

スズキの知財戦略: 技術経営ファクトブック (2026年版)

1. エグゼクティブ・サマリー: 経営理念と「スズキ・オペレーティング・システム」の進化

1.1 経営のOS: 「小・少・軽・短・美」と「3現+2原」の体系化

2026年1月現在、スズキ株式会社(以下、スズキ)の技術経営を支える根幹は、独自の経営哲学をシステム化した「スズキ・オペレーティング・システム(OS)」にある。これは単なるスローガンではなく、研究開発(R&D)、生産、知的財産(IP)戦略を統制するアルゴリズムとして機能している¹。

- 企業スローガン「By Your Side」:
2025年2月に発表された新中期経営計画において正式採用されたこのスローガンは、創業者の精神、社是、行動指針を包含し、モビリティを超えて人々の生活インフラとなる意志を表明している²。
- 行動指針「小・少・軽・短・美(省・小・軽・短・美)」:
 - 小 (Smaller): コンパクト化による効率向上。製品サイズだけでなく、組織や投資の単位も指す。
 - 少 (Fewer): 資源の最適配分、無駄の省略。部品点数削減や工程短縮に直結する。
 - 軽 (Lighter): 重量軽減によるエネルギー効率の最大化。
 - 短 (Shorter): 意思決定、行動、報告、コミュニケーションのスピードアップ。
 - 美 (Beauty): すべての活動が顧客利益に叶い、機能的かつ視覚的に美しいこと³。
- 「3現」から「3現+2原」への進化:
従来のスズキの行動規範であった「現場・現物・現実(3現主義)」に対し、2025年の技術戦略アップデートにおいて、新たに**「原理・原則(2原)」**が追加された⁵。
 - 原理 (Genri): 自然科学的な基本法則への遡及。現象の背後にある科学的メカニズムの解明。
 - 原則 (Gensoku): 技術的・社会的ルールへの適応と更新。
この拡張は、AIや電動化技術といった「目に見えにくい」技術領域において、従来の現場観察だけでは解決できない課題に対し、エンジニアリングの基礎理論(物理法則や化学反応)に立ち返って本質的な解決を図るというR&D方針の転換を示唆している⁷。

1.2 2030年度に向けた経営目標と資本配分

2025年度から2030年度を対象とする「新中期経営計画」において、スズキは「成長投資」と「株主還元」の両立を掲げ、以下の財務KPIを設定している¹。

表1: 2030年度 財務・非財務目標 (IFRS基準)

指標カテゴリ	項目	目標値 (FY2030)	備考・前提条件
収益性	売上収益	8兆円	2023年度実績5.4兆円からの飛躍的拡大 ⁹
	営業利益	8,000億円	営業利益率 10.0%の確保 ⁸
	ROE (自己資本利益率)	13.0%	長期的(2030年代前半)には15%以上を目指す ⁸
販売規模	四輪車販売台数	420万台	インド市場でのシェア奪還とアフリカ等の成長市場が鍵 ⁹
	二輪車販売台数	254万台	⁸
株主還元	DOE (株主資本配当率)	3.0%	累進配当政策の採用による安定的還元 ¹⁰
前提為替	USD/JPY	140円	⁸
	INR/JPY	1.70円	⁸

表2: 投資戦略 (FY2025-FY2030 累計6カ年計画)

投資区分	投資対象詳細	金額規模	戦略的意図
研究開発費 (R&D)	合計	2兆円	⁸
	電動化・SDV (Software Defined Vehicle)	1兆1,000億円	投資の過半をソフトウェアと電動パワートレインに集中
	ICE (内燃機関)・	1,000億円	バイオ燃料、水素エ

	CNF (カーボンニュートラル燃料)		ンジン等のマルチパスウェイ対応
	車体・サーキュラーエコノミー	1,500億円	軽量化技術、リサイクル設計
	将来技術・新規事業	1,000億円	空飛ぶクルマ、ラストワンマイルモビリティ
	インフラ・DX	5,500億円	社内デジタル基盤の刷新
設備投資 (Capex)	合計	2兆円	⁸
	バッテリーEV (BEV) 生産能力増強	7,500億円	インド・グジャラート新工場、ハリヤナ新工場
	新型車立ち上げ準備	5,000億円	
	カーボンニュートラル・スマートファクトリー	1,500億円	塗装工場の省エネ化、再生可能エネルギー導入
	販売網・試験設備	3,500億円	

特筆すべきは、総投資額4兆円のうち、約30%に相当する1.2兆円がインド市場に特化して配分されている点である⁸。これは、インドを単なる消費市場としてではなく、グローバルな輸出ハブおよびR&D拠点として位置付けるスズキの地政学的戦略を明確に示している。

2. 技術戦略2025: エネルギー最小化のための6つの柱

2025年9月に発表された「技術戦略2025」は、スズキの今後10年の技術開発ロードマップである。その核心は「エネルギーの最小化」にあり、以下の6つの柱で構成される⁶。

2.1 第1の柱: 軽量・安全ボディ (HEARTECTの進化とS-Lightプロジェクト)

スズキの技術的アイデンティティである「軽量化」は、EV時代においてさらに重要性を増している。重

いバッテリーを搭載するEVにおいて、車体重量の増加は電費(エネルギー効率)の悪化に直結するためである。

- 定量目標: 基準車に対し、今後10年間で合計**100kg**の軽量化を達成する⁶。
- 進捗状況: 2026年時点において、既に約**80kg**の軽量化メニューが技術的に確立されている⁶。
- 技術的アプローチ:
 - プラットフォーム進化: 既存の軽量プラットフォーム「HEARTECT(ハーテクト)」をベースに、EV専用の構造最適化を実施。
 - 素材置換: 金属製燃料タンクから樹脂製タンクへの移行、超高張力鋼板(ウルトラハイテン)の使用比率拡大⁷。
 - 構造接着: スポット溶接に代わる構造用接着剤の採用拡大による剛性向上と軽量化の両立⁷。
 - 「S-Light(エスライト)」プロジェクト: 二輪車設計のノウハウを四輪車に導入し、全部品・全ボルト単位でのグラム単位の削減を徹底する⁷。

2.2 第2の柱: 高効率ICEとカーボンニュートラル燃料(CNF)

新興国市場や大型モビリティにおける内燃機関の有用性は継続すると判断し、ICEの進化と燃料の脱炭素化を並行して進める。

- **Z12E型エンジン**: 熱効率**40%**を達成した高効率エンジン。高速燃焼技術とフリクション低減技術の結晶であり、これをベースにハイブリッド化を進める¹¹。
- ターボ技術: 1.5リットル直噴ターボエンジンの開発を確認。ダウサイジングによる効率化と出力の両立を図る¹³。
- バイオ燃料対応:
 - インド市場向け全モデルでE20(エタノール20%混合燃料)対応を完了。
 - E85(エタノール85%)に対応したフレックス燃料車(FFV)の開発および投入⁶。
- 水素エンジン: 二輪車「バーグマン」および四輪バギー(HySE)における水素燃焼技術の実証(後述)。

2.3 第3の柱: バッテリー・リーンなBEV/HEV

スズキは、大容量バッテリーによる長航続距離競争とは一線を画し、「必要最小限のバッテリー」で最大の効率を引き出す「バッテリー・リーン(Battery-Lean)」な電動化を推進する⁶。

- **BEV戦略**: ユーザーの生活範囲に最適化したバッテリー容量(49kWh/61kWh等)を選定し、車体重量増を抑制することで電費を向上させる。
- **HEV戦略**: 「スーパーエネチャージ(48Vマイルドハイブリッド)」を進化させ、軽量車体にマッチした高効率なストロングハイブリッドシステムの開発を進める¹³。

2.4 第4の柱: SDV Right(最適化されたソフトウェア定義車両)

「SDV(Software Defined Vehicle)」に対しても、スズキは独自の解釈「SDV Right」を提示している。過剰な高性能コンピュータを搭載して車両価格を高騰させるのではなく、顧客にとって「ちょうど良い」

Right)」機能とコストバランスを追求する⁶。

- 電子プラットフォーム: ゾーナルアーキテクチャ(Zonal Architecture)の採用により、ワイヤーハーネスを削減・軽量化し、エネルギー効率に貢献する¹⁴。
- 開発手法: タタ・エレクシー(Tata Elxsi)と提携し、インド・トリバンドラムに「クラウドHIL(Hardware-in-the-Loop)センター」を開設。仮想環境でのECU検証を加速させ、物理試作を削減する¹⁶。
- OS・ミドルウェア: Automotive Grade Linux (AGL) をベースに、Qt Group のUIフレームワークを採用。これにより、ハードウェアに依存しない柔軟なコックピット開発と、二輪・四輪間でのソフトウェア資産の再利用を可能にする¹⁷。

2.5 第5の柱: サークュラーエコノミー(資源循環)

- 易解体設計: リサイクル時に部品(特にプラスチックや銅線、バッテリー)を容易に分離できる設計を導入¹¹。
- モノマテリアル化: 部品の材質を統一し、選別工程を簡素化する⁶。

2.6 第6の柱: Future Tech CN(カーボンネガティブ技術)

2025年に追加された新たな柱であり、CO2を「減らす」だけでなく「回収・利用する」技術への挑戦である。

- DAC (Direct Air Capture): 走行風や排気からCO2を直接回収する車載装置の研究。
- 農業連携: 回収したCO2を農業用ハウス等で肥料として利用するエコシステムの構築を構想している⁷。

3. 知的財産(IP)戦略と特許ポートフォリオ分析

スズキの知財戦略は、経営理念である「小・少・軽・短・美」を知的財産権の形式で具現化することに重点を置いている。抽象的な基本特許よりも、実装可能な構造的工夫やコストダウンに直結する特許網が特徴である¹⁸。

3.1 特許出願動向とグローバルポートフォリオ

2025年時点でのスズキの特許ポートフォリオは、主力市場であるインドでの出願強化が顕著である。

- 総特許数: グローバルで約19,184件(登録査定含む)¹⁹。
- 主要出願国(地域):
 1. 日本: 約10,804件。依然として最大のマザーマーケット。
 2. インド: 約2,338件。日本に次ぐ規模であり、他社と比較してもインドでの権利化活動が極めて活発である¹⁸。
 3. ドイツ/欧州: 約1,759件。
 4. 中国: 約1,610件。

5. 米国: 約1,213件。
- 技術分野別分布 (IPC/CPC分析):
 - **B62K/B62J** (二輪車・車体): 二輪車フレーム、カウル構造に関する特許密度が高い。
 - **B60L** (電動車両): バッテリー配置、モーター冷却構造に関する出願が急増中。
 - **G06F** (情報処理・HMI): 「SDV Right」戦略に伴い、ディスプレイ制御やUIロジックに関する出願が増加傾向にある²⁰。

3.2 「小・少・軽・短・美」を体現する具体的特許事例 (2024-2025)

スズキは社内で「発明創出活動」を奨励しており、特にコスト低減と軽量化に寄与する発明を評価している。

表3: 最近の注目特許と経営哲学の関連性

特許技術	技術概要・請求項のポイント	体現する哲学	引用元
コネクタ保護構造	BEVの高電圧・低電圧ケーブルにおいて、パイプ状の簡易プロテクターでコネクタを保護し、周囲部品との干渉を防ぐ。	小・軽: 巨大な遮蔽カバーを廃止し、スペースと重量を削減。	18
二輪車フロントフェンダー	フェンダー形状自体を整流板として機能させ、走行風をブレーキディスクに導き冷却する。	少・美: 専用の冷却ダクト部品を削減(少)しつつ、空力造形としての美しさ(美)を実現。	18
クイックシフト装置	シフトセンサーと操作部を一体化・集約配置。	小・美: 装置の小型化と外観品質の向上。	18
ハイブリッド船舶推進機	電動推進部をアンチキャビテーションプレートより上部に配置し、エンジンとモーターを効率的に統合。	小・能率: 船外機のコンパクト化。	21

可変バルブ装置	油圧制御によるロッカーアーム連結・分離機構。	短・効率: 応答性の高い燃焼制御 (Pillar 2 関連)。	21
---------	------------------------	---------------------------------	----

3.3 サイバーセキュリティ対応 (UN-R155/R156)

コネクテッドカーおよびSDV化に伴い、国連法規への適合が必須となっている。スズキは全社的なサイバーセキュリティ管理システム (CSMS) を構築し、認証を取得している。

- **UN-R155 (CSMS):** 車両の開発から生産、廃棄に至る全ライフサイクルにおけるセキュリティリスク管理プロセスの確立。2024年7月以降の継続生産車への適用に対応済み²²。
- **UN-R156 (SUMS):** ソフトウェアアップデート管理システム。OTAによる機能更新時の安全性確保。
- サプライチェーン管理: サプライヤー (VicOne, Bosch等) と連携し、ECU単位での脆弱性診断とTARA (脅威分析とリスク評価) プロセスを統合している²⁴。

4. 電動化ロードマップと主要プロダクト

4.1 グローバルBEV投入計画

地域ごとのエネルギー事情とインフラ成熟度に応じたきめ細かな投入計画を策定している。

表4: 地域別BEV投入計画 (FY2030時点の目標)

地域	投入開始時期	2030年ラインナップ数	BEV比率目標	主力セグメント
日本	FY2023	6モデル	20%	軽商用、軽乗用、小型SUV ²⁶
欧州	FY2024	5モデル	80%	SUV、Bセグメント (環境規制対応のため比率が高い) ²⁶
インド	FY2024	6モデル	15%	eVX (e-VITARA)、小型SUV ²⁶

4.2 戦略的BEV「e-VITARA (イー・ビターラ)」の詳細

スズキ初のグローバル戦略EVであり、インド・グジャラート工場で生産され、世界へ輸出される。

- 生産開始: 2025年春(インド・スズキ・モーター・グジャラート社)²⁷。
- プラットフォーム:「HEARTECT-e」(EV専用プラットフォーム)。
- バッテリー仕様 (LFP):
 - **49 kWh**: エントリーグレード。
 - **61 kWh**: ロングレンジグレード。航続距離は約550km (MIDC) / 400km (WLTP) を確保²⁹。
- パワートレイン:
 - **eAxe**: フロントシングルモーター(106kW / 128kW)またはデュアルモーターAWD (ALLGRIP-e)。
- トヨタへのOEM供給: 本モデルはトヨタ自動車にもOEM供給され、トヨタブランドの電動SUV (アーバンクルーザーEV版)としてグローバル展開される。これはスズキが開発したBEVがトヨタに供給される初の事例であり、両社の対等なパートナーシップを象徴する²⁸。

4.3 二輪車の電動化

- 目標: 2030年度までに8モデル投入、BEV比率25%²⁶。
- **e-ACCESS**: インド市場向けに投入された電動スクーター。「ちょうど良い」航続距離と価格バランスを重視。
- 交換式バッテリー: 日本国内では「Gachaco(ガチャコ)」コンソーシアムの共通規格バッテリーを採用し、インフラ共有を図る。

5. マルチパスウェイ戦略: 内燃機関の脱炭素化

EV一辺倒ではなく、地域特性に合わせた多様な解(マルチパスウェイ)を用意するのがスズキの現実路線である。

5.1 インドにおけるバイオガス事業 (CBG: Compressed Biogas)

インドには約3億頭の牛が存在し、その糞尿は未利用資源となっている。スズキはこの「牛糞」をエネルギー源に変えるユニークなエコシステムを構築している。

- ビジネスモデル:
 1. 酪農家から牛糞を集める。
 2. プラントで嫌気性発酵させ、バイオガス(メタン)を生成。
 3. 精製して**CBG(圧縮バイオガス)**としてCNG車の燃料に利用。
 4. 残渣は有機肥料として農地に還元。
- パートナーシップ: インド国家酪農開発局 (NDDB)、バナス・デイリー (Banas Dairy) と協業⁷。
- 進捗: 2025年より順次プラントが稼働開始。
- 戦略的意義: スズキはインドのCNG車市場で圧倒的シェア(70%以上)を持つ。既存のCNGエンジン技術とインフラを活かしつつ、燃料そのものをカーボンニュートラル化することで、EV普及過渡期のCO2削減を実現する⁷。

5.2 水素エンジン (H2-ICE) の挑戦

燃料電池 (FCEV) ではなく、水素を直接燃焼させる内燃機関の開発に注力している。

- 技術研究組合 HySE (Hydrogen Small mobility & Engine technology): スズキ、ホンダ、ヤマハ、カワサキ、トヨタによる共同研究組織。小型モビリティ用水素エンジンの基礎研究を行う。
- ダカール・ラリーへの参戦:
 - **HySE-X1 (2024年)**: 初参戦で完走。
 - **HySE-X2 (2025年)**: 進化版車両。
 - エンジン: 998cc 水冷4ストローク直列4気筒スーパーチャージドエンジン(カワサキH2ベースの改修)。
 - 水素タンク: 70 MPa (700 bar) 対応キャニスターを4本搭載(7.2kg容量)。
 - 改良点: 高回転域の出力向上、中回転域の燃費改善、タンク搭載レイアウトの最適化³²。
- 水素スクーター「バーグマン ハイドロゲン」:
 - ジャパンモビリティショー2025に出展された実証実験車。
 - 構造: 市販の「バーグマン400」の400cc単気筒エンジンを直噴水素エンジンに改造。
 - パッケージング: 足元スペースに70 MPa水素タンクを配置するため、ホイールベースを約20cm延長。シート下収納スペースを犠牲にしないレイアウトを実現³⁴。

6. インド市場戦略: 絶対的要塞の再構築

インドはスズキにとって単なる市場ではなく、グローバル生産・輸出・開発の拠点である。子会社マルチ・スズキ・インディア (MSIL) の動向が全社業績を左右する。

6.1 生産能力400万台体制への拡張

- 目標: 2030-31年度までにインド国内での生産能力を年間400万台へ引き上げる¹¹。
- 新工場建設:
 - ハリヤナ州カルコダ (Kharkhoda) 工場: 年産100万台規模。2025年稼働開始予定。投資額への貢献大³⁷。
 - グジャラート工場: 新たなEV生産ラインを増設。e-VITARAの輸出拠点となる。
- 物流革新: インド鉄道 (Indian Railways) と連携し、完成車輸送の鉄道利用率を現在の24%から2030年度までに**35%**へ引き上げ、物流CO2を削減する³⁸。

6.2 Next Bharat Ventures (ネクスト・バーラト・ベンチャーズ)

スズキは、インドのTier 2・Tier 3都市や農村部(いわゆる「Next Billion」層)の課題解決に取り組むスタートアップへの投資を行うため、CVCファンド「Next Bharat Ventures」を設立した。

- ファンド規模: 34億ルピー(約4,000万米ドル/約60億円)³⁹。
- 投資領域: 農業テック、サプライチェーン、廃棄物管理、社会的包摂。

- 主要ポートフォリオ企業:
 - **Vilfresh** (ヴィルフレッシュ): 農村部から都市部への生鮮食品D2Cプラットフォーム。
 - **Bastar se Bazaar tak**: チャッティースガル州の森林産品(フルーツパルプ等)の加工・販売。
 - **Hasiru Dala Innovations**: ウェイストピッカー(廃棄物収集者)の社会的地位向上と資源循環ビジネス。
 - **Manikstu Agro**: ヤギ飼育のデジタル化と流通支援。
 - Atypical Advantage: 障がい者の雇用創出プラットフォーム 40。これらの投資は、単なるリターン追求ではなく、スズキの主要顧客層であるインド中間層・農村部の経済力底上げ(市場育成)を狙った戦略的投資である。

6.3 競合比較: タタ・モーターズとの対比

インド市場において、EV先行で猛追するタタ・モーターズ(Tata Motors)との競争構造は以下の通りである。

表5: マルチ・スズキ vs タタ・モーターズ (FY2024-25 比較分析)

比較項目	マルチ・スズキ (Maruti Suzuki)	タタ・モーターズ (Tata Motors - PV)
市場シェア (PV)	約40-42% (首位)	約14-18% (2位/3位争い)
EV戦略	慎重派 (2025年 e-VITARA投入開始)	先行派 (Nexon EV等でシェア70%超)
R&D投資傾向	効率重視・現地化徹底・親会社技術活用	独自開発・ジャガーランドローバー技術活用
財務体質	無借金経営、高収益体質 ⁴³	負債あり、JLR部門の変動リスク内包 ⁴³
強み	圧倒的な販売・サービス網、CNG車の支配力	安全性評価(NCAP)、EV先行者利益、デザイン
弱点	EVラインナップの遅れ	内燃機関車の燃費・維持費イメージ

スズキはEV投入で遅れをとったものの、圧倒的なCNG車のラインナップとハイブリッド車の投入でシェア防衛を図っており、e-VITARA投入による反転攻勢が2026年の焦点となる。

7. 戦略的パートナーシップとアライアンス

自前主義にこだわらず、特定領域で最強のパートナーと手を組む現実的なアライアンス戦略を展開している。

7.1 トヨタ自動車との協業深化

資本提携から始まり、商品相互供給、技術共同開発へと深化している。

- **BEVユニット・プラットフォーム:** スズキ、トヨタ、ダイハツの3社で軽商用EV等のプラットフォームを共同開発²⁸。
- **商品相互供給:**
 - インド・アフリカ: スズキ車 (Baleno, Vitara Brezza等) をトヨタへ供給 (Glanza, Urban Cruiser)。
 - 欧州: トヨタ車 (RAV4, Corolla Wagon) をスズキへ供給 (Across, Swace)。
 - **NEW (2025):** スズキ開発の「e-VITARA」をトヨタへグローバル供給。これは初の「スズキ製BEVのトヨタへの供給」であり、スズキのEV技術力がトヨタ基準を満たしたことを意味する²⁸。

7.2 PowerX (パワーエックス) との提携

- 目的: インドおよび日本におけるEV充電インフラの課題解決。
- 技術: 蓄電池一体型超急速充電器「Hypercharger」。高圧受電設備が不要で、系統負荷を低減できる点が、電力事情の不安定なインドに適している⁴⁵。

7.3 SkyDrive (スカイドライブ) との空飛ぶクルマ製造

- 提携内容: スズキグループの工場 (静岡県磐田市) を活用した製造協力。
- モデル: 「**SKYDRIVE (SD-05型)**」。3人乗り電動VTOL。
- 進捗: 2024年3月に「リベット打ち式」を行い製造開始。2025年の大阪・関西万博での運航を目指す⁴⁷。
- スズキのメリット: 航空機製造ノウハウの獲得と、将来の空のモビリティ市場への足掛かり。

7.4 Tata Elxsi (タタ・エレクシー) とのエンジニアリング協業

- 内容: オフショア開発センター (ODC) に続き、トリバンドラムに「クラウドHILセンター」を開設。
- 目的: SDV開発におけるシミュレーション環境の構築。実車レスでの検証を可能にし、開発スピードを向上させる¹⁶。

8. デジタルトランスフォーメーション (DX) とコネクテッドサービ

ス

8.1 Suzuki Connect (スズキ・コネクト) の進化

インド市場を中心に、単なる車両管理からライフスタイルプラットフォームへと進化している。

- 機能:
 - リアルタイム車両追跡、ジオフェンス(設定エリア出入り通知)。
 - 運転挙動分析、盗難防止(イモビライザー連携)。
 - スマートウォッチ連携、Amazon Alexaスキル対応⁴⁹。
- ビジネスモデル:
 - インドでは新車購入時3年間無料、以降は有料サブスクリプション(3年契約で約11,900ルピー)へ移行⁵⁰。
 - 集積された走行データは、利用ベース保険(UBI)などの派生ビジネスに活用される。

8.2 Maruti Suzuki Subscribe (サブスクリプション)

「所有から利用へ」の流れを捉えたB2C/B2Bサービス。

- 規模: 累計成約数10,000件突破(FY2024時点)。前年比44%増という急成長を見せている。
- 利用傾向: 契約者の65%以上が3~4年の長期契約を選択。頭金ゼロ、メンテナンス・保険込みの定額制がミレニアル世代に支持されている⁵²。

8.3 模倣品対策とアフリカ市場のDX

アフリカ市場では補修部品の30-40%が模倣品であるという深刻な課題に対し、DXで対抗している。

- 技術: QRコードやホログラムを用いた真贋判定ラベル、AIによる部品画像認識⁵³。
- 物流DX: 商船三井(MOL)、トレードワルツ(TradeWaltz)と提携し、インドからアフリカへの部品輸出における貿易実務をブロックチェーン等でデジタル化。正規部品のトレーサビリティを確保する実証実験を開始した⁵⁵。

9. 結論: スズキの独自性と競争優位

2026年現在、スズキ株式会社は「世界最小の自動車メーカー」から「新興国インフラを支える巨人」へと変貌を遂げつつある。その競争優位の源泉は、以下の点に集約される。

1. 徹底した「Just Right」エンジニアリング:
「SDV Right」「Battery-Lean」に見られるように、競合他社が陥りがちなオーバースペック競争を回避し、顧客が必要とする機能とコストの均衡点を突く能力。これが高収益体質(営業利益率10%目標)を支えている。
2. インドという絶対的な砦:
単なるシェアNo.1にとどまらず、R&D、EV生産、スタートアップ投資のエコシステムをインド国内で完結させ、そこから世界(日本、欧州、アフリカ)へ展開する「逆輸入型」のグローバル戦略を確立した。

3. 現実的な脱炭素アプローチ:

EV一辺倒にならず、インドの牛糞(バイオガス)や既存エンジンの改良(CNF/水素)といった、地域資源を活用した泥臭いイノベーションを推進している。

スズキの知財・技術戦略は、派手な先端技術の羅列ではなく、「小・少・軽・短・美」という哲学に基づき、徹底的に無駄を削ぎ落とした**「生存と実利のための技術体系」**であると言える。

引用文献

1. Suzuki New Mid-Term Management Plan (FY2025-FY2030), 1月 16, 2026にアクセス、
https://www.globalsuzuki.com/ir/library/financialpresentation/pdf/2025/0220_s.pdf
2. INTEGRATED REPORT 2025 - Global Suzuki, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.globalsuzuki.com/ir/library/annualreport/pdf/2025/2025.pdf>
3. Integrated Report - Global Suzuki, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.globalsuzuki.com/ir/library/annualreport/pdf/2024/2024.pdf>
4. Suzuki Motor Corporation Technology Strategy Briefing, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.globalsuzuki.com/ir/library/financialpresentation/pdf/2024/tsb.pdf>
5. Suzuki Updates its Philosophy of Conduct's Actual Place, Actual Thing, Actual Situation to Actual Place, Actual Thing, Actual Situation, Fundamental Principle, Fundamental Rule | GLOBAL NEWS, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.globalsuzuki.com/globalnews/2025/0909a.html>
6. Suzuki Announces Technology Strategy 2025 for 10 Years Ahead | GLOBAL NEWS, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.globalsuzuki.com/globalnews/2025/0909.html>
7. Suzuki Motor Corporation Technology Strategy Briefing 2025, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.globalsuzuki.com/ir/library/financialpresentation/pdf/2025/tsb2025.pdf>
8. Suzuki New Mid-Term Management Plan (FY2025-FY2030), 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.globalsuzuki.com/ir/library/financialpresentation/pdf/2025/0220.pdf>
9. Suzuki aims to sell 4.2 million vehicles globally by 2030 - Just Auto, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.just-auto.com/news/suzuki-aims-to-sell-4-2-vehicles-globally-by-2030/>
10. FY2024 Financial Results - Global Suzuki, 1月 16, 2026にアクセス、
https://www.globalsuzuki.com/ir/library/financialresults/pdf/2024/financial_presentation_s.pdf
11. What is Growth Strategy and Future Prospects of Suzuki Motor Company?, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://portersfiveforce.com/blogs/growth-strategy/globalsuzuki>

12. Inside Maruti Suzuki's Weight-Loss Playbook: How 'Sho Sho Kei Tan Bi' Drives Every Gram Out | Autocar Professional, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.autocarpro.in/news/inside-maruti-suzukis-weight-loss-playbook-how-sho-sho-kei-tan-bi-drives-every-gram-out-126963>
13. Suzuki confirms development of 1.5-litre turbo engine in technology roadmap - India Today, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.indiatoday.in/auto/latest-auto-news/story/suzuki-confirms-development-of-15-litre-turbo-engine-in-technology-roadmap-2785630-2025-09-11>
14. Talking SDVs and zonal architecture with TE Connectivity - SAE International, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.sae.org/articles/2025/11/talking-sdvs-zonal-architecture-te-connectivity>
15. Zonal Architecture - onsemi, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.onsemi.com/download/system-solution-guide/pdf/ssg8223-pd-d.pdf>
16. Tata Elxsi and Suzuki open new engineering centre for SDVs - Just Auto, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.just-auto.com/news/tata-elxsi-and-suzuki-open-new-engineering-centre-for-sdvs/>
17. Suzuki chooses Qt to power its digital cockpit for mainstream EVs, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.qt.io/press/suzuki-chooses-qt-to-power-its-digital-cockpit-for-mainstream-evs>
18. Intellectual Property | Sustainability - Global Suzuki, 1月 16, 2026にアクセス、
https://www.globalsuzuki.com/sustainability/governance/intellectual_property.html
19. Suzuki Motor Patents – Key Insights and Stats, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://insights.greyb.com/suzuki-motor-patents/>
20. Information processing apparatus and prediction method - Patent US-12189642-B2, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://pubchem.ncbi.nlm.nih.gov/patent/US-12189642-B2>
21. Patents Assigned to Suzuki Motor Corporation, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://patents.justia.com/assignee/suzuki-motor-corporation>
22. Cybersecurity Management System for UNECE Regulation 155 - AUTOCRYPT, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://autocrypt.io/cybersecurity-management-system-for-unr155/>
23. Cyber Security for Road Vehicles – EP.4 – UN ECE R155 from CSMS to Vehicle Type Approval (VTA) | CertX, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://certx.com/automotive/cyber-security-for-road-vehicles-ep-4-un-ece-r155-from-csms-to-vehicle-type-approval-vta/>
24. UN R155 - VicOne, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://vicone.com/why-vicone/un-r155>
25. WP.29 UN-R155 CSMS Compliance Guide | Differences from ISO/SAE 21434 and Implementation Points - Semiconductor Business -Macnica, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.macnica.co.jp/en/business/semiconductor/articles/etas/141894/>
26. Suzuki Announces Growth Strategy for FY2030 | GLOBAL NEWS, 1月 16, 2026にア

- クセス、<https://www.globalsuzuki.com/globalnews/2023/0126.html>
27. Suzuki's Global Sales Exceed 3 Million Units, 4.2 Million Target for FY2030 - MarkLines, 1月 16, 2026にアクセス、
https://www.marklines.com/en/report/rep2834_202504
 28. Suzuki and Toyota to Deepen Collaboration in the Field of Electrified Vehicles | GLOBAL NEWS, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.globalsuzuki.com/globalnews/2024/1030.html>
 29. Toyota and Suzuki: a strategic partnership for the future of electric cars - Daze, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.daze.eu/en/blog/toyota-suzuki-strategic-collaboration>
 30. Suzuki's 10-year tech plan to focus on lightweight vehicles, efficient ICE, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.zigwheels.ph/car-news/suzukis-10-year-tech-plan-to-focus-on-lightweight-vehicles-efficient-ice>
 31. Suzuki and Toyota to Deepen Collaboration in the Field of Electrified Vehicles | Corporate, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://global.toyota/en/newsroom/corporate/41769232.html>
 32. Hydrogen ICE HySE-X2 racing in Dakar 2025 - Power Progress, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.powerprogress.com/news/hydrogen-ice-hyse-x2-racing-in-dakar-2025/8049660.article>
 33. HySE to participate in the Dakar 2025 "Mission 1000 ACT2" with the HySE-X2, to tackle further technical challenges | Corporate | Global Newsroom, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://global.toyota/en/newsroom/corporate/41816533.html>
 34. Suzuki Burgman Hydrogen Showcased at Japan Mobility Show 2025 - BikeWale, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.bikewale.com/news/suzuki-burgman-hydrogen-showcased-at-japan-mobility-show-2025/>
 35. Suzuki Unveils Its Hydrogen-Powered Scooter: The Suzuki Burgman - VikingBags, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.vikingbags.com/blogs/news/suzuki-unveils-its-hydrogen-powered-scooter-the-suzuki-burgman>
 36. Suzuki Introduces Hydrogen Powered Burgman in Japan! - BikesRepublic.com, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.bikesrepublic.com/english/archive/suzuki-introduces-hydrogen-powered-burgman-in-japan/>
 37. EXPANDING HORIZONS - NET, 1月 16, 2026にアクセス、
https://marutistoragenew.blob.core.windows.net/msilintiwebpdf/MSIL_IR_2024_25_HR.pdf
 38. Maruti Suzuki 2024-2025 | PDF | Recycling - Scribd, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.scribd.com/document/917828029/Maruti-Suzuki-2024-2025>
 39. Suzuki Launches Rs 340 Cr Next Bharat Ventures Fund for Startups - Bis Research, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://bisresearch.com/news/suzuki-launches-340-crore-next-bharat-ventures-fund-for-indian-startups>

40. Portfolio - Next Bharat, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://nextbharat.ventures/portfolio/>
41. Next Bharat Ventures - 2025 Investor Profile, Team & Investment Trends - Tracxn, 1月 16, 2026にアクセス、
https://tracxn.com/d/venture-capital/next-bharat-ventures/_VZRMDXCF0J9H7RdO5Zki-zx06RqRA0YDzBWn7hoK3Cl
42. Next Bharat Ventures, 1月 16, 2026にアクセス、<https://nextbharat.ventures/>
43. Tata Motors vs Maruti Suzuki FY25: Stock Comparison & Outlook - Finology Ticker, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://ticker.finology.in/discover/market-update/tata-vs-maruti-comparison>
44. Suzuki's new compact SUV will also become a Toyota - Motor1.com, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.motor1.com/news/739634/toyota-syndicate-suzuki-new-compact-suv-2025/>
45. Suzuki Starts Exploring Business Partnership Opportunities with PowerX, Inc. | GLOBAL NEWS, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.globalsuzuki.com/globalnews/2022/1110.html>
46. Suzuki and PowerX to explore biz potential for ultrafast EV chargers in Japan and India, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.autocarpro.in/news-international/suzuki-and-powerx-to-explore-biz-potential-for-ultrafast-ev-chargers-in-japan-and-india-113314>
47. Suzuki and SkyDrive Start Manufacturing of Flying Cars in Iwata, Shizuoka | GLOBAL NEWS, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.globalsuzuki.com/globalnews/2024/0307.html>
48. Suzuki and SkyDrive start production of 'flying cars' in Iwata, Shizuoka, Japan - ET Auto, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/auto-technology/suzuki-and-skydrive-start-production-of-flying-cars-in-iwata-shizuoka-japan/108316330>
49. Maruti Suzuki Connect - Intelligent Telematics Technology, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.marutisuzuki.com/corporate/technology/suzuki-connect>
50. Maruti Arena Cars Now Get 'Suzuki Connect' Internet Car Tech - Indus Motors, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.indusmotor.com/blog/maruti-suzuki-introduces-the-suzuki-connect-feature>
51. Maruti Launches Suzuki Connect For Arena Cars Like Swift, WagonR, Alto - 91Wheels, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.91wheels.com/news/suzuki-connect-arena-cars-swift-wagonr-alto>
52. Maruti Suzuki Subscribe has over 10000 customers - ET Auto, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/maruti-suzuki-subscribe-has-over-10000-customers/108498739>
53. How AI is Revolutionizing Suzuki Spare Parts Selection and Genuine Parts Authentication in India, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.bpautospareindia.com/blog/2025/12/23/how-ai-is-revolutionizing-suzuki-spare-parts-selection-and-genuine-parts-authentication-in-india/>

54. Veritech Anti-Counterfeit Product Labels for Spare Parts, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://veritech.in/blog/anti-counterfeit-product-labels-for-spare-parts/>
55. MOL, TradeWaltz and Suzuki Sign MOU for Cooperation on the Collaboration in Automobile Trade between India and Africa | GLOBAL NEWS, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://www.globalsuzuki.com/globalnews/2025/0821.html>
56. MOL, Suzuki and TradeWaltz to collaborate in automobile trade between India and Africa, 1月 16, 2026にアクセス、
<https://infra.economictimes.indiatimes.com/news/ports-shipping/mol-suzuki-and-tradewaltz-to-collaborate-in-automobile-trade-between-india-and-africa/123421799>