

SUZUKI CSR REPORT

2012

スズキ環境・社会レポート



世界中で愛され、信頼されるスズキを目指して



 SUZUKI

はじめに

ごあいさつ

代表取締役会長兼社長 (CEO&COO)
鈴木 修より

会社概要

CSRの考え方

1. CSR方針
2. 各ステークホルダーに対する方針
3. CSRマネジメント体制
4. スズキの災害支援・防災対策

特集

- 01 新世代エコカー新型ワゴンR誕生
- 02 次世代二輪車の開発
- 03 ものづくりの精神を伝えるために

環境への取り組み

環境管理の推進

1. スズキ地球環境憲章・理念
2. 環境組織図(グループ)
3. 環境計画
4. 環境マネジメントシステムの導入
5. 従業員の環境教育・啓発
6. 緊急時の訓練
7. 環境事故等
8. 環境会計
9. 地域との共生

地球温暖化の抑制

1. 開発における取り組み
2. 生産における取り組み
3. 物流における取り組み
4. オフィスにおける取り組み

3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進

1. 開発における取り組み
2. 生産における取り組み
3. 物流における取り組み
4. 市場における取り組み
5. オフィスにおける取り組み

環境保全等の推進

1. 開発における取り組み
2. 生産における取り組み

社会への取り組み

お客様とともに

1. お客様相談室
カスタマー サティスファクション
2. CS(Customer Satisfaction)活動
3. 電動車両
4. 福祉車両(ウィズシリーズ)
5. 安全への取り組み
6. 二輪車における取り組み

お取引先様とともに

1. 継続的な取引
2. グローバル購買活動
3. 事業継続計画の取り組み

スズキの財団活動等

1. 公益財団法人スズキ財団
2. 財団法人スズキ教育文化財団
3. 日系人学校「ムンド・デ・アレグリア学校」に経営支援
4. 大学でスズキ寄附講座・冠講座を開講

従業員とともに

1. 安全・衛生及び交通安全に対する取り組み
2. キャリアアップのための取り組み
3. 安心して働ける快適な職場環境づくり
4. 社内教育システム
5. 労使関係
6. 特例子会社「スズキ・サポート」の事業展開

株主・投資家の皆様とともに

1. 企業価値の向上
2. 株主・投資家の皆様のために
3. 株主優待制度
4. IRに関する取り組み

地域社会とともに

1. 環境美化への取り組み
2. 被災地への支援
3. スポーツ振興・教育支援活動(主旨賛同支援型)
4. 地域のために

事業所などの取り組み

各事業所の取り組み

スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

- スズキ国内工場
- 国内製造グループ会社

国内非製造グループ会社の取り組み

海外グループ会社の取り組み

環境データ

2011年度主要製品の環境データ

- 四輪車
- 二輪車

環境取り組みの歴史

- 本レポートの対象期間は、2011年度(2011年4月1日から2012年3月31日の事業年度)を中心としていますが、一部、当該期間以前もしくは以後の活動内容も含まれています。
- 本レポートの記載内容については、スズキ株式会社の情報だけでなくスズキグループ会社の情報も含まれています。(文中に「関係会社」「販売店」「海外」等の記述がない場合はスズキ株式会社単独の内容です。)
- 本レポートの作成に当たっては、環境省の「環境報告書ガイドライン2007年度版」やGRI(Global Reporting Initiative)の「持続可能性報告のガイドライン2006」等を参考としました。
- 本レポートに記載されているホームページアドレス(URL)は、予告なく変更されることがありますので、ご了承ください。

ごあいさつ

スズキは創業以来、お客様の立場になって「価値ある製品」づくりを目指し、日夜努力を重ねてまいりました。さらに、成長戦略を進める中で、基本方針として「生き残るために、我流をすてて、基本に忠実に行動しよう」を掲げ、あらゆる分野での見直しを行ない、経営体質の強化に努めてまいりました。

その結果、数年来の欧米市況の悪化や円高急進、国内外の災害等の中でも全体としては安定した経営、着実な回復を進めることができました。

しかしながら、現状は、円高、欧州金融不安、環境問題、災害リスクなど多くの対処すべき課題があります。当社グループは、これらの課題を乗り越えるために、「知恵を出し、人一倍の努力と行動で現状を打破しよう」を新たな基本方針として、全社一丸となって取り組んでまいります。

また、環境問題につきましては、当社グループは、「小さなクルマ 大きな未来」をスローガンに、お客様の求める「小さなクルマづくり」、「地球環境にやさしい製品づくり」に邁進するとともに、生産をはじめ組織・設備・部品・環境などあらゆる面で「小さく・少なく・軽く・短く・美しく」を徹底し、ムダのない効率的な健全経営に取り組んでいます。

また、それを実現するために、まずは私たち一人ひとりが、法令・社会規範・社内規則等を遵守し、公正かつ誠実に行動することが大切であり、そして、お客様、お取引先様、株主・投資家の皆様、地域社会、従業員などステークホルダーとの信頼関係を築き、良好な関係を保っていくことが不可欠であると考えています。

本レポートは、主に当社の2011年度のCSR(企業の社会的責任)に関する取り組みを「環境への取り組み」「社会への取り組み」「事業所などの取り組み」に分けてまとめました。まずは本レポートをご高覧いただきまして、スズキのCSR活動をご理解いただくきっかけとなれば幸いです。



代表取締役会長兼社長
鈴木 修

(後列左から)

代表取締役副社長
原山 保人

代表取締役副社長
本田 治

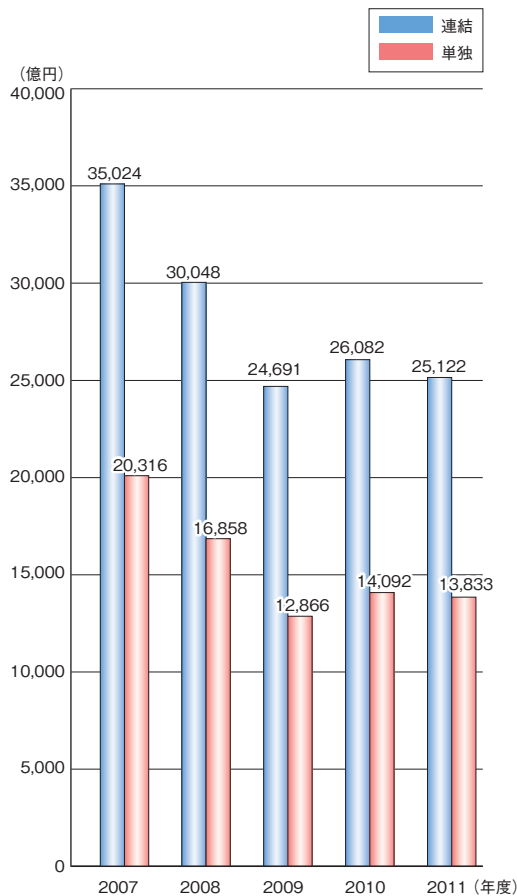
代表取締役副社長
田村 実

代表取締役副社長
鈴木 俊宏

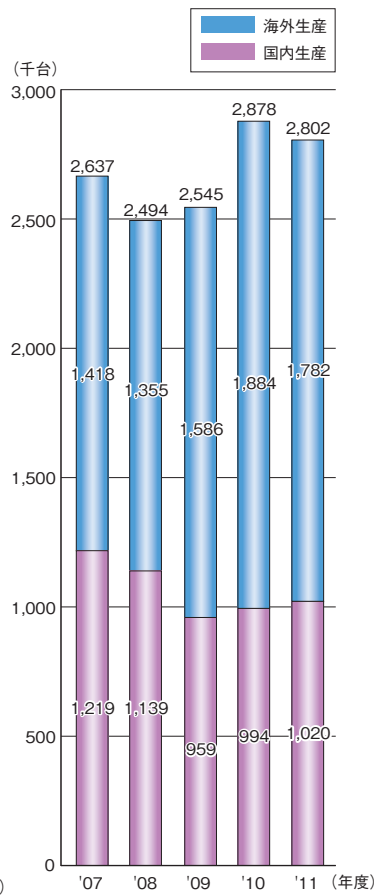
会社概要

社名	スズキ株式会社
設立	1920年(大正9年)3月
資本金	1,380億1,476万円 (2012年3月31日現在)
代表者	取締役会長兼社長 鈴木 修 (Chairman&CEO)
従業員数	14,389人 (2012年3月31日現在)

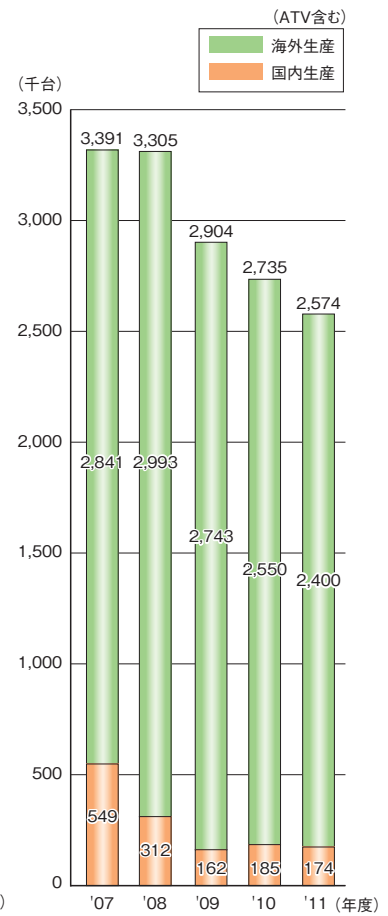
◆売上高推移



◆四輪車生産台数推移



◆二輪車生産台数推移



※国内生産：完成車生産台数+CKD生産台数。
 ※海外生産台数：現地ラインオフ台数。
 ※金額単位：億円未満四捨五入
 ※台数単位：千台未満四捨五入

CSRの考え方

企業は、社会の中で、お客様の安全、環境の保全に十分配慮し、法令・社会規範を遵守し、各ステークホルダーと良好な関係を保ちながら事業活動を行う使命を負っています。
ここでは、スズキのCSRに関する基本方針をご紹介します。

01 CSRの考え方 CSR方針

▶スズキのCSRに対する基本方針

1962年に制定されたスズキの会社方針を示す「社是」、及びスズキの従業員が守るべきルールを明文化した「スズキ行動憲章」のなかに、スズキのCSRに対する基本的な考え方が盛り込まれています。

社 是

一、消費者の立場になって
価値ある製品を作ろう

二、協力一致清新な会社を
建設しよう

三、自己の向上にとあ常に
意欲的に前進しよう

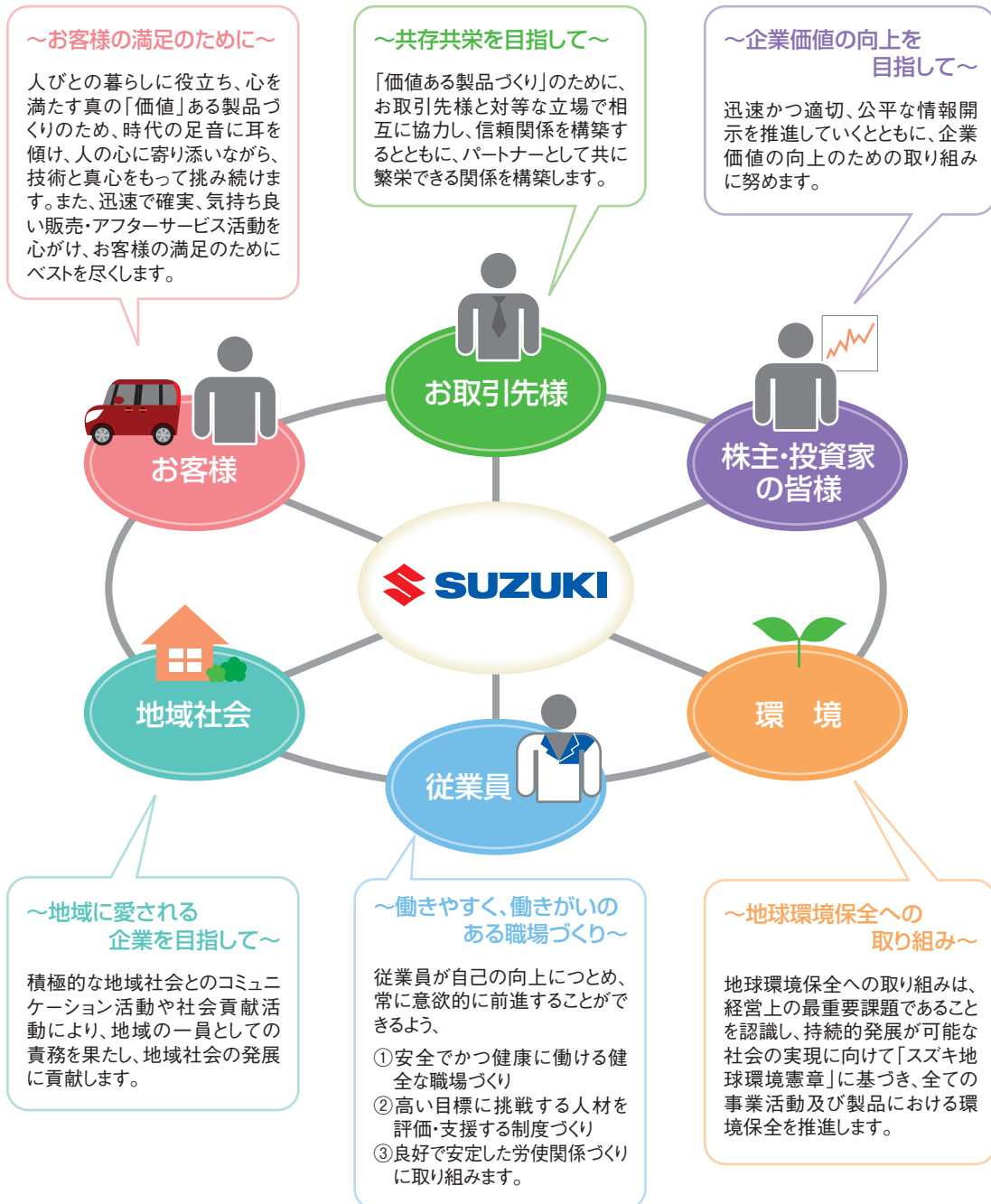
スズキ行動憲章

1. 常に国内外のお客様、社会の声に耳を傾け製品の開発を行い、真に有用な商品・サービスの提供を行う。
2. 製品の開発、商品・サービスの提供に当たっては、常に環境保全に配慮する。
3. 全ての法律、ルールを遵守し企業活動を行うとともに、市民社会の秩序や安全に脅威を与える反社会的勢力及び団体とは断固として対決する。
4. 広く社会に対し正確、公正な情報を開示し、常に社会との適切な関係を保つ。
5. 公正、透明、自由な競争の中で長期・安定的な成長を実現する。
6. 企業市民として、積極的に社会貢献活動を行う。

02 CSRの考え方 各ステークホルダーに対する方針

▶各ステークホルダーに対する取り組み

ここでは、各ステークホルダーに対するスズキの方針をご紹介します。



03 CSRの考え方

CSRマネジメント体制

▶コーポレート・ガバナンスの強化

スズキは、従来より、公正かつ効率的な企業活動を旨として、お客様、お取引先様、株主・投資家の皆様、地域社会、従業員等の各ステークホルダーから信頼され、かつ国際社会の中で更なる貢献をし、持続的に発展していく企業でありたいと考えています。

その実現のためには、コーポレート・ガバナンスの強化が経営の最重要課題の一つであると認識し、様々な対策に積極的に取り組んでいます。具体的な取り組み例としては、次のようなものがあります。

①取締役・取締役会について

機動的な会社運営・業務のスピードアップと責任体制の明確化を図るため、取締役の数を少なくするとともに、専務役員・常務役員制度を導入しています。代表取締役会長(社長を兼任)以外の取締役全員(社外取締役を除きます)が、業務執行の中心として本部その他機能別組織の本部長等に就くことにより、現場の情報を取締役会に上げて現場に直結した意思決定ができるようにしています。

また、代表取締役副社長4人が経営企画委員となり構成する合議制組織の経営企画委員会において、各部門の経営上の重要課題を横断的かつ総合的に審議し、基本方針を調整・立案しており、その基本方針を具現化する部門として経営企画室を設置しています。さらに、経営に対する監督機能をより強化するために、2012年6月28日の株主総会にて、社外取締役2名を選任致しました。

なお、従来より、取締役の経営責任を明確にし、かつ経営環境の変化に柔軟に対応できるよう、取締役の任期を1年としています。

②監査役・監査役会について

監査役設置会社であり、監査役5名のうち3名を社外監査役とし、監視機能を強化しています。

なお、社外監査役3名全員を東京証券取引所の定めに基づく独立役員として同取引所に届けています。

また、内部監査部門及び関係会社を監査する部門を設置しており、会計監査人の監査と併せて、遵法性、内部統制面、経営効率面の視点から、三様の監査を行い、かつ、常に情報の交換を行うことで相互の連携を高めています。

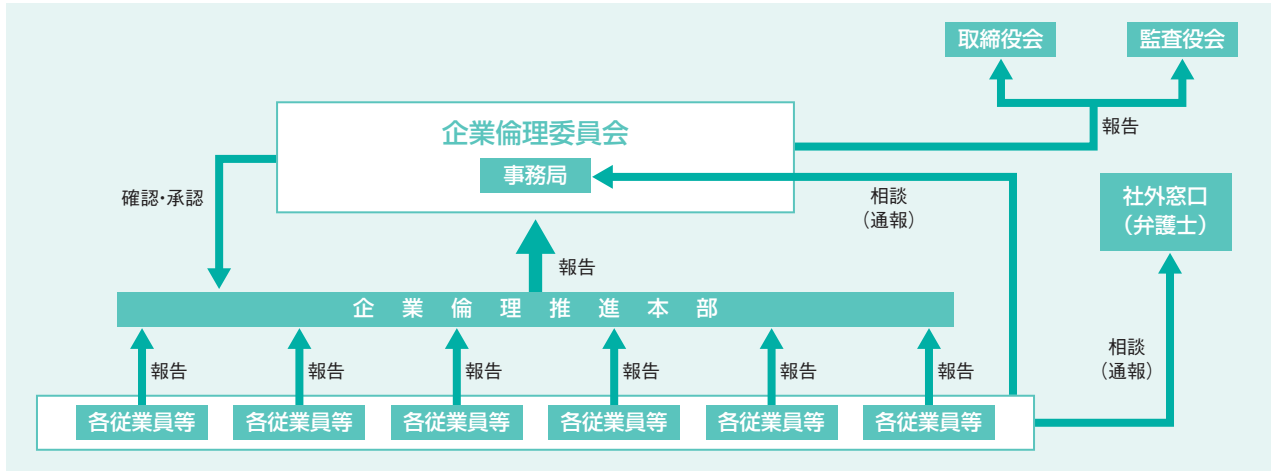
③コンプライアンス(企業倫理)体制について

取締役及び従業員等が法令・社会規範・社内規則を遵守し公正かつ誠実に行動するための「スズキ企業倫理規程」を定め、その中で「行動基準」を明示するとともに、「企業倫理委員会」を設置し、企業倫理講習会を実施する等、コンプライアンスの徹底を図っています。また、2006年5月15日に、会社法に基づき内部統制システム構築の基本方針を決議しており、更に内部統制システムの整備・構築に努めて参ります。

「スズキ企業倫理規程」の中に定められた 行動基準

- 一、スズキの役員及び従業員等は、会社の社会的責任を認識し、誠実を旨として健全な業務運営を行う。
- 一、スズキの役員及び従業員等は、業務の遂行に当っては、関連する法令・ガイドラインその他の公正なルールを遵守する。
- 一、スズキの役員及び従業員等は、あらゆる局面において、人権を尊重し、人種、信条、性別、社会的身分等による差別をしない。
- 一、スズキの役員及び従業員等は、常に公私の別を明らかにし、会社財産や業務上の地位を私的な利益のために用いない。
- 一、スズキの役員及び従業員等は、会社の情報につき、社外に公開されたものを除き、厳に機密を保持する。また、個人情報の取り扱いについては、細心の注意を払う。
- 一、スズキの役員及び従業員等は、反社会的な団体、組織その他には断固とした姿勢で臨み、それらと一切関係を持たない。
- 一、スズキの役員及び従業員等は、就業時間外の活動であっても、会社の一員であることを認識し、法令、社会規範等に反する行為により、会社の業務に支障をきたすようなことは行わない。
- 一、スズキの役員及び従業員等は、不正もしくは不法行為または天災等の会社や地域社会に対する危機がいつでも起こり得ることを認識して慎重に行動し、万一、危機が発生したときは、規程、手続及びマニュアル等のルールに従って迅速に行動し、被害拡大の防止に努める。

企業倫理体制組織図



従業員等相談窓口制度

スズキ企業倫理規程に基づく制度として「従業員等相談窓口制度」を全社に展開しています。この制度は、スズキにおける違法・不当・不合理な行為を未然に防止することで、従業員等がより働きやすく、又スズキがより信頼される会社になり、スズキの持続的な発展を目指そうというものです。

相談の対象は、法令違反やそのおそれがあるものもとより、それに限らず、各種業務事項に対する疑問、悩み事、業務改善に関する事項等、より広い範囲の相談も受け付けています。

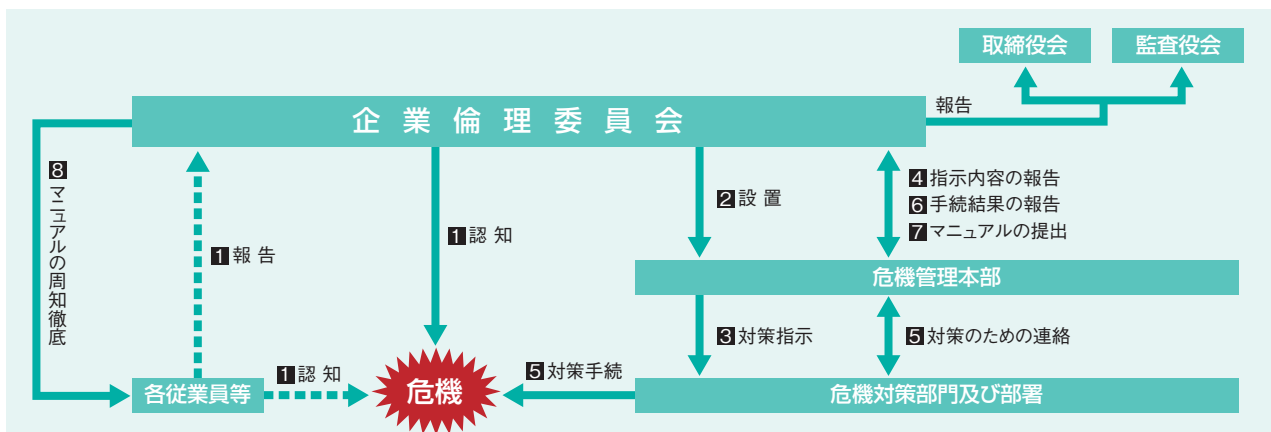
また、公正性を保つため、相談窓口は、社内事務局のほか、弁護士に直接、電話やEメールで相談できるようにしています。

▶ 危機管理体制

スズキは、会社内外の不正や不法行為により発生した危機や、会社が予防することのできない天災・テロといった危機の発生に対応するために、「スズキ企業倫理規程」において「危機管理手続」を定めています。

「企業倫理委員会」が、会社の経営または業務に緊急かつ重大な影響を与えと考えられるリスクを認知したときは、「危機管理手続」に基づき、直ちに当該危機への対策に当たる組織として、「危機管理本部」を設置します。設置された「危機管理本部」は、直ちに対策方針を審議・決定し、必要な部門及び部署に指示を与え、連絡を取り合って解決を図る体制をとっています。

危機管理手続組織図



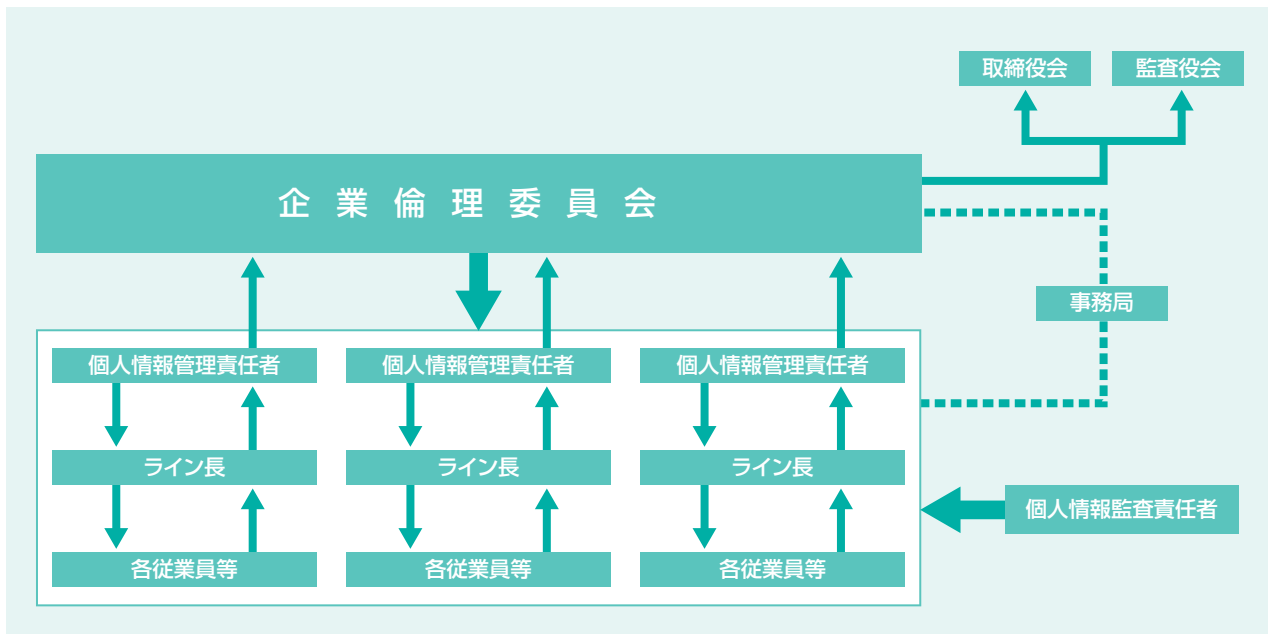
▶個人情報保護への取り組み

スズキが取り扱っているあらゆる個人に関する情報(お客様、お取引先様、株主・投資家の皆様、従業員等に関する情報)は、それぞれの個人からお預かりしている重要かつ貴重な財産であり、これを慎重かつ適切に取り扱うことは法律上の義務であると同時に、スズキの社会的責務であるという深い認識のもと、スズキでも2005年4月、個人情報を適正に取り扱うための基本事項を定める「スズキ個人情報保護規程」を策定しました。

この規程を周知徹底するために、スズキでは従業員研修、各部門ごとの「個人情報取り扱いマニュアル(取り扱い台帳を含む)」の作成、専用社内ホームページによる留意すべき点の掲載、事務局による各部門からの具体的対応等についての照会受付等を実施しており、これらの取り組みを通じて全従業員の意識の浸透と適正な個人情報の取り扱いの徹底を図っています。

また、販売代理店に対しては、スズキは、規程やマニュアル類及び全従業員向け「個人情報保護ハンドブック」の案内・配布、関係部門による各社からの具体的対応等についての照会受付等を実施しています。さらに、各販売代理店においても随時、従業員研修を開催する等、個人情報保護の徹底に取り組んでいます。今後も、スズキグループ会社を含め、個人情報保護体制の継続的な見直し、改善を図ってまいります。

個人情報保護体制組織図



スズキにおける個人情報の取り扱いの詳細については、次のホームページに掲載しています。あわせてご覧ください。

http://www.suzuki.co.jp/privacy_statement/index.html

04 CSRの考え方 スズキの災害支援・防災対策

▶災害復興支援

東日本大震災で大きな被害を受けられた岩手・宮城・福島・茨城を対象とした「スズキ きずなキャリイキャラバン東日本復興応援」を実施しました。仮設住宅や自治体施設等に伺い、お使いの原付スクーターやスズキから被災地の自治体へ提供している原付スクーターに、安心してお乗りいただけるよう出張無料点検等を行ないました。



(写真は、2012年3月に石巻市でのキャラバンの様子)

▶スズキの地震や津波に対する地域住民への取り組み

スズキは災害発生時、施設の一部を地域住民の方々の緊急避難場所として登録しています。地震が起きたときは、本社屋上に監視員を配置し、津波の発生状況を確認し、津波を発見した場合にサイレンを発報して周辺の住民の方々に知らせる仕組みを作っています。本社屋上に手動と電動のサイレンを設置し、電動サイレンは停電時に備え、専用の発電機でも発報できるようになっています。

▶スズキの地震や津波に対する社員への取り組み

災害発生時の緊急連絡手段として、各工場や全国の代理店に衛星電話を設置し、速やかに社員の安否確認を行える体制をとっています。毎月、定期的に衛星電話の訓練を行い、非常時に備えています。

また、勤務時間外の安否確認として地震・津波災害発生時の「安否情報システム」を導入しています。社員・家族の安否を確認できるよう、各社員が登録したメールアドレスに、「安否を問合せるメール」が自動送信され、メールを受け取った社員は、自らの安否状況を返信するシステムとなっています。

▶工場における災害に対する取り組み

災害発生時に備え、本社および各工場では全従業員参加の地震防災訓練を実施しています。

工場では職場の誰でも初期消火活動が出来ることを目標に、消火器、消火栓を使用した消火訓練を実施しています。

また、自衛消防隊による自主防災活動の推進として、消防自動車放水訓練や小型可搬ポンプ放水訓練などを行っています。



なかでも、本社構内、湖西工場、磐田工場、大須賀工場、豊川工場では地域の消防防災体制の充実強化に寄与している等、特に優良と認める事業所として、それぞれ浜松市、湖西市、磐田市、掛川市、豊川市から消防団協力事業所に認定されています。



特集 01 新世代エコカー 新型ワゴンR誕生

SUZUKI
CSR REPORT
2012
特集

01

新世代
エコカー
新型ワゴンR誕生

「小さなクルマ、大きな未来」。スズキは小さなクルマには特別な価値や大きな可能性があり、その先には切り拓かれた豊かな未来が広がっていると信じています。

その未来に向かって、「排気量660cm³以下、全長3.4m以下、全幅1.48m以下、全高2m以下」という軽自動車の枠の中にスズキの技術を凝縮し、

お客様が「走る喜び・使う楽しみ・持つ幸せ」を実感できるクルマの開発に取り組んでいます。

この考えのもと、2012年9月、スズキは装い新たに新型ワゴンRを販売開始しました。

ここでは、初代ワゴンRからの「ワゴンらしさ」を継承し、

スズキの技術の粋を集めて進化した

新型ワゴンRの低燃費技術について紹介します。



ワゴンRは1993年9月に販売開始して以来、多くの皆様の支持を受け、2012年7月現在、累計約377万台のワゴンRが皆様の生活の一部としてともに活躍してまいりました。そして、2012年9月、5代目ワゴンRが誕生。スズキは初代ワゴンRの「乗る人を最優先し、快適で使い勝手の良さを追及したクルマ」のコンセプトを継承し、スズキの技術を融合して開発しました。

新型ワゴンRでは低燃費・室内空間・デザインの3点を重視し、とりわけ、「低燃費」を重要課題として取り組みました。昨今の地球環境問題や不況の長期化等による自動車の環境性能や経済性に対する社会の要望は軽自動車にも及びます。技術の改良、軽量化及び走行抵抗の低減等を中心に開発を進め、軽ワゴンNo.1^{*1}の低燃費28.8km/L^{*2}を実現しました。

低燃費の実現には、クルマの各部位の総合性能を必要としますが、新型ワゴンRでは、R06A型エンジン、CVT及び新たに採用された3つの先進低燃費化技術の協調制御が特に有効です。これは、フリクション低減を徹底したアルト エコの改良型R06A型エンジンと改良型副変速機構付CVTに、停車前の減

速時にアクセルを離した時から燃料をカットし続けて13km/h以下でエンジンを自動停止する技術(アイドリングストップシステム)、減速時のエネルギー回生機構(エネチャージ)と蓄冷材内蔵エバポレーターを使用したエンジン停止時の高効率空調技術(エコクール)の3つの技術の組み合わせによるもので、エンジン燃料消費を抑えます。また、アイドリングストップシステムでは、スズキ車をご利用いただいているお客様から寄せられたご意見も採り入れ、アイドリングストップシステムが作動可能な状態になると状況を事前にドライバーに告知する「アイドリングストップランプ」やハンドル操作に連動して作動するエンジン再始動機構をアルト エコに続いて採用し、快適性や操作性についても考慮しました。

燃費向上の1要素である動力性能向上のため、車体の軽量化や走行抵抗の低減についても取り組んでいます。軽量化の面では、先代のワゴンRに対してエンジン変更の他、車体、サスペンションと内装品等の全体的な見直しを行い、車両重量最大約70kg低減(FXリミテッド 2WD アイドリングストップ車比)し、

特集01 新世代エコカー 新型ワゴンR誕生

スズキグリーンテクノロジーの導入

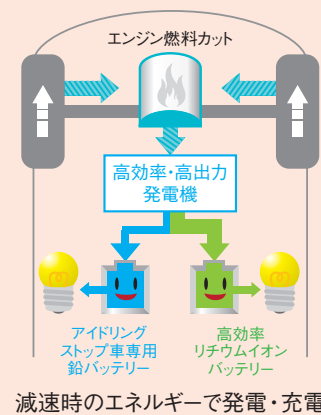
「スズキグリーンテクノロジー」とは、スズキがものづくりのために開発・投入する環境技術、低燃費化技術、軽量化技術等の新技術の総称です。

軽初^{※3} ENE-CHARGE (エネチャージ)

ENE-CHARGE

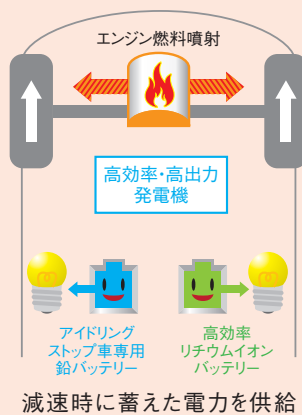
リチウムイオンバッテリーを併用したスズキ独自の減速エネルギー回生機構により、アクセルOFF時の減速中に集中して発電・充電し、アクセルON時の使用燃料の低減と軽やかな加速を実現します。

新型ワゴンRの減速時



減速時のエネルギーで発電・充電

新型ワゴンRの発進・走行時



減速時に蓄えた電力を供給

* 電装品の使用状況またはバッテリーの状態により、発電する場合があります。

SUZUKI GREEN
Technology軽初^{※3} 新IDLINGSTOP SYSTEM
(アイドリングストップシステム)

IDLINGSTOP

停車前の減速時にアクセルを離した時から燃料をカットし続け、13km/h以下になるとエンジンを自動で停止し燃料カット領域を延長することで、軽自動車ですべてアイドリング維持のための燃料を使用しない新アイドリングストップシステムを採用しました。

軽初^{※3} ECO-COOL (エコクール)

eco-cool

空調ユニット内のエバポレーターに蓄冷材を採用し、走行中はエアコンの使用によって蓄冷材を冷やして凍らせ、アイドリングストップ中は凍った蓄冷材を通した風を室内に送り室温上昇を抑えることでアイドリングストップ時間を拡大して燃料の消費を抑えます。

軽ワゴンNo.1^{※1}の低燃費の実現JC08モード
NA 2WD車28.8^{※2} km/LJC08モード
ターボ 2WD車26.8^{※2} km/L

軽ワゴン最軽量^{※4}の780kg(FX 2WD)を実現しました。中でも、車体改良の貢献度は大きく、軽量で強度の高い高張力鋼板をボディの約41%(重量比)に採用し、約15kgの軽量化を実現しました。走行抵抗の低減の面では、空気抵抗への対応のため、全高を2cm下げるとともに車体形状の最適化等を図り、また、転がり抵抗への対応のため、新開発トレッドゴムと高い空気圧設定のタイヤの採用、車軸ベアリングの構造変更、CVTのデフサイドベアリングの変更や低粘度オイルの採用(4WD車)等の取り組みを行い燃費向上に努めました。

さらに、新型ワゴンRには、ドライバーのエコドライブをサポートする様々な機能を搭載しました。運転中に燃費効率が良い状態になるとスピードメーターをブルーからグリーンに照明させる「エコドライブアシスト照明」や減速時にバッテリーへの充電状態をリアルタイムに知らせる「エネチャージインジケーター」、また、運転後にエコドライブ度を採点する「エコスコア」やアイドリングストップを行った時間やアイドリングストップを行ったことにより節約できた燃料量を表示する機能を備えています。ゲーム感覚で燃料

の節約とエコドライブにチャレンジができ、日常の移動や運搬というクルマの本来の利用の中でエコドライブという楽しみを見つけることを可能にします。

昨今、スズキも他社と同様にハイブリッド自動車や電気自動車の実用性を認識し研究開発に努めています。しかし、ガソリン自動車の可能性はまだまだ広がっており、スズキは、今後もガソリン自動車を中心とした技術開発が進むと推測しています。今回、販売開始しました新型ワゴンRはスズキの低燃費化技術を駆使して完成した新世代エコカーであり、これまでのワゴンR同様、皆様のご支持を受けられるものと信じています。今後も、スズキは社会状況や皆様の声に耳を傾け皆様にご支持をいただけるクルマ作りに努めてまいります。

※1 軽ワゴン=全高1,550mm以上の軽自動車。JC08モード走行燃費(国土交通省審査値)に基づく。2012年9月現在、スズキ調べ。

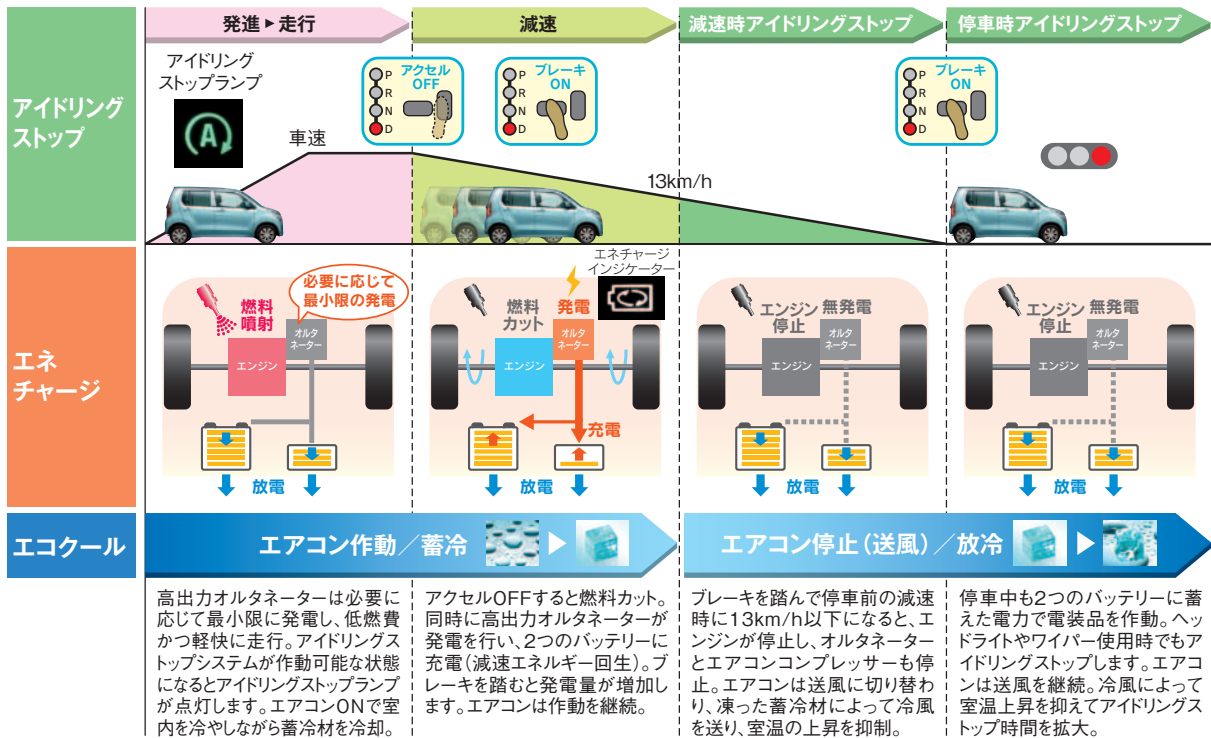
※2 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用状況(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

※3 2012年9月現在、スズキ調べ。

※4 軽ワゴン=全高1,550mm以上の軽自動車。2012年9月現在、スズキ調べ。

特集 01 新世代エコカー 新型ワゴンR誕生

走行状況に応じて、アイドリングストップ・エネチャージ・エコクールを最適に制御し、燃費向上に貢献

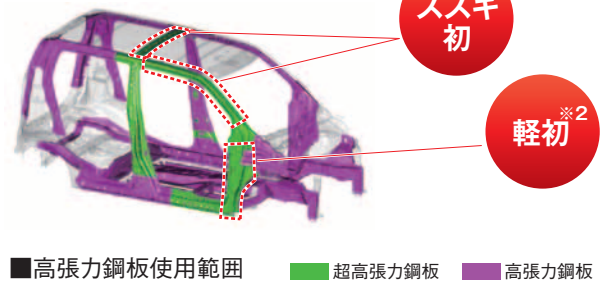


車両全体で最大70kg軽量化軽ワゴン最軽量780kgを実現※1

軽量で強度の高い高張力鋼板を重量比で41%に採用し、先代ワゴンRと比較して約15kg軽量のボディを実現しました。また、前後ドアのアウトパネル等にも高張力鋼板を使用し、ドア全体で約6kgの軽量化を実現しました。

※1 ワゴンR FXリミテッド/ワゴンRスティングレー 2WD アイドリングストップ車は、最大70kgの軽量化し790kgを実現。ワゴンR FX 2WD車は、最大60kg軽量化し、780kgを実現。

※2 2012年6月現在、スズキ調べ



ドライバーのエコドライブをサポートする様々な機能を採用

エネチャージインジケータ

減速時に高出力オルタネーターが発電を行い、2つのバッテリーに充電している状態のときに点灯します。



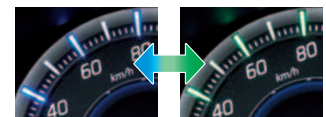
エコスコア (採点機能)

イグニッションONからOFFまでの1ドライブでのエコドライブ度を100点満点(1点単位)で採点。走行後にイグニッションをOFFにすると、アイドリングストップの節約燃料画面、時間画面に続き、スコア画面が表示されます。



エコドライブアシスト照明

運転状態に応じてスピードメーターの照明色が変化します。始動直後はブルーで、瞬間燃費やアクセルの踏み込み度合いなどから、燃費効率が良い運転状態になると、グリーンに照明色が変化。エコドライブ状態をひと目で確認できます。



アイドリングストップ情報

マルチインフォメーションディスプレイに、アイドリングストップの積算時間と、それによって節約できた燃料の量を切り替え表示。イグニッションONからOFFまでの1ドライブでの記録と、リセット時からの積算記録を確認できます。



特集 02 次世代二輪車の開発

SUZUKI
CSR REPORT
2012
特集02
次世代
二輪車の開発

2012年1月、スズキ初となる電動二輪車e-Let'sを販売開始しました。
環境性能や利便性が高く、実用性に優れた二輪車です。
ここでは、e-Let'sの特長と関連する最新情報について紹介します。

よりCO₂排出を少なく、より燃費を良くしたいという要求は、二輪車も例外ではなく、電動化技術の確立が望まれています。そのような背景の中で、スズキは、2008年より電動二輪車の研究開発を開始し、2012年1月、スズキ初となる電動二輪車e-Let'sを販売開始しました。

e-Let'sは、「低騒音、低振動でCO₂を排出しない、環境に配慮した次世代の動力源を搭載した二輪車」として環境性能と実用性を重視して開発し、減速時のエネルギー回収システムの採用、エコモード走行機能の設定、センタースタンド使用時のリヤタイヤへの駆動力抑制、オートパワーオフ機能[※]等を採用しました。

既存のエンジンスクーターユーザーが違和感なく乗り換えることができるようにするため、Let's4の各部スイッチ等の操作方法を同一にする一方、スロットルの開度に対して徐々にトルクを増加するように調整しました。また、駐輪場におけるコンセントの有無やいたずらを受ける等の不安を解消するため、室内に持ち込んで充電可能な着脱式バッテリーを採用し、走行中や出先におけるバッテリー切れの不安に対しては、スペアバッテリーや充電器の車体へ収納できるようにしました。

今後、スズキは、より便利に使える電動二輪車のあるべき姿を追求し、電動車両の広い可能性にも目を広げながら次期電動二輪車開発を推進していきたいと考えています。

※メータースイッチ等を10分間放置すると自動的に電源OFFする機能



一般家庭用AC100V
電源から充電できます



バッテリーを取り外して
持ち運びができます

トピックス

環境イベントへの協賛

2011年度、5つの市民マラソン大会に協賛してe-Let'sを貸与しました。「ふじのくに新東名マラソン」では、スペアバッテリー搭載車が移動審判車・AED積載車・大会連絡車等に使用され、1充電で42.195km完走して大会をサポートしました。

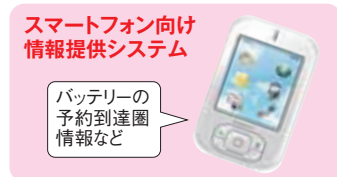
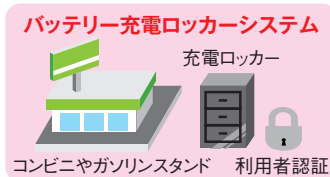


ふじのくに新東名マラソン

平成24年度環境省地球温暖化対策技術開発・実証研究事業

「EVバイク普及促進に資するバッテリー交換ステーション事業化のための実証研究」に参加

スズキは、EVバイク普及のため、バッテリー交換ステーション事業化のための実証研究に参加しています。この実証研究は、バッテリーの交換やスマートフォンによる充電済みバッテリーの予約を行うことを可能にするシステムと設備の技術開発を目的とするものです。2013年1月より実証研究を開始予定です。



・予約情報
・充電情報
・利用者情報等

バッテリー情報
データベース

利用者情報
データベース

・予約情報・充電情報
・ドライブシミュレーション等

特集 03 ものづくりの精神を伝えるために



SUZUKI
CSR REPORT
2012
特集

03

ものづくりの精神を伝えるために

スズキ歴史館は、2009年4月に開館したスズキの“歴史”や“ものづくり”を紹介する展示施設です。時代とともに歩んできた創業以来の多くの製品と、現在のクルマづくりの様子を見ることができます。

スズキ歴史館は、自動車産業についての理解を深める小学校の校外学習の場として、多くの学校にご活用いただいています。2010年からは、実際の生産現場を見学する本物の「工場見学」と併せてスズキ歴史館を見学するプランを設定したことにより、開発から生産までのクルマができる工程を詳しく学習することができるようになりました。

また、小学校の社会科見学だけでなく地域社会との交流の場として、定期的な子供向けイベントを年3回実施しています。いずれも、スズキの“歴史”や“ものづくり”にちなんだ体験型の学習イベントで、子供たちには、教科書での勉強とは違ったかたちで楽しみながら学んでいただきました。

夏のイベント

夏休み体験学習

オートバイエンジンを使った
「エンジン分解・組立体験」
木製織機による
「コースター手織り体験」



特集 03 ものづくりの精神を伝えるために

冬のイベント

クリスマスフェスタ

本物のワラを使った
「しめ縄づくり」・
「クリスマス
リースづくり」

春のイベント
わくわくものづくりクルマをつくろう

実際のクルマ作りの現場で使われている材料や道具を使用しての

「クレイモデル体験」

クレイモデルとは、クルマを開発する時に特殊な粘土を使って作る立体模型のことで、スズキデザイン部のモデラー（クレイモデルづくりのプロ）が講師となりました。



この他、スズキ本社の近くにある可美幼稚園の園児を招いて、「自分の考える未来のクルマ」についてのお絵かきイベントを実施しました。フロアに展示した過去のモーターショーの展覧車両や写真を参考に、様々な作品が出来上がりました。完成した絵は一定期間展示し、来館者の目を楽しませました。



スズキ歴史館では、子供たちの「ものづくり」に対する興味を育むためにこれからも継続してこのようなイベントを開催していきたいと考えています。また、地域の皆様から喜ばれる施設となるよう努力を続けてまいります。

環境への 取り組み

グローバルな取り組みの推進



スズキは2002年3月に「スズキ地球環境憲章」を制定し、企業の存続と持続的発展が可能な社会の実現を目指して、環境に配慮した取り組みを推進しています。ここではスズキの環境に関する取り組みについて紹介します。

- ➔ **環境管理の推進** 19
- ➔ **地球温暖化の抑制** 31
- ➔ **3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進** 43
- ➔ **環境保全等の推進** 53

環境管理の推進

スズキは、美しい地球と豊かな社会を次の世代に引き継いで行くため、事業活動を営む上で地球温暖化等の環境に配慮することを最重要課題の一つと考えています。グループ内の環境管理体制を整備し、開発・生産・物流・市場・オフィス等の各分野で発生する環境負荷の低減に取り組み、各ステークホルダーとのコミュニケーションを実施してこの課題に取り組んでいます。

01 環境管理の推進

スズキ地球環境憲章・理念

▶スズキ地球環境憲章 (2002年策定、2006年改訂)

【環境理念】

美しい地球と豊かな社会を次の世代に引き継いで行くために、一人ひとりの行動が地球の未来を左右する大きな力を持つことを自覚し、地球環境保全に取り組んでいます。

【環境基本方針】

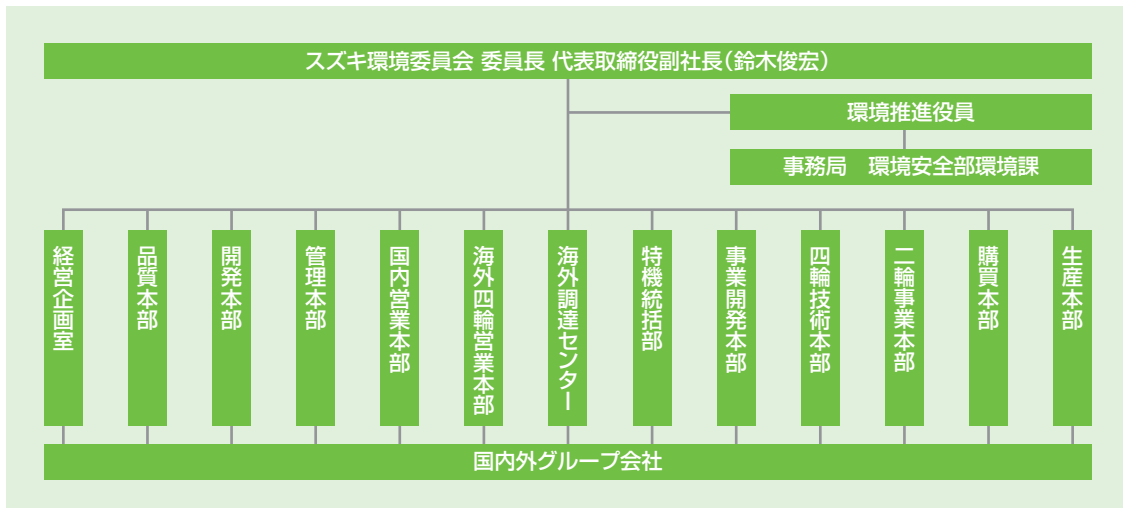
- 環境法規を遵守し、自主基準の運用を推進します。
- 事業活動及び製品の環境負荷を積極的に低減します。
- 環境管理体制を整備し、継続的に改善していきます。
- 環境コミュニケーションを積極的に推進します。

02 環境管理の推進

環境組織図 (グループ)

スズキは、グループ全体の環境管理体制における最高決定機関として、2001年4月に「スズキ環境委員会」を設置しました。スズキ環境委員会は年2回開催され、環境方針や中長期環境目標の策定、既存課題の進捗確認、緊急課題への対応方針の決定等を行っています。

スズキグループの環境組織図



2012年8月現在

03 環境管理の推進

環境計画

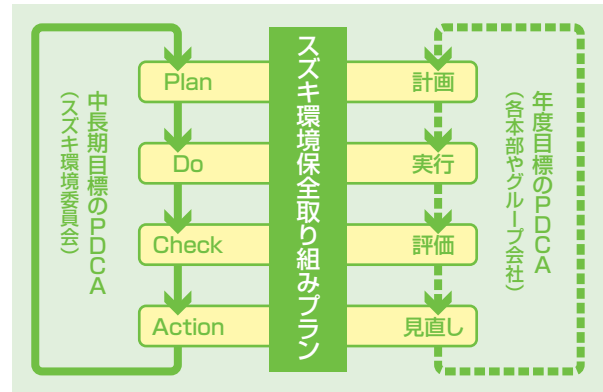
▶スズキ環境保全取り組みプラン(概要)

スズキは、環境取り組みの中長期目標として、「スズキ環境保全取り組みプラン」(1993年策定、2007年改訂)を策定しています。

このプランに基づいて、各本部やグループ会社はPDCA※を行い、グローバルな環境取り組みを進めています。また、改正省エネ法やリサイクル等各本部をまたぐ課題については、ワーキンググループを立上げ対応しています。

現在、次期中長期目標を策定中です。

※PDCAとは、Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価)、Action(見直し)を一つのサイクルとした取り組み手法です。単なる計画と実行だけでなく評価と見直しまで行うことで、効果や反省をフィードバックさせ、常に改善しながら取り組むことができます。



▶環境年次目標と実績

		2011年度		
		目標	実績	
環境経営	環境マネジメントシステムの導入	スズキ環境マネジメントシステムの推進	環境保全取り組みプランの各目標事項について推進した。	
	地球温暖化の低減	開発	【四輪車】燃費の向上	2015年燃費基準を見据えた燃費向上の推進
【二輪車】燃費の向上			燃費向上技術の他機種への展開推進	GSX-R1000、DL650、UD110の3機種に展開し、ベース機種に対してGSX-R1000、DL650は約10%燃費向上、UD110は約30%の向上を達成した
【船外機】燃費の向上			新エンジン設計により、従来機種比10%燃費向上の推進	2012年量産化に向けて新型機種の開発推進
生産		【四輪車・二輪車】次世代自動車の開発	次世代自動車の開発推進	【四輪車】軽商用EV車(EVエブリイ)での社会実証実験を開始した。 【二輪車】電動二輪車e-Let'sを、2012年1月に販売開始し、燃料電池スクーターバグマンの国内(北九州)での社会実証実験を2011年5月から開始した。
		CO2排出量の削減	工場のCO2削減活動の推進	四輪生産微増、二輪・船外機生産減により、国内の自社生産工場・製造グループ会社のCO2排出量は、前年比±0.0%と同等になった。売上高あたりのCO2排出量は前年比1.7%(0.4t/億円)増加した。
オフィス	エネルギー使用量の削減	省エネ改善活動の推進	2011年度の従業員一人当たりのエネルギー使用量は、対前年比で0.6%削減した。	
3Rの推進	生産	埋立廃棄物の削減	埋立廃棄物のゼロレベル(1990年度比1%未満)の継続	埋立廃棄物ゼロを達成した
	物流	梱包資材の削減	梱包資材の使用量削減	リターナブル容器の使用率拡大により、ダンボールの使用量を約277t削減した
		リサイクルの促進	リサイクルの促進	廃ダンボールの約34tを緩衝材としてリサイクルした

環境管理の推進／03 環境計画

			2011年度	
			目標	実績
3Rの推進	市場	使用済みバンパーの回収・リサイクルの推進	回収量の増大	回収量が昨年度より10%増加した
		日本自動車リサイクル法対応	2015年目標ASR※1再資源化率70%以上達成への取り組みと低コスト化の推進	ASRの再資源化率93.2%を達成。(2008年度より2015年法定再資源化率70%を達成中)
		海外自動車リサイクル法対応	海外自動車リサイクル法への対応推進	欧州では27ヶ国中25ヶ国でELV※2回収ネットワーク構築完了。残る2ヶ国は、各国の業界団体と一緒にELV回収ネットワークを構築中
		二輪車リサイクル自主取り組み推進	リサイクル自主取り組みの推進 廃棄時無料引取り開始への対応	10月1日から廃棄時無料引取りを開始した。 2011年度に行われたスズキのリサイクル処理台数は322台となり、前年度比+7.0%となった
	オフィス	紙の3R推進	紙の3R推進	紙の使用量は前年比6.6%増加した 紙類を885tリサイクルした
環境保全等の推進	開発	【四輪車】排ガス規制	低排出ガス認定車両の普及拡大 JC08モードへの切り替え	新長期☆☆☆☆認定車両を全体の93.3%に普及拡大した 軽自動車および新型車の小型車をJC08モードへ切り替えた
		【四輪車】車室内VOC(揮発性有機化合物)の低減	国内向け全新型車への車室内VOC値の自工会自主目標達成	国内向け全新型車で、車室内VOCの自工会自主目標を達成した
		【二輪車】排ガス規制	各国規制対応機種種の拡大	欧州(DL650、GSX-R1000)、中国(GW250、GD110)、インド(UP125)、インドネシア(UD110)等の地域に各国規制対応車を展開拡大した
		【船外機】排ガス規制	各国排ガス規制対応の推進(EPA※32次規制の最終対応年2013年に向かって順次対応等)	各国排ガス規制対応のため、新型機種種の開発推進
		【共通】環境負荷物質の管理と使用削減の推進	環境負荷物質全廃のグローバルな推進を継続(適用免除部品除く)	環境負荷物質のグローバルな削減を推進し、中国二輪車の輸出車で、環境負荷物質4物質を削減した
		【共通】欧州化学物質管理規則 REACH※4・CLP※5対応	REACH・CLP規則へのグローバルな対応を推進	73の高懸念物質の届出について、0.1wt%かつ1t/年以上の含有率と量を全て調査する等、グローバルな対応を継続し、推進した
	生産	VOC排出量の削減	2011年度目標(排出量46.7g/m ²)の達成	VOC排出量は44.9g/m ² となった (前年より2.1g/m ² 削減)
		PRTR※6対象物質の排出量削減	PRTR対象物質の排出量削減の推進	1999年度比73%削減した

※1 Automobile Shredder Residue

※2 End-of-Life Vehicle

※3 US Environmental Protection Agency

※4 Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals

※5 Classification, Labeling and Packaging of substances and mixtures

※6 Pollutant Release and Transfer Register

環境管理の推進/03 環境計画

		2012 年度目標	
環境経営	環境マネジメントシステムの導入	スズキ環境マネジメントシステムの推進	
地球温暖化の低減	開発	【四輪車】 燃費の向上	2015年燃費基準を見据えた燃費向上の推進
		【二輪車】 燃費の向上	エンジンの高効率化による燃費向上の推進
		【船外機】 燃費の向上	新エンジン設計により、従来機種比10%燃費向上の推進
		【四輪車・二輪車】 次世代車の開発	次世代自動車の開発推進
	生産	CO ₂ 排出量の削減	工場のCO ₂ 削減活動の推進
	オフィス	エネルギー使用量の削減	省エネ改善活動の推進
3Rの推進	生産	埋立廃棄物の削減	埋立廃棄物のゼロレベル(1990年度比1%未満)の継続
	物流	梱包資材の削減	梱包資材の使用量削減
			リサイクルの促進
	市場	使用済みバンパーの回収・リサイクルの推進	回収量の増大
		日本自動車リサイクル法対応	2015年目標ASR ^{※1} 再資源化率70%以上達成への取り組みと低コスト化の推進
		海外自動車リサイクル法対応	海外自動車リサイクル法への対応推進
二輪車リサイクル自主取り組み推進	リサイクル自主取り組みの推進		
オフィス	紙の3R推進	紙の3R推進	
環境保全等の推進	開発	【四輪車】 排ガス規制	低排出ガス認定車両の普及拡大 JC08モードへ全機種切り替え
		【四輪車】 車室内VOC (揮発性有機化合物)の低減	国内向け全新型車への車室内VOC値の自工会自主目標達成
		【二輪車】 排ガス規制	各国規制対応機種の拡大
		【船外機】 排ガス規制	各国排ガス規制対応の推進(EPA ^{※2} 2次規制の最終対応年2013年に向かって順次対応等)
		【共 通】 環境負荷物質の管理と使用削減の推進	環境負荷物質全廃のグローバルな推進を継続(適用免除部品除く)
		【共 通】 欧州化学物質管理規則 REACH ^{※3} ・CLP ^{※4} 対応	REACH・CLP規則へのグローバルな対応を推進
	生産	VOC排出量の削減	2012年度目標(排出量43.7g/m ²)の達成
PRTR ^{※5} 対象物質の排出量削減		PRTR対象物質の排出量削減の推進	

※1 Automobile Shredder Residue

※2 US Environmental Protection Agency

※3 Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals

※4 Classification, Labeling and Packaging of substances and mixtures

※5 Pollutant Release and Transfer Register

04 環境管理の推進

環境マネジメントシステムの導入

▶ 生産部門による取り組み

● 環境マネジメントシステムの導入状況

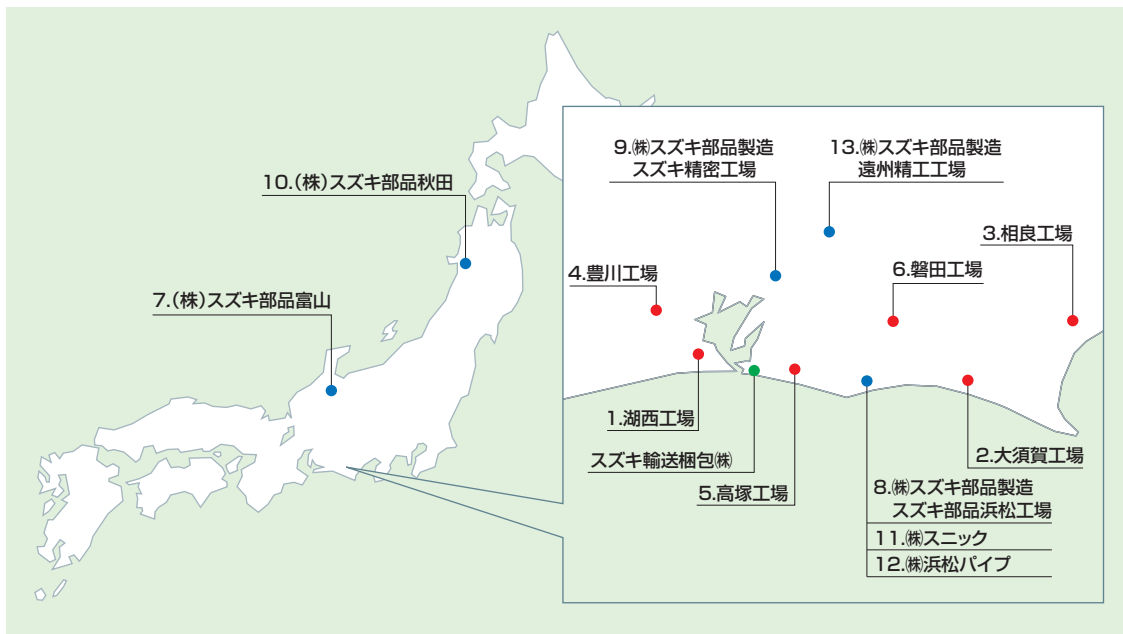
スズキは環境保全活動への取り組みのひとつとしてISO14001等の『環境マネジメントシステム』の導入を推進しています。

ISO14001は環境マネジメントシステムにおける国際標準規格であり、スズキはこのシステムの認証取得等を通して法令遵守や環境負荷低減の徹底を図り、また、環境監査等を通して環境マネジメントシステムの有効性を確認しています。

国内

自社工場については、2003年3月までにすべての工場(6工場)でISO14001の認証を取得し、製造会社では2012年4月1日現在、4製造会社と(株)スズキ部品製造の3工場が認証取得しています。

ISO14001認証取得 国内工場・国内グループ会社



<スズキ>

● 国内6工場

名称	取得時期
1 湖西工場	1998年7月
2 大須賀工場	1999年9月
3 相良工場	1999年9月
4 豊川工場	2000年12月
5 高塚工場	2003年3月
6 磐田工場	2003年3月

<国内グループ会社>

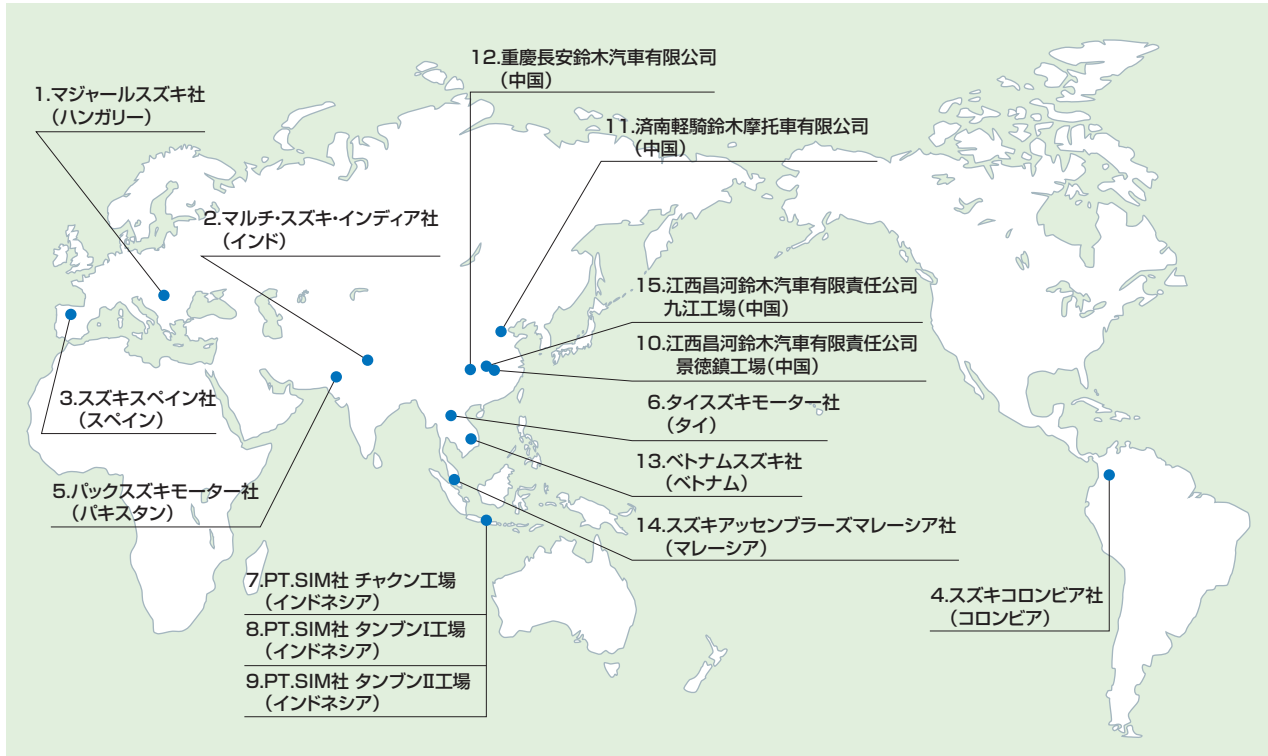
● 製造会社

名称	取得時期
7 (株)スズキ部品富山	2001年3月
8 (株)スズキ部品製造 スズキ部品浜松工場 (旧 (株)スズキ部品浜松)	2001年6月
9 (株)スズキ部品製造 スズキ精密工場 (旧 スズキ精密工業(株))	2001年10月
10 (株)スズキ部品秋田	2002年3月
11 (株)スニック	2005年3月
12 (株)浜松パイプ	2005年5月
13 (株)スズキ部品製造 遠州精工工場 (旧 遠州精工(株))	2005年7月

海外

海外製造事業所については、1998年4月、マジャールスズキ社がグループの中で初めて認証取得しました。2011年3月末現在では、15社がISO14001の認証取得をしています。すでに認証取得しているグループ会社以外の会社も取得に向けた取り組みを行っています。

ISO14001認証取得 海外グループ会社

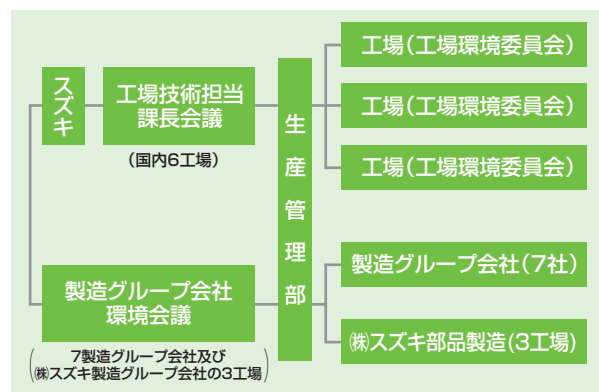


名称	取得時期
1 マジャールスズキ社 (ハンガリー)	1998年4月
2 マルチ・スズキ・インドア社 (インド)	1999年12月
3 スズキスペイン社 (スペイン)	2000年2月
4 スズキコロンビア社 (コロンビア)	2003年12月
5 バックスズキモーター社 (パキスタン)	2005年8月
6 タイズズキモーター社 (タイ)	2005年8月
7 PT.SIM社 チャクン工場 (インドネシア)	2006年4月
8 PT.SIM社 タンブンI工場 (インドネシア)	2008年8月
9 PT.SIM社 タンブンII工場 (インドネシア)	2009年7月

名称	取得時期
10 江西昌河鈴木汽車有限責任公司 景德鎮工場 (中国)	2003年12月
11 濟南輕騎鈴木摩托車有限公司 (中国)	2004年8月
12 重慶長安鈴木汽車有限公司 (中国)	2004年11月
13 ベトナムスズキ社 (ベトナム)	2005年3月
14 スズキアセンブラーズマレーシア社 (マレーシア)	2006年10月
15 江西昌河鈴木汽車有限責任公司 九江工場 (中国)	2006年12月

●環境会議

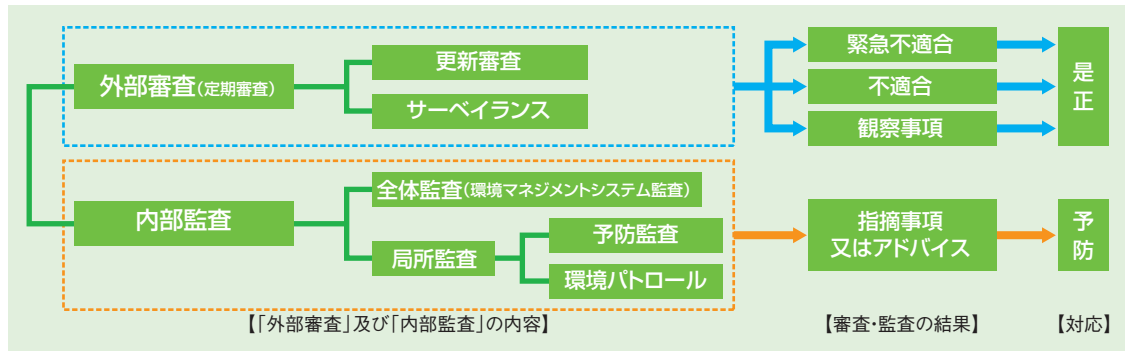
社内工場の環境管理を向上させるため、月に1度、工場技術担当課長会議を行っています。この場にはスズキの全工場の技術担当課長が集まり、環境保全計画の改善事例や全工場に関連する事項等について現場で現物を確認しながら討議しています。ここで確認・討議された内容は各工場に展開され、スズキの環境活動に役立っています。また、製造グループ会社環境会議も適宜開催するとともに、積極的に情報の横展開を行っており、スズキグループ会社が連携して環境対応を進めています。



●環境監査

スズキでは毎年1回、外部審査機関による外部審査を受け、更にスズキ独自の内部監査を行い、二重の監査を行うことで環境への取り組みをより確実なものにしています。

スズキの環境マネジメントシステム監査の仕組み



外部審査

環境マネジメントシステムが確実に実施されているか否かの確認とそのシステムの有効性及び妥当性を確認するため、第三者機関から文書及び現場における審査を受けています。

2011年度は4工場の更新審査と2工場のサーベイランスを受け、ISO14001の要求事項に対する「不適合」※1はありませんでした。また、「観察事項」※2は全工場で28件あり、継続的な改善を実施していきます。

※1「不適合」とは直ちに是正しなければならない事項のうち、システム運用上の致命的な欠陥ではない事項。
 ※2「観察事項」とは直ちに是正しなければならない事項ではなく、今後継続的に改善することが望ましい事項。

内部監査

内部監査では全体監査と局所監査の2種類の監査を実施しています。監査の際、被監査部門と直接利害関係が無い内部監査員を選任して環境マネジメントシステムが適切に実施されているかどうかを監査します。

全体監査

環境マネジメントシステムの運用が適切に実施されているかどうかを文書及び現場において監査します。2011年度には指摘事項11件、アドバイス52件がありましたが、すべて改善しました。

局所監査

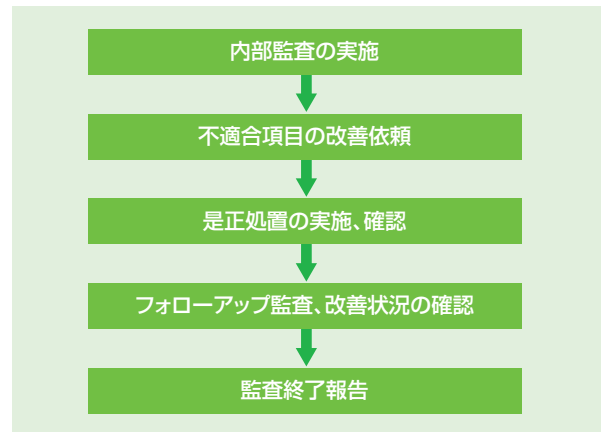
●予防監査

緊急事態の発生する恐れがある排水処理場、化学物質の使用・保管場所及び廃棄物処理場を中心に現場を十分に確認しながら監査します。2011年度には指摘事項が6件、アドバイスが18件あり、すべて改善しました。

●環境パトロール

緊急事態の発生する恐れのある場所は、工場長が定期的にパトロールし、環境事故の未然防止を図っています。

内部環境監査による改善手順



▶非生産部門による取り組み

スズキは環境保全に配慮した事業活動をグループ会社にも展開するため、「スズキ環境保全取り組みプラン」に基づき、グループ全体の環境管理に努め、環境保全を推進しています。

国内では、現在、全国の販売代理店54社は、エネルギー使用量・廃棄物排出量の削減、リサイクル法への対応等の活動に取り組み、海外では、販売代理店等19社に対して環境情報調査を実施し、取り組み事項や管理の展開方法について検討しています。

なお、グループ会社のスズキ輸送梱包(株)は、2005年1月、ISO14001を認証取得し環境管理活動を実施しています。

05 環境管理の推進 従業員の環境教育・啓発

●階層別教育

従業員育成プログラムの一環として、新入社員教育にスズキの環境理念や環境方針、環境課題、エコドライブ推進等の基本的な環境教育を取り入れて、新入社員の環境への意識改革を行っています。また、業務に合わせた職能別環境教育、管理者等への環境内部監査員教育等も行っています。2011年度はスズキグループ全体でのべ19,500人の研修を実施しました。この内、工場では、環境事故等を未然に防ぐために、各工場独自に環境上重要な工程の作業員への教育を中心に、工場新入社員への導入教育、役職者教育、そして工場全体教育等を実施しました。

●有資格者の育成

有資格者育成にも積極的に取り組んでおり、公害防止管理者142名、エネルギー管理士37名、環境内部監査員524名を育成しました。

●海外研修生への教育

工場管理・生産技術・設計開発の担当者及び責任者を対象に、スズキは多くの海外研修生を毎年受け入れ、環境教育を順次実施しています。2011年度は「スズキの環境方針」「地球温暖化対策」「資源循環」「環境負荷物質削減」を中心に105名が受講し、環境保全活動の海外への展開を図っています。

06 環境管理の推進 緊急時の訓練

各工場・職場では、環境事故[※]が発生する恐れのある場所・作業を想定して、従業員、納入業者の関係者による緊急時の訓練を行っています。2011年度は全国内工場で延べ141回(うち夜間を想定したもの23回)の訓練を実施しました。また、海外工場でも訓練を実施しています。

[※]環境事故とは、化学物質が漏れるなど、環境に影響を与える事故をいいます。

07 環境管理の推進 環境事故等

環境事故はありませんでした。

08 環境管理の推進

環境会計

●環境保全コスト

(単位:億円)

分類	内容		推移			2012年3月期		
			2009年 3月期	2010年 3月期	2011年 3月期	投資	経費	計
事業エリア内 コスト	公害防止	大気汚染、水質汚濁等公害対策費等	10.0	4.5	5.7	0.2	2.5	2.7
	環境保全	地球温暖化防止、オゾン層保護等	5.3	4.6	2.4	0.2	1.4	1.6
	資源循環	資源有効利用、廃棄物のリサイクル・適正処理等	14.5	7.8	5.6	0.5	4.1	4.6
	計		29.8	16.9	13.7	0.9	8.0	8.9
上下流コスト	バンパー等の廃製品や容器包装の回収・リサイクル・適正処理費用等		0.3	0.1	0.1	—	0.1	0.1
管理活動コスト	社員教育、環境マネジメントシステムの構築・運用、環境負荷の監視・測定等		4.2	3.2	3.5	—	3.3	3.3
研究開発コスト	環境負荷抑制のための研究開発活動等		468.0	407.8	357.5	0.6	408.5	409.1
社会活動コスト	自然保護・緑化、地域交流、環境情報公表等		2.6	2.0	2.0	—	1.7	1.7
環境損傷コスト	土壌・自然修復等		0.1	0.2	0.1	—	0.1	0.1
合計			505.0	430.2	376.9	1.5	421.7	423.2

●環境保全効果

(単位:億円)

項目		2009年 3月期	2010年 3月期	2011年 3月期	2012年 3月期
経済効果	エネルギー費削減	1.3	1.8	2.9	2.6
	廃棄物処理費削減	0.2	0.2	0.1	0.9
	省資源(リサイクル・有価物売却を含む)	63.8	32.1	39.7	37.4
	合計	65.3	34.1	42.7	40.9

(注)スズキ単独の環境会計です。

09 環境管理の推進 地域との共生

▶ 生物多様性への取り組み

● 方針・ガイドライン(考え方)

スズキは、「スズキ地球環境憲章」で謳っている美しい地球と豊かな社会を次世代に引き継いで行くために、環境保全活動の一環として生物多様性の重要性を十分認識し、自然の恵みの持続可能な利用に関する積極的な取り組みを行っています。

事業活動・製品開発においては、地球温暖化対応、資源循環、環境負荷物質削減、汚染防止など、生物多様性への影響を低減する取り組みをグローバルに進めています。

そして、各地域の事業所においても、企業の生物多様性への貢献が期待される中、地域社会の一員として森林保全・環境美化・環境教育などの活動を行っています。

これからも、スズキグループはお取引先様や社外の人たちとも連携を図り、持続的発展が可能な社会を目指して、生物多様性の保全活動を拡大推進していきます。

【スズキの生物多様性に配慮した主な取組み】

分類	項目	具体的実施例
事業活動・製品開発	地球温暖化対応	●省資源・省エネルギーの取組み ●生産、物流、オフィスのCO ₂ 削減 ●製品燃費向上、次世代車開発
	資源循環	●廃棄物削減、3Rの推進 ●リサイクル設計の向上、ELVの適正処理
	環境負荷物質低減	●各国規制への対応と自主基準の運用 ●スズキグリーン調達の実施、VOC低減
	環境汚染防止	●排水・排煙・騒音等公害防止 ●事業所立地における環境配慮 ●製品排出ガス低減
地域社会との連携	森林保全	●「スズキの森」植林ボランティア ●下川テストコース「FSC森林認証」登録 ●林野庁「法人の森林制度」育成・管理
	環境美化	●事業所周辺のクリーンアップ活動 ●周辺環境を考慮した事業所緑化 ●グリーン購入比率の拡大
	環境教育・啓蒙	●生産工程の紹介「スズキ歴史館」・工場見学 ●エコドライブ普及活動の推進 ●環境イベントへの出席
	環境コミュニケーション	●地域主催清掃活動への参加 ●地元環境ワークショップへの参加・協力 ●各種環境情報の公開

● 森林保全活動

スズキの森(浜松市)

スズキは、林野庁天竜森林管理署と「ボランティアの森」協定を結び、2006年より浜松市北区引佐町の「スズキの森」での森林保全活動をスタートしました。

2008年度からは従業員やその家族、友人、知人による植林や下草刈りの作業だけでなく、春には子供向けのシイタケ菌打ち体験、秋には収穫イベントを実施して、参加者皆さんに楽しんでいただきながら森林保全活動に取り組んでいます。



スズキ下川テストコース

スズキのテストコースは、北海道北部に位置する総面積の約90%を森林が占める上川郡下川町にあります。

下川町は林業と農業を基幹産業として、その貴重な自然資源の活性化を図り、未来に引継ぐために適正な森林管理を積極的に進めています。そして2003年には北海道で初めて国際的なFSC森林グループ認証を取得しました。

スズキのテストコース内約303haの森林も、FSC認証制度の厳しい管理基準に適合していると認められ、2006年から下川町のFSC森林グループ認証に追加登録されました。また、平成5年から毎年2月には、下川町の皆さんによるスズキ従業員との交流会を盛大に開催していただいています。

尚、スズキは「法人の森林制度」の契約を国(森林管理局)と1997年から2029年まで結んでおり、下川町内にある国有林約4.3ha(樹木3,200本)を共に育成・管理しています。

今後も引き続き、スズキは自然環境や地域社会との共存を考慮した企業活動を行っていきます。



下川コース(北海道)

下川町は2008年7月、低炭素社会への転換に取り組む先駆的「環境モデル都市」に、横浜市・富山市などとともに、認定され、循環型森林経営、バイオマスタウン構想の推進、地域材を活用した環境重視型住宅建築など環境に配慮した地域づくりを推進しています。

さらに、2011年12月国が推進する「環境未来都市」^{※1}に選定、「地域活性化総合特区」^{※2}に指定され、低炭素社会の構築はもとより、豊かな森林環境に囲まれ、森林で豊かな収入を得て、森林で学び、遊び、心身の健康を養い、木に包まれた心豊かな生活をおくることができる町を目指しています。

※1 「環境未来都市」構想とは、未来に向けた「誰もが暮らしたい」「誰もが活力ある」まちづくりで世界トップクラスの成功事例を創出するため、選ばれた地域に対して国が関連予算を集中させるとしています。

※2 「地域活性化総合特区」制度とは、先駆的取組を行う実現可能性の高い地域を厳選し、規制の特例措置、財政支援措置などを総合的に実施することで、地域の活性化を強力に進めるものです。

▶ 地域とのコミュニケーション

● 地域交流会の実施

地域住民の方々との交流会を定期的 to 実施してご意見を承り、改善活動につなげています。2011年度は地域交流会を6工場で6回開催しました。また、工場見学については6工場で399回実施しました。



工場地域交流会

● 環境イベントへの参加

2011年度は以下の環境イベントに参加しました。

展示会名・報告書	開催時期	場所	主な主催
エコ&セーフティ神戸カーライフ・フェスタ2011	2011年5月14～15日	神戸メリケンパーク	環境省・神戸市
燃料電池スクーター 実証開始式	2011年5月17日	北九州水素ステーション	福岡県・北九州市 福岡水素エネルギー戦略会議
人とくるまのテクノロジー展2011	2011年5月18日～20日	パシフィコ横浜	社団法人自動車技術会
みえ交通安全フェア 2011	2011年9月25日	三重県津市内イオン駐車場	中部運輸局三重運輸支局
EVEX 電気自動車技術開発展2011	2011年10月12日～14日	パシフィコ横浜	電気自動車開発技術展実行委員会
次世代自動車プロジェクトシンポジウム	2012年2月29日	静岡大学浜松キャンパス	静岡大学



エコ&セーフティ神戸カーライフフェスタ



人とくるまのテクノロジー展



次世代自動車プロジェクトシンポジウム

地球温暖化の抑制

地球温暖化の原因とされるCO₂排出量を低減するため、各分野で排出されるCO₂排出量を把握してその対策に努めています。同時に電気や燃料電池をエネルギー源とした四輪・二輪車の開発や代替エネルギーを使用した生産等、CO₂を排出しない取り組みも推進しています。

01 地球温暖化の抑制 開発における取り組み

▶スズキグリーンテクノロジー

スズキは、ものづくりのために開発・投入する環境技術、低燃費化技術、軽量化技術等の新技術を「スズキグリーンテクノロジー」と総称し、2012年9月より商品開発に投入しました。

四輪車

スズキは地球温暖化の原因とされるCO₂排出量の削減のため、燃費向上を重視した製品の開発・改良に取り組んでいます。

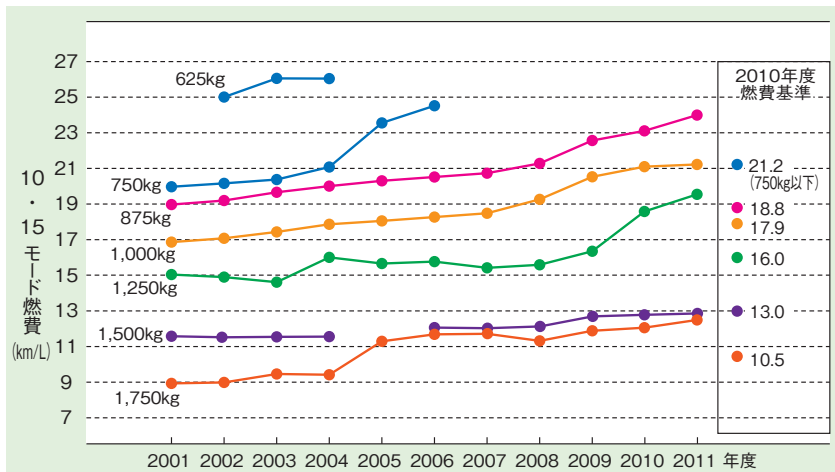
▶燃費の向上

●重量区分別平均燃費

2011年度は、乗用車2010年度（平成22年度）燃費基準を達成しています。特に軽量クラス（875kg、1,000kg）にて、一層の燃費向上を得ることができました。

なお、燃費は軽量な車ほど良くなる傾向にあります。スズキは、軽量な車（軽自動車、コンパクトカー）をより多くのお客様に提供することで、車社会全体の燃費向上に貢献しています。

スズキ生産ガソリン乗用車の重量区分別平均燃費の推移
（2004年度以降はOEM車を除く）



●代表機種の燃費

スズキの代表機種ワゴンRは、2WD・CVT車、アイドリングストップシステム搭載車で25.0km/L^{※1}（10・15モード）の低燃費を達成しています。

※1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境（気象・渋滞）や運転方法（急発進・エアコン使用等）に応じて燃料消費率は異なります。

スズキ 代表機種の燃費推移（ワゴンR 2WD-AT/CVT車の平均燃費推移）



●平成27年度(2015年度)燃費基準に対する取り組み

2015年燃費基準を見据えて、今後の燃費向上計画をまとめ、燃費改善の取り組みを行ってまいります。

2011年度発売機種において、2012年3月末時点で、ワゴンR、アルト、アルトバン、ラパン、MRワゴン、スイフト、パレット、ソリオの8機種9型式を「2015年度燃費基準」に適合させています。

適合機種の2011年度出荷台数は309,099台で、国内総出荷台数の51.8%に達しました。

エコカー減税対象車の2011年度出荷台数は、559,353台となりました。

2011年度の「2015年度燃費基準」適合機種

「燃費基準達成車」	8機種	8型式
「燃費基準+10%達成車」	1機種	1型式
「燃費基準+20%達成車」	2機種	2型式

トピックス

TOPICS

ガソリン車トップ※1の低燃費30.2km/L※2を実現～新型「アルト エコ」を発売

2011年12月13日、スズキは、ガソリン車トップ※1の低燃費である30.2km/L※2を実現した新機種「アルト エコ」を発売開始しました。「アルト エコ」は、アルトの機能や装備、使い勝手はそのままに、スズキの低燃費化技術を結集し、省資源・低燃費を徹底的に磨き上げた新機種です。新世代R06A型エンジン&副変速機構付CVTの効率化、新アイドルリングストップシステム&省電力化等のエコ機能、約-20kgの軽量化、空気抵抗・回転抵抗・転がり抵抗の走行抵抗等を低減し、アルトの標準車に対して30%以上の燃費向上を実現しました。

※1 JC08モード走行燃費(国土交通省審査値)に基づく。ハイブリッド車を除く。2012年8月現在、スズキ調べ。

※2 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用状況(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

▶燃費改善技術

●主な燃費改善技術



アルト エコでは、フリクション低減を主体とした改良型のR06A型エンジン、および副変速機構付きCVTの搭載、減速時からエンジンを停止する新アイドルリングストップシステムの採用、走行抵抗の低減、そして軽量化を行い、現行アルトに対して30%以上の燃費向上となる、JC08モード燃費で30.2km/Lを達成しました。

改良型R06Aエンジンにおいては、バルブスプリングの荷重低減、チェーンアジャスタの荷重低減、カムジャーナルの面粗度向上、オイルポンプロータの小型化、等、多くの燃費低減アイテムを採用し、メカニカルフリクションを25%低減しています。

▶トランスミッションの改良

●副変速機構付CVT(自動無段変速機)による燃費改善と拡大採用

幅広い変速比を持つ副変速機構付CVTは、2009年9月パレットから採用し、現在は当社の全ての軽乗用車と1.2L、1.6Lクラスの小型乗用車に拡大採用しています。

アルト エコでは、低粘度のCVTフルードと、CVTのデフサイドベアリングにボールベアリングを採用することで、CVTのフリクションを低減して更に燃費向上を図りました。

▶ アイドリングストップ技術

● 新アイドリングストップシステムの採用

燃費改善技術の一つであるアイドリングストップシステムをさらに進化させました。車両停車時にのみ作動していた従来のシステムに加え、停車直前の減速時からエンジンをストップさせることで、 unnecessaryな燃料消費をさらに抑えて燃費改善に貢献するシステムです。

また、新機構スターターモーターを採用し、スムーズなエンジン再始動を可能としています。この新アイドリングストップシステムを2011年11月から発売開始したアルト エコに搭載し、JC08モードでガソリン車NO.1の30.2km/L^{※1}の低燃費を達成しました。2012年2月にはMRワゴン エコにも採用し、こちらも軽ワゴントップの27.2km/L^{※2}の低燃費を実現しました。

※1 JC08モード走行燃費(国土交通省審査値)に基づく。ハイブリッド車を除く。2012年8月現在、スズキ調べ。燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用状況(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

※2 軽ワゴン=全高1,550mm以上の軽自動車。JC08モード走行燃費(国土交通省審査値)に基づく。2012年2月現在、スズキ調べ。燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用状況(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

環境シンボルエンブレム

スズキは、アイドリングストップ技術等の環境技術を搭載した車両に環境シンボルエンブレムを装着しています。

エンブレムに描かれている葉っぱマーク(「スズキグリーン」)は、環境理念における「美しい地球と豊かな社会を次の世代に引き継ぐ」を実践するために、環境への負荷を抑制することはもとより、環境を再生する取り組みを積極的に進めることを表現しています。



環境シンボルエンブレム

▶ 車体の軽量化

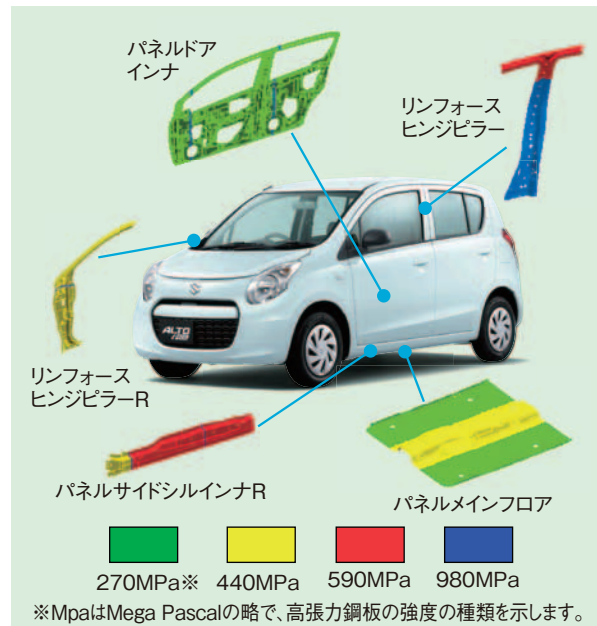
● テーラードブランクの採用

テーラードブランクとは、予め板厚や材質(高張力鋼板、めっき鋼板等)などの異なる鋼板をレーザー溶接等で接合してからプレス加工する方法をいいます。この方法を様々なパネル部品に採用することにより、同一部品で部分的に強度を上げることが可能になり、部品を追加することなく補強を行うことで重量増加を抑えています。

● 高張力鋼板の採用拡大(スズキ全車)

強度に優れた高張力鋼板を採用することで、補強部品数を減らし、重量増加を抑え、かつ車体強度を上げています。2003年9月に販売開始したワゴンR以降のセンターピラー部にはTS[※]:980MPa、また、2012年に販売開始した新型ワゴンRからはエプロンサイドメンバにTS[※]:590MPaを採用するなど使用部位を更に拡大し、従来の構造と同等以上の衝突エネルギー吸収量を確保しつつ軽量化を実現しました。

※Tensile Strength 引張強度



※MpaはMega Pascalの略で、高張力鋼板の強度の種類を示します。

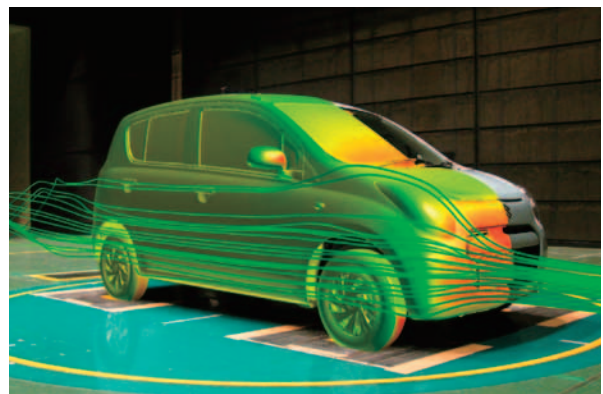
▶ 空気抵抗の低減

燃費向上のため空力CAE^{※1}と風洞試験を活用し、空気抵抗の低減を図っています。アルト エコでは、現行アルトに対し全高を下げ、床下と地面の間への空気の流れを減らし、床下の突起物で発生する乱れを低減しています。

また全高ダウンに伴うフロントバンパ周りの流れの変化に対応し、バンパコーナ形状を最適化しています。バンパコーナ部にフラットな面を設けることで流れが剥離することを抑え、サイドボディへスムーズな流れを生み出します。これによりクラストップレベル^{※2}の低空気抵抗を実現しています。

※1 Computer Aided Engineering

※2 軽セダンクラス



▶ 転がり抵抗の低減

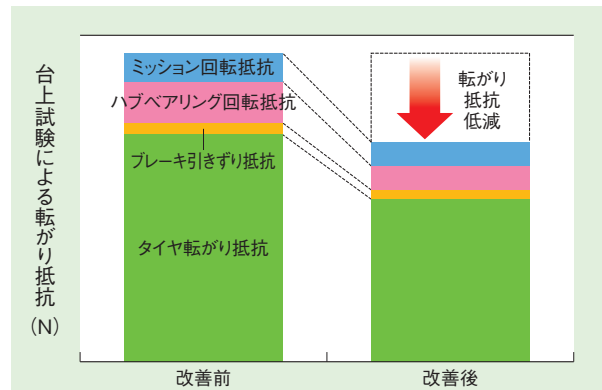
アルト エコの開発では、各種試験装置を活用して転がり抵抗の低減に取り組みました。

タイヤについては新開発トレッドゴムの採用および高内圧設計の構造にする事でタイヤ転がり抵抗を大幅に低減しながら乗り心地や静粛性など快適性とのバランスを図っています。

ブレーキについては低圧縮ひずみパッドの採用、ハブベアリングはユニット化や低トルクシールの採用、トランスミッションは低粘度オイル、デフサイドにボールベアリングを採用して転がり抵抗の低減を実現しています。



タイヤ転がり試験機



▶ エコドライブ支援装置の搭載

● 燃費計の搭載

スズキは、燃費計等のエコドライブ支援装置の装着車を順次拡大しています。2011年度においては、16機種中12機種に装着しています。



● エコドライブインジケータの採用

2011年度に販売開始したアルト エコをはじめ7機種(一部を除く)にエコドライブインジケータを新採用しています。瞬間燃費やアクセルの踏み具合を通じて燃費効率が良い運転状態になると、メーターパネル内のエコドライブインジケータが点灯します。ドライバーはエコドライブをひと目で確認でき、燃費の向上をアシストします。



エコドライブインジケータ

▶次世代自動車の開発

●スィフト EVハイブリッド

先代のスィフト レンジ・エクステンダーを更に進化させた「スィフト EVハイブリッド」を2011年の東京モーターショーで発表しました。

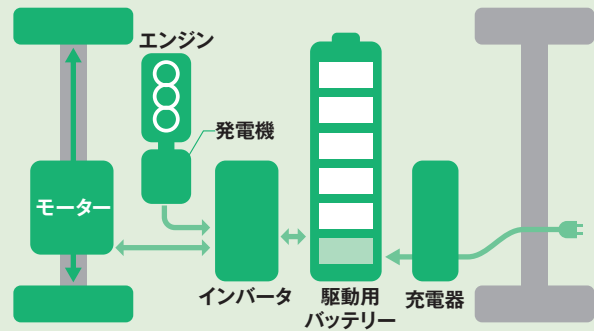
スィフト EVハイブリッドは、日常の平均的な移動距離を走行できる電気自動車を基本コンセプトとし、モーターとバッテリー、および発電用エンジンを搭載した電気自動車です。買い物や毎日の通勤などの近距離移動は、家庭用電源から充電されたバッテリーの電力で電気自動車として約30km走行できます。バッテリーの残量が少なくなった時は、排気量0.66Lのエンジンによって、発電しながら走行を行うため、バッテリー切れで走行不能に陥る不安がありません。



スィフト EVハイブリッドの概要

■全長	3,850mm
■全幅	1,695mm
■全高	1,510mm
■乗車定員	5名
■モーター	交流同期発電機
■モーター最高出力	55kW
■EV走行換算距離 ^{※1}	約30km
■充電所要時間	約1.5時間/200V
	約4.0時間/100V

※1 外部充電による電力のみを使用した走行に相当する距離のこと



二輪車

スズキは燃費向上を重視した製品の開発・改良に取り組み、地球温暖化の原因とされるCO₂排出量削減に貢献しています。

▶燃費の向上

●製品全体の取り組み

より最適な燃料制御を行うため、従来のキャブレターに替わり、電子制御燃料噴射装置の採用を進めています。

また、燃焼改善、摩擦損失低減、軽量化による熱効率向上に取り組んでいます。

●製品事例の紹介

2011年12月に発表したインドネシア向けのUD110(110ccスクーター「nex」)は、燃焼室のコンパクト化、吸気流れの適正化により熱効率を向上させるとともに、ピストン、ピストンピンなどの軽量化、ローラーロッカーアーム採用によって、メカニカルロスを低減させています。

また、車両全体の軽量化も進め、当社従来機種に対し約30%^{※1}の燃費向上を達成しました。

※1 ユーロIIモード走行燃費。実際の走行では、条件(気象・道路・車輛・運転・整備等)に応じて燃費が異なります。

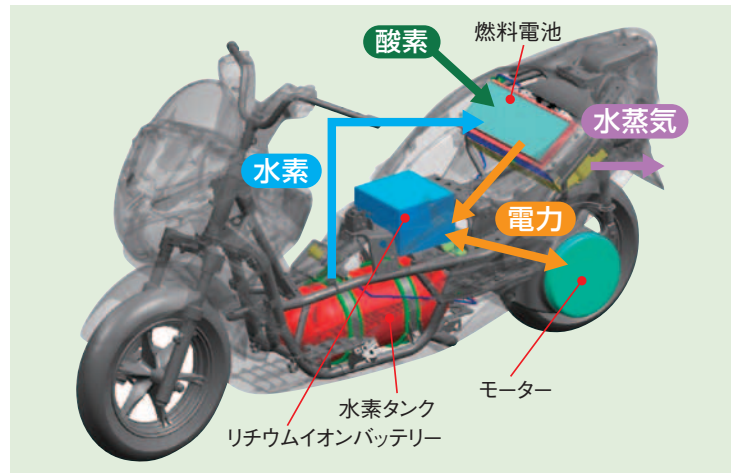


UD110(110ccスクーター「nex」)

▶ 燃料電池車の取り組み

スズキは、2011年3月に「バーグマン フューエルセル スクーター」が、二輪車、四輪車の燃料電池を搭載した車両としては世界で初めて欧州統一型式認証:WVTA※を取得するなど、燃料電池システム搭載車の開発を進めています。

※ WVTA:欧州においては、車両の販売を行う際にEU(欧州連合)の各加盟国の型式認証を個別に受ける必要があるが、「欧州統一型式認証:WVTA= Whole Vehicle Type Approval」の取得により、全ての加盟国での販売が可能となる。



バーグマン フューエルセル スクーターの概念図

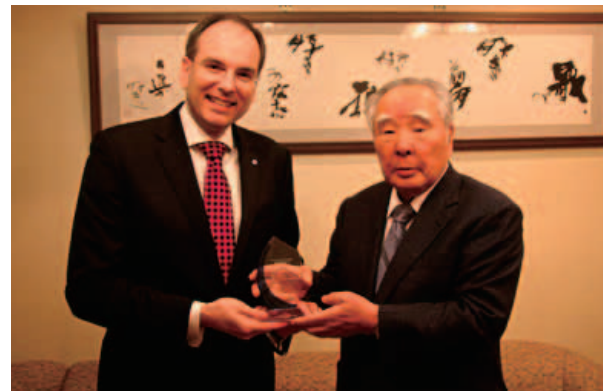
トピックス

TOPICS

スズキ、インテリジェント・エナジー社と燃料電池システムを開発・製造する合併会社を設立

スズキは、2012年2月に英国の燃料電池システム開発企業のインテリジェント・エナジー社(Intelligent Energy Ltd)を傘下に持つ、インテリジェント・エナジー・ホールディングス社(Intelligent Energy Holdings PLC)と燃料電池システムを開発・製造する「株式会社SMILE FCシステム(以下SMILE FC)」を設立しました。

燃料電池を搭載した二輪車・四輪車の開発、製造に本格的に取り組むため、「SMILE FC」を軸に、軽量、コンパクトで低コスト化が見込める空冷式燃料電池システムをはじめとした燃料電池の量産技術の開発、製造及び燃料電池部品のグローバルなサプライチェーンの開拓と燃料電池車の普及に努めていきます。



インテリジェント・エナジー社 CEO アンリ・ウィナン博士 スズキ会長兼社長 鈴木 修

トピックス

TOPICS

コンセプトモデル「Q-concept(キュー・コンセプト)」を参考出品

スズキは、第42回東京モーターショー2011において、半径10km程度の「日常生活圏内」を移動するためのモビリティとして、コンセプトモデル「Q-concept」を発表しました。

Q-conceptは、既存の二輪車と四輪車の中間に位置付けられる全長2.5m、前後2人乗りの新しいカテゴリーのモビリティで、1充電走行距離50kmの電気自動車です。CO₂を排出しないだけでなく、四輪車に比べて小回りが利き、駐車スペースを取らず、また、キャビンがあることから二輪車に比べて快適に利用でき、買物、通勤、通院、子供の送迎等日常生活を送る上で気軽に便利に使える新しいモビリティです。



Q-concept

▶ LCA(Life Cycle Assessment:ライフ・サイクル・アセスメント)

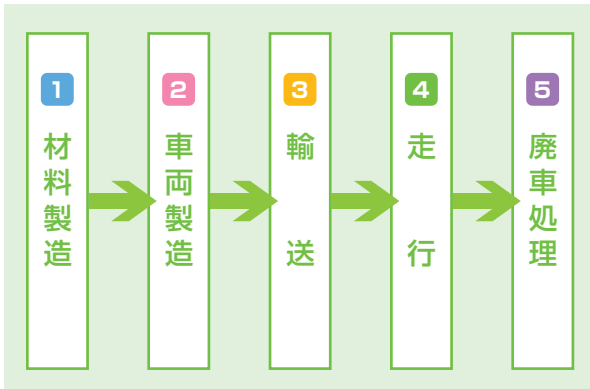
スズキは材料製造から廃棄されるまでのスズキ製品の生涯における環境負荷を評価するため、LCAを導入しています。

2011年度は、アルト エコ、新型ソリオ等複数の車種のLCA評価を行いました。

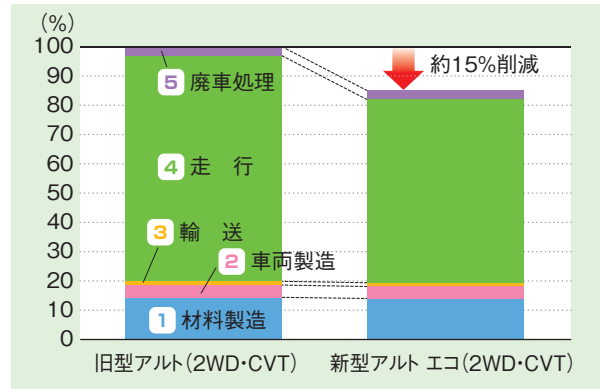
自動車の走行で発生するCO₂排出量が生涯に発生するCO₂排出量の約80%を占めるため、新型アルト エコでは、改良型エンジンおよび副変速機構付CVTの搭載などにより、旧型アルトに対し約30%の燃費を向上させ、走行で発生するCO₂排出量を削減しました。

以下のグラフは、旧型アルトと新型アルト エコの生涯におけるCO₂排出割合を示したもので、燃費向上などにより、生涯に発生するCO₂排出量を約15%削減することができました。

スズキのLCA評価ステージ

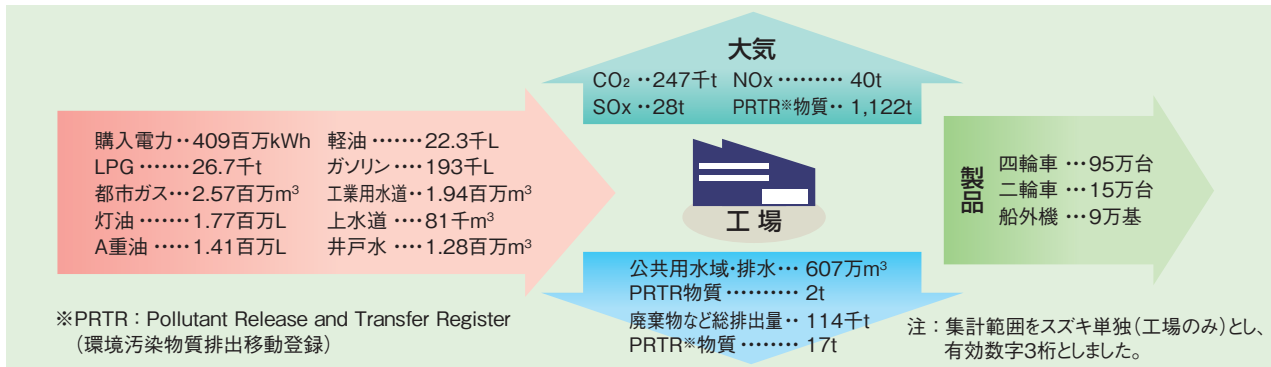


新型アルトの生涯における各ステージのCO₂排出割合



02 地球温暖化の抑制 生産における取り組み

生産活動と環境負荷



▶スズキ自社工場、製造グループ会社のCO₂削減

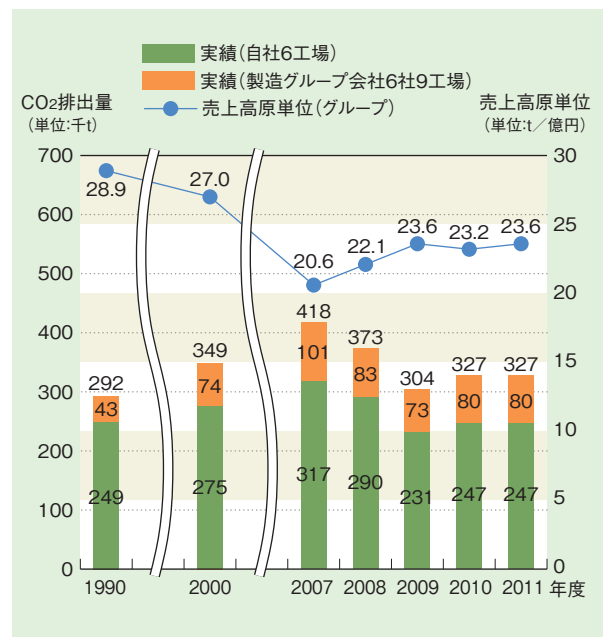
2011年度の国内生産工場における、エネルギー起源のCO₂総排出量は327千t(前年比±0%)となりました。売上高(単独)当たりの数値換算では1990年比18.3%減(前年比で1.7%増)となりました。生産工場において非稼働時の電源オフ拡大や、鑄造保持炉の保温強化などの待機エネルギー削減を中心に、省エネ活動に取り組みました。また、湖西工場で使用しているLPガスについて、CO₂排出量の少ない都市ガスへの転換を開始しました。今後もCO₂排出量の少ない燃料への転換、自然エネルギーの利用等を計画しています。

なお、2011年度海外生産工場(18社)におけるエネルギー起源のCO₂総排出量は448千tでした。

工場別CO₂排出量

	CO ₂ 排出量 (千t)		CO ₂ 排出量 (千t)
高塚工場	6.1	豊川工場	7.0
磐田工場	44.1	大須賀工場	44.3
湖西工場	77.3	相良工場	67.8

国内生産工場のCO₂排出量の推移



▶工場の省エネ活動

生産工場での省エネ活動は、空気圧縮機の圧力制御の高効率化や各種ポンプ・ファンのインバータ化等、設備投資を伴う大掛かりなものから、エア漏れ削減[※]や休み時間の消灯等の地道な活動まで、全員参加で取り組み、毎年着実な成果を上げています。

国内工場のCO₂削減量と対策項目別の削減量を以下に示します。

	国内6工場	海外工場
前年度比CO ₂ 削減量 [t-CO ₂ /年]	9,095	4,861
主な対策項目	ライン停止時のエネルギー供給停止、不要時消灯他ロス削減等	438
	設備運転条件適合、最適化	3,630
	インバータ化等、高効率機器への転換	1,045
	設備の集約、小型化	1,695
	燃料転換(湖西工場)	473

※エア漏れ削減とは、工場で使用している圧縮空気(エア)のホース等からの漏れを、修理等によって減らす活動です。

地球温暖化の抑制／O2 生産における取り組み、O3 物流における取り組み

▶工場内の物流

工場内の完成車移動と部品運搬のため、スズキはバッテリー式無人牽引車（AGV）を使用しています。CO₂を発生しないバッテリー式無人牽引車は、スズキの各工場で活躍しています。

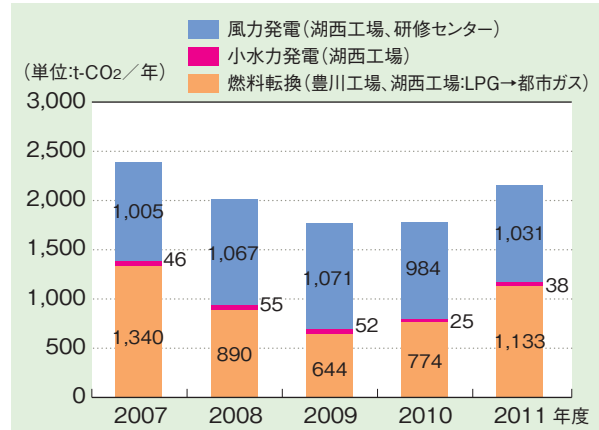
▶代替エネルギーの推進

地球温暖化対策の一環として、湖西工場には2基の風力発電設備及び、工業用水の受水圧力を利用した小水力発電、また、研修センターにも1期の風力発電設備を導入し、代替エネルギーの積極的な利用を進めています。

代替エネルギー発電量

	発電量 (kWh)
風力発電(湖西工場・研修センター)	1,580,947
小水力発電(湖西工場)	58,809

代替エネルギーCO₂削減量



03 地球温暖化の抑制 物流における取り組み

▶CO₂排出量の削減

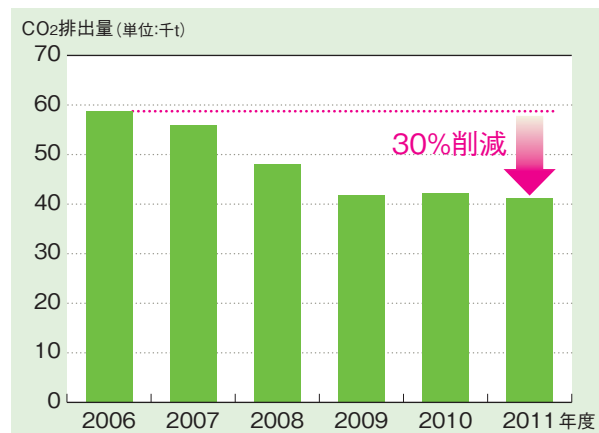
スズキは、2006年4月改正省エネ法施行を機に、社内体制の再整備を進めて参りました。今後も輸送の効率化、省エネルギー化を更に推進していきます。

●国内輸送におけるCO₂排出量の推移

国内輸送におけるCO₂排出量の削減活動として、輸送距離の短縮、輸送の効率化、モーダルシフト、輸送車両の燃費の向上等に努めています。

その結果、2011年度のCO₂排出量は2006年度に対して30%の削減を達成しました。

2012年度も更なるCO₂排出量の削減を目指して取り組んでいきます。



▶ 輸送効率の推進

● 輸送距離の短縮(四輪エンジン・四輪車輸出)

2011年度時点で、四輪エンジンの全てを相良工場で生産し、湖西工場まで運搬し、組立しております。

2012年度より、一部のモデルにおいて、湖西工場でエンジン生産と車両組立を行うことで、輸送距離を短縮していきます。



● 輸送の効率化(二輪車)

生産から販売店へ届けられる輸送過程において、物流拠点を大消費地に統合しました。また物流拠点から販売店への輸送においては、他社との共同輸送を実施し、輸送の効率化を図っています。

● 輸送距離の短縮(工場への納入部品)

部品を輸入する際、港から倉庫を経由して工場へ納入していますが、倉庫を順次廃止して工場で保管することにより部品の横持ち※運搬を廃止しています。また、タイヤの納入についても一部の弊社工場ではタイヤメーカーの工場から直接納入し横持ち運搬を廃止しています。

※横持ち:生産用部品を生産と関係のない倉庫に一時保管してから生産工場へ納入する運搬のこと。

▶ モーダルシフトの実施

スズキの国内向け四輪車輸送は、海上輸送と陸上輸送の2つの形態を取っています。

CO₂の排出量削減と経済性を考慮し、東北以北、中国、四国以西については、海上輸送を推奨しており、現在1/3を超える輸送を海上輸送が占めています。

海上輸送によるCO₂の排出量はトラック輸送による場合に比べて約1/4と少なく、全てトラックで輸送した場合に比べて約30%のCO₂排出削減につながっています。

▶ 梱包包装資材の低減

補修用バンパーの梱包荷姿をダンボールから空気封入資材に変更することで、梱包材の重量を半減し、また部品荷姿の体積は平均75%に低減できました。

さらに運搬パレットの高さを低くすることで、トラック荷台に2段積みが可能となり、工場間のトラック輸送効率の向上に取り組みました。2008年度は湖西工場生産のバンパーの荷姿変更を実施し、2009年度には相良工場生産のバンパーにも拡大しました。

▶ 教育の推進

● エコドライブ等の推進

トラック輸送においてエコドライブ推進活動に取り組み、合わせてエコドライブ機器装着車やアイドリングストップ機器装着車の増車等により燃費を向上させています。

スズキ各製品の輸送依頼を受けて販売代理店・販売店様に輸送しているグループ会社のスズキ輸送梱包(株)では、エコドライブや安全運転の乗務員教育を随時実施して安全の確保と環境保全に努めています。

04 地球温暖化の抑制 オフィスにおける取り組み

▶ 省エネルギー及びCO₂削減の推進

2008年度に社員の行動基準を定め、全社員一丸となってオフィスの省エネルギーやCO₂排出量削減を推進しています。また、その行動基準に係わる各種実績の進捗状況を社内ホームページに掲載し、社員一人一人が活動の効果を確認できるようにしています。これらの省エネ及びCO₂削減活動の結果、2011年度の従業員一人当たりのエネルギー使用量は、対前年比で0.6%削減することができました。以下、具体的な活動についてご紹介します。

● 社員の行動基準

多方面にわたる行動基準（「内なるコストダウン」活動 行動基準）を定め、社員一人一人が省エネルギー（CO₂削減）を推進しています。

【「内なるコストダウン」活動 行動基準（抜粋）】

- | | |
|-----------------------------|--------------------------|
| ①空調機設定温度（冷房は28℃に、暖房は20℃）の遵守 | ④エコドライブの実施 |
| ②不要照明の消灯徹底 | ⑤帳票の電子化、電子化文書のプリントアウト制限等 |
| ③電化製品の省エネの徹底 | による印刷の削減 等 |

● 行動基準に係わる各種実績の可視化

社員一人一人が省エネルギー活動の効果を確認できるように、主な事業所及び建物毎の電力使用量、印刷紙使用量、その他行動基準に係わる各種実績の進捗状況を社内ホームページに掲載しました。

● 省エネ設備の導入

スズキはオフィスの省エネを推進するため、室内の照明にLEDの設置を検討しています。2012年6月よりオフィスの一部に試験的にLED照明の設置を計画しており、その結果を参考に他のエリアへの展開を図る予定です。

▶ 販売代理店の省エネルギー及びCO₂排出量削減の取り組み

スズキ販売代理店は、省エネルギーやCO₂排出量削減のため、事務所やショールームに高効率空調、ブラインドや天井ファン等を設置するとともに、クールビズ・ウォームビズの実施、空調温度の管理、不要照明の消灯等の日常業務の改善に取り組んでいます。一部新設拠点では建物の屋上緑化を実施し、また、2011年7月よりショールーム、事務所、屋外展示場や看板（サインポール）等の照明にLEDの導入を開始し、一層の省エネルギーを推進しています。



LEDサインポール灯



屋上緑化

▶エコドライブの推進

●社員へのエコドライブ教育の実施

以前は、環境教育時の一項目として、エコドライブ教育を行っていましたが、09年度より本社及び各工場・事業所でエコドライブに的を絞ったエコドライブ講習会を随時開催しています。現在、延べ1895名が受講し、効果として業務用連絡車の燃費が0.7km/L向上しました。



●お客様へのエコドライブの普及推進

スズキは、お客様にエコドライブを理解していただき、環境に優しく、経済的な運転をしていただくために、パンフレット「やさしいエコドライブ術」を作成しました。イラストと事例を取上げてエコドライブに関する10のポイントをわかりやすくまとめた内容となっています。このツールは全国のスズキの販売会社に配布され、エコドライブの普及推進に活用されています。

なお、現在、この内容についてはホームページにも掲載しています。<http://www.suzuki.co.jp/car/carlife/ecodrive/index.html>

教えて やさしい エコドライブ術




スズキは、低燃費で低排出ガスのクルマの開発に取り組み、地球環境への負荷を低減するよう努力しています。それは、運転する一人ひとりが燃費を意識した運転や点検・整備を心がけることで更に効果が現れます。そしてそのような運転は、お財布にやさしい運転にもなるのです。

そんなエコドライブのコツをまとめてみました。お役立てください。



出発前の
エコドライブ



走行中の
エコドライブ



減速・停止時の
エコドライブ

エコ師匠とは
エコ?ネコ?
ゼモゼモ誰!?

スズキの環境技術
スズキのクルマの
エコ性能



Copyright SUZUKI MOTOR CORPORATION All rights reserved.

ご利用にあたって

3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進

限りある資源を有効に利用するため、各分野で3R(リデュース・リユース・リサイクル)を推進しています。リサイクル設計、埋立て廃棄物のゼロレベル、梱包資材の再利用、使用済み自動車等のリサイクルを行い、効率の良い環境に配慮した適正な取り組みを推進しています。

01 3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進 開発における取り組み

四輪車

▶リデュース

”3R”で最初に推進すべき項目は、リデュース(排出量削減)です。このため、スズキは小少軽短(美)の方針の下、徹底した使用材料低減・軽量化に取り組みリデュース(排出量削減)を推進しています。例えば、アルト エコのフロントバンパーでは、バンパー本体の薄肉化やライセンスプレート、ラジエターグリルの裏面の肉抜きを実施しています。

リデュースの取り組み(例:アルト エコ フロントバンパー)

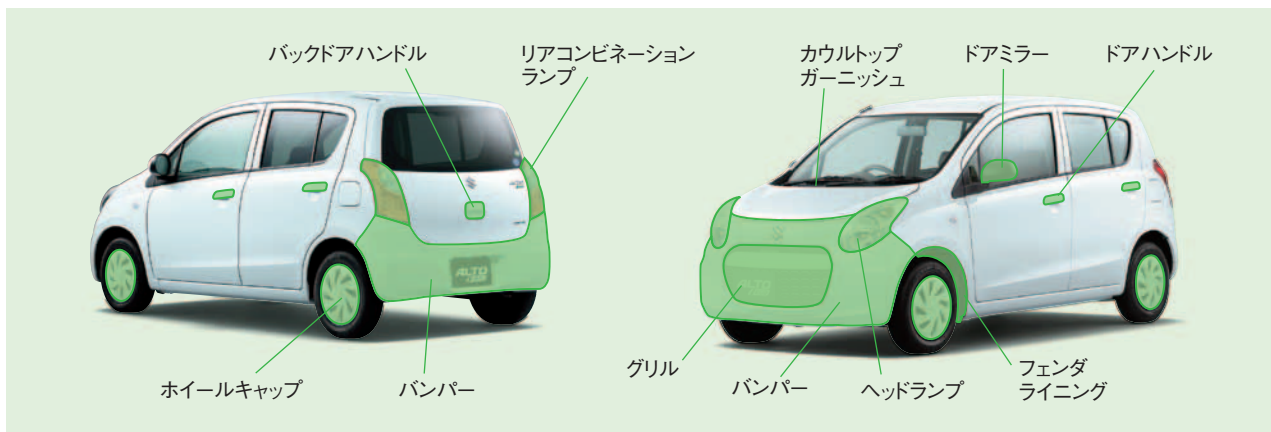


▶リサイクル設計

●リサイクル設計(四輪)

リサイクルのこまで配慮したクルマ作り(リサイクル設計)は、自動車の設計を行う上で大切な取り組みです。スズキは、樹脂製の外装部品や内装部品にリサイクルし易い材料を使用することで、環境に配慮したクルマ作り日々取り組んでいます。

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(例:アルト エコ外装)

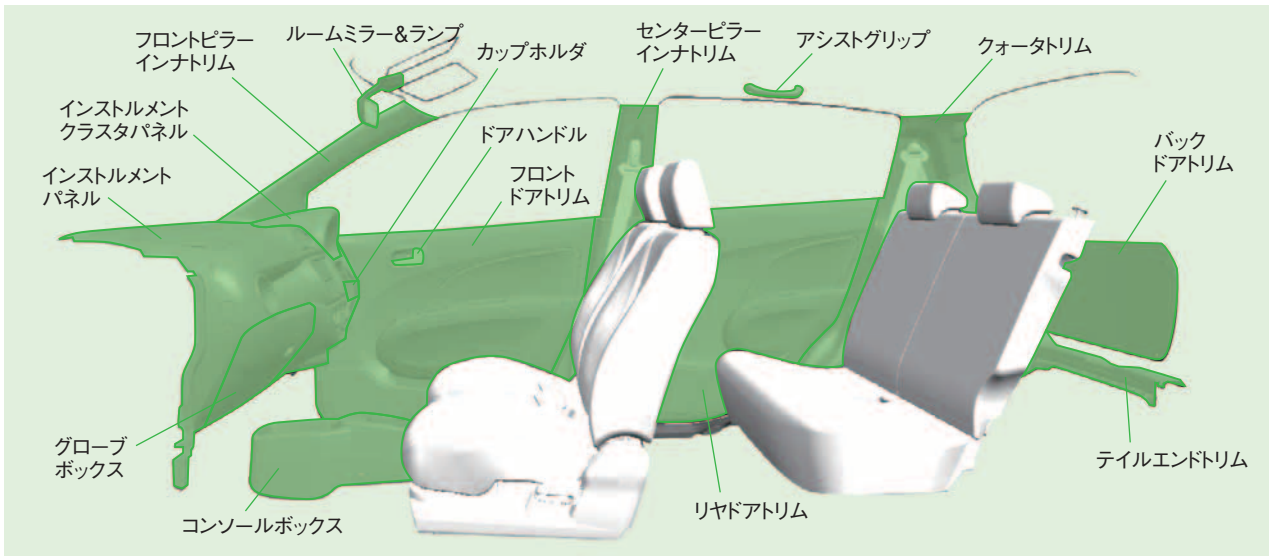


リサイクルしやすい樹脂材料の使用

プラスチックを大きく分けると「熱硬化性樹脂※1」と「熱可塑性樹脂※2」の2種類に分けられます。

スズキでは、ほとんどの樹脂部品に「熱可塑性樹脂」を使用して、環境に配慮したクルマ作りに取り組んでいます。

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(例:アルト エコ内装)



部品名

ルームミラー & ランプ	ハウジング ステイ レンズ
センターピラーインナトリム	アップ ロア
アシストグリップ	
クォータートリム	インナ アップ

グローブボックス	ボックス リッド
コンソールボックス	
カップホルダ	リッド トレイ
インストルメントクラスタパネル	
インストルメントパネル	
フロントピラーインナトリム	

ドアハンドル		
ドアトリム	フロント	ボード アームレスト
	リヤ	ボード アームレスト
	バック	表皮 ベース
テイルエンドトリム		

※1 熱硬化性樹脂

熱と圧力によって硬化した後には、再加熱しても軟化・溶融しない材料です。例えば、ビスケットや陶器に似ています。

※2 熱可塑性樹脂

成形後でも再加熱により軟化・溶融し、冷却すると固化する材料です。溶融・固化を繰り返し行うことで再利用が可能です。例えば、チョコレートや鉛に似ています。

トピックス

TOPICS

低コストでの軽量化を実現した「アルミ押し出し材製リヤロアアームの開発」により「第61回自動車技術会賞 技術開発賞」を受賞

2011年5月19日、スズキの技術者3名が公益社団法人自動車技術会「第61回 自動車技術会賞」を受賞しました。受賞テーマは、「低コストでの軽量化を実現したアルミ押し出し材製リヤロアアームの開発」。自動車のサスペンションフレームとナックルを連結する足回り部品(「リヤロアアーム」)にアルミ押し出し材を用いる新発想とこれを実現するための新技術を開発し、低コストと軽量化を実現したことが評価されました。

スズキでは現在この技術を四輪車「キザシ」に採用しており、今後は軽量化が必要となる車体への適用に向けて取り組んでいく予定です。

二輪車

3R設計の内、リサイクル性向上における設計の配慮について、アドレスV125シリーズ、バンディッド1250Fの事例について説明します。



アドレスV125Sリミテッド



バンディッド1250F

▶リサイクル設計

●PP※材料着色樹脂部品とPPリサイクル材の使用

リサイクル性の向上を図るため、リサイクルし易い材質やリサイクル材を二輪車の部品に採用しています。アドレスV125シリーズでは、フットボードやリアフェンダー等にリサイクルし易いPP材料着色樹脂部品を使用し、ムーバブルフェンダー、フィクストフェンダーやUロックホルダーにPPリサイクル材を使用しました。

※PP: Polypropylene

●分解の容易化

リサイクル設計を推進する上で、部品の分割の容易性について追求しています。アドレスV125シリーズでは、樹脂部品同士のはめあい構造を最適化することで特殊な工具を使用せず容易に外装部品を分解することを可能にしました。バンディッド1250Fでは、スズキの標準的なフルカウリング付きモデルと比較して、ボディーカウル、アンダーカウルやメーターパネルの部品一体化等により、樹脂部品点数を約30%削減し、分解の容易化を図りました。

トピックス

新型船外機「DF300AP」が、 NMMA(アメリカマリン工業会)の「イノベーションアワード(技術革新賞)」を受賞

2012年2月17日、米国フロリダ州マイアミで開催された「2012 マイアミ国際ボートショー」において、新型船外機「DF300AP」が、NMMAの「イノベーションアワード(技術革新賞)」を受賞しました。「DF300AP」は、船外機技術として世界初となる、プロペラの正/逆回転を統合した「スズキ・セレクトティブ・ローテーション」を採用し、船外機内部の電子回路を切り替えることにより、1基の船外機でプロペラシャフトの回転方向を正/逆両方のどちらの回転仕様にも変更可能にした船外機です。通常、ボートに大型船外機を2基以上搭載して進行方向に真っ直ぐに走行するためには、プロペラの回転が正回転と逆回転の両方の専用船外機の取り付けが必要ですが、「DF300AP」では、その必要がなくなります。また、逆回転モードを伝達するリバースギアを強化・改良してフォワード(前進)ギアと同じ特性とし、両ギアのスペックや素材の最適化やベアリングのレイアウトを改良することで一層性能を高めています。「DF300AP」の開発は、資源の有効利用に貢献するとともに販売店の余剰在庫のリスク回避やユーザーの入庫待ちの解消等に役立つものと考えられます。

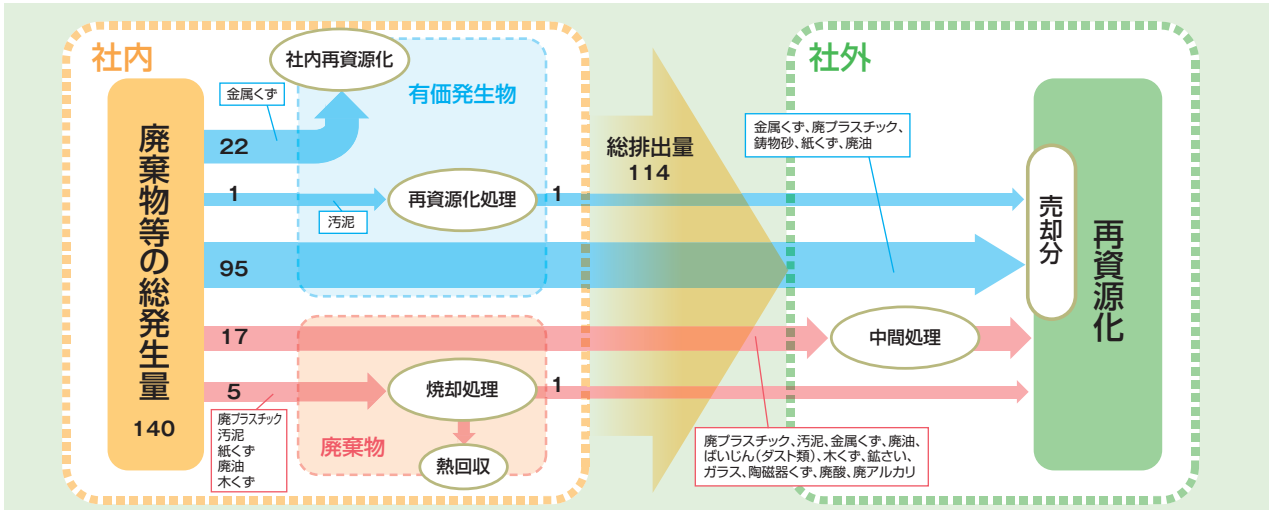


TOPICS

3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進/02 生産における取り組み

02 3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進

生産における取り組み

廃棄物等[※]の流れ(単位:千t/年)

※廃棄物等：廃棄物と有価発生物を合わせたものをいう。

注:集計範囲はスズキ単独

▶ 廃棄物削減

● 廃棄物排出量と埋立量の削減

国内自社6工場では廃棄物削減、リサイクル促進により、2001年8月に埋立廃棄物のゼロレベル^{※1}を達成し、2007年以降は埋立廃棄物ゼロを継続中です。

国内製造グループ会社につきましても、埋立廃棄物の集計を始めた2002年度(1,370t)の1%未満となり、ゼロレベル^{※2}を達成しました。

今後の目標は、埋立廃棄物のゼロレベルを継続するとともに、更なる削減を進めます。

海外製造グループ会社については、廃棄物等総排出量及び埋立量の集計を進めています。

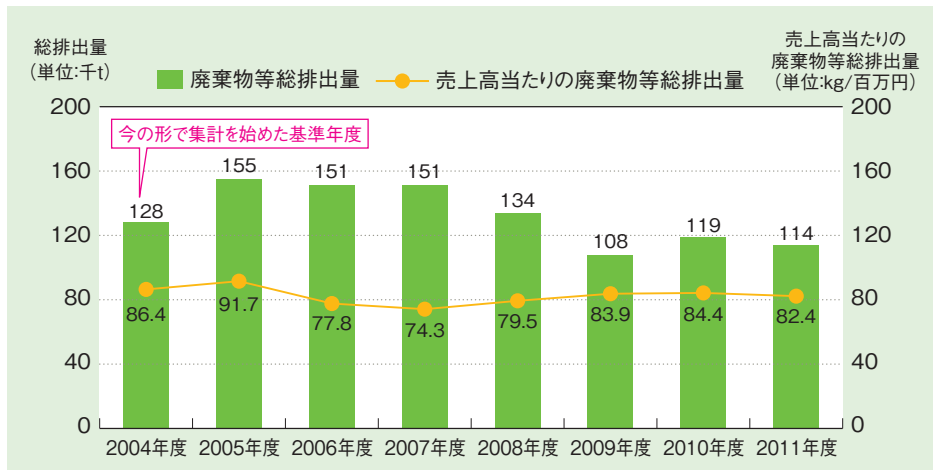
※1 スズキのゼロレベル定義

埋立廃棄物が1990年度(24,675t)の1%未満であること。

※2 国内製造グループ会社のゼロレベル定義

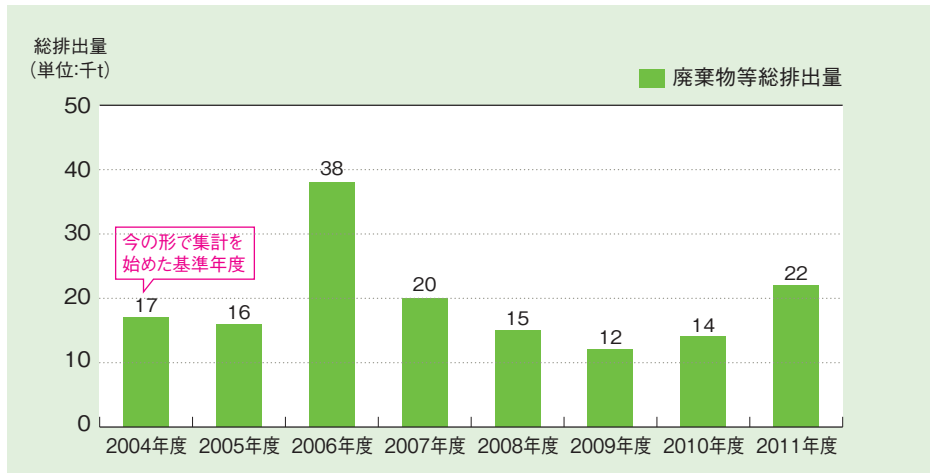
埋立廃棄物が2002年度(1,370t)の1%未満であること。(国内製造グループ会社で2002年基準としているのは、取り組みスタート年を示しています)

国内自社6工場の廃棄物等総排出量と売上高当たりの廃棄物等総排出量



※廃棄物等総排出量は、114千t(前年度比4.2%減)、売上高当たりの廃棄物等排出量は、82.4kg/百万円(前年度比2.4%減)となりました。

国内製造グループ会社(6社9工場)の廃棄物等総排出量

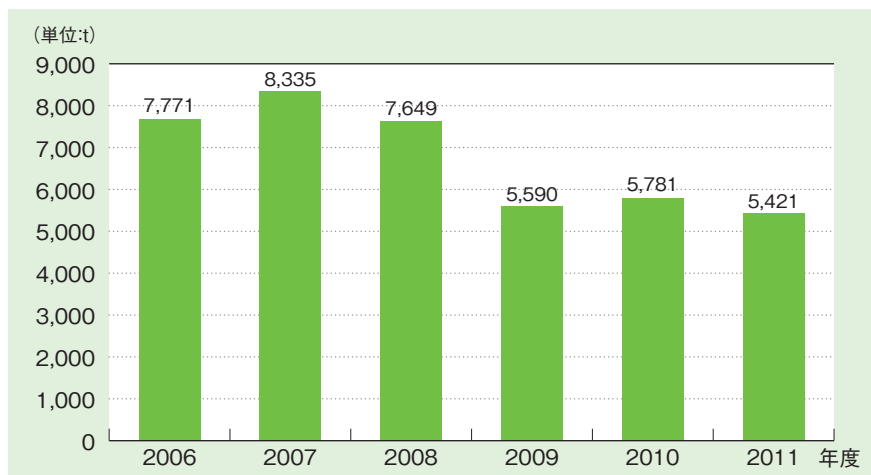


※廃棄物等総排出量は、22千t(前年度比57.1%増)となりました。

●廃棄物焼却量削減

廃棄物焼却量は、2000年に対して33.0%の削減を行いました。焼却可能な廃棄物は、湖西工場に設置しているダイオキシン対応の焼却炉で一括処理し、廃棄物の減量化と熱エネルギーの有効利用を行っています。焼却管理にO₂制御を採用することでダイオキシン排出量を抑制しています。この結果、2011年度の測定結果は0.740ng-TEQ/Nm³であり、規制値の5ng-TEQ/Nm³を大きく下回りました。

廃棄物焼却量

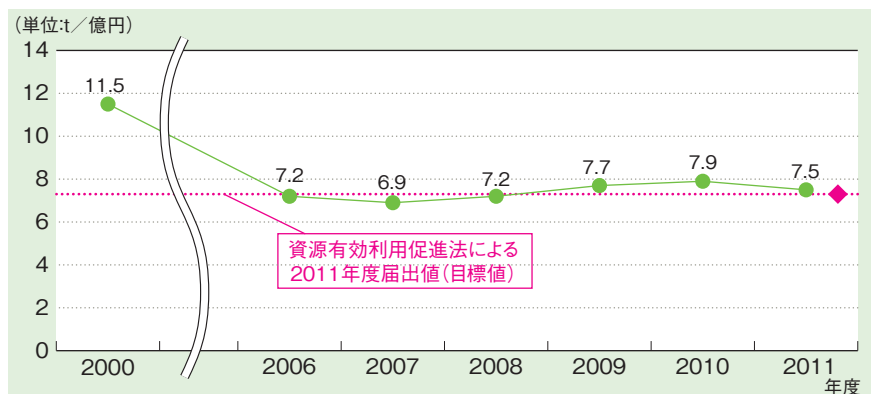


注:集計範囲はスズキ単独

▶資源有効利用促進法への取り組み

2001年4月に施行された資源有効利用促進法に基づいて「副産物の発生抑制等に関する計画書」の作成と実績の報告を実施しています。これは金属くず、鋳物廃砂の発生を抑制する目的で行っており、2011年度の売上高あたりの副産物発生量は7.5t/億円となりました。今後も引き続き削減に取り組めます。

売上高あたりの副産物発生量



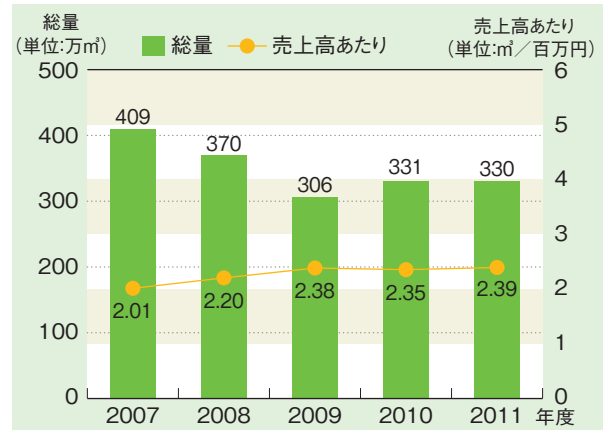
3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進 / 02 生産における取り組み、03 物流における取り組み

▶ 水の使用量削減

国内工場では節水と排水再利用に取り組み、水使用量の削減に努めています。具体的には、密閉式冷却塔の採用、小型空調機の空冷化、節水栓の採用、雨水の利用、冷却水の回収等を行っています。

2011年度の使用量は前年度比▲0.3%削減し、330万m³となりました。

水使用量



集計範囲はスズキ単独(国内6工場)

※2007～2010年度の水使用量に工場以外の数量が含まれていたため、昨年発表値より見直しました。

03 3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進

物流における取り組み

▶ リデュース・リユースによる取り組み

● リターナブル容器の利用

部品の国内輸送・搬入に「リターナブル容器」を使用するよう積極的に推進しています。従来はダンボールを使用し国内輸送・搬入をしていましたが、紙の省資源化と作業の効率化を図るため、2003年度よりリターナブル容器の利用を開始しました。

2011年度の状況として出荷用リターナブル容器の使用率は出荷用容器全体の23%で、約86tのダンボールを削減しました。入荷用リターナブル容器の使用率は入荷用容器全体の57%で、約191tのダンボールを削減しました。

● 梱包資材のリターナブル化の推進

梱包・包装資材の使用量削減のため、現地で廃棄されていたスチールケースから繰り返し使用できるリターナブルラックへの変更に取り組んでいます。

2011年度には、新たにタイ向けに送付を開始し、すでに実施しているハンガリー、インド、インドネシア、台湾、パキスタン、アメリカ、中国、エクアドル、の分を含め、全送付量の約68%をリターナブルラックにて送付しています。

▶ リサイクルによる取り組み

● ダンボールの再利用

工場で発生する廃ダンボールを部品の破損を防ぐための緩衝材に再利用しています。2003年に緩衝材製造機を導入した後、廃ダンボールの再利用を図り、2011年度は約34t/年を再利用しました。



廃ダンボールを再利用した緩衝材

04 3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進 市場における取り組み

四輪車

▶ 国内のリサイクルの取り組み

● 自動車リサイクル法の取り組み

スズキは、2005年1月に施行された自動車リサイクル法^{※1}に従って、使用済み自動車より発生するASR^{※2}・エアバッグ類・フロン類の引き取り及び再資源化等の義務を遂行しています。2011年度(2011年4月～2012年3月)は次の通り実施しました。

● ASRの引き取りと再資源化

2011年度のASR再資源化率は93.2%で、2015年度法定基準値「70%以上」を2008年度より継続して達成しています。

ASRの引き取りと再資源化は、日産自動車(株)、マツダ(株)、三菱自動車工業(株)の自動車メーカー等13社(2012年3月31日現在)で結成した自動車破砕残さリサイクル促進チーム「ART^{※3}」を通じて、法規要件の遵守、適正処理、再資源化率の向上、処理費用の低減を目標に全国のリサイクル事業者と連携しながら取り組んでいます。

● エアバッグ類・フロン類の引き取りと再資源化等

2011年度のエアバッグ類再資源化率は93.4%で法定基準値「85%以上」を2004年度より継続して達成しています。フロン類は70,640kgを引き取り、破壊しました。

エアバッグ類の引き取りと再資源化、及びフロン類の引き取りと破壊は、全メーカー等と共同で一般財団法人「自動車再資源化協力機構」を設立し、全国のリサイクル事業者と連携しながら取り組んでいます。

今後も、使用済み自動車のリサイクルを一層推進するため、リサイクルが容易な製品造り、省資源化と資源の有効利用、廃棄物の削減、リサイクル費用の低減、安定的なリサイクル体制の構築に向け、継続して取り組んでいきます。

※1 自動車リサイクル法:正式名称 使用済み自動車の再資源化等に関する法律

※2 Automobile Shredder Residue:自動車破砕残さ

※3 Automobile shredder residue Recycling promotion Teamの略

2011年度再資源化等の実績

〈三品目再資源化等の実績の概要〉

ASR	引取ASR総重量／ 引取使用済み自動車台数	37,707トン/319,894台
	ASR引取重量	36,233トン
	ASR再資源化率	93.2%
エアバッグ類	引取総重量／引取台数	20,476kg/79,741台
	再資源化重量	19,131kg
	エアバッグ類再資源化率	93.4%
フロン類	フロン類引取重量／引取台数	70,640kg/259,050台

〈収支〉

(単位:円)

払渡しを受けた 預託金の総額	2,049,033,508
再資源化に要した 費用の総額	1,920,496,820
収 支	128,536,688

▶ 海外のリサイクルの取り組み

欧州では、2000年に「使用済み自動車(ELV:End-of-Life Vehicle)に関する指令(ELV指令:2000/53/EC)」が施行され、自動車メーカー/自動車輸入業者は、ELV回収ネットワークを構築することが求められることになり、スズキは、国毎の事情に合わせた廃車回収ネットワーク作りを行っています。また、新型自動車の解体情報を処理業者に提供することが義務付けられおり、自動車メーカーが共同で構築した国際情報システム IDIS(International Dismantling Information System)を通じて解体情報を提供しています。

2005年に発効された欧州「リサイクル可能率等による車両認証に関する指令(RRR指令:2005/64/EC)」において、材料データ収集や環境負荷物質確認等のシステムや体制について権限のある機関の監査を受け、2008年8月に適合証明(COCom:Certificate of Compliance)を取得し、欧州で販売する全ての車についてRRR指令の認可を取得しました。その後、欧州RRR指令が改訂され(2009/1/EC)、2012年1月以降の新型車認証から必要となる新適合証明(新COCom)を、権限のある機関の監査を受け、2011年10月に新適合証明(新COCom)を取得しました。

中国でも自動車リサイクル法が検討されており、現地法人と連携を取りながら、法規動向を把握するとともに、法規に適合するための体制を検討しています。

▶ リサイクルの自主取り組み

● バンパーリサイクルの取り組み

スズキは資源の有効利用のため、代理店で修理交換時に発生する使用済みバンパーの回収・リサイクルを進めています。

バンパーの回収当初はバンパー形状のまま代理店から回収していましたが、2000年以降は全国の代理店(一部の代理店を除く)にバンパー破砕機を設置し、バンパーを破砕して回収しています。これによりバンパー輸送時の容積は6分の1となり、効率の良い運搬を行うことで物流に係るCO₂排出量を削減しました。

現在、回収したバンパーは、バッテリーホルダー、エンジンアンダーカバー、フットレストなどの自動車部品にリサイクルしています。

リサイクル材を使用した部品の例



エンジンアンダーカバー



フットレスト



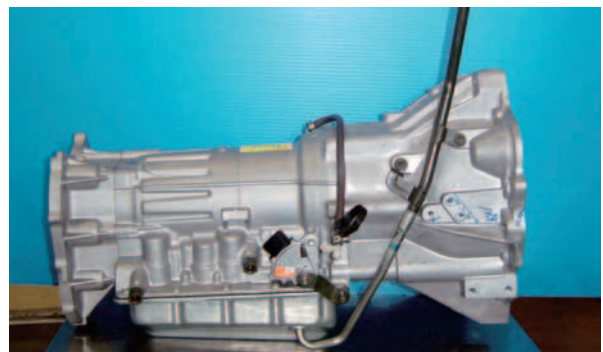
バッテリーホルダー

▶ 補修用リビルト部品(再生部品)※

資源の有効利用とお客様の経済的負担軽減のため、オートマチックトランスミッションのリビルト部品の取り扱いを行っています。

2011年度のリビルト部品の販売比率は、対象部品の販売個数の68%になりました。

※リビルト部品は、交換修理の際に取り外された部品を回収し、消耗・故障部分の交換および完成検査を行って再生した補修用部品です。



オートマチックトランスミッション

二輪車

▶「二輪車リサイクル自主取り組み」について

スズキは廃棄二輪車の適正な処理と再資源化を目的に、国内二輪車メーカー他3社及び輸入事業者12社とともに2004年10月から「二輪車リサイクルシステム」を自主的に運用しています。

使用済み二輪車はユーザーの利便性を考慮して全国の「廃棄二輪車取扱店」や「指定引取窓口」で引き取っています。その後、全国14箇所の「処理・リサイクル施設」に収集され、解体・破碎・選別を行い、可能なものはリサイクル素材として再利用され、廃棄物については適正処分されます。2011年度は重量ベースで89.5%のリサイクルが行われています。

また、2011年10月1日より、リサイクルマークの有無に関わらず、参加事業者が国内に販売した車両全てを対象に、廃棄時無料引取を開始しました。

詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

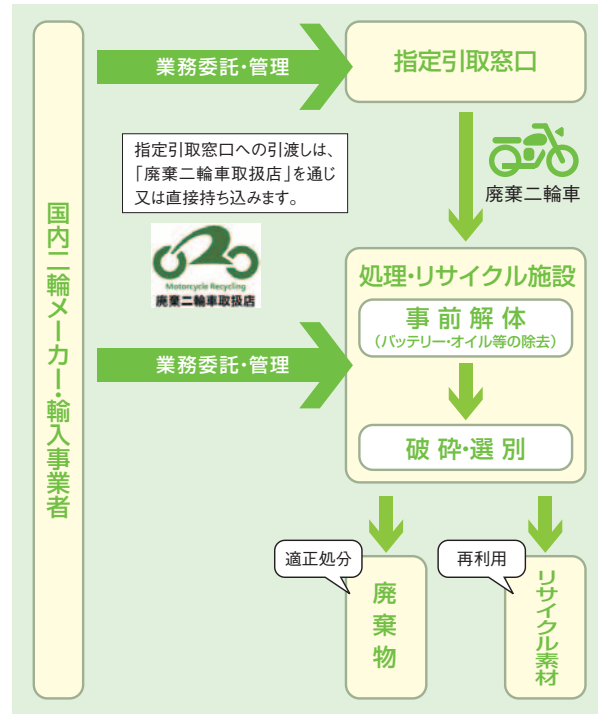
スズキ 二輪車リサイクル自主取り組みについて(詳細)

<http://www2.suzuki.co.jp/motor/recycle/index.html>

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

(二輪車リサイクルについて)

<http://www.jarc.or.jp/motorcycle/>



特機

▶「FRP※船リサイクル自主取り組み」について

スズキは、(社)日本舟艇工業会が自主的に取り組む「FRP船リサイクルシステム」に主要製造事業者6社とともに積極的に参画をしています。

高強度で大きい、寿命が長い、全国に広く薄く分布するなどの製品特性に因る不適切な廃船処理を防止し、希望するユーザーの廃船処理を容易にするため「FRP船リサイクルシステム」は2005年西日本10県から始まり、2007年には全国展開をしています。全国約450箇所の登録窓口から指定解体処理38社に収集されたFRP廃船を、最終的にはセメント焼成することによりリサイクルを行うものです。

スズキは、国土交通省の実証実験において検証された本システムに構築時から参加していることにより、FRP船の適正処理とリサイクルの責任を広域的に果たしています。

※FRP(ガラス繊維強化プラスチック)

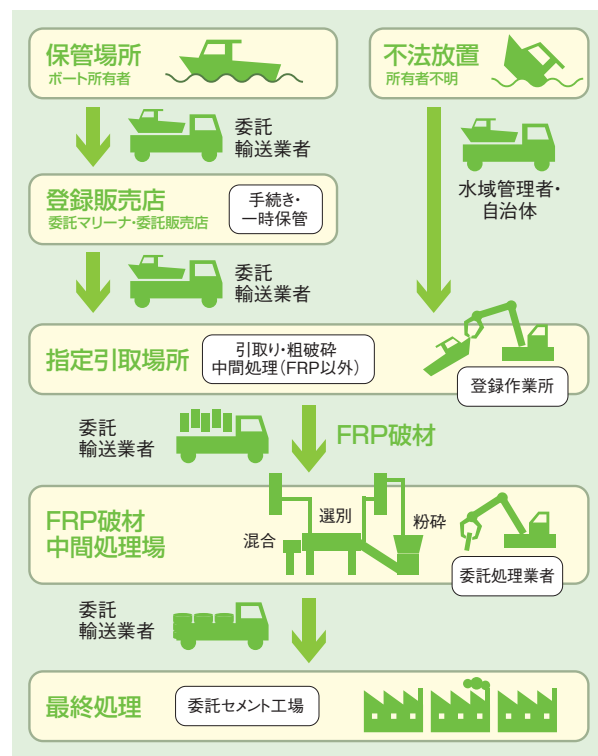
詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

スズキ FRP船リサイクルシステム自主取り組みについて(詳細)

http://www1.suzuki.co.jp/marine/info/index_002.html

(社)日本舟艇工業会 (FRP船リサイクルシステムのご案内)

<http://www.marine-jbia.or.jp/recycle/index.html>



05 3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進 オフィスにおける取り組み

スズキは小少軽短美の方針の基、徹底した紙の使用量削減(リデュース)、マテリアルリサイクルの推進に取り組んでいます。

▶リデュース・リサイクルによる取り組み

●紙の使用量削減

スズキでは、紙の使用量を積極的に削減するために、各種帳票の電子化推進、裏紙使用促進、会議配布資料の削減等、全社的にペーパーレス活動を実施しています。

●紙類のマテリアルリサイクル推進

スズキ本社では、発生した紙類の廃棄物は焼却しサーマルリサイクル(熱エネルギーとして再利用)していましたが、2005年7月以降「事務書類」、「新聞・雑誌類」、「ダンボール」の分別回収を徹底することでマテリアルリサイクルへと変更しました。2011年度は紙類を885tリサイクルしました。

紙類分別回収後の処理フロー図

廃棄物の種類	外部委託		スズキ社内処理		外部委託				
	収集運搬		中間処理	処理後	収集運搬	中間処理	最終処理	再利用・処分	
紙くず	収集運搬業者	→	湖西工場 焼却場 にて焼却	ばいじん	→	収集運搬業者	溶融	破碎	路盤材として利用
				燃え殻			分級	焼成	セメント原材料として利用
事務書類	→	→	→	→	収集運搬業者	→	圧縮等	溶解	再生紙にリサイクル
ダンボール									ダンボールにリサイクル
新聞・雑誌・カタログ							再生紙にリサイクル		
一部の紙くず							焼却灰を埋立		

環境保全等の推進

お客様が安心して生活し、製品を利用していただくため、開発・生産分野等で環境保全の取り組みを推進しています。排出(排気)ガス、騒音、化学物質等は人体に影響を及ぼす可能性があり、スズキはこれらに対して法律や業界による自主規制・目標に応じた取り組みだけでなく、課題に応じて自ら規制値や目標値を設定して推進しています。

01 環境保全等の推進

開発における取り組み

四輪車

▶ 排出ガスの低減

● 国内の排出ガス規制対応

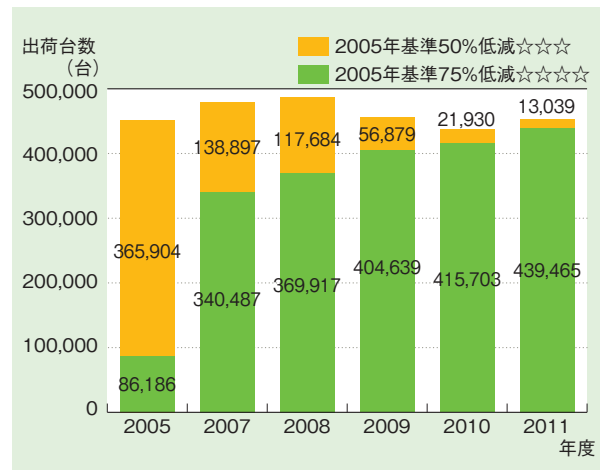
スズキは、すべての新型車を2005年(平成17年)排出ガス規制(新長期規制)に適合させています。2011年度発売車において「☆☆☆☆低排出ガス車」の認定機種は、2012年3月末時点で、計10機種14型式になっています。

今後も、「☆☆☆☆低排出ガス車」の認定を拡大すべく、排出ガスの低減に取り組んでいきます。

排出ガス規制適合車

	機種、型式数
2005年(平成17年)排出ガス規制適合車	6機種 6型式
☆☆☆低排出ガス車 2005年(平成17年)排出ガス基準50%低減	7機種 10型式
☆☆☆☆低排出ガス車 2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減	10機種 14型式

低燃費かつ低排出ガス認定車の出荷実績

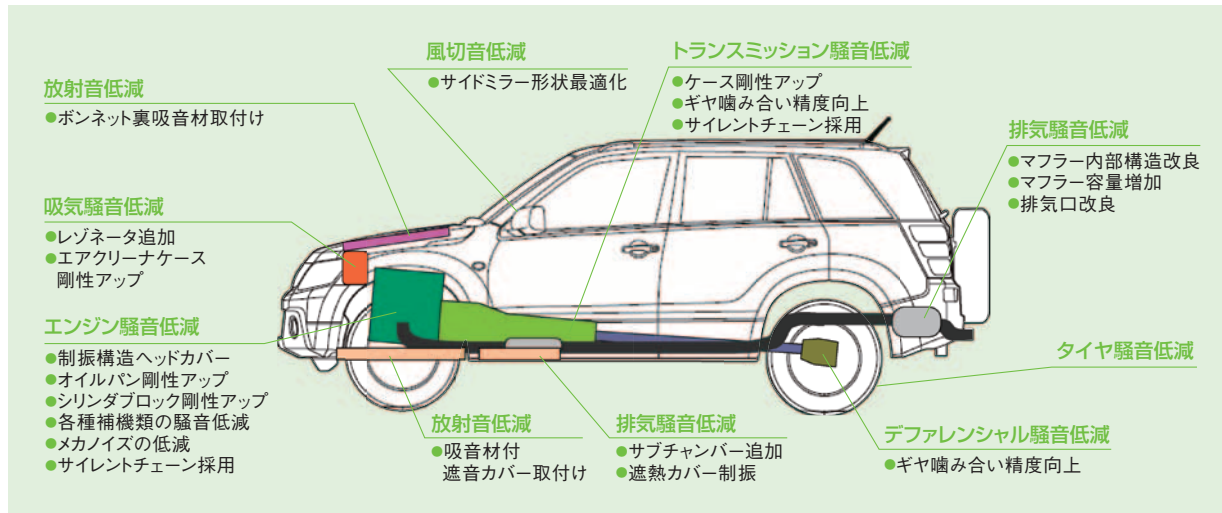


▶ 騒音の低減

● 車外騒音の取り組み

環境問題のひとつである道路交通騒音低減のために、自動車が発生させる騒音の低減に取り組んでいます。具体的には、自動車の音源となるエンジンをはじめトランスミッション、吸排気系、タイヤなどから発生する音の低減と、発生した音を車外へ出さないための遮音カバーの最適化等を行い生産車に盛込んでいます。

主な騒音対策項目



● 車室内騒音

車室内の騒音に対しても、お客様にとって心地良い室内環境になるように、燃費改善と両立した音源対策や吸音・遮音・制振対策を実施し静粛性向上に努めています。

● アルト エコの静粛性対策事例

- ・新型エンジンの採用
- ・エンジンマウント支持方式変更および液封エンジンマウントの採用
- ・ボディ構造の改良
- ・フロントサスペンションの振動低減ブッシュの採用
- ・吸音タイプの成型天井を採用
- ・ダッシュサイレンサーの大型化
- ・フェンダー内への遮音カバー装着



アルト エコ

二輪車

▶ 排出ガスの低減

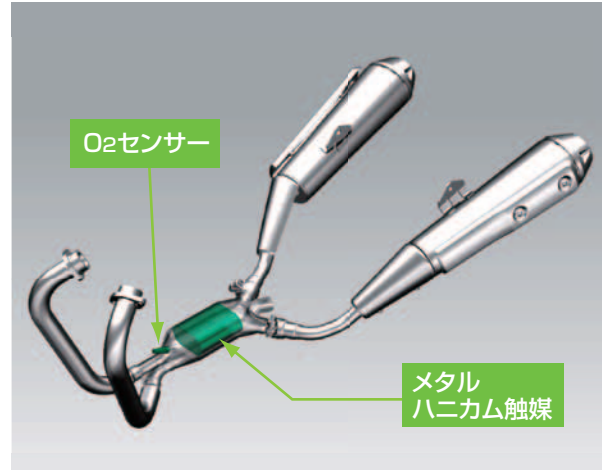
● 製品全体の取り組み

二輪車の排出ガス低減のため、スズキは欧州のEURO（ユーロ）3、中国の国Ⅲを始め、各国の排出ガス規制への対応を進めています。2011年度、欧州向けにはDL650、GSX-R1000、中国ではGW250、GD110、インドではUP125、インドネシアではUD110において、各国の排出ガス規制に適合させたモデルを開発し、販売を開始しました。

● 製品事例の紹介

2012年1月に発売（中国向け）したGW250では、PAIR※、O₂センサフィードバック制御及びメタルハニカム触媒を搭載して排出ガス低減を実現しました。

※ PAIR : Pulsed-AIR injection



▶ 騒音の低減

● 製品事例の紹介

騒音低減の取り組みとして、GW250における実施例を紹介します。

GW250では、騒音規制を満足させるために、消音性の高い構造を多く採用するとともに重量の増加を最小限に留めるように設計しています。



① 排気音を低減するマフラーにおいては、CAEによる解析でマフラー内部構造の最適化を図り、減衰性能と軽量化を両立させています。

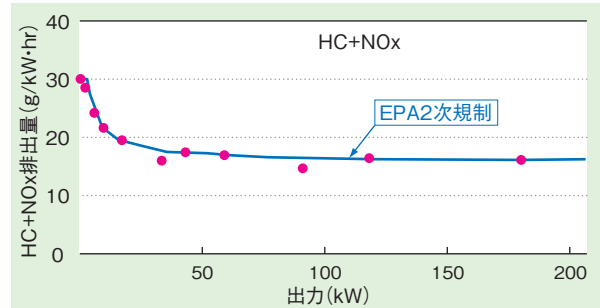
② エンジンプロケットカバーの裏側のリブ構造をCAEによる解析で最適化し、共振音対策と軽量化の両立を図っています。

船外機

▶ 排出ガスの低減

スズキ船外機は、米国カリフォルニア州大気資源局 (CARB) の2008年排出ガス規制値及び米国環境保護庁 (EPA) の2次規制値、並びに日本舟艇工業会の2011年マリンエンジン排出ガス自主規制値 (2次規制) をクリアしています。

EPA2次規制とスズキモデルの排ガス値

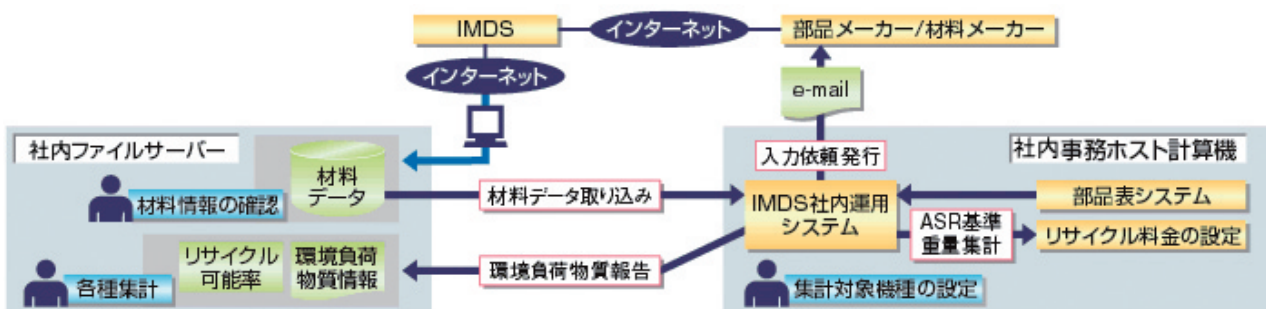


▶ 環境負荷物質の管理

自動車業界向けの材料データ収集システムであるIMDS (International Material Data System) を2003年より導入し、それを利用した社内環境負荷物質管理システム (下図参照) を社内に構築しました。このシステムによって、欧州ELV指令の対象となる重金属4物質 (鉛・水銀・六価クロム・カドミウム) だけでなく、REACH規則 (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals) における高懸念物質 (SVHC[※]) の管理が可能となり、2011年度には四輪車、二輪車、船外機合わせて25機種について、環境負荷物質に関する法規への適合確認を行いました。

また、これまでスズキは、国内生産拠点で生産する製品や、ハンガリーのマジャールスズキ社の製品、インドのマルチ・スズキ・インディア社の一部製品など、本システムによる環境負荷物質に関する法規への適合確認を行ってきました。今後は、スズキの新しい四輪車生産拠点であるスズキ・モーター・タイランド社で生産する製品でも、本システムが利用できるように取組んでいきます。

※SVHC : Substance of Very High Concern



▶ 環境負荷物質の削減

スズキは、(社)日本自動車工業会の削減目標や欧州ELV指令厳守はもとより、その他の規制外の事業地域においても、環境負荷物質である重金属4物質を、四輪、二輪及び船外機の全モデルで削減する取り組みを積極的に進めています。2010年度は、2009年度に環境負荷物質の削減を進める目的で実用化した亜鉛めっき上のノンクロム処理技術(白色)に続き、亜鉛めっき上の黒色ノンクロム処理技術を開発しました。現在、実用化に向け評価を進めています。また、2007年6月から欧州で施行された化学物質に関する

REACH規則等、環境負荷物質に関する各国の規制が強化されていく中で、スズキはグローバルな事業地域において、環境負荷物質削減に取り組んでおり、インド等アジア地域における四輪車の六価クロム削減の取り組みも実施しています。六価クロム削減が難しいと言われている船外機についても、2011年7月までに、日本国内工場の船外機の全モデルで、六価クロムの全廃を達成しました。また、2013年までに、タイ工場でも船外機の六価クロム全廃を進めています。



亜鉛めっきに黒色ノンクロム処理を施したボルト

(社)日本自動車工業会の削減目標(新型車)

削減物質	削減目標
鉛	四輪車:2006年1月以降1/10以下('96年比) 二輪車:2006年1月以降60g以下(210kg車重車)
水銀	2005年1月以降、以下を除き使用禁止 ・ナビゲーション等の液晶ディスプレイ ・コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯
六価クロム	2008年1月以降、使用禁止
カドミウム	2007年1月以降、使用禁止

▶ 鉛フリーはんだ付け技術開発

車載電子コントロールユニット(ECU)に使用される『鉛入りはんだ』を『鉛成分が無いはんだ(鉛フリーはんだ)』に置き換える技術開発を進めています。2004年から一部車種のEPI(エンジン制御)コントローラ等に採用したのを手始めに、順次鉛フリーはんだの採用を進めています。

▶ 欧州化学物質管理規則(REACH・CLP)への対応

2007年6月、欧州で化学物質の危険から人や環境を守ることを目的とした化学物質管理規則(REACH)が発効されました。REACHでは、企業に製造・輸入する化学物質の把握、評価、登録、届出、そしてお客様への情報開示が求められています。REACH対応のためには、サプライチェーンの連携が不可欠であり、業界内の混乱を避けるため、欧州、米国、韓国、日本の自動車メーカー、部品メーカーが連携してタスクフォースを結成し対応方針を打出しています。スズキでは、タスクフォースの動きに合わせてともに、欧州現地工場、現地代理店そしてお取引様と連携を取りながらREACH対応を進め、2008年12月までに必要であった予備登録を完了するとともに、2011年6月1日までに必要であった高懸念物質(SVHC)の届出対応を完了しました。また、2008年12月、欧州で化学物質・調剤の分類、ラベリング、包装を目的とした新法規(CLP)が発効されました。スズキでは、REACH規則と同様に、欧州現地工場、現地代理店そしてお取引様と連携を取りながらCLP規則対応を進め、2010年12月までに必要であったECHA(欧州化学品庁)への物質や調剤に含有される危険物質(CLP規則記載)の届出を完了しました。また、2011年以降も届出が必要になる新規化学製品中の物質や調剤に含有される危険物質の届出を完了しました。

今後、REACH登録のために必要となるサプライチェーン間の情報伝達、高懸念物質(SVHC)の認可・制限物質への対応、及びCLP規則の追加届出のために、更にお取引様との連携を深めながら着実な対応を進めていきます。

▶ 車室内VOC(Volatile Organic Compounds:揮発性有機化合物^{※1})の低減

車室内環境をより快適にするため、内装部品の材料、接着剤、塗装方法などを見直すことにより、VOC発生量の低減に取り組んでいます。2006年1月以降、国内で販売する全ての新型四輪車について、自動車業界の自主取組み^{※2}の目標値である厚生労働省のVOC室内濃度指針値以下を達成しています。国内で発売する機種は、今後も全て達成していきます。それに加え、2011年度からは、中国や欧州などのスズキにおけるグローバルな事業地域で販売する車両についても、車室内VOCを低減する取り組みを開始しました。

また、TVOC(Total VOC:総揮発性有機化合物)についても目標値を社内規程に追加し、今後は厚生労働省の指定物質以外のVOCも低減することで車室内環境の向上を進めていきます。

車室内VOC測定試験の様子(例:ワゴンR)



※1: VOCは、シックハウス症候群(頭痛や喉に刺激を感じるなどの症状)の原因として考えられており、人体への影響が注目されています。

※2: (社)日本自動車工業会では、2007年4月以降発売の新型乗用車及び、2008年4月以降発売の新型商用車に対して、厚生労働省指定13物質の車室内濃度を、全て指針値以下とする自主取組みを進めています。

▶ フロンの削減(エアコンの省冷媒化、代替冷媒)

● エアコンの省冷媒化

地球温暖化の一因となるエアコン冷媒(HFC-134a)使用量削減のため、エアコンシステム省冷媒化の最適設計を行い、「熱交換器の小型化」や「サブクーリングシステム」の導入を進めています。省冷媒タイプのエアコンシステムは国内生産車では全機種に採用されており、海外生産車にも順次採用していきます。

● 代替冷媒

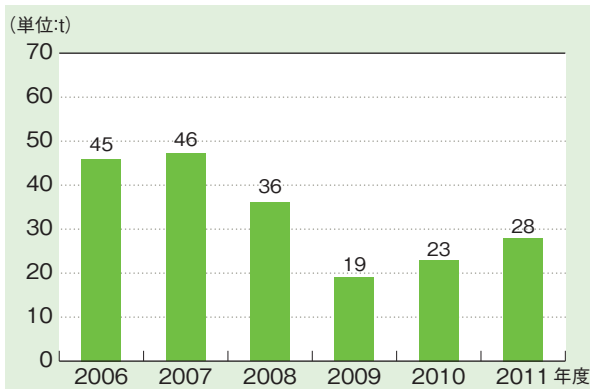
次世代のエアコンシステムとして、現行エアコン冷媒(HFC-134a)に代わる地球温暖化への影響が小さい冷媒(HFO-1234yf)を用いたエアコンシステムの研究・開発を行っています。

02 環境保全等の推進 生産における取り組み

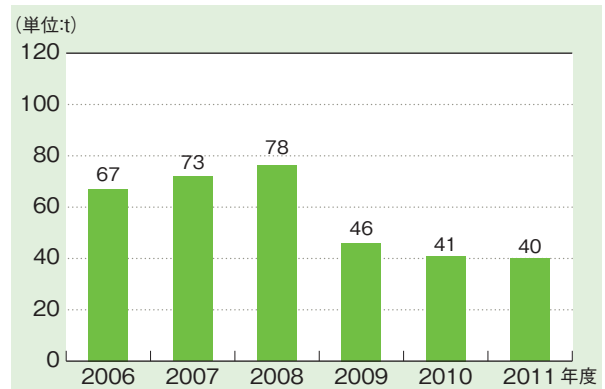
▶ SOx・NOx排出量の管理(国内自社6工場)

大気汚染を防止するため、ボイラー等から排出されるSOx(硫黄酸化物)とNOx(窒素酸化物)に対して規制値よりも厳しい自主基準値を決めて維持管理し、SOxとNOx排出量を低減しています。

SOx排出量



NOx排出量



▶ 臭気・騒音の低減

臭気・騒音等は法令を遵守していても地域の皆様に不快感を与えてしまうことがあります。CSRの基本となる法令遵守は最低限の責任であり、地域から信頼される工場を目指して、今後も発生源対策や防音、脱臭等の対策を進めていきます。



▶ グリーン調達への推進

スズキは「スズキグリーン調達ガイドライン」を制定して、環境保全活動に意欲的なお取引先様から環境負荷の少ない部品等を調達することを方針としています。賛同いただけるお取引先様には「スズキグリーン調達推進同意書」をご提出いただいております。

2011年5月には本ガイドラインを一部改訂し、対象を『部品・原材料等』から『部品・用品・原材料・副資材』として明確化、さらに『梱包材・機械・設備』を加えて適用範囲を拡大しました。スズキ製品に加え、部品等を調達する際の梱包、生産・開発の機械・設備においても、環境やヒトに配慮したグリーン調達活動を進めてまいります。

また、日本の国内法である化学物質の審査及び製造等の規制等に関する法律(化審法)や労働安全衛生法で使用禁止物質に規定されていないが、GADSL※に記載のない物質は「スズキ管理化学物質リスト」に追加、海外のお取引先様が日本の法律で規定される使用禁止物質について把握できるようにしました。

その他、「欧州ELV指令」や「欧州化学物質管理法規(REACH)」等の従来規制はもちろん、今後制定の様々な環境関連法規についても、お取引先様とともに遵守に努めてまいります。

※GADSL:Global Automobile Declarable Substance List

※グリーン調達ガイドライン：<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/green/guideline/index.html>

▶ 新規購入物質

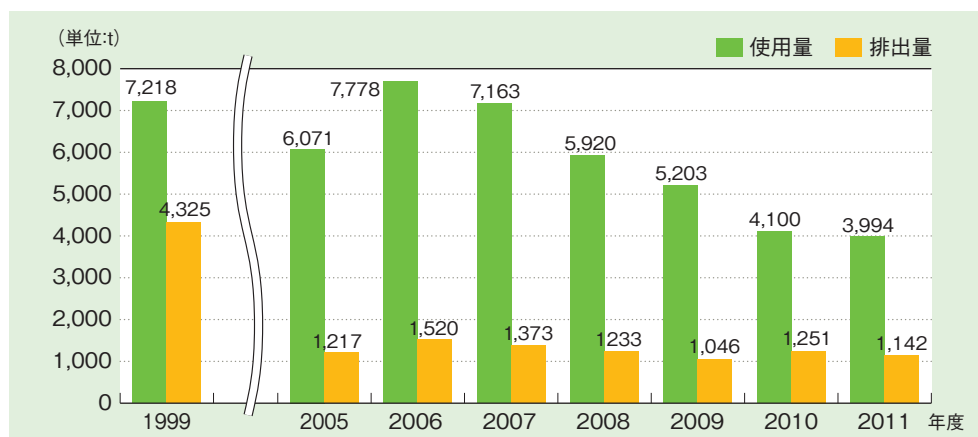
塗料、油脂、洗浄剤等の原材料を新規に調達する必要がある場合は、その含有化学物質の有害性、使用量、使用方法及び保管方法等について、環境管理部門が審議して調達可否を決定します。この際に得られた物質のデータはPRTRのデータとして管理し、その後の使用量削減に向けての取り組み対象とします。また、原材料のMSDS※は、最新情報を維持するよう管理しています。

※MSDS(化学物質安全データシート:Material Safety Data Sheet):化学物質の名称、物理化学的性質、危険有害性(ハザード)、取り扱い上の注意等についての情報を記載したシート。

▶ PRTR(環境汚染物質排出移動登録)対象物質

環境負荷低減のため、PRTR対象物質の排出量削減に取り組んでいます。塗料及び洗浄シンナー中のPRTR物質の削減等を実施し、2011年度の年間排出量は、1,142tでした。

PRTR対象物質の使用量と排出量



▶ VOC(揮発性有機化合物)

VOCは主に塗装工程で使用する溶剤です。スズキは塗装工程で使用するVOC排出量の削減に取り組み、2011年度の四輪車ボディ・バンパー塗装及び二輪車塗装からの排出量は44.9g/m²、前年より2.1g/m²削減しました。2011年度の取り組みとして、洗浄溶剤の使用量削減、バンパー用塗料をVOCの少ないハインリッドタイプへの変更及び塗料が無駄なく製品に付着する塗装方法の改善を行いました。今後も継続して塗装方法の改善等を進め、VOC排出量の削減に努めます。



▶ 土壌・地下水に関する取り組み

1999年1月に高塚工場敷地内で、有機塩素化合物(トリクロロエチレン、シス-1,2-ジクロロエチレン)による地下水汚染が判明して以降、地下水の浄化と敷地境界での測定を継続しています。

▶ 汚水の流出防止活動

スズキは、社内の分析部門において、スズキ各事業所および関連会社の工場排水・地下水・工程水・工業用水の測定を定期的に行い、汚水が流出しないように、水質管理および維持に努めています。また、水質以外に土壌成分調査や産業廃棄物の試験も実施しています。

万が一、水質または土壌に異常が発生した場合は、関連部門に連絡し、直ちに適切な対応がとれる体制が構築されています。



分析作業風景

▶ PCB(Polychlorinated Biphenyl: ポリ塩化ビフェニル)の管理

2001年7月に施行された「PCB廃棄物の適正な処理の促進に関する特別措置法」に基づき、PCBを適正保管すると共に保管状況等の届出を実施しています。

2011年度より処分を開始し、2012年3月現在、PCB(ポリ塩化ビフェニル)を含むトランス、コンデンサ、安定器について、5工場で計1,589台保管しています。

社会への 取り組み

スズキと暮らす、すべての人のために



スズキにとってのCSRは、「コンプライアンス」を基礎として、お客様、お取引先様、従業員、株主・投資家の皆様、地域社会等の各ステークホルダーの信頼を得て、良好な関係を築いていくことです。ここでは、スズキの各ステークホルダーに対する取り組み例をご紹介します。

➡ お客様とともに	63
➡ お取引先様とともに	70
➡ スズキの財団活動等	71
➡ 従業員とともに	74
➡ 株主・投資家の皆様とともに	79
➡ 地域社会とともに	84

お客様とともに

スズキでは、常にお客様の声に耳を傾け、お客様の立場に立ったものの考え方をすることにより、お客様から信頼されご支持いただける商品の開発、サービスの提供に努めてきました。スズキは、これからもこの努力を惜しむことなく、お客様のご期待に応えていきます。

01 お客様とともに お客様相談室

スズキお客様相談室には、年間12万件(2011年度実績)を超えるお客様からの声が寄せられています。

お客様とスズキが直接つながる窓口として、これらの様々なお申し出に対し、お客様の立場に立った迅速で的確、丁寧な対応を心がけ、お客様にご満足いただける相談室を目指して、日々CSの向上に努めています。

▶対応品質の向上

スマートフォンと連携するカーナビ、アイドリングストップやCVTなどの低燃費技術をはじめ、自動車の構造はますます複雑化しています。スズキお客様相談室では、こうした先進機構はもとより、初めて車を運転されるお客様の初歩的なご質問まで、多様なお申し出に対し、わかりやすい説明を心がけて対応に努めています。また、迅速・的確な対応をさせていただくため、お客様サポート支援システムなどのツール整備を図るほか、製品のご購入やメンテナンス等、当地での対応が必要なご用件には、全国のスズキ・ネットワークと連携して、適切にサポートを実施しています。

▶利便性の向上

お客様からの多くのお申し出に対してスムーズに対応させていただくため、一般加入電話・携帯電話からのフリーダイヤル受付や、インターネットからの受付等、多様なメディア環境を整備するとともに、休日受付の実施等、利用しやすいお客様相談室を目指してアクセスの利便性を図っています。

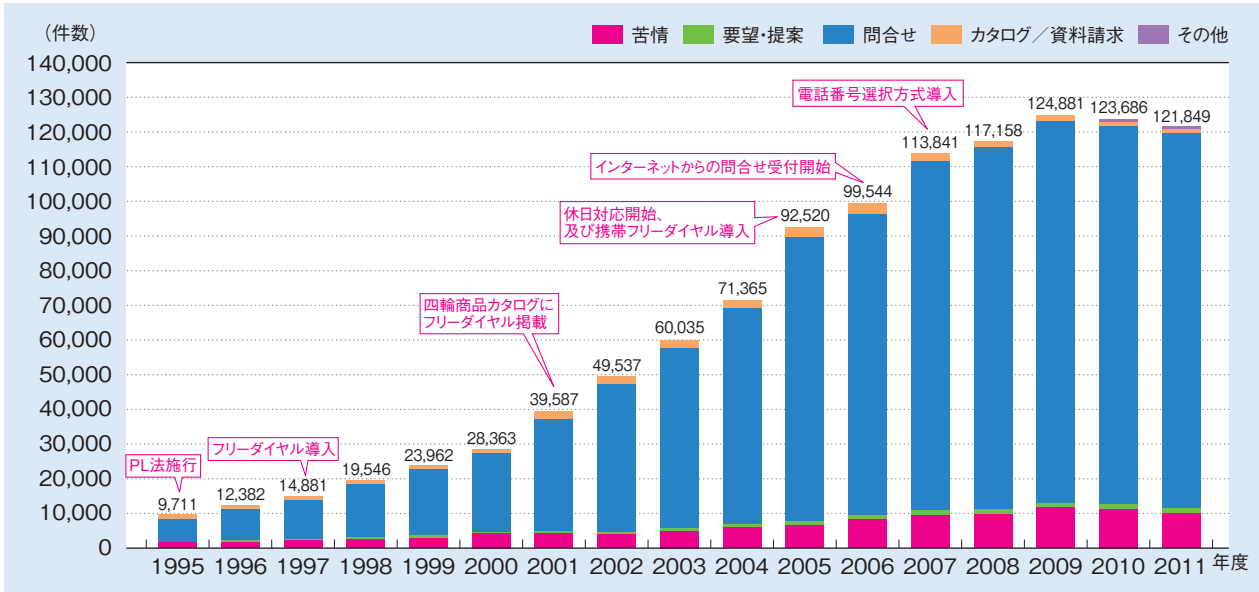
▶製品・サービス品質の向上

“お客様からいただいた貴重な声は、品質やサービスを向上させるための大切な宝物”と捉え、お申し出を社内各部門に伝えて、商品開発、製造、品質、販売及びアフターサービス等の改善や向上につなげています。これらの貴重な情報は、データを一元管理するシステムによって効率的に管理し、個人情報の保護に配慮した上で社内イントラネットに掲載するほか、情報の重要度に応じて即時に社内展開する体制作りも行っています。また、直接的なご意見、ご要望だけでなく、集められた情報を精査することにより、お客様の潜在的な要望を抽出してまとめ、担当部門に情報提供する場合もあります。

スズキお客様相談室は、今後も皆様がより利用しやすく、安心して信頼のできる「お客様相談室」を目指し、常に業務の改善に努力して参ります。



お客様相談室受付件数の推移



02 お客様とともに CS (Customer Satisfaction) 活動

カスタマー サティスファクション

▶ ファンネット宣言のスタート

一人でも多くのお客様にスズキのファンになっていただく為に、国内四輪代理店では、2008年からファンネット宣言を立ち上げました。これは、常にお客様と接して仕事をしている代理店スタッフがお客様の為に何をすべきかを自ら考え、行動に移す活動のことです。各拠点では選抜された推進委員が中心となり、定期的にファンネットミーティングを開催しています。

具体的活動の例を挙げると、ハード面においてはお客様によりわかりやすく商品を知っていただくために「大型モニターシステム」を使っていることや、ソフト面では日頃の挨拶や電話対応に始まり、各種イベント等、常にお客様の立場に立った対応の向上に努めています。システム面では「顧客情報システム」を活用し、アフターサービスでもご満足頂き、お客様とより強い絆をつくれるよう取り組んでいます。

また、お客様に対して私たちが行うこと、つまり行動理念をショールームのお客様から見えるところに貼り出しています。この行動理念は全国のファンネット推進委員が「お客様との絆づくりに対する思い」というテーマで意見を出し合い、それを基に作成したものです。



スズキ販売店経営研修生制度

スズキでは、全国のスズキ販売店様に対して様々な支援を行い、地域に密着したネットワークの構築を目指しています。なかでも、1979年よりスタートした「スズキ販売店経営研修生制度」は、スズキ販売店様の後継者の方にスズキ代理店(スズキ販売会社)の従業員として一定期間従事していただくことで、営業・整備に関する知識、技術の研鑽と各種資格取得を支援するもので、スズキグループの信頼関係とお客様の信頼にお応えできる質の高いサービスの確立に貢献しています。



03

お客様とともに 電動車両

スズキは、身体に障害のある方や高齢者が目的や使用状況に合わせて選択しやすいように電動車いすや福祉車両のラインナップを充実させています。今後も、利用者や使用状況等を考慮した新規車両の開発を積極的に進めることで、社会に貢献していきます。

▶ 電動車いす※1

スズキは身体障害者及び高齢者の方々の足として、1974年以来「電動車いす」を提供しています。

※1 電動車いす(セニアカー、モーターチェア)は道路交通法上、「歩行者」扱いになっており、運転免許は不要です。

セニアカー

自操用ハンドル形の電動車いすで、1985年に販売開始しました。高齢者等が気軽に外出できるように作られた電動車いすで、時速2～6kmで速度の調整が可能です。

タウンカート

公共施設への乗り入れやマンション内での移動、ショッピング等、市街地や都市部での使用に配慮したコンパクトタイプのセニアカーであるタウンカートを、2005年に販売開始しました。速度調節が時速1～6kmの範囲で可能で、1.1mの旋回半径で小回りがききます。また、東海道・山陽・九州新幹線N700系で東京～鹿児島中央間乗車可能です。(一定条件の事前の手続きが必要です。)

モーターチェア

自操用標準形の電動車いすで、1974年に販売開始しました。この電動車いすは身体障害者用として開発したもので、方向や速度を操作レバー(ジョイスティック)で操作し、後二輪直接駆動方式によりその場での旋回を可能にしています。屋内外で利用でき、利用者の行動範囲を広げます。

トピックス

TOPICS

スズキセニアカーはハンドル形電動車いすの安全性・利便性に配慮した新基準、日本工業規格JIS T 9208:2009を取得しており、この規格ではユーザーが利用形態に応じた適切な製品の選択・利用ができるように、その性能に応じて星(★)数を3段階で表示しています。スズキセニアカー「ET4D」と「ET4E」は、「旋回安定性」と「段差乗越性」で星3つを、「回転性能」で星1つの表示認可を取得し、また都市型セニアカー「タウンカート」は、これらの全ての項目で星3つの表示認可を取得しています。

お客様とともに／03 電動車いす、04 福祉車両(ウィズシリーズ)

●安全運転講習会“事故防止に向けて”

スズキは電動車いすを「より安全に楽しく」ご利用いただくため、購入を検討されている方を対象に、電動車いす専任販売員を配置しての対面販売並びに実車を使った取り扱い指導を実施し、製品の取り扱い方法について理解を深めていただくよう取り組んでいます。更にご購入いただいた後も地域警察や交通安全協会等と協力し「スズキ電動車いす安全運転講習会」を実施するとともに安全運転指導員の育成にも取り組んでいます。講習会では講義と実技講習によって受講者の交通安全意識の向上を図り、交通事故等の防止に努めています。



●電動車いす安全普及協会での活動

電動車いす安全普及協会(電安協)とは、日々の生活において、身体障害者及び高齢者の方々に電動車いすを正しく安全にご利用いただくために、メーカーや販売会社等が発足させた団体のことです。身体障害者及び高齢者の方々の電動車いすの安全かつ健全な利用を推進することによりその普及を図り、道路交通の安全に寄与することを目的としています。スズキは、電安協の会員として、そして、電安協の事務局として、安全のための普及活動をはじめ、調査研究や関係官庁・関係団体との連携等を通じて、電動車いすを安心して利用できる社会づくりをサポートしています。

●電動車いす安全指導表彰制度について

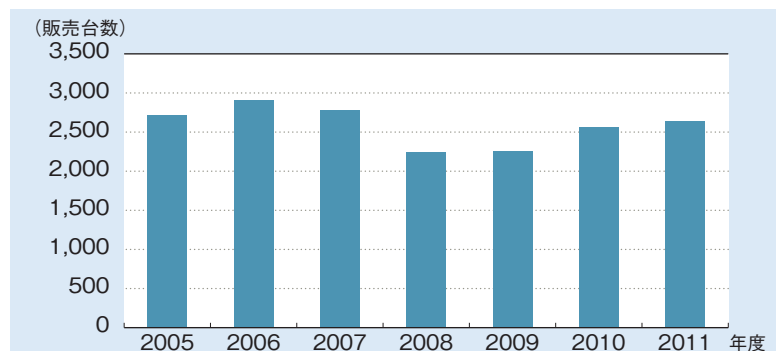
電動車いす安全指導表彰制度とは、電動車いすの安全利用方法等について、交通安全教育、広報啓発活動を促進し、電動車いすが関係する交通事故を防止するための活動を積極的に実施している電動車いす関係者を警察庁交通局が表彰する制度です。スズキは、電動車いす安全普及協会(電安協)の事務局として、電動車いす安全指導表彰制度を積極的に推進しています。

04 お客様とともに 福祉車両(ウィズシリーズ)

スズキは身体障害者及び高齢者の方々が容易に四輪乗用車に乗降できるように設計した福祉車両(ウィズシリーズ)を1996年から提供しています。

現在は「車いす移動車」、「昇降シート車」の2タイプ4車種を提供しています。目的や使用環境に合わせて選択しやすいように充実を図っています。

ウィズシリーズ販売台数



▶車いす移動車

要介助者が車両後部から車いすに座った状態で乗降できる車両です。低床設計のため、介助者は容易に要介助者を乗降させることができます。この車両には手動車いすや電動車いすを載せることができ、スズキはワゴンRとエブリイワゴン、エブリイに設定しています。



▶昇降シート車

リモコンで要介助者のシートを上昇、回転、降下させることができる車両です。要介助者が乗降する際、シートを乗降しやすい位置まで動かせるため、介助者の負担が軽減します。スズキはワゴンRに昇降シート車を設定しています。

※2012年8月現在

お客様とともに／05 安全への取り組み

05 お客様とともに 安全への取り組み

スズキは、歩行者、自転車、二輪車、四輪車等、すべての人がお互いに安全なモビリティ社会で暮らせるよう、「安全技術の取り組み」を最重要課題と考え、積極的に安全性を向上させています。

スズキでは、事故をおこさないためのアクティブセーフティ技術（ABS（アンチロックブレーキシステム）、ESP[®]（エレクトロニクススタビリティプログラム）、ブレーキアシスト、衝突被害軽減ブレーキ等）、万一事故が発生した場合の被害を最小限にするためのパッシブセーフティ技術（TECT—軽量衝撃吸収ボディー、歩行者傷害軽減ボディー、SRSエアバッグ、頭部衝撃軽減インテリア等）、地域、社会の一員として交通安全活動、安全運転励行の普及活動等へ積極的に取り組んでいます。

※ESPはDaimler AGの登録商標です。



エアバッグ膨張イメージ写真



ニーエアバッグ

▶ 衝突被害軽減ブレーキ（プリクラッシュセーフティシステム（PRECRS））

先行車との距離を天候に影響されにくいミリ波レーダーで測定。衝突の可能性があると判断した場合、マルチインフォメーションディスプレイへの表示と警報ブザーによりドライバーに注意を促します。さらに、衝突の可能性が高まった際、ブレーキを踏むと、プリクラッシュブレーキアシストが作動し、制動力を増強。そして衝突が避けられないと判断すると、自動的にプリクラッシュブレーキが作動。

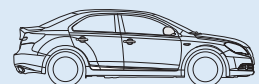
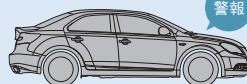
衝突速度を低減するとともに、プリクラッシュシートベルト（運転席・助手席）が作動し、衝突前にシートベルトを自動で巻き取り※、プリテンショナーの効果を高めることでダメージを軽減させるシステムです。キザシの2WD車にメーカーオプションとして設定しています。



プリクラッシュセーフティシステム作動イメージ

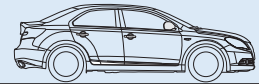
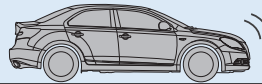
1 衝突の可能性があると判断

ドライバーへ警報ブザーなどで警告します。



2 衝突の可能性が高いと判断

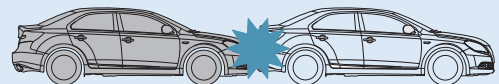
ドライバーがブレーキを踏むと、プリクラッシュブレーキアシストが作動し、制動力を増強。



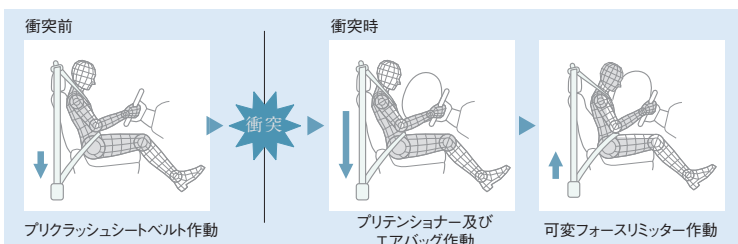
3 衝突が不可避と判断

プリクラッシュブレーキが自動的に作動し、衝突速度を低減。同時にプリクラッシュシートベルトが作動し、前席乗員を拘束。

追突時の速度を低減し被害を軽減



フロントシートベルト作動イメージ



※ブレーキの踏み込み速度から緊急ブレーキと判断した場合にも、運転席・助手席シートベルトを自動で巻き取ります。

●プリクラッシュセーフティシステムは車両を安全に停止させたり、衝突を完全に回避するものではありません。先行車の検知や衝突時のダメージ軽減には限界がありますので安全運転を心がけてください。

●プリクラッシュセーフティシステムは、PRECRS OFFスイッチを押さないかぎり常に作動するように設定されています。OFFスイッチを押すと、メーター内にPRECRS表示が点滅して、OFF状態を知らせます。OFF状態でも、マルチインフォメーションディスプレイ表示、警報ブザー、緊急ブレーキ時に運転席・助手席のシートベルトを自動で巻き取る機能は作動します。

06 お客様とともに 二輪車における取り組み

▶二輪車業界団体との協力による安全と防犯への取り組み

(社)全国二輪車安全普及協会に参画し、二輪車安全運転推進委員会と協力して、「二輪車安全運転実技講習会」等への指導員派遣や、「グッドライダーミーティング」等安全運転講習会の開催に努めています。また、二輪車の盗難防止を目的に実施している「グッドライダー防犯登録」の普及推進にも協力しています。

(財)全日本交通安全協会主催の「二輪車安全運転特別指導員育成講習会」や「中央研修会」にも専門員を派遣し、指導員の育成・グッドライダー防犯登録の普及推進に協力するとともに、毎年行われている同協会主催の「二輪車安全運転大会」には、競技用車両の提供や審判員の派遣を行い、広く二輪車の安全啓発活動に取り組んでいます。

8月19日は「バイクの日」として、(社)日本自動車工業会等の業界団体と協力し、バイクの楽しさと交通安全をPRするイベントの開催等を行っています。



▶ABS体験試乗会

スズキでは二輪車ABSの普及活動として、全国の指定自動車教習所等と協力し「ABS体験試乗会」の開催を行っています。2011年には、60会場で約1,800人以上のお客様に、ABSの作動体験試乗をしていただきました。

2012年も引き続き「ABS体験試乗会」を全国で開催し、二輪車ABSの普及促進を続けて参ります。



▶「スズキ セーフティスクール」の開催

2008年よりスズキの二輪車を購入された一般のお客様を対象に、竜洋コース内二輪車教習所にて、手軽に楽しく安全運転が学べる「スズキセーフティスクール」を開催しています。対象は、運転に自信のないビギナーや久々にバイクに乗るリターンライダーから、運転には自信があるが再度、基本や新交通ルール・マナーを学びたいというベテランライダーまで、幅広く受け入れています。

「走る、曲がる、止まる」といった基本カリキュラムから、「危険予測」・「ABS体験走行」まで、セットで楽しみながら体験できる講習会として、年4回開催しています。



お客様とともに／06 二輪車における取り組み

▶「バイクのふるさと浜松」への協力

国内オートバイ産業発祥の地である浜松から全国へ、その情報や文化、魅力の発信を行う「バイクのふるさと浜松」。毎年1万5千人以上が参加する一大イベントとなり、2012年は10周年を迎えます。

スズキではこのイベントに協力することで、二輪車に憧れ、ものづくりを担う次世代の人材育成や、ツーリング企画、観光産業を通じた、二輪車愛好家を集う街づくりに貢献しています。



▶社内安全運転講習会

二輪車を製造・販売しているメーカーとして、新入社員や二輪通勤者、関連会社、代理店の従業員等を対象に「二輪車安全運転講習会」を、毎年定期的に開催しています。

2011年度は新入社員、二輪通勤者、代理店社員等を対象に10回の二輪車安全運転講習会を実施しました。

今後も継続的に開催することにより、安全運転意識と基本操作の向上、交通ルールの遵守、マナーの向上を目的に、二輪車メーカーの社員として、他のライダーの模範となるような交通安全教育を実施し、交通マナーの向上を指導してまいります。



▶「サンデーSRF in 竜洋」オフロード講習会の開催

オフロードモータースポーツの社会的普及と根おこし活動として、スズキのコンペティションモデルRMシリーズをご購入頂いた初心者からベテランまで幅広いモトクロスユーザーを対象に、毎年竜洋オフロードコースを利用して、テクニカルスクールを開催しています。国際A級ライダーをインストラクターに招き、マンツーマンで手ほどきが受けられる充実した内容となっています。

2011年は、4回の開催で177名のお客様に受講していただきました。

これまで多くのお客様に参加していただき、モトクロスの基本テクニックを習得していただきました。今後も継続して開催していきます。

※SRF(スズキライディング・フォーラム)は、ライディングテクニックからメンタルトレーニングまで、オフロードテクニックのレベルアップを目指すことで、スズキコンペティションモデルを安全に正しく扱って頂き、スズキモータースポーツユーザーの育成と、オフロードモータースポーツの普及を目的に活動するクラブ組織です。

お取引先様とともに

スズキは、「消費者の立場になって価値ある製品を作ろう」を社是の第一に掲げ、社会貢献を目指しています。この「価値ある製品づくり」において、お取引先様と対等な立場で相互に協力し、ともに繁栄できる関係を構築することが購買部門の役割と考えています。そのお取引先様は、品質・コスト・納期・技術・危機管理・過去の実績の6つの原則に基づき、公平公正な手続きにより選定されます。また、企業規模及び取引実績の有無、国や地域を問わず、あらゆる企業に対して取引参入機会の門戸を広く開放しています。

01 お取引先様とともに 継続的な取引

スズキは、パートナーであるお取引先様と信頼関係を構築することで、継続的な取引関係の確立を目指しています。このためには、相互のコミュニケーションが最重要と考え、トップからミドルマネジメントクラスの意見交換はもとより、実務担当者クラスの方々とのコミュニケーションの促進を図っています。

02 お取引先様とともに グローバル購買活動

スズキは、世界中の生産拠点と連携し、グローバルな購買活動を加速させてゆきます。従来、主に各生産拠点ごとで進めてきた活動を、グローバルな最適購買に主軸を移し、世界中から競争力のある価格で部品を購買します。これはスズキにとってのメリットだけではなく、パートナーのお取引先様にとっても「量」を背景とした安定取引や、技術的な蓄積等の様々なメリットが生じ、これらを共有することで、さらなる信頼関係の構築に繋がります。

03 お取引先様とともに 事業継続計画の取り組み

スズキでは、各事業所の耐震補強工事の他、事業継続計画(BCP:Business Continuity Plan)を作成しています。また、地震、津波など大規模災害への備えは、地域社会やお取引先様、お客様への責任であると認識しております。大きな被害が予想される地域のお取引先様に対しては、耐震をはじめとする防災対策を推奨し、万一被災された場合の速やかな復旧のために、お取引先様とともに取り組んでいます。

スズキの財団活動等

01 スズキの財団活動等 公益財団法人スズキ財団

スズキは、1980年より公益財団法人スズキ財団を通じて、研究者の科学技術研究に対する助成活動を行っています。

理念

今日、小型自動車産業は、エネルギー、地球温暖化などの問題が深刻化する中で、省エネルギー、環境負荷低減の自動車の要請など時代の期待に応えるべく、更なる飛躍の時期を迎えようとしています。我々はこのような状況の中で、小型自動車産業が国民のニーズに機敏に対応すべく、さらに一層の努力を続けなければならない必要があると考えております。そのためには関連機械工業のより一層の高度な発展と、優秀な技術者の確保が何よりも大切でありますので、小型自動車に関連した機械工業の技術開発に関する援助・助成と、これらの分野に携わろうと意欲を燃やす若い人々に対する奨励援助を行うため、スズキ財団は、経済産業省ならびに各方面のご指導とご協力により設立され、活動を続けております。(スズキ財団は、1980年にスズキ(株)の創立60周年の記念事業として、関連企業とともに基金を寄託して設立され、平成23年4月1日、公益財団法人スズキ財団として新たなスタートを切ることとなりました。)

▶ 財団の活動

● 基礎的・独創的研究に対する助成

環境や情報、制御、材料、医療関連等の技術に関する基礎的・独創的研究に対し、社会発展の基礎を築く研究に助成を行います。これまでに全国の大学・高専・研究機関の研究者821人に、11億2232万円(2012年4月1日現在)の研究助成を行い、科学技術の基礎研究発展に貢献しています。

● 課題提案型研究に対する助成

地球環境の保全やエネルギー資源節約等、早急に取り組みなければならない課題に対し、研究者が知恵を集結し解決を目指す研究テーマに助成を行います。平成15年度より助成を開始し、これまでに「軽・小型車用排気ガス浄化システムの開発」等の13件の研究に対し、1億361万円(2012年4月1日現在)の助成を行っています。

● 研究成果普及助成及び研究者海外研修助成

科学技術分野の基礎的・独創的研究成果の更なる充実・発展を目的として、国内外で行われるシンポジウム・会議等の開催、或いは海外で開催されるシンポジウム・会議への出席等にかかる経費の一部を助成しています。これまでに358件、1億2836万円(2012年4月1日現在)の助成を行っています。

● 海外からの研究留学生に対する助成

静岡大学とハンガリーのブダペスト工科経済大学の2大学間研究者交流協定に基づき、2大学とスズキ財団がタイアップして、平成11年度から行っている事業です。これまでにブダペスト工科経済大学から10人の研究者が研究留学を行いました。その中には国際共同研究開発として進められたものもあります。

● インターアカデミアへの支援

ヨーロッパの8大学と静岡大学が、国際交流活動を行うために、学生と教職員の研究発表を中心にソーシャルプログラムを用いた国際会議(インターアカデミア)を行っています。スズキ財団はそうした活動にも積極的な支援しています。



●助成件数と助成金額

- ・2011年度助成件数：58件（2012年4月1日までの累計：1,202件）
- ・2011年度助成金額：4,790万円（2012年4月1日までの累計：13億7596万円）

●公益信託進化学振興木村資生(もとお)基金への支援

病気の原因を解明し健康保持に努めて、楽しく豊かな生活をおくることは、人々の願いでもあります。進化学の研究部門でノーベル賞候補にまでなった、故木村資生博士の研究業績をたたえて、2004年12月、スズキの基金寄附によって「公益信託進化学振興木村資生基金」が設立されました。この基金では、遺伝学分野の研究を行い、大きな研究功績を残された方の顕彰を行っています。

02 スズキの財団活動等

公益財団法人スズキ教育文化財団

スズキ教育文化財団は、2000年にスズキの創立80周年の記念事業として、スズキグループ企業が基金の全額を寄託して設立した公益法人です。

本財団は、静岡県内の高校生及び静岡県内の高等学校を卒業した大学生で経済的な理由で学業に専念できない方や静岡県内の大学に在学する学生で向学心がある方に奨学援助を行い、併せて児童及び生徒のスポーツ及び学習活動並びに外国人学校等に対する支援を行い、もって青少年の健全育成及び国際交流に寄与することを目的としています。

- ・総資産：19億9,822万円
- ・奨学援助総額(2012年4月1日までの累計)：1億8,206万円
- ・奨学金給付(2011年度)：69件(2,136万円)
- ・外国人学校支援(2011年度)：1件(1,500万円)
- ・静岡文化芸術大学スズキ奨学金への補助(2011年度)：(180万円)



奨学生認定証の授与式

03 スズキの財団活動等

日系人学校「ムンド・デ・アレグリア学校」に経営支援

学校法人「ムンド・デ・アレグリア学校」(浜松市西区雄踏町)は、南米系日系人の子供たちの学校です。言葉の問題から日本の学校に行っても授業内容を理解できず、また経済的な問題から外国人学校には通うことができず、結果として家庭に閉じこもっていた子供たちに「学ぶ喜び」を知ってもらい、日本の社会に適應できる人材に育てて欲しいとの思いから設立された学校です。

同校は、2003年2月に個人資金により開設されましたが、学校運営を個人で行うのは限界があり、永續できるようスズキが支援することを決め、地元浜松の産業界に呼びかけました。支援の輪は約60社に及びました。2005年8月には、全国で初めての南米系外国人の学校法人となり、県と市からの助成金を受けることができるようになりました。地道な活動が少しずつ評価され、支援者、協力者が増えてきています。同校の役員(設立発起人、理事、監事、評議員)には地元産業界からも多数参画しています。現在は生徒数が200人を超えました。

国際都市を標榜する浜松市から、立派な日系人2世3世が誕生してほしいと願っています。



04 スズキの財団活動等 大学でスズキ寄附講座・冠講座を開講

▶ 地元の学生にスズキのものづくりを紹介

地元の大学へ、スズキから講師を派遣し、人材の育成及び研究の活性化等を行う「スズキ寄附講座」や学生に産業界の現状を紹介する「スズキ冠講座」を開講しています。

● 寄附講座

スズキは、静岡大学(工学部)において2003年度から、研究者育成及び学術振興・社会貢献等を目的として、自動車の様々な要素技術研究に取り組む寄附講座を開講しています。

- ・2011年度の研究テーマ：脱レアメタルを目的とした新規触媒材料の創製
燃費向上を目的としたエンジン部品の摩擦特性改善

・講師：スズキから従業員1名を特任准教授として派遣

・期間：2003年4月から2012年3月までの9年間

なお、スズキは2005年11月16日に、静岡大学との間に、科学技術・学術研究の振興と研究成果の社会活用、人材育成の推進等を図ることを目的として協定書を締結しました(「スズキ株式会社と国立大学法人静岡大学との間の教育研究連携の推進に関する協定書」)。



● 冠講座

静岡産業大学・浜松大学の2校において、学生に産業界の現状や問題への取り組み方を紹介する冠講座を開講しています。

・テーマ：2011年度 グローバル企業を目指すスズキの取り組み

・講師：テーマに応じ、各職場から大学に派遣

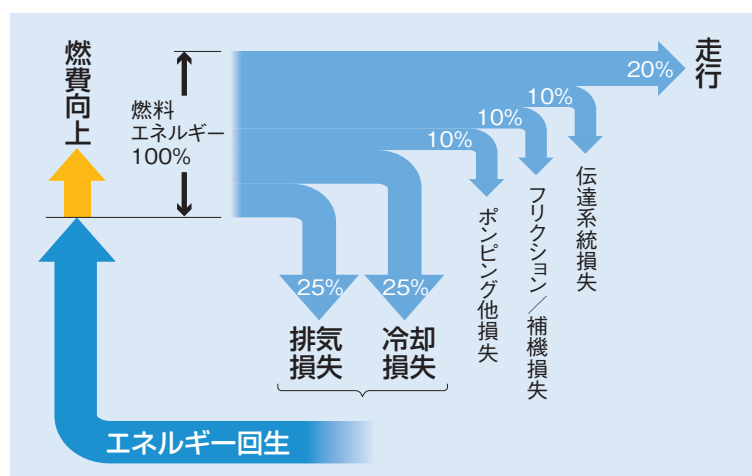
・講義回数：1回90分授業を毎年15回で1講座としています

トピックス

TOPICS

2012年4月からは、講座名を「先進車両エネルギー工学」へ刷新し、スズキから新たに2名の特任教員を派遣しました。新講座では地球温暖化抑止を目的とし、内燃機関からの廃熱を有効利用することで自動車の燃費向上・CO₂排出量削減を行う技術の研究を3カ年計画で行っています。

現在の内燃機関では燃料エネルギーの約20%程度のみ走行エネルギーに変換されますが、約50%は熱エネルギーとして大気に捨てられています。これを回生することで燃費向上・CO₂排出量削減を達成します。



従業員とともに

スズキでは、「価値ある製品」を作るという目的に向かって、従業員がお互いに協力し合い、一丸となって清新な会社を作るため、上下左右自由に意見を交換し合うコミュニケーションが、企業活動の基盤であると考えています。

従業員とのかかわりにおいては、スズキが過去にこだわらず未来への挑戦を続け、誠実にものごとに当たる集団となるために、以下の項目に重点を置いて制度・環境づくりに取り組んでいます。

- ① 従業員が安全でかつ健康に働ける健全な職場づくり
- ② 高い目標に挑戦する人材を評価・支援する制度づくり
- ③ 良好で安定した労使関係づくり

01 従業員とともに 安全・衛生及び交通安全に対する取り組み

▶安全・衛生

スズキでは、安全基本理念を掲げて安全衛生管理活動を推進しています。

安全基本理念

・安全はすべてに優先する ・労災はすべて防ぐことができる ・安全はみんなの責任である

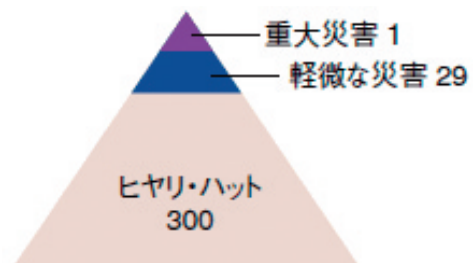
災害が発生した場合、たとえ軽微なケガであっても、全件を社内に報告回覧(横展開)し、再発防止と類似災害の防止に努めています。危険を危険と感じる安全意識の高揚教育、無理のない安全作業標準への見直し、職場の危険要因の洗い出し・改善を更に進めていきます。

「1件の重大災害が発生した場合、その背景には29件の軽微な災害、更にその背後には300件のヒヤリ・ハット※1がある」※2といわれており、災害を未然に防ぐためには、ヒヤリ・ハットを根絶する取り組みを行う必要があります。

そのため、スズキではヒヤリ・ハット事例のリスクアセスメントを2001年から導入し、ヒヤリ・ハットの対策・改善に取り組んでいます。

※1 ヒヤリ・ハットとは、作業中に一歩間違えばケガをしたかもしれない失敗、換言すれば、「ヒヤリ」とした、「ハッ」とした経験を言います。
※2 ハインリッヒの法則

ハインリッヒの法則(1:29:300)



▶健康管理

疾病の早期発見・早期治療を目的に、1995年4月から40歳以上の従業員に対し、人間ドックと歯科健診を義務付けています。更に、受診後のフォローとして、健康教室の開催、栄養指導等も定期的を実施しています。

また、近年増加傾向にあるストレスやメンタルヘルス対策として、以下の取り組みを実施しています。

- 従業員が有効なセルフケアを行えるよう、社内イントラネットや講習会を利用した従業員へのメンタルヘルス等の健康情報提供
- 各職場のケア促進を図るため、主に管理職を対象に産業医や保健師・看護師によるメンタルヘルスラインケア講習会を開催
- 従業員が気軽に相談できるよう、社内医務室に精神科医や臨床心理士による「心の相談室」を開設

▶交通安全

一人ひとりが四輪車・二輪車メーカーの従業員として自覚を持ち、社会の規範となる運転を心掛けるよう、業務上や通勤途上の交通事故のみならず、私用での運転についても交通事故防止を図るため、以下の取り組みを積極的に実施しています。

- 通勤経路ヒヤリマップの作成
- 小グループでの交通ヒヤリ・ハット、危険予知訓練活動
- 公道のみならず構内交通ルールの指導、徹底
- 所轄警察署による交通安全教育
- 運転シミュレーター、運転適性検査による個別指導
- 長期連休前の交通安全呼びかけ

02

従業員とともに キャリアアップのための取り組み

スズキは、自己を向上させること(＝キャリアアップ)こそが、働きがいの源泉だと考えています。そこでスズキは、すべての従業員がその適性や能力に応じてキャリアアップが図れるよう、様々な取り組みを行っています。スズキは高い目標を設定し挑戦する人材を育成し、支援します。

▶目標チャレンジ制度

スズキは、達成可能な目標の実現を重ねることにより、より困難な目標へ挑戦することこそが自己を向上させる道だと考えます。スズキでは、高い目標を掲げ、それにチャレンジする仕組みとして目標チャレンジ制度を導入しています。半期ごとに本人と上司が話し合うことにより、次の効果が現れています。

- 努力目標が具体的にすることで本人の仕事への意欲が向上する。
- 上司が本人の目標達成度を適切に評価し、本人の能力開発のための指導育成ポイントを的確に把握できる。

また、スズキの人事制度は、年功のしがらみから脱却した職務重視の人事制度で、スズキの更なる成長を担うプロの人材育成を図るとともに、人事処遇のしきみ仕事を、役割、責任と成果に応じた客観性・納得性の高いものとしています。職務重視の人事制度と目標チャレンジ制度が、従業員のキャリアアップをバックアップしています。

▶自己申告制度

スズキは、従業員の適性を正しく評価し、個々の能力が100%発揮できる組織風土を追求しています。そのため、従業員が自らやりたいと思う仕事でその能力を十分に発揮できるよう支援するしきみとして、異動希望を申告する自己申告制度を実施しています。

03 従業員とともに 安心して働ける快適な職場環境づくり

スズキは、企業活動の担い手である従業員が心身共に充実した状態で意欲と能力を発揮できるための環境づくりに努めています。多様化する働き方に会社として積極的に対応することで、従業員が生き生きと働けるよう、さまざまな支援制度を導入しています。また、快適な職場環境づくりにより、より生産性を高める働き方への意識改革を進めていきます。

▶ 育児短時間勤務制度

小学校入学前の子どもを養育する従業員は、本人の申し出により1日の所定労働時間を短縮した勤務が可能となる制度を導入しています。

この制度を利用する従業員は、原則として所定時間外勤務が免除され、また、社員駐車を会社構内にする事により、就業時間前後の子どもの送迎に対応し易くしています。

幼い子を養育する従業員が多様な働き方を選択できる制度をつくることで、意欲と能力を持った従業員が継続して働ける環境を整えます。更に、育児短時間勤務制度を実施することにより、職場全体で育児支援への意識を高めるとともに、短時間勤務者を支えることができる「つよい職場」づくりを推進していきます。

▶ 育児・介護休職制度

スズキでは、働く意欲・能力がありながら、育児・介護といった自己(家庭)の都合で就労が困難な場合に対して、男女を問わず、育児休職及び介護休職の制度を用意しており、多くの従業員が利用しています。

▶ 再雇用制度

2006年4月の高齢者雇用安定法の改正以前の1991年7月より、スズキは60歳定年後の再雇用制度を導入しています。60歳定年以降も意欲と能力のある従業員への活躍の場を提供しており、現在各職場でその豊富な経験や専門能力が活かされています。

▶ 従業員等相談窓口制度

スズキでは2002年からCSRマネジメント体制の一環として「従業員等相談窓口制度」を全社に展開しています。2007年4月には、利用者の範囲を拡大し、スズキ(株)の従業員だけでなく、実情に即して当社事業所内で業務を行うすべての人(正規、見習、試用の各従業員、派遣社員、アルバイト、パートタイマー、期間社員及び出向社員その他会社の事業所において業務等を遂行する人を含みます。)並びにスズキグループ会社における社員等からの相談等も受け付けています。相談内容はセクハラ・パワハラ等の職場内での迷惑行為についてのものから、業務に関する疑問、悩み事、改善等に至るまでより広い範囲の相談を、メールや電話で気軽にできるようにしています。また、公正性を保つため社外弁護士へ直接相談することもでき、発生した問題を早期に、適切に解決することで快適な職場環境を形成するよう努めています。また、いかなる報告・相談であっても、通報者が不利益を被らないことを保証しています。

これらの制度に加え、食堂や事務棟等に「改善提案箱」を設置し、より一層相談・提案が行いやすく風通しの良い職場づくりを目指しています。

▶ 厚生労働省より次世代育成支援対策法に基づく認定マーク「くるみん」を取得

スズキは、厚生労働省より「次世代育成支援対策推進法」に基づく、子育てサポート企業としての認定を受けました。次世代育成支援対策推進法とは、次代の社会を担う子どもが健やかに生まれ、育成される社会を形成するため、常時雇用101人以上の企業に対し、出産・育児と仕事の両立支援に関する雇用環境の整備等に関する行動計画の策定と届出を義務付けるための法律です。スズキでは、今後も仕事と子育てを両立させ、働きやすい労働環境づくりをさらに進めてまいります。



04 従業員とともに 社内教育システム

スズキでは、会社の不断の発展のため、社示に示された理念に基づき、社内教育システムを通じて従業員の職務遂行能力の向上と、企業を取り巻く環境の変化に対応し得る人材の育成を行っています。

▶ 集合教育(Off the Job Training 略してOff-JT)

集合教育は「職場外教育」とも呼ばれ、社内の教室・研修所等で行う研修や、社外の講習セミナー等をいいます。「階層別教育」※が主体で、職位に応じた業務遂行に必要な基礎的な知識、技術、技能を修得します。

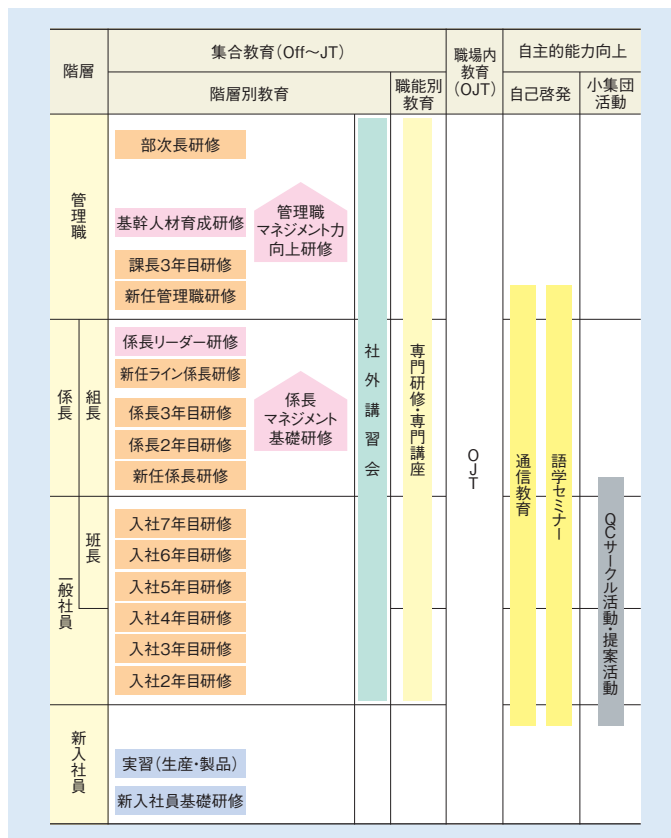
※階層別教育とは、社内職位に応じて組織横断的に実施される研修で、具体的には部・次長研修、課長研修、係長研修、組長研修、班長研修等をいいます。

研修受講人数(スズキグループ全体)

2003年度	17,700人	2008年度	19,000人
2004年度	14,400人	2009年度	17,300人
2005年度	14,500人	2010年度	16,300人
2006年度	15,500人	2011年度	19,600人
2007年度	18,200人		



スズキ社内教育体系図



▶ 職場内教育(On the Job Training 略してOJT)

職場内教育とは、上司・先輩が「日常の仕事」を通して、部下・後輩を指導することをいいます。個々の従業員に合わせた指導ができ、教育内容が業務に直接反映されます。このことから、職場内教育は教育の原点ともいわれ、教育体系の中で最も重要な教育と位置づけられています。各部門で必要な「専門教育」は、主にこの職場内教育で実施しています。

▶ 自主的能力向上

自己啓発

スズキでは、自己の職業能力を積極的に高めていこうとする意欲を持つ人を支援する「通信教育・語学教育の費用援助制度」を設けています。また、高度の知識・技術の修得のために、従業員が社外の各種教育団体が行う講習会に積極的に参加できるように取り組んでいます。

小集団活動

職場の活性化や自己の向上を図るため、職場内のグループによる提案活動等を推進しています。

05 従業員とともに 労使関係

スズキは、スズキ従業員を代表するスズキ労働組合と、「相互信頼」に基づく、良好な労使関係を築いています。

労働組合の目的は、従業員の雇用の安定と働く環境（労働条件）の維持改善にあります。この目的を達成するには、会社の安定的な発展が不可欠です。スズキとスズキ労働組合は、生産活動の成果配分としての給与・賞与・労働時間等に関する交渉では、会社と労働組合という立場の違いから、両者の意見が異なることはありますが、会社を安定的に発展させようとする基本的なベクトルを共有しています。

▶従業員とのコミュニケーション

スズキは、労使間においても、研究開発・設計・製造・販売等、スズキにおける全ての業務に従業員の声が反映されるように、話し合いの場（労使協議）を数多く設けています。

労使協議会では、労働組合の要求事項（給与・賞与・労働時間等）について話し合うのは勿論のこと、毎月定期的に、経営方針、生産計画・勤務時間、福利厚生、安全衛生等、様々な内容を議論し、お客様に喜んでいただける商品をお届けするために会社は何をなすべきか、従業員（労働組合）は何をなすべきかについて、真剣に意見交換を行っています。

▶スズキグループの安定した労使関係構築のために

スズキには、国内外134社のグループ企業（製造会社・非製造会社・販売会社）があります。スズキは、134の企業がそれぞれの国・それぞれの地域で、そこに住む人々・社会・お客様から、信頼される企業であり続けたいと考えています。

スズキは、海外企業の労働組合役員と人事労務担当者をスズキに受け入れ、労使間の信頼関係とコミュニケーションの重要性、公平・公正・透明な人事制度の必要性等について研修をしています。また、スズキは、スズキ労働組合とともに、国内外のグループ企業とのグローバルな人材交流を進めることにより、134社約5万4千人の従業員が創造性豊かに生き活きとして働く闊達な職場風土と、安定した労使関係を構築できるよう、取り組んでいます。

06 従業員とともに 特例子会社「スズキ・サポート」の事業展開

2005年2月に設立した特例子会社「スズキ・サポート」は、事業をスタートして8年目を迎えました。2012年5月末現在で、重度の知的障害者を含めた障害者数は47名となり、指導者と一体となってスズキ本社内事務所、従業員寮、関連施設の清掃業務、社内の文房具管理業務に携わっています。

全員が毎日明るく元気に働く姿は、スズキの従業員からも共感と喜びを持って迎えられています。

スズキでは、スズキ・サポート設立の理念である社会貢献の一環として、障害者の方々が働くことのできる喜びや社会参加によって人間の成長を感じる事ができるよう、今後も積極的に障害者雇用に取り組んでいきます。

【株式会社 スズキ・サポートの概要】

- 1.社 名 株式会社スズキ・サポート
- 2.資 本 金 1千万円
- 3.出 資 者 スズキ株式会社
- 4.所 在 地 静岡県浜松市南区高塚町300
- 5.設 立 2005年2月
- 6.事業内容 清掃業務等
- 7.代 表 者 代表取締役 内田 博康
(スズキ(株)常務役員 管理本部本部長)
- 8.従業員数 63名(うち障害者47名)



株主・投資家の皆様とともに

01 株主・投資家の皆様とともに 企業価値の向上

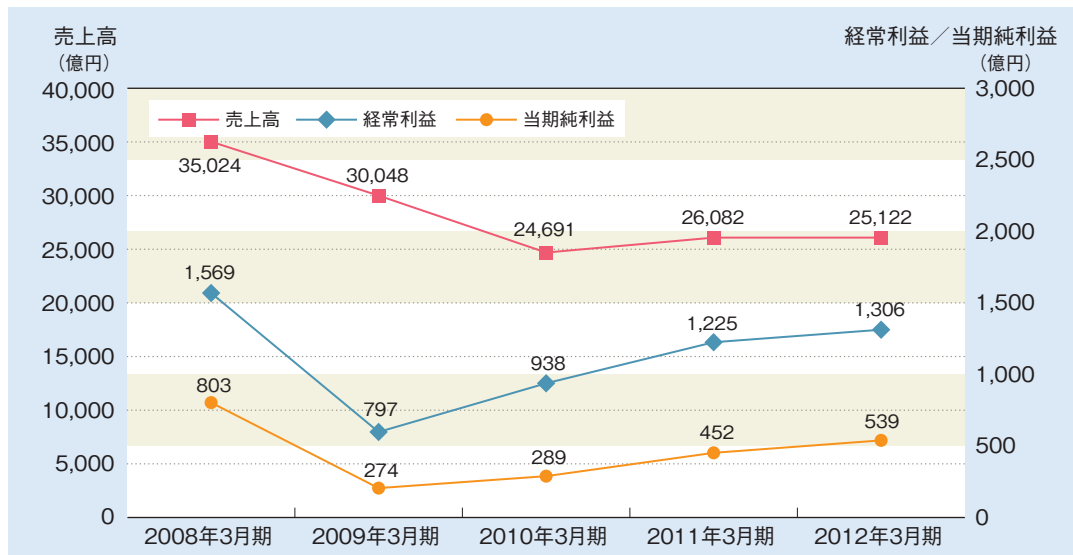
スズキでは、これまでも、株主・投資家の皆様の支持と信頼に応えるため、企業価値の向上に努め、成長戦略を進める中で、基本方針として「生き残るために、我流をすてて、基本に忠実に行動しよう」を掲げ、あらゆる分野での見直しを行い、経営体質の強化に努めてまいりました。

その結果、数年来の欧米市況の悪化や円高急進、国内外の災害等の中でも全体としては安定した経営、着実な回復を進めることが出来ました。

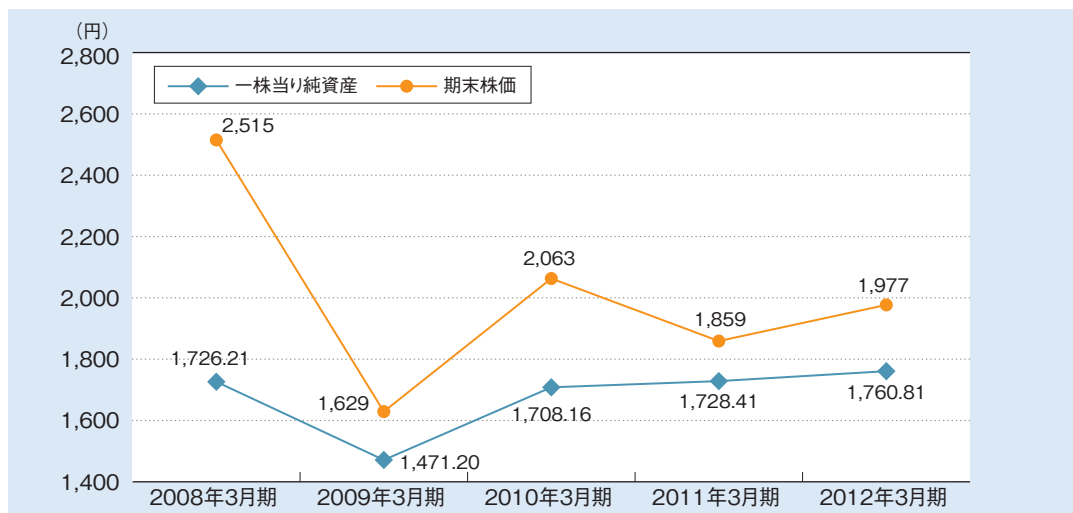
しかしながら、現状は、円高、欧州金融不安、環境問題、災害リスクなど多くの対処すべき課題があります。

当社グループは、これらの課題を乗り越えるために、「知恵を出し、人一倍の努力と行動で現状を打破しよう」を新たな基本方針として、全社一丸となって取り組んでまいります。

連結業績の推移



一株当たり純資産と期末株価の推移



02 株主・投資家の皆様とともに 株主・投資家の皆様のために

当社の配当政策につきましては、継続的な安定配当を基本とし、あわせて中・長期的な視点から、業績、配当性向、企業体質の一層の強化と今後の事業展開に備えるための内部留保の充実などを勘案して決定しています。

当社グループの業績は、発展途上国を中心とした海外生産工場への依存度が高く、為替変動にも左右されやすい構造にあります。従いまして、これからも当社グループが安定的に成長していくためには、当社の体力をより強化し、不測の事態に備えることが重要で

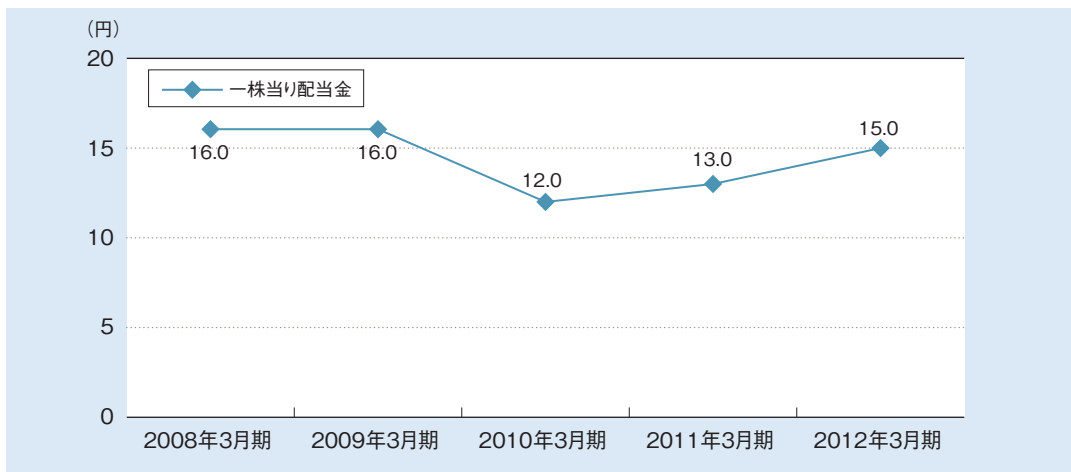
す。当期につきましては、円高の影響や東日本大震災、タイ洪水の影響等がありました。あらゆる経費の徹底した削減などにより前期を上回る利益を計上することができました。

経営環境は引き続き厳しい見通しではありますが、当期の年間配当金は1株につき15円、期末配当金は1株につき8円とさせていただきました。なお、年間配当金は、前期より1株につき2円増配となりました。

今後につきましても、このような考え方から、事業年度の業績を勘案して決定してまいります。

なお、当社の剰余金の配当は、中間配当と期末配当の年2回を基本的な方針としています。当社は、取締役会の決議によって、毎年9月30日を基準日として中間配当をすることができる旨定款で定めており、配当の決定機関は、中間配当は取締役会、期末配当は株主総会です。

一株当たり配当金の推移



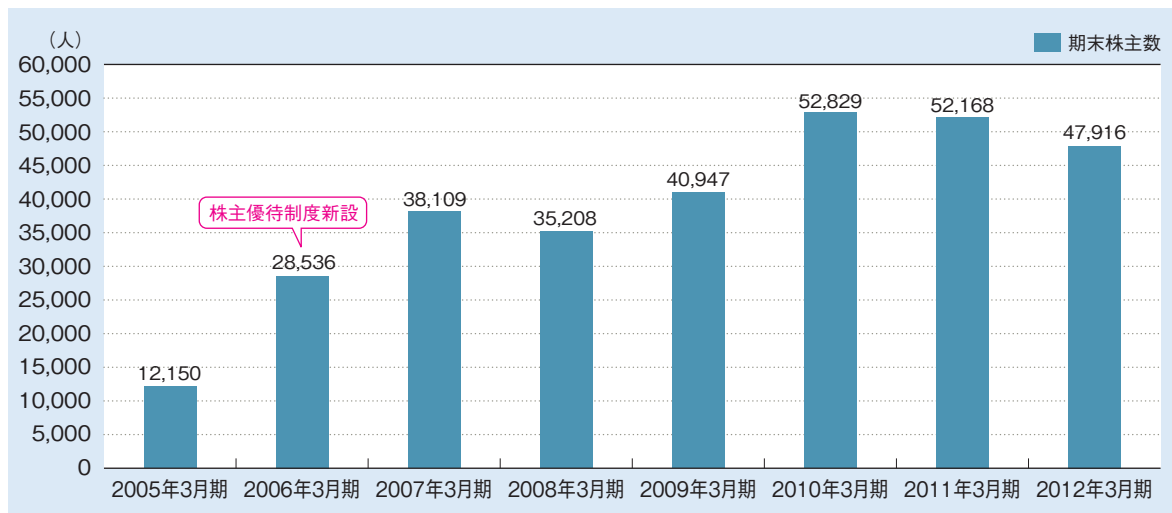
03 株主・投資家の皆様とともに 株主優待制度

当社では、株主の皆様の日頃のご支援に感謝するとともに、当社製品の一層のご愛用を願ひまして、株主優待制度を実施しております。

株主優待制度は、2005年12月に、個人株主層の拡大、スズキファン株主の増加促進を目的に実施しました「500万株の自己株式の売り出し」と同時に、スズキの世界戦略車「スイフト」がRJCカー・オブ・ザ・イヤー及び2005-2006日本カー・オブ・ザ・イヤー特別賞「Most Fun」をダブル受賞したことを記念して新設したものです。

なお、株主数の推移については、次の通りです。

期末株主数の推移



●対象株主

毎年3月31日現在の株主名簿、及び実質株主名簿に記載された1単元(100株)以上保有の株主様

●優待内容

当社の欧州生産拠点マジャール スズキ社の所在国ハンガリーの産品であり、当社グループが輸入販売している「ハンガリーアカシアはちみつ」と、天然のミネラルを豊富にバランスよく含んだドイツ原産の「岩塩」の詰め合わせ



ハンガリーアカシアはちみつと岩塩の詰め合わせ

株主・投資家の皆様とともに／04 IRに関する取り組み

04 株主・投資家の皆様とともに IR^{*}に関する取り組み

スズキでは、「スズキ行動憲章」に掲げている「広く社会に対し正確、公正な情報を開示し、常に社会との適切な関係を保つ」の精神に基づき、株主・投資家の皆様に対し、適切な情報開示に取り組んでいます。

▶ IR資料のホームページ掲載

スズキホームページ(<http://www.suzuki.co.jp/ir/index.html>)では、投資家向け決算説明会資料をはじめ、投資判断に必要な企業情報・資料をIR情報として掲載しています。

SUZUKI :: IR情報 サイトマップ | GLOBAL | ホーム

IR情報トップ | IRニュース | IRライブラリー | 株式・格付・社債情報 | 財務ハイライト | IRカレンダー | よくある質問

トップメッセージ
代表取締役会長兼社長 鈴木 修より皆様へのメッセージ

IRライブラリー
事業報告書 有価証券報告書
Annual Report 会社概況
財務情報 環境・社会レポート
投資家向け説明会

株式・格付・社債情報
株価情報 株主総会招集 / 決議通知
株式の状況 株主優待情報
格付け情報 株式の諸手続きについて

財務ハイライト 売上高推移 / 輸出比例推移 / 生産台数推移 等

IRカレンダー IRに関する年間スケジュール

電子公告 スズキからの重要なお知らせ

よくある質問 お客様からのお問合せの中で比較的多いお問合せと回答

IRニュース
2012年8月2日
平成25年3月期(第147期)第1四半期決算短信を掲載しました。
2012年7月20日
株式報酬型ストックオプション(新株予約権)の発行内容確定に関するお知らせを掲載しました。
2012年6月28日
株式報酬型ストックオプション(新株予約権)の付与に関するお知らせ(募集事項の決定等に関するお知らせ)を掲載しました。

バックナンバー ▶

株価情報
現在の株価をご覧いただけます。 **株価表示 ▶**

COPYRIGHT SUZUKI MOTOR CORPORATION. ALL RIGHTS RESERVED. ご利用にあたって 個人情報の取り扱いについて

※IR(インバスター・リレーションズ)とは、企業が株主・投資家の皆様に対し、投資判断に必要な企業情報を、適時、公平、継続して提供する活動のことをいいます。

株主・投資家の皆様とともに／04 IRに関する取り組み

▶アナリスト、機関投資家向けに定期的説明会を開催

代表取締役によるアナリスト説明会を、四半期毎に開催しております。

その他にも、インベスターズ・カンファレンス等の説明会の実施、国内外でのIRミーティングの開催、新車発表会へのアナリストの招請、アナリスト向け工場見学会等も随時、実施しております。

▶IRに関する部署の設置

IRに関する部署については、経営企画室内に、東京でのIR窓口として東京支店IR課、本社でのIR窓口として経営企画管理IRを設置しています。さらに決算短信等の開示資料作成部門として財務部に企画・IR課を設置しています。

▶海外投資家向けIR

海外投資家向けに以下のIR活動を実施しています。

●海外投資家向けIR情報のホームページへの掲載

国内投資家向けに開示している決算短信、投資家向け説明会用プレゼンテーション資料、株主総会招集通知、株主総会決議通知、東証適時開示文、IRニュースなど、日本語IRページとほぼ同じ情報を英文で開示しています。

●国内で開催される海外投資家向けIRカンファレンス等への代表取締役による参加

●海外でのIRの実施

代表取締役もしくは担当取締役による欧州、北米等、海外での機関投資家向けIR説明会、もしくは個別ミーティングを、適宜、実施しております。

●「東証英文資料配信サービス」での決算短信及び適時開示の英文提供(2012年3月期より)

▶個人向けのIRイベントの実施

2008年6月27日に開催した第142回定時株主総会より、総会終了後に、ご出席頂いた株主様を対象に、よりスズキのことをご理解して頂くため、『スズキ歴史館』の見学会を開催しております。

『スズキ歴史館』は「スズキのものづくり」をテーマに、スズキの歴史や現在の世界への事業展開の紹介、また、自動車ができるまでの工程をわかりやすく展示する施設で、2009年4月から一般公開しています。



スズキ歴史館外観



スズキ歴史館見学会

地域社会とともに

01 地域社会とともに 環境美化への取り組み

▶スズキマナーアップ活動

スズキは、従業員のマナー・ボランティア及び地域の環境美化に対する意識向上を目的とし、「浜松市道路・河川里親制度」※に参加しています。2004年9月に高塚地下道及びその周辺道路の“里親”となって以来、毎月1～2回当該地下道及び周辺道路の清掃活動を行っています。2011年度は15回の清掃活動にのべ1,019人が参加し、およそ軽トラック10台分の可燃・不燃ゴミや廃品等を回収しました。

※里親を希望する団体が自ら区域及び活動内容を定めて市長に申し出て、道路内の清掃等を行う制度



▶はまなご環境ネットワークへの参加・協力

はまなご環境ネットワークは、浜名湖の環境保全に関心や関連がある地域の住民グループや各種団体・企業で2005年3月設立され、活発に活動を続けています。2012年3月現在では67団体が登録されている浜名湖の環境保全活動に関わる最も大きな「集まりの場」です。スズキは発足当時から、社員のボランティア活動の一環として、積極的に参加・協力をしています。

2011年度は、子供たちを対象にした環境学習「浜名湖エコキッズ体験塾」、浜名湖地域の様々な環境保全活動を互いに報告し連携する「浜名湖環境ワークショップ」、また3月には天竜川流域の団体やNPO法人も参加した活動発表会「浜名湖楽会」などが開催されました。

スズキ社員も、延べ25家族74名が参加して、浜名湖の自然環境・歴史・文化について学習し、水辺の清掃作業も体験しました。

これからも、多くの人が座学や現場での体験を通じて、地域の貴重な財産である汽水湖「浜名湖」を再認識していただくように、スズキは環境保全活動の推進に参加・協力していきます。

●「浜名湖エコキッズ体験塾in 舘山寺」

- アオサの回収作業
- 遊覧船上からの水草観察
- ガザミの放流体験



地域社会とともに／01 環境美化への取り組み、02 被災地への支援

●「浜名湖エコキッズ体験塾inオイスカ」

- マングローブの干潟観察
- 波打ち際の清掃作業
- マダイ稚魚の放流体験



▶「クリーン・アップ・ザ・ワールド・キャンペーン」への取り組み

2011年6月18日、スズキが実施する「クリーン・アップ・ザ・ワールド・キャンペーン」の日本部門の活動として、スズキマリンは浜松市中田島砂丘で清掃活動を実施しました。従業員を含む55人が参加し、環境保全に努めました。



02 地域社会とともに 被災地への支援

2011年度、スズキは国内外の大きな被害を受けた被災地に対して下記の支援をいたしました。

	支援内容
新潟県、福島県の大雨被害への支援	日本赤十字社を通して両県に各100万円の義援金
西日本大雨被害への支援	三重・奈良・和歌山の日本赤十字社の各県支部および岡山県玉野市へ各100万円の義援金 鳥取県東伯郡湯梨浜町へ50万円の義援金
タイの洪水被害への支援	二輪車、船外機の製造販売子会社「タイスズキモーター」社および四輪車の製造販売子会社「スズキ・モーター・タイランド」社とともに、スズキグループとして総額2,000万円相当を支援

03 地域社会とともに スポーツ振興・教育支援活動(主旨賛同支援型)

スズキ浜松アスリートクラブでは、ロンドンオリンピックに出場した村上選手(男子やり投げ)や海老原選手(女子やり投げ)や右代選手(男子十種競技)ら国内外で活躍する日本トップレベルの選手が、未来のオリンピック選手を育てるために子供たちへの実技指導を国内各地で行っています。今後も、スズキ浜松アスリートクラブでは陸上競技の楽しさやスポーツを通して得られる感動を子供たちに伝えられるような活動を続けて参ります。

04 地域社会とともに 地域のために

▶ 浜名湖ガーデンパークに電動車いすを寄贈

スズキは、浜名湖ガーデンパークに電動車いす(セニアカーおよびタウンカート)を合計3台寄贈しました。浜名湖ガーデンパークは高齢者の来園者も多く、より気軽に園内を観覧できるよう電動車いすの要望が出ていました。浜名湖ガーデンパークより、来園した高齢者向けサービスの一環としてセニアカーが必要との申し出にスズキが応えたものです。

これからも地域の皆様に少しでもお役に立てるよう心がけて行きたいと考えています。



▶ 小学校での講演

スズキの技術部門の社員が講師となり、浜松市と牧之原市の小学校2校で講演会を行いました。「コンピューターのちから」をテーマに、クルマの開発・生産・販売においてコンピューターが活躍していることを紹介しました。この他、普段なかなか見ることのできないレース車輛の展示も行いました。このような講演を通じ、子どもたちが夢に向かって努力することや、いろいろなことに興味を持ってチャレンジすることの大切さに気付いてくれることを願っています。



事業所などの 取り組み

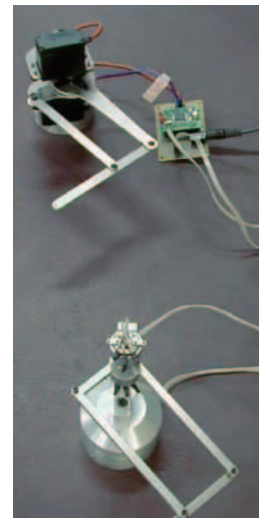
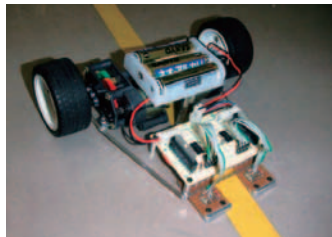


- ➔ 各事業所の取り組み 88
- ➔ スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み 89
 - スズキ国内工場 90
 - 国内製造グループ会社 103
- ➔ 国内非製造グループ会社の取り組み 107
- ➔ 海外グループ会社の取り組み 110

各事業所の取り組み

▶ CSR開発本部開発推進部(横浜研究室)での取り組み

本年度も、横浜市都筑区区政推進課の主催による「つつき博士倶楽部講座」に、スズキ(株)横浜研究室より技術者を派遣し、中学校を対象に講演活動を行いました。2011年度は中学校3校、61名の皆さんに「ロボット」をテーマに講演しました。講演はパソコン、プロジェクタ等を使い、「楽しく、分かりやすく」を心掛けて図、グラフ、写真、動画、実物のロボット等を使って行いました。H8マイコンを使ったマスタ・スレーブ型ロボット、赤外線センサを使用したライトレース型ロボット、PICマイコンを使ったLED表示装置、ラジコン式電動車いすサッカーロボット4台等を持参し、実物のロボットの機能、動作の説明と実演、体験学習を行いました。実際に目の前で動くロボットに触れながら楽しく、熱心に授業を受けて頂きました。講演後の質疑応答では、質問だけでなく、ロボットに関する多くの夢や希望、意見が出されました。後日、先生、生徒さん方より礼状や感想文が届くことがあります。このような、社会貢献活動を通して触れ合うことのできた方々からの、心温まるご意見・ご感想は、次回の講演への反省と励みになっています。



▶ 二輪技術センター(竜洋)コースでの取り組み

スポーツ競技大会への二輪技術センター(竜洋)コースの開放

2011年度、地域のスポーツ団体や学校関係者からの要望により、スズキ二輪技術センター(竜洋)コースを下記のように開放しました。

- ① サンライズ イワタ IN 竜洋大会(トライアスロン競技)
- ② フレンドリーデュアスロン&エンデューロ磐田大会(デュアスロン+自転車3時間耐久)
- ③ 静岡県西部中学校駅伝大会
- ④ 磐田市駅伝競走会
- ⑤ 全国白バイ安全運転競技大会出場の為の訓練(静岡県女性白バイ隊 バランス走行操縦競技の練習)

社会人から小・中学生まで、幅広く竜洋コースを開放し、地域スポーツ団体や青少年の健全育成活動に貢献しています。



▶ 船外機技術センター周辺の街頭指導

船外機技術センターでは春、秋の全国交通安全運動と夏、年末の交通安全県民運動期間の稼働日の朝、センター入口と近くの交差点で街頭指導を行っています。従業員と近隣の皆様の交通安全と交通安全意識の向上を願い、行っています。

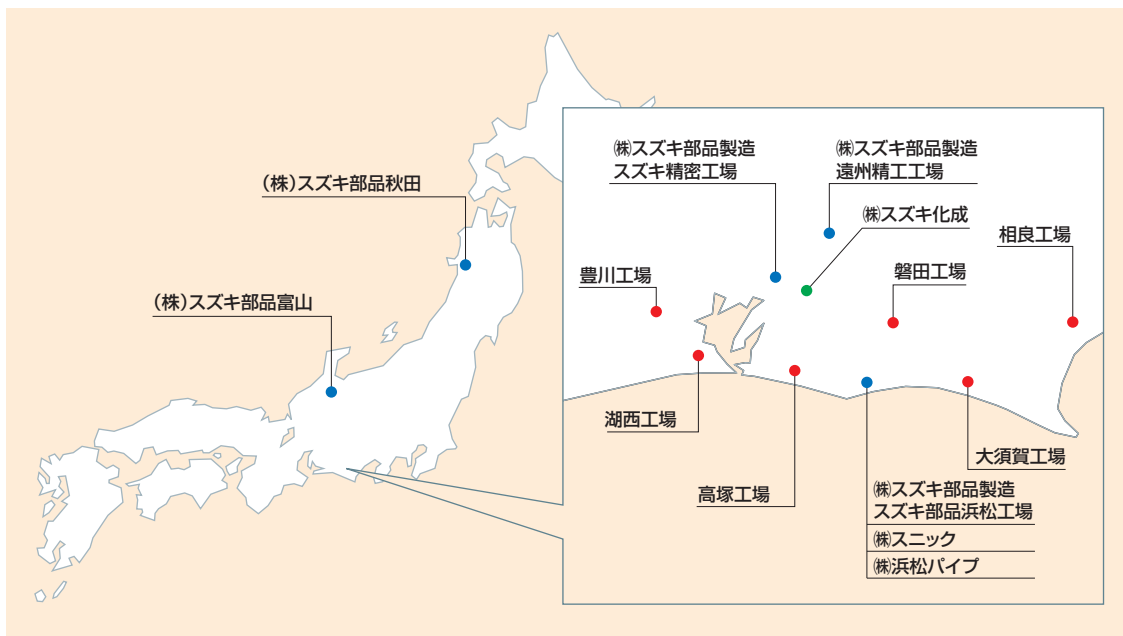


2012年7月 夏の交通安全県民運動

スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

地域に愛される企業を目指して、各工場等では地域社会とのコミュニケーション活動、社会貢献活動、環境保全活動等に積極的に活動しています。ここでは、2011年度の国内6工場のコミュニケーション活動と環境データ、6製造グループ会社の環境データを紹介します。

国内6工場と6製造グループ会社



<環境データ>

各工場等は法令・条例・協定による環境規制を受けており、それぞれの最も厳しい数値を基準に環境負荷低減を進めています。スズキはその最も厳しい基準の7割を社内基準に設定し、積極的に環境負荷低減と環境事故の発生抑制に努めています。

①水質【記号と名称(単位)】

- pH:水素イオン濃度(なし)、
- BOD:生物化学的酸素要求量(mg/L)、
- SS:浮遊物質(mg/L)、その他項目(mg/L)

②大気【記号と名称(単位)】

- NOx:窒素酸化物(ppm)、
- SOx:硫黄酸化物(K値)、
- ばいじん(g/Nm³)、
- 塩素・塩化水素・ふっ素・ふっ化水素(mg/Nm³)、
- ダイオキシン類: ng-TEQ/Nm³

③規制値には、水質汚濁防止法、大気汚染防止法、県条例、公害防止協定のうち、最も厳しい値(一印は規制値なし)

④燃料に硫黄を含まないLPGを使用している設備は、SOx測定なし

スズキ国内工場

▶湖西工場



【業務内容】	軽・小型乗用車の完成車組立等
【敷地面積】	1,190,000m ²
【建物面積】	466,000m ²
【従業員数】	2,452人
【所在地】	静岡県湖西市白須賀4520



<コミュニケーション活動等の取り組み>

●小学生の湖西工場見学会

2011年度、社会科校外学習の一環として、静岡県下150校の小学5年生を対象に延べ13,000人を湖西工場見学会に受け入れました。

この見学会では、「スズキの車が出来るまで」のビデオを放映し、組立工場と風力発電設備等を見学していただき、流れ作業の仕組みや環境に配慮したクルマ作りを紹介しました。

●地元自治会との交流会

情報交換することにより、地元の皆様との間により深い相互理解が得られるものと考え、年1回、地元自治会との交流会（湖西工場見学会）を開催しました。この交流会では、スズキの事業内容、環境に配慮したクルマ作り、通勤時の交通指導の実施や工場周辺道路の5S活動を紹介し、また、生産ラインの他、焼却施設や風力発電設備等の環境関連施設を見学していただきました。



●湖西工場周辺道路の5S活動

環境保全活動の一環として、スズキは構内協力企業の皆様とともに、年3回、延べ150人で周辺道路の清掃活動を行いました。また、環境意識の向上を図るため、従業員や納入業者に対して「ポイ捨て禁止」の呼び掛け等も行いました。



●湖西工場関係輸送業者への協力依頼

湖西工場へ出入りする輸送業者の皆様へ、当工場の環境方針や環境保全活動を理解していただき、「道路へのポイ捨て禁止」、「アイドリングストップ運動の推進」、「中央幹線道路の利用促進」等の協力をお願いしています。



スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

●湖西工場周辺地区の街頭指導

従業員の通勤路や工場周辺交差点において、シートベルトの着用、交差点における運転マナーの向上や交通事故防止を目的として街頭指導を行っています。2011年度は延べ600人の従業員が街頭で行い、安全で安心な街づくりに協力しました。



●浜名湖クリーン作戦への参加

湖西市主催「浜名湖クリーン作戦」で白須賀海岸の清掃活動に参加しました。2011年度は、労働組合湖西支部を通じて約100人が取り組みました。



<環境データ>

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.3~8.1	7.7
BOD	15	0.8~4.5	1.9
SS	15	0.3~4.9	1.2
油分	2	0.0~1.0	0.42
鉛	0.1	0.005~0.012	0.008
クロム	0.4	0.04~0.04	0.04
全窒素	12	0.31~4.92	2.27
全リン	2	0.04~0.82	0.35
亜鉛	1	0.04~0.74	0.18

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	小型ボイラー1	150	61~94	80
	小型ボイラー2	150	69~75	72
	水管ボイラー	150	休止中	休止中
	冷温水機1		廃止	
	冷温水機2	150	休止中	休止中
	冷温水機3	150	49~81	62
	焼却炉	200	86~94	89
	電着乾燥炉1	230	64~64	64
	電着乾燥炉2	230	14~15	15
SOx (K値)	小型ボイラー1	7	0.09未満	0.09未満
	焼却炉	7	0.57~0.81	0.66
	電着乾燥炉	7	0.02未満	0.02未満
ばいじん	小型ボイラー1	0.1	0.01未満	0.01未満
	小型ボイラー2	0.1	0.01未満	0.01未満
	水管ボイラー	0.1	休止中	休止中
	冷温水機1		廃止	
	冷温水機2	0.1	休止中	休止中
	冷温水機3	0.1	0.01未満	0.01未満
	焼却炉	0.15	0.01未満~0.01	0.01
	電着乾燥炉1	0.2	0.02未満	0.02未満
	電着乾燥炉2	0.2	0.02未満	0.02未満
塩化水素	焼却炉	150	8~71	36
ダイオキシン	焼却炉	5	0.74	0.74
CO	焼却炉	100	17	17

スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

<PRTR対象物質 (PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質 番号	物質名	取扱量※	排 出				移 動		リサイクル 量	分解・ 除去量	製品への移 動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	41,000	0	250	0	0	0	0.6	12,000	0	29,000
53	エチルベンゼン	240,000	130,000	0	0	0	0	0	68,000	14,000	28,000
80	キシレン	420,000	180,000	0	0	0	0	0	88,000	37,000	120,000
83	クメン	5,200	3,600	0	0	0	0	0	0	1,600	0
239	有機スズ化合物	17,000	0	0	0	0	0	0	850	0	16,000
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	220,000	110,000	0	0	0	0	0	14,000	37,000	62,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	68,000	40,000	0	0	0	0	0	21,000	6,500	0.4
300	トルエン	540,000	210,000	0	0	0	0	2.3	110,000	27,000	200,000
302	ナフタレン	8,400	4,700	0	0	0	0	0	0	3,700	0
309	ニッケル化合物	6,100	0	67	0	0	0	250	3,900	0	1,800
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	150,000	0	0	0	0	0	0	0	2,300	150,000
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	4,700	0	660	0	0	0	0	4,100	0	0
392	ノルマル-ヘキサン	80,000	1,300	0	0	0	0	0	0	2,100	77,000
400	ベンゼン	14,000	110	0	0	0	0	0	0	420	13,000
407	ポリ(オキシエチレン)＝アルキルエーテル (アルキル基の炭素数が12から15までの もの及びその混合物に限る。)	2,500	0	190	0	0	0	0	0	2,300	0
411	ホルムアルデヒド	7,500	5,900	0	0	0	0	0	7.3	1,600	0

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、分解・除去、製品)の合計とずれる場合があります。

▶ 磐田工場



【業務内容】	軽・小型乗用車の完成車組立等
【敷地面積】	298,000m ²
【建物面積】	163,000m ²
【従業員数】	1,450人
【所在地】	静岡県磐田市岩井2500

<コミュニケーション活動等の取り組み>

● 工場周辺の清掃活動

工場周辺の環境美化を目的として、月に1回、管理職と従業員で工場周辺のゴミ拾い活動「クリーン作戦」を実施しています。

また、従業員に対する環境教育や、取引先様へ当工場の環境保全活動にご協力頂くことで、工場周辺の環境保全を図っています。



● 地元の皆様との交流会活動

"地域と共に発展する"を目指し、地元自治会役員及び有志の方々を招き、工場見学を行うと共に、環境への取り組み説明をはじめ、幅広く意見交換を行っています。

また3ヶ月に1回、磐田工場の環境対策の状況を地元自治会に公表し、相互理解を深めています。



● 地下水涵養事業への参加

毎年1回開催される、中遠地域地下水利用対策協議会と磐田市環境保全協議会共催で行われる地下水涵養事業に参加し、他企業の方々と共同で植樹や間伐による森林保全活動に取り組んでいます。



● 交通安全立哨指導の実施

従業員の交通マナー向上のため、工場周辺で定期的に社内交通安全部会員による立哨指導を実施しています。

● その他、小中学生の工場見学受入など

社会科の校外学習の一環として、地域の学校を中心に工場見学の受け入れを行っています。2011年度は、5校156名が工場見学に訪れました。実際の組立工程を見学することを通して、仕事の様子や工夫していることについて調べるなど、実践的な学習の機会として活用されています。

トピックス

TOPICS

産業廃棄物適正管理への取り組み

40年以上の長きにわたり弊社磐田工場にて産業廃棄物の適正管理に努めてきた幸田未雄(こうだみつお)が2012年3月に静岡県産業廃棄物協会より優良従事者表彰を受賞しました。今後も産業廃棄物適正管理を推進していきます。(壇上、向って左から2人目が弊社幸田未雄)



<環境データ>

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.4~7.7	7.3
BOD	15/20	0.2~8.4	3.4
SS	30/40	0.1~5.2	2.0
油分	3	0.1~1.1	0.4
鉛	0.1	0.0	0.0
クロム	2	0.1未満~0.2	0.2
全窒素	60	4.6~18.8	11.6
全リン	8	0.4~3.7	2.3
亜鉛	1	0.0~0.3	0.2

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOX	ボイラー1	130	52~55	54
	ボイラー3	150	82~89	86
	温水ボイラー①	150	100	100
	温水ボイラー②	150	95	95
	冷温水機①	150	80~100	90
	冷温水機②	150	63~68	66
SOX (K値)	ボイラー3	17.5	2~4	3
	冷温水機③	150	74~110	92
ばいじん	ボイラー1	0.1	—	—
	ボイラー3	0.3	0.01未満	0.01未満
	温水ボイラー①②	0.1	—	—
	冷温水機①②③	0.1	—	—

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出				移動		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	17,000	0	100	0	0	0	0	0	5,000	12,000
53	エチルベンゼン	140,000	72,000	0	0	0	0	0	38,000	11,000	17,000
80	キシレン	200,000	76,000	0	0	0	0	0	40,000	11,000	72,000
239	有機スズ化合物	15,000	0	0	0	0	0	770	0	0	15,000
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	97,000	49,000	0	0	0	0	0	6,800	3,500	38,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	27,000	16,000	0	0	0	0	0	8,500	2,500	0
300	トルエン	310,000	110,000	0	0	0	0	16	57,000	16,000	120,000
302	ナフタレン	4,800	2,700	0	0	0	0	0	260	1,900	0
309	ニッケル化合物	1,900	0	21	0	0	0	1,300	0.1	0	560
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	110,000	0	0	0	0	0	3,300	0	0.0	110,000
392	ノルマル-ヘキサン	48,000	140	0	0	0	0	0	0	620	47,000
400	ベンゼン	8,200	17	0	0	0	0	0	1.0	120	8,100
411	ホルムアルデヒド	3,900	2,700	0	0	0	0	0	77	1,100	0
412	マンガン及びその化合物	4,500	0	210	0	0	0	1,200	0	0	3,200
413	無水フタル酸	1,500	0	0	0	0	0	45	0	0	1,500
438	メチルナフタレン	11,000	54	0	0	0	0	0	0	11,000	0

※有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、分解・除去、製品)の合計とずれる場合があります。

スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

▶相良工場



【業務内容】	小型車および四輪車エンジンの組立 エンジン主要部品の鋳造及び機械加工等
【敷地面積】	1,970,000m ²
【建物面積】	268,000m ²
【従業員数】	1,623人
【所在地】	静岡県牧之原市白井1111

<コミュニケーション活動等の取り組み>

●工場周辺の清掃活動

地域環境維持活動として相良コース、スズキ納整中日本相良事業所、スズキ化成、スニック及び請負企業と合同で年3回、工場周辺の清掃活動を実施しています。

また、従業員への環境教育や、取引先へ協力依頼を実施し、環境保全活動を推進しています。



●地元の皆様との交流活動

毎年2～3月にスズキの事業内容や環境への取り組み等に関して、地元の皆様との相互コミュニケーションを図る情報交換会を実施しています。

2011年度は2012年2月に実施し、地元の代表者、市議会議員、牧之原市担当者など20名の方々にご参加いただきました。



●交通安全への取り組み

牧之原警察署と榛原地区安全運転管理協会から、2011年度安全運転管理推進事業所の指定を受け、交通安全について地域の模範となれるよう、交通事故の撲滅・運転マナー向上等に取り組みました。



●地元小学生の工場見学受入

2011年度より、地元の小学生の工場見学の受入を始めました。工場の紹介ビデオで、車ができるまでの流れを勉強した後、実際に車を作っている現場を見学していただきます。良い車を作るための工夫や苦勞を知ることができ、良い体験ができたこと、好評をいただいています。

●エコキャップ運動への参加

2011年7月よりエコキャップ運動に参加し、CO₂の削減やポリオワクチンの提供に貢献しています。

【2011年度実績】

回収数：103,800個 / CO₂削減：817kg / ワクチン：129人分

スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

<環境データ>

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.2~7.5	7.3
BOD	15/20	1.3~6.3	3.0
SS	30/40	1未満~1未満	1未満
油分	2.5	0.5未満~0.5未満	0.5未満
鉛	0.1	0.01未満	0.01未満
クロム	1	0.04~0.04	0.04
全窒素	60/120	7.7~16	10.5
全リン	8/16	1.3~4.6	3.6
亜鉛	1	0.13~0.4	0.2

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	冷温水機1	150	71~99	85
	冷温水機2	150	75~110	93
	冷温水機3	150	72~96	84
	冷温水機4	150	89~120	105
	熱処理炉	180	42~46	44
	溶解炉1	180	37~49	43
	溶解炉2	180	31~39	35
	乾式集塵機1	180	5未満	5未満
	乾式集塵機2	180	5未満	5未満
	電着乾燥炉	230	23~33	28
ばいじん	冷温水機1	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機2	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機3	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機4	0.1	0.01未満	0.01未満
	熱処理炉	0.2	0.01未満	0.01未満
	溶解炉1	0.2	0.01未満~0.02	0.01
	溶解炉2	0.2	0.01未満	0.01未満
	乾式集塵機1	0.2	0.01未満	0.01未満
	乾式集塵機2	0.2	0.01未満	0.01未満
	電着乾燥炉	0.2	0.04未満	0.04未満
塩素	乾式集塵機1	30	1未満	1未満
	乾式集塵機2	30	1未満	1未満
塩化水素	乾式集塵機1	80	5未満	5未満
	乾式集塵機2	80	5未満	5未満
フッ素・フッ化水素	乾式集塵機1	3	0.3未満	0.3未満
	乾式集塵機2	3	0.3未満	0.3未満
ダイオキシン	溶解炉1	1	0.0000004	0.0000004
	切粉乾燥炉	1	0.00000055	0.00000055

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出				移動		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	9,700	0	58	0	0	0	0	0	2,800	6,800
53	エチルベンゼン	29,000	8,900	0	0	0	0	0	4,400	5,000	10,000
80	キシレン	75,000	8,900	0	0	0	0	0	4,300	19,000	43,000
239	有機スズ化合物	1,900	0	0	0	0	0	94	0	0	1,800
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	43,000	11,000	0	0	0	0	0	1,900	7,400	23,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	8,200	4,400	0	0	0	0	0	2,300	1,500	0
300	トルエン	140,000.0	17,000	0	0	0	0	0.1	8,400	41,000	73,000
309	ニッケル化合物	1,100	0	12	0	0	0	730	0.1	0	320
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	3,400	0	0	0	0	0	0	0	0	3,400
392	ノルマル-ヘキサン	36,000	340	0	0	0	0	0.0	0	7,700	28,000
400	ベンゼン	6,600	31	0	0	0	0	0	0	1,700	4,900
411	ホルムアルデヒド	600	520	0	0	0	0	0	0.1	77	0
412	マンガン及びその化合物	1,900	0	120	0	0	0	660	0	0	1,200

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、分解・除去、製品)の合計とずれる場合があります。

スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

▶ 高塚工場



【業務内容】	二輪車エンジンの組立、機械加工等
【敷地面積】	182,000m ² (本社の面積含む)
【建物面積】	155,000m ² (本社の面積含む)
【従業員数】	352人 (本社人員含まず)
【所在地】	静岡県浜松市南区高塚町300

<コミュニケーション活動等の取り組み>

● 地元の皆様との交流活動

7月6日、スズキの事業内容や環境への取組みについて理解していただくとともに相互のコミュニケーションアップを目指して、近隣自治会役員の皆様と交流会(意見交換・工場見学)を行いました。



● 工場周辺の清掃活動

3ヶ月に1回、従業員のボランティアにより工場周辺の清掃活動(「二輪工場(高塚)マナーアップ活動」)を行いました。

この活動では、近隣住民の皆様と挨拶を交わす等、コミュニケーションの向上も図れました。



● 工場西側の騒音監視活動

工場の騒音状況を確認する為、年3回、工場西側地域において監視活動(「早朝・夜間パトロール」)を行いました。6:00と22:00の騒音が気になる時間帯に実施して、問題がない事を確認しました。

この活動により、近隣住民の皆様の騒音に関する生活環境保全に努めています。



● 工場西側の臭気監視活動

工場の臭気状況を確認するため、年1回の外部業者による測定と月1回の自主測定を工場西側の敷地境界において監視活動(「臭気測定」)を行いました。

工場稼働時間帯に実施して問題ないことを確認しました。この活動により近隣住民の皆様の臭気に関する生活環境保全に努めています。



スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

<環境データ>

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.3~7.7	7.4
BOD	20/30	1.0~1.92	1.1
SS	30/40	1.4~5.6	3.4
油分	5	0.5~0.98	0.6
全窒素	60/120	3.2~16.6	7.4
全リン	8/16	0.07~0.78	0.38
亜鉛	1	0.02~0.12	0.10

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	小型ボイラー	140	82~110	96
	LPG焚き空調機	150	69~92	80.5
SOx (K値)	小型ボイラー	7	1.9~3.2	2.55
	LPG焚き空調機	7	—	—
ばいじん	小型ボイラー	180	10~20	13

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質 番号	物質名	取扱量※	排出				移動		リサイクル 量	分解・ 除去量	製品への移 動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
53	エチルベンゼン	16,000	150	0	0	0	0	7.3	3.1	15,000	0
80	キシレン	69,000	170	0	0	0	0	7.5	5.2	69,000	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	23,000	3.4	1.1	0	0	0	0	5.1	23,000	0
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	4,500	0.5	0	0	0	0	0	0.2	4,500	0
300	トルエン	170,000	660	0	0	0	0	0.4	90	170,000	9.2
308	ニッケル	5,700	0	0	0	0	0	0	4,000	0	1,700
309	ニッケル化合物	6,100	0	0	0	0	0	0	4,300	0	1,800
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	8,800	0	800	0	0	0	0	0	8,000	0
392	ノルマル-ヘキサン	27,000	89	0	0	0	0	0.0	0	27,000	0
400	ベンゼン	6,600	0.3	0	0	0	0	0	0	6,600	0
438	メチルナフタレン	15,000	75	0	0	0	0	0	0	15,000	0

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、分解・除去、製品)の合計とずれる場合があります。

スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

▶ 豊川工場



【業務内容】	二輪車・船外機の完成車組立等
【敷地面積】	134,000m ²
【建物面積】	75,000m ²
【従業員数】	588人
【所在地】	愛知県豊川市白鳥町兔足1-2

<コミュニケーション活動等の取り組み>

●「豊川市清掃の日」の環境活動協力

5月と9月、豊川市清掃の日に合わせて、市の環境活動に協力しています。約40名が参加し、工場外周のゴミ拾い等の清掃活動に取り組んでいます。



●地域交流会

6月、工場に隣接する2町内会の代表者を工場へ招き、交流会を開催しました。工場概要・環境への取り組みについての説明、2輪組立ライン、排水処理場の現場見学を行い、日頃の取り組みについてご意見を伺いました。



●交通安全街頭指導への参加

役職者が「0の日」に工場周辺の交差点で街頭指導を実施しています。従業員の運転をチェックし、指摘事項がある場合には、従業員へ指導します。

また、全国交通安全県民運動の際にも、交通安全協会の街頭指導に参加しています。

スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

<環境データ>

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.6~7.3	6.9
BOD	25	2.3~3.9	3.4
SS	30	1.2~3.4	2.8
油分	5	0.5~1.4	0.6
鉛	0.1	0.005~0.011	0.007
クロム	0.5	0.00~0.10	0.90
COD(総量)	26.63	0.10~8.63	2.45
全窒素(総量)	18.58	0.31~3.29	1.35
全リン(総量)	2.46	0.01~1.29	0.24
亜鉛	2	0.06~0.18	0.11

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー1	—	60~74	67
	吸収式冷温水機1	150	59~70	65
	ボイラー2	—	59	59
ばいじん	吸収式冷温水機1	0.1	0.01未満	0.01未満
	ボイラー2	0.3	0.01未満	0.01未満
	吸収式冷温水機2	0.3	0.01未満	0.01未満
	乾燥炉1	0.4	0.01未満	0.01未満
	乾燥炉2	0.4	0.01未満	0.01未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出				移動		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
53	エチルベンゼン	13,000	7,500	0	0	0	0	590	3,200	1,500	380
80	キシレン	20,000	9,600	0	0	0	0	860	4,000	4,400	1,600
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	6,300	2,200	0	0	0	0	140	930	2,200	840
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	1,900	1,100	0	0	0	0	140	460	180	0
300	トルエン	61,000	30,000	0	0	0	0	3,100	13,000	11,000	3,100
392	ノルマル-ヘキサン	3,400	27	0	0	0	0	0	0	2,400	1,000
400	ベンゼン	600	2.4	0	0	0	0	0	0	410	190

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、分解・除去、製品)の合計とずれる場合があります。

▶大須賀工場



【業務内容】	鋳造部品の製造等
【敷地面積】	151,000m ²
【建物面積】	55,000m ²
【従業員数】	415人
【所在地】	静岡県掛川市西大淵6333

<コミュニケーション活動等の取り組み>

●工場周辺の清掃活動

工場周辺の環境美化を目的として、毎月1回、工場周辺道路等の清掃活動を行っています。6月、12年1月には清掃範囲を拡大した広域清掃を行いました。2012年度も、地元自治会の皆様に愛され、親しまれる工場となるよう清掃活動を通じ、環境保全活動に取り組んでいきます。



●地元神社大祭終了後の清掃活動

三熊野神社大祭終了後、神社周辺の清掃活動を実施しています。2012年4月に開催された大祭においても、社員有志・新入社員で神社周辺の清掃活動を行いました。清掃終了後、地元の皆様から感謝の言葉を頂きました。今後共、継続して行く予定です。



●地元の皆様との交流活動

毎年1回、工場周辺の自治会役員の皆様との工場見学を含めた懇談会を行っています。2011年度は、7自治会の役員の皆様にご出席頂き3月に開催致しました。

尚、懇談会においては、環境関係の話題のみならず、地震・津波対策等についても情報交換を図りました。



●交通安全指導

従業員の交通マナーアップを目的に工場出入口で立哨指導を行っています。又、地元掛川安全運転管理協会実施の立哨指導にも年2回参加しています。

スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

<環境データ>

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.8~7.4	7.2
BOD	10	0.7~6.3	2.2
SS	10	0.0~7.2	1.4
油分	2	0.1~0.7	0.3
鉛	0.1	0.005~0.012	0.008
クロム	2	0.0~0.1未満	0.1未満
全窒素	60	1.4~6.4	3.4
全リン	8	0.1~0.5	0.2
亜鉛	1	0.04~0.16	0.11

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
ばいじん	鑄鉄溶解炉	0.1	0.01未満~0.03	0.01未満
	アルミ溶解炉	0.2	0.01未満	0.01未満
	アルミ溶解保持炉	0.2	0.01未満	0.01未満
塩素	アルミ溶解炉	10	1未満	1未満
	アルミ溶解保持炉	10	1未満	1未満
塩化水素	アルミ溶解炉	20	5未満	5未満
	アルミ溶解保持炉	20	5未満	5未満
フッ素・フッ化水素	アルミ溶解炉	1	0.3未満	0.3未満
	アルミ溶解保持炉	1	0.3未満	0.3未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出				移動		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
80	キシレン	3,300	2,000	0	0	0	0	0	570	730	0
300	トルエン	5,400	3,100	0	0	0	0	180	1,100	980	0
321	バナジウム化合物	1,000	0	0	0	0	0	20	0	0	980
412	マンガン及びその化合物	150,000	0	0	0	0	0	3,100	0	0	150,000
453	モリブデン及びその化合物	2,500	0	0	0	0	0	50	0	0	2,400

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、分解・除去、製品)の合計とずれる場合があります。

スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

国内製造グループ会社

▶(株)スズキ部品製造 スズキ部品浜松工場

【業務内容】 自動車部品切削加工、ダイカスト鋳造と切削加工

【所在地】 静岡県磐田市南平松7-3

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.9~8.0	7.2
BOD	25	1.0~5.2	1.9
SS	40	2.0~7.2	3.3
油分	5	0.5~1.2	0.6
全窒素	60	2.2~9.2	4.1
亜鉛	1.4	0.05~0.17	0.07

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	アルミ溶解炉	150	79	79
ばいじん	アルミ溶解炉	75	10未満	10未満
塩素	アルミ溶解炉	30	0.7	0.7
塩化水素	アルミ溶解炉	80	1.2未満	1.2未満
フッ素・フッ化水素	アルミ溶解炉	3	0.7	0.7

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出				移動		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
333	ヒドラジン	17	0	0	0	0	0	17	0	0	0

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

▶(株)スズキ部品製造 スズキ精密工場

【業務内容】 自動車部品の鋳造、熱処理及び歯切加工

【所在地】 静岡県浜松市北区引佐町井伊谷500

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.3~7.7	7.5
BOD	15	2.5~7.8	5.1
SS	20	0.8~2	1.8
油分	5	0.5~1.6	0.9
全窒素	60	8.1~18	13.8
全リン	8	0.06~0.18	0.07
亜鉛	1	0.06~0.22	0.09

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	連続浸炭炉	180	45~49	47.8
	焼鈍炉	180	48~49	48.5
	冷温水発生器	150	43~61	50.5
SOx (K値)	連続浸炭炉	17.5	0.08~0.09	0.09
	焼鈍炉	17.5	0.08	0.08
	冷温水発生器	17.5	0.07~0.16	0.12
ばいじん	連続浸炭炉	0.2	0.01	0.01
	焼鈍炉	0.2	0.01	0.01
	冷温水発生器	0.1	0.01	0.01

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出				移動		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	1,728	173	0	0	0	0	346	864	0	173
30	直鎖アルキルベンゼンスルホン酸ナトリウム	108	22	0	0	0	0	0	0	0	87
188	N,N,ジシクロヘキシルアミン	1,294	91	0	0	0	39	194	194	0	776
296	1,2,4トリメチルベンゼン	141	28	0	28	0	14	0	0	0	70
300	トルエン	650	325	0	0	0	0	0	0	0	325
412	マンガン及びその化合物	565	57	0	0	0	56	282	0	0	169
447	メチレンビス(4,1シクロヘキシレン) =ジイソシアネート	120	12	0	0	0	0	24	60	0	12
460	リン酸トリトリル	156	94	0	0	0	16	8	31	0	0

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

▶(株)スズキ部品製造 遠州精工工場

【業務内容】 自動車部品の切削加工

【所在地】 静岡県浜松市天竜区山東1246-1

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	6.5~8.2	7.2~7.5	7.4
BOD	10	1.0~7.9	2.2
COD	35	1.2~8.5	3.2
SS	15	2.0~2.0	2.0
油分	3	0.5~1.0	0.6
クロム	2	0.05~0.31	0.07
全窒素	100	0.94~3.9	1.71
亜鉛	2	0.05~0.06	0.05

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
塩化水素	アルミ集中溶解炉	80	5未満	5未満
塩素	アルミ集中溶解炉	30	1未満	1未満
フッ素化合物	アルミ集中溶解炉	3	1未満	1未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出				移動		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
80	キシレン	1,047	860	0	0	0	0	187	0	0	0

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

▶(株)浜松パイプ

【業務内容】 自動車用パイプ部品の製造

【所在地】 静岡県磐田市南平松6-2

<水質関係(排水口)>

(株)スズキ部品浜松に送水し処理

<大気関係(排気口)>

該当施設なし

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出				移動		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
87	クロム及び3価クロム化合物	16,890	169	0	0	0	0	0	422	0	16,299
308	ニッケル	6,670	67	0	0	0	0	0	167	0	6,436
412	マンガン及びその化合物	2,095	21	0	0	0	0	0	52	0	2,022

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

▶(株)スズキ部品秋田

【業務内容】 自動車部品の鋳造及び切削加工

【所在地】 秋田県南秋田郡井川町浜井川字家の東192-1

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	6.0~8.5	7.2~7.8	7.4
BOD	20	1.0~21	5.8
SS	30	5.8~14.9	9.8
油分	4	0.5~1.5	0.9
全窒素	39.5	1.2~4.5	2.3
全リン	4	0.01~0.24	0.3
亜鉛	2	0.07~0.49	0.1

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー	180	51~67	59
SOx(K値)	ボイラー	0.26	0.01未満	0.01未満
ばいじん	ボイラー	0.3	0.01未満	0.01未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出				移動		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	3,078	0	0	0	0	0	0	3,078	0	0
40	塩化第2鉄	1,762	0	0	0	0	0	0	1,762	0	0
80	キシレン	1,775	90	0	0	0	0	0	0	1,685	0
188	N,N-ジシクロヘキシルアミン	1,406	0	0	0	0	0	0	1,406	0	0
224	1,2,4-トリメチルベンゼン	2,382	30	0	0	0	0	0	0	2,352	0

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

▶(株)スニック

【業務内容】 自動車内装部品の製造

【所在地】 静岡県磐田市東平松1403

<水質関係(排水口)>

該当施設なし

<大気関係(排気口)>

該当施設なし

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出				移動		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	1,410	1,410	0	0	0	0	0	0	0	
298	トリレンジイソシアネート	900,758	0	0	0	0	0	480	0	900,278	
448	メチル-1,3-フェニレン=ジイソシアネート	83,320	0	0	0	0	0	120	0	83,200	

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

スズキ国内工場・国内製造グループ会社の取り組み

▶(株)スズキ部品富山

【業務内容】 自動車部品の加工

【所在地】 富山県小矢部市水島3200

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	6~8	6.9~7.7	7.3
BOD	15	1.0~11	4.1
SS	15	1.6~10	4.6
油分	5	0.5未満~1.5	0.6
鉛	0.08	0.001~0.001	0.001
クロム	2	0.0~0.04	0.02未満
全窒素	120	0.7~10	3.7
全リン	16	0.1~0.731	0.3
亜鉛	2	0.1~0.22	0.11

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー	150	78~110	97
SOx (K値)	ボイラー	17.5	0.06~0.41	0.19
ばいじん	ボイラー	0.3	0.0011~0.0056	0.0028

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出				移動		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
53	エチルベンゼン	1,500	1,500	0	0	0	0	0	0	0	
80	キシレン	3,600	3,600	0	0	0	0	0	0	0	
300	トルエン	1,900	1,900	0	0	0	0	0	0	0	
309	ニッケル化合物	6,800	0	150	0	0	0	490	335	0	

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

▶(株)スズキ化成

【業務内容】 自動車内装部品の製造

【所在地】 静岡県浜松市浜北区平口5158-1

<水質関係(排水口)>

該当施設なし

<大気関係(排気口)>

該当施設なし

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

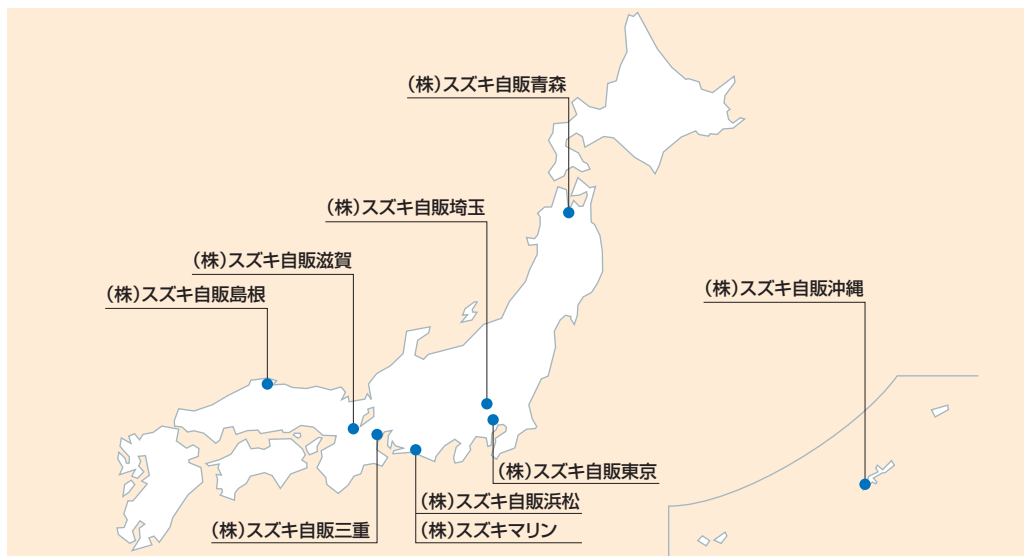
物質番号	物質名	取扱量※	排出				移動		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
80	キシレン	3,592	3,236	0	0	0	0	356	0	0	
300	トルエン	7,702	7,239	0	0	0	0	463	0	0	

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

国内非製造グループ会社の取り組み

スズキグループ企業は、お客様や地域社会との信頼を大切に、長くお付き合いをさせていただきたいと考えています。商品・サービスの情報の提供をはじめ、福祉支援、イベントへの参加や協力等を行い、コミュニケーション活動を進めています。また、提供する商品やサービスについてお客様に満足していただくため、従業員の教育にも努めています。

取り組み事例紹介の国内非製造グループ会社



▶ (株)スズキ自販青森 (<http://suzuki-j-aomori.jp/>)

●「クリーンアップ作戦」の実施

2011年10月7日、全拠点あわせて142名が参加し会社周辺の清掃活動「クリーンアップ作戦」を実施しました。



▶ (株)スズキ自販埼玉 (<http://sj-saitama.jp/>)

●「クルマの日キャンペーン」への参加

2011年11月12日、埼玉県自動車販売店協会主催の「クルマの日キャンペーン(新車ディーラークリーン活動の日)」に参加し清掃活動を実施しました。全事業所で実施し、社員は黄色いエプロンをつけ、事業所周辺の清掃活動に取り組みました。



▶(株)スズキ自販東京 (<http://suzuki-tokyo.co.jp/>)

●「節電アクション」への参加

2011年7～9月、東日本大震災に伴う『夏期電力需給対策』への協力の一環として、資源エネルギー庁主催の節電アクション(節電GO)に参加しました。電力ピーク時間帯(平日9時から20時)における使用最大電力量15%抑制を目標として節電に取り組み、全事業所で達成しました。



▶(株)スズキ自販浜松 (<http://sj-hamamatsu.jp/>)

●「ロールプレイング大会」の実施

2011年11月10日、「第2回ロールプレイング大会」を実施しました。営業部門とサービス(整備)部門に接客の仕方や商品・サービス説明等を社員全員の前で実演させ、その優劣を競い合わせるとともに他の社員への知識の習得と技術の向上を図りました。



▶(株)スズキ自販三重 (<http://suzuki-mie.co.jp/>)

●小学生の「総合的な学習(校外学習)」への協力

2011年11月8日と14日、地域の小学校の依頼を受け、「総合的な学習」の活動に協力しました。来店した6人の小学生に会社の事業活動や仕事の内容をわかりやすく説明するとともに、実際に一部の仕事を体験していただきました。



▶(株)スズキ自販滋賀 (<http://sj-shiga.jp/>)

●「環境マイスター」による取り組み

2011年11月25日、一般社団法人日本自動車販売協会連合会滋賀支部が推進する「環境マイスター」にスズキ自販滋賀の4人の社員が認定されました。「環境マイスター」は、地球環境保全を目的とし、お客様に適切な情報を提供する役割を担っています。今後は、環境マイスターを中心に、エコカーの普及やエコドライブ等についてお客様に適切にアドバイス及びサポートしていきます。



国内非製造グループ会社の取り組み

●ペットボトルのキャップの回収

ペットボトルのキャップはリサイクル可能な貴重な資源であり、このキャップを集めて世界の子供達にポリオワクチンを寄付する活動が広がっています。スズキアリーナ水口は、この活動に賛同し、2011年8月よりキャップの回収を開始しました。2011年11月17日には3900個になり、支援団体に寄付しました。(4.9人分のワクチンに交換されました。)



▶(株)スズキ自販島根 [\(http://sj-shimane.jp/\)](http://sj-shimane.jp/)

●「宍道湖クリーンアップ作戦」の実施

2011年5月1日、エコプロジェクト「宍道湖クリーンアップ作戦」を実施しました。1回目の「宍道湖クリーンアップ作戦」、2回目の「キララビーチクリーン作戦」に続く3回目、約120人の従業員とその家族がこの活動に参加しました。主に宍道湖の湖畔でゴミ拾いを行い、軽トラック約20台分を回収しました。



▶(株)スズキ自販沖縄 [\(http://sj-okinawa.jp/\)](http://sj-okinawa.jp/)

●「サービス技能コンテスト」の実施

2012年2月8日、サービス(整備)部門の従業員の知識と整備技術の向上を図るため、サービス技能コンテストを実施しました。学科と実技により実施し、商品・自動車技術の知識や車の点検・故障箇所の探求について競い合わせました。



▶(株)スズキマリン [\(http://www.suzukimarine.co.jp/\)](http://www.suzukimarine.co.jp/)

●「合同水難救助訓練」の実施

2011年6月23日、静岡県マリーナ協会西部支部と湖西市消防本部との合同水難救助訓練に参加しました。レスキュー艇を提供するとともに落水者の救助等の役割を務めました。実際に水難事故が発生した際には、今回の訓練を活かして適切に行動する予定です。



●「ボート体験会(マリンウィーク)」の実施

2011年8月4日、地域の小学校5、6年生を対象にボート体験会を実施しました。船の体験試乗の他、船や海に関する知識をクイズ形式で勉強していただき、海や船について興味を持っていただきました。



海外グループ会社の取り組み

インド

マルチ・スズキ・インディア社 (MSIL) のCSRプログラムは「交通安全における先導的取り組み」、「職業訓練」、「地域社会発展のための先導的取り組み」及び「従業員ボランティアプログラム」と主に4分野に取り組んでいます。2011年度、CSRプログラムは大きく発展し、より多くの活動を行いました。

▶交通安全における先導的取り組み

MSILは、インド各地で安全運転教習に積極的に取り組んでいます。この安全運転教習は、初心者や既存のドライバー向けの、科学的見地に基づいた教習であり、IDTR (Institute of Driving and Traffic Research)、MDS (Multi Driving schools) に加えて、2011年度にはRSKC (Road Safety Knowledge Centre) を設立し、3種類の体系で行われています。

MSILは2000年に交通安全プログラムを開始して以来、運転講習受講者は100万人に達しました。

また、交通安全啓発活動プログラムを2008年より開始し、3年間で50万人に安全運転教習を行う事を目標に掲げ、2011年12月に達成しました。50万人の受講者の内、10万人以上の受講者は経済的弱者であり、彼らが受講する事を支援しています。



▶職業訓練

MSILはITI (Industrial Training Institutes) を発展させるため州政府と連携してきました。ITIは、様々な業界の技術的な訓練を行って人材を育てるための産業訓練所です。

現在、MSILは5つの州の10ヶ所のITIと一緒に活動しています。アフーマティブアクション (弱者集団の不利な現状を改善する措置) として、MSILは指定カーストや指定部族 (SC/ST) のためのITI及び、女性を対象とした2つのITIと一緒に活動を行っています。

ITI発展計画において中心的存在を担ったMSILは、教育の質を改善しました。その改善内容には、インフラの整備、機械の修理やメンテナンス、教材の提供、並びに生徒や教員を施設見学やインターンシップを通して現場の雰囲気に触れさせることも含まれています。また、ITIのカリキュラムも英会話、対人能力、労働倫理も加えられて改善が行われており、店舗実習、先進技術、自動車システム、安全教育といった技術的な教育も改善されています。

2011年度、約5000人の若者がMSILの仲介により、ITIの教育を受けました。MSILは10のITIの教育レベルを向上させた事に加え、全国31のITIの自動車分野の就業サポートを発展させた結果、MSILのサービスネットワークで働いているITI出身の生徒もいます。



▶従業員ボランティアプログラム

MSILは、従業員がスキルを生かして社会貢献活動を行なうことを奨励しており、従業員ボランティアプログラムにより従業員は積極的にボランティア活動に参加しています。2011年度、従業員は4142時間のボランティア活動を行い、累計のボランティア活動時間は13191時間となりました。

また、2011年度、労働組合の委員長とそのフェローアシスタントもグルガオンにてボランティアプログラムに参加しました。



▶ 地域社会発展のための先導的取り組み

MSILは、支援先としてマネサル工場付近の4つの村を選定し、専任のチームが地域社会と連携して、支援を行っています。2011年度、主に、基礎的インフラ整備、教育、職業訓練に取り組みました。また、100以上の村の若者に運転教習の支援も行いました。

● インフラ整備

地域社会と協議し、安全な飲料供給施設、トイレ、外溝、教室等の設置及び教育援助等を行いました。MSILが学校のインフラ整備を行なった結果、州政府は2つの学校に対し、小学校の運営許可だけでなく、中学校の運営許可も与えました。そして、過去5年に渡り、MSILによって2つの学校の入学者数は、2倍に増加しました。



● 教育

MSILは子供たちのために夜間学校も開校しています。夜間学校は、全てのコミュニティーに解放されており、そこでは短期間でのコンピューター教室も開かれています。MSILは2011年度新しいコンピューター教育センターを1つの州立学校内に設立しました。



● 職業訓練

MSILは村の女性のために裁縫教育センターを運営しています。村の女性たちは、地元の女性教員たちから、毎日午後に行われる授業で裁縫の基礎も学ぶことが出来ます。



▶ 環境保全への取り組み

マルチ・スズキ・インディア社は環境に優しい企業を目指してCO2排出量等環境負荷削減に積極的に取り組んでいます。気候変動条約に基づくCDMプロジェクトにインド企業の中で最初に登録し、マネサル工場からムンドラ港までの約1,140kmの輸送方法についてトラックから鉄道への変更(モーダルシフト)を推進しています。(2012年3月31日現在、第1段階が終了し、パトリー駅からムンドラ港の区間で鉄道輸送を実施)また、工場構内では、高効率設備と太陽光熱発電施設の導入、使用エネルギーのCNGへの変更拡大、外灯・事務所・会議室へのLED照明を採用し、エネルギー使用量の削減やCO2排出量削減に取り組んでいます。なお、マネサルB工場は、インド自動車製造工場の中でLEDを構内のおおよそ全域に採用した最初の工場です。



▶ 従業員の環境教育・啓発活動

スズキモーターサイクルインディア社では、2007年より毎年、世界環境デーの週(6月4日～9日)にEnvironment Weekと称して環境イベントを実施しています。2011年には、会社敷地内に5種類の木(Neem, Keisya, Sisam, Kari Patta, Jamun)、81本の植樹や環境に関するポスター、標語及びクイズ等のコンテストを行いました。各コンテストの優秀者には表彰を行い、また、環境ポスターコンテストの展覧作品を社内に掲示を行う等して従業員の環境教育・啓発に努めました。



カンボジア

▶カンボジア環境省から表彰

カンボジアスズキモーター社は会社設立当初、2輪車の組立工程だけで操業を開始し、2010年から2011年には既設組立工程に加えて、溶接・塗装工程及び排水処理設備を含む工場増設を行いました。その工場増設に先立ち、EIA※(Environmental Impact Assessment、環境影響評価)を行い、政府及び地域住民の同意を頂きました。このような環境に対する取り組みが評価され、2012年4月にカンボジア環境大臣から感謝状を頂きました。

※EIAとは、工場建設の計画に際し、工場稼働に伴って自然環境や地域に対してどのような影響があるのかを調査・予測し、あらかじめ適切な環境対策を計画した上で、政府や地域住民の方々に対して説明会を開催し、工場を建設することに同意を得る制度です。



排水処理設備前にて



カンボジア環境省より授与された感謝状

インドネシア

▶リサイクル・ワークショップの開催

スズキ・インドモーター・セールス社(SIS)は、ジャカルタ国際エキスポにて開催された「第19回インドネシア国際モーターショー」にて、「学生の日」と称したCSRプログラムに参加しました。SISがスズキブースにて実施した「リサイクル・ワークショップ」には、ジャカルタ市内の中学校4校から200名の学生が参加しました。学生は、中古製品の再利用方法を通じて、環境意識について学びました。この活動は、環境配慮を重視したスズキブースとスズキ製品のテーマに沿って行われました。



▶教育支援

SISは、教育設備の充実を目的として、西ジャワ州のAl Bustan Kebun学校に1,000万ルピア(約8.5万円)相当の文房具を寄付しました。



スズキ・インドモーター・モーター社(SIM)とSISは、教育活動支援を目的として、ジャワ島中部ジョグジャカルタ市のAPKRIND科学技術大学に、APVのエンジン1機を寄付しました。



海外グループ会社の取り組み

パキスタン

▶ 職業訓練機関(VTI)の設立(ムルタン・ラホール・カラチ)

パックスズキ社ではVTIを設立してパキスタン全土にてサービスマニカニックの育成の援助を行っております。

2011年4月にはワークショップ設備、実技研修用の2輪車をVTIに提供しております。



▶ VTIとメモン産業技術機関(MITI)の技術研修

2011年4月、ムルタンにてVTIの84名の生徒に技術指導を行いました。



2011年5月、カラチのMITIとVTIにて研修を実施。合計121名の生徒が参加しました。



2011年8月、バルウォールのMITIとVTIにて研修を実施。合計104名の生徒が参加しました。



2011年9月、VTIの教員に向けた再教育講座を、ラホールのPVTC本社にて開催。20名の教員がエンジンの理論、組立・分解講座に出席しました。



ジャムプールにて開催された研修では155名のVTI生徒が出席し、スズキ製品に関する教育を受けました。



2012年1月、ラホールにてVTI講師用の研修が行われ、18名のインストラクターが参加しました。



▶ 認知講座

● コンピューター・リテラシープログラム2011

パックスズキ社では従業員の子息(10歳から17歳を対象)に夏休みの期間、コンピューターリテラシー講座を開設しました。7セッションに合計99名が参加し、最終的に参加者は基礎的なコンピューター技術を身につけることができました。



● 健康と安全に関する講習

2011年10月、パックスズキ社では従業員の子息に対して健康と安全に関する講習が催されました。講習の中では健康の重要性を説き、日々の生活の中で実践できる健康法を奨励しました。



● キャリアスタート支援

2011年12月、パックスズキ社では従業員の子息に対してキャリアスタートに関するセッションを実施しました。これから輝かしい社会に出られる若い方々に、自信と熱意を与えることが最大の目的でした。面接での重要なポイントや、履歴書の正しい書き方などをアドバイスしました。



● 安全運転講習

2011年4月、2012年3月の2回に分けて、警察の協力の下で安全運転講習が実施されました。この講習では、交通安全における制度的責任および交通安全における問題への意識と理解、安全運転のヒント、道路交通法などを取り扱いました。



▶ 大学生への教育支援活動

2011年6月から7月、パックスズキ社は11の大学から計19名の学生を受け入れてサプライチェーンマネジメント、生産、品質管理、業務、財務、IT各部門にてインターンシップを行いました。

学生たちはインターンシップを通じて、自動車の製造、組立工程、経営全般に関して学習しました。



海外グループ会社の取り組み

▶ 献血キャンペーン

2011年12月、パックスズキ社内において Fatmid基金と共同で献血キャンペーンを実施しました。サラセミアを患っている幼い子供のために、従業員より27,450mlの献血が行われました。



▶ 車両の寄贈

2012年2月、パックスズキ社より商用バン・ボランが主に薬物中毒のストリートチルドレンのリハビリを行う団体AAS Trust社に寄贈されました。「パックスズキ社は薬物の脅威の根絶には時間がかかるが、あらゆる方策を講じる必要があることを理解しています。健康と教育は国民の基本的な人権であり、成功の鍵であるので、パックスズキ社はそうした子供たちのより良き生活のためにいつでも協力します。」と、永尾最高経営責任者は述べました。



▶ 学校の修理・建設計画の開始

パックスズキ社は恵まれない地域での教育システムの改善活動に協力し、2012年3月にビンカシムにある学校の再建設・修理を開始しました。この計画により教室の追加建設、机や黒板の設置、古い建物の修繕が行われました。本プロジェクトの最大の目的は、恵まれない子供たちが基本教育を受け、地域教育の促進をすることです。



▶ 初回無料診察キャンペーン

2012年1月、パックスズキ社はカラチにて無料の健康診断を実施、良質の薬も患者に供給されました。合計で450名の方がこのキャンペーンを利用しました。



中国

▶ 公益活動

期 日	活 動 者	活動場所	活動内容／写真
2011年 5月31日	重慶長安鈴木汽車有限公司 労働組合、 エンジン製造部	重慶市綦江県 新盛鎮正自学校	現金13,364元及び衣服、書籍等を寄付  
2011年9月	重慶長安鈴木汽車有限公司 労働組合幹部	重慶市巴南区の全ての 交通巡査ステーション	真夏時、警察官に清涼飲料と 防暑薬を寄付 
2011年 9月6日	重慶長安鈴木汽車有限公司 労働組合	巴南区道角重慶市障害 児童快復病院	障害児童を見舞い、中秋節用 の月餅を寄付 
2011年 11月27日	重慶長安鈴木汽車有限公司 労働組合	重慶市巴南区豊盛鎮	5名の貧困児童に学生用の 鞆、文房用具一式及び、現金 3,000元を寄付 
2012年 1月5日	重慶長安鈴木汽車有限公司 党委員会	重慶市巴南区 大江小学校	震災により両親を失った15名の児童を慰問、ぬいぐる み等を寄付  
2012年3月	重慶長安鈴木汽車有限公司 党委員会	重慶市巴南区南温泉森	「省エネ模範 グリーン化の パイオニア」を主旨とし、植林 活動を展開 
2012年 5月25日	重慶長安鈴木汽車有限公司 労働組合	奉節県 興隆鎮杉木小学校	震災により両親を失った児童 に対し、1万元分の図書券を 寄付 
2012年 5月30日	重慶長安鈴木汽車有限公司 労働組合	重慶市綦江馬頸小学校	子供の日(6月1日)を迎えるに当り、PC2台、本300冊 等、総計11,000元分を寄付  

海外グループ会社の取り組み

ハンガリー

▶スズキ幼稚園

マジャールスズキ社(MSC)の従業員の子供のための幼稚園を運営しています。

▶スポーツ活動への支援

MSCは、エステルゴム・ボートクラブ、エステルゴム・ナイツ・ラグビーチーム、エステルゴム・キックボクシング協会、スズキユースサッカークラブ、ムーブメントダンスグループ、エステルゴム卓球協会等の、コマロム／エステルゴム郡のスポーツ活動を支援しています。

青少年へのサッカー普及と、彼らが健康で活動的なライフスタイルを持つことを狙いとして、第5回 PUSKASスズキカップを開催しました。また、ハンガリーとスロバキアの混合チームによる水泳大会が、エステルゴムとシュトロボ(スロバキア)の国境で開催され、これを支援しました。



▶文化活動への支援

エステルゴムのサマーシアター等の文化交流に、毎年財政的な支援を行っています。

また、日本・ハンガリー合同の音楽イベントとして、ハンガリー音楽アカデミーの優秀な卒業予定者により同アカデミーで毎年開催される「スプリング・ボイス」コンサートに、MSCは貢献しました。



▶地域社会への貢献活動

MSCは地元や地域の小中学生の工場見学を受け入れています。

2011年6月22日には、モノル孤児院がMSCを訪れました。厳しい環境で生活する子供たちのグループへの学習の一助として、工場見学会を開催し、子供たちの送迎等の支援も行いました。

また、全国ごみ清掃プログラムに従業員が参加し、エステルゴムの指定された地域のごみ拾いを行いました。

中小規模の企業家やサプライヤ、ビジネスパートナー、自動車業界の関係者とのディスカッションや討論会を通じ、情報の提供や経験の交流を行っています。

MSCの従業員は、年2回、ハンガリー赤十字が主催する献血に協力しています。



イタリア

▶環境保全への取り組み

スズキイタリア社は“SUZUKI&SAVE THE GREEN”プロジェクトを展開し、イタリア全域の環境保全を目指した取り組みを行っています。2012年3月31日には、地方自治体や消防署等の協力のもと、トリノ県カリニャーノのポー自然保護区の中のポー川河川敷周辺で、従業員とその家族や友人等を含む大人50人と20人超の子供達とともに清掃活動を行いました。400袋のゴミを約20トン回収し地域の環境保護に貢献しました。



イギリス

2011年5月27日、スズキGB社のマリン・セールスとマーケティング・チームはウエスト・サセックスのチチェスター近くのビーチで、広告代理店のマインドワークス・マーケティング社のスタッフとともに清掃活動を行いました。



ドイツ

2011年5月27日、スズキインターナショナルヨーロッパ(SIE)社はメイン川の河川敷で清掃活動を行いました。地域の学生18人を含む48人が参加し、約250kgのごみを回収しました。



アメリカ

2011年5月22日、アメリカンスズキモーター社はカリフォルニア州ロングビーチで清掃活動を行いました。参加者24人が2~4人のグループに分かれ、公園の道や海岸周辺のごみ拾いをしました。



メキシコ

2011年5月29日、スズキメキシコ社はメキシコ州、クアウティラン・イスカリ市グアダルルーベ湖で清掃活動を行いました。子供達や若者達等131人が参加し、この活動を通じて、彼らに環境保全に興味を抱かせる良い機会を提供しました。



▶ 海外生産会社の人材育成支援

(財)海外産業人材育成協会(HIDA※:旧AOTS)の受入れ研修事業への参画、また海外生産会社からの研修生の直接受入れにより、社内の各部門で研修を実施しています。これらの研修は、海外生産会社の生産活動を支える実践的な技術や技能の移転を効率的に行うことで開発途上国の産業発展に貢献しており、また、わが国との相互理解や友好促進にも寄与しています。

※AOTSはJODC(財団法人海外貿易開発協会)と2012年3月30日に合併して財団法人海外産業人材育成協会(The Overseas Human Resources and Industry Development Association、略称:HIDA(ハイダ))となりました。

海外研修生受入会社(2011年度)

国名		会社名
アジア	インド	マルチ・スズキ・インディア社
		スズキパワートレインインディア社
	タイ	スズキ・モーター・タイランド社
	インドネシア	スズキ・インドモービル・モーター社
	中国	済南輕騎鈴木摩托車有限公司

- 11年度の海外研修生の受け入れ人数：190人
- 受け入れを始めたときからの累計人数：22,115人
(1983年～2011年まで)



環境データ



➡ 2011年度主要製品の環境データ.....	121
四輪車.....	121
二輪車.....	127
➡ 環境取り組みの歴史.....	129

2011年度主要製品の環境データ

2011年度主要製品の環境データ

2011年度に発売となった主要製品の環境データを紹介します。

なお、下記のホームページより、四輪車・二輪車の環境データ(車種別環境情報)、四輪車のグリーン購入法適合車種を確認できます。

《車種別環境情報》 <http://www.suzuki.co.jp/about/csr/environmentalInfo/index.html>

《四輪車のグリーン購入法適合車種》 <http://www.suzuki.co.jp/about/csr/green/index.html>

四輪車

車名		ワゴンR 										
乗車定員(名)		4										
車両型式		DBA-MH23S										
基礎情報	エンジン	型式	K6A									
		総排気量(L)	0.658									
		種類	直列3気筒DOHC12バルブVVT									
		使用燃料	無鉛レギュラーガソリン									
		燃料供給装置	電子制御燃料噴射									
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	40(54)/6,500									
		最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	63(6.4)/3,500									
駆動方式	2WD					4WD						
変速機	5MT	4AT	CVT	5MT	4AT	CVT						
車両重量(kg)	800	810	830	850	840	860	850	860	880	900		
備考		アイドリングストップ										
環境性能情報	排出ガス	適合規制・認定レベル	SU-LEV (平成17年基準排出ガス75%低減レベル)									
		試験モード	JC08H+JC08Cモード									
		規制値・認定値等(g/km)	CO	1.15								
			NMHC	0.013								
			NOx	0.013								
		低公害車指定制度等	九都県市低公害車指定制度の基準に適合									
エコカー減税対象車(注1)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
グリーン購入法適合車	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
騒音	適合規制レベル	平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値:76dB(A)										
エアコン冷媒使用量	代替フロン HFC134a 320g											
車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)											
環境負荷物質削減	鉛※1	自工会目標達成(1996年使用量の1/10以下)										
	水銀※2	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)										
	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)										
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)										
自工会目標適用除外部品	※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)											
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルし易さ(リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料名表示、解体し易い構造など)を配慮 再生材をダッシュサイレンサに使用										
	環境負荷物質使用状況	鉛:電子基板類、圧電素子等(PZTセンサー)に使用										
	その他											
仕様		FX	FXリミテッド	FX アイドリングストップ	FXリミテッド アイドリングストップ	FX	FXリミテッド					

(注1) 新車ご購入時における「環境対応車普及促進税制」による減税措置です。自動車取得税は平成24年3月31日新車届出まで、自動車重量税は平成24年4月30日新車届出まで

※燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

2011年度主要製品の環境データ

四輪車


車名		ワゴンR スティングレー 						
乗車定員(名)		4						
車両型式		DBA-MH23S			CBA-MH23S			
基礎情報	エンジン	型式	K6A					
		総排気量(L)	0.658					
		種類	直列3気筒DOHC12バルブ VVT		直列3気筒DOHC12バルブ インタークーラーターボ			
		使用燃料	無鉛レギュラーガソリン					
		燃料供給装置	電子制御燃料噴射					
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	40(54)/6,500		47(64)/6,000			
		最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	63(6.4)/3,500		95(9.7)/3,000			
駆動装置	駆動方式	2WD	4WD	2WD	4WD			
	変速機	CVT						
車両重量(kg)		860	870	910	880	930		
備考		アイドリングストップ						
環境性能情報	燃料消費率	10・15モード	燃費(km/L)	23.5	25.0	22.5	21.5	20.5
			CO ₂ 排出量(g/km)	99	93	103	108	113
		参考	平成22年度燃費基準 +25%達成車			平成22年度燃費基準 +20%達成車	平成22年度燃費基準 +10%達成車	
		JC08モード	燃費(km/L)	21.6	22.8	21.0	19.0	18.4
	排出ガス	適合規制・認定レベル	CO ₂ 排出量(g/km)	107	102	111	122	126
			参考	平成27年度燃費基準 達成車				—
	騒音	試験モード	適合規制・認定レベル	SU-LEV (平成17年基準排出ガス75%低減レベル)			U-LEV (平成17年基準排出ガス50%低減レベル)	
			規格値・認定値等(g/km)	CO			1.15	1.15
			低公害車指定制度等	JC08H+JC08Cモード				
				CO	1.15			
環境への取り組み	騒音	規格値・認定値等(g/km)	NMHC			0.013	0.025	
		規格値・認定値等(g/km)	NOx			0.013	0.025	
	環境負荷物削減	低公害車指定制度等	九都県市低公害車指定制度の基準に適合					
		エコカー減税対象車 ^(注1)	○	○	○	○	—	
	環境への取り組み	グリーン購入法適合車	○	○	○	○	○	
		騒音	適合規制レベル	平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値:76dB(A)				
	環境への取り組み	エアコン冷媒使用量	代替フロン HFC134a 320g					
		車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)					
		環境負荷物削減	鉛 ^{※1}	自工会目標達成(1996年使用量の1/10以下)				
			水銀 ^{※2}	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)				
六価クロム			自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)					
カドミウム			自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)					
自工会目標適用除外部品	※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)							
リサイクル	リサイクルし易さ(リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料名表示、解体し易い構造など)を配慮 再生材をダッシュサイレンサ等に使用							
環境負荷物質使用状況	鉛:電子基板類、圧電素子等(PZTセンサー)に使用							
仕様	その他	X	X アイドリングストップ	X	T			

(注1) 新車ご購入時における「環境対応車普及促進税制」による減税措置です。自動車取得税は平成24年3月31日新車届出まで、自動車重量税は平成24年4月30日新車届出まで

※燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

2011年度主要製品の環境データ

四輪車

車名		アルト 								
乗車定員(名)		4								
基礎情報	車両型式	DBA-HA25S		DBA-HA35S		DBA-HA25S				
	型式	K6A		R06A		K6A				
	総排気量(L)	0.658								
	種類	直列3気筒 DOHC12バルブVVT								
	使用燃料	無鉛レギュラーガソリン								
	燃料供給装置	電子制御式燃料噴射								
	最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	40(54)/6,500		38(52)/6,000		40(54)/6,500				
	最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	63(6.4)/3,500		63(6.4)/4,000		63(6.4)/3,500				
	駆動方式	2WD				4WD				
	変速機	5MT	4AT	CVT		5MT	4AT	CVT		
車両重量(kg)	710【720】	730【740】	760	740	770	790	810			
備考	アイドリングストップ									
環境性能情報	燃料消費率	10・15モード	燃費(km/L)	24.0	22.5	24.5	32.0	23.0	22.0	23.5
			CO ₂ 排出量(g/km)	97	103	95	73	101	106	99
		参考	平成22年度燃費基準+25%達成車	平成22年度燃費基準+15%達成車	平成22年度燃費基準+25%達成車		平成22年度燃費基準+20%達成車	平成22年度燃費基準+15%達成車	平成22年度燃費基準+25%達成車	
		JC08モード	燃費(km/L)	22.6	21.8	22.6	30.2	21.0	20.0	21.8
	CO ₂ 排出量(g/km)		103	106	103	77	111	116	106	
	参考	平成27年度燃費基準 達成車						—	平成27年度燃費基準 達成車	
	排出ガス	適合規制・認定レベル		SU-LEV (平成17年基準排出ガス75%低減レベル)						
		試験モード		JC08H+JC08Cモード						
		規制値・認定値等(g/km)	CO	1.15						
			NMHC	0.013						
NOx	0.013									
低公害車指定制度等		九都県市低公害車指定制度の基準に適合								
エコカー減税対象車(注1)		○	○	○	○	○	○	○		
グリーン購入法適合車		○	○	○	○	○	○	○		
騒音 適合規制レベル		平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値:76dB(A)								
エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC-134a 320g								
車室内VOC		自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)								
環境負荷物削減	鉛※1	自工会2006年目標達成(1996年使用量の1/10以下)								
	水銀※2	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)								
	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)								
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)								
自工会目標適用除外部品		※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)								
リサイクル		リサイクルし易さ(リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料名表示、解体し易い構造など)を配慮 再生材をダッシュサイレンサ等に使用								
環境負荷物質使用状況		鉛:電子基板類、圧電素子等(PZTセンサー)に使用								
その他										
仕様		F	F/G	G/X	ECO-L/S アイドリングストップ	F	G4			

【 】は4輪ABS装着車重量

(注1)新車ご購入時における「環境対応車普及促進税制」による減税措置です。自動車取得税は平成24年3月31日新車届出まで、自動車重量税は平成24年4月30日新車届出まで

※燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

2011年度主要製品の環境データ

四輪車

車名		MRワゴン 						
乗車定員(名)		4						
車両型式		DBA-MF33S						
エンジン	型式	R06A						
	総排気量(L)	0.658						
	種類	直列3気筒 DOHC12バルブ吸排気VVT			直列3気筒DOHC12バルブVVT インタークーラーターボ			
	使用燃料	無鉛レギュラーガソリン						
	燃料供給装置	電子制御燃料噴射						
	最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	40(54)/6,500	38(52)/6,000	40(54)/6,500	47(64)/6,000			
	最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	63(6.4)/4,000			95(9.7)/3,000			
駆動装置	駆動方式	2WD		4WD		2WD	4WD	
	変速機	インパネシフトCVT						
車両重量(kg)		790 / 810	800 / 820	840	860	830	880	
備考		アイドリングストップ						
燃料消費率	JC08 モード	燃費(km/L)	23.0	27.2	22.0	21.0	22.0	20.4
		CO ₂ 排出量(g/km)	101	85	106	111	106	114
	10・15 モード	燃費(km/L)	25.5	30.0	23.0	22.5	21.5	21.5
		CO ₂ 排出量(g/km)	91	77	101	103	108	108
	参考		平成27年度 燃費基準 達成車	平成27年度 燃費基準 +20%達成車	平成27年度燃費基準 達成車			—
	参考		平成22年度燃費基準+25%達成車					平成22年度 燃費基準 +20%達成車
適合規制・認定レベル		SU-LEV (平成17年排出ガス基準 75%低減レベル)						
排出ガス	試験モード	JC08H+JC08Cモード						
	規制値・ 認定値等 (g/km)	CO	1.15					
		NMHC	0.013					
		NOx	0.013					
低公害車指定制度等		九都県市低公害車指定制度の基準に適合						
エコカー減税対象車(注1)		○	○	○	○	○	○	
グリーン購入法適合車		○	○	○	○	○	—	
騒音 適合規制レベル		平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値:76dB(A)						
エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 320g						
車室内VOC		自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)						
環境負荷物質削減	鉛※1	自工会目標達成(1996年使用量の1/10以下)						
	水銀※2	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)						
	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)						
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)						
自工会目標適用除外部品		※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯 (交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)						
リサイクル		リサイクルし易さ(リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料名表示、解体し易い構造など)を配慮 再生材をダッシュサイレンサー、ドアトリムポケット、ラゲッジフロアボックス、ロアカバートレイ等に使用						
環境負荷物質使用状況		鉛:電子基板類、圧電素子等(PZTセンサー)に使用						
その他								
仕様		G/X	ECO-L/X アイドリングストップ	G	X	T		

(注1) 新車ご購入時における「環境対応車普及促進税制」による減税措置です。自動車取得税は平成24年3月31日新車届出まで、自動車重量税は平成24年4月30日新車届出まで

※燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

2011年度主要製品の環境データ

四輪車

車名		ソリオ 						
乗車定員(名)		5						
車両型式		DBA-MA15S						
エンジン	型式	K12B						
	総排気量(L)	1,242						
	種類	直列4気筒 DOHC16バルブ 吸排気VVT						
	使用燃料	無鉛レギュラーガソリン						
	燃料供給装置	電子制御燃料噴射						
	最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	67(91)/6,000						
	最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	118(12.0)/4,800						
駆動装置	駆動方式	2WD			4WD			
	変速機	インパネシフトCVT						
車両重量(kg)		1,000	1,030 / 1,040	1,010	1,040 / 1,050	1,080	1,090	
備考		アイドリングストップ						
燃料消費率	JC08モード	燃費(km/L)	20.6		21.2		18.8	18.0
		CO ₂ 排出量(g/km)	113		110		123	129
	参考 平成27年度燃費基準 達成車							—
	10・15モード	燃費(km/L)	22.5	21.0	24.5	23.0	20.0	
		CO ₂ 排出量(g/km)	103	111	95	101	116	
	参考 平成22年度燃費基準+25%達成車							
排出ガス	適合規制・認定レベル		SU-LEV (平成17年排出ガス基準 75%低減レベル)					
	試験モード		JC08H+JC08Cモード					
	規制値・認定値等 (g/km)	CO	1.15					
		NMHC	0.013					
		NOx	0.013					
低公害車指定制度等		九都県市低公害車指定制度の基準に適合						
エコカー減税対象車(注1)		○	○	○	○	○	○	
グリーン購入法適合車		○	○	○	○	○	○	
騒音 適合規制レベル		平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値:76dB(A)						
エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 370g						
車室内VOC		自工会目標達成 (厚生労働省室内濃度指針値以下)						
環境負荷物質削減	鉛※1	自工会目標達成 (1996年使用量の1/10以下)						
	水銀※2	自工会目標達成 (2005年1月以降使用禁止)						
	六価クロム	自工会目標達成 (2008年1月以降使用禁止)						
	カドミウム	自工会目標達成 (2007年1月以降使用禁止)						
自工会目標適用除外部品		※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯 (交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)						
リサイクル		リサイクルし易さ(リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料名表示、解体し易い構造など)を配慮 再生材をダッシュサイレンサー、ドアトリムポケット、インパネ部品等に使用						
環境負荷物質使用状況		鉛:電子基板類、圧電素子等(PZTセンサー)に使用						
その他								
仕様		G	X / S	G	X / S	X	S	

(注1)「減税」とは、新車ご購入時における「環境対応車普及促進税制」および「グリーン税制」による減税措置です。(自動車取得税は平成24年3月31日新車登録まで、自動車重量税は平成24年4月30日新車登録まで)自動車税については、平成22、23年度自動車税制(グリーン税制)による控除。新車ご購入の翌年度の自動車税について減税措置が受けられます。

※燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

2011年度主要製品の環境データ

四輪車

車名		スイフト 				
乗車定員(名)		5				
車両型式		DBA-ZC72S		DBA-ZD72S		
エンジン	型式	K12B				
	総排気量(L)	1,242				
	種類	直列4気筒DOHC16バルブVVT				
	使用燃料	無鉛レギュラーガソリン				
	燃料供給装置	電子制御式燃料噴射				
	最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	67(91)/6,000				
	最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	118(12.0)/4,800				
駆動装置	駆動方式	2WD			4WD	
	変速機	5MT	CVT			
車両重量(kg)		970	990	1,000	1,080	
備考				アイドリングストップ		
燃料消費率	10・15モード	燃費(km/L)	21.0	23.0	25.0	20.0
		CO ₂ 排出量(g/km)	111	101	93	116
		参考	平成22年度燃費基準+15%達成車 平成22年度燃費基準+25%達成車			
	JC08モード	燃費(km/L)	19.4	20.6	21.8	18.8
		CO ₂ 排出量(g/km)	120	113	106	123
		参考	平成27年度燃費基準 達成車 -			
排出ガス	適合規制・認定レベル		SU-LEV (平成17年排出ガス基準 75%低減レベル)			
	試験モード		JC08H+JC08Cモード			
	規制値・認定値等(g/km)	CO	1.15			
		NMHC	0.013			
		NOx	0.013			
低公害車指定制度等		九都県市低公害車指定制度の基準に適合				
エコカー減税対象車(注1)		○	○	○	○	○
グリーン購入法適合車		○	○	○	○	○
環境負荷物質削減	騒音 適合規制レベル		平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値:76dB(A)			
	エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 370g			
	車室内VOC		自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)			
	鉛※1		自工会目標達成(1996年使用量の1/10以下)			
	水銀※2		自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)			
	六価クロム		自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)			
	カドミウム		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)			
自工会目標適用除外部品		※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)				
環境への取り組み	リサイクル		リサイクルし易さ(リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料名表示、解体し易い構造など)を配慮 再生材をタッチセンサーに使用			
	環境負荷物質使用状況		鉛:電子基板・電機部品のハンダ、圧電素子など(PZTセンサー)に使用			
	その他					
仕様		XG/XL	XS	XG/XL	XS	

(注1) 新車ご購入時における「環境対応車普及促進税制」および「グリーン税制」による減税措置です。(自動車取得税は平成24年3月31日新車登録まで。自動車重量税は平成24年4月30日新車登録まで)自動車税については、平成22、23年度自動車税制(グリーン税制)による控除。新車ご購入の翌年度の自動車税について減税措置が受けられます。(平成24年3月31日新車登録まで)

※燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

2011年度主要製品の環境データ

二輪車

車名		e-Let's		
		e-Let's (EMS-01)	e-Let's W (EMS-01W)	
				
乗車定員(名)		1		
車両型式		ZAD-CZ81A		
車両重量(kg)		72	72(バッテリー2個搭載時80kg)	
基礎情報	原動機	型式	Z801	
		種類	交流同期電動機	
		定格出力(kW)	0.58	
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	1.7(2.3)/2,050	
		最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	15(1.5)/350	
	電源装置	バッテリー種類	リチウムイオン電池	
	電圧(V)/容量(Ah)	50.4/14.2 (5h)		
	充電方式	定電流・定電圧充電		
環境性能	電力消費	一充電走行距離(km) (30km/h定地走行時) ^(注1)	30	30(バッテリー2個搭載時60Km)
		交流電力量消費率 (W・h/km)	31	
	騒音	適合規制レベル	平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値:71dB(A)	
	環境負荷物質削減	鉛	自工会目標達成 (2006年以降使用量60g以下)	
		水銀 ^{※1}	自工会目標達成 (2004年10月以降使用禁止)	
		六価クロム	自工会目標達成 (2008年1月以降使用禁止)	
		カドミウム	自工会目標達成 (2007年1月以降使用禁止)	
自工会目標適用除外部品		※1:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージドヘッドランプ (交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)		
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルし易さ(リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料名表示、解体し易い構造など)を配慮 フレームカバーフロント、メンテナンスリッドNO.1/NO.2、ムーバブルフェンダー、フィクスドフェンダー、 UロックホルダーはPPリサイクル材使用		
	環境負荷物質使用状況	鉛:電子基板類、圧電素子など(PZTセンサー)に使用		
	その他			

(注1)一充電走行距離は、定められた試験条件のもとでの値です。従って走行時の気象、道路、車両、運転、整備などの諸条件により異なります。

主要新製品の環境データ

二輪車

車名		アドレスV125S リミテッド 	
		(UZ125SZ)	
基礎情報	乗車定員(名)	2	
	車両型式	EBJ-CF4MA	
	エンジン	型式	F468
		総排気量(cm ³)	124
		種類	空冷・4サイクル・単気筒・SOHC・2バルブ
		使用燃料	無鉛ガソリン
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	7.3(9.9)/7,500
	最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	10(1.0)/6,000	
変速機	Vベルト無段変速		
車両重量(kg)	103		
環境性能	燃料消費率	*60km/h定地走行燃費(km/L) 52.0	
	排出ガス	適合規制レベル	平成19年規制に適合
		二輪車モード	CO 2.0
		規制値(g/km)	HC 0.5 NOx 0.15
	騒音	適合規制レベル	平成13年規制に適合 加速走行騒音規制値:71dB(A)
	環境負荷物質削減	鉛※1	自工会目標達成(2006年1月以降使用量60g以下)
		水銀※2	自工会目標達成(2004年10月以降使用禁止)
		六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)
		カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)
	自工会目標適用除外部品	※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージドヘッドランプ(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)	
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルし易さ(リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料名表示、解体し易い構造など)を配慮 ムーバブルフェンダー、フィクストフェンダー、UロックホルダーはPPリサイクル材使用	
	環境負荷物質使用状況	鉛:電子基板・電気部品のハンダ、圧電素子など(PZTセンサー)	
	その他		

環境取り組みの歴史

1970年	3月	大阪万国博覧会会場で、キャリイバン電気自動車10台が使用される
1971年	7月	生産工程の環境対策部門として生産技術部設備課に環境保安係を設置
1977年	4月	スズキグループ安全衛生公害問題研究協議会を発足
1978年	12月	キャリイバン電気自動車を開発
1981年	12月	(財)機械工業振興助成財団(現:スズキ財団)主催の省エネルギーシンポジウムを開催
1989年	8月	製品も含め環境問題への全社的取り組みを強化するため、環境問題審議会を設置
1990年	3月	全国の代理店に回収機を配備し、カーエアコン冷媒の特定フロンの回収、再利用を開始
1991年	12月	発泡用特定フロン(シート等のウレタンフォーム材に使用)の使用を全廃
1992年	1月	樹脂製部品への材料名の表示を開始
		無段変速装置SCVTを開発(カルタスコンバーチブルに搭載)
	10月	天然ガススクーターを開発
	11月	廃棄物の減量化と再利用を推進するため、生産技術開発部に廃棄物対策グループを設置
	12月	アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を発売
1993年	3月	「環境保全取り組みプラン」を策定
	5月	環境保安係と廃棄物対策グループを統合し、環境産廃グループとして再編、強化
	12月	カーエアコン冷媒の代替フロン化を完了
1994年	6月	販売店で発生する使用済みバンパーの回収、リサイクルを開始
	8月	塗装排水汚泥の再利用設備を設置し、アスファルトシートへの再利用を開始
1995年	1月	廃棄物焼却炉を更新し、廃棄物の減量化と廃熱利用(蒸気)を拡大
	8月	省エネルギーを推進するため湖西工場にコージェネレーション設備を導入
1996年	4月	電動アシスト自転車「LOVE(ラブ)」を発売
	5月	「環境保全取り組みプラン(フォローアップ版)」を策定
	12月	相良工場にコージェネレーション設備を導入
1997年	3月	ワゴンR天然ガス自動車を開発
	5月	アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を大幅に改良して発売
	10月	4ストローク船外機がシカゴボートショーで技術革新賞を受賞
	12月	「車の解体マニュアル」を発行し、代理店に配付
1998年	2月	大須賀工場にコージェネレーション設備を導入
		「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ自主行動計画」を策定
	4月	ハンガリーの生産工場のマジャールスズキ社でISO14001の認証を取得
	7月	湖西工場でISO14001の認証を取得
	10月	新型軽自動車で10・15モード燃費29.0km/ℓを達成したリーンバンエンジン搭載車を発売
		スズキ4ストローク船外機が2年連続で技術革新賞を受賞
12月	環境に配慮したパイプ曲げ加工技術を開発	
1999年	3月	二輪車用の新触媒を開発(スクーター「レッツII」に搭載)
	5月	低燃費車アルト「Scリーンバン」CVTを新発売
	6月	「ワゴンR 天然ガス(CNG)自動車」を新発売
	8月	エブリイ電気自動車の新モデルを発売
	9月	大須賀工場、相良工場でISO14001の認証を取得
	10月	アルトのアイドリング・ストップシステム採用車を発売
		「スズキPu-3 コミュータ」が東京モーターショー「ザ ベスト コンセプトカー」特別賞を受賞
	11月	電動アシスト自転車「LOVE(ラブ)」シリーズをフルモデルチェンジし発売
		インドのマルチ・ウドヨグ社(現:マルチ・スズキ・インディア社)でISO14001の認証を取得
	12月	有機溶剤を使用せずに超音波で洗浄する、環境に配慮した超音波卓上洗浄機「SUC-300H・600H」を新発売
		「エブリイ天然ガス(CNG)自動車」を新発売

環境取り組みの歴史

2000年	1月	小型のバンパー破砕機を自社開発
	2月	スペインのスズキスペイン社でISO14001の認証を取得
	6月	カナダのカミ・オートモティブ社でISO14001の認証を取得
	7月	環境に配慮した電動車「セニアカー」の輸送用パッケージが、日本パッケージングコンテストで「ロジスティクス賞」を受賞
	10月	電動アシスト自転車「LOVE(ラブ)」をフルモデルチェンジし発売
	11月	環境に配慮した電動車いす「セニアカー」の輸送用パッケージが、世界パッケージングコンテストで「ワールドスター賞」を受賞
	12月	豊川工場でISO14001の認証を取得
2001年	1月	国内の二・四輪工場の塗装工程での鉛使用を全廃
	3月	バンパー破砕機の設置を全国に拡大
	4月	技術、製品、製造、流通等の環境問題を担当する環境企画グループを新設 環境問題への取り組みを強化するため、これまでの環境問題審議会に替わり環境委員会を設置
	8月	埋立廃棄物を大幅に削減し、ゼロレベル化目標を達成
	10月	GMと燃料電池技術分野で相互協力
2002年	1月	電気自動車のコンセプトカー「Covie」がデトロイトモーターショーにおいて、米オートモティブ・ニュース誌の「コンセプトカー最優秀環境賞」受賞
	3月	アイドリングストップ運動開始
	7月	軽四輪車用エンジンで初めて、低燃費と高出力を両立した直噴ターボエンジンを実用化
2003年	1月	軽乗用車で初となるハイブリッド自動車「ツイン」を新発表 省資源に優れた新発想のスクーター「チョイノリ」を新発表
	3月	磐田工場でISO14001の認証を取得 本社工場でISO14001の認証を取得 風力発電設備を引佐研修センターに設置
	7月	IMDS (International Material Data System) に加入
	9月	グリーン調達ガイドラインを発行 「超・低排出ガス」認定車を発売
	10月	自再協、ART を他社メーカーと共同で設立
2004年	2月	風力発電装置を湖西工場に設置 (2基)
	7月	二輪車リサイクル料金を発表 使用済み自動車 (四輪車) リサイクル料金を発表
	8月	日本国内で初めて燃料電池車用700気圧圧縮水素貯蔵システムの認可を取得 カーシェアリング (車両共同利用) システムに対応した「MRワゴン カーシェアリング専用車」を発売
	7月	アルミ表面のアルマイト皮膜を平滑化し、耐食性、耐久性を向上させる「ハイパー・アルマイト」を開発
2005年	8月	「チームマイナス6%」に参加
	10月	舟艇工業会による「FRP 船リサイクルシステム」への参画とリサイクル料金の発表
	9月	燃料電池を搭載した電動車いす「MIO (ミオ)」を開発し、国際福祉機器展に参考出品
2006年	10月	燃料電池二輪車「クロスゲージ」を開発し、東京モーターショーへ参考出品
	11月	スズキ環境管理規程の制定
2007年	6月	新開発の燃料電池車「SX4-FCV」の大臣認定を取得
	7月	北海道洞爺湖サミット 国際メディアセンター「環境ショーケース」に「SX4-FCV」を出展
2008年	4月	スズキの「歴史」と「ものづくり」を紹介する「スズキ歴史館」が開館 「低価格・低環境負荷を実現した高速めっきシステムの開発と実用化」により「市村産業賞 貢献賞」を受賞
	9月	インドのマルチ・スズキ・インディア社がトレーラー輸送から2段式貨物列車輸送に変更し、CO2排出量削減に貢献したことからゴールデンピーコックエコ革新賞を受賞
	10月	プラグインハイブリッド四輪車「スイフト レンジ・エクステンダー」、燃料電池スクーター「バグマン・フューエル・セル・スクーター」を開発し、東京モーターショーへ参考出品
2009年	5月	「スイフト プラグインハイブリッド (スイフト レンジエクステンダー)」国土交通省の型式指定を取得
	9月	電動スクーター「e-Let's」を開発製品化に向けて公道走行調査を開始
2010年	3月	燃料電池スクーターで世界初となる「欧州統一型式認証」を取得
	5月	スズキ、「低コストでの軽量化を実現したアルミ押し出し材製リヤリアアームの開発」により「第61回自動車技術会賞 技術開発賞」を受賞
2011年	2月	スズキ、英国インテリジェント・エナジー社と燃料電池システムを開発・製造する合弁会社を設立