

事業概況

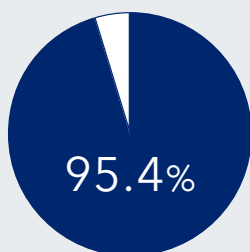
自動車部門

Automotive Business

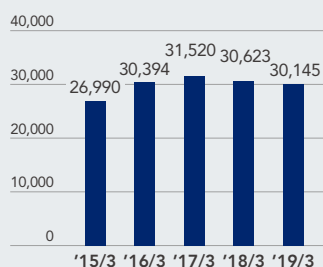
乗る人すべてにとって安心で楽しい走りを
約束するクルマの開発を続けています。



自動車部門の 連結売上高全体に占める割合

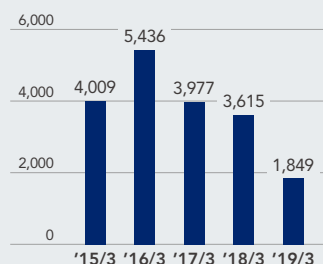


売上高 (億円)



※2019年3月期より会計方針変更(売上高から販売奨励金を控除)
2018年3月期より遡及適用

営業利益 (億円)

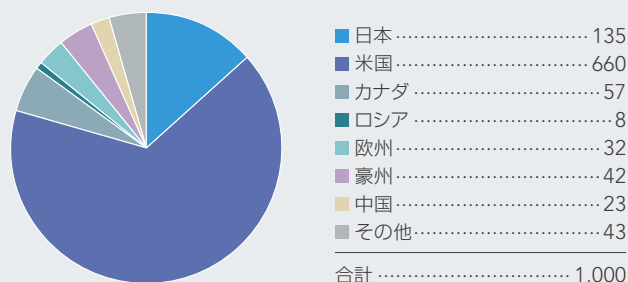


当社は、1958年に「スバル360」を発売して自動車メーカーとしてのスタートを切りました。以来、水平対向エンジンやシンメトリカルAWDなどの独創的な技術を搭載した個性的なクルマを次々と世に送り出し、日本の自動車産業の発展に寄与してきました。また、運転支援システム「アイサイト」の進化や、次世代プラットフォーム「スバルグローバルプラットフォーム」採用による安全性・走行性能の向上、国内メーカー初となる歩行者保護エアバッグ採用など、すべてのお客様に「安心と楽しさ」を提供するための新しいチャレンジを続けています。

2019年3月期の概況

- 全世界連結販売台数は前期に比べ6.3%減の1,000千台となりました。
- 国内販売は135千台、海外販売は865千台となりました。

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：260千台

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：260千台

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：41千台

販売地域：日本、北米、ロシア、欧州、豪州、その他

LEVORG



連結販売台数合計：15千台

販売地域：日本、欧州、豪州、その他

SUBARU BRZ



連結販売台数合計：7千台

販売地域：日本、北米、欧州、豪州、その他

IMPREZA



(SEDAN)



(5 Door)

SUBARU XV

(北米名:CROSSTREK)



連結販売台数合計：322千台

販売地域：日本、北米、ロシア、欧州、豪州、中国、その他

ASCENT

(北米専用)



連結販売台数合計：67千台

販売地域：北米

OEMモデル

JUSTY



PLEO+



CHIFFON



DIAS WAGON



STELLA



SAMBAR



連結販売台数合計：28千台

販売地域：日本

(ダイハツ工業株式会社からのOEM供給です)

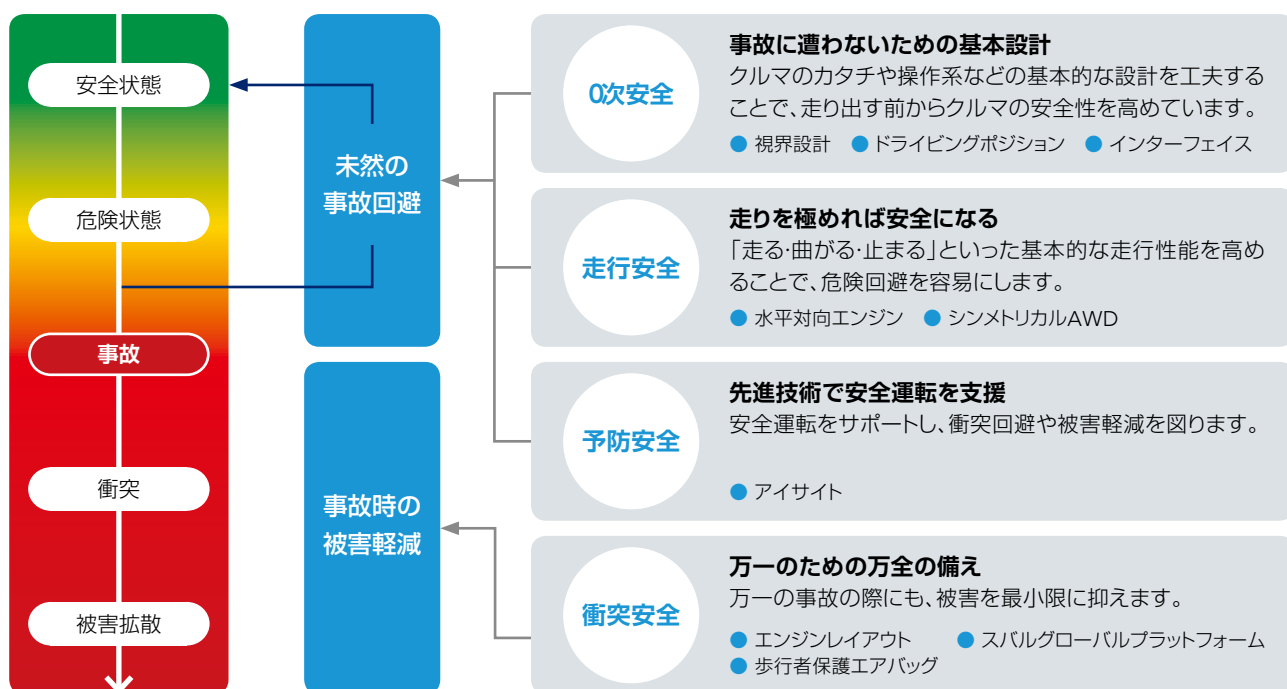
※対象期間は2018年4月1日から2019年3月31日まで
※当社および連結子会社の完成車販売台数

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2019年の安全性能評価においては、アイサイトおよび特定のヘッドライトを搭載したSUBARU全車が、最高評価である「トップセーフティピックプラス(TSP+)」を獲得しました。



JNCAP ASV+++認定モデル:2018年度評価のIMPREZA/SUBARU XV, FORESTER(アイサイト搭載車)
 JNCAP 5★および大賞認定モデル:2018年度評価のFORESTER
 2019年IIHS「TSP+」認定モデル:
 2019年型 IMPREZA,CROSSTREK, LEGACY, OUTBACK, WRX, ASCENT, FORESTER (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:
 2019年型IMPREZA, CROSSTREK, LEGACY, OUTBACK, ASCENT, FORESTER
 Euro NCAP 5★認定モデル:2017年評価のIMPREZA/SUBARU XV
 ANCAP 5★認定モデル:2019年評価のFORESTER

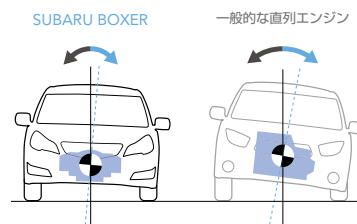
※1 NCAP:New Car Assessment Program
 ※2 IIHS:Insurance Institute for Highway Safety
 ※3 各評価内容については、各評価機関のホームページをご参照ください

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、様々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。



ステレオカメラ

SUBARUは「人の命を守る」ことにこだわり、「2030年に死亡交通事故ゼロ※」という目標に向け、予防安全技術のさらなる進化を図ります。

※SUBARU乗車中の死亡事故およびSUBARU車との衝突による歩行者・自転車等の死亡事故をゼロに



新型 「FORESTER」発売

第5世代となる新型「フォレスター」は、SUBARUが最量販車種と位置づけるグローバル戦略車です。乗る人すべてが愉しく、快適な空間を共有できるよう、取り回しのよさと室内の広さを両立したパッケージングや、使い勝手の良い装備を採用。SUBARU共通のデザインフィロソフィー“DYNAMIC × SOLID”のもと、SUVらしいたくましさや、機能的で使いやすさが感じられるデザインを表現しました。

- SUBARU初となる乗員認識技術「ドライバーモニタリングシステム」*1を採用。
- モーターアシストによる軽快な加速により、日常シーンでも走りが愉しめる「e-BOXER」*2を搭載。
- 「スバルグローバルプラットフォーム」を採用。クラストップレベルの快適性と安全性能を実現。
- 最新の先進安全装備「歩行者保護エアバッグ」と「アイサイト・ツーリングアシスト」を全車標準装備。

*1 ドライバーモニタリングシステムは運転者に注意を喚起するものであり、ドライバーの前方不注意や、事故を防止するものではありません
*2 SUBARUらしい走りの愉しさに加え、環境にも配慮した水平対向エンジン+電動技術の総称
*3 本ページに記載のFORESTERの仕様に関する内容は、日本国内仕様についてのものです

2018年度

自動車アセスメント(JNCAP)
衝突安全性能評価

「大賞」を受賞



2018年度からの評価方法について最高得点を獲得し「衝突安全性能評価大賞」を受賞しました。予防安全性能評価についても最高ランクの「ASV+++」を獲得しており、事故リスク低減から衝突被害軽減まで、幅広い領域における安全性能の高さがあらためて証明されました。

世界で高評価を獲得する フォレスター開発責任者のこだわり

新型フォレスターのコンセプト

開発のベースとなっているのは『Trust in Forester』どこでも行ける、どんな場所でも使える」です。従来モデルのコンセプトは踏襲しつつ、新しい価値観を加えることで商品コンセプトを作りました。今回加えたかった価値観は2つあります。1つはお客様だけではなく、大切な人の快適と活動的な空間が共有できること。2つ目は、クルマを所有することや乗ることを通じて、自分が冒険に出かけられるようなワクワク感や世代を超えた人々の冒険心を後押しすることです。この2つが今回のフォレスターの開発テーマになっています。

COMFORT FOR LOVED ONES

～大切な人ともっと快適に～

どんなクルマが快適なのかと考えた時に、「ふくよか」という日本語がぴったり合うなと思いました。例えばドアトリムは、窓枠の上まで柔らかい素材を使用したり、体との接点となるところにも断面の豊かさ、面の広さ、優しさを表現できるように形状を工夫しました。また、快適性を考え抜いた結果、新しいプラットフォームで伸びた寸法をほとんど後席に使い、足元の広々とした空間を実現すると同時に、後席の快適装備も充実させるなど、後席にフォーカスした快適性の作り込みに注力しました。さらに、ドライバーモニタリングシステム(DMS)はもともと居眠り防止など、安心・安全の部分から始まったものですが、せっかく快適なクルマをつくらうと言っているのに、そこに活用できないのはもったいないと考え、DMSがお客様に提供する価値をもっと広げるために、みんなのアイデアをまとめ上げ、乗車時にドライバーの顔を認識することで、あらかじめ設定しておいたシートポジションやドアミラー角度へ自動的に調整する等の快適さにつなげることができました。

STIR OF ADVENTURE

～世代を超えた人々の冒険心の後押しを～

ドライバーが乗った時に感じる「期待感」や、大切な人たちと一緒に冒険に行きたいという「ワクワク感」など、一言で冒険と言っても様々です。初めに、冒険の具体化について考えました。そして、できる表現はすべてやることに決めました。例えば、ワクワク感を感じてもらえる荷室です。後ろのシルエットにも容積感があり、皆でピクニックに行けるような大きなラゲッジルームの実現を目指して、設計の人やデザイナーも一緒に図面を引いて検討を進めたことで、荷室の開口幅を1300mmと一目見ただけでワクワクしていただける荷室に仕上げました。

e-BOXERについては、最初は燃費ではなく、SUBARUの一番得意なところにモーターを使うという考えからスタートしました。しかし、プロジェクトメンバーで議論を重ねた結果、今のエンジンの弱いところにモーターを使うことにしました。モーターの良いところは電気で動くので、オンオフが簡単であること。オンオフで動かせるものをエンジンのクルマの一番苦手なところに使うと、大変すっきりした走りになりました。次に、悪路での走りの改善にもっと使えないかを考えました。悪路では、段差を乗り越える時のアクセルワークは難しいものです。モーターは踏んだ分だけ動くので、格段に乗りやすくなりました。また、X-MODE^{※4}と組み合わせ、踏み出しのところを重点的にモーターでアシストすることで、悪路でも今まで以上に運転しやすい新しいX-MODEとして進化させることができました。このようにe-BOXERの開発を通じて、冒険心を後押しするようなクルマに仕上げることができたと考えています。



商品企画本部
プロジェクトゼネラルマネージャー

布目 智之

※4 AWD制御機能。4輪の駆動力やブレーキ等を適切にコントロールすることで、悪路からのスムーズな脱出を実現

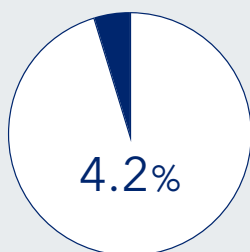


航空宇宙カンパニー

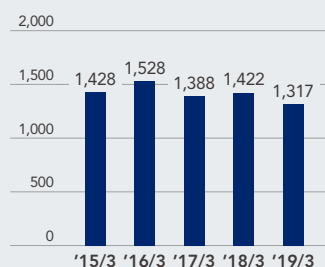
Aerospace Company

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。

航空宇宙カンパニーの 連結売上高全体に占める割合

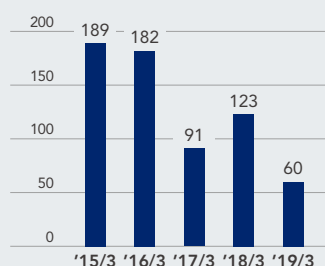


売上高 (億円)



※2019年3月期より会計方針変更(売上高から販売奨励金を控除)
2018年3月期より遡及適用

営業利益 (億円)



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」でも中央翼および主脚格納部組立結合、主脚扉と翼胴フェアリング(前部)に加えて、翼々結合部(Side Of Body)等の開発・製造を担当しています。また、米国ベル・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」(陸上自衛隊新多用途ヘリコプターのベースになる)の共同開発を行い、販売を開始しています。

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創的で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



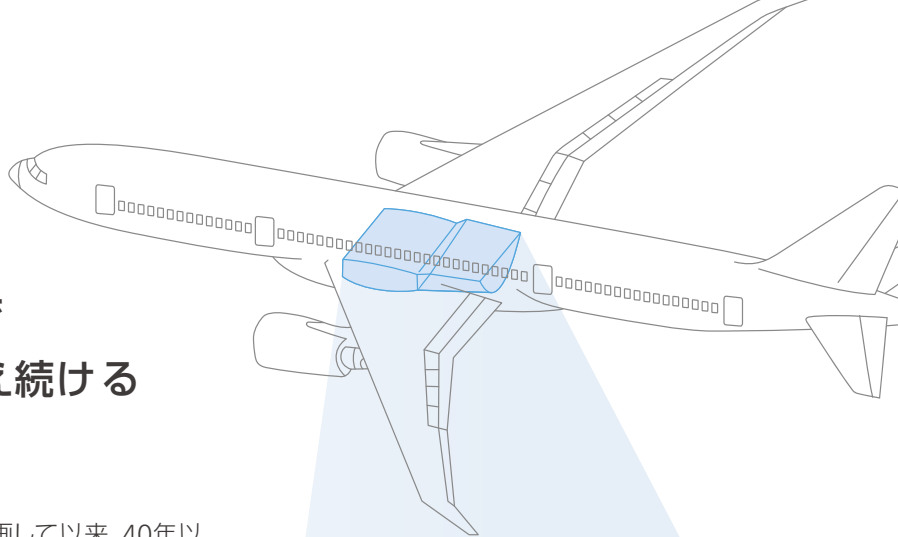
SUBARU BELL 412EPX

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つなぎ、荷重を支える部位で、中身は燃料タンクのため、高強度・高水密が求められます。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「ボーイング777」、中型旅客機「ボーイング787」、防衛省の「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、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、航空機の開発製造から飛行試験まで幅広いインテグレーション能力を有す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。

民間事業では、当社の主力事業であるボーイング社向け「ボーイング787」が半田工場にて月産14機となる一方で、「ボーイング777」に代わる新規事業として取り組んできた「ボーイング777X」事業は開発機の納入が完了し、量産が本格化する見通しです。

防衛事業では、陸上自衛隊新多用途ヘリコプターが、2019年3月期に初飛行および試作機納入を果たしました。ベース機となる「SUBARU BELL 412EPX」についても生産を開始し、2020年3月期以降、本格的に生産・販売を行っていきます。

私たちは、これからも、空と宇宙へのSUBARUブランド拡張を目指し、事業全般に磨きをかけ、さらなる成長を目指してまいります。