

SUZUKI MOTOR CORPORATION



スズキ株式会社
2018年度夏版

(説明内容)

1. スズキの概要
 2. 中期経営計画進捗
 3. インド四輪事業
 4. インド除く四輪事業
 5. 環境・安全技術
- (ご参考)
- ・ 第1四半期決算概要



(説明内容)

1. スズキの概要
 2. 中期経営計画進捗
 3. インド四輪事業
 4. インド除く四輪事業
 5. 環境・安全技術
- (ご参考)
- ・ 第1四半期決算概要

- 1909年 鈴木式織機製作所創業
- 1920年 鈴木式織機株式会社設立
- 1952年 二輪車進出
- 1954年 鈴木自動車工業(株)に社名変更
- 1955年 四輪車進出
- 1965年 船外機進出
- 1968年 初の二輪海外生産(タイスズキ)
- 1975年 初の四輪海外生産(パキスタン)
- 1979年 アルト発売
- 1981年 GMと業務提携
- 1983年 インドマルチ社で四輪車生産開始
- 1990年 スズキ株式会社に社名変更
- 1993年 ワゴンR発売
- 2004年 世界戦略車スイフト発売
- 2013年 四輪車世界累計販売5,000万台達成
- 2015年 新体制と中期経営計画「SUZUKI NEXT100」を発表

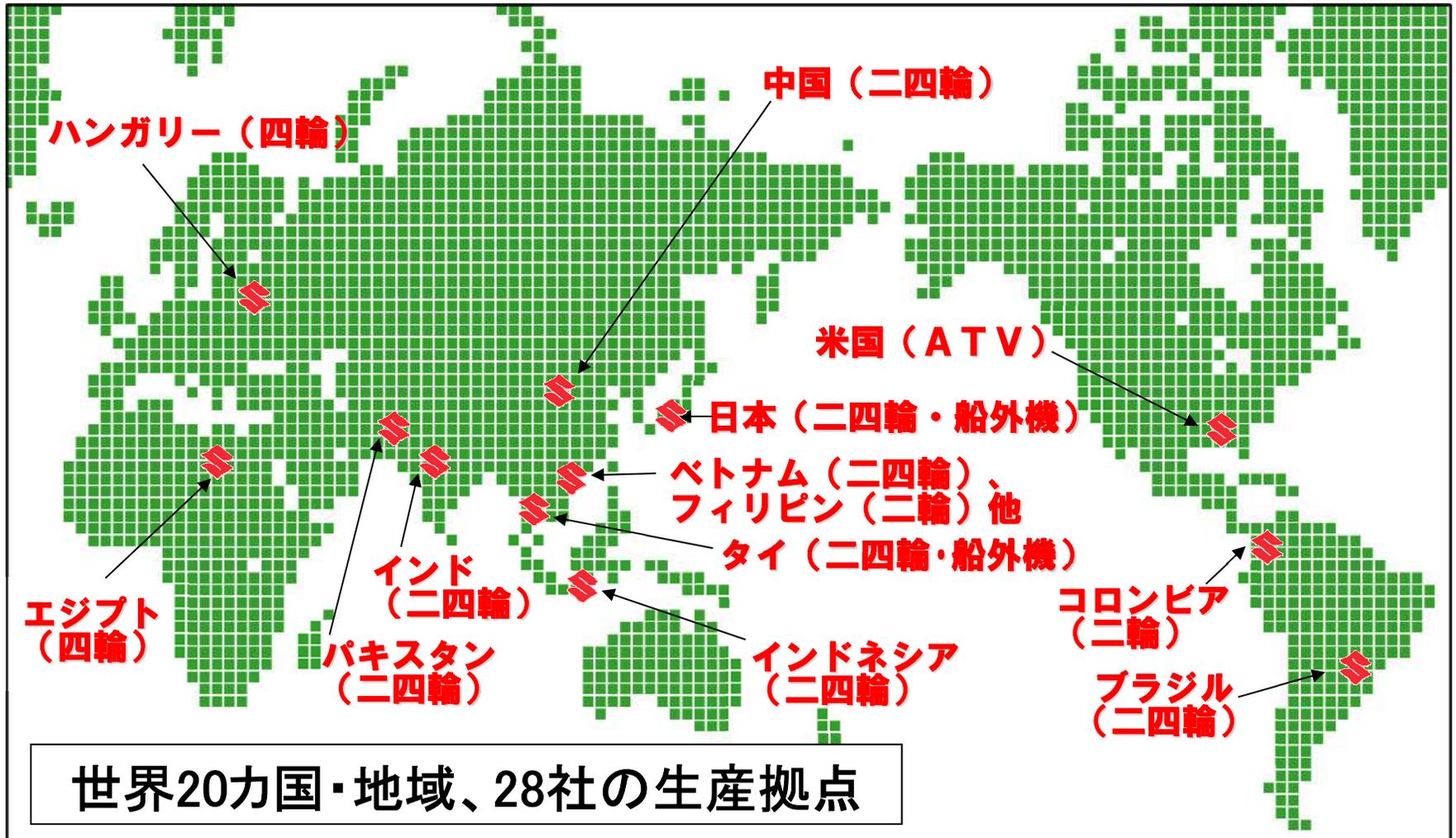


1909年創業当時の鈴木式織機製作所



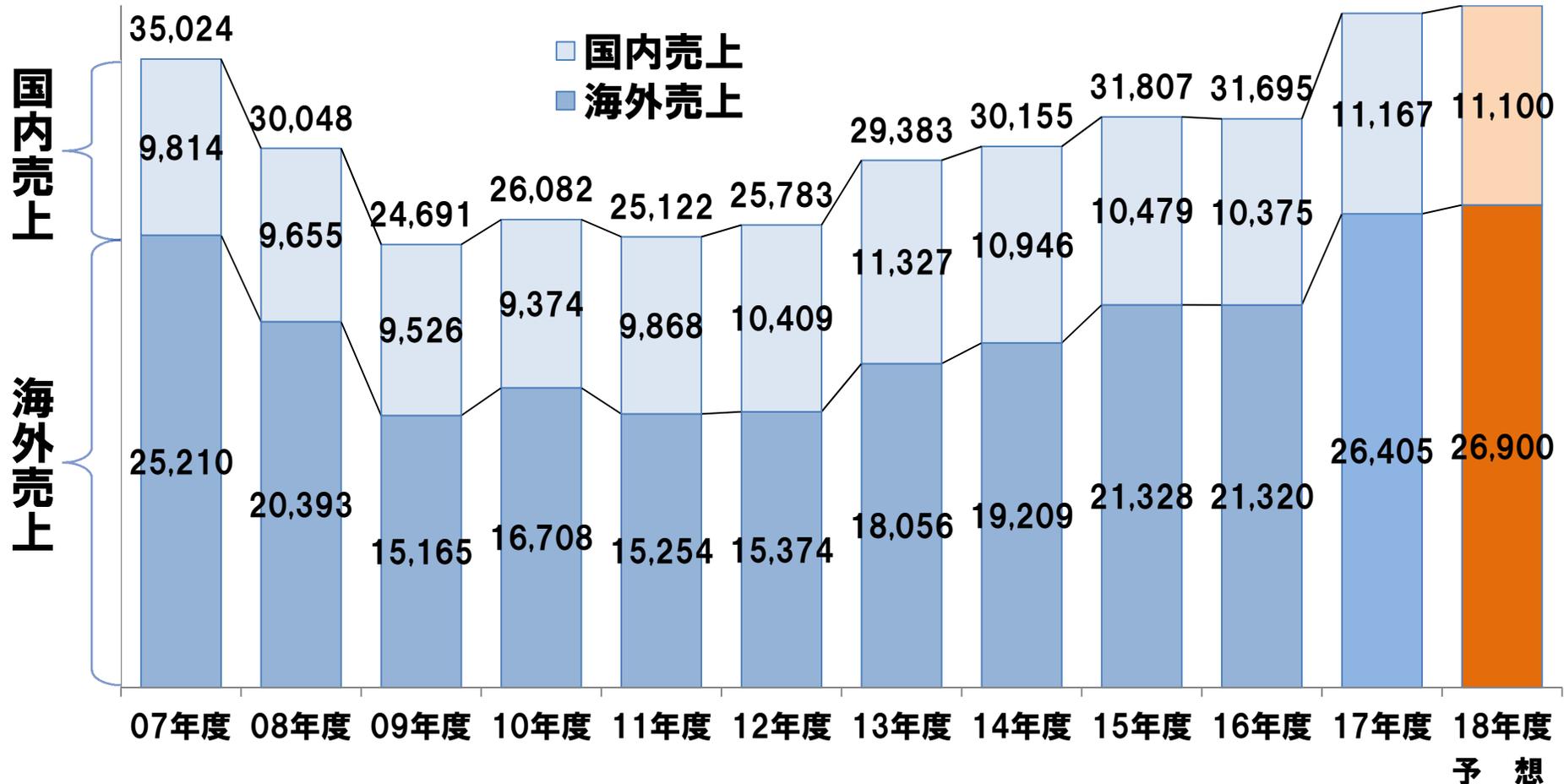
創業の地
浜松市中島町

アジアを中心に世界20カ国・地域で生産



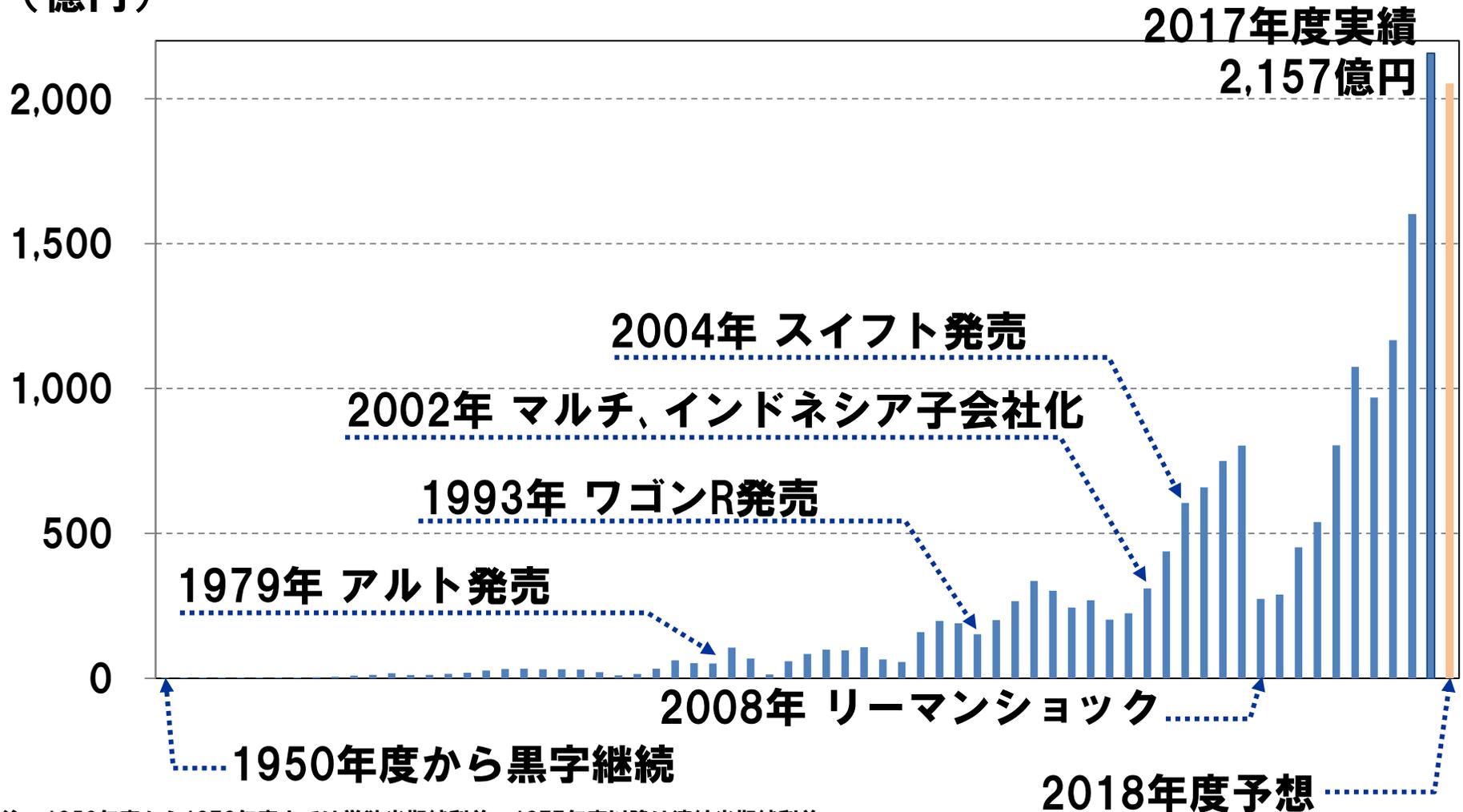
日本は1.1兆円、海外は2.6兆円台へ拡大
17年度は10年振りに過去最高を更新

(億円)



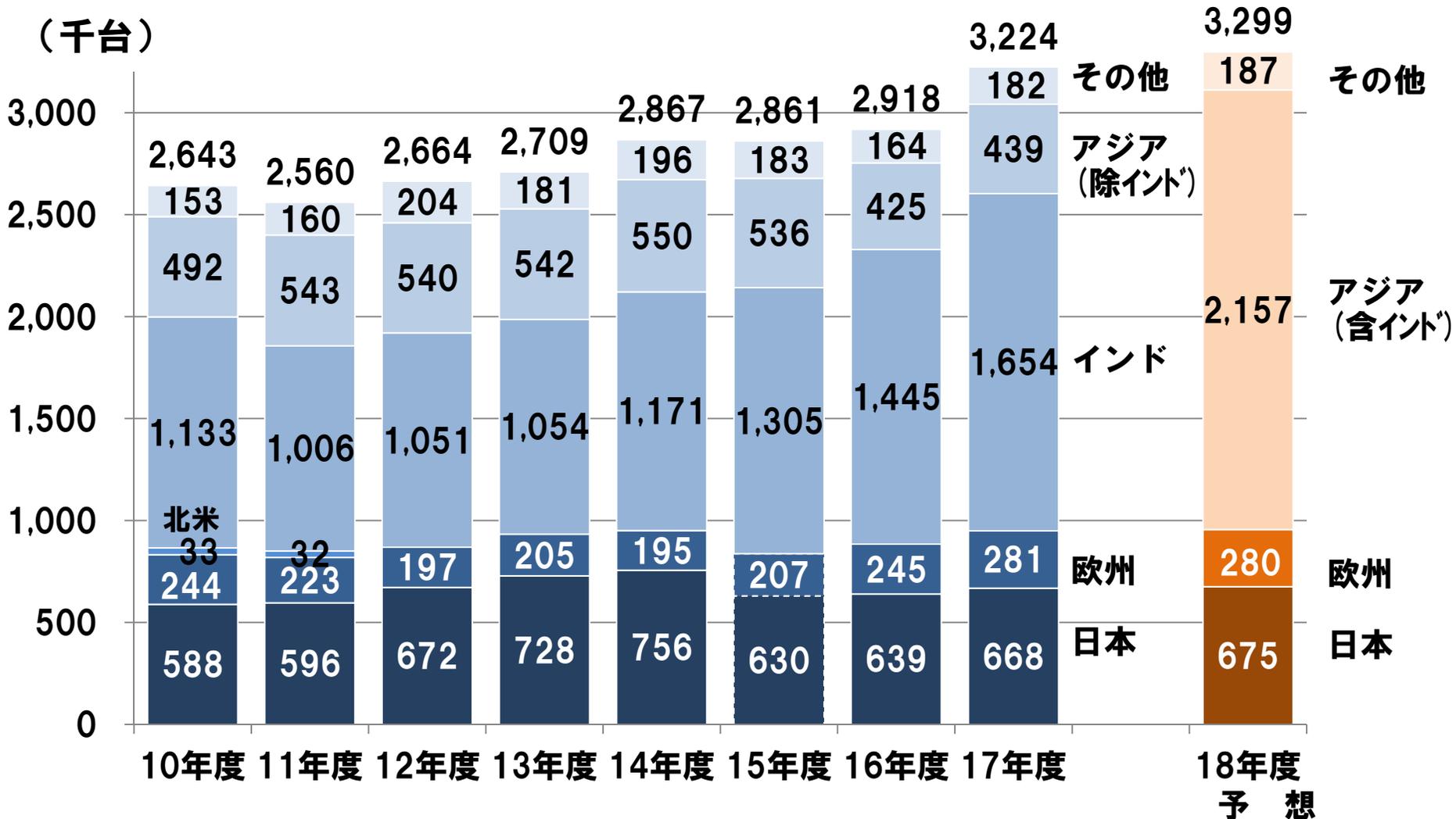
60年以上 連続黒字 堅実経営
リーマンショック時も黒字を維持

(億円)



注. 1950年度から1976年度までは単独当期純利益、1977年度以降は連結当期純利益

各地域で販売拡大





SWIFT

- ・小型乗用車「スイフト」を全面改良
- ・スズキブランドを牽引するグローバルコンパクトカー

(説明内容)

1. スズキの概要
 2. 中期経営計画進捗
 3. インド四輪事業
 4. インド除く四輪事業
 5. 環境・安全技術
- (ご参考)
- ・ 第1四半期決算概要

2015年6月30日、新体制と同時に発表

基本方針

社是の原点に戻って、**お客様の立場になって**、「**ものづくりを強化**」し、「**チームスズキ**」で次の100年に向けた**経営基盤づくり**を行う

事業戦略

四輪	軽、A、B、Cセグメントで、日本、インドを中心に攻略
二輪	選択と集中により赤字体質から脱却
船外機	世界一の4ストローク船外機ブランドの構築

19年度
目標値

業績目標	3兆7,000億円、営業利益率7%
株主還元	ROE10%、配当性向15%以上（成長投資を優先）
投資目標	研究開発費2千億円、5年累計設備投資1兆円
販売目標	四輪車340万台、二輪車200万台

チームスズキ

企業風土改革・人財育成

- ・お客様第一
- ・提案型チャレンジ経営
- ・知恵を出し行動する人財の育成
- ・社員の士気向上の為の環境整備

グローバル化

- ・新マネジメント体制の確立
- ・グローバル経営の強化

盤石な経営基盤

- ・利益源泉の多角化
- ・企業価値の向上
- ・危機管理の強化

ものづくりの強化

品質最優先

- ・お客様の安全、安心が最優先
- ・お客様の声に速やかに対応
- ・信頼されるブランドづくり

独創的な商品

- ・お客様の期待を超える価値づくり
- ・走る喜び、使う楽しみ、持つ幸せを提供

技術、生産、購買

- ・「走りと燃費」「安全・安心」
- ・生産技術の進化
- ・世界最適生産体制の構築
- ・最適調達と内製化の推進

お客様の立場になって

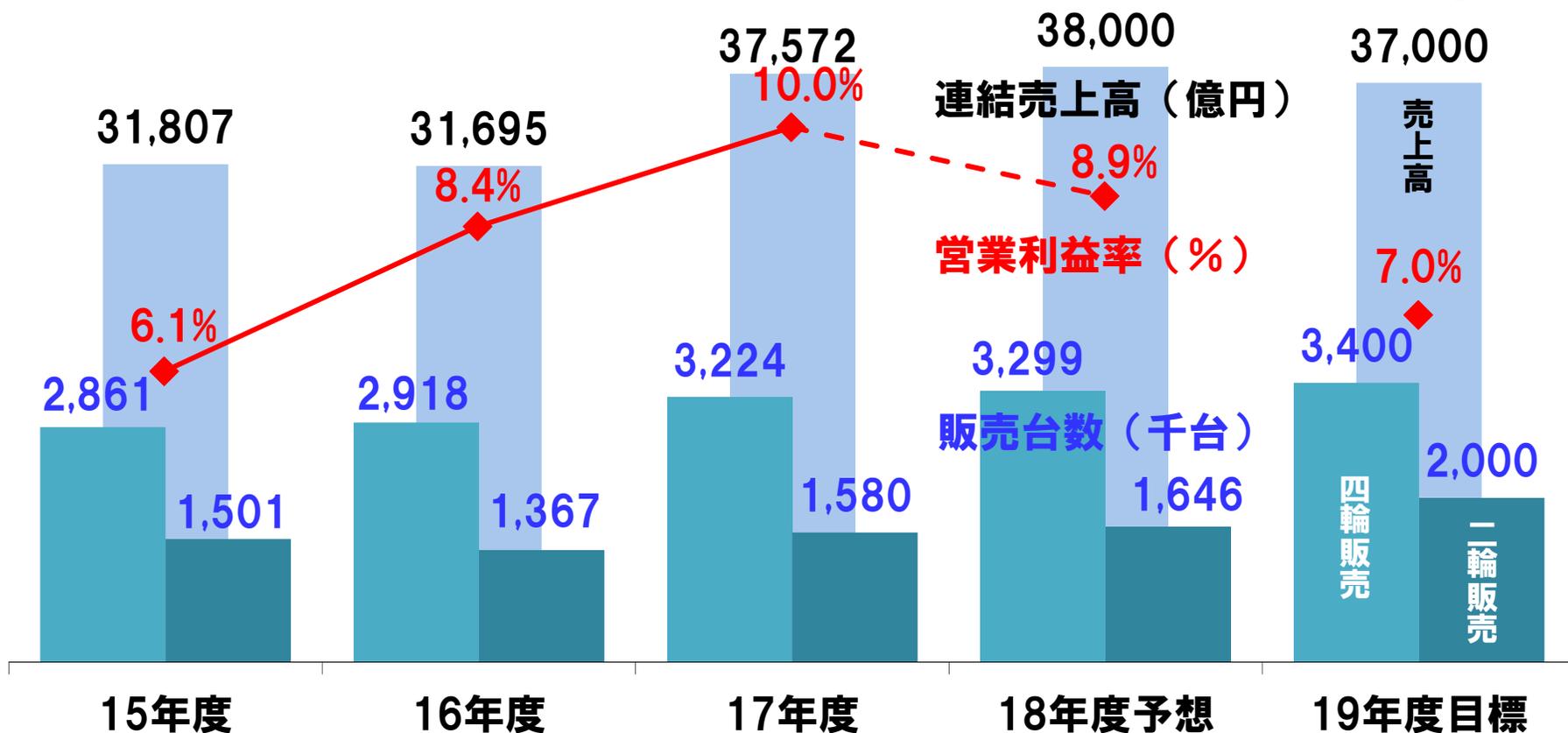
- ・社是の精神に則り全てをお客様の立場で考え行動する

「売上高・利益率・販売台数」

- 売上高 17年度3兆7,572億円 > 目標3.7兆円（19年度）
- 営業利益率 16年度8.4%、17年度10.0% > 目標7.0%（19年度）
- 販売台数 四輪… 340万台に向かって順調 ⇒ インドが牽引
二輪… 200万台達成は厳しい状況 ⇒ 赤字脱却を優先

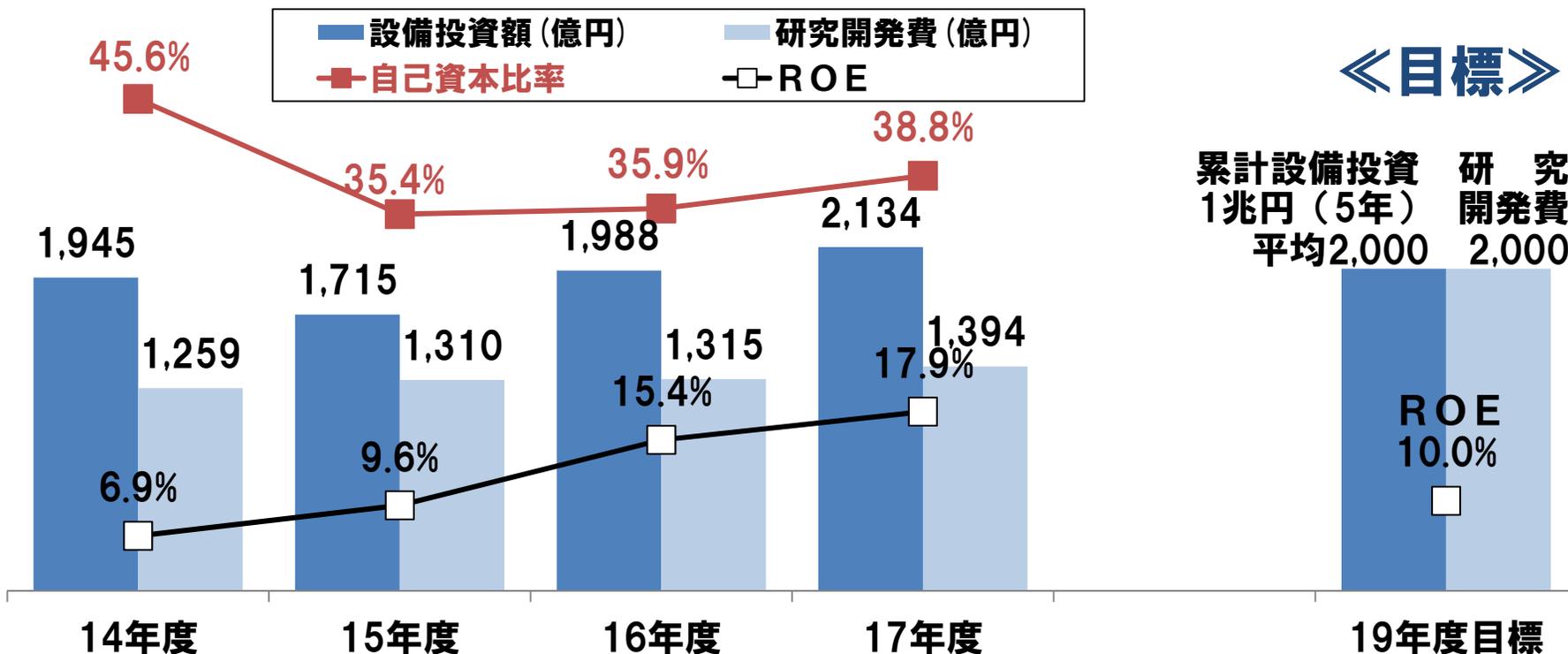
■ 連結売上高 ■ 四輪販売台数 ■ 二輪販売台数

《目標》



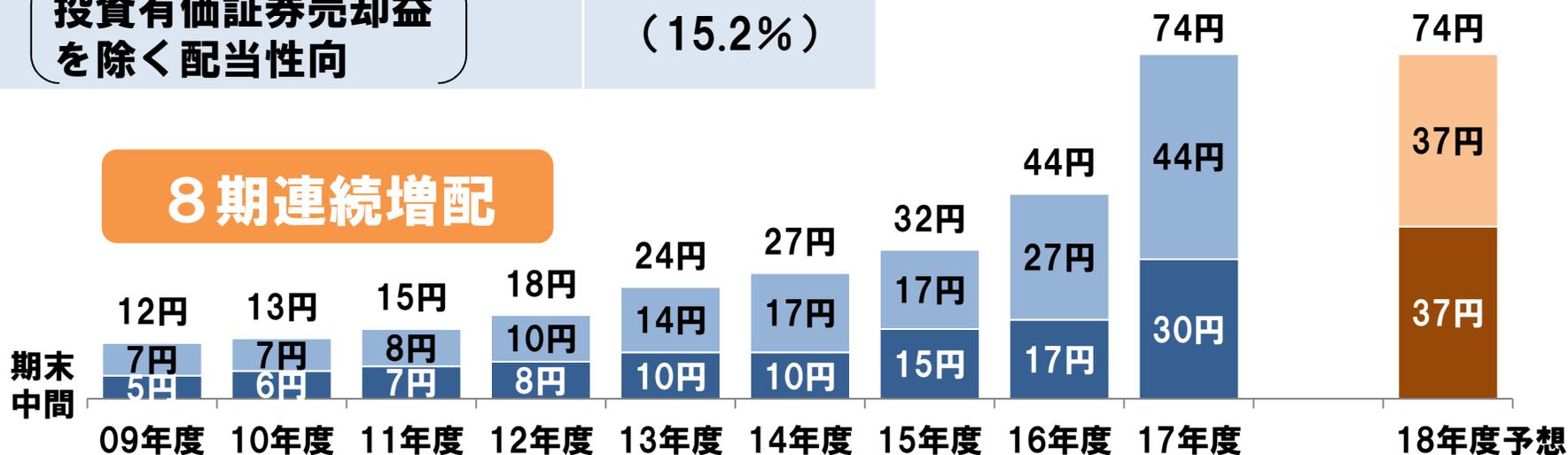
- ROE 17.9% (17年度) > 目標10% (19年度)
- 設備投資 1,946億円 (15~17年度平均) ≒ 2,000億円 (5年間平均)
- 研究開発費 1,394億円 (17年度) < 2,000億円 (19年度)
- 自己資本比率 38.8% (17年度) ➡ **早期の改善**

ROE、設備投資、研究開発費、自己資本比率の推移



- 17年度は年間74円（前年比…中間+13円、期末+17円、年間+30円）
- 配当性向 17年度15.1% = 目標15%以上（19年度）
 - ・ 新中期経営計画では成長投資を優先し配当性向目標を15%以上と設定
 - ・ 15年度には120百万株（4,603億円）の自己株取得を実施
 - ・ 自己資本比率（18年3月末38.8%）の改善も重要な課題

	16年度実績	17年度実績	18年度予想
一株当り年間配当金	44円	74円	74円
配当性向	12.1%	15.1%	15.9%
（投資有価証券売却益を除く配当性向）	(15.2%)		



		～11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
中期経営計画			中期経営目標（2010～14年度）			中期経営計画 SUZUKI NEXT100（2015～19年度）		
会長		鈴木修						
社長		2008～2015年 会長・社長兼務				鈴木俊宏		
取締役	任期	2002年以降 取締役任期1年						
	監督・執行	2006年 執行役員制度導入						
	社外取締役 (社外/全)	2012年以降 社外取締役を導入 2名/9名					2名/8名	
	支援体制等						コーポレートガバナンス部・ 監査役会事務局	
	定員	1989年以降 30名以内						15名以内
委員会							人事・報酬等諮問委員会	
							コーポレートガバナンス委員会	
理念	企業理念	1962年「社是」制定						
	行動指針	2003年 スズキ行動憲章・スズキ従業員行動憲章					スズキグループ 行動指針	

株式保有方針

- 目的…持続的な成長と中長期的な企業価値の向上
- 基準…以下に資する場合、取引先等の株式を保有

事業機会の創出

業務提携

安定的な取引・協力関係の構築、維持、強化等

政策保有株式に係る議決権行使

- 投資先企業の経営方針を尊重した上で、中長期的な企業価値の向上の観点から判断し、行使

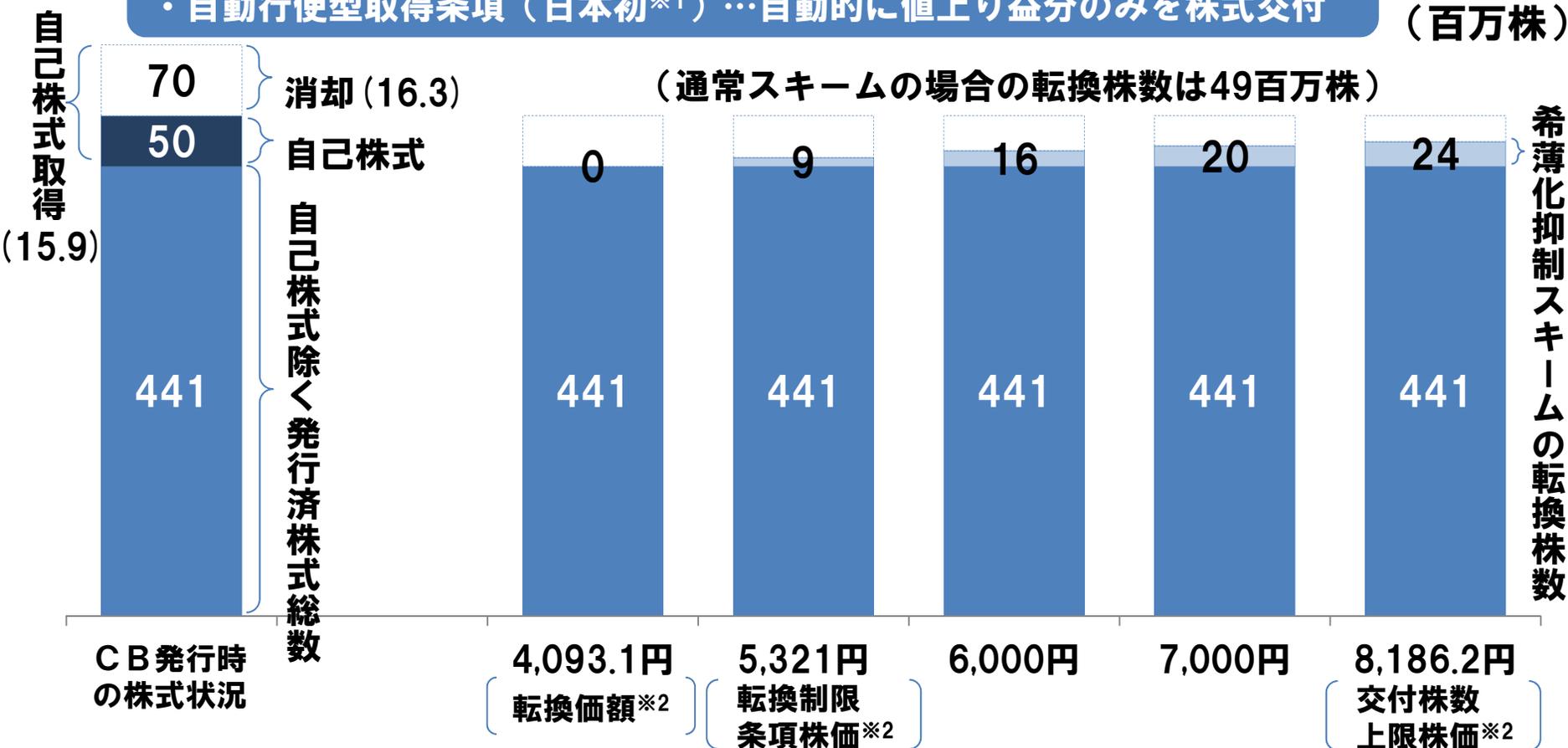
最近の政策保有株式の処分

	当社保有の先方株式				先方保有の当社株式			
	処分日	処分株数	保有割合	備考	処分日	処分株数	保有割合	備考
VW株	2015.9.26	4,397千株	1.49%	売却益 367億円	2015.9.17	111,610千株	19.89%	全数当社が 自己株式取得
富士重株	2016.8.8	13,690千株	1.75%	売却益 468億円	2016.8.10	5,780千株	1.18%	全数市場売却

注. 保有割合は処分日現在の発行済株式総数に対する割合

- 2016年4月、インドなど成長投資の為にCBによる2千億円の資金調達を実施
- 徹底した希薄化抑制スキームを採用

- ・ 交付株数上限型 (世界初※1) … 転換価額の2倍で株式交付を打止め
- ・ 自動行使型取得条項 (日本初※1) … 自動的に値上り益分のみを株式交付



※1 主幹事証券調べ

※2 現時点で転換価額は4,093.1円ですが、今後、調整等により変更となる可能性があります。

選択と集中による赤字体質からの脱却

- 「150cc以上」、「バックボーン」、「スポーツ」へ注力
- シリーズ化によるブランドイメージ統一
(例) GSX-Rシリーズ、V-Stromシリーズ等
- リストラ策(工場閉鎖、人員削減、固定費削減等)の実施…16年度に実施
- 基本パワートレインを活用した多機種展開
(250ccの例)



(150ccの例)



・2017年度は2007年度以来、10期振りの2桁営業利益(46億円)を達成

四輪車

- スイフトが3世代連続RJCカーオブザイヤー受賞
- 15年次ハスラー、16年次アルトでも同賞を受賞
- 2018ワールドアーバンカーにおいて昨年のイグニスに続きスイフトがTOP3選出
- 南アフリカでは17年、18年の2年連続でブランド・オブ・ザ・イヤー獲得



2018 RJC CAR OF THE YEAR



二輪車

- 2017年はGSX-Rシリーズ、V-Stromシリーズなど11機種を投入
- 2018年5月、GSX-R150がジャカルタモーターショーでベストスポーツバイク賞を受賞



GSX-R150

船外機

- フラッグシップ船外機 DF350A 発売
- 4サイクル船外機としてはメーカー最多となる8回目のアメリカマリン工業会技術革新賞を受賞



DF350A 4機掛け例 (350×4=1,400馬力)

「地産地消」生産体制を一部見直し

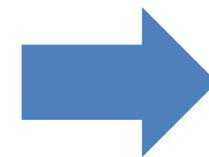
- 従来の「地産地消」生産体制の欠点
 - ・ 生産拠点分散化による生産コスト増
 - ・ 型治具、生産設備の重複

「世界最適生産・世界最適調達」

- 地産地消
 - ・ インドでのアセアン向け生産を、一部アセアンに切替
- 車種毎に生産拠点を集約
 - ・ アセアン内での生産分担
 - ・ 欧州でのスイフト生産を日本生産に切替え

効果

- インドでのアセアン向け生産 ⇒ アセアン生産
 - ・ インド国内向け増産へ振向け
 - ・ アセアン工場の稼働率改善
- スイフトの欧州生産 ⇒ 日本生産
 - ・ 日本の相良工場の稼働率改善
 - ・ 単一プラットフォーム生産によるハンガリー工場の効率改善

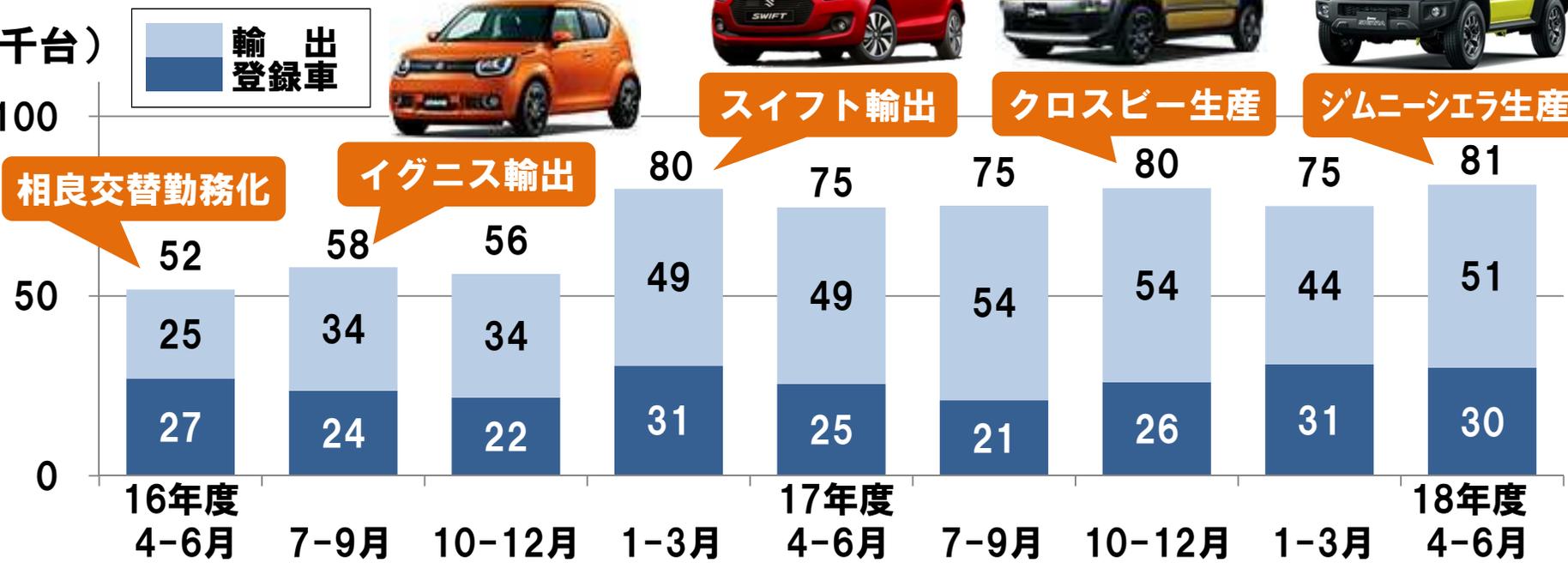


日本、欧州、アジアの増益へ

17年1月以降、小型車生産が急拡大

- 16年度2Qでの「イグニス」輸出開始、4Qでの「スイフト」輸出開始により、輸出向け生産が急拡大
- 小型車を生産している相良工場^{*}は16年6月より2交替勤務化し、17年1月以降、フル操業を継続

日本の小型車（登録車・輸出）生産状況



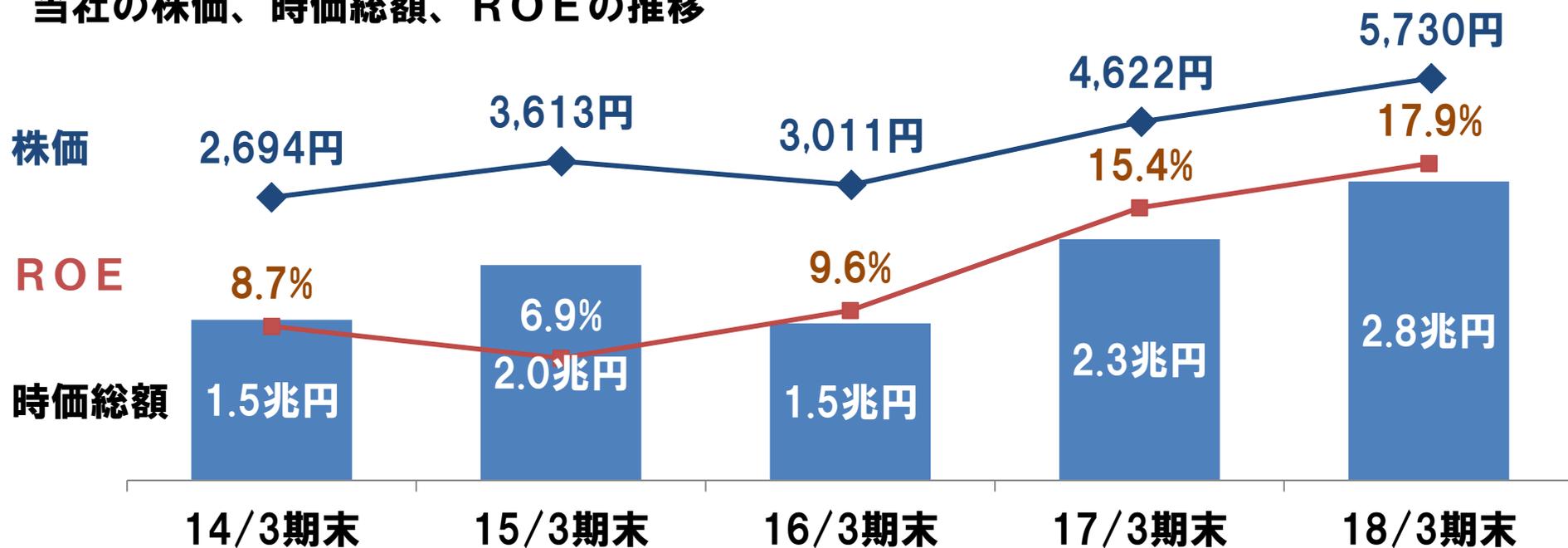
^{*}相良工場ではイグニス、スイフト、クロスビー、ソリオを生産。尚、新型ジムニーシエラは湖西工場で生産。

中期経営計画での取組みを評価

- 全上場企業3,500社から、「企業価値向上経営を実践している会社」4社に選定
- スズキは14/3期末と比べ現時点（18/3期末）で株価2.1倍、時価総額1.9倍、ROE2.1倍



当社の株価、時価総額、ROEの推移





Compact SUV VITARA BREZZA (India)

- ・ 力強いダイナミックなエクステリア
- ・ 2 トーンルーフなど豊富な車体色
- ・ インド市場ニーズを重視し開発

(説明内容)

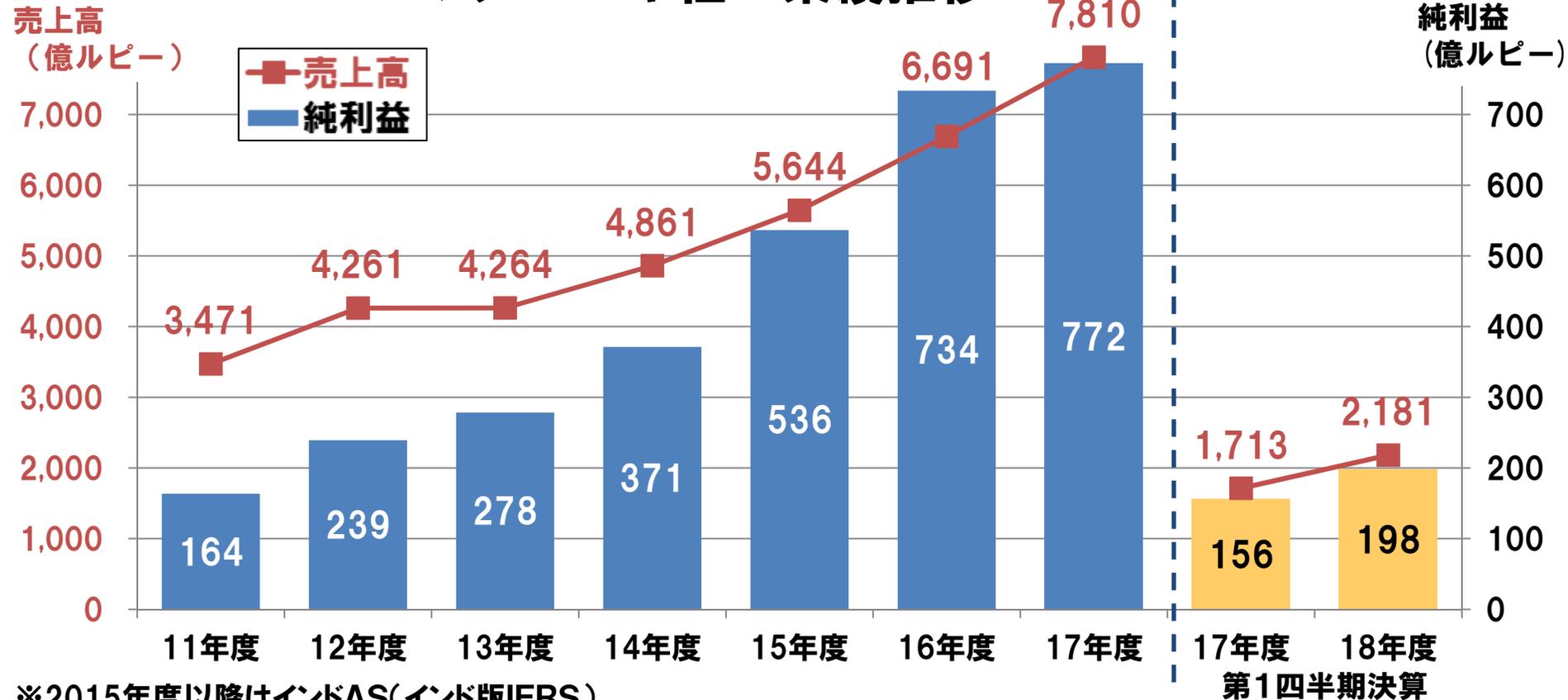
1. スズキの概要
 2. 中期経営計画進捗
 3. **インド四輪事業**
 4. インド除く四輪事業
 5. 環境・安全技術
- (ご参考)
- ・ 第1四半期決算概要

17年度は6期連続増益、過去最高益更新

- 第1四半期も過去最高益を更新

マルチスズキ社 業績推移

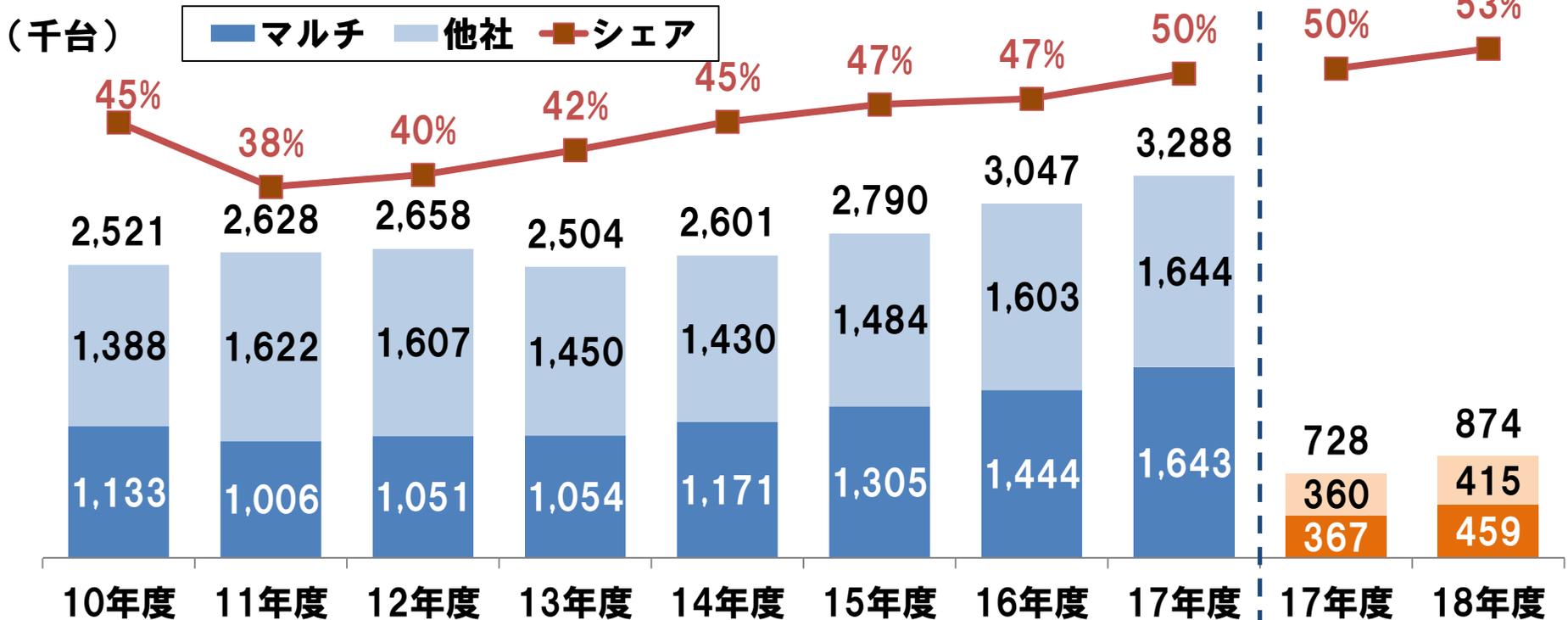
<4~6月比較>



全体市場とマルチスズキの販売台数推移

- 2014年のモディ政権誕生以降、市場が急拡大
- 17年度は「バレーノ」、「ビターラ・ブレッツァ」、「ディザイア」の好調に加え、新型「スイフト」投入もあり、前年比114%
- 18年度も好調を継続し、シェアは53%に拡大

<4~6月比較>

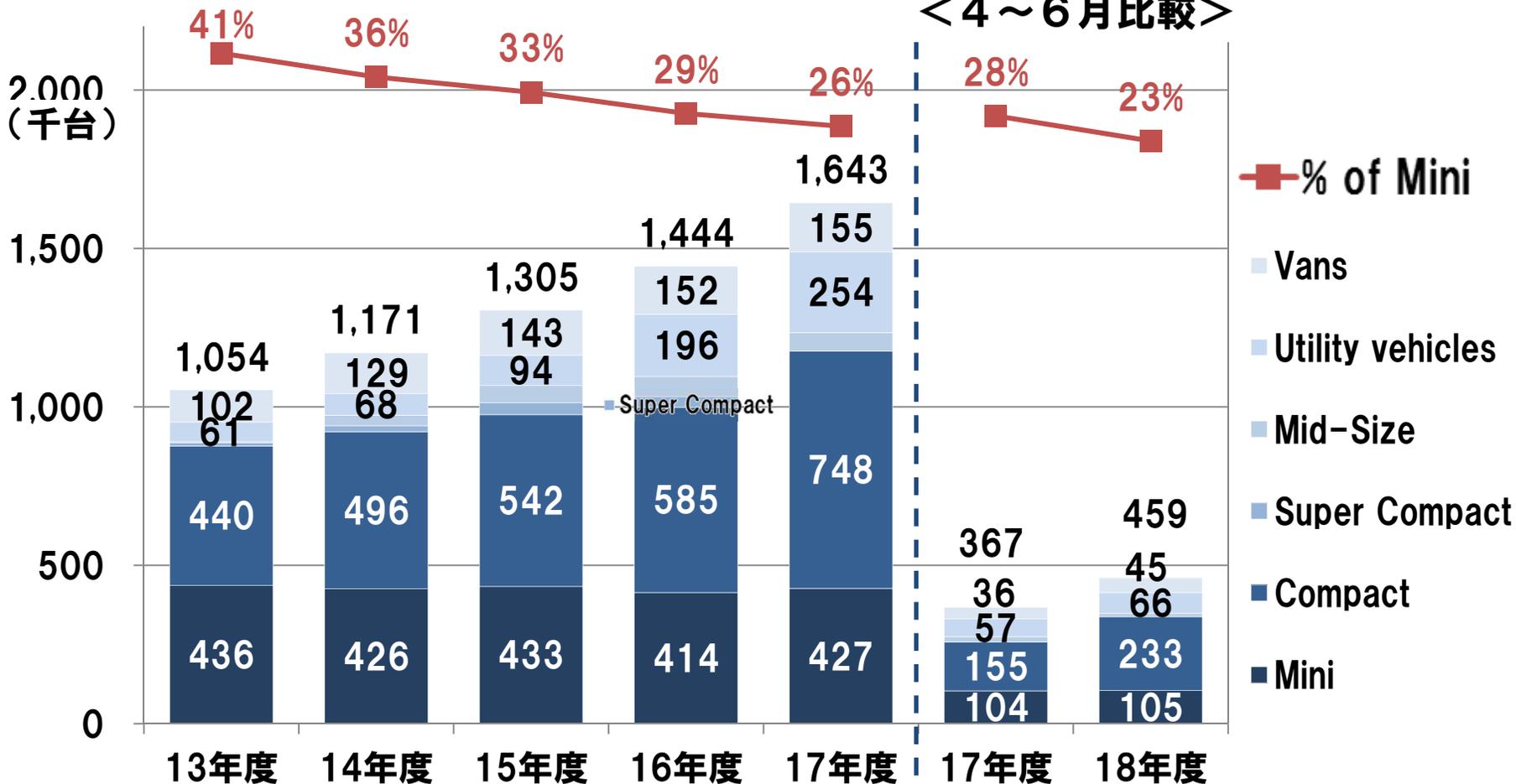


※商用車除く卸販売ベース

国内販売のモデルミックス変化

- ミニカー割合は3割を切り、コンパクト、ユーティリティー割合が増加

<4~6月比較>



※商用車除く卸販売ベース

現在の主なラインナップ

Utility vehicles



ERTIGA
(1400ccGE, 1300ccDE)

NEW NEXA



S-CROSS
(1300ccDE)



VITARA BREZZA
(1300ccDE)

Mid-Size

NEXA



CIAZ
(1400ccGE, 1300ccDE)

Mini

ALTO 800
(800ccGE)



WAGON R
(1000ccGE)



Compact

NEW



SWIFT
(1200ccGE, 1300ccDE)



CELERIO
(1000ccGE, 800ccDE)

NEXA



IGNIS
(1200ccGE, 1300ccDE)

NEXA



BALENO
(1200ccGE, 1300ccDE)

NEW



DZIRE
(1200ccGE, 1300ccDE)

販売店網の拡充… 4つの販売チャネル

- **アリーナ店（既存店を呼称変更）**
 - ・ 地方部（小規模店舗、巡回サービス等）
 - ・ 都市部（マルチスズキによる店舗用地確保）
 - ・ 2018年3月末 2,121店舗

- **NEXA店**
 - ・ プレミアム車販売網として2015年7月に開設
 - ・ 2018年3月末 316店舗

- **コマーシャル店**
 - ・ 商用車販売網
 - ・ スーパーキャリィを販売
 - ・ 2018年3月末 190店舗

- **True Value店**
 - ・ 新しいコンセプトに基づく中古車販売網
 - ・ 2018年3月末 1,243店舗

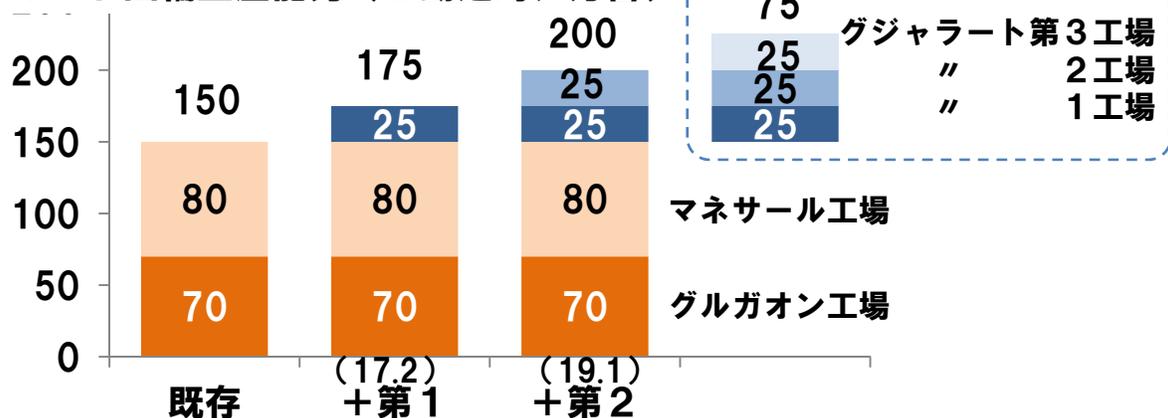
SUPER CARRY



グジャラート工場立上げ

- グジャラート第1工場稼働（2017年2月）
- 2019年1月の稼働を目指し、第2工場を建設中
- 更に第3工場も計画 ⇒ 計75万台

インド四輪生産能力（2勤定時、万台）



インドでリチウムイオン電池を生産

- 東芝、デンソーとの合併
- グジャラート工場隣接のサプライヤーパークに建設
- インドでハイブリッド車の普及を進めることで、インドの環境問題に貢献





- 2017年9月、安倍首相の訪印に合わせて開催されたイベントの中で実施
- 安倍首相、モディ首相はじめ両国政府関係者や財界人等5千名が列席
- 当社のインドプロジェクトを紹介する映像を会場内にて公開
 - ・スズキ・モーター・グジャラート社の新工場
 - ・スズキ、東芝、デンソー合併による
インド初の自動車用リチウムイオン電池工場
- 記念プレート除幕式
 - ・グジャラート新工場の開所
 - ・リチウムイオン電池工場の定礎

スズキは、インド政府が掲げる「Make in India」「Skill India」政策に協力し、インド自動車業界の発展に取り組んでいく

インド市場向けEVについて トヨタとの検討を開始

2017年11月、2020年頃に
インド市場向けにEV投入を発表

トヨタとの検討内容

- インド市場向けにスズキがEVを開発・生産
- トヨタによるスズキへの技術的支援
- スズキからトヨタへEV供給
- 充電ステーションの整備
- 販売網におけるサービス技術者の教育を含めた人材育成
- 使用済み電池の適切な処理体制の整備

検討開始の背景

- インドでは、モディ首相の指導力のもと、自動車のEV化を急速に推進
- スズキは既にリチウムイオン電池工場建設を決定

- ・ 主要部品（リチウムイオン電池、モーター他）のインドでの調達
- ・ インドでのEV生産
⇒ インド政府が掲げる「Make in India」をEVの分野についても実現



VITARA(日本名エスクード)

- ・スズキSUVの伝統を継承
- ・あらゆる面で進化させたコンパクトSUV
- ・先進的な安全技術、優れた燃費性能

(説明内容)

1. スズキの概要
2. 中期経営計画進捗
3. インド四輪事業
4. **インド除く四輪事業**
5. 環境・安全技術
(ご参考)
 - ・ 第1四半期決算概要

スペースシア、クロスビーなど新型車が貢献

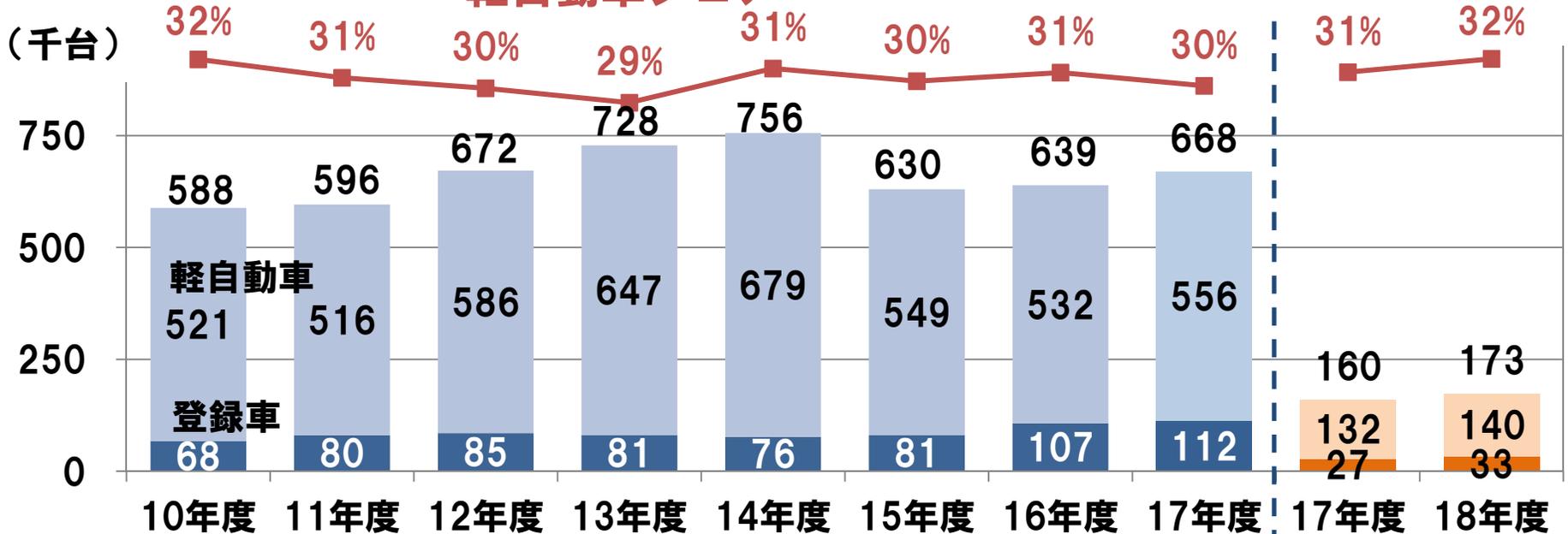
- 17年度は前年超え
- 18年度も「スペースシア」、「クロスビー」など昨年度投入の新型車の貢献等により前年超え
- 7月には新たに「ジムニー」「ジムニーシエラ」投入



国内登録・届出台数

軽自動車シェア

<4~6月比較>

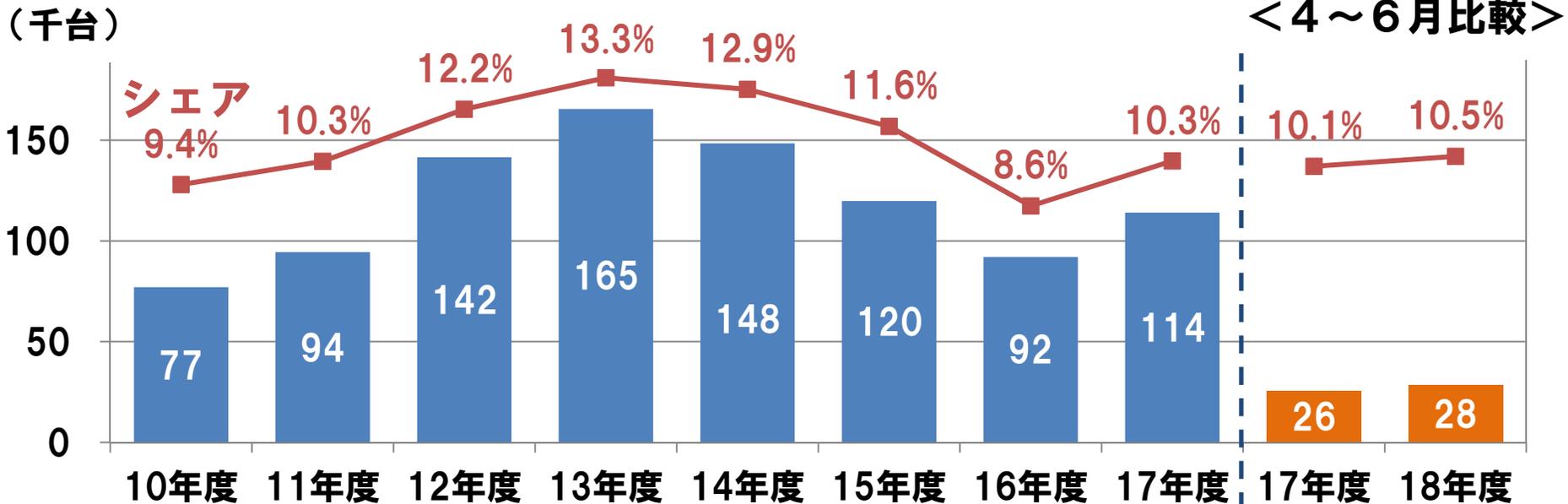


新型車効果、及び商用車市場が改善

- 17年度は商用車の復調に加え、インドから導入した「イグニス」、「バレーノ」の貢献もあり、前年比124%
- 18年度（4～6月）は新型「エルティガ」投入、及び商用車の貢献により前年比110%



インドネシア国内末端販売（12年度以前は卸販売）

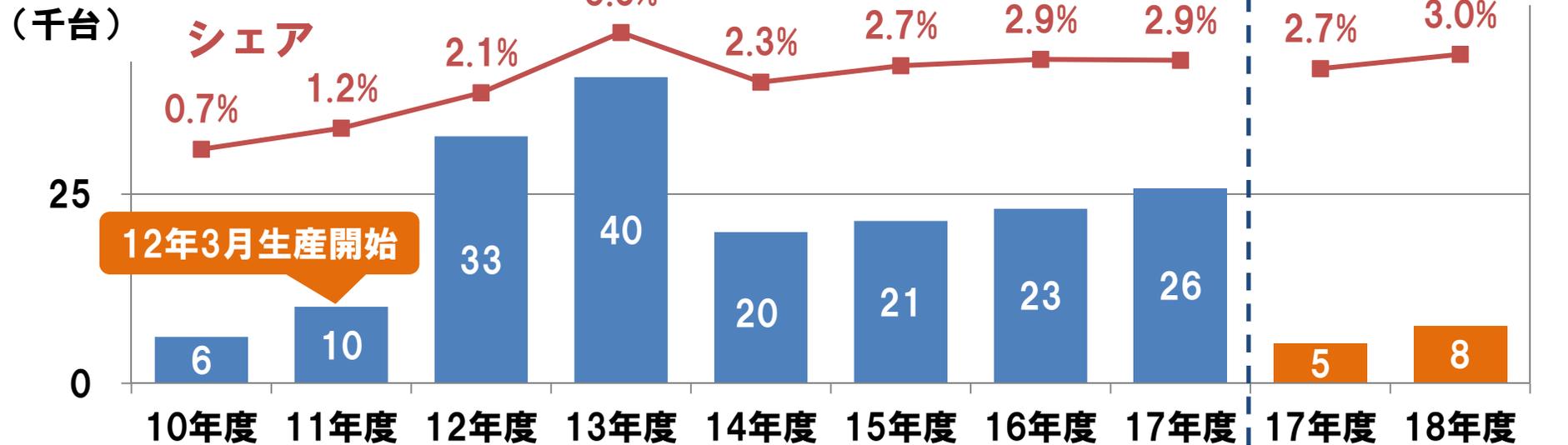


駆込特需の反動減がようやく落ち着く

- 12～13年度のエコカー特需の反動減により停滞していたが、買替え需要が本格化
- 18年度（4～6月）は買換需要本格化に加え、「スイフト」全面改良もあり、前年比143%



タイ国内末端販売



製品相互供給 ⇒ ラインナップを補完

- タイとインドネシアの工場は一体
- 両工場の商品ラインナップを補完
- 1機種当たりの生産を効率化するとともにリスク分散も可能

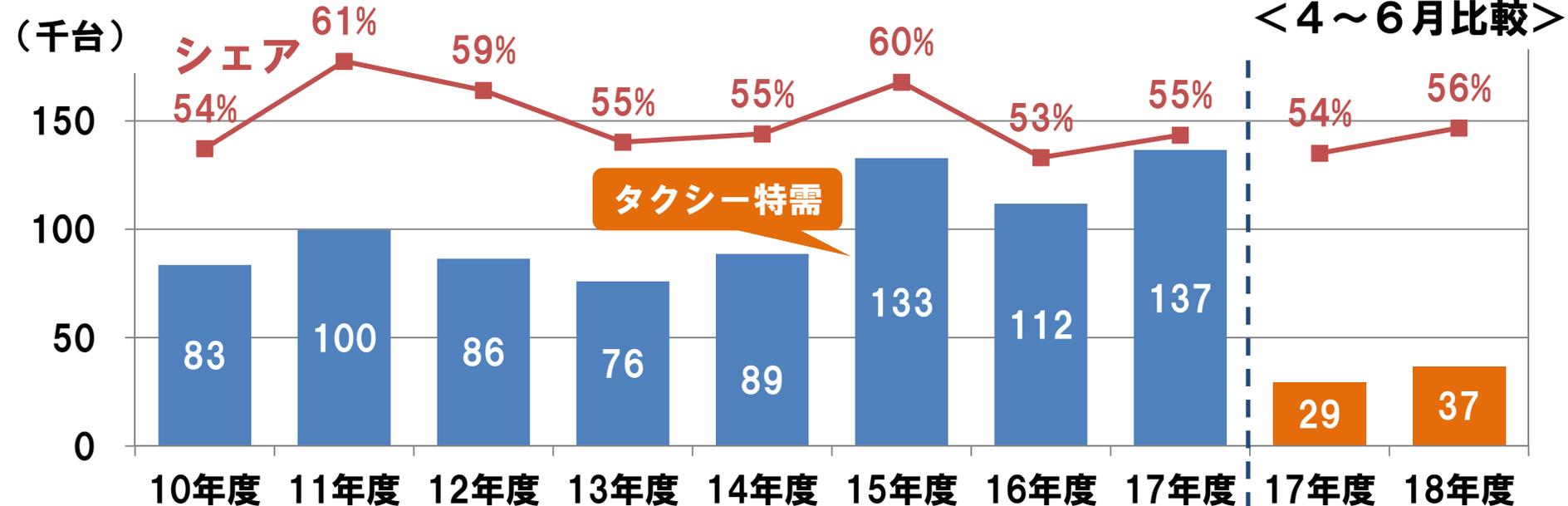


スズキが過半数のシェアを確保

- パキスタンはスズキが初めて四輪車の海外生産を開始（1975年）した国でタクシーを「スズキ」と呼ぶほど浸透
- 17年度は過去最高を更新
- 18年度（4～6月）はルピー安や税制変更影響もあるが、前年比126%

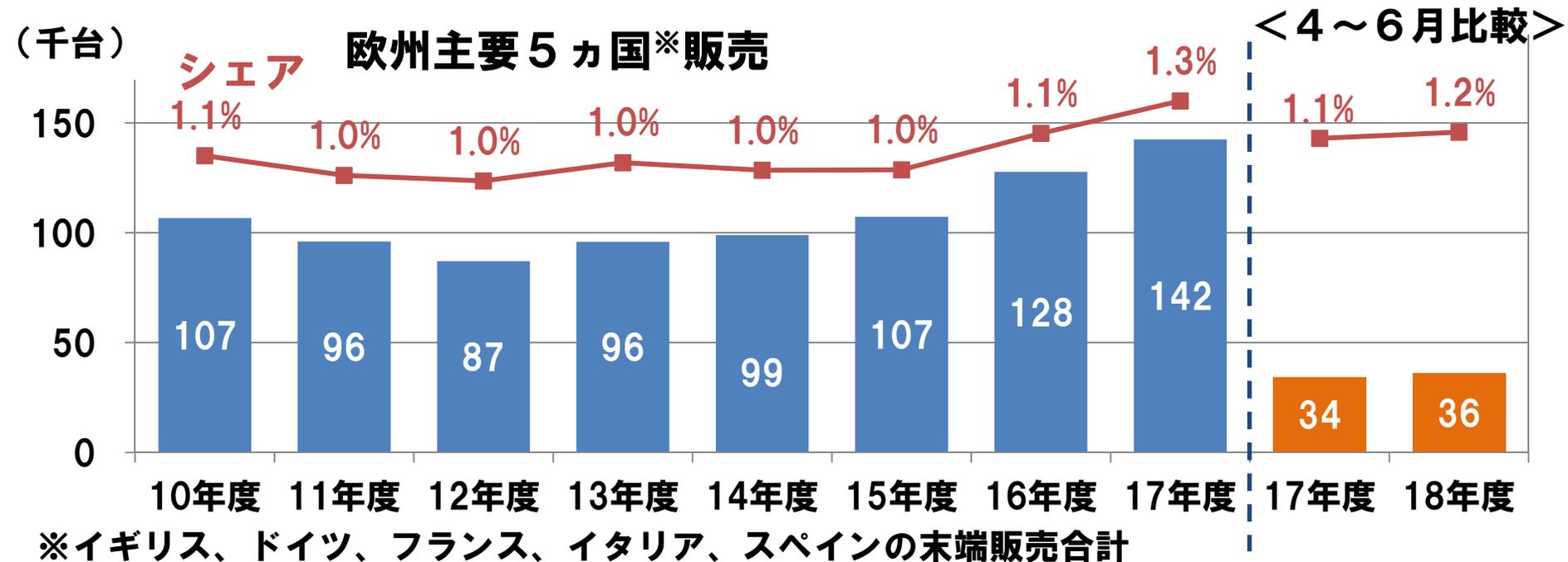


パキスタン国内販売



「スイフト」、「イグニス」、「ビターラ」が貢献

- 18年度（4～6月）は「スイフト」、「イグニス」、「ビターラ」の販売貢献により前年比105%





(説明内容)

1. スズキの概要
2. 中期経営計画進捗
3. インド四輪事業
4. インド除く四輪事業
5. 環境・安全技術

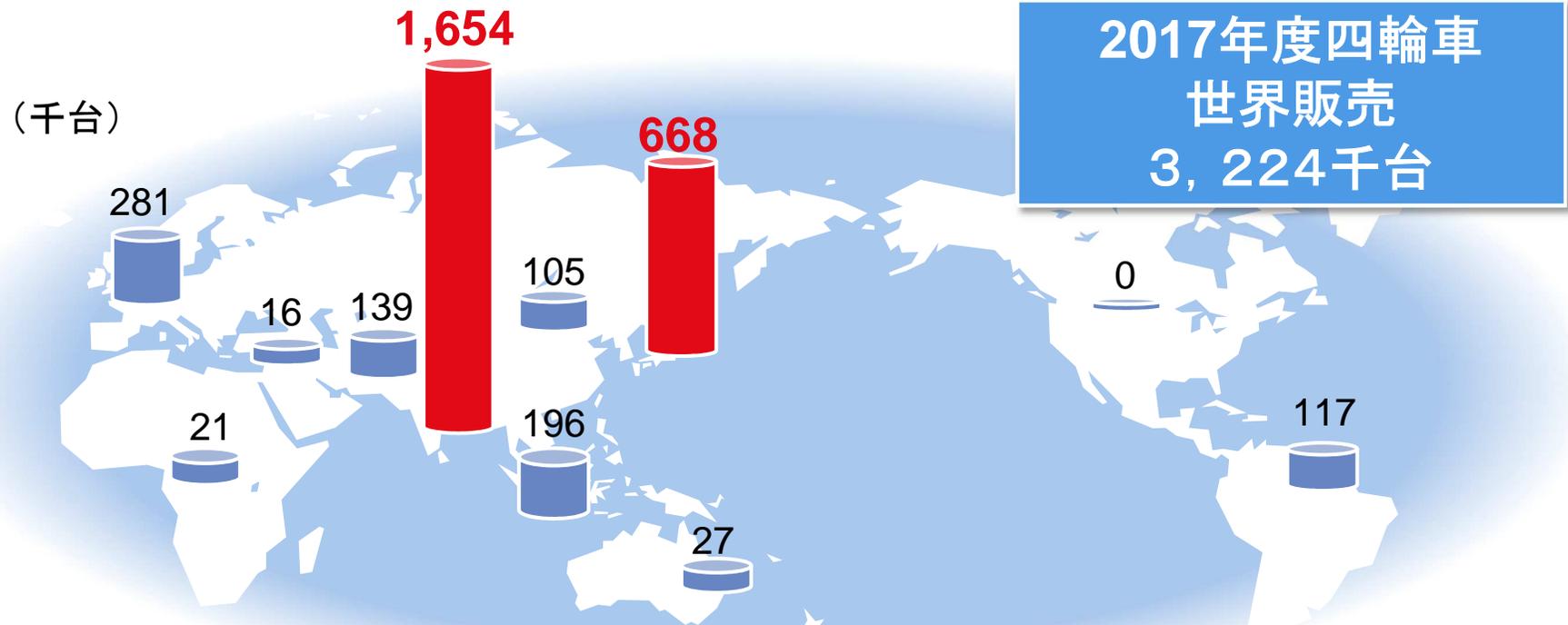
(ご参考)

- ・ 第1四半期決算概要

新開発ハイブリッドシステム

- ・ 駆動用モーター (MGU※1) とオートギヤシフト (AGS※2) を組み合わせたスズキ独自の平行方式ハイブリッドシステム
 - ・ 変速時にMGUの駆動力で補うことでスムーズな加速を実現
- ※1 Motor Generator Unit
 ※2 MTベースにクラッチおよびシフト操作を自動で行う電動油圧式アクチュエーターを採用したトランスミッション

- **小さな車は大きな車に比べて環境への貢献は多大***
- **人口増加が著しい新興市場で多数のお客様に選ばれる車の燃費を改善することが地球環境問題に貢献**



「小さな車、大きな未来」 コンパクトカーの普及 ⇒ 地球環境問題に貢献

内燃機関の改良

DUALJET
ENGINE



BOOSTER JET



AUTO GEAR SHIFT



0. 8L 2気筒ディーゼルエンジン
「DDiS エンジン」



電動化

WAGON R



IGNIS



SOLIO



EV

PHEV

HYBRID

HYBRID

ene-CHARGE

S-eneCHARGE

軽量化

新型軽量プラットフォーム



新型アルトから採用
(従来比60kg軽量化)

ALTO



新型スイフト
(従来比120kg軽量化)

SWIFT



TECT
HEARTECT

- 17年度の日本でのハイブリッドシステム搭載車の比率は52%
- 世界販売の14%がハイブリッドシステム搭載車

WAGON R マイルドハイブリッドのイメージ図



四輪ハイブリッドシステム搭載車 販売台数 (千台)

	15年度世界販売			16年度世界販売			17年度世界販売		
		内、HEV	HEV比率		内、HEV	HEV比率		内、HEV	HEV比率
日本	630	202	32.1%	639	287	44.9%	668	350	52.4%
インド	1,305	46	3.5%	1,445	85	5.9%	1,654	85	5.2%
その他	926	1	0.1%	835	17	2.0%	902	27	3.0%
合計	2,861	249	8.7%	2,918	389	13.3%	3,224	462	14.3%

注. 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。

スズキの予防安全技術

- 2016年度JNCAP予防安全性能アセスメント最高ランク「ASV++」獲得モデルを続々と投入



- 2018年5月31日、小型乗用車「スイフト」がJNCAP衝突安全性能評価で最高ランク「ファイブスター賞」受賞



スイフトHYBRID RS
セーフティパッケージ装着車



- 新型スイフト、新型ワゴンRでは単眼カメラとレーザーレーダーを併用した「デュアルセンサーブレーキサポート」を新たに開発



デュアルセンサー
ブレーキサポート



車線逸脱
警報機能



先行車発進
お知らせ機能



誤発進
抑制機能



ふらつき
警報機能



ハイビーム
アシスト機能





(説明内容)

1. スズキの概要
2. 中期経営計画進捗
3. インド四輪事業
4. インド除く四輪事業
5. 環境・安全技術
(ご参考)

XBEE

- ・新ジャンルの小型クロスオーバーワゴン「クロスビー」を2018年12月より日本で発売
- ・使いやすく広い室内空間を持つワゴンとSUVの楽しさを融合
- ・予防安全技術「スズキ セーフティ サポート」を採用
- ・「セーフティ・サポートカー」の「サポカーSワイド」に該当

・第1四半期決算概要

増収増益、売上高・各利益過去最高※

(億円)	当第1四半期 (’18/4-6)	前年同期 (’17/4-6)	増	減
			増減率	
売上高	9,875	8,693	+1,182	+13.6%
国内売上	2,963	2,669	+294	+11.0%
自 社	2,702	2,426	+276	+11.4%
OEM	261	243	+18	+7.4%
海外売上	6,912	6,024	+888	+14.7%
営業利益 (利益率)	1,165 (11.8%)	851 (9.8%)	+314	+36.9%
経常利益 (利益率)	1,331 (13.5%)	995 (11.4%)	+336	+33.8%
親会社株主に帰属 する四半期純利益 (利益率)	859 (8.7%)	654 (7.5%)	+205	+31.3%

※ 第1四半期決算公表(2003年6月期)以来、過去最高

国内・海外・連結いずれも過去最高※

(億円)	四輪			二輪			マリン他			合計			内、為替 換算影響
	当期	前期	増減	当期	前期	増減	当期	前期	増減	当期	前期	増減	
国内計	2872	2574	298	55	55	▲0	36	40	-4	2963	2669	294	
自 社	2611	2331	280	55	55	▲0	36	40	-4	2702	2426	276	
OEM	261	243	18							261	243	18	
海外計	6134	5299	835	588	561	27	190	164	26	6912	6024	888	-204
欧 州	1201	1106	95	121	145	-24	54	56	-2	1376	1307	69	74
北 米	4	4	▲0	83	94	-11	98	73	25	185	171	14	-2
アジア	4335	3644	691	309	249	60	17	13	4	4661	3906	755	-278
インド	3355	2769	586	128	101	27	1	1	0	3484	2871	613	-212
〃以外	980	875	105	181	148	33	16	12	4	1177	1035	142	-66
その他	594	545	49	75	73	2	21	22	-1	690	640	50	2
総合計	9006	7873	1133	643	616	27	226	204	22	9875	8693	1182	-204
内、為替 換算影響			-194			-11			1				-204

注. 当期…2018年4～6月期、前期…2017年4月～6月期、北米…米国・カナダ、北米四輪車…部品用品等

※第1四半期決算公表(2003年6月期)以来、過去最高

四輪・マリン他・日本・欧州・アジアの利益額は過去最高※

(億円)

《事業部別業績》

	当第1四半期 ('18/4-6)	前年同期 ('17/4-6)	増減		
			増減	増減率	
四輪	売上高	9,006	7,873	+1,133	+14.4%
	営業利益	1,094	794	+300	+37.8%
	(" 率)	(12.1%)	(10.1%)		
二輪	売上高	643	616	+27	+4.4%
	営業利益	21	20	+1	+4.8%
	(" 率)	(3.3%)	(3.3%)		
マリン他	売上高	226	204	+22	+10.8%
	営業利益	50	37	+13	+35.3%
	(" 率)	(22.0%)	(18.0%)		
連結	売上高	9,875	8,693	+1,182	+13.6%
	営業利益	1,165	851	+314	+36.9%
	(" 率)	(11.8%)	(9.8%)		

《所在地別業績》

	当第1四半期 ('18/4-6)	前年同期 ('17/4-6)	増減		
			増減	増減率	
日本	売上高	5,443	4,984	+459	+9.2%
	営業利益	507	472	+35	+7.4%
	(" 率)	(9.3%)	(9.5%)		
欧州	売上高	1,609	1,576	+33	+2.1%
	営業利益	77	64	+13	+21.2%
	(" 率)	(4.8%)	(4.0%)		
アジア	売上高	4,968	4,164	+804	+19.3%
	営業利益	536	327	+209	+64.0%
	(" 率)	(10.8%)	(7.8%)		
その他	売上高	438	402	+36	+9.1%
	営業利益	23	13	+10	+82.1%
	(" 率)	(5.2%)	(3.1%)		

※第1四半期の事業部別業績、所在地別業績を公表以来、過去最高

設備投資・減価償却費・研究開発費

	当第1四半期 ('18/4-6)	前年同期 ('17/4-6)	増 減	営業利益 為替影響
米ドル	109円	111円	▲2円	▲3億円
ユーロ	130円	122円	+8円	+28億円
インドルピー	1.64円	1.74円	▲0.10円	▲46億円
インドネシアルピア ^{※1}	0.79円	0.84円	▲0.05円	▲8億円
タイバーツ	3.42円	3.24円	+0.18円	▲3億円
その他	—	—	—	▲9億円
合計				▲41億円

※2

※1. インドネシアルピアは100ルピア当り

2. パキスタンルピー▲10億円、メキシコペソ▲4億円、ポンド+5億円、他

	当第1四半期 ('18/4-6)	前年同期 ('17/4-6)	増 減
(当社単独)	98億円	101億円	▲3億円
(子会社)	682億円	316億円	+366億円
設備投資	780億円	417億円	+363億円
減価償却費	327億円	402億円	▲75億円
研究開発費	317億円	300億円	+17億円

期初予想を据置

(億円)

	通期予想		
	18年度予想	17年度実績	増減
売上高	38,000	37,572	+428
営業利益 (利益率)	3,400 (8.9%)	3,742 (10.0%)	▲342
経常利益 (利益率)	3,500 (9.2%)	3,828 (10.2%)	▲328
当期純利益* (利益率)	2,050 (5.4%)	2,157 (5.7%)	▲107

	通期予想		
	18年度予想	17年度実績	増減
設備投資	2,500	2,134	+366
減価償却費	1,500	1,509	▲9
研究開発費	1,600	1,394	+206

*親会社株主に帰属する当期純利益

《営業利益 増減要因》

増減要因	
為替影響	▲220
研究開発費の増	▲200
諸経費等の増	▲200
売上・構成変化等	▲2
原価低減	+280
合計	▲342

《為替レート・為替影響》

	通期予想			営業利益 為替影響
	18年度予想	17年度実績	増減	
米ドル	105円	111円	▲6円	▲37
ユーロ	130円	130円	±0円	+5
インドルピー	1.65円	1.73円	▲0.08円	▲119
インドネシア*	0.78円	0.83円	▲0.05円	▲22
タイバーツ	3.30円	3.36円	▲0.06円	+3
※インドネシアは 100ルピア当り				▲50
その他通貨 為替影響額 計				▲220

四輪車は生産・販売ともに過去最高※を更新

(千台)	第1四半期 生産台数				第1四半期 販売台数			
	当第1四半期	前年同期	増減	増減率	当第1四半期	前年同期	増減	増減率
	('18/4-6)	('17/4-6)			('18/4-6)	('17/4-6)		
<四輪車>								
日本	244	233	+11	+4.7%	173	160	+14	+8.5%
欧州	46	49	▲3	▲5.9%	74	70	+4	+5.9%
アジア	577	499	+77	+15.5%	570	470	+100	+21.2%
(内、インド)	(481)	(403)	(+77)	(+19.2%)	(464)	(368)	(+95)	(+25.9%)
その他	1	0	+0	+96.8%	45	41	+3	+8.2%
合計	867	782	+86	+11.0%	862	741	+121	+16.3%
<二輪車>								
日本	36	37	▲1	▲3.5%	19	19	▲1	▲2.9%
欧州	—	—	—	—	16	15	+1	+9.1%
北米	1	1	+0	+4.4%	12	11	+1	+6.2%
アジア	376	333	+43	+13.1%	340	295	+46	+15.5%
その他	13	9	+4	+41.6%	36	38	▲2	▲5.6%
合計	425	379	+46	+12.1%	423	378	+45	+11.9%

※第1四半期の世界生産・世界販売を公表以来、過去最高

期初予想を据置き

通期生産台数

(千台)	通期生産台数			
	予想 (18年度)	前期実績		
		(17年度)	増減	増減率

通期販売台数

(千台)	通期販売台数			
	予想 (18年度)	前期実績		
		(17年度)	増減	増減率

<四輪車>

日本	981	971	+10	+1.0%
欧州	173	180	▲7	▲4.0%
アジア	2,257	2,185	+72	+3.3%
その他	2	2	▲0	▲12.5%
合計	3,413	3,338	+75	+2.2%

675	668	+7	+1.0%
280	281	▲1	▲0.3%
2,157	2,093	+64	+3.0%
187	182	+5	+3.0%
3,299	3,224	+75	+2.3%

<二輪車>

日本	135	152	▲17	▲11.3%
欧州	—	—	—	—
北米	4	4	▲0	▲6.6%
アジア	1,496	1,431	+65	+4.5%
その他	50	41	+9	+23.1%
合計	1,685	1,628	+57	+3.5%

64	60	+4	+7.6%
50	40	+10	+25.0%
40	35	+5	+13.5%
1,317	1,261	+56	+4.5%
175	184	▲9	▲5.0%
1,646	1,580	+66	+4.2%

..... 将来予想に関する注意事項

- ※このプレゼンテーション資料に記載した将来予想は、現時点で入手可能な情報及び仮定に基づき当社が判断したもので、リスクや不確実性を含んでおり、当社としてその実現を約束する趣旨のものではありません。
- ※実際には、様々な要因の変化により大きく異なることがありますことをご承知おき下さい。
- ※実際の業績に影響を及ぼす可能性がある要因には、主要市場における経済情勢及び需要の動向、為替相場の変動（主に米ドル／円相場、ユーロ／円相場、インドルピー／円相場）などが含まれます。