



2027年3月期 第1四半期決算説明会



新型コンパクトSUV  
「ブレッツァ」

2026年8月5日 スズキ株式会社

（ご参考）表紙画像：7月25日発表の新型コンパクトSUV「ブレッツァ」

まず、先月発生しました令和8年熊本地震につきまして、  
亡くなられた方々のご冥福をお祈り申し上げますとともに、  
被害に遭われた方々とその家族の皆様方に心よりお見舞い申し上げます。

## サマリー | 2027年3月期 第1四半期決算・通期予想

- 当期決算は原材料高騰影響を、日本など各拠点での稼ぐ力の向上により吸収し増収増益
- 通期予想は中東情勢の影響を織り込むが、稼ぐ力を向上していく考え

### 2027年3月期 第1四半期決算

- ・ 売上収益 1兆7,058億円、営業利益 1,580億円、営業利益率9.3%
- ・ 原材料高騰影響を、日本など各拠点での稼ぐ力の向上により吸収し増収増益
- ・ 売上収益および全ての利益項目について過去最高

### 2027年3月期 通期予想

- ・ 売上収益は1,000億円上方修正し6兆9,000億円
- ・ 営業利益は今回、中東情勢悪化の影響としてマイナス1,100億円を反映、同時に稼ぐ力の向上を織り込み、300億円下方修正の5,400億円を予想
- ・ 中期経営計画の実現に向けた成長投資を進め、稼ぐ力の向上に引き続き取り組む



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

2 / 36

2027年3月期 第1四半期決算のサマリーをご説明いたします。

当期の実績は、増収増益となりました。

中東情勢による原材料価格高騰の影響を大きく受けましたが、日本など各拠点での稼ぐ力の向上により、それを吸収することができました。結果、売上収益および全ての利益項目について過去最高となりました。

通期予想につきましては、

売上収益は前回予想から1,000億円上方修正し、6兆9,000億円としました。

営業利益は、前回の見通し5,700億円には、中東情勢の影響額を含めていませんでした。

その後、中東情勢の悪化による影響が顕在化したことを踏まえ、

今回、原材料価格影響としてマイナス1,100億円を見通しに反映しました。

反映後の4,600億円に対し、

稼ぐ力の向上700億円、為替影響100億円の計800億円の収益改善効果を織り込み、現時点では、5,400億円を見込んでおります。

引き続き、稼ぐ力を向上していく考えです。

経費についても質素倹約、取捨選択を徹底していく一方で、

成長投資については、中期経営計画の実現を見据え、

ペースを緩めることなく進めてまいります。

社長の言葉を借りれば、「質素倹約」と「大胆投資」の両立です。

今回より、後段で経営上のトピックを説明させていただきます。

目次

サマリー ..... 2

2027年3月期第1四半期決算 ..... 4～12

    総括 ..... 4

    四半期毎の業績 ..... 5

    営業利益増減要因 ..... 6

    四輪・二輪台数実績 ..... 7～12

通期業績予想 ..... 13～17

    総括 ..... 13

    営業利益増減要因 ..... 14・15

    四輪・二輪台数情報 ..... 16・17

トピックス ..... 18～23

補足資料 ..... 24～34

2027年3月期 第1四半期決算 | 総括

■売上収益は販売台数の増加と為替影響により増収

■営業利益は原材料高騰影響を日本など各拠点での稼ぐ力の向上により吸収し増益

■税引前利益および四半期利益は金融資産の評価益等により大幅増益

| (億円)      |        | 当第1四半期<br>('26/4-6) | 前年同期<br>('25/4-6) | 増 減     | 増減率     | 補足           |
|-----------|--------|---------------------|-------------------|---------|---------|--------------|
| 連結<br>業績  | 売上収益   | 17,058              | 13,978            | + 3,080 | + 22.0% | 2期ぶり 増収、過去最高 |
|           | 営業利益   | 1,580               | 1,421             | + 159   | + 11.2% | 2期ぶり 増益、過去最高 |
|           | (利益率)  | (9.3%)              | (10.2%)           |         |         |              |
|           | 税引前利益  | 2,832               | 1,757             | + 1,075 | + 61.2% | 2期ぶり 増益、過去最高 |
|           | (利益率)  | (16.6%)             | (12.6%)           |         |         |              |
| 為替<br>レート | 四半期利益※ | 1,836               | 1,020             | + 816   | + 80.0% | 2期ぶり 増益、過去最高 |
|           | (利益率)  | (10.8%)             | (7.3%)            |         |         |              |
|           | 米ドル    | 160円                | 145円              | + 15円   | + 10.4% |              |
|           | ユーロ    | 185円                | 164円              | + 22円   | + 13.2% |              |
| 世界<br>販売  | インドルピー | 1.70円               | 1.70円             | —       | —       |              |
|           | 四輪車    | 897千台               | 754千台             | + 143千台 | + 19.0% | インド等で増加      |
|           | 二輪車    | 579千台               | 548千台             | + 31千台  | + 5.6%  | インド、中南米等で増加  |

※ 四半期利益は親会社の所有者に帰属する四半期利益



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

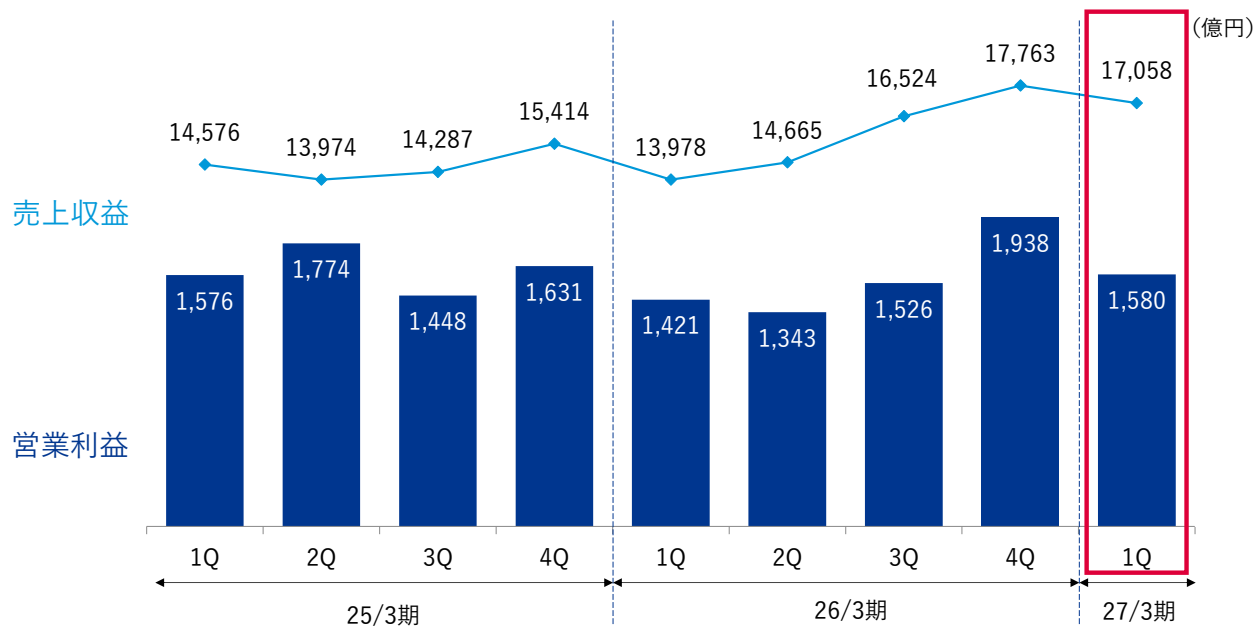
4 / 36

はじめに、今回の決算の実績をご説明いたします。

売上収益は販売台数の増加と為替影響等により1兆7,058億円となり、前年同期比22%の増収、  
営業利益は原材料高騰影響を、日本など各拠点での稼ぐ力の向上により吸収し1,580億円となり、11%の増益となりました。  
金融資産の評価益等により、税引前利益は2,832億円、  
四半期利益は1,836億円と大幅な増益となりました。

四輪車の販売は、主にインドでの増加により  
世界販売合計では14万3千台増加しました。  
二輪車の販売は、主にインド、中南米等で増加し  
世界販売合計では3万1千台増加しました。

## 2027年3月期 第1四半期決算 | 四半期毎の業績



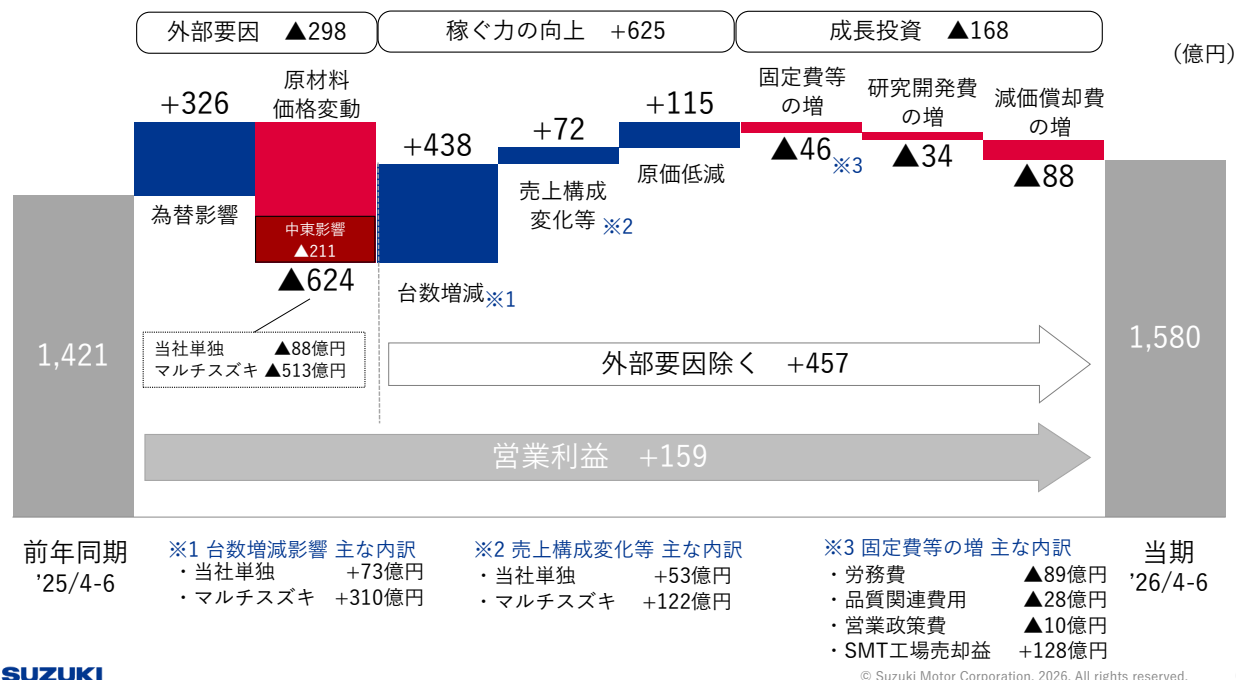
© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

5 / 36

四半期毎の業績については、ご覧の通りです。

4～6月期としては売上収益1兆7,058億円、  
営業利益1,580億円と、第1四半期として過去最高となりました。

## 2027年3月期 第1四半期決算 | 営業利益増減要因



前年同期と比較した営業利益の増減要因は、ご覧の通りです。

外部要因としては、

- ・ 為替影響で326億円の増益、
- ・ 原材料価格変動では、  
主にインドでの原材料価格の上昇により624億円の減益  
となりました。

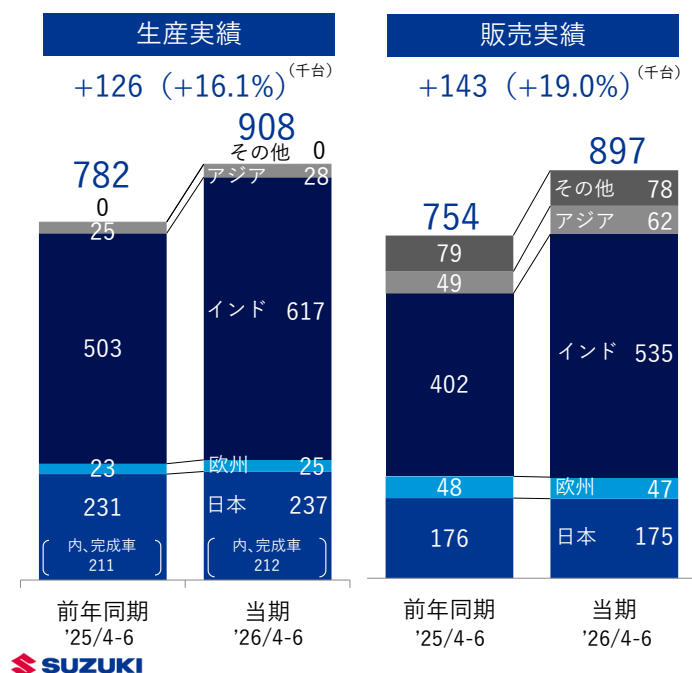
外部要因を除く項目では、稼ぐ力の向上の成果として、

- ・ 台数増により438億円、
  - ・ 売上構成変化等により72億円、
  - ・ 原価低減により115億円、
- の増益となりました。

持続的な成長および中期経営計画の達成に向け、投資を拡大したことで、

- ・ 人的投資を中心とした固定費等で46億円、
  - ・ 研究開発費で34億円、
  - ・ 減価償却費で88億円、
- 増加しました。

## 四輪台数実績 | グローバル



### ● 当期の世界販売

(千台)

|            | 台数  | 前年同期比 |        |
|------------|-----|-------|--------|
| 世界販売       | 897 | +143  | +19.0% |
| 日本         | 175 | ▲1    | ▲0.7%  |
| 欧州         | 47  | ▲0    | ▲1.0%  |
| インド        | 535 | +133  | +33.0% |
| アジア (除インド) | 62  | +13   | +27.7% |
| パキスタン      | 31  | +9    | +38.1% |
| インドネシア     | 18  | +4    | +33.4% |
| フィリピン      | 4   | ▲1    | ▲18.5% |
| その他        | 78  | ▲1    | ▲1.6%  |
| アフリカ       | 33  | +2    | +6.8%  |
| 中東         | 9   | ▲6    | ▲41.4% |
| 中南米        | 31  | +3    | +11.1% |
| 大洋州        | 5   | ▲0    | ▲6.4%  |

© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

7 / 36

次に、生産・販売の状況についてご説明いたします。

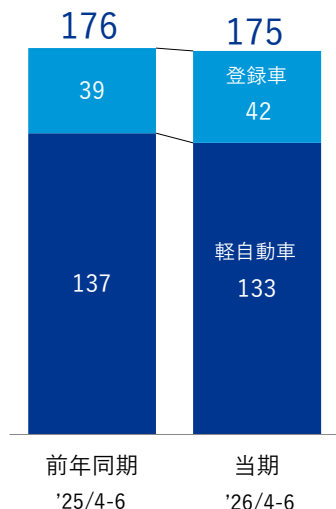
四輪車につきまして生産台数は、新製造ラインが稼働を開始したインドで大幅に台数を増やし、前年同期に対し、世界全体で12万6千台増となる90万8千台となりました。5月にカルコダ第二、7月にハンサルプール第四ライン(Dライン)が立ち上がり、生産能力は合計50万台増加し、インド全体の生産能力は290万台となりました。

販売台数は、昨年のGST改定以来、継続して好調なインドや、需要の旺盛なパキスタンで台数を増やし、前年同期に対し、14万3千台上回る89万7千台となりました。

## 四輪販売台数 | 日本

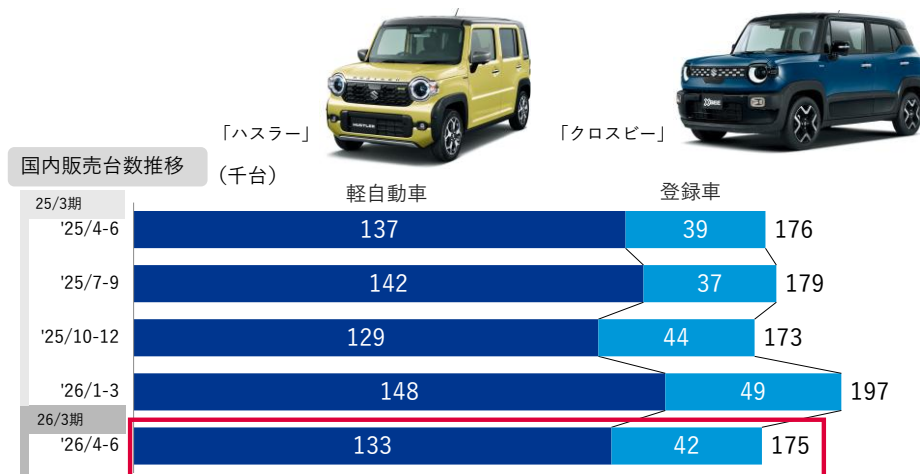
### 販売実績

▲1 (▲0.7%) (千台)



### ● 当期の販売状況

- ・軽自動車と登録車の合計販売台数は、シェア2位を継続
- ・マイナーチェンジした軽自動車の「ハスラー」、「キャリイ」、「エブリイ」が好調
- ・登録車では「クロスビー」、「ジムニーノマド」が伸長



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

8 / 36

次に日本の四輪販売実績についてご説明いたします。

当期の販売において、軽自動車と登録車の合計販売台数は、シェア2位を継続いたしました。

軽自動車ではマイナーチェンジした

「ハスラー」、「キャリイ」、「エブリイ」、

登録車では「クロスビー」、「ジムニーノマド」が伸長しました。

6月の販売実績では、軽、登録車ともに増加し、前年同月実績を上回りました。登録車は6月としては過去最高の販売台数となりました。

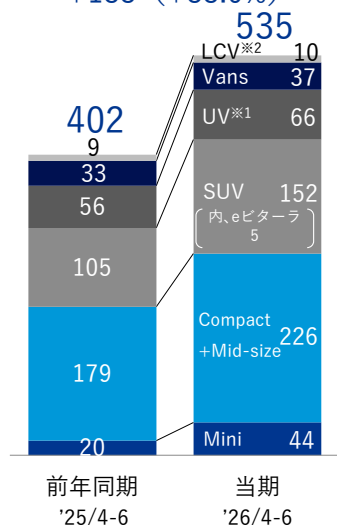
軽から登録車に乗り換えられるお客様も増えてきており、

軽・登録車の区分にこだわらず、全体で拡販に努めてまいります。

## 四輪販売台数 | インド

### 国内卸販売実績

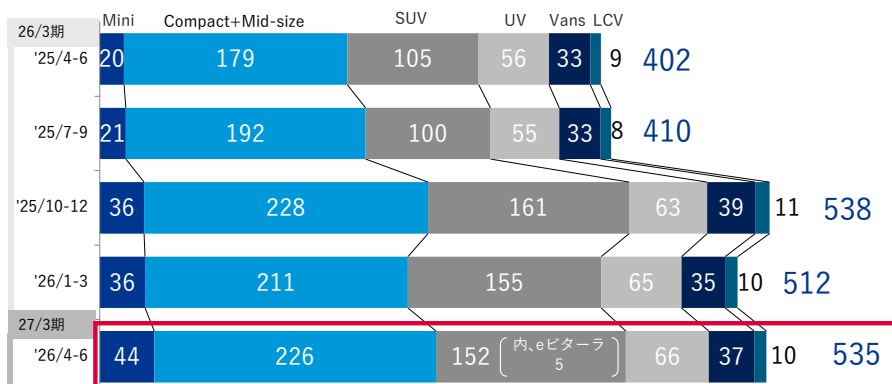
+133 (+33.0%) (千台)



### ● 当期の販売状況

- ・国内卸販売台数は、GST改正の追い風を受け、53万5千台(前年同期比+33%)と増加
- ・輸出台数は12万5千台(前年同期比+29%)と増加
- ・カルコダ第二ライン、ハンサルプール第四ライン(Dライン)が稼働開始し、徐々に生産台数を増加させていく

### 国内卸販売台数の内訳 (千台)



注: 商用车(LCV)を含む卸販売実績、OEMは除く  
※1 UV=Utility Vehicles (Ertiga等) ※2 LCV=Light Commercial Vehicles

© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

9 / 36

インドの四輪販売の状況です。

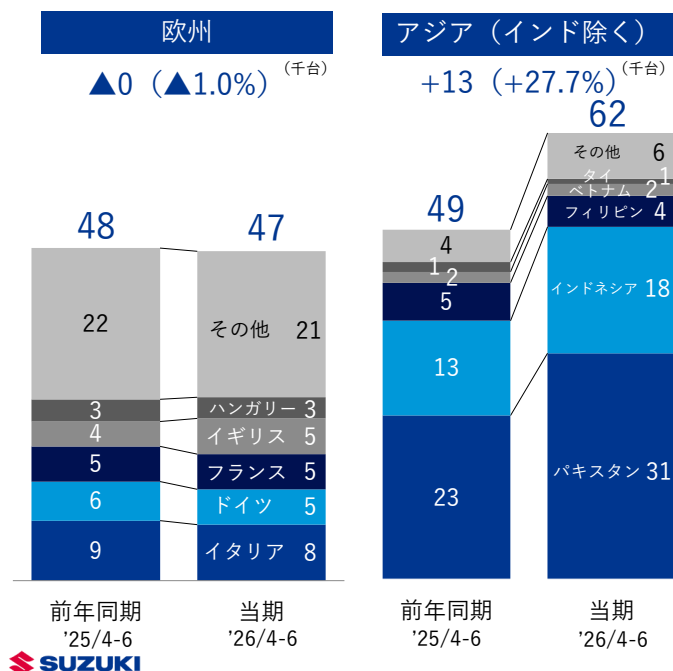
当期につきましては、  
卸販売台数はGST改定の追い風の継続により、  
53万5千台と前年同期より33%増加しました。  
SUVセグメントに加え、小型車でも大幅に台数を増やしました。

輸出台数は前年同期比29%増となる12万5千台となりました。

カルコダ第二ライン、ハンサルプール第四ライン(Dライン)も稼働開始し、  
徐々に生産台数を増やしております。

SUVセグメントでは、  
新たに1.0Lブースタージェットエンジンを設定した「ブレッツァ」を  
投入し、シェアを拡大してまいります。

## 四輪販売台数 | 欧州 / アジア（インド除く）



### ● 当期の販売状況

#### ◆ 欧州

- ・イギリスでの販売台数が3か月連続で増加
- ・「スイフト」は欧州全体で引き続き堅調な販売

#### ◆ パキスタン

- ・需要が引き続き堅調で、当期の販売台数は31千台（前年同期比+38.1%）
- ・中東情勢や燃料価格高騰の影響を受ける中、特に低燃費で好評の「アルト」が販売をけん引
- ・CKD生産が始まった「フロンクス」が好調



「フロンクス」

© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

10 / 36

続いて欧州とアジアの販売状況です。

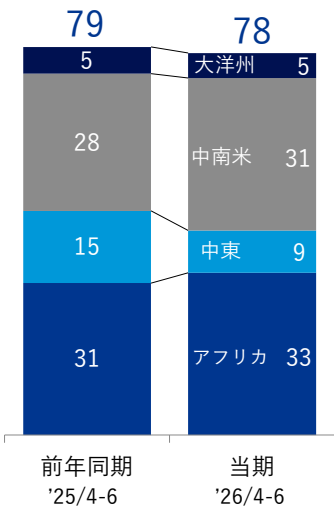
欧州では、特にイギリスで販売台数が3か月連続で増加するなど好調で、また「スイフト」が欧州全体で堅調な販売を維持しています。

パキスタンでは需要が引き続き堅調で、当期の販売実績は3万1千台と、前年同期に比べ38.1%の増加となりました。中東情勢や燃料価格高騰の影響を受ける中、特に低燃費で好評の「アルト」が販売をけん引しました。また、CKD生産が始まった「フロンクス」の販売も好調でした。

四輪販売台数 | アフリカ・中東・中南米・大洋州

販売実績

▲1 (▲1.6%) (千台)



● トピック

- ・ アフリカではアンゴラの販売が前年同期比42.9%増でシェア1位と好調
- ・ 中南米での販売が堅調で、特にコロンビアで販売台数を大幅拡大
- ・ 中東ではイラン情勢の影響を受け販売台数減少

● 当期の販売実績

|         | 台数 | (千台)  |         |
|---------|----|-------|---------|
|         |    | 前年同期比 |         |
| アフリカ    | 33 | +2    | +6.8%   |
| 南アフリカ   | 17 | ▲0    | ▲1.0%   |
| アンゴラ    | 6  | +2    | +42.9%  |
| 中東      | 9  | ▲6    | ▲41.4%  |
| サウジアラビア | 7  | ▲3    | ▲30.0%  |
| 中南米     | 31 | +3    | +11.1%  |
| メキシコ    | 7  | ▲2    | ▲21.3%  |
| チリ      | 6  | +1    | +11.3%  |
| コロンビア   | 5  | +2    | +102.4% |
| 大洋州     | 5  | ▲0    | ▲6.4%   |

アンゴラで好調の  
「エスプレッソ」



コロンビアで好調の  
「ディザイア」

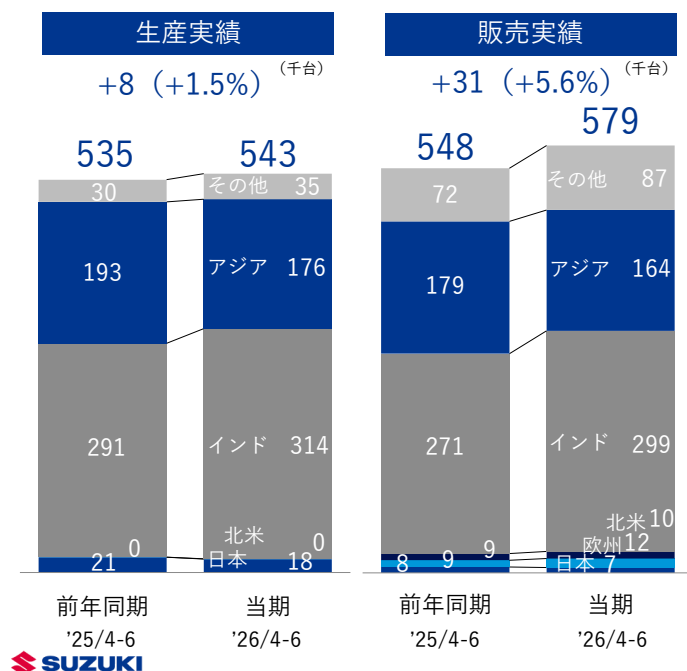


© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

11 / 36

アフリカ・中東・中南米・大洋州の販売状況です。  
アフリカではアンゴラの販売が前年同期比42.9%増でシェア1位と好調です。  
中南米では販売が堅調で、特にコロンビアで販売台数を大幅に拡大しています。  
中東ではイラン情勢の影響を受け販売台数が減少しております。

## 二輪台数実績 | グローバル



### ● トピック

- ・7月3日～5日、鈴鹿8時間耐久ロードレースに「チームスズキCNチャレンジ」として、ライダー以外は社内公募のスズキ社員で構成されたチーム体制で参戦
- ・環境負荷低減のさらなる推進と走行性能の向上を高いレベルで両立することを目指し、サステナブルアイテムの適用範囲を拡大し、高く評価されました
- ・チーム一丸となり、カーボンニュートラルアイテムを使用したエクスペリメンタルクラスでありながら7位で完走
- ・今回の完走で得た知見や経験を、チームスズキで将来の製品開発への技術フィードバックにつなげていく



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

12 / 36

次に二輪車の状況についてご説明いたします。

生産台数は、インドで台数が増え、前年同期に対し、世界全体で8千台増となる54万3千台となりました。

販売台数は、前年同期に対し、3万1千台上回る57万9千台となりました。特にインド、中南米の販売が堅調で、欧州でも前年同期で台数が伸びました。

トピックとしまして、本年も鈴鹿8時間耐久ロードレースに「チームスズキCNチャレンジ」として、ライダー以外は社内公募のスズキ社員で構成されたチーム体制で参戦いたしました。不安定な天候をチーム一丸となって乗り越え、カーボンニュートラル燃料・素材を使用したエクスペリメンタルクラスでありながら、前回は大きく上回る7位で完走いたしました。今回の完走で得た知見や経験を今後も、チームスズキでの将来の製品開発への技術フィードバックにつなげてまいります。

## 通期業績予想 | 総括

- 売上収益を前回発表から1,000億円上方修正し、6兆9,000億円を見込む
- 営業利益は、中東影響マイナス1,100億円を反映し、300億円下方修正となる、5,400億円を見込む
- 税引前利益および当期利益は第1四半期の金融資産の評価益を織り込み、ともに上方修正

| (億円)      |                | 通期予想<br>(’26/4-’27/3) | 前期実績<br>(’25/4-’26/3) | 増 減     |        | 補足     | 前回予想との比較        |         |
|-----------|----------------|-----------------------|-----------------------|---------|--------|--------|-----------------|---------|
|           |                |                       |                       |         | 増減率    |        | 前回予想            | 増減      |
| 連結<br>業績  | 売上収益           | 69,000                | 62,930                | + 6,070 | + 9.6% | 6期連続増収 | 68,000          | + 1,000 |
|           | 営業利益<br>(利益率)  | 5,400<br>(7.8%)       | 6,229<br>(9.9%)       | ▲829    | ▲13.3% | 2期連続減益 | 5,700<br>(8.4%) | ▲300    |
|           | 税引前利益<br>(利益率) | 7,200<br>(10.4%)      | 7,307<br>(11.6%)      | ▲107    | ▲1.5%  | 7期ぶり減益 | 6,600<br>(9.7%) | + 600   |
|           | 当期利益※<br>(利益率) | 4,200<br>(6.1%)       | 4,393<br>(7.0%)       | ▲193    | ▲4.4%  | 7期ぶり減益 | 3,800<br>(5.6%) | + 400   |
| 為替<br>レート | 米ドル            | 158円                  | 151円                  | + 7円    | +4.9%  |        | 155円            | + 3円    |
|           | ユーロ            | 183円                  | 175円                  | + 8円    | +4.8%  |        | 180円            | + 3円    |
|           | インドルピー         | 1.68円                 | 1.72円                 | ▲0.04円  | ▲2.3%  |        | 1.70円           | ▲0.02円  |
| 世界<br>販売  | 四輪車            | 3,579千台               | 3,320千台               | + 259千台 | + 7.8% |        | 3,554千台         | + 25千台  |
|           | 二輪車            | 2,337千台               | 2,261千台               | + 77千台  | + 3.4% |        | 2,321千台         | + 16千台  |

※ 当期利益は親会社の所有者に帰属する当期利益



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

13 / 36

通期業績予想についてご説明いたします。

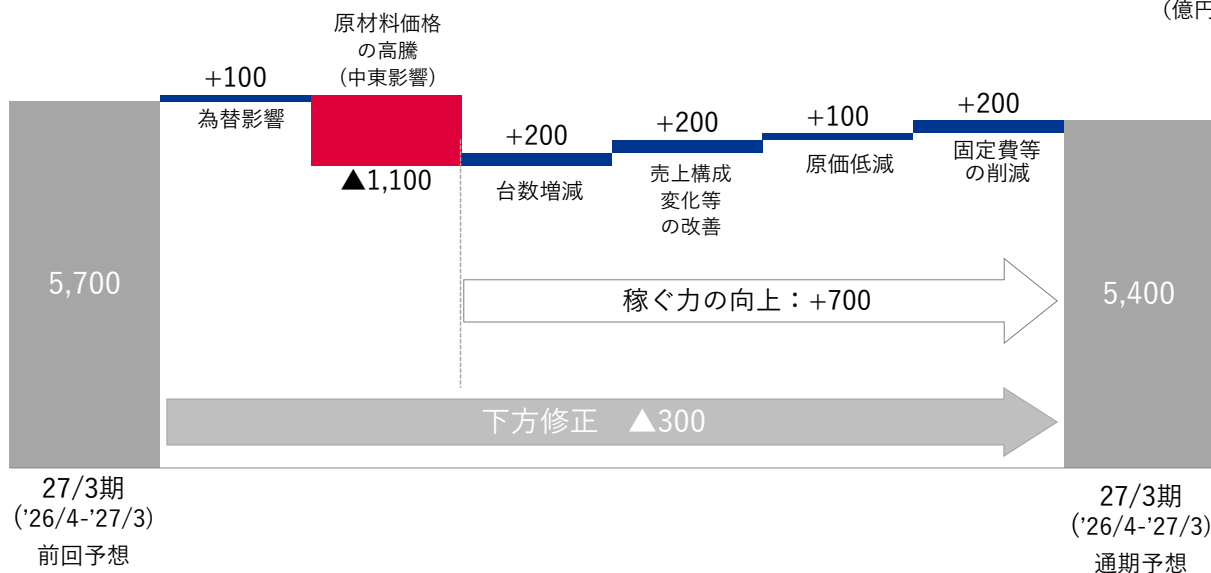
売上収益は世界販売が好調であることを受け、前回発表から1,000億円上方修正し6兆9,000億円としました。

営業利益については、中東影響マイナス1,100億円を反映し、300億円下方修正となる、5,400億円を見込んでおります。

また、税引前利益および当期利益は第1四半期の金融資産の評価益を織り込み、ともに上方修正いたしました。

為替レートは、  
米ドル158円、ユーロ183円、インドルピー1.68円の前提です。

(億円)



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

14 / 36

営業利益につきまして、  
前回予想に対し300億円下方修正した内訳を  
ご説明いたします。

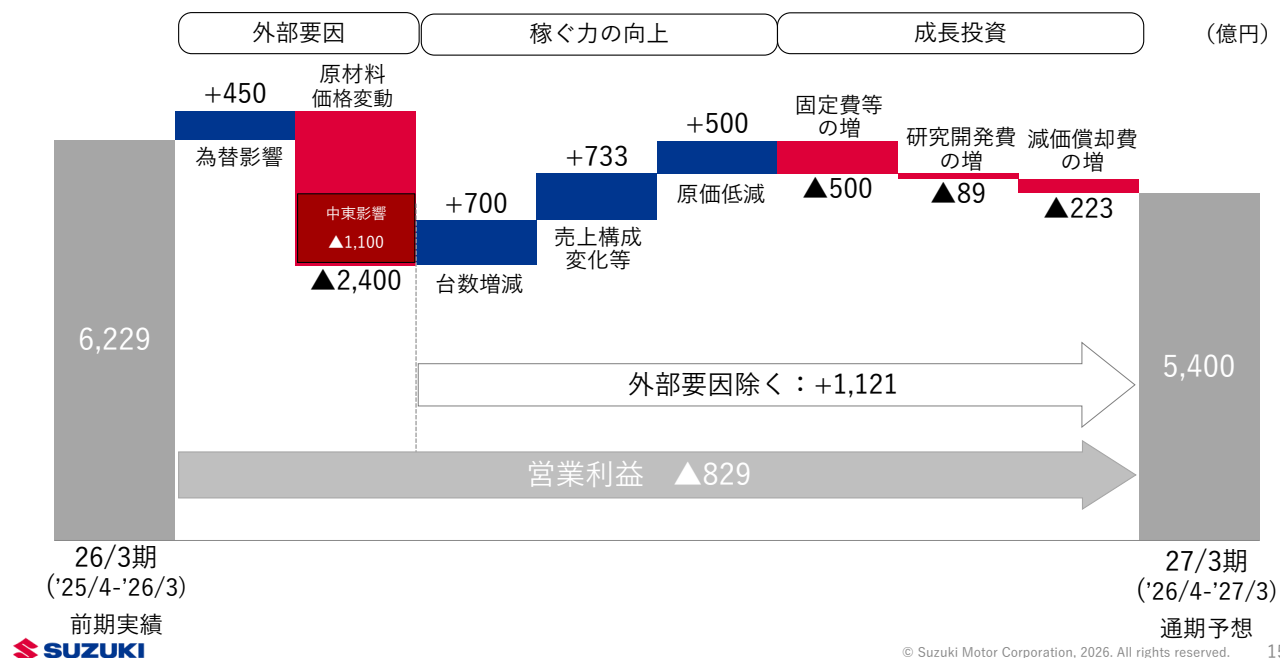
外部要因としては、  
為替影響で100億円の上方修正、  
原材料価格変動による影響は、中東影響による高騰を反映し、  
1,100億円の下方修正としました。

外部要因を除く部分については、  
台数影響で200億円、売上構成変化等の改善で200億円、  
原価低減で100億円、固定費等の削減で200億円の上方修正としました。

引き続き、  
経営と現場の距離が近い中小企業型経営の強みを活かし、  
事業環境の変化に対しアジャイルに対応していくことで、  
収益改善に努めてまいります。

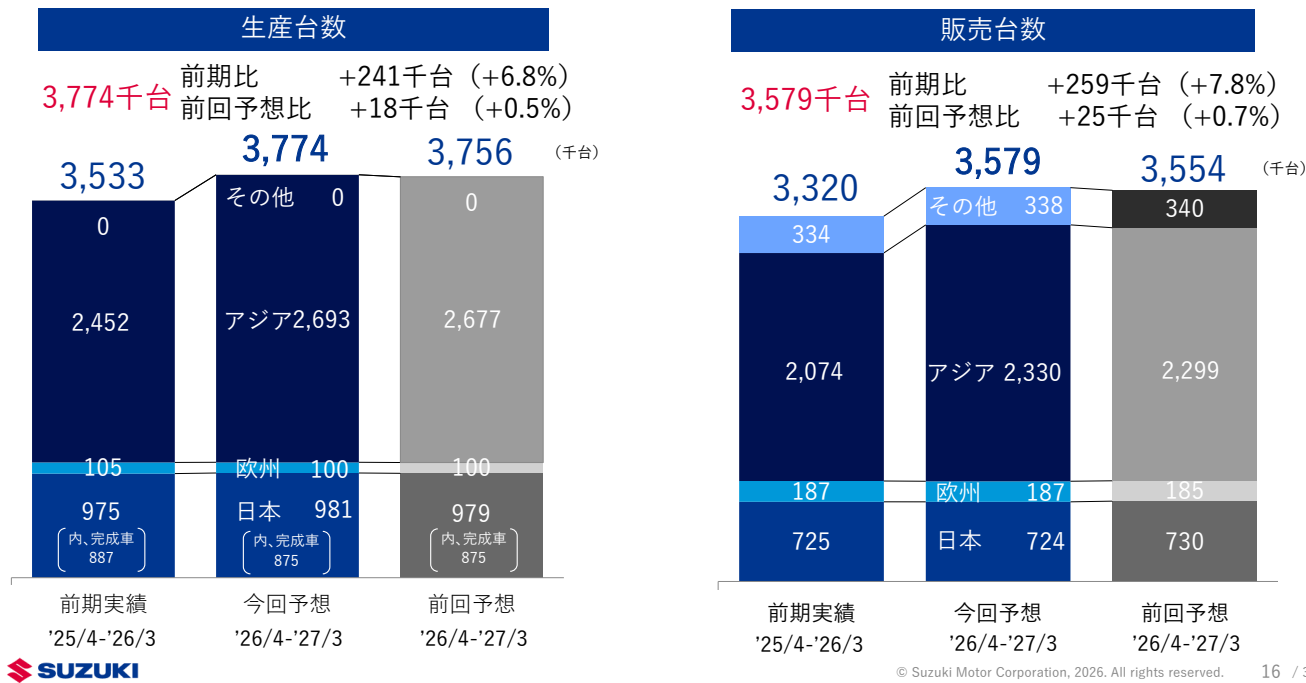
通期業績予想 | 営業利益増減要因・対 26/3期実績

前回予想より下方修正



見直しました結果、前期に対する営業利益の増減要因はご覧の通りとなります。

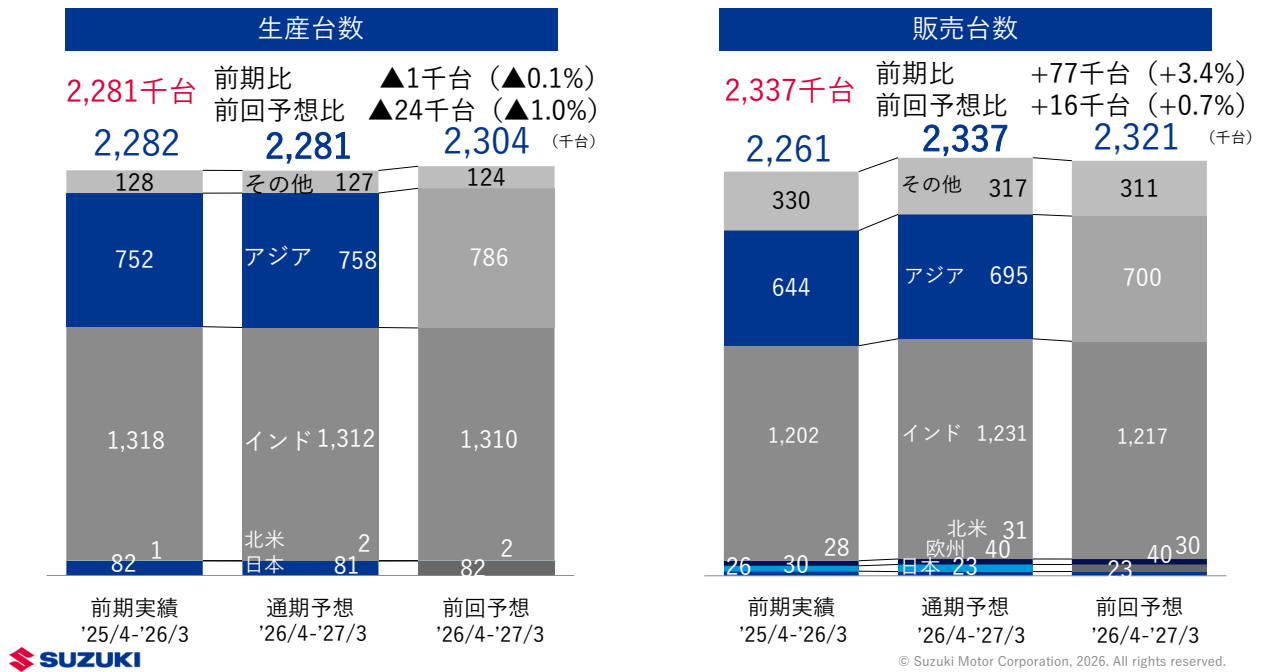
通期業績予想 | 四輪生産台数・販売台数



四輪車の販売台数につきましては、  
世界全体で2万5千台上方修正いたします。  
主にインドにおいて、急拡大する需要を生産能力の拡大で  
取り込みます。

それに伴い生産台数につきましても、  
世界全体で1万8千台上方修正いたします。

通期業績予想 | 二輪生産台数・販売台数



二輪車の販売台数につきましては、インドでの拡販等により、世界全体では1万6千台上方修正いたします。

なお、生産台数につきましては、フィリピンでの減産影響等により、世界全体では2万4千台下方修正いたします。

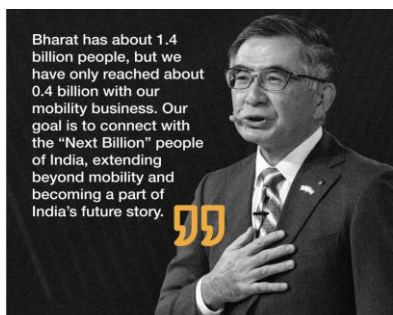
---

# トピックス



## トピック1：インド 次の10億人とのつながり(NBV)

- スズキ100%子会社であるNext Bharat Ventures (NBV) を通じ、農村地域の雇用創出・中間層の創出を目指す
- 26年7月に第2号ファンドに2億ドルを出資し、中小企業を支援



Toshihiro Suzuki  
Representative Director and President  
of Suzuki Motor Corporation



Next  
Bharat  
A SUZUKI INITIATIVE



少数のユニコーン企業の代わりに100～200社の中小企業を、農村地域に創出(中間層の創出)



インド14億人の人口のうち、まだ関わることできていない次の10億人とのつながりを築くため、NBVを通じて偉大な起業家たちのコミュニティを育んでいく

中小企業支援のためのファンドを設立  
ファンド1： 4,000万ドル(2024年)  
ファンド2： 2億ドル(2026年)  
⇒現時点で約200万人の所得を向上



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

19 / 36

今回は、経営上の4つのトピックについてお話いたします。

まず、1番目、インドでの次の10億人とのつながりについてご説明いたします。

インド14億人の人口のうち、自動車メーカーとしてまだ関わることできていない次の10億人とのつながりを築くため、スズキ100%子会社である「Next Bharat Ventures(略してNBV)」を通じて農村地域の雇用創出および中間層の創出を目指しております。

NBVを通じ、中小企業や起業家を支援するためのファンドを設立し、少数のユニコーン企業の代わりに100～200社の中小企業を、農村地域に創出し、将来的な中間層の創出につなげ、インドの所得の2極化という社会課題の解決に貢献してまいります。

2024年に第1号ファンドへ出資し、先月には、第2号ファンドへの2億ドルの出資を発表しました。  
これらの取り組みを通じ、現時点で約200万人の所得向上を達成しております。

## トピック2：インド 次の10億人とのつながり(バイオガスプラント)

■バイオガス事業に取り組んでおり、カーボンニュートラルと農村地域経済発展に貢献していく

■スズキ100%子会社のSuzuki R&D Center India Private Limited (SRDI) がアッサム州にて

バイオガスプラントに関する覚書を締結

### ● 日印両政府主導でバイオガス事業拡大

- ・日印首脳会談を実施(7/1～3)
- ・バイオガスプラントを1,000基導入するための「日印CBGイニシアティブ」立ち上げに合意
- ・CNG車の普及等の需要拡大により、新たな成長市場を創出

### ● スズキのインドでのバイオガス事業

- ・スズキは2023年よりインドの乳業組合と連携し、牛ふん由来のバイオガスプラント設置に取り組んでいる
- ・本年1月にはグジャラート州で2拠点目が稼働開始
- ・現在、計9拠点のプラント展開を計画
- ・上記9拠点とは別に、7月にSRDIがアッサム州での新プラント建設の覚書を締結



### ● インドにおけるCNG車の普及

- ・乗用車市場全体のうち、CNG車の割合は23%、そのうちスズキは約7割のシェアを占める
- ・CNG対応モデルとして新型「プレッツァ」等を展開
- ・CNGタンクを車体下部に配置し、プラントで生産されるバイオガス燃料も使用可能



※車体下部のタンクのイメージ

© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

20 / 36

次に、2番目、バイオガス事業についてご説明いたします。

先月1日から3日にかけて、ニューデリーにて高市首相とモディ首相による日印首脳会談が行われ、インド全土にバイオガスプラントを1,000基導入するための政府間枠組み「日印CBGイニシアティブ」立ち上げに合意しました。

今後、バイオガスを燃料とするCNG車の普及拡大等を通じ、自動車産業をはじめとする日本企業にとって新たな成長市場の創出につながることが期待されます。

弊社は昨年より順次9つのバイオガス生産プラント設置に向け取り組んでおり、本年1月には2か所目のプラントがグジャラート州で稼働開始しております。

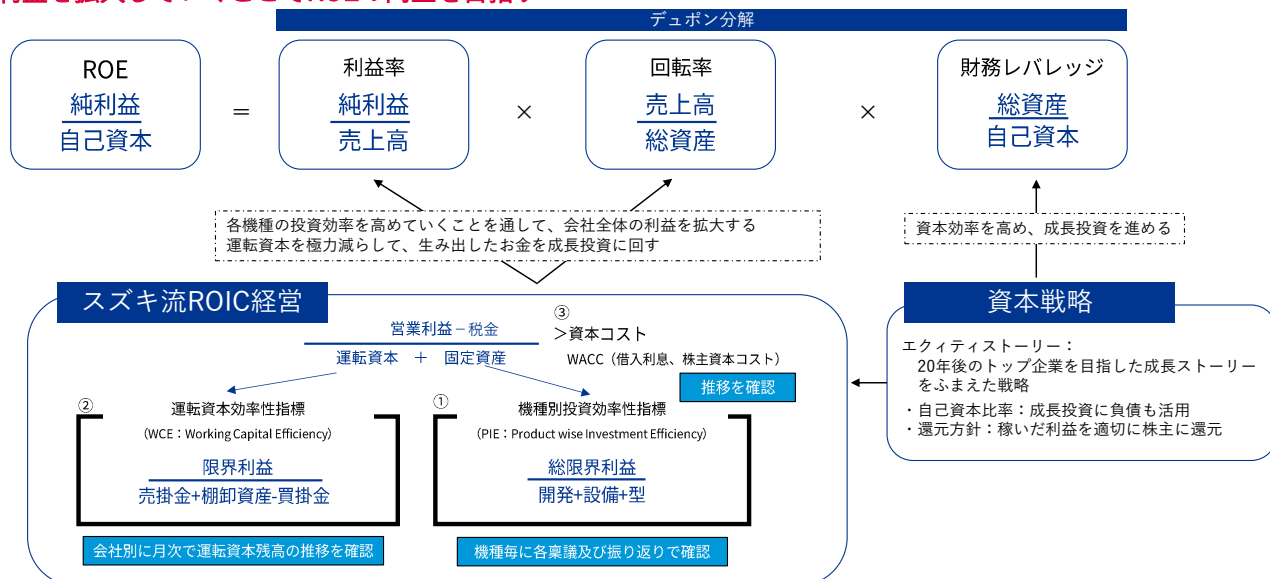
日印両政府のバイオガスプラント普及への姿勢を受け、先月2日にスズキ100%子会社の「Suzuki R&D Center India Private Limited」がアッサム州にて新たな10基目のバイオガスプラントに関する覚書を締結しました。

インド乗用車市場全体のうち、近年、CNG車市場は成長し現在23%、そのうちスズキは約7割のシェアを占めています。

先日、インド市場に投入した新型「プレッツァ」等は車体下部にタンクを備え、バイオガスプラントにて生産されるバイオガス燃料も使用可能であり、CNG車の普及をさらに進めていきます。

### トピック3：スズキ流ROIC経営とROE

- スズキ流ROIC経営を通して、収益性の高い機種に投資しお金を生み出す効率を高めていく
- 利益を拡大していくことでROEの向上を目指す



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

21 / 36

3番目のトピックです。

弊社では当期より、資本コストを意識した取り組みとして、スズキの現場主導の経営スタイルに合うように解釈した、「スズキ流ROIC経営」を開始いたしました。

従来の売上・利益管理に加え、投資総額に見合うリターンをどう実現するか、という観点を、P／J毎の企画時・導入後のタイミングで実践的に取り入れました。

弊社の自動車事業は、1車種1車種のP／Jが完結・独立して開発・製造されておらず、E／G、T／M、安全装備、その他仕様は、機種、機種の世代を跨って設定され、ニーズの異なる国々を跨って導入されています。そして、大多数のコンポーネント・部品・原材料は世界中のお取引様から調達させていただいており、これらを全体最適化することで利益を確保しステークホルダーと共存共栄しています。そのため、収益性の高い事業に投資していく一般的なROIC経営は弊社には馴染まないと考えております。

そこで、ROICの考え方である「資本の利益創出の効率性」を踏まえつつ、「スズキ流ROIC経営」を作り上げていくこととしました。

「スズキ流ROIC経営」では具体的に、総限界利益と開発費、設備、型を総額で比較することで、効率性を見ていくための機種別投資効率性指標「PIE」と、売掛金、棚卸資産、買掛金、いわゆる運転資本の効率性を測る、運転資本効率性指標「WCE」を算出し、ウォッチしていきます。

### トピック3：スズキ流ROIC経営を通した企業価値の向上

- ・当期より資本効率を重視する取り組みとして、「スズキ流ROIC経営」を開始
- ・スズキのOSである社是・行動理念の「3現・2原」・「小・少・軽・短・美」・「中小企業型経営」の実践
- ・今後必要性が増すコーポレートファイナンス・AI・地政学の分野を組み合わせていく



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

22 / 36

「スズキ流ROIC経営」は、一般的な ROIC の考え方を、分解して現場で使える形にする、というのがポイントです。単なる財務管理の指標ではなく、限られた人・モノ・金を、本当に価値を生むところへ集中させるために、スズキ OS（社是・行動理念）と掛け合わせ、お客様の「丁度いい」を実践し、チームスズキで全体最適を議論していくためのツールです。さらに今後経営においてますます必要と思われる、コーポレートファイナンス・AI・地政学の分野を組み合わせ、より資本効率の高い企業競争力の向上に努めてまいります。

(メモ)

※「3現・2原」・・・現場・現物・現実・原理・原則

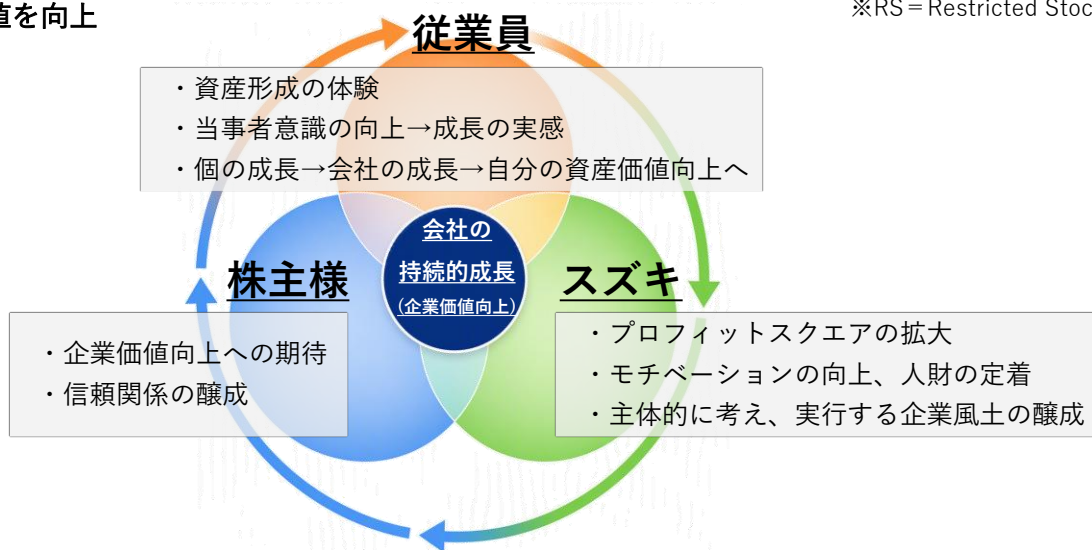
#### トピック4：従業員RS制度の開始

■中期経営計画の期間中、譲渡制限付の自社株(RS※)を従業員に無償で一定数付与する

■従業員の経営参画意識の向上・ファイナンシャルウェルビーイングの強化等により

企業価値を向上

※RS = Restricted Stock



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved.

23 / 36

最後に、従業員RS制度についてご説明いたします。

これは中期経営計画の期間中は毎年、譲渡制限付の自社株を従業員に無償で一定数付与する制度です。

従業員の経営参画意識の向上、ファイナンシャルウェルビーイングの強化等による企業価値向上を目的としております。

図のように従業員・会社・株主様それぞれにとってメリットがあり、会社の持続的成長につながる好循環を生み出すことを目指しております。

2万人の社員によるチームスズキ経営にとって、スズキらしい施策と考えております。

以上で、2027年3月期 第1四半期決算の説明を終わります。

この後のページには、売上収益の内訳など補足資料を掲載しておりますので、併せてご覧ください。

ご清聴ありがとうございました。

---

# 補足資料



2027年3月期 第1四半期決算 | 売上収益の状況

| (億円)     | 四輪     |        |        | 二輪    |       |      | マリン |     |     | その他 |     |    | 合 計    |        |        | 増減内訳 |        |
|----------|--------|--------|--------|-------|-------|------|-----|-----|-----|-----|-----|----|--------|--------|--------|------|--------|
|          | 当期     | 前期     | 増減     | 当期    | 前期    | 増減   | 当期  | 前期  | 増減  | 当期  | 前期  | 増減 | 当期     | 前期     | 増減     | 為替影響 | 台数増減   |
| 国内計      | 3,866  | 3,759  | +106   | 48    | 41    | +7   | 9   | 9   | ▲0  | 28  | 33  | ▲5 | 3,951  | 3,842  | +109   |      | ▲160   |
| 自 社      | 3,599  | 3,500  | +99    | 48    | 41    | +7   | 9   | 9   | ▲0  | 28  | 33  | ▲5 | 3,684  | 3,582  | +102   |      |        |
| O E M    | 266    | 260    | +7     |       |       |      |     |     |     |     |     |    | 266    | 260    | +7     |      |        |
| 海外計      | 11,551 | 8,819  | +2,732 | 1,196 | 1,007 | +189 | 360 | 310 | +50 |     |     |    | 13,107 | 10,136 | +2,971 | +552 | +2,468 |
| 欧 州      | 1,952  | 1,174  | +778   | 155   | 126   | +29  | 66  | 63  | +3  |     |     |    | 2,173  | 1,362  | +811   | +201 | +556   |
| 北 米      | 1      | 1      | +1     | 112   | 111   | +1   | 211 | 161 | +50 |     |     |    | 324    | 273    | +51    | +30  | ▲3     |
| アジア      | 7,796  | 6,060  | +1,736 | 588   | 545   | +43  | 29  | 29  | ▲1  |     |     |    | 8,412  | 6,634  | +1,778 | +88  | +1,883 |
| インド      | 6,673  | 5,242  | +1,430 | 470   | 366   | +104 | 3   | 3   | ▲0  |     |     |    | 7,145  | 5,611  | +1,534 | +0   | +1,651 |
| 〃以外      | 1,123  | 817    | +306   | 118   | 180   | ▲62  | 26  | 26  | ▲0  |     |     |    | 1,267  | 1,023  | +244   | +88  | +232   |
| その他      | 1,802  | 1,585  | +217   | 341   | 224   | +117 | 54  | 57  | ▲3  |     |     |    | 2,198  | 1,867  | +331   | +233 | +31    |
| 総合計      | 15,417 | 12,578 | +2,839 | 1,244 | 1,048 | +196 | 368 | 319 | +50 | 28  | 33  | ▲5 | 17,058 | 13,978 | +3,080 | +552 | +2,308 |
| 内、為替換算影響 |        |        | +422   |       |       |      | +95 |     |     |     | +35 |    |        |        | +552   |      |        |

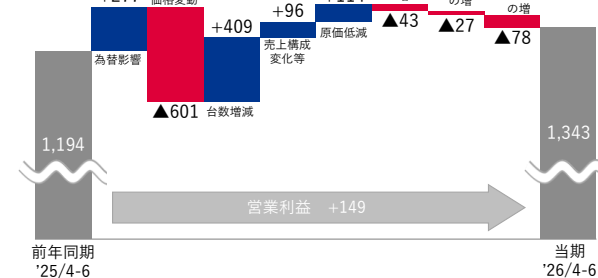
注、当期…2026年4月～6月期、前期…2025年4月～6月期、北米…米国・カナダ、北米四輪車…部品用品等

2027年3月期 第1四半期決算 | 事業別業績、営業利益増減要因

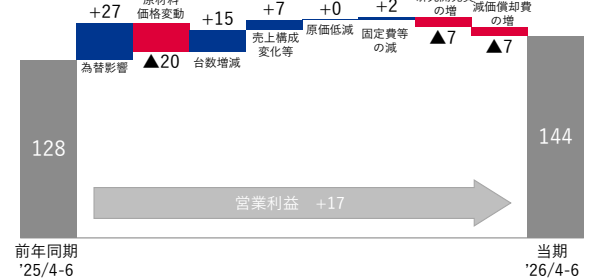
事業セグメント別業績 (億円)

|     | '26/4-6 |      |       |      |       |
|-----|---------|------|-------|------|-------|
|     | 売上収益    |      | 営業利益  |      |       |
|     | 前年比     |      | 前年比   | 利益率  |       |
| 四輪  | 15,417  | +23% | 1,343 | +12% | 8.7%  |
| 二輪  | 1,244   | +19% | 144   | +13% | 11.6% |
| マリン | 368     | +16% | 85    | ▲7%  | 23.2% |
| その他 | 28      | ▲14% | 7     | ▲7%  | 25.2% |
| 連結計 | 17,058  | +22% | 1,580 | +11% | 9.3%  |

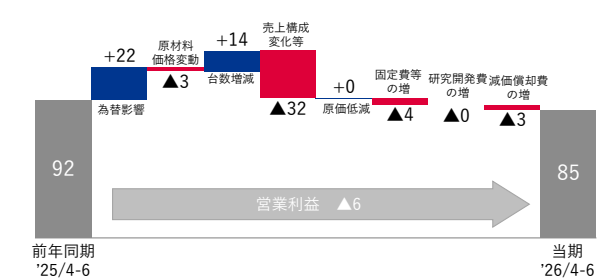
四輪事業 (億円)



二輪事業 (億円)



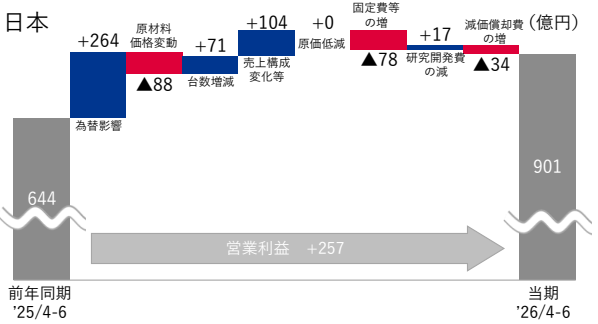
マリン事業 (億円)



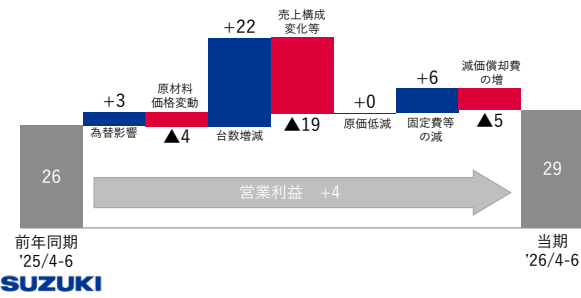
2027年3月期 第1四半期決算 | 所在地別業績、営業利益増減要因

所在地セグメント別業績 (億円)

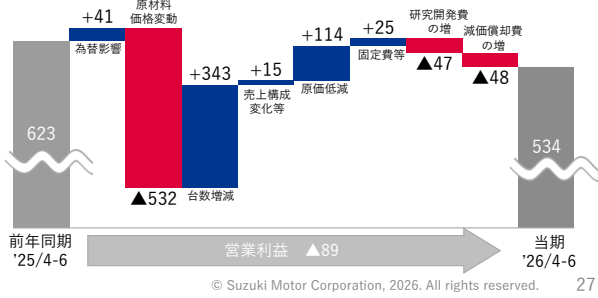
|     | '26/4-6 |      |       |      |       |
|-----|---------|------|-------|------|-------|
|     | 売上収益    |      | 営業利益  |      |       |
|     |         | 前年比  |       | 前年比  | 利益率   |
| 日 本 | 8,602   | +20% | 901   | +40% | 10.5% |
| 欧 州 | 2,009   | +28% | 29    | +15% | 1.5%  |
| アジア | 10,269  | +31% | 534   | ▲14% | 5.2%  |
| その他 | 1,344   | +23% | 88    | +85% | 6.5%  |
| 連結計 | 17,058  | +22% | 1,580 | +11% | 9.3%  |



欧州 (億円)



アジア (億円)



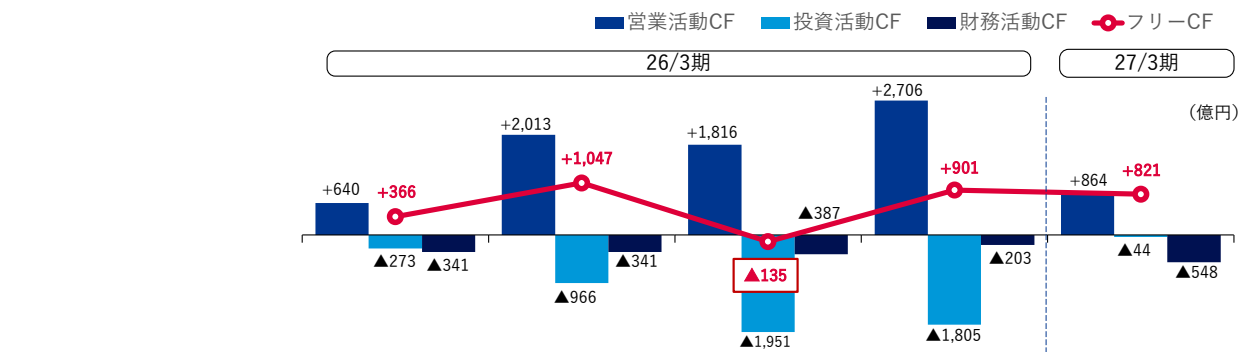
2027年3月期 第1四半期決算 | マルチ・スズキ・インディア社の業績

|      |                 | ルピー建（億ルピー）※1  |                |         | 円換算額（億円）      |                |         |
|------|-----------------|---------------|----------------|---------|---------------|----------------|---------|
|      |                 | 当第1四半期        | 前年同期           | 増減      | 当第1四半期        | 前年同期           | 増減      |
| 連結業績 | 売上収益※2          | 4,996         | 3,662          | + 1,334 | 8,494         | 6,226          | + 2,268 |
|      | 営業利益※3<br>（利益率） | 253<br>(5.1%) | 307<br>(8.4%)  | ▲53     | 431<br>(5.1%) | 521<br>(8.4%)  | ▲91     |
|      | 税引前利益<br>（利益率）  | 444<br>(8.9%) | 494<br>(13.5%) | ▲50     | 755<br>(8.9%) | 840<br>(13.5%) | ▲85     |
|      | 税引後利益<br>（利益率）  | 345<br>(6.9%) | 379<br>(10.4%) | ▲35     | 586<br>(6.9%) | 645<br>(10.4%) | ▲59     |
|      | 為替レート           | 1.70円         | 1.70円          | —       |               |                |         |
| 卸    | 国内販売※4          | 558千台         | 431千台          | + 127千台 |               |                |         |
| 販    | 輸出※4            | 125千台         | 97千台           | + 28千台  |               |                |         |
| 売    | 合計              | 683千台         | 528千台          | + 155千台 |               |                |         |

注. マルチ・スズキ・インディア社は I n d A S （インド版 I F R S）に基づき会計処理をしており、本数値はあくまでも参考値



2027年3月期 第1四半期決算 | 連結キャッシュフロー四半期推移



|              | 26/3期   |         |         |         | 27/3期   |
|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|
|              | 1Q      | 2Q      | 3Q      | 4Q      | 1Q      |
| フリーCF        | +366    | +1,047  | ▲135    | +901    | +821    |
| 財務CF         | ▲341    | ▲341    | ▲387    | ▲203    | ▲548    |
| (内、配当金支払額※1) | (▲406)  | (▲301)  | (▲429)  | (+0)    | (▲464)  |
| 為替影響         | +40     | +101    | +243    | +14     | +61     |
| キャッシュ増減      | +66     | +808    | ▲279    | +711    | +334    |
| キャッシュ残高      | 8,493   | 9,300   | 9,022   | 9,733   | 10,066  |
| ネットキャッシュ     | 1,136   | 1,941   | 1,556   | 2,247   | 2,542   |
| (月商比※2)      | (0.2ヵ月) | (0.4ヵ月) | (0.3ヵ月) | (0.4ヵ月) | (0.4ヵ月) |

**SUZUKI** ※1 非支配株主への配当金の支払額を含む  
※2 月商比は、各期の通期売上収益の平均月商をもとに算出

2027年3月期 第1四半期決算 | 設備投資等

|         | 当期<br>('26/4-6) | 前期<br>('25/4-6) | 増 減      |
|---------|-----------------|-----------------|----------|
| 設備投資    | 1,354億円         | 827億円           | + 527億円  |
| 当社単独    | 257億円           | 243億円           | + 14億円   |
| 子会社     | 1,097億円         | 584億円           | + 513億円  |
| (内、インド) | (966億円)         | (472億円)         | (+494億円) |
| 減価償却費   | 592億円           | 504億円           | + 88億円   |
| 研究開発費   | 655億円           | 621億円           | + 34億円   |

※ インド：マルチ・スズキ社、SMIPL社、TDSG社、SRDI社、Sデジタル社、NBV社 6社の合計  
 ※ 無形資産に係る設備投資、減価償却費は上記の実績値に含まない

|            | 当第1四半期末<br>('26/6末) | 前年同期末    |         | 前期末      |         |
|------------|---------------------|----------|---------|----------|---------|
|            |                     | ('25/6末) | 増 減     | ('26/3末) | 増 減     |
| 有利子負債残高    | 7,524億円             | 7,357億円  | +167億円  | 7,486億円  | +38億円   |
| 連結子会社等数    | 121社                | 122社     | ▲1社     | 121社     | ±0社     |
| 持分法適用関連会社数 | 37社                 | 36社      | +1社     | 37社      | ±0社     |
| 従業員数       | 78,867人             | 75,983人  | +2,884人 | 76,889人  | +1,978人 |

※ リース負債は上記の実績に含まない



2027年3月期 第1四半期決算 | 為替レートと為替影響額

|              | 当期<br>('26/4-6) | 前年同期<br>('25/4-6) | 前年同期比増減 |        | 営業利益 為替影響  |         |
|--------------|-----------------|-------------------|---------|--------|------------|---------|
|              |                 |                   |         |        | 感応度※2      | 影響額     |
| ユーロ          | 185円            | 164円              | + 22円   | +13.2% | + 5億円      | + 114億円 |
| 南アフリカランド     | 9.69円           | 7.91円             | + 1.78円 | +22.5% | ※2 + 0.3億円 | + 48億円  |
| メキシコペソ       | 9.18円           | 7.41円             | + 1.77円 | +23.9% | ※2 + 0.2億円 | + 37億円  |
| 米ドル          | 160円            | 145円              | + 15円   | +10.4% | + 2億円      | + 34億円  |
| オーストラリアドル    | 113円            | 93円               | + 21円   | +22.2% | + 1億円      | + 25億円  |
| パキスタンルピー     | 0.58円           | 0.52円             | + 0.06円 | +11.5% | ※2 + 4億円   | + 24億円  |
| ポンド          | 214円            | 193円              | + 21円   | +10.9% | + 1億円      | + 12億円  |
| インドルピー       | 1.70円           | 1.70円             | －       | －      | －          | －       |
| その他※1        | －               | －                 | －       | －      |            | + 31億円  |
| 営業利益為替影響額 合計 |                 |                   |         |        |            | + 326億円 |

※ 1 その他…影響額+31億円のうち、タイバーツ+12億円、コロンビアペソ+12億円 ほか  
※ 2 感応度…レートが1円円安方向に動いた際の営業利益影響額。  
ただし、南アフリカランド、メキシコペソ、パキスタンルピーについては、0.01円動いた際の営業利益影響額。

| (億円)  | 通期予想  | 前期実績  | 増減    |
|-------|-------|-------|-------|
| 設備投資  | 3,800 | 3,507 | + 293 |
| 減価償却費 | 2,400 | 2,177 | + 223 |
| 研究開発費 | 2,800 | 2,711 | + 89  |

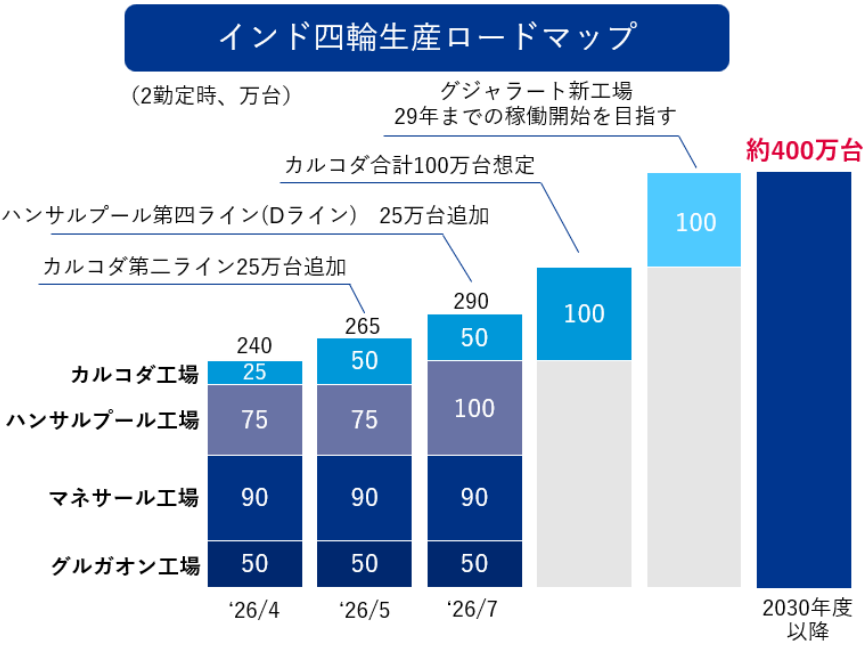
※ 無形資産に係る設備投資、減価償却費は上記の実績・予想に含まない

通期業績予想 | 為替レートと為替影響額

|                 | 通期予想<br>(’26/4-’27/3) | 前期実績<br>(’25/4-’26/3) | 前期比増減  |        | 営業利益 為替影響 |        |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|--------|--------|-----------|--------|
|                 |                       |                       |        |        | 感応度※1     | 影響額    |
| ユーロ             | 183円                  | 175円                  | +8円    | +4.8%  | +19億円     | +163億円 |
| 南アフリカランド        | 9.60円                 | 8.71円                 | +0.89円 | +10.2% | ※1 +1億円   | +94億円  |
| メキシコペソ          | 9.10円                 | 8.16円                 | +0.94円 | +11.5% | ※1 +1億円   | +73億円  |
| 米ドル             | 158円                  | 151円                  | +7円    | +4.5%  | +9億円      | +62億円  |
| オーストラリアドル       | 113円                  | 100円                  | +13円   | +13.2% | +4億円      | +54億円  |
| パキスタンルピー        | 0.58円                 | 0.54円                 | +0.04円 | +7.4%  | ※1 +13億円  | +50億円  |
| ポンド             | 213円                  | 202円                  | +12円   | +5.7%  | +2億円      | +24億円  |
| インドルピー          | 1.68円                 | 1.72円                 | ▲0.04円 | ▲2.3%  | ※1 +40億円  | ▲160億円 |
| 営業利益為替影響額 合計 ※2 |                       |                       |        |        |           | +450億円 |

※1 感応度…レートが1円円安方向に動いた際の営業利益影響額。  
ただし、南アフリカランド、メキシコペソ、パキスタンルピー、インドルピーについては、0.01円動いた際の営業利益影響額。

※2 合計はその他通貨の影響を含む





2027年3月期 第1四半期決算説明会



新型スーパースポーツバイク  
「GSX-R1000R」

2026年8月5日 スズキ株式会社

(ご参考) 裏表紙画像：7月17日発売の新型スーパースポーツバイク  
「GSX-R1000R」



#### 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えますことをご承知おください。
- 実際の業績に影響を及ぼす可能性がある要因には、地政学リスク、主要市場における経済情勢及び需要の動向、為替相場の変動などが含まれます。