



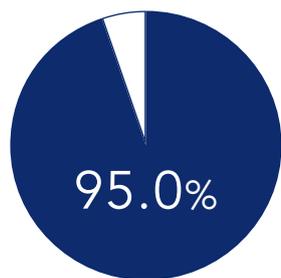
## 自動車部門

Automotive Business

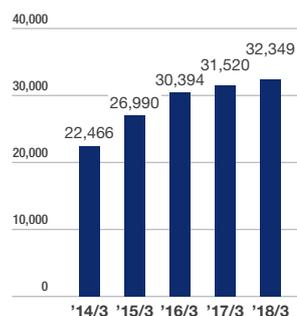
乗る人すべてにとって安心で楽しい走りを約束するクルマの開発を続けています。

当社は、1958年に「スバル360」を発売して自動車メーカーとしてのスタートを切りました。以来、水平対向エンジンやシンメトリカルAWDなどの独創的な技術を搭載した個性的なクルマを次々と世に送り出し、日本の自動車産業の発展に寄与してきました。また、運転支援システム「アイサイト」の進化や、次世代プラットフォーム「スバルグローバルプラットフォーム」採用による安全性能・走行性能の向上、国内メーカー初となる歩行者保護エアバッグ採用など、すべてのお客様に「安心と楽しさ」を提供するための新しいチャレンジを続けています。

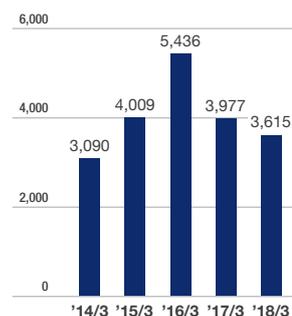
自動車部門の  
連結売上高全体に占める割合



売上高  
(億円)



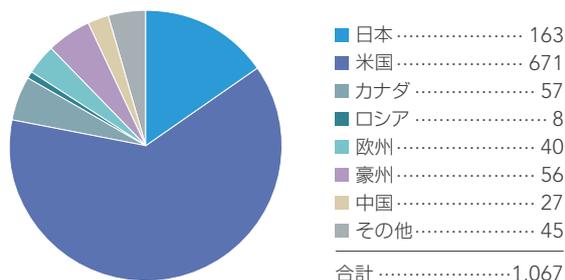
営業利益  
(億円)



### 2018年3月期の概況

- 全世界連結販売台数は前期に比べ0.2%増の1,067千台となり、6期連続で過去最高となりました。
- 国内販売は163千台、海外販売は903千台となりました。なお、北米販売は9期連続で過去最高を更新しました。

連結完成車 地域別販売台数 (千台)



## 商品ラインアップ

### LEGACYシリーズ

**LEGACY**



**OUTBACK**



連結販売台数合計：291千台

販売地域：日本、北米、ロシア、欧州、豪州、中国、その他

**FORESTER**



連結販売台数合計：279千台

販売地域：日本、北米、ロシア、欧州、豪州、中国、その他

**WRX**



連結販売台数合計：51千台

販売地域：日本、北米、ロシア、欧州、豪州、その他

### IMPREZAシリーズ

**IMPREZA**



(SEDAN)



(5 Door)

**SUBARU XV**  
(北米名:CROSSTREK)



連結販売台数合計：373千台

販売地域：日本、北米、ロシア、欧州、豪州、中国、その他

**LEVORG**



連結販売台数合計：25千台

販売地域：日本、欧州、豪州、その他

**SUBARU BRZ**



連結販売台数合計：9千台

販売地域：日本、北米、欧州、豪州、中国、その他

**EXIGA**



連結販売台数合計：3千台

販売地域：日本

### OEMモデル

**JUSTY**



**PLEO**



**CHIFFON**



**DIAS WAGON**



**STELLA**



**SAMBAR**



連結販売台数合計：34千台

販売地域：日本

(ダイハツ工業株式会社からのOEM供給です)

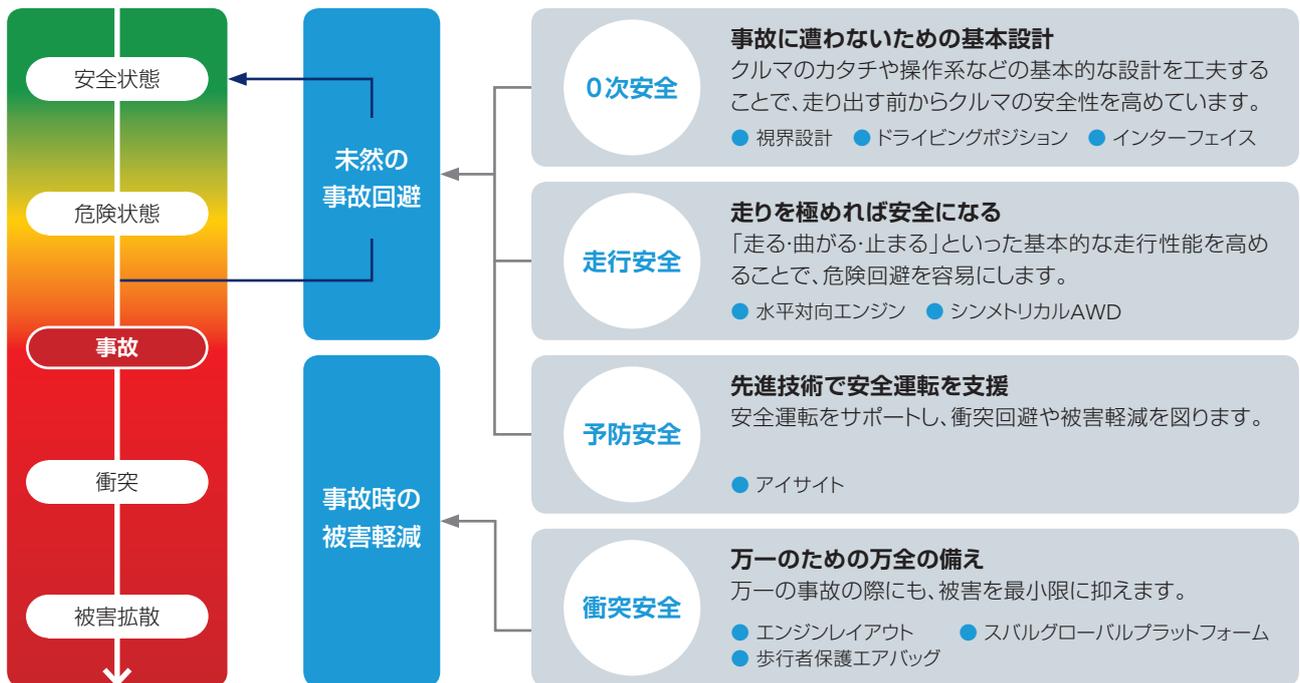
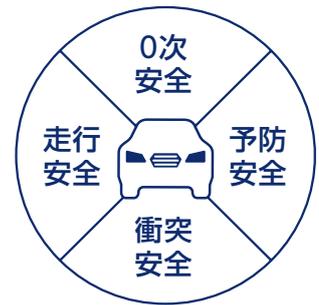
※対象期間は2017年4月1日から2018年3月31日です。  
※当社および連結子会社の完成車販売台数

自動車部門

SUBARUの総合安全思想

乗る人すべてに、世界最高水準の安心と安全を

SUBARUでは、あらゆる視点からクルマの安全性能を追求し、「0次安全」「走行安全」「予防安全」「衝突安全」の4つの軸を持って、独自の安全技術を磨いています。



世界で評価される安全性能

SUBARUは日本、米国、欧州、豪州など各国当局が行っている安全性能総合評価 (NCAP) ※1や、米国の道路安全保険協会 (IIHS) ※2による安全性能評価で、最高ランクの評価を獲得しています。 ※3

IIHSの2018年の安全性能評価においては、IMPENZA、CROSSTREK、LEGACY、OUTBACK、WRX (いずれもアイサイトおよび特定のヘッドライト搭載車) が、最高評価である「トップセイフティピックプラス (TSP+)」を獲得しました。

※1 NCAP: New Car Assessment Program  
 ※2 IIHS: Insurance Institute for Highway Safety  
 ※3 各評価内容については、各評価機関のホームページをご参照下さい。



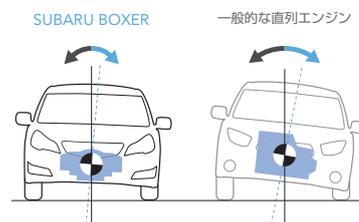
JNCAP ASV++認定モデル:2017年度評価のLEVORG/WRX (アイサイト搭載車)  
 JNCAP 5★認定モデル:2016年度評価のIMPENZA/SUBARU XV  
 2018年IIHS「TSP」認定モデル:2018年型 FORESTER (アイサイトおよび、特定のヘッドライト搭載車)  
 2018年IIHS「TSP+」認定モデル:2018年型 IMPENZA, CROSSTREK, LEGACY, OUTBACK, WRX, (いずれもアイサイトおよび、特定のヘッドライト搭載車)  
 US-NCAP 5★認定モデル:2018年型IMPENZA, CROSSTREK, LEGACY, OUTBACK, FORESTER  
 Euro NCAP 5★認定モデル:2017年評価のIMPENZA/SUBARU XV.  
 ANCAP 5★認定モデル:2017年評価のSUBARU XV

## SUBARUの独自技術

### 水平対向エンジン(ボクサーエンジン)

#### コンパクト・低重心

ピストンが左右に向き合う形で配置された水平対向エンジンは、向かい合ったピストンが互いの振動を打ち消しあうため、なめらかに回転し、車内に伝わる振動も少なくすることができます。また、エンジン全高が低くコンパクトな形状がクルマを低重心化。安定した走行姿勢が安心感の高いドライビングを提供します。



### シンメトリカルAWD(All Wheel Drive)

#### 前後左右の優れた重量バランス

水平対向エンジンのもたらす低重心と、トランスミッションを車体中心近くに集めることで実現する前後左右の優れた重量バランスが、AWDの能力を最大限に引き出し、さまざまな状況で卓越した走行性能を発揮します。日常走行から高速走行まで、ドライバーの信頼に足るメカニズムの「核」として、SUBARUはシンメトリカルAWDにこだわり続けます。



シンメトリカルAWD

### スバルグローバルプラットフォーム

#### 2025年までを見据えた次世代プラットフォーム

2016年10月にフルモデルチェンジをした新型インプレッサから、順次導入している「スバルグローバルプラットフォーム」。車体・シャシー剛性の大幅向上やさらなる低重心化により、「走行安全」および「衝突安全」のレベルを引き上げるとともに、ドライバーの意思に忠実なハンドリングや、不快な振動騒音を低減した快適な乗り心地を実現します。



スバルグローバルプラットフォーム

### 運転支援システム「アイサイト」

#### ステレオカメラで高い認識力を発揮

アイサイトは人の「目」と同様に左右2つのカメラで、前方のクルマや歩行者などを立体的に認識し、それら対象物との距離、形状、移動速度を正確に捉えることで事故回避・被害軽減や運転負荷軽減といった「予防安全」を実現しています。SUBARUは1989年にこのステレオカメラによる運転支援システムの開発に着手。以来、長年にわたる研究成果と経験により、乗る人すべてが安心して使えるシステム「アイサイト」を実現しました。2017年には、高速道路上の0km/h～約120km/hの幅広い車速域でアクセル、ブレーキ、ステアリング操作を自動的に制御することで、運転負荷を大幅に軽減する「アイサイト・ツーリングアシスト」を導入しました。

SUBARUは引き続き、事故のないクルマ社会に向け取り組みます。



ステレオカメラ



ステレオカメラの画像イメージ



北米市場専用新型3列SUV

# 「ASCENT」誕生

「ASCENT」(アセント)は、SUBARUが最重要市場である北米での持続的成長を目指し、特に従来ラインアップでは補えなかった多人数車を必要とするファミリーユーザーに向けて新規開発した3列SUVです。アクティブライフを満喫するファミリー層のために、安心してどこまでも移動ができる楽しさをお届けします。

- いずれの座席においても気持ち良く過ごせるよう徹底的に造りこんだパッケージング、室内装備の充実、スバルグローバルプラットフォームの高いボディ剛性による振動騒音の抑制により、快適な室内空間を実現。
- 独自の運転支援システム「アイサイト」を全車標準装備、クラストップレベルの安全性能を追求。
- 新開発2.4L 4気筒水平対向直噴ターボエンジンを採用、6気筒を凌駕する動力性能と燃費性能を実現。
- シンメトリカルAWDとX-MODEにより、優れた走行性能とSUVらしい安心の走破性を提供。
- 米国にて生産、2018年初夏販売開始。

## 開発責任者が語るASCENTへの想い 北米専用車ならではの「こだわり」

### ASCENT誕生の背景

当社の北米向けのラインアップは、コンパクトからミッドサイズのSUVが主力で、お子様が3人以上となった場合に乗り続けられるクルマがなく、他銘に乗り換えてしまうという状況が起きていました。現地の販売店から、「お客様がライフステージを通じてSUBARUに乗り続けるためには、多人数乗りが絶対に必要」と強い要望を受け、北米専用車となる3列SUV、ASCENTの開発が始まりました。

### 3列シート、快適性へのこだわり

一般的に3列目は狭くて、エアコンの風も届きづらくて、視界も悪く、前列と話もしづらい。そういったペナルティーボックスと揶揄されるデメリットを解消し、逆に子どもが喜んで乗りたくなるような3列目シートを目指しました。現地の販売店の方々に実際にモックアップ(室内の実物大モデル)に乗ってもらい、その感想やご意見を基に、試行錯誤を繰り返しました。いずれの座席においても快適な室内空間を徹底的に造りこむことが開発の最優先でした。勿論、家族全員が移動を愉しむことができるようにファミリー目線・子供目線の装備も充実させました。それ以外にも装備全般は他銘と比較して「これがないから買わない」という“棄却理由をつくらない”ということを目標にしました。

### 走りへのこだわり

他社のこのクラスでは6気筒の3.5L級のエンジンが主流ですが、環境に対する時代の要請に応えるべく、4気筒の2.4Lにダウンサイジングした直噴ターボエンジンを新開発し、クラストップレベルの燃費を実現しました。ファミリーユース視点から家計に優しいレギュラーガソリンを採用しています。また、4気筒のイメージを払拭し、フリーウェイの合流や高速での追い越しなどで、他社の6気筒には一切負けない力強い走行性能に仕上げました。むしろ、ターボならではの高回転の伸び、走りの気持ち良さを実感してもらえる仕上がりになっています。

### 安全へのこだわり

当社の根本である安全性能で、開発当初からこだわったのが3列目の衝突安全性です。ASCENTは後ろから追突された時の被害として、頭部が損傷を受ける度合いや、乗員の生存空間を潰さずに維持できる度合いなどが、他社のクルマに比べて圧倒的に優れています。最後尾の乗員も守ることにこだわり、リヤフレームを太くし、衝撃を吸収できるような構造を初期から造りこみました。安全性の証として第三者評価機関の評価項目をクリアするのは当然ですが、実は3列目の安全性はその評価対象になっていません。しかし、我々はリアルワールドで乗員全員を守ることにこだわります。それがSUBARUの安全思想です。

ASCENTはファミリーユース故にその静粛性や滑らかな乗り心地に注力しました。これに関しては開発を通じ、何度か目標をランクアップしました。試作車の段階、開発の後半に他社のクルマがレベルアップをしてきた時など、我々自身が目標を上方修正し他銘を凌駕することにチャレンジしました。そして、現地販売店や現地生産拠点などさまざまなスタッフとも協業を積み重ね、売り手や作り手自身が「欲しい」と実感するクルマに仕上げてきました。購入されたお客様に心から「このクルマを買って良かった」、その周りからも「いいクルマを買ったね」と言ってもらえるクルマに仕上げたい。それが私たち開発に携わったスタッフ全員の想いです。

※2018年9月30日時点



商品企画本部  
プロジェクトゼネラルマネージャー\*  
熊谷 泰典



# 航空宇宙カンパニー

Aerospace Company

伝統と革新の技術を活かし、  
多種多様な航空機の開発・生産を担っています。

当社の前身は1917年に創設された「飛行機研究所」をルーツとする「中島飛行機」。航空機づくりの技術とスピリットを受け継いで日本の航空宇宙産業をリードし、多種多様な航空機の開発・生産を担っています。

防衛事業では、陸上自衛隊で災害救助などにも活躍する多用途ヘリコプター「UH-1J」、海上自衛隊の初級練習機「T-5」、半世紀にわたり15機種以上開発した無人機、操縦等の訓練に使用するシミュレータなどの開発・製造・整備・修理・技術サポートを行っています。一方、民間事業では、米国ボーイング社の国際共同開発に多数参画し、最新の大型旅客機「ボーイング777X」でも主要部位である中央翼及び主脚格納部組立(インテグレーション)をはじめ、翼胴フェアリング等の開発・製造を担当しています。また、米国ベル・ヘリコプター・テキストロン社とのアライアンスを活かし、最新のヘリコプター「SUBARU BELL 412EPX」(陸上自衛隊向け新多用途ヘリコプター「UH-X」のベースになる)の共同開発を進めています。

このように多種多様な航空機の開発・生産に携わることで培ってきた独自の先進的な技術を一層磨いていくことで、世界的に存在感のある航空機メーカーへ発展すべく、さらなる挑戦を続けていきます。

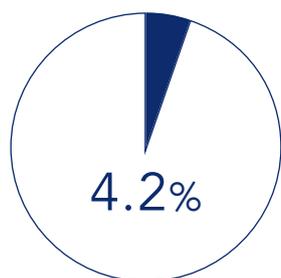


ボーイング777X

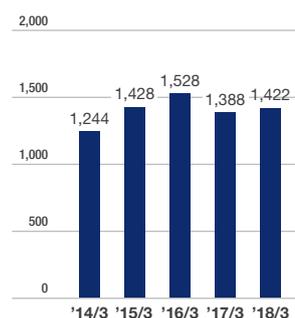


SUBARU BELL 412EPX

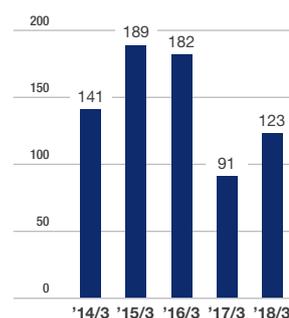
## 航空宇宙カンパニーの 連結売上高全体に占める割合



## 売上高 (億円)



## 営業利益 (億円)

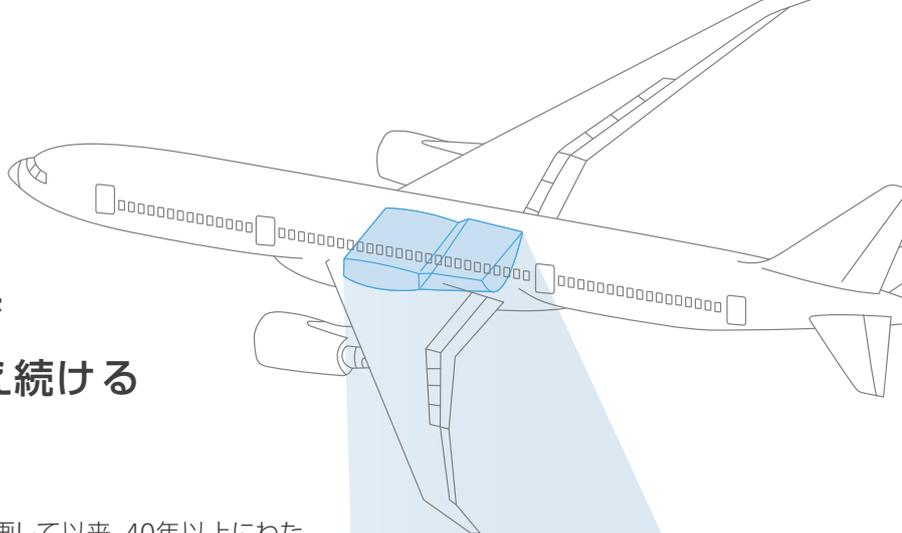


## 中央翼の概要とSUBARUの技術

# 40年以上にわたり世界の空で 活躍する翼の開発・生産を支え続ける SUBARUの高い技術力

1973年に米国ボーイング社の旅客機生産に参画して以来、40年以上にわたり主要パートナーのひとつとして開発・生産に関わってきました。当社が担当する中央翼は、航空機の左右の主翼と前後の胴体を繋ぎ荷重を支える部位で、中身は燃料タンクのため、高強度・高水密が求められる部品です。そのため、製造に高い精度と組み立て技術を要するため、製造できるメーカーは数少なく、当社はそのうちのひとつです。この製造を手がける半田工場は、「ボーイング777X」以外にも、同社の大型旅客機「777」、中型旅客機「787」、防衛省の「固定翼哨戒機(P-1)」、「輸送機(C-2)」の中央翼の生産を行うなど、世界的にも類まれな中央翼生産センターです。

また、ボーイング社と市場を二分する欧州エアバス社とも、超大型旅客機「エアバスA380」の製造を通じて協力するほか、JAXA(宇宙航空研究開発機構)とともに超音速試験機(D-SEND)の開発にも取り組むなど、SUBARUの高い技術力が世界で認められています。



中央翼(半田工場)



航空宇宙カンパニー  
プレジデント

戸塚 正一郎

## カンパニー長メッセージ

### SUBARUブランドの一翼を担っていきます

私たちは、素材開発から飛行試験を含む品質保証まで、トータルで航空機の機体の開発製造ができる完成機メーカーです。航空機には飛行安全という順守事項があり、品質と安全が一体となって認識され、徹底されるという文化を長年にわたり醸成してきました。この安全思想こそがSUBARUのDNAの根源ともいえます。

現在、航空宇宙カンパニーでは大きな変局点を迎えています。「ボーイング777」が「777X」開発を機に減産に入り、代わって「787」が月産14機ペースの増産になるなど、主力となる生産機種が入れ替わっています。同時に、「777X」の中央翼や完成機事業の「SUBARU BELL 412EPX」ヘリコプター(陸上自衛隊向け新多用途ヘリコプター「UH-X」のベースになる)など今後の航空宇宙カンパニーの成長を支える新規事業がモノづくりのフェーズに入り、設計・設備投資・開発試験がピークとなっています。また、世界の航空旅客需要は今後も伸びが見込まれる一方で、機体の価格競争は厳しさを増しています。

私たちは、主翼の設計・製造などの技術的な強みをさらに磨いていくことで、SUBARUブランドの一翼をしっかりと担っていきます。