



スズキ株式会社 技術戦略説明会2026

2026年9月25日

スズキ株式会社
代表取締役社長

鈴木 俊宏

皆さま、本日はお忙しい中、スズキ株式会社
「10年先を見据えた技術戦略説明会2026」に
ご参加いただき、誠にありがとうございます。

代表取締役社長の鈴木俊宏でございます。

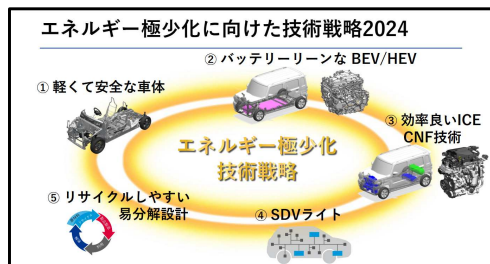
私からは技術戦略の振り返りと、取り組みの中で見えてきたこと、
そして今後の方向性についてお話しさせていただきます。

これまでの振り返り

2024

小・少・軽・短・美
エネルギー極少化

技術開発5つの柱
マルチパスウェイ



2025

エネルギー極少化

×

本質価値極大化

=

Right × Light
Mobile Tech



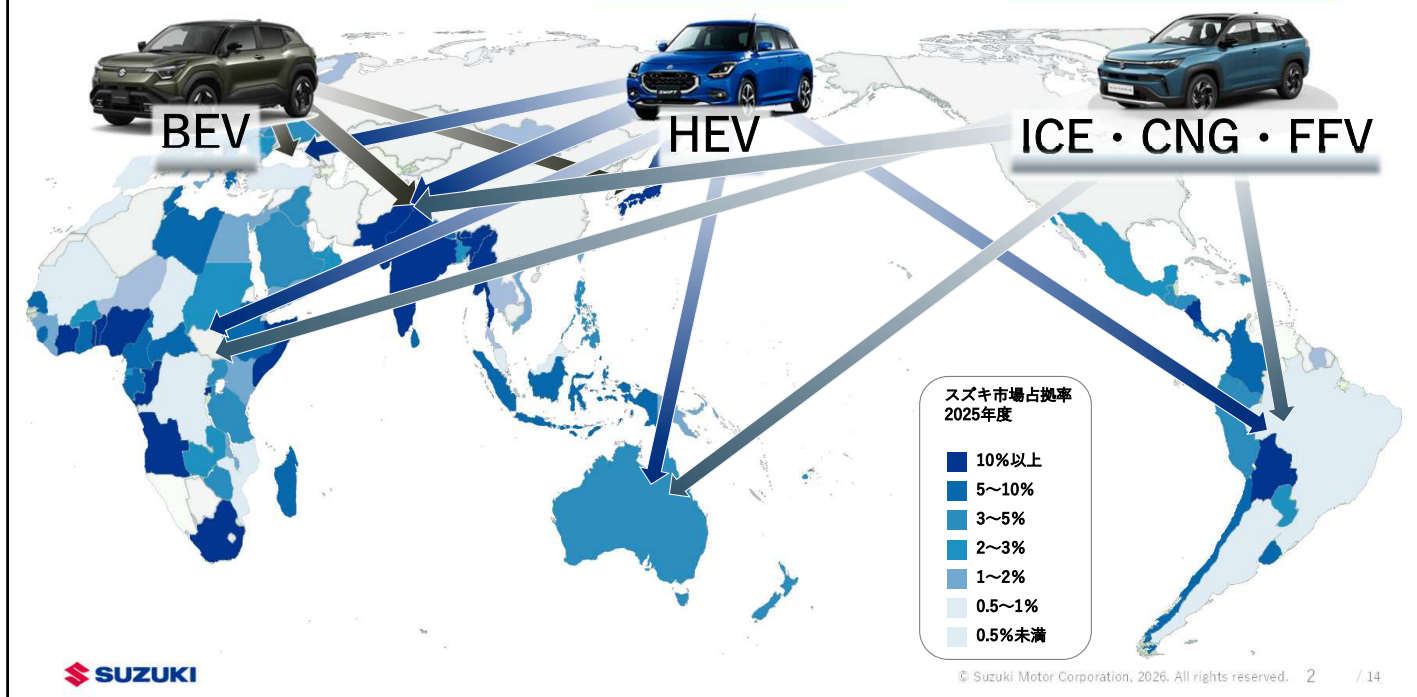
© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 1 / 14

2024年に、10年ぶりの技術戦略説明会を開催してから、今年で早くも3回目となります。

2024年は、地球環境、資源課題を解決する「エネルギー極少化」という技術哲学を掲げ、マルチパスウェイの考えを示しました。

また、2025年には、コーポレートスローガンの「By Your Side」のもとで、地球に寄り添う「エネルギー極少化」、人に寄り添う「本質価値極大化」について議論を重ね、その実現手段として生み出される技術を「Right × Light Mobile Tech」としました。

マルチパスウェイで地域最適を実現



そして現在、スズキは、マルチパスウェイの方針に基づき、国や地域ごとに異なる事情に合わせた商品を世界のお客様に提供しています。

それぞれの国や地域によって
発電構成、燃料事情、インフラの整備状況も違い、
どの動力源が最適かは国や地域によって異なります。

また、インフラも、燃料も、お客様の暮らしも、
少しずつ変化しています。
変わった時に、すぐに最適なものをお出しできる。
マルチパスウェイとは、その備えのことだと考えています。

スズキの戦い方

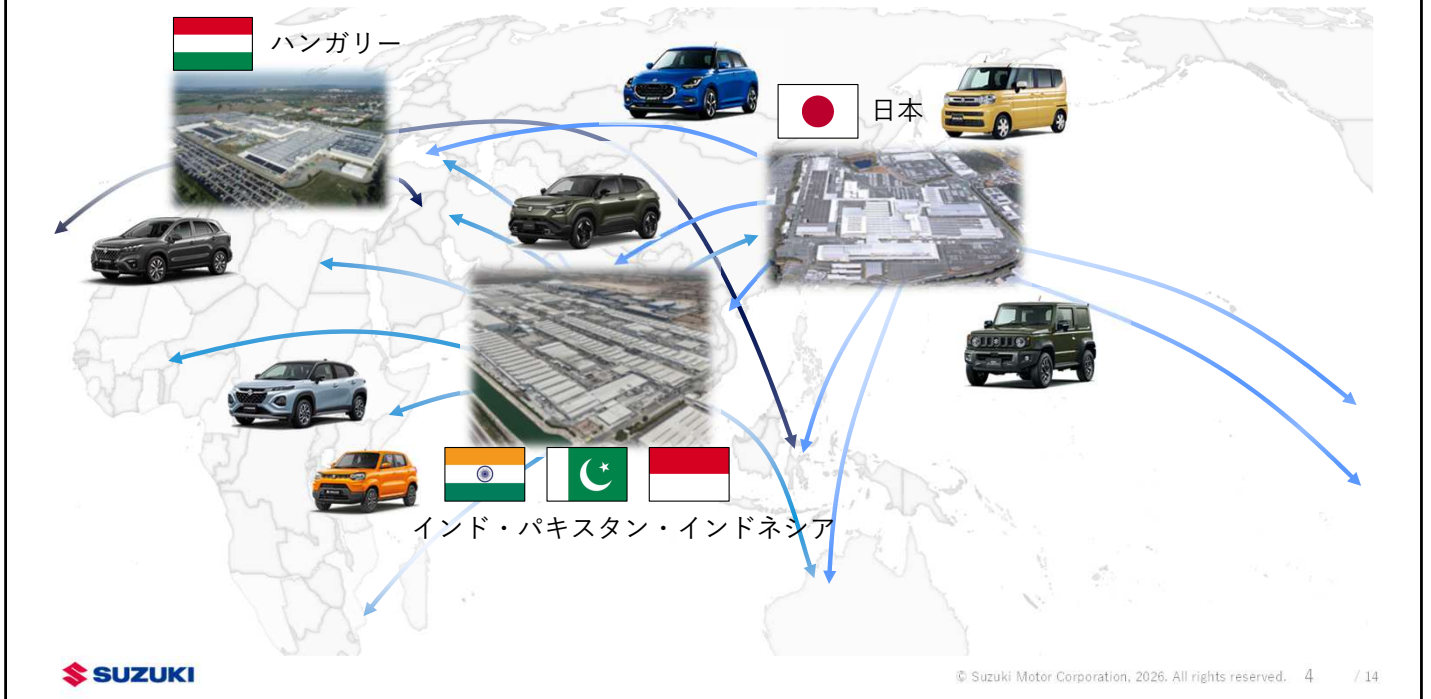


このマルチパスウェイを実現し続けるために、
私たちは独自の開発・事業の仕組みを進化させています。

日本のスズキでは
製品開発、量産開発に加えて、新技術・機能開発を行い、
その作り上げた技術をマルチ・スズキと共有し、
それぞれのお客様や市場に合わせて最適化した
製品開発、量産開発を行っています。

技術は共通に。商品は地域最適に。
これが私たちの考え方であり、スズキの戦い方です。

地域に根差したものづくり

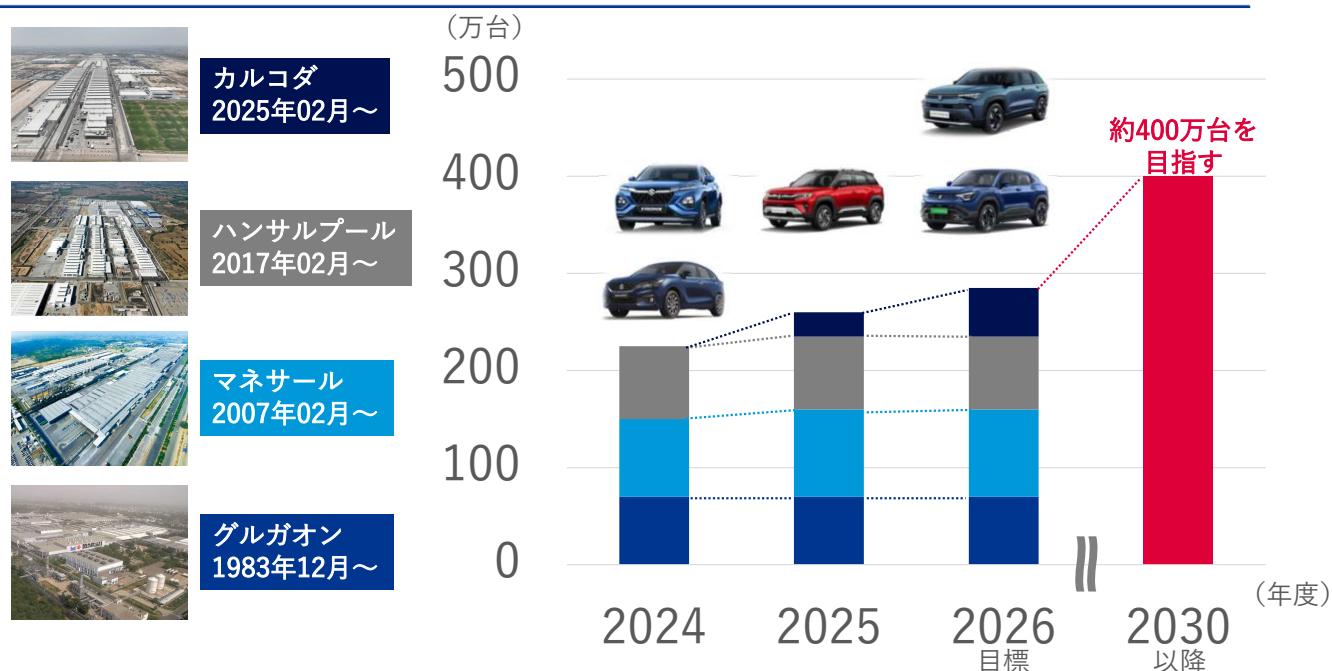


そして、商品は、お客様の一番近いところで作る。
これが基本の考え方です。

スズキは日本、ハンガリー、インドを中心としたアジア地域など、
それぞれの地域に生産拠点を持っています。

グローバルで生産する商品の強みを生かし、
世界のお客様にクルマをお届けする輸出拠点として位置づけることも
重要であると考えています。

インドでの生産能力



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 5

/ 14

インドは重要なグローバル生産拠点として、生産能力の増強を進めています。

日本で開発した技術を、地域に合わせた車両として仕上げ、インドはもとより、世界中のお客様へお届けする。

そのために、グルガオン工場、マネサール工場に続き2017年にはハンサルプール工場、2025年にはカルコダ工場を立ち上げ、能力を高めてきました。

インドでの生産能力は、これからも継続して強化し、2030年度以降、年間400万台を目指します。

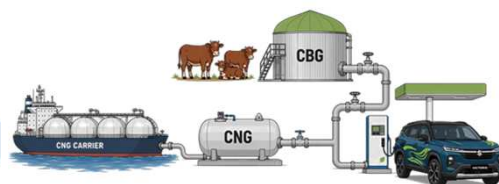
インドで進むバイオガス技術とバイオガス事業



ブカラ バイオガス・プラント



CBGは、
既存のCNGインフラへ
既存エンジンで使用可



2026年08月3基目 ビンチバディ
バイオガス・プラント開所式

© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 6 / 14

インドでスズキが果たす役割は、クルマを作る事だけではありません。
バイオガス技術を生かしたバイオガス事業もマルチパスウェイを進める上で
大切な取り組みです。

牛ふんなどから製造されるCBGは、
既存のCNG車やインフラをそのまま活用しながら、
カーボンニュートラル化を進めることができます。

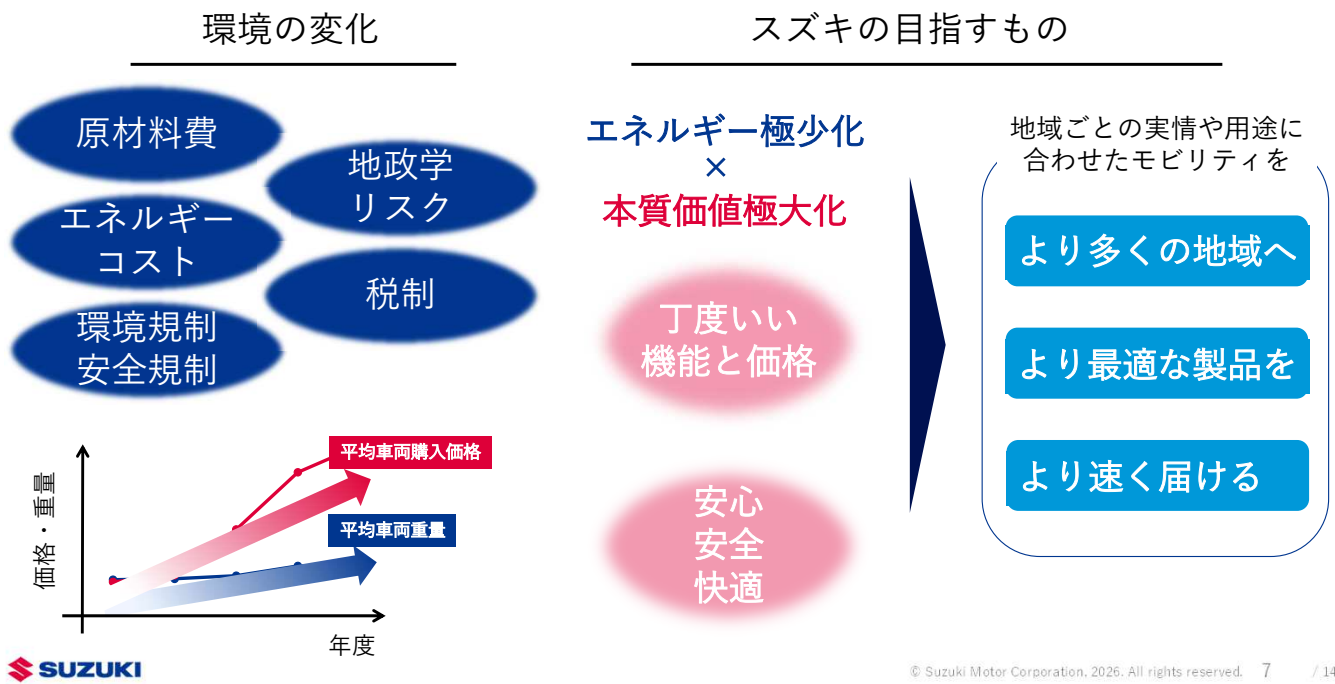
昨年は建設の計画をお話しましたが、
インドの全国酪農開発機構、及び乳業組合と協力し、この1年で3基のプラントが稼働を開始しました。

地域にある牛ふんから燃料と有機肥料を生み出す。
既に普及しているCNG車と組み合わせる。
構想としてお話ししてきたものが、地域の資源循環・経済を支える事業として動き始めました。

本年7月には、日本政府とインド政府が
インド全土にバイオガスプラント1,000基を導入するための
「日印CBGイニシアティブ」の立ち上げに合意しました。

私どもは、引き続きスズキらしいやり方で
バイオガス事業をリードしていきます。

環境変化と新たな課題



ここまで、過去2年の振り返りから、今まで取り組んできたこととお話しましたが、現在も自動車を取り巻く環境は大きく変化し続けています。

原材料価格やエネルギーコストの上昇、規制強化、地政学リスク、各国の政策に伴う税制など、自動車を取り巻く環境は大きく変化しています。

変化に合わせてクルマに要求される機能も多様化し、複雑になり、その結果として、5年前と比べて平均価格は約50%上昇し、車両重量は約10%重くなっています。

だからこそスズキは、本当に必要な価値は何か、本当に必要な機能は何か、お客様にとっての「丁度いい」とは何か。本質価値をこれまで以上に問い続けると同時に、環境の変化に応じたマルチパスウェイでエネルギー極少化を達成していく必要があります。

2030年に向けて、開発と生産を同時に変える

マルチパスウェイを実現しながら、より多くのお客様に製品を届ける

変化のスピードに負けない会社になる挑戦

開発

Right×Light
Mobile Tech

生産

SST
SUZUKI SMART FACTORY

新型車開発期間

開発効率

生産効率

半分

(2020年度比)

+ 30%

(2020年度比)

+ 50%

(インド マネサール工場比)



SUZUKI



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 8 / 14

そこで私たちは新たな目標を掲げました。

変化のスピードに負けない会社になるための挑戦として
新型車開発期間を半分にしながら、
開発効率を30%向上、
生産効率を50%向上させます。

これは単なる効率改善やコスト削減の話ではありません。

開発と生産が一体となり、
マルチパスウェイでエネルギー極少化を実現するために
重要な経営基盤強化を推進します。

私たちが変えるのは、開発の進め方そのものです。
前の工程が終わってから次の工程へ進むのではなく、
企画、設計、生産、品質、調達が最初から同じ目標を見ながら動き出す、
同時進行・並行開発へ進化させます。

また、長年培ってきた設計基準や評価ノウハウ、実車で得られた知見をデジタル空間で活用、
深化させ、開発そのものの効率も高めていきます。

さらに、共用モジュールを広げながら、モジュール化をさらに進化させることで、
開発から生産までを一体で最適化していきます。

それぞれが自分の仕事だけで完結するのではなく、全員が全体最適を考えて動く。
こうした取り組みにより、
開発期間半減、開発効率30%向上、生産効率50%向上を実現していきます。

チームスズキの輪



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 9 / 14

その目標を達成するために必要な力となるチームスズキの輪は、社内のいたるところにあります。

自分の担当範囲のことだけでなく、その先のお客様まで考える。
部分最適ではなく全体最適を追求する文化です。

営業、企画、設計、生産、さらにインド等のグローバルの仲間も含めた
グローバルチームスズキで、地域に合わせた最適な商品をつくり上げています。

技術を磨き、チームスズキでお客様価値へ仕上げる。

これが私たちの強みです。

チームスズキで作り上げた技術

展示有り

Right × Light Mobile Tech



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 10 / 14

本日、そのチームスズキの力で、作り上げた技術の一部を展示させていただきました。

SライトやSDVライト、新型ハイブリッドなどを始め、
強くて軽くて安全な車体から、資源を循環させるものづくりまで、
エネルギー極少化と本質価値極大化に向けて開発を進め、カタチになったものです。

一つひとつの技術だけでなく、それらを組み合わせて、
どのようなお客様価値を生み出しているのかといった視点で、ぜひご覧ください。

丁度いいEV 「e SKY」



SUZUKI

国内軽EV最 **少** の電費値 **97Wh/km**

少 ないバッテリーが丁度いい

車両重量が **軽** い **1030kg**

充電時間が **短** い
例えば50km走る分なら
急速充電で
5分

美 しい航続距離
一充電走行距離
310km

※記載の数値はいずれも
現時点のプロトタイプに基づく参考値です

© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 11 / 14

ここではその中でも、一つのクルマとしてカタチになった電動化技術についてお話いたします。

軽自動車を作り続けてきたチームスズキが作り上げたBEV車「e SKY」を、まもなくお客様にお届けします。

軽自動車を作り続け、磨き続けてきたスズキだからこそ分かる
日々の使い方や困りごとに向き合い、たどり着くことができた“丁度いい”EV。

高効率な電動技術、必要十分な電池、強くて軽くて安全な車体。
それが、お客様に本当に必要な価値に繋がります。

国内EV最小の電費値であることで、少ないバッテリーで丁度よく、
強靱なボディ構造で車両重量を軽く、
充電時間が短く美しい航続距離に達する、
小・少・軽・短・美を表した、
スズキが考える軽自動車にふさわしい「丁度いいEV」の一つの答えです。

チームスズキ e SKY開発秘話



一つの画期的な技術ではなく、知恵と工夫の積み重ね

※記載の数値はいずれも
現時点のプロトタイプに基づく参考値です



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 12 / 14

チームスズキを象徴する取り組みとして、「e SKY」の開発秘話を、ひとつご紹介します。
ひとつ前のスライドでお示した一充電走行距離310km、実は、開発初期の一充電走行距離の試算は230km程度でした。

しかし私たちは考えました。

ICEの軽自動車を使われてきたお客様が軽BEVへお乗り換えになるにあたって、本当に230kmでご安心頂けるのだろうか、もっと延ばせないだろうか。

そこで掲げた合言葉が、「1アイテムで1km延ばす × 100個」です。そして、チームスズキのひとりひとり、全員が取り組みました。

例えば、タイヤの転がり抵抗を下げながら、背反する性能も向上させるためにサスペンションの特性を見直す。

LEDの個数を減らして消費電力を下げる一方で、導光板の工夫で見え方、見栄えは変えないようにする。小型モーターでも気持ちよく走れるよう、ギヤ比を最適化する。

一つひとつは小さな改善ですが、設計、生産、品質、調達など、部門の壁を越えて知恵を出し合いながら積み重ねました。

その結果、一充電走行距離は230kmから310kmまで延ばすことができました。

これは一つの画期的な技術によるものではありません。自分の担当範囲だけで完結するのではなく、部門を超えて全体最適を追求した結果です。

私たちは、この開発プロセスそのものが、チームスズキの強みだと考えています。

チームスズキ CNチャレンジ

Team
SUZUKI
— CN CHALLENGE —

社内公募でメンバーを選出



SUZUKI

マフラー/排気管：環境配慮型チタン TranTixxii®・Eco

バッテリー：LFPバッテリー

カウル、艀装類：天然素材 Bcomp®

燃料：100%サステナブル燃料 Excellium Racing 100



オイル：バイオ由来ベースオイル

ドライブチェーン：カーボンブラックフリーのシール材使用

タイヤ：再生資源・再生可能資源比率向上

前ブレーキ：熱処理廃止鉄製ディスク/ロードストパッド

© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 13 / 14

チームスズキを象徴するもう一つの取り組みが、CNチャレンジです。

本年度も、部門を越えて集まったメンバーが知識と経験を持ち寄り、
7月5日(日)の鈴鹿8時間耐久ロードレース・エキスペリメンタルクラスに挑み、完走しました。

2026年 CNチャレンジ公募メンバーの所属部門

チームでの役割	事業所	所属部	所属課
コーディネータ補佐	本社	四輪車体技術企画部	テアダウン解析課
タイヤ管理	本社	技術戦略本部	鋳鍛造金属材料課
タイヤ管理	本社	生産本部	樹脂二輪船外機生技課
給油・燃料管理	本社	生産本部	生産物流課
給油・燃料管理	相良	四輪車両運動技術本部	相良・竜洋車両評価課
給油・燃料管理	竜洋	品質保証本部	竜洋・都田評価課
タイム管理	都田	二輪事業本部	電子制御課
サインボード	本社	品質保証本部	パワートレイン品質課
サインボード	本社	人財開発本部	新卒採用課
ライダーヘルパー	都田	二輪事業本部	二輪原価管理課
ライダーヘルパー	本社	四輪車両技術本部	強度性能実験課
チームカメラマン	都田	二輪事業本部	燃料タンク設計課
広報	都田	二輪事業本部	二輪営業欧州・北米・大洋州課
広報補佐	都田	二輪事業本部	二輪営業アセアン課



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 14 / 14

チームスズキCNチャレンジには、ご覧の通り、四輪車体技術・生産・人財開発本部といった普段レースに関わっていない14名のメンバーが公募によって、二輪チームに参加し、ライダー以外は全員社員というチームを構成し、レースに臨んでいます。

カーボンニュートラルに向けた技術開発も部門の垣根を越えて着実に進めています。

技術と知恵を組み合わせ、みんなでより良い答えをつくる。
これがチームスズキです。

今後も、マルチパスウェイで、お客様にとっての“丁度いい”をチームスズキで、次々にご提供する計画です。

これからのスズキにご期待ください。



それでは、引き続きまして技術統括の加藤より、
具体的な技術についての説明をさせていただきます。

ありがとうございました。



スズキ株式会社 技術戦略説明会2026

2026年9月25日

スズキ株式会社
取締役副社長 技術統括 加藤 勝弘

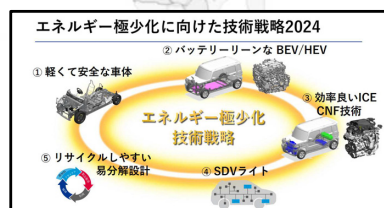
技術統括の加藤勝弘でございます。
私からは、具体的な技術についてご説明いたします。
どうぞよろしくお願いいたします。

これまでの振り返り

2024

小・少・軽・短・美
エネルギー極少化

技術開発5つの柱



2025

エネルギー極少化

×

本質価値極大化

=

Right x Light
Mobile Tech

2026

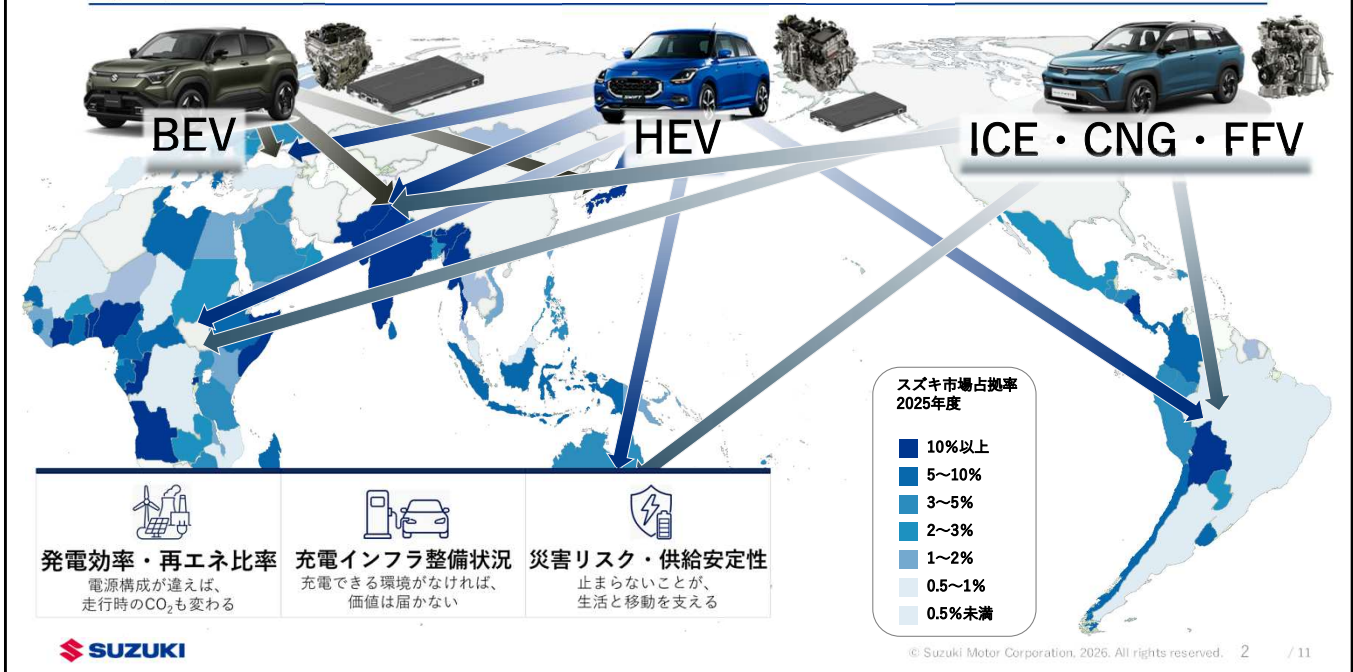
本日ご説明



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 1 / 11

昨年は、エネルギー極少化の進捗と共に次世代のモビリティ社会を考えた時に
お客様が求める本質価値を極大化していく技術の総称として「Right × Light Mobile Tech」
をお伝えしました。

小・少・軽・短・美 地域の実情や用途に合ったモビリティを



国や地域によって、発電効率、再生可能エネルギーの比率、充電インフラの整備状況、災害リスクやエネルギー供給の安定性は大きく異なります。

だからこそ、同じシステムを一律に展開するのではなく、それぞれの地域やインフラの実情に合ったモビリティを提供する必要があります。

例えば、再生可能エネルギーや充電インフラを十分に活用できる地域ではBEVを展開します。地域によってはエネルギー事情に加え、大気汚染への対応や各国政府が掲げる環境政策なども重要な要素となります。

そうした地域ごとの課題に応じて、BEV、HEV、CN燃料車を適切に組み合わせ、最大の環境貢献を目指していきます。

地域最適は技術だけの話ではありません。

必要とされるモビリティを、その地域でつくり、その地域で使っていただく。

輸送に伴うエネルギーやコスト、供給リスクを低減する「地産地消」も重要だと考えています。

小・少・軽・短・美 地域の実情に合ったエネルギーを使う：電気

再生可能エネルギーや充電インフラが十分活用できる地域では「電気エネルギー」<sup>展示有り
が有利</sup>

電池

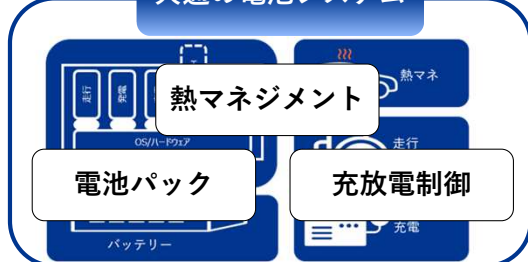


バッテリーリーン × 共通の電池システム × **地産地消**

お客さまの普段使いに「丁度いい」航続距離
バッテリーリーンを徹底的に両立

自社開発

共通の電池システム



+

地域ごとに最適な調達先から 用途に最適な電池選択



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 3 / 11

まず電動車の技術についてお話しします。

電池パックや熱マネジメント、充放電制御などの電池システムは自社開発し、共通化します。その上で、日本、インド、欧州など地域や用途に最適な電池を選び、最適な調達先から入手できるようにします。

また、スズキは軽いクルマづくりを得意としているからこそ、必要な性能を小さな電池で実現できます。

お客様の使い方に合わせて必要十分な電池容量を追求し、資源使用量や車両重量を抑えるバッテリーリーンを進めていきます。

電池システムは共通化しながら、地域ごとに最適な電池を選択できる柔軟性も確保する。これがスズキの電池戦略です。

少軽短美 地域の実情や用途に合った **小さく丁度いい** 電動化技術

展示有り

次期
e Axle



X in 1 × 重希土類フリー × 地産地消
小さく・軽く・安く・効率良く一括企画で大小2仕様で全体をカバー

e 4WD



BEV/HEV共用
大・小2仕様で全体をカバー

	軽・Aセグ	B・C・Dセグ
e Axle	70kW	130kW
e 4WD	10kW	30kW

軽

次世代
HEV

小型

48V P2で、軽に丁度いい電動化
燃費向上と上質な加速を両立。
(約15%CO₂削減(2022年比)…1万km走行でCO₂150kg低減)
軽の使い勝手と価格を崩さずに、電動化の価値を届ける。

シリーズHEV 外部充電機能を追加
電池を丁度いいサイズへ **REEVライト・PHEVへ**

燃費向上と小型車に求められる加速を両立
(約29%CO₂削減(2022年比)…1万km走行でCO₂300kg低減)



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 4 / 11

続いて電動車のパワートレインについて

軽EVであるe SKYに搭載するe Axleは、3 in 1で、我々の調べでは最小のサイズです。ここで培った技術を基に、次世代の軽Aセグメント向けは、3 in 1と同じサイズで6 in 1に進化させます。

さらに、BCセグメント向けには軽Aセグメント用に対して体積増をわずか約10%に抑え、小さく、軽く、安く、効率の良いe Axleを実現します。

基本構想を同じにした大小2つの仕様で、軽からDセグメントまでカバーします。さらに、地政学リスクの回避と将来のリサイクル性向上に向け、モーターの重希土類フリーに取り組めます。

降雪地域などでのご使用に役立つ四駆システムe 4WDは、BEVとHEV共用として開発を進めており、こちらも大小2つの仕様を軽からDセグメントまでカバーします。

BEVとHEVで、基本設計や部品を共通化し、双方に効率よく展開するとともに、生産設備を共用することで、新たな投資を抑えます。

設計思想や基盤技術は世界で共有しながら、調達と生産は地域の市場規模や生産台数に合わせて最適化していきます。

次世代HEVは、車両セグメントに応じて電動化システムを最適化します。

軽自動車には、燃費・動力性能・コストを高次元で両立する新型ハイブリッドを採用し、ICEに対してCO₂を15%低減します。

小型車向けに燃料で発電し、モーターで走るシリーズHEVを準備していますが、さらにこのシリーズHEVをベースに外部充電機能を追加し、丁度いいサイズのバッテリーとし、ライトなレンジエクステンダーへ進化させていきます。

過大なバッテリーを積まないけれども電池の残量を気にせず走れるREEVライトへと進化させていきます。

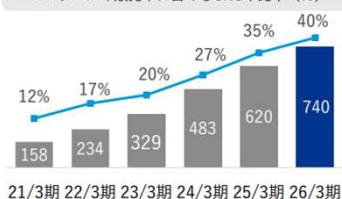
これらを個別に開発するのではなく、中核となるプラットフォームや基本設計を共通基盤化で一括して企画し、ファミリーとして開発していきます。

少軽短美 地域の実情に合ったエネルギーを使う：CNG/CBG

インドにおいてカーボンニュートラルへの途上では「CNG/CBG」が有利

展示有り

インドでのマツダスズキCNG車の販売台数（千台）
マツダスズキ販売車に占めるCNG車比率（%）



なぜCNG・CBGなのか？

<年間10,000km走行>
ガソリン車比
※CO2削減：△155kg差/台
（74万台⇒11.5万ton_co2）
※燃料代：約△40%差/台
（△約27,000円）

CBGは、
既存のCNGインフラへ
既存エンジンで使用可



荷室を占有していた
CNGポンペを床下へ

従来のCNG車をさらに進化

重量：△40kg（ポンペの樹脂化）
荷室容量：+100ℓ（床下ポンペで）



樹脂ポンペ



新型ビクトリスではCNGタンクをアンダー
ボディに搭載し荷室空間の快適性を実現
画像引用：MSLホームページ
（<https://www.marutisuzuki.com/arena/victoris>）



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 5 / 11

電気だけでなく、地域のエネルギー事情に合った燃料を活用することも重要です。
バイオエタノールへの対応に加え、インドをはじめとする地域でインフラが整っているCNG、
そしてスズキがインドで事業を進めるバイオガス、CBGにも注力していきます。

インドでは、CNG車が販売の約4割を占めています。年間1万km走行した場合、ガソリン車
と比べて1台当たり約155kgのCO₂を削減でき、燃料代も約40%抑えられます。
さらに、牛ふんなどから製造されるCBGは、既存のCNG車やインフラをそのまま活用しながら、
カーボンニュートラル化を進めることができます。

一方で、従来のCNG車には、ポンペが荷室を大きく占有するという課題がありました。
そこで、新型ビクトリスでは、ポンペを荷室から床下へ移し、荷室容量を100L拡大しました。
さらに、従来約60kgだった鉄製ポンペを約20kgの樹脂製とすることで、約40kgの軽量化
を目指しています。

現在のCNG車は、航続距離の観点から、ガソリンとCNGを併用するバイフューエルシステム
としていますが、
CNGだけで走るモノフューエル化としてシンプルな仕組みでお客様にお届けできるよう検討
を進めています。
加えて、CNG・CBGの可能性を最大限に引き出すため、内燃機関そのものの高効率化にも
取り組んでいます。

少軽短美 高効率内燃機関で使うエネルギーを **少** なく

展示有り

性能と燃費を両立させる次世代DITCエンジン

「エンジンの損失を極限まで削る」技術で**熱効率50%へ**

冷却損失

高EGR・リーン燃焼

排気損失

廃熱回収・熱マネジメント
高圧縮比化・高速燃焼



機械損失

低粘度オイル
ナノカーボン材料
補機損失低減

ポンピング損失

ミラーサイクル



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 6 / 11

使うエネルギーそのものを減らす、内燃機関の徹底した高効率化が重要です。
最新の「Z12E」で培った技術をベースに、現在の熱効率40%領域をさらに拡大するとともに、その先の熱効率50%に挑戦しています。

私たちが目指すのは、一つの革新的な技術による飛躍ではありません。
冷却損失、排気損失、機械損失、ポンピング損失を一つずつ徹底的に改善し、性能と燃費を両立することで、究極の高効率エンジンを目指します。

さらに、インドをはじめとする成長市場に向けて、高効率と力強い走りを両立するDITC、次世代の直噴ターボエンジンの開発も進めています。

一つひとつの損失を減らし、一滴の燃料、一つの熱エネルギーも無駄にしない。
そんな愚直な積み重ねによって、エンジンの可能性をさらに引き上げていきます。

少軽短美 使う材料も少なく、走りも軽やかに

安全・安心を追求した軽量化

衝突エネルギーのコントロール

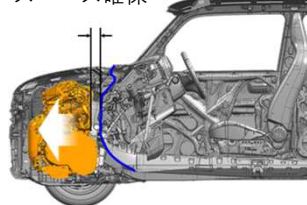
展示有り

車両全体の最適解



SUZUKI

スペース確保



衝撃を受け止めずに、重量物を乗員からどう逃がすかを考えてエンジンと乗員の間に変形スペースを確保

1部品1部品の地道な積み上げ



拡大

10mm



12mm

約1g軽量化

© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 7 / 11

さて、どれだけ効率の良い電動化技術や内燃機関技術を開発しても、車両そのものが重くなってしまえば、エネルギー消費は増えてしまいます。一方で、安全要求は年々厳しくなっています。従来の考え方で安全性能を高めようとすると、車体骨格の強化によって、重量やコストが増加します。

そこで私たちは、2030年以降を見据え、安全性能を高めながら、車を重くしない方法を追求しました。車体、パワートレイン、電装、生産技術に加え、二輪、四輪、船外機の部門を越えて議論し、過去のモデルや先人の知恵にも学びながら、車両全体の最適解を考えました。「衝突エネルギーのコントロール」です。

単純に車体を強くするのではなく、エンジンと乗員の間に十分な変形スペースを確保する「衝突ストロークの最適化」によって衝撃をコントロールし、安全基準を満たしながら重量増を抑えます。

そのために、エンジンを前方に配置するなど、各部門が互いに知恵を出し合い、構造やレイアウトを車両全体で最適化しました。さらに、材料や一つひとつの部品、仕様まで見直すことで、2030年に向けた100kgの軽量化に目途をつけています。将来のアイデアまで含め、最大120kgの軽量化も検討しています。

強度が必要な部分は、変形の限界が高い高張力鋼板を使用して板厚が薄くてもより高い強度を確保します。

剛性は板厚に比例しますので、形と構造の工夫で高い剛性を確保します。

通常の鉄板で強度270MPaに対して、高張力鋼板は強度1,470MPaです。

同じ力を加えると、通常の鉄板は変形が残るのに対し、高張力鋼板には残りません。これは、元に戻れなくなる変形の限界が異なるためです。

展示コーナーにこの2つを用意していますので、後ほど強度の違いを体感していただければと思います。

もう1つ、ほんとに小さいことですが、ボルトの見直しも行っています。
もともとは二輪車、船外機ですでに採用していた技術で、M8ボルトの頭を小さくすることで、約1gの軽量化を実現しています。
車では2,000本以上のボルトを使っていますので、たかが1g、されど1gです。
こうした既成の構造見直しや材料置換のみならず、ボルト1本に至るまで1部品1部品地道な軽量化も行っています。

スズキが追求する軽量化は、走行時のエネルギーを少なくするだけでなく、車両に使用する鉄・アルミ・樹脂・電池材料そのものを少なくし、限りある資源を有効に使う取り組みです。
これは日本成長戦略が掲げる資源・エネルギー安全保障や重要鉱物への依存低減にも貢献する技術だと考えています。

小少軽短美 交通事故死者数を極限までなくしたい

安全を追求し、丁度いい価値を提供する電装品

展示有り

- ・インドは世界一交通事故死者数が多い(17.7万人@2024年)
- ・スズキはインドで最も多く自動車を販売している(シェア40.6%@2024年)
- ⇒スズキが世界の交通事故死者の低減に最も影響力がある

Chart 1.1: Trends in number of accidents, fatalities and persons injured: 2020 to 2024



引用元: Road Accident in India - 2024@Government of India, Ministry of Road Transport and Highways

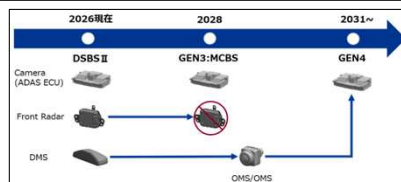
ADAS安全機能を全車標準装備へ

交通事故死者数減に貢献



DMS/OMS 一体カメラを ADAS に統合

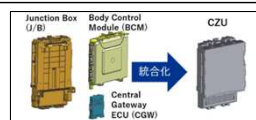
全車標準装備し車両価格の上昇を抑制



コントローラ類の統合 X in 1

CZU(世界最小・最軽量・最廉価クラス)

コスト△30%、重量△15%(従来比)



© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 8 / 11

ここまで、安全で軽い車体の実現についてご説明しました。

しかし、車体の進化だけで交通事故の課題をすべて解決できませんので、事故そのものを減らすことにも取り組みます。

特にインドでは、2024年に17万7千人が交通事故で亡くなっており、人口当たりの死亡率は、日本の約6倍です。インドにおける事故の大半は、先進運転支援システム(ADAS)によって軽減できる可能性があり、安全技術を普及させることに大きな社会的意義があります。

しかし、高価な先進運転支援システムを一部の高級車に搭載するだけでは、社会全体の事故削減にはつながりません。

多くのお客様に使っていただくため、スズキは「SDV Right」の考え方にに基づき、お客様にとって本当に必要な機能を見極めながら、インドの交通事情に合った「ちょうどいいADAS」を、普及価格帯を含むすべてのクルマへ展開していきます。

衝突被害軽減ブレーキや車線逸脱抑制などの安全機能は標準装備とし、快適機能は必要なお客様が選べるようにします。

そして、この「全車展開と高いコストパフォーマンス」を机上の空論で終わらせず、技術の力で具体的に実現していきます。

例えばシステム構成においては、高解像度カメラとAIチップを採用して段階的に統合を図り、フロントレーダーの削除や、DMS/OMSカメラのADASシステムへの統合を進めています。同等以上の安全性能を維持しながら、全車展開を見据えた大幅なコスト削減を実現します。

また、10年先を見据えた次世代電子プラットフォームでは、通信、電源分配、ボディ制御の機能を「Central Zone ECU」に集約し、コストを約30%、重量を約15%低減します。

SDV Rightの考えのもと、本当に必要な機能を見極め、統合できるものは徹底して統合する。スズキは、安全で軽い車体による「衝突時の安全」と、ADASによる「事故を起こさない安全」の両面から、お客様の命を守り、安全なモビリティ社会の実現に貢献していきます。

少 軽 短 美 美しい地球を守りたい

材料技術で地球資源も極少化

展示有り

モノマテリアル化を推進 フロアマット原材料に係るCO₂排出量を70%削減



違う素材



Allポリエステル

同じ素材

量産技術

フロアマットの原材料製造に係るCO₂排出量



同じ素材で違う質感を再現



SUZUKI

© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 9

/ 11

続いて、材料技術による地球資源の極少化、そしてサーキュラーエコノミーの実現についてお話しします。

日本成長戦略においても「資源・エネルギー安全保障」は極めて重要なテーマです。スズキは、軽量化による省資源化だけでなく、リサイクルしやすい易分解設計や再生材の活用、さらに電池のリユースなどを通じ、サーキュラーエコノミーの実現に取り組んでいます。また当社では毎年、材料技術や生産技術の社内展示会を開催し、資源循環や環境負荷低減に向けたさまざまな開発テーマを共有しており、今年も、モノマテリアル化、易分解設計、リサイクル材活用など、サーキュラーエコノミーの実現につながる幅広い取り組みがありました。

その中での代表例としてフロアマットのモノマテリアル化を紹介します。

従来は異なる素材が組み合わされていたフロアマットを、すべてポリエステル素材で統一する「Allポリエステル」へと進化させました。

これにより、解体やリサイクルの手間をなくすだけでなく、フロアマットの原材料製造に係るCO₂排出量を約70%削減することに成功しています。

さらに、生産工程で発生する端材を再び原料として活用する取り組みや、将来的には使用済みフロアマットを回収し、新たなフロアマットへ生まれ変わらせる水平リサイクルの実現も目指しています。

このほかにも、塗装や表皮を同種の方法へ置き換えるなど、分解・リサイクルしやすい材料設計を進めています。

小さい軽短美 美しい地球を守りたい

オンボードCO₂回収技術で、資源としてCO₂を活用

展示有り



CO₂資源

農業利用

材料利用



※ビニールハウスはCO₂添加が必要。
現状、灯油燃焼などで賄っている

20km走行で約50%CO₂回収

※20km走行：CO₂約2kgのうち、その半分の約1kgを回収

CO₂の資源利用事例

- ・燃料
- ・化学品・樹脂原料
- ・セメント原料

SUZUKI

© Suzuki Motor Corporation, 2026. All rights reserved. 10 / 11

続いて、カーボンニュートラルのその先を見据えた、「カーボンネガティブ」の取り組みについてご紹介します。

私たちが開発を進めているのが、軽トラック「スーパーキャリイ」をベースにした移動式CO₂回収システム、「CARBON CAPTURE CARRY」です。

車両から排出されるCO₂を、クルマに搭載した小さな装置で効率よく回収し、近隣のハウスでの農作物の成長促進へと有効に活用します。

さらに、カーボンニュートラル燃料と組み合わせることで、「排出する量を、回収する量が上回る」、まさにカーボンネガティブを実現するというチャレンジです。

技術開発のポイントは、小さな装置で多くのCO₂を回収・利用できるようにすることです。

排気ガス中の水分を効率よく除去する吸湿材と、CO₂を高効率かつ低コストで回収する吸着材を搭載し、走行中のCO₂を安定して回収できるシステムを目指して開発しています。

具体的な効果の一例として、1日20km走行した場合、車両から排出されるCO₂約2kgのうち、その半分の約1kgを回収します。

カーボンニュートラル燃料を使ったクルマが回収したCO₂を農業用ハウス等で有効利用し、灯油消費量の削減効果なども合わせることで、環境への貢献と農家の経済的なメリットを両立します。

走りながらCO₂を回収し、地域の農業で活用する。スズキは、モビリティと農業をつなぐ実践的な技術によって、カーボンネガティブに挑戦していきます。

お客様が求める価値とスズキの技術戦略のマッチング



ここまで、私たちが進める具体的な技術戦略の数々をご紹介してきました。

スズキが一貫して大切にしているもの。

それは、背伸びをした過剰な技術ではなく、お客様の暮らしや地域の実情に寄り添い、本質価値を極大化させながら

地球の資源とエネルギーを極限まで小さく、効率よく使い切るという姿勢です。

私たちが掲げる「Right × Light Mobile Tech」。

それは、地球環境と資源の制約という大きな課題に対し、

ものづくりの原点である「小・少・軽・短・美」の思想を磨き上げ、

世界中のお客様に「丁度よく、本当に価値のある移動手段」をお届けし続けるという、私たちの強い決意そのものです。



スズキはこれからも、チームスズキ一体となって技術開発を進めていきます。

今後のスズキにご期待ください。
本日はご清聴ありがとうございました。