

やまゐり

Vol.23



INDEX

- 2 「スズキ株式会社 取締役専務役員 技術統括 加藤 勝弘 ごあいさつ」
- 3 - 5 「新たな100年に向かって」スズキの2030年に向けての取り組み(その3)
- 6 - 7 〈TOPICS〉 新型スペーシア開発者インタビュー
- 8 - 9 業務紹介「四輪プラットフォーム設計部の若手技術者たち」
- 10-11 技術レポート「エンジン組立工程の定常外作業を検出するAIの開発」

スズキ財団ニュース

- 12-13 諸貫 信行 先生 インタビュー 「表面の微細構造で機能を生み出す」
- 14-15 研究室訪問「岡嶋 克典 横浜国立大学 大学院環境情報研究院 教授 (工学博士)」
- 16 [事業報告] 2024年度 課題提案型研究助成の決定
- 17 記念講演開催/スズキ財団 2024年度 科学技術研究助成の公募開始について
- 18-19 [事業報告] 2023年度 研究成果普及助成 実績/研究者海外研修助成 実績
2023年度 事業報告概要/2023年度 決算概要



<https://www.s-yaramaika.jp/>



スズキ株式会社 取締役専務役員
技術統括

かとう かつひろ
加藤 勝弘 ごあいさつ
公益財団法人スズキ財団 評議員

自動車業界は100年に一度と言われる大変革期の真ただ中にいます。そして、私たちスズキ株式会社は、この大変革期を乗り切るために、2024年、技術部門内に技術戦略本部を設置し、カーボンニュートラルの達成に向けたマルチパスウェイの戦略の強化を図っています。

2050年のカーボンニュートラルに向け、その中間点として2030年のCO₂削減目標を据え、またこれに、世界中の人々へ手軽な移動の手段を提供し続け、新興国の成長に貢献していくこと、さらに多様化するお客様のご要望に応え続けることの両立を掲げ、その実現のための明確な戦略、戦術を技術部門全員で共有し進めています。

スズキ株式会社の思考は、

- BEV/HEVの電動化技術 : いかに少ない電池で動かすか
- 合成燃料/バイオ燃料の内燃技術 : いかに上手に燃料を燃やすか
- モノを軽く小さく作る軽量化技術 : いかに鉄(材料)を上手に使い切るか
- 新しい要望に即応する技術 : いかに安定した標準技術を組み合わせるか
- SDV/コネクティッド技術 : いかにスズキらしく、“丁度良い”を提供するかです。

技術の小さな積み重ねを決して惜しまず、工夫し、必要エネルギーの極小化を、より効果的に、より安く、より早く実現する。これこそスズキの技術の真骨頂であり、スズキらしい技術戦略であると自負しています。決して派手さはありませんが、全員参加、全体最適で目標に向かいチャレンジし続けます。

最後に、100年に一度の大変な時代と言われますが、ひとりひとりが大きく変わるチャンスと前向きに捉え、全員一丸となって乗り越えていきたいと思えます。私たちスズキにはその力が十分にあると確信しております。



新たな100年に向かって

スズキの2030年に向けての取り組み(その3)

高効率内燃機関の開発

スズキは、地球環境問題の解決に貢献するため、事業活動ならびに製品が排出するCO₂の削減に取り組んでいます。今回は、四輪車内燃機関の高効率化の取り組みとして、新開発の1.2L 3気筒Z12E型エンジンに採用した、燃費性能向上の技術について紹介します。

高効率を実現するための高速燃焼技術

● 筒内乱れの強化による高速燃焼

Z12E型エンジンは、燃費向上を追求するために、基本骨格から新設計しました。熱効率と出力のバランスから1気筒あたり約400ccの3気筒とし、ロングストローク型のエンジンとすることで、筒内流動の強化と燃焼室設計の自由度を確保しました(図1)。

また、バルブ挟み角およびバルブリフト量を最適化し、燃焼室に吸入する混合気の縦旋回流(タンブル流)を阻害しない形状としました。その上で、直線的なタンブル流を維持できるように吸気ポートとピストン冠面の形状に作りこむことで、圧縮工程後期に強い筒内乱れを得ることができました(図2)。この強い乱れが高速燃焼につながり、時間損失の低減に加え、後述するEGR(Exhaust Gas Recirculation)の積極導入や、アトキンソンサイクル化といった、エンジンの高効率化のための相乗効果を生み出しました。

● EGRの積極導入

排気ガスの一部を再度吸気に戻すEGRは、ポンプ損失や冷却損失の低減が可能になります。一方で、多量のガス導入は燃焼を緩慢にして、ドライバビリティの低下につながるため、前述した高速燃焼技術を採用して、安定した燃焼を維持しました。その結果、中トルク域のEGR導入量を増やすことができました。また、トーナメント式のEGRガス導入経路を採用して、気筒間のガス量分配と応答性を向上させました(図3)。

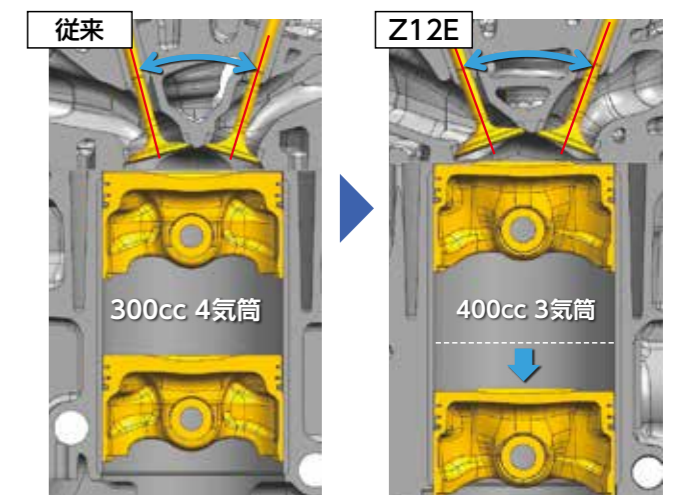


図1 従来・Z12E型エンジンの気筒比較

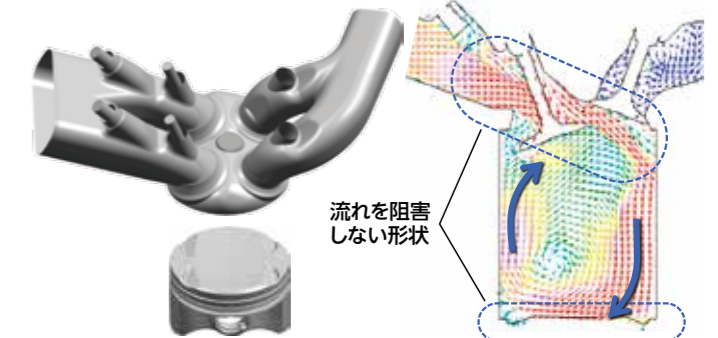


図2 Z12E型エンジンの燃焼室形状

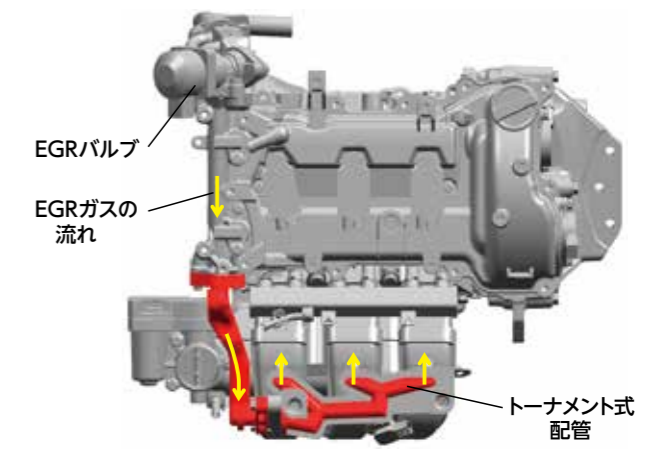


図3 EGR

●アトキンソンサイクル化

吸気バルブの閉弁時期を吸気工程の下死点よりも遅く設定すると、膨張比が圧縮比よりも大きくなり、排気損失およびポンプ損失の低減につながります。このため、Z12E型エンジンは、従来のエンジンに対して、吸気バルブの閉弁を遅くし、高効率化を図りました(図4)。一方で、背反としての圧縮不足によるエンジンの始動安定性の低下には、中間ロック機構付きのVVT(可変バルブタイミング)の採用で解決しました(図5)。エンジン停止時の吸気バルブの閉弁時期を適切な位相に設定することで、次の始動時の圧縮圧(クランキングトルク)を最適化し、始動安定性を確保しました。

●デュアルジェットインジェクター

気筒あたり2つのインジェクターを配置すると(図6)、燃料噴霧が直接燃焼室に吸入される割合が増加して、その気化潜熱が燃焼室内のガスを冷却します。その結果、異常燃焼を抑制し、前述したアトキンソンサイクル技術との組み合わせにより、高圧縮比化を実現しました(日本仕様13.0、欧州仕様13.9)。また、ポート内への燃料付着量の低減と噴霧均質性の向上により、排気ガス性状の改善にもつながりました。

補機システムによる高効率化

●マイルドハイブリッドシステム

減速時のエネルギーを利用してISG(Integrated Starter Generator モーター機能付発電機)で回生発電して、鉛バッテリーとリチウムイオンバッテリーを充電します(図7)。燃料を多く必要とする加速時には、モーターでエンジンをアシストして、燃料の消費を抑制します。また、アイドリングストップ後は、ISGのスターターモーター機能により、エンジンを再始動するため、ギャの噛み込み音がなく、静かでスムーズに再始動します。このシステムをMT車・CVT車ともに採用しました。それぞれのアシスト・回生の制御を最適化して、燃費向上を図りました。

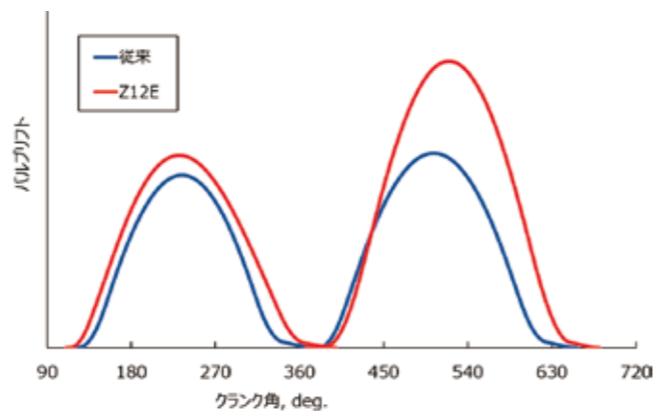


図4 吸気バルブの閉弁時期の比較

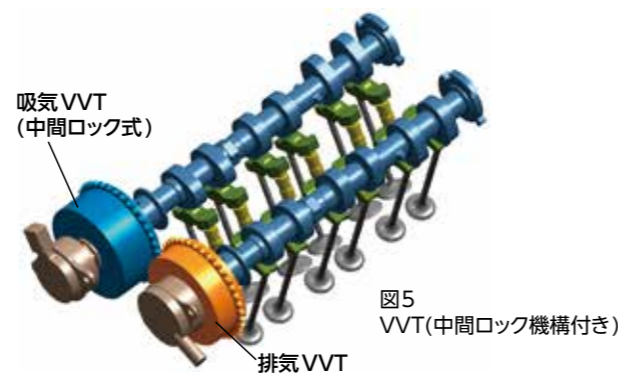


図5 VVT(中間ロック機構付き)

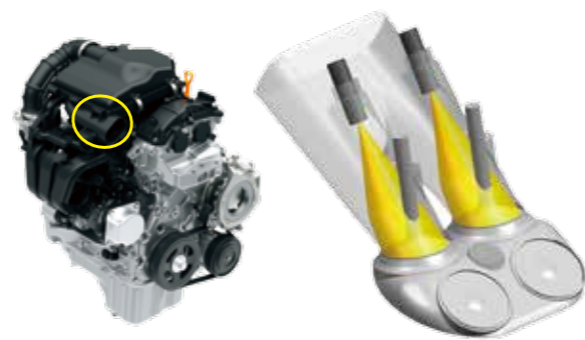


図6 デュアルジェットインジェクター



図7 マイルドハイブリッドシステム

※「モーターアシスト」の作動条件および作動時間は、バッテリーの状態、電装機器の使用状況などで異なります。
 ・図7上段の車両は、Z12E型エンジンを採用した新型スイフト。

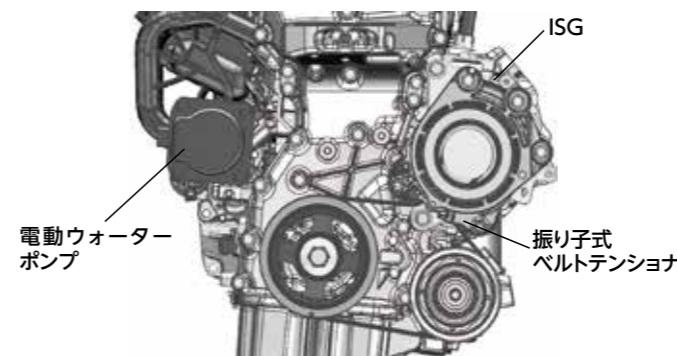


図8 振り子式ベルトテンショナ、および電動ウォーターポンプ

シチュエーション	ポンプ制御	狙い
始動・巡行運転時 (アクセル開度: 小)	低流量	暖機を促進し、熱損失を抑制/ フリクションを低減 → 燃費向上
加速時 (アクセル開度: 大)	高流量	積極的に冷却し、低回転域における 異常燃焼/ノッキングを抑制 → 高圧縮比化

図9 電動ウォーターポンプの流量制御

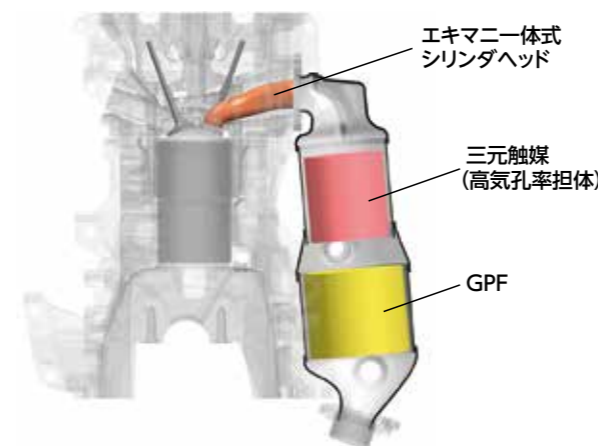


図10 高気孔率担体とGPF

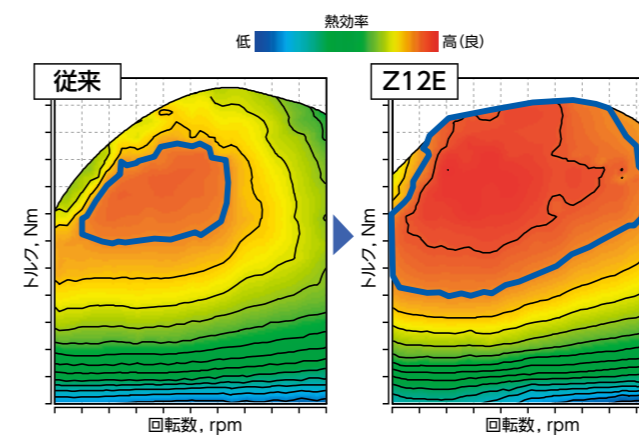


図11 熱効率の比較

まとめ

今回、内燃機関の高効率化の取り組みとして、次世代パワーユニット開発のベースとなるZ12E型エンジンを開発しました。エンジンの基本骨格から見直すことで得られた高速燃焼技術と、さまざまな損失の低減技術によ

●振り子テンショナ

ISG用のベルトテンショナに振り子構造を採用して、ベルトを低張力化しました。ISGは発電時とアシスト時で、ベルトにかかる力が反転するため、従来は2つのベルトテンショナを用いていましたが、Z12E型エンジンの振り子テンショナは、1つのテンショナに2つのプーリが連結し、それらが連動して動きます(図8)。ベルトがプーリを押し力を利用して、姿勢が変化する仕組みで、無駄のない低いベルト張力によるシステムを開発しました。

●電動ウォーターポンプ

従来のウォーターポンプは補機ベルトによる駆動のため、冷却水の流量はエンジン回転数に依存します。Z12E型エンジンでは、モーター駆動のポンプを採用して、流量制御が可能になりました(図8)。冷機時やアクセル開度の低い運転時には流量を絞り、暖機を促進し、熱損失や摩擦損失を抑制します。また、加速時は流量を増やして積極的に冷却し、ノッキングを抑制して、出力性能の底上げとCO排出を低減しました(図9)。また、シリンダヘッドのウォータージャケットを2段構造として、燃焼室まわりの冷却と流路圧損を低減し、電動ウォーターポンプの駆動負荷の低減にも寄与しました。

排気ガス浄化技術

●触媒担体の高気孔率化、GPFの採用

排気ガス浄化性能の向上のため、触媒担体(セラミック)の壁面の気孔率を上げることで、触媒担体の熱容量を下げ、触媒の昇温性(早期活性化)を向上しました。エンジン自体の燃焼改善と組み合わせることで、クリーンな排気ガス性状(国内WLTP-3Phase、4つ星)と触媒の貴金属やレアアースの使用量低減を両立しました。また、国内外のさまざまな排出ガス規制に対応するため、欧州仕様ではPM(すす)を除去するGPF(Gasoline Particulate Filter)を採用しました(図10)。

り熱効率を大幅に向上しました(図11)。昨年12月に発売した新型スイフトに採用し、燃費性能と走行性能を両立しました。今後もスズキは、お客様の立場になった価値ある製品づくりに取り組みます。

新型スペーシア開発者インタビュー



新型スペーシア

新型スペーシアカスタム

昨年11月に発売したハイトワゴンタイプの軽乗用車、新型「スペーシア」、「スペーシアカスタム」は、「わくわく満載! 自由に使える安心・快適スペーシア」をコンセプトに、新しいアイデアと機能を詰め込んだ3代目モデルに生まれ変わりました。今回、商品企画・デザイン・設計部門の担当者に、インテリア収納やシート開発にまつわるエピソードや商品への想いを語ってもらいました。

Q1

新型スペーシアの商品企画検討のため、先代モデルにお乗りのお客様のもとに直接足を運んだと聞きました。印象に残っているお客様を教えてください。

小杉 好香 (こすぎ よしか)
商品企画部
(2007年 スズキ入社)



新しい気づきを得るための試みとして、お客様が運転する車内の様子を見させていただきました。

そのなかで気になったのは、ショッピングに向かう途中のご家族のお父さんが、後部座席で常に足を曲げたりあぐらをかいたりと落ち着かない様子だったことです。このお父さんが快適な姿勢で移動できるスタイルを提案したいという想いが、今回採用したリヤシートのマルチユースフラップの企画につながりました。

Q2

企画のアイデアを思いつくときのシチュエーションや、心掛けていることを教えてください。

朝の愛犬との散歩中や料理をしているとき、また家族で出かけた日などにアイデアが浮かぶことが多いです。普段から意識してさまざまなモノを見たり、人間観察をしたりして、企画のヒントになるものをメモや写真に残しています。今回のインパネの企画は、休日にコンビニの駐車場で家族の買い物を待っているときに、お弁当を手を持ったまま車に乗るお客様を見かけ、置き場所をイメージしたことがきっかけでした。



収納が充実し、テーブル仕様にもなる助手席のビッグオープントレー



インテリア収納を担当した小木曾さん(左)と阿多さん(右)

Q3

新型スペーシアの重要な商品力のひとつである、使える収納をデザインするうえで、工夫した点があれば教えてください。

小木曾 貴文 (おぎぞ たかふみ)
四輪デザイン部
(2006年 スズキ入社)



企画部門からのアイデアを受けて、ストレスフリーな収納でお客様にカーライフを楽しんでいただくことをコンセプトとしました。車内に持ち込まれるアイテムを調べ、運転席側にはドライバーがさっと出し入れできるよう、蓋をつけない収納を追加しました。また助手席側には大きくて、たくさんのが置けるオープントレーを設置しました。設計の担当者と何度もやり取りをし、特に奥行き寸法は限界まで追求しました。お弁当のとなりにスマートフォンを置いて充電ができるなど、日常スタイルを車内でも楽しんでいただけます。

～ インテリア収納・シート開発を担当したメンバー～



お客様の使い勝手を追求したインテリア収納

後席に採用した マルチユースフラップ



座面に置いた荷物の落下を予防する荷物ストッパーモード

走行中の安定した姿勢をサポートするレッグサポートモード

Q4

新型スペーシアのインテリア収納を設計し、形にしていくなかで、設計者としてのこだわりなどがあれば教えてください。

阿多 剛樹 (あた ごうき)
四輪車体設計部
(2007年 スズキ入社)



広さと使いやすさがテーマのオープントレーに、設計として安全性を担保するため、ふちをつけて収納物が足元に落ちないような形状にしました。見栄えと使い勝手を両立できるように、急発進や登坂時のテストで安全性を確認しながら、見極めに時間をかけ、ふちの高さを決定しました。お客様に安全に使っていただくことを最優先したうえで、企画とデザインが考えたことを形にすることが設計者の使命です。そのために密に話し合い、商品の狙いを品質・生産部門へつなぐよう努めています。

Q5

後席のマルチユースフラップの設計について、お客様が使いやすいように工夫した点や、こだわったことがあれば教えてください。

竹尾 久幸 (たけお ひさゆき)
四輪プラットフォーム設計部
(2001年 スズキ入社)



企画部門などから、ブレーキ時に後席に置いた荷物が落下するという意見があったため、落下を予防する設計として、スーパーの買い物かごが滑り落ちない高さのフラップを設定しました。企画や営業部門とトライ＆エラーを重ねるなかで、足を乗せて快適に座れる新しいモードを追加しようとなったため、身長や足の長さに応じてお客様がフラップを調節できる設計を盛り込みました。また、歴代モデルのシート機能を残しながらマルチユースフラップをレイアウトするため、大きさや位置にこだわって設計しました。

まとめ

インタビューを通じて感じたのは、開発チームが一体となって、お客様のニーズにとことん応えようとする姿勢でした。先代モデルから大きく進化した快適さと使いやすさのサプライズを、ぜひ体験して楽しんでください。



マルチユースフラップを紹介する小杉さん(左)と設計を担当した竹尾さん(右)

新型スペーシアを囲んで左から順に小木曾さん、阿多さん、小杉さん、竹尾さん



四輪プラットフォーム 設計部の若手技術者たち

スズキは、お客様の立場になった価値ある製品の開発に日々取り組んでいます。今回は、車両の基礎部分とも言うべきアンダーボディの開発や、お客様が安全安心に、かつ快適に楽しく移動するためのシートやエアコンの開発に取り組む若手技術者を紹介します。



シート部品・オフィスチェア設計

金子 航

シートはお客様が常に直接触れる部品のため、やりがいと同時に責任感を感じながら、座り心地の向上を日々考えています。また車のシートの座り心地のノウハウを活かしたオフィスチェアも設計しています。



海外生産車のアンダーボディ設計

岡本 僚介

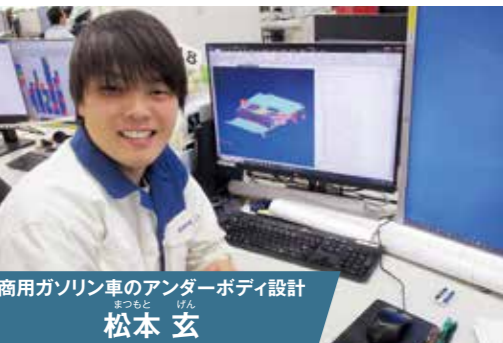
海外で生産・販売するガソリン車の荷室を設計しています。使いやすく大容量の荷室を目指し、創意工夫を凝らしています。自分が検討した荷室が世界のお客様に使っていただけることにやりがいを感じます。

コンペプラットフォーム設計グループ

車のプラットフォームを設計しています。お客様の足元にはわたしたちの設計した部品が広がっています。スズキの軽量高剛性プラットフォーム「HEARTECT (ハーテクト)」はわたしたちの自慢です。

シート設計グループ

お客様のドライブを最高の冒険に変えるためのシートを研究・開発しています。毎日の移動を、ただの移動でなく、ワクワクする時間へと変えます。



商用ガソリン車のアンダーボディ設計

松本 玄

商用車の床および、床下の骨格部品を設計しています。一般の乗用車と使い方が異なるため、さまざまな状況を想定し細部まで作り込んでいます。自分のアイデアが形として、車の一部になる所にやりがいを感じます。



軽量高剛性プラットフォーム「HEARTECT (ハーテクト)」(イメージ)



燃料タンクシステム設計

牧野 圭一郎

給油口からタンクまでの燃料タンクシステム部品を設計しています。ガソリンを溜めておく部品のため安全を最優先に設計し、世界のお客様に安心して使っていただけることを目指しています。



シートの快適部品の設計

深津 開高

お客様を温めるシートヒーターや、ファンで涼しくするベンチレーションシートといった快適性向上を図った部品を設計しています。お客様の快適性にダイレクトに影響するところにやりがいを感じています。



フロントシートのCADデータ画像



シートフレーム・シートスライド部品などの開発・設計

宮尾 里奈

お客様を守るシートの基礎となるフレーム部品には、さまざまな機能が求められるためやりがいと責任感を感じています。またシートの使いやすさ向上を目指してシートスライドなどを開発しています。

EVプラットフォーム設計グループ

スズキらしく軽量・安価で、何よりもお客様が安全・安心に乗れるためのEV専用アンダーボディを開発しています。



EVアンダーボディ設計

長崎 雄太

外から見えない車の骨格の設計を担当しています。操縦安定性や衝突安全など車の基本性能に関わる部位のため、自分が考えた軽量の構造で求められる性能目標を達成できたときにやりがいを感じます。



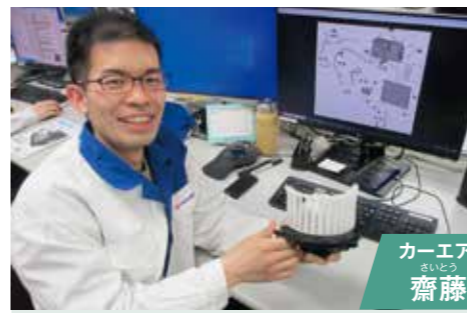
EVアンダーボディ設計

安池 一輝

内装部品を設計しています。お客様が直接触れる部品のため、見た目の質感や触り心地、車に積む荷物や日々の使い方などを考えて設計しています。知識だけでなく、センスも重要なのが面白いポイントです。

空調設計グループ

「あなたに快適な空間を届ける」をキャッチコピーにカーエアコンの開発を行っています。また、電動車システムの温度調節開発にも取り組んでいます。



カーエアコン設計

齋藤 紘汰

車室内の空調吹出口からエンジンルーム内の配管までの設計に幅広く取り組んでいます。お客様があまり目に見えない部品もありますが、快適な室内空間を提供するために日々奮闘しています。

電動車のカーエアコンの実車評価を担当しています。机上検討などから予測した性能・制御となっているかを実際に車に触れて評価して、狙い通りの結果になった時にやりがいを感じます。



カーエアコン設計

沢田 琢満



カーエアコン設計

野口 尚志

軽自動車・コンパクトカーのお客様が直接触れる室内部品や、エアコン性能に関わる部品・制御の設計・開発の業務を行っています。実際の使われ方にあったお客様が快適に感じる設計を目指しています。

エンジン組立工程の定常外作業を検出するAIの開発

(技術トピックス1) 定常外作業の検出手法

(技術トピックス2) 作業姿勢の推定および異常検知

(技術トピックス3) 行動認識AIによる作業判別

背景・狙い

スズキの四輪車、二輪車、船外機などに用いられるエンジンの組立製造現場では、作業者に起因する不良発生が課題となっています。主な要因は、通常の作業とは異なる作業(以下、定常外作業)によるもので、定常外作業を検出することができれば、不良発生を防止し品質向上につながります。そこで、本取り組みでは、作業動画を取得し、作業者の姿勢情報を推定することで、定常外作業を検出するAIを開発しました。

定常外作業の検出手法

エンジンの組立製造現場では、多くの作業者が組立作業に従事しています。作業は、手順を定めた作業要領書に沿って実施しますが、例えば「落下した部品を床から拾う」といった通常とは異なる事態も発生しています(図1)。部品が落下すると、異物の付着や混入が起これ、品質不良の一因となる可能性があるため、こうした作業を検出する技術が求められます。

定常外作業を検出する手法としては、(1)作業者の姿勢情報を推定し、(2)その姿勢情報から通常作業と定常外作業を判別する、という手順が考えられます。本取り組みでは、複数のAIを組み合わせ、作業動画から定常外作業を検出する技術を開発しました(図2)。

作業姿勢の推定および異常検知

上述した手順(1)の作業者の姿勢情報の推定には、まず作業動画から作業者の位置を検出する物体検出AI(図3)を使用しました。次に、検出された作業者の姿勢(関節位置)を推定する姿勢推定AI(図4)を組み合わせることで、姿勢情報の時系列データ(関節位置の軌跡)を取得しました。

また、手順(2)の定常外作業を検出する異常検知AI(図5)には、深層学習技術の一つである畳み込みオートエンコーダを使用しました。この異常検知AIは、正常な作業データのみを学習することで、異常データ(定常外作業)を検出する特性を持っています。これにより、作業が正常かどうかを判別することができます。



図1 落下した部品を床から拾う様子

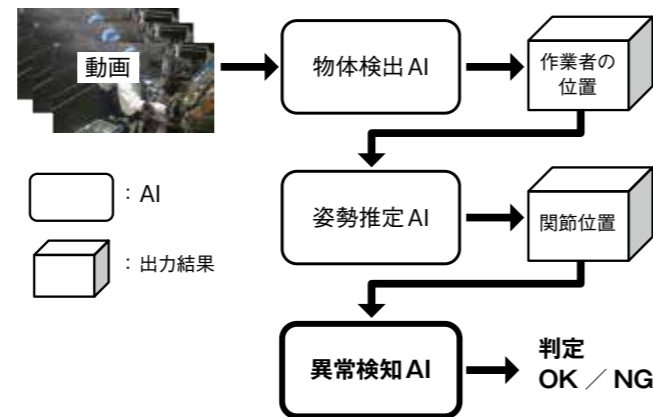


図2 AIシステム概要



図3 物体検出AI

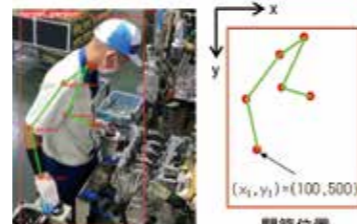


図4 姿勢推定AI

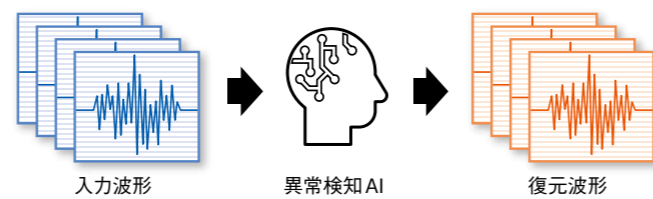


図5 異常検知AI

作業姿勢の推定及び異常検知(つづき)

作業動画で定常外作業の検出可否を検証した結果、落下した部品を床から拾う定常外作業は全数見逃すことなく検出できることが確認できました。一方で、正常な作業を定常外作業と誤検出するケースがあり、その内訳を確認した結果、作業外に行っている動作(例:ストレッチなど作業に問題のない動き)が、大きな割合を占めていることがわかりました(図6)。そこで、作業中と作業外を判別するために、行動認識AIの適用を検討しました。

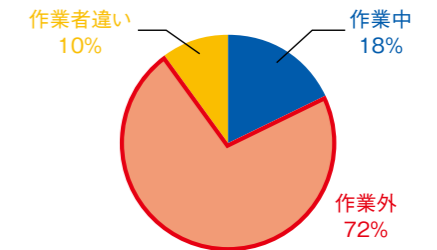


図6 誤検出内訳

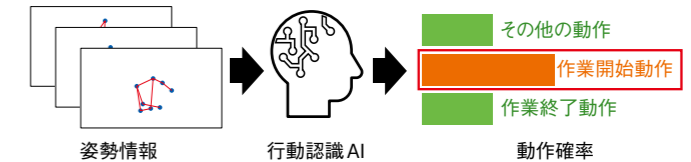


図7 行動認識AI図



図8 動作パターン例(作業開始動作)

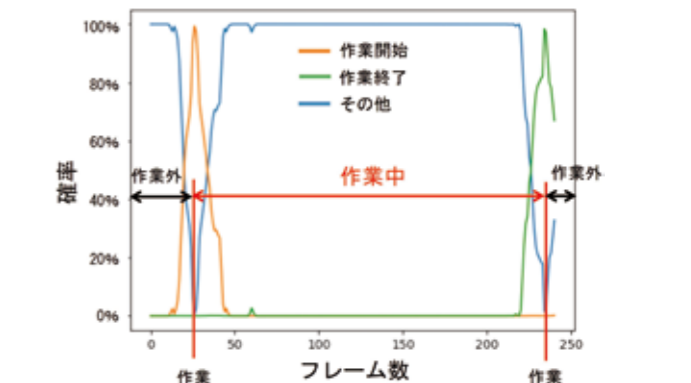


図9 各動作の確率カーブ

行動認識AIによる作業判別

行動認識AIは、人の姿勢情報を用いて、どの動作パターン(例:歩行中、転倒したなど)に該当するかを推定します(図7)。今回は作業開始動作(図8)、作業終了動作、その他の3種類の動作を推定対象としました。これら3種類の動作が認識できれば、作業開始から終了までを作業中とし、それ以外を作業外として判別できます。

行動認識AIで推定した動作と実際の映像を比較した結果、動作が切り替わるタイミングで対象動作の確率が高まることが確認できました(図9)。この結果から、行動認識AIを使用することで作業中と作業外を判別でき、今回開発したAIシステムに組み込むことで誤判定を減らし、より高い精度で定常外作業のみを検出できる可能性が示されました。

技術課題

今回開発したAIシステムで定常外作業を検出できることが確認できました。一方で、正常な作業を定常外作業と誤検出する課題があります。作業外の正常動作を異常と判定することが原因であり、行動認識AIを組み込むことで改善できる可能性が示されました。今後、今回開発したAIシステムに行動認識AIを組み込み、さらに検証を重ねて、エンジンの組立製造現場での運用を目指します。

著者紹介



澤井 賢
車体組立生産部
(2018年入社)



榎井 隆彦
ものづくり推進部 主任
(2015年入社)



北澤 瑛二
ものづくり推進部 係長
(2009年入社)



去渡 隆宏
パワートレイン生産部 係長
(2008年入社)



公益財団法人
スズキ財団

<https://www.suzukifound.jp/>



機械工業の発展を願って

スズキ財団は、日本の社会の発展に貢献してきた機械工業の飛躍のため、科学技術に関する研究に従事する全国の大学、大学院、高等専門学校及び、公的研究機関の研究者を支援しています。

設立 スズキ株式会社創立60周年を記念して、1980年3月に設立されました。

活動実績 これまでの44年間で、全国の研究者の皆様や海外からの研究留学生に累計2,152件、総額27億5,616万円の研究助成を実施しました。

また、スズキ財団創立40周年を記念して創設した顕彰事業「やらまいか大賞」と「やらまいか特別賞」は、2024年2月に第4回授賞式を行いました。

総資産 156億2,751万円(2024年3月末)



公益財団法人
スズキ教育文化財団

<https://www.suzuki-ecfound.com>



青少年の健全育成を目指して

スズキ教育文化財団は、静岡県内の高校生や静岡県出身の大学生に対する返済不要の奨学金給付や特別支援学校で学ぶ子どもたちが使用する物品の寄贈、外国人学校で学ぶ児童・生徒への支援を行っています。

設立 スズキ株式会社創立80周年を記念して、2000年10月に設立されました。

活動実績 これまでの24年間で、631名に、総額4億8,673万円の奨学金を、特別支援学校に総額1億3,484万円の物品をお届けすることができました。

総資産 65億227万円(2024年3月末)



公益財団法人
鈴木道雄記念財団

<https://www.smmfound.suzuki>



社会福祉の向上・スポーツの普及振興に貢献します

鈴木道雄記念財団は、社会福祉法人への福祉車両等の寄贈、児童・青少年に対するスポーツの普及・振興事業への助成を行っています。

設立 スズキ株式会社代表取締役会長(当時)の鈴木修が自身の88歳の米寿と最高経営責任者40年の節目に、創業者・鈴木道雄の遺徳を偲びつつ、これまでご支援いただいた皆様にご恩返しがしたいと、自身が保有するスズキ株式会社株式25万株を寄託して2018年1月に設立されました。なお、2023年7月には35万株の追加寄付があり、鈴木修自身による寄付株数は60万株となりました。

活動実績 これまで、静岡県内の社会福祉法人37団体に福祉車両を寄贈したほか、スポーツ指導者の育成や児童・青少年がスポーツにかかわる機会の創出を行う団体に2,257万円の助成を行いました。

総資産 36億6,563万円(2023年9月末)



静岡県西部にはこの地域の方言で、「とにかくやってみよう」「やろうじゃないか」という意味の「やらまいか」という言葉があります。

これは、遠州人の「あれこれ考え悩むより、まず行動しよう」という進取の精神を表すものと言われ、チャレンジ精神を大切に作る風土を育てています。

これを合言葉に、自動車産業や楽器産業、オートバイ等々世界を代表する企業を輩出してきました。

やらまいか 2024 July Vol.23

発行日:2024年7月

<https://www.s-yaraimaika.jp/>

発行/スズキ株式会社
編集責任者/角野 卓

スズキ株式会社 本社:〒432-8611 静岡県浜松市中央区高塚町300 ホームページ:<https://www.suzuki.co.jp/>
公益財団法人スズキ財団:〒105-0021 東京都港区東新橋二丁目2番8号 ホームページ:<https://www.suzukifound.jp/>
表紙題字/平形 精一(静岡大学名誉教授)

