



Bharat Mobility Global Expo 2025にて公開された
スズキ初のバッテリーEV「e VITARA」

リリース



IR資料

2025年2月
スズキ株式会社

1. 技術戦略2024	3
2. E S G	16
環境	22
社会	35
ガバナンス	45
3. 足元の業績	51
日本	53
インド	54
アジア(インド除く)/ 欧州・その他地域	65
二輪事業	67
2025年3月期 第3四半期決算	69
通期業績予想	74

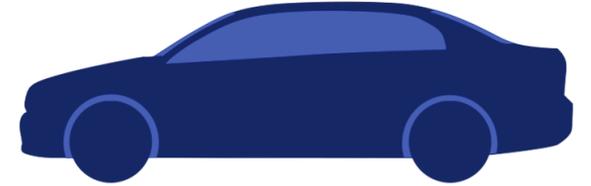
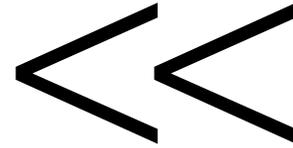
1. 技術戦略2024



エネルギーの極少化

by 小・少・軽・短・美





スズキ平均

業界平均



892 kg

車重△200kgで

1,261 kg

・製造時△20%



941 kg

・走行時△ 6%

1,133 kg



1,204 kg

エネルギー削減

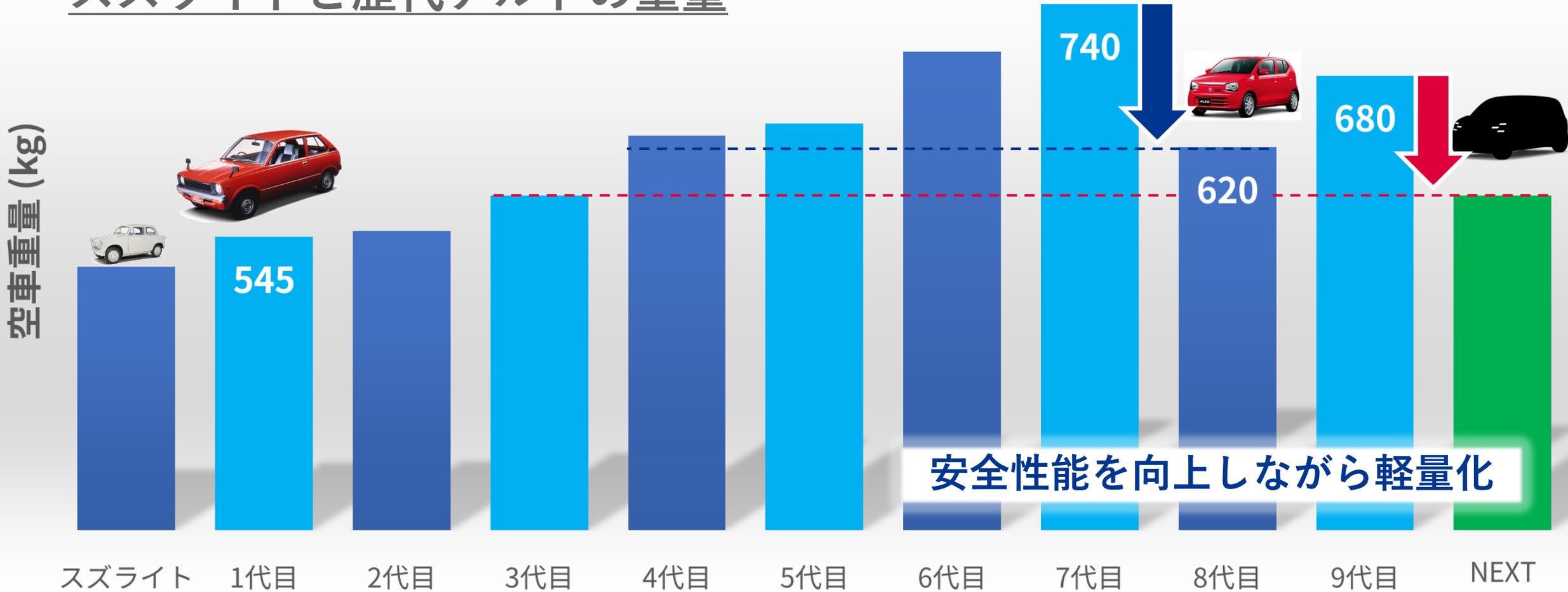
1,525 kg

乗用車の業界平均とスズキ平均の車重比較（販売加重平均）

日本：国土交通省の「自動車燃費一覧 令和6年3月」に掲載された全ガソリン乗用車(普通・小型・軽)の車両重量の中間値の平均
欧州：2022年のCO2規制の認可値を基に算出
インド：2023年インド政府公表値（2021年度）を基に算出

※空車重量は各モデルを代表するグレードの諸元値

スズライトと歴代アルトの重量



電池：少
燃料：少

充電エネルギー：少

動かすエネルギー：小

モーター：小
エンジン：小

小・少・軽・短・美
のうれしさ

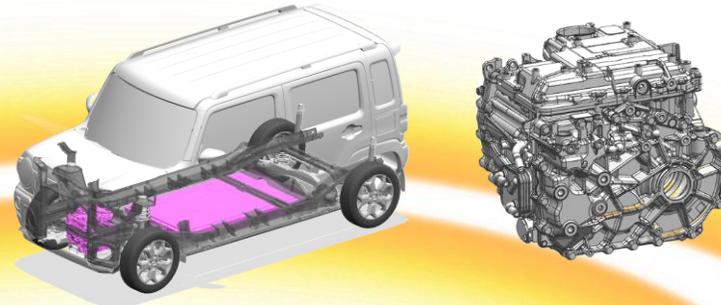
リサイクル負担：小

使う材料：少

衝突エネルギー：小

製造エネルギー：少

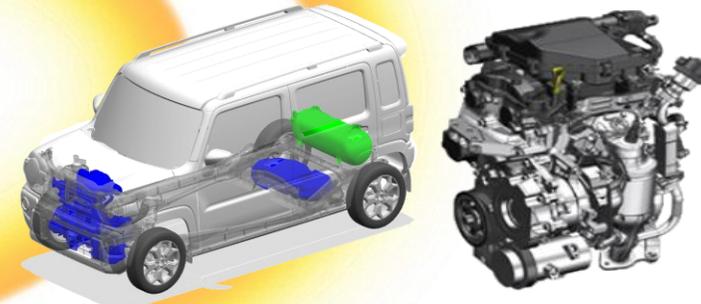
② バッテリーリーンな BEV/HEV



① 軽くて安全な車体



③ 効率良いICE
CNF技術

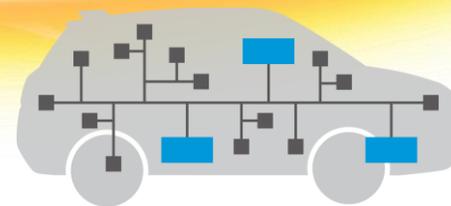


エネルギー極少化
技術戦略

⑤ リサイクルしやすい
易分解設計



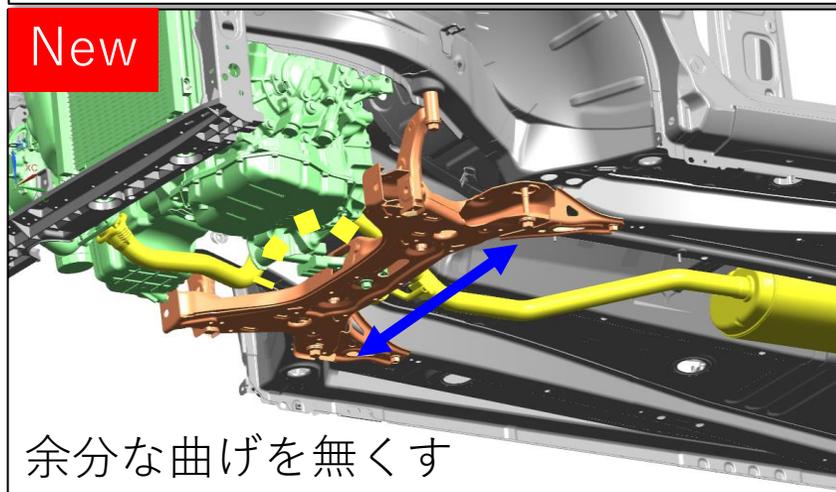
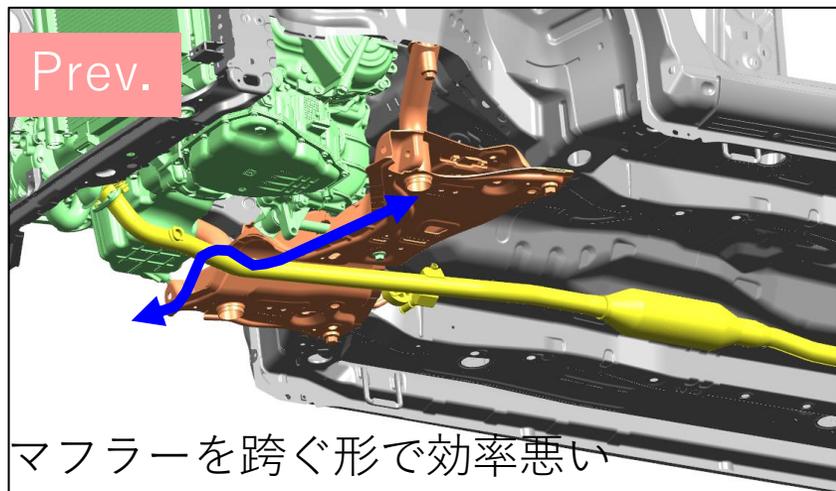
④ SDVライト



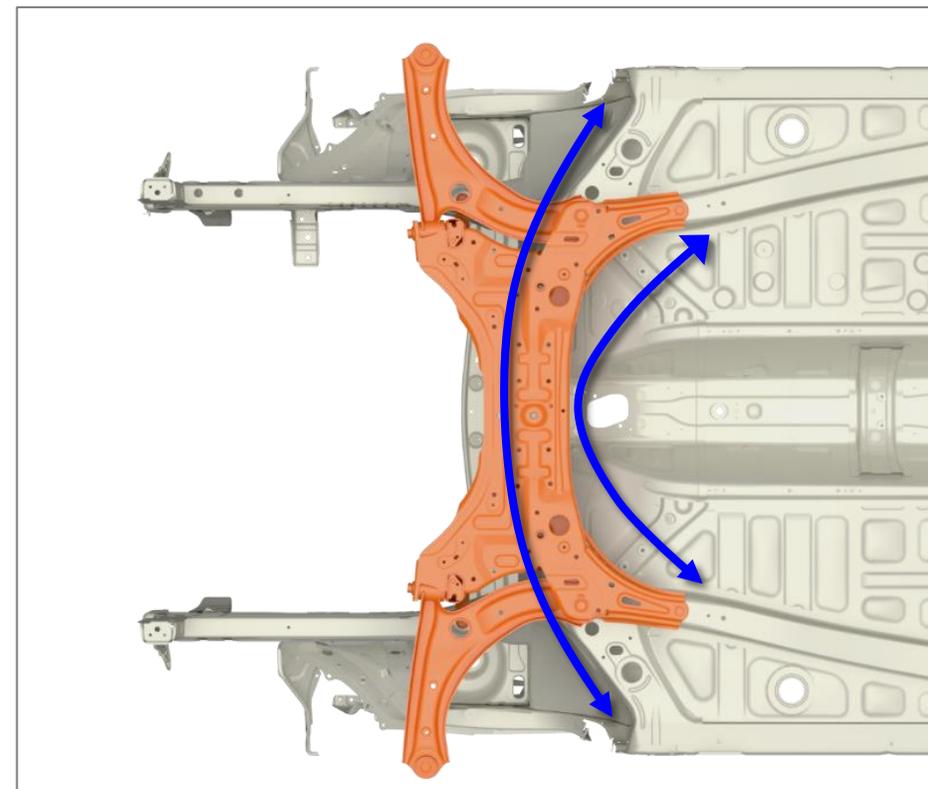
① 軽くて安全な車体：軽量プラットフォーム(HEARTECT)

>> 全社団結、譲り合い（中小企業型経営）

マフラーとサスペンションフレーム関係見直し → ● 効率的な荷重伝達

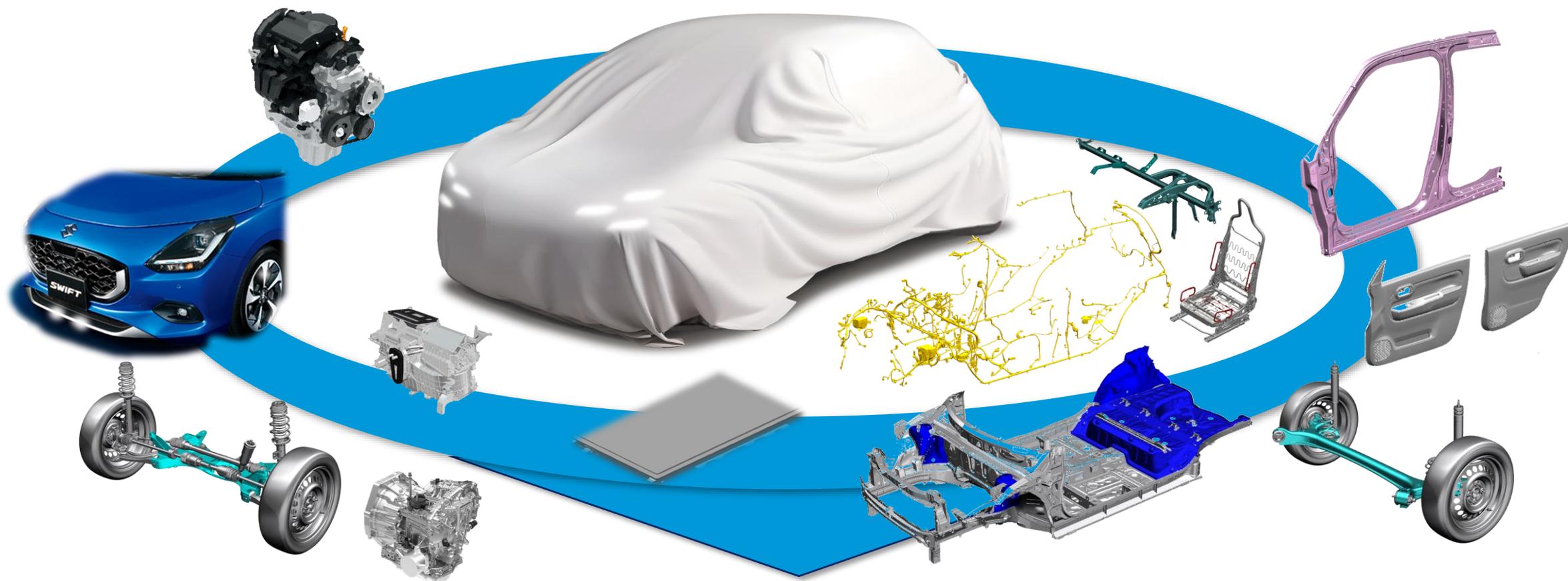


● サスペンションフレームを車体骨格部材に



① 軽くて安全な車体：軽量へのさらなる挑戦

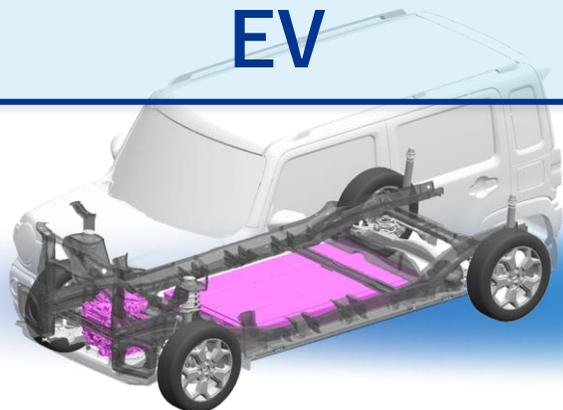
5ライト 走行、製造エネルギーの極少化に貢献する車両軽量化



譲り合いをクルマ全体まで広げるチームスズキのプロジェクト

② バッテリーリーンなBEV/HEV

EV



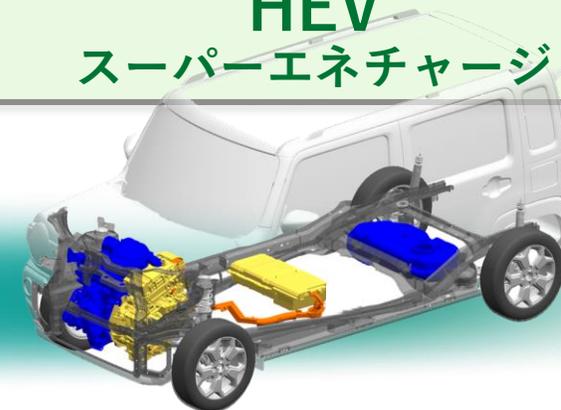
PHEV

プラグインレンジエクステンダー



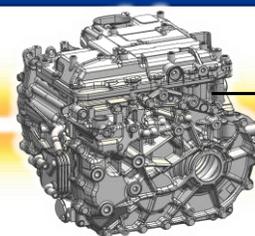
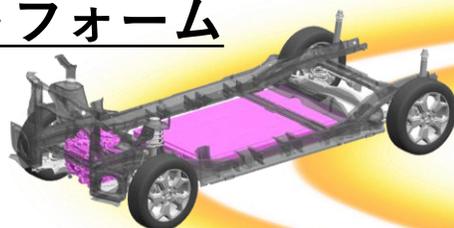
HEV

スーパーエネチャージ



「小・少・軽・短・美」を体現した部品を組み合わせ
エネルギー極少化した電動システムを開発

少ないエネルギーで走る
プラットフォーム

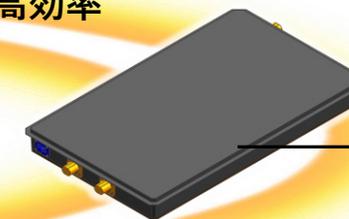


E-axle

小さく軽く高効率

充電

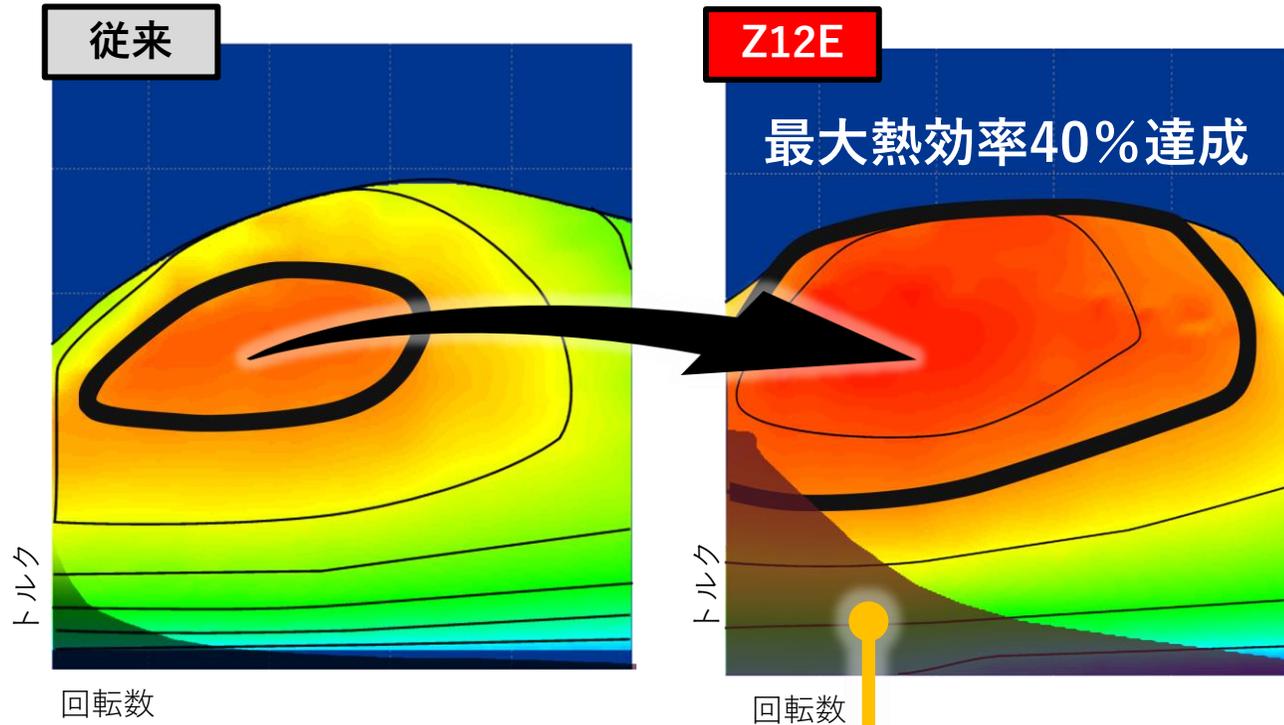
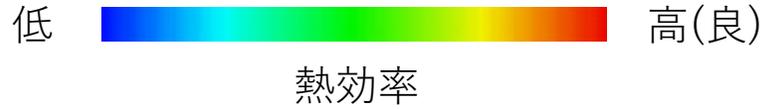
少ないエネルギーなら
短時間充電



電池パック

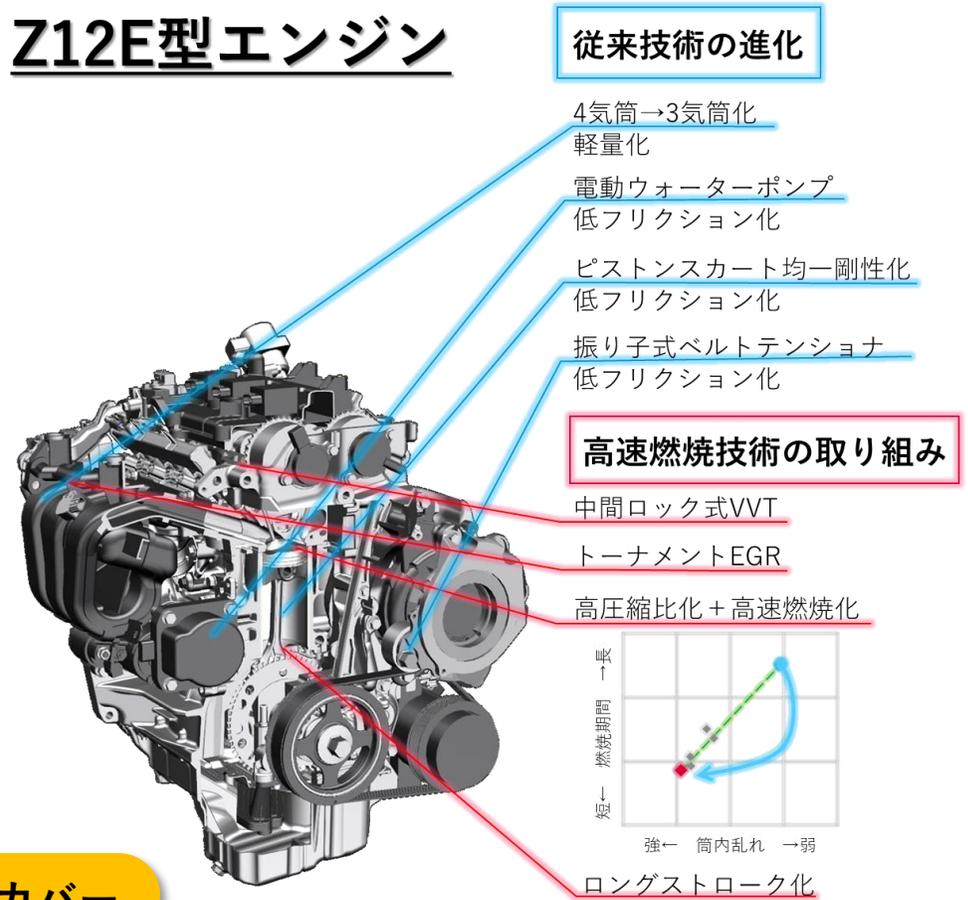
少ないエネルギーで
十分な走行距離
高耐久・安全

③ 効率良いICE、CNF技術



エンジン不得意領域は電動デバイスでカバー

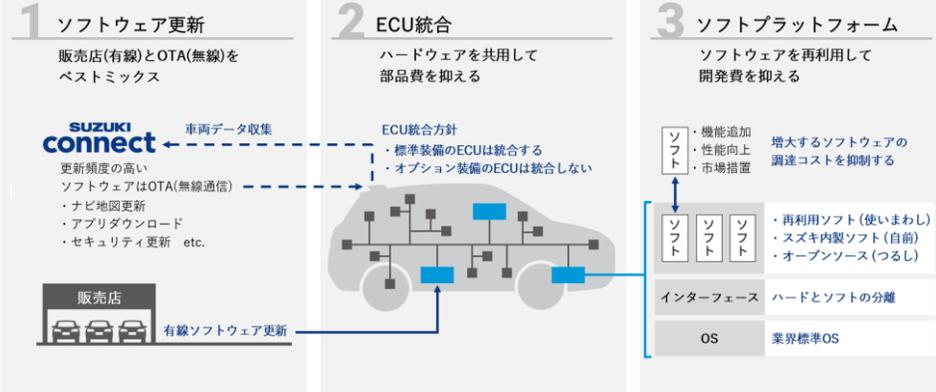
Z12E型エンジン



④ SDVライト(right)

SDVライト right

スズキのお客様にソフトウェアの価値をお届けする
「小・少・軽・短・美」電気電子アーキテクチャ



スズキらしい使う人の立場に立った更新戦略。
そしてソフトウェアの使いまわし。
その元となるソフトウェアはすでにあるものを。

スズキは「ちょうどいい」「これでいい、これがいい」
装備でお求めやすい価格を実現していきます。



例えば安全装備。
交通事情は国によって様々…

世界中のお客様に地域最適な安全を提供します。

⑤ リサイクルしやすい易分解設計

「小・少・軽・短・美」の思想で
ライフサイクル全体のエネルギー極少化と、サーキュラーエコノミーを実現



2. E S G



[リリース](#) [日本語版](#)



[リリース](#) [日本語版](#)

スズキが取り組む社会課題の解決

環境負荷の小さなクルマの普及
高品質で安価な移動手段の提供



海外展開
社会的・経済的な発展に貢献



福祉機器の普及
幅広いお客様に移動機会提供



マイクロプラスチック回収装置
いつまでも美しい海を守る



CJP※参画
輸送業界の課題解決と
カーボンニュートラル社会の実現

コネクテッド技術の進化
より安全でより楽しい運転体験へ

SUZUKI
connect

予防安全技術の進化
交通事故で悲しむお客様を減らす



※商用事業プロジェクト「Commercial Japan Partnership」

提携の深化

電動車の協業

- ハイブリッド車の相互供給の推進
- インドで作るハイブリッド電池の相互利用推進
- 小型EVプラットフォーム開発の推進
- スズキ初のBEVをトヨタへグローバルにOEM供給

リリース

アフリカでの協業

- 市場開拓の推進
- インドからの商品投入、物流・サービス体制構築の推進

商品・ユニット補完

- 車両とパワートレインの相互補完の拡大

2021年7月

リリース

- 軽自動車においてCASE技術の普及を通じたカーボンニュートラルへの取り組みを加速することを目指し、商用事業プロジェクト「Commercial Japan Partnership」に参画することを発表

2022年10月にCVCファンドを設立 **リリース**

Suzuki Global Ventures

m²Labo.
AGRINNOVATION

リリース



SKYDRIVE



リリース1

リリース2

リリース3

リリース4

Applied EV



リリース1

リリース2

Inmotive



リリース

LOMBY



リリース1

リリース2

ELIY Power



リリース



SUZUKI

HAKUTO-R



リリース

TIER IV



リリース

LYDWAYS



リリース

BUMPER



Get your equipment quickly, online and without paperwork.



0% Spread the cost over 6 monthly payments. Interest free.



Split your bill up to 16,000 across 400 service partners nationwide.

リリース

SORACOM



リリース

次世代技術開発

● コネクテッド

- 日本、インドに加え、2022年8月に欧州市場でコネクテッドを開始
- その他の国・地域については各市場のニーズや現地の通信インフラ動向、ビジネスケースの成立性も検証しながら2030年までに展開予定
- 2023年3月、スズキと株式会社スマートドライブは、法人向けコネクテッドサービス「SUZUKI FLEET」のサービスを開始 [リリース](#)

● 水素エンジン

- カワサキモーターズ、スズキ、Honda、ヤマハ発動機の4社は、2023年5月、小型モビリティ向け水素エンジンの基礎研究を目的とした「水素小型モビリティ・エンジン技術研究組合（HySE: Hydrogen Small mobility & Engine technology）」の設立に向け、経済産業省の認可を取得
- 脱炭素社会の実現に向け、水素小型エンジンの開発と普及に向けた研究活動を開始 [リリース](#)

● 自動運転

- 浜松市、遠州鉄道、ボードリー、スズキの四者で「浜松自動運転やらまいかプロジェクト」を実施。浜松市庄内地区で廃止となったバス路線の代替移動手段として定時・定路線で運行する自動運転サービスの実現を目指す
- 第5回実証実験では、利用者の予約情報をもとに運行ルート上の停留所に自動で停車する機能や、ソフトウェアの改善によるスムーズな運行について、3か月間の長期実証実験を通して検証する [リリース](#)





- 「スズキ環境ビジョン2050/マイルストーン2030」達成に向け、バックキャストで「スズキ環境計画2025」に取り組む [リリース](#)
- 今後のカーボンプライシングや炭素税の動きに注視が必要

●製品からのCO₂の削減

製品CO₂削減目標

注. 数値は2010年度比削減目標

	環境計画2025	マイルストーン2030	環境ビジョン2050
四輪 (Well to Wheel)	▲30%	▲40%	▲90%
二輪	▲15%	-	-
船外機	▲15%	-	-

- ・電動化 (HEV、EV等)
- ・軽量化
- ・CNG車両の販売拡大
- ・エタノール混合燃料車の販売拡大

●事業活動におけるCO₂の削減

事業活動におけるCO₂削減目標

注. 数値は2016年度比削減目標

	環境計画2025	マイルストーン2030	環境ビジョン2050
生産活動CO ₂	▲25% ^{※1}	▲45% ^{※3}	▲80% ^{※3}
その他の事業活動	-	-	-
物流活動CO ₂	▲9% ^{※2}	-	-

- ・工場及び事業所の省エネ推進
- ・CO₂排出量の見える化
- ・太陽光発電の拡大
- ・鉄道輸送の利用促進
(モーダルシフト) [リリース](#)
- ・サプライチェーンへの横展開

※1 生産台数当たりCO₂排出量 ※2 売上高当たりCO₂排出量 ※3 販売台数当たりCO₂排出量



- 2020年4月、TCFDへの賛同表明
- 気候関連のリスクと機会を特定
4°Cシナリオと1.5°C/2°Cシナリオを想定し、リスクと機会の影響差異を評価

主なリスク項目 (想定される影響の例) ※下線は特に重要度の高いリスク			影響の差異	
			4°C上昇	1.5°C/2°C
移行 リスク	政策規制 技術	①自動車CO ₂ ・燃費規制の強化 (罰金発生や販売機会の逸失等)	現状 →	拡大 ↗
		②炭素税等の導入・強化 (操業コストの増加等)	現状 →	拡大 ↗
	評判	③消費者の嗜好、投資家行動の変化 (企業価値の低下等)	現状 →	拡大 ↗
物理 リスク	慢性	④平均気温の上昇 (エネルギーコストの増加等)	拡大 ↗	現状 →
		⑤水資源リスクの変化 (サプライチェーンの停滞や生産コストの増加等)	拡大 ↗	現状 →
	急性	⑥自然災害の頻発・激甚化 (事業拠点の被災、事業活動の停止等)	拡大 ↗	現状 →



■ 特に重要なリスク項目の詳細と創出機会、当社の対応状況

	リスク	機会	スズキの対応状況
① 自動車のCO ₂ ・ 燃費規制の 強化	<ul style="list-style-type: none"> ● カーボンニュートラル技術(電動化等)・コストの対応遅れによる市場シェア消失 ● カーボンニュートラル技術の開発投資の増加 ● カーボンニュートラル技術の生産設備投資(電池等)の増加 ● 規制未達による罰金発生や販売機会の逸失 	<ul style="list-style-type: none"> ● ライフサイクルでCO₂排出が少ない「小さなクルマ」による競争力の維持・強化、企業価値の向上 ● お求めやすい電動車及びカーボンニュートラル燃料対応車の開発による販売機会の獲得 ● インドや新興国で電動化及びカーボンニュートラル燃料対応を牽引することによる、サステナブルな経済発展への貢献 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電動化技術を集中的に開発、ハイブリッドシステムの搭載拡大、軽自動車EV・小型車EVの開発の推進 ● インドの電動化の推進(電動車市場投入、電池工場投資等) ● トヨタとの提携の深化 ● インドでバイオガス実証事業を開始 バイオガス生産プラントの設置についてNDDDB、Banass Dairy社、スズキ(SRDI)の3者で合意 2025年より順次4つのバイオガス生産プラントを設置予定
② 炭素税等の 導入・強化	<ul style="list-style-type: none"> ● カーボンニュートラル技術を実装した生産設備投資の増加 ● 炭素税や排出枠取引、国境炭素調整措置等による操業コストの増加 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「小・少・軽・短・美」の特長を活かした省エネ技術をグループ・お取引先様へ展開 ● インドや新興国で再生可能エネルギー利用等を牽引することによる、サステナブルな経済発展への貢献 	<ul style="list-style-type: none"> ● 施行中のCO₂削減施策の推進 ● カーボンニュートラルなエネルギー創出 ● インドで再生可能エネルギー由来電力を調達 ● 本社および静岡県内工場等に再生可能エネルギー由来のCO₂フリー電気「静岡Greenでんき」を導入(静岡県内のスズキ拠点はすべてCO₂フリー電気を使用し、電力使用によるCO₂排出量はゼロ)
⑥ 自然災害の 頻発・激甚化	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業拠点の被災による事業活動の停止 ● 取引先の被災による部品調達途絶 	<ul style="list-style-type: none"> ● 被災時の電動車をライフラインとして活用することによる需要増加 	<ul style="list-style-type: none"> ● 気候変動に伴うシナリオ分析をベースとした財務インパクト分析に着手 まずは日本およびインドの自社拠点、国内1次取引様を対象として影響度評価を実施(気温上昇による台風や洪水、高潮など自然災害リスクの影響度をグローバルベースで評価し、リスクの低減や回避、事業継続につなげる) 影響度評価の結果、リスクが高い拠点については固定資産に対する定量評価を実施 ● 想定浸水深に応じた水災対策の見直し 影響度評価によって算出した想定浸水深に応じて、移転計画やBCPの見直し、止水板の設置等の対策に着手

- 2024年4-12月のスズキ販売における、HEVとCNG車を合わせた比率は50.8%
- インドではHEV台数が減少した一方で、CNG車が増加
将来的なバイオガスの活用も含め、カーボンニュートラル達成に向け全方位戦略が浸透中



四輪ハイブリッドシステム・CNG搭載車販売台数推移 (千台)

	'24/4-12			'23/4-12			増減		
	搭載台数	構成比		搭載台数	構成比		搭載台数	構成比	
日本	517	290	56.1%	469	241	51.3%	+48	+49	+4.8%
インド	1,301	682	52.4%	1,304	598	45.9%	▲3	+84	+6.6%
HEV		229	17.6%		239	18.3%		▲10	▲0.7%
CNG		453	34.8%		359	27.5%		+94	+7.3%
欧州	165	154	93.3%	168	152	90.7%	▲3	+2	+2.6%
その他	380	74	19.5%	342	28	8.3%	+38	+46	+11.2%
合計	2,363	1,200	50.8%	2,283	1,019	44.6%	+80	+181	+6.1%

※日本、欧州、その他地域はハイブリッド車のみ。その他地域のハイブリッド車販売台数は日本、インドからの輸出台数。
ハイブリッド車はマイルドハイブリッド、S-エネチャージ、SHVSを含む。

Strong hybrid system



Mild hybrid system

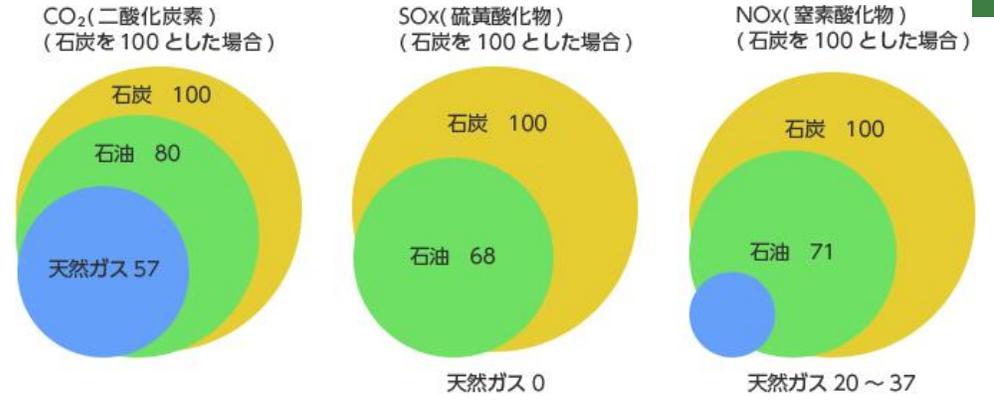


ESG | インドでのCNG車（圧縮天然ガス車）の展開

- 低価格で低CO₂排出のCNG車を豊富にラインナップ
- 商用車含む全18車種中14車種にCNG仕様を設定（25年1月28日現在）
- 乗用CNG車のマルチスズキシェアは**72%**（24/4-12）
- インド政府もカーボンニュートラル達成に向けてCNG車の活用を掲げる
- CNGスタンド数は6,456カ所（24年2月時点）
政府公約では2030年までに17,500のCNGスタンドを設置すると発表

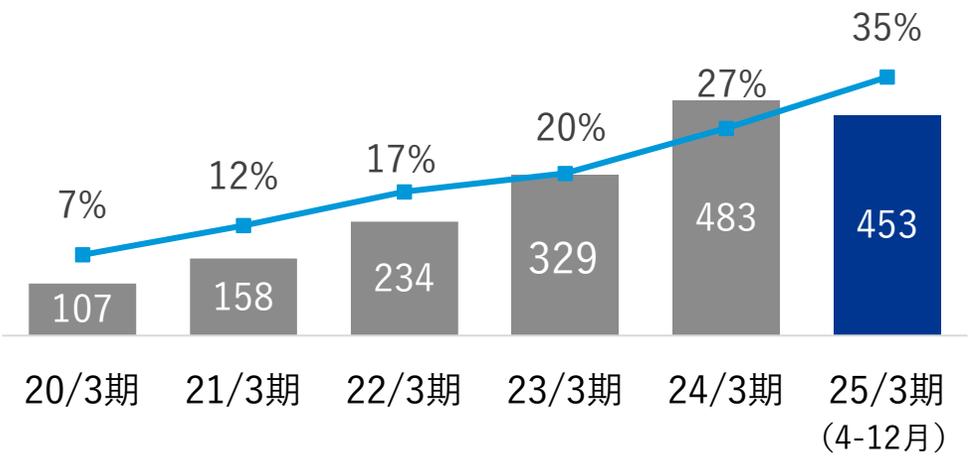


燃焼時の生成ガス量比較



出所…一般社団法人日本ガス協会ホームページ (<https://www.gas.or.jp/tokucho/>)

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



CNG車とガソリン車の比較例 (ワゴンR LXI 5MT比較)

	末端価格	燃費	燃料価格	1万キロ走行時	
				燃料代	CO ₂ 排出量
ガソリン車	554.5千Rs	24.35km/L	94.77Rs/L	39千Rs	974kg
CNG車	644.5千Rs	33.47km/kg	75.09Rs/kg	22千Rs	819kg
差	+90.0千Rs	-	-	-17千Rs	-155kg
			差異率	-44%	-16%

注. 末端価格 … 25年1月28日現在、燃料価格…25年1月28日デリー価格
CO₂排出量 … インド電力省 "SO 1072E dt 23rd April 2015"に基づき算出



ワゴンRのトランクに搭載のCNGタンク

- 2022年8月 インド政府関係機関のNDDB^{※1}とバイオガス実証事業を実施することで合意、覚書締結
- 2022年10月 合同会社富士山朝霧Biomassへ出資
- 2023年9月 バイオガス生産プラントの設置についてNDDB、Banas Dairy社、スズキ(SRDI^{※2})の3者で合意
2025年より順次4つのバイオガス生産プラントを設置（予定投資額は合計23億ルピー）
- 2024年4月 バイオガス事業本部を新設

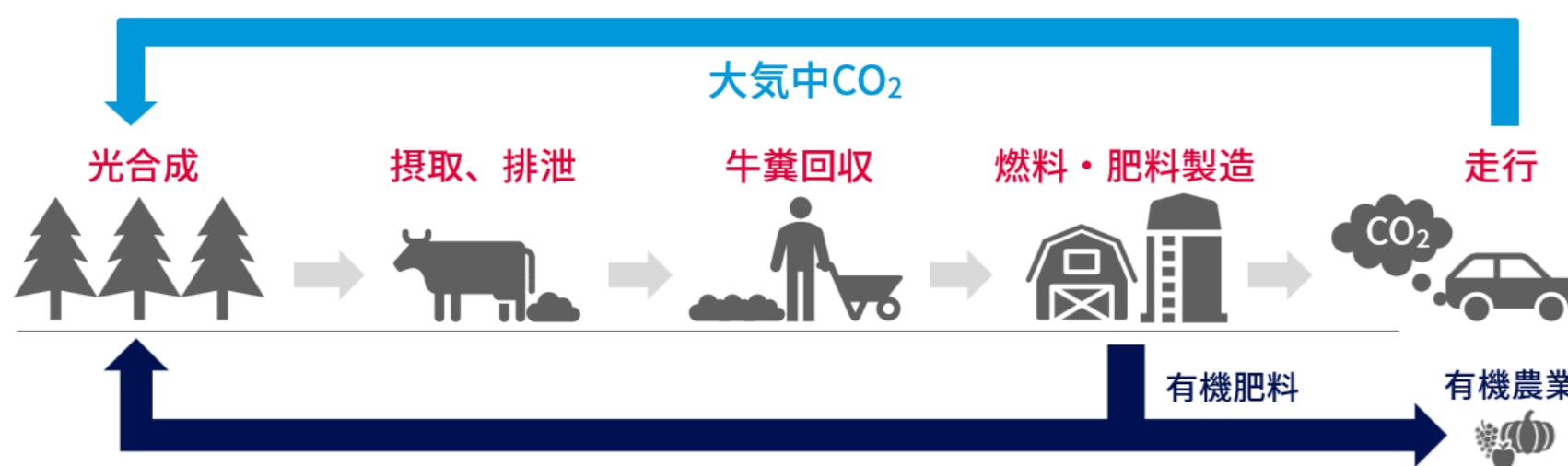
リリース

リリース

リリース



<バイオガス事業の全体像>



従来：大気中のCO₂
 ⇨ 牧草（光合成）
 ⇨ 牛の餌
 ⇨ 糞尿
 ⇨ メタンが大気中に放出
 メタンは温室効果がCO₂の28倍も高い

計画：牛糞（資源）を回収・バイオガス精製
 ⇨ 自動車燃料に使用



10頭の1日の牛糞 ≒ 1台の1日の燃料



2024年7月

NDDB、Banas Dairy社、スズキ(SRDI)の3者間で以下について覚書を締結し基本合意

リリース



インドで5つ目となるバイオガス生産プラントの設置

- 3者はグジャラート州バナスカンタ地域にて、2025年より順次4つのバイオガス生産プラントの設置に向けて取り組んでいる
- 5つ目のバイオガス生産プラントを設置することに基本合意

農村向けモビリティサービスの実証

- マルチ・スズキのCNG車にバイオガス燃料を活用し、農村地域にお住まいの方へ手の届きやすいクリーンな移動の機会を提供することを旨とする。この取り組みをまずバナスカンタ地域内で開始



2024年10月

新たなバイオガス生産プラント設置で基本合意

リリース

- Amul Dairy (グジャラート州アナンド) と Dudhsagar Dairy (同州メーサナ) の2つの乳業組合とそれぞれ合意
- グジャラート州におけるバイオガス事業を拡大



2024年12月

バイオガス・プラントのインド全国展開に向けてNDDB子会社 (NDDB Mrida Limited) に出資

リリース



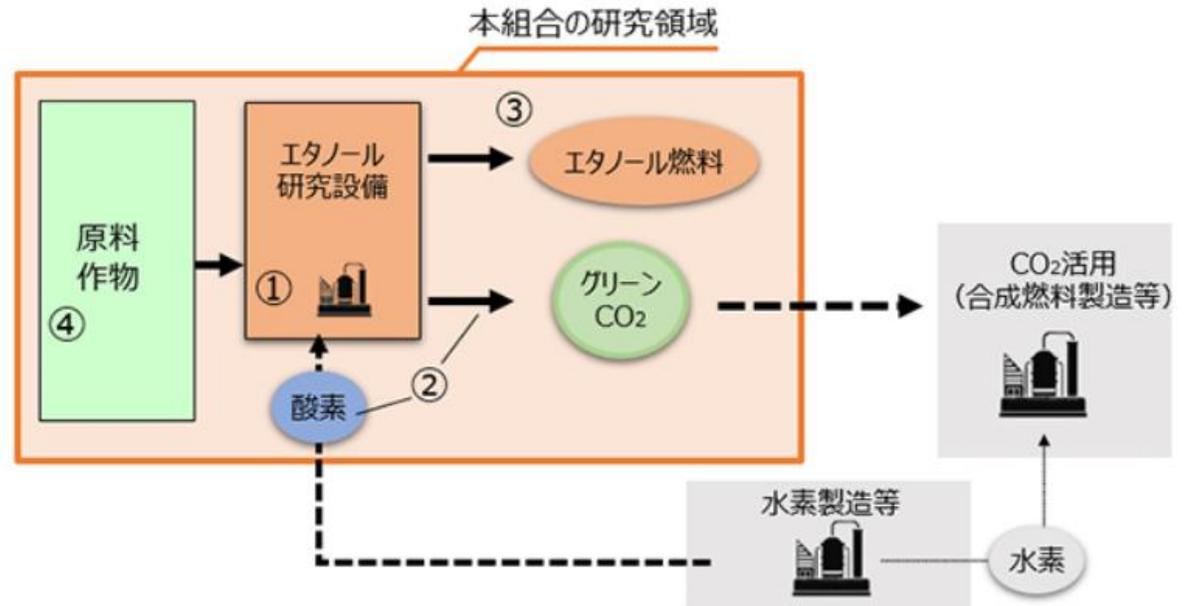
- 「次世代グリーンCO₂燃料技術研究組合」に参画
 - ・ ENEOS、スズキ、SUBARU、ダイハツ、トヨタ、豊田通商による組合（2022年7月1日設立）
 - ・ 燃料を「つくる」プロセスでの効率化を研究するため
 - ・ カーボンニュートラル社会実現のため、バイオマスの利用、生産時の水素・酸素・CO₂を最適に循環させて効率的に自動車用バイオエタノール燃料を製造する技術研究を進める
 - ・ 2022年10月、本研究組合は福島県大熊町と企業立地に関する基本協定を締結 リリース
 - ・ 2023年3月、本研究組合へマツダが参画 リリース

リリース

リリース

リリース

- 具体的な研究領域
 - ① エタノールの効率的な生産システムの研究
 - ② 副生酸素とCO₂の回収・活用の研究
 - ③ 燃料活用を含めたシステム全体の効率的な運用方法の研究
 - ④ 効率的な原料作物栽培方法の研究



●日本

- ・自動車リサイクル法に従い、使用済み自動車より発生するシュレッダーダスト（ASR※）・エアバッグ類・フロン類の三品目を引き取り再資源化
- ・車両換算したリサイクル実効率は2023年度で99.3%
- ・使用済みリチウムイオン電池に関して、各自動車OEMと協力し回収/リサイクル体制を整備

●インド

- ・使用済みリチウムイオン電池の回収/リサイクルへの取組み
- ・使用済み車両の適正処理および解体・リサイクルを行う、マルチスズキと豊田通商の合弁会社が2021年11月に稼働開始
- ・その第二工場となる車両解体・リサイクル工場の建設について2022年3月にインド・グジャラート州と覚書を締結、2025年の稼働を目指す
- ・スクラップインセンティブ制度については政府内で検討段階

※登録料/道路税については以下の通り

登録料…新車登録料の免除、15年以上超過した車両は更新料の引き上げなど（2022年4月1日適用開始）

道路税…新車購入者に最大25%割引など（道路交通省による提案段階）



リリース

リリース

●インドでの再生可能エネルギー由来の電力使用拡大 リリース

- 2022年5月、SMG※¹はスズキグループとして初めて、オフサイトコーポレートPPA※²の仕組みを利用し再エネ由来電力の調達を開始
 - ・ 風力と太陽光のハイブリッド型発電設備を、インド再エネ事業者大手ReNew Power Private LimitedがSMG専用として設置
 - ・ 発電出力17.6MW
 - ・ CO₂削減効果は年間59千トンを見込む
- 2021年9月、マルチスズキはマネサール工場敷地内の太陽光発電設備（20MW）の拡張を行い、発電出力を26.3MWに拡大
 - ・ この拡張によるCO₂削減量は年間20千トンを見込む

●NEDO※³国際実証事業（実証要件適合性等調査）の採択 リリース

- スズキは(株)やまなしハイドロジェンカンパニーと共同で、NEDOが公募した『2022年度「エネルギー消費の効率化等に資する我が国技術の国際実証事業（実証要件適合性等調査）」』に、「インドの工場における効率的な熱運用を実現するための水素技術等実証要件適合性調査（インド・ハリヤナ州）」を提案し、採択を受けた
- 再エネ導入が進むインドにおいて、その余剰電力を利用し、パワー・ツー・ガス（P2G）システムによって水素製造を行い、工場内における最適な熱運用システムの構築の可能性を検討



SMG向けの発電施設（ReNew社提供）



マネサール工場のモータープールの頭上に設置したソーラーパネル



※1 Suzuki Motor Gujarat Private Limited ※2 Power Purchase Agreement（電力購入契約）
 ※3 国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構

● Bharat Mobility Global Expo 2025にてEVスクーターを含む二輪車3車種を発表

リリース

新型「e-ACCESS」

- スズキの二輪車におけるBEV世界戦略車第一弾
- 2025年3月より生産、2025年4月よりインドで販売開始
- その後、各国に順次輸出開始予定

新型「e-ACCESS」



新型「ACCESS」



新型「ACCESS」

- スズキのインドにおける販売台数No.1の全面改良モデル
- 2025年1月よりインドで販売開始、その後各国に順次輸出開始予定

「GIXXER SF 250」

「GIXXER SF 250」

- スズキ独自の油冷エンジンを搭載した250ccロードスポーツバイク
- 今回、新たにバイオエタノール85%までの混合燃料に対応した仕様を追加
- 植物を原料とするバイオエタノール燃料を使用することで従来の化石燃料に比べてCO₂削減に貢献
- 2025年1月よりインドで販売開始



● 電動二輪車用共通バッテリーのシェアリングサービス **Gachaco**

- 2022年4月、スズキ、ENEOS、ホンダ、カワサキ、ヤマハ発動機の5社は、電動二輪車の共通仕様バッテリーのシェアリングサービス提供と、シェアリングサービスのためのインフラ整備を目的とする「株式会社Gachaco(ガチャコ)」を設立 [リリース](#)
- 電動二輪車用共通仕様バッテリーのシェアリングサービスを提供することにより、循環型社会の実現に貢献していく
- Gachacoは2022年10月より、電動二輪車の共通仕様に適合したバッテリーのシェアリングサービスを東京都から開始
- スズキは2023年4月より、電動スクーター「e-BURGMAN」を使用した実証実験を東京都内で実施 [リリース](#)



実証実験用電動スクーター
「e-BURGMAN」

● 電動アシスト自転車のバッテリー、駆動ユニットを使用した電動化

- 電動アシスト自転車のバッテリー、駆動ユニットを使用した「e-PO (イーポ)」と「e-choinori (イーチョイノリ)」をJAPAN MOBILITY SHOW 2023に参考出品 [リリース](#)



「e-PO (イーポ)」



「e-choinori (イーチョイノリ)」

● 鈴鹿8時間耐久ロードレースに参戦

- 2024年7月19日～21日、鈴鹿8時間耐久ロードレースに「チームスズキCNチャレンジ」として、社内で選抜したメンバーを中心に構成されたチーム体制で参戦し、8位で完走
- スズキは環境性能技術の開発加速を目的として、40%バイオ由来のFIM (国際モーターサイクリズム連盟) 公認サステナブル燃料をはじめ、タイヤやオイルなどにサステナブルアイテムを採用



● 3つのコンセプトの下、“SUZUKI CLEAN OCEAN PROJECT”を世界展開

1. 世界清掃活動

- 2010年～2024年12月の累計参加者数 約21,500名

2. プラスチック梱包材の削減活動

- 2020年10月～2024年12月の累計プラスチック削減重量 約84トン
- 船外機の完成品梱包の緩衝材に使用する発泡スチロールの代替材として「Green Planet®」を採用 [リリース](#)

3. 海洋マイクロプラスチックの削減活動

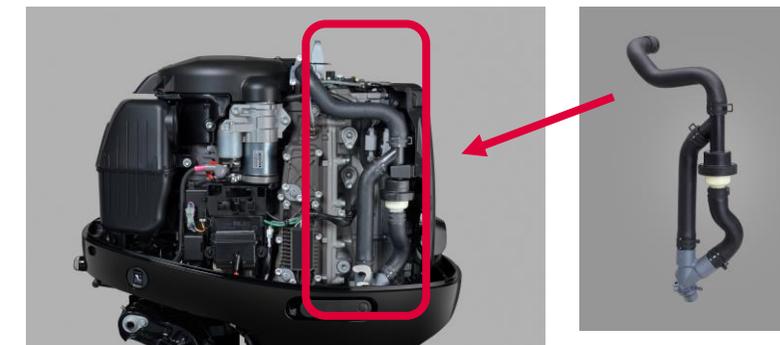
- マイクロプラスチック回収装置を開発 [リリース](#)
- 2022年7月よりDF140BG、DF115BG、DF140B、DF115B、DF100Cの5機種に標準装備し、生産を開始 [リリース](#)
- 静岡大学とタンパク質のプラスチック吸着特性を活かしたマイクロプラスチックの判別技術に関する共同研究を開始 [リリース](#)

● アメリカにてマリン用サステナブル燃料の試験導入を開始 [リリース](#)

- 当社子会社のスズキマリンUSA、サステナブル燃料の幅広い普及を目指すプロジェクトに参画



マイクロプラスチック回収装置



人事制度の全面刷新

8 働きがいも
経済成長も

- 2024年4月より人事制度を全面的に刷新、「**個の成長**」の加速と「**個の稼ぐ力**」を強化

リリース

1. 職能資格制度の導入

- ① 各職系・階層ごとの役割と社員一人ひとりの職務遂行に必要な能力要件を明確化した職能資格制度
- ② 各本部の職務で必要とされる知識・スキル・ノウハウ・経験を明示し、職務能力の増強に活用

2. 評価制度の見直し

- ① 業績と職務能力の向上は別々に評価し、短期の業績は賞与に、職務能力は昇給・昇格に反映
- ② 能力評価の項目を明示し、上司と部下の相互コミュニケーションを通じて職務能力改善に取り組む

3. 60歳以降の働き方の見直し

- ① 60歳を過ぎても、気力・体力・環境に問題がなければ、60歳時点の業務と給与を維持
- ② 全社レベルの人財マッチングと再教育による個の職務能力に最適な配置を実現し、60歳以上の方々が生き生きと働くことができる会社を目指す

4. 給与・手当・初任給の見直し

- ① 職務と職能に基づく給与体系を導入
- ② 子育て支援、通勤、国内出向などの各種手当を見直し
- ③ 初任給を大幅に引き上げ、若年層からの賃金カーブの立ち上がりを改善

スズキが持続的に成長していくため、「個の成長」と「個の稼ぐ力」の強化を目的に人財育成に取り組んでいる

8 働きがいも
経済成長も



●研修

- 上司と部下が一体となり、個人のキャリアパスに沿って社員一人ひとりが主体的に必要なスキルを必要な時に学べる研修環境を整備
- 必要なスキル・知識・経験・ノウハウを明確にし、個の職務能力を向上させるための人財育成計画を各部門が立案、それに沿った研修を企画・実施していく

●役職者の育成

- 役職就任前に役割に求められるスキルを習得するための研修を実施していく
- 2022年度より、管理職マネジメント研修を開始、2024年度から役員に向けても求められるスキルを明確にし、体系立てた研修を実施している

●スタートアップ企業等への派遣

- 「困難に立ち向かい自ら切り開く起業家精神」に立ち返り視野・知見を拡げ、社外へのアンテナを高めることを目的に、若手人財をスタートアップ企業等へ派遣

●シリコンバレー研修

- 失敗を恐れず挑戦する「ベンチャー精神」に触れ、問題解決手法「デザイン思考」を学ぶことを目的にシリコンバレーへ人財を派遣
- 2017年より17回、延べ171名派遣、コロナ禍はオンラインや国内派遣にて9回、延べ123名に研修を実施

●デジタル教育

- 全社員、DX推進人財、経営層及び管理職の3層に分けて、それぞれの階層に合ったデジタル教育を実施
- 主な教育内容は、DXマネジメント研修、業務デジタル化ツール推進教育、データ分析・活用教育、生成AIの活用基盤の構築・活用など

●キャリアアップのための取り組み

- 自己申告制度…年1回、自らの仕事と能力を振り返りつつ、将来チャレンジしたい仕事や部門をキャリアプランとして描き、その内容を上司と人事に申告する
- ローテーション制度…知識・技術力向上と組織の活性化を目的に、事務職、技術職、営業職の若手社員は、入社10年間で全員他部門への異動を経験

従業員持株会制度を見直し

- 奨励金付与率…従来5.6%
→2023年4月から100%（上限1万円/月）
- 福利厚生拡充とともに、株保有による経営参画意識の醸成、従業員のモチベーションアップ、ひいては会社の成長を促す効果に期待

選択型福利厚生制度導入

- 2023年10月よりカフェテリアプラン導入
- 公平性・多様性のある福利厚生を実現

8 働きがいも
経済成長も



外国人従業員への取り組み

- KUROFUNE株式会社が展開する在日外国人向けの生活支援アプリ「KUROFUNE LIFE SUPPORT」を活用 [リリース](#)
- 多様な人財が能力を活かして活躍できる環境整備を促進
- 株式会社鳥善と協業を開始し、本格的なインドベジタリアン料理をスズキ社員食堂に提供 [リリース](#)
- 外国人従業員が心身ともに充実した状態で意欲と能力を発揮し、生き生きと働けるような環境づくりをするため

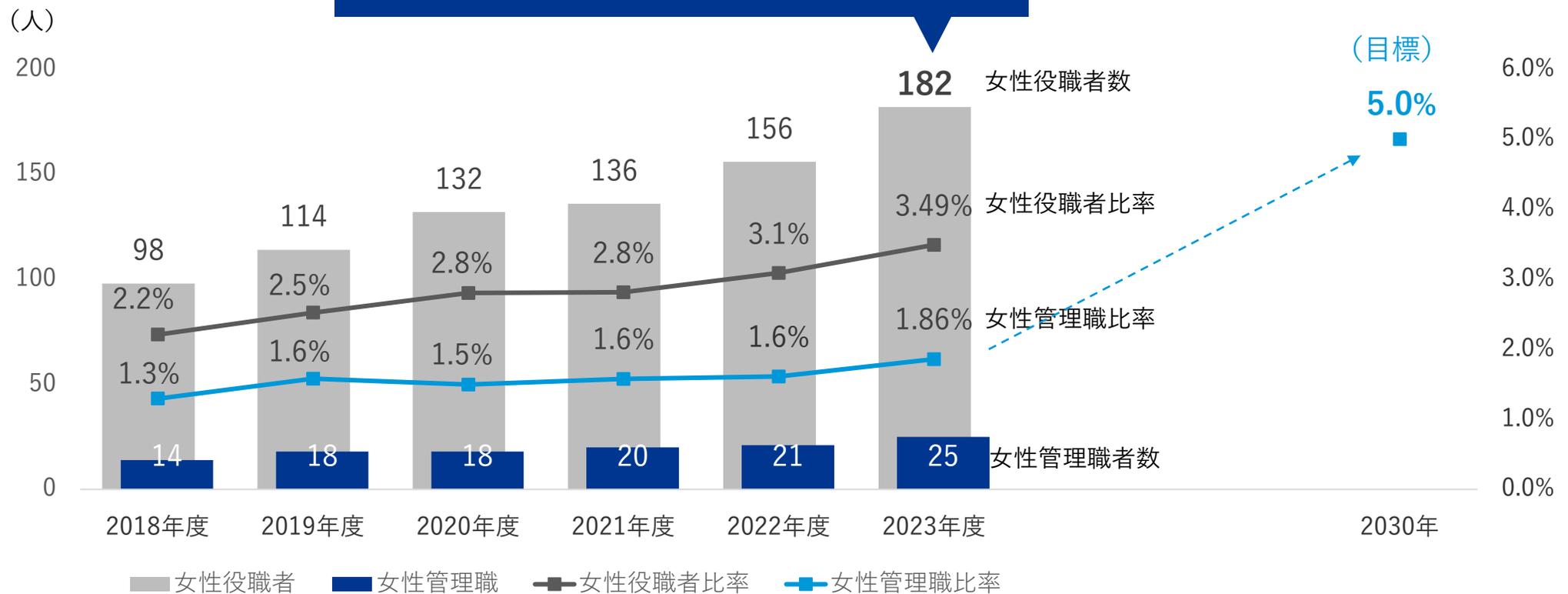




女性役職者・管理職者数と比率

- 女性管理職比率は2023年度で1.86%
2030年までの目標を5.0%とし、両立支援やキャリア形成支援に取り組む

2025年の女性役職者数目標（2015年度比3倍の159人以上）を前倒して達成





2024年7月

スズキの女性社員を対象にキャリア形成をテーマとした座談会を開催

- 事前実施した「両立支援・女性活躍（キャリア形成支援）のアンケート」で、「管理職へのキャリアアップに興味がある」と回答した社員が参加
- 女性管理職によるパネルディスカッション形式で行い、ゲストとして高橋尚子取締役も参加

ディスカッション内容

1 管理職になったきっかけや理由は？

2 家庭との両立における壁はあったか？

3 管理職としてのやりがいや見える景色に変化は？

4 課長となり大変な状況をどのように打開した？

5 プレイヤー業務にやりがいを感じ、管理職になることを躊躇する方へは？

6 男性と同じように働いているか、女性ならではの働き方をしているか？



詳細は統合報告書またはサステナビリティデータブックよりご確認ください

統合報告書2024
(P11~)



サステナビリティ
データブック2024
(P134~)



●労働時間短縮の取組み

- 総労働時間をベースとした残業時間管理の厳格化
- 深夜帯の勤務を抑制するフレキシブルタイム制の導入
- 継続した休息時間を確保する勤務間インターバル制の導入
- ワークライフバランスを目的とした定時退社日の設定

●両立支援制度

- 子供の養育または家族の介護を必要とする従業員に対する短時間勤務制度の導入
- 育児休職・介護休職制度
2023年度の男性育児休職利用率：63.1%（出生時育児休暇と合わせた取得率(重複除く)：90.8%）
- 従来の「配偶者出産休暇」に加え、子の出生時に取得できる「出生時育児休暇」を新設
- 育児休職者復帰支援セミナー「復職に向けてのパパママ情報交換会」を定期的開催
 - 2023年度の育児休職復職率：99.3%（男性99.5%、女性98.8%）
 - 2024年「子育てサポート企業」として厚生労働大臣のプラチナくるみん認定取得

●よりよい職場環境づくりへの取組み

- 従業員が安心して仕事に取り組める環境づくりを推進するため、株式会社Kids Publicが提供するサービス「産婦人科・小児科オンライン」を自動車業界として初めて2023年4月より導入 [リリース](#)

●「健康経営アライアンス」に参画

- 「お客様の笑顔は社員の笑顔から生まれる」をキャッチフレーズに、健康経営活動を推進 [リリース](#)

8 働きがいも
経済成長も



健康経営キャラクター
キャプテン・ケンタくん

●スズキグループの人権方針

- 2022年12月、外部専門家からのアドバイスも得ながら、取締役会での決議を経て「スズキグループの人権尊重についての基本方針」を制定 [資料](#)



●お取引先様との人権尊重に関する合意形成

- 人権尊重について記載したCSRガイドラインをお取引先様に示す形態に加え、スズキグループ各社（海外子会社を含む）がお取引先様と締結している購買基本契約に人権尊重に関する合意事項を追加するため、お取引先様との契約締結手続きを進めている

●人権尊重における現状把握と優先課題の特定

■ 人権に関する優先課題

1. 差別・ハラスメントの禁止
2. 強制労働の禁止
3. 児童労働の禁止
4. 従業員との対話・協議

これらの優先課題を以下の調査やエンゲージメント等を通じて特定

- 内部通報制度で受け付けた情報
- お取引先様へのアンケート調査
- 投資家とのエンゲージメント

- 人権リスクの特定については、自社従業員のみならず、グループ会社、お取引先様、お客様により近い販売会社に至る、バリューチェーンにおける全ての人に対して、国内・海外を問わず、グローバル視点で実施する必要がある
- その中で、特に「お取引先様」「自社従業員」「お客様」についての取り組みを進めている

お取引先様との取り組み

国内お取引先様への訪問調査

● 潜在的リスクの特定

- 日本での外国人技能実習生の受け入れに際して、また受け入れ後の労働環境及び生活環境面にて人権侵害のリスクがあることを認識
- 2022年に人権NGOの支援を受けながら、国内のお取引先様に対して外国人労働者問題をテーマとしたセミナーを開催。また、外国人労働者の採用状況等についてのアンケート調査を実施した結果、全体の約3分の1のお取引先様で外国人技能実習生を受け入れていることがわかり、詳細な状況を確認するため、同NGOと合同で**訪問調査を実施**

● リスク回避のアクション

- ①技能実習生の在籍数が多いお取引先様、②当社との取引比率が高くスズキとしての責任が求められるお取引先様、という2つの基準を組み合わせ**16社を選定**し、2022年12月から2024年3月にかけて訪問調査を実施
- 受け入れ個社で実施できる**改善内容はその場で指摘**し、現地送り出し機関に係る課題や要改善点については、**監理団体に改善を依頼**
- 他の取引先への横展開として、1次取引先**84社を対象とした報告会**を2024年6月に実施

責任ある鉱物調達への取り組み

- スズキの製品に使用されている特定の鉱物（スズ、タンタル、タングステン、金、コバルト、マイカ）が紛争地域等において武装勢力の資金源になっていないかを確認するため、国際的な枠組みであるRMIのフォーマットを用いて、サプライチェーンを遡り製錬所を特定する調査を、二輪車、四輪車及び船外機の全製品について実施
- 児童労働等の人権侵害が疑われる鉱物の使用回避を目指す



自社従業員における取り組み

- 職場内での人事上の問題や安全衛生・メンタルヘルスに関する相談窓口として「人事・総務 相談窓口」を設置
- 精神科医・臨床心理士による『心の相談室』や、外部カウンセリングサービス（EAP）も導入

お客様への取り組み

- 国内で販売している全ての乗用車の純正アクセサリとして、安全性の高い新基準UN-R129に適合した「i-Size チャイルドシート」を設定
- 「子どもの権利とビジネス原則」に賛同し、提供する製品・サービスの安全性の確保を通じて、子供が安全に移動する権利を守ることに努めている

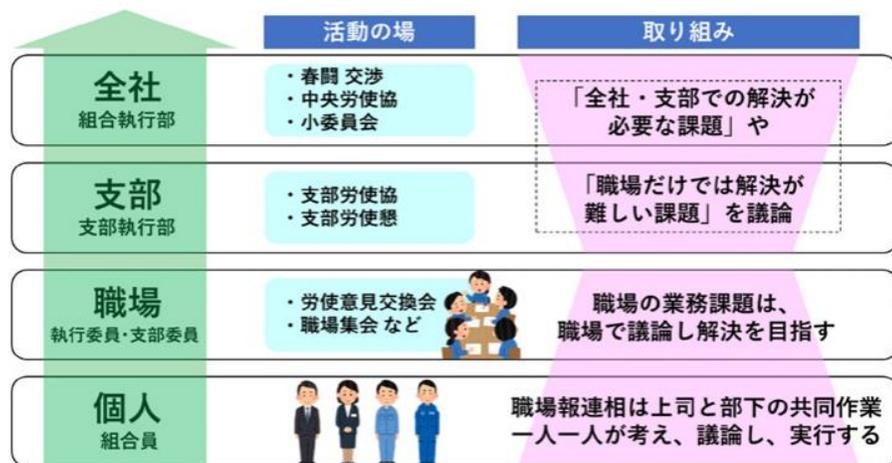


●従業員とのコミュニケーション

- 労働組合との相互信頼に基づく良好な労使関係を構築
- 2022年以降の春闘は、会社側から将来に向けての取り組みを伝え、組合とはその施策に対して取り組むべき課題を共有し、ベクトルを合わせながら解決に向けて話しあう「対話の場」となっている
- 2021年より、社長自らが社内全職場（本部・工場・拠点）の現場へ足を運び社員と直接対話する意見交換会を実施。打ち明けられた困りごとへの対応状況は社内ホームページで公開

●マルチスズキの取り組み

- 効果的なコミュニケーション、重要な意思決定への従業員の参加、および様々な福利厚生プログラムを通じて、安定した友好的な労使関係の確保に努めている
- 社長が主導し、様々な職位の従業員と定期的に双方向のコミュニケーションを行うことで、経営状態全体について常に情報を提供し、意見交換のための強力なプラットフォームを提供
- 従業員の子供のためのキャリアカウンセリング、ファミリーデー、家族のための工場見学などのイベント等も用意
- こうした取り組みにより良好な労使関係を維持、2012年の暴動問題発生以降、同様の問題は発生していない



マルチスズキにおける労働組合や現場従業員との対話機会

ミーティング	開催頻度
社長と労働組合代表者とのミーティング	月1回
生産・人事担当役員と労働組合代表者とのミーティング	
生産・人事部門と労働組合代表者とのミーティング	
生産・人事部門と現場従業員とのミーティング	継続的に開催
専門ヘルプデスクによる現場従業員からの苦情聞き取り	週1回

●軽トラ市とは

- ・軽トラックの荷台に食料品や地元の特産品、雑貨などの商品を陳列し販売
- ・2005年に岩手県雫石町ではじまり、今では全国120を超える地域で開催
- ・主催者は大半が地域の商工会、会場は集客に悩む商店街が中心
- ・なぜ軽トラックなのか？
 - ・荷台の高さが物品を並べて販売するのに最適
 - ・移動可能な乗り物であることから設置と撤収が容易
 - ・ほとんどの農家が保有しており生産者がそのまま商品を運ぶことが可能

●軽トラ市の効果

- ・人口の都市集中が進む中、地方の活性化に貢献
- ・バラエティ豊かな各地域の特性が出ることによる話題性
- ・来場者増加による商店街全体の活性化
- ・活性化による後継者問題解決の一助



6月23日 新城軽トラ市にて

		～15/3期	16/3期	17/3期	18/3期	19/3期	20/3期	21/3期	22/3期	23/3期	24/3期	25/3期～
中期経営計画	中期経営目標 (10/4～15/3)	中期経営計画 SUZUKI NEXT100 (15/4～20/3)						中期経営計画～小・少・軽・短・美～ (21/4～26/3)				
	成長戦略										2030年度に向けた成長戦略	
取締役	任期	2002年以降 取締役任期1年										
	監督・執行	2006年 執行役員制度導入（取締役：29名→14名）										
	社外取締役	2012年以降 2名								3名		
委員会等		<ul style="list-style-type: none"> 人事・報酬等委員会 コーポレートガバナンス委員会 						<ul style="list-style-type: none"> 環境委員会 カーボンニュートラル推進会議 				
理念・方針		<ul style="list-style-type: none"> 社是（2023年4月改定） 行動理念「小・少・軽・短・美」、「中小企業型経営」、「現場・現物・現実」 スズキグループ行動指針 スズキグループ人権尊重についての基本方針 スズキグループ税務方針 										

2025/2/3現在

	氏名	年齢	地位	委嘱 [社外取締役・社外監査役：重要な兼職]
取 締 役	鈴木 俊宏	65	代表取締役社長	
	石井 直己	59	代表取締役副社長	社長補佐 経営企画本部、次世代モビリティサービス本部、BEVソリューション本部、人財開発本部、法務・知財本部、財務本部、IT本部、商品企画本部、インド・コーポレート領域 管掌
	加藤 勝弘	61	取締役専務役員	技術統括 技術戦略本部、四輪電動車技術本部、四輪電気電子技術本部、四輪車両技術本部、四輪パワートレイン技術本部、法規・認証本部、インド技術 管掌
	鳥居 重利	65	取締役専務役員	品質保証本部、調達戦略本部、生産本部、インド品質・調達・生産 管掌
	岡島 有孝	64	取締役常務役員	渉外広報本部長 兼 東京支店長、渉外・広報・IR/SR、インド渉外・広報 管掌
	堂道 秀明	76	社外取締役	
	江草 俊	67	社外取締役	[早稲田大学 ナノ・ライフ創新研究機構 未来イノベーション研究所 客員上級研究員/研究院客員教授]
	高橋 尚子	52	社外取締役	[一般社団法人パラスポーツ推進ネットワーク 理事長、公益財団法人日本パラスポーツ協会 理事、スターツコーポレーション株式会社 社外取締役]
監 査 役	豊田 泰輔	67	常勤監査役	
	山岸 重雄	61	常勤監査役	
	長野 哲久	75	社外監査役	[弁護士]
	福田 充宏	62	社外監査役	[国立大学法人 静岡大学 工学部長]
	鬼頭 潤子	60	社外監査役	[公認会計士、株式会社アルペン 社外取締役（監査等委員）、クロスプラス株式会社 社外取締役（監査等委員）]

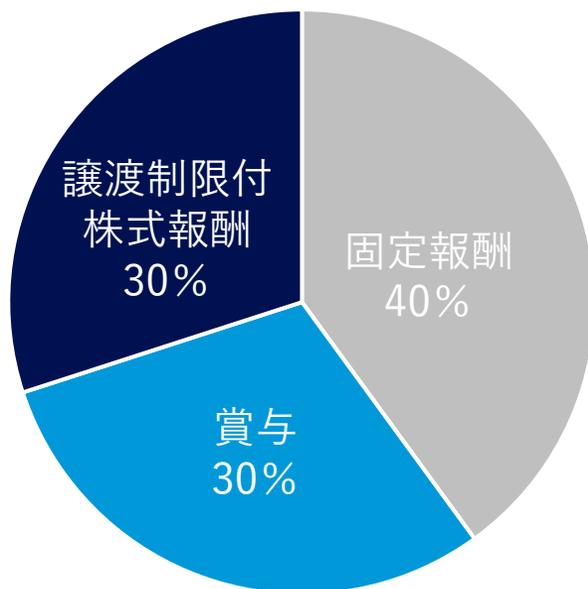
●取締役の報酬

- 個人別の報酬の決定方針は、委員の過半数を社外取締役とする人事・報酬等委員会に決定方針案の妥当性を諮問し、その答申を踏まえて取締役会で決議
- 個人別の固定報酬の具体的な内容は、取締役会から人事・報酬等委員会へ決定を委任
なお、社外取締役の報酬は固定報酬のみ

●監査役の報酬

- 固定報酬のみ。個人別の具体的な内容は、監査役の協議により決定

社外取締役を除く取締役の
報酬割合の目安



賞与（業績連動報酬）

- 業績指標は会社の収益性の観点から連結営業利益
- 個人別の支給額は、取締役会であらかじめ定める業績指標に、取締役会であらかじめ定める一定割合及び職位別乗率を乗じて算定

譲渡制限付株式報酬

- 企業価値の持続的な向上に対するインセンティブとして機能すること、また、株主の皆様とさらなる価値共有を進めることを目的として、社外取締役を除く取締役に交付

ESG | 完成検査の不適切事案に関する再発防止策の実施状況

法令遵守を徹底するため、全社的意識改革及び組織風土の改善に経営陣を中心に全社一丸で取り組んでいます。今後も引き続き、さらなる改善に向けた取り組みを継続してまいります。

2023年4月、これまでの取り組みや国交省への報告書等のプレスリリースをまとめたHPを公開→ 「品質」への決意

●経営陣の決意と行動

- ・ 社長が法令遵守について全従業員向けにメッセージ発信
- ・ 組織改革（検査本部及び検査改革委員会の設置、三層監査体制の構築）の実施
- ・ リメンバー5.18活動*として社長による車座対話を全本部実施 ※過去の不正事案を風化させない為に取り組んでいる活動

●全社的意識改革及び組織風土の改善

- ・ 不正問題を学習する常設展示エリアの設置
- ・ コンプライアンスハンドブックの配布（右）
- ・ 「報連相」等の意識改革を目的とした研修
- ・ 「仕事の進め方の心得」を社長から全社に周知
- ・ 毎日、業務開始時にコンプライアンスクイズを実施



●より確実に正しい検査を行うために

- ・ 困り事などを検査員から吸い上げ、現場改善につなげる取り組み（相談員配置、気掛りメモ、組長班長の意見集約、個別面談、グループミーティング等）
- ・ 検査員増員
- ・ 教育等を行う専用ラインの整備（写真①）
- ・ 検査設備の改善（写真②）
- ・ 検査ライン改善（写真③④）、新完成検査棟稼働開始（写真⑤～⑦）

Everyday Compliance Quiz 毎コンクイズ



①教育用の専用ライン



②サイドスリップ検査



③自動ゲートによる入退出管理



④生体認証による検査記録



⑤湖西第一東 新完成検査棟



⑥同 完成検査ライン



⑦同 完成検査休憩所兼学習室

株式保有方針

- 目的 … 持続的な成長と中長期的な企業価値の向上
- 基準 … 以下に資する場合、取引先等の株式を保有

事業機会の創出

業務提携

安定的な取引・協力関係の構築、維持、強化等

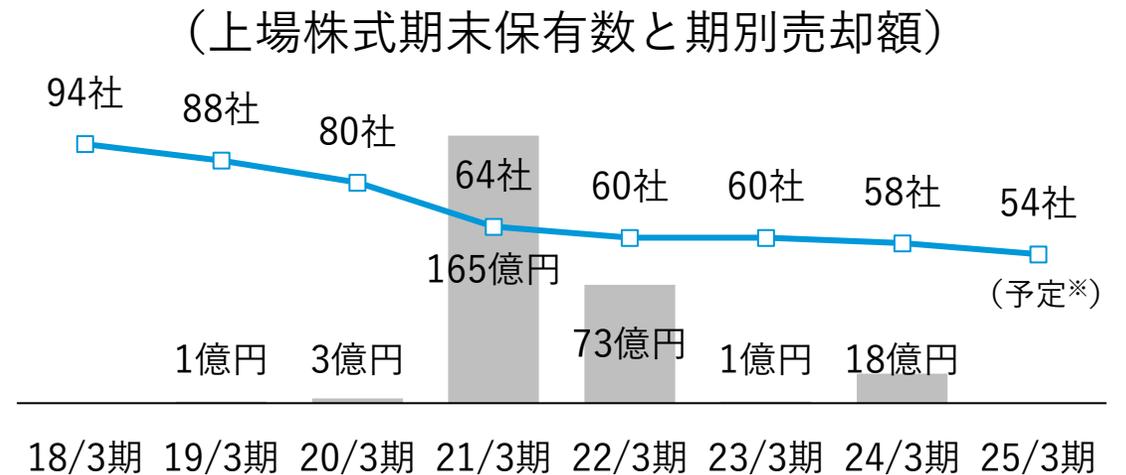
- 保有 …
 - ・ 毎年、取締役会で保有の適否を検証（企業価値向上・資本コスト等）
 - ・ 売却対象とした株式の縮減

政策保有株式に係る議決権行使

- 投資先企業の経営方針を尊重した上で、中長期的な企業価値の向上の観点から判断し行使

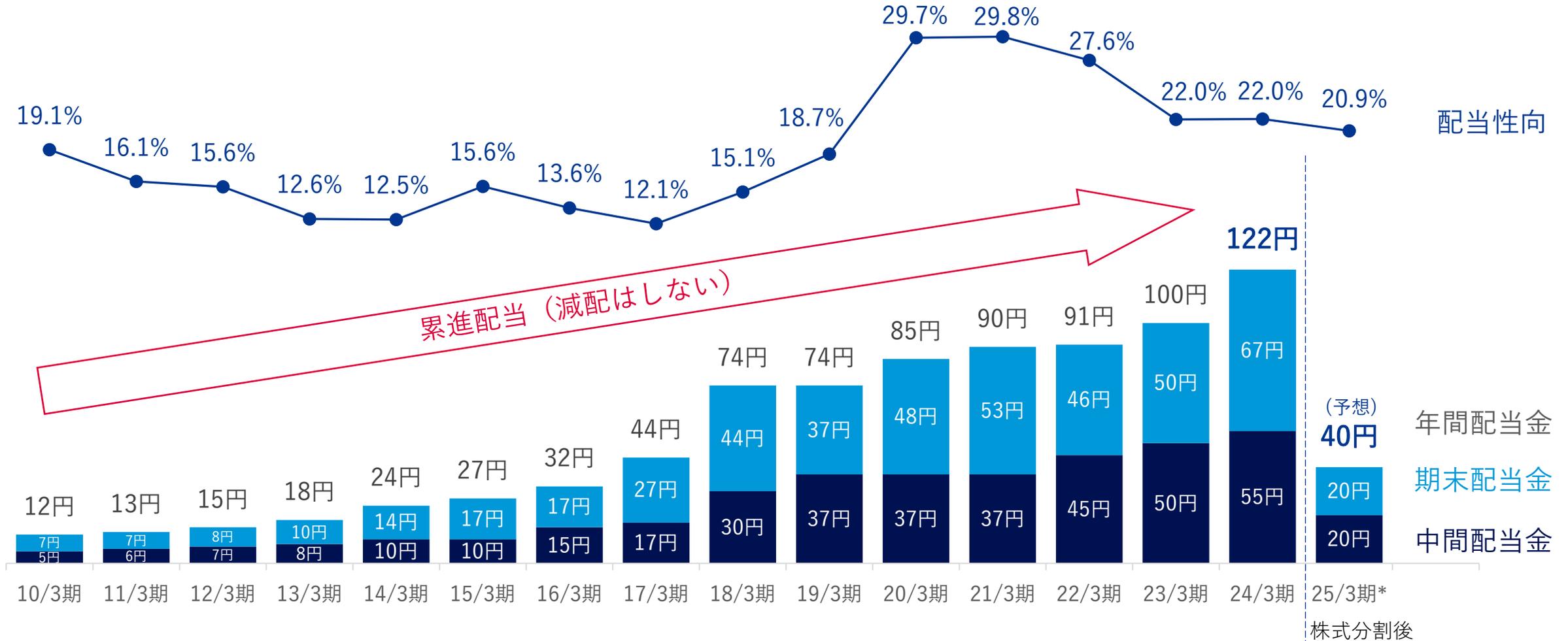
政策保有株式の売却状況

- 24/3期の取締役会で決定した上場株式売却方針
 - ・ 24/3期に3銘柄を売却
（非上場1社の新規上場により、保有する上場銘柄数の減少は2銘柄）
 - ・ その他、25/3期に売却する4銘柄を決定
- 売却で得られた資金はスタートアップ企業への出資等に有効活用（P20参照）



※24/3期末時点

- 25/3期の年間配当予想は40円（前回予想から変更なし）
- 2024年4月1日付で普通株式1株につき4株の割合で株式分割を実施

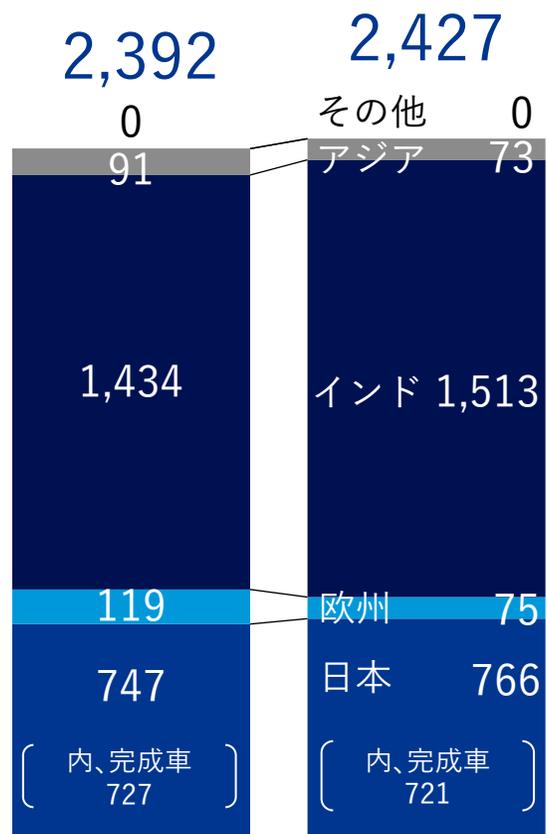


* 25/3期の配当性向はIFRS基準で算出

3. 足元の業績

生産実績

+34 (+1.4%) (千台)

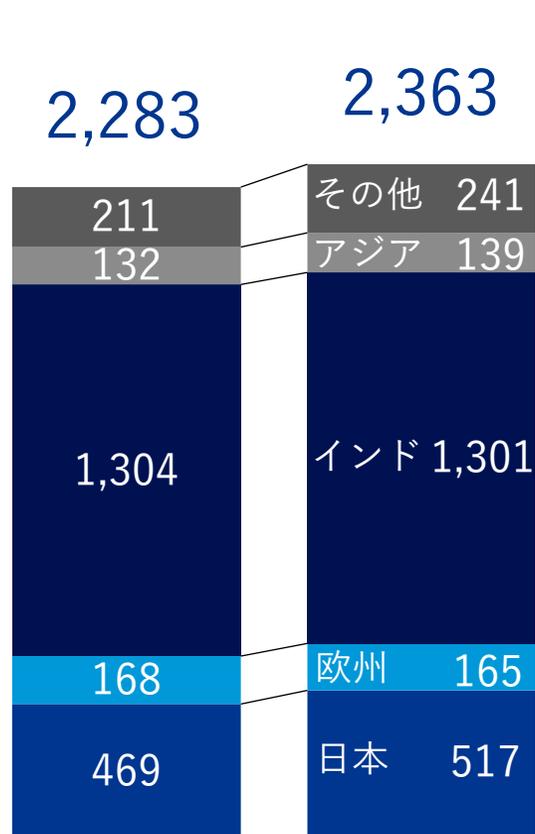


前年同期
'23/4-12

当期
'24/4-12

販売実績

+80 (+3.5%) (千台)



前年同期
'23/4-12

当期
'24/4-12

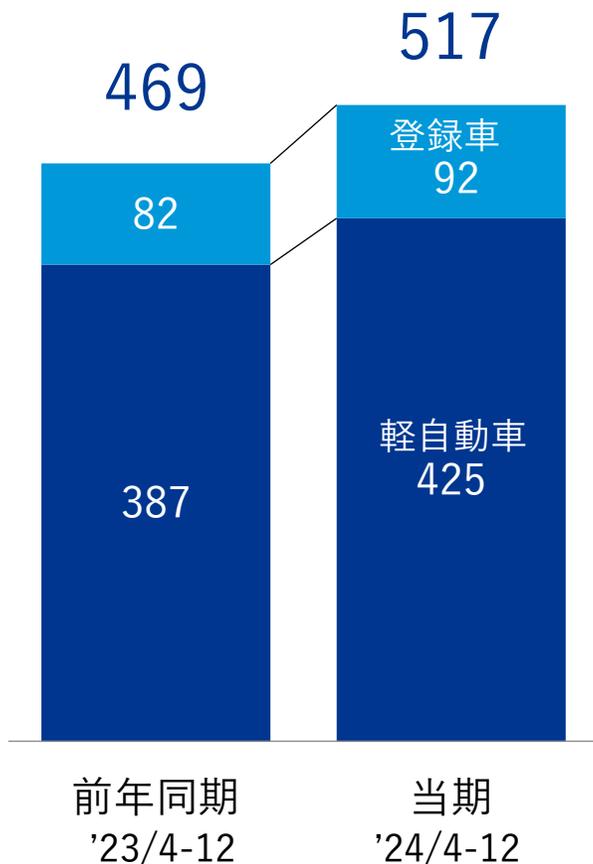
● 当期の世界販売

(千台)

	台数	前年同期比	
世界販売	2,363	+80	+3.5%
日本	517	+47	+10.1%
欧州	165	▲2	▲1.4%
インド	1,301	▲3	▲0.2%
アジア (除インド)	139	+7	+5.6%
パキスタン	51	+21	+72.2%
インドネシア	51	▲9	▲15.1%
フィリピン	16	+2	+14.3%
その他	241	+31	+14.5%
中南米	92	+10	+11.7%
アフリカ	78	+6	+8.3%
中近東	49	+13	+34.8%
大洋州	21	+2	+11.7%

販売実績

+47 (+10.1%) (千台)



● 国内販売の状況

- ・ 2024年暦年の軽自動車販売台数 1位(占拠率37.9%)
- ・ 2024年暦年の登録車販売台数は132千台(過去最高)
- ・ 新型 Fronx の販売が好調



国内販売台数推移 (千台)



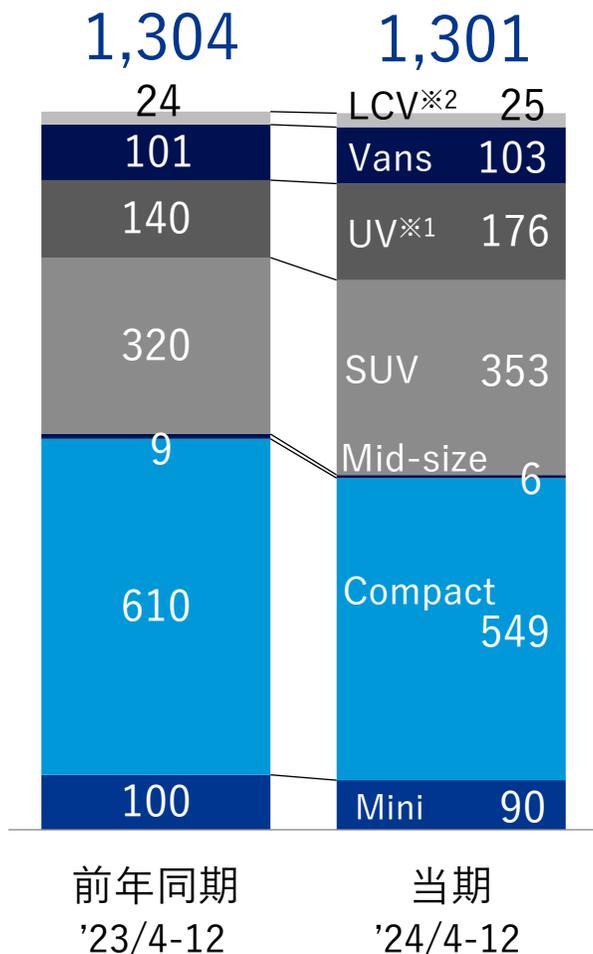
● ワゴンR スマイル 一部仕様変更して発売

- ・ 2024年12月10日より発売
- ・ 順調な滑り出し



販売実績

▲3 (▲0.2%) (千台)



● 販売状況

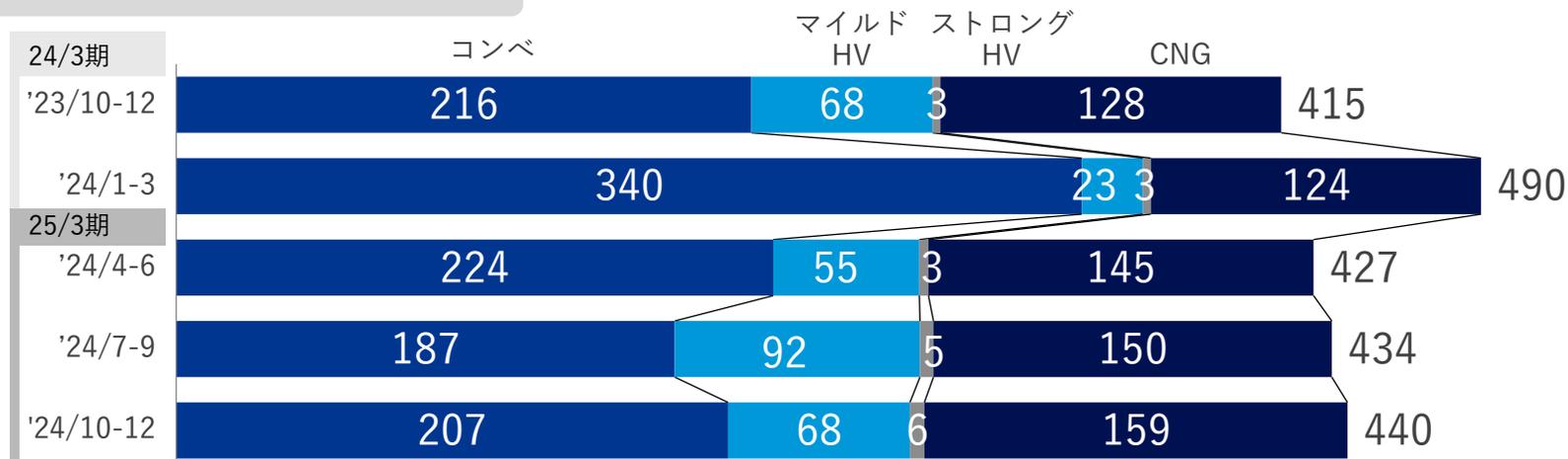
- ・ 12月単月の末端販売は過去最高の253千台(占拠率50.2%)
- ・ 2024年暦年の累計末端販売は過去最高の1,788千台(前年比+3.6%)
- ・ 暦年累計卸販売も過去最高の1,791千台(前年比+2.8%)
- ・ 農村部の需要も好調

● 新型「ディザリア」を発売

- ・ 11月11日、新型「ディザリア」を発売
- ・ 主力モデルの一つであるコンパクトセダン



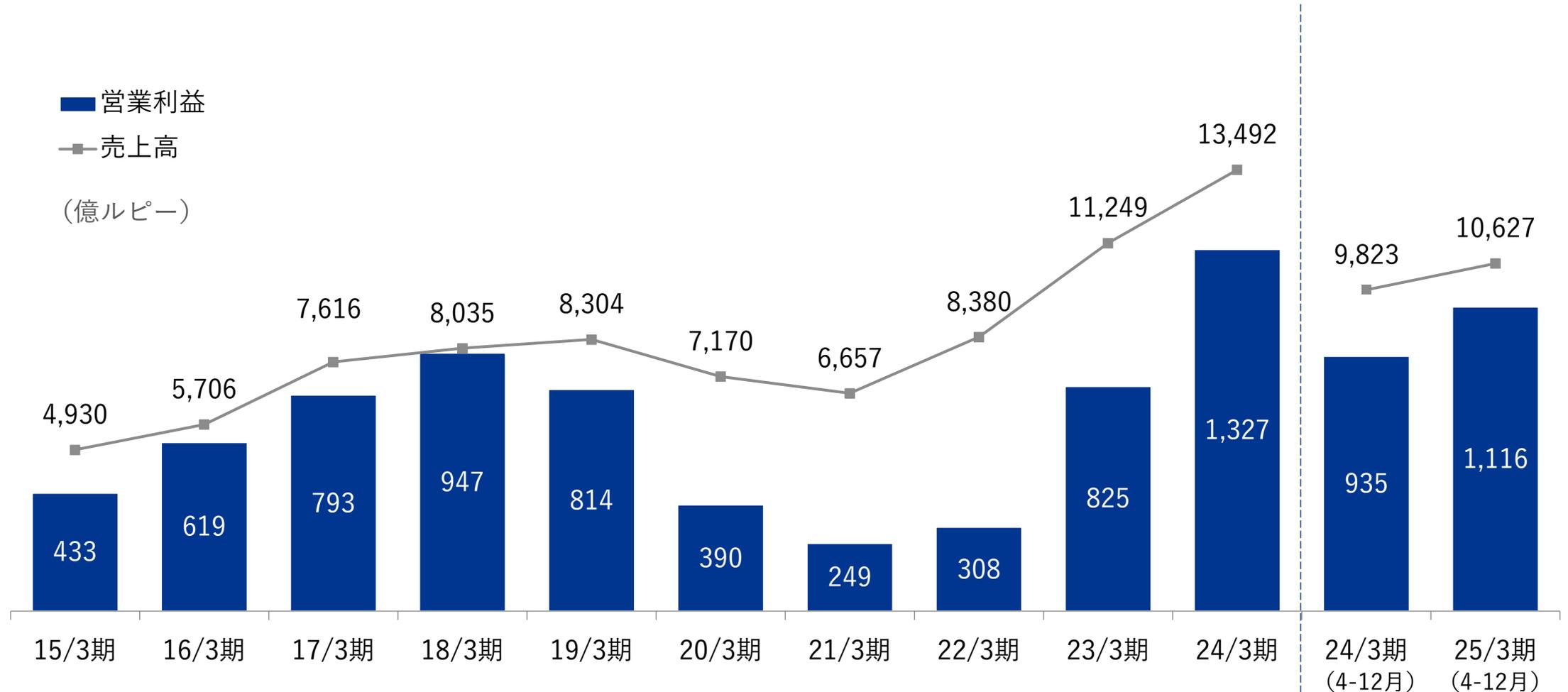
パワートレイン別卸販売台数 (千台)



注. 商用車(LCV)を含む卸販売実績、OEMは除く

※1 UV=Utility Vehicles (Ertiga等) ※2 LCV=Light Commercial Vehicles

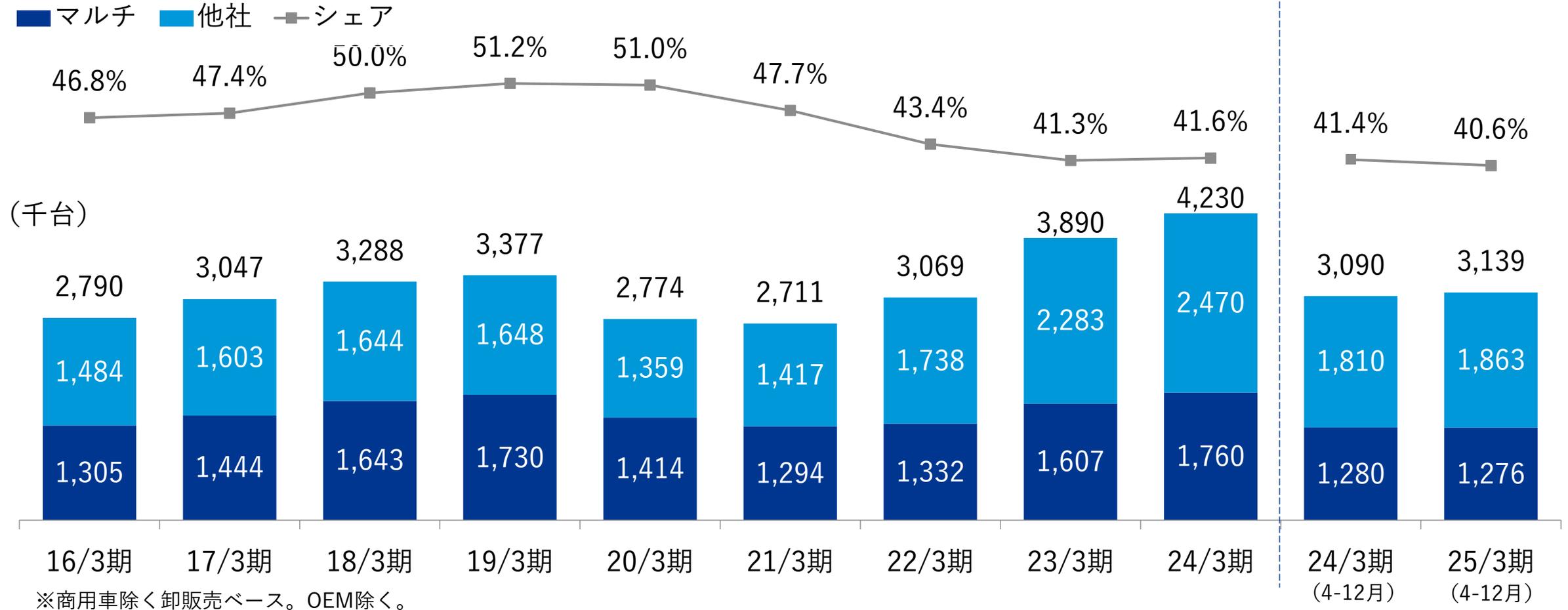
マルチスズキ 業績推移



注. 連結決算数値、2016年3月期以降はIndAS (インド版IFRS)

営業利益は営業利益は次式により算出 Sales of product + Other operating revenues - Total Expenses + Finance costs
 前年同期の業績値は、当期との比較のため、前期期初よりSMGを連結した前提で再計算した数値

全体市場とマルチスズキの販売台数推移



SUV

NEXA



BREZZA (1500cc) HEV CNG



GRAND VITARA (1500cc) HEV CNG

NEXA



Jimny 5-Door (1500cc)

NEXA



FRONX (1000cc, 1200cc) HEV CNG

MUV

NEXA



XL6 (1500cc) HEV CNG

NEXA



ERTIGA (1500cc) HEV CNG



INVICTO (2000cc) HEV

Mid-Size

NEXA



CIAZ (1500cc) HEV

VAN



EECO (1200cc) CNG

Mini



S-PRESSO **CNG**
(1000cc)



ALTO K10 **CNG**
(1000cc)

Commercial



Super Carry **CNG**
(1200cc)

Compact



CELERIO **CNG**
(1000cc)



CNG
WAGON R
(1000cc, 1200cc)



BALENO **CNG** **NEXA**
(1200cc)



NEXA

IGNIS
(1200cc)



SWIFT **CNG**
(1200cc)



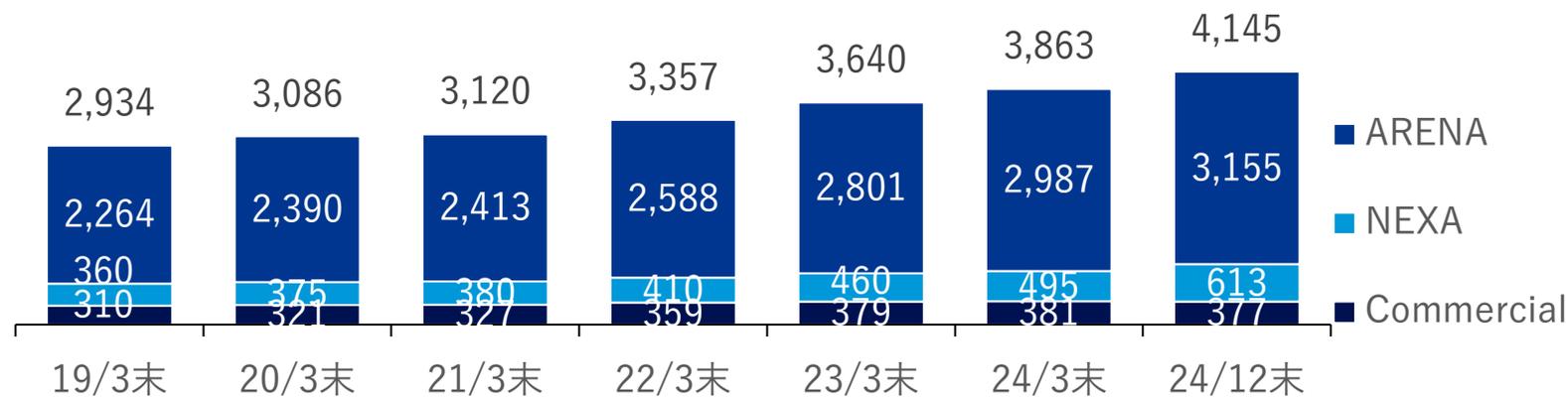
DZIRE **CNG**
(1200cc)

インド | 販売・サービス体制の強化

販売店網の拡充… 4つの販売チャネル

- ARENA
 - ・都市部（大規模店等）
 - ・地方部（中規模店、小規模店、巡回サービス等）
- NEXA
 - ・プレミアム車販売網
- Commercial
 - ・商用車販売網

販売拠点推移（店）



- True Value
 - ・中古車販売網 577店舗（24/3末）

NEXA



移動式ワークショップ



ARENA - MAIN OUTLET



ARENA - E OUTLET



ARENA - R OUTLET



TRUE VALUE



2024年1月 インド最大規模の投資誘致イベント「バイブラント・グジャラート」にて以下を発表

グジャラート新工場の建設

- グジャラート州に2番目となる新工場の建設について州政府と基本合意
- 2028年度稼働開始、将来的な年間生産能力は100万台
- 投資額は3,500億ルピー（約6,000億円）

SMG第4生産ラインの増設

- BEVの増産を視野にスズキモーターグジャラート社（SMG）に第4生産ラインを設置
- 2026年度稼働開始、生産能力は25万台
- 投資額は320億ルピー（約550億円）



インド・モディ首相（右）とスズキ 鈴木社長

- スズキ100%出資の子会社であるSMG（Suzuki Motor Gujarat）が、マルチスズキとの生産委託契約を終了
- マルチスズキがSMG株式を全て取得し子会社化
- マルチスズキへのSMG譲渡スキームは**第三者割当増資による株式交換**
- 2023年11月に譲渡完了

SMGを別会社とした背景

設立当初の目的

- 短期間で生産能力を引き上げ
- 既存工場と競わせ品質と効率を向上

成果

- 6年弱で75万台の生産能力到達
- 2022年8月にSMG累計生産200万台達成※
- 品質も安定し一定の役割を果たした

株式交換で行うメリット

マルチスズキ

- 資金を量産拡大投資に活用

スズキ

- 出資比率上昇(56.48%→58.19%)による連結利益および配当収入増加

今後の役割分担



生産業務統括

効率化
競争力アップ

収益性向上

マルチスズキ

400万台に向けた**量産拡大投資**

スズキ

電動化・CN等に向けた**先行技術開発投資**

2024年10月

リリース

マルチスズキはSMGを吸収合併することを決議

※2023年12月にはSMG累計生産300万台達成

競争力強化を支える体制構築、技術系人財の育成強化

- 2022年8月、インド・グジャラート州で開催されたスズキのインド事業40周年記念式典において、インド・デリーにスズキ100%出資のSuzuki R&D Center India Private Limited（以下、SRDI）を設立したことを発表 [リリース](#)
- 鈴木社長は式典の中で、「スズキ100%出資のR&Dセンターをインドに設立し、新領域における技術開発を通じて、インド市場のみならずグローバルでの競争力と研究開発力を強化してまいります。」と述べた。

SRDIの設立を通じて

- 日本とインドの開発部門を効率的に連携させ、インドの豊富な技術系人財とともに社会から必要とされる技術開発を行う
- スズキの競争力強化を支える体制を構築
- これに向けて、SRDIはインドでの採用活動を開始

スズキは、インドの大学やスタートアップ企業との関係構築、教員や研究者との交流の強化など、多様な技術系人財が成長できる環境づくりにも取り組む

インド | 経営大学院2校と協定締結

- カーボンニュートラルをはじめとする環境への取組みが世界的に喫緊の課題となるなか、インド経営大学院のアーメダバード校（IIMA）およびコジコデー校（IIMK）とそれぞれ協定を締結 リリース
- インド工科大学ハイデラバード校（IITH、2008年の設立以来、技術面での人財交流を実施）に加え、両校の教職員や学生との交流も深める

インド経営大学院アーメダバード校（IIMA）



- ・ 1961年設立、ビジネスマネジメントの研究と教育で最先端を行くインド有数のビジネススクール
- ・ IIMAとスズキは、定期的な交流を通じ、スズキの新規事業も含めたインド事業多様化戦略や事業ポートフォリオ再構築についての研究を行う

インド経営大学院コジコデー校（IIMK）



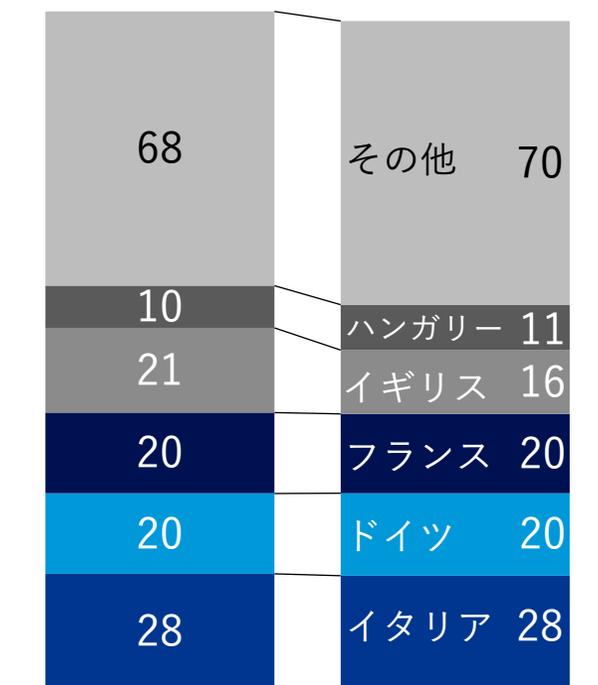
- ・ 1996年設立、企業文化研究などに強みを持つ
- ・ IIMKとスズキは、スズキのインドでの40年にわたる取組みを分析し、スズキの強みを明確にした上で、長期的な視点からインド事業の方向性についての研究を行う

四輪販売台数 | 欧州 / アジア (インド除く)

欧州

▲2 (▲1.4%) (千台)

168 165



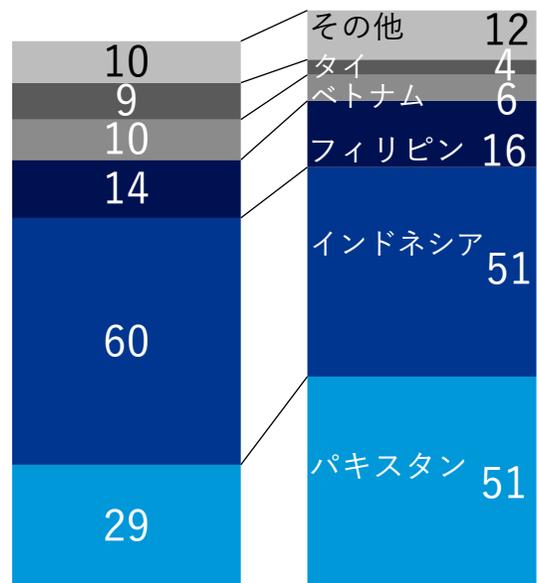
前年同期
'23/4-12

当期
'24/4-12

アジア (インド除く)

+7 (+5.6%) (千台)

132 139



前年同期
'23/4-12

当期
'24/4-12

● トピックス

◆ 欧州

- ・ スイフトの販売が引き続き堅調

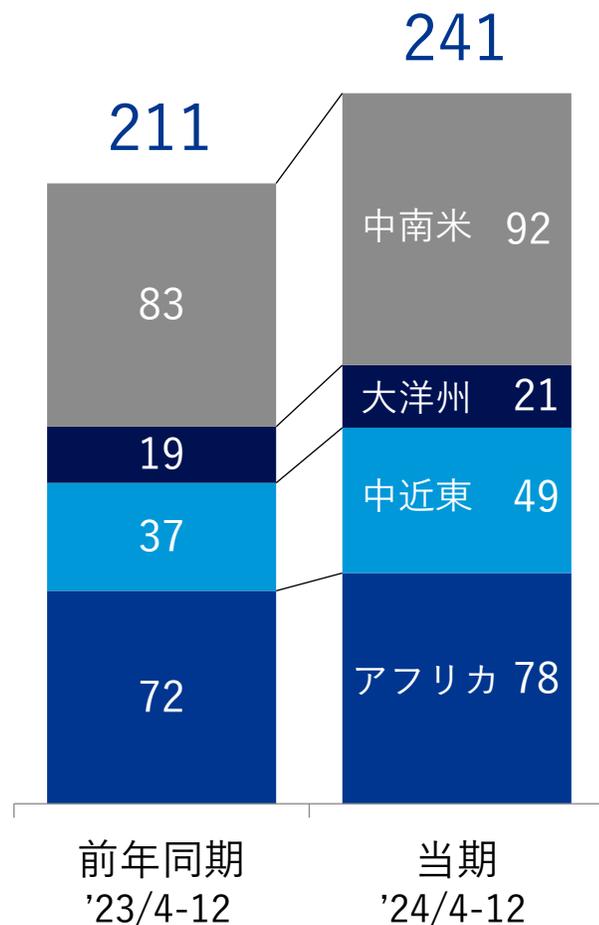
◆ パキスタン

- ・ 豊作により個人需要が引き続き堅調
- ・ アルト、スイフトの販売が堅調



販売実績

+31 (+14.5%)^(千台)



トピックス

- ・ 中近東、中南米、南アフリカともに好調を維持
- ・ 南アフリカはシェア11.7%(2024年4~12月累計)
- ・ ジムニー5ドア等のインド製モデルが販売を牽引

当期の販売

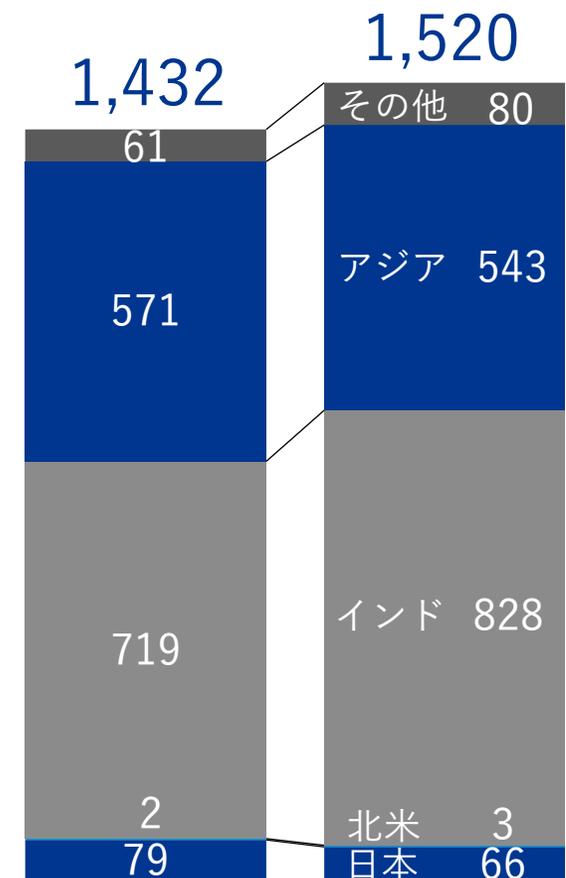
	台数	前年同期比 (千台)	
アフリカ	78	+6	+8.3%
南アフリカ	45	+8	+21.1%
中近東	49	+13	+34.8%
サウジアラビア	28	+7	+31.8%
大洋州	21	+2	+11.7%
中南米	92	+10	+11.7%
メキシコ	33	+5	+18.5%
チリ	16	+2	+15.9%

生産実績

+88 (+6.2%) (千台)

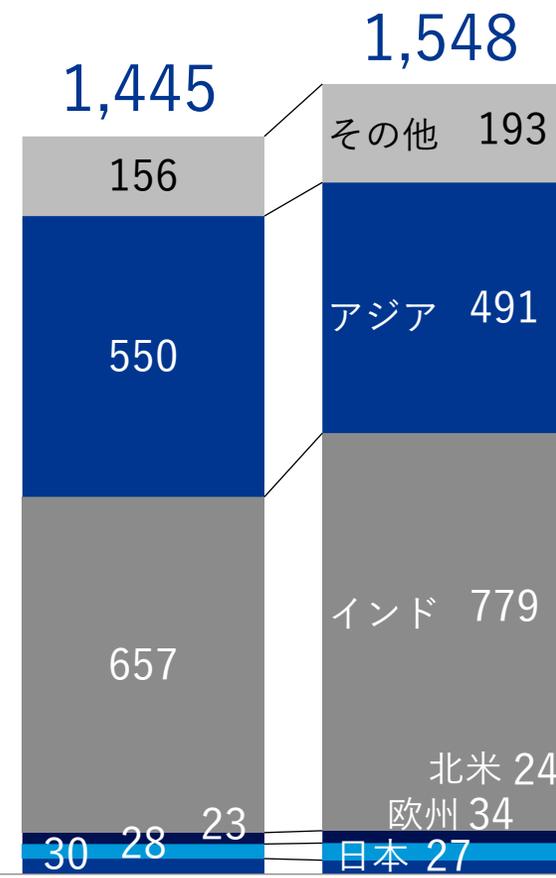
販売実績

+103 (+7.1%) (千台)



前年同期
'23/4-12

当期
'24/4-12



前年同期
'23/4-12

当期
'24/4-12

● 当期の世界販売

	台数	前年同期比	
世界販売	1,548	+103	+7.1%
日本	27	▲3	▲10.4%
欧州	34	+5	+18.8%
北米	24	+1	+4.4%
インド	779	+122	+18.5%
アジア (除インド)	491	▲59	▲10.8%
中国	260	▲56	▲17.7%
フィリピン	112	▲12	▲10.0%
その他	118	+9	+8.2%
その他	193	+37	+23.8%
中南米	176	+36	+25.6%
その他	17	+1	+7.2%

GSX-8S
2023年3月発売



V-STROM 800
2023年10月発売



GSX-S1000GX
2023年12月発売



GSX-8R
2024年1月発売



NEW

ACCESS
2025年1月発売



NEW BEV

e-ACCESS
2025年4月発売予定



DR-Z4S
2025年4月発売予定



DR-Z4SM
2025年5月発売予定



(億円)		当第3四半期 ('24/4-12)	前年同期 ('23/4-12)	増 減		補足※1
					増減率	
連結 業績	売上収益	42,837	38,341	+ 4,496	+ 11.7%	4期連続増収
	営業利益 (利益率)	4,797 (11.2%)	3,712 (9.7%)	+ 1,085	+ 29.2%	4期連続増益
	税引前利益 (利益率)	5,480 (12.8%)	4,351 (11.3%)	+ 1,129	+ 25.9%	4期連続増益
	四半期利益※2 (利益率)	3,117 (7.3%)	2,371 (6.2%)	+ 746	+ 31.5%	4期連続増益
為替 レート	米ドル	153円	143円	+ 9円	+ 6.5%	
	ユーロ	165円	155円	+ 10円	+ 6.2%	
	インドルピー	1.83円	1.74円	+ 0.09円	+ 5.2%	
世界 販売	四輪車	2,363千台	2,283千台	+ 80千台	+ 3.5%	日本、パキスタン、中近東等で増加
	二輪車	1,548千台	1,445千台	+ 103千台	+ 7.1%	インド、中南米、欧州等で増加

※1 補足のコメントは第3四半期累計としての評価

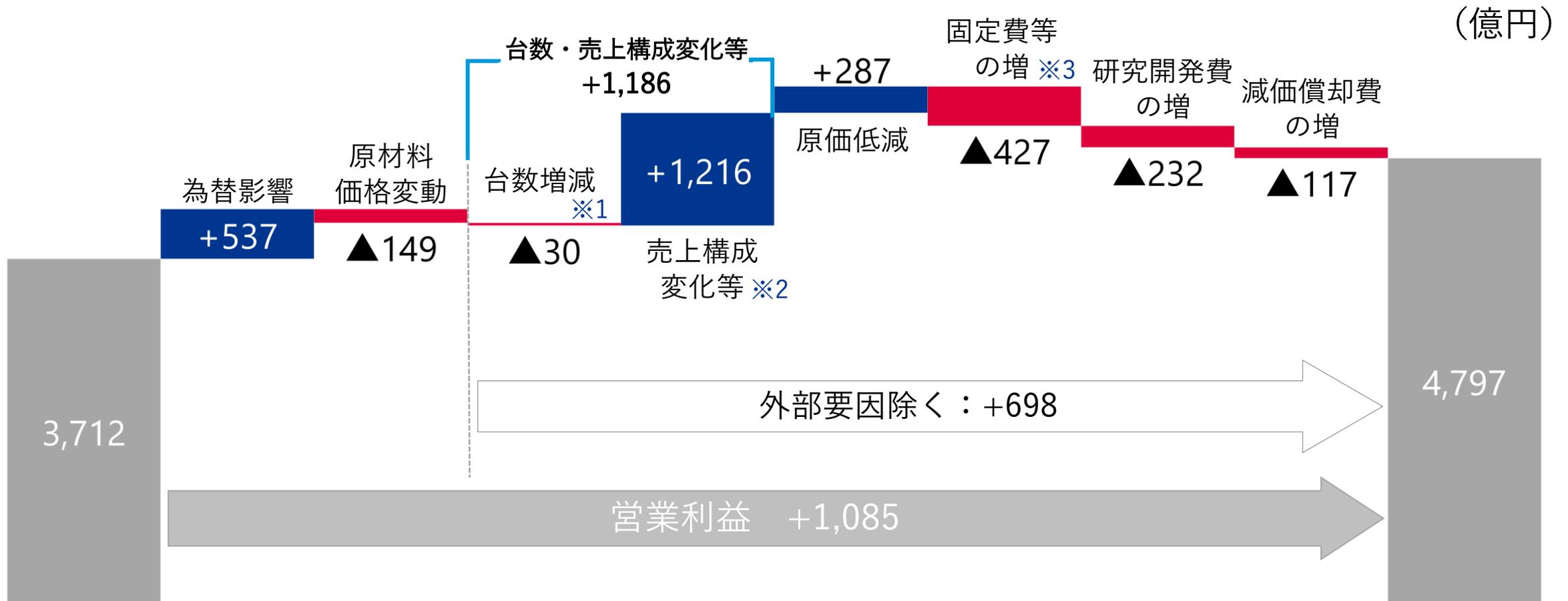
※2 四半期利益は親会社の所有者に帰属する四半期利益

2025年3月期 第3四半期決算 | 売上収益の状況



(億円)	四輪			二輪			マリン			その他			合計			増減内訳	
	当期	前期	増減	当期	前期	増減	当期	前期	増減	当期	前期	増減	当期	前期	増減	為替影響	台数増減
国内計	10,566	8,902	+1,664	139	152	▲13	25	26	▲1	86	85	+1	10,815	9,165	+1,651		+628
自 社	9,719	8,151	+1,568	139	152	▲13	25	26	▲1	86	85	+1	9,969	8,414	+1,555		
O E M	847	751	+95										847	751	+95		
海外計	28,438	25,855	+2,582	2,814	2,508	+305	770	813	▲42				32,022	29,176	+2,846	+1,602	+406
欧州	4,325	4,474	▲149	336	328	+8	128	129	▲2				4,788	4,931	▲143	+301	▲535
北 米	3	4	▲1	293	343	▲50	394	425	▲31				690	773	▲82	+41	▲58
アジア	19,285	17,310	+1,975	1,597	1,347	+250	91	106	▲16				20,973	18,764	+2,209	+1,017	+637
インド	16,899	15,244	+1,655	1,075	867	+208	9	6	+3				17,983	16,117	+1,866	+884	+567
〃以外	2,386	2,066	+320	522	481	+41	82	100	▲18				2,990	2,647	+343	+133	+70
その他	4,824	4,067	+757	588	490	+98	158	151	+7				5,570	4,708	+862	+244	+363
総合計	39,004	34,757	+4,246	2,953	2,660	+292	795	838	▲43	86	85	+1	42,837	38,341	+4,496	+1,602	+1,034
内、為替換算影響			+1,430			+134			+38								+1,602

注. 当期…2024年4~12月期、前期…2023年4~12月期、北米…米国・カナダ、北米四輪車…部品用品等



前年同期
'23/4-12

※1 台数増減影響 主な内訳
 ・ 当社単独 ▲183億円
 ・ マルチスズキ +159億円

※2 売上構成変化等 主な内訳
 ・ 当社単独 +453億円
 ・ マルチスズキ ▲74億円

※3 固定費等の増 主な内訳
 ・ 労務費 ▲192億円
 ・ 営業政策費 ▲37億円
 ・ 品質関連費用 ▲32億円

当期
'24/4-12

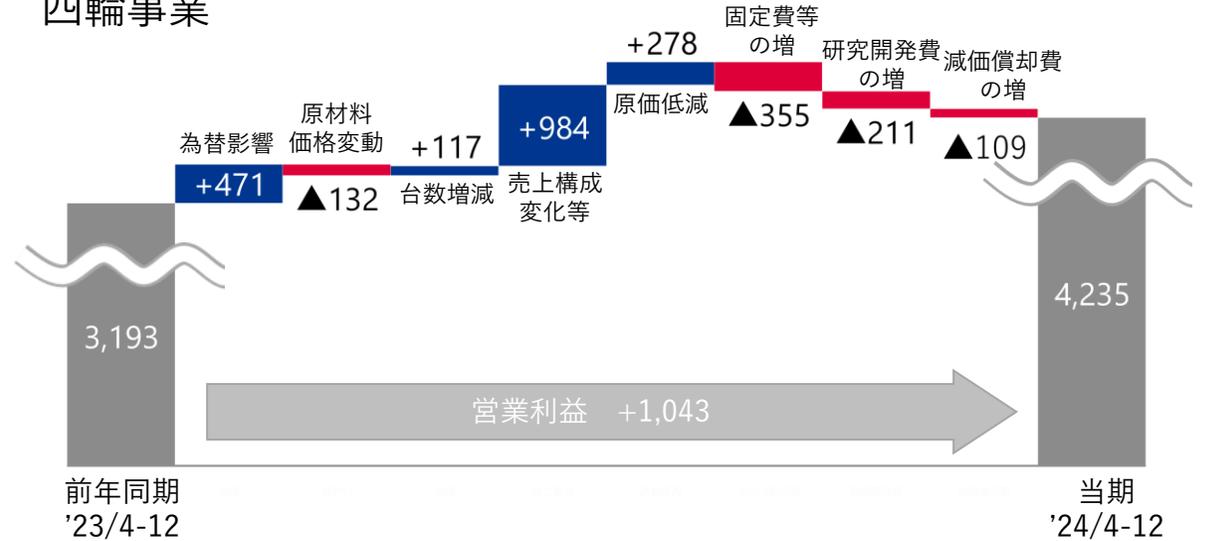
2025年3月期 第3四半期決算 | 事業別業績、営業利益増減要因



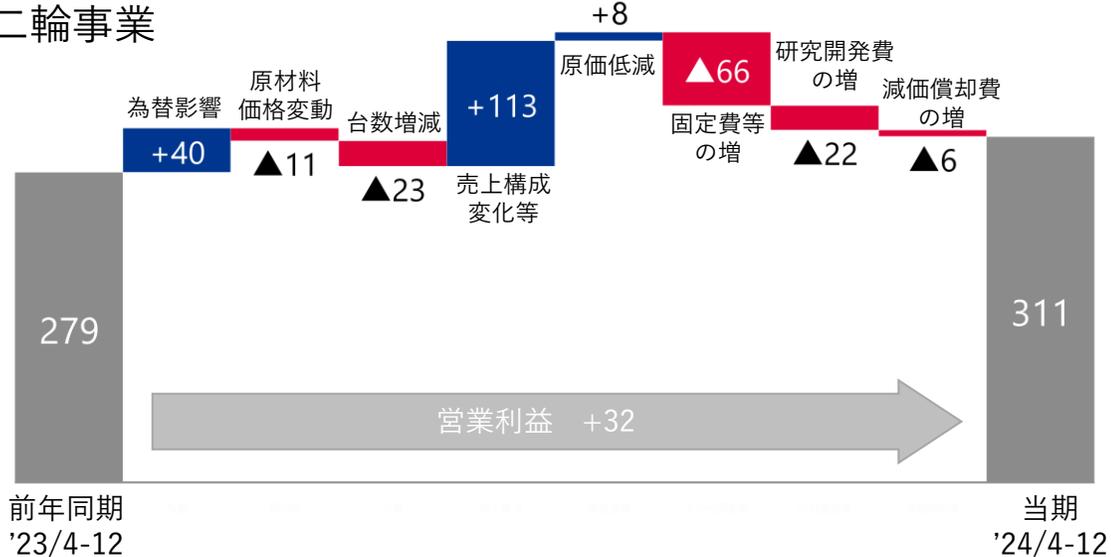
単位：億円

	'24/4-12					'24/10-12				
	売上収益		営業利益			売上収益		営業利益		
		前年比	前年比	前年比	利益率		前年比	前年比	利益率	
四輪	39,004	+12%	4,235	+33%	10.9%	13,058	+12%	1,301	+15%	10.0%
二輪	2,953	+11%	311	+12%	10.5%	970	+11%	84	▲30%	8.7%
マリン	795	▲5%	223	+4%	28.0%	229	+0%	52	▲22%	22.9%
その他	86	+1%	28	+10%	33.1%	30	+1%	10	+3%	33.1%
連結計	42,837	+12%	4,797	+29%	11.2%	14,287	+12%	1,448	+9%	10.1%

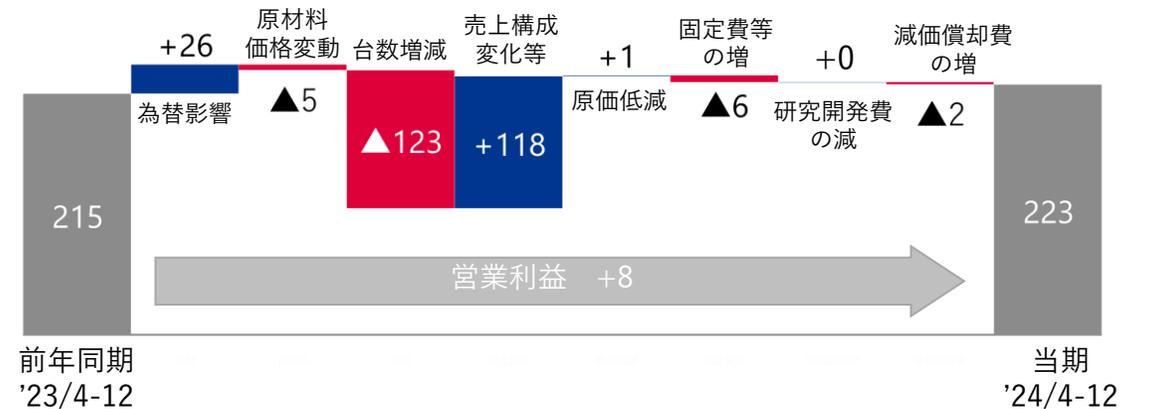
四輪事業



二輪事業



マリン事業



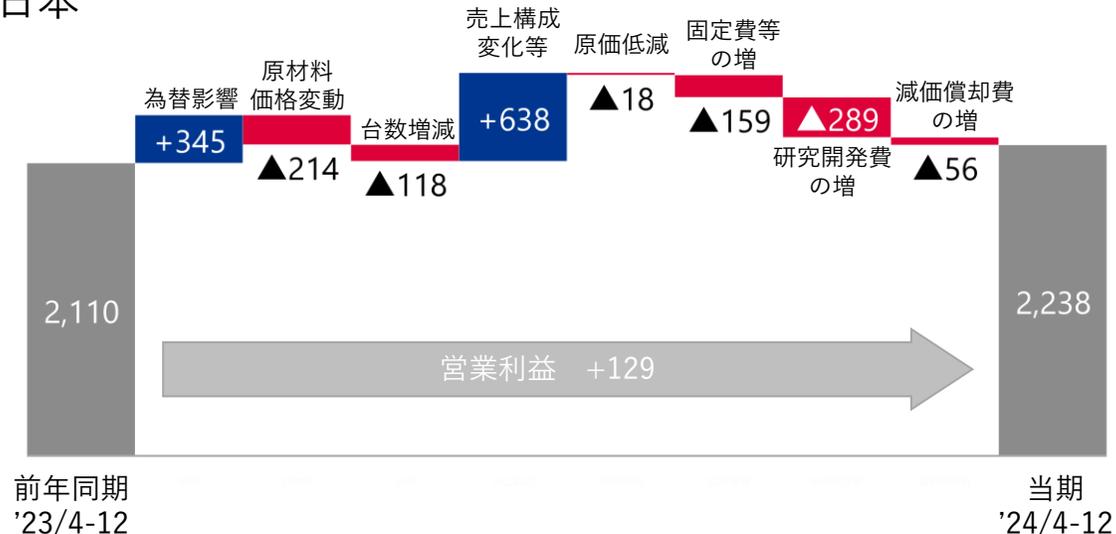
2025年3月期 第3四半期決算 | 所在地別業績、営業利益増減要因

所在地セグメント別業績

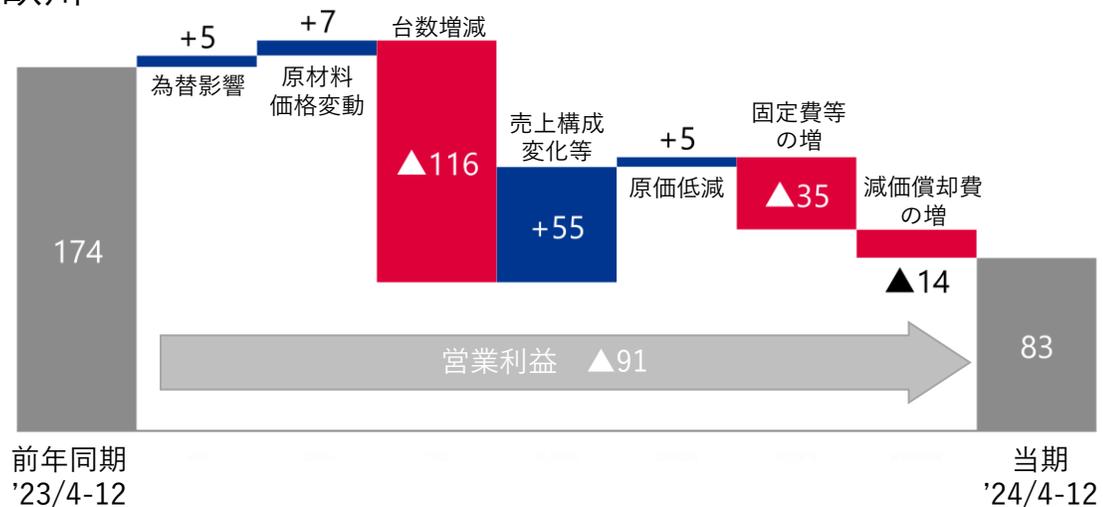
単位：億円

	'24/4-12					'24/10-12				
	売上収益		営業利益			売上収益		営業利益		
		前年比		前年比	利益率		前年比		前年比	利益率
日本	21,631	+6%	2,238	+6%	10.3%	7,277	+4%	669	▲20%	9.2%
欧州	5,958	▲11%	83	▲52%	1.4%	1,739	▲24%	0	▲97%	0.0%
アジア	24,013	+13%	2,263	+19%	9.4%	8,249	+17%	728	+15%	8.8%
その他	3,382	+15%	85	▲11%	2.5%	1,119	+17%	25	+14%	2.2%
セグメント間 消去	▲12,147	-	128	-	-	▲4,096	-	25	-	-
連結計	42,837	+12%	4,797	+29%	11.2%	14,287	+12%	1,448	+9%	10.1%

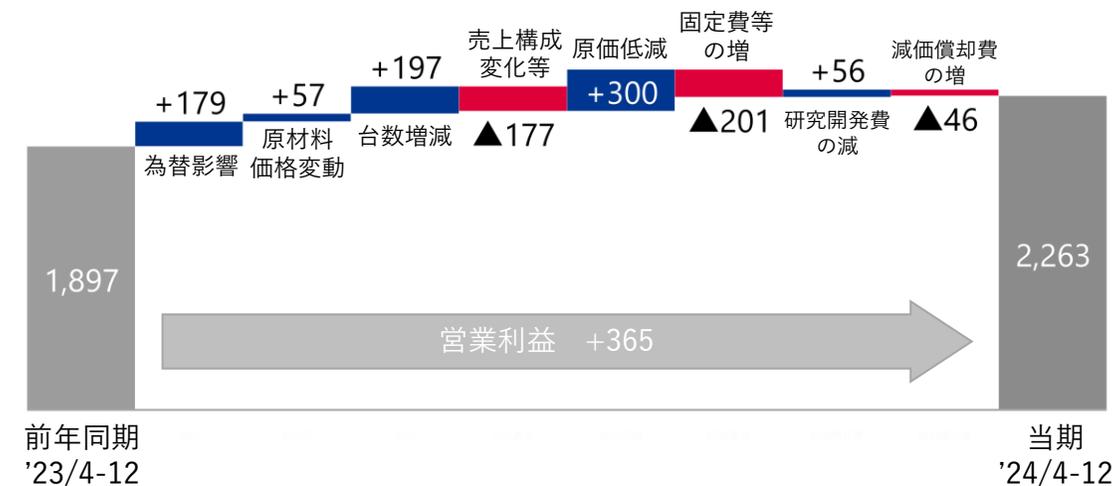
日本



欧州



アジア



通期業績予想 | 総括



	(億円)	当期 ('24/4-'25/3)	前期実績 ('23/4-'24/3)	増 減		補足	前回予想との比較	
					増減率		前回予想	増減
連結 業績	売上収益	57,000	53,575	+ 3,425	+ 6.4%	4期連続増収	56,000	+ 1,000
	営業利益 (利益率)	5,900 (10.4%)	4,938 (9.2%)	+ 962	+ 19.5%	3期連続増益	5,500 (9.8%)	+ 400
	税引前利益 (利益率)	6,600 (11.6%)	5,917 (11.0%)	+ 683	+ 11.5%	5期連続増益	6,200 (11.1%)	+ 400
	当期利益 ^{※1} (利益率)	3,700 (6.5%)	3,170 (5.9%)	+ 530	+ 16.7%	5期連続増益	3,500 (6.3%)	+ 200
為替 レート	米ドル	152円	145円	+ 7円	+ 5.1%		146円	+ 6円
	ユーロ	162円	157円	+ 6円	+ 3.6%		160円	+ 2円
	インドルピー	1.81円	1.76円	+ 0.05円	+ 2.8%		1.76円	+ 0.05円
世界 販売	四輪車	3,244千台	3,168千台	+ 76千台	+ 2.4%		3,244千台	▲0千台
	二輪車	2,035千台	1,912千台	+ 123千台	+ 6.4%		2,008千台	+ 27千台

※1 当期利益は親会社の所有者に帰属する当期利益

通期業績予想 | 営業利益増減要因・対 前回予想

(億円)

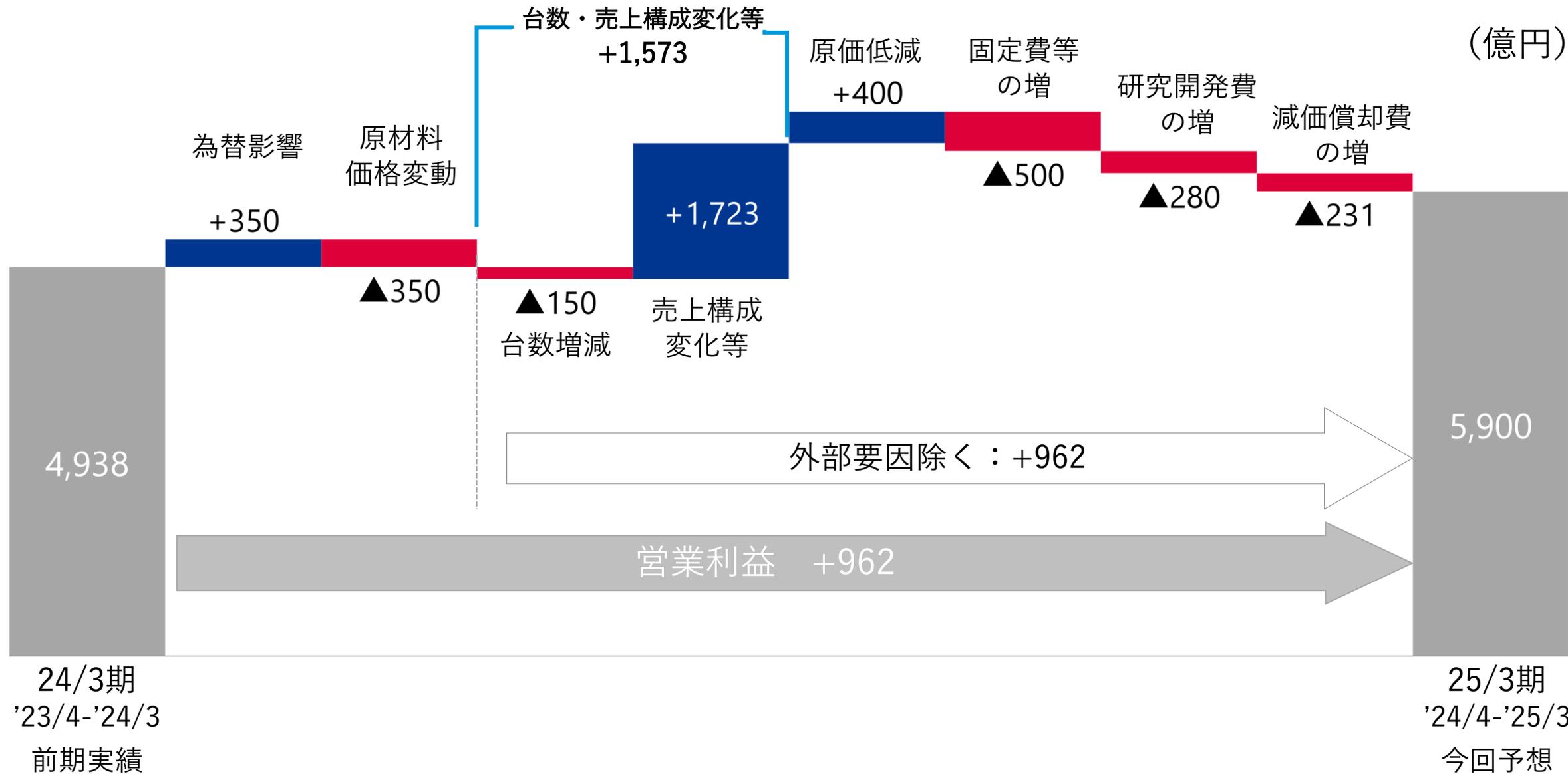


1-3月 前提レート	
米ドル	150円
ユーロ	155円
インドルピー	1.75円

25/3期
'24/4-'25/3
前回予想

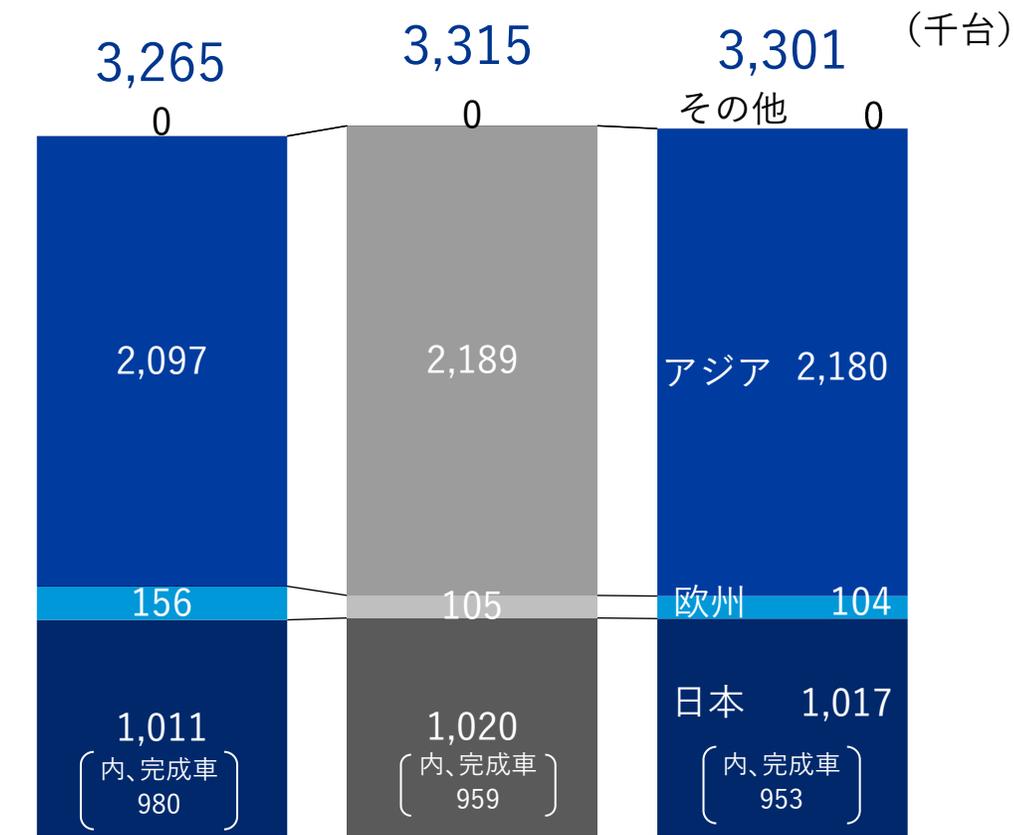
25/3期
'24/4-'25/3
今回予想

通期業績予想 | 営業利益増減要因・対 24/3期実績



生産台数

3,301千台
 前期比 +36千台 (+1.1%)
 前回予想比 ▲13千台 (▲0.4%)



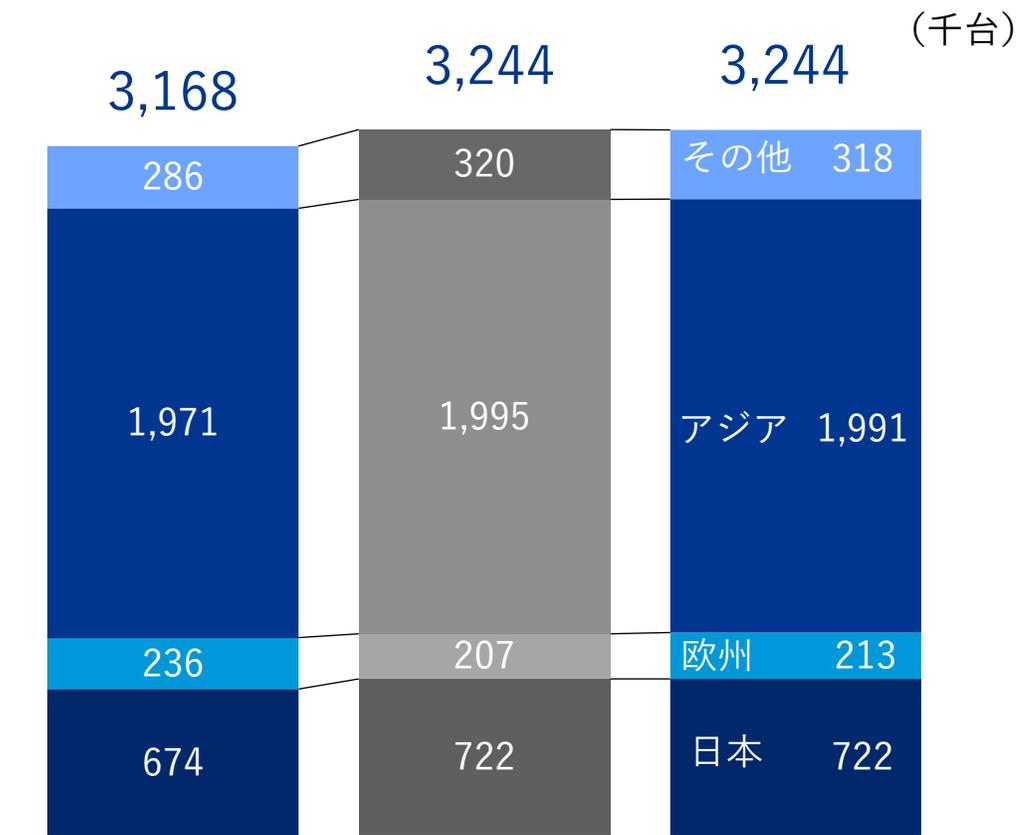
前期実績
'23/4-'24/3

前回予想
'24/4-'25/3

今回予想
'24/4-'25/3

販売台数

3,244千台
 前期比 +76千台 (+2.4%)
 前回予想比 ▲0千台 (▲0.0%)



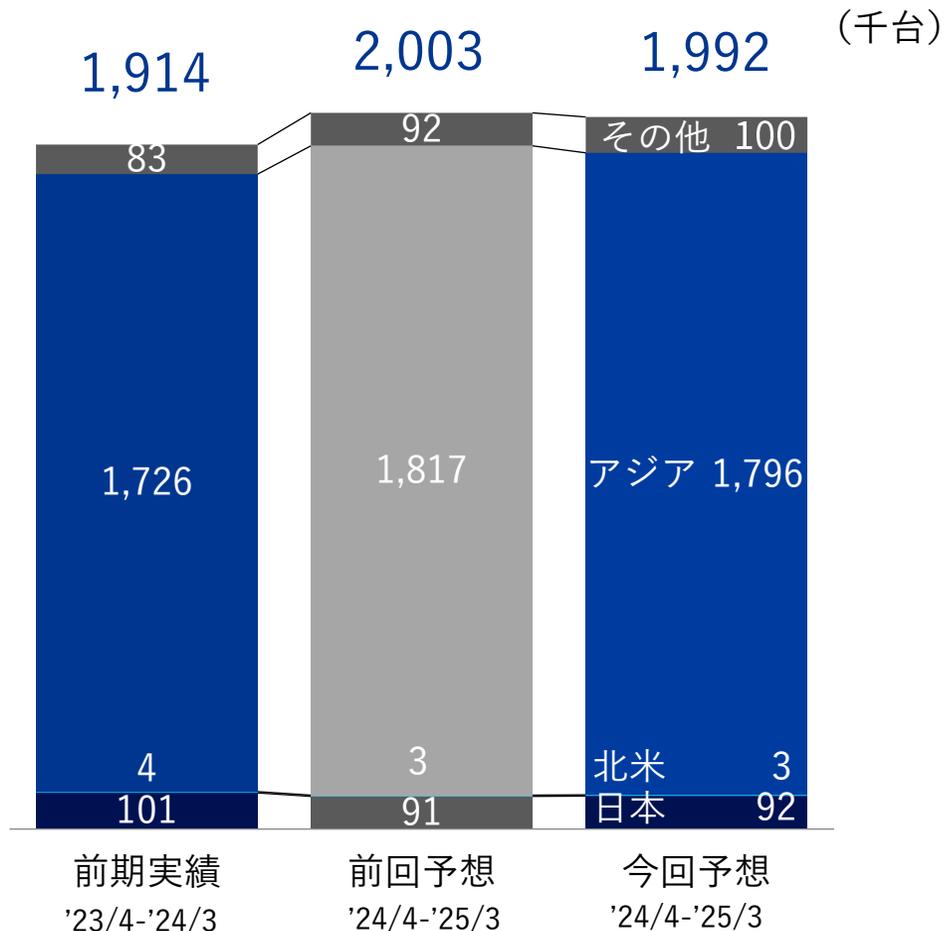
前期実績
'23/4-'24/3

前回予想
'24/4-'25/3

今回予想
'24/4-'25/3

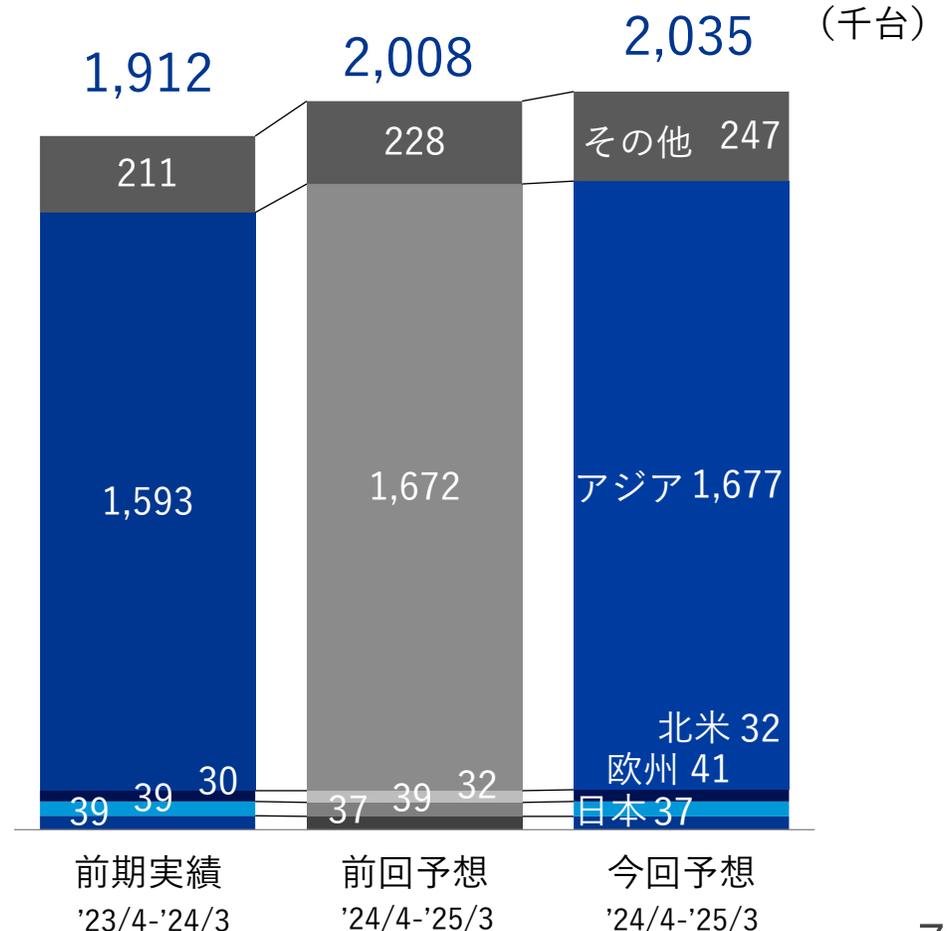
生産台数

1,992千台
 前期比 +78千台 (+4.1%)
 前回予想比 ▲11千台 (▲0.6%)



販売台数

2,035千台
 前期比 +123千台 (+6.4%)
 前回予想比 +27千台 (+1.3%)





将来予想に関する注意事項

- このプレゼンテーション資料に記載した将来予想は、現時点で入手可能な情報及び仮定に基づき当社が判断したもので、リスクや不確実性を含んでおり、当社としてその実現を約束する趣旨のものではありません。
- 実際には、様々な要因の変化により大きく異なることがありえますことをご承知おき下さい。
- 実際の業績に影響を及ぼす可能性がある要因には、主要市場における経済情勢及び需要の動向、為替相場の変動などが含まれます。