

F I N A N C I A L R E P O R T



85th

報 告 書

2015.4.1 - 2016.3.31

[特 集]

- ① SUBARU GLOBAL PLATFORM
- ② 50周年を迎えたBOXERエンジン
- ③ 運転支援システムアイサイトの実力



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上げます。

ここに第85期(2015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上げます。

2015年度の連結業績につきましては、連結販売台数95.8万台、売上高3兆2,323億円、営業利益5,656億円、経常利益5,770億円、親会社株主に帰属する当期純利益4,367億円と、いずれも過去最高となりました。

また、2016年度の連結業績予想につきましては、連結販売台数105万台と過去最高を見込むものの、為替変動の影響等により、売上高3兆1,700億円、営業利益4,200億円、経常利益4,200億円、親会社株主に帰属する当期純利益2,930億円を計画しております。

このような状況の中、株主のみなさまへの期末配当は、2015年度の業績を鑑みまして、1株当たり72円とさせていただきます。これにより、1株当たりの年間配当金は、中間配当金72円と合わせまして、前期実績から76円増配の144円となります。

さて、当社グループは中期経営ビジョン「際立つ2020」におきまして、2020年の当社のありたい姿を「大きくはないが強い特徴を持ち質の高い企業」と定め、「お客様の信頼No.1」という評価をいただくことができるような高いブランド力と業界高位の利益率を実現することを目指しております。そして、その実現のため、個性的なスバルならではの特徴を活かし、付加価値経営の更なる推進を目指す「スバルブランドを磨く」、経営環境変化の耐性を高め持続的な成長を確実なものとする「強い事業構造を創る」という2つの活動に集中した取り組みを進めております。

その中で、北米を中心とした好調な販売を支える生産体制を構築するため、2016年度は、現状で85.4万台あるグローバル生産能力をスバル オブ インディアナ オートモーティブ インク(SIA)の生産能力を増強することにより、103万台といたします。更に、国内、SIAで能力増強を行うことにより、2018年度末のグローバル生産能力を113万台まで引き上げます。これらの対応により、世界でスバルをお待ちいただいているお客様に商品をお届けできるよう、鋭意努力してまいります。

商品につきましては、次世代プラットフォームとして開発を進めている「Subaru Global Platform(スバルグローバル

プラットフォーム)」を、2016年度に発売予定の新型インプレッサを皮切りにフルモデルチェンジのタイミングで随時、他車種にも展開してまいります。安全面では運転支援システム「アイサイト」を更に進化させ、2020年に高速道路における自動運転を目指して開発を進めております。また、世界各国の環境規制に対応していくため、2019年から順次新型ダウンサイジングターボエンジンを投入するとともに、米国のZEV規制への対応として、2018年にプラグインハイブリッド車、2021年には電気自動車の投入を計画しております。

なお、これらの開発等を確実に推進していくためには、自動車事業の開発リソース増強が重点課題のひとつであると認識しております。そのため、全社的な経営資源配分の最適化の観点から、産業機器カンパニーをスバル自動車部門の一部として組織改正し、開発人員を自動車部門へ投入することを計画しております。

そして、最後になりますが、当社は2017年に当社前身の飛行機研究所(後の中島飛行機株式会社)の創業から100周年を迎えることを機に、2017年4月1日付で社名を「株式会社SUBARU」に変更いたします。長く皆さまに親しまれてきた社名をブランド名と統一させる目的は、中期経営ビジョンにおける「スバルブランドを磨く」取り組みを更に加速させ、スバルを自動車と航空宇宙事業における魅力あるグローバルブランドとして更に成長させることにあります。

当社は「株式会社SUBARU」においても、「お客様第一」を基軸に『存在感と魅力ある企業』を目指す」という経営理念のもと、株主のみなさまのご期待に応えられるよう、精一杯取り組んで参りますので、引き続き変わらぬご支援を賜りますようお願い申し上げます。

平成28年6月



代表取締役社長

吉永泰之

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、自動車売上台数の増加や為替変動に伴う売り上げの増加などにより、3兆2,323億円と前期に比べ3,543億円（12.3%）の増収となりました。

利益面につきましては、売上高の増加に伴い、営業利益が5,656億円と前期に比べ1,425億円（33.7%）の増益となり、経常利益につきましても、5,770億円と前期に比べ1,833億円（46.6%）の増益となりました。

また、親会社株主に帰属する当期純利益につきましては、防衛省向け戦闘ヘリコプターAH-64Dに関する初度費請求訴訟の判決確定に伴う特別利益を482億円計上したことなどにより、4,367億円と前期に比べ1,748億円（66.7%）の増益となりました。

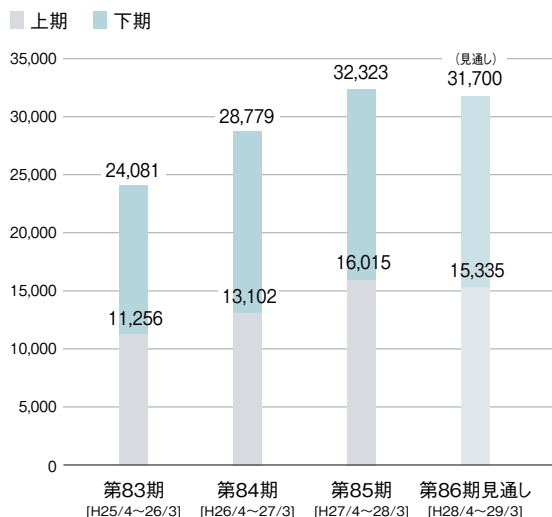
● 通期見通し

通期の連結業績につきましては、売上高3兆1,700億円、営業利益4,200億円、経常利益4,200億円、親会社株主に帰属する当期純利益2,930億円を見通しております。

連結の業績および推移

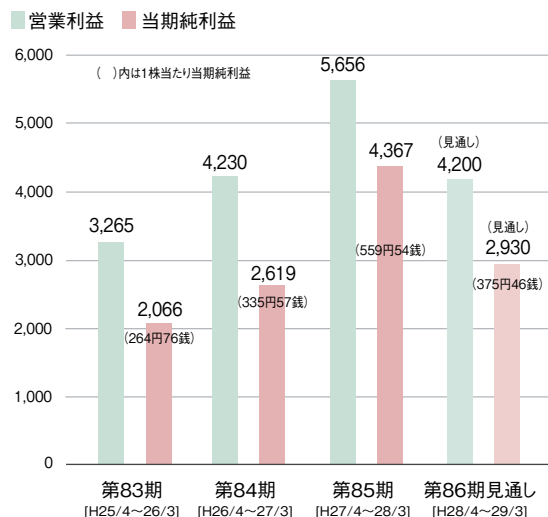
● 売上高の推移

（単位：億円）



● 利益の推移

（単位：億円）



自動車事業部門

引き続き好調な北米市場が牽引し増収増益

国内の自動車全体需要は、平成26年4月の消費税増税の影響による落込みが長引く中、登録車は前期並み、軽自動車は軽自動車税増税の影響が加わって前期比16.6%の減少となり、国内自動車全体では493.8万台(前期比6.8%の減少)となりました。

このような全需動向の中、国内の登録車につきましては、「インプレッサ」、「フォレスター」及び「クロスオーバー7」の販売が好調に推移したものの、発売から1年が経過した「レヴォーグ」、「レガシィ」の台数が減少したことにより、売上台数は11.2万台と前期に比べ1.6万台(12.7%)の減少となりました。また、軽自動車につきましても、発売から1年が経過した「ステラ」の台数が減少したことにより、売上台数は3.4万台と前期に比べ0.1万台(3.4%)の減少となりました。これらの結果、国内における売上台数の合計は14.5万台と前期に比べ1.7万台(10.7%)の減少となりました。

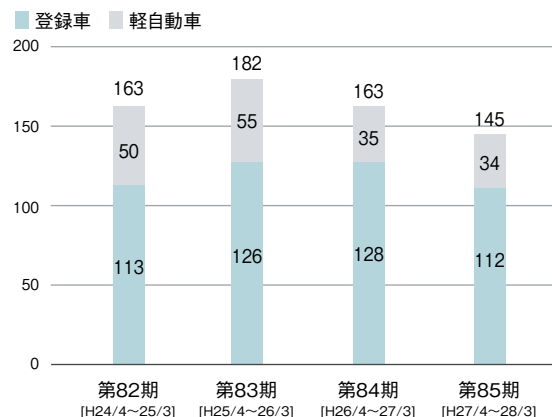
海外につきましては、「アウトバック」が年度を通して好調を維持しました。また、北米で「クロストレック(日本名:SUBARU XV)」が好調に推移したこと、更に、欧州で年度後半から出荷を開始した「レヴォーグ」が売上台数の増加に貢献しました。これらの結果、売上台数の合計は81.3万台と前期に比べ6.5万台(8.6%)の増加となりました。

地域別には、北米で63.0万台と前期に比べ6.0万台(10.6%)の増加、ロシアを含む欧州で前期並みの4.8万台、中国で4.4万台と0.9万台(17.5%)の減少、豪州で4.5万台と0.6万台(14.7%)の増加、その他地域で4.6万台と0.8万台(21.0%)の増加となりました。

以上の結果、国内と海外を合わせた売上台数は過去最高となる95.8万台と、前期に比べ4.7万台(5.2%)の増加となり、為替変動の影響も加わり、自動車事業全体の売上高は3兆394億円と前期に比べ3,405億円(12.6%)の増収となりました。セグメント利益につきましても、5,436億円と前期に比べ1,427億円(35.6%)の増益となりました。

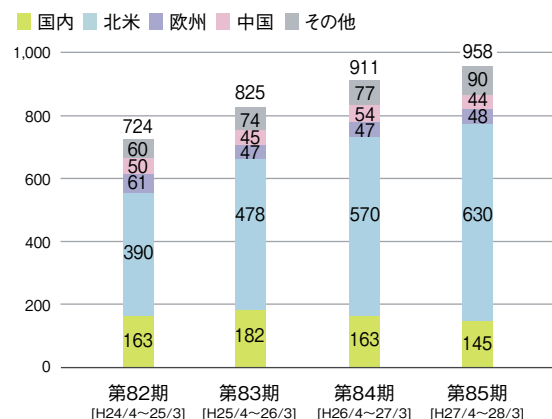
● 売上台数の推移(国内)

(単位:千台)



● 売上台数の推移(世界)

(単位:千台)



※台数表示は千台未満四捨五入

航空宇宙事業部門

ボーイング777の生産機数増加などにより増収

防衛省向け製品では、練習機「T-5」、航空模擬標的の減少などにより、売上高は前期を下回りました。一方、民間向け製品では、為替変動に伴う売り上げの増加、及び「ボーイング777」の生産機数増加などにより、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1,528億円と前期に比べ100億円(7.0%)の増収となりました。一方、セグメント利益につきましては、182億円と前期に比べ7億円(3.8%)の減益となりました。

産業機器事業部門

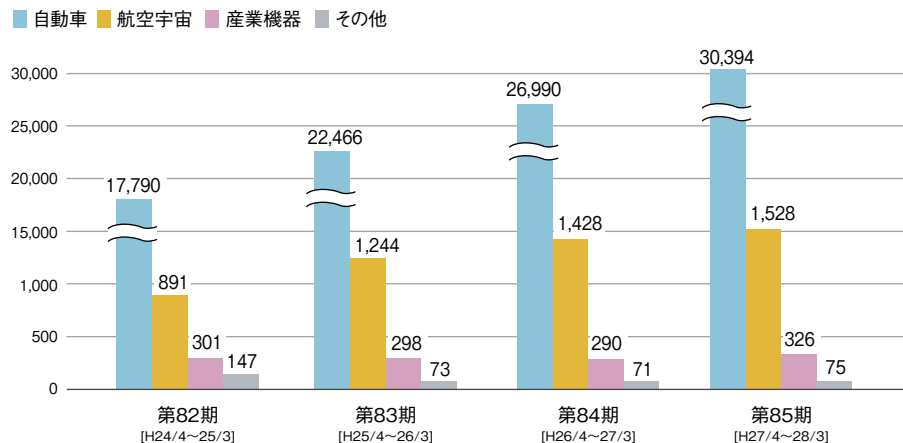
北米向けレジャー用車載エンジンの売上が伸び増収

北米向けレジャー用車載エンジンの売り上げが伸張したことにより、売上高は326億円と前期に比べ35億円(12.2%)の増収となりました。一方、セグメント利益に

つきましては、北米向けレジャー用車載エンジンの不具合対策費として9億円を計上したことから、1億円と前期に比べ7億円(89.5%)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85期末 平成28年3月31日現在	前期末 平成27年3月31日現在
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	507,553	228,821
受取手形及び売掛金	140,319	164,540
リース投資資産	21,532	24,098
有価証券	500,572	444,737
商品及び製品	192,705	203,347
仕掛品	50,666	52,734
原材料及び貯蔵品	34,996	39,569
繰延税金資産	90,893	78,789
短期貸付金	151,973	157,070
その他	93,509	80,796
貸倒引当金	△ 625	△ 1,233
流動資産合計	1,784,093	1,473,268
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物(純額)	158,386	128,225
機械装置及び運搬具(純額)	138,519	130,433
土地	182,531	177,075
賃貸用車両及び器具(純額)	7,460	8,765
建設仮勘定	46,951	28,611
その他(純額)	38,786	41,588
有形固定資産合計	572,633	514,697
無形固定資産		
その他	20,989	16,850
無形固定資産合計	20,989	16,850
投資その他の資産		
投資有価証券	109,804	111,558
退職給付に係る資産	1,774	3,659
繰延税金資産	16,339	13,113
その他	90,205	99,648
貸倒引当金	△ 3,427	△ 33,079
投資その他の資産合計	214,695	194,899
固定資産合計	808,317	726,446
① 資産合計	2,592,410	2,199,714

単位:百万円

科目	第85期末 平成28年3月31日現在	前期末 平成27年3月31日現在
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	326,625	317,801
電子記録債務	91,476	74,420
短期借入金	33,252	41,443
1年内返済予定の長期借入金	33,692	44,329
1年内償還予定の社債	10,000	—
未払法人税等	100,272	54,987
未払費用	132,759	126,007
賞与引当金	23,554	21,668
製品保証引当金	51,251	49,708
工事損失引当金	645	0
その他	155,969	142,693
流動負債合計	959,495	873,056
固定負債		
社債	—	10,000
長期借入金	93,030	115,420
繰延税金負債	18,769	13,996
役員退職慰労引当金	478	409
退職給付に係る負債	18,586	17,963
その他	152,641	138,151
固定負債合計	283,504	295,939
② 負債合計	1,242,999	1,168,995
純資産の部		
株主資本		
資本金	153,795	153,795
資本剰余金	160,071	160,071
利益剰余金	1,049,016	697,414
自己株式	△ 1,402	△ 1,382
株主資本合計	1,361,480	1,009,898
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	11,344	17,986
為替換算調整勘定	△ 13,415	10,025
退職給付に係る調整累計額	△ 12,808	△ 11,616
在外子会社のその他退職後給付調整額	△ 2,869	△ 3,876
その他の包括利益累計額合計	△ 17,748	12,519
非支配株主持分	5,679	8,302
③ 純資産合計	1,349,411	1,030,719
負債純資産合計	2,592,410	2,199,714

[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85期	第84期
	自 平成27年4月 1日 至 平成28年3月31日	自 平成26年4月 1日 至 平成27年3月31日
売上高	3,232,258	2,877,913
売上総利益	1,045,122	860,423
販売費及び一般管理費	479,533	437,378
営業利益	565,589	423,045
営業外収益	20,708	6,961
営業外費用	9,325	36,358
経常利益	576,972	393,648
特別利益	55,821	3,878
特別損失	13,790	5,320
税金等調整前当期純利益	619,003	392,206
法人税等	182,644	127,057
当期純利益	436,359	265,149
非支配株主に帰属する当期純利益又は 非支配株主に帰属する当期純損失(△)	△ 295	3,276
親会社株主に帰属する当期純利益	436,654	261,873

[注]百万円未満四捨五入

Point ▶ ① 資産

資産は現金及び預金と有価証券を合わせた手許資金が3,346億円、有形固定資産が579億円増加したことなどにより、3,927億の増加となりました。

Point ▶ ② 負債

負債は支払手形及び買掛金と電子記録債務を合わせた仕入債務が259億円、未払法人税等が453億円増加したことなどにより、740億円の増加となりました。

Point ▶ ③ 純資産

純資産は当期純利益を計上したことなどにより、利益剰余金が3,516億円増加したことから、3,187億円の増加となりました。

Point ▶ ④

営業活動によるキャッシュ・フロー

法人税等の支払い1,444億円があったものの、税金等調整前当期純利益6,190億円があったことなどから、6,143億円のキャッシュインとなりました。

投資活動によるキャッシュ・フロー

生産能力増強などに伴う投資活動があったことから、2,557億円のキャッシュアウトとなりました。

財務活動によるキャッシュ・フロー

借入金の返済や、配当の支払いなどにより、1,262億円のキャッシュアウトとなりました。

連結キャッシュ・フロー計算書

単位:百万円

科目	第85期	第84期
	自 平成27年4月 1日 至 平成28年3月31日	自 平成26年4月 1日 至 平成27年3月31日
営業活動によるキャッシュ・フロー	614,256	311,543
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 255,676	△ 172,780
財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 126,190	△ 110,546
現金及び現金同等物に係る換算差額	△ 14,887	25,998
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	217,503	54,215
現金及び現金同等物の期首残高	612,085	557,870
連結の範囲の変更に伴う現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△ 127	—
現金及び現金同等物の期末残高	829,461	612,085

[注]百万円未満四捨五入

2025年までを見据えた次世代プラットフォーム

SUBARU GLOBAL PLATFORM

SUBARU GLOBAL PLATFORM 特長 1

スバル史上最高レベルの総合性能進化 高性能を超えた、感性に響く「動的質感」

性能やスペックの先にある、スムーズさや気持ち良さといった「感性の領域」において、新しい質の高い走りを実現。

1 まっすぐ走れる

車体・シャシー各部剛性の大幅な向上（現行比1.7～2倍）やサスペンションなど足回り機構の進化、さらなる低重心化により、ドライバーの意志に忠実な高い操舵応答性を実現。操舵時の無駄な挙動がなく、路面に吸い付くようにまっすぐ走れることで、高い直進安定性が求められる将来の自動運転走行も見据えた走行性能を実現します。

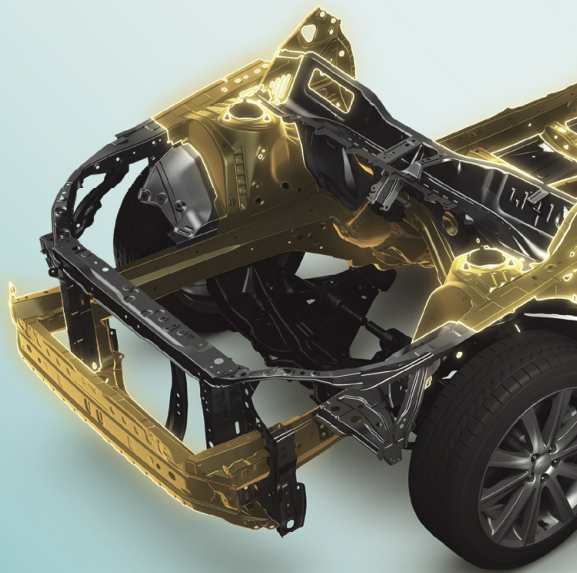
2 不快な振動騒音がない

フレーム構造の最適化や各部パーツの結合強化などにより、車体ねじり剛性を現行比1.7倍に向上。さらに、車体の共振や歪みを分散し、ステアリングやフロア、シートの振動を大幅に低減することで、車格を超えた快適性を実現します。

3 快適な乗り心地

サスペンション取付け部の剛性を向上することで、車体側をたわませることなくサスペンションの緩衝性能を十分に機能させることで、路面の凸凹を感じさせない快適な乗り心地を実現。さらに、リヤスタビライザーを車体へ直接取り付けすることで、車体の揺れを現行比で50%低減します。

2016年3月に、その概要が発表されたスバルのこれは、スバルが2014年に中期経営ビジョン「スバルのコア技術である「水平対向エンジン」、これからも、私たちはスバルらしい存在感の



世界最高水準の「安全性能」

アクティブセーフティ

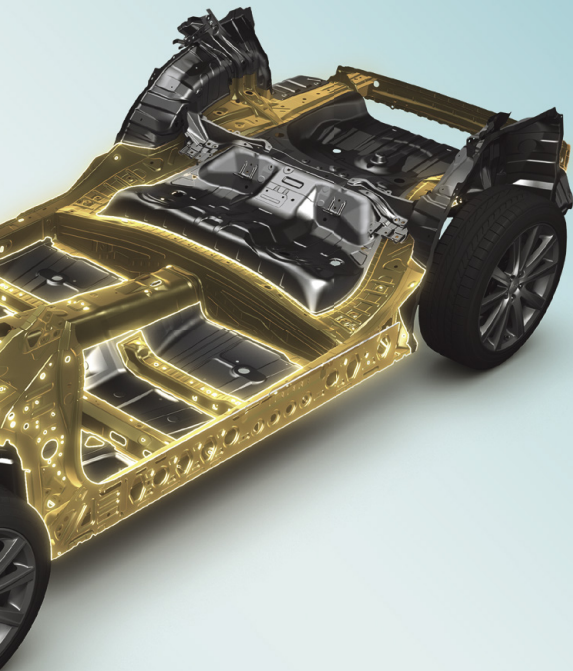
より一層の低重心化の追求により、重心高を現行比5mmダウン。大幅な剛性向上や足回りの進化と合わせることで、より安定した走りを実現し、高性能なスポーツモデルと同等の高い危険回避性能を実現します。



PHOTO:スバル 新型「インプレッサ」(北米仕様車)

2016年に市場投入する次期インプレッサを皮切りに、スバルが独自開発する全てのモデルに採用する予定

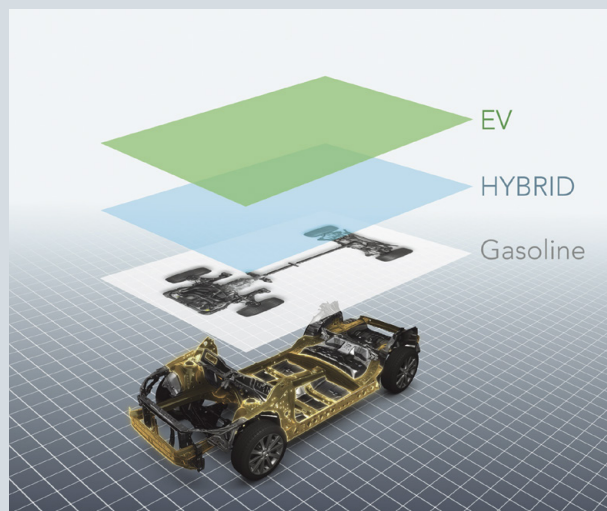
次世代プラットフォーム「SUBARU GLOBAL PLATFORM(スバルグローバルプラットフォーム)。
「際立とう2020」で掲げた、“スバルブランドを磨く取り組み”の一環として開発しているもので、
「シンメトリカルAWD」、「アイサイト」と共に、次世代のスバル車を構成する基盤となる技術です。
実現に向け、確かなモノづくり、クルマづくりを貫き、お客様への「安心と愉しさ」の提供を追求し続けます。



SUBARU GLOBAL PLATFORM 特長 ②

全車種の開発を一つのプラットフォーム設計構想で実現

- 全車種を一つのプラットフォーム設計構想で開発。ガソリンエンジンだけでなく、ハイブリッド車やプラグインハイブリッド車、電気自動車といった、今後さらに求められる様々なパワーユニットにも一つの設計構想で対応可能としました。
- 一つの設計構想での開発により、人員や設備などのリソースを効率化。さらに商品競争力を強化すべき分野に振り向けることが可能になります。
- 生産効率の向上と、グローバルでの柔軟な生産体制を実現します。



パッシブセーフティ

より効率的に衝突時のエネルギー吸収を可能とするフレーム構造の採用やホットプレス成形材などの高張力鋼板採用拡大による車体強度の向上により、衝突エネルギー吸収率を現行車比で1.4倍に向上。さらに、2025年頃においても、さらなる高強度化や材料置換を視野に入れ、世界最高水準の衝突安全性能を実現できるポテンシャルを持つプラットフォームです。

ボクサーエンジンが誕生から50周年をむかえました 卓越したSUBARUの走りの原動力となる パワーユニット、水平対向エンジンのあゆみ

水平対向エンジン生誕50周年

1966年～ 水平対向エンジン誕生

水平対向エンジンの歴史は、1966年に発表された「スバル1000」から始まりました。当時、ほとんど採用されていなかったFF方式を、スバルはあえて選択。そしてFF方式でありながら、短いフロントノーズを実現するために、エンジン全長が短い水平対向エンジンが採用されたのです。



1972年～ 4WD誕生

スバルの4WD車の歴史は、1972年に発表された「スバルレオーネ4WDエースターバン」から始まりました。4WDがオフロードを走るための特殊なクルマというイメージしかなかった時代から、スバルはそのポテンシャルに注目し、技術を磨き上げてきたのです。



深い雪の中での4WD試験走行(1971年)

AWD累計生産台数1,500万台達成

水平対向エンジン+4WD=シンメトリカルAWDとして結実



スバル初のフルタイム4WDを搭載した、レオーネ3ドアクーペRX-II(1986年)



水平対向エンジン+AWDのレイアウトをーから見直した、初代レガシィが誕生(1989年)



4代目レガシィより、“SYMMETRICAL AWD”を世界統一の名称に(2003年)

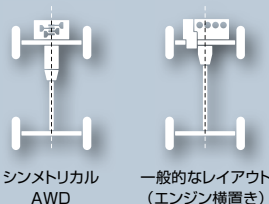
シンメトリカルAWDの最大の特長は、水平対向エンジンを核とした左右対称、一直線のパワートレイン・レイアウト。4輪にバランスよく荷重がかかるため、タイヤがしっかりと路面に接地。配分された駆動力を無駄にしないので、滑りやすい道や悪路でも高い走破性を発揮します。



SUBARUのパワートレイン、シンメトリカルAWDは、コンパクトで低重心な水平対向エンジンを核として成り立っているユニークなシステムです。水平対向エンジンは走りの性能だけでなく、衝突安全性能や乗員保護性能にも優位にはたらくなど、様々な恩恵をもたらします。SUBARUでは50年にわたってこのパワーユニットを研究し続けることで、その良さを最大限に活かしてきました。現在SUBARUは年間約100万台というボリュームで水平対向エンジンを量産していますが、それは、50年の間に積み重ねてきた技術開発のノウハウがあったからこそなのです。

“安全に”“愉しく”走るための 理想のシステム

左右のバランスが同じ



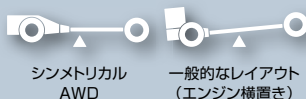
エンジンからリヤデフにいたる駆動系を左右対称に直線上に配置。左右の重量バランスに優れ、あらゆるシーンで優れた走行性能を発揮します。

重心はより低い位置に



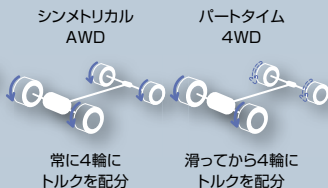
水平対向エンジンは、コンパクトでエンジン全高が低い設計のため、車両の低重心化に貢献。軽快で安定したハンドリング性能を実現します。

重いパーツ類が中心近くに



シンメトリカルAWDは、エンジンやトランスミッションなどの重量物を前後のタイヤ間に配置。理想的な前後重量配分を実現しています。

すべてのタイヤに駆動力

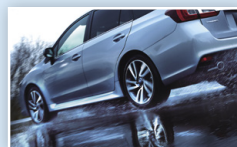


滑ってから制御するのではなく、滑らないように制御するという思想のもと、常時4輪にトルクを配分するフルタイムAWD方式を採用しています。

安心

“走りを楽しめれば安全になる”
アクティブセーフティ思想

高速走行や濡れた路面、雪道など、どんなシーンでも安心して走れることがスバルの理想。そのため「走る・曲がる・止まる」といったクルマの基本性能を磨き上げ、事故の抑制を目指してきました。左右対称のシンメトリカルAWDは、その安全思想を具現化したもののひとつです。



愉しさ

“走る、曲がる、止まる”
意のままに操れる愉しさ

シンメトリカルAWDは、軽量・コンパクトな水平対向エンジンを搭載している上、重量物であるトランスミッションを車体中心近くに配置。よって慣性モーメント(物体の回転や静止に必要な力)が小さくなり、曲がる時も、止まる時も大きな力を必要としません。



SUBARU BOXERエンジン50周年特別記念車
[SUBARU XV 2.0i EyeSight Proud Edition]を発売。





**アイサイト*1 搭載車は、非搭載車と比べ、
事故発生率がスバル車全体で61%、
追突事故率は84%も減っています。**



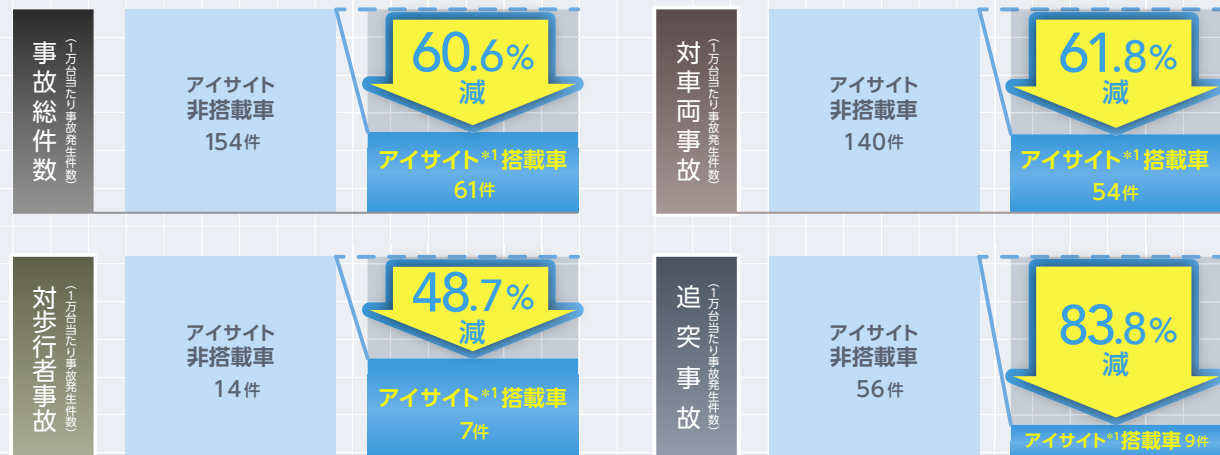
この世界から交通事故を無くしたい、そんなスバルの想いが生んだ運転支援システム アイサイト。その優れた実力が事故発生率で明らかになりました。2010年から2014年に日本国内で販売したスバル車の人身事故件数*2について調査した結果、運転支援システム アイサイト*1 搭載車は非搭載車に対し、1万台当たり件数が、調査対象全体で約6割も減少していることがわかりました。また、車間同士の追突事故では約8割、対歩行者事故では約5割、

それぞれ減少しています。アイサイト*1 搭載車は、すべての車種が最高ランクであるJNCAP「先進安全車プラス(ASV+)」*3を獲得しており、今回の調査結果はその高い評価を裏付けるものとなっています。

これからも、クルマを取り巻くすべての人の不安を無くし、クルマが持つ愉しさを深めるために、SUBARUの挑戦とアイサイトの進化を続けていきます。

*1:アイサイト(ver.2)搭載車 *2:2010年度から2014年度に日本国内で販売したスバル車のうち、アイサイト搭載可能モデル(アイサイト搭載車246,139台、非搭載車48,085台)の人身事故件数

*3:国土交通省と独立行政法人 自動車事故対策機構(NASVA)が実施する予防安全性能アセスメント



※本調査は、公益財団法人 交通事故総合分析センター(ITARDA)のデータを基に、富士重工業が独自算出したものです。

スバルファンミーティング開催 ～スバル車1000台&ファン2500人が集結～

当社は、3月27日(日)に栃木県佐野市のスバル研究実験センター(通称:SKC)で「スバルファンミーティング」を実施しました。通常は関係者以外立ち入り禁止のテストコースに、3,500件の応募の中から当選した1,000台のスバル車と2,500人のファンが集まる、大盛況のイベントとなりました。

様々なプログラムの中で、特に人気が高かったのは、高速周回路の同乗走行やSKCバスツアーなどの体験型プログラムでした。さらに普段接する機会の少ない開発メンバーとお客様との交流では、活発な

意見が飛び交いました。他にもモータージャーナリストやスバルで戦うモータースポーツのドライバー・豪華メンバーが参加し、イベントは大いに盛り上がりました。

SNS*公式アカウントからも、SNSでつながるファンに向けて会場をリアルタイムにレポートし、参加できなかったお客様との交流も図れる工夫を行いました。SNS(Twitter)でのファンミーティングの話題量は開催当日が約6,500件、週合計では約11,000件を記録し、2015年の東京モーターショーでのスバルの話題量(週合計約10,000件)を上回り、SNSでも大き

な反響がありました。

一日を通して参加した吉永社長も、多くのスバルファンの前で「今後もユーザーと触れ合う機会を大切にしたい」と語りました。



*SNS: Social Networking Service。当社ではTwitterやFacebookなどを活用しています。

SUBARU WRX STI がニュルブルクリンク24時間レースでクラス優勝

当社のモータースポーツ統括会社であるスバルテクニカインターナショナル*1が市販車ベースのレースカー「SUBARU WRX STI NBRチャレンジ2016」で出場した第44回ニュルブルクリンク24時間レース(ドイツ、5月26日～29日)において、SP3Tクラス*2で優勝を果たしました。「SUBARU WRX STI NBRチャレンジ2016」(カルロ・ヴァン・ダム/マルセル・ラッセー/ティム・シュリッック/山内英輝)は、予選クラス2位の位置からスタート。レースは、スタート直後に雹や雷雨を含む悪天候によってレースが3時間にわたって中断されるなど混乱を極めました。ヴァン・ダ

ムがクラッシュ車両を巧みに避け、山内がクラス首位を奪取するなどSUBARU STIチームはチーム力を発揮し、24時間で合計121周(約3,070km)を走破しました。SUBARU STIチームとSUBARU WRX STIのクラス優勝は、2015年に続く2年連続で、2011年の初優勝以来4度目となります。

今回のクラス優勝で、WRX STI AWDスポーツパフォーマンスが「究極の一般公道」とも言われるニュルブルクリンク・サーキットにおいても高次元で発揮されることをあらためて実証することができました。

今後も当社とSTIは、モータースポーツを

通じてスバルがお客様に提供する価値である「安心と愉しさ」を確かなモノづくりで実現し、世界中のお客様のご期待に応えていきます。



〈車 両〉SUBARU WRX STI NBR CHALLENGE 2016
 〈総 監 督〉辰巳英治 〈監 督〉菅谷重雄
 〈ドライバー〉カルロ・ヴァン・ダム(オランダ)、
 マルセル・ラッセー(ドイツ)、
 ティム・シュリッック(ドイツ)、山内英輝

*1:スバルテクニカインターナショナル(株)(代表:平川良夫、東京都三鷹市、略称:STI) *2:排気量2リットル以下のターボ車のクラス

配当に関する事項

平成28年6月28日開催の当社第85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及びその総額

当社普通株式1株につき金 72円 総額56,216,018,160円

なお、中間配当金として72円をお支払しておりますので、当期の年間配当金は1株につき144円となります。

(3) 剰余金の配当が効力を生じる日 平成28年6月29日

株式事項

(平成28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

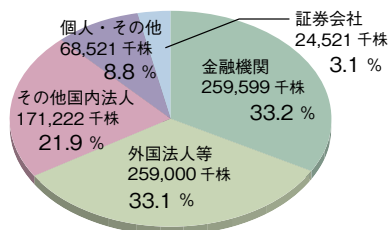
[注] 当期中の増加 0株

● 株 主 数

85,200名

● 株主の分布状況

合計782,865千株



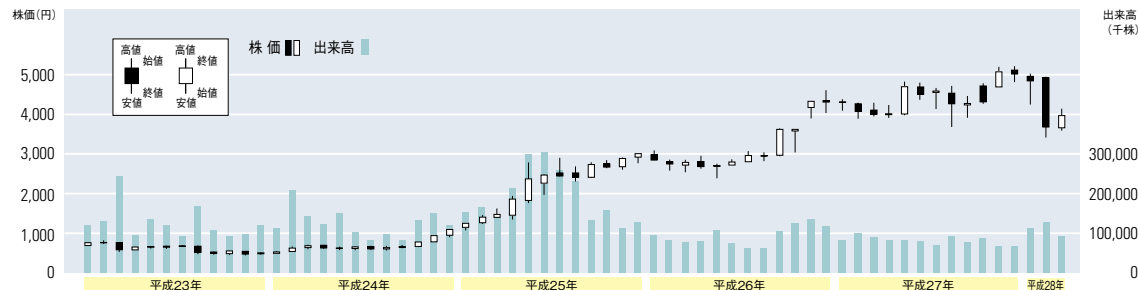
[注1]「個人・その他」には、当社所有の自己株式2,087千株が含まれております。

[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)	44,889	5.73
日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(信託口)	42,809	5.47
株式会社みずほ銀行	16,078	2.05
スズキ株式会社	13,690	1.75
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	12,157	1.55
東京海上日動火災保険株式会社	10,295	1.32
富士重工業取引先持株会	10,069	1.29
MIZUHO SECURITIES ASIA LIMITED-CLIENT A/C 69250601	9,902	1.26
日本生命保険相互会社	9,513	1.22

● 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 14,234名(連結会社合計31,151名)
 主 要 製 品 普通・小型自動車、航空機、汎用エンジン
 本 社 〒150-8554 東京都渋谷区恵比寿一丁目20番8号
 代 表 電 話 03-6447-8000

役員 (平成28年6月28日現在)

代表取締役社長	吉永 泰之	執行役員	飯田 政巳
代表取締役副社長	近藤 潤	執行役員	堤 ひろみ
取締役専務執行役員	武藤 直人	執行役員	戸塚 正一郎
取締役専務執行役員	高橋 充	執行役員	為谷 利明
取締役専務執行役員	日月 丈志	執行役員	栗原 宏樹
取締役専務執行役員	笠井 雅博	執行役員	内田 雅之
☆取締役	駒村 義範	執行役員	臺 卓治
☆取締役	青山 繁弘	執行役員	早田 文昭
専務執行役員	永野 尚	執行役員	大崎 篤
専務執行役員	村上 晃彦	執行役員	小林 達朗
専務執行役員	中村 知美		
専務執行役員	細谷 和男	常勤監査役	馬淵 晃
専務執行役員	大河原 正喜	常勤監査役	灰本 周三
常務執行役員	小坂井 康雄	☆監査役	三田 慎一
常務執行役員	野飼 康伸	☆監査役	阿部 康行
常務執行役員	前田 聡		
常務執行役員	岡田 稔明		
常務執行役員	大抜 哲雄		
常務執行役員	加藤 洋一		
常務執行役員	水間 克之		

[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。

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 100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
みずほ証券株式会社 本店及び全国各支店
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、未払配当金のお支払につきましては、みずほ銀行本店及び全国各支店
でもお取り扱いいたします。

表紙PHOTO:新型 インプレッサ スポーツ 北米仕様モデル



PHOTO:レヴォーグ 1.6STI Sport EyeSight ダークグレー・メタリック

富士重工業株式会社

〒150-8554 東京都渋谷区恵比寿一丁目20番8号

電話 03-6447-8000

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

