

スズキ 環境・社会レポート 2014

世界中で愛され、信頼されるスズキを目指して



 **SUZUKI**

スズキ 環境・社会レポート 2014

CONTENTS

はじめに

ごあいさつ	3
会社概要	4

特集

01 スズキの環境技術の取り組み	6
02 自動車産業の発展、 子供たちの未来のために	8
03 マルチ・スズキ・インディア社の取り組み	10

CSRの考え方

CSRの考え方	12
CSR方針	
CSRマネジメント体制	
スズキの災害対策	

環境への取り組み

環境管理の推進	20
スズキ地球環境憲章	
スズキグループの環境組織図	
環境計画	
環境マネジメントシステムの導入	
緊急時の訓練	
環境事故等	
環境会計	
地球温暖化の抑制	28
[製品開発] 燃費の向上	
[製品開発] 次世代自動車の開発及び技術	
[生産・物流] 事業活動における省エネ	
[生産・物流] 物流活動における省エネ	
環境保全等の推進	42
[設計・開発] 大気汚染	
[設計・開発] 製品含有する環境負荷物質の管理強化	
[設計・開発] 騒音低減	
[設計・開発] フロンの削減	
[設計・開発] 車室内VOCの低減	
[生産・製品] 塗装工程におけるVOCの低減	
[生産・製品] 化学物質の管理	
[生産・製品] 臭気、騒音の低減	
3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進	50
リサイクルの配慮	
梱包資材	
廃棄物	
水資源	
社会との連携	59
環境コミュニケーションの拡充	

社会への取り組み

お客様とともに	65
お客様相談室	
福祉車両(ウィズシリーズ)	
電動車両	
安全への取り組み	
二輪車における取り組み	
お取引先様とともに	74
継続的な取引	
グローバル購買活動	
事業継続計画の取り組み	
法令遵守についての取り組み	
スズキの財団活動等	75
公益財団法人スズキ財団	
公益財団法人スズキ教育文化財団	
日系人学校「ムンド・デ・アレグリア学校」に経営支援	
従業員とともに	77
安全・衛生及び交通安全に対する取り組み	
キャリアアップのための取り組み	
安心して働ける快適な職場環境づくり	
社内教育システム	
労使関係	
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	82
企業価値の向上	
株主・投資家の皆様のために	
株主優待制度	
IRに関する取り組み	
地域社会とともに	87
環境美化への取り組み	
被災地への支援	
教育支援活動	
地域のために	
国内事業所などの取り組み	93
スズキ国内工場・国内グループ製造会社の取り組み	93
スズキ国内工場	
国内グループ製造会社	
国内販売代理店の取り組み	111
海外事業所などの取り組み	114
海外グループ会社の取り組み	114
環境データ	126
2013年度主要製品の環境データ	126
四輪車/二輪車/船外機	
環境取り組みの歴史	136

●本レポートの対象期間は、2013年度(2013年4月1日から2014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「環境報告ガイドライン2012年度版」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。
●本レポートに記載されている「国内工場」とは、スズキ株式会社の湖西工場・磐田工場・相良工場・高塚工場・豊川工場・大須賀工場の6工場を意味します。

ごあいさつ

当社グループは、「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、創業以来「価値ある製品」をものづくりの根底においてきました。常に時代の足音に耳を傾け、お客様に喜ばれる真の価値ある製品づくりに努めてまいります。

また、「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まいります。

環境問題につきましては、当社グループは国内の軽自動車をはじめ、インドやアジアなどで多くの燃費の優れた小型車を提供してまいりました。これら小型車の普及こそ環境問題に貢献できるものと考えております。「スズキグリーン テクノロジー」による次世代環境技術の推進に加え、「スズキ環境計画2015」、「スズキ生物多様性ガイドライン」に基づき、地球環境問題に取り組んでまいります。

今後は、環境技術、低燃費化技術、軽量化技術、安全技術、情報通信技術、デザイン力など研究開発力の強化を図ってまいります。また、エンジン・パワートレイン・プラットフォームの統合化による開発の効率化、コストダウンなど低コストの車づくりを進めてまいります。

これからも世界中のお客様に愛され、信頼されるスズキを目指して、環境・社会への貢献活動に取り組んでまいりますので、皆様のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

本レポートは、主に当社の2013年度の環境・社会への取り組みをまとめました。まずは本レポートをご高覧いただき、スズキの環境・社会への取り組み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

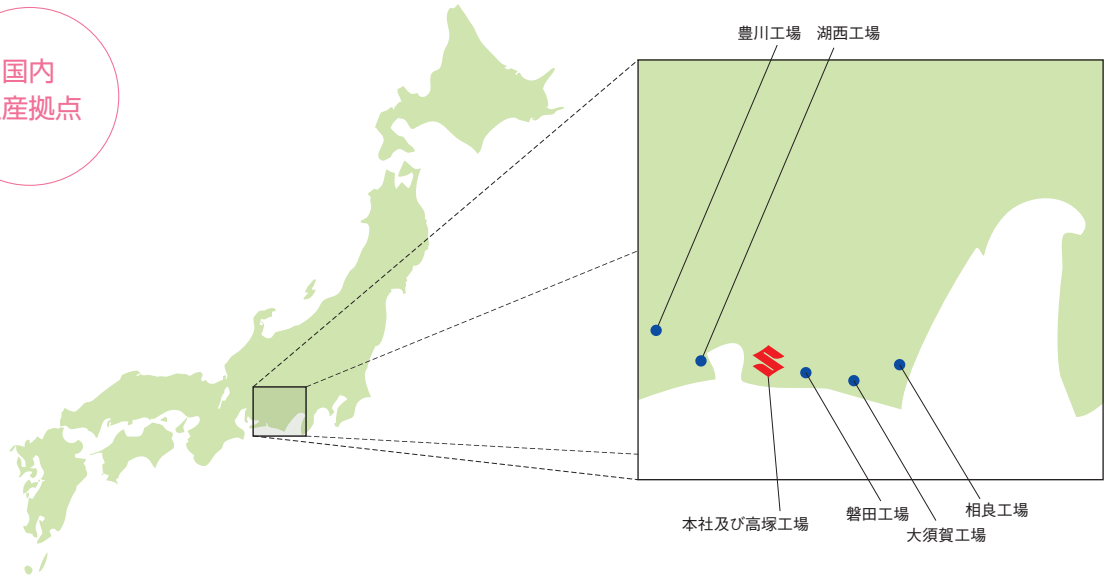
代表取締役副社長
田村 実

代表取締役副社長
鈴木 俊宏

会社概要 (2014年3月31日現在)

■ 社名	スズキ株式会社	■ 主要製品	二輪車・四輪車・船外機・電動車両・産業機器
■ 設立	1920年(大正9年)3月	■ 資本金	1,380億1,476万円
■ 本社所在地	〒432-8611 静岡県浜松市南区高塚町300	■ 従業員数	14,571人
■ 代表者	代表取締役会長兼社長 鈴木 修		

国内
生産拠点

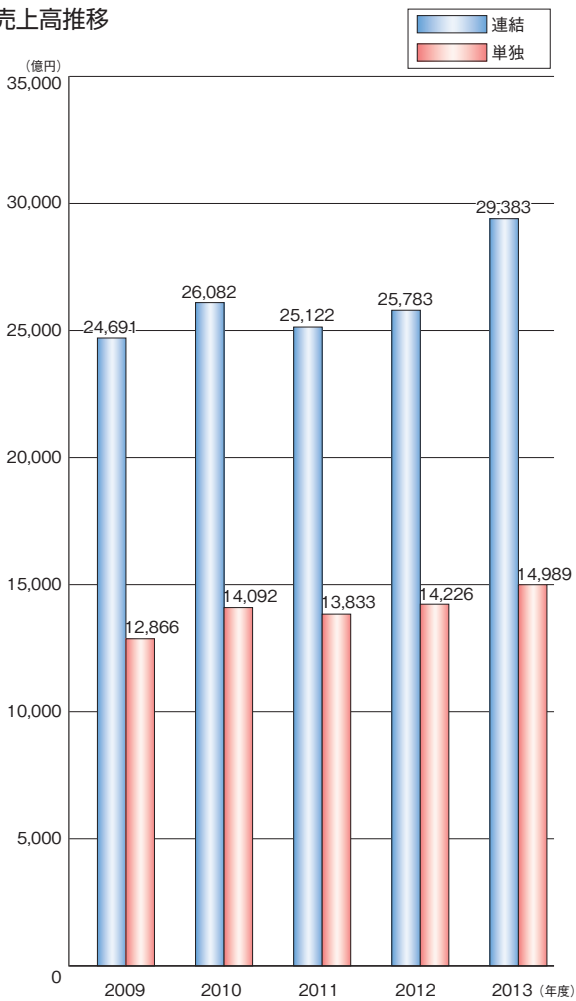


海外事業

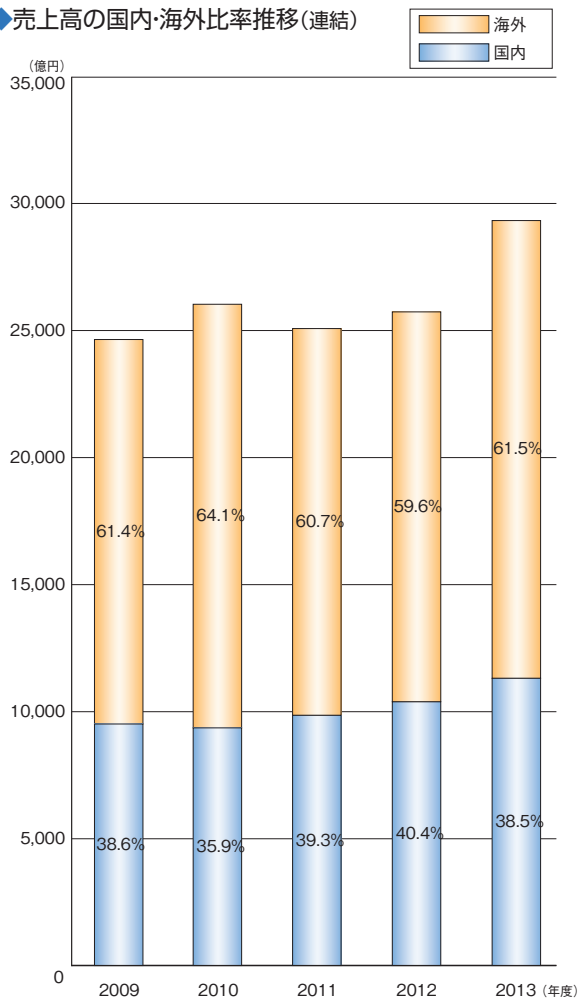


- | | | |
|---------------------------|-----------------------------------|---|
| 1 スズキモーターオブアメリカ社(アメリカ) | 14 スズキ・マニュファクチャリング・オブ・アメリカ社(アメリカ) | 26 スズキ・モーター・タイランド社(タイ) |
| 2 スズキカナダ社(カナダ) | 15 スズキコロンビア社(コロンビア) | 27 タイスズキモーター社(タイ) |
| 3 スズキメキシコ社(メキシコ) | 16 マジャールスズキ社(ハンガリー) | 28 カンボジアスズキモーター社(カンボジア) |
| 4 スズキオーストラリア社(オーストラリア) | 17 スズキエジプト社(エジプト) | 29 ベトナムスズキ社(ベトナム) |
| 5 スズキニュージーランド社(ニュージーランド) | 18 重慶長安鈴木汽車有限公司(中国) | 30 スズキ・インドモーター・モーター社(インドネシア) |
| 6 スズキフランス社(フランス) | 19 江西昌河鈴木汽車有限責任公司(中国) | 31 スズキアセンブラーズマレーシア社(マレーシア) |
| 7 スズキイタリア社(イタリア) | 20 濟南輕騎鈴木摩托車有限公司(中国) | 32 ハイコムオートモーティブ・マニュファクチャラーズ・マレーシア社(マレーシア) |
| 8 スズキインターナショナルヨーロッパ社(ドイツ) | 21 江門市大長江集團有限公司(中国) | 33 マルチ・スズキ・インドネシア社(インド) |
| 9 スズキGB社(イギリス) | 22 常州豪爵鈴木摩托車有限公司(中国) | 34 スズキ・モーター・サイクル・インドネシア社(インド) |
| 10 スズキオーストリア社(オーストリア) | 23 台鈴工業股份有限公司(台湾) | 35 パックスズキモーター社(パキスタン) |
| 11 スズキペリカ社(スペイン) | 24 スズキフィリピン社(フィリピン) | 36 スズキモーターR&Dアジア社(タイ) |
| 12 スズキモーターポーランド社(ポーランド) | 25 スズキ・ミャンマー・モーター社(ミャンマー) | 37 鈴木摩托車研究開発有限公司(中国) |
| 13 スズキオーストリア南アフリカ社(南アフリカ) | | |

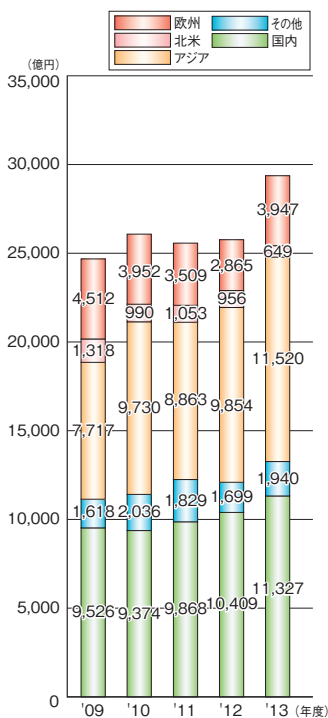
◆売上高推移



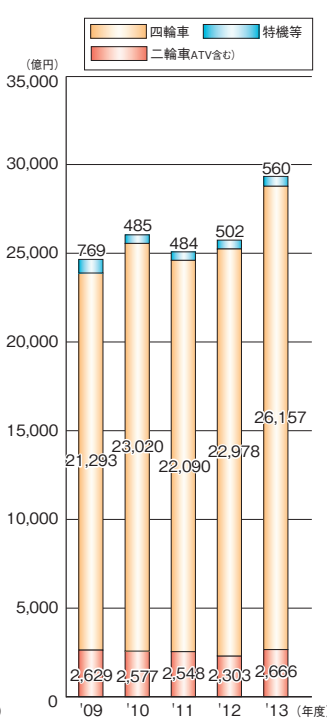
◆売上高の国内・海外比率推移(連結)



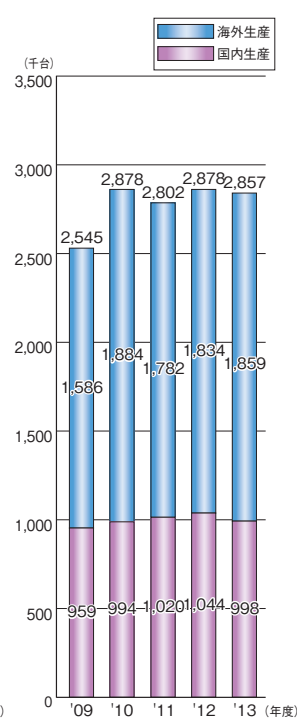
◆地域別売上高推移(連結)



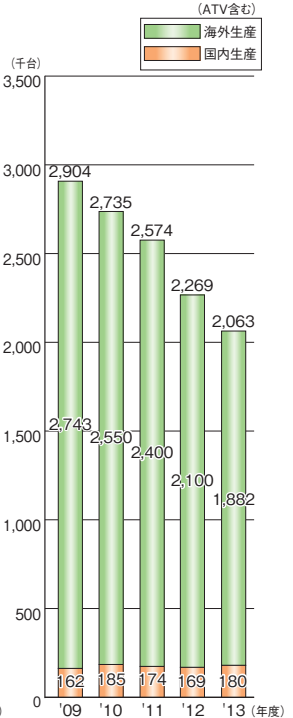
◆事業別売上高推移(連結)



◆四輪車生産台数推移



◆二輪車生産台数推移 (ATV含む)

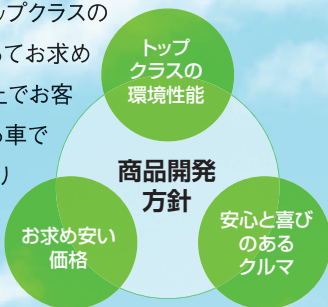


※国内生産:完成車生産台数+CKD生産台数。
※海外生産台数:現地ラインオフ台数。

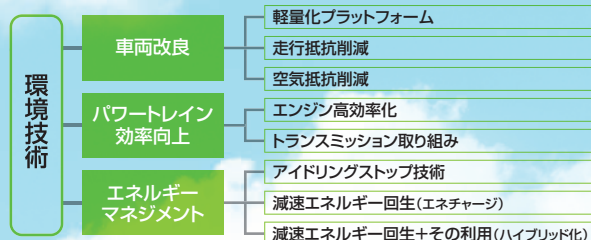
特集 1

スズキの環境技術の取り組み

スズキの商品の開発方針は、トップクラスの環境性能であること、お客様にとってお求めやすい価格であること、そしてその上でお客様が安心と喜びを感じていただける車であることです。ここでは、スズキが取り組んでいるこれらの環境技術の一例について紹介します。

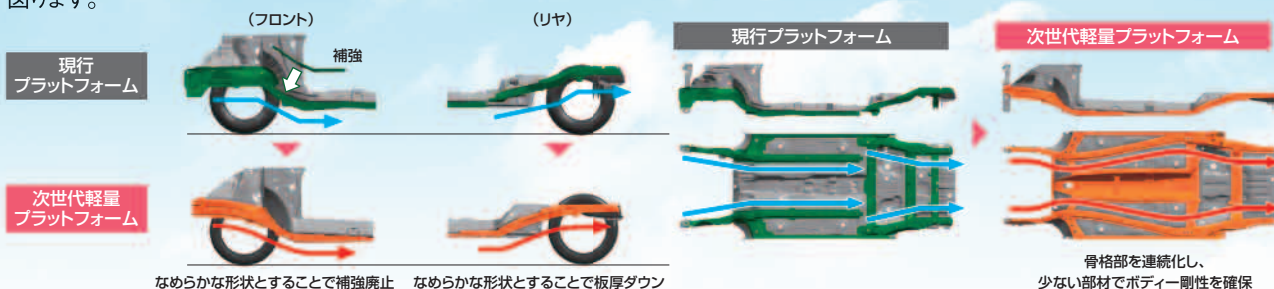


これからの環境技術の取り組み



次世代軽量プラットフォーム

次世代軽量プラットフォームの基本構想は、現在のプラットフォームを軽、Aセグメント、Bセグメントの3種類に統合し、機能部品をモジュール化することで開発効率を向上させます。さらに、主要構造や部品配置を全面刷新し、求められる性能を向上しつつ軽量化を図ります。



パワートレイン開発

ガソリンエンジン

エンジン開発は軽及び1400cc以下に集中・集約。熱効率をアップさせ、2020年初頭までにJC08モードにおける平均熱効率40%達成を目指します。

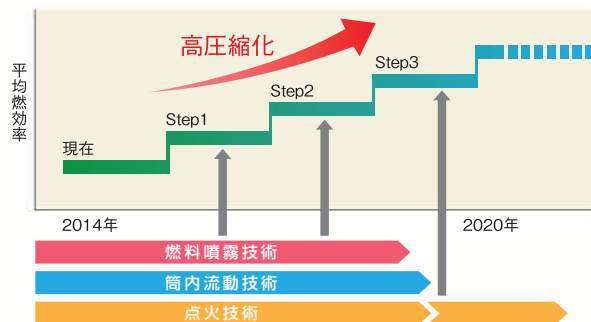
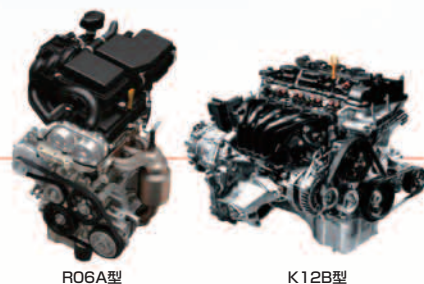
- 軽用(660cc)は、アルト エコ(2WD車)35km/L(JC08モード走行燃費(国土交通省審査値))の燃費向上技術を継続して改良
- 小型用は、デュアルジェット エンジンの燃焼技術をさらに磨く

・圧縮比アップによる熱効率向上

燃料噴霧技術…微粒子噴霧、噴霧直入率向上、デュアルジェット噴霧筒内流動技術…タンブル向上、乱れ制御
点火技術…点火エネルギーの強化

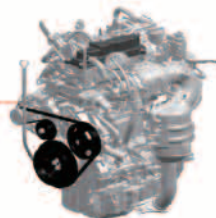
・損失の低減

クールドEGR、低フリクション化



ディーゼルエンジン

インドを主要市場とした2気筒ディーゼルエンジンを開発しています。新興国へ向けて小さな車への搭載を予定しています。



Auto Gear Shift (オートギヤシフト)



オートギヤシフトは新5速マニュアルトランスミッションに、クラッチ及びシフト操作を自動で行う電動油圧方式アクチュエーターを搭載した新開発のオートメイトドマニュアルトランスミッション (AMT: Automated Manual Transmission) です。クラッチ操作が不要なイーゼードライブを可能にし、クリーブ機能を設けることで車庫入れや渋滞時の運転を容易にします。また、制御を工夫することでショックを軽減し、従来のAMTにないスムーズな変速を実現し、さらに、高い伝達効率により低燃費に貢献します。

なお、インドで2014年2月に発売した「セレリオ」にオートギヤシフトを搭載しています。

電動油圧式
コントローラー アクチュエーターユニット



新5速マニュアルトランスミッション



セレリオ

進化した「S-エネチャージ」を搭載*1。NEWワゴンR誕生*2 軽ワゴンNo.1*3の低燃費32.4km/L*4を達成

「エネチャージ」で培ったエネルギーマネジメント技術をベースに、ISG (モーター機能付発電機) とS-エネチャージ車専用リチウムイオンバッテリーを組み合わせた、スズキ独自の燃費向上技術です。

減速時のエネルギーを使ってISGが発電、アイドリングストップ車専用鉛バッテリーとS-エネチャージ車専用リチウムイオンバッテリーに充電し、走行中の無駄な発電を抑えて電装品の電力をまかないます。燃料を多く必要とする加速時に、ISGがモーターアシストを行うことでエンジンの負担を軽減。軽快な走りはそのままに、燃料消費を抑制。32.4km/L*4の低燃費を実現しました。

アイドリングストップからのエンジン再始動時に、ISGのスターターモーター機能でエンジンを再始動し、静粛性、快適性を向上。軽自動車という限られたサイズの中で、ワゴンRならではの居住性、利便性はそのままに、軽やかな加速とキビキビとした走りを実現しました。



ワゴンR

ワゴンR スティングレー



ISG (モーター機能付発電機)

発電効率を高め、減速エネルギーを利用して効率よく発電。モーター機能を併せ持ち、エンジン再始動や加速時のモーターアシストを可能にします。



S-エネチャージ車専用リチウムイオンバッテリー

S-エネチャージ車専用設計で、モーターアシストに必要な大電流に対応。頻繁なアシストを可能にします。

*1 FZ、スティングレーXに標準装備 ※2 2014年8月25日発売

*3 軽ワゴン=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。2014年8月現在、スズキ調べ

*4 JC08モード走行燃費(国土交通省審査値):FZ(2WD車)、スティングレーX(2WD車)

減速

減速エネルギーを利用して、発電能力の高いISGにより効率よく発電。専用の鉛バッテリーとリチウムイオンバッテリーの両方に充電します。

アイドリングストップ

減速時にブレーキを踏んで13km/h以下になると、自動でエンジンを停止。S-エネチャージ搭載車はアイドリングストップの頻度を増やし、燃費向上に貢献しています。

再始動

ISGのスターターモーター機能により、ベルトを介してエンジンを再始動。ギャの噛み込み音がなく、静かでスムーズなエンジン再始動を実現しています。

モーターアシスト走行

走行

減速時に蓄えた電力を電装品に供給。ガソリン消費の原因となる走行中の発電を最小限に抑えるとともに、発電によるエンジン負荷を軽減して、動力性能の向上にも貢献。

加速

減速時に蓄えた電力を、燃料の消費が多い加速時のモーターアシストに利用。15~85km/hの幅広い速度域でエンジンをアシストし、燃料消費を抑制します。

*モーターアシストの作動には、バッテリーの状態など一定の条件があります。

*1回のモーターアシストは最大で6秒間。アシスト終了の3秒後から、再びアシストが可能となります。

特集 2

自動車産業の発展、 子供たちの未来のために

二輪デザイン公開講座

公益社団法人自動車技術会デザイン部門委員会が主催するデザインワークショップ「二輪デザイン公開講座」が静岡文化芸術大学で2013年8月25日・26日に開催されました。

このイベントは、広く一般の方に二輪車が持っている魅力を紹介するための公開講座と、二輪デザインに興味を持つ学生を対象に養成講座を実施し、同会に所属するスズキもこのイベントに協力・参加しました。



「プロの仕事講座」として、カラーグラフィック制作のデモンストレーションを実施



「世界の二輪車デザイン」と題し、世界の二輪車市場の中で8割を占めるアジアの二輪車の使用実態とカタチの関係について解説

「デザイナーの卵養成講座」として、スケッチとクレイモデル制作を指導

キッズエンジニア

公益社団法人自動車技術会が主催する体験学習型イベント「キッズエンジニア」が2013年7月27日・28日に開催されました。キッズエンジニアは、小学生を対象に様々な分野の科学技術やものづくりに興味を持ってもらう体験型学習イベントです。

スズキではスクーター・チョイノリのエンジンを自分で分解・組立をしながらエンジンについて学ぶという活動を行っています。



また、イベントの中でデザイン部門委員会「カーデザインに挑戦!」を実施しました。

これは、子ども達にデザインスケッチのコツを教えるというもので、あらかじめ用意されたクルマやバイクのイラストに、プロが使うカラーマーカーペンなどを使って色を塗って、デザインスケッチを完成させました。

カーモデルエキシビジョン

日本カーモデラー協会主催の「カーモデルエキシビジョン」に協力・参加し、学生や子ども達にカーモデルの制作指導を行いました。これはプロのモデラーと一緒にカーモデル造形体験ができるイベントです。



学生フォーミュラ大会



公益社団法人自動車技術会主催の「全日本学生フォーミュラ大会」は、学生が自分たちで構想・設計・製作する車両による競技会で、学生のものづくり育成の場です。学生の自主的なものづくりの総合能力を養成し、将来の自動車産業を担う人材を育てるための公益活動と位置づけ、2003年にスタートしました。

スズキでは大会運営及び多くの大学、チームと支援・交流を図っています。

昨年の第11回大会（2013年9月3日～7日開催、国内外から81チームがエントリー）ではスズキのエンジンを採用し大会に参加した京都工業繊維大学が総合5位、慶応義塾大学（右写真）が総合8位の成績を勝ち取りました。また、新設されたEVクラスは8チームがエントリーし、スズキも支援する静岡理工科大学がクラス優勝を果たしました。

スズキでは、未来の子供たちにもものづくりに興味を持ってもらうと共に、自動車産業の発展に貢献する活動を行ってまいります。



特集 3

マルチ・スズキ・インディア社の取り組み

スズキでは、国内だけでなく海外グループ会社においても環境や社会に対する取り組みを推進しています。ここでは、スズキのインドの子会社マルチ・スズキ・インディア社の主な取り組みを紹介します。

2013年度、インドは世界で初めて会社法の一部として企業の社会的責任(CSR)に関する規定を定めました。会社法により、一定の基準を満たす企業は取締役会にCSR委員会の設置が義務付けられ、該当する企業は取締役会でCSR活動方針を定め、直前の3会計年度における平均純利益の最低2%をCSR活動に充てることが求められるようになりました。マルチ・スズキ・インディア社も2014年1月28日開催の取締役会でCSR委員会を設置し、様々な活動に取り組んでいます。



従業員によるボランティア活動



地域社会発展のための取り組み



職業訓練



交通安全における取り組み

※詳細はP114海外グループ会社の取り組みに掲載しています。

TOPICS

モーダルシフトの取り組み

マルチ・スズキ・インディア社は、インド鉄道と協力してインドで初となる可動式デッキ付き自動車運搬車両をスタートさせました。

新しい車両は、現行の車両に比べ20%増の318台を積載でき、高さ調節できる中段デッキを持つことでいろいろな寸法の車を輸送できます。さらに、グルガオンからバンガロールまで、道路輸送で7日かかっていたのを新車両は約5日で行くことができます。「可動式デッキ付き自動車運搬車両」による自動車輸送はカーボン排出量やCO₂の削減に貢献し、より環境に配慮した手段です。

この鉄道輸送は、トレーラー30~40台分に相当する積載量であり、インドの物流を大いにサポートしています。

なお、インドでは通常は鉄道の貨車は政府が保有するものですが、マルチ・スズキ・インディア社はこれらの貨車を自ら保有しており、インドで初めて貨車編成を保有した自動車会社となりました。



TOPICS 1メガワットの太陽光発電施設を稼働

マルチ・スズキ・インディア社は、2014年6月に、太陽光利用の促進と強化というインド政府の構想に沿い、マネサール工場に1メガワットの太陽光発電施設を稼働させました。この太陽光発電施設の導入により、年間1,200tものCO₂を削減することが可能となりました。

今後も、CO₂削減につながる環境に配慮した技術を採用することで環境問題に貢献し、環境保全の取り組みを拡大していきます。

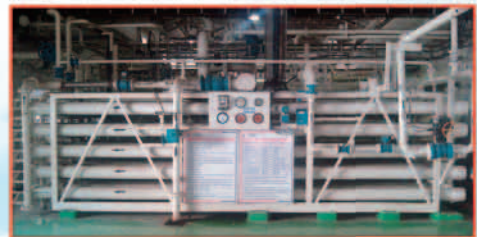


環境保全の取り組み

排水再利用による水資源保護

デリーやハリアナ州を含むインド北部は砂漠気候に近いサバンナ気候帯であり、降水が少なく深刻な水不足となっています。

マルチ・スズキ・インディア社では1995年から工場排水再利用に取り組み、RO膜という精密なる過装置などを積極的に導入しました。現在では、排水処理水の最大100%を浄化処理して再利用し、水資源の保護に貢献しています。



ダイオキシンの抑制とスラッジ*のセメントリサイクル

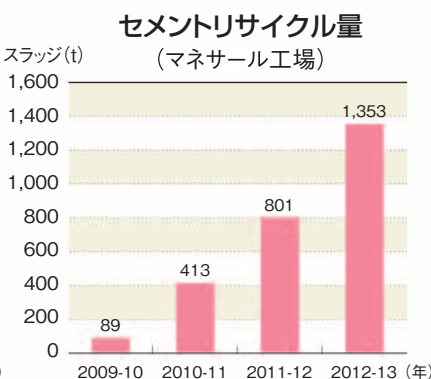
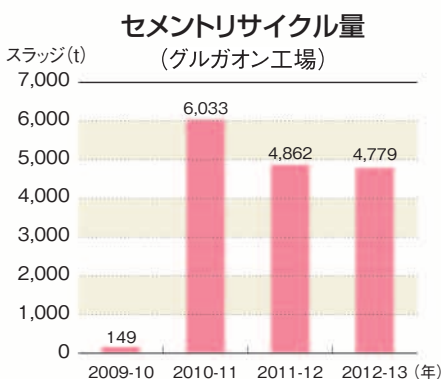
自動車生産工場では、様々な種類の廃棄物が発生します。

マルチ・スズキ・インディア社では、2000年からダイオキシンの排出を抑制できる高性能焼却炉を導入し、焼却可能な廃棄物を自社内で安全に焼却・減量しています。

焼却灰は自社内に設置した管理型埋立場に貯留しています。また、塗装工場から発生する塗料スラッジや排水処理場から発生するスラッジは、2010年までは自社内管理型埋立場に貯留していましたが、それらのスラッジの成分はセメント原料に適していることに着目し、2010年にハリアナ州政府の認可を得て、セメント会社と契約しセメント原料としてリサイクルを行っています。*排水処理から発生する排水処理汚泥や塗装工程から発生する塗料カスなど



自社のダイオキシン排出抑制対応焼却炉



自社の管理型埋立場

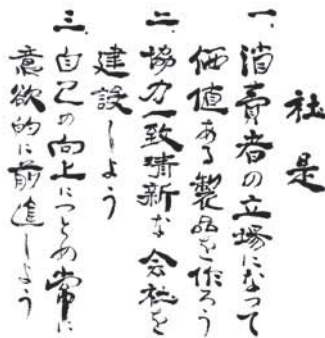
CSRの考え方

CSR方針

スズキのCSRに対する基本方針

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。

1962年に制定されたスズキグループの会社方針を示す「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。



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。

会社の経営の基本方針

当社グループは、「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、創業以来「価値ある製品」をものづくりの根底においてきました。常に時代の足音に耳を傾け、お客様に喜ばれる真の価値ある製品づくりに努めてまいります。

また、「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まいります。

各ステークホルダーに対する取り組み

共存共栄を目指して▶▶▶

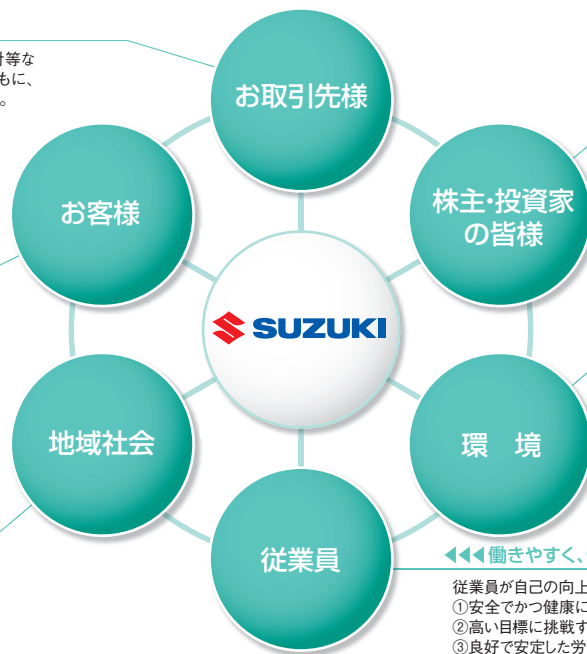
「価値ある製品づくり」のために、お取引先様と対等な立場で相互に協力し、信頼関係を構築するとともに、パートナーとして共に繁栄できる関係を構築します。

お客様の満足のために▶▶▶

人びとの暮らしに役立ち、心を満たす真の「価値」ある製品づくりのため、時代の足音に耳を傾け、人の心に寄り添いながら、技術と真心をもって挑み続けます。また、迅速で確実、気持ち良い販売・アフターサービス活動を心がけ、お客様の満足のためにベストを尽くします。

地域に愛される企業を目指して▶▶▶

積極的な地域社会とのコミュニケーション活動や社会貢献活動により、地域の一員としての責務を果たし、地域社会の発展に貢献します。



◀◀◀ 企業価値の向上を目指して

迅速かつ適切、公平な情報開示を推進していくとともに、企業価値の向上のための取り組みに努めます。

◀◀◀ 地球環境保全への取り組み

地球環境保全への取り組みは、経営上の最重要課題であることを認識し、持続的発展が可能な社会の実現に向けて「スズキ地球環境憲章」に基づき、全ての事業活動及び製品における環境保全を推進します。

◀◀◀ 働きやすく、働きがいのある職場づくり

従業員が自己の向上につとめ、常に意欲的に前進することができるよう、
 ①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に取り組みます。

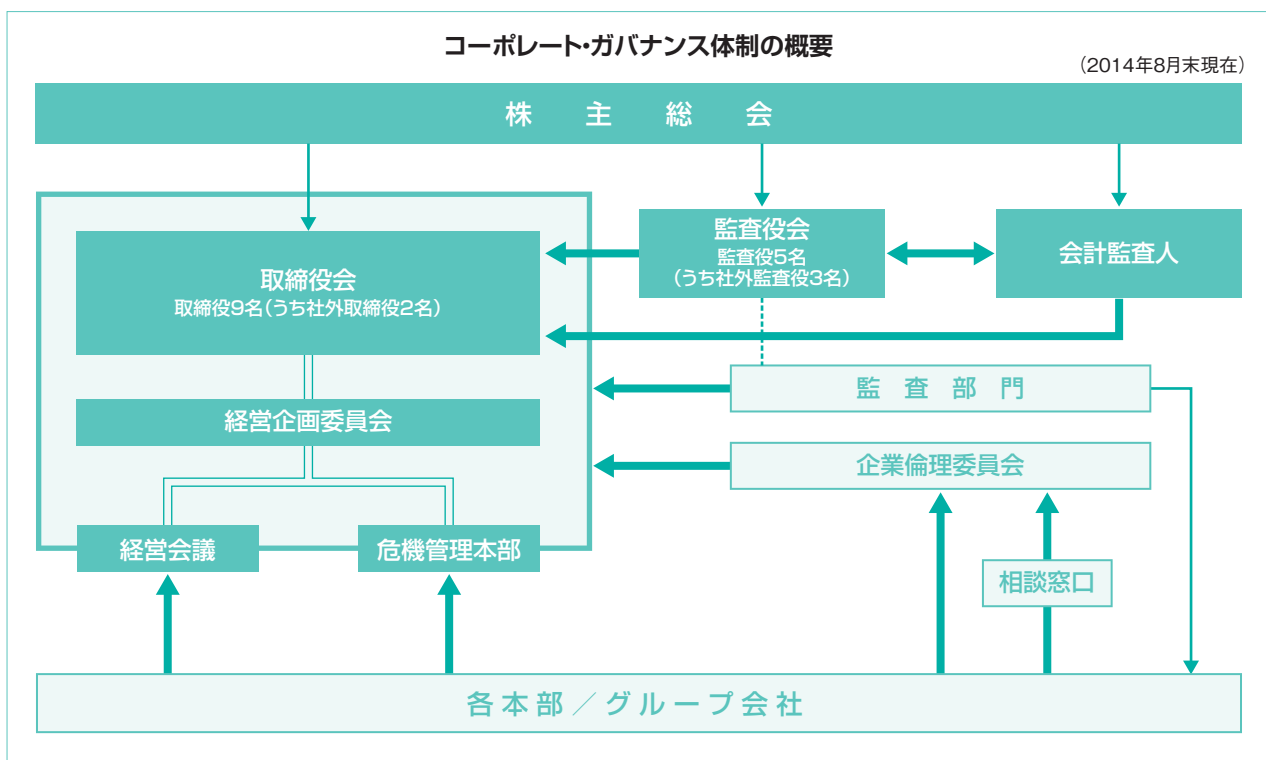
CSRマネジメント体制

コーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

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、株主各位をはじめ、お客様、お取引先様、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さらなる貢献をし、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。

また、ステークホルダーや社会から一層のご信頼を頂けるよう、法令や規則が定める情報の迅速、正確かつ公平な開示を行うほか、スズキをよりご理解頂くために有益と判断する情報の積極的な開示にも努め、企業の透明性をさらに高めてまいります。



【取締役会】

取締役会は、取締役9名(うち社外取締役2名)で構成され、原則として毎月1回開催するほか、必要に応じて随時開催しており、法令や定款に定める事項のほか、経営上の重要な事項を審議基準に基づいて付議し、法令遵守・企業倫理の観点も含めた十分な議論のうえで意思決定を行うとともに、業務執行に対する監督を行っています。

また、代表取締役会長(社長を兼任)及び社外取締役以外の取締役が、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出来るようにしています。

さらに、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、機動的な会社運営・業務執行のスピードアップと責任体制の明確化を図っています。

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出来るよう、取締役の任期を1年としています。

【社外取締役】

一般株主と利益相反が生じるおそれのない、独立性の高い社外取締役2名が、取締役会のほか、経営会議等の重要な会議にも出席することによって経営監督機能を一層強化するとともに、豊富な経験及び専門的な知見から、業務執行に関する有益な指摘・助言等を頂いています。

【各種会議等】

代表取締役副社長4名で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・立案しています。

また、役員ならびに本部長・副本部長等が出席する会議として、業務執行にともなう重要な経営課題についての戦略策定を審議する経営会議を開催する等、業務執行に関わる重要な情報を共有して経営の効率を高めています。さらに、早期の課題抽出や的確な業務執行が行えるよう、定期的なミーティングを毎週行い、情報交換を密に行っています。

【監査役会】

スズキは監査役会設置会社です。監査役会は監査役5名（うち社外監査役3名）で構成され、過半数を一般株主と利益相反が生じらぬおそれのない、独立性の高い社外監査役とし、社外監査役の法律、企業経営、会計等における豊富な経験・知見等により、監査機能及び社外からの経営監視機能を強化しています。

監査役は、監査役会規則及び各事業年度の監査役監査方針に基づき、取締役会のほか、経営会議等の重要な会議への出席、稟議書・議事録等の閲覧、取締役からの業務の状況についての報告・聴取等により、会社の適正な経営の遂行について監査を行っています。

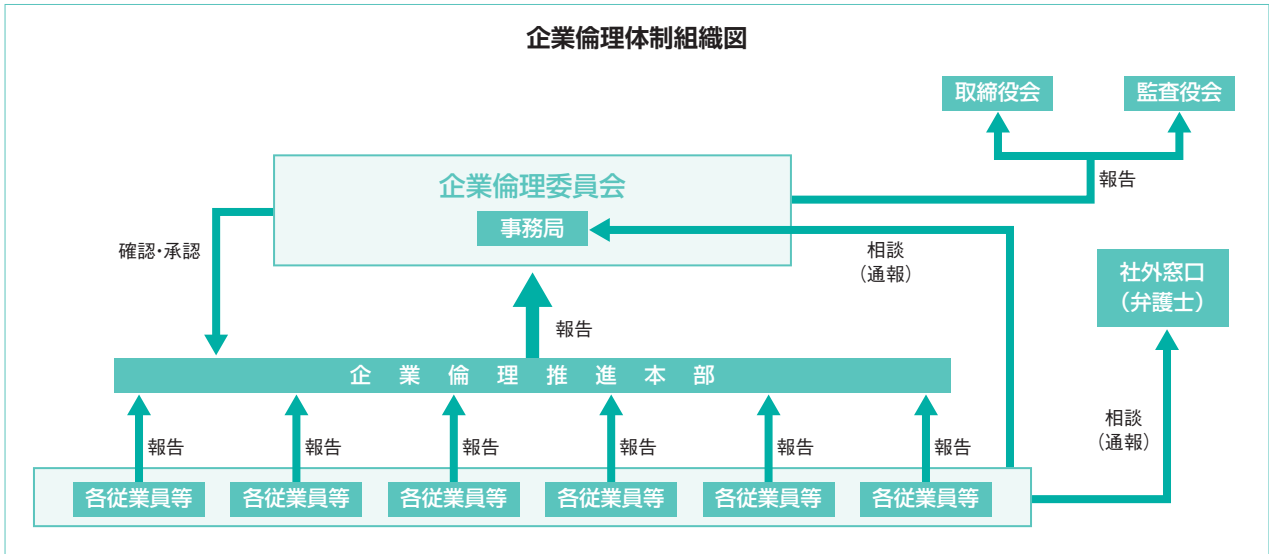
なお、監査役監査のほか、監査部門及び会計監査人が、適宜連携し、遵法性、内部統制面、経営効率面の視点から三様の監査を行っています。

コンプライアンス(企業倫理)体制

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・構築に努めてまいります。

「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。



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。

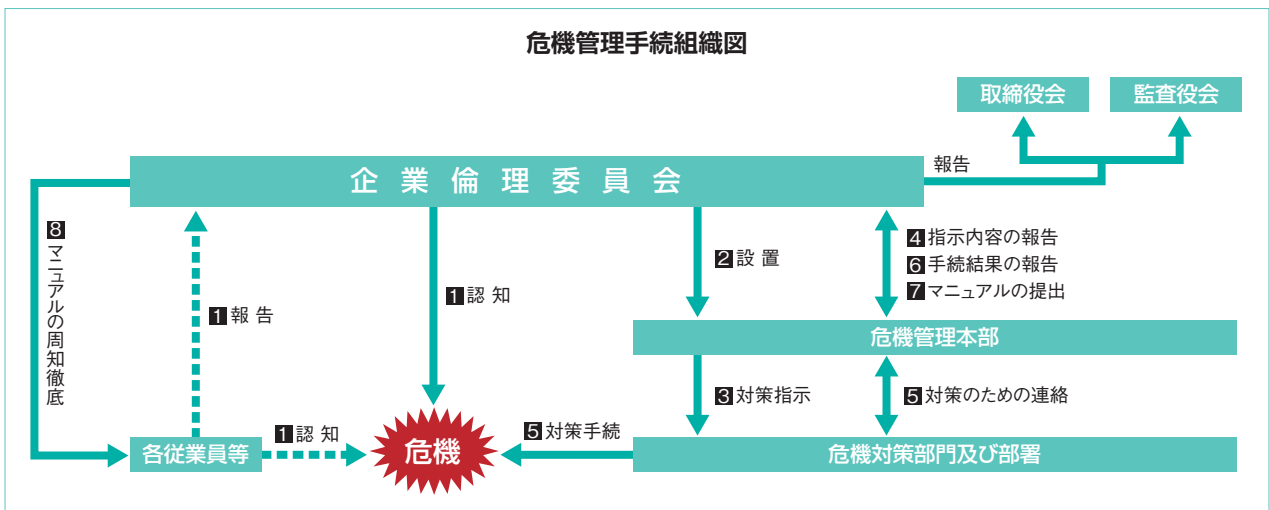
相談の対象は、法令違反やそのおそれがあるものもとより、それに限らず、各種業務事項に対する疑問、悩み事、業務改善に関する事項等、より広い範囲の相談も受け付けています。

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る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。

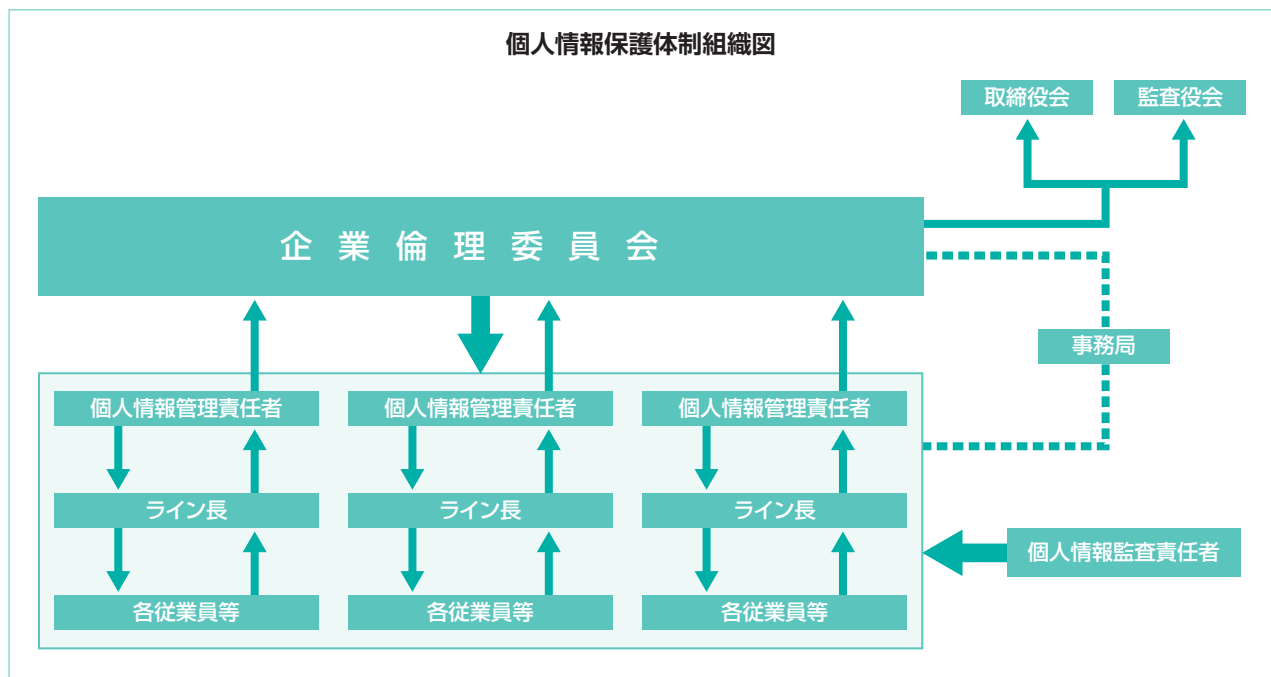


個人情報保護への取り組み

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。



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

スズキの災害対策

スズキは、東海・東南海地震など自然災害の発生に備えて、「従業員の命を守ること」「お客様のために早く復旧すること」を最優先に考え、被害の影響を最小限に抑えるべく、建物・設備等の耐震対策、防火対策、災害対策組織の設置を含む行動マニュアル・事業継続計画(BCP:Business Continuity Plan)の策定、地震保険への加入等、様々な対策を講じています。

災害対策

当社グループは従来より東海・東南海地震を想定した様々な予防策を講じてきましたが、東日本大震災の発生を受け、津波被害が想定される静岡県磐田市竜洋地区拠点の浜松市北部の都田地区への移転、相良工場に集中していた軽自動車用エンジン生産の湖西工場への分散、四輪車開発拠点である相良テストコースのリスク分散も兼ねてインドの研究施設の拡充など、海外も含めた生産・研究拠点の分散を実施しています。引き続き、災害に対する対応力を高めてまいります。

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。

地震や津波に対する社員への取り組み

地震や津波被害から従業員の命を守ることを最優先に考え、それぞれの事業所において、避難場所・避難ルートの見直しを行いました。緊急地震速報を、静岡・愛知の全ての事業所へ導入し、全従業員が水の来ないところへ安全に避難できる体制を整えました。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、新たに消防署OBによる救護法訓練を行い、大規模災害時に自分達で止血や怪我の手当てができるように取り組んでおり、2013年3月期までに、津波被害が想定されるすべての事業所で行い、2014年3月期からは、各工場での取り組みを開始しています。

更に、勤務時間外の安否確認の方法として地震・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。



浜松市沿岸域の防潮堤建設に寄付

スズキは、地震による津波対策として防潮堤の整備を進めるために、浜松市が創設した「浜松市津波対策事業基金」に5年間で総額5億円の寄付を行うことを決め、2014年3月期までに合計2億円を寄付しました。

スズキの協力会社でつくるスズキ協力協同組合も、総額3906万円を5年間で寄付することとしました。

また、近隣の8市町に対しても、地震や津波等への災害対策として2014年3月期に総額1億円の寄付を行いました。

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	20
地球温暖化の抑制	28
環境保全等の推進	42
3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進	50
社会との連携	59

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。

スズキ地球環境憲章

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きます。

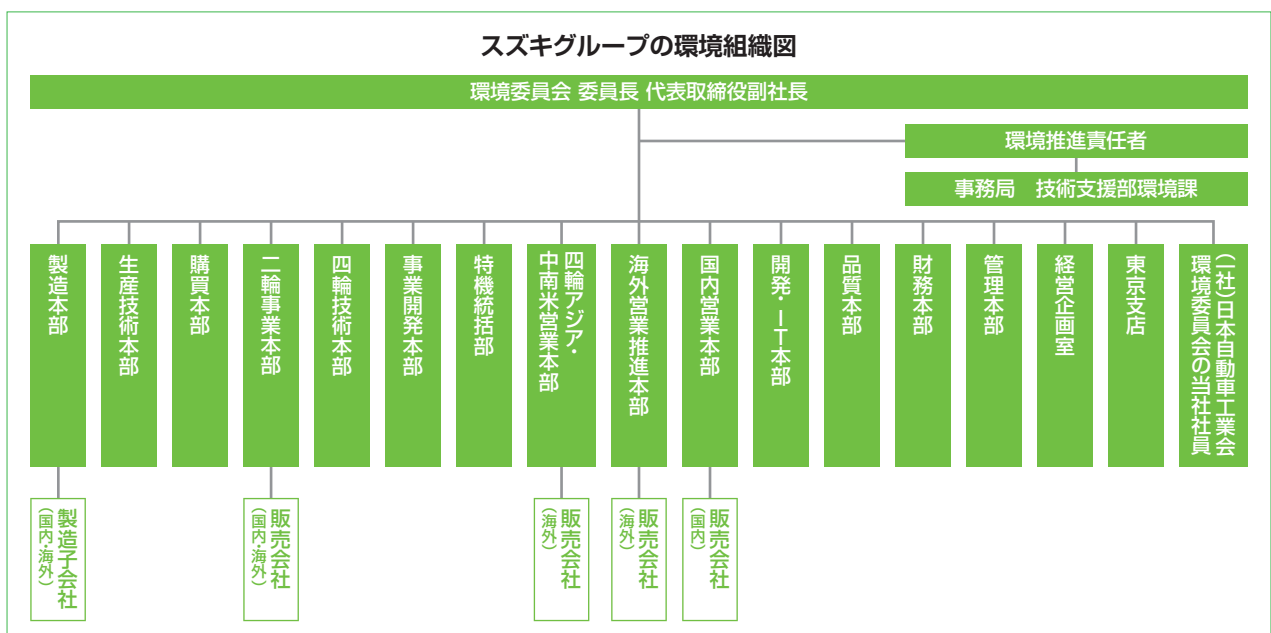
【環境基本方針】

- 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。

スズキグループの環境組織図

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。

2014年9月現在



環境計画

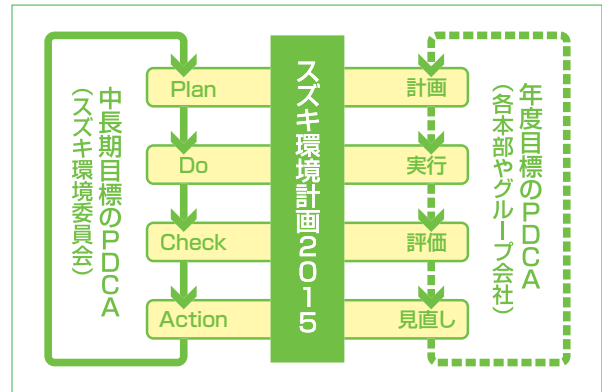
スズキ環境計画2015

スズキは1993年に環境保全に関する中長期計画として「スズキ環境保全取り組みプラン」を策定し、2007年の改訂(2007年度版)を経て、2013年3月、新たに「スズキ環境計画2015」を策定しました。

「スズキ環境計画2015」は、「地球温暖化の抑制」、「環境保全等の推進」、「3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進」、「社会との連携」の4つのテーマから構成され、開発・生産・物流・オフィスの各段階から生じる環境負荷の低減の取り組みと環境コミュニケーションの取り組みを目標課題にしています。「スズキ環境保全取り組みプラン」と比較して目標課題をグローバルに広げ(一部目標を除く)、また、コミュニケーションの対象をサプライヤーに広げて設定しています。

スズキはこの「スズキ環境計画2015」の目標達成のため、PDCAを通じた業務管理と継続的改善を行い、環境への影響を低減する事業活動を推進していきます。

※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。



		具体的な実施事項・目標	2013年度の主な実績	
地球温暖化の抑制	燃費の向上	スズキグリーンテクノロジーの採用によるトップクラスの低燃費	四輪車	<ul style="list-style-type: none"> ・スパーシアカスタム、MRワゴン、ハスラーにスズキグリーン テクノロジー「エネチャージ」、「アイドリングストップシステム」、「エコクルール」等を展開。 ・アルトラバンに「アイドリングストップシステム」を採用拡大。 ・スイフトに圧縮比アップによる燃焼効率の改善やエネルギーロスの低減を追求したスズキグリーン テクノロジー「デュアルジェット エンジン」を搭載するとともに「エネチャージ」を採用拡大。 ・ソリオに「デュアルジェット エンジン」、「エネチャージ」、「アイドリングストップシステム」を採用拡大。
			二輪車	<ul style="list-style-type: none"> ・V-Strom1000 ABSについて、スズキ独自の「Suzuki Dual Throttle Valves」(SDTV) 装備のフューエルインジェクションシステムや新設計シリンダーヘッドを採用。
			船外機	<ul style="list-style-type: none"> ・DF25A/30AとDF150TG/175TGについて、「リーンバーン(希薄燃焼)システム」を採用。
		四輪車	<ul style="list-style-type: none"> ・新型キャリイのボディ、足回り、内装材を改良し、旧モデルと比較して50kg軽量化。 	
		二輪車	<ul style="list-style-type: none"> ・V-Strom1000 ABSについて、冷却システム、エキゾーストシステムおよびフレームの最適化による軽量化を実現。 	
		船外機	<ul style="list-style-type: none"> ・DF25A/30Aについて、スズキ船外機初となるデリバリパイプの樹脂化と、実績のあるインテークマニホールドやベーパーセパレーターなどを樹脂化。旧モデルのDF25に対して9.5kg軽量化。 	
	グローバル平均燃費の向上	四輪車	<ul style="list-style-type: none"> ・エブリイに転がり抵抗低減タイヤを採用。 ・ワゴンRに空気抵抗を低減するエンジンアンダーカバーを採用。 	<ul style="list-style-type: none"> ・27%向上。
		二輪車	<ul style="list-style-type: none"> ・V-Strom1000 ABSについて、カウル、ウインドスクリーンの形状を最適化することにより旧モデルに対し空気抵抗を3%向上。 ・V-Strom650 ABSについて旧モデルに対し空気抵抗を2.6%向上。 	<ul style="list-style-type: none"> ・12%向上。
		船外機		<ul style="list-style-type: none"> ・3.3%向上。
	次世代自動車の開発	【四輪車】 小さなクルマに適した次世代車の開発推進	低価格ハイブリッド車の開発	四輪車
日常生活に適した小型EVの開発			四輪車	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実証実験を計画。

		具体的な実施事項・目標	2013年度の主な実績									
地球温暖化の抑制	次世代自動車の開発	【二輪車】 グローバル市場に向けた電動車両の開発	二輪車	・2013年1月から鎌倉市で電動二輪車「e-Let's」を使用した実証実験* 「e-KUNIつくろう鎌倉バイクプロジェクト」を2014年3月まで実施。 ※電動バイク及びバッテリー充電・交換システムを一体的に運用する実験								
		【水素燃料電池】 軽量、コンパクト、低コストな空冷燃料電池の開発	二輪車	・水素を用いた空冷式燃料電池二輪車「FC パーグマン」の実証実験を継続し、実用化に向けて開発を推進。 ・東京モーターショー2013に定格出力を3.9KWに向上させた燃料電池システムを展示。								
	事業活動における省エネ	生産効率改善、省エネ機器導入、節電活動による工場、オフィスなどの省エネ活動の推進		・主な事業所、及び建屋ごとの電力使用量、印刷紙使用量、その他スズキ企業倫理規定に定める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。 ・オフィス内にLED照明を設置。トイレ・廊下など、共用部分に人感センサー付き照明を導入。 ・一部事務所南面にグリーンカーテンの施工。 ・休日に自動販売機を停止。 ・生産工場で塗装ブース・乾燥炉等の待機時間の短縮、溶接ラインの統合、2種類の部品をまとめて熱処理することで設備運転時間の短縮等の取り組みを実施。								
		国内事業所CO2総排出量の削減目標 15%削減(2005年度比) 生産台数あたりのCO2排出量は、国内トップクラスの水準を維持		・12.9%削減。								
物流活動における省エネ	・輸送ルート、荷姿の見直しなどによる輸送効率の向上 ・エコドライブ支援機器の導入や従業員の運転教育による輸送車両の燃費向上		・納車整備センター新設によりモーダルシフトを推進。 ・組立工場に隣接したエンジン工場を新設し、エンジン輸送距離を短縮。									
	売上高当たりの国内・海外仕向地CO2排出量の削減目標 25%削減(2006年度比)		・国内仕向地で24%削減、海外仕向地で47%削減。									
環境保全等の推進	大気汚染	各国の状況に応じた低排出ガス車の導入	四輪車	<ul style="list-style-type: none"> ●国内の排出ガス規制対応 ・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。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>排出ガス規制適合車</th> <th>機種・型式数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005年(平成17年)排出ガス規制適合車</td> <td>5機種5型式</td> </tr> <tr> <td>☆☆☆低排出ガス 2005年(平成17年)排出ガス基準50%低減</td> <td>3機種4型式</td> </tr> <tr> <td>☆☆☆☆低排出ガス 2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減</td> <td>12機種16型式</td> </tr> </tbody> </table>	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	5機種5型式	☆☆☆低排出ガス 2005年(平成17年)排出ガス基準50%低減	3機種4型式	☆☆☆☆低排出ガス 2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減	12機種16型式
			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	5機種5型式								
	☆☆☆低排出ガス 2005年(平成17年)排出ガス基準50%低減	3機種4型式										
	☆☆☆☆低排出ガス 2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減	12機種16型式										
二輪車	・欧州のEURO3*を始め、各国の排出ガス規制への対応。 ・パーグマン200(国内向け)、V-Strome1000 ABS・パーグマン125/200(欧州向け)、Satria Raider(インドネシア向け)等、各国の排出ガス規制適合モデルを開発し、展開拡大。 ※EURO3:欧州域における排ガス規制値											
船外機	・全ての4ストローク船外機において日本マリン事業協会排気ガス自主規制をはじめ、米国EPA*1規制、米国CARB*2規制や欧州RCD*3規制をクリア。 米国CARB規制では3STARを達成。 ・DF25A/30A、DF150TG/175TGの4機種を各国規制対応機として展開拡大。 ※1 Environmental Protection Agencyの略: 米国環境保護庁 ※2 California Air Resources Boardの略: カリフォルニア州大気資源局 ※3 Recreational Craft Directiveの略: 欧州ボート指令											
環境負荷物質の管理強化	製品含有する環境負荷物質	各国の新規化学物質規制への対応	・各国の新規化学物質規制対応のために、自動車に使用されている化学物質データ収集システムを運用し、法規の遵守確認。									
	環境負荷物質のグローバルな使用削減及び高懸念物質の代替の推進		・製品に含有する環境負荷物質のグローバルな使用削減と管理及び高懸念物質の代替の推進を継続。 ・グローバルな環境負荷物質の使用削減と管理を行うために、中国・インドネシア・タイ・インドの各工場での環境負荷物質管理体制の構築及びグリーン調達制度の導入推進。									
VOCの削減	塗装工程におけるVOCの削減	【四輪車】 車室内環境向上のため、VOCの少ない代替材の使用のグローバル推進		・マジャー・スズキ社(ハンガリー)で生産する新型SX4 S-CROSSとスズキ・モーター・タイランド社(タイ)で生産する新型車セレリオにおいて、車室内VOC低減対策を実施し、自工会目標(厚生労働省室内濃度指針値以下)を達成。								
		【ボディ塗装】 塗装面積当たりVOC排出量40%削減の維持(2000年度比)		・41.3%削減								
リサイクルの推進	3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進	資源の有効利用	リサイクルの配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・Satriaについて、リヤフェンダー、シート底板にリサイクル材を採用。 ・nexについて、リヤフェンダーに加えて、フロントラックインナー、バッテリーボックススリッドにリサイクル材を採用。 ・V-Strom1000 ABSについて、外装樹脂部品のPP重量比率を旧モデルの32%から48%に増加させ、リサイクルのし易さを向上。 ・スカイウェイブ650LXについて、外装樹脂部品のPP重量比率を旧モデルの55%から69%に増加させ、リサイクルのし易さを向上。 ・DF30Aにて、アッパーカバー、サイドカバーの材質を旧型の熱硬化性樹脂から熱可塑性樹脂に変更し、リサイクル性を向上。 								

		具体的な実施事項・目標		2013年度の主な実績	
3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進	資源の有効利用	リサイクルの配慮	リサイクル部品の分解を容易にする設計の推進	四輪車	<ul style="list-style-type: none"> キャリイ、ハスラーなどについて、樹脂部品同士のはめあい構造の最適化や部品の一体化を行うことで、スクリューによる固定を最小限化。 スイフトやエルティガのマイナーチェンジ用バンパー開発において、構成部品の固定を樹脂同士のはめあいを多用することで、スクリューによる固定を最小限化。 キャリイについて、天井をボディに貼り付ける接着剤の廃止を行い、クリップ固定にすることで分解を容易化。
				二輪車	<ul style="list-style-type: none"> V-Strom1000 ABSについて、樹脂部品同士のはめあい構造の最適化、部品の一体化等により、樹脂部品の分解を容易化。
				船外機	<ul style="list-style-type: none"> DF30Aにて、アッパーカバーとインナーカバーとの結合を旧型のボルトからタッピングスクリューに変更し、真鍮のインサートナットを廃止。
				【日本】 ASRリサイクル率70%以上を維持	・達成(96.9%)
				【日本】 使用済みバンパーの回収・リサイクルの推進	<ul style="list-style-type: none"> 使用済みバンパーの回収本数を2012年度比で42%増加。 回収したバンパーをバッテリーホルダー、エンジンアンダーカバー及びフットレスト等の自動車部品にリサイクル化。
				【海外】 各国自動車リサイクル法への対応	<ul style="list-style-type: none"> EU27ヶ国でELV※回収ネットワーク構築完了。 ※End-of-Life Vehicleの略:使用済み自動車
		梱包資材	リターン容器の使用拡大により、ダンボールなどの梱包材の削減	<ul style="list-style-type: none"> 出荷用リターン容器の使用により約85tのダンボールを削減。 入荷用リターン容器の使用により約190tのダンボールを削減。 	
			廃ダンボールのリサイクルの推進	<ul style="list-style-type: none"> 工場が発生した廃ダンボール約31tを部品の派屑防止の緩衝材に再利用。 	
			生産金額あたりの容器包装及びダンボール使用量の削減目標10%削減(2005年度比)	<ul style="list-style-type: none"> 15.8%削減(2012年度) 	
		廃棄物	【単独】 埋立廃棄物ゼロレベルの継続 1.0%未満の継続(1990年度比)	<ul style="list-style-type: none"> ゼロレベルの継続。 	
【グループ】 埋立廃棄物ゼロレベルの継続 1.0%未満の継続(2002年度比)	<ul style="list-style-type: none"> ゼロレベルの継続。 				
水資源	工場、オフィスにおける節水の徹底	国内工場	<ul style="list-style-type: none"> 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、冷却水の循環再使用等による節水を実施。 夏季の湯水時に、構内への送水圧の低減や冷却塔補給水の減量、井戸水の活用により、節水を行い、地域の水資源の保全に貢献。 		
		事務所	<ul style="list-style-type: none"> 洗面所、トイレなどに節水呼び掛けの掲示を行うとともに、具体的な対策を案内するなど、啓蒙活動を継続。 		
社会との連携	環境コミュニケーションの拡充	生物多様性への取り組み	<ul style="list-style-type: none"> 生物多様性の保全と持続可能な利用の実現に向けた「スズキ生物多様性ガイドライン」に基づく取り組みの推進 	<ul style="list-style-type: none"> 事業活動・製品開発 <ul style="list-style-type: none"> 低燃費製品による地球温暖化緩和の取り組みを推進。 グリーン調達ガイドライン改訂による環境負荷物質削減等の取り組みを推進。 車種別LCA*(CO2排出量)の結果比較を公表。 社内ホームページに解説を掲載、講義も実施して理解を促進。 ※Life Cycle Assessmentの略:ひとつの製品が原材料製造から廃棄処理されるまでの各段階における環境負荷をライフサイクル全体で評価するための算定手法。 地域社会との連携 <ul style="list-style-type: none"> 地域の環境保全活動や美化活動へ積極参加。 「森林環境貢献度」を定量的に公開。 下川コースのFSC森林グループ認証を更新。 	
		サプライヤーと連携・協力した環境保全	<ul style="list-style-type: none"> 「スズキグリーン調達ガイドライン」に基づく環境保全活動の推進と環境法令の遵守 	<ul style="list-style-type: none"> 2013年10月に「スズキグリーン調達ガイドライン」を一部改訂。 お取引先様の「環境負荷物質管理体制の構築」に関わる項目を明記し、「環境負荷物質管理体制自主チェックシート」を作成・追加。 	
		環境教育の充実	<ul style="list-style-type: none"> 新入社員を含む従業員及び海外研修生への環境教育活動の推進 社内エコドライブ講習会の継続 	<ul style="list-style-type: none"> 新入社員教育に環境基礎講義を取り入れ、環境方針の理解や環境課題への認識強化を推進。 環境教育イベントへの社員家族参加を促進。 エコドライブ講習会を、2013年度までにのべ2,848人が受講。 燃費のよい車両に積極的に入れ替えることも進め、効果として業務用連絡車の消費燃費が2012年度に比べ、0.9km/L向上。 	
		環境情報の開示	<ul style="list-style-type: none"> 「スズキ環境・社会レポート」(日本語版・英語版)を作成し、社会へ環境保全活動の情報を発信 	<ul style="list-style-type: none"> スズキ環境・社会レポート2013の日本語版(冊子、PDF)、英語版(PDF)を発行。 	

環境マネジメントシステムの導入

製造部門による取り組み

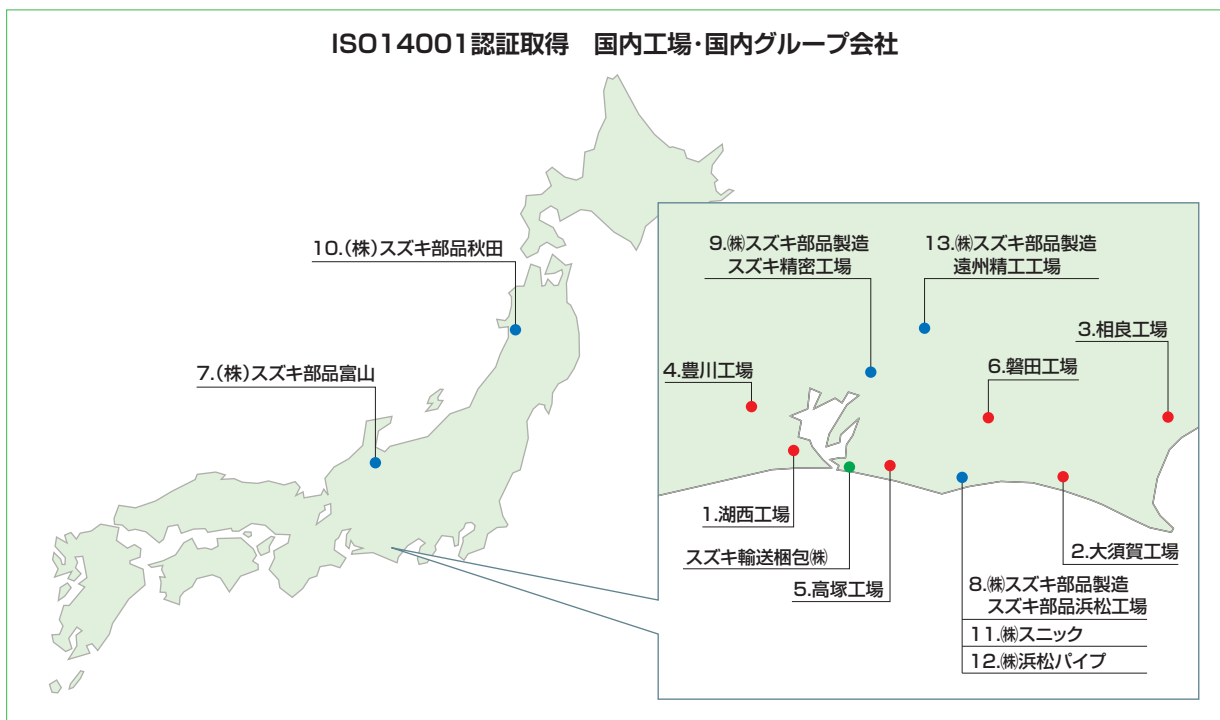
●環境マネジメントシステムの導入状況

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

2003年3月までにすべての国内工場でISO14001の認証を取得し、グループ製造会社では2014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。



<スズキ>

● 国内工場

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

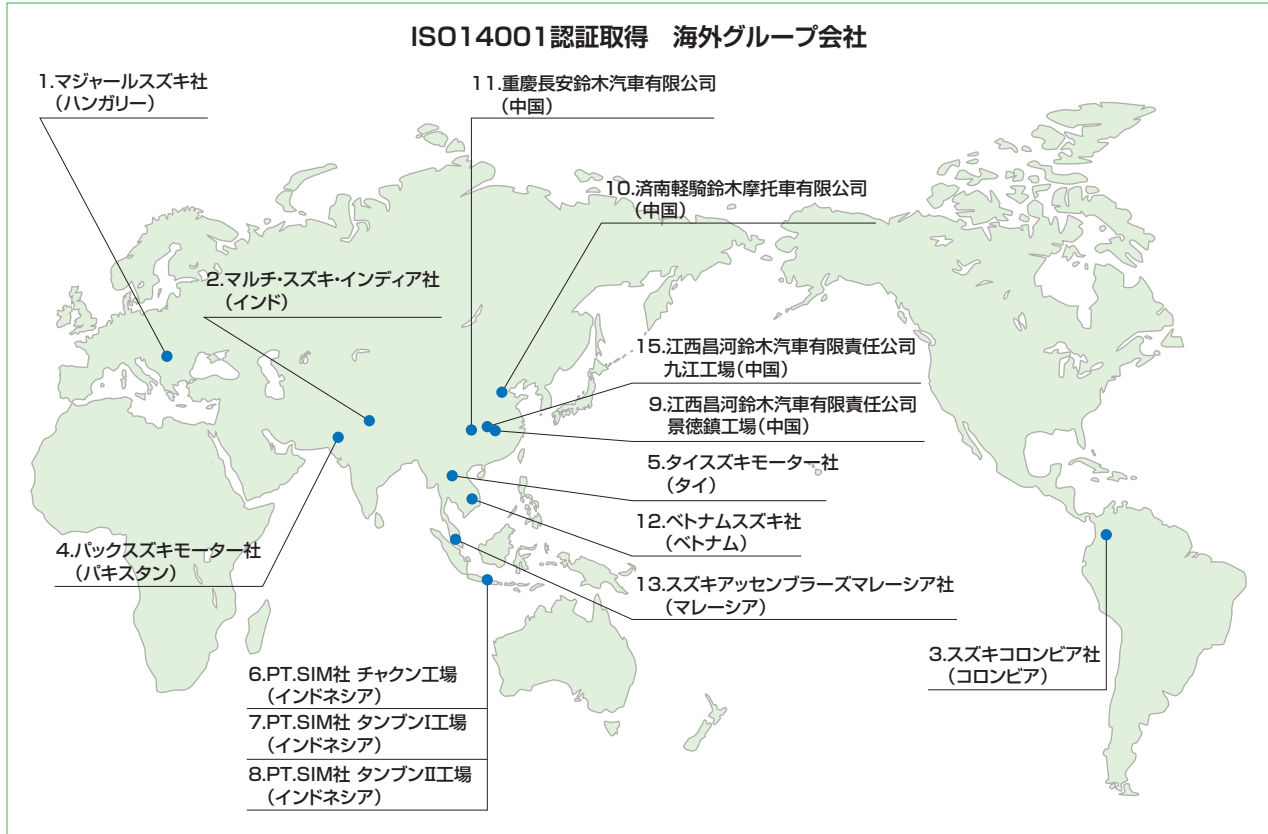
<国内グループ会社>

● グループ製造会社

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	2001年6月
9 (株)スズキ部品製造 スズキ精密工場	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	2005年7月

海外

海外グループ製造会社については、1998年4月、マジャールズズキ社がグループの中で初めて認証取得しました。2013年3月末現在では、12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。



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

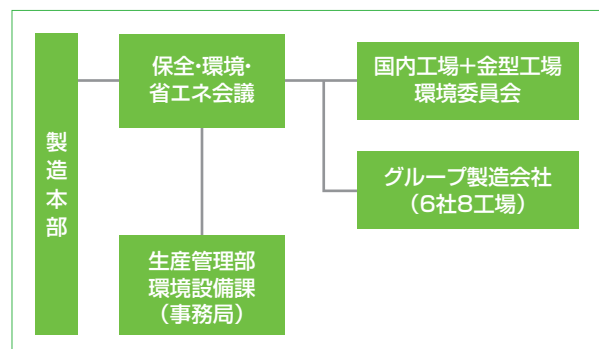
名称	取得時期
9 江西昌河鈴木汽車有限責任公司 景德鎮工場(中国)	2003年12月
10 濟南輕騎鈴木摩托車有限公司(中国)	2004年8月
11 重慶長安鈴木汽車有限公司(中国)	2004年11月
12 ベトナムスズキ社(ベトナム)	2005年3月
13 スズキアッセンブラーズマレーシア社(マレーシア)	2006年10月
14 江西昌河鈴木汽車有限責任公司 九江工場(中国)	2006年12月

●製造本部 保全・環境・省エネ会議

国内工場、金型工場およびグループ製造会社の環境管理を向上させるため、月に1度「保全・環境・省エネ会議」を行っています。

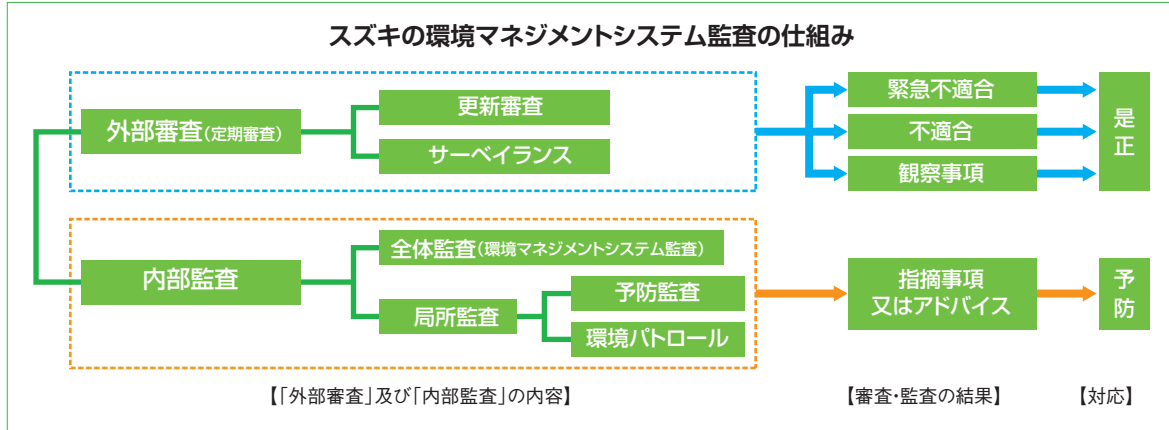
この場には国内工場、金型工場およびグループ製造会社6社8工場の技術担当課長が集まり、環境保全計画の改善事例や国内工場、金型工場およびグループ製造各社に関連する事項等について現場で現物を確認しながら討議をしています。

ここで確認・討議された内容は国内工場、金型工場およびグループ製造会社各社に展開され、環境管理活動に役立っています。



●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。



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。

2013年度は1工場の更新審査と5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22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。2013年度には指摘事項3件、アドバイス62件がありましたが、すべて対応しました。

局所監査

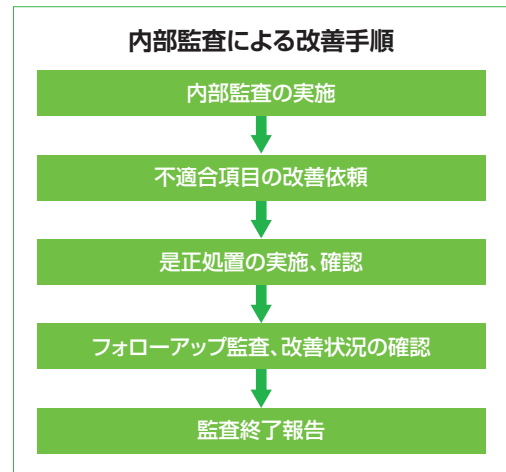
●予防監査

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。

2013年度には指摘事項がありませんでしたが、アドバイスが18件あり、すべて対応しました。

●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。



●国内工場及び海外工場における化学物質の漏出防止

スズキでは全国内工場及び一部の海外製造子会社で、化学物質等※の漏えいを防止することを目的に、各工場の工場長をトップとした管理体制のもと、行動方法や規定を設けていました。

2013年度には、スズキグループとしてグローバルで環境管理を徹底するため、全海外製造子会社で化学物質等の漏えいを防止するための管理体制、行動方法及び規程を設けました。

※化学物質等:作動油や有機溶剤や塗料やメッキ液など人体や生態系に影響を与える物質

国内販売代理店に対する取り組み

事業活動における環境に配慮した取り組みをグループ会社に展開するため、直営国内販売代理店への環境管理システムの導入を推進しています。エネルギー使用量・廃棄物排出量の削減や環境法令遵守などを通じて、代理店の環境負荷を継続して改善していきます。

緊急時の訓練

国内工場、金型工場では、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。2013年度は延べ129回(うち夜間を想定したものの21回)の訓練を実施しました。また、海外グループ製造会社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。

環境事故等

環境事故が1件、苦情が1件ありました。

〈環境事故〉

磐田工場で解体工事に伴い土壌調査を行ったところ、ほう素濃度が1.7mg/Lと、基準1mg/Lを1.7倍超過しました。尚、地下水の汚染はありませんでした。行政へ届出すると共に、基準を超えた土壌は掘削除去処理を実施致しました。

〈苦情〉

大須賀工場で臭気苦情がありました。装置等の点検・管理を継続していきます。

環境会計

●環境保全コスト

(単位:億円)

		推 移			2014年3月期		
		2010年3月期	2011年3月期	2013年3月期	投資	経費	計
事業エリア内コスト	公害防止	5.7	2.7	4.4	1.6	3.3	4.9
	環境保全	2.4	1.6	2.3	0.3	2.3	2.6
	資源循環	5.6	4.6	5.8	0.5	1.9	2.4
	計	13.7	8.9	12.5	2.4	7.5	9.9
上・下流コスト		0.1	0.1	0.1	—	0.2	0.2
管理活動コスト		3.5	3.3	3.9	—	4.1	4.1
研究開発コスト		357.5	409.1	460.3	0.1	526.8	526.9
社会活動コスト		2.0	1.7	1.7	—	1.5	1.5
環境損傷コスト		0.1	0.1	0.1	0.5	0.1	0.6
合 計		376.9	423.2	478.6	3.0	540.2	543.2

●環境保全効果

(単位:億円)

	項 目	2011年3月期	2012年3月期	2013年3月期	2014年3月期
経済効果	エネルギー費削減	2.9	2.6	2.6	4.9
	廃棄物処理費削減	0.1	0.1	0.1	0.1
	省資源(リサイクル・有価物売却を含む)	39.7	37.4	37.7	34.12
	合 計	42.7	40.1	40.4	39.12

(注)スズキ単独の環境会計です。

地球温暖化の抑制

地球温暖化の要因とされるCO₂排出量を低減するため、トップクラスの低燃費車や次世代自動車の開発を推進していきます。また、生産・物流においても省エネを徹底し、効率的な事業活動を推進していきます。

燃費の向上 製品開発

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。

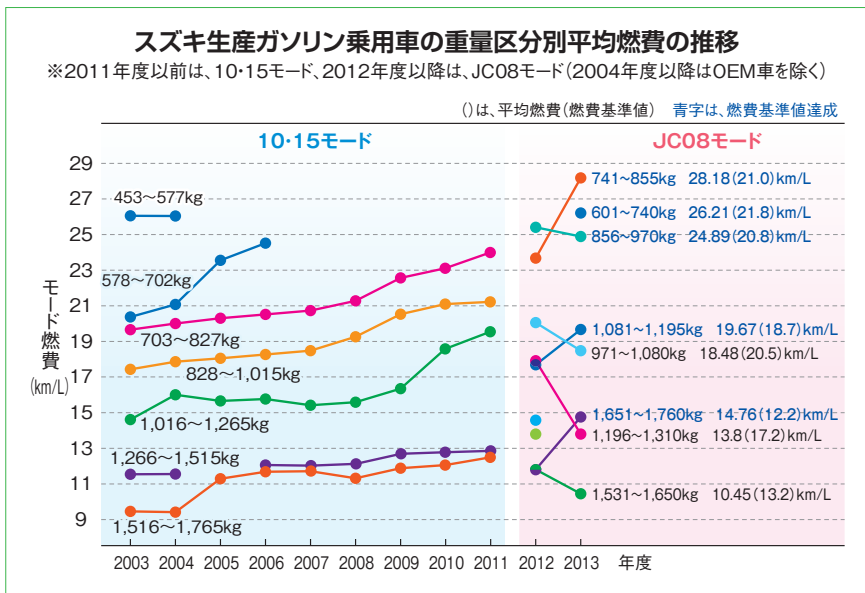
燃費の向上

●重量区分別平均燃費

2012年度からは、JC08モード燃費値を表示しています。従来の10・15モードは、エンジンが暖まった状態（ホットスタート）による燃費測定でしたが、JC08モードは、エンジンが冷えている状態（コールドスタート）からの測定になりました。また、重量区分も細くなりました。

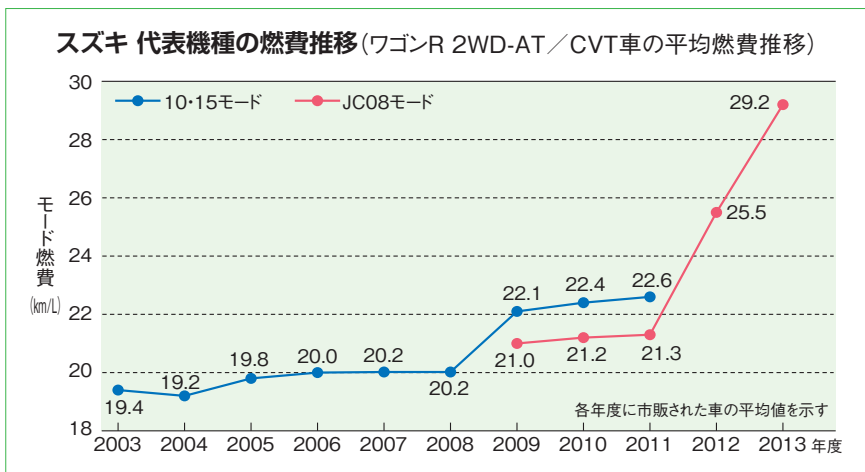
601～740kg、741～855kg、856～970kg、1081～1,195kg、1,651～1,760kgの重量区分で2015年度（平成27年度）燃費基準を達成しています。

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。



●代表機種の燃費

スズキの代表機種ワゴンR 2WD・AT/CVT車の平均燃費は、2013年度に29.2km/L (JC08モード(国土交通省審査値)) になりました。これは、2012年度は、2WD・AT車と2WD・CVT車を出荷していましたが、2013年度は、2WD・AT車の出荷がなくなり、2WD・CVT車になったからです。なお、2013年度は2WD・CVT・アイドリングストップシステム搭載車で30.0km/L※1 (JC08モード(国土交通省審査値)) 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。

●2015年度(平成27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。

2013年度発売機種において、2014年3月時点で、ワゴンR、アルト、アルトバン、ラパン、MRワゴン、スペースア、ハスラー、エブリイ(貨物)、キャリイ、スイフト、ソリオの11機種13型式を「2015年度燃費基準」に適合させています。

適合機種の2013年度出荷台数は、718,064台で、国内総出荷台数の86.9%に達しました。

低燃費化技術

アルト エコ(2WD車)は、エネチャージ、新アイドリングストップシステム等、現在採用している燃費向上技術に加え、エンジンの圧縮比向上及び燃焼改善、摩擦抵抗低減、パワートレインの制御最適化により、従来型の33.0km/Lから2.0km/L向上させて、35.0km/L^{*}の低燃費を実現。低燃費と軽快な走りを両立しました。

^{*}燃料消費率JC08モード走行(国土交通省審査値)

●主な燃費向上技術



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月に発売した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。その後、ワゴンR等他の軽乗用車への採用を拡大しました。

TOPICS

「Auto Gear Shift(オートギヤシフト)」を開発しインド生産の「セリオ」へ搭載

「Auto Gear Shift(オートギヤシフト)」は5速マニュアルトランスミッションに、クラッチ及びシフト操作を自動で行う電動油圧方式アクチュエーターを搭載した新開発のオートメテッドマニュアルトランスミッション(Automated Manual Transmission:AMT)です。Aセグメントの新型小型車「セリオ」に採用されました。基本機構がマニュアルトランスミッションのため、燃費性能はマニュアルトランスミッションと同等であり、さらにコンピューターにより最適に制御されたギヤチェンジ操作が燃費向上に貢献しています。「セリオ」は、2014年2月、インドで販売開始しました。



新トランスミッション
「Auto Gear Shift(オートギヤシフト)」



セリオ

アイドリングストップシステムの更なる改良

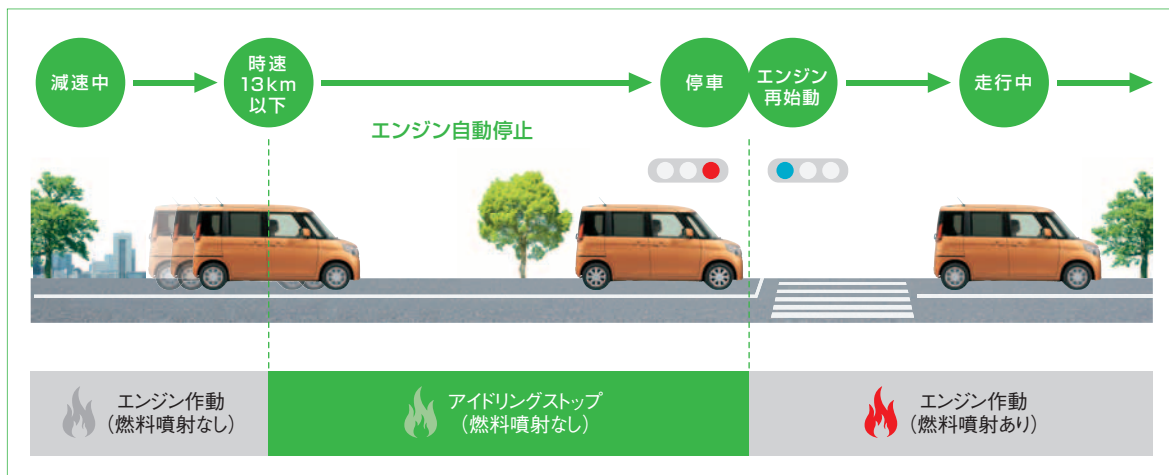
燃費改善技術の一つであるアイドリングストップシステムにさらなる改良を加えました。車両停車直前の減速時に時速13km以下に達したときからエンジンを停止させることで、不要な燃料消費を最大限抑えて、燃費改善、排出ガス低減、騒音軽減に更に貢献するシステムとなりました。

ワゴンR、スペーシア、アルト エコに続き、MRワゴン、ハスラー、スイフト、ソリオにも採用しました。

このアイドリングストップシステム改良で、2013年度はワゴンR 30.0km/L[※]、スペーシア 29.0km/L[※]、アルト エコ 35.0km/L[※]、ハスラー 29.2km/L[※]、スイフト 26.4km/L[※]、ソリオ 25.4km/L[※]の低燃費を達成しました。

[※]燃料消費率JC08モード走行(国土交通省審査値)。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。

IDLINGSTOP

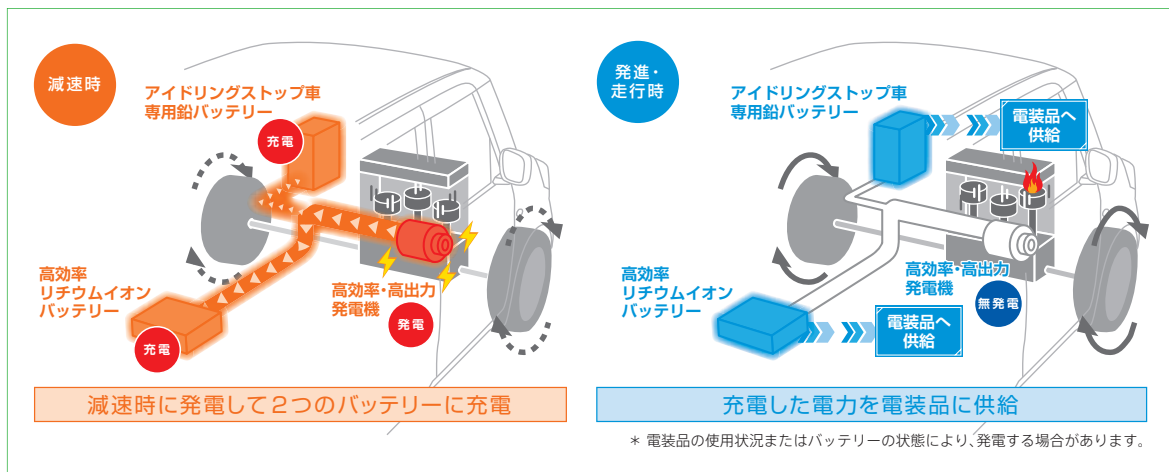


減速回生エネルギーシステム、「エネチャージ」の採用

ワゴンR、スペーシア、アルト エコに続きMRワゴン、ハスラー、スイフト、ソリオにも新開発の高効率、高出力の発電機、および高効率リチウムイオンバッテリーを採用し、エンジンの力に頼らずに、減速時のエネルギーで効率的に電力を生み出す先進の発電システム、「エネチャージ」を装備。減速時アイドリングストップの効果に加えて、さらなる燃費改善に大きく貢献しました。

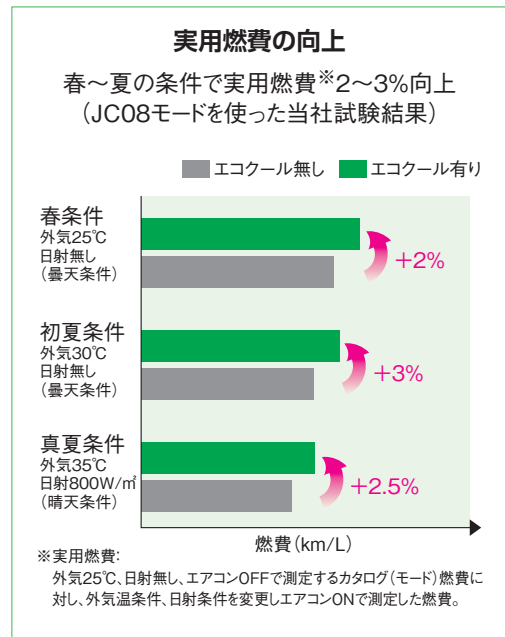
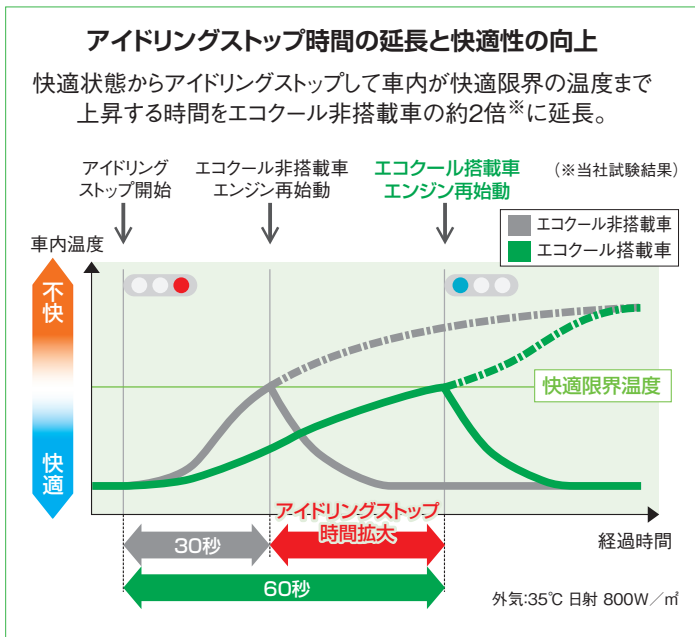
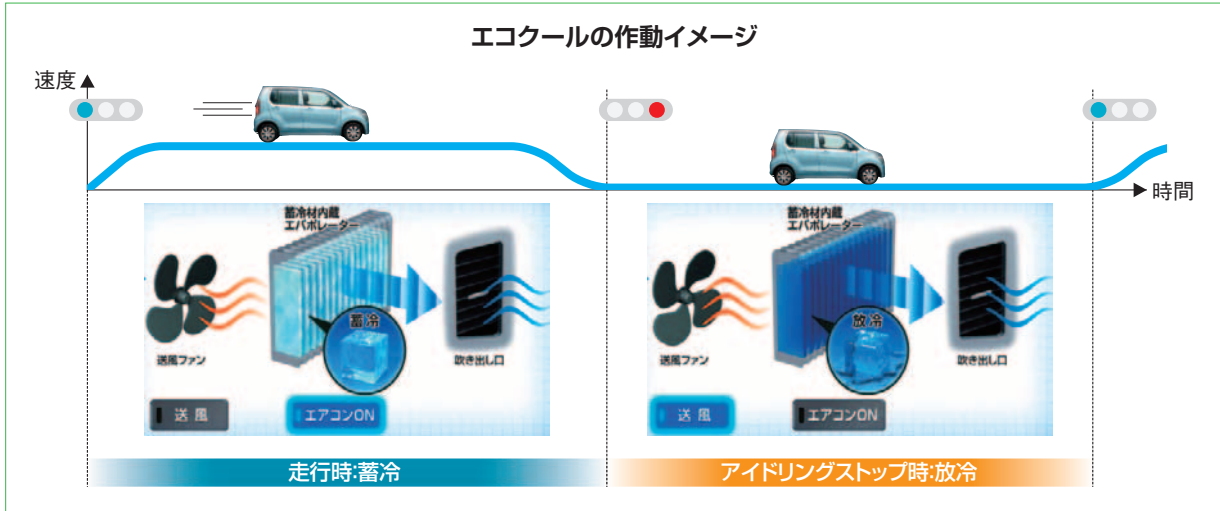
エネチャージでは、減速時に集中して回生発電、充電をするため、走行中にかかるエンジンへの負担を軽減、軽やかな加速も実現しています。

ENE-CHARGE



蓄冷エアコンシステム「エコクール」の開発

走行中に冷気を蓄冷材に蓄冷し、アイドリングストップ中に放冷することで快適性と実用燃費の向上を両立できる、蓄冷エアコンシステム「エコクール」を開発し、ワゴンR、スペーシア、MRワゴン、ハスラー、アルト エコ、スイフト、ソリオに採用しています。

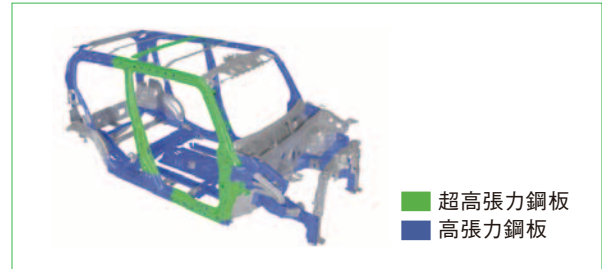


車体の軽量化

●ハスラーの軽量化の取り組み

ボディの軽量化

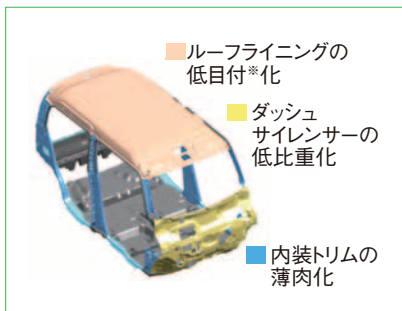
軽量で強度の高い高張力鋼板をボディの約40% (重量比) に採用しました。さらに、より強度の高い980MPa級の超高張力鋼板を広範囲に採用し、構造の最適化を図ることで、強度を確保しつつ、ボディを軽量化しました。



内装部品の軽量化

材料や工法等の変更によって、室内全体にわたり細部まで軽量化を徹底しました。また同時に、優れた快適性や静粛性を持った室内空間をも実現しました。

内装トリム



※目付とは単位面積あたりの質量のこと

インパネ



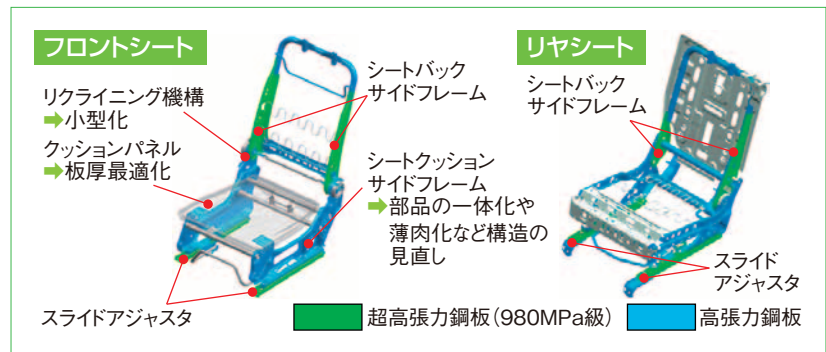
ドアトリム



シートの軽量化

最高980MPa級の超高張力鋼板を、シートフレームの広範囲に使用しました。

さらに、部品の一体化や小型化、薄肉化を徹底し、快適な座り心地や耐久性を確保しながら軽量化を実現したシートフレームを採用しています。



足回りの軽量化

ハスラーは、18kg[※]の軽量化を実現したスペースアとの共通化を図り、軽量のサスペンションを実現しています。

※バレットとの比較



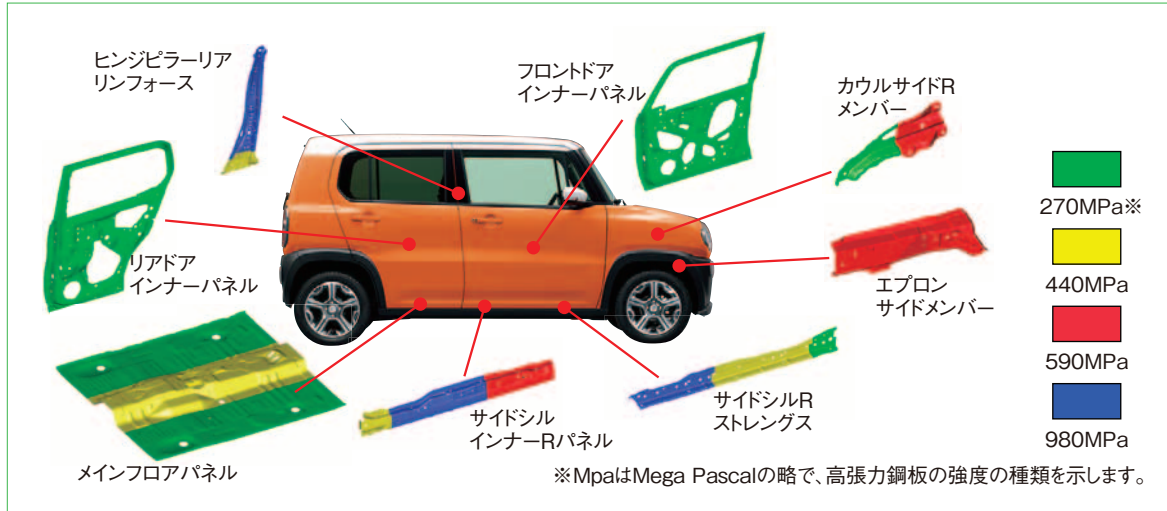
フロントサスペンション



リヤサスペンション

●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)

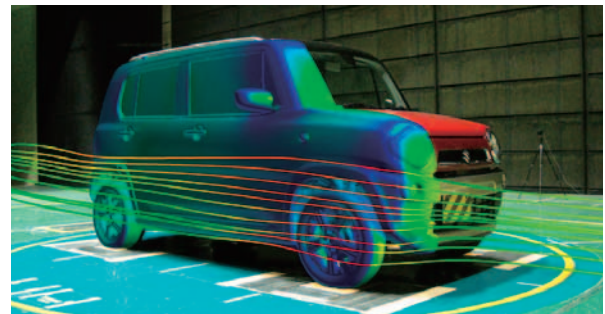
強度に優れた高張力鋼板を採用することで、補強部品数を減らし、重量増加を抑え、かつ車体強度を上げています。2003年9月に発売した3代目ワゴンRから、TS※:980MPaの超高張力鋼板の採用を開始し、2013年3月に発売したスペースアではフロアサイドメンバにTS:1180MPaを採用するなど更なる高張力化を行っています。ハスラーでも超高張力鋼板の使用部位の拡大などで、従来の構造と同等以上の衝突エネルギー吸収量を確保しつつ、軽量化を実現しました。

※Tensile Strength 引張強度

空気抵抗の低減

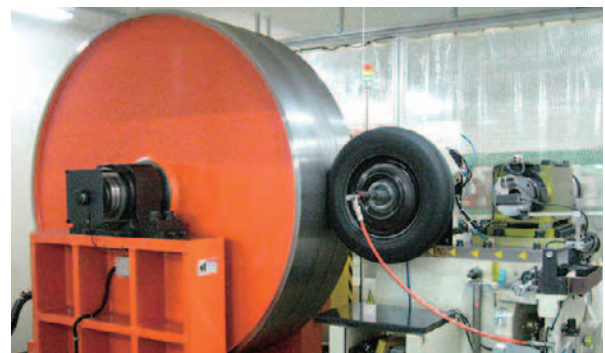
ハスラーでは開発の初期段階から空力CAE※を活用し開発を行いました。バンパーやバックドア形状の最適化を行い、ボディー周りのスムーズな流れを生み出しました。これにより、SUVタイプのデザインながらワゴンRと同等の低空気抵抗を達成し、燃費の向上に貢献しました。

※Computer Aided Engineering コンピューターシミュレーション



転がり抵抗の低減

ハスラーは、タイヤに転がり抵抗低減コンパウンドの採用、ハブベアリングのユニット化および低トルクシールを採用して転がり抵抗の低減を実現しました。



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。2013年度においては、17機種中13機種に装着しています。

スイフト多機能メーター



●エコドライブインジケータの採用

2013年度においては、8機種にエコドライブインジケータまたはエコドライブアシスト照明またはステータスインフォメーションランプを新採用しています。アクセルの踏み具合などにより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、またはメーターの照明がブルーからグリーンへ変化します。ドライバーはエコドライブかどうかをひと目で確認でき、燃費の向上をアシストします。

エコドライブアシスト照明



エコドライブ
インジケータ



ステータスインフォメーションランプ



通常運転の状態
ブルー

燃費効率が良い状態
グリーン

エネチャージ作動時
ホワイト

●エコスコアの採用

2013年度においては、8機種にエコスコアを新採用しています。

キーをONにしてからOFFにするまでの運転を、エコドライブの達成度によって100点満点でリアルタイムに採点。さらにイグニッションOFF時には、1回のドライブを平均スコア表示します。

eco SCORE



イグニッションON時
[リアルタイム表示]



イグニッションOFF時
[平均スコア表示]

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

スズキは、製品の原材料製造から廃車処理に至る各段階におけるCO₂排出量を算出してライフサイクル全体の評価を行うために、LCAを導入しています。

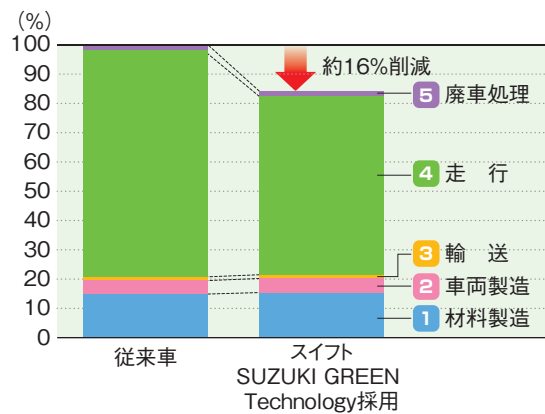
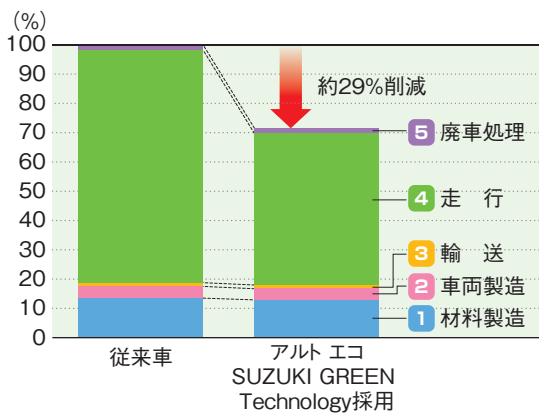
2013年度に発売されたアルト エコやスイフトでは、スズキの次世代環境技術「スズキグリーンテクノロジー」の採用による燃費向上が走行中のCO₂排出量を大幅に減らし、ライフサイクルを通して大幅な削減に貢献するLCA結果となりました。

アルト エコ(2WD車)は、燃費向上技術を磨き上げて35km/L^{*}を達成し、従来のアルトに比べライフサイクル全体で約29%のCO₂排出量を削減する結果となりました。

^{*}燃料消費率JC08モード走行(国土交通省審査値)



アルト エコとスイフト(デュアルジェット エンジン搭載車)のCO₂排出割合



バリューチェーン全体が排出する温室効果ガスの開示

スズキは、原材料や部品の購買や製品の製造・販売を通じた事業活動には、大きな温室効果ガスを低減する可能性が存在すると考えます。そこで、スズキは自社の事業活動にともなう温室効果ガスの把握、削減だけでなく、バリューチェーンを通じた温室効果ガスの排出量を把握、削減することが地球温暖化を緩和し、持続可能な社会を築くために必要な重要な課題と考えました。

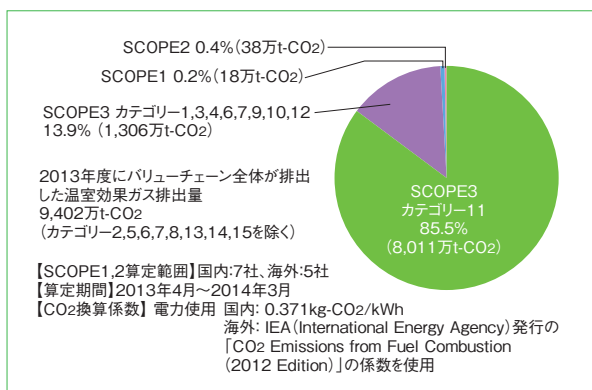
このたび、スズキが関わるバリューチェーン全体の温室効果ガスの排出量を把握するために算定基準である「GHGプロトコル^{*}」に従った算定を開始し、今年はSCOPE1,2およびSCOPE3の категория1,3,4,6,7,9,10,11,12を算定しました。

算定の結果、2013年度にバリューチェーン全体が排出した温室効果ガスの排出量9,373万t-CO₂のうち9,317万t-CO₂がSCOPE3に相当し、中でも「カテゴリー11のスズキが販売した製品の使用」による排出量が8,011万t-CO₂とバリューチェーン全体の85.2%を占めることが分かりました。

このことから、「カテゴリー11」を温室効果ガスを多く排出する「Hot Spot」と認識し、この「Hot Spot」をバリューチェーン全体の中でも優先して削減を行っていきます。

^{*}GHGプロトコル;米国の環境シンクタンクWRI(世界資源研究所)と、持続可能な発展を目指す企業連合体であるWBCSD(持続可能な開発のための世界経済人会議)が、開発及び発行の主体。

2013年度取り組み項目



- 【SCOPE1】スズキグループでの燃料の使用や工業プロセスによる直接排出
- 【SCOPE2】スズキグループが購入した電気・熱の使用に伴う間接排出
- 【SCOPE3】その他の間接排出で下記15カテゴリーに分類
 - カテゴリー1: 購入した物品・サービス(原材料・部品、仕入商品・販売に係る資材等が製造されるまでの活動に伴う排出)
 - カテゴリー3: Scope1,2を除く燃料・エネルギー関連の活動(他者から調達している燃料の調達、電気や熱等の発電等に必要燃料の調達に伴う排出)
 - カテゴリー4: 輸送(上流)(原材料・部品、仕入商品・販売に係る資材等がスズキグループに届くまでの物流に伴う排出)
 - カテゴリー6: 出張(従業員の出張に伴う排出)
 - カテゴリー7: 雇用者の通勤(従業員が事業所に通勤する際の移動に伴う排出)
 - カテゴリー9: 輸送(下流)(製品の輸送、保管、荷役、小売に伴う排出)
 - カテゴリー10: 販売した製品の加工(事業者による中間製品の加工に伴う排出)
 - カテゴリー11: 販売した製品の使用(使用者(消費者・事業者)による製品の使用に伴う排出)
 - カテゴリー12: 販売した製品の廃棄処理(使用者(消費者・事業者)による製品の廃棄時の輸送、処理に伴う排出)

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

より効率的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

2013年9月に発表したV-Strom1000 ABSは、スズキ独自のSuzuki Dual Throttle Valves (SDTV) 装備のフューエルインジェクションシステムや新設計シリンダーヘッド各部に施された改良により、燃焼効率と燃費効率の向上を実現。また、ピストンリングのフリクション低減や発電時のメカニカルロスを低減。さらに冷却システム、エキゾーストシステムおよびフレームの最適化による軽量化を実現しています。

これらの徹底した効率向上により、当社従来機種に対し約16%^{*}の燃費向上を達成しました。

^{*} WMTC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。



V-Strom1000 ABS

船外機

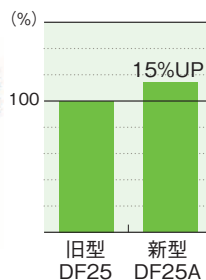
燃費の向上

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・改良に取り組みました。2013年度はリーンバーンシステムを採用した船外機「DF25A/30A」「DF150TG/175TG」の合計4機種の生産を開始しました。

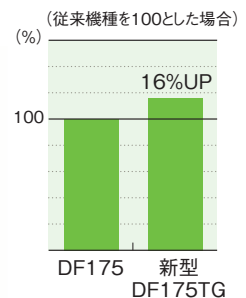
LEAN BURN

DF25A/30Aは燃料噴射システムを採用し、従来機種に対しDF25Aで最大15%の燃費向上を実現しました。DF150TG/175TGはリーンバーンシステムの採用に加え、反応の良いスロットル制御となめらかなギヤ操作を可能にする電子制御スロットル&シフトシステムを採用し、DF175TGで最大16%の燃費向上を実現しました。

DF25A



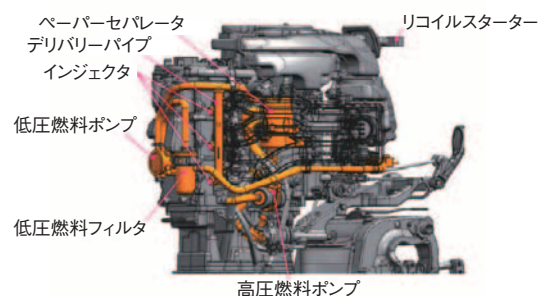
DF175TG



燃費の改善技術

DF25A/30Aにバッテリー接続なしでエンジンを始動できる低消費電力の燃料噴射システムを搭載しました。

従来のキャブレターに対し、効率的な燃料制御を行うことで燃費を改善しました。



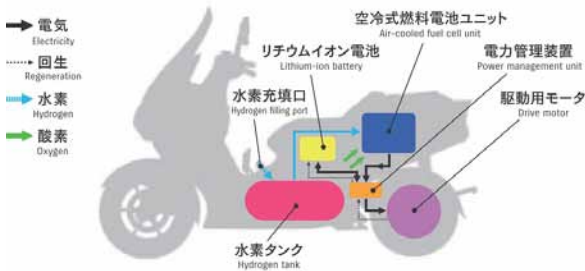
次世代自動車の開発及び技術 製品開発

燃料電池車の取り組み

スズキは、小型・軽量・低コストの空冷式燃料電池システムの開発を進めています。2013年の東京モーターショーでは、出力を向上させた燃料電池ユニットを搭載したFC バーグマンを展示しました。今後、水素ステーションの普及に合わせ、二輪車・四輪車の開発、製造に本格的に取り組み、燃料電池車の普及に努めていきます。



FC バーグマン(カットモデル)



FC バーグマン概念図

燃料電池システム

型式	固体高分子型	重量	20kg
冷却方式	強制空冷	容積	30L
定格出力	3.9kW		

実証実験・ITS・インフラ整備

●e-KUNIつくろう鎌倉バイクプロジェクト

スズキは、2013年1月より2014年3月までの期間、「環境省 地球温暖化対策技術開発・実証研究事業 電動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」の実証実験(通称:『e-KUNIつくろう鎌倉バイクプロジェクト』)を、鎌倉市を実証地域として、(株)JTBコーポレートセールス等4社と共同して取り組みました。

電動バイクは、①航続距離が短いこと※、②外出先で充電ができないこと、の2点が課題になっています。実証実験では利用者の利便性を向上させるため、想定行動範囲内にロッカー形式のバッテリー交換・充電設備を整備し、また利用者が交換のタイミング、充電状況や空き情報を把握でき、予約が可能な「情報提供システム」を開発しました。

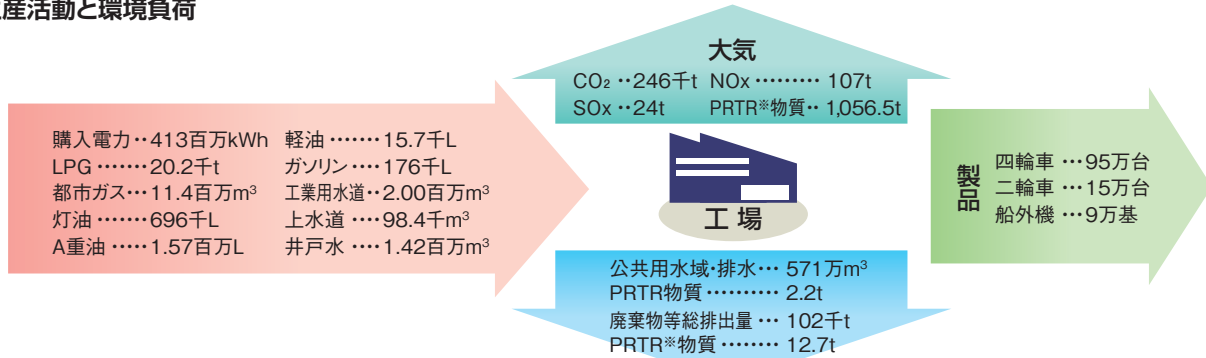
2012年度は、限定した事業者による実証実験を行いました。2013年度は、市民や観光客向けの観光レンタルバイクにもバッテリー交換ステーション利用を広げ、今後の普及促進に向け実証実験を行いました。

※e-Let'sの場合、約4時間の満充電状態で、約30kmの走行が可能(バッテリー1個の場合の30km/h定地走行テスト値。実際の走行距離とは異なります)



事業活動における省エネ 生産・物流

生産活動と環境負荷



※PRTR：Pollutant Release and Transfer Register (環境汚染物質排出移動登録)
【集計対象範囲】高塚工場、磐田工場、湖西工場、豊川工場、大須賀工場、相良工場、金型工場

国内事業所のCO2排出量の削減

「スズキ環境計画2015」では、「国内事業所(工場、実験施設、オフィス等)における2015年度のCO2総排出量を、2005年度比で15%削減する」ことを目標としました。生産効率改善、省エネ機器導入、節電活動により、2013年度の国内事業所のCO2排出量は、2005年度比12.9%の削減となりました。今後も目標達成に向けて省エネ活動に取り組んでいきます。

エネルギー起源のCO2排出量

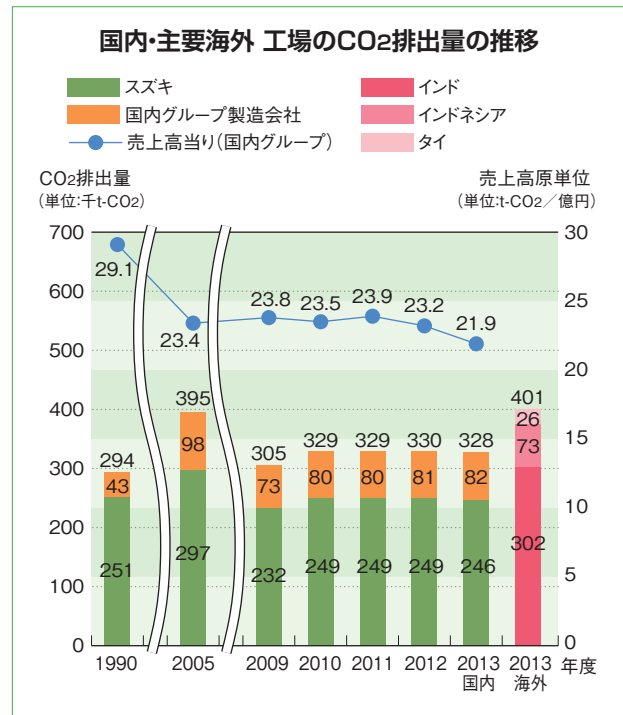
2013年度の国内のスズキ及びグループ製造会社における、エネルギー起源のCO2総排出量は、前年比0.7%減の328千tとなりました。売上高(単独)当たりでは前年比5.6%減、1990年比24.7%減の21.9t/億円となりました。

また、海外グループ製造会社の内、主要3カ国(インド・インドネシア・タイ)の5社9工場における、2013年度のエネルギー起源のCO2総排出量は401千tとなりました。

電力事情の悪いインドにおいては、工場で使用する電力の大半を自家発電により供給しており、CO2排出量の80%程度が発電設備からの排出となっています。しかし、発電燃料にCO2排出量の少ない天然ガスを使用し、また、発電設備の排気ガスから作った蒸気により更に発電するコンバインドサイクル発電の採用により、CO2排出量の低減に努めています。

工場別CO2排出量

	CO2排出量 (千t-CO2)		CO2排出量 (千t-CO2)
高塚工場	5.6	大須賀工場	43.2
磐田工場	42.4	相良工場	62.6
湖西工場	83.1	金型工場	1.9
豊川工場	7.2		



※2013年度分より、主要海外工場のデータを掲載しました。

【集計対象範囲】

スズキ：高塚工場、磐田工場、湖西工場、豊川工場、大須賀工場、相良工場、金型工場

国内グループ製造会社：スズキ部品製造(スズキ精密工場、遠州精工工場、スズキ部品浜松工場)、スズキ部品富山、スズキ部品秋田、浜松パイプ、スニック、スズキ化成 6社8工場

インド：Maruti Suzuki India Ltd.、Suzuki Motorcycle India Private Ltd. 2社4工場

インドネシア：PT. Suzuki Indomobil Motor 1社3工場

タイ：Suzuki Motor (Thailand) Co.,Ltd.、Thai Suzuki Motor Co.,Ltd. 2社2工場

※CO2換算係数は、IEA CO2 Emissions from Fuel Combustion 2012 を参照しました。

工場の省エネ活動

塗装ブース・乾燥炉の立上げ時間短縮、塗装乾燥炉低温化、複数部品同時処理によるアルミ熱処理炉運転時間短縮、車種別の専用溶接ラインの集約化など、あらゆる工程で、生産量に見合った工程への改造や、製造手順の見直しによる設備の停止を進め、大きな省エネ効果をあげました。

また、老朽化した生産設備の更新時や、新機種生産のための新規設備導入時には、重力の利用や設備の小型軽量化、LED照明等の高効率機器の採用により、従来よりも省エネ化された工場づくりを進めています。

これら設備投資を伴う省エネ対策の他にも、エア漏れ削減^{*}や休み時間の消灯等の地道な活動も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	海外グループ 製造会社
前年度比CO ₂ 削減量 [t-CO ₂ /年]		18,447	39,323
主な対策項目	設備運転条件適合、最適化	4,623	22,453
	設備の集約、小型化	4,296	6,353
	ライン停止時のエネルギー供給停止、不用時消灯他ロス削減等	4,251	5,895
	インバータ化等、高効率機器への転換	1,329	4,622
	燃料転換(湖西工場)	3,948	—

^{*}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。

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AGV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

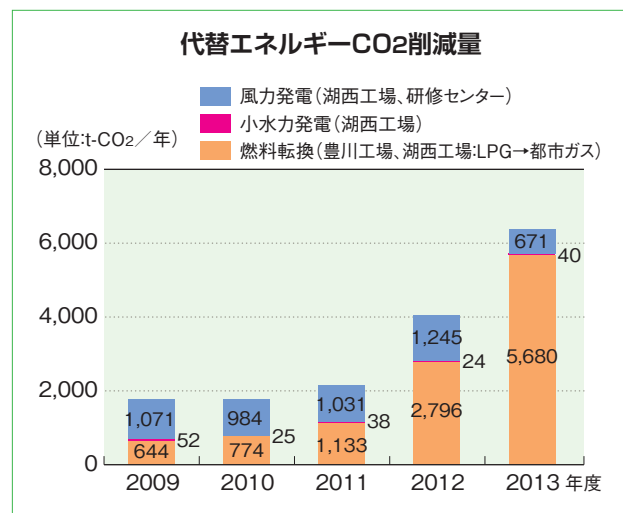
地球温暖化対策の一環として、国内では、湖西工場には2基の風力発電設備及び、工業用水の受水圧力を利用した小水力発電、また、研修センターにも1基の風力発電設備を導入し、代替エネルギーの積極的な利用を進めています。

2013年度は、他サイトで発生した風力発電設備の事故を受けて、安全点検のために湖西工場の風力発電設備を長期間停止したため発電電力量が減少しましたが、点検の結果、問題無いことを確認し、現在では運転を再開しています。

また、湖西工場で使用しているLPガスと灯油について、CO₂排出量の少ない都市ガスへの転換を、2011年度より計画的に進めています。2013年度は灯油を使用していた蒸気ボイラーを都市ガス化し、工場で使用している燃料の75%程度の転換を完了しました。

海外では、マルチスズキインディア社マネサール工場に、1MWの太陽光発電設備の建設を進め、2014年6月に運転を開始しています。

今後も国内外を問わず、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進めます。



	発電量(kWh)
風力発電(湖西工場・研修センター)	1,028,594
小水力発電(湖西工場)	62,069

オフィスのCO2排出量削減の推進

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削減活動への取り組みをすすめ、2013年度のエネルギー使用量は、対前年比で4.9%削減できました。

●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
- ②不用照明の消灯徹底
- ③電化製品の省エネの徹底
- ④エコドライブの実施
- ⑤帳票の電子化、電子化文書のプリントアウト制限等による印刷の削減 等

●行動基準に係わるエネルギー使用量の可視化

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エネルギー使用量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

オフィスでの省エネ推進のため、2012年度よりLED照明の導入を進めています。2014年度には、オフィス照明の約75%をLED化する計画です。

物流活動における省エネ 生産・物流

CO2排出量の削減

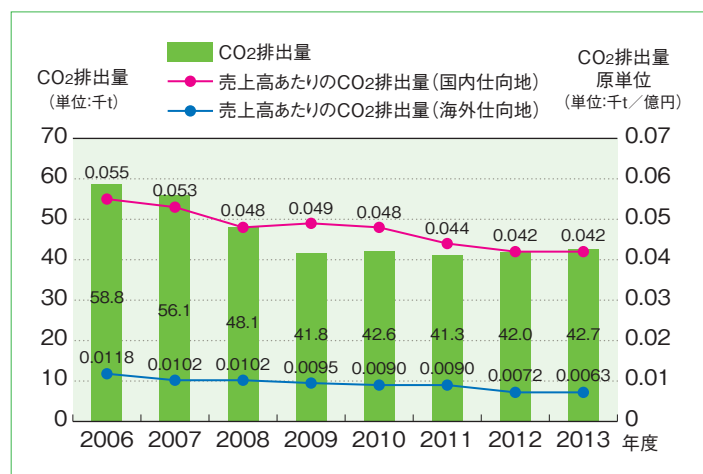
スズキは、2006年4月改正省エネ法施行を機に、社内体制の再整備を進めてまいりました。今後も輸送の効率化、省エネルギー化を更に推進していきます。

●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、2013年度のCO2排出量は2006年度に対して27%の削減を達成しました。また、CO2排出量原単位(売上高あたり)は、2006年度に対して国内仕向地で24%、海外仕向地で47%改善しました。

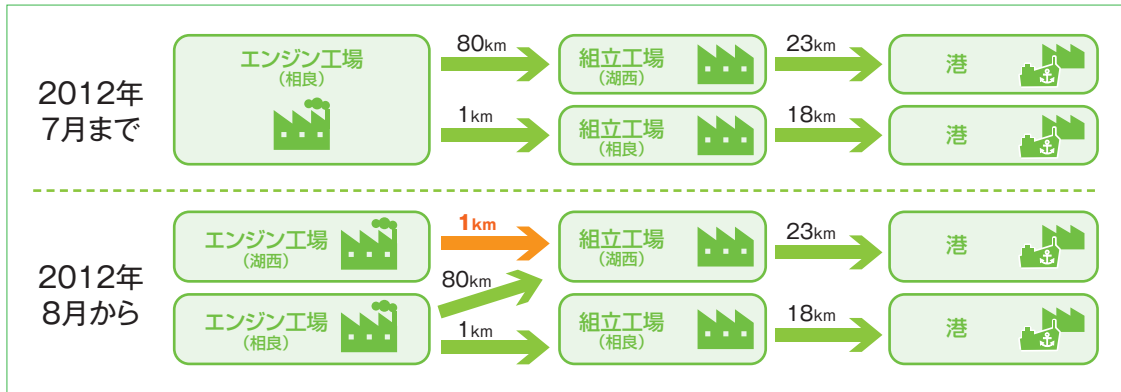
2014年度も更なるCO2排出量の削減、CO2排出量原単位の改善を目指して取り組んでいきます。



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)

2012年7月まで、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、組立ていましたが、2012年8月から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い、輸送距離を短縮しています。



●輸送の効率化(二輪車)

生産工場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ています。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スズキ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。

●国内向け四輪完成車輸送における取り組み

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

陸上輸送では、委託輸送会社におけるエコドライブ推進活動やトレーラーの新規車両への切り替えによって平均燃費の向上に取り組んでいます。また、現在完成車輸送全体の3分の1を超える輸送を海上輸送が占めており、CO₂の排出量削減と経済性を考慮した「モーダルシフト推進」を継続して取り組んでいます。



環境保全等の推進

排出ガスと環境負荷物質等においては、法規制や業界自主規制への対応にとどまらず、規制以上の目標値を自主的に設定して環境負荷の低減を推進していきます。

大気汚染 設計・開発

四輪車

排出ガスの低減

●国内の排出ガス規制対応

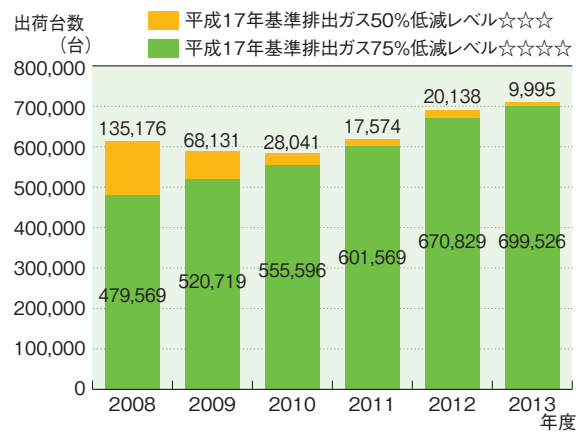
スズキは、すべての新型車を2005年(平成17年)排出ガス規制(新長期規制)に適合させています。2013年度発売車において「☆☆☆☆低排出ガス車」の認定機種は、2014年3月末時点で、計12機種16型式になっています。

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	5機種 5型式
☆☆☆☆低排出ガス車 2005年(平成17年)排出ガス基準50%低減	3機種 4型式
☆☆☆☆低排出ガス車 2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減	12機種 16型式

スズキ生産ガソリン車の低排出ガス車数の推移



二輪車

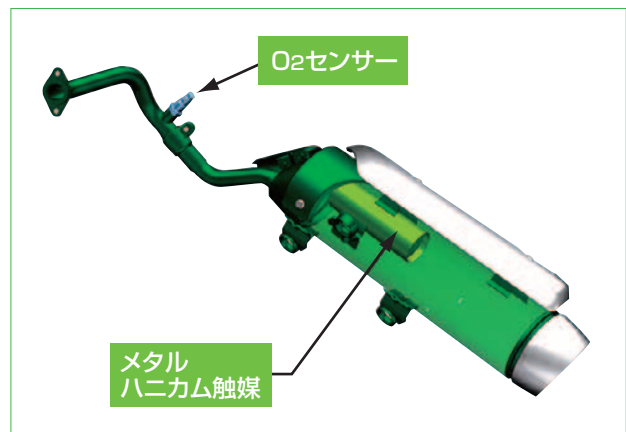
排出ガスの低減

●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を始め、各国の排出ガス規制への対応を進めています。欧州向けにはV-Strom1000 ABS、バーグマン125/200、日本ではバーグマン200、インドネシアではSatria(サトリア)、Raider(レーダー)等、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

2014年2月に発売(日本向け)したバーグマン200では、O₂センサー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、平成19年規制(WMTCモード)に適合させています。

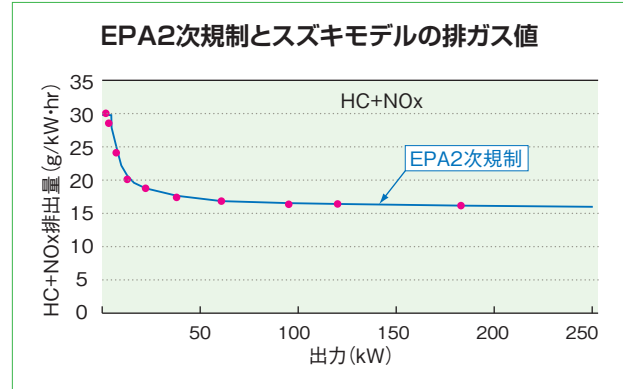


船外機

排出ガスの低減

●国内の排出ガス規制対応

スズキの4ストローク船外機は、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(一社)日本マリン事業協会の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。

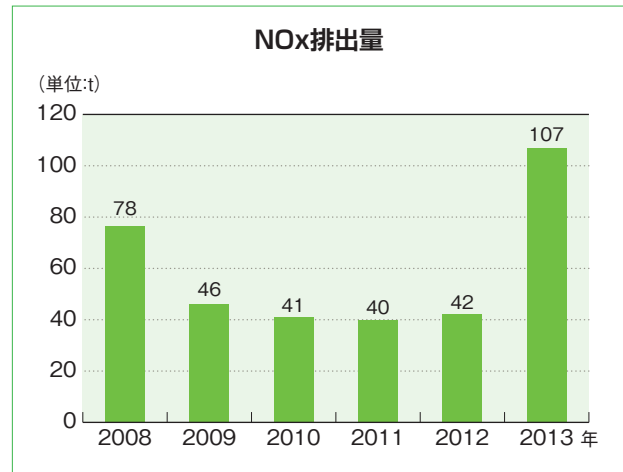
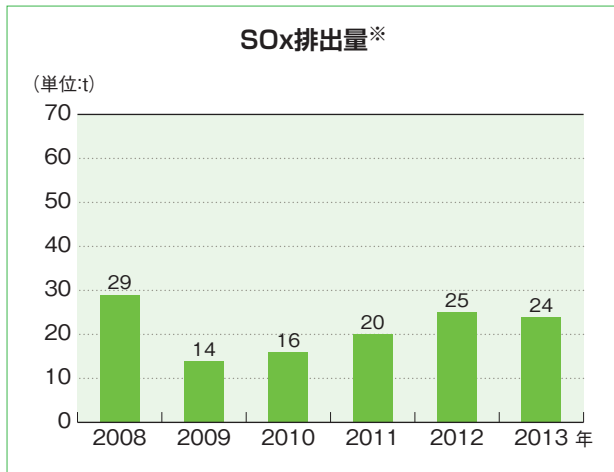


工場

SOx・NOx排出量の管理

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。

2013年度は、大気汚染防止法の特定施設の増加により、NOx排出量が増加しました。



※SOx排出量は1~12月の燃料使用量より算出しています。
【集計対象範囲】高塚工場、磐田工場、湖西工場、豊川工場、大須賀工場、相良工場、金型工場

製品含有する環境負荷物質の管理強化 設計・開発

環境負荷物質の管理

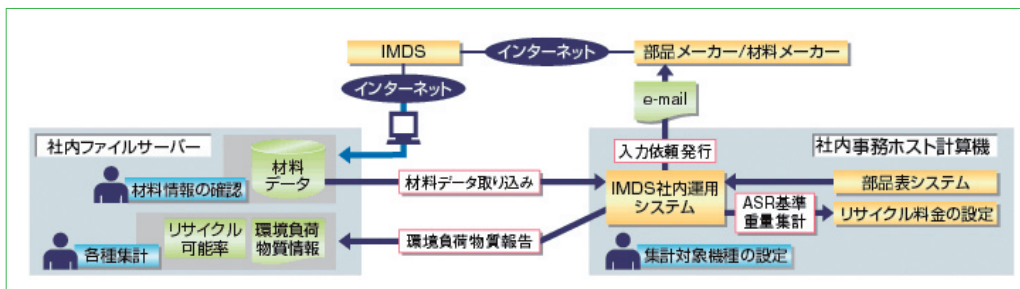
自動車業界向けの材料データ収集システムであるIMDS (International Material Data System)を2003年より導入し、それを利用した社内環境負荷物質管理システム(下図参照)を社内に構築しました。このシステムによって、欧州ELV指令の対象となる重金属4物質(鉛・水銀・六価クロム・カドミウム)だけでなく、REACH規則(Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals)における高懸念物質(SVHC※)の管理が可能となりました。

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・インド社及び、スズキの新しい四輪車生産拠点であるタイのスズキ・モーター・タイランド社の一部製品など、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。そして2013年度は、インドネシアのスズキ・インドモーター・モーター社の一部二輪車でも本システムを利用できるようにしました。これらの取り組みによって、2013年度には四輪車、二輪車、船外機合わせて新たな15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。

※SVHC : Substance of Very High Concern



IMDSデータの収集



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物質削減の取り組みを、四輪、二輪及び船外機の全モデルで積極的に進めています。欧州の化学物質に関する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、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も含め、グローバルな六価クロム削減の取り組みを実施しています。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、2013年末までに、タイにおける船外機の六価クロム廃止を完了し、船外機全モデルの六価クロム全廃を達成しました。

(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

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の健康や環境を守ることを目的とした化学物質管理規則(REACH規則)が発効されました。REACH規則では、企業に製造・輸入する化学物質の登録、評価、認可、そしてお客様への情報開示が求められています。REACH規則対応のためには、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、欧州現地工場、現地代理店として、お取引様と連携を取り、高懸念物質(SVHC)の届出対応を行いながら、REACH規則対応を継続して進めています。

また、欧州の化学物質・調剤の分類、ラベリング、包装を目的としたCLP規則※についても、REACH規則と同様に、欧州現地工場、現地代理店としてお取引様と連携を取りながら、2015年6月までに必要な調剤に関する分類、ラベリング、包装の対応を進めています。

今後も、REACH規則の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、ラベリングのために、更にサプライチェーンの連携を密にしながら着実な対応を進めていきます。

※Classification, Labeling and Packing of substances and mixtures

騒音低減 設計・開発

四輪車

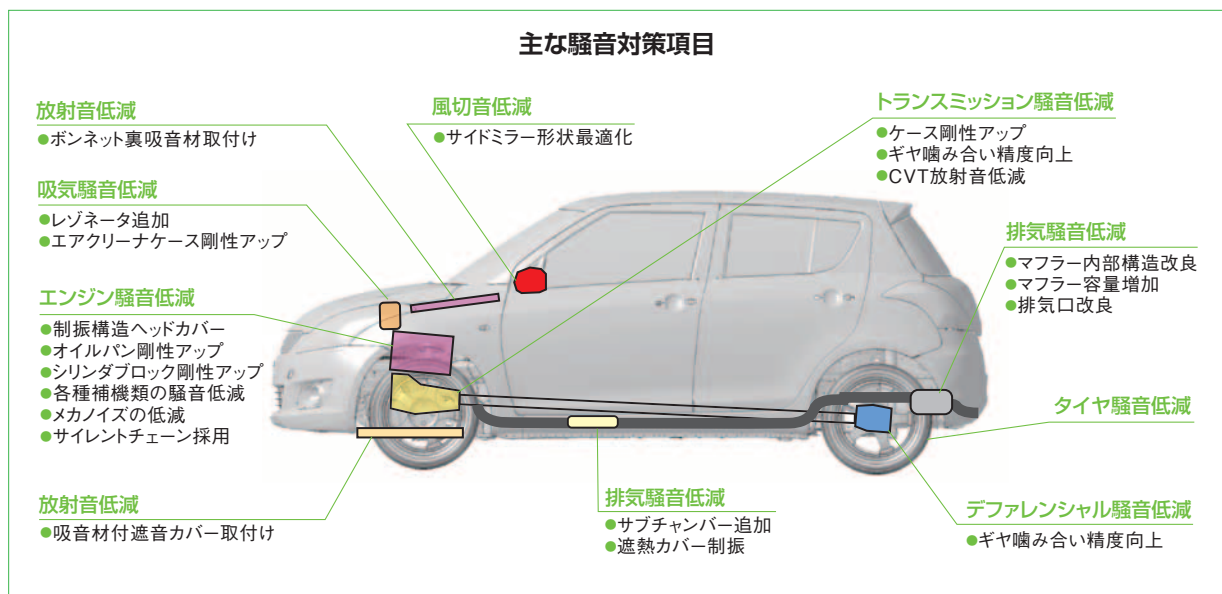
騒音の低減

●車外騒音

環境問題のひとつである道路交通騒音低減のために、自動車により発生す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。

これによりスズキが生産する全ての四輪車で、国内及び各仕向け国の車外騒音規制への対応を行っています。

また、2008年12月に新たに施行された国内の交換マフラーの加速騒音規制に対しても、スズキで販売するオプションマフラーへの規制適合を完了させています。



●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、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。

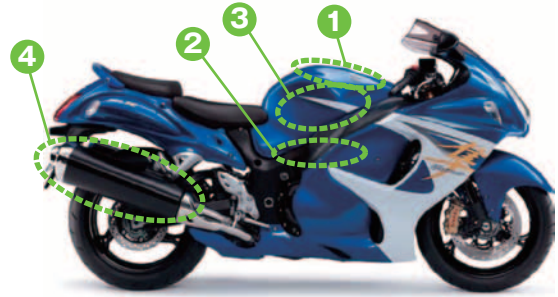
二輪車

騒音の低減

●製品事例の紹介

騒音低減の取り組みとして、車における実施例を紹介します。

車では、最新の国内騒音規制を満足するために、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されています。



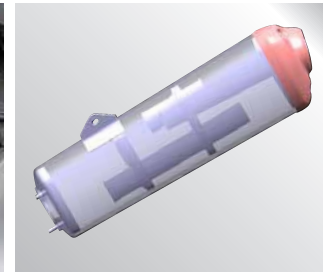
①エアクリナーを包み込むガソリンタンク内側に軽量の吸音材を設置し、消音性能を向上しています。



②クランクケース上部に軽量の吸音材を設置し、消音性能とエンジン本体の軽量化を両立しています。



③エアクリナーは、PP材料に添加材を付加することにより、剛性を上げて消音性能を向上しています。



④排気音を低減するマフラーにおいては、大型のマフラーを2本にすると共に、CAE※を用いてマフラー内部構造の最適化を図り、減衰性能を向上させています。

※Computer Aided Engineering
コンピューターシミュレーション

フロン削減 設計・開発

フロン削減(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「サブクールシステム」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開発を進めています。

車室内VOCの低減 **設計・開発**

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り組み^{※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。2013年度は新型ハスラーと新型キャリイについて達成しました。それに加え、欧州で販売する「SX4 S-CROSS」や「セレリオ」など、スズキにおけるグローバルな事業地域での販売車両についても車室内VOCの低減対応を開始して、同様に指針値以下を達成しています。

2013年度 VOC室内濃度指針値以下を達成した国内販売の機種例

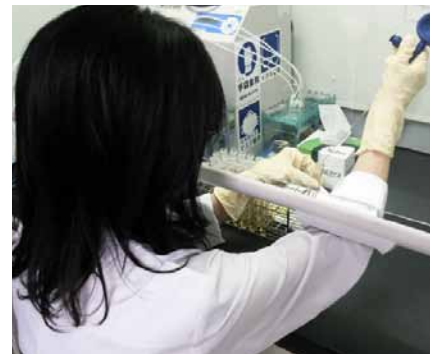


ハスラー



キャリイ

車室内VOC濃度測定の様子



※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:(一般社団法人)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り組みを進めています。

塗装工程におけるVOCの低減 **生産・製品**

VOC(揮発性有機化合物)

スズキは塗装工程で使用するVOC(溶剤)の排出量削減に取り組んでいます。

2013年度の四輪車体、バンパー及び二輪車の各塗装を合わせた平均排出量は44.3g/m²で、『スズキ環境計画2015』の目標『2000年度比40%削減の維持』に対して、2000年度比41.3%の削減で、目標達成しています。

2013年度の取り組みとして、塗料が無駄なく製品に付くように塗装方法や塗装装置を改善しました。

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。



化学物質の管理 **生産・製品**

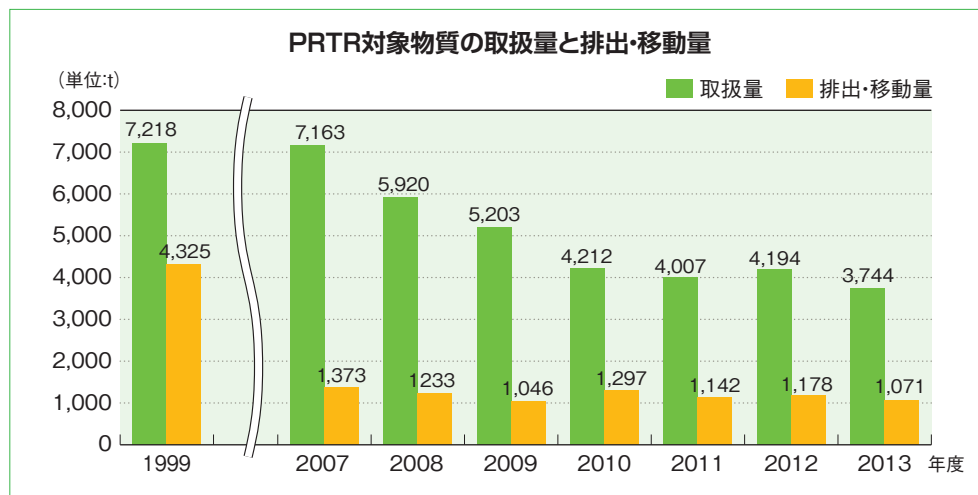
新規購入物質

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SDS※は、最新情報を維持するよう管理しています。

※SDS(安全データシート: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、2013年度の年間排出・移動量は、1,071tでした。



【集計対象範囲】本社及び高塚工場、磐田工場、湖西工場、豊川工場、大須賀工場、相良工場、二輪技術センター、船外機技術センター

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、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。そして、万が一、水質に異常が発生した場合でも、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。

また、1994年度に、計量法における「濃度の環境計量証明事業所」の登録を行いました。これにより、スズキ社内の工場排水に加え、スズキグループ内の工場排水や産業廃棄物等の計量証明を実施し、汚染物質の流出防止活動をグループ全体で推進しています。



分析作業風景

PCB(Polychlorinated Biphenyl: ポリ塩化ビフェニル)の早期処分計画

ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法で古いコンデンサなどに含まれるPCB廃棄物を2027年3月31日までに適切に処分することが定められています。

スズキでは自社内に保管中のPCB廃棄物をできるだけ早期に処分完了すべく、環境省の認定業者との契約・委託を進めています。2014年3月末までに累計103台の電気機器の処分を実施しました。

臭気・騒音の低減 **生産・製品**

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。



3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進

無駄を出さない開発・生産段階から、使用済み段階の効率的な再資源化まで、一貫して資源を大切に利用することによって持続可能な循環型社会の実現に貢献していきます。

リサイクルの配慮

四輪車

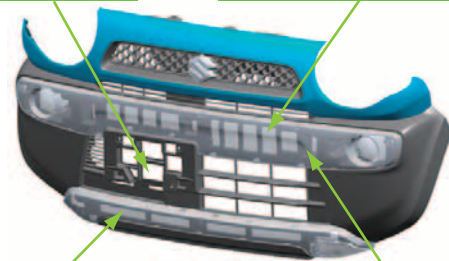
リデュース

“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、ハスラー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、フロントバンパーガーニッシュ、フロントアンダーガーニッシュ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:ハスラー フロントバンパー)

ライセンスプレート裏面の肉抜き

フロントバンパーガーニッシュ裏面の肉抜き



フロントアンダーガーニッシュ裏面の肉抜き

バンパー本体の薄肉化

リサイクル設計

●リサイクル設計(四輪)

リサイクルのこと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に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:ハスラー外装)

カウルトップガーニッシュ

ドアミラー ドアハンドル

フロントフェンダー
スプラッシュガード

ハイマウント
ストップランプ

リアコンビネーション
ランプ

グリル

バンパー

ヘッドランプ

フェンダー
ライニング

サイドシル
スプラッシュガード

リヤフェンダー
スプラッシュガード

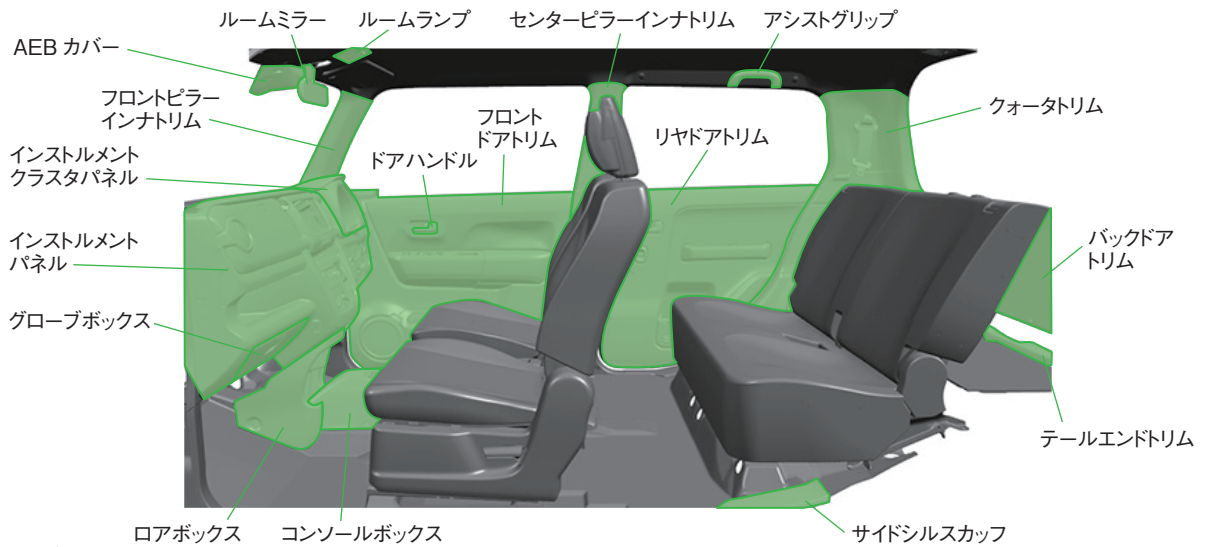
バックドア
ハンドル

バンパー

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:ハスラー内装)



部品名

ルームミラー & ルームランプ	ハウジング
	ステイ
	レンズ
センターピラーインナトリム	アッパ
	ロア
AEBカバー	
アシストグリップ	
サイドシルスカッフ	

クォータトリム	アッパ
	ロア
グローブボックス	ボックス
	リッド
ロアボックス	
コンソールボックス	
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
	バック	表皮 ベース
テールエンドトリム		

※1 熱硬化性樹脂

熱と圧力によって硬化した後は、再加熱しても軟化・溶融しない樹脂。

※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樹脂。溶融・固化を繰り返し行うことで再利用が可能。

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、V-Strom1000 ABS、アセアン小型機種 nex(ネックス)、Satria (サトリア)での取り組みについて説明します。



V-Strom1000 ABS



nex



Satria F150

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PP材やリサイクル材を二輪車の部品に採用しています。V-Strom1000 ABSでは、外装部品にて、旧型に対してリサイクルし易いPP材料着色樹脂部品の使用率を高め、リサイクル性を向上させました。また、nexではリヤフェンダーに加えて、フロントラックインナー、バッテリーボックスリッドを、Satriaではシートの底板部とリヤフェンダーにそれぞれPPリサイクル材を使用して、再資源化に取り組んでいます。

※PP: Polypropylene

●分解の容易化

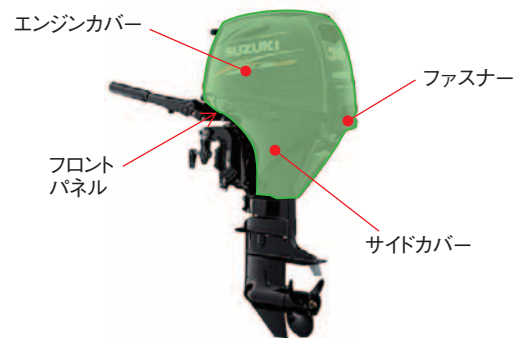
リサイクル設計を推進する上で、部品の分割の容易性について追求しています。V-Strom1000 ABSでは、同カテゴリーモデルと比較して樹脂部品点数を削減し、簡便な取付け構造とすることで分解の容易化を図りました。

船外機

リサイクル設計

リサイクルのことまで配慮した船外機作り(リサイクル設計)は、船外機の設計を行う上で大切な取り組みです。

スズキは、船外機のカバーなどにリサイクルし易い材料を使用することで、環境に配慮した船外機作りに日々取り組んでいます。



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。2013年度(2013年4月～2014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

2013年度のASR再資源化率は96.9%で、2015年度以降各年度の法定基準値「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(2014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

2013年度のエアバッグ類再資源化率は93.8%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90,570kg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作り、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、安定的なり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

2013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	49,383トン/404,872台
	ASR引取重量	47,447トン
	ASR再資源化率	96.9%
エアバッグ類	引取総重量／引取台数	39,523kg/151,453台
	再資源化重量	37,055kg
	エアバッグ類再資源化率	93.8%
フロン類	フロン類引取重量／引取台数	90,570kg/343,662台

〈収支〉

(単位:円)

払渡しを受けた 預託金の総額	2,886,661,893
再資源化に要した 費用の総額	2,498,215,942
収 支	388,445,951

海外のリサイクルの取り組み

EU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ており、自動車メーカーが共同で構築した国際解体情報システム 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、改訂欧州RRR指令(2009/1/EC)に基づき権限のある機関の監査を受け、新適合証明(新COCom)を2011年10月に取得、2013年9月に更新し、新型車から改訂欧州RRR指令の認可を取得しています。

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。さらに2012年度にバンパー破砕機の新設・増設を行いました。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

バッテリーリサイクル

●「使用済リチウムイオンバッテリー」の回収・リサイクル

2012年9月より販売開始したワゴンRをはじめとしてスペーシア、アルト エコ、MRワゴン、ハスラー、ソリオ、スイフトに採用されている低燃費化技術ENE-CHARGEにはリチウムイオンバッテリーを搭載しています。

スズキは、使用済自動車廃棄時に、使用済リチウムイオンバッテリーを回収し、適正処理するための回収システムの運用を、2012年9月から開始しています。

「使用済リチウムイオンバッテリー」の回収・リサイクルについては、下記HP参照

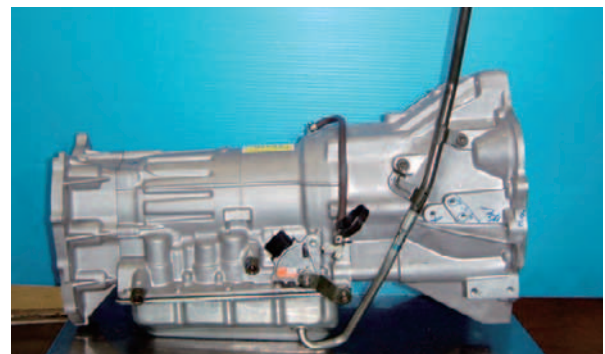
<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/battery/index.html>

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(CVTを含む)のリビルト部品の取り扱いを行っています。

2013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50%でした。

※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。また、2011年10月から、廃棄時無料引取を開始しています。

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。

2013年度は重量ベースで97.8%のリサイクルが行われています。

詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

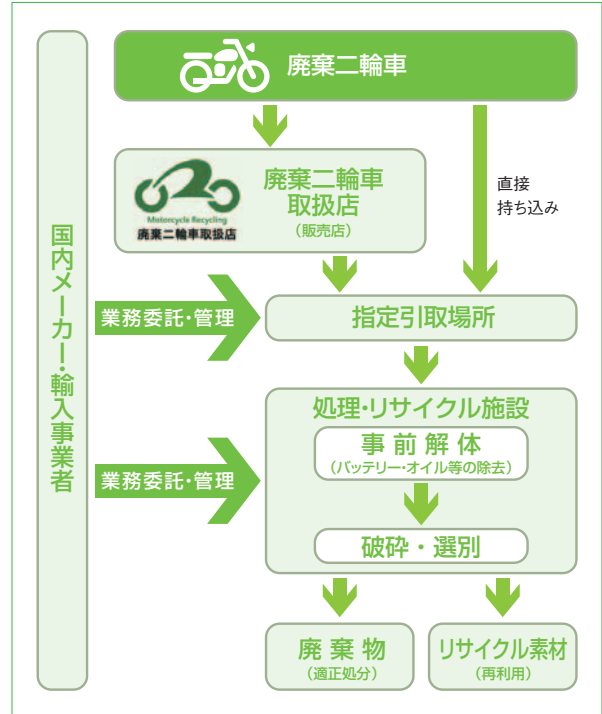
スズキ 二輪車リサイクル自主取り組みについて(詳細)

<http://www1.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/>



船外機

「FRP※船リサイクル自主取り組み」について

スズキは、一般社団法人 日本マリン事業協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2007年から全国展開をしています。

FRP船リサイクルシステムは、指定引取場所に収集された廃FRP船を粗解体した後、FRP破材を中間処理場に輸送し、破碎・選別等を行い、最終的にセメント焼成することによりリサイクル(マテリアル・サーマルリサイクル)を行うものです。

本システムは国土交通省の実証実験において検証されており、FRP船の収集・解体・破碎を広域的に行うことにより、低コストでリサイクルシステムを実現しています。

※FRP(ガラス繊維強化プラスチック)

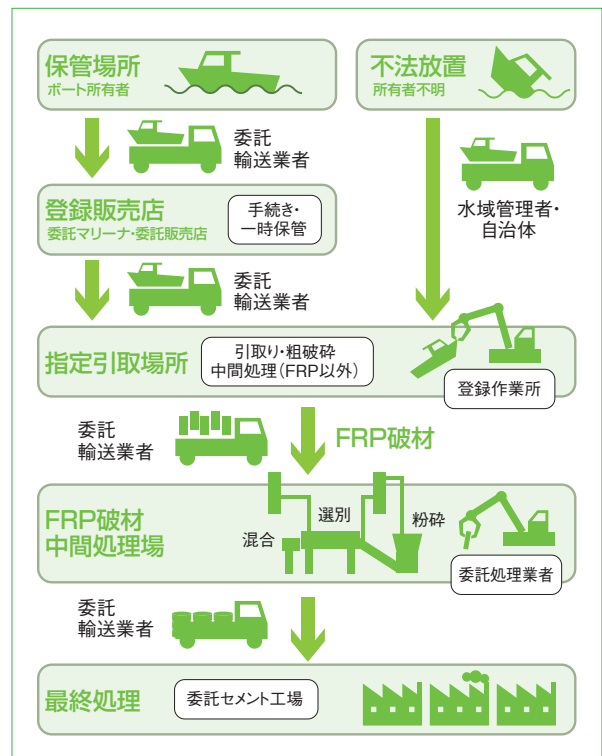
詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

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

一般社団法人日本マリン事業協会(FRP船リサイクルシステムのご案内)

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



梱包資材

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。

2013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22%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81%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

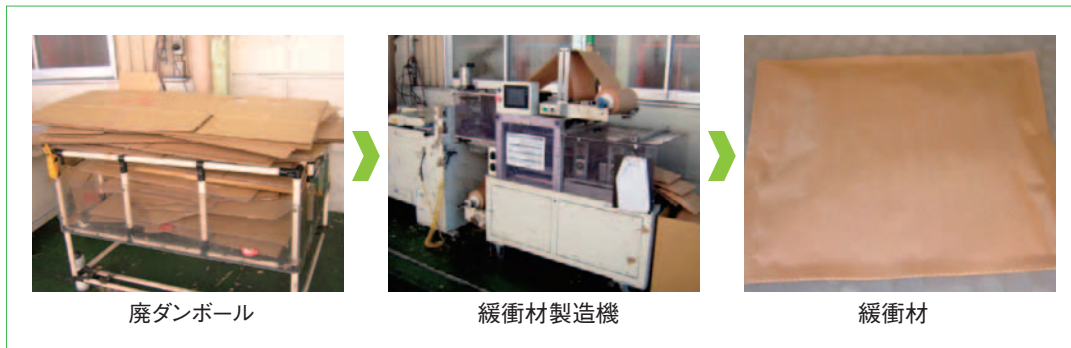
梱包・包装資材の使用量削減のため、現地で廃棄されていたスチールケースから繰り返し使用できる容器への変更に取り組んでいます。

2013年度は、全体送付量の約73%をリターナブルラックにて送付しました。

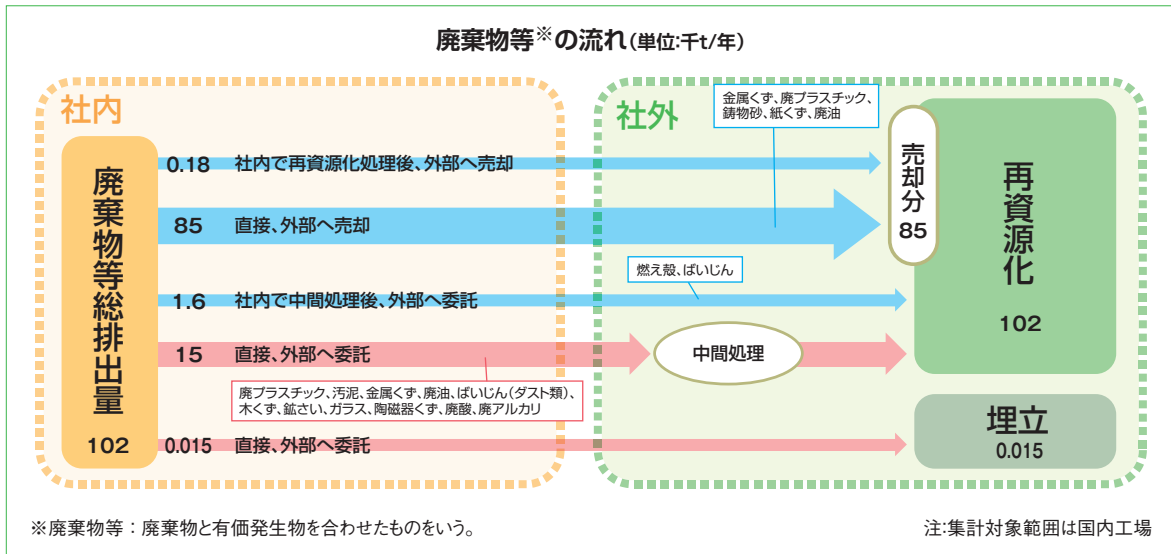
リサイクルによる取り組み

●ダンボールの再利用

工場が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、2013年度は約31t/年を再利用しました。



廃棄物

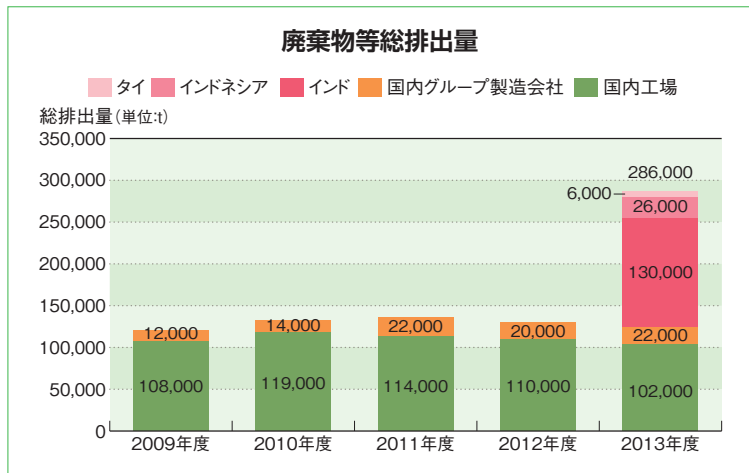


廃棄物削減

●廃棄物等総排出量

国内工場、及び国内グループ製造会社の廃棄物等総排出量は124,000t(前年比-4.6%)となり、国内を含めたグローバルの廃棄物等総発生量[※]は、286,000tでした。

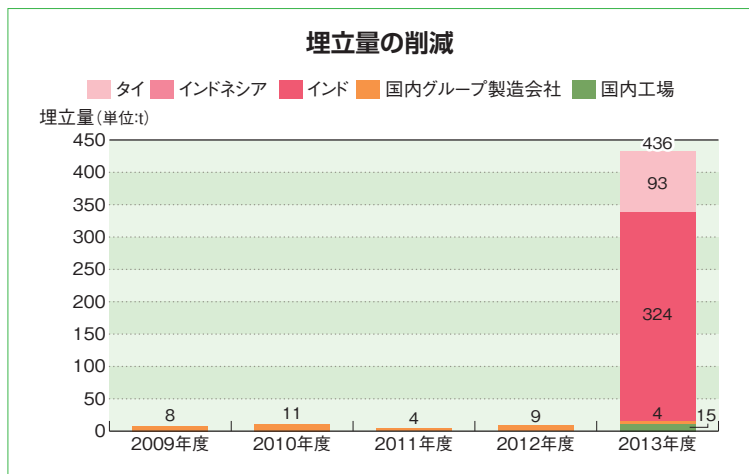
※2014年度より、タイ・インドネシア・インドの海外グループ製造会社の2013年度の数値を公開することとしました。



●埋立量の削減

国内工場の埋立量は15t、国内グループ製造会社の埋立量は4tで、ともにゼロレベル化^{※1}を継続しています。日本を含めたグローバルの埋立量^{※2}は、436tでした。

- ※1 ゼロレベル化の定義
 - ・国内工場+金型工場: 埋立量が1990年度(24,675t)の1%未満であること。
 - ・国内グループ製造会社: 埋立量が2002年度(1,370t)の1%未満であること。
- ※2 2014年度より、タイ・インドネシア・インドの海外グループ製造会社の2013年度の数値を公開することとしました。



【集計対象範囲】

国内工場：高塚工場、磐田工場、湖西工場、豊川工場、大須賀工場、相良工場、金型工場
 国内グループ製造会社：スズキ部品製造(スズキ精密工場、遠州精工工場、スズキ部品浜松工場)、スズキ部品富山、スズキ部品秋田、浜松パイプ、スニック、スズキ化成 6社8工場
 インド：Maruti Suzuki India Ltd.、Suzuki Motorcycle India Private Ltd. 2社4工場
 インドネシア：PT. Suzuki Indomobil Motor 1社3工場
 タイ：Suzuki Motor (Thailand) Co.,Ltd, Thai Suzuki Motor Co.,Ltd. 2社2工場

オフィスの廃棄物の削減

スズキは小少軽短美の方針のもと、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。

●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、両面印刷や裏紙使用促進、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。2013年度は紙類を853t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 燃え殻	収集運搬業者	溶融	破砕	路盤材として利用	
					分級	焼成	セメント原材料として利用	
事務書類					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	埋立	焼却灰を埋立		

水資源

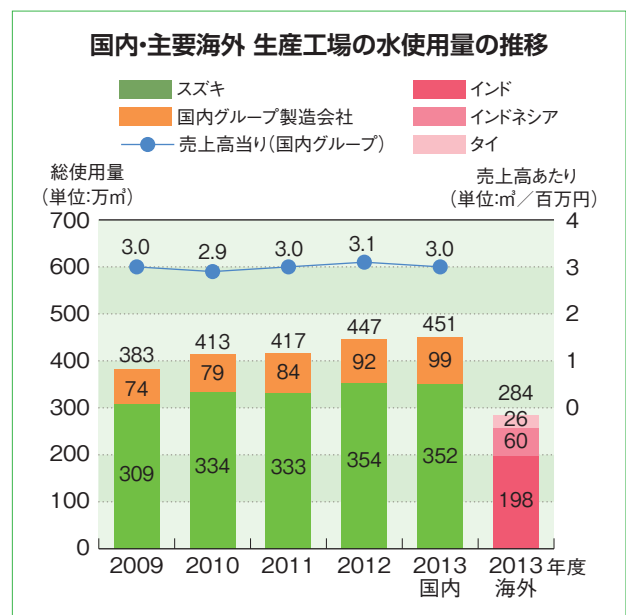
水の使用量削減

スズキグループでは、国内外工場の節水と排水再利用に取り組む、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。

特に水不足が深刻な問題となっているインド北部に位置する マルチスズキインディア社では、設備の空冷化による水使用量削減を進めると共に、排水の再利用、構内の園芸用水への利用等により、構外への排水量0を達成しています。

2013年度の国内のスズキ及びグループ製造会社における、水使用量は前年度比0.9%増加し、451万m³となりましたが、売上高(単独)当りでは4.2%減の3.0m³/百万円となりました。



※2013年度分より、国内グループ製造会社、主要海外工場のデータを掲載しました。

【集計対象範囲】

スズキ: 高塚工場、磐田工場、湖西工場、豊川工場、大須賀工場、相良工場、金型工場

国内グループ製造会社: スズキ部品製造(スズキ精密工場、遠州精工工場、スズキ部品浜松工場)、スズキ部品富山、スズキ部品秋田、浜松パイプ、スニック、スズキ化成 6社8工場

インド: Maruti Suzuki India Ltd.、Suzuki Motorcycle India Private Ltd. 2社4工場

インドネシア: PT. Suzuki Indomobil Motor 1社3工場

タイ: Suzuki Motor (Thailand) Co.,Ltd.、Thai Suzuki Motor Co.,Ltd. 2社2工場

社会との連携

社会の一員として、様々なステークホルダーの皆さまと環境コミュニケーションの推進に取り組むことで、共に自然環境と調和した社会の発展を目指します。

環境コミュニケーションの拡充

生物多様性への取り組み

スズキは、「スズキ地球環境憲章」の理念を実現するため、環境ブランド「SUZUKI GREEN(スズキグリーン)」を導入し、その中の環境方針として「スズキ生物多様性ガイドライン」を発表しました。

「スズキ生物多様性ガイドライン」は、人類の誕生以来、私たちの生活に多大な自然の恵み(生態系サービス)をもたらしている「生物多様性」に事業活動等が影響を及ぼす可能性を認識し、その影響の低減に取り組み、持続可能な利用に努める指針となるものです。

スズキは、事業活動や社会貢献活動において、すでに生物多様性への影響を低減する多くの取り組みを行い、「生物多様性民間参画パートナーシップ」※にも参加しています。

このガイドライン発表では、生物多様性に関する理解を社内に浸透することによって、さらに自然環境に配慮した事業活動等を積極的に推進し、お取引様や地域社会の人たちともコミュニケーションを図りながら、自然と共生する持続可能な社会の発展をスズキグループ全体で目指します。

※生物多様性条約の目的達成のために、経済界を中心とした幅広い事業者が自発的に生物多様性の保全と持続可能な利用に向けて取り組み、その情報を共有するパートナーシップです。

●スズキ生物多様性ガイドライン <http://www.suzuki.co.jp/about/csr/index.html>

【基本的考え方】

スズキグループは、「生物多様性」に及ぼす影響を低減し、将来にわたって持続可能な利用に貢献するため、“小少軽短美”をスローガンに、ムダのない効率的な事業活動を徹底し、環境技術を追求した小さなクルマづくりを推進します。

こうした活動理念に基づき、スズキグループは社会の一員として、様々なステークホルダーとの連携に努め、美しい自然環境と調和した社会の発展を目指します。

【生物多様性の重点取り組み】

・事業活動および製品における環境負荷の低減

- ① 「製品開発」から「リサイクル」に至る事業段階において、省エネ・省資源・3Rを推進します
- ② 温室効果ガス低減のために、燃費向上と次世代車の研究開発を推進します
- ③ サプライチェーンを通して、環境負荷物質の使用削減に努めます

・環境コミュニケーションの推進

- ① 地域社会と連携・協力して、環境美化・環境保全活動を推進します
- ② 全社員へ生物多様性に関する理解と行動の浸透に努めます
- ③ 環境情報や自主保全活動を広く社会へ公表することに努めます

【具体的取り組み事項】

事業活動および製品における環境負荷の低減		環境コミュニケーションの推進	
①	事業所ごとのCO2排出量削減 廃棄物の削減、水使用量の低減 輸送効率の向上と梱包資材の削減 リサイクル設計の推進 使用済み製品の適正処理 リサイクル率の向上	①	地域の清掃活動への参加 事業所周辺クリーンアップ活動 グリーン購入物品比率の拡大 「スズキの森」植林ボランティア活動 「法人の森林制度」を活用した育林 下川テストコース「FSC森林認証」登録継続
②	グローバルな燃費向上 小さな車に適したHEV、EV、FCの開発 各国排出ガス規制への対応 太陽光発電の推進	②	新入社員や海外研修生の導入教育と職場研修の環境教育プログラム継続 生物多様性について社内ホームページ掲載 エコドライブの普及活動 地域環境ネットワークへの参加・協力
③	各国環境負荷物質使用規制への対応 塗装工程や車室内のVOC削減 グリーン調達ガイドラインの推進 サプライヤーとの緊密な連携 事業所立地等における周辺環境への配慮	③	環境・社会レポートの公開 生産・製品について各種環境情報の公表 環境イベントへの参加 工場見学による生産工程の紹介 「スズキ歴史館」に環境コーナーの設置

●スズキマナーアップ活動

スズキでは、従業員のマナーアップ及び環境美化意識向上を目的として2004年9月に「浜松市道路・河川里親制度」※に登録し、「スズキマナーアップ活動」と題し清掃ボランティア活動を行っています。

この活動は毎月社内ボランティアにより、本社周辺道路及び高塚地下道の清掃を行っており、2013年度までに活動114回を数え、軽トラック51台分の可燃・不燃ごみを回収しました。

※里親を希望する団体が自らの区域及び活動内容を定め、市長に申し出て道路内の清掃などを行う制度。



●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3月に浜松市北区引佐町の「スズキの森」で森林保全活動をスタートし、年3回従業員やその家族により植樹・下草刈り作業、シタケの菌打ち・収穫体験などの森林活動を行っています。

また当活動は2013年度までの累計で23回(植樹8回、下草刈15回)を行い、1,198人のボランティアが参加しています。



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、地域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進めています。2003年には北海道で初めて下川町森林組合グループとして国際的なFSC®※森林管理認証を取得しました。(FSC®C015134)

スズキのテストコース敷地に含まれる約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、1997年からスズキは「法人の森林」制度の契約を国(林野庁)と結び、下川町内の国有林約4.3ha(樹木約3,200本)も共に育林協力を行っています。これらスズキの森林による2013年度環境貢献度は別表のように評価されました。

一方、スズキ従業員と地域の皆さんとの交流会は20年以上開催されており、今年、第40回を迎えた下川ジュニアジャンプ大会は「第1回スズキ杯ジュニアジャンプ大会」と名称を変えて3月に開催されました。

スズキは自然環境の保全や地域社会との共存に配慮した企業活動を今後も行っていきます。

※Forest Stewardship Council 森林管理協議会



第1回スズキ杯ジュニアジャンプ大会



下川コース(北海道)

スズキの森林による環境貢献度(2013年度)

測定項目	「下川テストコースの森」 FSC森林グループ認証	「法人の森林」 林野庁森林管理局
①水源かん養への貢献	158,069 m ³ /年	1,409 m ³ /年
②土砂流出防止への貢献	5,645 m ³ /年	51 m ³ /年
③二酸化炭素の吸収・固定への貢献	1,561 CO ₂ トン/年	17 CO ₂ トン/年

※林野庁で採用している事業評価方法により計算しています

- ① 2ℓペットボトル 7,974万本分
- ② 10tダンプ 5.5m³/台 1,035台分
- ③ 1人が年間に排出するCO₂ 4,933人分

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・富山市などと共に認定され、循環型森林経営、バイオマスタウン構想推進、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、「森林で収入を得て、学び、遊び、健康を養い、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、未来に向かって「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、先駆的取組を行い実現可能な地域を厳選し、規制の特例措置や財政支援措置などを総合的に行うことで、地域の活性化を強力に進めるものです。

●クリーン・アップ・ザ・ワールド・キャンペーンへの取り組み

スズキのマリン事業は、常にお客様に感動と満足を提供し、水上での素晴らしい一日を、きれいで健全な環境で過ごしていただきたいと考えています。この役割を果たすため、2013年12月7日に浜松市中田島砂丘で清掃活動を実施しました。2010年に始まったこの活動は、今回が4回目となります。スズキのマリン事業に携わる従業員及びその家族53人が参加しました。

2015年にスズキ船外機が50周年を迎えるにあたり、お客様への感謝と、今後の豊かな未来のために、我々は世界中の仲間とともにこの活動を推進していきます。



グリーン調達の推進

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。

2013年10月には本ガイドラインを一部改訂し、お取引先様の環境負荷物質管理体制の構築の項目を明記すると共に、管理体制の自主チェックシートを作成し追記しました。

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。

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

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。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ています。

●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158名、エネルギー管理士40名、環境内部監査員681名を育成しました。

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、2009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、現在までに、延べ2,843名が受講しました。燃費のよい車両に積極的に入れ替えることも進め、効果として業務用連絡車の消費燃費が2012年度に比べ、0.9km/L向上しました。



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の実施してご意見を承り、改善活動につなげています。2013年度は地域交流会を国内工場で計6回開催しました。また、工場見学については国内工場で572回実施しました。



工場地域交流会

●環境イベントへの参加

2013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2013	2013年5月18・19日	神戸メリケンパーク	環境省、神戸市
人とくるまのテクノロジー展2013	2013年5月22～24日	パシフィコ横浜	公益社団法人自動車技術会
電気自動車開発技術展(EVEX)2013	2013年9月25～27日	東京ビッグサイト	電気自動車開発技術展実行委員会



エコ&セーフティ神戸カーライフ・フェスタ2013



人とくるまのテクノロジー展2013



電気自動車開発技術展(EVEX)2013

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	65
お取引先様とともに	74
スズキの財団活動等	75
従業員とともに	77
株主・投資家の皆様とともに	82
地域社会とともに	87

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。

お客様相談室

スズキお客様相談室には、年間12万件(2013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

エネチャージ、レーダーブレーキサポートといった環境・安全技術、スマートフォンと連携した情報ネットワークシステムなど、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

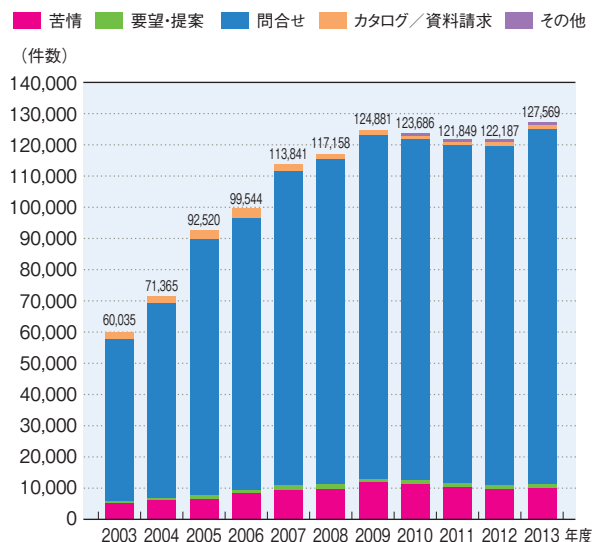
お客様からの多くのお申し出に対してスムーズに対応させていただくため、一般加入電話・携帯電話からのフリーダイヤル受付や、インターネットからの受付等、多様なメディア環境を整備するとともに、休日受付の実施等、利用しやすいお客様相談室を目指してアクセスの利便性を図っています。

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まいります。

お客様相談室受付件数の推移

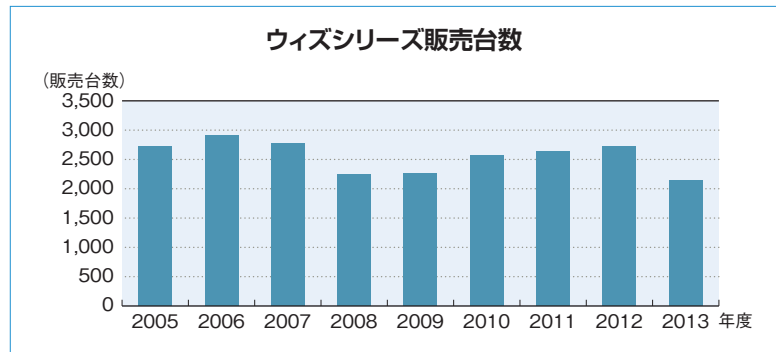


福祉車両(ウィズシリーズ)

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車種を設定しています。目的や使用環境に合わせてお客様が選択しやすいように福祉車両の充実を図っています。

スズキ福祉車両
WITH
シリーズ



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、スペースシア、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。ワゴンRに昇降シート車を設定しています。



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、歩行者として扱われ、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(タウンカートは時速1～6km)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は、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。)



タウンカート

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、2つのモーターで後二輪をそれぞれ直接駆動すること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。



MC 3000S

TOPICS

スズキセニアカーは日本工業規格JIS T 9208:2009を取得しました

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。

●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。

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」を強化し、積極的に安全性を向上させています。



レーダーブレーキサポートII [衝突被害軽減システム]

走行時、ミリ波レーダーにより前方の車両を検知し、衝突の回避または衝突時の被害軽減を図る先進のブレーキサポートシステム。

レーダーブレーキサポートIIは、ミリ波帯の電波を用いて前方の状況を検知するレーダーシステムです。検知可能距離が長く、夜間や天候が悪い時でも前方車両を検知します。



前方衝突警報機能 衝突の可能性がある時、警報を発生し、ドライバーにブレーキ操作などを促します。

走行中、前のクルマと急接近し、衝突の可能性がある時、ブザー音とメーター内にあるBRAKE表示によって警報を発生し、ドライバーにブレーキ操作などを促す機能です。

警報

ブザー
BRAKE 表示

鳴る!

ビビ...

光る!

作動可能速度

- 静止している車両に対して
…車速:約5km/h~約80km/h
- 移動している車両に対して
…車速:約5km/h~約100km/h

衝突回避
または
被害軽減

ドライバーによる
ブレーキ

*ドライバーがブレーキを踏むことで、衝突を回避または衝突時の被害を軽減します。

前方衝突被害軽減ブレーキ アシスト機能 ドライバーが緊急ブレーキを踏んだ時、制動力をより高めるようアシストします。

走行中、前のクルマとの衝突の可能性が高い時にドライバーが強くブレーキを踏むと、ブレーキアシストが作動し制動力を高め、衝突の回避または衝突時の被害軽減を図る機能。作動中は警報も発生します。

警報

ブザー
BRAKE 表示

+

ブレーキを強くする

アシスト
点滅

作動可能速度

- 車速:
約5km/h~
約100km/h

ドライバーによる
ブレーキ

衝突回避
または
被害軽減

自動ブレーキ機能 低速での走行中、前のクルマとの衝突が避けられないと判断した時、自動ブレーキが作動します。

低速走行中、前のクルマとの衝突が避けられないと判断した時、自動的に強いブレーキをかけ、衝突の回避または衝突時の被害軽減を図る機能。作動中は警報も発生します。

警報

ブザー
BRAKE 表示

+

自動的にブレーキをかける

自動ブレーキ
点滅

作動可能速度

- 車速:
約5km/h~
約30km/h

衝突回避
または
被害軽減

*前方車両との速度差が約15km/h以下の時は、衝突を回避できる場合があります。



レーダーブレーキサポート [衝突被害軽減ブレーキ]

自動ブレーキで、前方不注意による「追突事故」の被害を軽減。

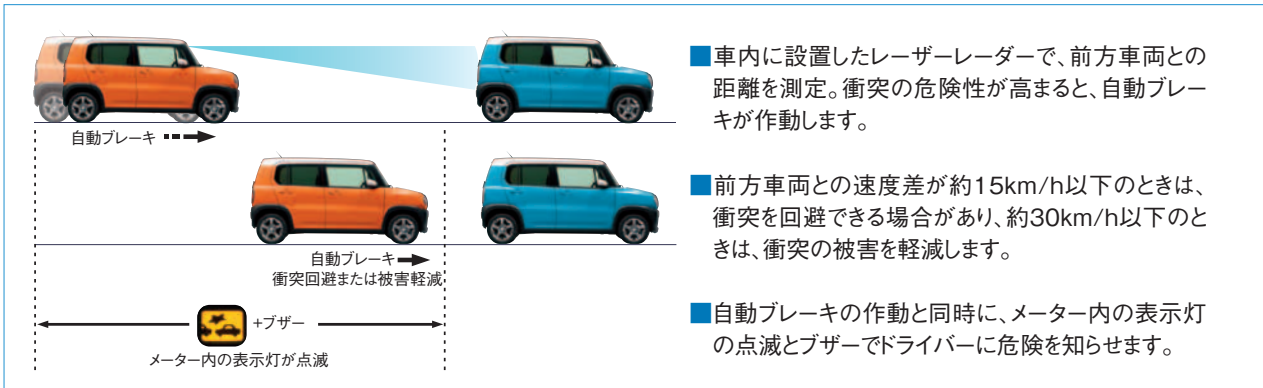
渋滞などでの低速走行中、前方の車両をレーザレーダーが検知し、衝突を回避できないと判断した場合に、自動ブレーキが作動。追突などの危険を回避、または衝突の被害を軽減します。

【作動条件】 ●約5km/h～約30km/hで走行中、前方車両をレーザレーダーが検知している場合。

(原則として歩行者や二輪車は検知しませんが、状況によっては作動する場合があります。)



レーザレーダーがワイパー作動域にあるため、雨天時にも作動します。
※ワイパーブレードの劣化などによりフロントガラスの汚れを払拭できない時、著しく天候が悪い時は、作動しない場合があります。



*レーダーブレーキサポート作動時は強いブレーキがかかります。安全のため、全ての乗員が適切にシートベルトを着用していることを確認してください。
*自動ブレーキ作動後は、クリーブ現象により前進しますので、必ずブレーキを踏んでください。



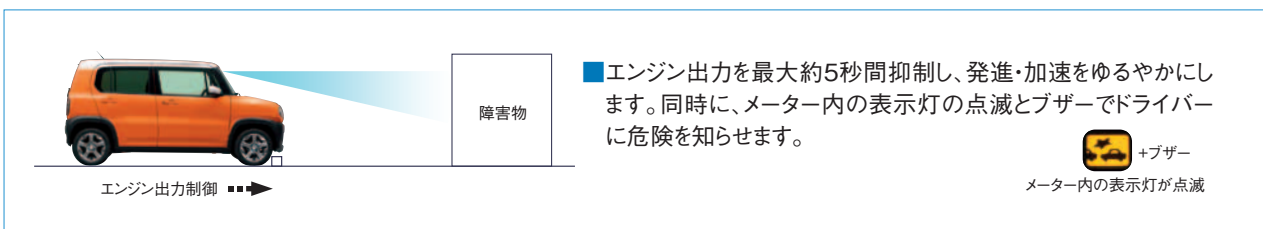
誤発進抑制機能

ペダルやシフトの操作ミスによる衝突の回避に貢献。

停車中または約10km/h以下での徐行運転中に、レーザレーダーが前方の障害物を検知。シフト位置が「前進」の状態ではアクセルを強く踏み込むと、エンジン出力を自動制御して急発進・急加速を抑制。駐車場などでの衝突回避に貢献します。

【作動条件】 ●車両が停車中または約10km/h以下での徐行運転中、前方約4m以内の障害物をレーザレーダーが検知している場合。

- シフト位置が「前進(D、L)」の場合(Sモード含む)。
- ハンドルを切る角度が小さく、アクセルを強く踏み込んだと判断した場合。



*ブレーキをかけて車両を停止させる機能はありません。



エマージェンシーストップシグナル

光の合図で後続車に急ブレーキを知らせる。

走行中に急ブレーキをかけると、ハザードランプが自動で高速点滅。後続車に急ブレーキを知らせ、注意を促します。

【作動条件】 ●急ブレーキを検知した際の车速が約55km/h以上の場合。





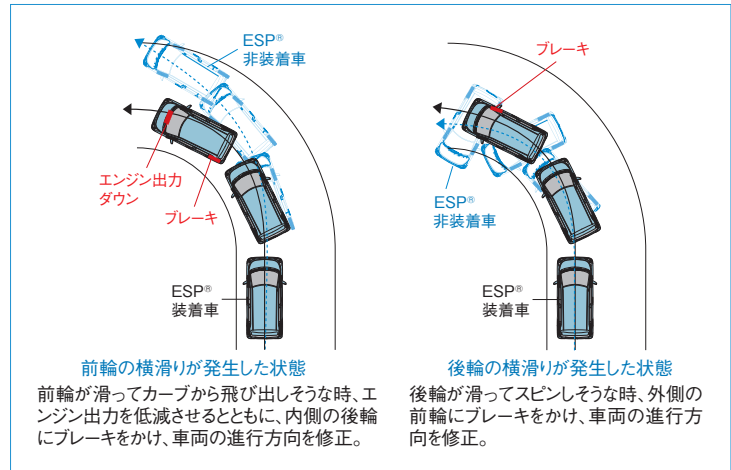
ESP® [車両走行安定補助システム]

コーナーなどでの安定感を高める。

*ESPはDaimler AGの登録商標です。

コーナーなどでタイヤがスリップしそうになると、必要に応じて車輪に自動的にブレーキをかけるとともに、エンジンの出力をコントロール。EBD付4輪ABSとあわせて、車両の安定走行に貢献します。

*エンジン出力低減の度合いやブレーキをかける車輪とその強さは走行状況により変化します。ESP®はあくまでも安定走行を補助する装置です。タイヤと路面間のグリップの限界を超えてスリップや横滑りを起こした場合はESP®が作動したとしても、その効果は期待できません。



■レーダーブレーキサポートや誤発進抑制機能などの検知性能・制御性能には限界があります。これらの機能に頼った運転はせず、常に安全運転を心がけてください。■ご注意いただきたい項目がありますので、必ず取扱説明書をお読みください。■詳しくは販売会社にお問い合わせください。

TOPICS

SX4 S-CROSSがユーロNCAPの安全性能総合評価で最高評価の5つ星を獲得

スズキが欧州で販売しているC-セグメントのクロスオーバー車 新型SX4 S-CROSS※が、ユーロNCAPの安全性能総合評価において、最高の評価となる5つ星を獲得しました。

※新型SX4 S-CROSSの「S-CROSS」はサブネームを表す。



ユーロNCAPは、欧州委員会等が定めた新車の評価基準に基づいて実施される車の安全性能評価で、2009年からは「乗員（成人）保護」、「乗員（子ども）保護」、「歩行者保護」、「安全補助」の4項目での評価スコアを元に、0～5星の総合評価が行われています。新型SX4 S-CROSSは、これら4項目での評価スコアを元にした総合評価において、今回5つ星を獲得したモデルの平均以上の優秀な評価を達成しました。また、4項目の中でも特に歩行者保護はトップクラスの評価でした。新型SX4 S-CROSSは、「スズキグリーン テクノロジー」の一つである「新軽量衝撃吸収ボディー TECT」を採用しており、ボディー構造には、衝突時の衝撃を吸収するクラッシュアブル構造や、衝撃を効果的に分散する骨格構造、さらに高強度なキャビン構造などを採用し、高い衝突安全性能を実現しています。またボディーの広範囲に軽量かつ高強度な高張力鋼板および超高張力鋼板を使用して、安全性と軽量化を両立しています。

ユーロNCAPの2009年の新評価システム導入以降では、スズキは「スイフト」の欧州仕様車が2010年に5つ星を獲得しています。

新型SX4 S-CROSSは、デザイン、ユーティリティ、走行性能、燃費の全てを高い次元で満たす車として、より多くのお客様に多彩なアクティビティで楽しんでもらうことができ、またファミリーユースとしても活躍できる幅広い使用が可能なモデルとして、すでに生産国のハンガリーを初め、欧州各国で販売を開始しています。



SX4 S-CROSS

通信利用による安全運転支援システム

●スズキの取り組み

スズキは、国土交通省の第5期先進安全自動車プロジェクト(ASV5)に参加し、四輪車、二輪車との通信(車車間通信)、歩行者との通信(歩車間通信)による安全技術を開発しています。

スズキは、車車間通信実験車として、ワゴンR ASV5、スカイウェイブ250 ASV5、e-Let's ASV5を開発しました。ITS世界会議2013東京のショーケースS02(GS 通信利用型 先進安全自動車)には、ワゴンR ASV5、スカイウェイブ250 ASV5の2台が参加しました。



ワゴンR ASV5



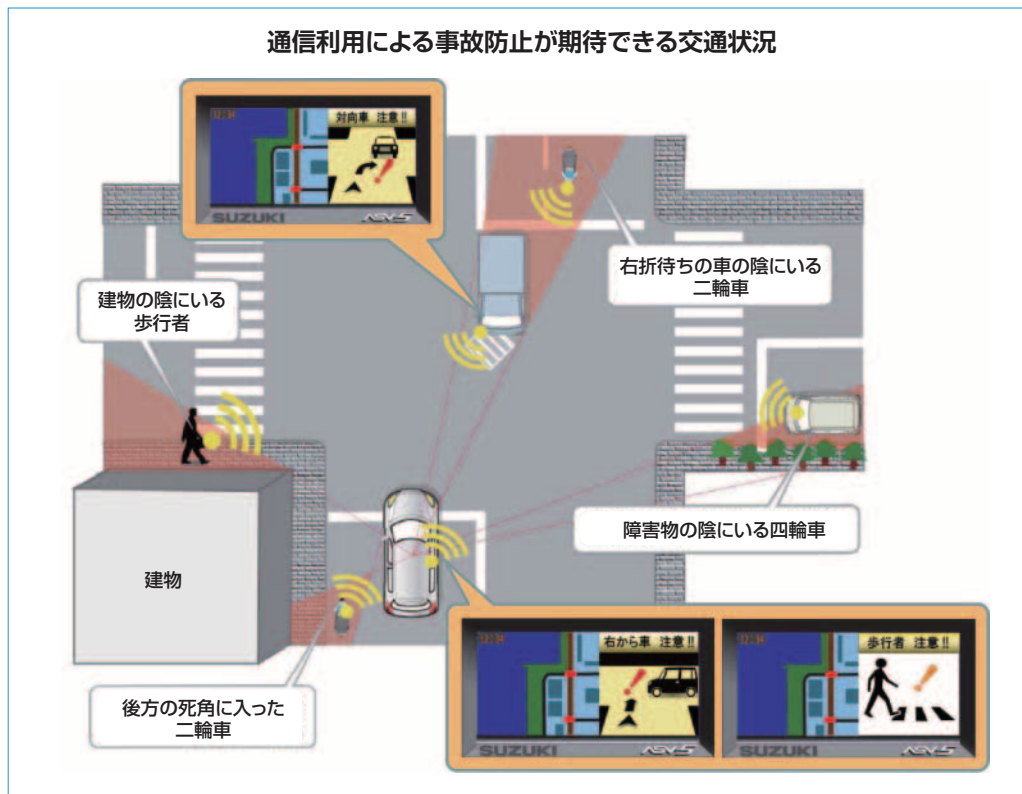
スカイウェイブ250 ASV5



e-Let's ASV5

●車車間通信・歩車間通信

車車間、歩車間通信は、電波通信により相互に位置・方向・速度などの情報を交換し、相手車両(相手者)との衝突判定を行うシステムです。衝突の可能性がある場合、音や表示などで死角にいる車両などの存在を運転者に通知することで、出会い頭の右折衝突などの事故防止を期待できます。



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

一般社団法人日本二輪車普及安全協会に参画し、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。

一般財団法人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「特別指導員中央研修会」にも専門員を派遣し、指導員の育成・普及推進に協力すると共に、毎年行われている同協会主催の「二輪車安全運転全国大会」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、一般社団法人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。



「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、久しぶり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」・「ハイウェイ体験走行」まで、セットで楽しく学ぶことができる講習会として、2013年は6回開催しました。



「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」。2003年より開催され、2013年は11回目の開催となりました。スズキ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、代理店社員等を対象に、「二輪車安全運転講習会」を毎年定期的に開催しており、2013年は4回実施しました。

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の根おこし活動として、スズキのコンペティションモデルDR-Z50、RMシリーズをご購入いただいたビギナーからベテランまで幅広いユーザーを対象に、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になっています。2013年は、10回の開催で278名のお客様に受講していただきました。

これまでも多くのお客様に参加していただき、オフロードで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、マシンメンテナンス、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、スズキのコンペティションモデルを安全に正しく扱っていただき、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スズキ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。

■ 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。

■ 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。

■ 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。

■ 法令遵守についての取り組み

スズキではお取引先様との共存共栄を目指し、下請事業者となるお取引先様との取引においては「下請代金支払遅延等防止法(下請法)」の遵守を徹底しています。

また、経済産業省から示されている「自動車産業適正取引ガイドライン」の調達五原則に則った取引を自ら行うとともに、お取引先様にも当該ガイドラインに則った取引を実践するよう求めています。

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、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す。そこで、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874人に、11億8,229万円(2014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、早急に取り組ま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「自動車の軽量・高機能化を実現する方向性気孔を有するポーラスアルミニウムの開発」等の16件の研究に対し、1億2,841万円(2014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415件、1億3,556万円(2014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12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を行っています。



●助成件数と助成金額

- ・2013年度助成件数：59件（2014年4月1日までの累計：1,317件）
- ・2013年度助成金額：5,119万円（2014年4月1日までの累計：14億7,583万円）

●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。

■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、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：25億9,057万円
- ・奨学援助総額(2014年3月31日までの累計)：2億5,694万円
- ・奨学金給付(2013年度)：68件(2,100万円)
- ・外国人学校支援(2013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(2013年度)：150万円



奨学生認定証の授与式

■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、日本の社会に適応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、スズキを含む地元企業が協力して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。設立当時、生徒数は13人でしたが、現在では200人となりました。

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。



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

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。

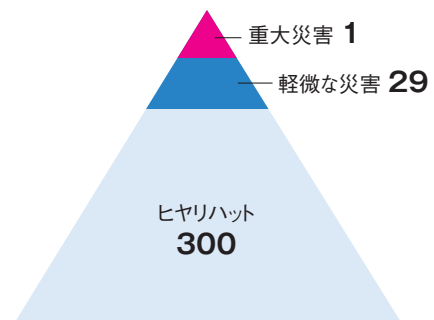
「1件の重大災害が発生した場合、その背景には29件の軽微な災害、更にその背後には300件のヒヤリ・ハット※1がある」※2といわれており、災害を未然に防ぐためには、ヒヤリ・ハットを根絶する取り組みを行う必要があります。

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。

さらに日常の作業や設備にも様々な危険が潜んでいることから、2013年より定常作業のリスクアセスメントも開始するなど安全の先取り活動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

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、年功序列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、人事処遇のしきみを仕事、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。

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3年生まで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す。また、専用の社員駐車場を会社構内に設ける事により、就業時間前後の子どもの送迎に対応し易くするよう配慮しています。

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ています。このように育児短時間勤務制度を実施することで、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「働きやすい職場」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、各職場でその豊富な経験や専門能力を活かした業務を担当していただいています。

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、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だけでなく、業務に関する疑問、悩み事、改善等に至るまで幅広い範囲に及び、これらをメールや電話で気軽に相談できる体制を整えています。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、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も保証しています。

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・提案が行いやすい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。



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。

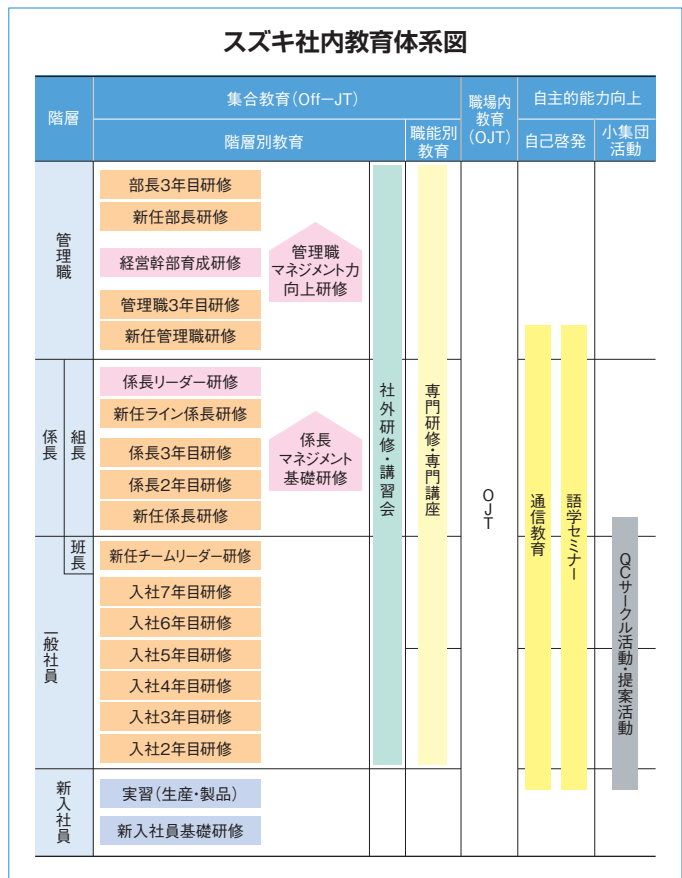
集合教育(Off-JT : Off the Job Training)

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、具体的には部長研修、課長研修、係長研修、年次研修、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)

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	2012年度	19,900人
2008年度	19,000人	2013年度	21,400人



職場内教育(OJT : On the Job Training)

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よ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。



■ 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133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、133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、133社約5万8千人の従業員が創造性豊かに生き活きとして働く関連な職場風土と、安定した労使関係を構築できるよう、取り組んでいます。

■ 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10年目を迎えました。2014年4月末現在で、重度の知的障害者を含めた障害者数は49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的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 70名(うち障害者49名)



株主・投資家の皆様とともに

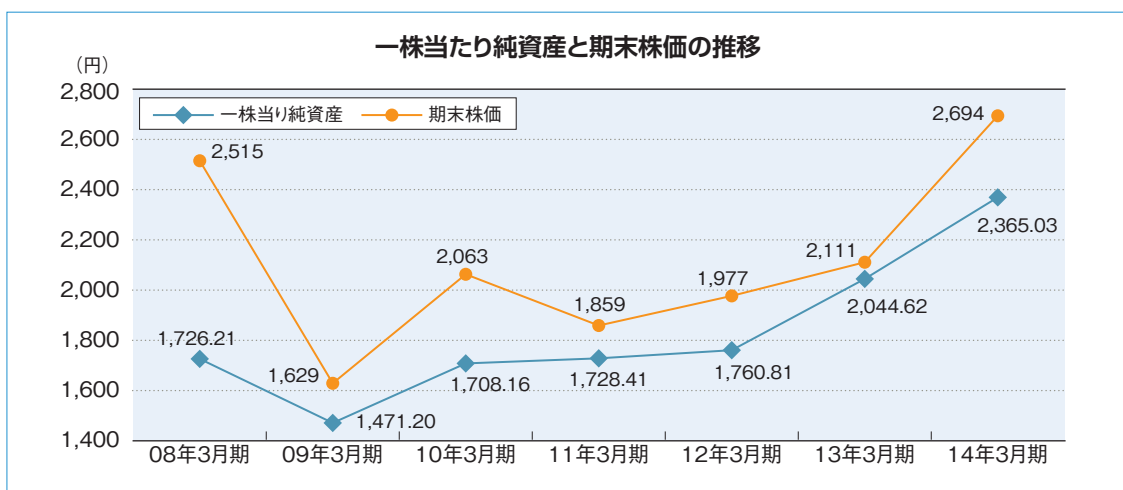
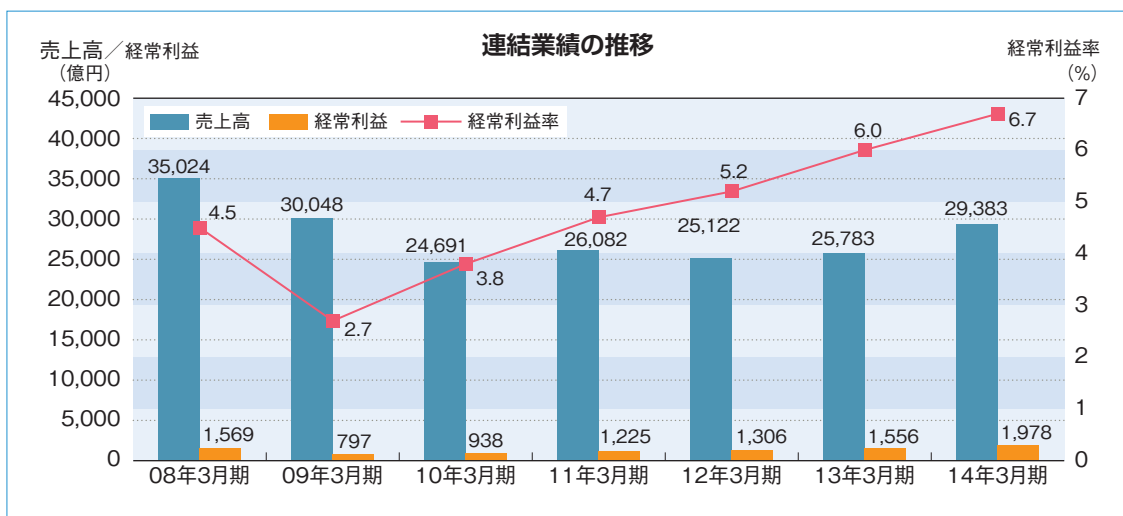
■ 企業価値の向上

スズキグループは、「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、創業以来「価値ある製品」をものづくりの根底においてきました。常に時代の足音に耳を傾け、お客様に喜ばれる真の価値ある製品づくりに努めていきます。

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「知恵を出し、人一倍の努力と行動を積み重ね、全社一丸となって生き残りをかけ、未来を切り拓こう」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きました。

中期的な売上目標としては、リーマンショック後の2010年3月期に2兆4,691億円まで減少した連結売上高を毎年着実に挽回し、2015年3月期での3兆円達成を目標として取り組んでいます。また、連結利益については、目標としていた経常利益率6%を全体としては既に達成していますが、未達成の商品や市場についても、引き続き2015年3月期に向けてさらなる収益性向上に取り組んでいきます。

そのために、経営資源の選択と集中により、環境技術、小型車、成長市場など重点分野には引き続き投資を継続し、これらを支える収益基盤の確立と人材の育成を行っていきます。



株主・投資家の皆様のために

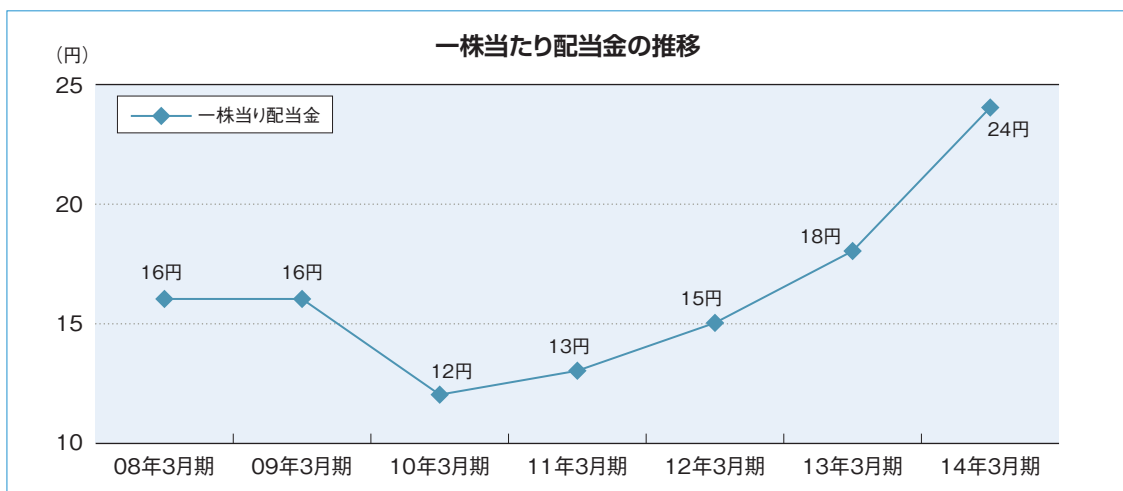
スズキの配当政策については、継続的な安定配当を基本とし、あわせて中・長期的な視点から、業績、配当性向、企業体質の一層の強化と今後の事業展開に備えるための内部留保の充実などを勘案して決定しています。

スズキグループの業績は、新興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。さらに、スズキグループは、今後、こうした海外拠点での積極的な設備投資を計画しています。これからもスズキグループが、安定的に成長していくためには、スズキ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。

当連結会計年度(2014年3月期)については、為替影響による日本の輸出損益改善やアジアにおける収益拡大等により連結当期純利益は過去最高となりました。

経営環境は引続き厳しい見通しではありますが、当期の期末配当金は、1株につき14円としました。なお、中間配当金を含めた年間配当金は24円となり、前期より1株につき6円増配となりました。

なお、スズキの剰余金の配当は、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。スズキは、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。

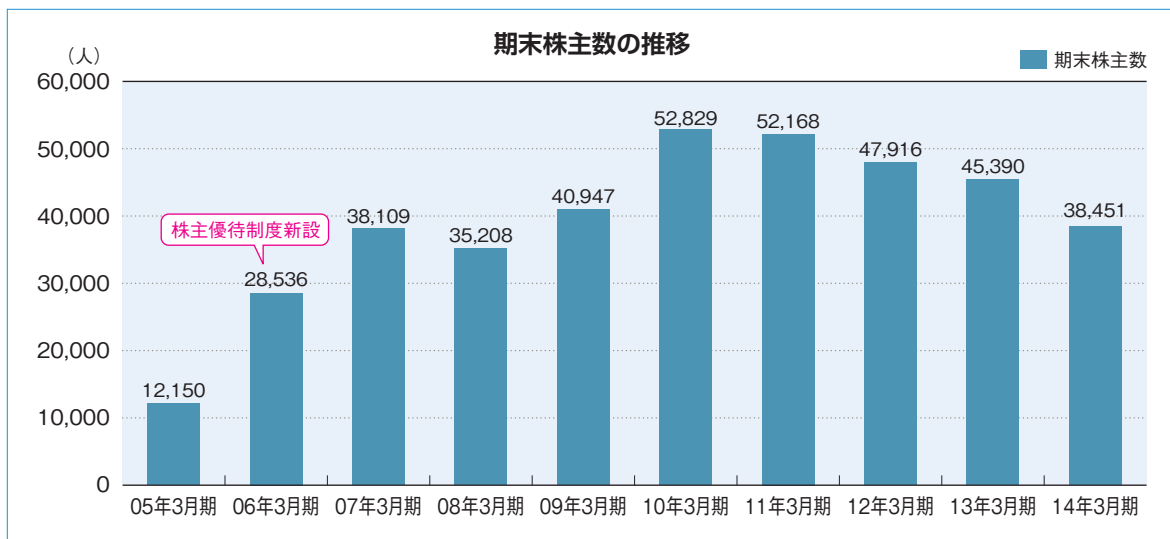


株主優待制度

スズキでは、株主の皆様の日頃のご支援に感謝するとともに、スズキ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、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、スズキファン株主の増加促進を目的に新設したものです。

なお、株主数の推移については、次の通りです。



●対象株主

毎年3月31日現在で1単元(100株)以上を保有の株主様

●優待内容

スズキ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商品である「ハンガリーアカシアはちみつ」と、ドイツ原産の天然のミネラルを豊富にバランスよく含んだ「岩塩」の詰め合わせ



株主優待制度

(ハンガリーアカシアはちみつと岩塩詰め合わせ)

スズキ関連会社である(株)スズキビジネスにて、これらの商品の通信販売も致しております。

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 (<http://www.suzuki.co.jp/ir/index.html>) しています。

The screenshot shows the Suzuki IR website interface. At the top, there is a navigation bar with the Suzuki logo and 'SUZUKI :: IR情報'. Below this are several menu items: '企業情報', 'サイトマップ', 'GLOBAL', and 'ホーム'. A secondary navigation bar contains 'IR情報トップ', 'IRニュース', 'IRライブラリー', '株式・格付情報', '財務ハイライト', 'IRカレンダー', and 'よくある質問'. The main content area features a large image of an orange Suzuki car on a production line. Below the image, there are several sections: 'トップメッセージ' with a photo of a man and a message from the Chairman; 'IRライブラリー' with links to reports and financial data; '株式・格付情報' with links to stock prices and shareholder information; 'IRニュース' with a list of recent news items including the 2014 Annual Report and quarterly financial results; '株情報' with a link to current stock prices; and a 'よくある質問' section. At the bottom, there is a copyright notice for Suzuki Motor Corporation and a link to the privacy policy.

※IR(インベスター・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。

アナリスト、機関投資家向けに定期的説明会を開催

四半期毎に、決算アナリスト説明会を開催しています。なお、株主・投資家の皆様にご覧いただけるよう、音声ファイル及び、2014年3月期第2四半期決算より、説明会における主な質疑応答内容をホームページに掲載しています。

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聘、アナリスト向け工場見学会、技術説明会等も随時、実施しています。

IRに関する部署の設置

IRに関する部署については、経営企画室に、本社でのIR窓口として経営管理・IR部、及び東京でのIR窓口として東京IR課を設置しています。また、決算短信等の開示資料作成部門として財務本部に財務部連結経理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ページと同等の情報を英語にて掲載 (<http://www.globalsuzuki.com/ir/index.html>) 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参加

●海外でのIRの実施

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、実施しています。

●「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

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います。

『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

環境美化への取り組み

はまなこ環境ネットワークへの参加・協力

2005年に設立された「はまなこ環境ネットワーク」は、浜名湖の環境保全に関する教育プログラムの実施やエコワークショップの開催、地域の保全調査、情報発信など、静岡県の委託を受けて活発な活動を続けています。2014年3月現在では、地域の市民グループや学校、NPO法人、各種事業団体や企業など80団体が登録し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。

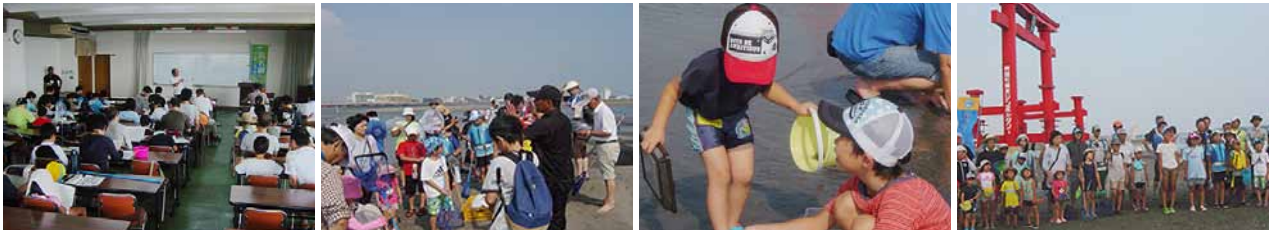
スズキは設立以来、社員の環境教育とボランティア活動の一環として、積極的に参加・協力を行っています。

2013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」、地域の様々な環境保全活動を紹介し連携する「浜名湖エコワークショップ」などに、延べ72名のスズキ社員やその家族が参加しました。

今後も、多くの人が座学や水辺の観察・清掃などの体験を通して、汽水湖「浜名湖」の自然・歴史・文化を学び、地域の貴重な財産の保全を認識いただけるように、スズキは環境保全活動に参加・協力していきます。

●「浜名湖エコキッズ体験塾in弁天島」(2013/7/27)

- 干潟環境のミニ講座
- 湖上観察と弁天島いかり瀬の生きもの観察



●「浜名湖エコキッズ体験塾in猪鼻湖」(2013/8/24)

- 水質検査体験
- 水質浄化装置の観察会
- 猪鼻湖についてミニ講座



●「浜名湖エコキッズ体験塾in村櫛」(2014/1/18)

- アオサを堆肥にした野菜の収穫作業
- 村櫛産物の食交流会



被災地への支援

2013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
地震により被災された中国・四川省への支援	日本赤十字社を通じ1,000万円の義援金 中国の四輪事業パートナーである長安グループはグループ合計600万円の寄付 スズキとの合弁会社「重慶長安鈴木汽车有限公司」は100万円の協力
洪水により被災された インド北部ウッタラカンド州への支援	日本赤十字社を通じ500万円の義援金 インドの四輪子会社マルチ・スズキ・インド社は、同社従業員と本社からの義援金あわせて1,560万ルピー(約2,500万円、オムニ救急車5台の寄付を含む)の寄付
大雨災害により被災された 山口県、島根県、秋田県、岩手県への支援	日本赤十字社を通じて山口県、島根県、秋田県、岩手県に合計400万円の義援金(各県100万円ずつ)の寄付
竜巻被害により被災された埼玉県、台風18号により被災された埼玉県、京都府への支援	日本赤十字社を通じて合計200万円の義援金(埼玉県、京都府へ各100万円ずつ)の寄付
台風30号により被災されたフィリピンへの支援	スズキ・フィリピン社とその従業員より、物資と地元の災害基金への義援金あわせて200万円、スズキ本社より日本赤十字へ500万円、総額700万円の支援 また、スズキ・フィリピン社では自社のトラック2台を救援物資運搬用に貸出

教育支援活動

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、2003年度から9年間継続してきた静岡大学(工学部)の寄附講座を刷新し、2012～2014年度まで3年計画の新講座を立ち上げました。

新講座では、ガソリン等の燃料エネルギーを今まで以上に有効に活用するための要素技術研究に取り組んでいます。現在の内燃機関では、燃料エネルギーの約50%は熱エネルギーとして捨てられているため、これを回生利用する新技术を研究開発することにより、環境性能の高い先進車両の実現を目指しています。

研究室では、「ものづくり」と「実験」、「解析」の一貫した研究を行っています。また、担当の「自動車工学」講義では、約150名の機械系学生3年生を対象に実際の部品を見ながらその部品の機能や材料、製造方法についても紹介するなど、企業ならではの教育を展開しています。



新講座名称：「先進車両エネルギー工学」スズキ寄附講座

研究テーマ：①エンジンの早期暖機・暖房強化を目的とした排気熱回収器の開発

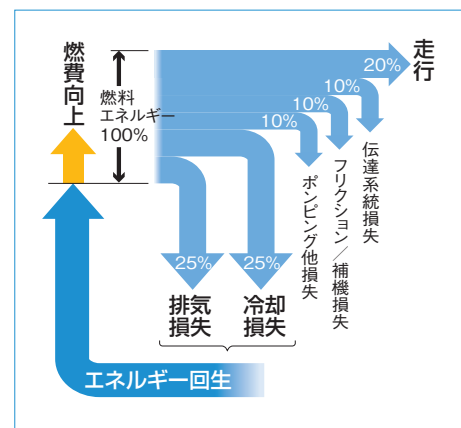
②排気ガスの熱エネルギーを利用した熱電発電ユニットの開発

③エンジン燃焼室壁面の冷却損失低減に関する研究

講師：スズキから従業員2名を特任教授および特任准教授として派遣

期間：2012年4月～2015年3月末までの3年間

(2003年からは12年間継続となる)



●冠講座

静岡産業大学・常葉大学(浜松キャンパス)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：2013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

こども達にもものづくりの楽しさを紹介

スズキでは、浜松市の浜松科学館が主催する「おや!なぜ?横丁 サイエンスアベニュー」に出展協力しています。このイベントは、こども達の科学やものづくりに対する興味・関心を高めることを目的として、毎年開催されています。

昨年度は、モーターを動力として走るワゴンRのペーパークラフトを出展内容とし、こども達に楽しみながらものづくりに触れていただきました。

今後も、「ものづくりのまち浜松」で暮らす未来を担うこども達に、ものづくりの楽しさを伝える活動を続けてまいります。



陸上教室を開催

スズキ浜松アスリートクラブでは、陸上競技の普及・児童の体力向上を目的に様々な地域で陸上教室や講演会を開催しています。村上幸史選手(男子やり投げ)、海老原有希選手(女子やり投げ)、右代啓祐選手(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子供たちへの実技指導を行っています。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る活動を続けてまいります。



■ 地域のために

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

2014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&エンデュロ磐田大会(デュアスロン+自転車3時間耐久)
- ③ 磐田市駅伝競走会
- ④ バイク練習会(磐田トライアスロンクラブによる自転車競技の強化トレーニング練習)

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。2013年で5年目になるこの活動は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。



展示用エンジンを寄贈

スズキは磐田市の静岡産業大学にある「産業アーカイブ」の展示スペースへ、スズキのR06A型エンジンとK6A型直噴ターボエンジンを寄贈しました。産業アーカイブは、重要な産業品等を展示する場です。現代の若者に「ものづくりの精神」、「先人の知恵」、「企業のDNA」を感じ取っていただけることを願っています。



メガソーラーを設置

スズキは、静岡県牧之原市にある中里工業団地にメガソーラーを設置することを決めました。中部電力への接続検討依頼や経済産業省への設備認定申請を行い、2015年度秋に発電を開始する予定です。

メガソーラーを設置する中里工業団地はスズキが持つ42ヘクタールの土地で、日照条件が良い場所です。発電設備容量は、18メガワットで、発電容量は一般家庭5,700世帯分に相当します。

さらに浜松市西区舞阪町の遊休地と、浜松市北区都田町に建設予定の浜松工場の屋根を活用し、ソーラーパネルの設置を進めていきます。スズキは発電事業を通じて地域に貢献するとともに、エネルギーの地産地消を進め環境問題への取り組みを強化してまいります。

スズキ歴史館

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。明治時代に織機メーカーとして創業して以来、織機・二輪・四輪など、時代とともに歩んできた多くの製品と、開発から生産まで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、多くの小学校にご活用いただいています。実際のスズキの生産現場を見学する「工場見学」と、クルマを生産する前の開発プロセスを紹介するスズキ歴史館を併せて見学することで、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。昨年度は、200校・16,000人を超える小学生に見学していただきました。



また、地域社会との交流の場として、“ものづくり”に対する興味を持ってもらうために子供向けイベントを実施しています。スズキの“歴史”や“ものづくり”にちなんだ体験学習を内容とし、子供たちには教科書での勉強とは違ったかたちで楽しんでいただいています。



デザイン教室

お正月の羽子板づくり

遠州織を使用したランチョンマットづくり

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、多くの小学校の社会科見学を受け入れることで子供たちに自動車産業について知識を深めてもらいたいと考えています。そして、地域の皆様から喜ばれる施設となるよう努力を続けていきます。

スズキ夏／秋祭りを開催

2013年8月～11月にかけて、各工場近隣の地域住民との交流親睦、従業員の親睦・職場内のコミュニケーションの向上のため、スズキ各工場で夏／秋祭りを開催しました。地元の小中学校のダンスや吹奏楽のステージやキャラクターショーなど、ご来場した皆様楽しんでいただきました。今後もスズキの事業活動にご理解をいただいている工場近隣の地域住民との交流を深めてまいります。

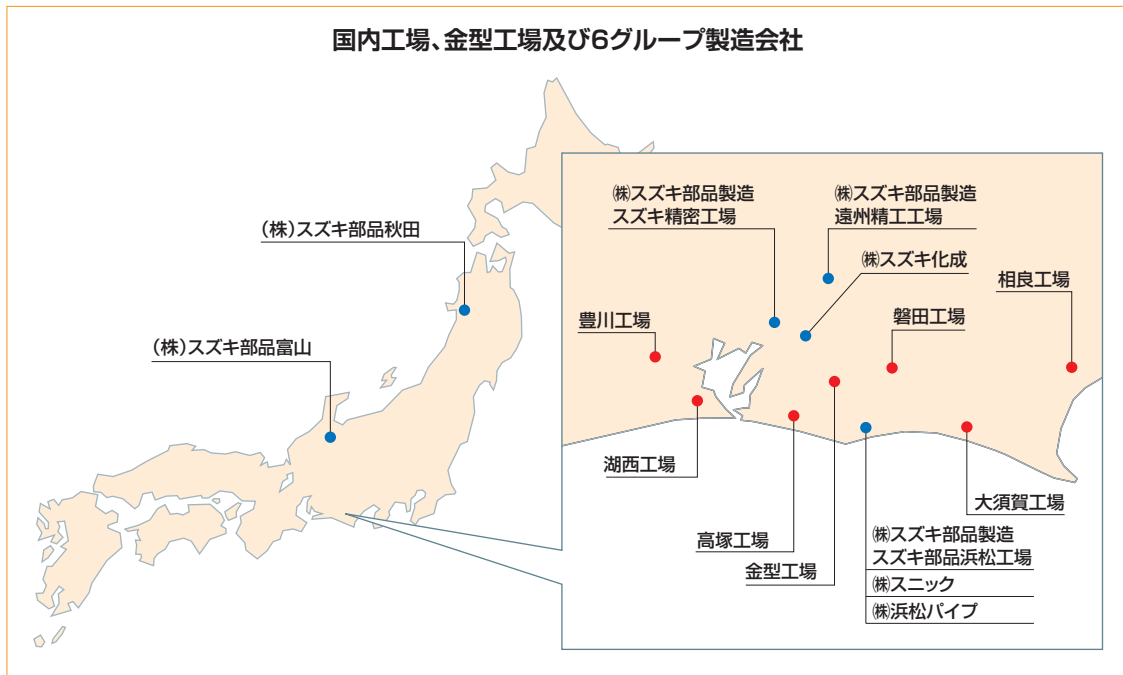


国内事業所などの 取り組み

スズキ国内工場・国内グループ製造会社の取り組み	93
スズキ国内工場.....	94
国内グループ製造会社.....	107
国内販売代理店の取り組み	111

スズキ国内工場・国内グループ製造会社の取り組み

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、2013年度の国内工場のコミュニケーション活動と環境データ、6グループ製造会社の環境データを紹介します。



<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)
- COD:化学的酸素要求量(mg/L)

②大気【記号と名称(単位)】

- NO_x:窒素酸化物(ppm)、
- SO_x: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
- CO:一酸化炭素(g/Nm³)
- VOC:揮発性有機化合物(ppm)

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、SO_x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および 四輪車エンジンの組立等
【敷地面積】	1,190,000m ²
【建物面積】	468,000m ²
【従業員数】	2,519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

2013年度、社会科校外学習の一環として、静岡県下146校の小学5年生を対象に延べ11,500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。



●工場秋祭りの開催

従業員とその家族及び地域住民の方々と親睦を図るために、2013年10月5日に秋祭りを開催しました。湖西工場での祭りは、4年ぶりとなりましたが、約5,000の方が参加し大いに盛り上がりました。地域の皆様にも、自治会の手踊りや中学校の音楽部演奏会等で参加していただきました。この他に各種模擬店、キャラクターショー、舞台からの餅投等を行い楽しい秋祭りになりました。



●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）を開催しています。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いています。



●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、2013年度に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。



●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います。2013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。2013年度は、労働組合湖西支部を通じて約120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	8.1~7.2	7.8
BOD	15	0.7~7.1	2.1
SS	15	0.4~6.0	1.6
油分	2	0.0~1.0	0.49
鉛	0.1	0.005~0.014	0.008
クロム	0.4	0.04	0.04
全窒素	12	1.3~3.7	2.3
全リン	2	0.11~1.1	0.39
亜鉛	1	0.09~0.18	0.12

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	第一工場小型貫流ボイラー	150	21~84	52
	第二工場小型貫流ボイラー	150	20~36	26
	KD工場貫流ボイラー	150	52~73	65
	冷温水機(第一工場東完成課)	150	47~66	56
	焼却炉	200	82~97	92
	第一工場塗装課電着乾燥炉	230	51~55	53
	KD工場製造課電着乾燥炉	230	13~14	14
	第一工場塗装課上塗乾燥炉	230	40~47	44
	第一工場塗装課中塗乾燥炉	230	25~31	28
	第二工場塗装課中塗乾燥炉	230	20~28	24
SOx (K値)	第一工場小型貫流ボイラー	7	0.09未満	0.09未満
	焼却炉	7	0.19~0.51	0.35
ばいじん	第一工場塗装課電着乾燥炉	7	0.03未満	0.03未満
	第一工場小型貫流ボイラー	0.1	0.01未満	0.01未満
	第二工場小型貫流ボイラー	0.1	0.01未満	0.01未満
	KD工場貫流ボイラー	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機(第一工場東完成課)	0.1	0.01未満	0.01未満
	焼却炉	0.15	0.01未満~0.04	0.02
	第一工場塗装課電着乾燥炉	0.2	0.02未満	0.02未満
	KD工場製造課電着乾燥炉	0.2	0.02未満	0.02未満
	第一工場塗装課上塗乾燥炉	0.2	0.02未満	0.02未満
	第一工場塗装課中塗乾燥炉	0.2	0.02未満	0.02未満
	第二工場塗装課中塗乾燥炉	0.2	0.02未満	0.02未満
	第二工場塗装課上塗乾燥炉	0.2	0.02未満~0.03未満	0.03未満
	第二工場塗装課電着乾燥炉	0.2	0.02未満	0.02未満

物質	設備	規制値	実績	平均
ふっ素	アルミ溶解炉(低圧鑄造①)	3	0.3未満	0.3未満
	アルミ溶解炉(低圧鑄造②)	3	0.3未満	0.3未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	3	0.3未満	0.3未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	3	0.3未満	0.3未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト③)	3	0.3未満	0.3未満
塩素	アルミ溶解炉(低圧鑄造①)	30	1未満	1未満
	アルミ溶解炉(低圧鑄造②)	30	1未満	1未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	30	1未満	1未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	30	1未満	1未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト③)	30	1未満	1未満
塩化水素	アルミ溶解炉(低圧鑄造)	80	1未満	1未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	80	1未満	1未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	80	1未満	1未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	80	1未満	1未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	80	1未満	1未満
	焼却炉	150	1未満~30	21
ダイオキシシン	焼却炉	5	0.012	0.012
CO	焼却炉	100	12	12
VOC	第一工場塗装課	700	220	220
	第二工場塗装課	700	133	133
	樹脂塗装課	700	368	368

<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※	排出量				移動量		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	42,000	0	250	0	0	0	0	0	12,000	29,000
53	エチルベンゼン	250,000	140,000	0	0	0	0	2.8	32,000	50,000	27,000
80	キシレン	360,000	160,000	0	0	0	0	3.5	25,000	55,000	110,000
83	クメン	4,200	1,900	0	0	0	0	0	2,300	0	0
239	有機スズ化合物	17,000	0	0	0	0	0	0	840	0	16,000
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	260,000	120,000	0	0	0	0	0	30,000	43,000	70,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	65,000	40,000	0	0	0	0	0	8,600	16,000	0
300	トルエン	520,000	180,000	0	0	0	0	6.8	28,000	86,000	220,000
302	ナフタレン	9,600	5,300	0	0	0	0	0	0	4,300	0
309	ニッケル化合物	6,200	0	96	0	0	0	140	4,100	0	1,900
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	78,000	0	0	0	0	0	0	0	1,300	77,000
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	4,900	0	0	0	0	0	0	0	4,900	0
392	ノルマルヘキサン	87,000	530	0	0	0	0	0	1,100	4,000	82,000
400	ベンゼン	15,000	130	0	0	0	0	0	0	690	14,000
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。)	3,300	0	250	0	0	0	0	0	3,000	0
411	ホルムアルデヒド	6,800	3,300	0	0	0	0	810	810	8,100	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(排出量、移動量、リサイクル量、分解・除去量、製品への移動量)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】	1,384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、構内協力企業の皆様と共に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。



●工場秋祭りの開催

従業員やその家族、地域の住民の方々との親睦を図るため、2013年11月9日に秋祭りを磐田工場として4年ぶりに開催しました。約1400人の方に参加して頂き、地元の市立向陽中学校の演奏会や岩井原自治会様の御殿屋台引き回し、模擬店、大抽選回等で大いに盛り上がりました。



●地下水涵養事業への参加

毎年開催される、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、工場見学受入など

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。2013年度は11校328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学ぶなど、実践的な学習の機会として活用されています。

<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	6.8~8.0	7.4
BOD	15/20	0.1~7.8	2.8
SS	30/40	0.1~6.1	1.9
油分	3	0.1~1.8	0.4
鉛	0.1	0.005未満~0.006	0.005
クロム	2	0.1未満~0.12	0.1
全窒素	100	4.2~26.4	11.9
全リン	8	0.29~2.7	0.91
亜鉛	1	0.09~0.45	0.12

<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	55~72	64
	ボイラー3	150	89~92	91
	冷温水機①	150	83~100	92
	冷温水機②	150	60~62	61
	冷温水機③	150	72~84	78
	第1ライン電着乾燥炉	230	42~45	44
	第1ライン上塗乾燥炉	230	17~18	18
	第2ライン電着乾燥炉	230	30~40	35
	第2ライン上塗乾燥炉	230	33~35	34
ばいじん	ボイラー1	0.1	—	—
	ボイラー3	0.3	0.01未満~0.01	0.01未満
	冷温水機①	0.1	—	—
	冷温水機②	0.1	0.01未満~0.01	0.01未満
	冷温水機③	0.1	—	—
	第1ライン電着乾燥炉	0.2	0.01未満~0.01	0.01未満
	第1ライン上塗乾燥炉	0.2	0.03~0.04	0.04
	第2ライン電着乾燥炉	0.2	0.01未満~0.01	0.01未満
	第2ライン上塗乾燥炉	0.2	0.01未満~0.01	0.01未満
VOC	第1ライン中塗ブース	700	16~242	65
	第1ライン上塗ブース	700	51~241	148
	第2ライン中塗ブース	700	18~255	83
	第2ライン上塗ブース	700	15~417	220
	バンパー塗装ブース	700	310~490	400

<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※	排出量				移動量		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	170	0	0	0	0	0	5,100	12,000
53	エチルベンゼン	120,000	66,000	0	0	0	0	0	11,000	28,000	15,000
80	キシレン	170,000	72,000	0	0	0	0	0	7,900	28,000	64,000
239	有機スズ化合物	12,000	0	0	0	0	0	610	0	0	12,000
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	120,000	49,000	0	0	0	0	0	11,000	16,000	40,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	26,000	14,000	0	0	0	0	0	3,100	8,500	0
300	トルエン	300,000	100,000	0	0	0	0	23	1,300	66,000	130,000
302	ナフタレン	4,600	2,500	0	0	0	0	0	0	2,100	0
309	ニッケル化合物	1,900	0	250	0	0	0	1,100	0	0	570
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	6,100	0	0	0	0	0	180	0	0	5,900
392	ノルマル-ヘキササン	47,000	150	0	0	0	0	0	0	890	46,000
400	ベンゼン	8,300	14	0	0	0	0	0	0	200	8,100
411	ホルムアルデヒド	3,000	1,500	0	0	0	0	360	360	3,600	0
412	マンガン及びその化合物	4,400	0	210	0	0	0	1,200	0	0	3,000
438	メチルナフタレン	12,000	61	0	0	0	0	0	0	12,000	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(排出量、移動量、リサイクル量、分解・除去量、製品への移動量)の合計とずれる場合があります。

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】	271,000m ²
【従業員数】	1,495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スズキ相良工場、相良コース、(株)スズキ納整中日本、(株)スズキ化成、(株)スニック、(株)浜松パイプ、山本リサイクル(株)、並びに請負企業と合同で、2013年度に3回の工場周辺の清掃活動と年12回の西萩間I.C.周辺の清掃活動を実施しました。

また、従業員への環境教育や、取引先様へ環境保全への協力依頼を実施し、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おります。

2013年度については、2014年3月に実施し、地元の代表者、牧之原市担当者など19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

榛原地区安全運転管理協会の一員として、2013年度に春・夏・秋・冬の4回、街頭立哨を行い、交通事故の撲滅・運転マナー向上に取り組まれました。

●工場内リサイクルの推進

工場敷地内の山本リサイクル(株)相良工場において、開発のための各種試験で使用した車両や社用車等の廃車のリサイクルを行い、資源の回収に取り組んでおります。

●地元小学生の工場見学受入

地元小学生の工場見学を受け入れております。工場の紹介ビデオで、車ができてから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、好評をいただいております。

●エコキャップ運動への参加

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。

【2013年度実績】

回収数：67,980個 / CO₂削減：498kg / ワクチン：79人分

<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	7.3~7.6	7.5
BOD	15/20	0.5~4.7	3.2
SS	30/40	1~2	1.3
油分	2.5	0.5未満~1.1	0.7
鉛	0.1	0.01	0.01
クロム	1	0.04	0.04
全窒素	60/120	2.4~6.3	4.1
全リン	8/16	2.4~3.3	2.9
亜鉛	1	0.1~0.2	0.1

<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	99~120	110
	冷温水機2	150	79~86	83
	冷温水機3	150	76~95	86
	冷温水機4	150	69~78	74
	熱処理炉	180	41	41
	溶解炉1	180	40~50	45
	溶解炉2	180	31~41	36
	溶解炉3	180	44	44
	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
	乾式集塵機3	180	5未満	5未満
	電着乾燥炉	230	47~52	50
	中上塗乾燥炉	230	23~29	26
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~0.02	0.015
	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	0.015
	溶解炉2	0.2	0.01未満	0.01未満
	溶解炉3	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
	乾式集塵機3	0.2	0.01未満	0.01未満
	電着乾燥炉	0.2	0.03未満~0.04未満	0.04未満
	中上塗乾燥炉	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
	乾式集塵機3	30	1未満	1未満
塩化水素	乾式集塵機1	80	1未満	1未満
	乾式集塵機2	80	1	1
	乾式集塵機3	80	1未満	1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
	乾式集塵機3	3	0.3未満	0.3未満
ダイオキシン	乾式集塵機1	1	0.0000004	0.0000004
	アルミ切粉乾燥炉	1	0.00000049	0.00000049
VOC	中上塗り塗装ブースNo1	400	36	36
	中上塗り塗装ブースNo2	400	49	49
	焼付けラッカー修正ブース	400	10未満	10未満
	樹脂塗装ブース	700	190	190

<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※	排出量				移動量		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	7,200	0	72	0	0	0	0	0	2,100	5,000
53	エチルベンゼン	25,000	6,500	0	0	0	0	0	4,600	7,300	6,100
80	キシレン	64,000	6,900	0	0	0	0	0	4,100	28,000	25,000
188	N,N-ジシクロヘキシルアミン	1,000	0	0	0	0	0	1,000	0	0	0
239	有機スズ化合物	1,100	0	0	0	0	0	55	0	0	1,000
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	39,000	6,800	0	0	0	0	0	4,400	12,000	16,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	8,300	3,400	0	0	0	0	0	3,200	1,700	0
300	トルエン	120,000	12,000	0	0	0	0	0	4,600	54,000	50,000
309	ニッケル化合物	790	0	100	0	0	0	450	0.6	0	240
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	2,900	0	0	0	0	0	0	0	0	2,900
392	ノルマル-ヘキサン	31,000	190	0	0	0	0	0	190	12,000	18,000
400	ベンゼン	5,600	29	0	0	0	0	0	0	2,400	3,200
412	マンガン及びその化合物	1,500	0	87	0	0	0	490	0	0	880

※ 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(排出量、移動量、リサイクル量、分解・除去量、製品への移動量)の合計とずれる場合があります。

本社・高塚工場



【業務内容】	本社業務、二輪車エンジンの組立、機械加工等
【敷地面積】	183,000m ²
【建物面積】	154,000m ²
【従業員数】	8,307人(高塚工場288人)
【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

2013年7月2日、スズキの事業内容や環境への取り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

2013年度に2回、従業員のボランティアにより工場周辺の清掃活動(高塚工場マナーアップ活動)を行ないました。

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ため、2013年度に4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。

6:00~7:00の騒音規制値:65dB以下に対し、39.2~50.3dB

22:00~23:00の騒音規制値:60dB以下に対し、35.6~57.6dB

計測器による騒音の確認と併せて、聴覚による騒音の確認を行っています。

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。



●交通安全街頭指導の実施

月1回、管理職による工場周辺の街頭指導を実施しています。従業員の運転マナーの向上と交通事故の防止を目的として通勤時及び退勤時の呼びかけを行っています。

<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	7.3~7.6	7.4
BOD	20/30	1.0~12.8	2.4
SS	30/40	1.6~16	3.9
油分	5	0.5~0.7	0.6
全窒素	60/120	1.1~9.3	3.9
全リン	8/16	0.06~1.55	0.41
亜鉛	1	0.1~0.2	0.10

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	LPG焼き空調機	150	69~90	80
SOx(K値)	LPG焼き空調機	7	—	—
ばいじん	LPG焼き空調機	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※	排出量				移動量		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	23,000	93	0	0	0	0	3.2	3.8	23,000	50
80	キシレン	110,000	150	0	0	0	0	3.2	3.6	110,000	210
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	34,000	5.9	0	0	0	0	0	2.3	34,000	130
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	8,400	1.0	0	0	0	0	0	0.7	8,400	0
300	トルエン	190,000	560	0	0	0	0	0	16	180,000	410
308	ニッケル	5,000	0	0	0	0	0	0	3,500	0	1,500
309	ニッケル化合物	6,500	0	0	0	0	0	0	4,600	0	1,900
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	8,300	0	760	0	0	0	0	0	7,600	0
392	ノルマルヘキサン	34,000	120	0	0	0	0	0	0	34,000	150
400	ベンゼン	8,000	1.0	0	0	0	0	0	0	8,000	26
438	メチルナフタレン	15,000	65	0	0	0	0	0	0	13,000	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(排出量、移動量、リサイクル量、分解・除去量、製品への移動量)の合計とずれる場合があります。

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】	139,000m ²
【建物面積】	75,000m ²
【従業員数】	460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月の豊川市清掃の日に合わせ、市の環境活動に協力しています。

2013年度は約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みました。



●地域交流会

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2013年7月に開催しました。

工場概要・環境への取り組みについての説明、二輪組立ライン、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、指摘事項があれば、従業員へ指導します。全国交通安全県民運動では、交通安全協会の街頭指導に参加しています。

●地域の学校の工場見学受入

学校の郊外学習として、工場見学を依頼に応じて実施しています。2013年度は、高校2件の工場見学を実施し、二輪及び船外機組立ラインを見学していただきました。

●工場秋祭りの開催

従業員、家族、地域の方々と親睦を図る為、工場内を会場として2013年10月に秋祭りを開催し、約2,000人の来場者がありました。地元高校ダンス部、地元和太鼓クラブによるステージ、子供に人気のキャラクターショーで盛り上がりました。従業員による模擬店、抽選会、餅投げも大変好評でした。



<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	7.0	7.0
BOD	25	0.5~4.5	2.5
SS	30	1未満~7	4
油分	5	0.5未満	0.5未満
クロム	0.5	0.04未満	0.04未満
COD(総量)	26.63	0.46~9.74	5.10
全窒素(総量)	18.58	0.07~10.07	5.07
全リン(総量)	2.46	0.00~0.89	0.44
亜鉛	2	0.09~0.3	0.20

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	吸収式冷温水機1	150	58~69	65
ばいじん	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
VOC	フレーム上塗り塗装ブース	700	410	410
	タンク丸吹き塗装ブース	700	280	280
	樹脂塗装ブース	700	410	410
	特機上塗り塗装ブース	700	91	91

<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※	排出量				移動量		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	15,000	9,700	0	0	0	0	1,100	23	3,500	420
80	キシレン	22,000	12,000	0	0	0	0	1,200	27	7,000	1,700
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	6,900	2,400	0	0	0	0	340	3.8	3,000	1,100
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	2,000	1,200	0	0	0	0	91	0.9	700	0
300	トルエン	69,000	32,000	0	0	0	0	420	6,000	27,000	3,400
392	ノルマル-ヘキサン	3,800	27	0	0	0	0	0	0	2,500	1,200
400	ベンゼン	690	2.5	0	0	0	0	0	0	470	220

※ 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(排出量、移動量、リサイクル量、分解・除去量、製品への移動量)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】	406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。2013年6月、12月には清掃範囲を拡大した広域清掃を行いました。

2014年度も、地域住民に親しまれるよう、環境保全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。

2014年4月に開催された大祭後においても、社員有志で神社周辺の清掃活動を行いました。

地域の皆様に喜ばれることを励みとして、今後も継続して行きます。



●地元の皆様との交流活動(自治会懇談会)

毎年1回、工場周辺の自治会役員の皆様を工場に招いて、工場見学及び懇談会を行っています。

2013年度は、6自治会の役員の皆様にご出席頂き、9月に開催致しました。懇談会においては、工場の環境に関する取り組み、清掃奉仕活動の報告を行う等、情報交換を図りました。



●地元の皆様との交流活動(夏祭り実施)

従業員の親睦、家族サービス及び地元の皆様との交流親睦を深めることを目的として、夏祭りを開催しました。

当日は、地元小・中学校生(いきわくジュニアプラスバンドクラブ・いきわく吹奏楽部)による演奏、横須賀高校郷土芸能部による「三社祭礼囃子」披露等、地元の皆様のご協力により約1,700名の来場があり、盛大に実施することができました。



●工場周辺で臭気監視活動実施

工場周辺で臭気監視活動を行っています。この活動により、地元住民の皆様への臭気に関する生活環境保全に努めています。



●「希望の森づくり」植樹会に参加

大須賀工場では、掛川市と「希望の森づくりパートナーシップ協定」を締結し、市内の森林・海岸砂防林において「希望の森づくり」植樹会に参加しています。

植樹により、地球温暖化防止・津波軽減機能強化等に役立つことを願い、今後も積極的に参加して行きます。



●交通安全への取り組み

2013年度は、掛川警察署と掛川地区安全運転管理協会から安全運転管理推進事業所の指定を受け、交通安全推進活動を行いました。

春・秋の交通安全県民運動での街頭キャンペーン・立哨指導と共にエコ運転による「燃費コンテスト」を実施し、環境に配慮した活動にも取り組みました。



<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	6.9~7.4	7.2
BOD	10	0.8~7.1	2.0
SS	10	0.0~4.0	2.9
油分	2	0.0~0.5	0.2
鉛	0.1	0.005~0.0078	0.002
クロム	2	0.1未満	0.1未満
全窒素	60	2.8~3.4	1.2
全リン	8	0.14~0.45	0.28
亜鉛	1	0.1未満~0.13	0.01

<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	0.01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※	排出量				移動量		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	1,100	710	0	0	0	0	0	22	390	0
80	キシレン	4,500	2,700	0	0	0	0	0	18	1,800	0
87	クロム及び三価クロム化合物	16,000	0	0	0	0	0	320	2,400	0	13,000
300	トルエン	5,300	2,300	0	0	0	0	0	180	2,800	0
412	マンガン及びその化合物	140,000	0	0	0	0	0	2,700	0	0	130,000
453	モリブデン及びその化合物	2,200	0	0	0	0	0	43	0	0	2,100

※ 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(排出量、移動量、リサイクル量、分解・除去量、製品への移動量)の合計とずれる場合があります。

国内グループ製造会社

(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	6.8~7.5	7.2
BOD	20	1.0未満~4.2	1.5
SS	40	0.9~5.4	2.5
油分	5	0.5未満~0.9	0.6
全窒素	60	2.2~11	6.3
亜鉛	2	0.05未満~0.25	0.15

<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	46	46
ばいじん	アルミ溶解炉	75	18	18
塩素	アルミ溶解炉	30	0.7未満	0.7未満
塩化水素	アルミ溶解炉	80	1.1未満	1.1未満
フッ素・フッ化水素	アルミ溶解炉	3	0.7未満	0.7未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

PRTR実績報告対象物質はありません。

(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	7.2~8.0	7.6
BOD	15	1.4~8.5	4.4
SS	20	0.4~2	1.4
油分	5	0.5~2.7	0.8
全窒素	60	4.1~18	11
全リン	8	0.06~0.07	0.065
亜鉛	1	0.02~0.47	0.1

<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	48	48
	焼鈍炉	180	48	48
	冷温水発生器	150	52~62	57
SOx (K値)	連続浸炭炉	17.5	0.09	0.09
	焼鈍炉	17.5	0.08	0.08
	冷温水発生器	17.5	0.12	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※	排出量				移動量		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	2,000	0	110	0	0	0	220	1,500	0	110
188	N,Nジシクロヘキシルアミン	1,100	550	550	0	0	0	0	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(排出量、移動量、リサイクル量、分解・除去量、製品への移動量)の合計とずれる場合があります。

(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	7.3
BOD	10	1.0~8.0	2.6
COD	35	1.0~11.0	4.1
SS	15	0.1~2.0	1.3
油分	3	0.5~0.6	0.5
クロム	2	0.05~0.19	0.10
全窒素	100	1.34~2.64	1.80
亜鉛	2	0.02~0.05	0.04

<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	1未満	1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	0.6未満	0.6未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

PRTR実績報告対象物質はありません。

(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	7.5~8.1	7.7
BOD	20	1.3~7.5	3.6
SS	30	6.3~18.6	11.4
油分	4	0.5~0.8	0.6
全窒素	39.5	0.7~5	1.9
全リン	4	0.07~0.45	0.14
亜鉛	2	0.01~0.88	0.16

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー	180	60~80	70
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※	排出量				移動量		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	3,000	0	0	0	0	0	0	3,000	0	0
71	塩化第2鉄	2,400	0	0	0	0	0	0	2,400	0	0
80	キシレン	2,600	110	0	0	0	0	0	0	2,400	0
188	N,N-ジシクロヘキシルアミン	1,000	0	0	0	0	0	0	1,000	0	0
224	1,2,4-トリメチルベンゼン	3,500	49	0	0	0	0	0	0	3,400	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(排出量、移動量、リサイクル量、分解・除去量、製品への移動量)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

本社(竜洋)工場

<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※	排出量				移動量		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	1,700	1,700	0	0	0	0	0	0	0	
298	トリレンジンソシアネート	740,000	0	0	0	0	0	3,300	0	730,000	
448	メチル-1,3-フェニレン=ジイソシアネート	140,000	0	0	0	0	0	840	0	140,000	

※ 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(排出量、移動量、リサイクル量、分解・除去量、製品への移動量)の合計とずれる場合があります。

相良工場

<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※	排出量				移動量		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			
298	トリレンジンソシアネート	180,000	0	0	0	0	0	320	0	180,000	
448	メチル-1,3-フェニレン=ジイソシアネート	59,000	0	0	0	0	0	80	0	59,000	

※ 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(排出量、移動量、リサイクル量、分解・除去量、製品への移動量)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)スズキ部品製造スズキ部品浜松工場に送水し処理

<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※	排出量				移動量		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	21,000	210	0	0	0	0	0	530	0	
308	ニッケル	7,500	75	0	0	0	0	0	190	0	
412	マンガン及びその化合物	2,800	28	0	0	0	0	0	71	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(排出量、移動量、リサイクル量、分解・除去量、製品への移動量)の合計とずれる場合があります。

(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	7.2~7.8	7.5
BOD	15	1.0~12	4.8
SS	15	1.6~11	4.5
油分	5	0.5未満~2.1	0.5未満
鉛	0.08	0.005未満~0.07	0.007
クロム	2	0.02未満~0.04	0.02未満
全窒素	120	1~8.8	3.3
全リン	16	0.1未満~2.1	0.4
亜鉛	2	0.05未満~0.5	0.07

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー	150	78~120	102
	溶解炉	180	33~51	42
SOx (K値)	ボイラー	17.5	0.05~0.25	0.11
	溶解炉	17.5	0.00056~ 0.0033	0.00193
ばいじん	ボイラー	0.3	0.0001~ 0.0044	0.0021
	溶解炉	0.2	0.0084~0.045	0.0267
VOC	塗装	700	231	231

<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※	排出量				移動量		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	3,700	3,700	0	0	0	0	0	0	0	
300	トルエン	2,200	2,200	0	0	0	0	0	0	0	
309	ニッケル化合物	9,800	0	270	0	0	0	430	840	8,300	

※ 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(排出量、移動量、リサイクル量、分解・除去量、製品への移動量)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)>

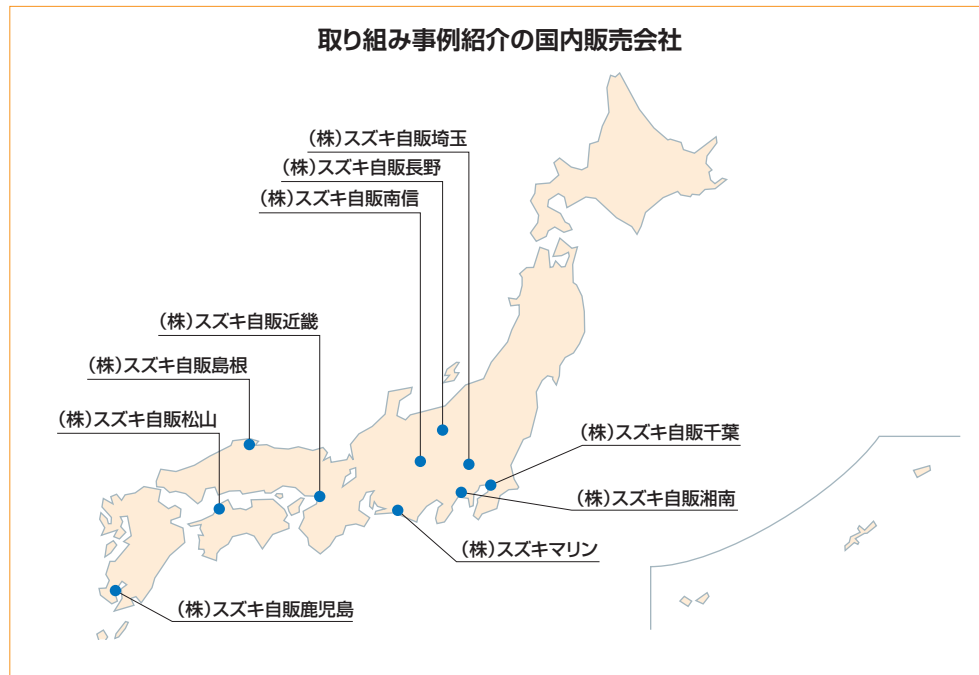
単位: kg/年

物質 番号	物質名	取扱量※	排出量				移動量		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	1,800	1,700	0	0	0	0	90	0	0	
300	トルエン	1,800	1,700	0	0	0	0	90	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(排出量、移動量、リサイクル量、分解・除去量、製品への移動量)の合計とずれる場合があります。

国内販売代理店の取り組み

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。



(株)スズキ自販埼玉 <http://sj-saitama.jp>

●こども110番の店への協力

全社で「こども110番の店」に協力しています。「こども110番の店」は、子供が不審者に声をかけられるなどして駆け込んで来た際、子供を保護し、警察へ連絡することを役目としています。当社は地域の防犯活動として子供たちの安全を見守り、安心して暮らせるまちづくりに協力しています。



(株)スズキ自販千葉 <http://sj-chiba.jp/>

●エコキャップ活動への協力

スズキアリーナ成東では、ペットボトル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「エコキャップ活動」に協力しています。2014年3月27日までに累計137,100個を回収し、NPO法人エコキャップ推進協会へ送付しました。(165人分のポリオワクチン代に相当する寄付が行われました。)



(株)スズキ自販湘南 <http://sj-shonan.jp/>

●職業体験の受入れ

2013年11月13日・14日、スズキアリーナ湘南あつぎは、「職場体験学習」として地元の中学生を受け入れました。職場体験学習は、実際の勤労体験を通して、「職業や自分自身の特性について考える。」「働くことの厳しさや喜び、働くことの大切さ、責任感を学ぶことで自分の生き方を考える。」ことを目的としています。学習していた中学生には、四輪車の洗車等、日頃従業員が実施している活動を実際に経験していただきました。



(株)スズキ自販長野 <http://sj-nagano.jp/>

●環境イベントへの協力

2013年10月5・6日、スズキアリーナ信州佐久は、佐久市・佐久商工会議所主催「ぞっこんさく市の「Ecoえこランド」として併催された「2013環境フェア in 佐久」に参加しました。環境フェアは持続可能な循環型社会の実現を目指し、より環境に配慮したライフスタイルを身近なものにすることを目的としたイベントです。燃費性能が高く環境負荷の少ない「ワゴンRステイングレー」、「スペーシア カスタム」を展示し、来場者に各車の環境性能を説明しました。



(株)スズキ自販南信 <http://sj-nanshin.jp/>●CO₂排出量の削減

スズキアリーナ伊北は、夏場の電気使用量の削減のため、ショールーム前にゴーヤの弦のグリーンカーテンを作りました。グリーンカーテンは外部からの日差しを遮り、ショールーム内の温度を低減しました。



●介助専門士の設置

高齢者や障害をお持ちの方が気軽にご来店いただけるよう、全店に介助専門士を設置しています。介助専門士とは、「おもてなし」の心を基本として、高齢者や障がいのある方やそのご家族に対して、介助の知識と技術に加え心得を身につけて接し、安全な介助を提供する人のことです。当社は、全てのお客様が気軽にお立ち寄りいただけるお店作りをめざし、常により良い提案をしていきます。

**(株)スズキ自販近畿** <http://sj-kinki.jp/>

●地域イベントへの参加

2013年9月23日、大阪府交通対策協議会主催「2013おおさか交通安全ファミリーフェスティバル」に電動車いす安全普及協会の一員として参加協力しました。イベントでは、電動車いす及び車いすの体験試乗を行い、安全運転の啓発に努めました。

**(株)スズキ自販松山** <http://sj-matsuyama.jp/>

●清掃活動の実施

毎年4回、日頃のお客様へのご愛顧に感謝し、営業所周辺の道路及び水路等の清掃活動に取り組んでいます。この取り組みは全営業所で実施し、1回の活動につき、70Lのビニール袋で約10袋分のごみを回収しました。

**(株)スズキ自販島根** <http://sj-shimane.jp/>

●清掃活動の実施

2013年5月1日、エコプロジェクト第5弾として宍道湖湖岸で清掃活動を実施しました。この取り組みには約120人の社員が参加し、軽トラック約10台分のごみを回収しました。

**(株)スズキ自販鹿児島** <http://sj-kagoshima.jp/>

●子育て支援への協力

鹿児島県及び県内市町村が取り組む「かごしま子育て支援パスポート」事業に協力しています。「かごしま子育て支援パスポート」事業は地域全体で子育て家庭を支援する気運の醸成や子育て家庭の負担感の軽減等を目的とした取り組みです。当社では「かごしま子育て支援パスポート」提示のお客様に各種支援サービスを提供しています。(詳細は最寄りの(株)スズキ自販鹿児島 各営業所まで問い合わせください。)

**(株)スズキマリノ** <http://suzukimarine.co.jp/>

●水難救助訓練への協力

2013年12月6日、(株)スズキマリノは、静岡県マリナー協会西部支部と湖西市消防本部との覚書に基づく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に協力しました。また、2013年9月11日には、航空自衛隊の水難訓練のため、警備艇の提供について協力しました。





海外事業所などの 取り組み

海外グループ会社の取り組み.....114

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

2013年度、インドは世界で初めて会社法の一部として企業の社会的責任(CSR)に関する規定を定めました。会社法により、一定の基準を満たす企業は取締役会にCSR委員会の設置が義務付けられ、該当する企業は取締役会でCSR活動方針を定め、直前の3会計年度における平均純利益の最低2%をCSR活動に充てることが求められるようになりました。マルチ・スズキ・インディア社(MSIL)も2014年1月28日開催の取締役会でCSR委員会を設置し、下記の活動に取り組みました。

地域社会発展のための取り組み

MSILは具体的なCSR活動を開始する前に、地域住民の要望調査を行っています。地域の皆様からの要望を基本とし、教育、公衆衛生、健康管理、地方インフラといった分野で社会貢献活動に着手しています。2013年度はグルガオン地区での活動を1つから3つの村に拡張、マネサール地区では1つの村での活動を追加し、合計5つの村で活動を行いました。また、ロータックR&Dテストコース建設予定地周辺の村でも地域貢献活動を開始しました。



●教育支援プログラム

教育支援プログラムは、工場近隣の公立学校の教育インフラ、及び教育水準の改善を主要目的としています。教育インフラ改善活動として、トイレ・防護壁・歩道・飲料水タンクの設置、電気器具の修理、換気扇の提供、園芸作業を行っています。



MSILは累計7公立学校の修繕活動に貢献し、そのうち

3校が最も美しい学校としてハリヤナ州教育省から表彰を受けました。当該7校では入学生徒数が増加し、学業成績も向上しており、MSILはこれら修繕活動により、述べ7,500人の生徒に貢献したと考えています。

また、MSILは公立学校の生徒を対象に、マネサール完成車工場で社会科見学を始めました。2013年度には200人以上の生徒、及び40人以上の教師がマネサール工場を訪れました。社会科見学では、工場並びに製造過程の概要説明、清潔で組織化された作業エリアや規律正しい職場環境の見学、さらにMSIL社員との昼食会を行っています。

加えて、2013年度は、10年生及び12年生を対象とする試験の上位3人の生徒を対象に、アカデミック・エクセレンス・アワード(成績優秀賞)を設立しました。賞の内容は楯とトロフィーなどを贈呈しています。



●公衆衛生の取り組み

2013年度、MSILは初めて公衆衛生分野での社会貢献活動を開始しました。プログラムの一環として、マネサール地区の一部の村に清掃員を派遣し、地域の衛生水準の向上を図りました。また、街頭での活動や注意書きの配布により、衛生への関心向上に努めました。MSILが活動を行ったマネサール地区の2つの村が、2013年度ニルマル・グラム・プラスカール(最もクリーンな村賞)の地区候補に選考されました。

●医療への取り組み

2013年度、MSILはイーコ救急車4台をグルガオン市営病院に寄贈しました。これらの救急車は年度内に2,785回の救急に出動しました。

さらに、政府厚労省と連携して、デング熱及びマラリア予防を啓発するキャンペーンを開催しました。これらのキャンペーンは多くの人々への警鐘となり、デング熱及びマラリアの感染拡大の予防に関心が高まったと考えます。このプログラムの一環として、MSILと政府の合同チームによる殺虫活動を複数の地域(カバー世帯数:79,210世帯)で行いました。



●地域インフラの整備

MSILはマネサール工場近郊の公園、火葬場、グラウンド、公民館等といった公共施設の整備・修繕を行いました。このような活動は地域社会との関係を密にする一助となっています。

職業訓練

●産業トレーニングセンター(ITI: Industrial Training Institutes)

MSILは総合的な技術能力向上のため、州政府と提携し複数のITIに携わっています。本プログラムは学生達が社会に出た時に即戦力として採用されるようトレーニングの質と学生達の技術の向上を主要目的としています。ITIは下記の課題に取り組んでいます。

- ・指導者の育成: 礼儀、就労文化、指導論等に関するITI指導者のトレーニング。
- ・生徒の指導: 規律、身だしなみ、コミュニケーションスキル等の内面のトレーニング。さらに、カリキュラムを補強するための追加コースが設定されており、業界固有の事情に沿ったトレーニングを受講できます。また、スポーツや文化活動も奨励しています。
- ・インフラの充実: 建物、機械、工具の補修、備品や教材を提供しています。
- ・産業界との連携: 産業界の実情を学ぶ機会として、生徒及び指導者を工場へ招待しています。さらに、各界からゲストを招き、ガイダンスや特別なトレーニングを実施しています。

MSILは2013年度に新たに8つのITIに携わり、提携するITIは全部で29センターとなりました。これにより、述べ11,000人の生徒の育成に貢献したと考えています。



●サービス部門ITIの開設

整備や板金塗装のような自動車業界に関連する技術を養成するコースを設立するため、MSILはディーラーと共にインド全国に渡って複数のITIと技術提携を始めています。

MSILは指導者の育成、生徒のトレーニング、センターでの就職説明会の実施を担当しています。ITIを卒業後、ディーラーのサービス工場に就職する生徒もいます。

2013年度は新規に5つのITIが加わりました。MSILは現在、自動車産業発展のため、21の州で85のITIと提携しています。この取り組みの下、述べ5,500人以上の生徒がトレーニングを受けてきました。直近3年間では、2,800人以上の生徒がITI卒業後、MSILディーラーのサービス工場に就職しており、サービス工場の人材採用と生徒の就職を支援しています。

交通安全における取り組み

交通安全はインドで社会的関心が高く、MSILは運転技術指導や交通安全意識の啓発を目的とした全国規模の交通安全プログラムを大々的に行っています。MSILは下記の施設を活用し、既存及び新規のドライバーに運転技術を紹介しています。

●運転交通研究施設(IDTR: Institute of Driving and Traffic Research)

IDTRは約40,470㎡の広さを持つ大規模な運転トレーニング施設です。乗用車及び商用車のドライバーのためのトレーニング施設として、政府と連携して設立しました。科学的に設計された運転コースとシミュレーターを活用し、実践的なトレーニングが行えます。さらに、商用車のドライバーのために、健康管理指導やコミュニケーションの指導も行っており、熟練の認定インストラクターが座学と実際の運転指導を担当しています。MSILはこれまでに6か所のIDTRを開設しました。



●マルチドライビングスクール(MDS: Maruti Driving School)

MDSは各ディーラーと提携して開設される、IDTRより小規模な乗用車のドライバーのためのトレーニング施設です。IDTRと同等のトレーニングカリキュラムを用い、運転コースでの練習ではなく実際の路上での指導を行っております。MDSの生徒はおよそ50%が女性です。2013年度は新たに44か所のMDSを開設し、インド全国で321か所のMDSを運営しています。



●交通安全情報センター(RSKC: Road Safety Knowledge Centre)

交通警察と連携し、RSKCを設立しています。RSKCは道路利用者に対して利用方法に応じた交通安全に関する注意を行い、交通安全意識を高めることを目的として、ハリヤナ警察と提携して活動しております。RSKCはIDTRにより運営されており、グルガオン、ファリダバド、カルナル、パニカト、ヒッサール、クルクシュトラ、シルサの7か所に設置されています。2013年度は、15万人以上の交通違反者及び免許取得中の方に対し、交通安全と交通ルールに関する講習を行いました。

●社会的マイノリティーに対する運転講習

MSILは、経済的に弱い立場である社会的マイノリティーの若年層を支援するための覚書を少数民族開発国立金庫(NSFDC: National Minorities Development and Finance Corporation)と交わしました。2013年度は約3,300人の若者に、運転講習を実施しました。

●フリート(複数保有)ユーザーに対する運転講習

MSILは交通安全の取り組みの一環として、フリートユーザーに対する研修も開催しています。個々のフリートユーザーの要望に対応して研修内容を組み、2013年度は6,000人以上の方に研修を実施しました。

●トラックドライバーへの交通安全講習

2013年度は運転教育センター(DEC: Driver Education Centre)にて、MSIL製車輛を運送する40,000人以上のトラックドライバーに対し講習を行いました。DECはマネサール工場とグルガオン工場の構内にあり、安全運転、悪天候時に取るべき運転上の注意、飲酒が及ぼす運転への悪影響について、注意喚起を実施しています。これに加え、前述のIDTRでは7,050人のドライバーが講習を完了しております。また、2014年3月には安全キャンペーン「ジャガリティ」を行いました。本イベントには、2,500人以上のドライバーが参加し、健康診断、眼検診、メガネの配布の他、HIV検査及び診察を行いました。さらに、荷物を丁寧に時間通りに配送する優良ドライバーを「スタードライバー」として表彰を行っております。2013年度は150人のスタードライバーが誕生しました。



●交通安全の意識づけ

児童に対し交通安全の重要性を啓発するプログラムを実施しています。2013年度は35万人の児童を対象に実施しました。さらに、インド自動車工業会を母体とする「自動車技術協会」と共同でタクシードライバーの認定も行い、300人以上のタクシードライバーがこの取り組みの下、認定を受けました。

2013年度は44万9千人以上の方に交通安全に対する指導を行い、これまでに指導を受けた人数は述べ190万人以上となりました。



従業員によるボランティア活動

MSILは社員と地域の繋がりを深め、市民としての自覚を保ち、社会貢献するため、社員のボランティア活動事業を行っています。2013年度は9,700時間の社会貢献活動に従事しました。主な活動としては、近隣地域への慈善活動、学校教育の補助、健康意識の啓発及び公衆衛生プログラムの実施です。

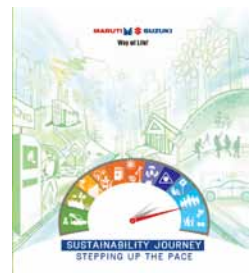
全ての新入社員はCSRに関する短期講習を受け、地域のボランティア活動に1日従事します。2013年度は570人の新入社員が研修の一環として地域でのボランティア活動を行いました。また、1,032人の子供たちと共にクリスマスを祝い、ノート3,495冊と石鹸1,300個を学校に寄贈、ウッタラカンド州の洪水の際には、食糧、毛布、その他の必需品を寄付しました。



サステナビリティレポート(持続可能性レポート)

MSILはサステナビリティレポートを通じ、社会、環境、経済へのMSILの成果をステークホルダーの皆様にご開示しています。MSILのサステナビリティレポートは、グローバルレポート基準(GRI)のG3.1ガイドラインのA+基準に従って作成しています。

レポートについては、MSILホームページwww.marutisuzuki.com/sustainability-report1.aspxに掲載しています。



受賞内容

2013年度、MSILは下記の賞を受賞いたしました。

- 年間グリーンテックCSR2013
- ベストCSR(世界CSR会議主催)
- ベストサステナビリティレポート(世界CSR会議主催)
- グルガオン地区における公立学校の修繕に対するハリヤナ州教育省からの感謝状



インドネシア スズキインドモーターセールス社

クリーン・アップ・ザ・ワールド・キャンペーン

スズキマリンは2011年からクリーン・アップ・ザ・ワールド・キャンペーンを実施しています。これは、世界中のスズキマリンネットワークが、湖や川、海辺などの環境をきれいにする活動です。

この活動は、全スズキマリンネットワークによって毎年開催され好評を得ています。2011年5月と6月の最初の活動に、11ヶ国が参加しました。2012年の10月から12月の2回目の活動には、14ヶ国が参加しました。

今年2014年は3回目の活動です。スズキインドモーターセールス社(SIS)は、スズキマリンネットワークの一員としてこの活動に参加しています。この活動を成功させることにより、きれいで健全な環境を作っていくというメッセージを発信できます。

ボートを楽しむための環境清掃活動といったものだけではなく、この活動を教育活動にも結び付けたいと考えています。目標は、若い人々を幼児期からきれいで健全な環境で生活させることです。「私からきれいにしよう」をスローガンに、それぞれの個人がゴミをゴミ箱に捨てて、自らきれいな環境を作ることを狙いとしています。

清掃活動はタンゲランのタンジュンパシールビーチで行われ、SISの他、地元の小学生が参加しました。



植樹活動

SISは、スズキ環境保全活動の一環で、エルティガに乗っているお客様からの寄付をもとに、「エルティガファミリーパーティ」で得られた基金を通じて2014年1月19日に3,000本の苗木を寄付しました。

植樹活動にはSISの代表であるムハンマド氏と、インドネシア生物多様性財団(KEHATI財団)の代表であるサレー氏も参加し、30種3,000本の植樹を行いました。



ミャンマー スズキ・ミャンマー・モーター社

ミャンマー政府に警察用二輪車を寄贈

スズキは、ミャンマー政府に警察用二輪車の寄贈を決め、2013年11月25日に贈呈式を行いました。

ミャンマーでは東南アジア諸国が参加する「東南アジア競技大会(シー・ゲーム)」が2013年12月に開催され、また同国は2014年のアセアン議長国を務めます。ミャンマー政府よりスズキに対してこれら国際的イベントで使用する二輪車についての協力依頼があり、スズキの大型二輪車「V-Strom650ABS(DL650A)」をベースとした警察用二輪車100台の寄贈を決めました。これらの警察用二輪車はミャンマー政府やアセアン各国の要人警護などに使用されます。

2013年11月25日に、ミャンマーの首都ネピドーのミャンマー国際コンベンションセンターにて贈呈式を開催、ミャンマー政府関係者出席のもと、スズキの鈴木俊宏副社長より二輪車100台を贈呈しました。

スズキは2013年5月に子会社スズキ・ミャンマー・モーター社で四輪車の生産を開始しており、二輪車については現地販売店を通じて、排気量110~125ccの小型二輪完成車の輸入・販売を行っています。



パキスタン バックスズキ社

バックスズキ社は、教育、健康、環境の分野において、責任ある企業市民として、パキスタンの人々の生活の質の向上に貢献するため、下記の活動を行っております。

教育支援

●奨学金を支給

教育は社会の発展に不可欠な役割を担います。バックスズキ社では、学生のキャリア達成を応援すべく、現地のNED工科大学の学生25人に対し、2013年11月8日に奨学金を支給しました。



●小学校建設、リノベーション活動

バックスズキ社では、“学校改善プログラム”という活動の下、2013年8月に男子用、同年11月に女子用の小学校の建設並びに改修を実施しました。今後も教室やトイレを拡張すべく、援助を継続していきます。



●学校への文房具寄贈

バックスズキ社も地域社会において、基本的人権である教育を受ける権利の推進活動を行っています。政府は政府系学校に通う生徒たちに教科書を支給していますので、バックスズキ社では9つの学校、1200人以上の生徒にノートと文房具を支給し、生徒がより良い教育環境を持てるよう、その一助を担っています。



●パソコン研修

従業員の子供を対象に、2013年6月から7月にかけての夏休みを利用し、“コンピューター・リテラシー・プログラム”というパソコン研修を実施しました。110人が参加し、パソコンの基本的な使い方やアプリケーションの操作方法等を7つのレベルに分けて学習しました。工場見学および5S(整理・整頓・清掃・清潔・躰)や改善といった理念についても講座を実施しました。



●健康・安全・環境に関する社内講座

2013年11月、社内にて従業員の子供を対象に社内講座を実施しました。本講座の目的は、環境保全の意識と、健康と安全の重要性の知識を日頃から身に付けてもらうことです。19人が参加し、工場見学も合わせて実施しました。



●キャリアスタート支援

2013年11月、従業員の子供の中から、これから学校を卒業して社会人となる若者14人を対象に、就職活動の支援を行いました。若者達に、今後の専門的なキャリアを形成する上で重要となる項目を身につけさせることを目的としています。履歴書の書き方や、面接での対応方法など就職に成功するための実践的な内容に関する指導も実施しました。



●現地生産車の寄贈

パックスズキ社は、900人の目や耳が不自由な生徒が通う学校 (Ida Rieu, Country's leading School & College) に同社で生産しているバン型の自動車 (現地名・ボラン) を1台寄贈しました。生徒の毎日の通学用バスとして役立っています。



環境への取り組み

●植樹活動

2013年8月、パックスズキ社の近郊に位置する、お取引先様の敷地前に450本のココナツの木を植樹しました。同年10月には2回目の活動として、90本をパックスズキ社の壁面前に植樹しました。



地域住民の健康への取り組み

●献血キャンペーン

2013年5月と10月に、パックスズキ社にてFATIMID 財団法人と共同で献血キャンペーンを実施しました。地中海貧血や血友病といった不治の血液疾患を抱えている方を救済する目的で、146人の当社従業員と、42人の取引先従業員が協力しました。2011年からの過去4回の献血で、のべ300人の協力を得ております。



●透析機器、車両の寄贈

2013年6月、パックスズキ社は透析機器を Sindh Institute of Urology & Transplantation (SIUT) に寄贈しました。SIUTは腎臓移植で実績があり、腎臓・肝臓に疾患や癌を抱える方に無償で医療手当を提供しています。また、2013年10月、同社で生産しているバン型の自動車 (現地名・ボラン) 1台を、医療スタッフの移動手段として使っていただけるようSIUTに寄贈しました。



●無償健康診断

2013年に3回の無料健康診断を、パックスズキ社近郊で実施し、のべ1915人の近隣住民の検診をしました。

診療はパックスズキ社の医療スタッフと、衛生局の医療スタッフ2人で行いました。

また、子供達にはぬりえ大会を実施し、800人が参加され、熱心に取り組んでいました。



●診療所への援助

2013年12月、ビンカシム港近郊診療所の建設と改修プロジェクトが完了し、開館式が行われました。建設・改修活動に加えて、診療所では新しい家具と医療機器が取り付けられました。(診療ベッド、体重計、待ち合い椅子、パーテーション、輸血台、カート、台、血糖値測定器、X線検査装置、視力検査表、等)



中国

重慶長安鈴木汽車有限公司

重慶長安鈴木汽車有限公司および労働組合は2013年度に次の活動を行いました。

- 豊盛鎮に居住している経済的に恵まれてない児童4人に対して、年間で600元／人の現金支援のほか、本、文房具、衣類など年間約4000元を寄贈しました。当公益活動は長年にわたる支援のため、毎年6-8月の期間に実施しています。
- 綦江馬頸小学校に約10,000元を寄付しました。主に校舎雨漏り補修に使われました。



- 寄付金で天全長安小学校を建設



- 四川省雅安震災地に義援金として100万元を寄付



- 植林活動を実施



フィリピン

スズキフィリピン社

スズキフィリピン社は、2013年11月8日に発生した大型台風によって被害を受けた方々に対し、ABS-CBN基金等を通し100万ペソの寄付を行いました。

また同社は、同基金と協力しトラック2台を提供することにより、被災地へ支援物資が円滑に届けられるようサポートしました。

イタリア

スズキイタリア社

クリーン・アップ・ザ・ワールド・キャンペーン

スズキイタリアの従業員とその家族は、トリノ県と協力してピエモンテ州ヴェルチェッリ近くのドーラ・リバリア川の清掃活動を行いました。スズキが将来のために貴重な資源の保護活動を行っているとして、広く一般市民に賛同を得ています。



安全運転講習

都市部・郊外で運転する際に起こり得るリスクに対して、迅速に対応していくのに必要な運転技術を習得することを目的とした安全運転講習を行い、100人以上の初心者運転者がイベントに参加しました。

安全運転講習を受けたお客様は、実際に、スズキの車に装備している安全装備の効果を体験することができます。

安全運転講習は、ヨーロッパで最も近代的な施設の一つである安全運転学校で週末に開催され、専用の走行コースで行われるすべてのプログラムにスズキ車を使用しています。

講習は2日間行われ、運転技術や事故を回避・軽減する対応に必要な能力を学習するため、教室での理論的な講習と道路での実践的な講習に分けられています。



ハンガリー マジャールスズキ社

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・カヤック／カヌー協会1907、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、エステルゴム卓球協会、エステルゴム・フットボールクラブ、合気道・神武館道場、マリア・ヴァレリア橋走行、スズキ・ユーストーナメントを含め、コマロム／エステルゴム郡の様々なスポーツ活動を支援しています。

青少年のサッカー普及と、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7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が参加する水泳大会が、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

毎年行われる「Esztergom Summer Theatre」や、「Tastes-Eras-Feelings Esztergom local」、「Esztergom Festival Island」といった、様々な文化協会への資金援助を行っています。

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。

なお、世界で有名な日本のギター製造者の桜井正毅氏からの支援として、音楽の才能がある若者はギターを寄贈され、MSCのサポートによって、価値ある優れたギターがハンガリーに運ばれました。



地域社会への貢献活動

工場見学や座談会を通じて、地元や地域の小中学生と知識を共有するといった、ボランティア活動を行っています。

また、中小規模の企業家やサプライヤー、ビジネスパートナー、自動車業界の関係者との会議や討論会を通じ、情報の提供や交流を行っています。

加えて、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。たくさんボランティア従業員が、エステルゴムの地元の病院へ血液を提供しました。



寄贈

MSCは、地元の必要としている人々のために、マルターゼ基金へ暖かい衣類の寄贈を行いました。

また、MSCと「Vác-based Király Endre Ipari Szakközépiskola」、「Szakiskola és Kollégium(Endre Király 工業中等職業学校、及び寄宿学校)」との15年以上に及ぶパートナーシップにより、車両を寄贈しました。今回でMSCが寄贈した車両は4台目となります。訓練車両は、自動車の技術者、修理工、板金工の理論的で実用的な訓練に貢献しています。



オーストリア スズキオーストリア社

「チームスズキ」ウィングス・フォー・ライフ・ワールドランに参加

「走れない人のために走る」が2014年5月4日に開催された「ウィングス・フォー・ライフ」ワールドランのスローガンでした。これはチャリティーのために走るイベントで、6大陸の32カ国で35,397人が参加しました。参加費の100%が対麻痺の研究を進化させることを目的とする財団ウィングス・フォー・ライフに寄付されました。

スズキオーストリア社は、このイベントに「スズキオーストリア」という名前のチームで4人が参加し、ザンクト・ペルテンをスタートして38.14kmの距離を走りました。イベントに参加したスズキ従業員のハンス・ペーター・ハートマンは「最高のイベントでした。また参加したいので、来年も間違いなく、もしかしたらもっと大勢で参加します。」と語りました。今後も、スズキオーストリア社はチャリティーイベントへ参加していきます。



CRMソフトウェアがスズキオーストリアとお客様をつなぐ

スズキオーストリア社の顧客関係管理ソフトウェアはお客様と定期的なやりとりを可能にします。基本的なツールを用いて、たくさんのお客様と簡単にコミュニケーションが図れます。

お客様が車両を購入すると、お客様は車両に関する情報を年2回受け取ります。アンケートに回答すれば、特典を得られます。これによって、お客様と継続的につながりを持てます。また、お客様と日常的にコミュニケーションを図ることで、スズキブランドの一員であるという感覚を共有できます。感情的な関与と情報サービスを通して、お客様とのコミュニケーションを高めていきます。

スズキ・サッカースクール

スズキオーストリア社はザルツブルクにあるサッカースクール「ファン・ウィズ・ザ・ボール」のスポンサーです。7～15歳の子供はこのサッカー・キャンプでサッカーへの情熱を追求できます。ボールなしのトレーニングはなく、毎日子供たちはボールと触れ合えます。

またサッカーの伝説「皇帝フランツ・ベッケンバウアー氏」が高レベルのサッカートレーニングを指導しています。子供たちは個別に特別メニューの指導を受けることができます。友達、選手、トレーナーと一緒に楽しみ、様々なゲームや運動に楽しみながら励むことで子供たち個々のパフォーマンス向上に役立っています。

ギュンター・マッツィンガー選手をサポート

スズキオーストリア社は障害アスリートのギュンター・マッツィンガー選手にSX4を提供しています。彼のホームページでは「SX4でトレーニングや試合に移動できる。絶対的に信頼でき、欠かせない存在だ。」とスズキに対する感謝を述べています。

2012年のパラリンピックで2個の金メダルを獲得した同選手は、世界でもトップレベルの障害ランナーの一人です。彼はスポーツメディア・オーストリアが選ぶ年間障害アスリート賞2012を受賞しました。

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※:JIDAOTS)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(2013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
	タイ	スズキ・モーター・タイランド社
	インドネシア	スズキ・インドモビル・モーター社
	中国	済南軽騎鈴木摩托車有限公司
		重慶長安鈴木汽車有限公司
パキスタン	バックスズキモーター社	

- 2013年度の海外研修生の受け入れ人数：127人
- 受け入れを始めた時からの累計人数：22,385人
(1983年～2013年まで)

環境データ

2013年度主要製品の環境データ	126
四輪車	126
二輪車	132
船外機	135
環境取り組みの歴史	136

2013年度主要製品の環境データ

2013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		アルト エコ		アルト			
乗車定員(名)		4		4			
機種名		ECO-L/S		F			
車両型式		DBA-HA35S		DBA-HA25S			
基礎情報	エンジン	R06A型		K6A型			
	総排気量(L)	0.658		0.658			
	駆動装置	CVT		5MT		4AT	
	駆動方式	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	
車両重量(kg)		【710】	【760】	690【700】	【750】	710	
備考		充電制御付アイドリングストップ					
燃料消費率	JC08モード	燃費(km/L)(注1)	35.0	32.0	22.6	21.0	21.8
		CO ₂ 排出量(g/km)	66.3	72.6	102.7	110.6	106.5
		参考	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		
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)		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		JC08H+JC08Cモード		
	規制値・認定値等 (g/km)	CO	1.15		1.15		
		NMHC	0.013		0.013		
NOx		0.013		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		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2)		○	○	○	○	○	
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)					
環境負荷物質削減	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)					
環境への取り組み	リサイクルしやすい材料を使用した部品	インストルメントパネル、インナートリム、コンソールボックス、バンパー、カウルトップガーニッシュなどに熱可塑性樹脂を使用					
	再生材を使用している部品	ダッシュサイレンサー、フロアカーペット裏面、エンジンアンダーカバーなど					
	樹脂・ゴム部品への材料表示	材料表示あり					
	環境負荷物質使用状況	鉛:電子基板・電気部品のハンダ、圧電素子等(PZTセンサー)に使用					

【 】は4輪ABS装着車

(注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。

(注2) 「環境対応車普及促進税制」によりご購入時に減税措置が受けられます。自動車取得税は平成27年3月31日新車届出まで。自動車重量税は平成27年4月30日新車届出まで。

四輪車

車名		 ワゴンR				 ワゴンR スティングレー				
乗車定員(名)		4				4				
基礎情報	機種名	FX		FX / FXリミテッド / 20周年記念車		X		T		
	車両型式	DBA-MH34S				DBA-MH34S				
	エンジン	型式	R06A型				R06A型			
		総排気量(L)	0.658				0.658			
	駆動装置	変速機	5MT		インパネシフトCVT		インパネシフトCVT			
		駆動方式	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD
	車両重量(kg)	750	800	780/790/790	830/840/840	800	850	820	870	
	備考	アイドリングストップ		充電制御付アイドリングストップ		充電制御付アイドリングストップ				
	燃料消費率	燃費(km/L)(注1)	25.8	24.2	30.0	28.4	30.0	28.4	27.0	25.2
			CO ₂ 排出量(g/km)	90.0	95.9	77.4	81.7	77.4	81.7	86.0
参考		平成27年度燃費基準+20%達成車	平成27年度燃費基準+10%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+20%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)				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				JC08H+JC08Cモード				
	規制値・認定値等(g/km)	CO	1.15				1.15			
		NMHC	0.013				0.013			
NOx		0.013				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				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2)	○	○	○	○	○	○	○	○		
グリーン購入法適合車	○	○	○	○	○	○	○	○		
環境性能情報	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、ディスチャージドヘッドランプ、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	リサイクルし易い材料を使用した部品	インストルメントパネル、ドアトリム、インナートリム、バンパー、ラジエーターグリル、カウルトップガーニッシュなどに熱可塑性樹脂を使用								
	再生材を使用している部品	ダッシュサイレンサー、フロアカーペット、ドアトリムポケット、助手席シートアンダーボックスなど								
	樹脂・ゴム部品への材料表示	材料表示あり								
	環境負荷物質使用状況	鉛:電子基板・電気部品のハンダ、圧電素子等(PZTセンサー)に使用								

(注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。
(注2) 「環境対応車普及促進税制」によりご購入時に減税措置が受けられます。自動車取得税は平成27年3月31日新車届出まで。自動車重量税は平成27年4月30日新車届出まで。

四輪車



ハスラー

車名		ハスラー												
乗車定員(名)		4												
基礎情報	機種名	A				G				G / X		Gターボ / Xターボ		
	車両型式	DBA-MR31S												
	エンジン	R06A型												
	総排気量(L)	0.658												
	駆動装置	変速機	5MT		インパネCVT		5MT		インパネCVT					
		駆動方式	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD		
	車両重量(kg)	750	800	770	820	770	820	790/800	840/850	810/820	860/870			
	備考					アイドリングストップ				充電制御付アイドリングストップ				
環境性能情報	燃料消費率	燃費(km/L)(注1)	23.4	23.2	26.0	25.2	24.4	24.2	29.2	28.0	26.8	25.0		
			CO ₂ 排出量(g/km)	99.2	100.1	89.3	92.1	95.2	95.9	79.5	82.5	86.6	92.9	
		参考	平成27年度燃費基準+10%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+10%達成車		平成27年度燃費基準+20%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2)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	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、ディスチャージドヘッドランプ、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	リサイクルしやすい材料を使用した部品	インストルメントパネル、ドアトリム、インナートリム、バンパー、カウルトップガーニッシュなどに熱可塑性樹脂を使用												
	再生材を使用している部品	ダッシュサイレンサー、フロアカーペット、エンジンアンダーカバーなど												
	樹脂・ゴム部品への材料表示	材料表示あり												
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													

(注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。
 (注2) 「環境対応車普及促進税制」によりご購入時に減税措置が受けられます。自動車取得税は平成27年3月31日新車届出まで。自動車重量税は平成27年4月30日新車届出まで。

四輪車

車名		 スイフト								
乗車定員(名)		5				5				
基礎情報	機種名	XG / XL	XG / XL / XS	XG-DJE / XL-DJE / XS-DJE		RS(特別仕様車)				
	車両型式	DBA-ZC72S		DBA-ZD72S	DBA-ZC72S	DBA-ZD72S	DBA-ZC72S		DBA-ZD72S	
	エンジン	型式	K12B型		K12B型(Dual Jet)			K12B型	K12B型(Dual Jet)	
		総排気量(L)	1.242				1.242			
	駆動装置	変速機	5MT	CVT			5MT	CVT		
		駆動方式	2WD		4WD	2WD	4WD	2WD		4WD
	車両重量(kg)	960	980	1,080	1,000	1,090	960	980	1,080	
	備考	充電制御付アイドリングストップ								
燃料消費率	燃費(km/L)(注1)	19.4	20.6	21.0	26.4	22.6	19.4	20.6	21.0	
		CO ₂ 排出量(g/km)	119.7	112.7	110.6	87.9	102.7	119.7	112.7	110.6
	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 かつ平成32年度燃費基準達成車		-	平成27年度燃費基準達成車		
	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)					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				JC08H+JC08Cモード				
	規制値・認定値等(g/km)	CO	1.15				1.15			
		NMHC	0.013				0.013			
		NOx	0.013				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				-	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2)	-	○	○	○	○	-	○	○		
グリーン税制対象車(注3)	-	-	-	○	○	-	-	-		
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)									
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルしやすい材料を使用した部品	インストルメントパネル、ドアトリム、インナートリム、バンパー、カウルトップセンターガーニッシュなど内外装部品に熱可塑性樹脂を使用							
	再生材	再生材を使用している部品	ダッシュサイレンサー、フロアカーペット、ドアトリムポケット、バッテリートレイ、タンクロアカバーなど							
	樹脂・ゴム	樹脂・ゴム部品への材料表示	材料表示あり							
	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								

(注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。
(注2) 「環境対応車普及促進税制」によりご購入時に減税措置が受けられます。自動車取得税は平成27年3月31日新車登録まで。自動車重量税は平成27年4月30日新車登録まで。
(注3) 「グリーン化特例」により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28年3月31日までの新車登録車。

四輪車

車名		ソリオ				ソリオ バンディット / ブラック&ホワイトII				
乗車定員(名)		5				5				
機種名		G/Gリミテッド/ X/S	Gリミテッド	G4/X/S	X-DJE/S-DJE	BANDIT/ BLACK&WHITEII		BANDIT-DJE/ BLACK&WHITEII-DJE		
車両型式		DBA-MA15S				DBA-MA15S				
エンジン	型式	K12B型	K12B型 (Dual Jet)			K12B型	K12B型 (Dual Jet)			
	総排気量(L)	1.242				1.242				
駆動装置	変速機	インパネシフトCVT				インパネシフトCVT				
	駆動方式	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD	
車両重量(kg)		1,000/1,000/ 1,030/1,040	1,060	1,090/1,090/ 1,100	1,050/1,060	1,100/1,110	1,030 【1,040】	1,090 【1,100】	1,050 【1,060】	1,100 【1,110】
備考		充電制御付 アイドリングストップ				充電制御付 アイドリングストップ				
燃料消費率	燃費(km/L)(注1)	20.6		19.4	25.4	21.6	20.6	19.4	25.4	21.6
		CO ₂ 排出量(g/km)		112.7	119.7	91.4	107.5	112.7	119.7	91.4
	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 かつ 平成32年度 燃費基準 達成車	平成27年度 燃費基準 +10% 達成車	平成27年度 燃費基準 +20%達成 かつ 平成32年度 燃費基準 達成車		平成27年度 燃費基準 +10% 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)				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				JC08H+JC08Cモード				
	規制値・ 認定値等 (g/km)	CO	1.15			1.15				
		NMHC	0.013			0.013				
NOx	0.013			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				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2)		○	○	○	○	○	○	○	○	
グリーン税制対象車(注3)		-	-	-	○	○	-	-	○	○
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)								
環境への取り組み	リサイクルしやすい材料を使用した部品	インストルメントパネル、ドアトリム、バンパー、ラジエーターグリル、カウルトップガーニッシュなどに熱可塑性樹脂を使用								
	再生材を使用している部品	ダッシュサイレンサー、フロアカーペット、エンジンアンダーカバーなど								
	樹脂・ゴム部品への材料表示	材料表示あり								
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								


【 】はメーカーオプションの後席右側ワンタッチパワースライドドア装着車

(注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。

(注2) 「環境対応車普及促進税制」によりご購入時に減税措置が受けられます。自動車取得税は平成27年3月31日新車登録まで。自動車重量税は平成27年4月30日新車登録まで。

(注3) 「グリーン化特例」により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28年3月31日までの新車登録車。

四輪車

車名		 キャリイ				
乗車定員(名)		2				
基礎情報	機種名	KC KCエアコン・パワステ KX	KCエアコン・パワステ KX	KC KCパワステ(農繁) KCエアコン・パワステ(農繁) KX	KCエアコン・パワステ KX	
	ボディー(荷台)	ショートホイールベース(三方開)				
	車両型式	EBD-DA16T				
	エンジン	型式	R06A型			
		総排気量(L)	0.658			
	駆動装置	駆動方式	2WD		パートタイム4WD	
		変速機	5MT	3AT	5MT	3AT
	車両重量(kg)		680 / 690 / 690	700 / 700	720 / 720(730) / 730(740) / 740	740 / 740
	燃料消費率	燃費(km/L)(注) CO ₂ 排出量(g/km) 参考	18.6	16.8	18.4	16.6
			124.8	138.2	126.2	139.9
平成27年度燃費基準 達成車						
排出ガス	適合規制	平成19年規制				
	試験モード	JC08H+JC08Cモード				
	規制値・ 認定値等 (g/km)	CO	4.02			
		NMHC	0.05			
NOx		0.05				
騒音	適合規制レベル	平成12年規制 加速走行騒音値: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)				
環境への取り組み	リサイクルしやすい材料を使用した部品	インストルメントパネル、ステップガーニッシュ、フロントバンパー、カウルトップガーニッシュなどに熱可塑性樹脂を使用				
	再生材を使用している部品	サイレンサー、エンジン下部カバー、ラジエーター下部カバーなど				
	樹脂・ゴム部品への材料表示	材料表示あり				
	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)に使用				

(注) 燃料消費率は定められた試験条件の値です。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。

二輪車

車名		隼 (ハヤブサ)		
基礎情報	乗車定員(名)	2		
	車両型式	EBL-GX72B		
	エンジン	型式	X704	
		総排気量(cm ³)	1,339	
		種類	水冷・4サイクル・4気筒・DOHC・4バルブ	
		使用燃料	無鉛プレミアムガソリン	
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	145(197)/9,500	
		最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	155(15.8)/7,200	
	変速機	6段リターン式		
	車両重量(kg)	266		
環境性能情報	燃料消費率(注1)	国交省届出値定地燃費値(注2)(km/L)	28.0(60km/h、2名乗車時)	
		WMTCモード燃費値(注3)(km/L)	17.6(クラス3-2、1名乗車時)	
	排出ガス	適合規制レベル	平成19年規制に適合	
		WMTCモード規制値(g/km)	CO	2.62
			HC	0.27
	NOx		0.21	
	騒音	適合規制レベル	平成26年規制に適合	
		加速騒音規制値	国連協定規則第41号第4改訂版による	
	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表示、解体し易い構造など)を配慮 アンダーカウルインナー、ロアブラケットカバーにPP再生材を使用		
	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)、軸受け/ベアリングに使用		

(注1) 燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞など)や運転方法、車両状態(装備、仕様)や整備状態などの諸条件により異なります。

(注2) 定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。

(注3) WMTCモード値は、発進・加速・停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。

二輪車

車名		 GSR250S		
基礎情報	乗車定員(名)	2		
	車両型式	JBK-GJ55D		
	エンジン	型式	J509	
		総排気量(cm ³)	248	
		種類	水冷・4サイクル・2気筒・SOHC2バルブ	
		使用燃料	無鉛ガソリン	
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	18(24.4)8,500	
		最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	22(2.24)6,500	
	変速機	6段リターン式		
	車両重量(kg)	188		
環境性能情報	燃料消費率(注1)	国交省届出値定地燃費値(注2)(km/L)	40.0(60km/h、2名乗車時)	
		WMTCモード燃費値(注3)(km/L)	29.2(クラス3-1、1名乗車時)	
	排出ガス	適合規制レベル	平成18年規制に適合	
		WMTCモード規制値(g/km)	CO	2.62
			HC	0.27
			NOx	0.21
	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:73dB(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表示、解体し易い構造など)を配慮		
	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)、軸受け/ベアリングに使用		

(注1) 燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞など)や運転方法、車両状態(装備、仕様)や整備状態などの諸条件により異なります。

(注2) 定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。

(注3) WMTCモード値は、発進・加速・停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。

二輪車

車名		バーグマン 200		
基礎情報	乗車定員(名)	2		
	車両型式	JBK-CH41A		
	エンジン	型式	H405	
		総排気量(cm ³)	199	
		種類	水冷・4サイクル・単気筒・SOHC4バルブ	
		使用燃料	無鉛ガソリン	
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	14(19)8,000	
		最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	17(1.7)6,000	
	変速機	ベルト式無段変速		
	車両重量(kg)	161		
環境性能情報	燃料消費率(注1)	国交省届出値定地燃費値(注2)(km/L)	41.0(60km/h、2名乗車時)	
		WMTCモード燃費値(注3)(km/L)	30.1(クラス2-2、1名乗車時)	
	排出ガス	適合規制レベル	平成18年規制に適合	
		WMTCモード規制値(g/km)	CO	2.62
			HC	0.27
	NOx		0.21	
	騒音	適合規制レベル	平成26年規制に適合	
		加速騒音規制値	国連協定規則第41号第4改訂版による	
	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表示、解体し易い構造など)を配慮		
	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)、軸受け/ベアリングに使用		

(注1) 燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞など)や運転方法、車両状態(装備、仕様)や整備状態などの諸条件により異なります。

(注2) 定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。

(注3) WMTCモード値は、発進・加速・停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。

船外機

機種名				
				DF175TG
基礎情報	発売時期	2013年7月		
	型式	17502F	15002F	
	エンジン	総排気量(cm ³)	2,867	
		種類	4サイクル・直列4気筒・DOHC16バルブ	
		使用燃料	無鉛レギュラーガソリン	
		燃料供給方式	電子制御燃料噴射	
		最高出力(kW(PS)/rpm)	128.7(175)/5,800	110.3(150)/5,500
		全開使用回転範囲(rpm)	5,300-6,300	5,000-6,000
		発電容量	12V-44A	
	取付	トランサム高(mm)	L:500 X:627	
		操船	操船方式	リモートコントロール
	チルト&トリム方式		P.T.T	
	減速比	2.50		
	重量(プロペラ付き)(kg)	L:238 X:243、ZX:244		L:237 X:242、ZX:243
環境性能		(一社)日本マリン事業協会 マリンエンジン排出ガス自主規制値(2次規制)に適合		
環境性能	環境保全型ガソリン船外機関証書 交付番号	17海洋第0003号	17海洋第0001号	
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		

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
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
1993年	12月	アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を発売
	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
1994年	12月	カーエアコン冷媒の代替フロン化を完了
	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 鋳造工場の鋳物廃砂のセメント原料への再利用を開始
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	優れた燃費性能のアルト「Scリーンバーン」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
		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
	11月	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
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		
12月	「エブリイ天然ガス(CNG)自動車」を新発売	

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
	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、優れた燃費性能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	「超-低排出ガス」認定車を発売
2004年	1月	自再協、ART を他社メーカーと共同で設立
	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
2005年	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
	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
2006年	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
2007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
2008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
2009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「バークマン・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
2010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
2011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	「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
2012年	2月	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
	7月	軽量で材料着色化に優れた自動車用ポリプロピレン樹脂材料を開発
	9月	燃費向上技術「エネチャージ」、新アイドリングストップシステム、「エコクール」を開発
	11月	スズキの次世代環境技術「スズキグリーン テクノロジー」2013年次RJCカーオブザイヤーを受賞
2013年	3月	「スズキ環境計画」および「スズキ生物多様性ガイドライン」を策定
	7月	優れた燃費性能と力強い走りを両立した「デュアルジェットエンジン」を開発
	11月	牧之原市中里工業団地にメガソーラー設置を決定
2014年	1月	優れた燃費性能の新トランスミッション「Auto Gear Shift (オートギヤシフト)」を開発