



スズキ株式会社 技術戦略説明会2025

2025年9月9日

スズキ株式会社
代表取締役社長

鈴木 俊宏

振り返り：10年先を見据えた技術戦略2024

技術
哲学

エネルギー極少化 by 小・少・軽・短・美



SUZUKI

© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

1 / 11

まず初めに、昨年発表いたしました
「10年先を見据えた技術戦略2024」
について振り返ります。

昨年の説明会では、社内外の挑戦的な技術開発やチームワークの重要性、環境問題やエネルギー課題に対するスズキの取り組みを中心に、カーボンニュートラル社会の実現に向けて、「小・少・軽・短・美」の理念に基づき、エネルギー極少化を技術哲学とした技術開発5つの柱を発表いたしました。

この考え方は、製造から走行、リサイクルまで一貫して必要なエネルギーを極少にすることで環境への負荷を低減し、持続可能な社会の実現に寄与するものです。

このエネルギー極少化の取り組みの進捗についてご報告させていただきます。

エネルギー極少化の進捗

①軽くて安全な車体 **Sライト**

現在△80kg

目標△100kgに向けて「ちょうどいい」全体最適を進める



SUZUKI



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

2 / 11

1つ目の柱、軽くて安全な車体、Sライトの開発状況についてです。

昨年の発表では、100kgの軽量化を目指す、と宣言させていただきました。

先人が造ってくれた何世代も前のアルトを研究し、二輪、四輪、船外機の部門の壁を越えてアイデアを出し合い、現在80kgの軽量化案の目途が立ちました。

ここからは、更に部品の一つ一つ、ボルトの1本に至るまで全体最適という視点に立ち、無駄をそぎ落とす努力を重ね、合計100kgの軽量化目標を達成できるように開発を進めます。

エネルギー極少化の進捗

②燃費良いICE/CNF技術

- ・スーパーエネチャージ
スズキ車の軽さを活かしたハイブリッドシステムとして開発中
燃費改善目標の達成は目途付け完了
- ・CNF技術（インド）
E20 二輪・四輪共に全モデル対応済
FFV 二輪：量産済 四輪：今年度内に投入予定



スーパーエネチャージ



四輪・二輪FFVモデル



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

3 / 11

2つ目の柱である燃費良い内燃機関、カーボンニュートラル燃料対応技術についてです。

昨年ご紹介したスーパーエネチャージは、軽いクルマにちょうどいいハイブリッドシステムとして先行開発を進めており、目標性能を達成できる目処がつかしました。

また、カーボンニュートラル燃料対応技術については既にインドで投入を始めており、E20対応車は二輪・四輪車共に全モデル対応済み、二輪車はFFVを量産開始、四輪車のFFVは今年度内に投入できるよう、開発を進めてまいります。

エネルギー極少化の進捗

③バッテリーリーンなBEV/HEV

④ **SDV**ライト *right*



e VITARA



e-ACCESS

※写真は海外仕様



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

4 / 11

3つ目の柱は、バッテリーリーンなBEV/HEVについてです。

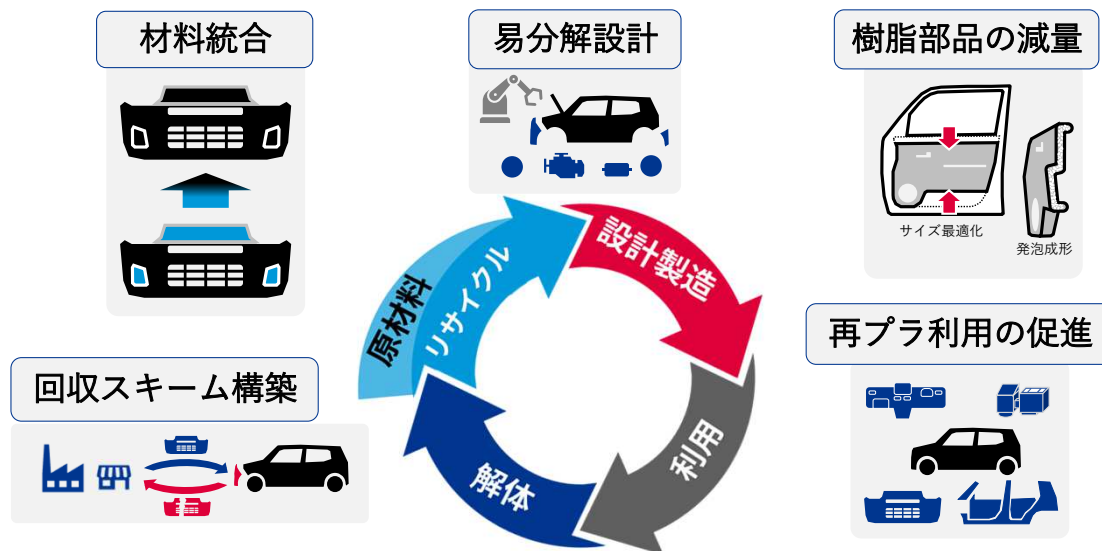
先日、スズキ初のバッテリーEV、新型「e VITARA」を海外で発表させていただきました。EVとしての先進性やSUVの力強さ、ちょうどいい航続距離を兼ね備えたバッテリーリーンなBEVとしております。

またインドで発表した「e-ACCESS」も同様に、バッテリーリーンなちょうどいい電動スクーターとしております。

更に、この「e VITARA」には4つ目の柱であるSDVライトの考え方を適用し、BセグメントSUVをお求めになるお客様にちょうどいい機能を厳選し、価値ある電装品を装備しております。

エネルギー極少化の進捗

⑤サーキュラーエコノミー



SUZUKI

© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

5 / 11

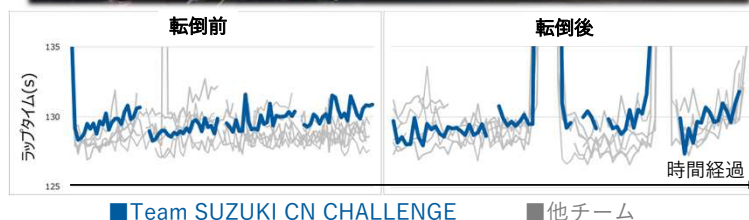
5つ目の柱であるサーキュラーエコノミーの進捗です。

- ・ リサイクルを容易にする材料統合
- ・ 容易に分解できる易分解設計
- ・ 軽量化のSライトプロジェクトと連携して樹脂部品の減量
- ・ 再生プラスチックの活用
- ・ 回収スキームの構築

を着々と進めています。

近い将来、計画を立てて製品に投入する予定です。

カーボンニュートラルにむけて（CNチャレンジ）



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

6 / 11

エネルギー極少化を技術哲学とした技術開発は、社内外の挑戦する意欲を高め、強いチームワークを生んでいます。

昨年に続き、今年も挑戦した鈴鹿8時間耐久ロードレース「チームスズキCNチャレンジ」の取り組みにも表れています。

ライダー以外は全員スズキ社員の有志で構成したチームで、マシンには、100%サステナブル燃料を使用し、タイヤ、オイル、カウル、ブレーキを始めた部品にはサステナブルな材料を使い、挑戦しました。

残念ながら途中、マシンが宙を飛ぶ転倒、マシンが損傷するハプニングに初めて見舞われましたが、全員が力を合わせて約1時間で修理を完了させ、レースに復帰させることができました。転倒前と変わらないラップタイムで走り抜け、総合33位でゴールしました。

またそのラップタイムもトップ争いをしているチームと比較しても遜色ないので、十分にサステナブル技術の可能性を示すことが出来たと思います。悔しい結果でしたが、当社の社員はかけがえのないものを得ることができました。

カーボンニュートラルにむけて（バイオガス）



スズキのCNG車

×

牛糞 → バイオガス
→ 有機肥料

あるものを組み合わせて新しい価値を



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

7 / 11

カーボンニュートラル社会の実現に向けたスズキ独自の取り組み、バイオガス事業です。

インドの3億頭の牛のフンを、カーボンニュートラル燃料であるバイオガスと有機肥料に変える取り組みです。

バイオガスは、すでにマルチスズキの販売の3台に1台を占めるほど普及が進むCNG車にそのまま使用します。
自然に存在する牛糞と既にあるCNG車という、有るもの同士を組み合わせることでエネルギー極少化に繋げることができます。

スズキは、インドの酪農組合の方々とともにバイオガスの生産プラントを建設しており、2025年より順次稼働を開始します。
牛糞を買い取ることで、10億人が暮らす農村の所得向上につながるだけでなく、インド政府が目指すエネルギーや有機肥料の自給自足にも貢献します。

スズキはこれからもインドの力強い成長に寄り添いながら、カーボンニュートラル社会の実現に向けてバイオガス事業に取り組んでいきます。

カーボンニュートラルにむけて（製造領域）

スズキ・スマートファクトリー



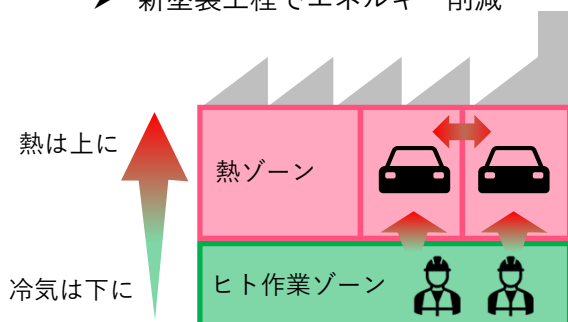
デジタル技術を活用して操業を見える化

品質向上／生産性向上



製造のエネルギー極少化

➤ 新塗装工程でエネルギー削減



建屋内のゾーニングでエネルギー効率向上

湖西工場 新塗装工場 2025年6月稼働開始



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

8 / 11

製造領域でもカーボンニュートラル社会の実現に向けて進化しております。

スズキ・スマートファクトリーと名付けたプロジェクトを進めており、デジタル技術の活用により操業を見える化し、品質と生産性を向上させながら製造のエネルギーを極少化させるものです。

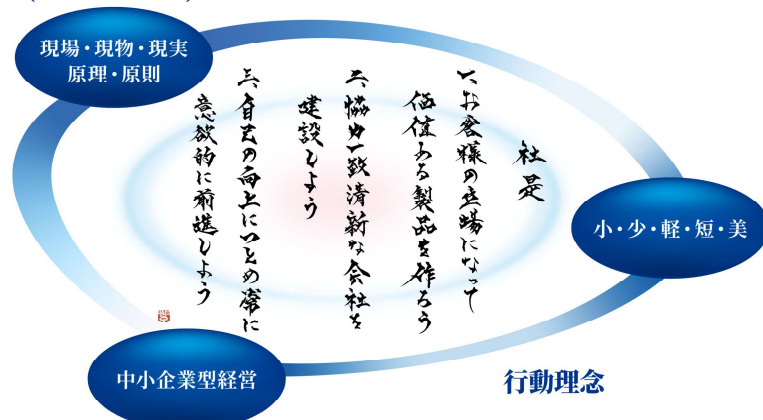
この度、稼働を開始した湖西工場の新塗装工場では、熱気は上に冷気は下にあるという原理に従いゾーニングを行うことでエネルギー効率を高くして、使用エネルギーを大幅に削減しています。

スズキが目指す姿

目指す姿

チームスズキは『生活に密着したインフラモビリティ』を目指す

社是・行動理念 (スズキのOS)



コーポレートスローガン
By Your Side



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

9 / 11

2025年の2月には、新中期経営計画を発表いたしました。

目指す姿として「チームスズキは生活に密着したインフラモビリティを目指す」と掲げ、コーポレートスローガンとしてBy Your Sideを設定しました。

また、スズキのOS（オペレーティングシステム）としての行動理念も更新いたします。

左上に書かれていた行動理念の一つ、3現主義の、現場・現物・現実に、原理・原則を加え、3現・2原とします。

「原理」は自然の摂理であり、私たちは必ずしもその核心まで到達していません。しかし、技術の進歩により、「現場・現物・現実」をとらえる解像度が高まれば、これまで以上に深く探究することで「原理」に一歩ずつ近づくことができると考えます。こうして見えてきた「原理」を、その時代や周囲の状況も踏まえて整理し、「原則」としてアップデートする、その取り組みを続け、問題解決のレベルをあげるため、「現場・現物・現実・原理・原則」を実践してまいります。

生活に密着したインフラモビリティ

価値観
こだわり



ライフ
スタイル



人生のあらゆるシーンに
寄り添うモビリティ

街や環境



ライフ
ステージ



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved. 10 / 11

行動理念のもと、スズキの目指す姿は、あらゆる人々のYour Sideに立ち「生活に密着したインフラモビリティ」になっていくことです。

あらゆる場面で、人に寄り添い、本質価値を提供する技術の一つ一つ積み上げていくことが使命と考えています。

お客様の感じる本質価値を極大化する技術を作り、人生のあらゆるシーンに寄り添うモビリティをご提供していきます。

By Your Sideで日々の移動における社会課題を解決する



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

11 / 11

スズキの技術戦略は、
地球に寄り添う技術哲学「エネルギーの極少化」で技術を磨き、
人に寄り添う技術で、モビリティの本質価値を極大化し、
By Your Sideで日々の移動における社会課題を解決する製品、サービスをご
提供してまいります。

これからのスズキに、ご期待ください。

以上



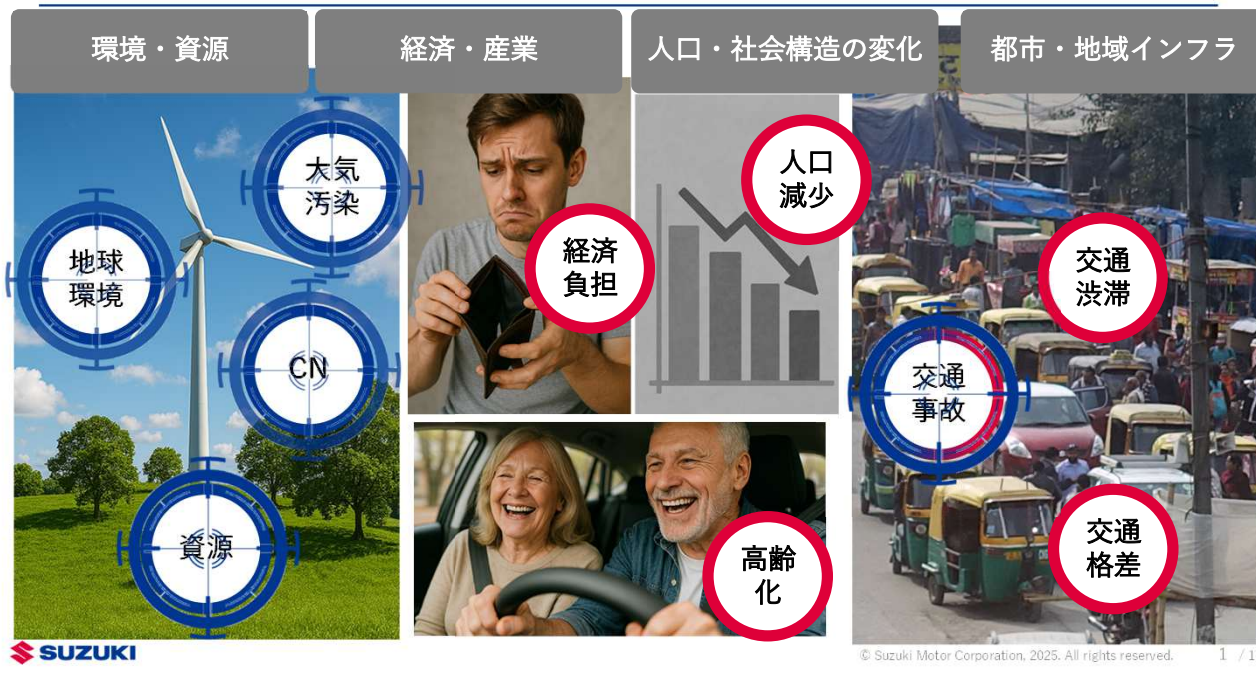


スズキ株式会社 技術戦略説明会2025

2025年9月9日

スズキ株式会社
取締役副社長 技術統括 加藤 勝弘

世界の“移動”に関わる社会課題



昨年、技術戦略2024では、カーボンニュートラル社会の実現に向けて環境・資源課題にフォーカスし、エネルギーの極少化を掲げ、スズキの行動理念の一つである「小・少・軽・短・美」の理念に基づき、5つの柱を立てて技術開発を進めていくことを発表しました。

「エネルギー極少化」への取り組み

① 軽くて安全な車体



軽くて
安全な
車体

**Body
Platform**

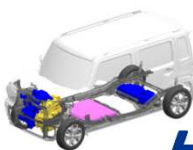
② 効率の良いICE、CNF技術

高効率
内燃機関



ICE

③ バッテリーリッチなBEV/HEV



HEV



EV

高効率
電動技術

④ SDVライト

SDV
ライト



⑤ サークュラーエコノミー



サーキュラー
エコノミー

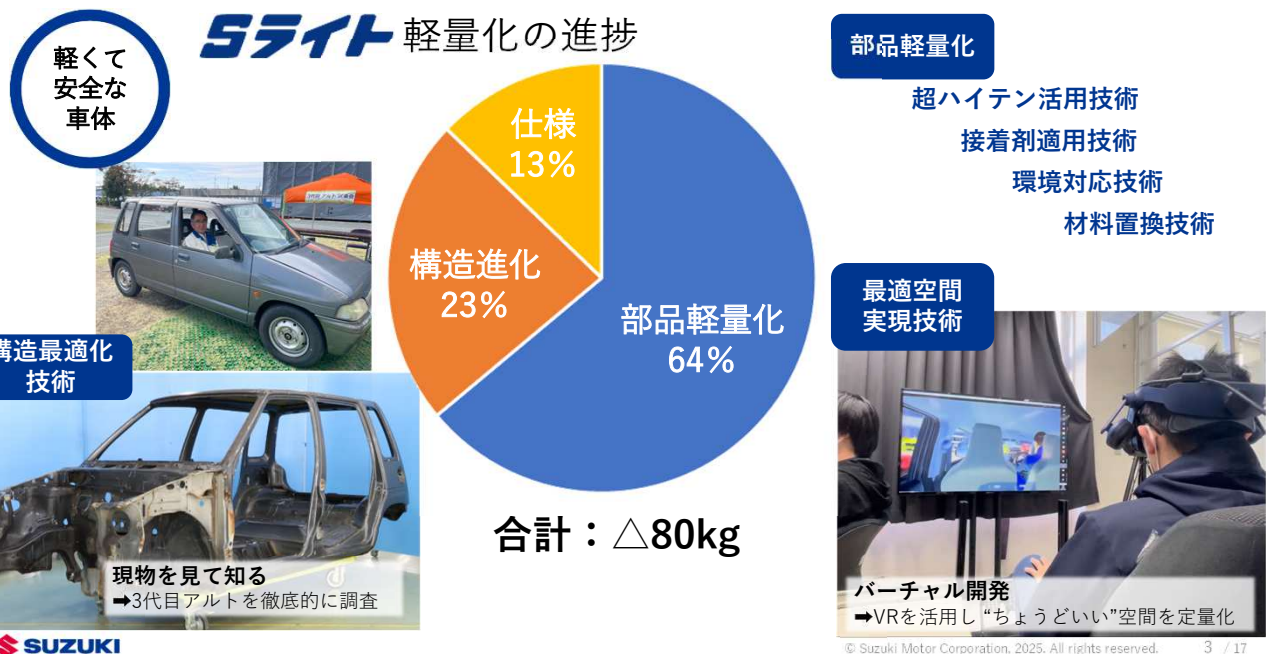


© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

2 / 17

これが昨年ご紹介した5つの柱です。
まず、その5つの柱について、技術開発の進捗状況を皆さまにお伝えしたいと思います。

「エネルギー極少化」への取り組み①



1つ目の柱である「軽くて安全な車体」、Sライトプロジェクトです。全社横断したチームを作り、現在80kgの軽量化に目処付けが完了し、目標100kg達成に向けて取り組みを継続しています。80kgを分類すると、部品軽量化で50kg、構造進化で20kg、仕様見直しで10kgとなります。

部品軽量化は、性能、コストとのバランスをとりつつ、最新技術を活用しながら進めています。

構造進化については、初代アルトや、重量目標としている3代目アルトを徹底的に調査し、改めて先人の想いに触れながら、ちょうどいい空間とは何か、安全性を向上させ、必要な機能を全うするために、1から寸法、形状を見直してきました。

また、社内での活動はもちろんのこと、異業種との交流も行いながら軽量化のヒントを探して「1gでも軽く」にチャレンジしています。

スズキは、1998年、今から27年前、軽自動車の規格が現在の規格に改訂された際に、1部品、1円、1g、をスローガンに低減活動を行いました。

基本に立ち返り、その先人の知恵を掘り起こしながら、目標達成に向けて更なる軽量化を継続してまいります。

※1998年10月 軽自動車規格改訂：全長3.3⇒3.4m、全幅1.4⇒1.48m、全高は同じ

Sライト

2025

2030

2035

Sライト技術開発

Sライト技術量産展開

部品
軽量化

超ハイテン活用技術
接着剤適用技術
環境対応技術
材料置換技術

構造進化

最適空間実現技術
構造最適化技術

機種展開

技術の確立

先行開発車

軽自動車
商品化

A/B/Cセグメント
商品化



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

4 / 17

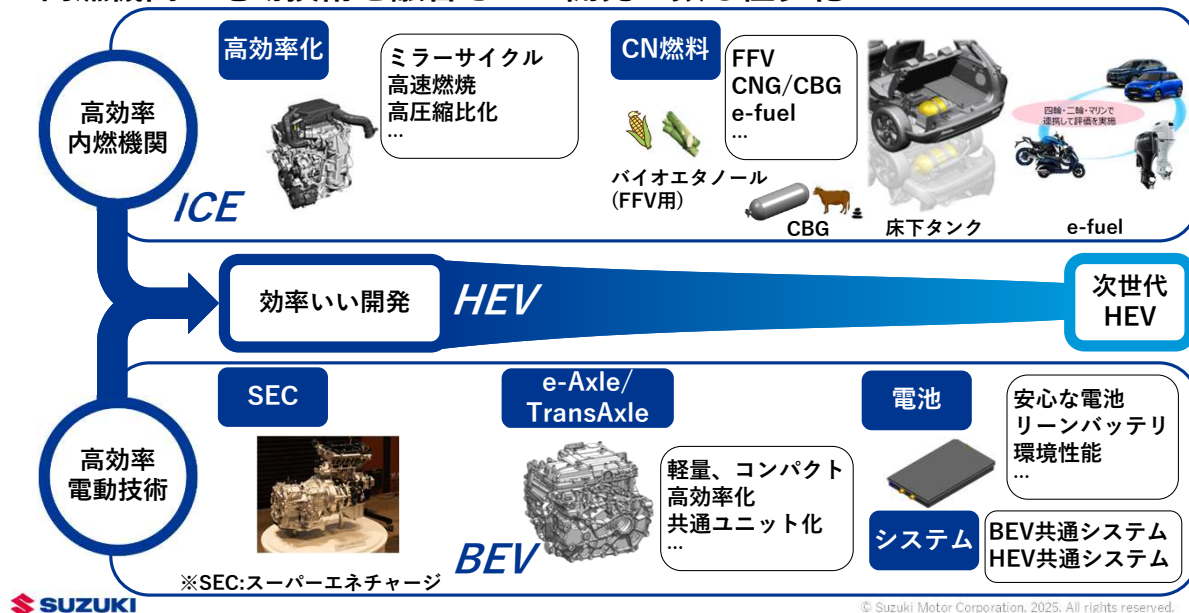
あらためて、今後の計画をご紹介します。

Sライトプロジェクトの先行開発車を2030年前までに完了させ、Sライト技術を盛り込んだ商品を、軽自動車を先頭に投入し、A/B/C各セグメントへ順次展開していくように計画しております。これは主に車両構造進化に関わるようになります。

一方で、部品の軽量化技術については、確立したものから順次、機種開発に展開していく計画としていますので、2030年を待たず徐々に軽くしていきます。

「エネルギー極少化」への取り組み②

内燃機関と電動技術を融合させて開発工数も極少化



次に、2つ目と3つ目の柱である、高効率な内燃機関およびバッテリーリーンな高効率電動技術、スズキの将来パワートレインについてご説明いたします。

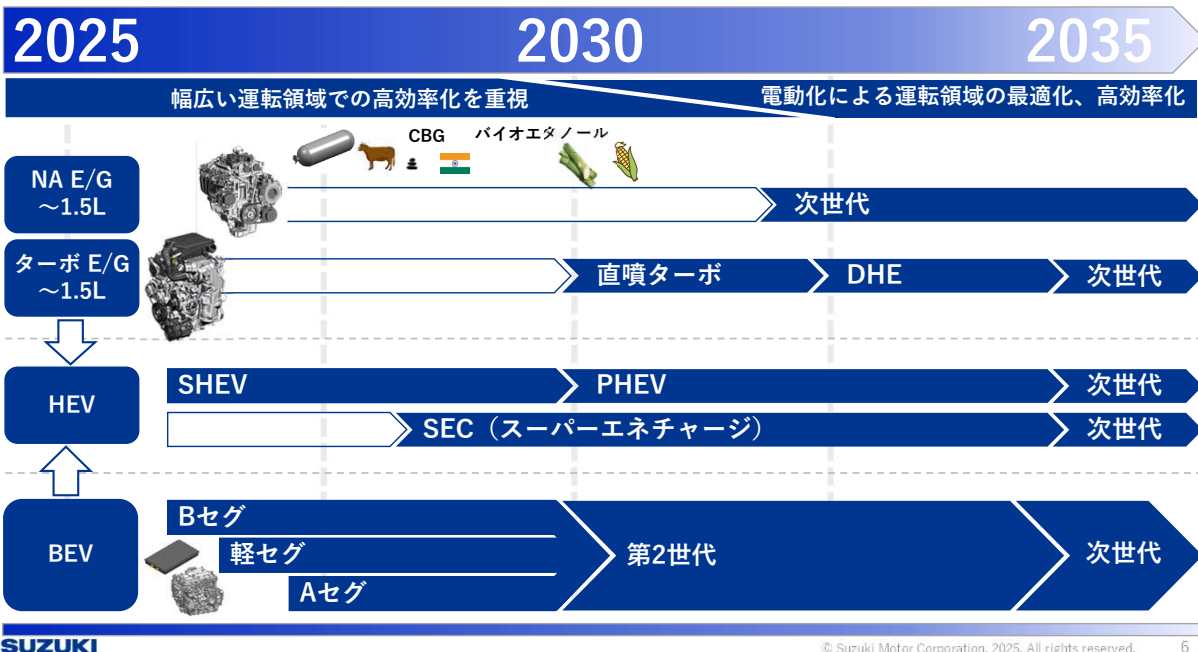
まず内燃機関は、高効率化に向けて高速燃焼、高圧縮比化、ミラーサイクルなどの燃焼効率向上の開発とともにバイオ燃料などカーボンニュートラル燃料への対応を進めます。

インド市場向けに、本年の4月からバイオエタノールE20燃料に適応した内燃機関を市場投入し、また、濃度85%のバイオエタノールにまで対応可能なフレックスフューエル車（FFV）を今年度中にインド市場へ投入していきます。加えて、スズキはバイオガスCBGプラントの建設にも積極的に取り組んでおり、製品ラインナップにある天然ガスCNG車のカーボンニュートラル燃料の対応も推進していきます。

今年発売予定の新型「ビクトリス」のCNG仕様では、これまで荷室に搭載していたタンクを床下に配置し、お客様の使い勝手を向上させ、バイオガス普及に貢献するクルマ作りを進めています。

高効率な電動技術としては、昨年お見せした48Vスーパーエネチャージのフィジビリティ・スタディ（可能性検証）を完了し、次の開発段階へ進んでおります。またシリーズHEVの開発も同様に次のステップに進めているところです。車のサイズ、用途に合わせ、効率よく、ちょうどいい航続距離を安心安全な電池で実現するバッテリーリーンな電動化システムを開発していきます。

高効率内燃機関とC N燃料、電動化



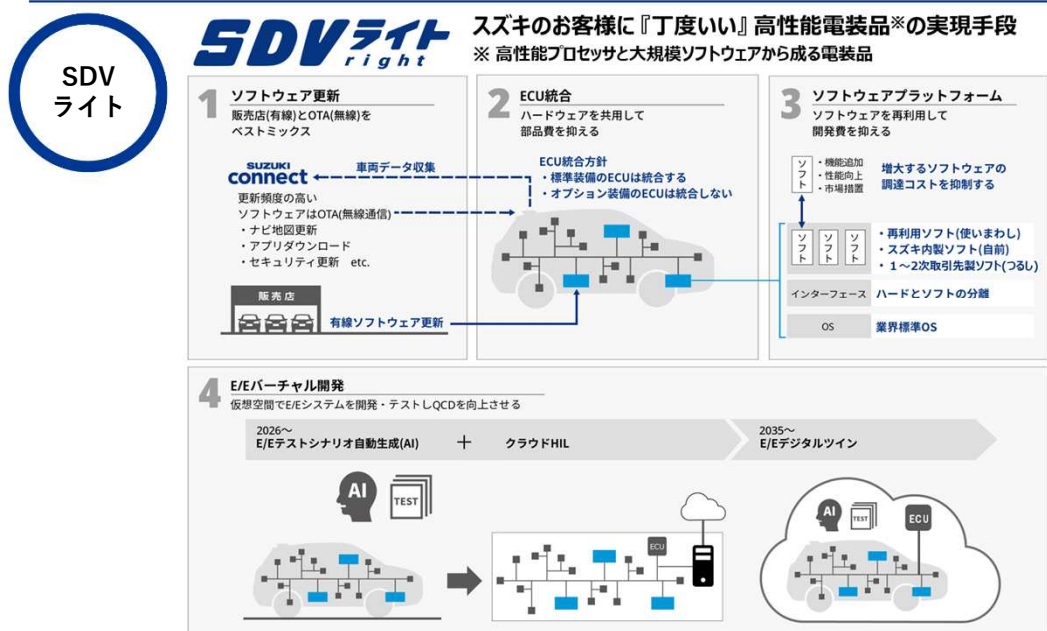
将来パワートレインの計画は、ここに示す通りです。

エネルギー効率、エネルギー密度の観点に加え、環境、資源を踏まえ、バイオガスやバイオエタノールなどのカーボンニュートラル燃料を使う高効率な内燃機関の開発をひとつの軸とし、もうひとつの軸は、電動化技術、その組み合わせのハイブリッド技術、これらマルチパスウェイの技術方針はこれまでも、そしてこれからも変えずに進めていきます。

内燃機関は、NAエンジン、直噴ターボエンジンともに高効率なエンジン開発を継続、ハイブリッド専用エンジンであるDHE（Dedicated Hybrid Engine）の開発、バイオガスやバイオエタノールの対応技術+更なる高効率化を目指していきます。HEVは、軽い小さいクルマには48Vハイブリッドスーパーエネチャージを、そして車格に合わせてシリーズHEVからPHEVまで、システム共通化と高効率化の達成目標を置きながら進めます。

e-Axleとバッテリーについては、第1世代、第2世代、そして次世代へと技術を進化させ、将来のモビリティ社会にちょうど合うバッテリーリーンの電動化技術をここに示す日程感で育てていきます。

「エネルギー極少化」への取り組み③



SUZUKI

© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

7 / 17

次にSDVライトです。

世の中全般に、電動化の拡大とともに、電装品の世界もどんどん進歩し、装備も拡充しています。

電子システムの構成要素を統合・集積するシステム・オン・ア・チップと呼ばれるSoCを搭載し、複雑なソフトウェアで多機能な電装品を制御、それによってお客様に利便性を提供する一方で、お客様には、使うための習熟負担をかけるという裏腹な課題もあります。

スズキが掲げるSDVライトは、お客様にちょうどいい高性能電装品の実現手段です、あっても使わないものは過剰にせず、ちょうどいいを目指します。

まず第一弾として、海外で発表しております「e VITARA」にSDVライトを適用しました。BセグメントのSUVのお客様にちょうどいい機能をご提供していきます。

統合ディスプレイシステム、サーバー連携ナビゲーションシステム、第三世代のスズキコネクトなどです。

このSDVライトの今後の展開計画を次ページの年表に示します。

2025

2030

2035

予防安全
性能向上

E-NCAP '26
B-NCAP 2.0

E-NCAP '29

B-NCAP

E-NCAP '32

B-NCAP



インテリジェントカメラにADAS機能を順次統合 アフォーダブルにE-NCAP 3☆ B-NCAP 5☆ 取得

外装
デザイン
刷新

機種毎ヘッドランプ/装飾ランプ



機種毎に魅力的な装飾ランプを設計

機種間共通ヘッドランプ (小型軽量廉価)

内装
デザイン
刷新



市場と車格に『丁度いい』デジタル・コックピットを拡充

デジタル・コックピット・プラットフォーム (日欧/印)

スズキ
コネク
ト
価値向上

従来 コネクテッド・プラットフォーム

サービス拡充を優先 (B to B to C)

コスト最適化を優先 (コストダウン/データビジネス)

新 コネクテッド・プラットフォーム (日欧/印)

電子
プラット
フォーム

分散型E/Eアーキテクチャ
・コネクト対応
・OTA非対応

一部ドメイン型E/Eアーキテクチャ
・コネクト対応 & OTA対応
・通信容量拡大
・省スペース軽量化 (半導体化/アルミ化)

表の上からご説明しますと、まずは予防安全性の向上です。

インテリジェントカメラのADAS機能を順次統合し、アフォーダブルな安全性能（NCAP性能）を獲得していきます。

自動車の装飾ランプはモデル毎の魅力・個性を大切に設計しつつも、ヘッドランプの機能集約と軽量化を実現、ディスプレイモジュールの一体化、市場と車格に対してちょうどいいデジタルコックピット、AIを活用した音声操作の導入、スズキコネクトのサービス拡充やコスト最適化など、お客様にちょうどいいをご提供していきます。

また、電子プラットフォームの更新も進め、将来必要とされる要件にしっかりと対応できる新しい電子プラットフォームを低コストで適切なサイズなど「小・少・軽・短・美」で開発していきます。

SDVは、その定義が判りづらく、皆さまも焦点を明確に絞り難い技術領域であると思っております。

この後のセッションを始め、今後色々な場面を使って、皆さまのご理解が深まるように私たちも努力してまいりますので、どうぞ引き続き、ご支援をお願いいたします。

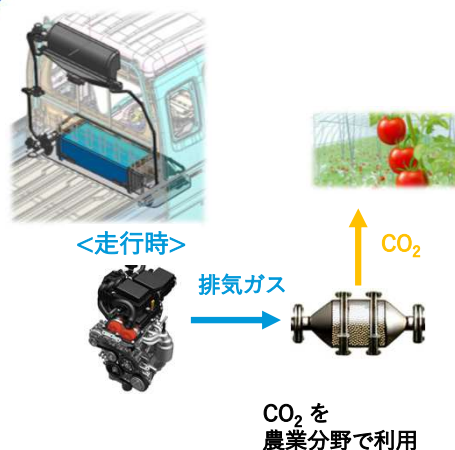
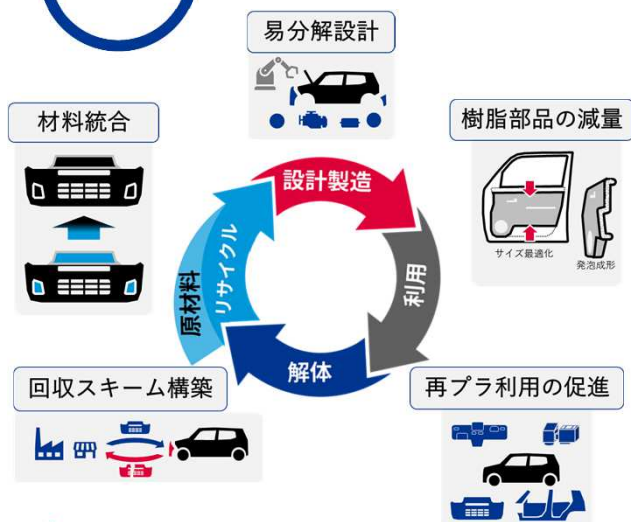
サーキュラーエコノミーと将来技術CN

サーキュラー
エコノミー

樹脂リサイクル

将来技術
CN

CO₂キャプチャー



SUZUKI

© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

9 / 17

次にサーキュラーエコノミーの取り組みになります。

具体的な例として、ELV法でスポットの当たっている樹脂部品の取り組みをご紹介します。

車両軽量化Sライトプロジェクトと連携して樹脂部品の減量を実施しています。再生プラスチックの利用の促進では使い方を工夫して利用率を向上させたり、回収率向上にむけて、代理店様や保険会社様、地域ごとの回収拠点の設置や他社様との連携などあらゆる方法を検討し、回収スキームを構築しているところです。また、リサイクルの現場で容易に分解・解体できるようにしていくため、部品ごとの設計方針に易分解ガイドラインを設定する取り組みも進めています。

もうひとつ、あたらしい取り組みとして、右半分に示す「将来技術CN」についてご紹介いたします。このCNはカーボンネガティブの略です。

内燃機関を高効率にしていくことは、将来パワートレインの領域でご説明いたしました。しかし、どんなに高効率な内燃機関であっても、全てを再エネ100%にしない限り、**Well to Wheel**でのCO₂はゼロにはなりません。そこでスズキは、CO₂を吸い取る技術、カーボンネガティブ技術にチャレンジしています。

既存のクルマに後付けでCO₂をキャプチャーして、そのCO₂を農業に生かせないかという技術チャレンジです。自動車から出る排ガス中に含まれるCO₂を捕集して、貯めておき、植物へCO₂を供給し、植物の成長促進に寄与するサーキュラーです。

まだまだ実験室レベルの段階ですので、今後も、本日のような機会を通じて技術の進歩を皆さまに共有していきたいと考えております。

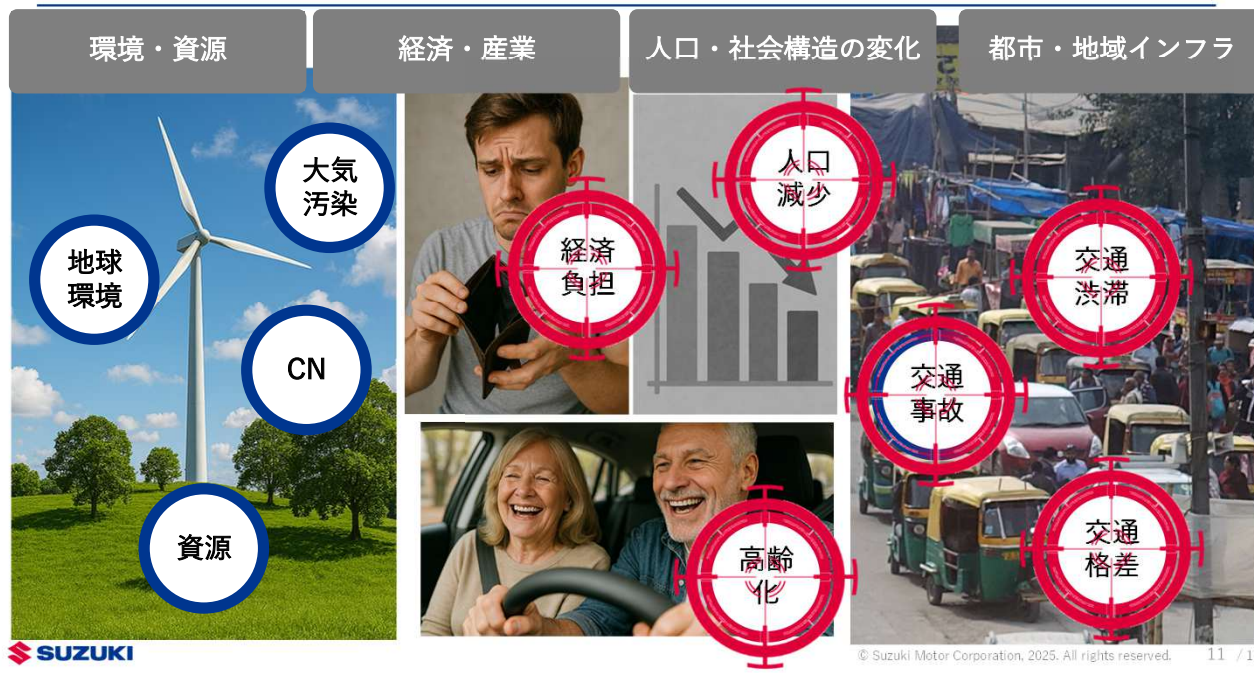
エネルギー極少化の進捗



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved. 10 / 17

少し長くなりましたが、以上が昨年からの進捗です。
昨年紹介した5つの柱に1つ加え、6つの柱とし、「エネルギー極少化」にむけ、
着々と進めているところです。

世界の“移動”に関わる社会課題



さて、これまでは、地球環境、資源課題にフォーカスしたスズキの技術戦略のエネルギー極少化をご説明いたしました。それ以外の次世代のモビリティ社会における課題に対する、スズキの技術戦略を新たにご紹介したいと思います。

日本では高齢化が進み、免許返納による移動制限や、公共交通の地域格差の問題があります。

私の母親も昨年免許を返納した移動難民のひとりです。公共交通機関が少ない地方にとって解決しなければならない本当に深刻な問題です。

このほか、労働人口の減少による、物流や工場内搬送など、現場での人手不足も深刻化しています。

他方、新興国ではモータリゼーションが進み、交通渋滞や事故の増加が深刻な問題となっています。

これらの問題は、私たち自動車メーカーだからこそできる、自動車メーカーの技術者である私たちだからこそ、解決していかなければならない事と考えています。

今一度原点に返って、クルマが持つ本質的な機能を見つめ直し、それを実現するクルマ作りを考えよう。クルマの本質的な価値を極大化してお客様にお届けしよう。

「本質価値 極大化」



そう考えて、スズキの技術戦略に、クルマの本質価値の極大化を加えました。
本質価値の極大化は、6つの視点で取り組みを進めます。

ちょうどいい機能でちょうどいい価格を実現する“Easy to buy”

操作はわかりやすく、安全なドライブを実現する“Easy & Safety drive”

移動だけじゃない楽しさを実現する“Waku Waku drive”

価格以上の価値を実現する“High value”

自動搬送や公共交通の利便性を高める“新モビリティ”

人生に寄り添うモビリティを目指す“サステナブルユース”

の6つです。

「本質価値 極大化」への取り組み

必要十分な価値を備えた
“ちょうどいい”クルマをお届け

Easy
to
buy

SDVライト
Sライト



※画像はAI生成イメージ



Easy
&
Safety
drive

操作しやすい
ステアリング、スイッチ、レバー

誤操作を予防する運転姿勢

運転技量評価アプリ

運転すること
移動することの楽しさを

Waku
Waku
drive



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

13 / 17

1つ目の Easy to buy は、

『Sライト』技術で、安全性をしっかり確保しながら、使う材料を減らし、軽くて環境にも優しいクルマをつくり、さらに『SDVライト』技術で、高性能な電装品や先進機能を、お手頃な価格でご提供します。誰もが手に取りやすく、必要十分な価値を備えた“ちょうどいい”クルマを目指します。

2つ目の Easy & Safety driveは

ステアリングやスイッチ、レバーなどの操作系は、必要十分な装備に絞り込み、直感的でわかりやすいコックピットを実現。また、正しい運転姿勢を保てる設計で、誤操作を予防します。

さらに、クルマがドライバーの『認知・判断・操作』を過不足なくサポートし、安全で快適な運転を支えます。

加えて、運転技量評価アプリを活用し、お客様ご自身の運転能力を客観的に把握することで、免許返納時期の見極めをサポートするなど、安全・安心なモビリティ社会に寄与する技術開発を進めていきます。

3つ目の WakuWaku drive は、

クルマは単なる移動手段ではなく、自分で操る楽しさを与えてくれる“相棒”です。ドライバー主体の運転を尊重し、意のままに操る喜びを、人生の中で少しでも長く味わっていただけるよう、安全・快適・経済性を高いレベルで両立し、日常の移動をワクワクする体験に変えていきます。

生活に密着したインフラモビリティ

価値観
こだわり



ライフ
スタイル



人生のあらゆるシーンに
寄り添うモビリティ

街や環境



ライフ
ステージ



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved. 14 / 17

クルマは、人の暮らしに寄り添い、人生そのものに寄り添う存在であり、生涯のパートナーです。

“サステナブルユース”という考え方は、まさにその想いを形にしたものです。

人生のあらゆる瞬間に寄り添い続けるHigh Valueな製品をお届けする。

それが、私たちが考える“本質価値の極大化”であり、これらは全てが「小・少・軽・短・美」の理念に紐づいた私たちの目指すものです。

「本質価値 極大化」への取り組み



SUZUKI

© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

15 / 17

次に社会全体の移動インフラを支える“新モビリティ”についてご紹介します。

まず1つ目は、配送です。

小型の自動配送モビリティで、荷物を自動で安全に届ける仕組みを実現し、物流の効率化や人手不足の解消に貢献します。

2つ目は、インフラ管制自動走行システムです。

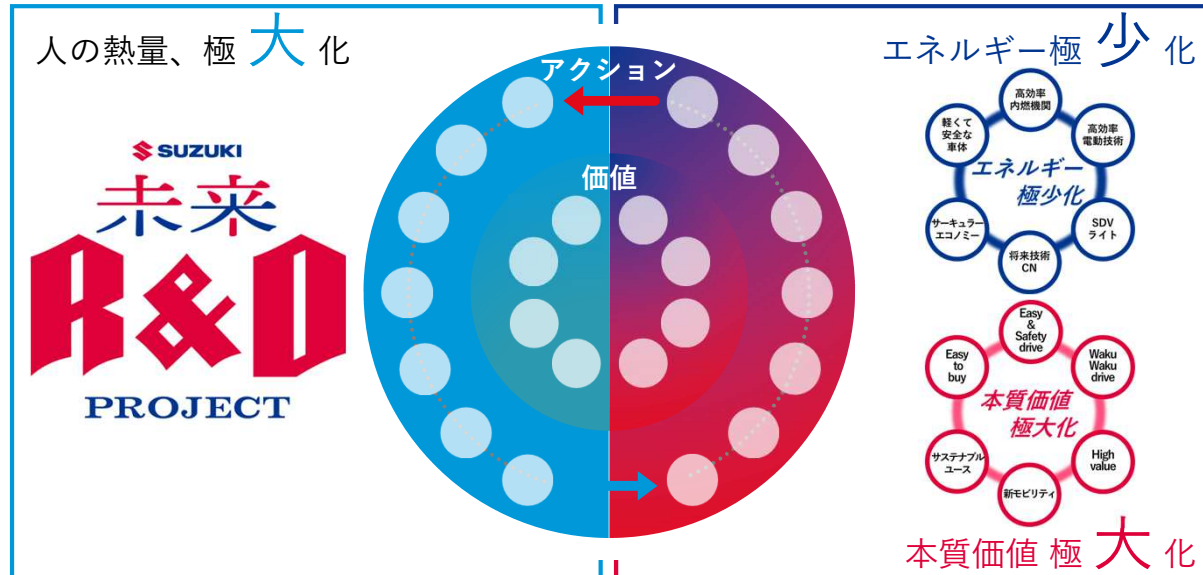
工場や港湾など限定エリアで、管制システムが頭脳になり、動く台車は低コストで自動運行を実現する仕組みです。部品や資材の搬送を効率的かつ安全に、そして少ない投資で生産性を飛躍的に向上させることを目指してシステム構築に取り組んでいるところです。

3つ目は、公共交通の新モビリティです。

GlydwaysやSkyDriveをはじめとする新しい交通手段を通じて、都市部から地方まで、誰もが便利に移動できる社会を目指します。

人とモノの移動をシームレスにつなぎ、より安全で効率的、そして持続可能な社会インフラを実現してまいります。

効率を極大化して技術開発に挑戦



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

16 / 17

ここまで、モビリティ社会の課題解決に向けたスズキの技術戦略をご説明してまいりましたが、これらを実現するには、もう一つ重要な課題が残っています。チームスズキが一丸となることです。

人の熱量を極大化する活動、スズキ未来R&Dプロジェクトで技術者たちの熱量を極大化し、チーム力を上げていく活動を進めています。技術部門に所属する若手から中堅のコアメンバー10名が主導して実行してくれています。本日、そのプロジェクトメンバーにも来てもらっていますので、この後、その活動をメンバーから紹介させていただきます。

By Your Sideで日々の移動における社会課題を解決する

～世界中の人々に移動の自由を～



© Suzuki Motor Corporation, 2025. All rights reserved.

17 / 17

スズキの技術戦略は、エネルギーの極少化技術で地球環境、資源課題を解決し、本質価値の極大化で人に寄り添う、人生のパートナーとなるモビリティをお届けする。

地球に寄り添い、人に寄り添う、
Right x Light Mobile Tech（ライトライト モビルテック）。

スズキは世界中の人々に移動の自由を提供しつづける会社であり続けたい、
Right x Light Mobile Tech（ライトライト モビルテック）これがスズキの技術戦略です。

今後のスズキにぜひご期待ください。

