

# SUZUKI MOTOR CORPORATION



**STRONG ON THE OUTSIDE.**

A true tall boy, the Big New WagonR has a robust design language with a wide stance, which makes it sturdy and look strikingly attractive.

*All-new WagonR  
(India)*

**スズキ株式会社**  
**2018年度冬版**

## (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3四半期決算概要



## (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3四半期決算概要

- 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

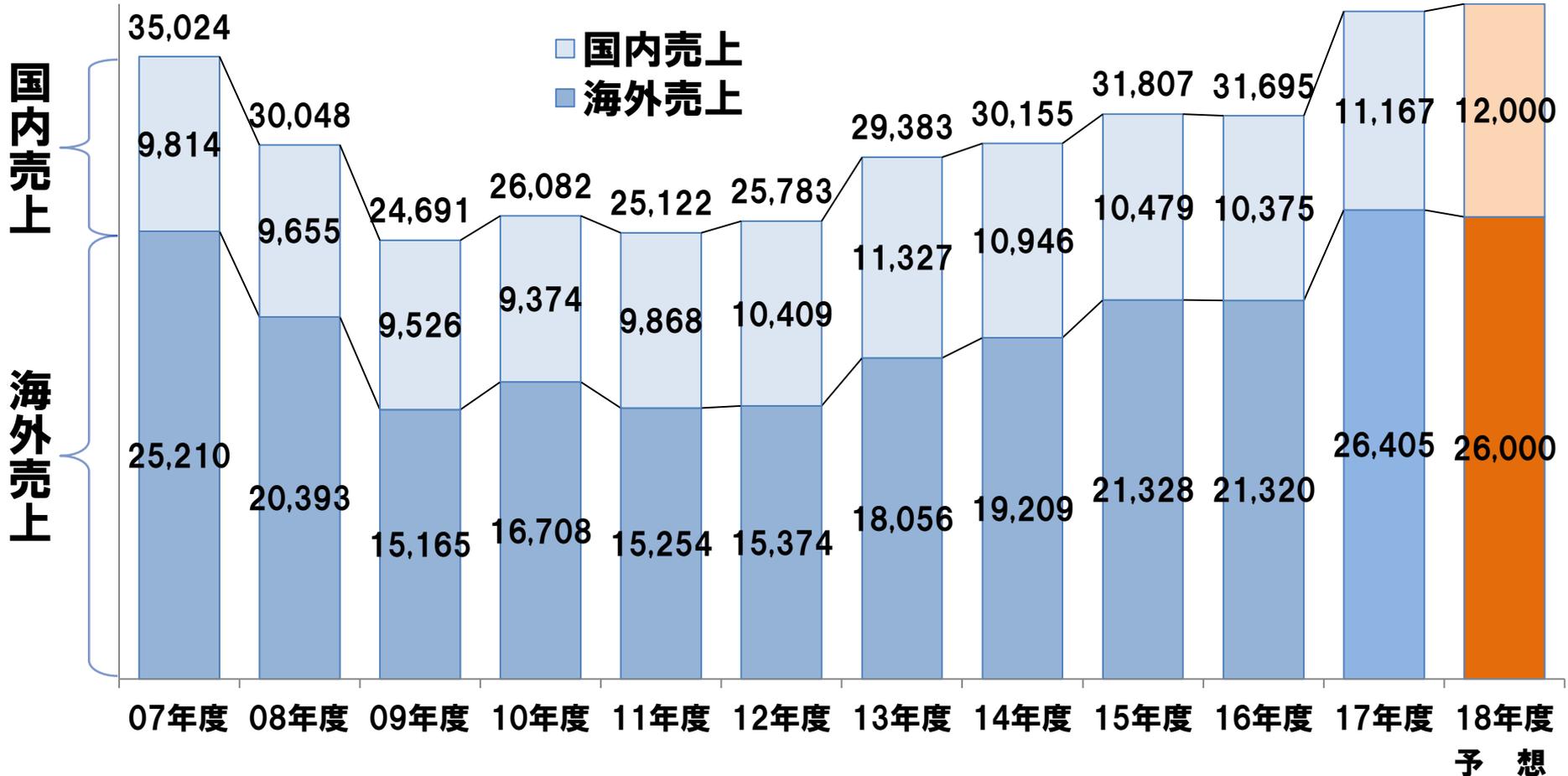


## アジアを中心に世界20カ国・地域で生産



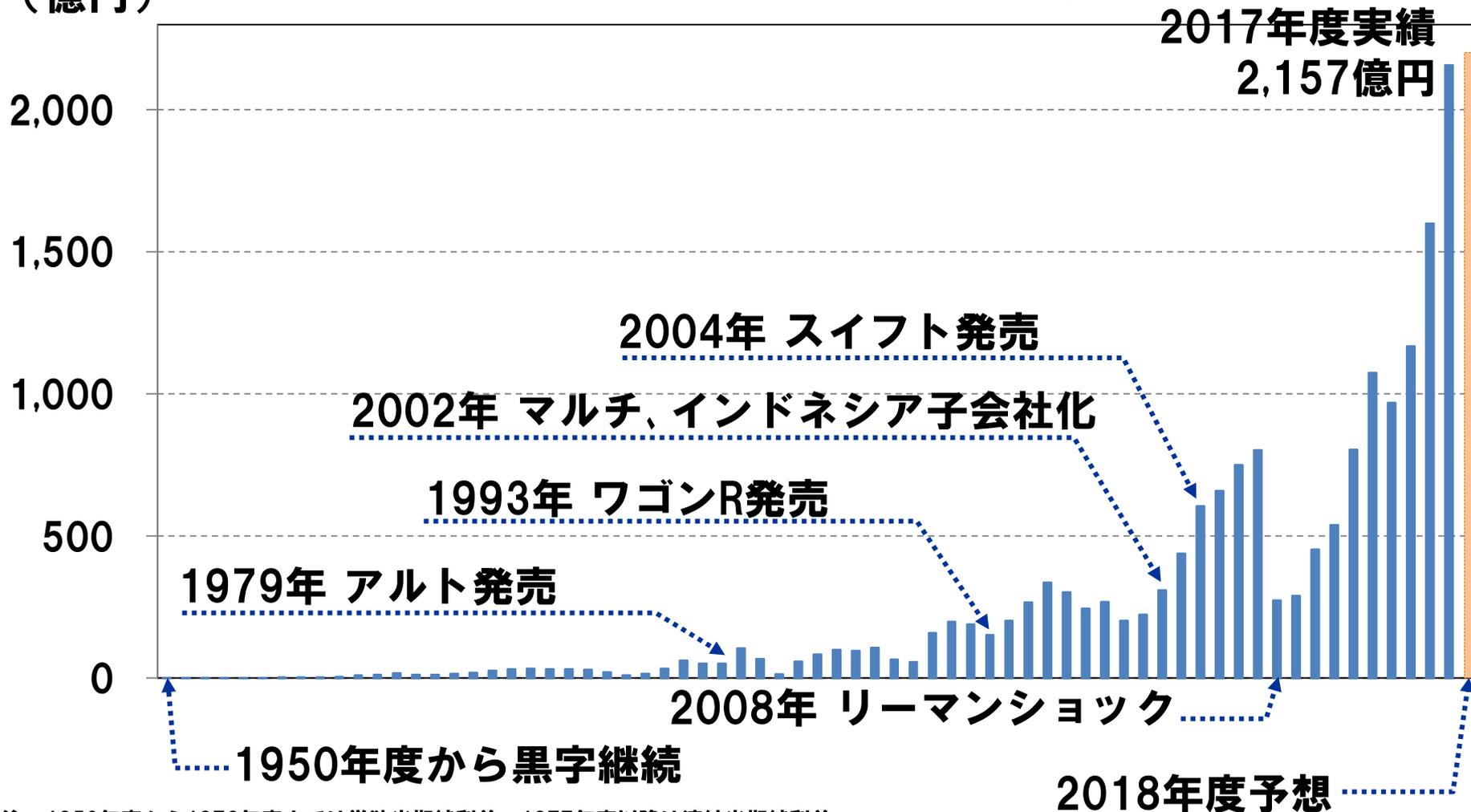
## 17年度は10年振りに過去最高を更新

(億円)



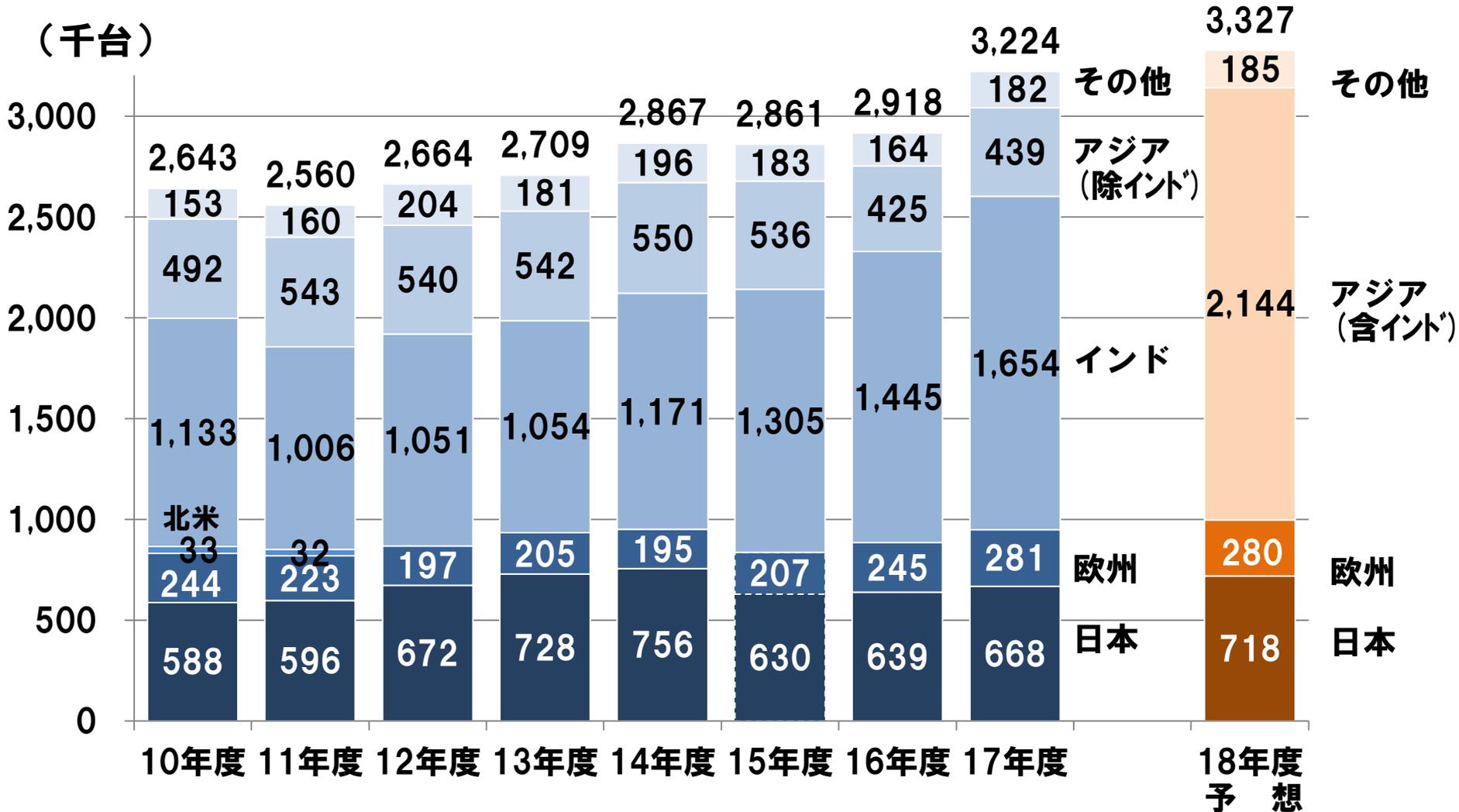
60年以上 連続黒字 堅実経営  
リーマンショック時も黒字を維持

(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



## （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





*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)

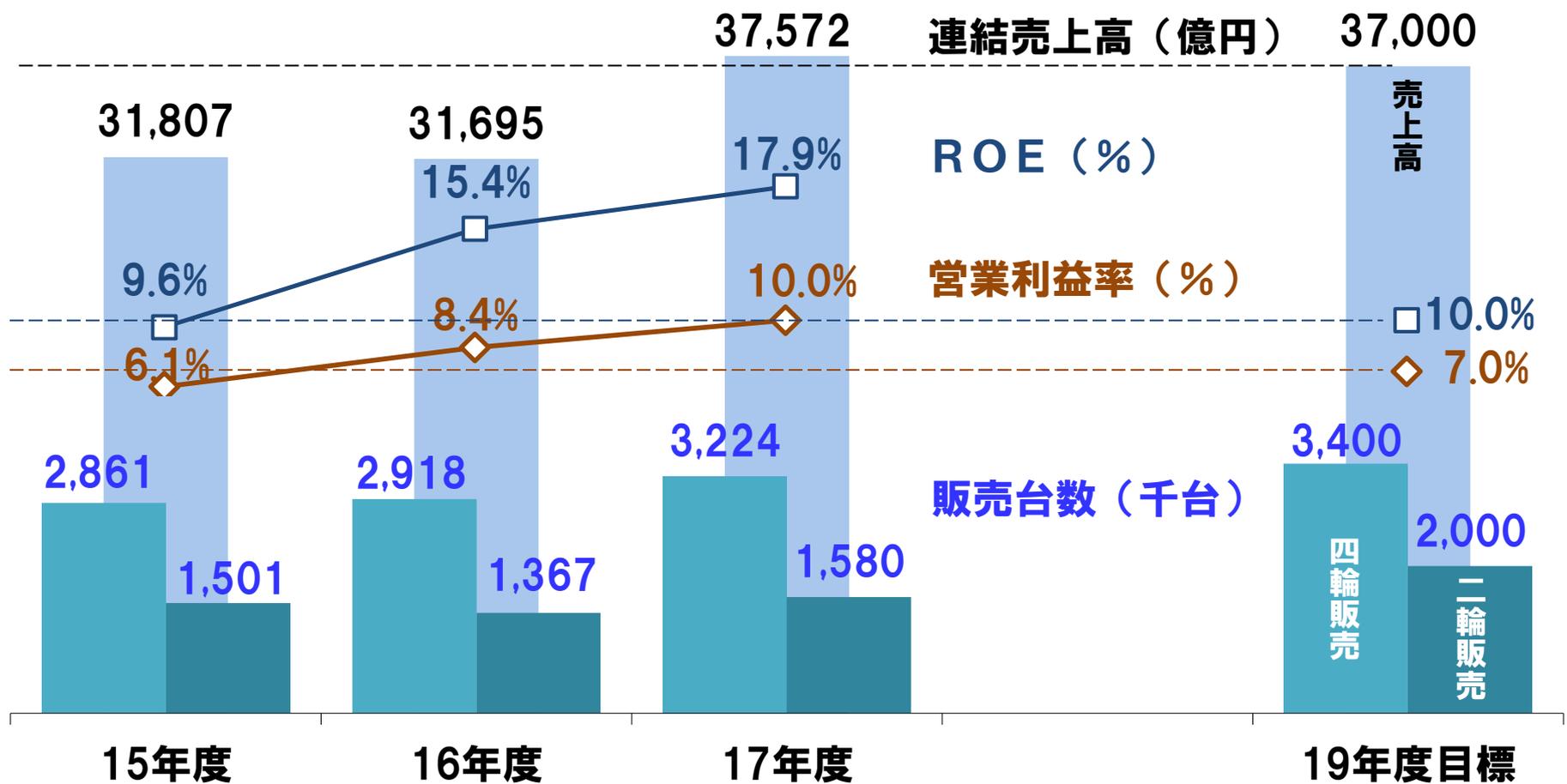
1. スズキの概要
  2. 中期経営計画進捗
  3. インド四輪事業
  4. インド除く四輪事業
  5. 環境・安全技術
- (ご参考)
- ・ 第3四半期決算概要

# 中期経営計画進捗

## 主要目標値を17年度に達成

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

《目標》



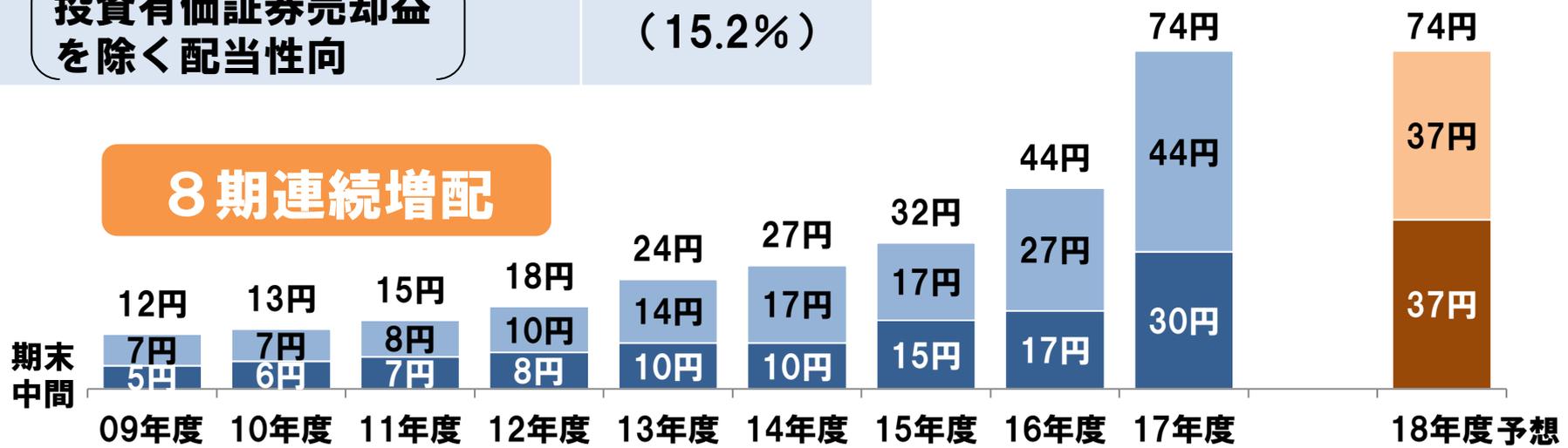


# 中期経営計画進捗

## 「株主還元」配当性向

- 17年度 年間74円（配当性向15.1%） = 目標15%以上（19年度）
- 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（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%	15.2%
（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	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）

### 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」、さらに成長市場インドの「スクーター」、アセアンモデルの域内外への展開に注力
- 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）

「スポーツ」へ注力



（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
- ワールドアーバンカーTOP3、2年連続選出（17年イグニス、18年スイフト）
- ジムニー、ジムニーシエラが日本のグッドデザイン金賞を受賞



### 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

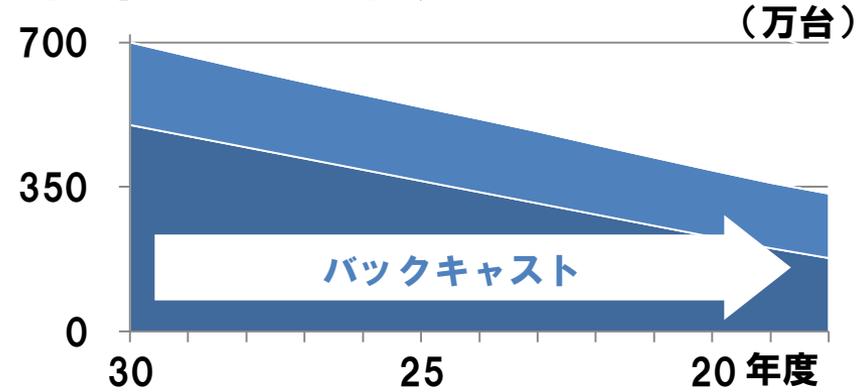
## 長期展望に立ち、次期経営計画策定へ

### 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



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

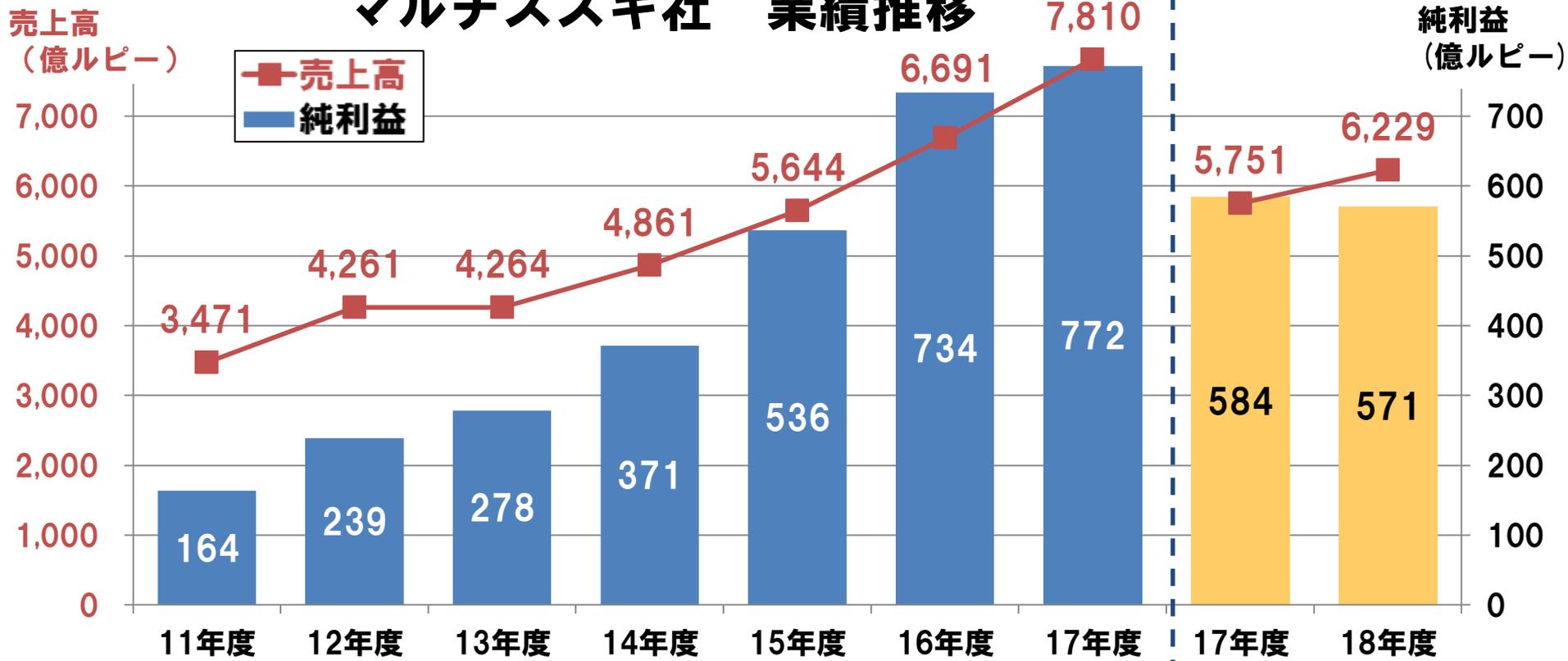
## (説明内容)

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3四半期決算概要

## 17年度は6期連続増益、過去最高益更新

- 18年度4～12月期は、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



<4～12月比較>

純利益  
(億ルピー)

売上高  
(億ルピー)

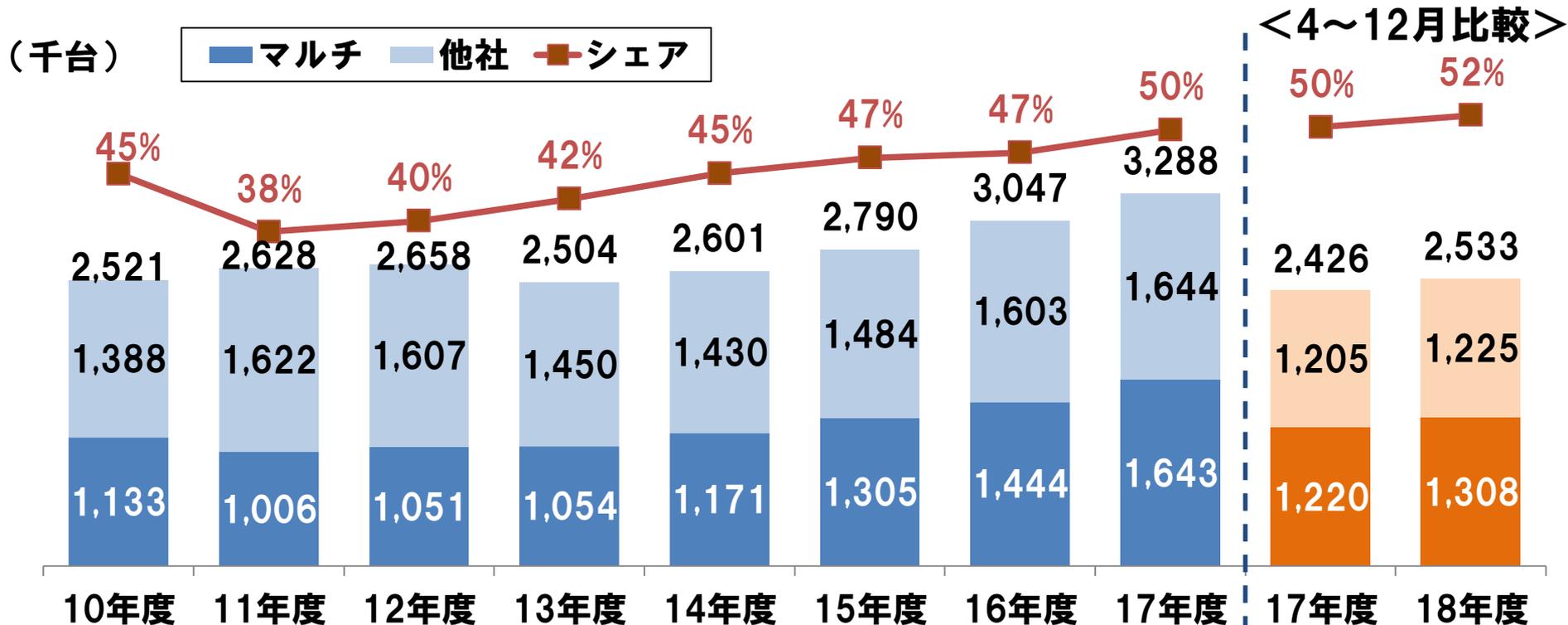
■ 売上高  
■ 純利益

注. 2015年度以降はインドAS(インド版IFRS)

第3四半期決算

## 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4～12月では過去最高。但し、7～9月、10～12月ともに前年割れ。
- 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。

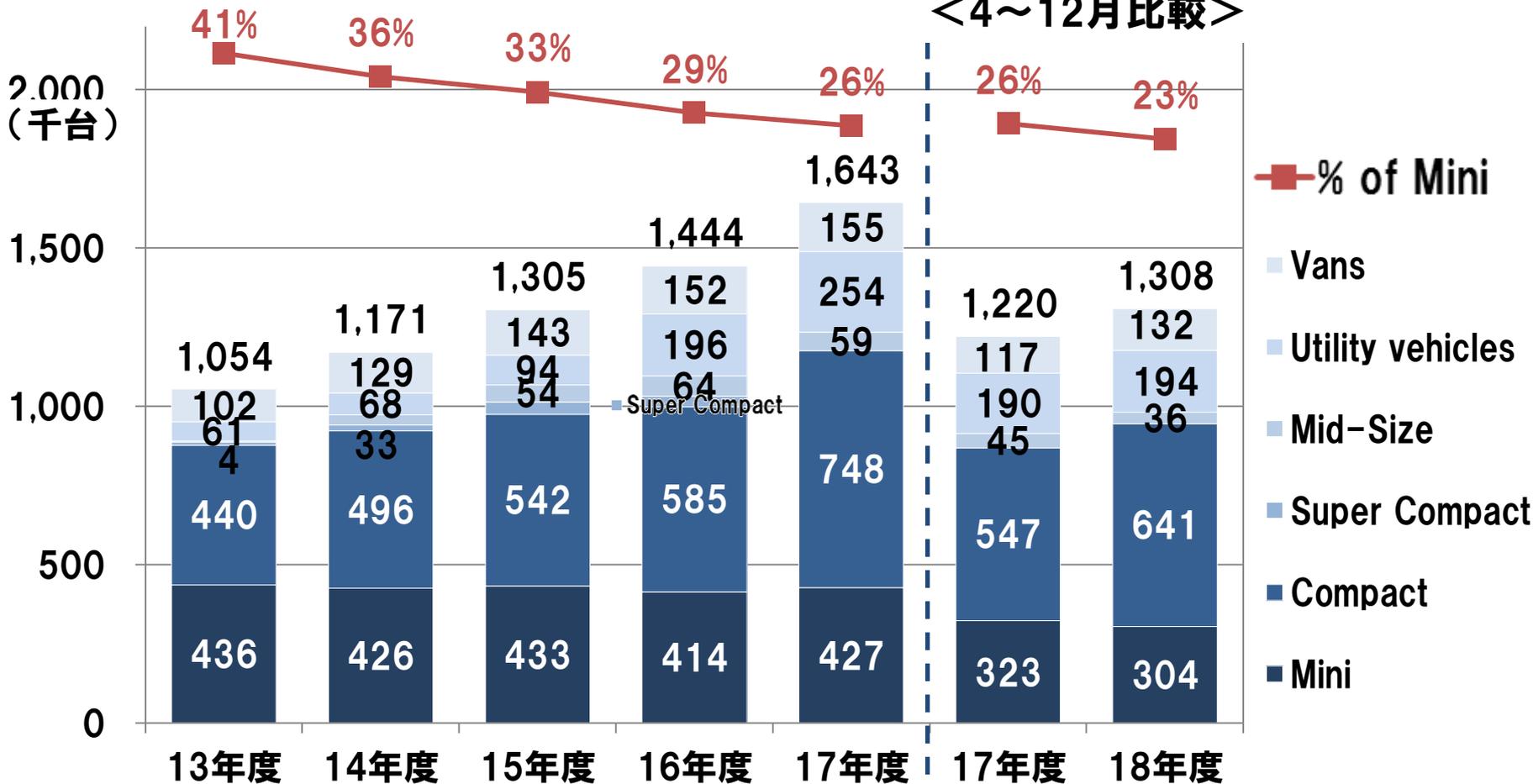


注. 商用車除く卸販売ベース

## 国内販売のモデルミックス変化

- ミニカー割合は3割を切り、コンパクト、ユーティリティー割合が増加

<4~12月比較>



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, 1300ccDE)

NEXA



S-CROSS  
(1300ccDE)



VITARA BREZZA  
(1300ccDE)

### Mid-Size

NEW

NEXA



CIAZ  
(1500ccGE, 1300ccDE)

### Mini



ALTO 800  
(800ccGE)



ALTO K10  
(1000ccGE)

### Compact



SWIFT  
(1200ccGE, 1300ccDE)



CELERIO  
(1000ccGE, 800ccDE)



WAGON R  
(1000ccGE, 1200ccGE)

NEW

NEXA



IGNIS  
(1200ccGE, 1300ccDE)

NEXA



BALENO  
(1200ccGE, 1300ccDE)



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

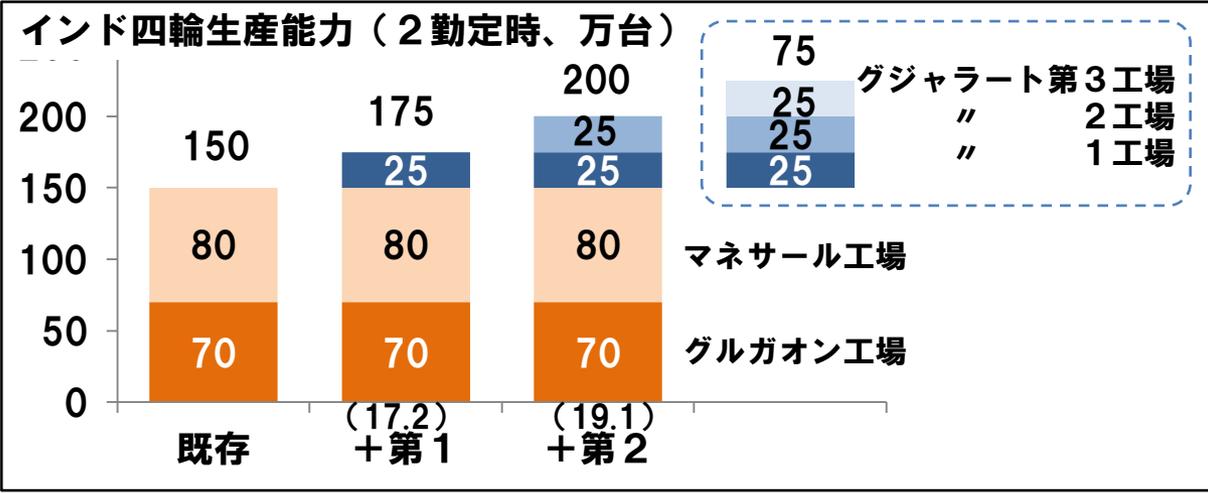
*SUPER CARRY*



## 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）
- "       第2工場稼働（2019年1月）
- 更に第3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

環境技術

安全技術

情報技術

商品・ユニット補完等

インドでトヨタに  
スズキ開発EVをOEM

インドでハイブリッド車  
などの相互供給

小型超高効率  
パワートレインの開発

トヨタインド工場で  
スズキ車生産

アフリカ市場を開拓

← トヨタが技術支援

BALENO VITARA BREZZA



トヨタモデル  
(含むHEV)

← デンソーとトヨタが技術支援



→ 両ブランドでインド国内販売

→ 両社でインドからアフリカ市場を開拓

トヨタとの協議を継続し、提携の深化を目指す



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)

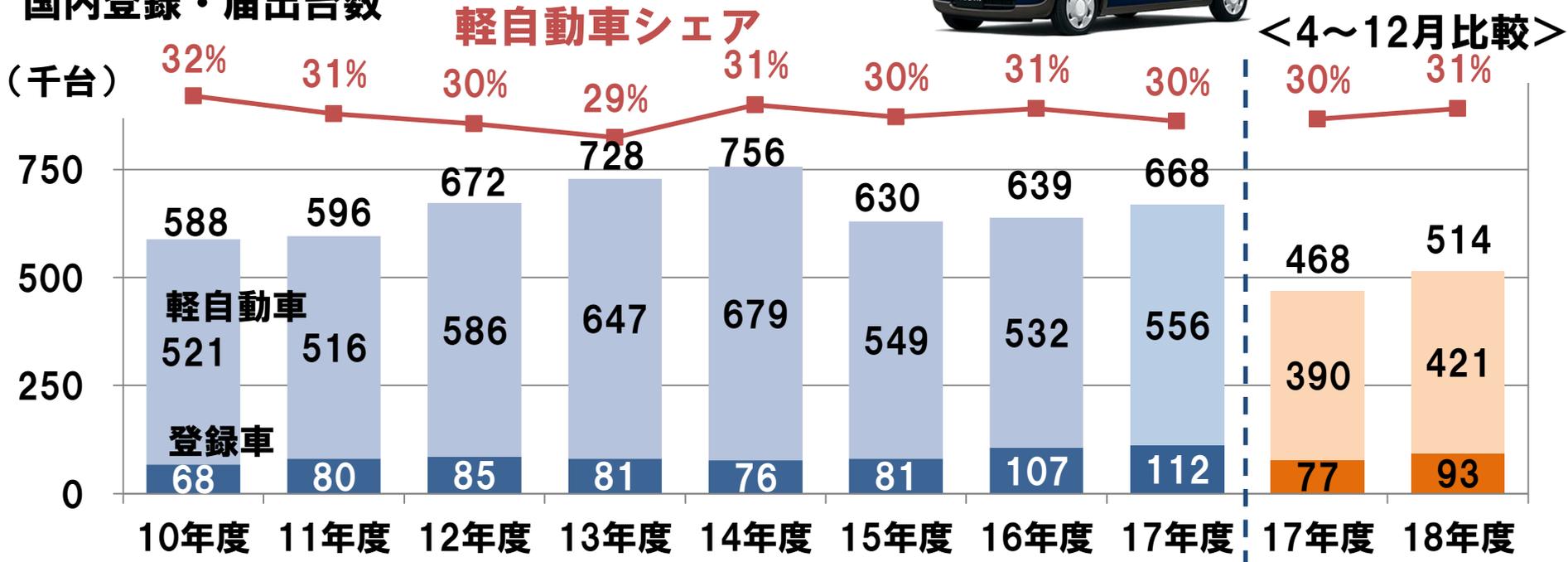
1. スズキの概要
  2. 中期経営計画進捗
  3. インド四輪事業
  - 4. インド除く四輪事業**
  5. 環境・安全技術
- (ご参考)
- ・ 第3四半期決算概要

## スペーシア、クロスビーが貢献

- 18年度4～12月は「スペーシア」、  
「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」、  
「スペーシアギア」など新型車を投入



### 国内登録・届出台数



## 商用車が貢献

- 18年度4～12月は商用車の貢献により前年比103%  
(参考)
  - ・ 9月から「エルティガ」の輸出を開始



インドネシア国内末端販売（12年度以前は卸販売）  
(千台)



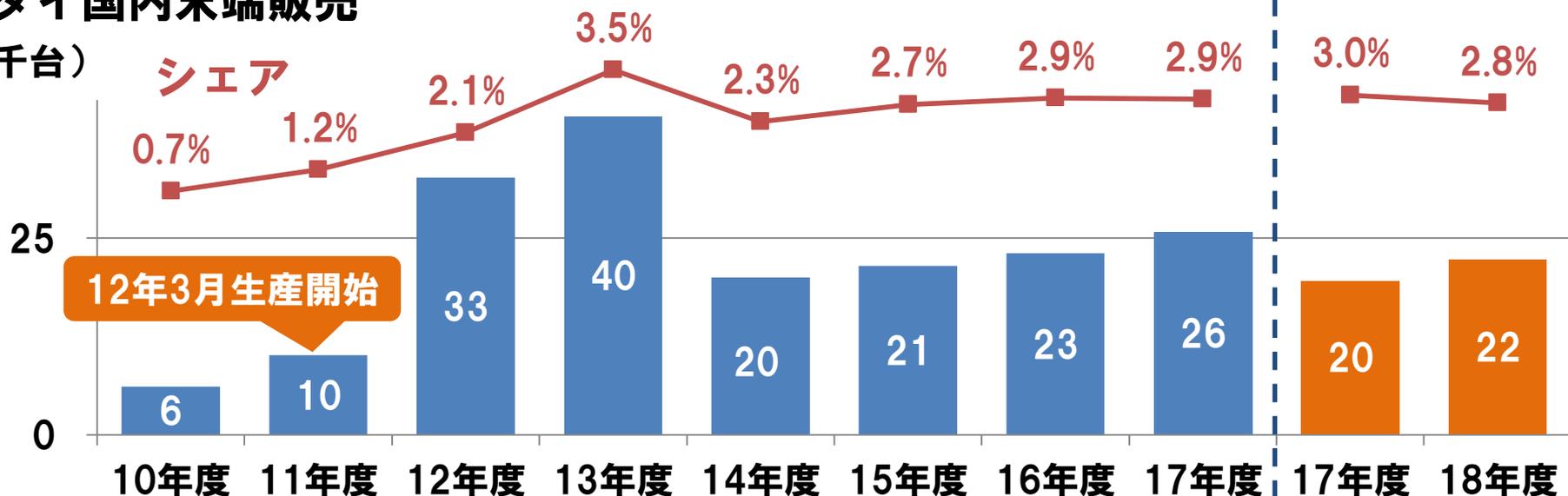
## 駆込特需の反動減がようやく落ち着く

- 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、買替需要が本格化
- 18年1～12月の全体市場は、13年以来の100万台に到達
- スズキの18年度4～12月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114%



### タイ国内末端販売

(千台)



<4～12月比較>

## 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
- 両工場では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

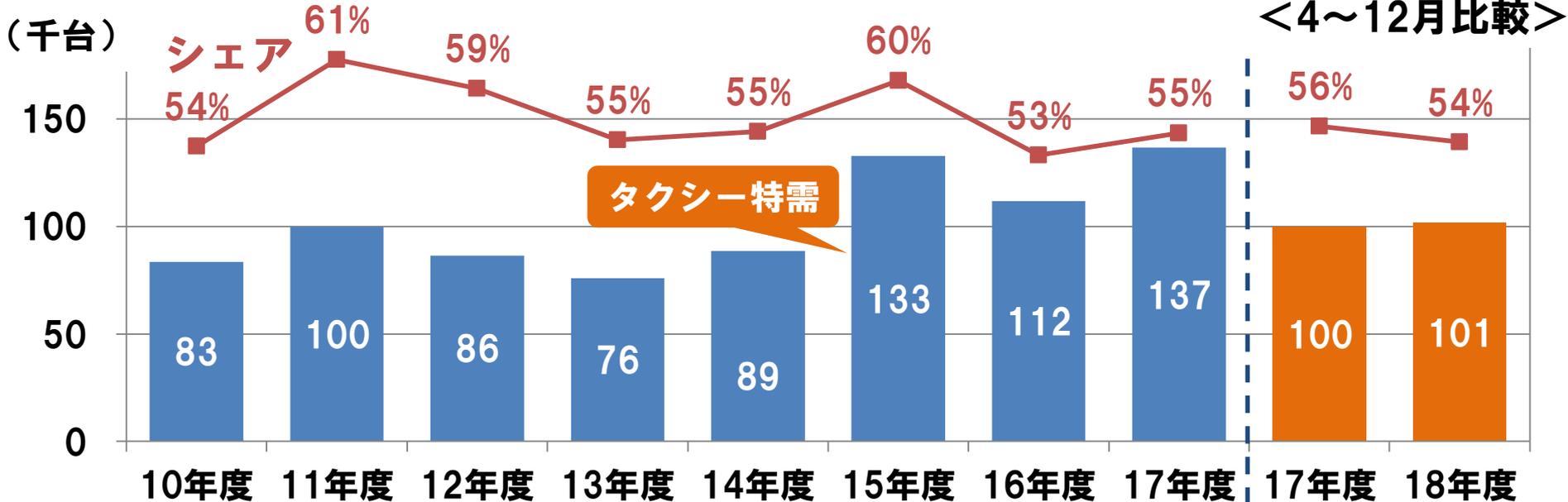


## スズキが過半数のシェアを確保

- 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
- 18年度4～12月はルピー安や税制変更影響もあるが、前年比102%

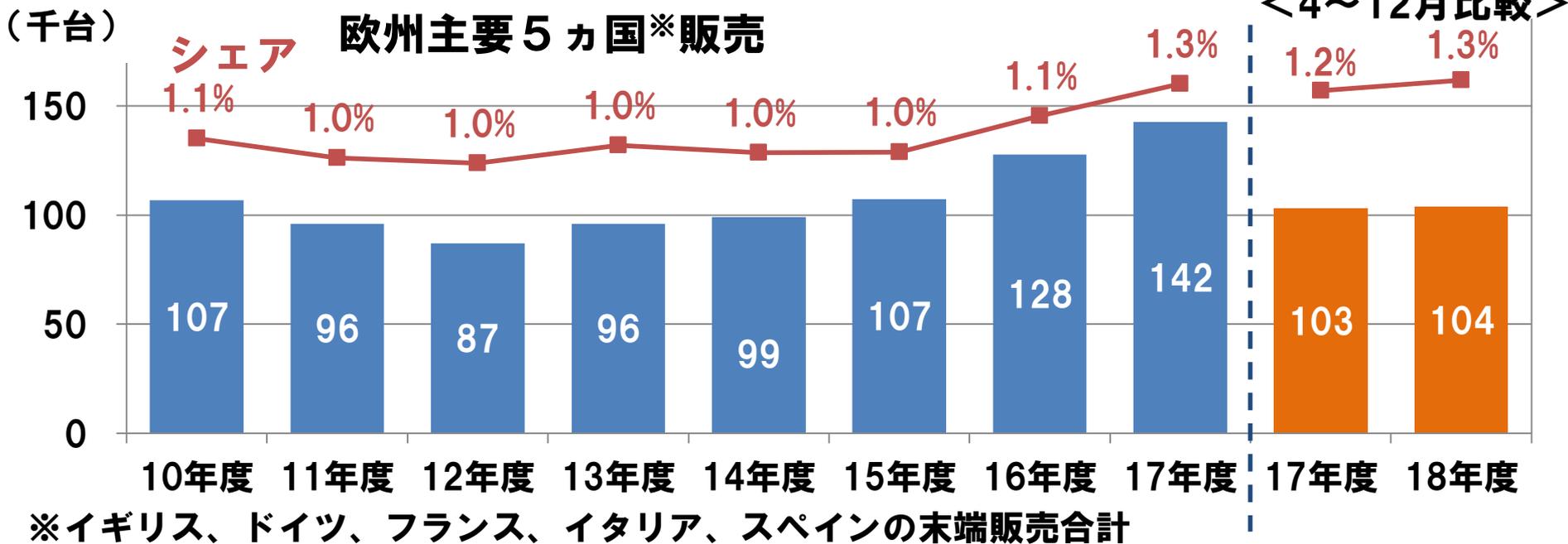


### パキスタン国内販売



## 「スイフト」、「イグニス」が貢献

- 18年度4～12月は「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





## (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

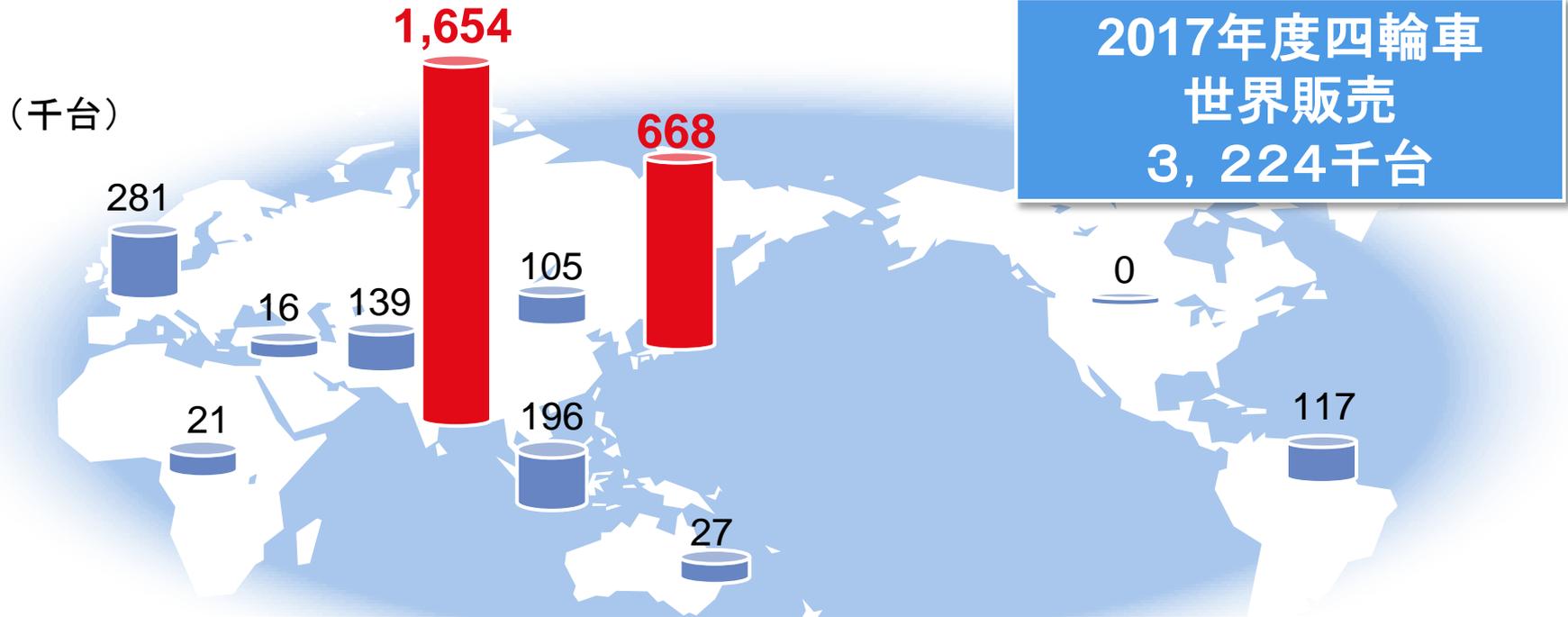
(ご参考)

- ・ 第3四半期決算概要

### 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

※使用段階での燃料低減、原材料調達や製造段階での環境負荷、駐車スペースなどインフラへの影響、軽量化による道路負荷、他

### 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

- 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

- 「ソリオ／ソリオ バンディット」が JNCAP<sup>※</sup> 予防安全性能アセスメント 最高ランク「ASV+++」を獲得
- JNCAP<sup>※</sup> 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

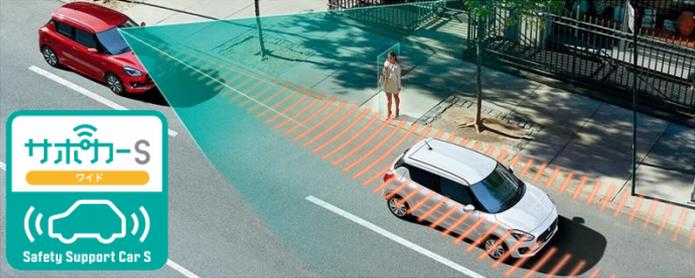


**SWIFT**  
スズキ セーフティ サポート装着車



**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)

## ・第3四半期決算概要

## 第3四半期実績

## … 増収、営業利益減益

(億円、千台)

	当第3四半期 (’18/4-12)	前年同期 (’17/4-12)	増 減		補足	
			増	減 増減率		
連結業績 (億円)	売上高	28,388	27,249	+1,139	+4.2%	2期連続増収、過去最高 <sup>※1</sup>
	営業利益 (利益率)	2,565 (9.0%)	2,598 (9.5%)	▲33	▲1.3%	7期振り減益
	経常利益 (利益率)	3,061 (10.8%)	2,846 (10.4%)	+215	+7.6%	7期連続増益、過去最高 <sup>※1</sup>
	四半期純利益 <sup>※2</sup> (利益率)	1,808 (6.4%)	1,643 (6.0%)	+165	+10.0%	4期連続増益、過去最高 <sup>※1</sup>

- ・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販売費用増加等
- ・経常利益増益 … 受取利息増加などもあり増益

世界販売 (千台)	四輪車		二輪車		
	当第3四半期	前年同期	増	減	
	2,480	2,368	+111	+4.7%	インド、日本等で増加、過去最高 <sup>※1</sup>
	1,303	1,166	+138	+11.8%	インド、インドネシア等で増加

## 通期業績予想

## … 通期業績予想は据置き

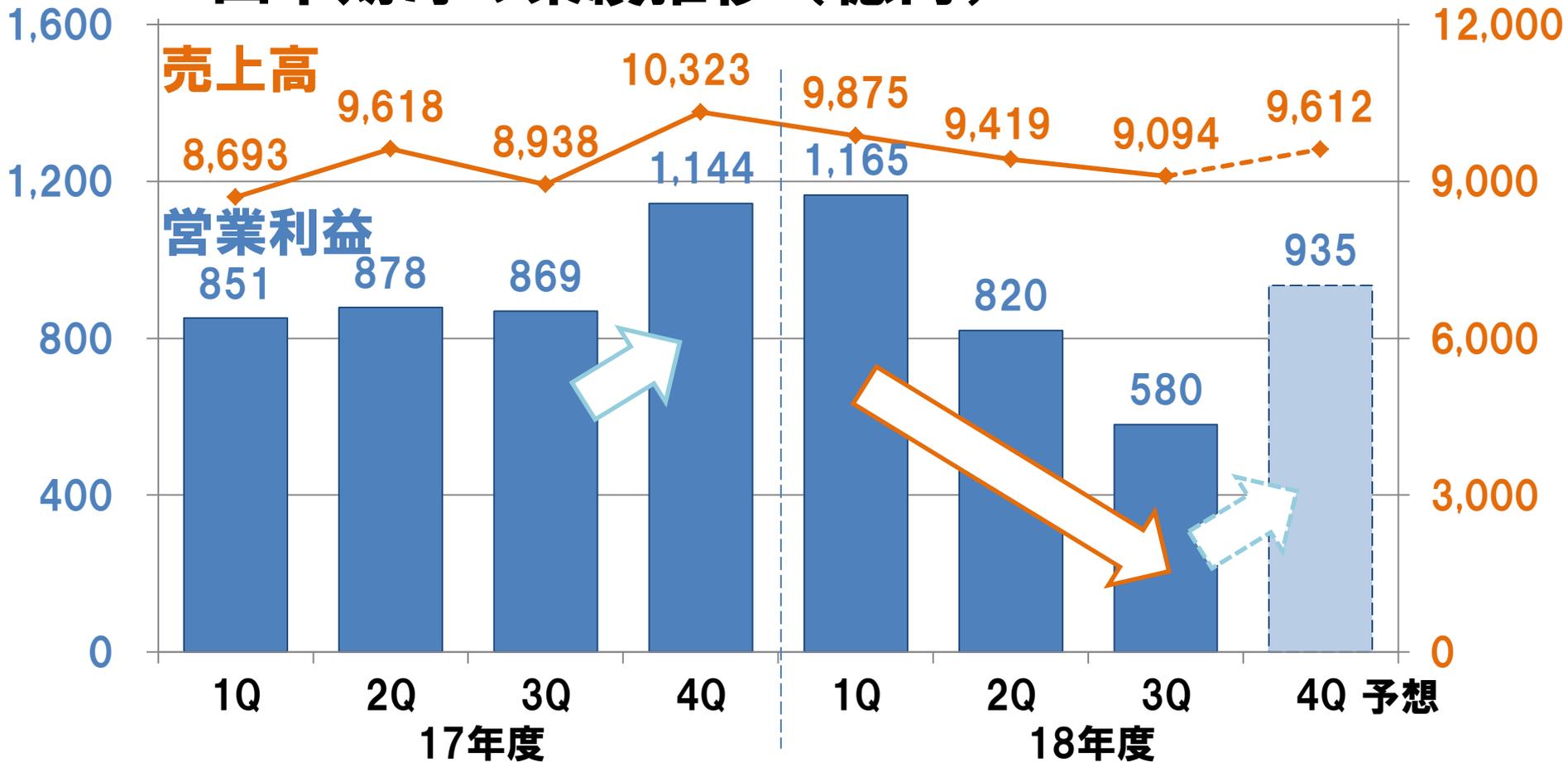
- ・販売台数、為替前提等を見直したが、売上高、利益は据置き

※1. 第3四半期累計期間として過去最高

※2. 四半期純利益は親会社株主に帰属する四半期純利益

新興国通貨安、販売費用増加等により10~12月期減益  
1~3月期は回復の見通し

## 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	8,704	7,530	+1,174	147	159	▲12	109	111	▲2	8,960	7,800	+1,160	
自 社	7,875	6,758	+1,117	147	159	▲12	109	111	▲2	8,131	7,028	+1,103	
OEM	829	772	+57							829	772	+57	
海外計	17,262	17,366	▲104	1,675	1,651	+24	491	432	+59	19,428	19,449	▲21	▲1,102
欧州	3,294	3,323	▲29	265	320	▲55	112	118	▲6	3,671	3,761	▲90	+17
北米	9	11	▲2	211	228	▲17	257	194	+63	477	433	+44	▲3
アジア	12,304	12,237	+67	962	833	+129	48	44	+4	13,314	13,114	+200	▲1,059
インド	9,470	9,247	+223	407	339	+68	4	3	+1	9,881	9,589	+292	▲798
〃以外	2,834	2,990	▲156	555	494	+61	44	41	+3	3,433	3,525	▲92	▲261
その他	1,655	1,795	▲140	237	270	▲33	74	76	▲2	1,966	2,141	▲175	▲57
総合計	25,966	24,896	+1,070	1,822	1,810	+12	600	543	+57	28,388	27,249	+1,139	▲1,102
内、為替 換算影響			▲1,031			▲69			▲2			▲1,102	

注. 当期…2018年4～12月期、前期…2017年4～12月期、北米…米国・カナダ、北米四輪車…部品用品等

※第3四半期累計期間として過去最高

## マリン他・日本・欧州の利益額は過去最高※

(億円)

### 《事業別業績》

	当第3四半期 ( '18/4-12)	前年同期 ( '17/4-12)	増減		
			増減	増減率	
四輪	売上高	25,966	24,896	+1,070	+4.3%
	営業利益	2,441	2,483	▲42	▲1.7%
	( " 率)	(9.4%)	(10.0%)		
二輪	売上高	1,822	1,810	+12	+0.7%
	営業利益	1	16	▲15	▲91.5%
	( " 率)	(0.1%)	(0.9%)		
マリン他	売上高	600	543	+57	+10.5%
	営業利益	123	99	+24	+23.7%
	( " 率)	(20.4%)	(18.2%)		
連結	売上高	28,388	27,249	+1,139	+4.2%
	営業利益	2,565	2,598	▲33	▲1.3%
	( " 率)	(9.0%)	(9.5%)		

### 《所在地別業績》

	当第3四半期 ( '18/4-12)	前年同期 ( '17/4-12)	増減		
			増減	増減率	
日本	売上高	15,510	14,821	+689	+4.6%
	営業利益	1,126	1,115	+11	+1.0%
	( " 率)	(7.3%)	(7.5%)		
欧州	売上高	4,345	4,564	▲219	▲4.8%
	営業利益	147	126	+21	+16.7%
	( " 率)	(3.4%)	(2.8%)		
アジア	売上高	14,197	14,081	+116	+0.8%
	営業利益	1,216	1,406	▲190	▲13.5%
	( " 率)	(8.6%)	(10.0%)		
その他	売上高	1,302	1,196	+106	+8.9%
	営業利益	43	34	+9	+26.3%
	( " 率)	(3.3%)	(2.9%)		

※第3四半期の事業別業績、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

	当第3四半期 ( '18/4-12)	前年同期 ( '17/4-12)	増 減	営業利益 為替影響
米ドル	111円	112円	▲1円	▲3億円
ユーロ	129円	129円	+0円	+9億円
インドルピー	1.61円	1.74円	▲0.13円	▲155億円
インドネシアルピア <sup>※1</sup>	0.77円	0.84円	▲0.07円	▲20億円
タイバーツ	3.41円	3.33円	+0.08円	▲3億円
パキスタンルピー	0.90円	1.06円	▲0.16円	▲34億円
その他	—	—	—	▲33億円
<b>合計</b>				<b>▲239億円</b>

※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▲14億円、豪ドル▲7億円、ロシアルーブル▲6億円 他

	当第3四半期 ( '18/4-12)	前年同期 ( '17/4-12)	増 減
(当社単独)	421億円	365億円	+56億円
(子会社)	1,491億円	867億円	+624億円
設備投資	1,912億円	1,232億円	+680億円
減価償却費	1,063億円	1,144億円	▲81億円
研究開発費	1,114億円	988億円	+126億円

## 第3四半期実績に加え、販売・為替見通し等を反映

(億円)	今回 通期予想	前期比較		前回予想比較	
		前期実績	増減	前回予想	増減
売上高	38,000	37,572	+428	38,000	
国内売上	12,000	11,167	+833	11,900	+100
海外売上	26,000	26,405	▲405	26,100	▲100
営業利益	3,500	3,742	▲242	3,500	
経常利益	3,900	3,828	+72	3,900	
親会社株主に帰属 する当期純利益	2,200	2,157	+43	2,200	
増減要因	売上・構成変化等	+428	+1,030	+408	+20
	原価低減	+270	+266	+270	
	為替影響	▲420	+383	▲400	▲20
	減価償却費の減		+125		
	諸経費等の増	▲320	▲650	▲320	
	研究開発費の増	▲200	▲79	▲200	
計	▲242	+1,075	▲242		
設備投資	2,500	2,134	+366	2,500	
減価償却費	1,500	1,509	▲9	1,500	
研究開発費	1,600	1,394	+206	1,600	

# 連結：通期業績予想 (為替レート前提)

## 実績レートを反映

	今回予想 (2018.4~2019.3)			営業利益 為替影響	前期比較 (2017.4~2018.3)		前回予想比較 (2018.4~2019.3)	
	4-12月 実績	1-3月 予想	通期 予想		通期 実績	増減	通期 予想	増減
米ドル	111円	105円	110円	▲9億円	111円	▲1円	108円	+2円
ユーロ	129円	120円	127円	▲34億円	130円	▲3円	130円	▲3円
インド ルピー	1.61円	1.50円	1.58円	▲237億円	1.73円	▲0.15円	1.56円	+0.02円
インドネシア ルピア※	0.77円	0.75円	0.77円	▲23億円	0.83円	▲0.06円	0.77円	
タイ バーツ	3.41円	3.40円	3.41円	▲2億円	3.36円	+0.05円	3.35円	+0.06円
パキスタン ルピー	0.90円	0.75円	0.86円	▲50億円	1.04円	▲0.18円	0.89円	▲0.03円
その他通貨				▲65億円				
為替影響額 計				▲420億円				

※インドネシアルピアは100ルピア当りのレート

## 四輪車は生産・販売ともに過去最高※を更新

(千台)	第3四半期 生産台数				第3四半期 販売台数			
	当第3四半期	前年同期	増減	増減率	当第3四半期	前年同期	増減	増減率
	('18/4-12)	('17/4-12)			('18/4-12)	('17/4-12)		
<b>&lt;四輪車&gt;</b>								
日本	760	717	+43	+6.0%	514	468	+46	+9.9%
欧州	125	133	▲9	▲6.6%	201	204	▲3	▲1.6%
アジア	1,652	1,588	+64	+4.1%	1,623	1,560	+63	+4.1%
(内、インド)	(1,381)	(1,288)	(+94)	(+7.3%)	(1,325)	(1,226)	(+98)	(+8.0%)
その他	2	2	▲0	▲5.8%	141	137	+5	+3.4%
合計	2,539	2,440	+98	+4.0%	2,480	2,368	+111	+4.7%
<b>&lt;二輪車&gt;</b>								
日本	83	111	▲28	▲25.3%	43	48	▲4	▲9.3%
欧州	-	-	-	-	33	33	+0	+1.2%
北米	3	3	▲0	▲4.4%	28	27	+1	+2.9%
アジア	1,185	1,081	+104	+9.6%	1,070	916	+154	+16.8%
その他	39	29	+9	+31.3%	129	142	▲13	▲9.1%
合計	1,309	1,224	+85	+6.9%	1,303	1,166	+138	+11.8%

※第3四半期の世界生産・世界販売を公表以来、過去最高

## 第3四半期実績、及び今後の見通しを反映

(千台)	通期生産台数					通期販売台数				
	予想 (18年度)	前期実績		前回予想からの修正	増減	増減率	予想 (18年度)	前期実績		前回予想からの修正
		(17年度)	増減					増減率	(17年度)	
<b>&lt;四輪車&gt;</b>										
日本	1,021	971	+50	+5.1%	+11	718	668	+50	+7.5%	+21
欧州	181	180	+1	+0.4%	+9	280	281	▲1	▲0.3%	-
アジア	2,190	2,185	+5	+0.2%	▲102	2,144	2,093	+51	+2.4%	▲29
その他	2	2	▲0	▲12.5%	▲2	185	182	+3	+1.9%	▲3
合計	3,394	3,338	+56	+1.7%	▲84	3,327	3,224	+103	+3.2%	▲11

インド四輪の販売見通しを前回予想の前期比+8%から+6%に下方修正

<b>&lt;二輪車&gt;</b>										
日本	116	152	▲36	▲23.8%	▲7	56	60	▲4	▲5.9%	▲7
欧州	-	-	-	-	-	46	43	+3	+8.0%	▲2
北米	4	4	▲0	▲6.6%	-	36	35	+1	+2.8%	▲2
アジア	1,547	1,431	+116	+8.1%	+2	1,434	1,254	+180	+14.4%	+36
その他	50	39	+11	+28.1%	+1	169	184	▲15	▲8.4%	+8
合計	1,717	1,627	+90	+5.5%	▲4	1,741	1,576	+165	+10.5%	+33

# SUZUKI MOTOR CORPORATION



**スズキ株式会社**  
**2018年度冬版**

## ..... 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。