

SUZUKI MOTOR CORPORATION



スズキ株式会社
2019年度春版

完成検査業務全般について、社外の専門家による客観性・中立性を確保した上での徹底的な調査・検証結果を4月12日に国土交通省へ提出し公表しました。また、これに伴うリコールについても実施することとなりました。

お客様やお取引先様をはじめとする当社を取り巻く全てのステークホルダーの皆様に、多大なご心配、ご迷惑をおかけいたしましたこと、心よりお詫び申し上げます。

今後は、経営陣と全従業員が危機感を持って受け止め、コンプライアンス意識を持ち、全社一丸となって再発防止策を徹底的・永続的に進めることによって、ステークホルダーの皆様からの信頼を取り戻してまいります。

(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)
- ・ 18年度決算概要



(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)
 - ・ 18年度決算概要

- 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



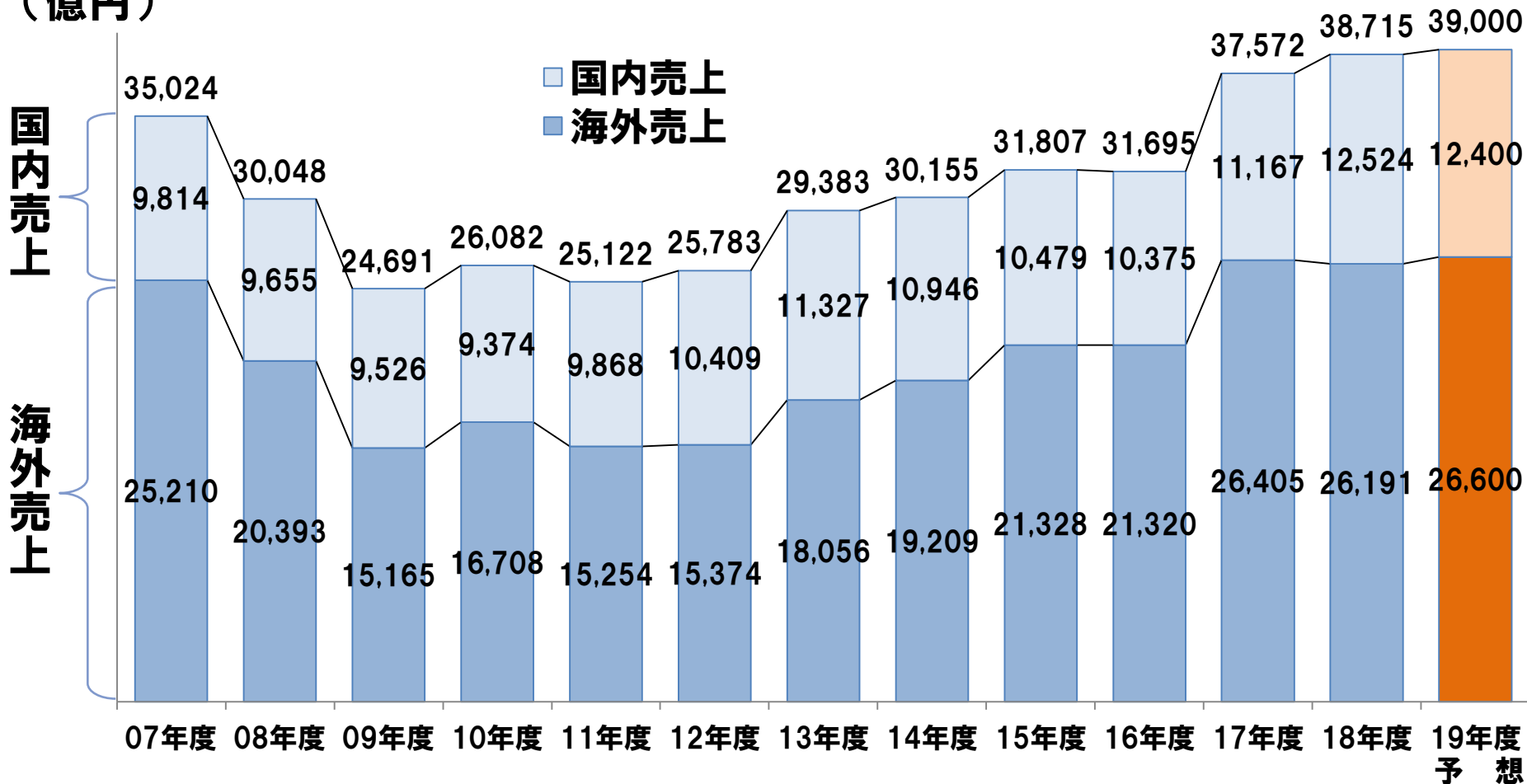
創業の地
浜松市中島町

アジアを中心に世界20カ国・地域で生産



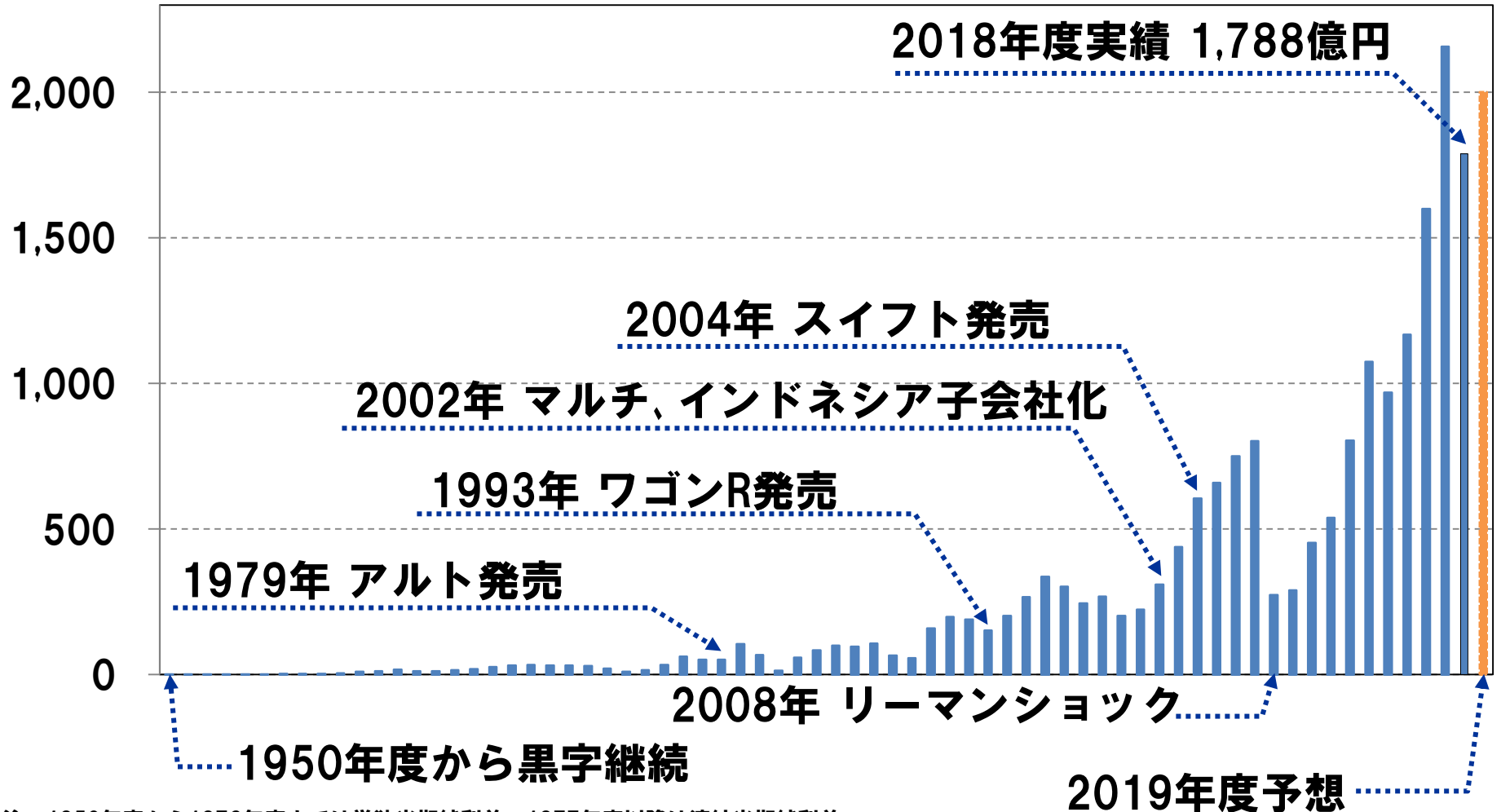
18年度は2期連続増収で過去最高を更新

(億円)



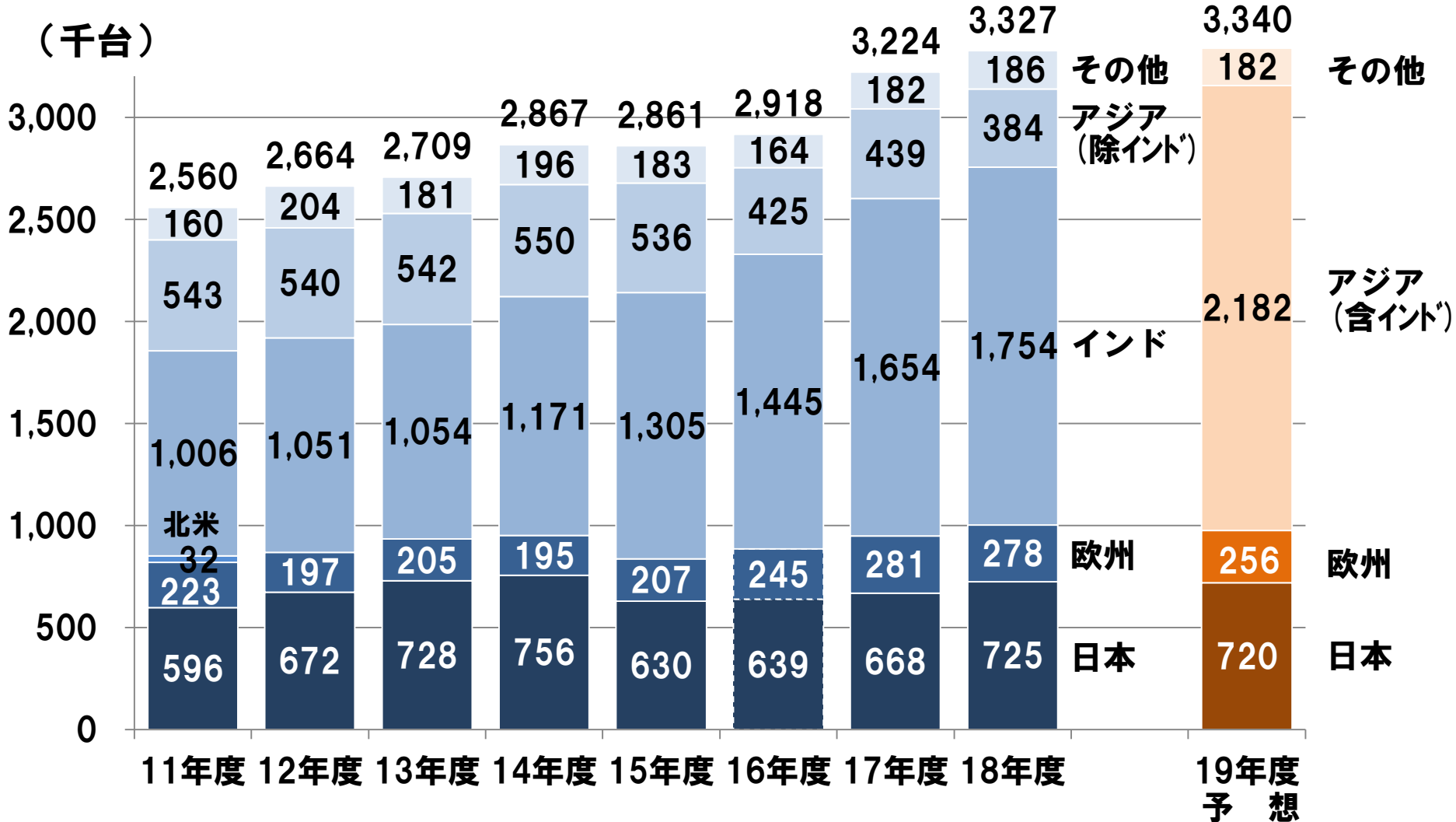
60年以上 連続黒字 堅実経営
リーマンショック時も黒字を維持

(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

18年度は3期連続で増加し過去最高を更新





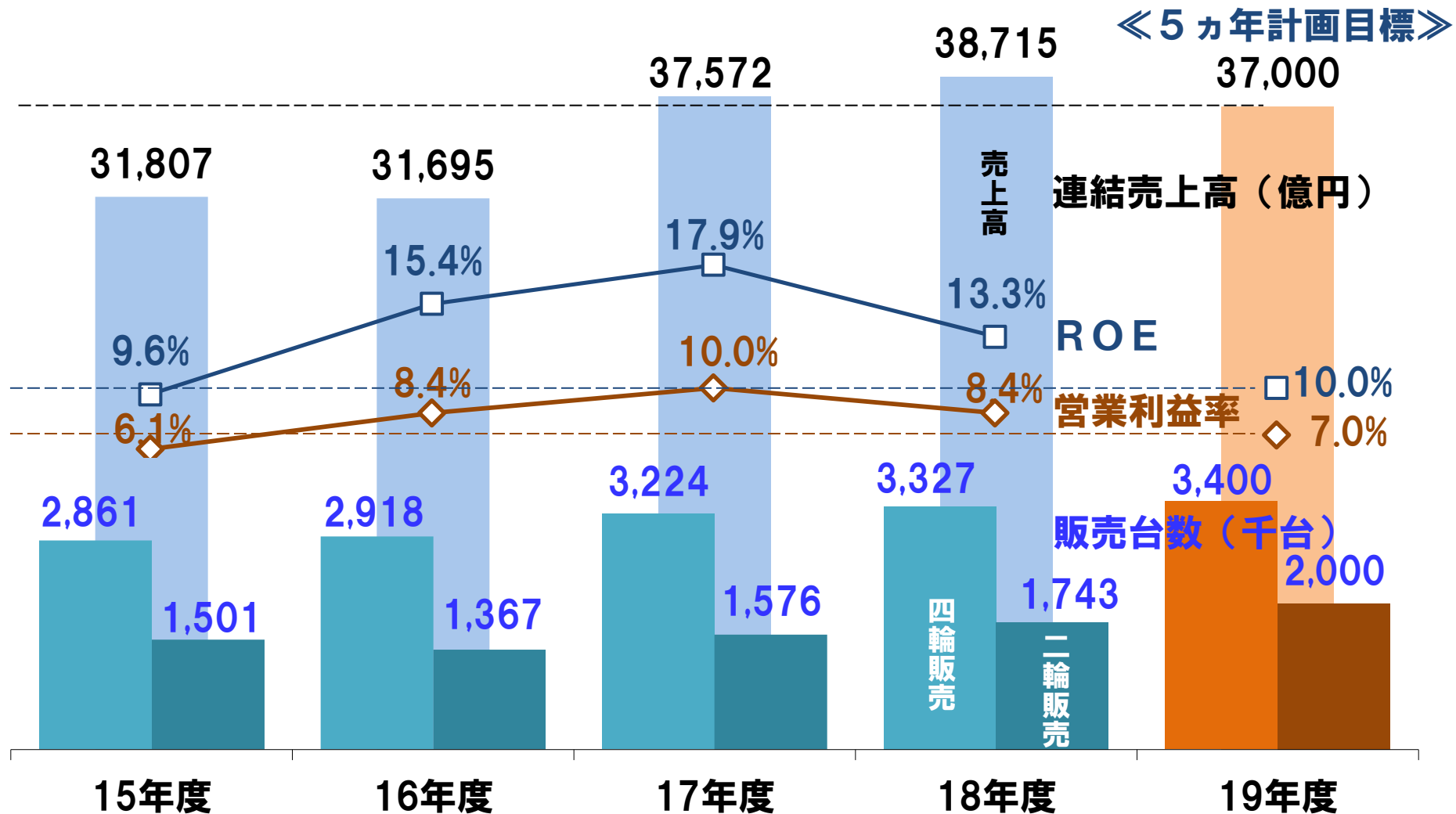
SWIFT

- ・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)
- ・ 18年度決算概要

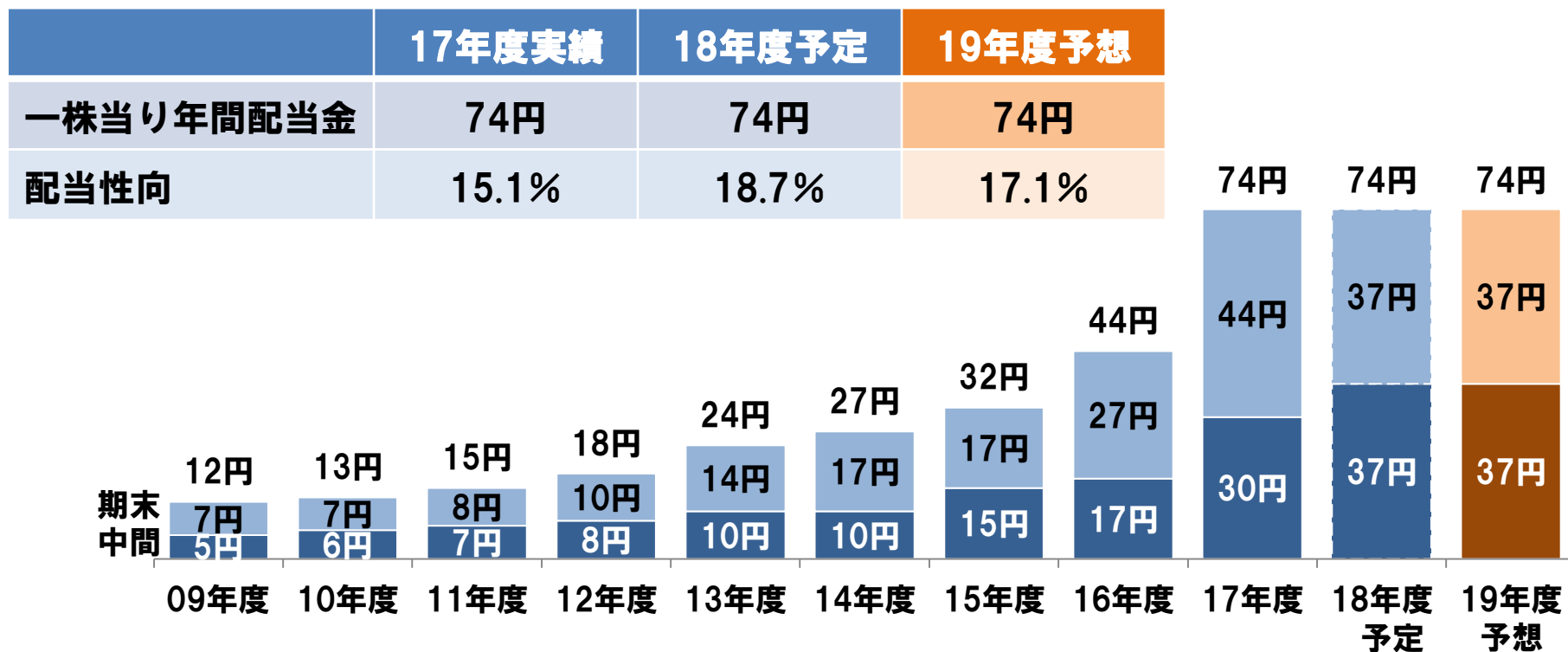
- 2015年6月に2015～19年度の5ヵ年計画「SUZUKI NEXT100」を公表
- 主要目標値（売上高、営業利益率、ROE）を2017年度に達成



中期経営計画進捗

「株主還元」配当性向

- 18年度 年間74円（配当性向18.7%） > 目標15%以上
- 配当方針
 - ・ 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（19年3月末40.9%）の改善も重要な課題
 - ・ 18年度は当期純利益が減少したが、安定配当の観点から据置き



		～11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18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

- 保有…毎年、取締役会で保有の適否を検証（企業価値向上・資本コスト等）
売却対象とした株式の縮減

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

- フォルクスワーゲンAG 4,397千株（2015年売却）
- SUBARU 13,690千株（2016年売却）
- アサヒグループホールディングス 527千株（2017年売却）

4月1日付で「二輪カンパニー」新設

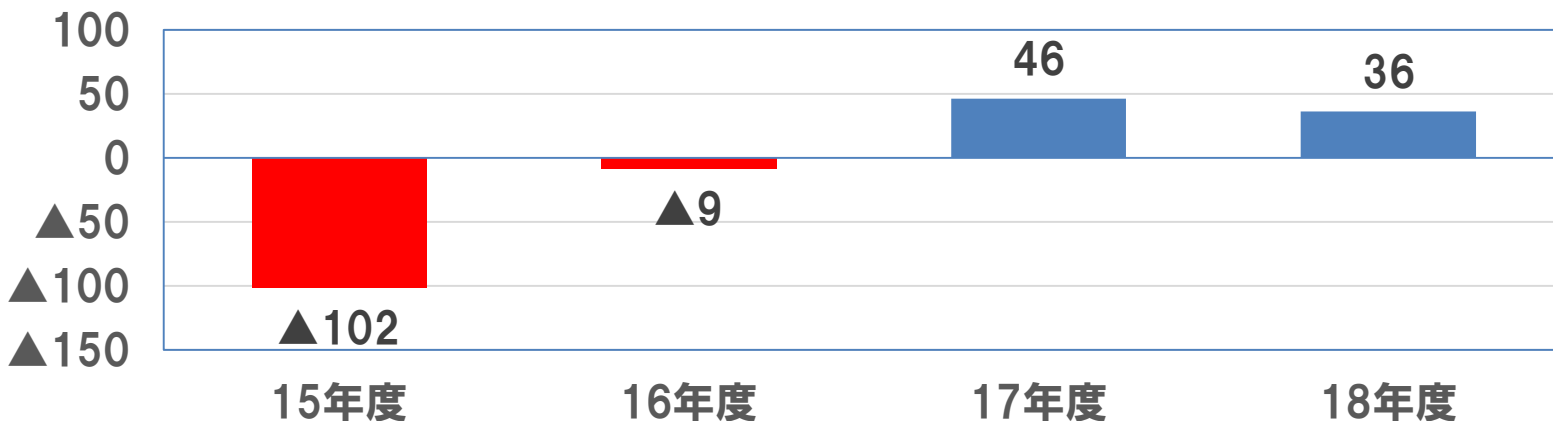
- 中期経営計画で選択と集中による赤字体質からの脱却を推進

- ・ 150cc以上
 - ・ バックボーン
 - ・ スポーツ
- (低価格帯から中・高価格帯へシフト)

- 2019年4月1日付で社内カンパニー化

- ・ 独立採算で、積極的に事業正常化への解決策を見出し、収益事業への転換を図る
- ・ 売上増、固定費削減により達成を目指す

二輪事業 営業利益推移 (億円)



四輪車

- WCA主催のワールドアーバンカーTOP 3に3年連続で選出
(17年イグニス、18年スイフト、19年ジムニー)
- ジムニーは「2019ワールド・アーバン・カー」
受賞に加え、「2019ワールド・カー・デザイン・
オブ・ザ・イヤー」TOP 3にも選出
- スイフトが日本 (RJC) とインド (ICOTY) で
カーオブザイヤーを3世代連続で受賞

Jimny



WINNER
WORLD CAR AWARDS
2019 WORLD URBAN CAR



TOP THREE IN THE WORLD
2019 WORLD CAR AWARDS
WORLD CAR DESIGN OF THE YEAR

二輪車

- 2017年以降、GSX-Rシリーズ、V-Stromシリーズ、
KATANAなど魅力的な大型機種を継続的に投入



KATANA

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

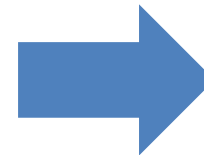
- 従来の「地産地消」生産体制の欠点
 - ・ 生産拠点分散化による生産コスト増
 - ・ 型治具、生産設備の重複

「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

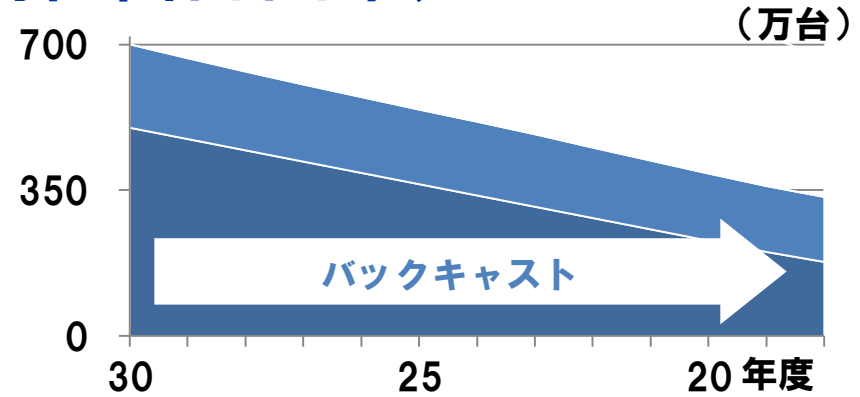
長期展望に立ち、次期経営計画策定へ

自動車産業は大変革の時代

- 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る

2030年のインド市場

- 2030年頃にインド市場は1000万台規模に成長する可能性
- 現在のシェア50%を維持すると、スズキは500万台の規模
- そのほかの市場を200万台とすると、スズキ全体で700万台
⇒ 計画というよりは理論値



未来をかけた挑戦

- 現在の倍以上の規模となる全く未知の領域
- 発想を変えて、ヒト、モノ、カネの経営資源を効果的に配分
- 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

以上を踏まえ、次期経営計画を策定

3月20日、トヨタとの新たな協業検討合意を発表

項目	内容
トヨタ強味の電動化技術、電動車供給	HEVシステム供給（グローバル）、HEV技術普及（インド）、電動車OEM供給（欧州）
スズキ強味の小型車・パワートレイン供給	スズキ小型車供給（インド）、デンソー・トヨタ支援の新開発エンジンのトヨタポーランド工場生産及び供給（欧州）、インド小型車の供給（アフリカ）
両社の強み生かした開発・生産領域協業	CセグMPV共同開発と供給（インド）、トヨタインド工場にてターラブレツツァ生産（インド）

トヨタとの提携概要

環境技術

安全技術

情報技術

商品・ユニット補完等

インドでハイブリッド車などの相互供給

インドでトヨタにスズキ開発EVをOEM

小型超高効率パワートレイン開発

トヨタインド工場ですズキ車生産

アフリカ市場を開拓

（環境）

燃費向上、次世代車両開発、
環境負荷物質の低減・使用代替、
工場排水の浄化、
工場・オフィスの節水徹底、
大気汚染の抑制、3Rの推進、
グリーン調達の推進、LCAの実施

（ガバナンス）

コンプライアンスの取り組み

（社会）

福祉車両、スズキセーフティサポート、
交通安全の取組み、
スズキ財団、スズキ教育文化財団、
教育支援活動、スズキ歴史館、
工場・代理店・海外グループ会社の取組み、
ダイバーシティ、女性活躍推進の取組み、
お取引様とともに、
企業価値の向上

3 すべての人に
健康と福祉を



4 質の高い教育を
みんなに



5 ジェンダー平等を
実現しよう



6 安全な水とトイレ
を世界中に



7 エネルギーをみんなに
そしてクリーンに



8 働きがいも
経済成長も



9 産業と技術革新の
基盤をつくろう



11 住み続けられる
まちづくりを



12 つくる責任
つかう責任



13 気候変動に
具体的な対策を



14 海の豊かさを
守ろう



15 陸の豊かさも
守ろう



16 平和と公正を
すべての人に





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

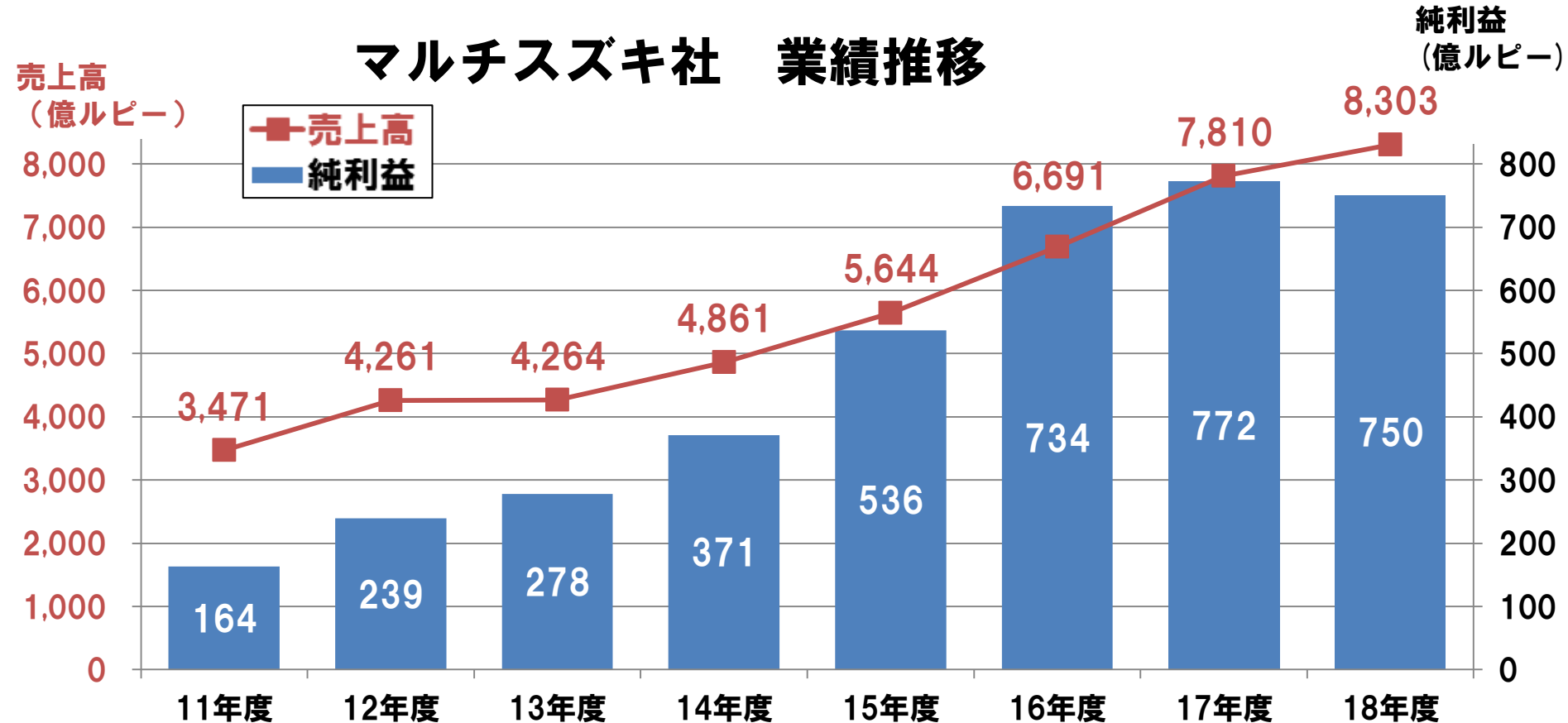
(説明内容)

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)
- ・ 18年度決算概要

18年度は増収減益

- 18年度は、ルピー安、原材料価格上昇、販売関連費用増加等により減益

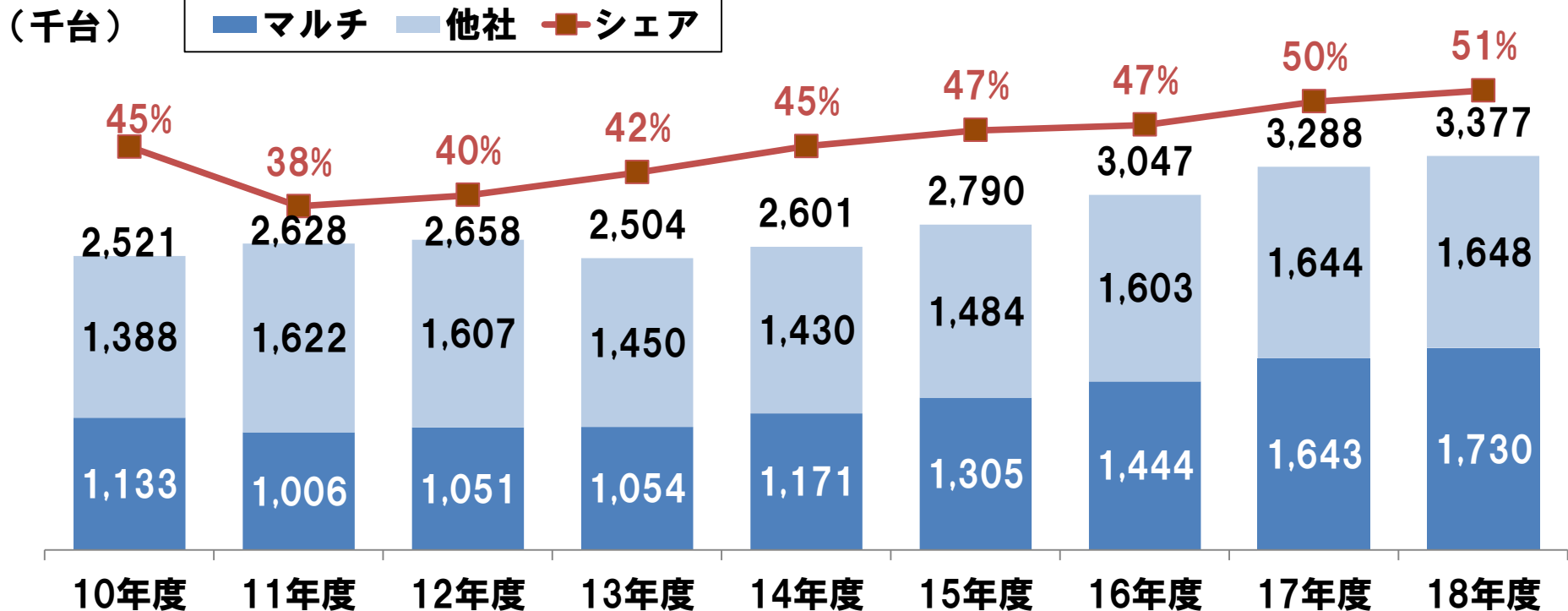
マルチスズキ社 業績推移



注. 単独決算数値、2015年度以降はインドAS(インド版IFRS)

全体市場とマルチスズキの販売台数推移

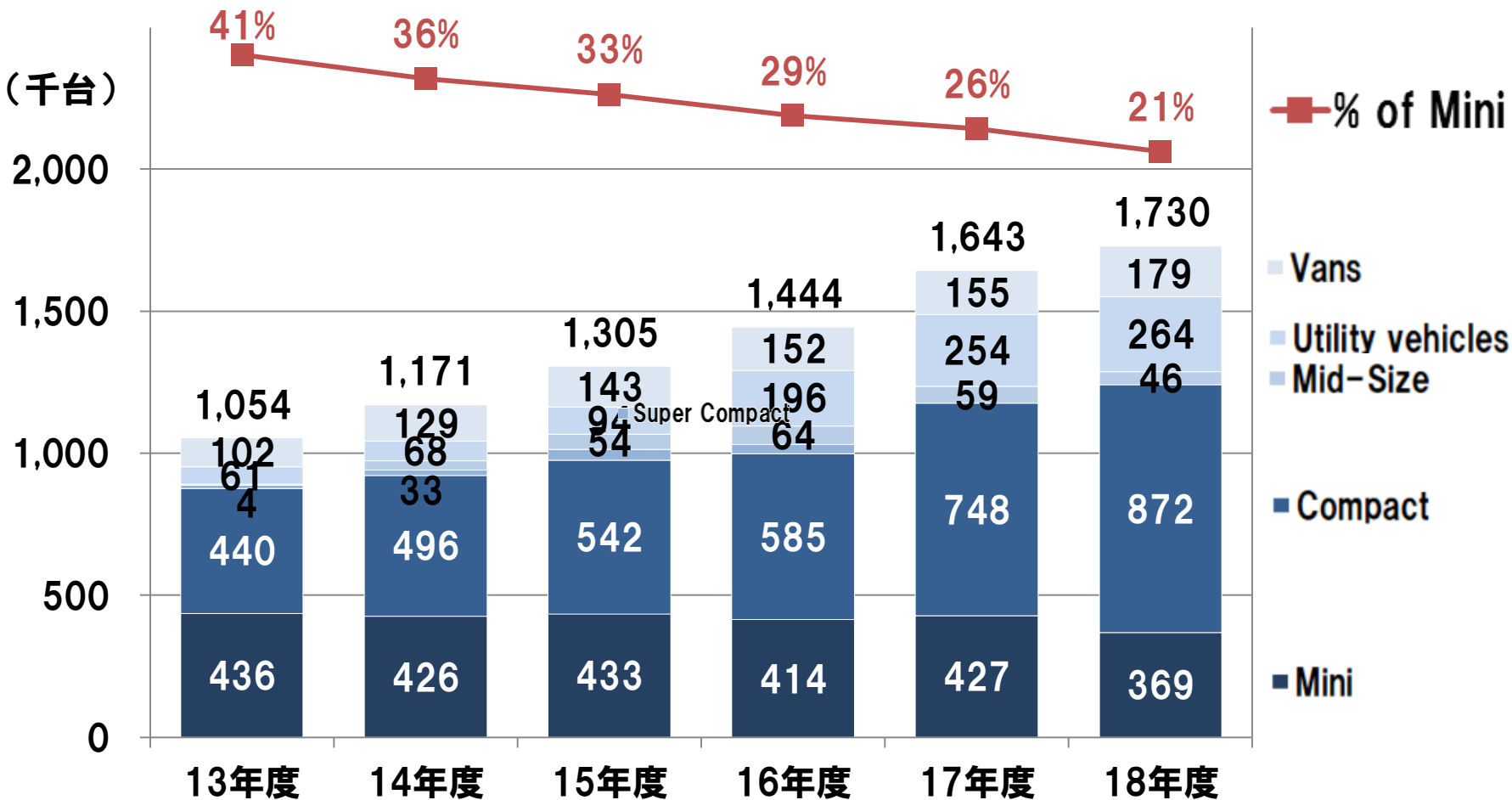
- 18年度マルチスズキの乗用車販売は過去最高を更新
但し、7～12月は前年割れ、1～3月も前年並みと低迷
- 金利上昇による景気悪化、燃料価格上昇、自動車保険規制等が影響



注. 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2割まで低下、コンパクト、ユーティリティー割合が増加



注. 商用車除く卸販売ベース

現在の主なラインナップ

Utility vehicles

NEW



ERTIGA
(1500ccGE/DE, 1300ccDE)

NEXA



S-CROSS
(1300ccDE)



VITARA BREZZA
(1300ccDE)

Mid-Size

NEW NEXA



CIAZ
(1500ccGE/DE, 1300ccDE)

Mini

NEW



ALTO 800
(800ccGE)



ALTO K10
(1000ccGE)

Compact

NEW



SWIFT
(1200ccGE, 1300ccDE)



CELERIO
(1000ccGE, 800ccDE)



WAGON R
(1000ccGE, 1200ccGE)

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）
 - ・ 2019年3月末 2,264店舗

- **NEXA店**
 - ・ プレミアム車販売網として2015年7月に開設
 - ・ 2019年3月末 360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
 - ・ 2019年3月末 310店舗

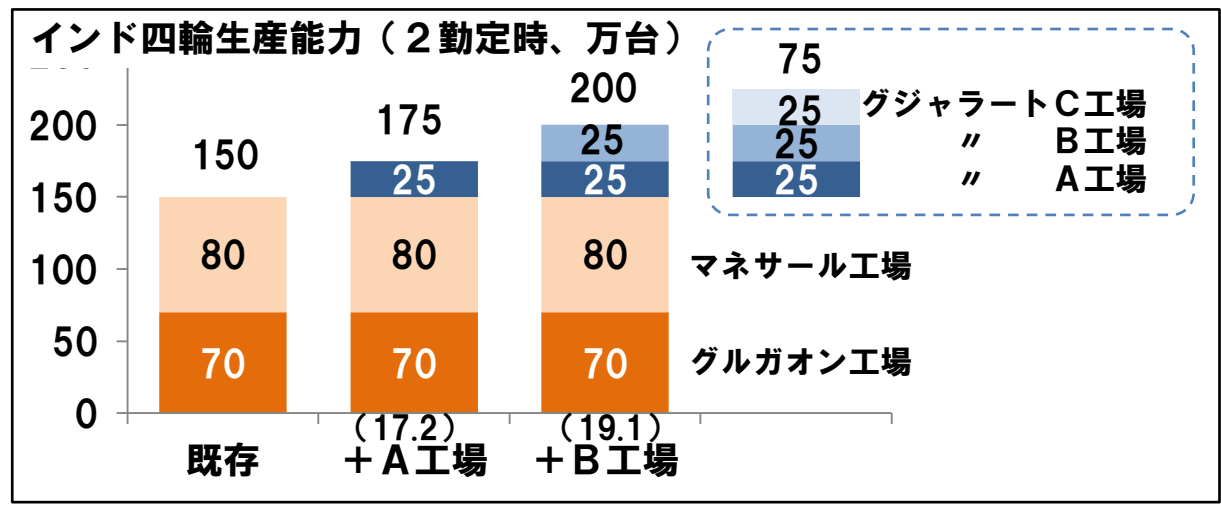
- **True Value店**
 - ・ 新しいコンセプトに基づく中古車販売網
 - ・ 2019年3月末 247店舗

SUPER CARRY



グジャラート工場立上げ

- グジャラート A工場稼働 (2017年2月)
 - " B工場稼働 (2019年1月)
 - 更にC工場も計画 (2020年4月稼働)
- } 計75万台



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



グジャラート工場開所式 リチウムイオン電池工場定礎式

- 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



インドにEV投入

- 2017年11月、2020年頃インド市場にEVモデルを投入することを発表
- 2018年10月より、プロトタイプ車50台の走行テストを実施
- 実走テストのフィードバックをEV生産に活かす



Proto-type EV

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



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)
- ・18年度決算概要

スペースシア、クロスビーが貢献

- 18年度は「スペースシア」、「クロスビー」の貢献により前年超え
- 7月、「ジムニー」、「ジムニーシエラ」、12月、「ラパンモード」、「スペースギア」など新型車を投入



Lapin MODE

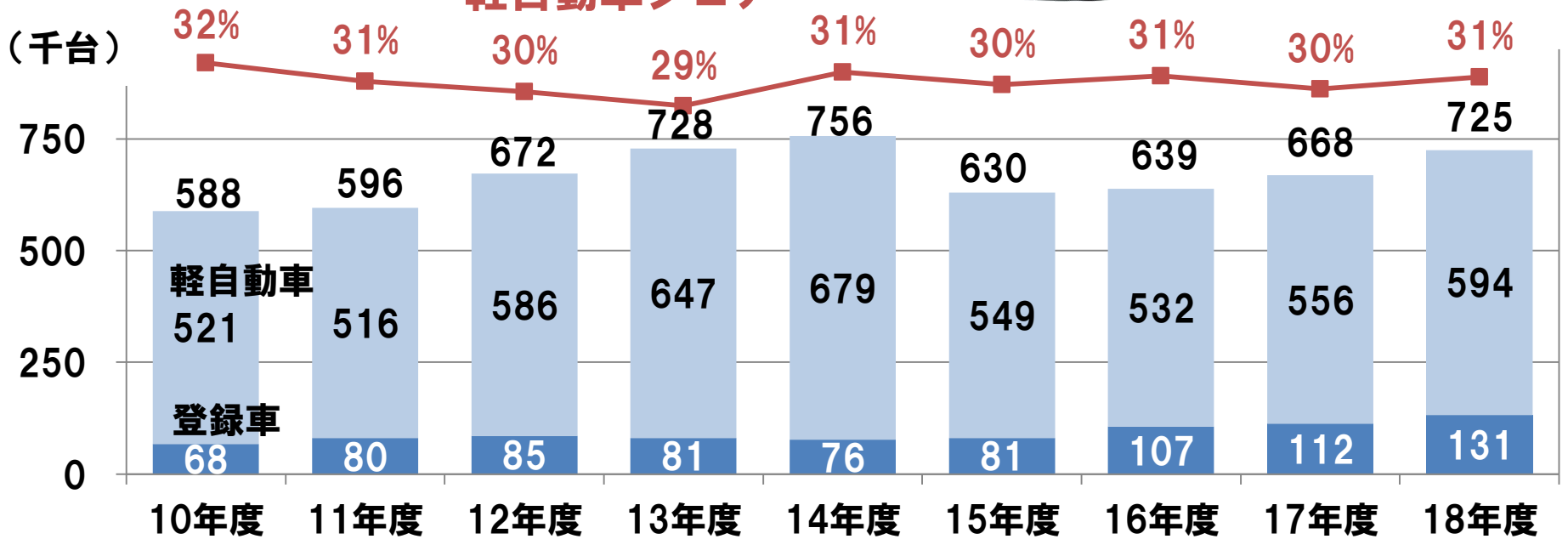


GEAR Spacia



国内登録・届出台数

軽自動車シェア



商用車が増加したものの前年割れ

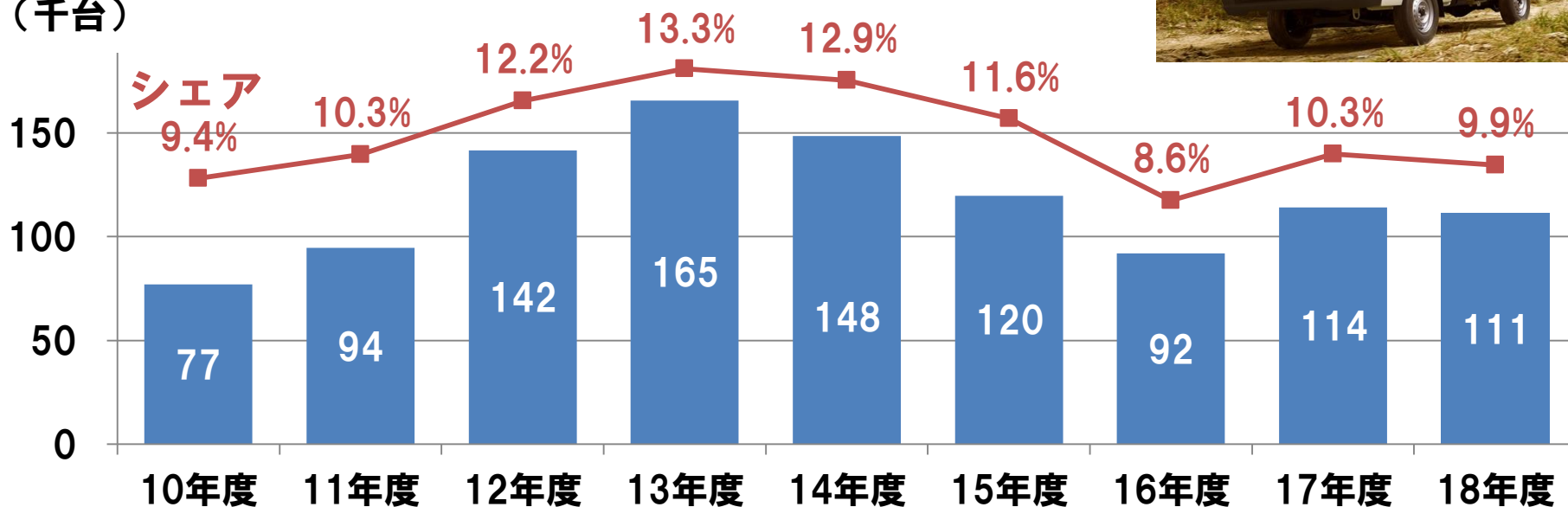
- 18年度は商用車が増加したものの、11月以降の全体市場縮小の影響により前年比97%

(参考)

- ・ 4月、「エルティガ」に「スポーツ」を追加
- ・ 4月、新型小型トラック「キャリイ」を発表



インドネシア国内末端販売（12年度以前は卸販売）
（千台）

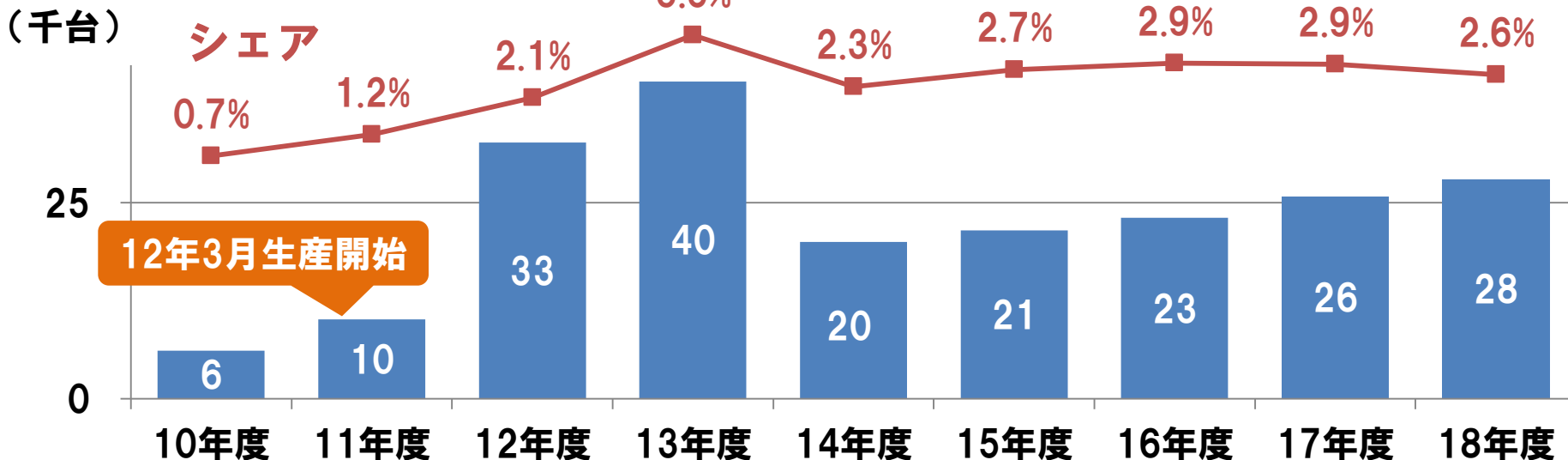


駆込特需の反動減がようやく落ち着く

- 全体市場は12～13年度のエコカー特需反動減により停滞していたが、買替需要が本格化
- 18年度の全体市場は、13年度以来、5年ぶりに100万台を回復
- スズキの18年度は買替需要本格化に加え、「スイフト」全面改良もあり、前年比108%



タイ国内末端販売

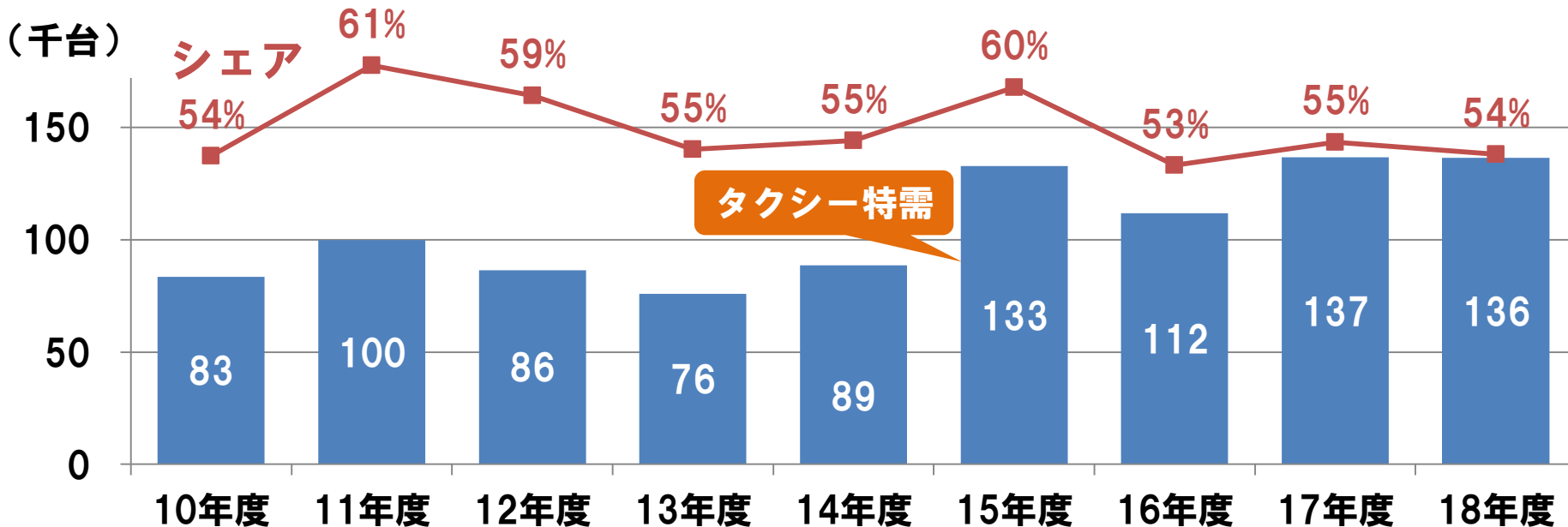


スズキが過半数のシェアを確保

- 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
- 18年度はルピー安や税制変更影響の中、前年並みを販売

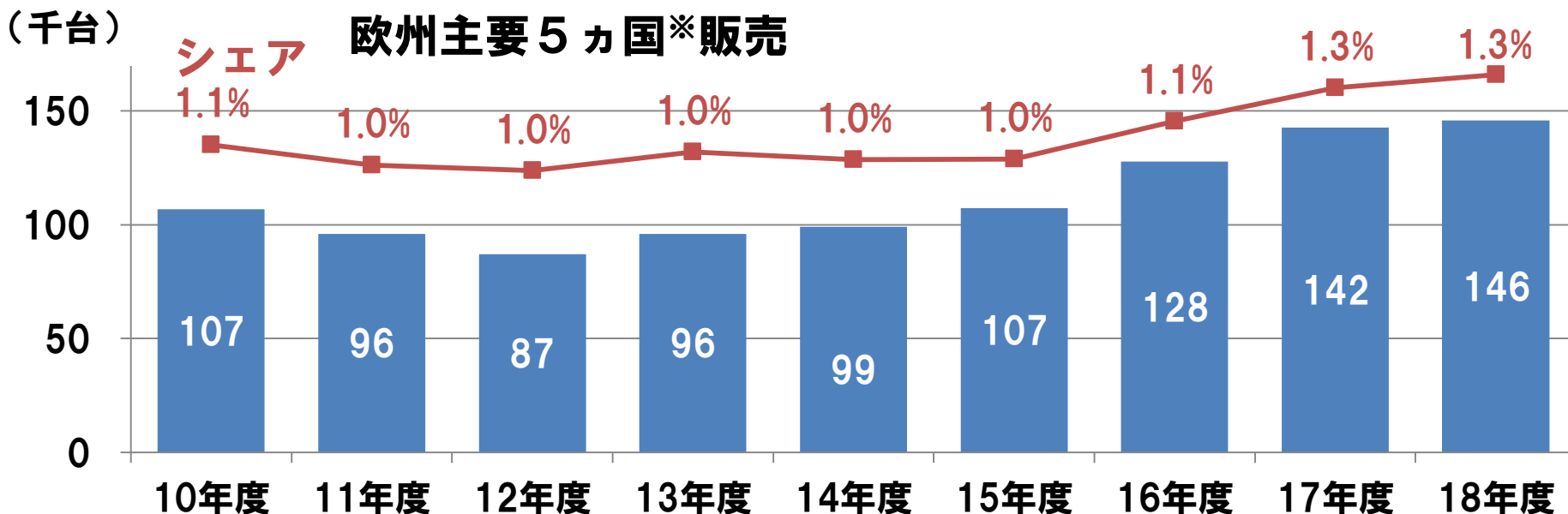


パキスタン国内販売



「スイフト」、「イグニス」が貢献

- 18年度は「スイフト」「イグニス」の販売貢献があったものの、ハンガリー工場の一時的な生産減により前年並み



※イギリス、ドイツ、フランス、イタリア、スペインの末端販売合計



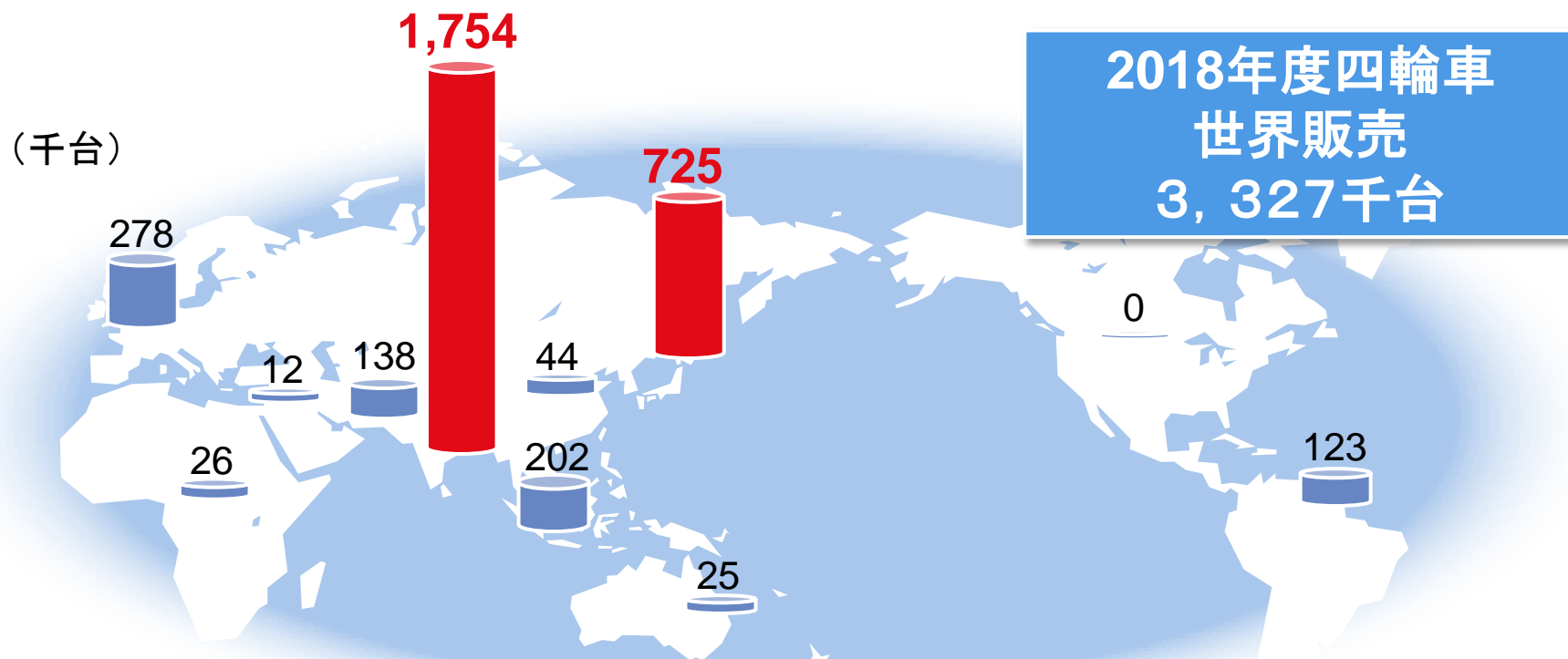
(説明内容)

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)
- ・ 18年度決算概要

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

パワートレインの改良

DUAL JET 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



Proto-type EV(India)



IDLING STOP

ene-CHARGE

HYBRID
S-eneCHARGE

HYBRID

EV
PHEV

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

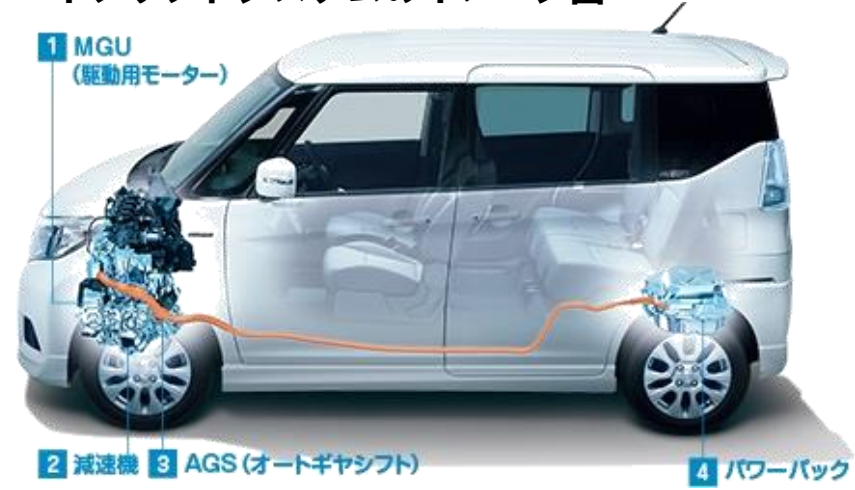


TECT
HEARTECT

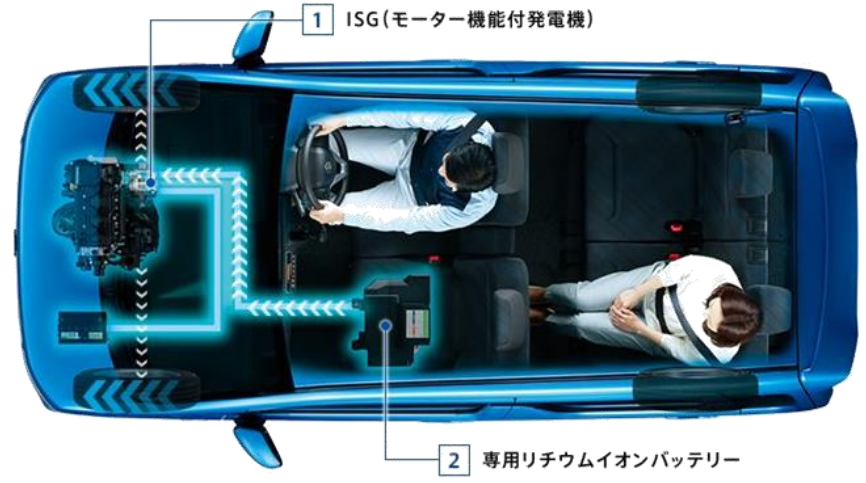
ハイブリッドシステム 搭載車の販売状況

18年度は世界販売の17%がハイブリッド車*

ハイブリッドシステムのイメージ図



マイルドハイブリッドシステムのイメージ図



四輪ハイブリッドシステム搭載車* 販売台数 (千台)

	16年度世界販売			17年度世界販売			18年度世界販売		
		内、HEV*	HEV比率		内、HEV*	HEV比率		内、HEV*	HEV比率
日本	639	287	44.9%	668	350	52.4%	725	382	52.7%
インド	1,445	85	5.9%	1,654	85	5.2%	1,754	149	8.5%
その他	835	17	2.0%	902	27	3.0%	848	29	3.5%
合計	2,918	389	13.3%	3,224	462	14.3%	3,327	561	16.9%

*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

- 「ソリオ／ソリオ バンディット」が JNCAP[※] 予防安全性能アセスメント 最高ランク「ASV+++」を獲得
- JNCAP[※] 衝突安全評価 最高ランク 「ファイブスター賞」受賞



SOLIO HYBRID
スズキ セーフティ サポート・全方位モニター用カメラパッケージ装着車



SWIFT
スズキ セーフティ サポート装着車



XBEE
スズキ セーフティ サポート装着車

スズキの安全装備



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

※JNCAP : Japan New Car Assessment Program



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2017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

(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)

- ・ 18年度決算概要

通期実績

… 増収減益、特別損失計上

		当期	前期	増減		補足
		('18/4-19/3)	('17/4-18/3)		増減率	
連結業績 (億円)	売上高	38,715	37,572	+1,143	+3.0%	2期連続増収、過去最高 ^{※1}
	営業利益 (利益率)	3,244 (8.4%)	3,742 (10.0%)	▲498	▲13.3%	4期振り減益
	経常利益 (利益率)	3,795 (9.8%)	3,828 (10.2%)	▲33	▲0.9%	4期振り減益
	当期純利益 ^{※2} (利益率)	1,788 (4.6%)	2,157 (5.7%)	▲369	▲17.1%	4期振り減益

- ・売上高増加 … 日本での四輪車の販売増、インドでの四輪車、二輪車の販売増等
- ・営業利益減益 … インドルピーなど新興国通貨安の影響や諸経費等増加
- ・経常利益減益 … インドでの受取利息増加や持分法投資損益の改善もあり減益幅は縮小
- ・当期純利益減益^{※2} … リコール関連の特別損失813億円計上により減益

世界販売 (千台)		当期	前期	増減		補足
		('18/4-19/3)	('17/4-18/3)		増減率	
	四輪車	3,327	3,224	+103	+3.2%	インド、日本等で増加、過去最高 ^{※1}
	二輪車	1,743	1,576	+167	+10.6%	インド、インドネシア等で増加

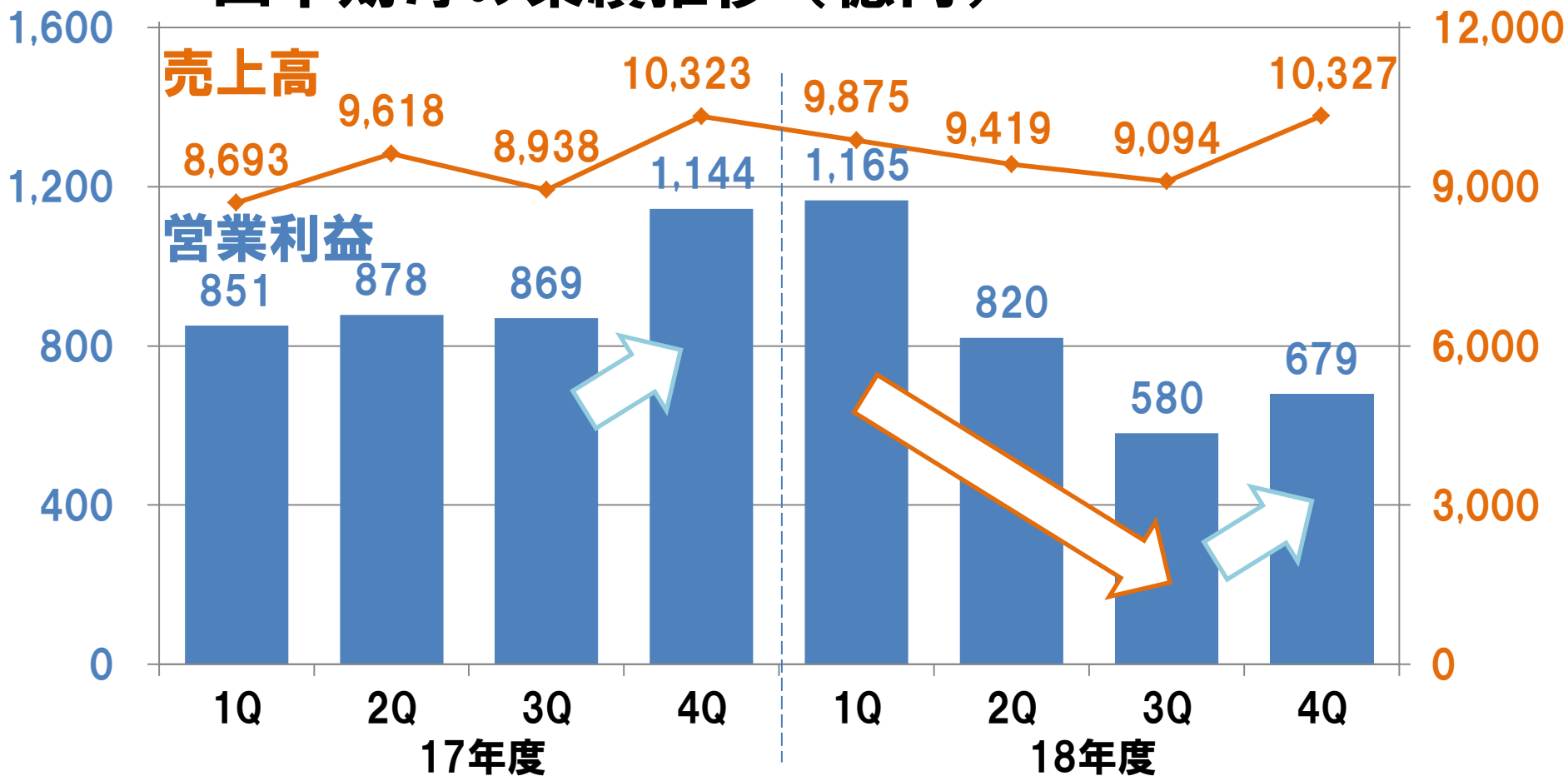
配当	一株当り配当金	当期	前期	増減	補足
		74円	74円	±0円	予想値据置き 配当性向18.7%

※1. 連結決算公表(1978年3月期)以来、過去最高

※2. 当期純利益は親会社株主に帰属する当期純利益

18年度は2Q以降、新興国通貨安の影響等により減速

四半期毎の業績推移（億円）



各事業で増加、海外が減少したが、国内・連結は過去最高※

(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	12,189	10,813	+1,376	192	208	▲16	143	146	▲3	12,524	11,167	+1,357	
自 社	11,093	9,750	+1,343	192	208	▲16	143	146	▲3	11,428	10,104	+1,324	
OEM	1,096	1,063	+33							1,096	1,063	+33	
海外計	23,136	23,545	▲409	2,359	2,256	+103	696	604	+92	26,191	26,405	▲214	▲1,542
欧州	4,681	4,495	+186	394	440	▲46	173	171	+2	5,248	5,106	+142	▲60
北米	12	15	▲3	339	330	+9	357	280	+77	708	625	+83	▲1
アジア	16,258	16,547	▲289	1,300	1,127	+173	65	58	+7	17,623	17,732	▲109	▲1,390
インド	12,528	12,598	▲70	549	465	+84	5	4	+1	13,082	13,067	+15	▲1,063
〃以外	3,730	3,949	▲219	751	662	+89	60	54	+6	4,541	4,665	▲124	▲327
その他	2,185	2,488	▲303	326	359	▲33	101	95	+6	2,612	2,942	▲330	▲91
総合計	35,325	34,358	+967	2,551	2,464	+87	839	750	+89	38,715	37,572	+1,143	▲1,542
内、為替 換算影響			▲1,448			▲91			▲3			▲1,542	

注. 当期…2018年4～2019年3月期、前期…2017年4～2018年3月期、北米…米国・カナダ、北米四輪車…部品用品等

※連結決算公表(1978年3月期)以来、過去最高

マリン他・欧州の利益額は過去最高※

(億円)

《事業別業績》

	当期 ('18年度)	前期 ('17年度)	増減		
			増減	増減率	
四輪	売上高	35,325	34,358	+967	+2.8%
	営業利益	3,038	3,551	▲513	▲14.4%
	(" 率)	(8.6%)	(10.3%)		
二輪	売上高	2,551	2,464	+87	+3.5%
	営業利益	36	46	▲10	▲21.2%
	(" 率)	(1.4%)	(1.9%)		
マリン他	売上高	839	750	+89	+11.8%
	営業利益	170	145	+25	+16.9%
	(" 率)	(20.3%)	(19.4%)		
連結	売上高	38,715	37,572	+1,143	+3.0%
	営業利益	3,244	3,742	▲498	▲13.3%
	(" 率)	(8.4%)	(10.0%)		

《所在地別業績》

	当期 ('18年度)	前期 ('17年度)	増減		
			増減	増減率	
日本	売上高	21,425	20,287	+1,138	+5.6%
	営業利益	1,508	1,611	▲103	▲6.4%
	(" 率)	(7.0%)	(7.9%)		
欧州	売上高	6,308	6,198	+110	+1.8%
	営業利益	230	172	+58	+33.8%
	(" 率)	(3.6%)	(2.8%)		
アジア	売上高	18,871	19,060	▲189	▲1.0%
	営業利益	1,442	1,913	▲471	▲24.6%
	(" 率)	(7.6%)	(10.0%)		
その他	売上高	1,831	1,658	+173	+10.5%
	営業利益	61	51	+10	+19.3%
	(" 率)	(3.3%)	(3.1%)		

※事業別業績、所在地別業績を公表以来、過去最高

連結：為替レート

設備投資・減価償却費・研究開発費

	当期 ('18年度)	前期 ('17年度)	増 減	営業利益 為替影響
米ドル	111円	111円	±0円	+0億円
ユーロ	128円	130円	▲2円	▲17億円
インドルピー	1.60円	1.73円	▲0.13円	▲190億円
インドネシアルピア ^{※1}	0.78円	0.83円	▲0.05円	▲18億円
タイバーツ	3.43円	3.36円	+0.07円	▲3億円
パキスタンルピー	0.87円	1.04円	▲0.17円	▲48億円
その他	—	—	—	▲55億円
合計				▲331億円

※2

※1. インドネシアルピアは100ルピア当り

2. メキシコペソ▲15億円、豪ドル▲12億円、ロシアルーブル▲9億円 他

	当期 ('18年度)	前期 ('17年度)	増 減
(当社単独)	584億円	536億円	+48億円
(子会社)	2,105億円	1,598億円	+507億円
設備投資	2,689億円	2,134億円	+555億円
減価償却費	1,489億円	1,509億円	▲20億円
研究開発費	1,581億円	1,394億円	+187億円

インドでの販売増等を見込むが、為替円高、
研究開発費増等により売上高・営業利益前年並み (億円)

	通期予想		
	19年度予想	18年度実績	増減
売上高	39,000	38,715	+285
営業利益 (利益率)	3,300 (8.5%)	3,244 (8.4%)	+56
経常利益 (利益率)	3,400 (8.7%)	3,795 (9.8%)	▲395
当期純利益* (利益率)	2,000 (5.1%)	1,788 (4.6%)	+212

	通期予想		
	19年度予想	18年度実績	増減
設備投資	2,700	2,689	+11
減価償却費	1,600	1,489	+111
研究開発費	1,700	1,581	+119

*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	
原価低減	+310
売上・構成変化等	+126
為替影響	▲150
研究開発費の増	▲120
減価償却費の増	▲110
合計	+56

《為替レート・為替影響》

	通期予想			営業利益 為替影響
	19年度予想	18年度実績	増減	
米ドル	110円	111円	▲1円	▲7
ユーロ	125円	128円	▲3円	▲47
インドルピー	1.58円	1.60円	▲0.02円	▲26
インドネシア*	0.77円	0.78円	▲0.01円	▲4
タイバーツ	3.40円	3.43円	▲0.03円	▲0
※インドネシアは 100ルピア当り	その他通貨			▲66
	為替影響額 計			▲150

四輪車は生産・販売ともに過去最高※を更新

(千台)	生産台数				販売台数			
	当期 (’18年度)	前期 (’17年度)	増減	増減率	当期 (’18年度)	前期 (’17年度)	増減	増減率
<四輪車>								
日本	1,011	971	+40	+4.1%	725	668	+57	+8.5%
欧州	180	180	▲0	▲0.1%	278	281	▲3	▲1.0%
アジア (内、インド)	2,201 (1,850)	2,185 (1,781)	+16 (+69)	+0.8% (+3.9%)	2,138 (1,754)	2,093 (1,654)	+45 (+100)	+2.1% (+6.1%)
その他	2	2	▲0	▲5.6%	186	182	+5	+2.6%
合計	3,394	3,338	+56	+1.7%	3,327	3,224	+103	+3.2%
<二輪車>								
日本	115	152	▲37	▲24.5%	57	60	▲3	▲5.0%
欧州	-	-	-	-	44	43	+1	+2.4%
北米	4	4	▲0	▲6.0%	36	35	+1	+3.2%
アジア	1,576	1,431	+145	+10.1%	1,435	1,254	+181	+14.4%
その他	52	39	+13	+34.0%	171	184	▲13	▲7.2%
合計	1,747	1,627	+121	+7.4%	1,743	1,576	+167	+10.6%

※世界生産・世界販売を公表以来、過去最高

四輪車はインドでの販売増を見込む

(千台)	生産台数			
	予想 (19年度)	前年実績		
		(18年度)	増減	増減率
<四輪車>				
日本	1,009	1,011	▲2	▲0.2%
欧州	174	180	▲6	▲3.4%
アジア	2,272	2,201	+71	+3.2%
その他	2	2	▲0	▲7.4%
合計	3,457	3,394	+63	+1.9%

(千台)	販売台数			
	予想 (19年度)	前年実績		
		(18年度)	増減	増減率
<四輪車>				
日本	720	725	▲5	▲0.7%
欧州	256	278	▲22	▲8.0%
アジア	2,182	2,138	+44	+2.1%
その他	182	186	▲4	▲2.3%
合計	3,340	3,327	+13	+0.4%

インド四輪の販売見通しは前年比+4%

<二輪車>				
(千台)	予想 (19年度)	前年実績 (18年度)	増減	増減率
日本	111	115	▲4	▲3.4%
欧州	-	-	-	-
北米	3	4	▲1	▲25.5%
アジア	1,680	1,576	+104	+6.6%
その他	52	52	▲0	▲0.6%
合計	1,846	1,747	+99	+5.6%

日本	60	57	+3	+6.1%
欧州	47	44	+3	+7.8%
北米	39	36	+3	+7.8%
アジア	1,536	1,435	+101	+7.0%
その他	143	171	▲28	▲16.5%
合計	1,825	1,743	+82	+4.7%

SUZUKI MOTOR CORPORATION



スズキ株式会社
2019年度春版

..... 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。