と株式会社東芝、株式会社デンソーの3社はインドに自動車用リチウムイオン電池パック製造のため、合弁会社の設立について基本合意と契約を締結し、9月にはリチウムイオン電池工場の定礎式を行いました。インド国内において、リチウムイオン電池パックの安定供給を実現し、インドの環境車の普及促進に対応していくとともに、インド政府が掲げる「Make in India」政策に貢献していきます。
- ・ 2017年11月、当社はトヨタ自動車株式会社と2020年頃にインド市場向けに電気自動車を投入するための協力関係構築に向け検討を進めることで合意しました。さらに2018年3月には、インド市場においてハイブリッド車などの相互供給を行うことについて基本合意しました。今後も両社は「持続可能なモビリティ社会」の実現に向けて、さらなる協業の検討を継続していきます。

CSR方針

CSR推進体制

代表取締役及び関係役員等が出席する経営会議において、CSR活動における課題や方針、対策等について議論しています。経営と一体となった、実効性のある活動の推進を目指しています。

CSR活動におけるマテリアリティ(重要課題)の特定

スズキグループのCSR活動におけるマテリアリティ(重要課題)について、経営企画部門(広報、経営管理・IR、コーポレートガバナンス)や環境部門等のCSR主管部門が主体となり、以下の手順で特定作業を行いました。

CSR活動におけるマテリアリティの特定手順

Step 1	GRIガイドラインなどを基に課題を抽出
Step 2	抽出した課題についてCSR主管部門が整理及び議論し、スズキグループにとっての重要性を決定
Step 3	ESG投資家や環境NGOとのミーティングなどを通じて、ステークホルダーにとっての重要性を決定
Step 4	スズキグループにとっての重要性、ステークホルダーにとっての重要性の2軸から、マテリアリティの特定と優先順位を決定
Step 5	中期経営計画の内容との整合性を確認

特定したマテリアリティは以下のマトリックス形式で一覧にまとめました。このマテリアリティに基づいて今後のCSR活動に取り組み、定期的に見直しを行ってまいります。

ステークホルダーにとっての重要性	非常に高い	<ul style="list-style-type: none"> 労働安全衛生 交通安全 環境保全 人権の尊重 サプライチェーン・マネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 品質向上(開発・生産・販売・サービス) CO₂排出量の削減 環境技術の開発と普及 安全技術の開発と普及 コーポレートガバナンス・コンプライアンス 安定した収益成長
	高い	<ul style="list-style-type: none"> 資源の有効活用(原材料・エネルギー・水) ダイバーシティ 教育支援 地域社会への貢献 	<ul style="list-style-type: none"> 企業価値の向上 人財育成 安定した労使関係 危機管理の強化
		高い	非常に高い
		スズキグループにとっての重要性	

SDGsとスズキグループのCSR活動

2015年9月に国連総会で採択された「持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals: SDGs)」は、社会、経済、環境面において2030年までに取り組むべき17の目標を設定することで問題の解決を図り、より良い国際社会の実現を目指すものです。企業も含めたすべての国と地域、すべての人による行動が求められています。

スズキグループはSDGsを支持し、CSR活動を通じて目標達成に貢献できる項目について、積極的にその責任を果たしてまいります。



コーポレート・ガバナンス

役員

(2018年7月1日現在)

【代表取締役】

代表取締役 会長 (取締役会 議長)	鈴木 修	
代表取締役 副会長	原山 保人	会長補佐
代表取締役 社長	鈴木 俊宏	

【取締役】

取締役 技監	本田 治	
取締役 常務役員	長尾 正彦	人事担当 兼 経営企画室長
	松浦 浩明	生産本部長
社外取締役	井口 雅一	
	谷野 作太郎	

※井口雅一、谷野作太郎は会社法第2条第15号に定める社外取締役です。

【監査役】

常勤監査役	中村 邦夫	
	望月 英二	
社外監査役	田中 範雄	
	山崎 泰啓	
	荒木 信幸	

※田中範雄、山崎泰啓及び荒木信幸の三氏は、会社法第2条第16号に定める社外監査役であります。山崎泰啓は常勤監査役です。

【副社長】

副社長	鮎川 堅一	マルチ・スズキ・インディア (インド) 社長
-----	-------	------------------------

【専務役員】

専務役員	青山 市三	オートモーティブ エレクトロニクス パワー (インド) 社長
	蓮池 利昭	四輪技術本部長

【常務役員】

常務役員	袴田 和夫	S.I.M. (インドネシア) 生産・購買・技術担当
	笠井 公人	技術管理本部 環境技術グループ長
	豊田 泰輔	財務本部長
	浅井 慶一	長安鈴木 (中国) 総経理
	大石 修司	海外四輪営業本部 副本部長
	山口 和樹	(株)スズキ自販近畿社長
	山村 茂之	人財開発担当
	鈴木 敏明	国内営業本部 国内第一営業本部長
	山下 英紀	生産本部 副本部長
	齊藤 欽司	海外四輪営業本部長
	大西 伊知郎	お客様品質・サービス本部長
	宮本 敬司	国内営業本部 国内第二営業本部長
	綾部 和彦	購買本部長
	今泉 伸一	国内営業本部 副本部長
	鈴木 直樹	経営企画室 技術担当
	堀 算伸	技術人事担当
	加藤 勝弘	四輪商品・原価企画本部長
	山岸 重雄	技術管理本部長
	小澤 吉和	マルチ・スズキ・インディア出向 (インド人事管理担当)
	大澤 康治	マリノ事業本部長
内田 聡	二輪事業本部 副本部長 兼 スズキ・モーターサイクル・インディア社長	
鳥居 重利	生産本部 副本部長	
藤崎 雅之	経営企画室 提携推進担当	

コーポレート・ガバナンスの状況

1. コーポレートガバナンスに関する基本的な考え方

当社は、従来より、公正かつ効率的な企業活動を通じて、株主各位をはじめ、お客様、お取引先様、地域社会、従業員等の各ステークホルダーから信頼され、かつ国際社会の中でさらなる貢献をし、持続的に発展していく企業であり続けたいと考えております。その実現のためには、コーポレートガバナンスの強化が経営の最重要課題の一つであると認識し、様々な対策に積極的に取り組んでおります。

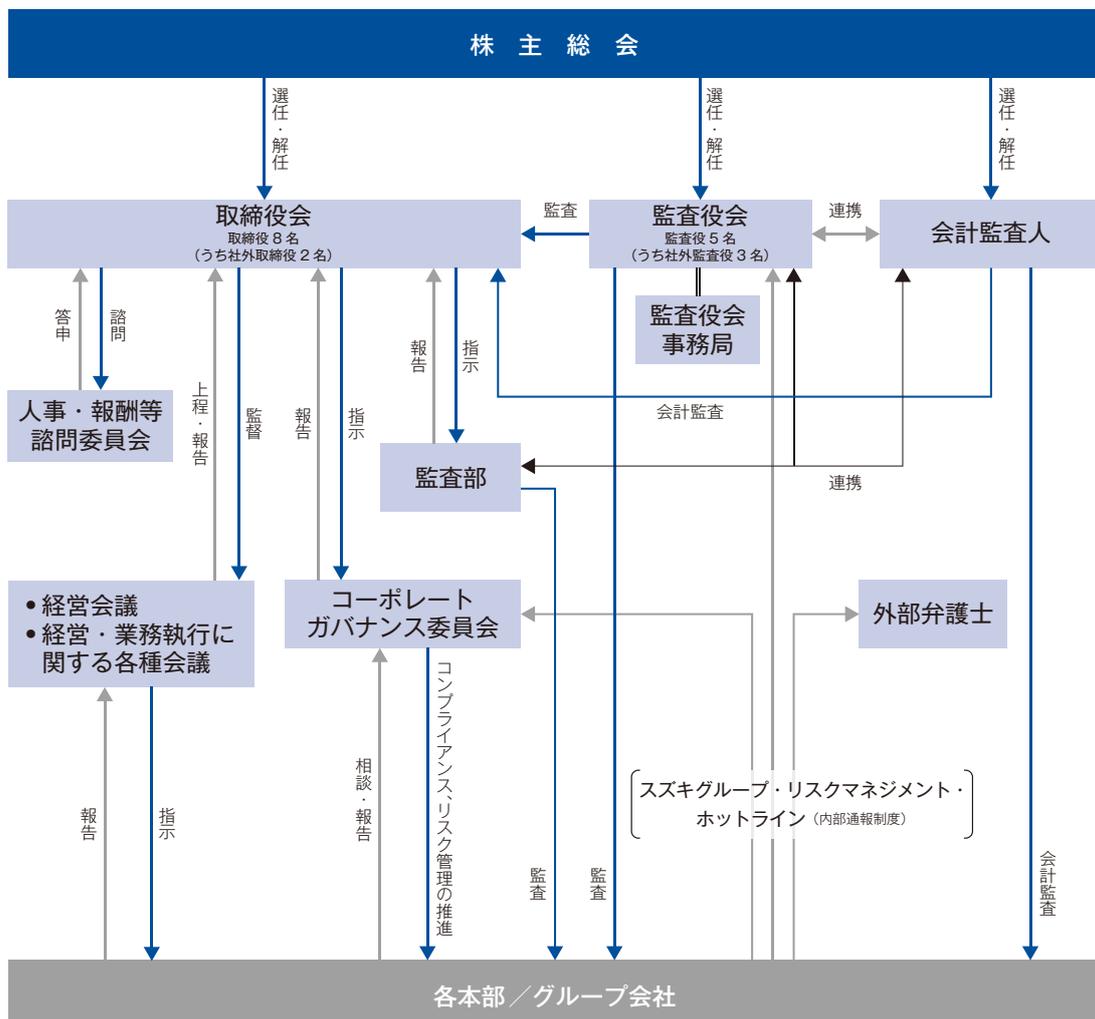
また、ステークホルダーや社会から一層のご信頼を頂けるよう、法令や規則が定める情報の迅速、正確かつ公平な開示を行うほか、当社に対するご理解を深めて頂くために有益と判断する情報の積極的な開示にも努め、企業の透明性をさらに高めてまいります。

2. コーポレートガバナンス体制

当社は、監査役制度を基礎として、独立性の高い社外取締役を選任すること、取締役候補者の選任・報酬他に関する諮問委員会を設置すること等により、ガバナンス体制の強化を図っております。

当社のコーポレートガバナンス体制の詳細については、当社のホームページ及び「コーポレート・ガバナンスに関する報告書」をご覧ください。

<http://www.suzuki.co.jp/ir/library/governance/pdf/report.pdf>



事業等のリスク

当社グループの経営成績、株価及び財務状況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ります。なお、文中の将来に関する事項は、2017年度末現在において当社グループが判断したものです。

1. 市場に関するリスク

● 経済情勢の変化、市場の需要変動

長期間の景気低迷、世界経済の悪化や金融危機、消費者の購買意欲低下は、四輪車、二輪車及び船外機などの当社グループ製品の需要の大幅な低下につながり、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を与える可能性があります。

当社グループは、世界各国において事業を展開しており、特に、アジア地域の新興国を中心とした海外生産工場への依存度も年々高まっています。これらの市場での経済情勢の急変などの不測の事態は、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を与える可能性があります。さらに、各国の税制や金融政策などの予期せぬ変更や新たな適用が、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を与える可能性もあります。

● 他社との競争激化

当社グループは、事業を展開する世界各国の市場において他社との競争にさらされています。世界の四輪車・二輪車産業の国際化が今後ますます進展することによって、競争はより一層激化する可能性があります。他社との競争は、製品の品質、安全性、価格、環境性能等のほか、製品の開発・生産体制の効率性や販売・サービス体制の整備、販売金融など様々な項目が挙げられます。

当社グループは、競争力の維持・向上のための施策に取り組んでまいりますが、将来において優位に競争することができないリスクがあります。

2. 事業に関するリスク

● 新商品の開発・投入力

お客様のニーズや自動車を取巻く環境の変化を的確に捉え、お客様に満足して頂ける魅力的な新商品を適時に開発して市場に投入することは、四輪車・二輪車メーカーにとって大変重要です。国内外における景気の低迷による需要の減少、環境性能への関心の高まり、先進技術搭載車の急速な普及等、急激に変化するお客様のニーズや自動車を取巻く環境の変化を捉えることが従来にも増して重要になっています。

また、新商品の投入は、お客様のニーズや自動車を取巻く環境の変化を的確に捉えることだけでなく、具体的な商品の開発力、将来に向けた先進技術の開発力、さらには継続的に商品を生産する能力が必要になります。

さらに、当社グループがお客様のニーズや自動車を取巻く環境の変化を的確に捉えることができても、技術力、部品の調達、生産能力、優秀な人材の確保、その他の要因により、対応した新商品を適時に開発することができない可能性があります。お客様のニーズや自動車を取巻く環境の変化を的確に捉えた商品を適時に市場に投入することができない場合、販売シェアや売上の低下につながり、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。

● 製品価格・仕入価格の変動、特定の仕入先への依存

特定の部品・原材料の供給不足・値上がり、不安定な経済状況、輸入規制の改正、価格競争の激化など様々な要因により、当社グループの製品価格・仕入価格の急激な変動が引き起こされる可能性があります。このような急激な価格変動が長引かない、あるいは、これまでこのような変動がなかった市場で発生しないという保証はありません。当社グループが事業展開しているどの市場においても、急激な製品価格・仕入価格の変動は、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、技術力、品質、価格競争力などの要素により、調達が特定の仕入先に偏っている部品があります。これらの部品について、仕入先の予期せぬ事故等により、部品を継続的・安定的に確保できない場合、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。

● 世界各国での事業展開

当社グループは、世界各国において事業を展開しており、また、いくつかの国においては、その国の法律上又はその他の要件に従い、現地企業との間で合併による事業を行っています。これらの事業は、各国の様々な法律上その他の規制（課税、関税、海外投資及び資金の本国送金に関するものを含みます。）を受けています。これらの規制、又は合併相手の経営方針、経営環境などに変化があった場合は、当社グループの業績及び財政状態に対して悪影響を及ぼす可能性があります。

● 為替及び金利の変動

当社グループは、日本から世界各国へ四輪車、二輪車、船外機並びにそれらの部品などを輸出するとともに、海外の生産拠点からも、それらの製品や部品を複数の国々へ輸出しています。現在では連結売上高に占める海外売上高の割合は7割になっています。特に、新興国を中心とした海外生産工場への依存度が高く、為替変動に左右されやすく、また、資金の多くを低金利が続く日本で調達していることから、金利変動にも左右されやすい構造にあります。

当社グループは、為替及び金利変動リスクの軽減を図るため、為替予約等のヘッジや、生産拠点を分散してグローバルに最適化を図るなどの対策を行っていますが、全てのリスクをヘッジすることは不可能であり、生産国の通貨が他の通貨に対して高くなると、当社グループの業績及び財政状態が悪影響を受ける可能性があります。また、生産拠点を他国へ移したことにより、逆に自国の通貨が下落した場合でも、輸出による為替差益を享受できなくなる機会損失が発生する可能性があります。

さらに日本での急激な金利の上昇は、当社グループの業績及び財政状態に対して悪影響を及ぼす可能性があります。

● 政府規制等

排気ガス排出レベル、燃費、騒音、安全性及び製造工場からの汚染物質排出レベルに関して、四輪車、二輪車及び船外機業界は、様々な法規制の適用を受けています。これらの規制は改正される可能性があり、多くの場合強化されます。これらの規制を遵守するための費用は、当社グループの業績に対して大きな影響を与える可能性があります。

また、多くの政府は、関税の賦課や、価格管理規制及び為替管理規制を定めています。当社グループは、これらの規制を遵守するために費用を負担してきており、今後も負担することになると予想しています。新たな法律の制定又は既存の法律の変更によっても、当社グループが更なる費用を負担する可能性があります。さらに、各国の税制や景気対策等の予期せぬ変更や新たな適用が、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もあります。

● 品質保証

当社グループは、製品の安全を最優先の課題とし、開発から販売までの品質保証体制の整備に努めています。製造物にかかわる賠償責任については、保険に加入していますが、保険でカバーされないリスクもあり、また、顧客の安全のため大規模なリコールを実施し、多額の費用が発生した場合、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。

● 他社との提携

当社グループは、研究開発、生産、販売、金融等、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ますが、提携先固有の事情等、当社グループの管理できない要因により、当社グループの業績及び財政状態に対して悪影響を及ぼす可能性があります。

● 情報技術への依存

当社グループでは、設計開発・生産・販売や会計など事業活動のあらゆる場面において電子データの形で、作成・処理・蓄積を行っています。また、製品においても様々な電子制御装置が搭載され、車輛や搭載装備の制御を行っています。これらに対しては、安全対策が施されているものの、電力停止などのインフラ障害、ハッカーやウイルスによる攻撃などが発生する可能性があります。この結果として、業務の中断や、データの破損・喪失、機密の漏洩が発生した場合、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。

● 情報の漏洩

当社グループは社内外の個人情報や、経営・業務・技術等に関する機密情報の漏洩を防止する体制を取っておりますが、不測の事態により当該情報の流出・不正使用があった場合、法的請求、訴訟、賠償責任、罰金の支払義務などが発生することが考えられ、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。

● コンプライアンス

当社グループでは法令等の遵守については違反の未然防止の対策ならびにコンプライアンス案件に速やかに対応する体制を構築しております。しかしながら、不測の事態により法令違反の事実や不十分な対応があった場合、当社グループの社会的信用に重大な影響を与える場合があり、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。

● 知的財産の保護

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蓄積しており、その保護の対策を講じるとともに、第三者の知的財産権侵害防止の対策を講じております。しかしながら、当社グループの知的財産が不法に侵害され、或いは第三者から知的財産侵害の指摘を受け訴訟、製造販売の中止、損害賠償等が生じた場合、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。

● 法的手続

当社グループは、事業活動を行っていく中で訴訟その他の法的手続の当事者となる可能性があります。それらの法的手続において当社グループにとって不利な判断がなされた場合、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。

● 自然災害・疫病・戦争・テロ・ストライキ等の影響

日本では、地震、台風、洪水などの自然災害や予期せぬ事故など様々なリスクにさらされています。特に、当社の本社をはじめとする主要施設や研究開発拠点、主要生産拠点は周期的な巨大地震が発生する可能性が高い東海地区に集中しています。当社グループでは、東海地震・東南海地震などの自然災害による被害の影響を最小限に抑えるべく、建物・設備等の耐震対策、防火対策、事業継続計画の策定、地震保険への加入等、様々な対策を講じていますが、万一、東海地震や東南海地震などの発生があると業績及び財政状態に多大な影響を及ぼす可能性があります。

海外においても、当社グループは世界各国において事業を展開しており、海外での事業展開に関連する様々なリスクにさらされています。これら国内外のリスクには自然災害、疫病、戦争、テロ、ストライキ、さらには政治的・社会的な不安定性や困難に起因するもの等があります。これらの予期せぬ事象が発生すると、原材料や部品の購入、生産、製品の販売及び物流やサービスの提供などに遅延や停止が生じる可能性があります。これらの遅延や停止が起り、長引くようであれば、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。

なお、上記以外にも様々なリスクがあり、ここに記載されたものが当社グループの全てのリスクではありません。

会社概要

1. 会社名	スズキ株式会社
2. 設立年月	1920年 3月(大正 9年) 鈴木式織機株式会社として設立 1954年 6月(昭和29年) 鈴木自動車工業株式会社に社名変更 1990年 10月(平成 2年) スズキ株式会社に社名変更
3. 本社所在地	〒432-8611 静岡県浜松市南区高塚町300 ホームページアドレス: http://www.suzuki.co.jp
4. 主要製品	四輪車・二輪車・船外機・電動車いす 等
5. 決算期	3月31日
6. 監査法人	清明監査法人
7. 資本金および株式の状況 (2018年3月末現在)	
資本金	138,064百万円
発行可能株式総数	1,500,000,000株
発行済株式総数	491,018,100株
株主数	28,374名
上場証券取引所	東京証券取引所
証券コード	7269
定時株主総会	6月中
基準日	・定時株主総会 3月31日 ・期末配当金 3月31日 ・中間配当金 9月30日
株式名簿管理人	東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社

大株主10社

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
日本マスタートラスト信託銀行(株)(信託口)	37,146	8.4
日本トラスティ・サービス信託銀行(株)(信託口)	23,507	5.3
東京海上日動火災保険(株)	17,961	4.1
(株)三菱東京UFJ銀行	16,000	3.6
(株)静岡銀行	13,600	3.1
(株)りそな銀行	13,000	2.9
ジェービー モルガン チェース バンク 380055	12,859	2.9
損害保険ジャパン日本興亜(株)	7,761	1.8
新日鐵住金(株)	7,759	1.8
日本トラスティ・サービス信託銀行(株)(信託口5)	7,573	1.7

(注) 1. 持株数は、千株未満を切り捨てて表示してあります。

2. 持株比率は、当社保有の自己株式(49,216千株)を除いて算出しております。



Way of Life!

スズキ株式会社

本社:〒432-8611 浜松市南区高塚町300

<http://www.suzuki.co.jp>