

アニュアルレポート 2014



スズキ 株式会社

(注) 本 PDF ファイルは投資家の皆様の便宜のため、英文版の「ANNUAL REPORT 2014」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 2014」の“FINANCIAL SECTION”をご参照くださいますようお願い致します。

目次

社是.....	1
トップメッセージ	2
財務ハイライト	4
年間レビュー	5
四輪車.....	6
二輪車.....	9
特機等.....	12
その他.....	13
トピックス	14
役員.....	17
経営方針	18
事業等のリスク	24
企業の概況	26
会社概要	28

社是

- 一、消費者の立場になつて
価値ある製品を作ろう
- 二、協力一致清新な会社を
建設しよう
- 三、自己の向上にとつとめ常に
意欲的に前進しよう



トップメッセージ

●当期の経営成績

当期の当社グループを取り巻く経営環境は、米国の金融緩和縮小や欧州の財政問題への対応の影響、インドやインドネシアなど新興国経済の先行きに不透明感があるものの、海外経済は先進国を中心に回復の動きをみせています。国内においても景気の回復基調は続いています。一方で消費税率引上げに伴う駆け込み需要の反動減が懸念される状況にあります。

このような状況下、当期の連結売上高は国内やアジア、欧州で増加し2兆9,383億円と前期に比べ3,600億円（14.0%）増加しました。国内売上高はOEM売上の減少を自社ブランドの売上でカバーし、1兆1,327億円と前期に比べ918億円（8.8%）増加、海外売上高は1兆8,056億円と前期に比べ2,682億円（17.4%）増加しました。

連結利益の面では、営業利益は為替影響による日本の輸出損益改善やアジアにおける収益拡大等により1,877億円と前期に比べ431億円（29.9%）の増加、当期純利益は1,075億円と前期に比べ271億円（33.7%）の増加となりました。

なお、期末配当金につきましては、1株につき14円（前年期末配当金10円）とさせていただきます。この結果、年間配当金は24円となり、前期に比べ6円の増配となりました。

●対処すべき課題

当社グループは、厳しい経営環境の中、「知恵を出し、人一倍の努力と行動を積み重ね、全社一丸となって生き残りをかけ、未来を切り拓こう」を基本方針として、以下の課題に取り組んでまいります。

●販売網の拡充・強化

各地域・各製品での競争激化に対しては、国内・海外ともに販売網の拡充・強化と市場に密着した営業活動を展開してまいります。

●商品づくり、研究開発力の強化

環境技術、低燃費化技術、軽量化技術、安全技術、情報通信技術、デザイン力など研究開発力の強化を図ってまいります。また、エンジン・パワートレイン・プラットフォームの統合化による開発の効率化、コストダウンなど低コストの車づくりを進めてまいります。

●生産力の強化

「地産地消」の考えに基づき、引き続き海外生産の強化に努めてまいります。特にアジアでは自動車需要が増加しており、内作化率の向上、グローバル購買の拡充、現地での生産能力の強化に努めてまいります。あわせて、FTA等地域間経済連携の進展や為替動向に基づき、日本におけるものづくりと海外との分担の最適化に取り組んでまいります。

●二輪車事業の再建

二輪車事業につきましては、大型二輪車の収益向上により事業全体としては当期にわずかながら黒字となりましたが、アジアを中心とする小型二輪車はいまだ改革の途上にあります。引き続き企画、技術、営業が一体となり、市場要望にあった商品を一層充実させ、二輪車業界の中で存在感ある地位を取り返すべく事業活動を展開してまいります。特に、今後の更なる成長が望めるアジア地域を中心とした小型二輪車を強化するとともに、中・大型車につきましても、さらに商品力の強化をはかってまいります。

●地球環境問題への取り組み

環境問題については、当社グループは国内の軽自動車をはじめ、インドやアジアなどで多くの燃費の優れた小型車を提供してまいりました。これら小型車の普及こそ環境問題に貢献できるものと考えております。「スズキグリーンテクノロジー」による次世代環境技術の推進に加え、「スズキ環境計画2015」、「スズキ生物多様性ガイドライン」に基づき、地球環境問題に取り組んでまいります。

● 災害対策

当社グループは従来より東海・東南海地震を想定した様々な予防策を講じてきましたが、東日本大震災の発生を受け、津波被害が想定される静岡県磐田市竜洋地区拠点の浜松市北部の都田地区への移転、相良工場に集中していた軽自動車用エンジン生産の湖西工場への分散、四輪車開発拠点である相良テストコースのリスク分散も兼ねたインド研究施設の拡充など、海外も含めた生産・研究拠点の分散を実施しております。引き続き、災害に対する対応力を高めてまいります。

当社グループは、「消費者の立場になって価値ある製品を作ろう」を社是の第一に掲げ、創業以来「価値ある製品」をものづくりの根底においてきました。常に時代の足音に

耳を傾け、お客様に喜ばれる真の価値ある製品づくりに努めてまいります。

また、「小さなクルマ、大きな未来。」をスローガンに、お客様の求める「小さなクルマづくり」、「地球環境にやさしい製品づくり」に邁進するとともに、生産をはじめ組織・設備・部品・環境などあらゆる面で「小さく・少なく・軽く・短く・美しく」を徹底し、ムダのない効率的な健全経営に取り組んでまいります。

役員及び従業員は、法令、社会規範、社内規則等を遵守し、公正かつ誠実に行動してまいります。

株主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
会長兼社長 鈴木 修

(後列左から)

代表取締役 副社長
原山 保人

代表取締役 副社長
本田 治

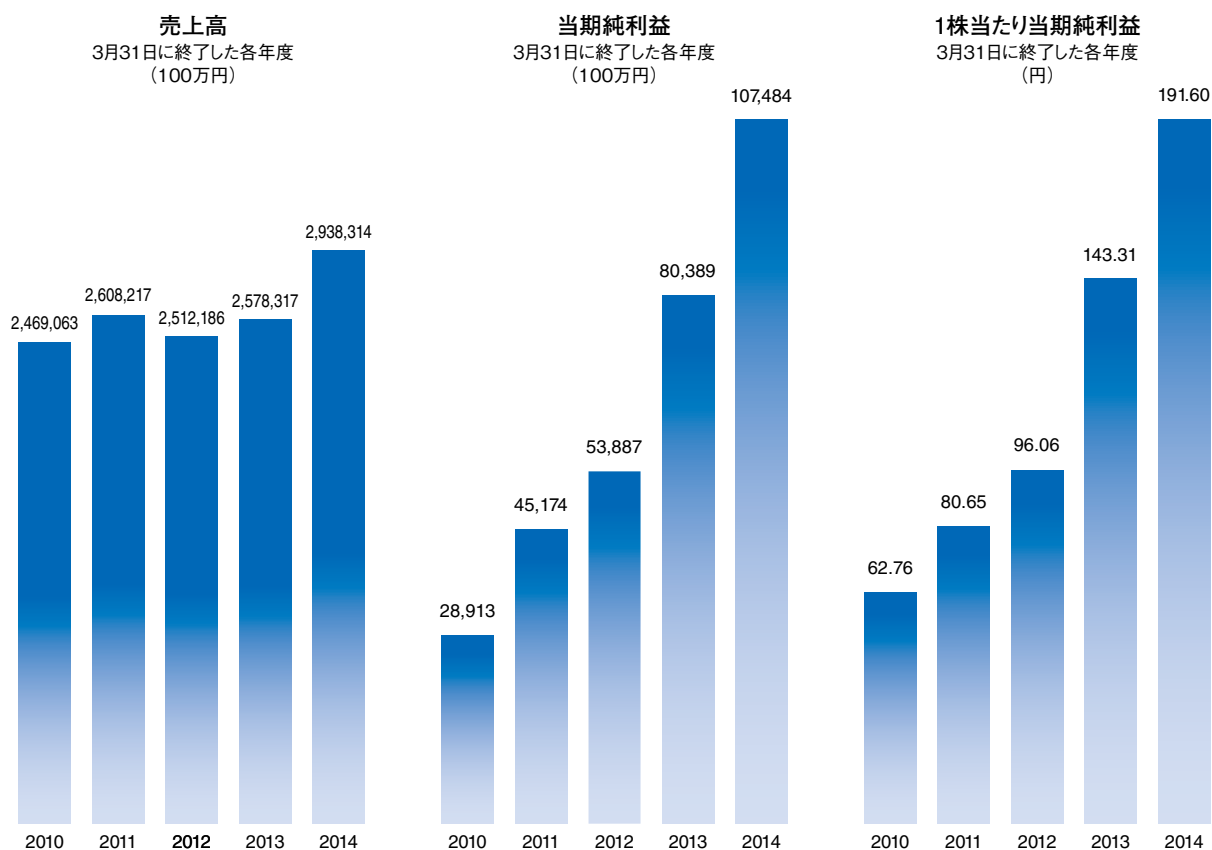
代表取締役 副社長
田村 実

代表取締役 副社長
鈴木 俊宏

財務ハイライト

スズキ株式会社 および連結子会社 3月31日に終了した各年度	百万円 (1株当たりの金額を除く)	千米ドル (1株当たりの金額を除く)	
	2014	2013	2014
売上高	¥2,938,314	¥2,578,317	\$28,549,496
当期純利益	107,484	80,389	1,044,346
1株当たり当期純利益:			
基本	191.60	143.31	1.86
潜在株式調整後	191.57	131.67	1.86
年間配当金	24.00	18.00	0.23
純資産	1,494,357	1,298,553	\$14,519,602
流動資産合計	1,790,832	1,560,218	\$17,400,238
資産合計	2,874,074	2,487,635	\$27,925,327
減価償却費	117,188	93,680	\$1,138,639

注釈: 表示されている米ドル金額は、2014年3月末現在のおよその実勢為替相場 1米ドル = 102.92円により換算しています。

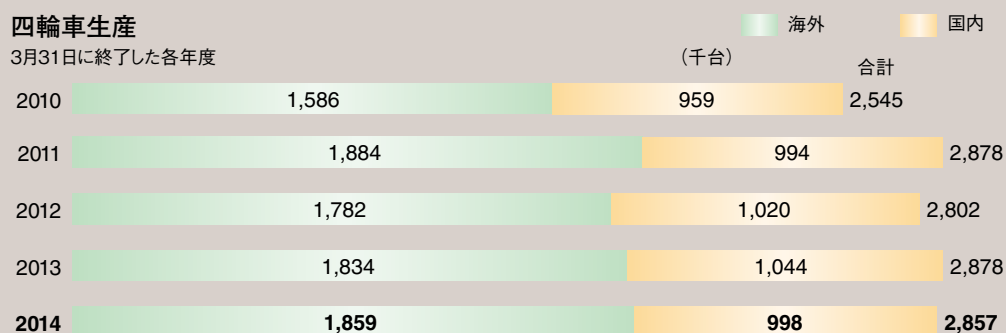


年間レビュー

生産

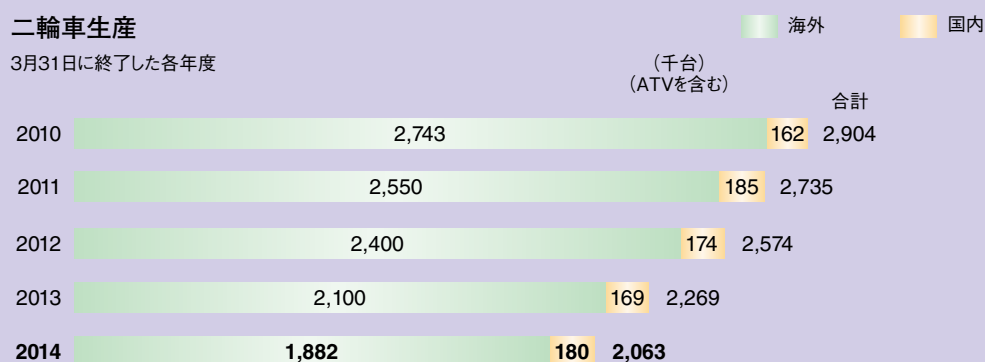
四輪車生産

3月31日に終了した各年度



二輪車生産

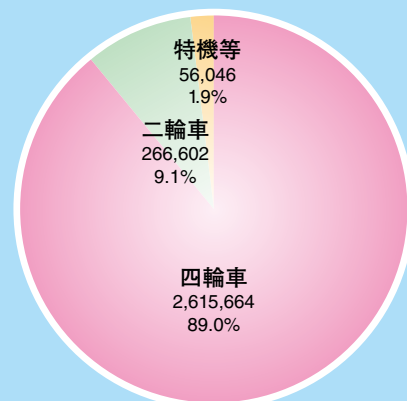
3月31日に終了した各年度



2014 売上高

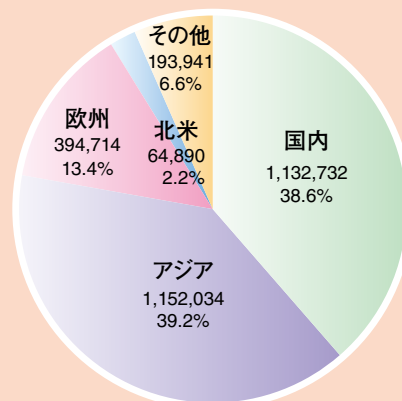
2014 商品別売上高

(2014年3月期 百万円)



2014 市場別売上高

(2014年3月期 百万円)



四輪車

スズキの世界生産と世界販売台数

2013年度の四輪海外生産台数は1,859千台、前年比101.3%と、前年を上回りました。日本を含めた世界生産は2,857千台、前年比99.3%と減少しました。また四輪海外販売台数は、1,983千台、前年比99.7%と減少、日本を含めた世界販売台数は2,711千台、前年比101.9%と増加しました。

事業別業績

四輪車事業は、為替影響による日本の輸出損益改善やアジアでの収益向上などにより、営業利益は1,793億円と前期に比べ287億円増加し、過去最高となりました。

国内四輪

1. 全体市場の概況

2013年度の国内四輪車総販売は、5,692千台（前年比109%）と、482千台の増加となりました。上半期は減少となったものの、下半期が景気の回復による下支えに加え、消費税率引上げ前の駆け込み需要が大きく販売を押し上げたことで、2年連続で500万台を上回りました。

内訳として、軽自動車は2,262千台（115%）と大幅に伸長し、過去最高の販売となりました。また、登録車も3,430千台（106%）と、3年連続で前年を上回りました。

2. スズキの販売状況

スズキの2013年度国内総販売台数は、728千台（前年比108%）と、大幅に前年を上回りました。年間を通じてニューモデルを相次いで投入したことに加えて、下半期の消費税率引上げ前の駆け込み需要が大きな追い風となったことで、過去最高の販売を記録しました。

内訳では、軽自動車は「スペーシア」、「キャリイ」、「ハスラー」などのニューモデル投入が市場ニーズとマッチして増加の牽引役となり、647千台（110%）と過去最高の販売となりました。一方、登録車は81千台（95%）と、4年ぶりに前年を下回りました。



軽ハイトワゴン スペーシア カスタム

3. 2013年度のトピックス

- ・ 2013年6月に、「新型スペーシア」の派生車として「スペーシアカスタム」を投入しました。11月にはスペーシアが「日本カー・オブ・ザ・イヤー スモールモビリティ部門賞」を受賞しました。
- ・ 2013年7月に、「ワゴンR」を一部改良し、軽ワゴン No.1の低燃費^{※1}（30.0km/L^{※2}）を達成するとともに、衝突被害軽減ブレーキなど先進の安全技術を搭載しました。
- ・ 同じく7月に、小型乗用車「スイフト」に、低燃費と力強い走りを両立した新開発「デュアルジェット エンジン」とエネルギー回生機構「エネチャージ」を搭載した新グレードを追加しました。
- ・ 2013年9月に、軽トラック「キャリイ」を14年ぶりに全面改良して発売しました。クラストップ^{※3}の荷台フロア長は踏襲しつつ居住空間を拡大し、ゆとりある快適なキャビンを実現しました。
- ・ 2014年1月に、軽ワゴンタイプとSUVを融合させた、新ジャンルの新型軽乗用車「ハスラー」を発売しました。発売以来、幅広い世代に大好評となっており、数多くの受注を頂いています。



軽クロスオーバー ハスラー

※1 軽ワゴン＝全高1,550mm以上の軽自動車。JC08モード走行燃費（国土交通省審査値）に基づく。MRワゴンの一部グレードも同率となります。2013年7月現在、スズキ調べ。

※2 燃料消費率 JC08モード走行（国土交通省審査値）（2WD・CVT車）

※3 軽自動車トラッククラス。2013年8月現在、スズキ調べ。

海外四輪

1. 海外主要市場の概況

2013年度のスズキを取り巻く海外四輪車主要市場は、インドの乗用車全体市場では、ルピー安による燃料価格の上昇、金利の高止まり等の影響により、2,504千台（前年比94%）と縮小しました。アセアン主要諸国（インドネシア、タイ、ベトナム、フィリピン、マレーシア）も、特にタイの物品税還付政策導入前の買い控えが影響し、3,364千台（前年比92%）となりました。欧州市場（EU+EFTA）は、景気停滞からの復調の兆しを見せ12,593千台（前年比103%）、中国市場では、22,491千台（前年比116%）となりました。

2. スズキの販売状況

2013年度の海外四輪販売台数は、不透明な市場状況下1,983千台（前年比99.7%）とほぼ前年並みとなりました。インドでは経済が減速する中、新型車「セレリオ」や「スイフト」を含むコンパクトカーの堅調な販売により、1,054千台（前年比100.3%）となりました。中国では、年度末に新型車「SX4 S-CROSS」を導入するも、コンパクトカー需要の落ち込みにより233千台（前年比92%）となりました。

アセアン主要諸国（インドネシア、タイ、ベトナム、フィリピン、マレーシア）では、「エルティガ」の好調な販売やインドネシアの LCGC（Low Cost Green Car）政策に合致したモデルの投入により、225千台（前年比119%）と前年を大きく上回りました。欧州（EU+EFTA）でも、「SX4 S-CROSS」の投入により、160千台（前年比107%）と前年を上回りました。

3. 2013年度のトピックス

- ・ 2013年9月に、インドネシア政府のLCGC政策に適応した「ワゴンR」を発表。
- ・ 2013年9月に欧州を皮切りに「SX4 S-CROSS」の販売を開始。
- ・ インド四輪車の伸張及びインドからの輸出拡大に備え、スズキが全額出資する四輪生産会社「スズキ・モーター・グジャラート社」の設立（生産開始は2017年を予定）を発表。
- ・ 2014年2月に、グローバルモデル「セレリオ」を発表。
タイ仕様は、タイ政府エコカープロジェクトに適合。
- ・ マルチ・スズキ社のインド国内販売が4年度連続で100万台を超えました。



磐田工場
(軽・小型乗用車の完成車組立等)



湖西工場
(軽・小型乗用車の完成車組立および四輪車エンジンの組立等)



相良工場
(小型車および四輪車エンジンの組立、エンジン主要部品の鍛造及び機械加工等)



3列シートコンパクトカー エルティガ



C セグメントクロスオーバー SX4 S-CROSS



グローバルコンパクトカー セレリオ

二輪車

スズキの世界生産台数と世界販売台数

2013年度の二輪海外生産台数（ATV 含む）は1,882千台、前年比89.6%と前年を下回りました。日本を含めた世界生産台数でも2,063千台、前年比90.9%と減少しました。また、二輪海外販売台数（ATV 含む）は、1,953千台、前年比87.4%、日本を含めた世界販売台数も2,027千台、前年比87.7%と減少しました。

事業別業績

二輪車事業は、大型二輪車の収益改善などにより、前期の営業損失119億円から営業利益1億円へと、わずかながらも6期振りの黒字となりました。

国内二輪

1. 全体市場の概況

2013年度の国内4メーカー出荷台数は、消費税増税前の駆け込み需要の要因もあり、126cm³以上の大型車が90千台（前年比133%）、125cm³以下の原付車が348千台（前年比104%）と前年を上回り、総台数も438千台（前年比109%）と前年を上回りました。

2008年のリーマンショック以降、市場は縮小傾向にありましたが、大型車は増加傾向にあり、126cm³以上の大型車は3年連続で前年を上回りました。

2. スズキの販売状況

2013年度のスズキ出荷台数は「GSR250S」、「バーグマン200」、「ハヤブサ」の日本仕様などの新商品効果で、126cm³以上の大型車については、13千台（前年比135%）と前年を大きく上回りました。一方、125cm³以下の原付車については、在庫調整のための出荷を絞ったこともあり、59千台（前年比94%）と前年をやや下回り、総台数については72千台（前年比99%）と前年並みに留まりました。全体市場と同様に、スズキの126cm³以上の大型車も3年連続で前年を上回りました。今後も、収益性の高い大型車を中心とした拡販に努めていきます。

3. 2013年度のトピックス

- ・ 2012年7月の発売以来、精悍で存在感のあるスタイリングと扱いやすいエンジン特性により好評のロードスポーツバイク「GSR250」に加えて、2014年1月に、ハーフカウル仕様の「GSR250S」を発売しました。
- ・ 2014年2月、海外に続いて、軽量・コンパクトで、加速性能に優れた新型スクーター「バーグマン200」を発売しました。
- ・ 2014年2月、「隼（ハヤブサ）」の日本仕様を発売しました。国内の認証基準に適合をしながら、欧州仕様と同じ最高出力・最大トルクを実現し、また国内の二輪車で初めて*ETC 車載器を標準装備しました。

* 2014年1月現在、スズキ調べ。



ハーフカウル仕様 GSR250S



軽量・コンパクトスクーター バーグマン200



日本仕様 ハヤブサ

海外二輪

1. 海外主要市場の概況

2013年度の海外二輪車主要市場は、欧州市場では821千台（前年比100%）と前年並みとなる一方で、北米市場（ATVを含む）は801千台（前年比105%）と前年を上回りました。

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13,863千台（前年比100%）とほぼ前年並みで推移しましたが、中国市場は11,313千台（前年比91%）と前年を下回りました。またインド市場は14,805千台（前年比107%）と前年を上回りました。



豊川工場
（二輪車、船外機の完成車組立等）

2. スズキの販売状況

2013年度のスズキの海外二輪車販売台数は、1,953千台（前年比88%）と前年を下回りました。

スズキの主な販売国／地域において、欧州では48千台（前年比101%）と6年振りに前年を上回ったものの、北米においては41千台（前年比93%）と前年を下回りました。

アセアン主要6カ国合計では、政局の混迷が長期化しているタイでの販売減少などにより、611千台（前年比94%）と前年を下回りました。中国においては620千台（前年比77%）、インドは356千台（前年比86%）と、ともに前年を下回りました。



スポーツバイク ジクサー（インド）



スポーツ・アドベンチャー・ツアラー V-Strom 1000 ABS



コンパクトスクーター レッツ（インド）



軽量・コンパクトスクーター バーグマン 200

3. 2013年度のトピックス

- ・ 2013年6月、スペインにて2015年に「ロードレース世界選手権（MotoGP）」へ復帰することを宣言し、開発中のレースマシンを公開しました。
- ・ 2013年9月、「スズキ・エンデュランス・レーシングチーム（SERT）」が4年連続、13回目のFIM世界耐久選手権タイトルを獲得しました。
- ・ 2013年9月、欧州にてニューモデル「V-Strom 1000 ABS」、「バーグマン125/200」を発表しました。
- ・ 2013年9月、バンコクにおいてアセアン市場に複数の大型二輪車を導入することを発表しました。



世界耐久選手権



MotoGP 参戦開発車両



バンコク大型二輪車導入

特機等

事業別業績

特機等事業は、欧州での船外機の売上増加などにより売上高、営業利益ともに前期を上回りました。

特機

2013年度の当社の船外機出荷の国内については、台数は前年比99%と前年並でしたが、機種構成の小型化により、金額は95%となりました。

輸出については、台数は前年比98%と若干落ち込みましたが、機種構成の大型化により売上は106%と増加しました。

現在のスズキ4ストローク船外機は、最小出力1.49kW(2馬力)の「DF2」から最大出力220.7kW(300馬力)の「DF300」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、大型モデルは豊川工場で生産を行っています。

2013年度のトピック

- ・ 2013年9月に、欧州トップのボートメーカー「ベネトゥ社」(フランス)と、欧州4カ国で販売する船外機付きボートにスズキ製船外機を独占的に供給することに合意しました。



DF60AV



DF150TG



DF175TG



DF50AV



DF30A

その他

環境

スズキは、四輪車製品・二輪車製品・特機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り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、クリーンエネルギー自動車の開発、騒音の低減など、『生産活動』の分野では、環境リスクの低減、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の推進等の取り組み、『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。

製品関連以外の取り組みとして、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・社会レポート2013



スィフト XS-DJE



特別仕様車 スィフト RS



アルト エコ



Auto Gear Shift (オートギヤシフト)

2013年度のトピックス

- ・ 「スズキ環境・社会レポート2013」を発行しました。1999年度から毎年度発行しており、スズキの環境への取り組みを網羅して掲載しています。
- ・ 2013年7月に、新開発「デュアルジェット エンジン」と減速エネルギー回生機構「エネチャージ」をはじめとする低燃費化技術を搭載し、環境性能を高めた「スィフト」を発売しました。躍動感のある走りに必要なパワーを確保しながら、1.2L以上のガソリン車トップ^{※1}の低燃費を実現しました。
- ・ 2013年12月に、さらなる低燃費化技術を取り入れ、ガソリン車 No.1^{※2}の低燃費 35.0km/L^{※3}を達成した軽乗用車「アルト エコ」を発売しました。エネチャージ、新アイドルストップシステム等、現在採用している低燃費化技術に加え、エンジンの圧縮比向上及び燃焼改善、摩擦抵抗低減、パワートレインの制御最適化により、従来型の33.0km/L から2.0km/L 向上させて35.0km/L を実現。低燃費と軽快な走りを両立しました。
- ・ 2014年1月に、マニュアルトランスミッションの利点とオートマチックトランスミッションの利点を両立させた新トランスミッション「Auto Gear Shift (オートギヤシフト)」を開発したことを発表しました。「Auto Gear Shift (オートギヤシフト)」は基本機構がマニュアルトランスミッションのため、燃費性能はマニュアルトランスミッションと同等であり、さらにコンピューターにより最適に制御されたギヤチェンジ操作が低燃費走行に貢献します。

※1 JC08モード走行燃費（国土交通省審査値）に基づく（XG-DJE、XL-DJE、XS-DJE 2WD・CVT 車）。ハイブリッド車を除く。2013年7月現在、スズキ調べ。

※2 JC08モード走行燃費（国土交通省審査値）に基づく。ハイブリッド車を除く。2013年11月現在、スズキ調べ。

※3 燃料消費率 JC08モード走行（国土交通省審査値：2WD 車）

他メーカーとの事業協力関係（2014年7月現在）

スズキは、国内外の自動車メーカーとの事業協力関係を進めています。

日産自動車とは、2002年以降、国内で相互に車両を OEM 供給しています。マツダには、1989年以降車両を OEM 供給しており、また2013年には、インドネシアでも車両の OEM 供給を開始しました。三菱自動車にも、2011年以降国内で車両を OEM 供給しています。フィアットからは、2005年より同社製のディーゼルエンジンを受給し、主に欧州市場で販売する当社車両に搭載しています。また同社からのディーゼルエンジンの技術導入により、2006年以来インドでディーゼルエンジンを生産しています。

2013年に英国ケータハムに対して、同社のスポーツカー搭載用に、当社の軽自動車用660cm³エンジン及び駆動系コンポーネントの供給を開始しました。同社は日本でも、この車両を英国製軽自動車として販売しています。

今後も、経営資源の有効活用と相互利益に繋がるのであれば、他メーカーとの事業協力に取り組みたいと考えています。

なお、2009年12月に包括提携契約を締結し、資本関係まで結んだフォルクスワーゲンとの提携は、結果として何らのプロジェクトも成立することなく、スズキは、同社による契約違反を理由として包括提携契約を解除しました。現在、スズキ株式の返還を求めて、国際仲裁の場で係争中です。

トピックス

2013年
4月

浜松市沿岸域の防潮堤建設に寄付

地震による津波対策として防潮堤の整備を進めるために、浜松市が創設した「浜松市津波対策事業基金」に総額5億円の寄付を行うことを決定しました。浜松商工会議所が、会員企業から5年間で50億円の寄付を募ることを発表したことに当社も協力し、5年間で総額5億円の寄付を行います。

6月

女性好みのデザイン、「アルト ラパン ショコラ」を発売

若年女性の好みを意識し、こだわりの専用デザインを採用した軽乗用車「アルト ラパン ショコラ」を発売しました。愛らしいスタイルとアクセサリ感覚のデザイン、スイーツ感覚の色彩表現の要素を取り入れ、機能面でも女性に配慮したUV&IRカットガラスを採用しています。また、12月に行われた一般社団法人 日本流行色協会が主催する「オートカラーアワード2014」のオートカラーデザイナーズセレクションでは「インテリア部門賞」と「企画部門賞」を同時受賞しました。



7月

30km/L^{※1}の低燃費を達成し、先進の安全技術を搭載した「ワゴンR」を発売。20周年特別仕様車も設定

軽乗用車「ワゴンR」、「ワゴンRステイグレイ」の一部改良を行い、軽ワゴンNo.1^{※2}の低燃費30.0km/L^{※1}を達成しました。同時に先進の安全技術を搭載し、商品力を大幅に向上。また、発売20年目を記念して、特別仕様車「ワゴンR 20周年記念車」も設定しました。

- ※1 燃料消費率JC08モード走行（国土交通省審査値）（2WD・CVT車）
 ※2 軽ワゴン=全高1,550mm以上の軽自動車。JC08モード走行燃費（国土交通省審査値）に基づく。2013年7月現在、スズキ調べ。



7月

「スイフト」に新開発「デュアルジェット エンジン」と「エネチャージ」を搭載して発売

小型乗用車「スイフト」に、新開発「デュアルジェット エンジン」と「エネチャージ」をはじめとする、当社の次世代環境技術「スズキグリーン テクノロジー」を小型車で初めて採用しました。「デュアルジェット エンジン」は、1気筒あたり2本の燃料噴射装置を装備し、クールドEGRの採用とエンジンの圧縮比アップなどにより低燃費と力強い走りを両立。スイフト本来の走りの楽しさに磨きをかけながら、1.2L以上のガソリン車トップ^{※1}の低燃費26.4km/L^{※2}を達成しました。

- ※1 JC08モード走行燃費（国土交通省審査値）に基づく。ハイブリッド車を除く。
 2013年7月現在、スズキ調べ。
 ※2 燃料消費率JC08モード走行（国土交通省審査値）（XG-DJE、XL-DJE、XS-DJE 2WD・CVT車）



7月

スズキ教育文化財団、2013年度の奨学生を決定

スズキ教育文化財団は、当社の創立80周年記念事業としてスズキグループと鈴木修理事長が基金の全額を寄託して、2000年に設立された公益財団法人です。経済的な理由で学業に専念できない静岡県内の高校生及び高等学校を卒業した大学生で向学心がある学生に奨学援助を行います。13年目となる2013年度は、高校生55名、大学生13名の計68名に奨学援助（高校生：月額2万円、大学生：月額5万円、いずれも返済不要）を行うことを決定し、認定書の授与式を行いました。



8月

新工場「浜松工場」の建設計画を発表

浜松市都田地区工業団地（静岡県浜松市）に建設する工場、及び研究開発・実験施設の総称を「浜松工場」とすることを発表。「浜松工場」の北ブロックには二輪車、四輪車、次世代環境車のパワートレイン関係の部品製造を行う「部品工場」、南ブロックには二輪車のエンジン製造を行う「二輪工場」と二輪車、次世代環境車の研究開発、実験を行う「二輪技術センター」を建設します。北ブロックの「部品工場」は2016年末、南ブロックの「二輪工場」は2017年中の完成を目指し、2014年1月に安全祈願祭を執り行いました。



8月

軽トラックを全面改良。新型「キャリイ」を発表

GOOD DESIGN
AWARD 2013

軽トラック「キャリイ」を14年ぶりに全面改良しました。ゆとりある快適な居住空間と広い荷台、力強い走りや優れた小回り性能、優れた燃費と徹底したサビ対策などが特長で、発売以来高い評価をいただいています。さらに、明るく照射距離の長いディスチャージヘッドランプ装着車も追加設定し、幅広いニーズに対応しています。また、10月に公益財団法人日本デザイン振興会による「2013年度グッドデザイン賞」で「成熟分野での高度なもののづくりが実践されている。」として、「グッドデザイン・ベスト100」に選出されました。

9月

二輪車世界耐久選手権で2013年の年間チャンピオン獲得

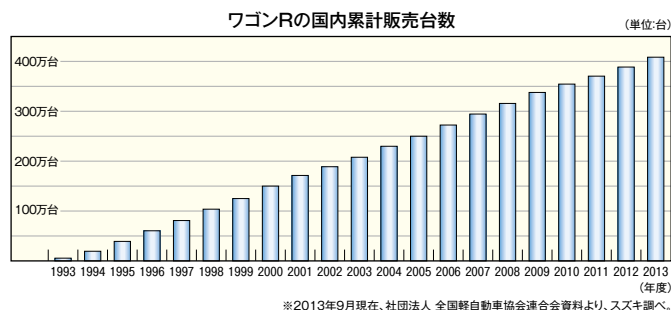
フランスの子会社、スズキフランス社の二輪車耐久レースチーム「スズキ・エンデュランス・レーシングチーム（SERT）」が、「二輪車世界耐久選手権」で4年連続、13回目の年間チャンピオンを獲得しました。量産ベースの二輪車で競われる耐久レース選手権で、「GSX-R1000」の性能、耐久性の高さを証明しました。また、二輪車レースの最高峰「ロードレース世界選手権（MotoGP）」への2015年参戦に向けて、車両の開発を進めています。



年間チャンピオンを獲得したスズキ・エンデュランス・レーシングチーム（SERT）

9月 「ワゴンR」が発売20年で国内累計販売400万台を達成

軽乗用車「ワゴンR」が、1993年9月3日に発売を開始して20年となる2013年9月に、国内累計販売台数400万台を達成^{*}しました。発売以来「個性的で存在感あふれるスタイリング」、「乗り降りしやすさ」、「室内空間の広さ」などの優れた特長で、年齢、性別を問わず多くのお客様から支持され、軽ワゴンという市場を新たに築いてきました。今後もお客様の要望をはじめ、安全性能、環境性能の向上など時代に適応する機能、性能を取り入れながら、より長く愛される商品に育ててまいります。



9月 マジャールスズキ社で「SX4 S-CROSS」がラインオフ

ハンガリーの子会社「マジャールスズキ社」で、同国のヴィクトル・オルバーン首相を迎え、スズキ初のCセグメントクロスオーバー「SX4 S-CROSS」のラインオフ式典を執り行いました。ハンガリーをはじめ、欧州全域に供給するだけでなく、世界戦略車として大洋州、アジア、中東、中南米などにも輸出し、初年度は年間10万台を生産・販売する計画です。

また、「SX4 S-CROSS」は、欧州委員会等が定めた新車の評価基準に基づいて実施される車の安全性能評価「ユーロNCAP」の安全性能総合評価で、最高評価5つ星を獲得。高い安全性を証明しました。



式典に出席したオルバーン首相(右)と鈴木会長(左)

9月 フランス「ベネトウ社」に船外機を独占供給

欧州トップのボートメーカー「ベネトウ社」(フランス)と、欧州4カ国で販売する船外機付きボートにスズキ製船外機を独占的に供給することに合意しました。

当社と「ベネトウ社」は販売、商品開発の相互サポートを行っていく計画で、大型船外機の販売増とともにスズキ船外機のブランド力強化と船外機の技術力、商品力向上を図ってまいります。



9月 インドネシアで生産体制強化。エコカー「ワゴンR」を発表

インドネシアの子会社スズキ・インドモーター・モーター社(以下、SIM社)が、同国政府のLCGC (Low Cost Green Car) 政策に適應した1.0Lの低燃費5人乗り乗用車、「ワゴンR」(現地名: KARIMUN WAGON R)を発表しました。

「ワゴンR」はSIM社のタンブン工場(現地名: KARIMUN WAGON R)で9月より生産を開始し、11月より販売しています。インドネシアの自動車市場拡大に対応するため、GIIIC工業団地内にエンジン・トランスミッション工場と四輪車体組立工場を建設しています。2015年度にはインドネシア全体で25万台の生産能力とする計画です。



11月 牧之原市中里工業団地にメガソーラー設置を決定

静岡県牧之原市にある中里工業団地、42ヘクタールの土地にメガソーラーを設置することを決定しました。発電設備容量は18メガワットで2015年度秋に発電を開始する予定です。

発電事業を通じて地域に貢献するとともに、エネルギーの地産地消を進め環境問題への取組みを強化します。

11月 ガソリン車 No.1^{※1}の低燃費35.0km/L^{※2}。軽乗用車「アルト エコ」を発表



軽乗用車「アルト エコ」に、エンジンの圧縮比向上、燃焼改善、摩擦抵抗低減、パワートレインの制御最適化など、更なる低燃費化技術を取り入れてガソリン車 No.1^{※1}の低燃費35.0km/L^{※2}を達成。一層の低燃費と軽快な走りを両立させました。さらに車両本体価格の見直しを行い、よりお求めやすい価格設定としました。

※1 JC08モード走行燃費(国土交通省審査値)に基づく。ハイブリッド車を除く。
2013年11月現在、スズキ調べ。

※2 燃料消費率 JC08モード走行(国土交通省審査値: 2WD 車)

11月 「スぺーシア/スぺーシア カスタム」が日本カー・オブ・ザ・イヤー スモールモビリティ賞を受賞

「スぺーシア/スぺーシア カスタム」が、日本カー・オブ・ザ・イヤー2013-2014(日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会主催)「スモールモビリティ部門賞」を受賞しました。

同賞は今年から新しく設定された軽自動車を対象とした部門賞で、「新しいスモールモビリティの手本になる。」と最も高い評価をいただき、初代受賞車となりました。



12月 新しいジャンルを切り拓く軽クロスオーバー、 新型車「ハスラー」を発表

軽ワゴンタイプの乗用車とSUV（スポーツ用多目的車）を融合させた、新しいジャンルの新型軽乗用車「ハスラー」を発表しました。

「ハスラー」は、広い室内空間とワンランク上のラフロード走破性を両立したパッケージング、個性的なSUVテイストのデザイン、使い勝手に優れた機能・装備を特長としています。「スズキグリーンテクノロジー」の採用により、優れた燃費性能と軽快

で力強い走り。4WD車には軽自動車でも初採用の機能^{*1}も装備しました。さらに、レーダーブレーキサポート〔衝突被害軽減ブレーキ〕など先進の安全技術^{*2}も搭載。お客様のライフスタイルに合わせた、いままでにない新ジャンルの軽自動車として、新しい市場を切り拓きます。

※1 ヒルディセントコントロール、グリップコントロール。
Aを除く4WD CVT車。
2013年12月現在、
スズキ調べ。

※2 Aを除くCVT車



2014年 1月 大型ロードスポーツバイクの旗艦モデル 「隼（ハヤブサ）」の日本仕様を発表

世界で人気の大型ロードスポーツバイク「隼（ハヤブサ）」の日本仕様を発表しました。1999年より欧州や北米を中心に販売している当社の旗艦モデルで、近年ではインドなど新興国へ投入するなど、世界中で好評を得ています。日本仕様車は、国内の認証基準に適合しながら欧州仕様と同じ出力性能を実現。また、国内の二輪車で初めて^{*}ETC車載器を標準装備し、ツーリングでの利便性も高めています。

※ 2014年1月現在、スズキ調べ。



1月 新トランスミッション 「Auto Gear Shift（オートギヤシフト）」を開発

「Auto Gear Shift（オートギヤシフト）」は、クラッチやシフト操作が不要な2ペダルの自動制御マニュアルトランスミッションです。伝達効率が高く、MT車同様の低燃費を実現するとともに、スムーズな変速と従来のAT・CVTと同様のクリーブ機能を特長としています。2月よりインドで発売した新型小型車「セレリオ」に搭載しています。



1月 インドに四輪車生産子会社「スズキ・モーター・ グジャラート社」の設立を決定

インドに当社が全額出資する四輪車生産子会社「スズキ・モーター・グジャラート社（以下、SMG社）」を設立することを決定しました。SMG社は、今後のインド四輪車市場の伸張及びインドからの輸出拡大に備え、四輪車の生産能力を確保することを目的とします。

インド西部のグジャラート州に四輪車工場を建設し、2017年中の稼働を目指します。生産能力は年間10万台を予定しており、市場動向を見ながら段階的に生産を増加していきます。インドの子会社マルチ・スズキ・インド社と生産委託契約を締結し、輸出を含めた車両の販売はマルチ・スズキ・インド社が行う計画です。

2月 運転を補助する安心機能を充実させた、 「セニアカー ET4D・ET4E」を発売

ハンドル形電動車いす「セニアカー ET4D」及び「セニアカー ET4E」に、急な坂道などで運転者に注意を促す「傾斜お知らせ機能」をはじめ、右左折・後進時の操作やバッテリー残量等の各種警告・異常を音声案内する機能など、運転を補助する安心機能を充実させました。また、「セニアカー ET4D」は大型バスケットと車体を一体化させた新鮮で安定感のあるフロントデザインを採用し、快適性と使い勝手を向上させました。



セニアカー ET4D

2月 スズキ財団、2013年度は27件の研究助成を 決定

当社の創立60周年の記念事業として基金を寄託し、1980年3月に設立した公益財団法人スズキ財団が、2013年度の科学技術研究25件、及び課題提案型研究2件に対する助成を決定し授与式を行いました。全国の大学、研究機関の研究助成をはじめ、海外からの研究留学生の受け入れ助成など、設立以来、総件数1,316件の助成を行っています。当財団の助成金は、研究に限らず渡航費等に自由に利用できることが特長で、利用いただいた大学、研究機関から高い評価をいただいています。



2月 インドで低燃費の新型小型車「セレリオ」を発売。 タイ、欧州にも投入を発表

2月にインドで開催されたインド・オートエキスポで、新型小型車「セレリオ」を発表しました。Aセグメントの概念に捉われないデザインと、広さ・質感のあるパッケージングを採用。1.0Lエンジンに新トランスミッション「オートギヤシフト（以下、AGS）」を組み合わせ、車体の軽量化により低燃費を実現したグローバルコンパクトモデルです。発売開始から2ヵ月間の受注の約半数を新トランスミッションのAGS搭載車で占めており、MT車が主流のインド市場で、価格、燃費に優れるAGSへの注目が高まっています。



インド・オートエキスポ会場

続いて3月に行われたジュネーブモーターショー（スイス）、バンコク国際モーターショー（タイ）に「セレリオ」を出品。「セレリオ」はタイ政府が推進しているエコカープロジェクトに適合する小型車として、2014年5月よりタイの子会社スズキ・モーター・タイランド社で生産し、タイをはじめとした近隣諸国、欧州に供給する計画です。



ジュネーブモーターショー会場

役員

(2014年6月27日)

【代表取締役】

代表取締役 会長兼社長	鈴木 修	
代表取締役 副社長	田村 実	社長補佐 兼 国内営業担当 兼 国内営業本部長
	本田 治	社長補佐 兼 四輪技術・開発・品質担当 兼 四輪技術本部長
	鈴木 俊宏	社長補佐 兼 海外営業担当
	原山 保人	社長補佐 兼 事業開発担当 兼 事業開発本部長

【取締役】

取締役 専務役員	相澤 直樹	生産担当 兼 グジャラート設立委員会 委員長
	望月 英二	二輪事業本部長
取締役	井口 雅一	
	谷野 作太郎	

※ 上記2名は会社法第2条第15号に定める社外取締役であります。

【監査役】

常勤監査役	中村 邦夫	
	松本 俊二	
監査役（非常勤）	石塚 伸	
	大須賀 正孝	
	田中 範雄	

※ 監査役のうち、石塚伸、大須賀正孝及び田中範雄の三氏は、会社法第2条第16号に定める社外監査役であります。

【専務役員】

専務役員	鮎川 堅一	四輪インド・アフリカ営業本部長（マルチ駐在） 兼 マルチ・スズキ・インド（インド） 社長
	青山 市三	開発・IT 本部長

【常務役員】

常務役員	蓮池 利昭	四輪技術本部 副本部長 兼 マルチ・スズキ・インド（インド） 技術・品質・購買・生産担当
	内田 博康	管理本部長 兼 人事部長
	岩月 隆始	海外営業推進本部長
	袴田 和夫	購買本部長
	松浦 浩明	生産技術本部長 兼 第四生産技術部長
	古庄 誠一	(株) スズキ自販福岡 社長
	近藤 唯志	グジャラート設立委員会 副委員長
	村上 元男	二輪事業本部 副本部長
	笠井 公人	四輪技術本部 副本部長
	大石 泉	製造本部長
	豊田 泰輔	財務本部長 兼 財務部長
	長尾 正彦	経営企画室長
	大草 立義	(株) スズキ自販兵庫 社長
	相曽 友吉	(株) スズキ自販茨城 社長
	永尾 博文	パックスズキ（パキスタン） 社長
	浅井 慶一	長安鈴木（中国） 駐在

経営方針

1. 配当政策

当社の配当政策につきましては、継続的な安定配当を基本とし、あわせて中・長期的な視点から、業績、配当性向、企業体質の一層の強化と今後の事業展開に備えるための内部留保の充実などを勘案して決定しています。

当社グループの業績は、新興国を中心とした海外生産工場への依存度が高く、為替変動にも左右されやすい構造にあります。さらに、当社グループは、今後、こうした海外拠点での積極的な設備投資を計画しています。これからも当社グループが、安定的に成長していくためには、当社の体力をより強化し、不測の事態に備えることが重要であります。今後につきましても、このような考え方から、事業年度の業績を勘案して決定してまいります。

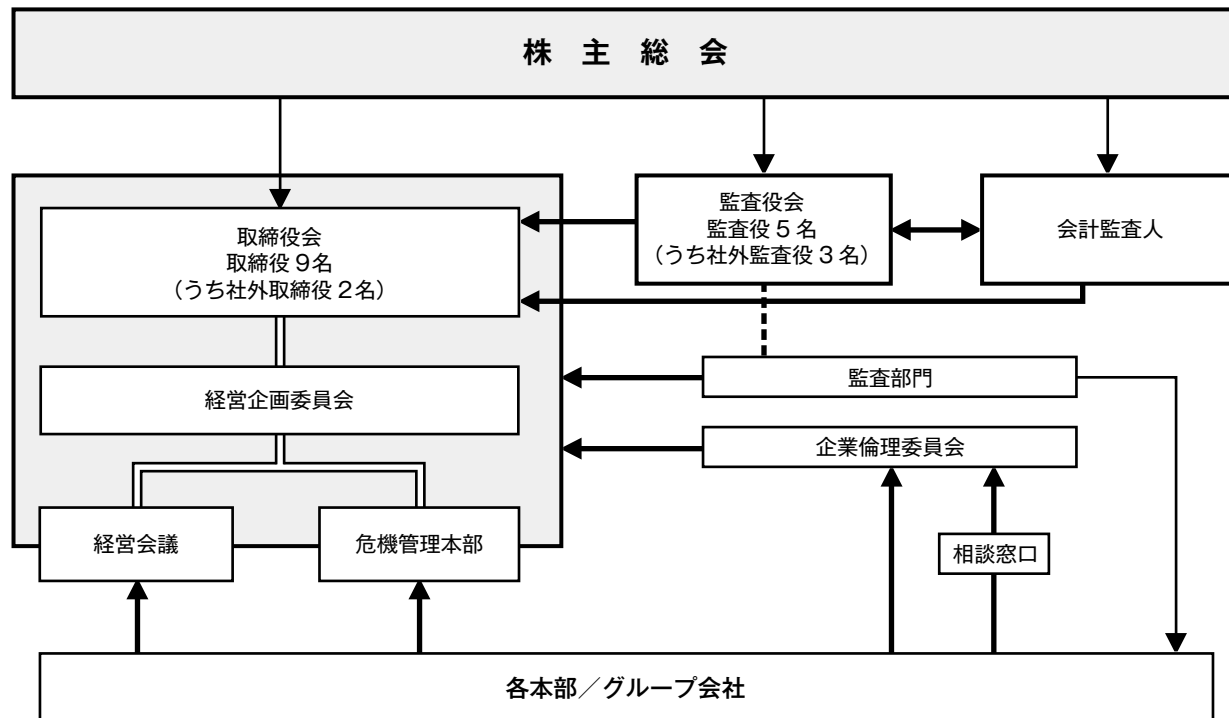
2. コーポレート・ガバナンスの状況

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旨として、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、当社をよりご理解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 会社の機関の内容



イ. 業務執行等に関して

【取締役会】

取締役会は、取締役9名（うち社外取締役2名）で構成され、原則として毎月1回開催するほか、必要に応じて随時開催しており、法令や定款に定める事項のほか、経営上の重要な事項を審議基準に基づいて付議し、法令遵守・企業倫理の観点も含めた十分な議論のうえで意思決定を行うとともに、業務執行に対する監督を行っております。また、代表取締役会長（社長を兼任）及び社外取締役以外の取締役が、業務執行の中心として本部その他機能別組織の本部長等に就くことにより、現場の情報を取締役会に上げて現場に直結した意思決定が出来るようにしております。

さらに、取締役の数を少なくするとともに、専務役員・常務役員制度を導入し、機動的な会社運営・業務執行のスピードアップと責任体制の明確化を図っております。

なお、従来より、取締役の経営責任を明確にし、かつ経営環境の変化に柔軟に対応出来るよう、取締役の任期を1年としております。

【社外取締役】

一般株主と利益相反が生じるおそれのない、独立性の高い社外取締役を選任することにより、経営監督機能を一層強化するとともに、豊富な経験及び専門的な知見から、業務執行に関する有益な指摘・助言等を頂いております。

【経営企画委員会】

代表取締役副社長4名で構成する合議制組織の経営企画委員会において、各部門の経営上の重要課題を横断的かつ総合的に審議し、基本方針を調整・立案しており、その基本方針を具現化する部門として経営企画室を設置しております。

【業務執行に関わる各種会議】

役員ならびに本部長・副本部長等が出席する会議といたしまして、業務執行にともなう重要な経営課題についての戦略策定を審議する経営会議を開催する等、業務執行に関わる重要な情報を共有して経営の効率を高めております。さらに、早期の課題抽出や的確な業務執行が行えるよう、定期的なミーティングを毎週行い、情報交換を密に行っております。

ロ. 監査・監督等に関して

【監査役会】

当社は監査役会設置会社です。監査役会は監査役5名（うち社外監査役3名）で構成され、原則として2カ月に1回開催するほか、必要に応じて随時開催しております。

監査役は、監査役会規則及び各事業年度の監査役監査方針に基づき、取締役会のほか、経営会議等の重要な会議への出席、稟議書・議事録等の閲覧、取締役からの業務の状況についての報告・聴取等により、会社の適正な経営の遂行について監査を行っております。

また、監査役の過半数を一般株主と利益相反が生じるおそれのない、独立性の高い社外監査役とし、社外監査役の法律、企業経営、会計等における豊富な経験・知見等により、監査機能及び社外からの経営監視機能を強化しております。

なお、監査役のうち2名は、長年にわたって当社グループの経理業務を担当した経験により、また、社外監査役のうち1名は公認会計士としての豊富な経験により、財務及び会計に関する相当程度の知見を有するものであります。

【監査部門】

監査部門は44名で構成され、当社及び国内・海外の関係会社の監査により、内部統制の有効性を定期的に検証し、その結果を、問題点の改善・是正に関する提言とともに監査役及び経営者に報告しております。また、関係会社の経営体質強化のためのルール作りと法令・ルール遵守のための指導・支援を行い、業務の効率化・標準化を推進しております。

監査役は、監査部門の監査計画ならびに監査テーマの調整を行うほか、必要に応じて監査に立会い、監査報告会に出席し、監査部門の行う監査については全ての報告書の提出と説明を受けております。また、監査部門と連携して、監査役監査として当社及び子会社監査を実施しております。

なお、これらの監査組織と法務部門、経理・財務部門、IT部門で構成する内部統制専門組織は、常時、情報交換等を行っております。

【会計監査】

会計監査については清明監査法人を選任しております。監査役会は会計監査人から事業年度の監査計画の説明及び四半期・期末での決算レビュー・監査報告のほか、子会社監査についての結果報告を受けております。監査役会、監査部及び会計監査人は、必要に応じ随時情報の交換を行うことで相互の連携を高めております。

業務を執行した公認会計士の氏名	所属する監査法人名
指定社員 業務執行社員 今村 了	清明監査法人
指定社員 業務執行社員 佐藤浩司	清明監査法人

(注) 上記のほか、監査業務に係る補助者は公認会計士7名、その他8名です。

監査役、監査部門及び会計監査人は、適宜連携し、遵法性、内部統制面、経営効率面の視点から三様の監査を行っております。

ハ. 社外役員の機能・役割及び選任状況に関して

当社は、経営に対する監督・監査機能を更に強化するために、平成24年6月28日開催の第146回定時株主総会より社外取締役制度を導入することとし、平成26年6月27日開催の第148回定時株主総会においても、社外取締役2名を選任しております。また、社外監査役3名につきましても、従来以上に独立性の高い社外監査役を選任しております。

当社は、井口 雅一氏を、工学博士としての豊富な学術的知見に基づき、製造業としての当社の経営に対し適切に助言して頂くため、社外取締役に選任しております。同氏は、公益財団法人スズキ財団の理事（非常勤）を務めております。

公益財団法人スズキ財団と当社及び当社の子会社とは、当社の連結売上高の0.01%未満に当たる寄付金その他の取引があります。また、同氏と当社との間には、特別な利害関係はなく、当社の経営陣からの独立性は十分に確保されていると考えております。

当社は、谷野 作太郎氏を、外交官としての豊富な経験と知識に基づき、国際的な視点に立って当社の経営に対し適切に助言して頂くため、社外取締役に選任しております。同氏は、平成19年6月まで(株)東芝の取締役を務めており、また、平成26年6月に同社の取締役に就任しました。

(株)東芝と当社とは、当社の連結売上高の約0.06%に当たる取引があります。また、同氏と当社との間には、特別な利害関係はなく、当社の経営陣からの独立性は十分に確保されていると考えております。

当社は、石塚 伸氏を、弁護士としての経験と専門的知識に基づき、当社の監査を適切に遂行して頂くため、社外監査役に選任しております。同氏と当社との間には、利害関係はなく、当社の経営陣からの独立性は十分に確保されていると考えております。

当社は、大須賀 正孝氏を、企業経営者としての長年にわたる経験と知識に基づき、当社の監査を適切に遂行して頂くため、社外監査役に選任しております。同氏は、(株)ハマキョウレックスの代表取締役会長、近物レックス (株) (株)ハマキョウレックスの子会社) の取締役（非常勤）、公益財団法人スズキ教育文化財団の理事（非常勤）、及び浜松商工会議所の会頭を務めており、また平成24年6月まで(株)聴涛館の取締役（非常勤）を務めておりました。

- ・ (株)ハマキョウレックスと当社の子会社とは、当社の連結売上高の0.01%未満に当たる取引があります。
- ・ 近物レックス (株) (株)ハマキョウレックスの子会社) と当社とは、当社の連結売上高の0.01%未満に当たる取引があります。
- ・ (株)ハマキョウレックスの子会社と当社の子会社とは、当社の連結売上高の約0.02%に当たる取引があります。
- ・ 公益財団法人スズキ教育文化財団と当社とは、当社の連結売上高の0.01%未満に当たる寄付金その他の取引があります。
- ・ 浜松商工会議所と当社及び当社の子会社とは、当社の連結売上高の0.01%未満に当たる取引があります。
- ・ (株)聴涛館と当社及び当社の子会社とは、当社の連結売上高の0.01%未満に当たる取引があります。

また、同氏と当社との間には、特別な利害関係はなく、当社の経営陣からの独立性は十分に確保されていると考えております。

当社は、田中 範雄氏を、公認会計士としての豊富な経験と専門的知識に基づき、当社の監査を適切に遂行して頂くため、社外監査役に選任しております。同氏と当社との間には、利害関係はなく、当社の経営陣からの独立性は十分に確保されていると考えております。

社外役員5名の全ては、一般株主と利益相反のおそれがないと判断し、東京証券取引所の定めに基づく独立役員として同取引所に届けております。

なお、社外役員を選任するための独立性については、東京証券取引所が定める「独立性に関する判断基準」に基づいて判断しております。

当社は、原則として全取締役及び全監査役が出席する取締役会や経営会議において、経営に関する重要な事項を審議し、決定しており、コーポレート・ガバナンス体制は十分に機能していると考えております。

③ 内部統制システム及びリスク管理体制の整備の状況

コーポレート・ガバナンスの強化のため、コンプライアンスの徹底及び内部統制システムの充実に努めております。内部統制システムに関する基本的な考え方及びその整備状況は以下のとおりです。

イ. 取締役のコンプライアンス体制

取締役は、「社是」及び「スズキ行動憲章」を尊重し、かつ、「取締役会規則」、「稟議規程」その他の社内規程に則り職務を執行し、取締役会等において、相互に職務執行を監督しております。また、取締役及び従業員が法令、社会規範、社内規則等を遵守するための基本事項を定めた「スズキ企業倫理規程」を制定し、遵守しております。なお、企業倫理の推進を行う「企業倫理委員会」は必要に応じてこれを改訂しております。さらに、監査役は、監査役会の定める監査の方針及び業務分担に従い、取締役の職務執行について監査の任に就いております。

ロ. 従業員のコンプライアンス体制

従業員の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するため、従業員の行動規範を定めた「スズキ社員行動憲章」及び従業員の具体的な職務の執行手続きを定めた「稟議規程」、「業務分掌」その他の社内規程を周知徹底し、必要に応じて改訂しております。さらに、「スズキ企業倫理規程」に基づき、内部通報制度を含む従業員のコンプライアンス体制を整備し、また、各種の研修、社内セミナー等を通じ従業員に対するコンプライアンス教育を実施しております。また、監査部は、「内部監査規程」に則り、各管理制度、組織及び規程等が適切であるか、内部統制機能が適正に機能しているか等を監査しております。

ハ. リスク管理体制

会社内外の不正や不法行為により発生しうる危機や、会社が予防することのできない天災・テロといった危機の発生に対応するために、「スズキ企業倫理規程」において「危機管理手続」を定めております。同規程に定める「企業倫理委員会」が、会社の経営又は業務に緊急かつ重大な影響を与えると考えられるリスクを認知したときは、「危機管理手続」に基づき、直ちに当該危機への対策にあたる組織として、「危機管理本部」を設置します。設置された「危機管理本部」は、直に対策方針を審議・決定し、必要な部門及び部署に指示を与え、連絡を取り合って解決を図る体制をとっております。

二. 企業集団の業務の適正を確保するための体制

当社及び子会社から成る企業集団における業務の適正を確保するため、当社は、「関係会社業務管理規程」を定め、必要に応じて改訂しております。本規程に則り、関係会社は、経営状況の報告や重要事項の協議を行い、これに対して、当社担当部門は、関係会社の経営体質強化のため指導・助言を行っております。また、監査部は、関係会社のためのルール作りと法令・ルール遵守のための指導・支援・監査を行うとともに、業務の効率化・標準化を推進しております。

④ 役員の報酬等

イ. 提出会社の役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額及び対象となる役員の員数

役員区分	報酬等の総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額(百万円)			対象となる役員の員数 (人)
		基本報酬	ストックオプション	賞与	
取締役(社外取締役を除く)	576	305	85	185	10
監査役(社外監査役を除く)	57	40	—	16	2
社外役員	29	22	—	7	5

- (注) 1. 取締役の報酬限度額(月額80百万円)は、平成13年6月28日開催の第135回定時株主総会における決議によります。
 2. 監査役の報酬限度額(月額8百万円)は、平成元年6月29日開催の第123回定時株主総会における決議によります。
 3. 株式報酬型ストックオプションとして割り当てる新株予約権に関する報酬等の限度額(年額170百万円)は、平成24年6月28日開催の第146回定時株主総会及び平成25年6月27日開催の第147回定時株主総会における決議によります。
 4. 上記の「ストックオプション」は、ストックオプションとして割り当てた新株予約権に関する報酬等のうち当事業年度の費用として計上したものです。
 5. 上記の「賞与」は、当事業年度末に役員賞与引当金として計上し、当事業年度の費用として処理したものです。
 6. 上記には、平成25年6月27日開催の第147回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役3名を含んでいます。
 7. 上記のほか、平成18年6月29日開催の第140回定時株主総会決議に基づき、退職慰労金として、退任取締役2名に対し47百万円の支払いがあります。
 8. 以下の情報を、148期の有価証券報告書で開示しています。
 ・連結報酬の額が1億円以上の者に対して支払われた連結報酬の額。

ロ. 役員の報酬等の額の決定に関する方針

役員の報酬等は、取締役につきましては、基本報酬、賞与及び株式報酬型ストックオプションで構成しており、監査役につきましては、基本報酬及び賞与で構成しております。

なお、株式報酬型ストックオプションにつきましては、平成18年6月29日開催の第140回定時株主総会の終結の時をもって役員退職慰労金制度を廃止する一方、当社の業績や株価との連動性を強め、取締役が株価上昇によるメリットのみならず株価下落によるリスクまでも株主の皆様と共有することを目的として、平成24年6月28日開催の第146回定時株主総会でご承認いただき導入しております。

【取締役】

基本報酬につきましては、株主総会の決議により取締役全員の報酬限度額(月額)を決定し、各取締役の報酬額は、取締役会の授権を受けた代表取締役が、事業年度及び中長期的な企業価値の向上に対する各取締役の職務・職責等を考慮し決定しております。

賞与につきましては、事業年度ごとに、経営環境・業績を勘案した上で取締役会が役員賞与支給議案を決定し、株主総会で総額のご承認をいただいたのち、取締役会の授権を受けた代表取締役が、各取締役の職務・職責等における成果を反映した支給額を決定しております。

株式報酬型ストックオプションにつきましては、事業年度ごとに、新株予約権に関する報酬等の額の上限額を株主総会でご承認をいただいたのち、取締役会において、各取締役(社外取締役を除きます)への新株予約権の配分を決定しております。

【監査役】

基本報酬につきましては、株主総会の決議により監査役全員の報酬限度額(月額)を決定しており、賞与につきましては、事業年度ごとに株主総会で総額のご承認をいただいております。

各監査役の基本報酬及び賞与の支給額は、個々の監査役の職務と責任に応じた金額を、監査役の協議によって決定しております。

⑤ 監査公認会計士等に対する報酬の内容

区分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に基づく報酬 (百万円)	監査証明業務に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に基づく報酬 (百万円)
提出会社	87	—	84	—
連結子会社	3	—	3	—
計	90	—	87	—

(注) 当社と会計監査人との間の監査契約において、会社法に基づく監査と金融商品取引法に基づく監査の監査報酬の額を区分しておらず、実質的にも区分出来ないため、これらの合計額を記載しております。

事業等のリスク

当社グループの経営成績、株価、経理の状況に重要な影響を及ぼす可能性のある事項には、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、当連結会計年度末現在において当社グループが判断したものです。

市場に関するリスク

1. 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、二輪車、四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、アジア地域の発展途上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きています。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影響を与える可能性もあります。

2. 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。

事業に関するリスク

1. 新商品の開発・投入力

お客様のニーズを的確に捉え、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や環境性能への関心の高まり等、急激に変化するお客様のニーズ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、お客様のニーズを的確に捉えることだけでなく、具体的な商品の開発力、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。

しかしながら、当社グループがお客様のニーズを的確に捉えることができても、技術力・部品の調達・生産能力その他の要因により、お客様のニーズに対応する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。当社グループがお客様のニーズに対応する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。

2. 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。

3. 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。

4. 為替及び金利の変動

当社は、日本から世界各国へ二輪車、四輪車、船外機並びにそれらの部品などを輸出しています。また、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。為替レートの変動は、当社グループの業績及び財政状態、また、競争力に対して悪影響を及ぼす可能性があります。

さらに、為替変動は、外貨建てで当社が販売する製品の価格設定及び購入する原材料の価格に影響します。当連結会計年度の連結売上高に占める海外売上高の割合は約6割にのぼり、外貨建取引もかなりの部分を占めています。当社グループは、為替変動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、円が他の通貨に対して円高になると、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、逆に円安に変動した場合は機会損失の可能性があります。

5. 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、二輪車、四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影響を及ぼす可能性もあります。

6. 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。

7. 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。

8. 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。

9. 災害・戦争・テロ・ストライキ等の影響

当社グループの日本での主要生産拠点は東海地区を中心に点在し、生産活動を行っています。また、当社の本社をはじめとするその他の施設も主に東海地区に集中しています。万一、東海地震や東南海地震など自然災害の発生があると業績及び財政状態に多大な悪影響を及ぼす可能性があります。このような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（BCP）、地震保険への加入等、様々な予防策を講じております。

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。これらのリスクには政治的・社会的な不安定性や困難、自然災害、疾病、戦争、テロ、ストライキ等があります。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こり、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。

企業の概況

事業の内容

当社グループは、子会社134社、関連会社37社で構成され、二輪車、四輪車及び船外機・電動車両・住宅他の特機等の製造販売を主な内容とし、さらに各事業に関連する物流及びその他のサービス等の事業を展開しています。当社グループの事業に係わる位置付け及びセグメントとの関連は、次のとおりです。

二輪車

二輪車の製造は当社が行うほか、海外においては子会社 Thai Suzuki Motor Co., Ltd.、関連会社 済南輕騎鈴木摩托車有限公司 他で行っています。また、部品の一部については子会社 (株)スズキ部品製造 他で製造し、当社が仕入れています。

販売は、国内においては子会社 (株)スズキ二輪 他の販売会社を通じ、海外においては子会社 Suzuki International Europe GmbH 他の販売会社及び製造販売会社を通じて行っています。

四輪車

四輪車の製造は当社が行うほか、海外においては子会社 Magyar Suzuki Corporation Ltd.、Maruti Suzuki India Ltd.、関連会社 重慶長安鈴木汽車有限公司 他で行っています。

また、部品の一部については子会社 (株)スズキ部品製造 他で製造し、当社が仕入れています。

販売は、国内においては子会社 (株)スズキ自販近畿をはじめとする全国の販売会社を通じ、海外においては子会社 Suzuki International Europe GmbH 他の販売会社及び製造販売会社を通じて行っています。また、物流サービスは子会社 スズキ輸送梱包 (株)が行っています。

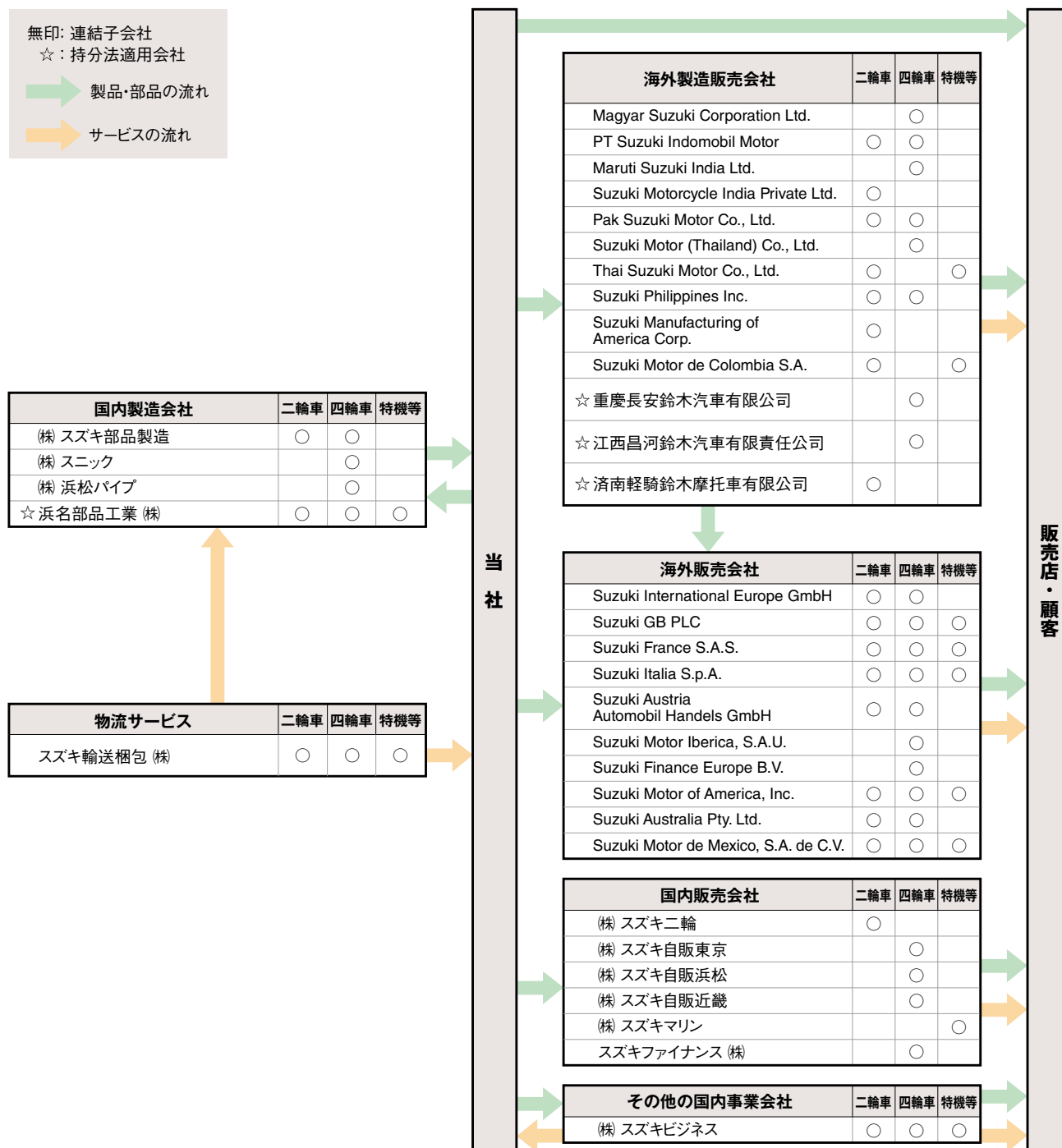
特機等

船外機の製造は主に当社が行い、販売は子会社 (株)スズキマリン 他で行っています。

また、国内において、電動車両の販売を子会社 (株)スズキ自販近畿 他の販売会社を通じて行っており、住宅の販売を子会社 (株)スズキビジネスで行っています。

事業系統図

事業の系統図は、次のとおりです。（主な会社のみ記載しています。）



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 郵送先住所： 静岡県浜松市中区浜松西郵便局私書箱1号 ホームページアドレス： http://www.suzuki.co.jp
4. 主要製品	二輪車・四輪車・船外機・電動車両・産業機器
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（2014年3月末現在）	
資本金	138,014百万円
発行可能株式総数	1,500,000,000株
発行済株式総数	561,047,304株
株主数	38,451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（％）
フォルクスワーゲン アーゲー	111,610	19.9
日本マスタートラスト信託銀行（株）（信託口）	22,874	4.1
東京海上日動火災保険（株）	17,961	3.2
日本トラスティ・サービス信託銀行（株）（信託口）	16,912	3.0
（株）三菱東京UFJ銀行	16,000	2.9
（株）静岡銀行	14,500	2.6
（株）りそな銀行	13,000	2.3
ザ バンク オブ ニューヨーク - ジャスディック ノントリーティー アカウント	10,868	1.9
（株）損害保険ジャパン	7,761	1.4
新日鐵住金（株）	7,759	1.4

（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. 当社は、自己株式 6,740 株を保有しております。
3. 持株比率は、当社保有の自己株式を除いて算出しております。

スズキグループ

子会社: 134社(国内71社、海外63社) 関連会社: 37社

(1) 主要国内子会社

【製造会社】

(株) スズキ部品製造
(株) 浜松パイプ
(株) スズキ部品秋田
(株) スニツク
(株) スズキ部品富山
(株) スズキ化成

【非製造会社】

スズキ輸送梱包(株)
(株) スズキビジネス
(株) ベルアート

【販売会社】

直営国内販売代理店 54社

(2) 主要海外子会社

【販売会社】

直営海外販売会社 30社

【欧州】

ドイツ スズキインターナショナルヨーロッパ社
スペイン スズキイベリカ社
イタリア スズキイタリア社
フランス スズキフランス社
ハンガリー マジャールスズキ社
イギリス スズキGB社
オーストリア スズキオーストリア社
ポーランド スズキモーターポーランド社

【北米・南米】

アメリカ スズキモーターオブアメリカ社
アメリカ スズキ・マニュファクチャリング・オブ・アメリカ社
カナダ スズキカナダ社
メキシコ スズキメキシコ社
コロンビア スズキコロンビア社

【アジア】

インド マルチ・スズキ・インディア社
インド スズキ・モーターサイクル・インディア社
パキスタン バックスズキモーター社
インドネシア スズキ・インドモーター・モーター社
タイ タイスズキモーター社
タイ スズキ・モーター・タイランド社
マレーシア スズキモーターサイクルマレーシア社
フィリピン スズキフィリピン社
カンボジア カンボジラスズキモーター社
中国 スズキ中国社
ベトナム ベトナムスズキ社
台湾 台鈴工業股份有限公司
ミャンマー スズキ・ミャンマー・モーター社

【太平洋】

オーストラリア スズキオーストラリア社
ニュージーランド スズキニュージーランド社

【アフリカ】

南アフリカ スズキオート南アフリカ社

