



2024年3月期 決算説明会

2024年5月13日
スズキ株式会社

(参考) 表紙画像：新型スイフトとKATANA

【写真右：新型スイフト】

- 「エネルギー×軽やか 日常の移動を遊びに変える洗練されたスマートコンパクト」がコンセプト
- 歴代のスイフトで培ってきたデザイン性や走行性能に加え、安全装備や利便性の高い装備が充実
- スイフトの魅力であるデザインと走りに「クルマと日常を愉しめる」という新たな価値が加わった、進化した新型小型乗用車

【写真左：KATANA】

- 2023年KATANAミーティングに参加したスズキ 鈴木社長

2024年3月期決算

■ 当期累計

- ・売上高、各利益項目 …過去最高
- ・1-3月期についても、売上高・各利益とも過去最高

・為替円安
・原材料価格の落ち着き

+

・半導体不足が解消⇒販売台数増加、ミックス改善
・販価を適正な水準に見直し

2025年3月期予想

■ 次期予想

- ・販売台数増加により、売上高・各利益とも過去最高を見込む

・台数増加
・売上構成変化等の改善

カバー

将来への種まき（成長投資）を加速
（研究開発費・固定費等の増）

- ・技術分野をはじめとした各分野の戦略をとりまとめ、
2025年3月期末までに新中期経営計画を発表する

2024年3月期決算のサマリーをご説明いたします。

当期累計では、
為替影響や原材料価格の落ち着きに加え、
半導体不足影響の解消やコストに見合った適正な販価設定等の取組みにより、
売上高・各利益とも過去最高となりました。

1-3月期につきましても、
売上高・各利益とも過去最高となりました。

次期予想につきましては、
販売台数増加により、
成長投資のための研究開発費や固定費等の増加をカバーし、
売上高・各利益とも過去最高を更新する見込みです。

なお、当期は技術説明会の実施を予定しており、
技術分野をはじめとした各分野の戦略をとりまとめ、
2025年3月期末までに新中期経営計画を発表いたします。

- ・ 継続的かつ安定的な配当を方針とし、当期は22円の増配を実施
- ・ 新中期経営計画では株主還元方針を含め資本政策を開示予定

■ 2024年3月期

- ・ 年間配当金 1株当たり **122円**（前期から22円増配、配当性向22.0%）
- ・ 期末配当金 1株当たり **67円**（前期から17円増配）
- ・ 上期に200億円（還元性向7.5%）の自己株式取得を実施
- ・ 株式分割を実施（2024年3月末を基準日として4分割）

■ 2025年3月期予想

- ・ 年間配当金は、1株当たり **36円**（分割前ベースでは144円、前期から22円増配）
- ・ 配当性向は、**22.4%**
- ・ 研究開発投資、人的投資等のさらなる成長投資とともに企業価値向上に努め、累進配当方針を維持していく

次に、株主還元についてご説明いたします。

配当につきましては、継続的かつ安定的な配当を方針としています。

その方針を踏まえ、
当期の年間配当金は、前期から22円増配となる、
1株当たり122円とさせていただきます。

次期配当予想は1株当たり36円、
分割前ベースでは144円といたします。

なお、今後公表予定の新中期経営計画にて
株主還元方針を含めた資本政策をご説明いたします。

研究開発投資や人的投資等の成長投資とともに
企業価値の向上と株価上昇の両立を目指してまいります。

あわせて、累進配当方針を維持していく考えです。

サマリー 2

株主還元 3

2024年3月期決算 5～15

 総括 5

 四半期推移 6

 営業利益増減要因 7

 事業別セグメント 8

 四輪・二輪台数実績 9～15

通期業績予想 16～19

 総括 16

 営業利益増減要因 17

 四輪・二輪台数情報 18～19

補足資料 20～35

(億円)		当期 ('23/4-'24/3)	前期 ('22/4-'23/3)	増	減	補足
					増減率	
連結 業績	売上高	53,743	46,416	+ 7,326	+ 15.8%	3期連続増収、過去最高
	営業利益 (利益率)	4,656 (8.7%)	3,506 (7.6%)	+ 1,150	+ 32.8%	2期連続増益、過去最高
	経常利益 (利益率)	4,885 (9.1%)	3,828 (8.2%)	+ 1,057	+ 27.6%	4期連続増益、過去最高
	当期純利益※ (利益率)	2,677 (5.0%)	2,211 (4.8%)	+ 466	+ 21.1%	4期連続増益、過去最高
世界 販売	四輪車	3,168千台	3,000千台	+ 168千台	+ 5.6%	インド、欧州、日本等で増加
	二輪車	1,912千台	1,867千台	+ 45千台	+ 2.4%	インド、欧州等で増加
配当	一株当たり 年間配当金	122円	100円	+ 22円		4期連続増配※、過去最高 ※記念配当を含むと5期連続増配
ROE	ROE	11.7%	11.2%		+ 0.5%	

※ 当期純利益は親会社株主に帰属する当期純利益

© Suzuki Motor Corporation, 2024. All rights reserved.

今回の決算の総括をいたします。

売上高はインド、日本で販売台数が増加したこと等により
5兆3,743億円となり前期に比べ、
7,326億円増加しました。

営業利益は販売台数増加や為替円安効果等により、
4,656億円と前期に比べ、1,150億円増加しました。
経常利益は、4,885億円と前期に比べ、1,057億円増加、
当期純利益は2,677億円と前期に比べ466億円増加しました。

四輪車の世界販売は、インド、欧州、日本等で増加しました。
二輪車の世界販売は、インド、欧州等で増加しました。

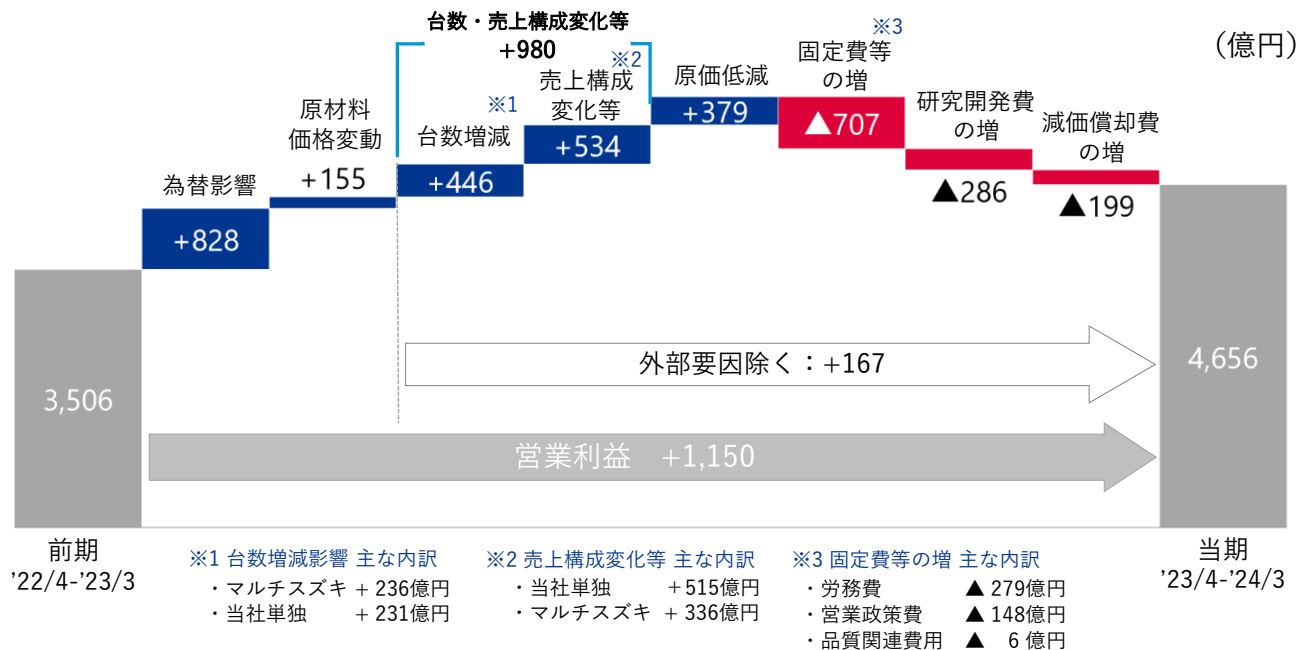
一株当たり年間配当金は、
社長の鈴木よりご説明した通り、
前期より22円増配し122円とさせていただく予定です。

ROEについては純資産が増加しましたが、
それ以上に利益が増加したことで、11.7%となりました。



© Suzuki Motor Corporation, 2024. All rights reserved.

四半期毎の業績について、ご説明します。
当1-3月期の実績は、
前年同期に対して増収増益となりました。



© Suzuki Motor Corporation, 2024. All rights reserved.

7

当期累計の、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828億円の増益、
- ・ 原材料価格変動については貴金属価格の低下等により155億円の増益となりました。

外部要因を除く項目では、増益要因として、

- ・ 台数増減で 446億円
- ・ 売上構成変化等で 534億円
- ・ 原価低減により 379億円

の増益となりました。

減益要因としては、

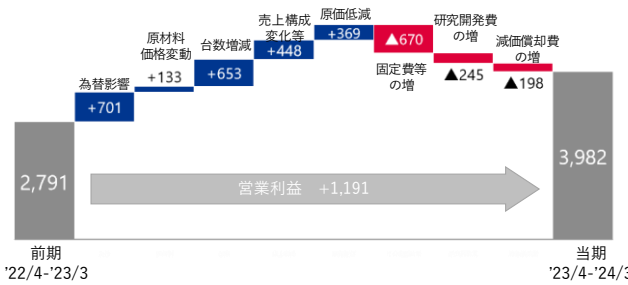
- ・ 固定費等の増により 707億円
- ・ 研究開発費の増により 286億円
- ・ 減価償却費の増により 199億円

の減益となりました。

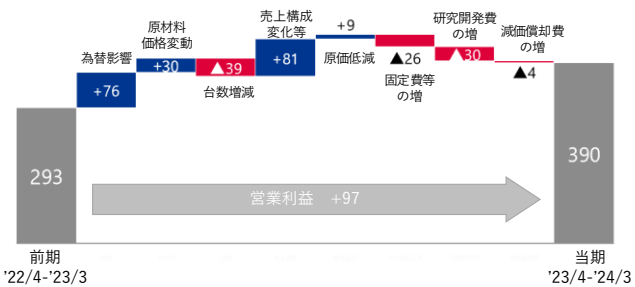
単位：億円

	'23/4-'24/3					'24/1-3				
	売上高		営業利益			売上高		営業利益		
	前年比		前年比	利益率		前年比		前年比	利益率	
四輪	48,838	+17%	3,982	+43%	8.2%	13,967	+26%	1,006	+48%	7.2%
二輪	3,669	+10%	390	+33%	10.6%	993	+24%	122	+92%	12.3%
マリン	1,123	▲17%	252	▲36%	22.5%	280	▲15%	54	▲38%	19.1%
その他	112	▲5%	31	+17%	28.0%	28	▲1%	7	+39%	25.9%
連結計	53,743	+16%	4,656	+33%	8.7%	15,268	+24%	1,189	+42%	7.8%

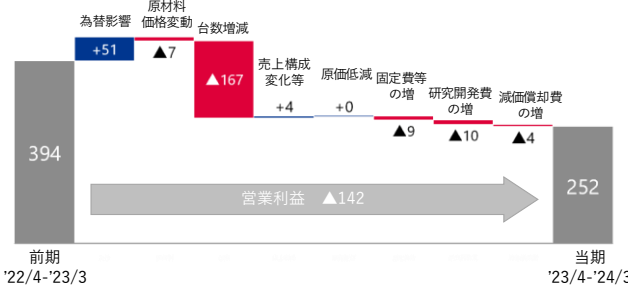
四輪事業



二輪事業



マリン事業

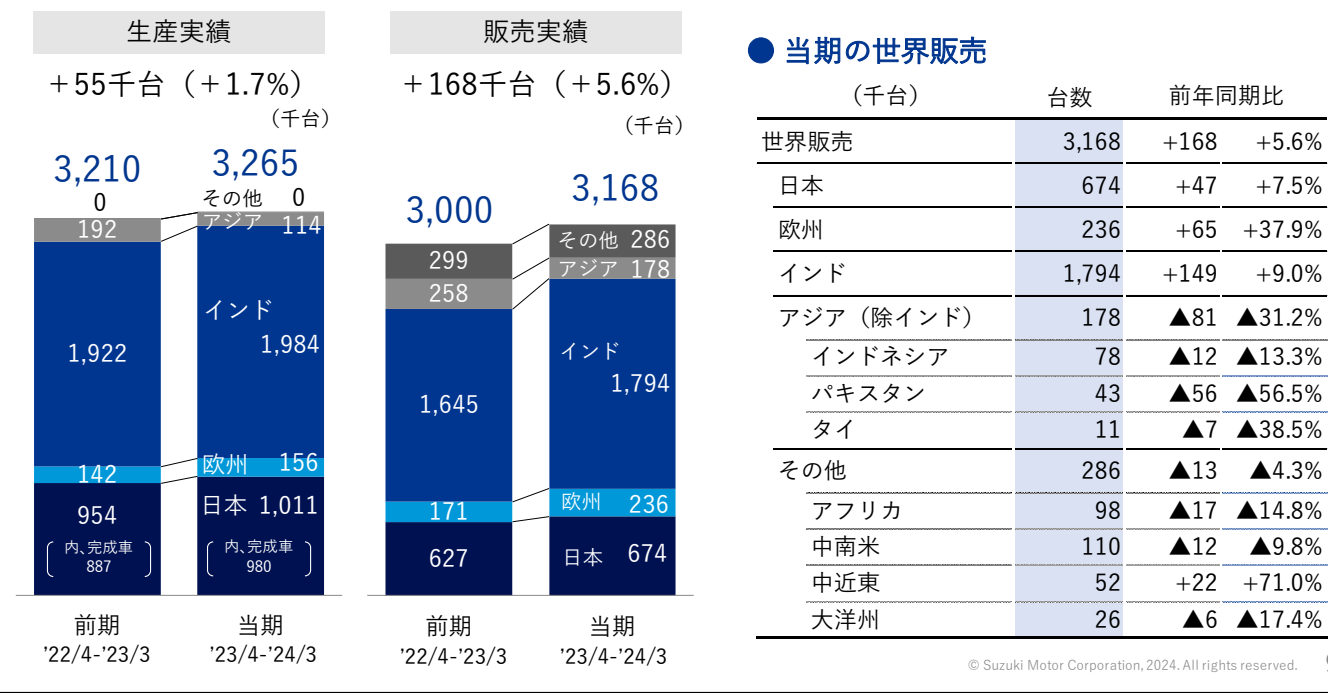


次に事業別の業績についてご説明いたします。

四輪事業につきましては、
台数増加や売上構成変化等の改善により、増収増益となりました。

二輪事業につきましては、増収増益となりました。
営業利益率は10.6%と高水準となりました。

マリン事業につきましては、
北米市場の減速に伴い、減収減益となりました。



次に生産、販売の状況についてご説明いたします。

まず、四輪車につきまして、
生産台数は、
半導体不足の解消に伴い、インド、日本、欧州で増加しましたが、
パキスタン等での減産により、全体では微増となりました。

販売台数は、
インド、欧州、日本での増加により、全体でも前期を上回りました。

● 四輪ハイブリッドシステム・CNG搭載車の販売状況

- ・ 当期のスズキ販売における、HEVとCNG車を合わせた比率は43.0%
- ・ インドではHEV台数が減少した一方で、CNG車が増加
将来的なバイオガスの活用も含め、カーボンニュートラル達成に向け
全方位戦略が浸透中

四輪ハイブリッドシステム・CNG搭載車販売台数推移（千台）

	当期 ('23/4-'24/3)			前期 ('22/4-'23/3)			増減		
	搭載台数		構成比	搭載台数		構成比	搭載台数		構成比
日本	674	358	53.2%	627	324	51.7%	+47	+34	+1.5%
インド	1,794	749	41.8%	1,645	625	38.0%	+149	+124	+3.8%
HEV		266	14.8%		296	18.0%	▲30	▲3.2%	
CNG		483	27.0%		329	20.0%	+154	+7.0%	
欧州	236	214	90.8%	171	156	91.2%	+65	+58	▲0.4%
その他	464	41	8.8%	557	24	4.3%	▲93	+17	+4.5%
合計	3,168	1,362	43.0%	3,000	1,129	37.6%	+168	+233	+5.4%

※日本、欧州、その他地域はハイブリッド車のみ。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。
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。

Strong hybrid system (HYBRID)



Mild hybrid system (HYBRID)



ワゴンRのトランクに搭載のCNGタンク



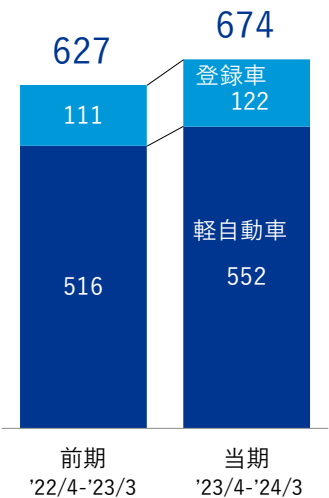
スズキは、カーボンニュートラル達成に向けて、
HEVやCNG車などの複数の技術を投入しています。

特にインドでは、
ガソリン車と比較してCO₂排出量が少ないCNG車が伸長しており、
CNG車の販売台数は前年比で47%増加しました。

HEVは日本やその他地域で増加し、
当期の販売における、HEVとCNG車を合わせた比率は43%となりました。

販売実績

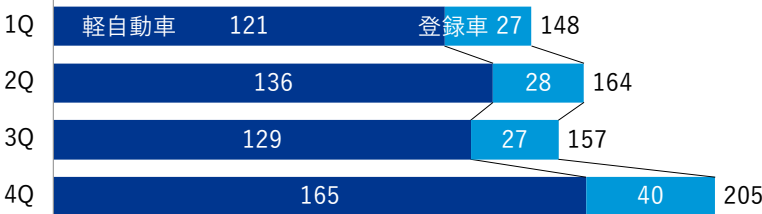
+47千台 (+7.5%)
(千台)



● 軽自動車・登録車ともに主力モデルの新型車を投入

- ・ 11月に新型スペーシア、12月に新型スイフトの販売を開始
- ・ 両モデルとも受注は好調。特にスペーシアはスペーシアカスタム、スイフトは上級グレードの販売が好調で、ミックス改善に貢献

2024年3月期の国内販売台数推移(千台)



● 価格改定

- ・ 当期より、仕様変更に合わせて価格改定を実施
- ・ 仕様・装備の充実によるコストアップ分に加え、原材料価格高騰分を反映

© Suzuki Motor Corporation, 2024. All rights reserved. 11

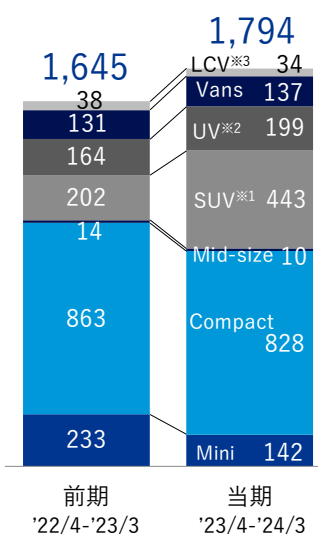
日本の販売実績につきましては、
8月以降、半導体不足が解消したこと等により、
販売台数が増加しました。

当第3四半期には、スペーシアおよびスイフトと、
軽、登録車それぞれの主力モデルをフルモデルチェンジしました。
両モデルとも、受注を好調に頂いていることに加え、
上級グレードの販売が好調であり、ミックス改善に貢献しています。

また、当期より仕様変更に合わせて、
仕様・装備の充実によるコストアップ分に加え、
原材料価格高騰分を反映した価格改定を実施しています。

販売実績

+ 149千台 (+9.0%)
(千台)



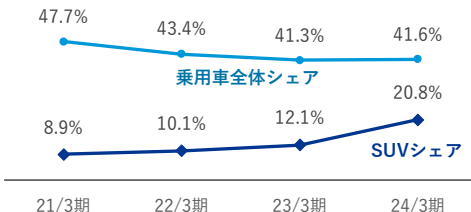
● 当期のインド販売

- ・ 2023年度の全体市場およびスズキは末端・卸販売ともに過去最高

● SUVの販売状況

- ・ 2023年度はSUVラインナップを強化しSUVシェアを急速に拡大
- ・ 今後もSUVモデルの拡販をすすめ、乗用車全体シェアの挽回を図る

インドでのスズキのシェアの推移



● インド四輪車累計生産台数3,000万台を達成

- ・ 2024年3月までにインドにおける四輪車の累計生産3,000万台を達成
- ・ 2024年4月にはマネサール工場で年間生産10万台の新ラインが稼働
- ・ 2030年度までに年間約400万台超の生産能力を確保する予定

注、左側グラフは商用車(LCV)を含む卸販売実績、OEMは除く

※1 SUVは、Brezza, Fronx, Grand Vitara, Jimny の4モデル (前年同期はBrezza, Grand Vitara, S-Crossの3モデル)

※2 UV=Utility Vehicles (Ertiga等) ※3 LCV=Light Commercial Vehicles

© Suzuki Motor Corporation, 2024. All rights reserved. 12

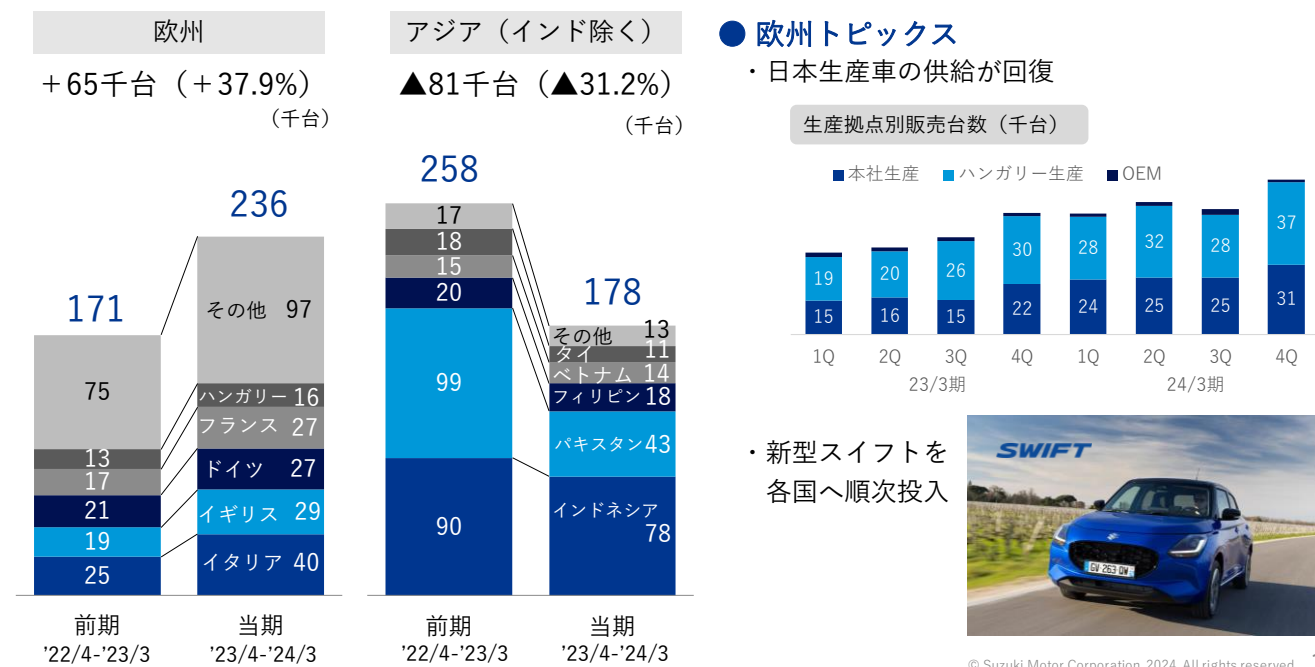
当期のインドの販売につきましては、
インド全体市場およびスズキは、
末端・卸販売ともに過去最高の販売台数となりました。
また、SUVおよびUVの拡大によりミックスも改善しました。

SUVの販売状況につきましては、
昨年に引き続き、当期もSUVモデルを積極的に投入し、
SUVセグメントでのシェアは20.8%となりました。

インド乗用車市場の50%を占める
SUVセグメントでのシェアを拡大することで、
乗用車全体シェアの挽回に繋げてまいります。

スズキはインドでの四輪車累計生産台数3,000万台を突破いたしました。
これは日本に次いで二か国目で、1983年12月の生産開始から、
40年4か月での達成は日本の55年2か月を抜いて最速となります。
今年4月にはマネサール工場で年間生産10万台の新ラインが稼働し、
成長するインドでの生産体制を強化しています。

2030年度までに約400万台超の生産能力を確保できるよう、
2025年にはハリヤナ州のカルコダ新工場、
2028年度にはグジャラート州のグジャラート工場に新工場の稼働を
予定しています。



続いて、欧州の販売状況です。

前期は、

- ・半導体不足 および船舶不足による供給面の問題がありました。

当期は、

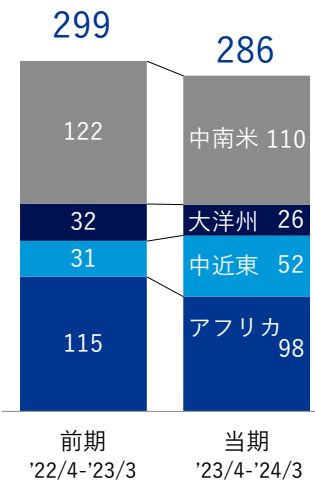
- ・日本 およびハンガリーでの生産が回復したこと、
- ・船舶を確保したことにより、販売が拡大しました。

なお、新型スイフトを各国へ順次投入し、
更なる販売拡大を図ってまいります。

インド以外のアジアにつきましては、
特に、パキスタンにおいて、政府の外貨不足を背景に、
部品の輸入が制限され減産となったことで、販売も減少しました。

販売実績

▲13千台 (▲4.3%)
(千台)



● トピックス

- ・ アフリカ、大洋州、中南米で販売台数は減少
- ・ 一方で、中近東ではサウジアラビア等が好調で販売が増加

● 当期の販売

(千台)	台数	前年同期比	
アフリカ	98	▲17	▲14.8%
南アフリカ	52	+2	+4.2%
エジプト	5	▲7	▲58.5%
エチオピア	3	▲11	▲77.1%
中近東	52	+22	+71.0%
サウジアラビア	30	+18	+141.4%
大洋州	26	▲6	▲17.4%
中南米	110	▲12	▲9.8%
メキシコ	38	▲2	▲5.9%
チリ	18	▲1	▲7.7%

全体市場は減少したものの、スズキは増加

外貨不足の影響を受け前年から大きく減少

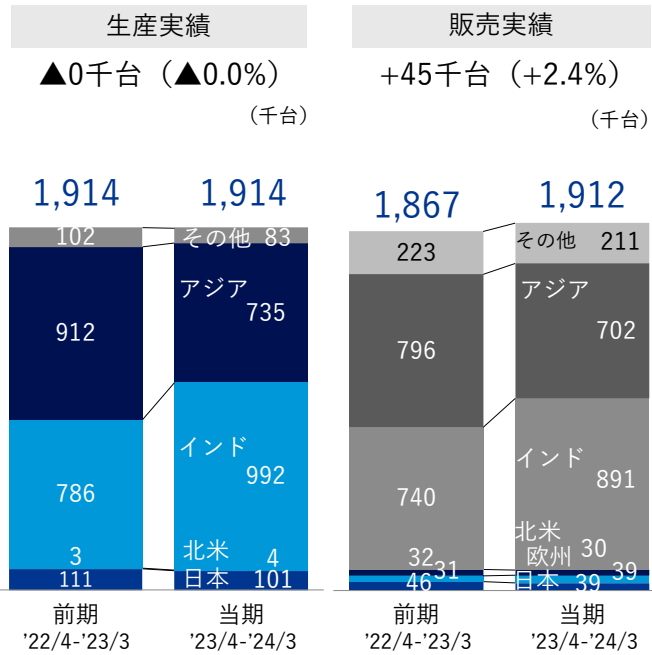
販売網の強化を背景に台数が増加



その他地域の販売につきましては、
アフリカ、中南米、大洋州で、販売台数が減少しました。

アフリカは、一部の国で外貨規制により輸入が出来ず、
販売が減少しました。

一方、中近東は、特にサウジアラビアにおいて、
販売網の強化等により、
全体市場は前年比19%の増加であったのに対し、
スズキの販売台数は全体市場を大きく上回る、
前年比141%の増加となりました。



● 当期の世界販売

(千台)	台数	前年同期比	
世界販売	1,912	+45	+2.4%
日本	39	▲7	▲15.0%
欧州	39	+8	+27.4%
北米	30	▲2	▲5.3%
インド	891	+151	+20.4%
アジア (除インド)	702	▲94	▲11.9%
中国	394	▲36	▲8.4%
フィリピン	164	▲31	▲16.0%
その他	144	▲27	▲15.9%
その他	211	▲12	▲5.3%
中南米	191	▲8	▲3.8%
その他	20	▲4	▲17.7%

二輪車販売につきましては、

- ・中国およびアセアン市場では減速がみられましたが、
- ・インドで拡大したことにより、

全体では前年を上回りました。

				参考値			
(億円)		当期実績 ('23/4-'24/3) 日本基準	次期予想 ('24/4-'25/3) IFRS※2	次期予想 ('24/4-'25/3) 日本基準	増 減		補 足
						増減率	
連結 業績	売 上 高	53,743	56,000	56,000	+ 2,257	+ 4.2%	過去最高 4期連続増収
	営業利益 (利益率)	4,656 (8.7%)	4,800 (8.6%)	4,700 (8.4%)	+ 44	+ 1.0%	過去最高 3期連続増益
	経常利益 (利益率)	4,885 (9.1%)	—	—	—	—	—
	当期純利益※1 (利益率)	2,677 (5.0%)	3,100 (5.5%)	—	—	—	—
世界 販売	四輪車	3,168千台	3,254千台	3,254千台	+ 86千台	+ 2.7%	
	二輪車	1,912千台	1,892千台	1,892千台	▲20千台	▲1.1%	
配当	一株当たり 年間配当金	122円	36円	(分割前ベース では144円)	(+ 22円)	—	過去最高

※ 1 当期実績について、当期純利益は親会社株主に帰属する当期純利益
※ 2 次期予想について、IFRSにおける「売上収益」を「売上高」欄に記載。また、「親会社の所有者に帰属する当期利益」を「当期純利益」欄に記載。

次期業績予想についてご説明いたします。
なお、来期よりIFRSを適用いたします。

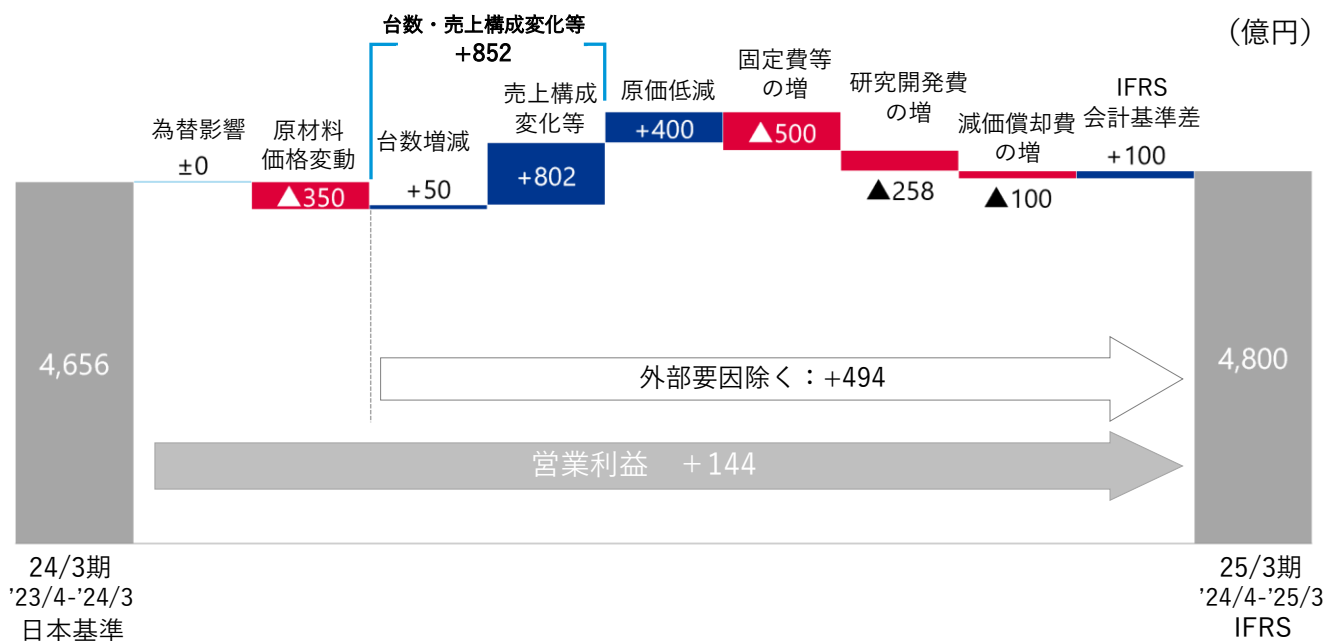
業績予想は、

- ・売上高は5兆6,000億円
- ・営業利益は4,800億円

としております。

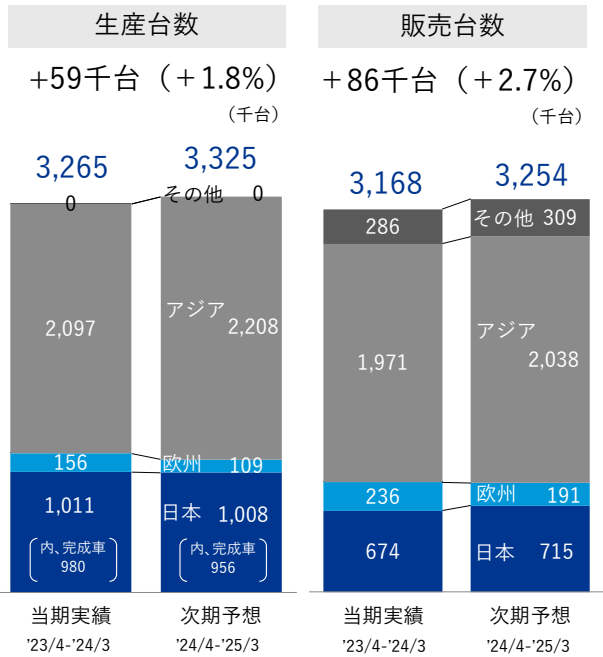
四輪車の販売につきましては、325万台、
二輪車の販売につきましては、189万台の見込みです。

配当につきましては、一株当たり年間36円を予定しています。
これは、分割前ベースでは前期に比べ22円の増配となり、
過去最高となります。



前期に対する 営業利益の増減要因の内訳は、ご覧の通りとなります。

なお、日本基準とIFRSの会計基準差は100億円です。



●生産台数

(千台)	次期予想	当期実績	増減	増減率
世界生産	3,325	3,265	+59	+1.8%
日本	1,008	1,011	▲4	▲0.4%
欧州	109	156	▲48	▲30.4%
アジア	2,208	2,097	+111	+5.3%
その他	0	0	▲0	▲23.7%

●販売台数

	次期予想	当期実績	増減	増減率
世界販売	3,254	3,168	+86	+2.7%
日本	715	674	+41	+6.0%
欧州	191	236	▲45	▲19.1%
アジア	2,038	1,971	+67	+3.4%
インドは市場成長率（前年比約+2.0%）を上回る見通し				
その他	309	286	+23	+8.2%

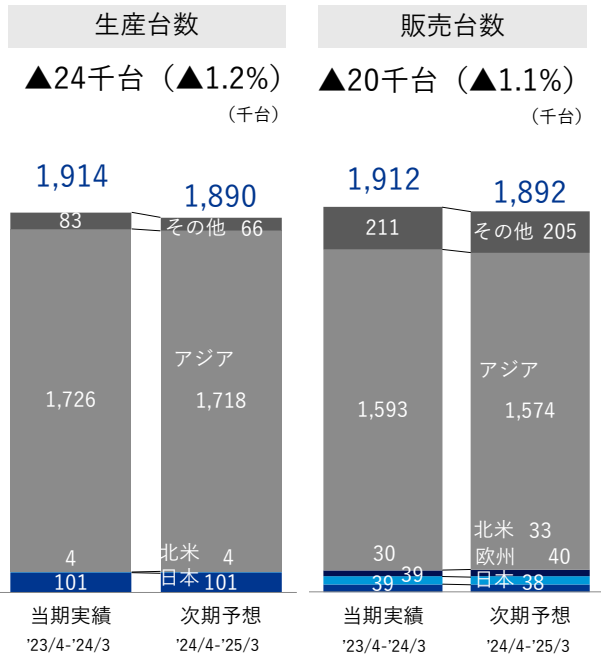
© Suzuki Motor Corporation, 2024. All rights reserved. 18

四輪車の生産台数につきましては、
5万9千台増加する見込みです。

販売台数につきましては、
世界全体で8万6千台増加する見込みです。

インド四輪の市場成長率は前年比+2%の予想で、
当社のインド四輪販売台数はこれを上回る見通しです。

これは、新型車効果や
前年にCNGの部品供給が不足していた影響などによります。



●生産台数

(千台)	次期予想	当期実績	増減	増減率
世界生産	1,890	1,914	▲24	▲1.2%
日本	101	101	+0	+0.2%
北米	4	4	+1	+15.5%
アジア	1,718	1,726	▲8	▲0.5%
その他	66	83	▲16	▲19.8%

●販売台数

世界販売	1,892	1,912	▲20	▲1.1%
日本	38	39	▲1	▲2.6%
欧州	40	39	+1	+2.4%
北米	33	30	+3	+10.6%
アジア	1,574	1,593	▲18	▲1.2%
その他	205	211	▲6	▲2.6%

© Suzuki Motor Corporation, 2024. All rights reserved. 19

二輪車の生産台数につきましては、2万4千台の減少、販売台数につきましては、世界全体で2万台減少する見込みです。

以上で、2024年3月期決算の説明を終わります。

なお、資料の次ページ以降に、補足資料として、売上高の内訳等のデータを掲載していますので、併せてご覧ください。

ご清聴ありがとうございました。

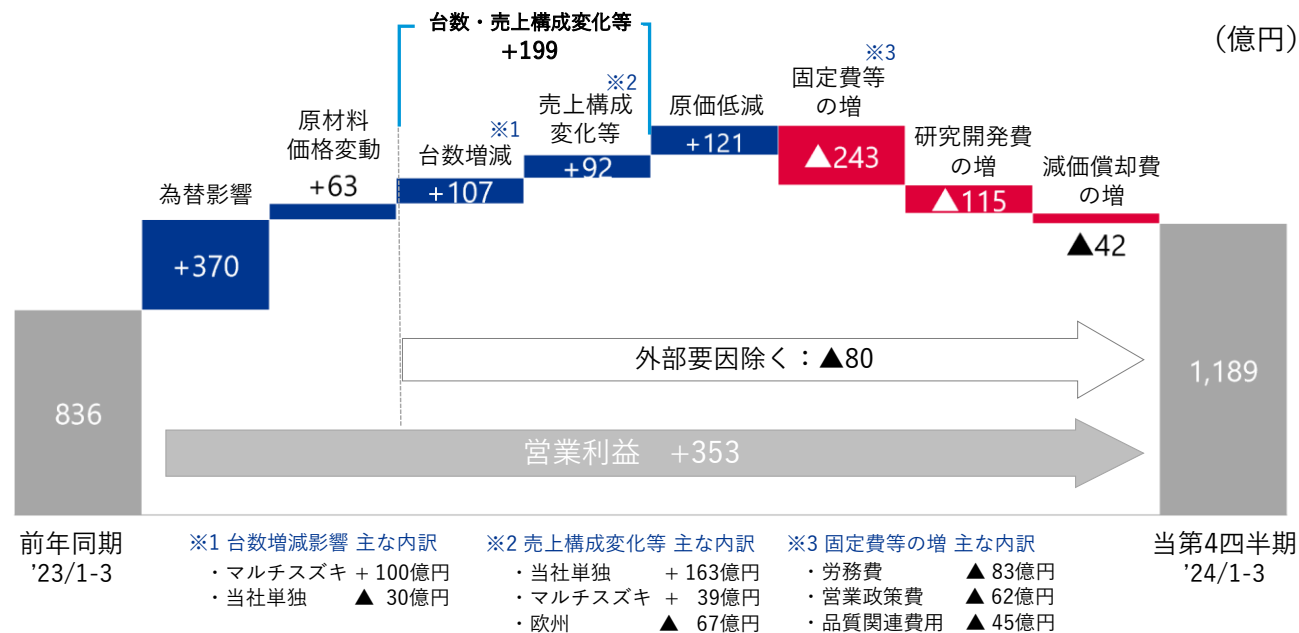
補足資料

2024年3月期決算 | 売上高の状況



(億円)	四輪			二輪			マリン			その他			合 計			増減内訳 為替影響 台数増減
	当期	前期	増減	当期	前期	増減	当期	前期	増減	当期	前期	増減	当期	前期	増減	
国内計	12,784	11,744	+1,041	198	223	▲26	34	35	▲2	112	118	▲5	13,128	12,120	+1,008	+724
自 社	11,744	10,782	+963	198	223	▲26	34	35	▲2	112	118	▲5	12,088	11,158	+930	
O E M	1,040	962	+78										1,040	962	+78	
海外計	36,054	29,878	+6,176	3,472	3,108	+363	1,089	1,310	▲221				40,615	34,296	+6,318	+1,977 +1,997
欧 州	6,345	4,149	+2,196	469	392	+77	189	251	▲62				7,003	4,792	+2,211	+713 +1,669
北 米	5	6	▲1	491	480	+11	560	750	▲190				1,056	1,237	▲180	+64 ▲51
アジア	23,967	20,509	+3,458	1,855	1,660	+195	138	105	+34				25,960	22,274	+3,686	+788 +748
インド	21,130	16,987	+4,144	1,213	887	+326	9	8	+0				22,352	17,882	+4,470	+759 +1,690
〃以外	2,837	3,522	▲686	642	773	▲131	130	96	+33				3,608	4,392	▲784	+28 ▲941
その他	5,736	5,213	+523	657	576	+81	201	204	▲3				6,594	5,993	+601	+413 ▲369
総合計	48,838	41,622	+7,216	3,669	3,332	+338	1,123	1,346	▲223	112	118	▲5	53,743	46,416	+7,326	+1,977 +2,721
内、為替換算影響			+1,711				+204			+61						+1,977

注. 当期…2023年4月～2024年3月期、前期…2022年4月～2023年3月期、北米…米国・カナダ、北米四輪車…部品用品等



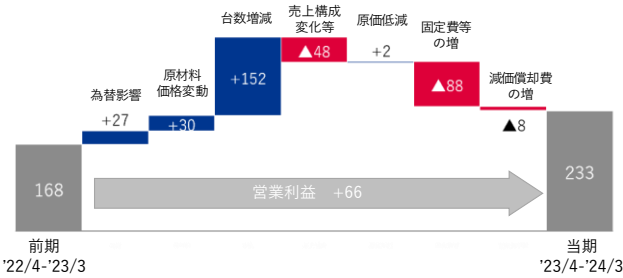
2024年3月期決算 | 所在地別業績、営業利益増減要因



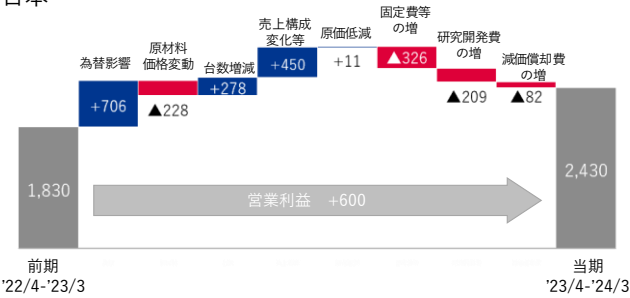
単位：億円

	'23/4-'24/3						'24/1-3					
	売上高		営業利益			利益率	売上高		営業利益			利益率
	前年比		前年比				前年比		前年比			
日本	28,389	+15%	2,430	+33%	8.6%		7,922	+17%	480	+89%	6.1%	
欧州	9,187	+45%	233	+39%	2.5%		2,466	+25%	68	▲43%	2.8%	
アジア	29,457	+16%	2,459	+60%	8.3%		8,150	+26%	644	+37%	7.9%	
その他	4,063	+3%	116	▲39%	2.9%		1,117	+17%	21	+183%	1.9%	
連結計	53,743	+16%	4,656	+33%	8.7%		15,268	+24%	1,189	+42%	7.8%	

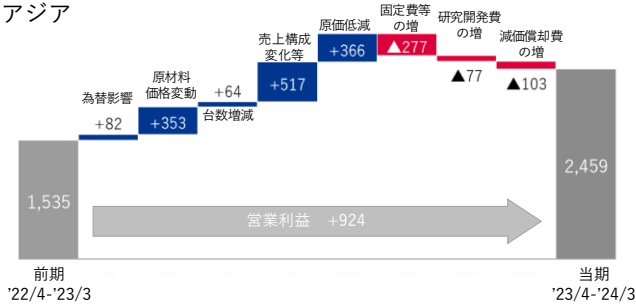
欧州



日本



アジア



(億円)	当 期 ('23/4-'24/3)	前 期 ('22/4-'23/3)	増 減		補足
				増減率	
売 上 高	26,048	22,172	+ 3,877	+ 17.5%	2期連続増収、過去最高
国 内	10,788	9,681	+ 1,106	+ 11.4%	
輸 出	15,261	12,490	+ 2,771	+ 22.2%	
一 般	8,673	7,341	+ 1,333	+ 18.2%	
三国間	6,587	5,150	+ 1,438	+ 27.9%	
営業利益 (利益率)	2,040 (7.8%)	1,277 (5.8%)	+ 762	+ 59.7%	3期連続増益、過去最高
経常利益 (利益率)	2,572 (9.9%)	1,698 (7.7%)	+ 874	+ 51.5%	3期連続増益、過去最高
当期純利益 (利益率)	2,031 (7.8%)	1,453 (6.6%)	+ 578	+ 39.8%	5期連続増益、過去最高

		ルピー建 (億ルピー) ※1			円換算額 (億円)		
		当期	前期※4	増減	当期	前期	増減
連結業績	売上高	13,492	11,249	+ 2,243	23,746	19,124	+ 4,622
	営業利益※2 (利益率)	1,327 (9.8%)	825 (7.3%)	+ 502	2,336 (9.8%)	1,402 (7.3%)	+ 933
	税前利益 (利益率)	1,742 (12.9%)	1,044 (9.3%)	+ 699	3,067 (12.9%)	1,774 (9.3%)	+ 1,292
	税後利益 (利益率)	1,349 (10.0%)	826 (7.3%)	+ 522	2,374 (10.0%)	1,405 (7.3%)	+ 969
	為替レート	1.76円	1.70円	+ 0.06円			
	卸						
販売	国内販売※3	1,852千台	1,707千台	+ 145千台			
	輸出※3	283千台	259千台	+ 24千台			
	合計	2,135千台	1,966千台	+ 169千台			

※1 ルピー建は、4月26日付でマルチ・スズキ・インディア社が発表した連結業績値

※2 営業利益は次式により算出 営業利益 = Sales of product + Other operating revenues - Total Expenses + Finance costs

※3 国内販売および輸出はOEMを含む

※4 前年同期の業績値は、当期との比較のため、前期期初よりSMGを連結した前提で再計算した数値

注. マルチ・スズキ・インディア社はIndAS (インド版IFRS) 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

北米の販売状況

■ 末端販売の状況

全体市場について

- ・ 小型・中型モデルは、金利上昇による中間層の購買意欲低下に伴い前年割れ
- ・ 大型モデルは、景気に左右されにくく、前年並で推移

全体市場は若干縮小するなか、スズキは堅調な販売を継続

■ 卸販売の状況

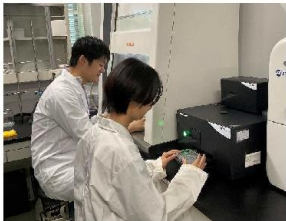
- ・ ボートビルダー・販売店で在庫調整を実施
- ・ 全体市場、スズキともに卸販売は縮小

スズキ クリーンオーシャンプロジェクト



マイクロプラスチック回収

静岡大学とタンパク質のプラスチック吸着特性を活かしたマイクロプラスチックの判別技術に関する共同研究契約を締結



梱包脱プラ活動

2020年からの累計削減量61トン



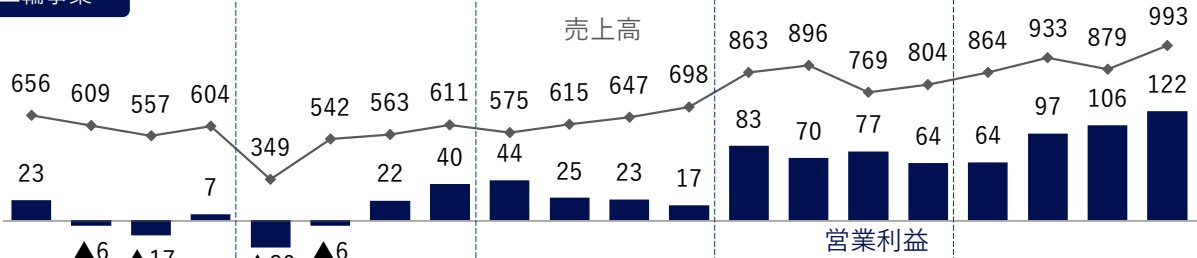
世界清掃活動

2010年からの累計参加者約17,000人

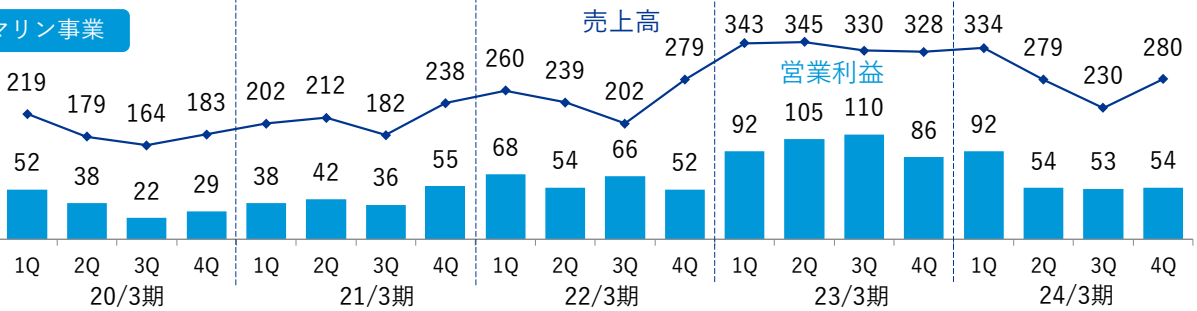


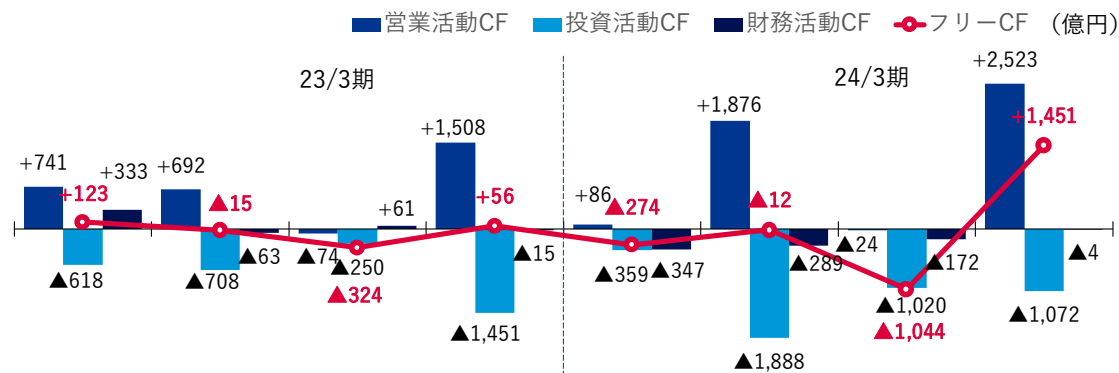
(億円)

二輪事業



マリン事業





	23/3期				24/3期			
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
フリーCF	+123	▲15	▲324	+56	▲274	▲12	▲1,044	+1,451
財務CF	+333	▲63	+61	▲15	▲347	▲289	▲172	▲4
(内、配当金支払額※1)	(▲225)	(▲136)	(▲243)	(+2)	(▲245)	(▲203)	(▲268)	(▲2)
キャッシュ残高	9,215	9,171	8,740	8,821	8,499	8,230	6,886	8,536
有利子負債	7,331	7,441	7,542	7,638	7,640	7,672	7,790	7,862
ネットキャッシュ	1,884	1,730	1,198	1,183	859	558	▲904	675
(月商比※2)	(0.5ヵ月)	(0.4ヵ月)	(0.3ヵ月)	(0.3ヵ月)	(0.2ヵ月)	(0.1ヵ月)	(▲0.2ヵ月)	(0.2ヵ月)

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

	当期 ('23/4-'24/3)	前期 ('22/4-'23/3)	増 減
設備投資	3,215億円	2,699億円	+ 517億円
当社単独	621億円	691億円	▲69億円
子会社	2,594億円	2,008億円	+ 586億円
(内、インド※)	(1,965億円)	(1,523億円)	(+442億円)
減価償却費	1,972億円	1,773億円	+ 199億円
研究開発費	2,342億円	2,056億円	+ 286億円

※インド：マルチ・スズキ社（グジャラートを含む）、SMIPL社、TDSG社、SRDI社、Sデジタル 5社の合計

	当期末 ('24/3末)	前期末 ('23/3末)	増 減
有利子負債残高	7,862億円	7,638億円	+223億円
連結子会社数	119社	120社	▲1社
持分法適用関連会社数	31社	32社	▲1社
従業員数	72,372人	70,012人	+2,360人

	当期 ('23/4-'24/3)	前期 ('22/4-'23/3)	前期比 増減		営業利益 為替影響	
					感応度 ^{※2}	影響額
ユーロ	157円	141円	+ 16円	+11.2%	+ 27億円	+ 302億円
メキシコペソ	8.35円	6.91円	+ 1.44円	+20.8%	+ 9億円	+ 178億円
インドルピー	1.76円	1.70円	+ 0.06円	+3.5%	+ 38億円	+ 136億円
ポンド	182円	163円	+ 19円	+11.3%	+ 9億円	+ 101億円
米ドル	145円	136円	+ 9円	+6.7%	+ 13億円	+ 86億円
南アフリカランド	7.72円	7.99円	▲0.27円	▲3.4%	+ 6億円	▲19億円
パキスタンルピー	0.51円	0.61円	▲0.10円	▲16.4%	+ 3億円	▲43億円
その他 ^{※1}	—	—	—	—	+ 13億円	+ 87億円
営業利益為替影響額 合計					+ 118億円	+ 828億円

※1 その他…影響額+87億円のうち、ポーランドズロチ+37億円、オーストラリアドル+13億円 ほか

※2 感応度…各通貨のレートが前年同期のレートから 1% 円安方向に動いた際の営業利益影響額

設備投資・減価償却費・研究開発費

(億円)	次期予想		当期比較	
	IFRS	日本基準	当期実績	増減
設備投資	4,000		3,215	+785
減価償却費	2,000	2,075	1,972	+103
研究開発費	2,600	2,600	2,342	+258

■ 研究開発費

■ 設備投資

● 減価償却費

期	研究開発費	設備投資	減価償却費
23/3期	2,056	2,699	1,773
24/3期	2,342	3,215	1,972
25/3期 (予想)	2,600	4,000	2,000

為替レート

	次期 予想	当期 実績	当期実績比			
			増減		営業利益 為替影響	
					感応度※2	影響額
メキシコペソ	8.55円	8.35円	+0.20円	+2.4%	+9億円	+22億円
コロンビアペソ	0.037円	0.036円	+0.001円	+3.4%	+2億円	+8億円
ポンド	184円	182円	+2円	+1.3%	+5億円	+6億円
ドル	145円	145円	+0円	+0.3%	+14億円	+4億円
ユーロ	157円	157円	+0円	+0.2%	+22億円	+3億円
インドネシアルピア	0.0092円	0.0095円	▲0.0003円	▲3.2%	+3億円	▲10億円
インドルピー	1.75円	1.76円	▲0.01円	▲0.6%	+38億円	▲22億円
その他※1	—	—	—	—	+22億円	▲13億円
営業利益為替影響額 合計					+115億円	±0億円

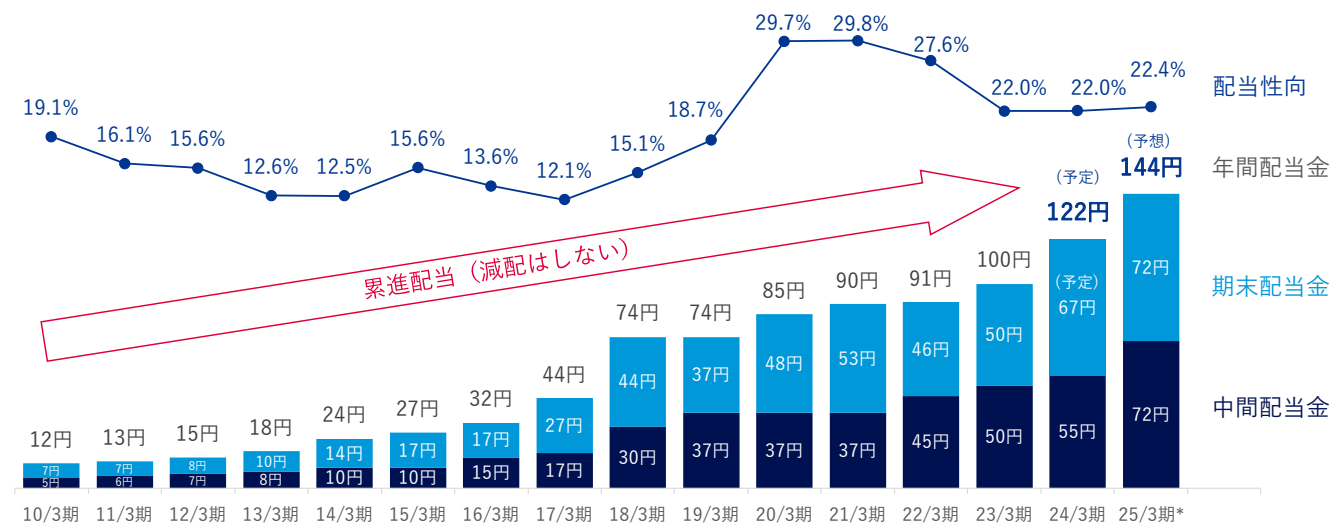
※1 その他…影響額▲13億円のうち、タイパーツ▲2億円 ほか

※2 感応度…各通貨のレートが当期実績から 1% 円安方向に動いた際の営業利益影響額

© Suzuki Motor Corporation, 2024. All rights reserved.

3

配当金 **年間配当金(予定) 122円**（前期比22円増配）：過去最高額
自己株式 当上期に、200億円（3,768千株）を取得（還元性向7.5%相当）



* 25/3期の配当性向はIFRS基準で算出、配当額分割前ベースを表示

IFRS適用に伴う主な変更点



- ・スズキは2025年3月期第1四半期決算より、IFRSを適用いたします。
- ・以下は、現時点にて想定される主な影響を説明するものであり、当該情報は確定前の情報であるため、後日公表する内容と異なる可能性があります。

項目	日本基準	IFRS	内容
有形固定資産の償却方法	定率償却	定額償却	移行日時点に保有する資産について、取得時まで遡って変更を遡及適用
研究開発費、ソフトウェア取得費の資産化	発生時に費用計上	資産計上後に償却	機種開発分やソフトウェア取得費が対象
一部の金融商品の評価差額	売却時に一括で損益計上	四半期ごとに損益計上	マルチスズキ保有の投資信託の評価差額



SUZUKI
2024 スズキグループ入社式





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、為替相場の変動などが含まれます。