



81st

報告書

2011.4.1 - 2012.3.31

[特集]

- ① 2011-2015 中期経営計画
“Motion-V”の進捗状況
- ② NEW MODELS SUBARU BRZ
- ③ 全性能進化 NEW LEGACY 登場

》株主のみなさまへ

株主のみなさまには平素よりご高配を賜り厚くお礼申しあげます。

ここに第81期(2011年度)の報告書をお届けするにあたり、一言ごあいさつ申しあげます。

2011年度前半は東日本大震災の影響を受け、大幅に生産台数が減少したことや、為替の円高の影響もあり、厳しい状況となりましたが、年度後半は生産も正常化し、国内の景気回復や海外の旺盛な需要に応えるべく全力で増産にあたり、販売につなげるよう努めた結果、年度の連結販売台数としては昨年度に次ぐ過去2番目の64万台となりました。しかしながら震災と円高の影響は大きく、売上高1兆5,171億円、営業利益440億円、当期純利益385億円と当初計画は上回ったものの、前年に比べ減収減益となりました。

このような状況の中、期末配当につきましては当期の業績および今後の事業展開、経営環境等を勘案いたしまして4円50銭とさせていただくことといたしました。

なお、2012年度につきましては、過去最高となる72万台の連結販売台数を計画し、売上高1兆8,600億円、営業利益670億円、当期純利益480億円を計画しております。

さて、当社は昨年7月、コア事業である自動車部門の"スバル"が、今後10年以内に年間100万台を越える販売を達成するという成長目標を掲げ、その基盤固めとなる2011年度から2015年度までの5年間を対象とした中期経営計画"Motion-V(モーションファイブ)"を策定いたしました。

本計画の初年度となった2011年度につきましては順調にスタートしたと認識しておりますが、北米を中心とした計画以上の販売伸長や中国での現地生産化の遅れ、厳しい為替状況など経営環境の変化に応じ、追加施策を織り込むこととし、本年5月に発表いたしました。

まず、販売面では、米国での好調な販売状況に応じて販売目標を上方修正いたしました。中国につきましては現地生産車から完成車輸出による販売へ変更することに伴い、販売目標は下方修正いたします。また、生産体制につきましては中計期間中の中国現地生産開始が困難な見通しにあります。一方で、日米の既存生産拠点の生産能力増強を図るとともに、将来の北米における生産能力拡大に関する検討を開始いたします。さらに、原価構造改革の強化も進めてまいります。

なお、数値目標といたしましては上記を反映し、2015年度の連結販売目標を85万台(当初計画90万台)としました。収益目標につきましては、為替前提を90円/\$から80円/\$へと見直し、営業利益1,200億円、営業利益率6%レベルは不変といたしました。

この中期経営計画の進捗状況につきましては、特集ページに記載しておりますのでご覧下さい。

今年度は当社が大きく飛躍するための大切な年と捉えており、グループ社員一丸となって取り組んでまいり所存です。株主のみなさまにおかれましては、今後とも引き続きご支援ご鞭撻を賜りますよう宜しくお願い申し上げます。

平成24年6月



代表取締役社長

吉永泰之

≫ 営業の概況および業績の推移

営業の概況（連結）

当連結会計年度の売上高につきましては、為替の円高進行や震災の影響などにより、1兆5,171億円と前期に比べ635億円(4.0%)の減収となりました。

利益面につきましては、売上高の減少に伴い、営業利益が440億円と前期に比べ402億円(47.8%)の減益となり、経常利益につきましても、373億円と前期に比べ449億円(54.7%)の減益となりました。また、当期純利益につきましては、昨年4月に新宿スバルビルを売却した

ことに伴う特別利益261億円を計上いたしましたが、385億円と前期に比べ119億円(23.6%)の減益となりました。

来期見通し

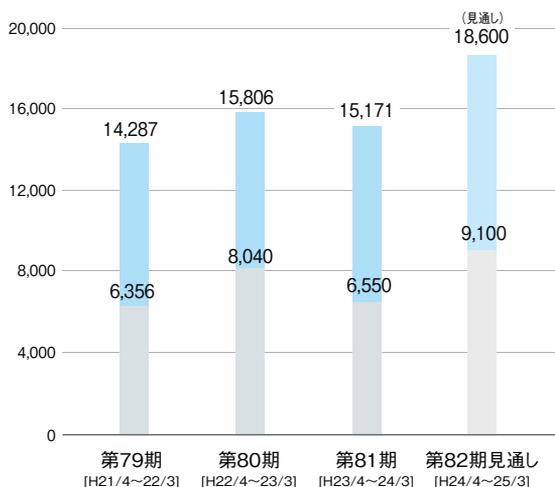
来期の連結業績につきましては、売上高1兆8,600億円、営業利益670億円、経常利益630億円、当期純利益480億円を計画しております。

連結の業績および推移

≫ 売上高の推移

(単位:億円)

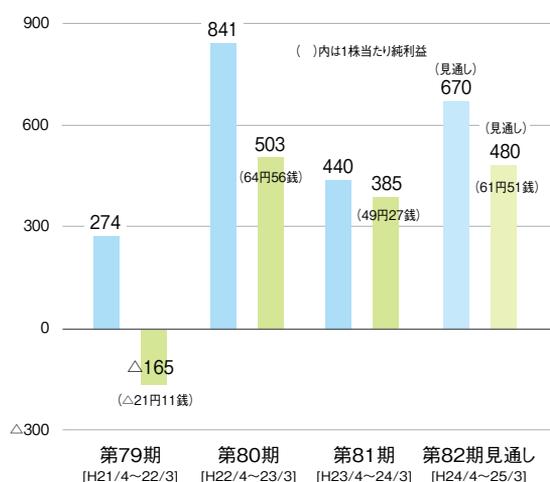
■ 上期 ■ 下期



≫ 利益の推移

(単位:億円)

■ 営業利益 ■ 当期純利益



自動車事業部門

年度後半に大きく挽回するも、震災や円高の影響などにより減収減益

スバルの国内の登録車販売につきましては、フルモデルチェンジを実施した「新型インプレッサ」が前期を上回る好調な推移となったことなどにより、売上台数は80千台と前期に比べ12千台(17.6%)の増加となりました。

一方、軽自動車につきましては、2月に生産を終了した「サンバー」が駆け込み需要により前期を上回る推移となったことで、売上台数は92千台と前期に比べ2千台(2.5%)の増加となりました。

これらの結果、国内における売上台数の合計は172千台と前期に比べ14千台(9.0%)の増加となりました。

海外につきましては、年度後半の生産回復に伴い、北米を中心として「新型インプレッサ」が売上台数の増加に貢献しましたが、年度前半の震災による生産遅れの影響が大きかったことなどにより、売上台数の合計は468千台と前期と比べ31千台(6.3%)の減少となりました。

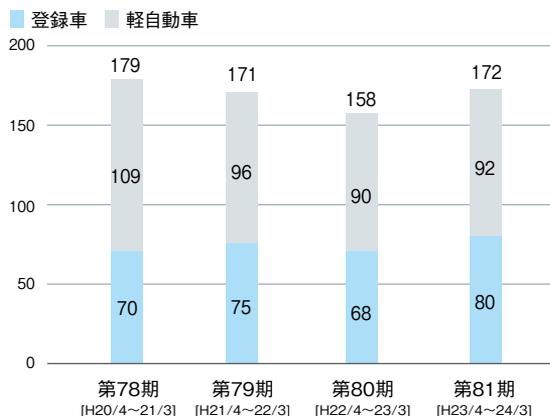
地域別には、北米で309千台と前期に比べ2千台(0.5%)の増加、中国で48千台と14千台(22.6%)の減少、ロシアを含む欧州で55千台と5千台(7.8%)の減少、豪州で37千台と4千台(10.3%)の減少、その他地域で19千台と10千台(34.7%)の減少となりました。

以上の結果、国内と海外を合わせた売上台数は640千台と前期に比べ17千台(2.6%)の減少となり、為替の円高もあったことから、自動車事業全体の売上高は1兆3,891億円と前期に比べ631億円(4.3%)の減収となりました。

セグメント利益につきましては、394億円と前期に比べ410億円(51.0%)の減益となりました。

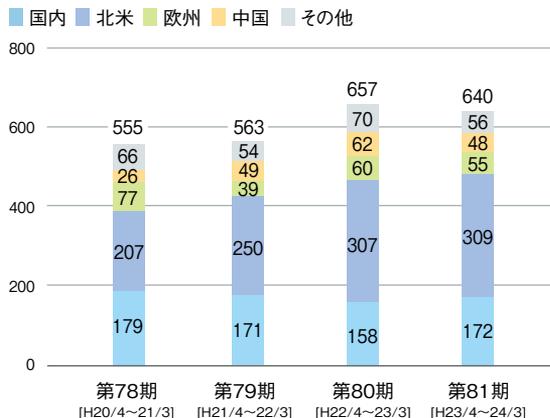
≫ 売上台数の推移(国内)

(単位:千台)



≫ 売上台数の推移(世界)

(単位:千台)



航空宇宙事業部門

売上構成の改善により増益

防衛省向け製品では、「無人偵察機システム」、多用途ヘリコプター「UH-1J」、「F-2」戦闘機等の売上減により、売上高は前期を下回りました。

一方、民間向け製品では、為替レートが前期に比べ円高に推移しましたが、「ボーイング777」等の売上増加により

売上高は前期を上回りました。

以上の結果、全体の売上高は803億円と前期に比べ26億円(3.1%)の減収となりましたが、セグメント利益につきましては、29億円と前期に比べ6億円(27.7%)の増益となりました。

産業機器事業部門

国内販売が伸長し増収増益

北米市場向け汎用エンジン販売の低迷や為替の円高による影響はあったものの、震災復興向け発電機を中心として国内販売が大幅伸長し、東南アジア向けエンジンの販売

も好調に推移したことにより、売上高は336億円と前期に比べ36億円(11.8%)の増収となり、セグメント利益につきましては、5億円と前期に比べ6億円の増益となりました。

その他事業部門

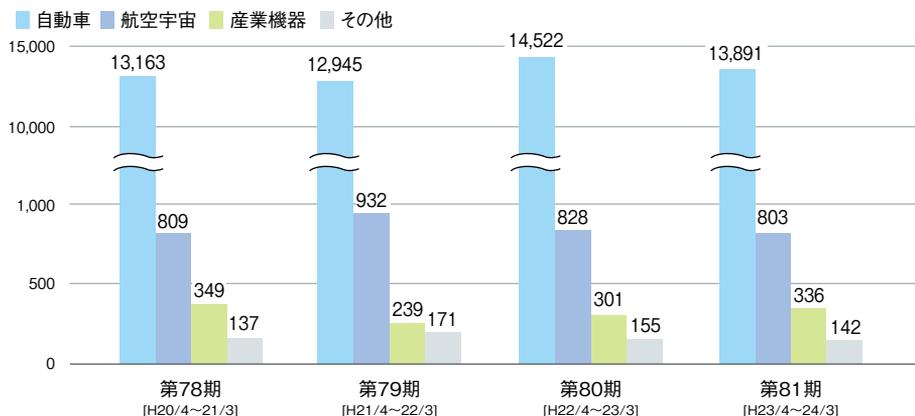
風力発電システムの売上減などにより減収減益

塵芥収集車「フジマイティ」の売上台数が増加したものの、大型風力発電システムの納入基数が減少したことなどにより、売上高は142億円と前期に比べ13億円(8.5%)の減

収となり、セグメント利益につきましても、10億円と前期に比べ4億円(29.7%)の減益となりました。

部門別売上高の推移

(単位:億円)



連結貸借対照表

単位：百万円

科目	第81期	第80期	科目	第81期	第80期
	平成24年3月31日現在	平成23年3月31日現在		平成24年3月31日現在	平成23年3月31日現在
資産の部			負債の部		
流動資産			流動負債		
現金及び預金	237,614	211,700	支払手形及び買掛金	251,043	176,895
受取手形及び売掛金	117,062	76,810	短期借入金	71,040	99,072
リース投資資産	21,865	23,050	1年内返済予定の長期借入金	23,786	20,902
有価証券	31,635	21,063	1年内償還予定の社債	20,010	20,010
商品及び製品	121,686	72,871	未払法人税等	4,600	2,089
仕掛品	56,143	56,567	未払費用	69,437	60,876
原材料及び貯蔵品	33,715	36,974	賞与引当金	16,478	16,322
繰延税金資産	17,399	13,754	製品保証引当金	28,861	27,172
短期貸付金	78,788	59,986	工事損失引当金	2,841	4,681
その他	48,019	39,396	事業譲渡損失引当金	4,177	-
貸倒引当金	△ 1,395	△ 1,851	その他	69,362	52,684
流動資産合計	762,531	610,320	流動負債合計	561,635	480,703
固定資産			固定負債		
有形固定資産			社債	4,070	24,080
建物及び構築物（純額）	113,359	118,267	長期借入金	222,074	166,562
機械装置及び運搬具（純額）	99,222	81,261	繰延税金負債	22,740	14,002
土地	171,920	177,697	退職給付引当金	33,950	33,707
賃貸用車両及び器具（純額）	12,361	11,751	役員退職慰労引当金	469	561
建設仮勘定	12,023	21,391	その他	55,987	54,746
その他（純額）	17,206	20,475	固定負債合計	339,290	293,658
有形固定資産合計	426,091	430,842	負債合計	900,925	774,361
無形固定資産			純資産の部		
その他	11,818	12,040	株主資本		
無形固定資産合計	11,818	12,040	資本金	153,795	153,795
投資その他の資産			資本剰余金	160,071	160,071
投資有価証券	77,714	68,052	利益剰余金	188,538	156,948
繰延税金資産	1,873	1,812	自己株式	△ 1,259	△ 1,381
その他	76,089	69,269	株主資本合計	501,145	469,433
貸倒引当金	△ 3,584	△ 4,011	その他の包括利益累計額		
投資その他の資産合計	152,092	135,122	その他有価証券評価差額金	18,966	11,567
固定資産合計	590,001	578,004	為替換算調整勘定	△ 69,809	△ 68,339
資産合計	1,352,532	1,188,324	その他の包括利益累計額合計	△ 50,843	△ 56,772
			少数株主持分	1,305	1,302
			純資産合計	451,607	413,963
			負債純資産合計	1,352,532	1,188,324

[注]百万円未満四捨五入

連結損益計算書

単位:百万円

科目	第81期	第80期
	自平成23年4月1日 至平成24年3月31日	自平成22年4月1日 至平成23年3月31日
売上高	1,517,105	1,580,563
売上総利益	294,686	339,136
販売費及び一般管理費	250,727	255,001
営業利益	43,959	84,135
営業外収益	6,885	7,379
営業外費用	13,567	9,289
経常利益	37,277	82,225
4 特別利益	33,029	2,842
5 特別損失	17,427	21,853
税金等調整前当期純利益	52,879	63,214
法人税等	14,329	12,799
少数株主損益調整前当期純利益	38,550	50,415
少数株主利益	97	89
当期純利益	38,453	50,326

[注]百万円未満四捨五入

連結キャッシュ・フロー計算書

単位:百万円

科目	第81期	第80期
	自平成23年4月1日 至平成24年3月31日	自平成22年4月1日 至平成23年3月31日
6 営業活動によるキャッシュ・フロー	54,865	138,208
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 26,602	△ 51,109
財務活動によるキャッシュ・フロー	2,586	△ 39,408
現金及び現金同等物に係る換算差額	△ 332	△ 11,453
現金及び現金同等物の増減額	30,517	36,238
現金及び現金同等物の期首残高	227,704	191,466
連結範囲の変更に伴う増減額(△は減少)	△ 137	-
現金及び現金同等物の期末残高	258,084	227,704

[注]百万円未満四捨五入

Point ▶ ① 資産合計

生産台数の増加により、たな卸資産が451億円、受取手形及び売掛金が403億円増加したことなどにより、資産合計は1,642億円の増加となりました。

Point ▶ ② 負債合計

生産台数の増加により、支払手形及び買掛金が741億円、長期借入金が584億円増加したことなどにより、負債合計は1,266億円の増加となりました。なお、有利子負債は前期末より104億円増加して3,410億円となっております。

Point ▶ ③ 純資産合計

当期純利益を計上したことなどにより、利益剰余金が316億円増加したことにより純資産は376億円の増加となりました。なお、自己資本比率は33.3%(前期末34.7%)となっております。

Point ▶ ④ 特別利益

スバルビル売却に伴う固定資産売却益261億円などです。

Point ▶ ⑤ 特別損失

東日本大震災による操業等低下分の固定費用など73億円、エコテクノロジーカンパニーが予定している事業譲渡に伴う損失見込額42億円などです。

Point ▶ ⑥

営業活動によるキャッシュ・フロー

たな卸資産の増加490億円、売上債権の増加406億円などがありましたが、税金等調整前当期純利益の計上529億円、仕入債務の増加742億円などにより、資金は549億円増加しました。

投資活動によるキャッシュ・フロー

有形固定資産の取得による支出(売却による収入との純額)127億円などにより、資金は266億円減少しました。

財務活動によるキャッシュ・フロー

短期借入金の減少280億円、社債の償還による支出200億円があったものの、長期借入れによる収入(長期借入金返済による支出との純額)583億円などにより資金は26億円増加しました。

順調なスタートを切った

中期経営計画 “Motion-V”

経営環境の変化に柔軟に対応し、追加施策を織り込みます

“Motion-V”の掲げる5つのテーマと具体的な活動内容

1

全ての活動を貫く行動指針

“Confidence in Motion”



全世界に向けて発信されたブランドステートメント“Confidence in Motion”。お客様に「安心と楽しさ」をご提供するブランドとしてNo.1を目指し、全社一丸となって全力をつくしています。

2

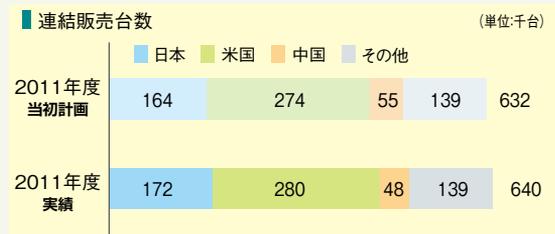
お客様視点を徹底した

“新たなスバルらしさの追求”



インプレッサ・レガシィを発売し、共に好調な販売を推移しています。さらに運転支援システムEyeSightの世界展開を開始しました。衝突安全性能に関しましても、世界中で高い評価をいただいております。

【進捗状況】



本計画の初年度となる2011年度の業績は、期初計画(連結販売台数632千台)を上回る、連結販売台数640千台となり、順調な滑り出しとなりました。

【追加施策】

販売施策の見直し

生産体制の再構築

原価構造改革の強化



米国



中国

好調な販売状況に応じて販売目標を上方修正(2015年度:38万台)するとともに、将来における生産能力拡大についても検討を開始します。

SUV系商品を中心に中国市場にあった商品を投入します。現時点では難しい現地生産を、完成車輸出による拡販計画へシフトするとともに周辺利益の拡大を図ります。

当社は、2011年度から「存在感と魅力ある企業」を経営ビジョンとした中期経営計画“Motion-V”(モーション ファイブ)をスタートさせました。本計画では、行動指針「Confidence in Motion」を含む5つのテーマに取り組んでいますが、ここまでの取り組みは順調に進んでおり、本計画の概要については変更することなく、引き続き計画の達成に取り組んでいきます。一方で、北米を中心とした計画以上の販売伸長や中国での現地生産実現の遅れ、厳しい為替状況など、計画策定時からの経営環境の変化に応じた追加施策を本計画に織り込みます。ここでは、これまでの進捗状況や経営環境の変化への対応についてご報告いたします。

3 “加速する規模の拡大”

販売力と供給力を強化して



2011年度の販売台数は約64万台と過去2番目に高い実績となりました。東日本大震災の影響により前年比を下回ったものの、当初計画を上回る販売を達成しました。

4 “事業基盤の強化”

原価構造改革、提携効果拡大など



5 “経営の質の向上”

事業の具体的な取り組みを支える



トヨタ自動車株式会社との共同開発車SUBARU BRZ/TOYOTA 86の生産・発売を開始しました。また、塵芥収集車および風力発電事業については、今後の成長を考えた社への事業譲渡を決断しました。

【数値目標】



米国における販売目標の上方修正や中国現地生産に関する前提の変更を織り込み、2015年度の連結販売目標を85万台に再設定(当初計画90万台)します。

【収益目標】 収益目標は不変とします。



財務戦略

持続的な成長のため、商品開発、環境対応技術開発、生産能力の増強、海外事業展開などに積極的にキャッシュフローを配分するとともに、投資の効率性や財務の健全性、株主還元に留意し、バランスのとれた財務戦略を実現します。

株主還元

毎期の業績、投資計画、経営環境を勘案しながら、継続的な配当を基本としつつ、ROEの改善を視野に入れ、業績連動の考え方を取り入れていきます。

「新しい次元の運転する楽しさ」をコンセプトに、トヨタ自動車との共同開発により誕生したSUBARU BRZ。BOXER(水平対向)エンジンの良さを徹底的に追求したスバルが初めて市販するFR(フロントエンジン、後輪駆動)のスポーツカーです。2月3日に発表し3月28日から販売を開始し、発売2ヶ月で当初の受注目標のおよそ4倍となる3,500台以上の注文をいただくなど、高い評価となっております。この新世代のスポーツカー、SUBARU BRZを紹介します。

BRZとは、

「B」=BOXERエンジン

「R」=Rear Wheel Drive(後輪駆動)

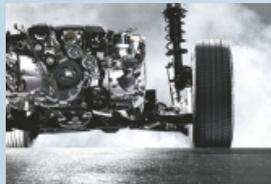
「Z」=究極

Photo:S WRブルーマイカ



SUBARU BRZの特長

▶ 水平対向エンジン「FA20」



スバルが理想のパワーユニットとして磨き続けてきた水平対向エンジン。走りと環境性能の両立を目指し、SUBARU BRZには全面刷新されたスバルの新世代BOXERエンジンが搭載されています。先進の燃料噴射システム「D-4S」※を搭載し、また高回転域まで気持ち良く回るスポーティな特性と新世代のスポーツカーとして優れた燃費性能を実現しました。

▶ 超低重心パッケージング



スバルの水平対向エンジンを持つ「低重心」「軽量」「コンパクト」という特長を最大限に活かすため、より低く、より車両中心に近い位置にエンジンを搭載した専用のプラットフォームを開発しました。また、超低重心でありながら、日常的な使用に不足しない最低地上高(ロードクリアランス)を確保しております。

SUBARU BRZ

クルマを操る愉しさを
体感できるスポーツカー、
SUBARU BRZデビュー

トヨタ自動車との共同開発

富士重工業とトヨタ自動車が共同で小型FRスポーツカーを開発すると発表したのが、2008年4月。「両社の提携効果を最大限に活かした象徴的なクルマを提供する」という想いのもと、水平対向エンジンを搭載し、FRのスポーツカーとして開発を行ったのがSUBARU BRZ (TOYOTA 86)です。共同開発にあたっての大枠の役割分担は、「企画」「デザイン」をトヨタが、「開発」「生産」をスバルが行いました。

コンセプトは 「新しい次元の運転する愉しさ」

SUBARU BRZのコンセプトは「Pure Handling Delight～新しい次元の運転する愉しさ」です。水平対向エンジンを持つアドバンテージを極限まで追求し、世界トップクラスの「超低重心パッケージ」を実現。4つのタイヤが常に路面をしっかりと掴むことで、自分の思いのままに操ることができるクルマになりました。また、エンジンはトヨタ自動車を持つ「D-4S」※という燃料噴射システムを取り入れた水平対向エンジンを新規で開発、高出力と環境性能を両立させています。

※D-4S:Direct injection 4 stroke gasoline engine Superior version
TOYOTA D-4Sはトヨタ自動車株式会社の登録商標です

SUBARU BRZのラインアップ



RA 競技等のベース車両として
カスタマイズに最適なグレード



R 快適性と燃費性能をバランスさせた
標準グレード



S 走りの装備と快適装備が充実した
最上級グレード

専用シャシー&ボディ



「超低重心パッケージング」のメリットを活かしたシャシーは、操縦性と走行安定性、乗り心地のよさを高次元で実現させました。また、高い運動性能に最適なボディ剛性と衝突安全性能に必要な強度を確保した軽量高剛性ボディを開発しました。

トランクルームの収容能力



スポーツカーとしての高水準の運動性能に加えて、日常のシーンでも快適に使えるSUBARU BRZ。収納機能としてトランクルームには、2人分のロングドライブに必要な荷物が十分に積み込むことができるほどの容量を確保。例えば、リヤ席の背もたれを倒してトランクスルーにすることで、9インチのゴルフバッグを2つ収納できる容量があります。

LEGACY

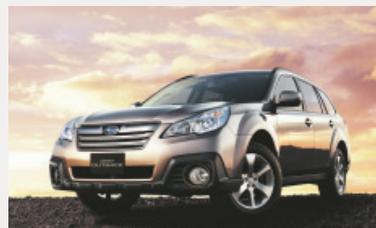
「全性能モデルチェンジ」をコンセプトに、「ツーリングワゴン」「B4」「アウトバック」の3つのタイプを同時に発表・発売した新型レガシィ。新世代BOXERエンジンの採用や内外装仕様のグレードアップ、足回りの大幅な見直し等により、『走り』『環境性能』『安全』の進化を柱に質感の向上と合わせて、お客様に「安心と愉しさ」を提供するクルマ作りに取り組みました。また、「ツーリングワゴン」「B4」に設定された2L直噴ターボエンジン(DIT)も高評価を得ております。その新型レガシィを紹介します。



「ツーリングワゴン」
PHOTO:2.5i EyeSight S Packageサテンホワイトパール



「B4」
PHOTO:2.5i EyeSight S Package ダークグレー・メタリック



「アウトバック」
PHOTO:2.5i EyeSight パーニッシュドブロンズ・メタリック

走りの進化

クレードルフレームや車体の補強、サスペンションの見直しにより、振動・騒音の低減と合わせて、優れた縦安定性と危険回避性能を実現。大幅に進化したSI-シャシーと新世代BOXERエンジンの組み合わせにより、軽快でスポーティ、快適で楽しい走りを生み出しています。

環境性能の大幅向上

2.5L新世代BOXERエンジンは軽量リニアトロニックとの組み合わせとアイドリングストップ機構の搭載により、平成27年度燃費基準を達成、排出ガスについても全てのエンジンで平成17年基準排出ガス75%低減を達成しました。アイドリングストップはアイサイトとの協調制御により、ドライバー操作での停止に加え、追従クルーズで停止した場合も作動し、無駄な燃料消費や排出ガスを緻密に抑制します。

安全性の進化

AWD本来の安全性の更なる底上げとして2.5Lモデルは新世代AWDを採用。より高度な前後輪のトルク配分制御が安心の走りを提供します。アイサイトは対象物の認知性能を高め、ブリクラッシュブレーキの作動範囲の拡大と追従クルーズ機能の制御向上を図り、走行時の安心感が格段に向上しています。また、アクセルペダルとブレーキペダルが同時に踏まれた場合、常にブレーキ操作が優先させるブレーキオーバーライドシステムを新たに採用するなど、安全面での配慮も強化しています。

直噴ターボ(DIT)エンジンのラインアップ

新たに設定された「2.0GT DIT」は、新開発の直噴ターボエンジンを採用。また、従来型をベースに高トルクに対応した新リニアトロニックの搭載と専用のサスペンション設定により、スポーツ走行を愉しめる高い出力特性と従来ターボ比で2割の燃費向上も実現。ハイパフォーマンスと環境性能を融合させたクルマになりました。



軽自動車の生産を終了 — 軽自動車生産工場は登録車生産工場へ転換 —

当社は2月29日、軽商用車サンバーの生産を終え、全ての軽自動車の生産を終了しました。軽自動車を生産してきた群馬製作所本工場(群馬県太田市)は3月以降、登録車生産工場へとリニューアルし、トヨタ自動車との共同開発車であるSUBARU BRZ/TOYOTA 86の生産を開始し、さらに2012年度中にインプレッサの生産を開始する予定です。

スバル車の生産は1958年、日本の国民車と絶賛された軽自動車「スバル360」から始まりました。軽自動車生産はスバルブランドの原点です。その後サンバー、レックス、プレオ、ステラなど、54年間で延べ9車種、約7,968千台を生産しました。スバルの軽自動車は乗用車、商用車共に4輪独立サスペンション、4気筒エンジン、CVT(無段変速機)の採用や4WDの展開など、登録車並みの機構や商品性を特長とし、好評をいただきました。

この生産終了に先立ち2月28日に、当社社員、役員、OB

等の出席のもと、サンバーの生産終了式典を実施しました。式典で当社の吉永社長は「多くのお客様から惜しまれながら生産終了を迎える製品を持てたことは、メーカーとして大変幸せなことです。あらためて、お客様をはじめとする、関係者の皆様に感謝を申し上げます。」と述べました。

当社は2008年4月のトヨタ自動車(株)とダイハツ工業(株)との協力関係発展への合意を機に、水平対向エンジン等のコア技術を活かす登録車の開発や生産に経営資源を集中することを決断し、以降、軽自動車の開発と生産を順次終了してきました。なお、軽自動車は引き続きダイハツ工業(株)からOEM供給を受け、スバル販売店において販売していきます。

当社は、これからもスバルのブランドステートメント“Confidence in Motion”を通じて、お客様のご期待に応え、常にあらたな価値を提案し続け、「安心と愉しさ」を確かなモノづくりで実現していきます。



スバル360 の生産ライン



サンバー生産終了式典

株式の状況

配当に関する事項

平成24年6月22日開催の当社第81期定時株主総会において、期末配当に関する事項は以下のとおり承認可決されました。

(1) 配当財産の種類 金銭

(2) 株主に対する配当財産の割当てに関する事項およびその総額

当社普通株式1株につき 金4円50銭 総額3,513,866,117円

なお、中間配当金として4円50銭をお支払いしておりますので、当期の年間配当金は1株につき9円となります。

(3) 剰余金の配当が効力を生じる日 平成24年6月25日

株式事項 (平成24年3月31日現在)

● 株式の総数

発行可能株式総数 1,500,000,000株

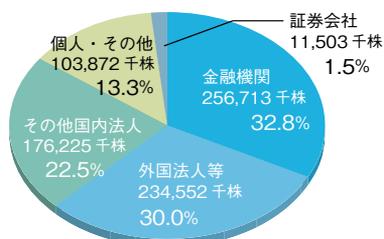
発行済株式の総数 782,865,873株

[注] 当期中の増加 0株

● 株主数

42,782名

● 株主の分布状況



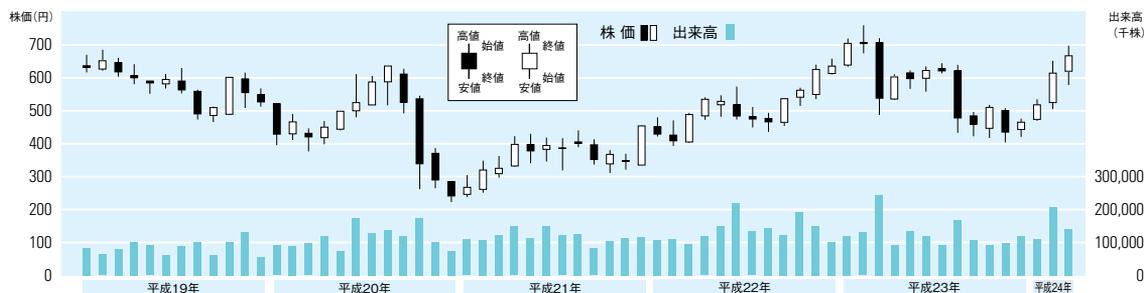
[注1]「個人・その他」には、当社所有の自己株式2,006千株が含まれております。

[注2]「その他国内法人」には、株式会社証券保管振替機構名義の株式11千株が含まれております。

● 大株主

株主名	株式数(千株)	比率 (%)
トヨタ自動車株式会社	129,000	16.48
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	42,948	5.49
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	33,176	4.24
スズキ株式会社	13,690	1.75
全国共済農業共同組合連合会	13,534	1.73
富士重工業取引先持株会	12,866	1.64
株式会社みずほコーポレート銀行	12,361	1.58
株式会社みずほ銀行	12,017	1.54
ピービーエイチ493025ブラックロツクグローバルロケーションファンドインク	12,006	1.53
株式会社損害保険ジャパン	11,716	1.50

● 株価の推移



社 名 富士重工業株式会社
 英文社名 Fuji Heavy Industries Ltd.
 創 立 1953年(昭和28年)7月15日
 資 本 金 153,795百万円
 従 業 員 数 12,359名(連結会社合計27,123名)
 主 要 製 品 普通・小型自動車、軽自動車、航空機、汎用エンジン、
 環境車両、風力発電
 本 社 〒160-8316 東京都新宿区西新宿一丁目7番2号
 代 表 電 話 03-3347-2111

株式手続きのご案内

事 業 年 度 毎年4月1日～翌年3月31日
 配 当 基 準 日 期末配当:3月31日、中間配当:9月30日
 定 時 株 主 総 会 6月中
 単 元 株 式 数 1,000株
 株主名簿管理人及び
 特別口座管理機関 東京都中央区八重洲一丁目2番1号
 みずほ信託銀行株式会社
 同 事 務 取 扱 場 所 東京都中央区八重洲一丁目2番1号
 みずほ信託銀行株式会社 本店証券代行部
 公 告 方 法 電子公告
 (ただし、事故その他やむを得ない事由によって電子公告を行うことが
 できない場合は、日本経済新聞に掲載して行います)

株式に関する各種お手続き(届出住所等の変更届、配当金振込指定書、単元未満株式に関する買
 取請求書及び買増請求書等)に関するお問い合わせ、書類のご請求の窓口につきましては、以下
 のとおりです。

証券会社に口座をお持ちの場合

お取引の証券会社になります。
 なお、未払配当金の支払、支払明細発行については、下記のお取扱店 電話お問い合わせ先 郵
 送物送付先をご利用ください。

証券会社に口座をお持ちでない場合(特別口座)

お 取 扱 店 みずほ信託銀行株式会社 全国各支店
 みずほインベスターズ証券株式会社本店および全国各支店
 電話お問い合わせ先 0120-288-324(フリーダイヤル)
 郵便物送付先 〒168-8507 東京都杉並区和泉2-8-4

なお、未払い配当金のお支払につきましては、みずほ銀行本店および全国各支店でもお取り扱
 いいたします。

役員 (平成24年6月22日現在)

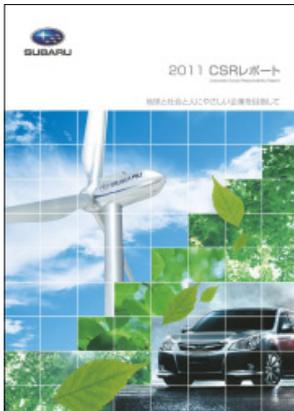
代表取締役社長 吉永 泰之
 代表取締役副社長 近藤 潤
 取締役専務執行役員 馬淵 晃
 取締役専務執行役員 武藤 直人
 取締役専務執行役員 池田 智彦
 取締役専務執行役員 高橋 充
 ☆取 締 役 有馬 利男

専務執行役員 灰本 周三
 専務執行役員 高田 充
 専務執行役員 永野 尚
 常務執行役員 鴨川 珠樹
 常務執行役員 日月 丈志
 常務執行役員 笠井 雅博
 常務執行役員 小林 英俊
 常務執行役員 平川 良夫

執 行 役 員 上野 康男
 執 行 役 員 務川 達彦
 執 行 役 員 小坂井 康雄
 執 行 役 員 中井 毅
 執 行 役 員 野飼 康伸
 執 行 役 員 高橋 正士
 執 行 役 員 飯田 政巳
 執 行 役 員 中村 知美
 執 行 役 員 増田 年男
 執 行 役 員 細谷 和男
 執 行 役 員 大河原 正喜
 執 行 役 員 前田 聡

常勤監査役 高木 俊輔
 常勤監査役 及川 博之
 ☆常勤監査役 今井 伸茂
 ☆監 査 役 山本 高稔

[注]☆印は会社法に定める社外取締役および社外監査役であります。



表紙のデザインは昨年版のものです。

「2012 CSRレポート」を発行します。

当社および当社グループの2011年度のCSR(企業の社会的責任)活動についての取り組みをまとめた「2012 CSRレポート」を8月下旬に発行予定です。

【本冊子の概要】

・特集記事で二つのテーマを取り上げています。

- ・環境負荷低減や交通安全など社会的課題の解決に寄与する商品・サービスの提供の事例として、新型インプレッサを軸とした、開発から製造、販売まで“安心とゆしざ”をお客様にお届けするためのSUBARUの取り組みの紹介
- ・ステークホルダーとの係わりを大切にしている事例として、次世代を担う子どもたちへ、工場見学の受け入れや出前授業などSUBARUのクルマづくりを伝える取り組みの紹介
- ・本冊子とは別に、詳細な活動・データについては当社ホームページに掲載します。

本書をご希望の方は以下までご請求願います。

「2012 CSRレポート」についてのお問い合わせ先

富士重工業株式会社 経営企画部

電話 03-3347-2033

FAX 03-3347-2381

ステラ・ルクラ共に、新アイドリングストップ搭載で 優れた燃費性能を実現しました。

STELLA



ステラ L

PHOTO:パール・ホワイトⅢ

27.0 JC08モード km/ℓ
(国土交通省審査値)

※数値は2WD車

LUCRA



ルクラ L Special

PHOTO:ライトローズ・マイカメタリック

24.8 JC08モード km/ℓ
(国土交通省審査値)

※数値は2WD車

表紙PHOTO:SUBARU BRZ S WRブルー・マイカ

〒160-8316 東京都新宿区西新宿一丁目7番2号

電話 03-3347-2111

[ホームページ:株主・投資家の皆様へ] <http://www.fhi.co.jp/ir/index.html>

